



বাংলাদেশ রেলওয়ের রাজশাহী-রোহনপুর বর্ডার এবং আমনুরা-  
চাঁপাইনবাবগঞ্জ সেকশনসমূহের পুনর্বাসন (১ম সংশোধিত) প্রকল্পের  
প্রভাব মূল্যায়ন সমীক্ষা প্রতিবেদন



মূল্যায়ন সেক্টর

বাস্তবায়ন পরিবীক্ষণ ও মূল্যায়ন বিভাগ (আইএমইডি)

পরিকল্পনা মন্ত্রণালয়

গণপ্রজাতন্ত্রী বাংলাদেশ সরকার

জুন ২০১৭

বাংলাদেশ রেলওয়ের রাজশাহী-রোহনপুর বর্ডার এবং আমনুরা-  
চাঁপাইনবাবগঞ্জ সেকশনসমূহের পুনর্বাসন (১ম সংশোধিত) প্রকল্পের  
প্রভাব মূল্যায়ন সমীক্ষা প্রতিবেদন

সমীক্ষক

ইঞ্জিনিয়ার মোঃ গোলাম মোস্তফা  
টীম লিডার

ড. মোঃ আলী নেছার খাঁন  
মেকানিক্যাল ইঞ্জিনিয়ার

জনাব মোঃ সাঈদুর রহমান  
সোসিও-ইকোনোমিস্ট

রাফিয়া হায়দারী  
পরিসংখ্যানবিদ

মোঃ সেলিম  
সমীক্ষা সমন্বয়ক

আইএমইডি'র কর্মকর্তাবৃন্দ

সুফিয়া আতিয়া যাকারিয়া  
মহাপরিচালক

মাসুদ আকতার খান  
পরিচালক

জনাব মোঃ মোশারফ হোসেন  
উপ-পরিচালক

মূল্যায়ন সেক্টর

বাস্তবায়ন পরিবীক্ষণ ও মূল্যায়ন বিভাগ (আইএমইডি)

পরিকল্পনা মন্ত্রণালয়  
গণপ্রজাতন্ত্রী বাংলাদেশ সরকার



এসএ কনসাল্ট ইন্টারন্যাশনাল লিমিটেড

জুন ২০১৭

**"বাংলাদেশ রেলওয়ের রাজশাহী-রোহনপুর বর্ডার এবং আমনুরা-চাঁপাইনবাবগঞ্জ সেকশনসমূহের  
পুনর্বাসন" শীর্ষক সমাপ্ত প্রকল্পের প্রভাব মূল্যায়ন সমীক্ষা**

**সূচিপত্র**

ক্রমিক নং	বিষয়	পৃষ্ঠা নং
	নির্বাহী সার-সংক্ষেপ	i-iv
	প্রথম অধ্যায় - ভূমিকা ও প্রকল্প পরিচিতি	
১.১	ভূমিকা ও প্রকল্প পটভূমি	১
১.২	প্রকল্পের উদ্দেশ্য	২
১.৩	প্রকল্পের সংক্ষিপ্ত পরিচিতি	২
১.৪	প্রকল্প অনুমোদন ও সংশোধন	২
১.৫	অর্থায়নের অবস্থা	৩
১.৬	প্রকল্প বাস্তবায়ন ও সমাপ্তি কাল	৪
১.৭	প্রকল্পের অনুমোদিত ব্যয়	৪
১.৮	প্রাক্কলিত ব্যয় ও কস্ট ওভার-রান	৫
১.৯	প্রকল্পের অঙ্গভিত্তিক বাস্তবায়নের চিত্র	৫
১.১০	ম্যাপে প্রকল্পের অবস্থান	৭
	দ্বিতীয় অধ্যায় - প্রভাব মূল্যায়ন কার্যক্রমের কার্য পদ্ধতি	৮
২.১	ভূমিকা	৮
২.২	পরামর্শকের দায়িত্ব	৮
২.৩	সমীক্ষার ধারণাগত বিষয় (Conceptual Aspect of the Study)	৯
২.৪	সমীক্ষা পদ্ধতি	১০
২.৫	পরিমাণগত সমীক্ষার জন্য নমুনার আকার নির্ণয়	১৩
২.৬	SWOT বিশ্লেষণ পদ্ধতি	১৬
২.৭	সমীক্ষা ব্যবস্থাপনা	১৬
	২.৭.১ তথ্য সংগ্রহ	১৬
	২.৭.২ সমীক্ষা ও উপাত্তের মান নিয়ন্ত্রণ (Quality Control)	১৬
	২.৭.৩ উপাত্ত প্রক্রিয়াকরণ ও বিশ্লেষণ	১৭
	২.৭.৪ প্রতিবেদন প্রস্তুতকরণ	১৭
	তৃতীয় অধ্যায় - প্রকল্প বাস্তবায়ন কর্মকান্ড ও পরিচালন পর্যালোচনা	১৮
৩.১	প্রকল্পের সার্বিক ও অঙ্গভিত্তিক পর্যালোচনা	১৮
	৩.১.১ প্রকল্প সংশোধন ও খাত ভিত্তিক ব্যয় পরিবর্তন	১৮
	৩.১.২ প্রকল্পের উপকরণ ক্রয়/সংগ্রহের অগ্রগতি	১৯
	৩.১.৩ প্রকল্পের প্রধান মালামাল ক্রয়ের অগ্রগতি	২০
	৩.১.৪ সিগনাল সিস্টেমের মালামাল ক্রয়	২২
	৩.১.৫ পূর্তকাজের বিবরণ ও অগ্রগতি	২৩
	৩.১.৬ অন্যান্য মালামাল ও উপকরণ সংগ্রহ	২৪
৩.২	প্রকল্পের অধীনে সমাপ্ত কার্যবলীর বর্তমান অবস্থার পর্যালোচনা	২৬
	৩.২.১ রেলপথ (ট্র্যাক সিস্টেম) পুনর্বাসনের অবস্থা	২৬
	৩.২.২ এম্বাঙ্কমেন্ট	৩০
	৩.২.৩ লেভেল ক্রসিং ও সিগনাল সিস্টেম স্থাপন	৩২
	৩.২.৪ পূর্তকাজের অবস্থা	৩৩
	৩.২.৫ ব্রীজ ও কালভার্ট	৩৩
	৩.২.৬ স্টেশন ভবনের পরিবেশ	৩৬

৩.৩	প্রকল্প বাস্তবায়নে দীর্ঘসূত্রতার প্রভাব	৩৭
৩.৪	প্রকল্প বাস্তবায়নে বিলম্বের প্রধান কারণ	৩৮
	চতুর্থ অধ্যায় - প্রকল্পের ক্রয় কার্যক্রম ও পিপিআর-২০০৮ এর প্রয়োগ	৪১
৪.১	প্রকল্পের প্রধান ক্রয় কার্যক্রম	৪১
৪.২	পিপিআর ২০০৮ এর প্রয়োগ	৪২
৪.৩	ভেরিয়েশন অর্ডারের মাধ্যমে সরাসরি ক্রয় প্রসঙ্গে	৪৩
৪.৪	ক্রয়/সংগ্রহ বিষয়ে অডিট প্রতিবেদন পর্যালোচনা	৪৫
	পঞ্চম অধ্যায়-প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জনের অবস্থা পর্যালোচনা	৪৬
৫.০	প্রকল্পের উদ্দেশ্য ও পর্যালোচনার বিষয়বস্তু	৪৬
৫.১	ট্রেন চলাচলের অবস্থা	৪৬
৫.২	রেল লাইন পুনর্বাসনের পর ট্রেনের গতি	৪৭
৫.৩	রেল লাইন পুনর্বাসনের পূর্ব ও পরে যাত্রী ও পণ্য পরিবহন থেকে আয়	৪৮
৫.৪	দুর্ঘটনার পরিমাণ হ্রাস	৫০
৫.৫	ভ্রমণ ও যাত্রী সেবা	৫০
৫.৬	আর্থ-সামাজিক উন্নয়নে রেল লাইন পুনর্বাসনের ভূমিকা	৫০
৫.৭	সার্বিক পর্যবেক্ষণ	৫১
	ষষ্ঠ অধ্যায় - প্রকল্পের SWOT বিশ্লেষণ	৫২
৬.১	প্রকল্পের সবল দিকসমূহ (Strengths)	৫২
৬.২	প্রকল্পের দুর্বল দিকসমূহ (Weaknesses)	৫২
৬.৩	প্রকল্পের সম্ভাবনাসমূহ (Opportunities)	৫৩
৬.৪	প্রকল্পের ঝুঁকিসমূহ (Threats)	৫৩
	সপ্তম অধ্যায় – প্রকল্পের প্রভাব পর্যালোচনা ও পর্যবেক্ষণ	৫৪
৭.১	খানা ভিত্তিক উপকারভোগীদের মতামত	৫৪
	৭.১.১ উত্তরদাতার সাধারণ তথ্য	৫৪
	৭.১.২ রেল লাইন পুনর্বাসনের ও স্টেশনসমূহ সংস্কারের উপর উপকারভোগীদের মতামত	৫৬
	৭.১.৩ প্রান্তিক জনগোষ্ঠীর কর্ম সংস্থানে প্রকল্পের ভূমিকা	৫৮
	৭.১.৪ স্টেশন ভিত্তিক জীবিকা অর্জন	৫৮
	৭.১.৫ পণ্য পরিবহন	৫৮
	৭.১.৬ দারিদ্র দূরিকরণ	৫৯
	৭.১.৭ সময় মারফিক ট্রেন চলাচল	৫৯
	৭.১.৮ ট্রেনের সংখ্যা ও গতি বৃদ্ধি	৬০
	৭.১.৯ দুর্ঘটনা	৬০
	৭.১.১০ প্রকল্প বাস্তবায়নের ফলে পূর্বের তুলনায় স্টেশনের বর্তমান অবস্থা	৬০
	৭.১.১১ রেল সেবা বৃদ্ধির জন্য সুবিধাভোগীদের সুপারিশ	৬১
৭.২	রেললাইন পুনর্বাসন ও স্টেশন সংস্কারের উপর ট্রেনে ভ্রমণান্তে বহির্গামী যাত্রীদের (সুবিধাভোগী) মতামত	৬১
	৭.২.১ উত্তরদাতাদের সাধারণ তথ্য	৬১
	৭.২.২ যাতায়াত ব্যয় ও সময় মারফিক ট্রেন চলাচল	৬২
	৭.২.৩ প্রকল্প বাস্তবায়নের ফলে পূর্বের তুলনায় স্টেশনের বর্তমান অবস্থা	৬৩
	৭.২.৪ ট্রেনের অবস্থা	৬৩
	৭.২.৫ রেল সেবা বৃদ্ধির জন্য যাত্রীদের সুপারিশ	৬৩

৭.৩	কন্ট্রোল গ্রুপের মতামত	৬৩
	৭.৩.১ উত্তরদাতাগণের সাধারণ তথ্য	৬৪
	৭.৩.২ রেল ভ্রমণ না করার কারণ	৬৬
	৭.৩.৩ যাতায়াতের মাধ্যম	৬৬
	৭.৩.৪ রেল সেকশনের আওতাভুক্ত না হওয়ার কারণে অসুবিধা	৬৬
	৭.৩.৫ পণ্য ও মালামাল পরিবহণ	৬৭
	৭.৩.৬ কর্ম সংস্থান	৬৭
	৭.৩.৭ কন্ট্রোল গ্রুপের সুপারিশ	৬৭
৭.৪	এফজিডি ও স্থানীয় পর্যায়ে ফলাফল পর্যালোচনা	৬৭
	৭.৪.১ প্রকল্প এলাকাধীন ১২টি স্টেশনে অনুষ্ঠিত এফজিডির ফলাফল পর্যালোচনা	৬৭
	৭.৪.২ স্থানীয় পর্যায়ে অনুষ্ঠিত কর্মশালার ফলাফল পর্যালোচনা	৬৯
৭.৫	<b>Success story</b>	৭১
৭.৬	প্রকল্পের প্রভাব সংক্রান্ত প্রধান ফলাফলসমূহ	৭১
	অষ্টম অধ্যায়- সুপারিশমালা	৭২
৮.১	প্রকল্পের প্রভাব মূল্যায়ন সংক্রান্ত সুপারিশমালা	৭২
৮.২	উপসংহার	৭৩

**সংযুক্তিঃ**

সংযুক্তি ১(ক)	প্রশ্নমালা ১ (ক) - প্রকল্পের সুবিধাভোগী (খানা)
সংযুক্তি ১ (খ)	প্রশ্নমালা ১ (খ) - প্রকল্পের সুবিধাভোগী (ট্রেনে ভ্রমণ সমাপ্তকারী যাত্রী)
সংযুক্তি ২	প্রশ্নমালা ২ - কন্ট্রোল গ্রুপ
সংযুক্তি ৩	ক্রয় সংক্রান্ত চেকলিস্ট
সংযুক্তি ৪(ক)	পর্যবেক্ষণ চেকলিস্ট-১ রেল লাইন
সংযুক্তি ৪(খ)	পর্যবেক্ষণ চেকলিস্ট-২ স্টেশন
সংযুক্তি ৫(ক)	নিবিড় আলোচনা (KII): কর্মকর্তা
সংযুক্তি ৫(খ)	নিবিড় আলোচনা (KII): রেলওয়ে স্টাফ
সংযুক্তি ৬	<b>Focus Group Discussion (FGD)</b>

## ACRONYMS

ASTM	- American Society for Testing & Materials
AFFTM	- A Figure and Four Tables Method
CAGR	- Compound Average Growth Rate
CCGP	-Cabinet Committee for Government Purchase
CPM	-Critical Path Method
DIN	-Dutsches Institut Fur Normung
DPP	-Development Project Proposal
FGD	-Focus Group Discussion
GOB	-Government of Bangladesh
IMED	-Implementation Monitoring and Evaluation Division
KII	-Key Informants Interview
KPI	-Key Performance Indicator
L.C.	-Level Crossing
NCT	-National Competitive Tender
NGO	-Non Government Organization
OTM	-Open Tendering Method
PM	-Project Management
PQC	-Project Quality Control
QC	-Quality Control
RTM	-Restricted Tendering Method
RFQ	-Request for Quotation
PPR	-Public Procurement Rules
PCR	-Project Completion Report
RCPQRMIS	Railway Construction Project Quality Risk Management Information System
RDPP	-Revised Development Project Proposal
SACIL	-SA Consult International Limited
SWOT	-Strength, Weakness, Opportunity and Threat
TOR	-Terms of Reference
WD	-Work Detail

## নির্বাহী সার-সংক্ষেপ

বাংলাদেশ রেলওয়ে দীর্ঘ বুটের অন্তর্ভুক্ত ২টি সেকশন হচ্ছেঃ রাজশাহী-রোহনপুর বর্ডার মেইন লাইন (৮৫.০০ কি.মি.) ও আমনুরা- চাঁপাইনবাবগঞ্জ লুপ লাইন (৭.০০ কি.মি.)। বৃটিশ আমলে স্থাপিত এ ২টি রেলপথের ব্যবহারজনিত ক্ষয়, ক্ষতিগ্রস্ত রেল ট্র্যাক, কাঠের স্লিপার, ব্যালাস্ট, **embankment**, সেতু/কালভার্ট, পুরাতন স্টেশন সিগনাল ব্যবস্থা, ইত্যাদি কারণে ট্রেনের গতিবেগ হ্রাস করে ঘন্টায় ২০ কিঃমিঃ-এর নিচে নামিয়ে আনায় পরিচালন ব্যয় বৃদ্ধি পায়। এর সাথে ক্ষতিগ্রস্ত প্লাটফর্ম এবং পুরাতন স্টেশনগুলোতে ব্যবহারের অনুপযোগি টয়লেট ও আরামহীন বিশ্রামাগার- সব মিলে যাত্রী দুর্ভোগ চরমে উঠেছিল। বর্ণিত প্রেক্ষাপটে উক্ত দু'টি সেকশনে সহজ, নিরাপদ ও দ্রুতগতিতে যাত্রী ও মালামাল পরিবহন নিশ্চিত করার লক্ষ্যে “বাংলাদেশ রেলওয়ের রাজশাহী-রোহনপুর বর্ডার এবং আমনুরা - চাঁপাইনবাবগঞ্জ সেকশনসমূহের পুনর্বাসন ” শীর্ষক প্রকল্পটি জুলাই ২০০৭ থেকে জুন ২০০৯ মেয়াদকালে মোট ১৫৫.৪৭ কোটি টাকায় বাস্তবায়নের উদ্দেশ্যে অনুমোদিত হয়। প্রকল্পের মূল কার্যক্রমের আওতায় ছিল তিনটি প্যাকেজের (WD1, WD2 ও WD3) মাধ্যমে সেকশন দু'টির মোট ৯২.০০ কি.মি. লাইনের সম্পূর্ণ রেল ট্র্যাকের (রেল স্লিপার, ব্যালাস্ট, ও সংশ্লিষ্ট যাবতীয় ফিটিং যন্ত্রাংশ) পুনর্বাসন, ব্রীজ, স্টেশন বিল্ডিং, প্লাটফর্ম, **embankment** ও অন্যান্য স্থাপনার সংস্কার/মেরামত/পুনর্বাসন এবং **non-interlocked** রঞ্জীন সিগনাল সিস্টেম ও লেভেল ক্রসিং গেইট-এর স্থাপন।

আলোচিত প্রকল্পটি ২০০৯ সনের জুন মাসের শেষে সমাপ্ত হওয়ার কথা থাকলেও ২০১৩ সনের ৩০ জুন প্রকল্পটির বাস্তবায়ন সম্পন্ন হয়। মূল ডিপিপি'র তুলনায় প্রকল্পটির Cost Overrun হয়নি; বরং সাশ্রয় হয়েছে (৪.১৭%)। তবে Time Overrun হয়েছে প্রায় ৪ বছর (২০০%)। প্রকল্পের বৃহৎ ২টি প্যাকেজ (WD1 ও WD2)-ক্রয়/সংগ্রহের ক্ষেত্রে প্রক্রিয়াগত জটিলতা, বাস্তবায়নের মধ্যবর্তী সময়ে ডিপিপিতে বর্ণিত মালামাল ও সংগ্রহ প্রক্রিয়া পরিবর্তন, নতুন কাজের অন্তর্ভুক্তি, বার বার প্রকল্প পরিচালকের পরিবর্তন ইত্যাদি কারণে ৩ বার ব্যয় বৃদ্ধি ব্যতিরেকে মেয়াদ বৃদ্ধি ছাড়াও শেষ পর্যন্ত প্রকল্প সংশোধনের প্রয়োজন পড়ে এবং প্রকল্পের কাজ ৩০ জুন ২০১৩ সাল পর্যন্ত প্রলম্বিত হয়। রেলওয়ে কর্তৃক সরবরাহকৃত “ক্রয় কার্যক্রমের তথ্য” পর্যবেক্ষণে প্রতীয়মান হয় যে, বর্ণিত মালামাল ক্রয়ের ক্ষেত্রে (WD1 ও WD2 প্যাকেজ) পিপিআর ২০০৮ এর প্রধান নিয়মাবলী অনুসরণ করা হলেও কিছু অসাবধানতা ও ব্যত্যয় লক্ষ্য করা গেছে যার প্রেক্ষিতে কিছু অডিট আপত্তিও রয়েছে; আপত্তিগুলোর আংশিক নিষ্পত্তি হয়েছে ও অবশিষ্ট প্রক্রিয়াধীন আছে।

প্রকল্পের আওতায় ৯০ A গ্রেডের রেল, উচ্চ ঘনত্ব বিশিষ্ট স্টিল স্লিপার, ব্যালাস্ট-কুশন ভরাট, লাইন অধীনস্থ সেতু/বাঁধ পুনঃনির্মাণ/মেরামত ইত্যাদিসহ পরিচালন ও যাত্রীসেবা উন্নয়নের জন্য স্টেশন ভবন ও প্লাটফর্মগুলো নির্মাণ/পুনঃনির্মাণ/সংস্কারের কার্যসমূহ সম্পাদিত হয়েছে। তবে পরামর্শকদল পুনর্বাসিত সেকশন দু'টিতে কতিপয় ব্যত্যয় বা বিচ্যুতি লক্ষ্য করে, যেমনঃ ক) কিছু কিছু ব্রীজের উপরের কাঠের স্লিপারগুলো খারাপ অবস্থায় দেখা গেছে খ) কতিপয় স্থানে সেতু/কালভার্ট পুনরায় মেরামতের প্রয়োজন রয়েছে; গ) কতিপয় স্থানে বড় পাথর ছাড়াও লাইন অভ্যন্তরে ও সোল্ডারে ব্যালাস্টের পুরত্ব কোন কোন স্থানে কম পরিলক্ষিত হয়েছে; ঘ) প্রায় সকল স্টেশনের **embankment** থেকে পানি নিষ্কাশন কম-বেশি ত্রুটি পূর্ণ ইত্যাদি।

লে আউট প্ল্যান ও এলিভিশন নকশা (রেলওয়ে হতে সংগৃহীত) অনুযায়ী স্টেশনের ভৌত স্থাপনাসমূহ সঠিক আছে। পরিদর্শনকালে আরডিপিপি (১ম সংশোধিত)-তে বর্ণিত পূর্ত কাজসমূহ প্রায় শতভাগ সম্পন্ন হয়েছে বলে প্রতীয়মান হয়। তবে কতিপয় স্টেশন ভবনের অনেক কক্ষে, বসার স্থানে বা পিলারে ক্র্যাক সহ প্লাস্টার উঠে যেতে দেখা গেছে; নাচোল স্টেশনের প্লাটফর্ম-এর কিছু অংশ ভেঙে গেছে।

প্রকল্প বাস্তবায়ন পূর্বকালে ট্রেনের সংখ্যা ক্রমাগত হ্রাস পেয়ে ২ জোড়ায় নেমে এসেছিল, সেখানে বর্তমানে ৪ টি (২ জোড়া) কমুটার ট্রেনসহ মোট ১২টি যাত্রীবাহী ট্রেন ও মাসে ৩০ বার মালগাড়ী চলছে। তবে যাত্রী সাধারণ আরও কোচ বা বগী সংযোজন করে প্রতিদিন অধিকতর পরিমাণে ট্রেন চাচ্ছেন। প্রকল্প *বাস্তবায়নের পূর্বে সেকশন দুটোতে*

ট্রেনের গতিবেগ ঘন্টায় ১২ থেকে ২০ কিমি ছিল। বর্তমানে ট্রেনগুলো চলছে ঘন্টায় গড়ে ৪৫-৫০ কিমি বেগে। তবে কমুটার ট্রেনগুলো ঘন্টায় ৫০-৫৫ কিমি বেগে চলে। উপকারভোগীগণ এবং এফজিডি ও লোকাল ওয়ার্কশপে অংশগ্রহণকারীগণ সকলেই আরো দ্রুতগামী ট্রেন অধিক সংখ্যায় চালুর দাবী জানান। তাদের অনেকেই ডাবল লাইন/ডুয়েল গেজ-এর লাইন স্থাপনের পরামর্শ দেন।

পুনর্বাসিত সেকশন দু'টির ১০টি স্টেশনের সংগৃহীত যাত্রী সংখ্যা ও আয় উপাত্ত বিশ্লেষণে দেখা যায় যে, বিগত ৯ বছরে (২০০৭-০৮ থেকে ২০১৫-১৬ পর্যন্ত) যাত্রী সংখ্যা ১২,৫৩,৭৮০ হতে বৃদ্ধি পেয়ে ২,৩৮৯,৬৯৯ দাঁড়িয়েছে, অর্থাৎ বাৎসরিক ক্রমযোজিত বৃদ্ধির হার (CAGR) ৮.৪%। তদুপ ঐ একই সময়ে রেলের সার্বিক আয় (যাত্রী, মালামাল পরিবহন ও বিবিধ বাবদ) ১৫.২৪ কোটি টাকা থেকে বৃদ্ধি পেয়ে দাঁড়ায় ৬৭.৯০ কোটি টাকায়, অর্থাৎ বাৎসরিক ক্রমযোজিত আয় বৃদ্ধির হার ২৫.৫৩%। যাত্রী ও মালবাহী ট্রেনে মালামাল (পার্সেল ও পণ্য) পরিবহন বাবদ স্টেশনগুলোর আয় ২০০৭-০৮ এ ছিল যা ১.২২ লক্ষ টাকা তা ২০১৫-১৬ তে দাঁড়িয়েছে প্রায় ৩০ কোটি টাকায় (CAGR=১৬৫%)। বিভিন্ন সময়ে যাত্রীদের টিকেট মূল্য বিশ্লেষণে দেখা যায় বিগত ৯ বছরে লোকাল ট্রেনের ভাড়া প্রায় দেড় গুণ বেড়েছে এবং প্রকল্প বাস্তবায়নের শেষ পর্যায়ে কমুটার ট্রেন চালু হয়েছে যার ভাড়া লোকাল ট্রেনের ভাড়ার প্রায় ৪ গুণ। কিন্তু যাত্রী ও মালামাল পরিবহন বাবদ রেলের আয় বেড়েছে প্রায় ৪.৫ গুণ।

২০০২ থেকে ২০০৬ পর্যন্ত সেকশন দুটোতে ১২৫ টি দুর্ঘটনা ঘটেছিল। পুনর্বাসনের পরে প্রাণসংহারী বড় কোন লাইন চ্যুতি বা কলিশনের কথা জানা যায়নি। তবে ৫৮% উত্তর দাতা জানিয়েছেন যে, রেল ক্রসিং-এ মাঝে মাঝে মারাত্মক দুর্ঘটনা ঘটে থাকে (যেমন রেল ক্রসিং-এ ট্রেনের সাথে রিক্সা ও ইজিবাইকের সংঘর্ষ ইত্যাদি) যা রেল কর্তৃপক্ষ অধিক তৎপর ও প্রয়োজনীয় ব্যবস্থা নিলে এড়ানো সম্ভব।

নানাবিধ পেশার মানুষ এই সেকশন দুটোর ট্রেনে ভ্রমণ করেন যাদের ২৩% ব্যবসায় নিয়োজিত, ২১% কৃষিকাজ করেন, ২০% গৃহস্থলী কাজে নিয়োজিত, ১২% দিন মজুর, ৯% চাকুরি করেন, ৮% ছাত্র/ছাত্রী, ৪% ক্ষুদ্র ব্যবসার সাথে যুক্ত এবং ১% অন্যান্য পেশার মানুষ। রেল লাইনটি পুনর্বাসনের ফলে সিংহভাগ (৯৬%) উত্তরদাতা বাসের তুলনায় যাতায়াত ব্যয় কমেছে বলে জানিয়েছেন এবং আরও বৃহদাংশের (৯৮%) উত্তরদাতা জানিয়েছেন লাইন পুনর্বাসনের ফলে কম খরচে তাদের ও স্টেশন সংলগ্ন এলাকার অধিবাসীগণের যাতায়াতের সুযোগ সুবিধা বৃদ্ধি পেয়েছে; তারা আরো মনে করেন দূরে বড় শহরে গিয়ে চাকুরীর সুযোগ বেড়েছে। ৭৭% উত্তরদাতার মতে হাসপাতাল/মেডিকেল কলেজ সহ বিভিন্ন স্বাস্থ্যকেন্দ্রে যাওয়ার সুযোগ বেড়েছে। প্রায় সকল (৯৭%) উত্তরদাতা মনে করেন সামগ্রিকভাবে এলাকার মেয়েদের স্কুল এবং কলেজে যাতায়াতের সুবিধা হয়েছে; তারা জানান এলাকার মেয়েরা এখন জেলা পর্যায়ের কলেজে সহজে যাতায়াত করতে পারছে। শিক্ষা ও কর্মসংস্থানের সুবিধা বৃদ্ধি পাওয়ায় নারীর ক্ষমতায়নের সুযোগ বৃদ্ধি পাচ্ছে।

সমীক্ষায় দেখা যায় ৬৭% উপকারভোগী উত্তরদাতার মতে এলাকার মানুষের স্টেশন ভিত্তিক জীবিকা অর্জনের সুযোগ পূর্ব থেকে অন্তত ২-৩ গুণ বেড়েছে। বিশেষত প্রান্তিক আয়ের মানুষজন যেমন কুলি, অতিক্ষুদ্র ব্যবসায়ী যেমন ঝালমুড়ি, বিড়ি/সিগারেট, চানাচুর, বিস্কুট, পাটি, পাখা, সংবাদপত্র ইত্যাদি বিক্রেতার আয়ও পূর্বের তুলনায় বেড়েছে। অধিকাংশ (৫২%) উত্তর দাতা মনে করেন প্রত্যক্ষ-পরোক্ষ ভাবে কিঞ্চিৎ হলেও তাদের দারিদ্র হ্রাসের পিছনে এই পুনর্বাসনের ভূমিকা আছে।

অধিকাংশ সুবিধাভোগী উত্তরদাতার (৭৭%) মতে স্টেশন বিল্ডিং, প্লাটফর্ম ও রেল লাইন প্রকল্প পূর্বকালের তুলনায় ভাল অবস্থায় আছে। তবে বড় ২-৩টি স্টেশন ছাড়া টিকেট চেকিং-এর কার্যকরী ব্যবস্থা নেই বললেই চলে। বখাটে/ভিক্ষুক/ভবঘুরে/নেশাগ্রস্তদের উৎপাত একই আছে বলে ৭৮% উত্তরদাতা মত প্রকাশ করেছেন। প্রায় সব উত্তরদাতাই একমত যে প্রকল্প এলাকাধীন বড় ২/৩টি স্টেশন ছাড়া অন্যান্য স্টেশনের বিশ্রামাগার পরিষ্কার পরিচ্ছন্নতার অভাবে অধিকাংশ সময় তালাবদ্ধ অবস্থায় থাকে। তাছাড়া মহিলা ও পুরুষদের জন্য আলাদা বিশ্রামাগার নেই; ছোট শিশুদের বুকের দুধ খাওয়ানোর জন্য কোন প্রাইভেসিস নেই; টয়লেটগুলো ভাঙা ও নোংরা এবং তালাবদ্ধ থাকে; মহিলাদের জন্য আলাদা টয়লেটের ব্যবস্থা নেই; নিরাপদ পানির সরবরাহ কম।

ট্রেনে ভ্রমণরত সিংহভাগ (৮০%) উত্তরদাতা মনে করেন ট্রেনের সিটগুলো আরো উন্নত হওয়া দরকার এবং এগুলো পরিষ্কার পরিচ্ছন্ন রাখা প্রয়োজন। এরূপ শতভাগ উত্তরদাতাই ট্রেনের ভেতরের টয়লেটগুলো অত্যন্ত নোংরা থাকার কারণে ব্যবহার অনুপযোগী বলে জানিয়েছেন; এ জন্য তারা পর্যাপ্ত পানির অভাবকেই দায়ী করেছেন। কন্ট্রোল রুমের উত্তরদাতাদের ৫৪% জানিয়েছেন স্টেশন থেকে বাড়ি ও কর্মস্থলের দূরত্ব বেশী এবং স্টেশন পর্যন্ত যাওয়া আসার সুবিধা না থাকায় তাদের পক্ষে রেল ভ্রমণ সম্ভব হয় না। আর ৪৬% জানিয়েছেন যে রেল স্টেশন থেকে তাদের বাড়ি বা কর্মস্থানে যাওয়ার সুযোগ আছে, তথাপি রেল লাইন পুনর্বাসনের ফলে রেলে যাতায়াতের সুযোগ সুবিধা সম্পর্কে তারা তেমনভাবে অবহিত নন বলে রেলে ভ্রমণ করেন না। চক্কিশ নগর স্টেশনটিতে যাত্রী সমাগম নেই বললেই চলে। ঐ স্টেশনের আয় বলতে তেমন কিছুই নেই।

পূর্ব আলোচনায় স্পষ্ট, যে উদ্দেশ্য প্রকল্প হাতে নেয়া হয়েছিল তা বহুলাংশে অর্জিত হয়েছে। এটাও স্পষ্ট যে এলাকার মানুষের জীবনযাত্রায়, জীবিকায়, শিক্ষায়, স্বাস্থ্যসেবা ক্ষেত্রে, নারীর ক্ষমতায়নে ও স্থানীয় অর্থনীতিতে প্রকল্পের প্রত্যক্ষ ও পরোক্ষ ইতিবাচক প্রভাব পড়ছে। এই প্রভাব সহজে পরিমাপযোগ্য নয়, তবে স্পষ্টতই বোধগম্য। প্রকল্পের যে সমস্ত ত্রুটি, দুর্বলতা, অ-সক্ষমতা ও ব্যবস্থাপনার কমতি রয়ে গেছে, রেলওয়ে কর্তৃপক্ষ আরও সচেতন হলে ও পরামর্শক দলের নিম্ন বর্ণিত সুপারিশগুলো বাস্তবায়ন করলে সমাপ্ত প্রকল্পটির কার্যক্রম আরো জনবান্ধব ও অধিকতর প্রভাবশীল হয়ে উঠবেঃ

-ট্র্যাক সিস্টেমের যথাযথ সার্ভিসিং ও রক্ষণাবেক্ষণ নিশ্চিতকরণ এবং আধুনিক সিগনালিং ব্যবস্থাসহ অধিক পরিমাণে লেভেল ক্রসিং গেট স্থাপন করে ট্রেনের গড় গতি আরো বৃদ্ধির উদ্যোগ নেয়া যেতে পারে;

-বর্ধিষ্ণু যাত্রী চাহিদা বিবেচনা/যাচাই করে আরো কোচ সংযোজনসহ সীট বৃদ্ধি বা ট্রেনের সংখ্যা বাড়ানো যেতে পারে;

-বিভিন্ন রেল ও রোডের সংযোগ স্থলে দুর্ঘটনা রোধের জন্য স্পট অগ্রাধিকার ভিত্তিতে লেভেল ক্রসিং গেট স্থাপন বা ট্রাফিক নিয়ন্ত্রণ ছাড়াও যত্রতত্র রেল লাইন পারাপার নিরুৎসাহের জন্য স্থানীয় জনগণের মধ্যে সচেতনতা বৃদ্ধির উদ্যোগ নেয়া যেতে পারে;

-যাত্রীসেবা উন্নয়নের লক্ষ্যে ট্রেনের অভ্যন্তরে এবং স্টেশনগুলোতে সুযোগ-সুবিধা বৃদ্ধির জন্য প্রয়োজনীয় সংস্কারসহ স্টেশনের ভিতর-বাহিরের সার্বিক পরিবেশ উন্নয়নের জন্য প্রয়োজনীয় লোকবল বৃদ্ধিসহ সংশ্লিষ্ট সেকশনের রেলকর্মকর্তা ও কর্মচারীর পেশাগত উৎকর্ষতা ও সক্ষমতা বৃদ্ধির জন্য উপযুক্ত প্রশিক্ষণ প্রদান ও মোটিভেশনের ব্যবস্থা নেয়া যেতে পারে;

-কোন আয় নাই বিধায় চক্কিশ নগর স্টেশনটিতে ট্রেন না থামার ব্যবস্থা গ্রহণ এবং বর্তমান প্রেক্ষাপট ও যাত্রীদের চাহিদা বিবেচনায় রেখে নাচোল স্টেশন ভবনটি ডেমোলিশ করে বা ভেঙে নতুন করে নির্মাণ করা যেতে পারে।

## প্রথম অধ্যায়

### ভূমিকা ও প্রকল্প পরিচিতি

#### ১.১ ভূমিকা ও প্রকল্প পটভূমি

সরকারি ব্যবস্থাপনায় পরিচালিত বাংলাদেশ রেলওয়ে দেশের একটি মুখ্য পরিবহন সংস্থা। গুরুত্বপূর্ণ স্থল পরিবহন হিসেবে দেশব্যাপী যাত্রী ও পণ্য পরিবহন সেবা প্রদান করে যোগাযোগ ব্যবস্থার সার্বিক উন্নতি সাধনসহ দেশের অর্থনৈতিক উন্নয়নে রেলওয়ে গুরুত্বপূর্ণ ভূমিকা পালন করছে। মোট ২৫,০৮৩ জন নিয়মিত কর্মচারীসহ মোট ২৮৭৭.১০ কি:মি: রুট নিয়ে বাংলাদেশ রেলওয়ে দেশের এক প্রান্তকে অন্য প্রান্তের সাথে সংযোজন করেছে। এই দীর্ঘ রুটের অন্তর্ভুক্ত ২টি উল্লেখযোগ্য শাখা হচ্ছেঃ ৮৫.০০ কি:মি: রাজশাহী-রোহনপুর বর্ডার মেইন লাইন ও ৭.০০ কি:মি: আমনুরা- চাঁপাইনবাবগঞ্জ লুপ লাইন।

যাত্রী পরিবহন ছাড়াও ২টি রেলপথ শাখাতেই কৃষি পণ্য, জ্বালানি, সার ও অভ্যন্তরীণভাবে উৎপাদিত ও আমদানীকৃত নানাবিধ মালামাল বিভিন্ন অঞ্চলে পরিবাহিত হয়। রাজশাহী-রোহনপুর বর্ডার রুটটি সোনা মসজিদ স্থল-বন্দরের মাধ্যমে আন্তঃসীমান্ত বাণিজ্য সম্পন্ন করতে গুরুত্বপূর্ণ ভূমিকা পালন করে। সীমান্তের অপর পারে ভারতীয় রেলপথের সংগে রাজশাহী-রোহনপুর বর্ডার মেইন লাইনের সংযোগ থাকায় ভারত থেকে আমদানীকৃত পাথর ঈশ্বরদী রেলওয়ে জংশন হয়ে ফরিদপুরের মাধ্যমে নির্মাণাধীন পদ্মা সেতুর জন্য পরিবহন করা হচ্ছে।

উল্লিখিত ২টি রেলপথই বৃটিশ আমলে নির্মিত। যথাযথ রক্ষণাবেক্ষণ ব্যতিরেকে দীর্ঘসময় অতিবাহিত হওয়ায় লাইনগুলোর অবস্থা শোচনীয় ছিল। রেলপথের ব্যবহারজনিত ক্ষয়-ক্ষতির (wear & tear) পরিমাণ ছিল ১২% আর ৭০-৭৫% কাঠের স্লিপার ছিল অব্যবহারযোগ্য। সঠিক ব্যালাস্ট বিহীন রেললাইন আর জরাজীর্ণ নিম্নমানের সেতু/বাঁধগুলো (bridge & embankment) ঘন-ঘন দুর্ঘটনার কারণ হয়ে দাঁড়িয়ে ছিল। সেকশনসমূহের স্টেশন সংকেত ব্যবস্থা (Signaling System) ছিল অতি পুরানো, বর্তমান প্রয়োজনের সাথে যা সামঞ্জস্যহীন। রাজশাহী-রোহনপুর বর্ডার প্রধান লাইন ও আমনুরা-চাঁপাইনবাবগঞ্জ লুপ লাইনে শাখাভিত্তিক গতিবেগ স্থির করা ছিল যথাক্রমে ঘন্টায় ৬৫ ও ৪৫ কি:মি:। উভয়ক্ষেত্রেই যাত্রী ও মাল পরিবহন ট্রেনের গতিবেগ হ্রাস করে ঘন্টায় ২০ কিঃমিঃ-এ নামিয়ে আনায় পরিচালন ব্যয় বৃদ্ধি ও মালামাল পরিবহনে বিলম্ব ঘটা সত্ত্বেও প্রায়শঃ দুর্ঘটনা ঠেকানো সম্ভব হয়নি মূলত সংস্কারবিহীন ঝুঁকিপূর্ণ রেল লাইনের কারণে। ভগ্নদশা স্টেশনগুলোতে কোন আরামদায়ক যাত্রী বিশ্রামাগার ছিল না এবং অত্যন্ত নোংরা টয়লেটগুলো ছিল ব্যবহারের অনুপযোগি। উল্লিখিত ২টি রুটেই যাত্রী দুর্ভোগ চরমে উঠেছিল।

বর্ণিত অবস্থার প্রেক্ষিতে ৯০ A গ্রেডের রেল, খাঁজযুক্ত প্যাডপ্লেটসহ উচ্চ ঘনত্ব (N+5) বিশিষ্ট স্টিল স্লিপার, স্থিতিস্থাপক রেল-ক্লিপ, সঠিক পরিমাণের ব্যালাস্ট দ্বারা ভরাট, লাইন অধীনস্থ সেতু/বাঁধ পুনঃনির্মাণ/মেরামত ইত্যাদিসহ ৮৫.০০ কি:মি: রাজশাহী-রোহনপুর বর্ডার ও ৭.০০ কি:মি: আমনুরা-চাঁপাইনবাবগঞ্জ লুপ লাইন পরিপূর্ণভাবে নবায়ন অপরিহার্য হয়ে পড়ে। এতদসঙ্গে পরিচালনসহ যাত্রীসেবা উন্নয়নের জন্য স্টেশন ভবন ও প্ল্যাটফর্মগুলো নির্মাণ/পুনঃনির্মাণ/সংস্কারও আবশ্যিক হয়ে দাঁড়ায়। এমতাবস্থায় “বাংলাদেশ রেলওয়ের রাজশাহী-রোহনপুর বর্ডার এবং আমনুরা - চাঁপাইনবাবগঞ্জ সেকশনসমূহের পুনর্বাসন” শীর্ষক প্রকল্পটি জুলাই ২০০৭ থেকে জুন ২০০৯ মেয়াদ কালে মোট ১৫৫.৪৭ কোটি

টাকায় বাস্তবায়নের উদ্দেশ্যে অনুমোদিত হয়। তবে প্রকল্পটি শেষ পর্যন্ত জুলাই ২০০৭ থেকে জুন ২০১৩ মেয়াদে মোট ১৪৮.৯৮ কোটি টাকা ব্যয়-এ সমাপ্ত হয়।

## ১.২ প্রকল্পের উদ্দেশ্য

বাংলাদেশ রেলওয়ের পশ্চিমাঞ্চলের রাজশাহী-রোহনপুর বর্ডার এবং আমনুরা- চাঁপাইনবাবগঞ্জ সেকশনের ৮৫.০০ কি:মি: মেইন লাইন এবং ৭.০০ কি:মি: লুপ লাইন পুনর্বাসন করে সহজ, নিরাপদ ও দ্রুতগতিতে যাত্রী ও মালামাল পরিবহন নিশ্চিত করাই প্রকল্পের মূল উদ্দেশ্য।

## ১.৩ প্রকল্পের সংক্ষিপ্ত পরিচিতি

০১.	প্রকল্পের নাম	:	বাংলাদেশ রেলওয়ের রাজশাহী- রোহনপুর বর্ডার এবং আমনুরা - চাঁপাইনবাবগঞ্জ সেকশনসমূহের পুনর্বাসন (১ম সংশোধিত)
০২.	উদ্যোগী মন্ত্রণালয়/বিভাগ	:	রেলপথ মন্ত্রণালয়
০৩.	বাস্তবায়নকারী সংস্থা	:	বাংলাদেশ রেলওয়ে
০৪.	প্রকল্পের অবস্থান	:	

বিভাগ	জেলা	উপজেলা
রাজশাহী	রাজশাহী	রাজশাহী সদর, গোদাগাড়ি
	চাঁপাইনবাবগঞ্জ	চাঁপাইনবাবগঞ্জ সদর, রোহনপুর

## ১.৪ প্রকল্প অনুমোদন ও সংশোধন

‘বাংলাদেশ রেলওয়ের রাজশাহী-রোহনপুর বর্ডার এবং আমনুরা-চাঁপাইনবাবগঞ্জ সেকশনসমূহের পুনর্বাসন’ শীর্ষক প্রকল্পটি একনেক কর্তৃক ২০/০৮/২০০৭ তারিখে ১৫৫.৪৭ কোটি টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে অনুমোদিত হয়। মূল অনুমোদিত বাস্তবায়নকাল ছিল জুলাই ২০০৭ হতে জুন ২০০৯ পর্যন্ত। পরবর্তীতে আইএমইডির সুপারিশক্রমে প্রকল্পটির মেয়াদ ব্যয় বৃদ্ধি ব্যতিরেকে একাধিক বার পরিবর্তন করে ৩০/০৬/২০১৩ পর্যন্ত বৃদ্ধি করা হয়। বাস্তবায়ন পর্যায়ে কতিপয় উপকরণ/অঙ্গ-এর পরিবর্তন/সামঞ্জস্য বিধানের কারণে ব্যয় হ্রাস-বৃদ্ধি পাওয়ায় প্রকল্পটি সংশোধনের প্রয়োজন পড়ে। এরূপ প্রেক্ষাপটে ডিপিইসি-এর সুপারিশক্রমে ১৫১.৯৯ কোটি টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে প্রকল্পটি ০১/০৭/২০০৭ হতে ৩০/০৬/২০১৩ মেয়াদে মাননীয় রেল মন্ত্রী কর্তৃক অনুমোদিত হয়। নিম্নে ডিপিপি প্রণয়ন, সংশোধন ও অনুমোদনের তারিখ দেয়া হলঃ

ডিপিপি	অনুমোদনের তারিখ
(ক) মূল	২০ আগস্ট ২০০৭
(খ) ১ম সংশোধন	৩০ জুন ২০১৩

সূত্রঃ আরডিপিপি ও আইএমইডির প্রতিবেদন

চুক্তি মূল্য ১৪৮.৬৪ কোটি টাকা (মোট প্রাক্কলিত ব্যয়ের ৯৫.৬%) সম্বলিত বৃহৎ ২টি প্যাকেজ (WD1 ও WD2) এর জন্য আহবানকৃত দরপত্রসমূহ পর পর তিনবার অগ্রহণযোগ্য হওয়ার পর শেষ পর্যন্ত ৪র্থ বারে সরকারি ক্রয় সংক্রান্ত কমিটি (CCGP) কর্তৃক গৃহীত হয় ২০১০ সনে। ফলে প্রকল্পের প্রধান কার্যকলাপ বিলম্বে শুরু করায় বাস্তবায়ন সময়ও দীর্ঘায়িত হয়। ১ম ও ২য় দরপত্র ক্রয় সংক্রান্ত উপদেষ্টা পরিষদ কমিটির সভায় রেস্পন্সিভ বিবেচিত হয়নি। ৩য় দরপত্রটিতে আন্তর্জাতিক দরপত্র-এর জন্য জামানত দাখিলের সময়সীমা সংক্রান্ত ব্যত্যয়ের কারণে সরকারী ক্রয় সংক্রান্ত মন্ত্রিপরিষদ কমিটির সভায় বিবেচিত হয়নি। ৪র্থ বারে যোগাযোগ মন্ত্রণালয়ের অনুমতিক্রমে ১৬.০৩.২০১০ তারিখে ঠিকাদারের সাথে চুক্তিপত্র সম্পাদিত হয়।

উক্ত চুক্তিপত্র দুটির মেয়াদ ১৮ মাস যা ১৫.০৯.২০১১ তারিখে শেষ হয়। এ বিষয়ে অধ্যায়-৪ এ বিস্তারিত আলোচনা করা হয়েছে। অন্যান্য আনুষঙ্গিক কাজ সম্পাদনের নিমিত্ত প্রকল্পের মেয়াদ ৩০.০৬.২০১২ তারিখ পর্যন্ত বৃদ্ধি করা হয়। অন্যদিকে প্রকল্পের মধ্যবর্তী সময়ে ভ্যারিয়েশন অর্ডারসহ মূলধন খাতের সংগ্রহে সরাসরি ক্রয়, পূর্ত ও বিবিধ খাতে পরিবর্তনের কারণে সময় বৃদ্ধি ছাড়াও প্রকল্পের সংশোধনীর প্রয়োজন পড়ে। অতঃপর ৩০ জুন ২০১৩ সনে প্রকল্পের আরডিপিপি (১ম সংশোধিত) অনুমোদিত হয়।

সারণি-১.১: ব্যয় পরিবর্তন ব্যতিরেকে প্রকল্পের মেয়াদ বৃদ্ধি

প্রকল্প মেয়াদকাল	সময় বৃদ্ধির পরিমাণ	মেয়াদ বৃদ্ধি অনুমোদনের তারিখ	অনুমোদন প্রদানকারী কর্তৃপক্ষ
জুলাই ২০০৭-জুন ২০১১	২ বছর	১১/০৮/২০০৯	আইএমইডি-এর সুপারিশক্রমে পরিকল্পনা কমিশনের সদস্য
জুলাই ২০০৭-জুন ২০১২	১ বছর	২৯/০৫/২০১১	আইএমইডি-এর সুপারিশক্রমে পরিকল্পনা মন্ত্রী
জুলাই ২০০৭-জুন ২০১৩	১ বছর	২৮/০৪/২০১৩	আইএমইডি-এর সুপারিশক্রমে পরিকল্পনা মন্ত্রী

সূত্রঃ পরিকল্পনা শাখা, রেলপথ মন্ত্রণালয়

### ১.৫ অর্থায়নের অবস্থাঃ সংশোধিত এডিপি বরাদ্দ, ব্যয় ও বাস্তব অগ্রগতি

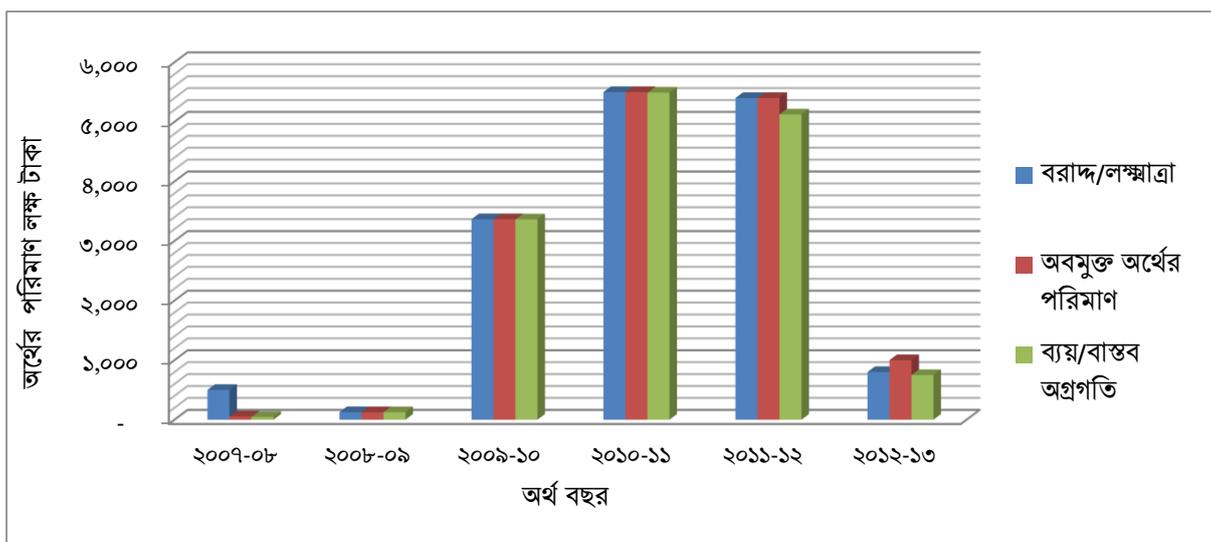
প্রকল্পের সংশোধিত এডিপিতে ৬ বছরের বিভাজনসহ সর্বমোট ১৫৬.৯২ কোটি টাকার বরাদ্দ ও লক্ষ্যমাত্রার বিপরীতে বাস্তব অগ্রগতির পরিমাণ ছিল ১৪৮.৯৮ কোটি টাকা, যদিও অবমুক্ত অর্থের পরিমাণ ছিল ১৫৪.৪৫ কোটি টাকা। সংশোধিত এডিপি বরাদ্দ ও অগ্রগতি চিত্র (সারণি-১.২) থেকে এটা স্পষ্ট যে প্রথম দু' বছর তেমন কোন বরাদ্দ বা বাস্তব অগ্রগতি ছিল না; মূল ডিপিপিতে বর্ণিত প্রকল্পের মেয়াদকাল কার্যত বিফলে গেছে। তৃতীয় বছর থেকে বরাদ্দ ও ব্যয় বাড়তে থাকে। প্রকল্পের ক্রয়/সংগ্রহ সংক্রান্ত জটিলতা নিরসনে দীর্ঘ সময় ক্ষেপনই এর একটি প্রধান কারণ হলেও অন্য কতিপয় কারণও কম-বেশী দায়ী; এতদ বিষয়ে অধিকতর বিবরণ ও ব্যাখ্যা অনুচ্ছেদ ৩.৩-এ দেয়া হয়েছে।

সারণি-১.২: সংশোধিত এডিপি বরাদ্দ ও অগ্রগতি

(লক্ষ টাকা)

অর্থ বছর	বরাদ্দ ও লক্ষ্যমাত্রা				অবমুক্ত অর্থ	ব্যয় ও বাস্তব অগ্রগতি			
	মোট	টাকা	পিএ	বাস্তব %		মোট	টাকা	পিএ	বাস্তব %
১	২	৩		৪	৫	৬	৭	৮	৯
২০০৭-০৮	৫০০.০০	৫০০.০০	--	৩.২২%	৫৪.০০	৪৬.৮৯	৪৬.৮৯	--	০.৩০%
২০০৮-০৯	১২৭.০০	১২৭.০০	--	৫০%	১২৬.০০	১২৬.০০	১২৬.০০	--	০.৮১%
২০০৯-১০	৩৩৬৫.০০	৩৩৬৫.০০	--	৫০%	৩৩৬৫.০০	৩৩৬২.০২	৩৩৬২.০২	--	২১.৬১%
২০১০-১১	৫৫০০.০০	৫৫০০.০০	--	৬৮%	৫৫০০.০০	৫৪৯০.৭৭	৫৪৯০.৭৭	--	৪৮.২৮%
২০১১-১২	৫৪০০.০০	৫৪০০.০০	--	২৯%	৫৪০০.০০	৫১২৩.৫৯	৫১২৩.৫৯	--	২৪.১২%
২০১২-১৩	৮০০.০০	৮০০.০০	--	৪.৮৮%	১০০০.০০	৭৪৯.০৭	৭৪৯.০৭	--	৪.৮৮%
মোট	১৫৬৯২.০০	১৫৬৯২.০০	--		১৫৪৪৫.০০	১৪৮৯৮.৩৪	১৪৮৯৮.৩৪	--	১০০%

সূত্রঃ পিসিআর



চিত্র-৩.১: প্রকল্পের অর্থ বরাদ্দ ও বাস্তবায়ন অগ্রগতির তুলনামূলক চিত্র

### ১.৬ প্রকল্প বাস্তবায়ন ও সমাপ্তি কাল

মূল ডিপিপিতে প্রকল্প বাস্তবায়নের প্রাক্কলিত সময় দু বছর ধরা হলেও বাস্তবে সময় লেগেছে মোট ৬ বছর, ফলে টাইম ওভার রান হয়েছে ২০০%।

সারণি-১.৩: প্রকল্প বাস্তবায়নের মূল, পরিবর্তিত ও সংশোধিত মেয়াদ

	আরম্ভ	সমাপ্তি	টাইম ওভার-রান (মূল ডিপিপির তুলনায়)
(ক) মূল	জুলাই, ২০০৭	জুন, ২০০৯	মূল মেয়াদের তুলনায় ২০০% মোট মেয়াদে (৬ বছরে) ৬৭%
(খ) ব্যয় পরিবর্তন ব্যতিরেকে মেয়াদ বৃদ্ধি	জুলাই, ২০০৭	জুন, ২০১৩	
(গ) ১ম সংশোধন	জুলাই, ২০০৭	জুন, ২০১৩	

সূত্র: পিসিআর

### ১.৭ প্রকল্পের অনুমোদিত ব্যয়

(লক্ষ টাকায়)

	মূল	১ম সংশোধন	সংশোধনে হ্রাস/বৃদ্ধির পরিমাণ	হ্রাস/বৃদ্ধির হার (শতভাগ)
(ক) মোট	১৫৫৪৬.৭০	১৫১৯৯.৭০	(৩৪৭)	(২.২৩%)
(খ) টাকা (জিওবি)	১৫৫৪৬.৭০	১৫১৯৯.৭০	(৩৪৭)	(২.২৩%)

সূত্র: আরডিপিপি

## ১.৮ প্রাক্কলিত ব্যয় ও কস্ট ওভার-রান

পিসিআর অনুযায়ী কস্ট ওভাররান ও বাস্তবায়ন মেয়াদে প্রকৃত টাইম ওভাররান নিম্নের সারণিতে উপস্থাপন করা হলঃ

(লক্ষ টাকায়)

বিবরণ	প্রাক্কলিত ব্যয়		প্রকৃত ব্যয়	কস্ট ওভার-রান (% মূলখরচ)	মন্তব্য
	মূল ডিপিপি	সর্বশেষ সংশোধিত ডিপিপি			
মোট	১৫৫৪৬.৭০	১৫১৯৯.৭০	১৪৮৯৮.৩৪	ডিপিপির তুলনায় ৪.১৭% এবং আরডিপিপির তুলনায় ১.৯৮% সাশ্রয়	আরডিপিপি মোতাবেক কার্য সম্পাদিত
জিওবি	১৫৫৪৬.৭০	১৫১৯৯.৭০	১৪৮৯৮.৩৪		

সূত্রঃ পিসিআর

## ১.৯ প্রকল্পের অঙ্গভিত্তিক বাস্তবায়ন চিত্র

পিসিআর পর্যালোচনায় দেখা যায়, প্রকল্প বাস্তবায়নে বিলম্ব হলেও সম্পদ অধিগ্রহণ, পূর্ত কাজ, মেরামত, রক্ষণাবেক্ষণ ও পুনর্বাসন ইত্যাদি খাতের আর্থিক অগ্রগতি সর্বশেষ প্রকল্প দলিলে (আরডিপিপি) বর্ণিত লক্ষ্যমাত্রার তুলনায় সন্তোষজনক। বেতন-ভাতা ও সংস্থার খরচ খাতে বরাদ্দকৃত লক্ষ্যমাত্রার বিপরীতে আপাত দৃষ্টিতে প্রকৃত কোন অগ্রগতি নেই; তবে বাস্তবতা এই যে যেহেতু রেলওয়ের কর্মকর্তাগণ অতিরিক্ত দায়িত্ব হিসেবে প্রকল্পের জন্য কাজ করেছেন অতএব প্রকৃতপক্ষে এ খাতে খরচ সাশ্রয় হয়েছে।

মূল ডিপিপিতে প্রকল্পের প্রাক্কলিত ব্যয় ধরা হয়েছিল ১৫৫.৩৪ কোটি টাকা। তবে শেষ পর্যন্ত প্রকল্প উপকরণের পরিবর্তন, সামঞ্জস্য ইত্যাদি কারণে আরডিপিপি (১ম সংশোধিত) তে ব্যয় প্রাক্কলন ২.১৫% কমিয়ে ধরা হয়েছিল প্রায় ১৫২ কোটি টাকা। প্রকল্পের প্রকৃত বাস্তবায়ন ব্যয় ১৪৮.৯৮ কোটি টাকা হওয়ায় মূল ডিপিপিতে বর্ণিত প্রাক্কলিত ব্যয়ের তুলনায় ৬.৪৮ কোটি টাকা সাশ্রয় হয়েছে, ফলে Cost Overrun না হয়ে বরং ব্যয় সাশ্রয় হয়েছে ৪.০৯%। নিম্নে প্রকল্পের অঙ্গভিত্তিক বা আইটেম অনুযায়ী প্রাক্কলিত ব্যয়, প্রকৃত আর্থিক ও বাস্তব অগ্রগতি ও Cost Overrun-এর চিত্র দেখান হলঃ

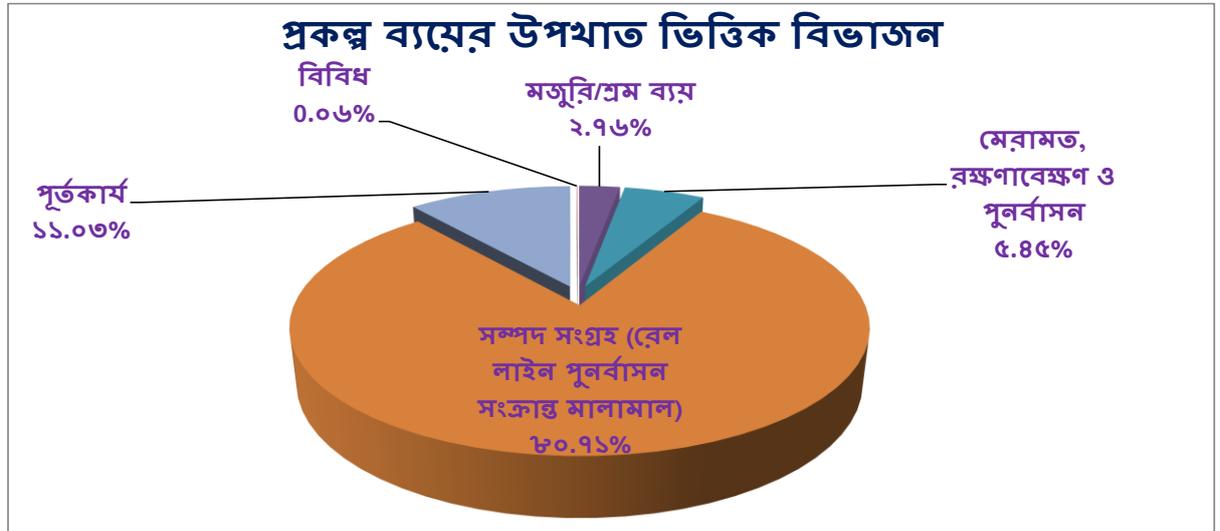
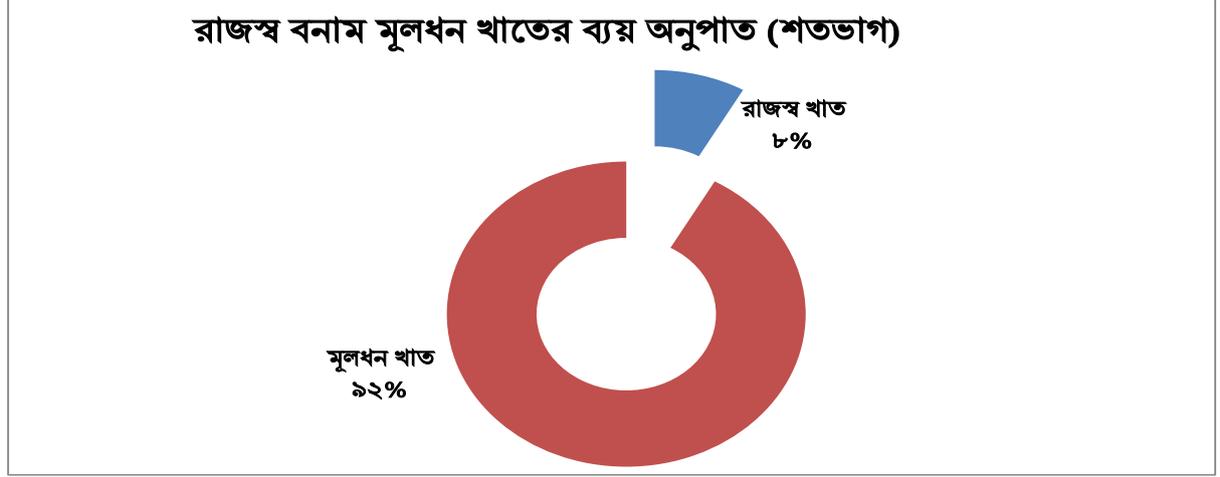
সারণি-১.৪: প্রকল্পের অঙ্গভিত্তিক অর্থায়ন, বাস্তব অগ্রগতি ও Cost Overrun

(লক্ষ টাকায়)

ক্র নং	অঙ্গ ভিত্তিক কাজের বিবরণ (ডিপিপি অনুযায়ী)	প্রাক্কলিত ব্যয়		প্রকৃত অগ্রগতি (আরডিপির তুলনায়)		Cost Overrun (ডিপিপির তুলনায়)
		মূল ডিপিপি	১ম সংশোধিত	আর্থিক (লক্ষ টাকায়)	বাস্তব	
(ক)	রাজস্ব খাত					
১	কর্মকর্তাগণের বেতন	৩০.৪১	৩০.৪১	০.০০	-	(-১০০%)
২	সংস্থার খরচ	২৬.০৪	২৬.০৪	০.০০	-	(-১০০%)
৩	ভাতা	৪১.৬৮	৪১.৬৮	০.০০	-	(-১০০%)
৪	মজুরি/শ্রম ব্যয়	৪৮৫.৪৫	৪১১.৫৫	৪১০.৪৫	৯৯.৭৩%	(-১৫.৪৫%)
৫	মেরামত, রক্ষণাবেক্ষণ ও পুনর্বাসন	৭৩৬.৯৬	৯১০.৮৯	৮১১.৮৯	১০০%	(১০.১৭%)
৬	উপ-মোট (ক)	১৩২০.৫৪	১৪২০.৫৭	১২২২.৩৪	৮৬.০৫%	(-৭.৪৪%)
(খ)	মূলধন খাত					
৭	সম্পদ সংগ্রহ (রেল লাইন পুনর্বাসন সংক্রান্ত মালামাল)	১৩৮৮০.০৩	১২০৭৮.৯৫	১২০২৩.৮৯	৯৯.৫৪%	(-১৩.৩৭%)
৮	সম্পদ সংগ্রহ (পিক-আপ গাড়ি)	১৮.০০	১৮.০০	০.০০	-	(-১০০%)

ক্র নং	অঙ্গ ভিত্তিক কাজের বিবরণ (ডিপিপি অনুযায়ী)	প্রাক্কলিত ব্যয়		প্রকৃত অগ্রগতি (আরডিপির তুলনায়)		Cost Overrun (ডিপিপির তুলনায়)
		মূল ডিপিপি	১ম সংশোধিত	আর্থিক (লক্ষ টাকায়)	বাস্তব	
৯	পূর্তকার্য	১৬১.০০	১৬৭২.১৮	১৬৪৩.৭১	৯৮.৩০%	+৯২০.৯৪%
১০	বিবিধ	১৫৩.৯৩	১০.০০	৮.৪০	৮৪%	(-৯৪.৫৪%)
১১	উপ-মোট (খ)	১৪,২১৩	১৩৭৭৯.১৩	১৩৬৭৬.০০	৯৯.২৫%	(-৩.৭৮%)
১২	সর্বমোট (ক+খ)	১৫৫৩৩.৫	১৫১৯৯.৭০	১৪৮৯৮.৩৪	৯৮.০২%	(-৪.০৯%)

সূত্রঃ ডিপিপি, আরডিপিপি ও পিসিআর



১.১০ ম্যাপে প্রকল্পের অবস্থান



রাজশাহী বিভাগের মানচিত্রে প্রকল্পের অবস্থান (তারকা চিহ্ন স্থানে)



রাজশাহী রেল স্টেশন



রোহনপুর রেল স্টেশন

## দ্বিতীয় অধ্যায়

### প্রভাব মূল্যায়ন কার্যক্রমের কার্য পদ্ধতি

#### ২.১ ভূমিকা

প্রকল্প দলিলাদি ও আইএমইডি হতে প্রাপ্ত Terms of Reference (TOR) এর আলোকে পরামর্শকদল বিবেচ্য সমাপ্ত প্রকল্পটির প্রভাব মূল্যায়ন কার্য পদ্ধতি নির্ণয় করেছে। সমীক্ষা পদ্ধতিটির কৌশল ও কার্যক্রম মূলত TOR-এ বর্ণিত পরামর্শকের দায়িত্ব ও কার্য পরিধির উপর ভিত্তি করেই প্রণীত। নিম্নে পরামর্শকের সুনির্দিষ্ট দায়িত্বগুলোর বর্ণনা দেয়া হলঃ

#### ২.২ পরামর্শকের দায়িত্ব

- ক) প্রকল্পের পটভূমি, অনুমোদন, উদ্দেশ্য, সংশোধন, প্রকল্প ব্যয়, বাস্তবায়নকাল ও অর্থায়ন, ডিপিপি'র চাহিদা অনুযায়ী বছর ভিত্তিক এডিপি বরাদ্দ, চাহিদা বছর ভিত্তিক অবমুক্তি ও ব্যয়ের প্রাসঙ্গিক তথ্য পর্যবেক্ষণ ও পর্যালোচনা;
- খ) প্রকল্পের অংগভিত্তিক বাস্তবায়ন অগ্রগতির বাস্তব ও আর্থিক তথ্য সংগ্রহ, সন্নিবেশ, বিশ্লেষণ, সারণি ও লেখচিত্রের মাধ্যমে উপস্থাপন ও পর্যালোচনা;
- গ) প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জনের অবস্থা পর্যালোচনা ও পর্যবেক্ষণ;
- ঘ) প্রকল্পের আওতায় সম্পাদিত বিভিন্ন পণ্য/কার্য ও সেবা সংগ্রহের (Procurement) ক্ষেত্রে প্রচলিত সংগ্রহ আইন ও বিধিমালা (PPR, উন্নয়ন সহযোগিতা গাইডলাইন ইত্যাদি) প্রতিপালন করা হয়েছে কিনা সে বিষয়ে পর্যালোচনা ও পর্যবেক্ষণ;
- ঙ) প্রকল্পের আওতায় সংগৃহীত বিভিন্ন পণ্য, কার্য ও সেবা পরিচালনা এবং রক্ষণাবেক্ষণের জন্য প্রয়োজনীয় জনবলসহ আনুষঙ্গিক বিষয়াদি নিয়ে পর্যালোচনা ও পর্যবেক্ষণ;
- চ) প্রকল্পের আওতায় সংগৃহীত পণ্য, কার্য ও সেবা সংশ্লিষ্ট ক্রয় চুক্তিতে নির্ধারিত স্পেসিফিকেশন, গুণগত মান ও পরিমাণ অনুযায়ী প্রয়োজনীয় পরিবীক্ষণ/যাচাইয়ের মাধ্যমে সংগ্রহ করা হয়েছে কিনা তা যাচাই করা;
- ছ) প্রকল্পের বাস্তবায়ন সম্পর্কিত বিভিন্ন বিষয় যেমন: অর্থায়নে বিলম্ব, পণ্য, কার্য ও সেবা ক্রয়/সংগ্রহের ক্ষেত্রে বিলম্ব/কার্য প্রকল্প ব্যবস্থাপনার মান এবং প্রকল্পের মেয়াদ ও ব্যয় বৃদ্ধি ইত্যাদির কারণসহ অন্যান্য দিক বিশ্লেষণ, পর্যবেক্ষণ ও পর্যালোচনা;
- জ) প্রকল্পের আওতায় সম্পাদিত মূল কার্যক্রমসমূহের কার্যকারিতা ও উপযোগিতা বিশ্লেষণ এবং বিশেষ সফলতা (Success Stories) বিষয়ে আলোকপাত;
- ঝ) প্রকল্পের সবলদিক, দুর্বলদিক, সুযোগ ও ঝুঁকি (SWOT) বিশ্লেষণ এবং ভবিষ্যতে একই ধরনের প্রকল্প গ্রহণ ও বাস্তবায়নের ক্ষেত্রে যথোপযুক্ত সুপারিশ প্রদান;
- ঞ) যাত্রীদের ভ্রমণ আরামদায়ক ও নিরাপদ হয়েছে কিনা তা মূল্যায়ন করা;
- ট) যাত্রী ও মালামাল পরিবহনে ট্রেনের গতি বৃদ্ধি পেয়েছে কিনা এবং দুর্ঘটনা কমেছে কিনা তা পর্যবেক্ষণ করা;

- ঠ) প্রকল্পের শতভাগ এলাকা সমীক্ষার আওতাভুক্ত হিসেবে মূল্যায়ন করতে হবে;
- ড) প্রকল্প এলাকার আর্থ-সামাজিক অবস্থার মূল্যায়ন করা;
- ঢ) উল্লিখিত প্রাপ্ত বিভিন্ন পর্যবেক্ষণের ভিত্তিতে সার্বিক পর্যালোচনা;
- প্রকল্প সংশ্লিষ্ট অন্যান্য প্রাসঙ্গিক বিষয়াদি; (ক) প্রকল্প এলাকা থেকে সংগৃহীত তথ্য, এফজিডি ও স্থানীয় পর্যায়ে কর্মশালা আয়োজন করে মূল্যায়ন কাজের ভিত্তিতে একটি মূল্যায়ন প্রতিবেদন প্রণয়ন এবং ক্রয়কারী সংস্থা (আইএমইডি) কর্তৃক অনুমোদন গ্রহণ এবং খ) জাতীয় পর্যায়ের একটি কর্মশালা আয়োজন করে মূল্যায়ন কাজের পর্যবেক্ষণ (Finding) সমূহ অবহিত করা ও কর্মশালার প্রাপ্ত মতামত ও সুপারিশসমূহ বিবেচনা করে প্রতিবেদনটি চূড়ান্ত করা;
- ণ) পরামর্শক চুক্তির তারিখ থেকে চার মাসের মধ্যে সমীক্ষা সংক্রান্ত যাবতীয় কার্যক্রম চূড়ান্ত করা;
- ত) সেবা সংগ্রহকারী সংস্থা (আইএমইডি) কর্তৃক আরোপিত অন্যান্য সংশ্লিষ্ট দায়িত্ব পালন করা।

### ২.৩ সমীক্ষার ধারণাগত বিষয় (Conceptual Aspect of the Study)

যদিও প্রকল্পের প্রভাব মূল্যায়ন উপকারভোগী ও কন্ট্রোল গ্রুপের মতামতে প্রতিফলিত হয়, তথাপি প্রকল্পের বর্তমান অবস্থা ও ভূমিকার সঙ্গে তার নকশা/পরিকল্পনা তথা ডিপিপিতে বর্ণিত উদ্দেশ্য, লক্ষ্য ও এতদসংশ্লিষ্ট চলক (Variable) ও নির্দেশকের মান/বিবরণের তুলনা করা হয়েছে। কেননা একটি সমাপ্ত প্রকল্পের ইতিবাচক প্রভাব নির্ভর করে তার বাস্তবায়ন দক্ষতা, সফলতা ও উদ্দেশ্য অর্জনের মাত্রার উপর। অতএব বর্ণিত উদ্দেশ্য ও TOR-এর শর্তানুসারে পরামর্শকদল নিম্নোক্ত তিনটি পর্যায়ের বিষয়াবলী প্রত্যক্ষ বা পরোক্ষভাবে পরীক্ষণ ও মূল্যায়ন করেছেঃ

পরীক্ষণ/মূল্যায়ন প্রকৃতি	পরীক্ষণীয় বিষয়/চলক/নির্দেশক
প্রকল্প বাস্তবায়ন সংক্রান্ত কর্মকান্ডের পরীক্ষণ/মূল্যায়ন	ক) প্রকল্পের প্রধান অঙ্গসমূহ বাস্তবায়নের সময় ও অবস্থা; খ) রেল-পথ পুনর্বাসনের উপকরণসহ যাবতীয় প্রকল্প মালামাল, জনবল, সেবাসহ অন্যান্য পরিকল্পনা অনুযায়ী সময়মত সংগৃহীত হয়েছে কিনা; গ) প্রকল্পের আওতায় সম্পাদিত বিভিন্ন পণ্য/কার্য ও সেবা সংগ্রহের ক্ষেত্রে প্রচলিত PPR ও প্রযোজ্য গাইডলাইন প্রতিপালন করা হয়েছে কিনা; ঘ) প্রকল্পের আওতায় সংগৃহীত পণ্য, কার্য, জনবল ও সেবা সংশ্লিষ্ট ক্রয় চুক্তিতে নির্ধারিত স্পেসিফিকেশন, গুণগত মান ও পরিমাণ অনুযায়ী প্রয়োজনীয় পরীক্ষণ/যাচাইয়ের মাধ্যমে সংগ্রহ করা হয়েছে কিনা; ঙ) প্রকল্পের অর্থায়ন ও ব্যবস্থাপনা, এবং সমাপ্ত প্রকল্পের গুণগত মান ও অনুসরণযোগ্য উপাদান; চ) প্রকল্পের সবলদিক, দুর্বলদিক, সুযোগ ও ঝুঁকি (SWOT) বিশ্লেষণ।
সমাপ্ত প্রকল্পের বর্তমান অবস্থা, ভূমিকা ও পরিচালনের পর্যালোচনা	ক) রেল লাইন পুনর্বাসনের অবস্থা (রেল লাইন, রেল স্লিপার, ব্যালাস্ট, রেল লাইনের ফর্মেশন, রেল লাইনের স্লোপ, ইত্যাদির অবস্থা); খ) সিগনালিং এবং টেলিকমিউনিকেশনের অবস্থা;

পরীক্ষণ/মূল্যায়ন প্রকৃতি	পরীক্ষণীয় বিষয়/চলক/নির্দেশক
	গ) স্টেশন বিল্ডিং, প্লাটফর্ম, বিশ্রামাগার ও টয়লেটের অবস্থা; ঘ) স্টেশনের ভিতরের অবস্থা ও পরিবেশ; ঙ) যাত্রী ও মালামাল পরিবহনের পরিমাণ ও আয়; চ) ট্রেনের গড় গতিবেগ, ট্রেন চলাচলের পরিমাণ, সময়ানুবর্তিতা, দুর্ঘটনা, ইত্যাদি।
প্রকল্পের সার্বিক প্রভাব মূল্যায়ন	ক) যাত্রীদের ভ্রমণ কতটুকু আরামদায়ক ও সুবিধাজনক হয়েছে; খ) দুর্ঘটনার পরিমাণ ও মাত্রার কতটুকু হ্রাস/বৃদ্ধি ঘটেছে; গ) যাত্রী ও মালামাল পরিবহন কতটুকু দ্রুততর হয়েছে; ঘ) ট্রেনের সংখ্যা, যাত্রী ও মালামাল পরিবহন বৃদ্ধির পরিমাণ; ঙ) এই সেকশনে ভারতীয় মালবাহী ট্রেনের গতি বেড়েছে কিনা; চ) প্রকল্প বাস্তবায়নের ফলে এলাকায় কর্মসংস্থান সৃষ্টি বা ব্যবসা-বাণিজ্যের হ্রাস/বৃদ্ধি; ছ) প্রকল্পের সুবিধাভোগীগণের আয় বৃদ্ধি বা সংশ্লিষ্ট এলাকায় কর্মসংস্থান সৃষ্টি কতটুকু হয়েছে; এবং জ) প্রকল্প এলাকার শিক্ষা, স্বাস্থ্য ও অন্যান্য ইতিবাচক পরিবর্তন; ইত্যাদি।

উপর বর্ণিত পরীক্ষণীয় বিষয়/চলক/নির্দেশক সংক্রান্ত তথ্য সঠিকভাবে সংগ্রহ ও যথাযথ বিশ্লেষণ করে সমাপ্ত প্রকল্পটির প্রভাব মূল্যায়ন করা হয়েছে। এ জন্য একটি কার্যকরী সমীক্ষা পদ্ধতি অনুসরণ করা হয়েছে নিম্নে যার পূর্ণাঙ্গ বর্ণনা সংক্ষিপ্তভাবে উপস্থাপিত হলঃ

## ২.৪ সমীক্ষা পদ্ধতি

সমাপ্ত প্রকল্পটি মূল্যায়নের উদ্দেশ্যে পরিচালিত সমীক্ষায় পরোক্ষ গবেষণা বা ডেস্ক রিভিউ ছাড়াও মাঠ পর্যায়ে প্রাথমিক উৎস থেকে তথ্য সংগ্রহের জন্য তিন ধরনের পদ্ধতি অনুসরণ করা হয়ঃ

(ক) সরজমিনে ঘটনাস্থল পরিদর্শন ও পর্যবেক্ষণঃ বাস্তব অগ্রগতির মূল্যায়নের জন্য প্রকল্প স্থানের রেলপথ, ট্রেন চলাচল, ভৌতকাঠামো, যাত্রী ও পণ্যসেবা ইত্যাদিসহ সংশ্লিষ্ট সকল বিষয় চাক্ষুষ পর্যবেক্ষণ করা হয় ও সংশ্লিষ্ট দলিলাদি/কাগজপত্র প্রাপ্তি সাপেক্ষে পরীক্ষা করে দেখা হয়।

(খ) সংখ্যাগত জরিপঃ মাঠ পর্যায়ে যাত্রী তথা প্রকল্প সুবিধাভোগীগণের ও কন্ট্রোল গ্রুপের মতামত গ্রহণের নিমিত্তে কাঠামোগত প্রশ্নপত্রসহ পরিসংখ্যান ভিত্তিক সংখ্যাগত জরিপ পরিচালনা করা হয়েছে।

(গ) গুণগত মূল্যায়নঃ সমীক্ষার অন্যান্য উত্তরদাতাগণ থেকে নিবিড় আলোচনা, এফজিডি, স্থানীয় পর্যায়ে কর্মশালা ইত্যাদির মাধ্যমে গুণগত তথ্য সংগ্রহ করা হয়।

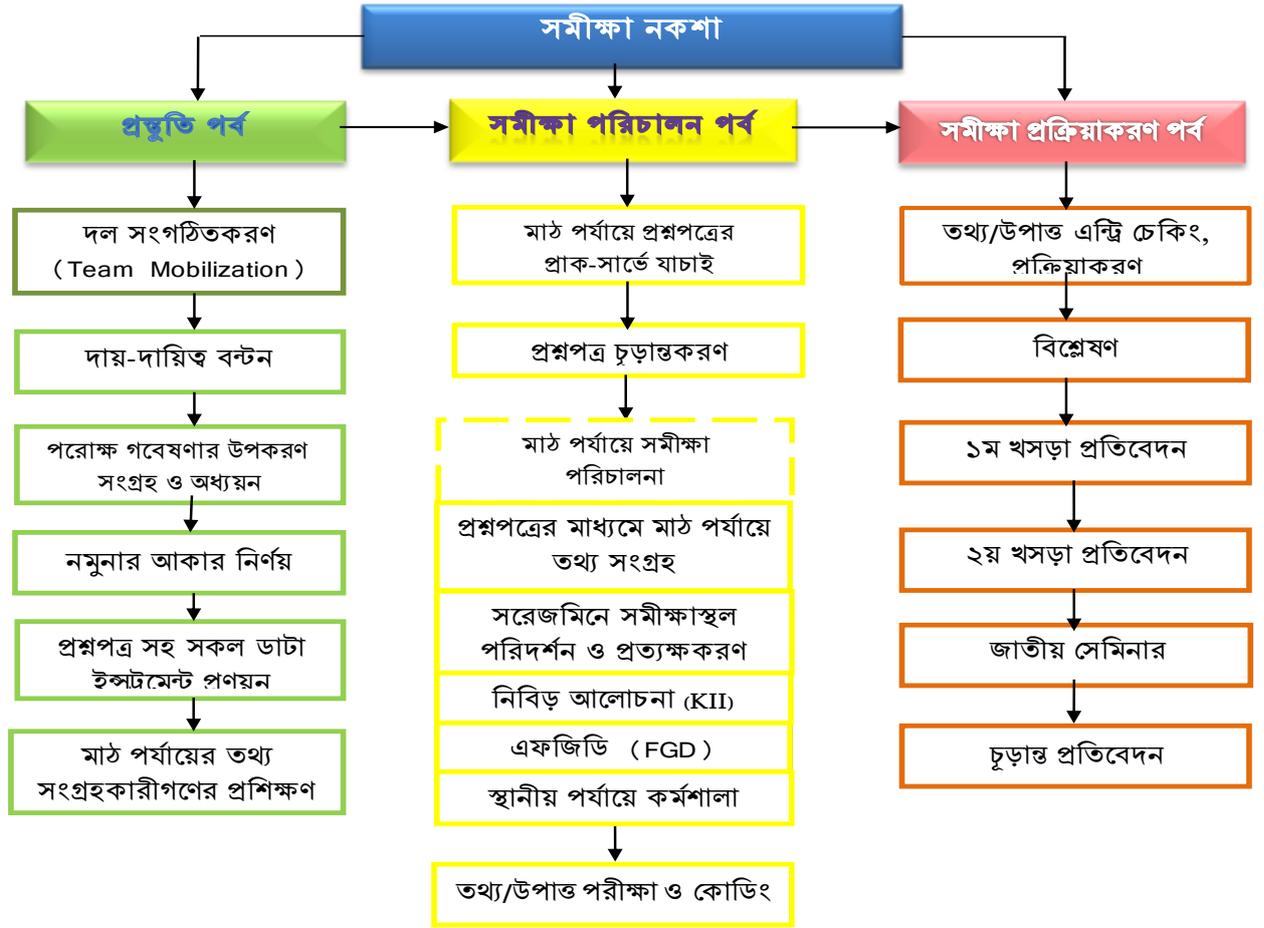
সর্বমোট ৮টি ধাপে সমীক্ষাটি সম্পন্ন করা হয়েছে। প্রতিটি ধাপের কর্মকান্ড, তদনুযায়ী সমীক্ষা তথ্য সংগ্রহ পদ্ধতি ও নির্দেশক সংক্রান্ত প্রাপ্তির একটি সারণি নিম্নে দেয়া হলঃ

সারণি-২.১ সমীক্ষা পরিচালনার ধাপ, কর্মকান্ড ও প্রাপ্তি/ফলাফল

ধাপ (Step)	পদক্ষেপ ও কর্মকান্ড (Action)	তথ্য/উপাত্ত আহরণ পদ্ধতি (Method/Instrument)	প্রাপ্তি/ফলাফল (Outcome)
ধাপ-১: পরোক্ষ গবেষণা বা ডেস্ক রিভিউ করা।	ক) প্রকল্পের ডিপিপি, আরডিপিপি, পিসিআর, ক্রয় প্রক্রিয়া সংক্রান্ত ডকুমেন্টস, সংশ্লিষ্ট নির্বাহী আদেশ/নির্দেশ, সার্কুলার, প্রতিবেদন/নিবন্ধ ইত্যাদি সংগ্রহ ও পর্যালোচনা খ) তথ্য আহরণের কৌশল ও পরিকল্পনা প্রণয়ন করা হয়।	বাংলাদেশ রেলওয়ে ও সংশ্লিষ্ট প্রকল্পের কর্মকর্তাগণের সঙ্গে আলোচনা ও তাদের প্রত্যক্ষ ও পরোক্ষ সহায়তায় সংশ্লিষ্ট দলিল, প্রতিবেদন, প্রকাশনা সার্কুলার, ছবি, তালিকা ইত্যাদি সংগ্রহ ও অধ্যয়ন করা হয়েছে।	<ul style="list-style-type: none"> <li>প্রকল্পের স্থান, লক্ষ্য, উদ্দেশ্য, বাজেট ও ব্যয়, অগ্রগতি, প্রতিবন্ধকতা, সফলতা, বিফলতা, হার ইত্যাদি সম্পর্কে ধারণা অর্জন</li> <li>প্রকল্পের লক্ষ্যভিত্তিক নির্দেশক/চলক সংক্রান্ত ধারণা লাভ</li> <li>তথ্যদাতাগণের প্রকার সনাক্তকরণ ও যোগাযোগ কৌশল নির্ধারিত।</li> </ul>
ধাপ-২: নমুনার আকার নির্ণয়	নমুনার আকার নির্ণয় পদ্ধতি নিরূপণ	যৌক্তিক পরিসংখ্যানিক নিয়মাবলী ও ব্যবহৃত সূত্র।	<ul style="list-style-type: none"> <li>নমুনা আকার ও নমুনা ফ্রেম প্রণীত (অনুচ্ছেদ ২.৫ এ বর্ণিত)।</li> </ul>
ধাপ-৩: উপাত্ত সংগ্রহ ইন্সট্রুমেন্ট/প্রশ্নপত্র প্রণয়ন, মাঠ পর্যায়ে যাচাই ও চূড়ান্তকরণ।	ক) সাক্ষাৎকার প্রদানকারীগণের ধরন অনুসারে খসড়া প্রশ্নপত্র প্রণয়ন করা খ) মাঠ পর্যায়ে প্রশ্নপত্রগুলোকে অনুরূপ উপাত্ত দ্বারা পূরণ এবং আইএমইডি-র সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তাগণের সঙ্গে আলোচনা করে প্রশ্নপত্রগুলোকে চূড়ান্ত করা।	কাঠামোগত প্রশ্নপত্র (Structured Questionnaire) (সংযুক্তি-১)	<ul style="list-style-type: none"> <li>খসড়া প্রশ্নপত্র ও চেকলিস্ট মাঠ পর্যায়ে যাচাই/পরীক্ষণ-এর মাধ্যমে চূড়ান্তকৃত</li> <li>নিয়োগ ও বাস্তব প্রশিক্ষণ শেষে সুশৃংখলভাবে তথ্য সংগ্রহকারীগণকে প্রেরণ।</li> </ul>
ধাপ-৪: প্রাথমিক উৎস হতে তথ্য সংগ্রহঃ সরেজমিনে সমীক্ষাস্থান পরিদর্শন ও মাঠ পর্যায়ের তথ্য সংগ্রহ করা।	ক) প্রকল্প এলাকা সরেজমিনে পর্যবেক্ষণ, প্রকল্পের অঙ্গভিত্তিক বাস্তবায়ন যাচাই, সঠিক মালামাল/সেবা ক্রয়/সংগ্রহ হয়েছে কিনা এবং যথাযথ রেলপথ প্রতিস্থাপন সুসম্পন্ন হয়েছে কিনা তা যাচাইকরণ।	ডিপিপিতে বর্ণিত মালামাল, ভৌতকাঠামো ও সেবা সংক্রান্ত নির্দেশক সম্বলিত উন্মুক্ত সারণি বিশিষ্ট চেকলিস্ট (সংযুক্তি-৩ ও সংযুক্তি-৪)	<ul style="list-style-type: none"> <li>পুনর্বাসিত রেল লাইন -এর বর্তমান চিত্রসহ প্রকল্পের অঙ্গ ভিত্তিক বাস্তবায়নের চিত্র লাভ</li> <li>বিশ্রামাগার ও টয়লেটসহ স্টেশন বিল্ডিং এর বর্তমান অবস্থার চিত্র লাভ</li> <li>ট্রেনসমূহের গতিবেগ, যাত্রী ও পণ্যসেবার ধরন/মান, ইত্যাদির তথ্যচিত্র লাভ</li> <li>কতিপয় ব্যত্যয়, বিলম্ব ও কৌশলগত ভুল ও তার কারণ উৎঘাটন।</li> </ul>
	খ) ডিপিপি অনুসারে মালামাল, কার্যাদি ও সেবা সংগ্রহের প্রক্রিয়ায় পিপিআর '০৮ এ বর্ণিত নিয়মাবলী মানা হয়েছে কিনা তা পরীক্ষা করা।	পিপিআর ২০০৮-এ বর্ণিত নির্দেশক সম্বলিত চেকলিস্ট	<ul style="list-style-type: none"> <li>ক্রয় বা সংগ্রহ সংক্রান্ত নিয়মাবলীর ব্যত্যয় ও কারণ চিহ্নিত</li> <li>সংগ্রহ পদ্ধতির ত্রুটি/দুর্বলতা চিহ্নিত।</li> </ul>
	গ) সংশ্লিষ্ট রেল শাখার দায়িত্বে নিয়োজিত পরিচালন, ব্যবস্থাপনা ও রক্ষণাবেক্ষণ কর্মকর্তাগণের সঙ্গে দীর্ঘ নিবিড় আলোচনা (In-depth discussion)।	উন্মুক্ত সারণি বিশিষ্ট চেকলিস্ট ব্যবহার করে প্রকল্পের ভূমিকা ও কার্যকারিতা, রেল শাখাটির অবস্থা, সমস্যা, বাধা, দুর্বলতা, সম্ভাবনা ইত্যাদি বিষয়ে আলোচনা করা হয়েছে। (চেকলিস্ট, সংযুক্তি-৫)	<ul style="list-style-type: none"> <li>রেল চলাচল, যাত্রী ও মালামাল, দুর্ঘটনা ও আয় সম্পর্কীয় উপাত্ত অর্জন</li> <li>বর্তমান পরিচালন, রক্ষণাবেক্ষণ ও অন্যান্য কার্যক্রমসহ সার্বিক পরিবেশের তথ্য লাভ</li> <li>যাত্রী ও মালামাল পরিবহন চাহিদার বিপরীতে সেবার ধরন ও মান এবং সেবা প্রদানে বাধা/বিপত্তি, সীমাবদ্ধতা ইত্যাদি চিহ্নিত</li> <li>প্রকল্পের দুর্বল ও সবল দিক, ভীতি, ঝুঁকি, সুযোগ ইত্যাদি চিহ্নিত</li> <li>কর্মচারী/কর্মকর্তাগণের প্রশিক্ষণসহ রেল শাখাটির অধিক কার্যকর ভূমিকার জন্য পরামর্শ লাভ।</li> </ul>
	ঘ) যাত্রীগণের সাক্ষাৎকার গ্রহণ।	কাঠামোগত প্রশ্নপত্র (প্রশ্নমালা-১, সংযুক্তি-১)	<ul style="list-style-type: none"> <li>ভ্রমণ কতটুকু দূরতর, আরামদায়ক ও নিরাপদ হয়েছে তা নিরূপিত</li> <li>ট্রেনের পরিমাণ, যাত্রী ও পণ্য পরিবহন সেবার মান সংক্রান্ত তথ্য লাভ</li> </ul>

ধাপ (Step)	পদক্ষেপ ও কর্মকাণ্ড (Action)	তথ্য/উপাত্ত আহরণ পদ্ধতি (Method/Instrument)	প্রাপ্তি/ফলাফল (Outcome)
			<ul style="list-style-type: none"> <li>কর্মসংস্থান সহ এলাকাবাসির আয় বর্ধনে ও আর্থ-সামাজিক উন্নয়নে পুনর্বাসিত সেকশনসমূহের ভূমিকা নিরূপিত</li> <li>যাত্রী ও পরিবহন সেবা অধিকতর উন্নয়নের জন্য যাত্রীগণের পরামর্শ লাভ।</li> </ul>
	ঙ) কন্ট্রোলগুপের উত্তরদাতাগণের সাক্ষাৎকার গ্রহণ	কাঠামোগত প্রশ্নপত্র (প্রশ্নমালা-২, সংযুক্তি-২)	<ul style="list-style-type: none"> <li>বিকল্প যাতায়ত/পরিবহন, রেলের তুলনায় ব্যয় ও সময়, সুবিধা/অসুবিধা ইত্যাদি বিষয়ে কন্ট্রোলগুপের উত্তরদাতাগণের মতামত ও তাদের পরামর্শ লাভ।</li> </ul>
	চ) রেলওয়ে বিভাগ ও মন্ত্রণালয়ের প্রকল্প সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তাগণের সাথে KII বা নিবিড় আলোচনা	KII চেকলিস্ট (চেকলিস্ট, সংযুক্তি-৭)	<ul style="list-style-type: none"> <li>প্রকল্প বাস্তবায়ন সংক্রান্ত বিভিন্ন তথ্য ও অভিজ্ঞতা</li> <li>দুর্ঘটনা, ট্রেন চলাচল, যাত্রী ও পণ্য পরিবহন ক্ষেত্রে গুণগত পরিবর্তন</li> <li>২ টি শাখার আয় বৃদ্ধিসহ প্রকল্পের আর্থ-সামাজিক ভূমিকা</li> <li>নিরাপত্তা ও পরিবেশগত পরিবর্তন</li> <li>ত্রুটি, সফলতা, সম্ভাবনা ইত্যাদি চিহ্নিত।</li> </ul>
	ছ) স্থানীয় জনপ্রতিনিধি, শিক্ষাবিদ, সমাজসেবক, স্টেশনভিত্তিক জীবিকা-অর্জনকারী ও সেবা প্রদানকারী ব্যক্তি/সংস্থা, ব্যবসায়ী প্রতিনিধি, সাংবাদিক নিয়ে ১২টি স্টেশনে এফজিডি পরিচালনা।	চেকলিস্ট (চেকলিস্ট, সংযুক্তি-৬)	<ul style="list-style-type: none"> <li>যাত্রী/পণ্য পরিবহনের ক্ষেত্রে পরিবর্তন, স্থানীয় পর্যায়ে জীবিকার সুযোগ, ব্যবসা বাণিজ্য সম্প্রসারণ, আর্থ-সামাজিক ও সংস্কৃতির ক্ষেত্রে প্রকল্পের প্রভাব এবং অধিকতর অর্থবহ ভূমিকার জন্য পরামর্শ ও ভবিষ্যৎ দিক নির্দেশনা লাভ।</li> </ul>
ধাপ-৫: স্থানীয় পর্যায়ে কর্মশালা আয়োজন।	প্রকল্প এলাকায় স্থানীয় জনপ্রতিনিধি ও প্রশাসনিক মুখপাত্র, শিক্ষাবিদ, সমাজসেবক, স্টেশনভিত্তিক জীবিকা-অর্জনকারী ও সেবা প্রদানকারি ব্যক্তি/সংস্থার প্রতিনিধি, বণিক সমিতির প্রতিনিধি, সাংবাদিক নিয়ে ১টি স্থানীয় পর্যায়ে কর্মশালা পরিচালনা।	উন্মুক্ত আলোচনা।	<ul style="list-style-type: none"> <li>প্রকল্প অধীন রেলপথের ভূমিকা ও প্রভাব বিষয়ে সম্মিলিত প্রতিক্রিয়া গ্রহণ এবং এতদসংক্রান্ত পরামর্শ ও ভবিষ্যৎ নির্দেশনা লাভ।</li> </ul>
ধাপ-৬: উপাত্ত প্রক্রিয়াকরণ ও বিশ্লেষণ।	তথ্য/উপাত্ত এর এন্ট্রি প্রদান, নিরীক্ষণ, সংশোধন ও প্রক্রিয়াকরণ।	SPSS Version-20 ব্যবহার করে উপাত্ত বিশ্লেষণ করা হয়।	<ul style="list-style-type: none"> <li>পূর্ণাঙ্গ টেবুলেশনসহ প্রতিবেদন সহায়ক টেবিল ও গ্রাফসহ প্রক্রিয়াকৃত তথ্য লাভ।</li> </ul>
ধাপ-৭: খসড়া প্রতিবেদন	প্রক্রিয়াকৃত তথ্যের আলোকে পূর্ণাঙ্গ প্রতিবেদনের খসড়া প্রণয়ন।	ব্রেনস্টর্মিং ও যৌথ আলোচনা।	<ul style="list-style-type: none"> <li>প্রাথমিক ভাবে পূর্ণাঙ্গ প্রতিবেদন প্রণীত।</li> </ul>
ধাপ-৮: জাতীয় সেমিনার আয়োজন	উন্মুক্ত আলোচনার উদ্দেশ্যে খসড়া প্রতিবেদনে বর্ণিত তথ্যের ভিত্তিতে প্রণীত সারসংক্ষেপ জাতীয় পর্যায়ে গুরুত্বপূর্ণ ব্যক্তিবর্গের উপস্থিতিতে উপস্থাপন করা হবে।	প্রতিবেদন ভিত্তিক পর্যবেক্ষণ, অনুসিদ্ধান্ত ও সুপারিশ পাওয়ার পয়েন্টে উপস্থাপন; প্রশ্ন-উত্তর ও আলোচনাপর্ব এবং মন্তব্য গ্রহণ।	<ul style="list-style-type: none"> <li>জাতীয় পর্যায়ে কর্মশালার মতামত গ্রহণ এবং তা প্রতিবেদনে অন্তর্ভুক্তকরণের মাধ্যমে অধিকতর সমৃদ্ধ ও কার্যকরী চূড়ান্ত রিপোর্ট প্রণীত।</li> </ul>

সমীক্ষাটি মোট তিনটি পর্বে সম্পন্ন করা হয়েছে। নিম্নে একটি চার্টের মাধ্যমে প্রতিটি পর্বাধীন ধাপগুলো দেখানো হলঃ



## ২.৫ পরিমাণগত সমীক্ষার জন্য নমুনার আকার নির্ণয়

### ক) নমুনায়ন

সমীক্ষার TOR অনুযায়ী গুণগত ও পরিমাণগত উভয় প্রকার তথ্য/উপাত্তের ভিত্তিতে সমাপ্ত প্রকল্পটির প্রভাব মূল্যায়ন করা হয়েছে। পরিমাণগত তথ্য/উপাত্তের জন্য প্রকল্পের সরাসরি উপকারভোগী ব্যক্তিগণ থেকে তথ্য/উপাত্ত সংগ্রহের জন্য আদর্শ পরিসংখ্যানিক রীতি অনুসরণ করে উত্তরদাতাগণের নমুনা আকার নির্ণয় করা হয়। বিবেচ্য সমাপ্ত প্রকল্পের রাজশাহী-রোহনপুর বর্ডার অংশে ১১টি স্টেশন (রাজশাহী স্টেশন, রাজশাহী কোর্ট, সিতলাই, চক্কিশনগর, কাকনহাট, ললিতনগর, আমনুরা জংশন, নিজামপুর, নাচোল, গোলাবাড়ি এবং রোহনপুর) এবং চাঁপাইনবাবগঞ্জ উপজেলার মধ্যে আমনুরা-চাঁপাইনবাবগঞ্জ ব্রাঞ্চ লাইনে ১টি স্টেশন আছে। সমীক্ষার প্রারম্ভিক প্রতিবেদনে আমনুরা-চাঁপাইনবাবগঞ্জ ব্রাঞ্চ লাইনে ২টি স্টেশনের কথা উল্লেখ করা হয়েছিল। প্রকৃতপক্ষে আমনুরা স্টেশনটি রাজশাহী-রোহনপুর বর্ডার অংশের অন্তর্ভুক্ত। অর্থাৎ প্রকল্পের অধীনে মোট স্টেশন সংখ্যা ১২টি। এই ১২টি স্টেশনের নিকটবর্তী এলাকায় খানা (Household) বিদ্যমান এবং একেক স্টেশনের খানার ধরন একেক প্রকার। সুতরাং সমীক্ষার জরিপ কাজের জন্য প্রতিটি স্টেশনকে **ক্লাস্টার (Cluster)** বিবেচনা করে Cluster Sampling Design ব্যবহার করা হয়।

## খ) নমুনার আকার নির্ণয়

### খ-১) নমুনা উপকারভোগীর সংখ্যা

প্রকল্পের সরাসরি উপকারভোগী বা স্টাডি গ্রুপের নমুনার আকার নির্ধারণের জন্য নিম্নলিখিত পরিসংখ্যানিক সূত্র ব্যবহার করা হয়েছেঃ

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

যেখানে,

n = নমুনার আকৃতি (Sample Size)

Z = 1.96 at 95% Confidence Level

p = Target population; এখানে ৬০% খানা (households) প্রকল্প বাস্তবায়নে উপকৃত হয়েছে বলে অনুমিত হয়েছে বলে p = 0.60 ধরা হয়েছে।

q = 1-p = 1 - 0.60 = 0.40

r = Relative precision level, যা এই সমীক্ষার জন্য ১০% বিবেচনার করা হয়েছে, অতএব

r = 0.10

Deff = Design Effect = ২

উপরোক্ত সূত্রানুসারে নমুনা আকার, n = ৫১২

সূত্রানুসারে প্রাপ্ত মোট নমুনা সংখ্যা (৫১২ জন)-কে যাত্রী সমাগমের ভিত্তিতে ১২টি স্টেশনের নিকটবর্তী এলাকায় অবস্থিত খানার মাঝে আনুপাতিক হারে (Proportionately) বন্টন করে দিয়ে Systematic Random Technique-এর মাধ্যমে ঐ খানাগুলো থেকে উপকারভোগীদের সাক্ষাৎকার গ্রহণ করা হয়।

এছাড়া ট্রেনে যাতায়াতকারী যাত্রীদেরকেও প্রকল্পের সরাসরি উপকারভোগী হিসেবে বিবেচনা করা হয়েছে। স্টেশনের বহির্গমন এলাকা থেকে ৫ জন যাত্রীকে Systematic Random Sampling এর মাধ্যমে সাক্ষাৎকারের জন্য নির্বাচন করা হয়। এ ভাবে ১২টি স্টেশন থেকে মোট ৬৫ জন যাত্রীর সাক্ষাৎকার নেয়া হয়। উপরোক্ত বর্ণনানুযায়ী উপকারভোগীদের মোট নমুনা সংখ্যা দাঁড়ায় ৫১২+৬৫ অর্থাৎ ৫৭৭ জন।

### খ-২) কন্ট্রোল গ্রুপের নমুনার সংখ্যা

প্রকল্পের আওতাভুক্ত স্টেশন এলাকার বাইরে অবস্থিত বাড়ি-ঘরের বাসিন্দা যারা রেলের ভ্রমণ করেন না বা প্রকল্প থেকে সুবিধা পাননি এরূপ ২৫৬ জনকে (অর্থাৎ সুবিধাভোগীর ৫০% হিসেবে) কন্ট্রোল গ্রুপের নমুনায় অন্তর্ভুক্ত করা হয়। এই গ্রুপের লোকজনকে নেট-ওয়ার্ক নমুনায়ন পদ্ধতির মাধ্যমে সাক্ষাৎকার নেয়া হয়।

### সারণি ২.২: উপকারভোগী ও কন্ট্রোল গ্রুপের উত্তরদাতার সংখ্যা

ক্রঃ নং	স্টেশনের নাম	উপকারভোগী		কন্ট্রোল গ্রুপ	মোট
১	রাজশাহী	১৫০	৫	৭৫	২৩০
২	রাজশাহী কোর্ট	২৫	৫	১২	৪২
৩	শিতলাই	২০	৫	১০	৩৫
৪	চব্বিশনগর	১৫	৫	৮	২৮
৫	কাকনহাট	২৩	৫	১২	৪০
৬	নাচোল	২৫	৫	১২	৪২
৭	গোলাবাড়ি	২০	৫	১০	৩৫

ক্রঃ নং	স্টেশনের নাম	উপকারভোগী		কন্ট্রোল গ্রুপ	মোট
৮	রোহনপুর	৮০	৬	৪০	১২৬
৯	ললিতনগর	১৮	৬	৯	৩৩
১০	আমনুরা জংশন	৬০	৬	৩০	৯৬
১১	নিজামপুর	১৫	৬	৮	২৯
১২	চাঁপাইনবাবগঞ্জ	৬০	৬	৩০	৯৬
	<b>মোট</b>	<b>৫১২</b>	<b>৬৫</b>	<b>২৫৬</b>	<b>৮৩৩</b>

### গ) এফজিডি (Focus Group Discussion)

প্রকল্পের অধীন ১২টি স্টেশনের নিকটবর্তী এলাকায় এফজিডি পরিচালনার মাধ্যমে আর্থ-সামাজিক উন্নয়নে প্রকল্পের ভূমিকা, সফলতা, ব্যর্থতা ও এ বিষয়ে ভবিষ্যৎ দিক নির্দেশনার ব্যাপারে তথ্য সংগ্রহ করা হয়। এ সকল এফজিডিতে স্থানীয় নির্বাচিত প্রতিনিধি, ব্যবসায়ী, স্টেশনভিত্তিক জীবিকা-অর্জনকারী ও সেবা প্রদানকারী ব্যক্তি/সংস্থা, স্থানীয় বণিক সমিতির প্রতিনিধি, প্রকল্প থেকে সরাসরি সুবিধা পায়নি এরূপ কন্ট্রোল গ্রুপের প্রতিনিধি, স্থানীয় গণ্যমান্য ব্যক্তিবর্গ অংশগ্রহণ করেছেন। প্রতিটি এফজিডিতে ৮-১০ জন অংশগ্রহণকারী ছিলেন।

### ঘ) নিবিড় আলোচনা/পরামর্শমূলক বৈঠক (KII)

প্রকল্পের সার্বিক মূল্যায়নের জন্য প্রকল্প বাস্তবায়নকালে পূর্ণ বা আংশিক দায়িত্ব প্রাপ্ত কর্মকর্তা, বাংলাদেশ রেলওয়ের প্রকল্প সংশ্লিষ্ট ব্যক্তিবর্গ, সাইট ইঞ্জিনিয়ার, স্টেশন মাস্টার, লাইনম্যান প্রমুখ ব্যক্তিবর্গের সাথে নিবিড় আলোচনার মাধ্যমে তথ্য অনুসন্ধান করা হয়।

### সারণি-২.৩: প্রকার অনুসারে তথ্যদাতার সংখ্যা ও তথ্য সংগ্রহ উপকরণ

ক্রঃ নং	তথ্যদাতার প্রকার	তথ্যদাতার সংখ্যা	তথ্য সংগ্রহ উপকরণ (Data Instrument)
১।	উপকারভোগী খানা ও যাত্রী	৫১২ জন	কাঠামোগত প্রশ্নপত্র
২।	স্টেশনের বহির্গমন এলাকা থেকে যাত্রী	৬৫ জন	কাঠামোগত প্রশ্নপত্র
৩।	কন্ট্রোল গ্রুপ	*২৫৬ জন	কাঠামোগত প্রশ্নপত্র
৪।	প্রকল্প সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তা, ইঞ্জিনিয়ার, স্টেশন মাস্টার, লাইন-ম্যান প্রমুখ	৪০ জন	চেকলিস্ট সহ KII
৫।	স্থানীয় নির্বাচিত প্রতিনিধি, ব্যবসায়ী/বণিক সমিতির প্রতিনিধি, স্থানীয় জ্ঞানী ও সম্মানী ব্যক্তিবর্গ এবং কন্ট্রোল গ্রুপের প্রতিনিধি নিয়ে ১২ টি এলাকায় এফজিডি পরিচালনা	৮-১০ জন (প্রতি এফজিডিতে)	চেকলিস্ট সহ এফজিডি
৬।	স্থানীয় পর্যায়ে কর্মশালা (স্টেকহোল্ডার ও উপকারভোগীগণের সমন্বয়ে)	১টি	সমীক্ষার বিষয়বস্তু উপস্থাপনাসহ মুক্ত আলোচনা
৭।	জাতীয় পর্যায়ে সেমিনার	১টি	

\*উপকারভোগী খানা (৫১২) এর ৫০% = ২৫৬

## ২.৬ SWOT বিশ্লেষণ পদ্ধতি

SWOT বিশ্লেষণ একটি কৌশলভিত্তিক আধুনিক পন্থা যা প্রকল্পের প্রভাব মূল্যায়নে ব্যবহৃত হয়। এটি কোন প্রকল্পের সবলতা (Strength), দুর্বলতা (Weakness), সুযোগ (Opportunity) ও ভীতি বা নাজুকতা (Threat) চিহ্নিত করার মাধ্যমে বিশ্লেষণ প্রক্রিয়াকে যৌক্তিক করে, প্রকল্প মূল্যায়নকে অধিকতর অর্থবহ করে তোলে এবং প্রয়োজনীয় ভবিষ্যৎ প্রায়োগিক পরামর্শ/দিক নির্দেশনা প্রদান এবং সঠিক সিদ্ধান্ত গ্রহণে সাহায্য করে। বর্তমান সমীক্ষার জন্য নিম্নলিখিত কৌশলে SWOT বিশ্লেষণ করা হয়:

সবলতা (Strength)	প্রকল্পের অবস্থান, চাহিদা, নকশা, বাস্তবায়ন ও পরিচালনগত বিষয়ের ইতিবাচক দিক সুস্পষ্টকরণ করা হয়।
দুর্বলতা (Weakness)	প্রকল্পের দুর্বলদিক যা ঈক্ষিত ফলাফল/সুবিধা প্রদানে আশাপ্রদ নয় অথবা যে সকল ত্রুটি/ অসম্পূর্ণতা প্রকল্পের উদ্দেশ্য সাধনে সহায়ক নয়, তা চিহ্নিত করা হয়।
সুযোগ (Opportunity)	প্রকল্পের কতিপয় সম্ভাবনাময় দিক/বিষয় উন্মোচন করা হয় যা সঠিক ভাবে ব্যবহার, নিয়ন্ত্রণ বা চালনা করতে পারলে আরো বেশী সুবিধা বা উপকার পাওয়া যাবে।
ঝুঁকি (Threat)	প্রকল্পের নকশা, বাস্তবায়ন, পরিচালন বা বহিষ্কৃত কোন ফ্যাক্টর বা ত্রুটি যা প্রকল্পের বাস্তবায়ন ও উদ্দেশ্য অর্জন ব্যাহত অথবা প্রকল্পের জন্য সম্ভাব্য হুমকি সৃষ্টি করতে পারে এমন কতিপয় বিষয় সুনির্দিষ্ট হয়েছে।

## ২.৭ সমীক্ষা ব্যবস্থাপনা

### ২.৭.১ তথ্য সংগ্রহ

প্রারম্ভিক পর্যায়ে ডিপিপি/আরডিপি, পিসিআর ইত্যাদিসহ বিভিন্ন পরোক্ষ উৎস থেকে তথ্য সংগ্রহের পর প্রত্যক্ষ উৎস থেকে তথ্য সংগ্রহের ব্যবস্থা নেয়া হয়। মোট ৮৩৩ জন (৫৭৭ জন উপকারভোগী ও ২৫৬ কন্ট্রোল গ্রুপের) উত্তরদাতার সাক্ষাৎ গ্রহণের জন্য পূর্বনির্ধারিত পরিকল্পনা অনুসারে ১৫ জন তথ্য সংগ্রহকারী এবং ৫ জন সুপারভাইজার নিয়োগ দেয়া হয়েছিল। প্রশিক্ষণ শেষে এবং প্রশ্নপত্রের প্রাক-সার্ভে যাচাই এর পর তাদের সহায়তায় মাঠ পর্যায়ে তথ্য সংগ্রহ করা হয়। সুপারভাইজরগণ তথ্য সংগ্রহকারীদের follow-up ছাড়াও তাদের সহায়তায় স্টেশনগুলোতে KII ও FGD পরিচালনা করেন। পরামর্শক দলের সদস্যগণ সরজমিনে প্রকল্প সংশ্লিষ্ট পরীক্ষণীয় স্থান ও বিষয়াদি পর্যবেক্ষণ এবং রেলওয়ের কর্মকর্তাগণের সংগে দীর্ঘ নিবিড় আলোচনা ছাড়াও তথ্য সংগ্রহকারী ও সুপারভাইজরগণের কর্মকান্ড তদারকি করেন। এ ছাড়াও আইএমইডি-এর প্রতিনিধির উপস্থিতিতে স্থানীয় পর্যায়ে কর্মশালা পরিচালনের মাধ্যমে স্থানীয় জনগণসহ বিশিষ্ট জনপ্রতিনিধিদের মতামত সংগ্রহ করা হয়েছে।

### ২.৭.২ সমীক্ষা ও উপাত্তের মান নিয়ন্ত্রণ (Quality Control)

মাঠ পর্যায়ে তথ্য সংগ্রহের সময় প্রতিটি প্রশ্নপত্র ও চেকলিস্ট ঠিকমত পূরণ করা হয়েছে কিনা সুপারভাইজরগণ তা পরীক্ষা করে দেখেন এবং প্রয়োজনে পরামর্শকগণের সংগে আলাপ করেন। পরামর্শকগণ দৈবচয়নের মাধ্যমে ৫% পূরণকৃত প্রশ্নপত্র ও চেকলিস্ট পরীক্ষা করে দেখেন। মান নিয়ন্ত্রিত না হওয়া প্রশ্নপত্রগুলো পরীক্ষান্তে পুনরায় সাক্ষাৎকার গ্রহণের মাধ্যমে তা পূরণ বা তার জন্য প্রয়োজনীয় বিকল্প সমাধানযোগ্য পদক্ষেপ গ্রহণ করা হয়।

### ২.৭.৩ উপাত্ত প্রক্রিয়াকরণ ও বিশ্লেষণ

কম্পিউটারের মাধ্যমে উপাত্ত প্রক্রিয়াকরণ সম্পন্ন করা হয়েছে। মাঠ হতে সংগৃহীত তথ্য-উপাত্ত নিয়মতান্ত্রিকভাবে পরিশুদ্ধ করে সেগুলো কম্পিউটারে এন্ড্রির মাধ্যমে রেকর্ড করা হয়। উপাত্ত প্রক্রিয়ার জন্য প্রধানত SPSS version 20 এবং ক্ষেত্র বিশেষে Microsoft Excel 2010 ব্যবহার করা হয়। যথাযথ Tabulation-এর সাহায্যে প্রক্রিয়াকৃত উপাত্ত ও ফলাফল সারণি, গ্রাফ ও চার্ট প্রতিবেদনের যথাস্থানে সমীক্ষার বিশ্লেষণ ও ব্যাখ্যার জন্য ব্যবহার করা হয়েছে।

### ২.৭.৪ প্রতিবেদন প্রস্তুতকরণ

সংগৃহীত তথ্য/উপাত্ত প্রক্রিয়াকরণের পর প্রয়োজনীয় বিশ্লেষণসহ প্রতিবেদন প্রস্তুত করা হয়েছে। TOR-এর শর্তানুসারে প্রারম্ভিক প্রতিবেদনের পর ১ম খসড়া প্রতিবেদন প্রণয়ন করা হল। পেশকৃত এই ১ম খসড়া প্রতিবেদনের উপর দেয়া সংশ্লিষ্ট কমিটির মন্তব্য/সুপারিশ-এর আলোকে ২য় খসড়া প্রতিবেদন প্রস্তুত করা হবে। ২য় খসড়া প্রতিবেদনের কপি জাতীয় পর্যায়ে আয়োজিত কর্মশালায় উপস্থাপন করা হবে। কর্মশালায় অংশগ্রহণকারীগণের মন্তব্য বিবেচনায় নিয়ে আইএমইডি-এর মূল্যায়ন সেক্টরের সাথে আলোচনা করে প্রতিবেদন চূড়ান্ত করা হবে। চূড়ান্ত প্রতিবেদন বাংলা ও ইংরেজী উভয় ভাষাতেই প্রস্তুত করা হবে।



## তৃতীয় অধ্যায়

### প্রকল্প বাস্তবায়ন কর্মকাল ও বর্তমান অবস্থার পর্যালোচনা

#### ৩.১ প্রকল্পের সার্বিক ও অঙ্গভিত্তিক পর্যালোচনা

##### ৩.১.১ প্রকল্প সংশোধন ও খাত ভিত্তিক ব্যয় পরিবর্তন

আরডিপিপি পর্যালোচনায় দেখা যায়, বিভিন্ন উপ-খাত ভিত্তিক পরিবর্তন/সামঞ্জস্য ও সংশ্লিষ্ট খরচ হ্রাস/বৃদ্ধি/সমন্বয় সাধনের জন্য প্রকল্প সংশোধনের প্রয়োজন পড়ে; সেগুলো হচ্ছেঃ

ক) মালামাল (বিভিন্ন উপকরণ যেমনঃ নতুন বিজি স্টিল স্লিপারের পাশপাশি রি-সাইকেল্ড স্টিল স্লিপারের সংস্থান, নতুন বিজি পয়েন্ট ক্রসিংস বিজি ট্র্যাপ পয়েন্ট, ইলাস্টিক রেল ক্লিপার, ফিস-বোল্ট, চেক বোল্ট, হক বোল্ট, ডগ স্পাইক, স্টিল-কী, স্টিল জ, রেল জয়েন্ট ওয়েলডিং ম্যাটেরিয়াল এন্ড অয়েন্ডিং, সিগনালিং কেবল, ইত্যাদি) ক্রয়/সংগ্রহের ক্ষেত্রে পরিবর্তন (সারণি ৩.১ ও ৩.৩ দ্রষ্টব্য);

খ) পূর্ত কাজের পরিমাণ বৃদ্ধি/পরিবর্তন/সামঞ্জস্য (সংকেত ব্যবস্থা নির্মাণ, লেভেল ক্রসিং (L.C. gate), রক্ষণাবেক্ষণ যন্ত্রপাতি, স্টেশন ভবন নির্মাণ/পুনর্বাসন, শেডসহ প্লাটফর্ম ও নিষ্কাশন ব্যবস্থা তৈরী, বাঁধ রক্ষা কাজ, সেতু/বাঁধ মেরামত ও পুনঃনির্মাণ ইত্যাদি (সারণি ৩.৪, ৩.৫ ও ৩.৬ দ্রষ্টব্য); ও

গ) মেরামত, রক্ষণাবেক্ষণ ও পুনর্বাসন সংক্রান্ত পরিবর্তন, রেল লাইন নবায়নসহ সংশ্লিষ্ট কাজে মজুরি বা শ্রম-ব্যয়, অন্যান্য সম্পদ সংগ্রহ সহ বিবিধ ক্ষেত্রে পরিমাণগত ও আর্থিক ব্যয়-এর পরিবর্তন (সারণি ৩.১ দ্রষ্টব্য)।

কাজ শুরুর পরে স্থানীয় সংসদ সদস্যসহ বিভিন্ন জনপ্রতিনিধির সুপারিশে বিভিন্ন স্টেশনের পুনর্বাসন/পুনঃনির্মাণ/মেরামত কাজের পরিমাণ বৃদ্ধি করতে হয়েছে। অন্যদিকে বিভিন্ন খাতে কাজের কিছু অংশের সমন্বয় করতে হয়েছে। তাই প্রকল্পের খাতওয়ারী ব্যয়ের হ্রাস/বৃদ্ধি ঘটে। এ সকল পরিবর্তনের প্রেক্ষাপটে ডিপিসির সুপারিশে আরডিপিপি (১ম সংশোধিত) প্রণয়ন করতঃ রেলপথ মন্ত্রণালয়ের মন্ত্রীর অনুমোদন নেয়া হয়।

#### সারণি-৩.১: ডিপিপি সংশোধনের কারণে প্রকল্পের প্রাক্কলিত ব্যয়ের অঙ্গভিত্তিক পরিবর্তন

ক্র: নং	অঙ্গ ভিত্তিক কাজের বিবরণ (ডিপিপি অনুযায়ী)	ব্যয় ( লক্ষ টাকায়)		ব্যয় পরিবর্তনের পরিমাণ	কারণ/মন্তব্য
		মূল ডিপিপি	সংশোধিত ডিপিপি		
(ক)	রাজস্ব খাত				
	কর্মকর্তাগণের বেতন	৩০.৪১	৩০.৪১	০.০০	মূল দায়িত্বের পাশাপাশি রেলওয়ের নিজস্ব জনবল প্রকল্পের কাজ করছিল বিধায় ব্যয় অপরিবর্তিত রাখা হয়েছে।
	সংস্থার বেতন	২৬.০৪	২৬.০৪	০.০০	
	ভাতা	৪১.৬৮	৪১.৬৮	০.০০	
	মজুরি/শ্রম ব্যয়	৪৮৫.৪৫	৪১১.৫৫	(৭৩.৯০)	এখাতের ৩টি আইটেম অন্য খাত (ডিপিপির সংযোজনী D)-এ অন্তর্ভুক্ত থাকায় প্রাক্কলন ব্যয় হ্রাস করা হয়েছে।
	মেরামত, রক্ষণাবেক্ষণ ও পুনর্বাসন	৭৩৬.৯৬	৯১০.৮৯	১৭৩.৯৩	কাজের প্রকৃতি অনুসারে অন্য খাত (ডিপিপির সংযোজনী C) থেকে ৬টি আইটেম এ খাতে স্থানান্তরের কারণে প্রাক্কলন ব্যয় বৃদ্ধি করা হয়েছে।
	উপ-মোট (ক)	১৩২০.৫৪	১৪২০.৫৭	১০০.০৩	-
(খ)	মূলধন খাত				

ক্র: নং	অঙ্গ ভিত্তিক কাজের বিবরণ (ডিপিপি অনুযায়ী)	ব্যয় ( লক্ষ টাকায়)		ব্যয় পরিবর্তনের পরিমাণ	কারণ/মন্তব্য
		মূল ডিপিপি	সংশোধিত ডিপিপি		
	সম্পদ সংগ্রহ/অধিগ্রহণ (রেল লাইন পুনর্বাসন সংক্রান্ত)	১৩৮৮০.০৩	১২০৭৮.৯৫	(১৮১৪.২৮)	ডিপিপির সংযোজনী B-এর সকল আইটেম ও D-এর ৩টি আইটেম অন্য খাত (মজুরী/শ্রম ব্যয়)-এ স্থানান্তরের কারণে প্রাক্কলন ব্যয় হ্রাস করা হয়েছে।
	অন্যান্য সম্পদ সংগ্রহ (পিক- আপ গাড়ি)	১৮.০০	১৮.০০	০.০০	
	পূর্ত	১৬১.০০	১৬৭২.১৮	১৫১১.১৮	জনপ্রতিনিধির সুপারিশে বিভিন্ন স্টেশনের মেরামত, পুনঃনির্মাণ ও এতদসংক্রান্ত নতুন কাজের কারণে প্রাক্কলন ব্যয় বৃদ্ধি করা হয়েছে।
	বিবিধ	১৫৩.৯৩	১০.০০	(১৪৩.৯৩)	এখাতের বরাদ্দ অর্থের সাশ্রয় হয়েছিল এবং সমাপ্তির শেষ সময় প্রকল্প সংশোধিত হয় বিধায় প্রাক্কলন ব্যয় হ্রাস করা হয়েছে।
	<b>উপ-মোট (খ)</b>	<b>১৪,২১৩</b>	<b>১৩,৭৭৯</b>	<b>(৩,৪৬৯)</b>	-
	<b>সর্বমোট (ক+খ)</b>	<b>১৫৫৩৩.৫</b>	<b>১৫১৯৯.৭০</b>	<b>(৩,৫৬৯)</b>	-

সূত্রঃ পিসিআর

### ৩.১.২ প্রকল্পের উপকরণ ক্রয়/সংগ্রহের অগ্রগতি

তিনটি বৃহৎ ক্রয় প্যাকেজ (WD-1, WD-2 ও WD-3)-সংগ্রহে প্রকল্পের জন্য বরাদ্দকৃত অর্থের ৯৫.৬৪ % ব্যয়  
ধরা হয়েছিল। পিসিআর পর্যালোচনায় দেখা যায় প্যাকেজ WD-1 এর আওতাধীন কাজটি হল রাজশাহী-  
আমনুরা সেকশন অধীন ২৬৩/০ কিঃমিঃ থেকে ৩০০/০ কিঃমিঃ অন্তর্ভুক্তি রেল লাইন পরিপূর্ণভাবে পুনর্বাসন  
করা। তদুপ WD-2 এর আওতাধীন কাজটি হল আমনুরা-চাঁপাইনবাবগঞ্জ সেকশন অধীন ৩০০/০ কিঃমিঃ  
এবং আমনুরা-রোহানপুর অন্তর্ভুক্তি ৩০০-৩৩৫ কিঃমিঃ রেল লাইন পরিপূর্ণভাবে পুনর্বাসন করা। উভয়ে  
প্যাকেজেই সংশ্লিষ্ট রেল ট্র্যাক-অধীনস্থ ব্রীজ, স্টেশন ভবন, প্লাটফর্ম, **embankment** ও অন্যান্য পূর্ত  
কাজের মেরামত/পুনর্বাসন/সংস্কার সহ প্রয়োজনীয় মালামালের ও লোকবলের জোগান ইত্যাদি এ কাজের  
অন্তর্ভুক্ত ছিল। WD-3 এর অধীনে নন-ইন্টারলক রঞ্জীন সংকেত বাতি সিস্টেমসহ লেভেল ক্রসিং গেট  
জোগান, সংস্থাপন ও চালু করা। নিম্নে প্যাকেজগুলো বিবরণ, ক্রয় পদ্ধতি, চুক্তি ইত্যাদি সংক্রান্ত সংক্ষিপ্ত তথ্য  
দেয়া হল।

### সারণী-৩.২: প্রকল্পের এক কোটি টাকার অধিক মালামাল ও কার্য-এর ক্রয় বিবরণ

বিড ডকুমেন্ট অনুযায়ী ক্রয় বিবরণ	ক্রয় পদ্ধতি	চুক্তি অনুমোদন কারী কর্তৃপক্ষ	টেন্ডার/বিড অনুযায়ী মূল্য (লক্ষ টাকায়)		টেন্ডার/বিড/প্রস্তাবনা		মালামাল সরবরাহ কার্য সমাপ্তির সময়সীমা	
			ডিপিপি/ আর ডিপিপি	চুক্তি মূল্য	আহবানকৃত তারিখ	চুক্তি স্বাক্ষর	চুক্তি অনুযায়ী	প্রকৃত
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮	৯
প্যাকেজ-WD-1: পরিপূর্ণ রেল লাইন ট্র্যাক নবায়নঃ প্রধান লাইনঃ ৩৭ কিঃমিঃ লুপ লাইনঃ ২ কিঃমিঃ	OTM (ICT)	(CCGP)	৬৩১১.৮৪	৬৩১১.৮৪	০৩-০৯- ২০০৯	১৬-০৩- ২০১০	১৬-০৯- ২০১১	৩০-০৯- ২০১৩
প্যাকেজ-WD-2: পরিপূর্ণ রেল	OTM	(CCGP)	৮৫৫২.৪৫	৮৫৫২.৪৫	০৩-০৯-	১৬-০৩-	১৬-০৯-	৩০-০৯-

লাইন ট্রাক নবায়নঃ প্রধান লাইনঃ ৪৮ কিঃমিঃ লুপ লাইনঃ ৫ কিঃমিঃ	(ICT)				২০০৯	২০১০	২০১১	২০১৩
প্যাকেজ-WD-3: নন-ইন্টারলক রঞ্জীন সঞ্চেত বাতি সিস্টেমসহ ৬ টি লেভেল ক্রসিং গেট	OTM (NCT)	(CCGP)	১৪৪.৮৫	১৪৪.৮৫	১৩-০৫- ২০০৮	০১-০৯- ২০০৮	০১-০৮- ২০০৮	০১-০৮- ২০০৮

সূত্রঃ আরডিপিপি, পিসিআর ও CCGP ক্রয় সংক্রান্ত মন্ত্রিসভা কমিটির নথি

উপর প্রদত্ত সারণি থেকে দেখা যায়, যে দুটি কাজের (WD-1 ও WD-2) জন্য আন্তর্জাতিক টেন্ডার আহবানের ব্যবস্থা ছিল এবং যোগ্যের চুক্তি অনুমোদনকারী কর্তৃপক্ষ ছিল ক্রয় সংক্রান্ত মন্ত্রিসভা কমিটি, ঐ দুটি ক্ষেত্রেই মালামাল সরবরাহ চুক্তি মোতাবেক বেধে দেয়া সময়সীমা (১৮ মাস) -এর দু-বছর পরে সম্পন্ন হয়েছে। পক্ষান্তরে প্রকল্প পরিচালকের আওতাধীন যে প্যাকেজটি (WD-3)-টির ক্রয় মূল্য ছিল প্রায় ১.৪৫ কোটি টাকা, তার মালামাল সরবরাহ চুক্তি অনুযায়ী সময়মত সম্পন্ন হয়েছে। ক্রয় প্রক্রিয়ায় পিপিআর, ২০০৮-এর প্রয়োগ সম্পর্কে অধ্যায়-৪ এ বিস্তারিত বর্ণনা দেয়া হয়েছে।

### ৩.১.৩ প্রকল্পের প্রধান মালামাল ক্রয়ের অগ্রগতি

আরডিপিপিতে বর্ণিত (Annexure-B অনুযায়ী) মালামাল ক্রয়ের ক্ষেত্রে দেখা যায় যে, প্রায় ক্ষেত্রেই পরিমাণগত দিক থেকে সংগ্রহ সাফল্য শতভাগ। তবে আরডিপিপিতে সংস্থান থাকা সত্ত্বেও ‘চেক বোল্ট ফর লেভেল ক্রসিং গেট’ বাস্তব কাজের সময় প্রয়োজন না পড়ায় ক্রয় করা হয়নি; ছিদ্রযুক্ত স্টিল স্লিপার ব্যবহার বাতিলের সিদ্ধান্ত নেয়া বাস্তবায়নের শেষ মুহূর্তে; ১১,৫৬২টি ইলাস্টিক রেল ক্লিপার অতিরিক্ত ক্রয় করা হয় ; এবং প্রায় ১৯% ব্যালাস্ট কম ক্রয় করা হয়। এ সকল মালামালের হিসেব সঠিকভাবে অনুমিত হয়নি। এখানে উল্লেখ করা যেতে পারে, আরডিপিপির অনুমোদন নেয়া হয়েছিল প্রকল্প যখন শেষ হয় তখন।

মালামাল ক্রয়ের ক্ষেত্রে প্রকল্পের আরডিপিপিতে সংযুক্ত ছক (Annexure-B)-এ প্রকল্পের আওতায় ৩২ সেট রেল ও ফিটিং বাদে নতুন কোন রেল ক্রয়ের উল্লেখ নেই। সংশ্লিষ্ট দলিলাদি পরীক্ষা করে দেখা যায়, বি এল আর প্রোজেক্ট থেকে ৬৬১৭.৪৬ মেট্রিক টন রেল প্রধান সরঞ্জাম নিয়ন্ত্রকের কার্যালয় থেকে সংগ্রহ করা হয়েছে। ১,১৭,৩৭২ টি নতুন স্টিল স্লিপার (৯০%) ক্রয় করা হয়েছে, তবে ডিপিপিতে সংস্থান না থাকায় সম্পূর্ণক চুক্তির মাধ্যমে ডিসমেন্টলিং কার্য (Dismantling Work) থেকে সংগৃহীত ১৫,০০০ স্টিল বা লৌহ নির্মীত স্লিপার পুনঃপ্রক্রিয়ার (Recycling) মাধ্যমে প্রকল্পের কাজে ব্যবহার করা হয়েছে।

### সারণী-৩.৩: প্রকল্পের মালামাল সংগ্রহ/ক্রয়ের বিবরণ

ক্র নং	মালামালের বিবরণ	ডিপিপি অনুযায়ী ক্রয়/সংগ্রহের পরিমাণ (*১)	আরডিপিপি অনুযায়ী ক্রয়/সংগ্রহের পরিমাণ (*২)	প্রকৃত সংগ্রহের পরিমাণ (*৩)	সংগ্রহ সাফল্য/ অগ্রগতি (শতভাগ)	মন্তব্য
১	নতুন বিজি স্টিল স্লিপার, এন্টি-ভ্যান্ডাল টাইপ প্যাড ব্যালাস্ট	১,৩০,৫৮১ টি	১,১৭,৩৭২টি	১,১৭,৩৭২টি	১০০%	১৫০০০ রিসাইকেল্ড বিজি স্টিল স্লিপার (এন্টি-ভ্যান্ডাল টাইপ প্যাড ব্যালাস্ট) ব্যবহার করার সিদ্ধান্তের কারণে নতুন স্লিপারের পরিমাণ কমেছে।
২	রিসাইকেল্ড বিজি স্টিল স্লিপার, এন্টি-ভ্যান্ডাল টাইপ	১৯০০ টি	১৫০০০ টি	১৫০০০ টি	১০০%	প্রকল্পের খরচ কমানোর উদ্দেশ্যে এই আইটেমটি অতিরিক্ত পরিমাণে ব্যবহার করার সিদ্ধান্ত নেয়া হয়।

ক্র নং	মালামালের বিবরণ	ডিপিপি অনুযায়ী ক্রয়/ সংগ্রহের পরিমাণ (*১)	আরডিপিপি অনুযায়ী ক্রয়/সংগ্রহের পরিমাণ (*২)	প্রকৃত সংগ্রহের পরিমাণ (*৩)	সংগ্রহ সাফল্য/ অগ্রগতি (শতভাগ)	মন্তব্য
	প্যাড ব্যালান্স					
৩	নতুন বিজি স্টিল স্লিপার, ছিদ্রযুক্ত	৪৭০০ টি	৩৭৬ টি	-		স্টিল-কী ও স্টিল-জ চুরি হয় বিধায় ছিদ্রযুক্ত স্টিল স্লিপার ব্যবহার বাতিল এবং পরিবর্তে এন্টি-ভ্যান্ডাল টাইপ প্যাড ব্যালান্স ব্যবহারের সিদ্ধান্ত নেয়া হয়।
৪	গর্জন কাঠের সাধারণ স্লিপার	৮১৯টি	৮১৯ টি	৮১৯ টি	১০০%	ক্রসিং, ব্রিজে ও বিশেষ স্থানে ব্যবহারের জন্য
৫	গর্জন কাঠের স্পেশাল স্লিপার	৪০০ ঘঃমিঃ	৪০০ ঘঃমিঃ	৪০০ ঘঃমিঃ	১০০%	ক্রসিং ও ব্রিজে ব্যবহারের কথা
৬	নতুন বিজি পয়েন্ট এবং ক্রসিংস (১ ইঞ্চি ১২) ৯০ "A"	৪ সেট	৪ সেট	৪ সেট	১০০%	বসানো হয়েছে
৭	নতুন বিজি পয়েন্ট ক্রসিংস (১ ইঞ্চি ৮.৫) ৯০ "A" রেল ও ফিটিং	৮ সেট	১২ সেট	১২ সেট	১০০%	বাস্তবতার আলোকে অতিরিক্ত ৪ টি গেট বৃদ্ধি করা হয়।
৮	বিজি ট্র্যাপ পয়েন্ট ৯০ "A" রেল ও ফিটিং সহ	১৬ সেট	১৬ সেট	১৬ সেট	১০০%	রেল ও ফিটিং
৯	ইলাস্টিক রেল ক্লিপার (ERC- এন্টি-ভ্যান্ডাল টাইপ)	৫২৯৯২৪ টি	৫৪১৪৮৬ টি	৫৩৩৩৫.৪০ টি	৯৮.৫%	অতিরিক্ত রিসাইকেল্ড বিজি স্টিল স্লিপার ব্যবহারের কারণে অতিরিক্ত এই ১১,৫৬২টি আইটেম বৃদ্ধির প্রয়োজন পড়ে।
১০	ফিসবোল্ট (৯০ "A" রেলের জন্য)	৯২৬৮ টি	১৫৪৬৬ টি	১৫৪৬৬টি	১০০%	ষ্টক হিসেবের (৯২৫০টি BLR প্রজেক্টের জন্য ক্রয়কৃত) ভিত্তিতে ডিপিপিতে এই সংখ্যাটি নির্ধারণ করা হয়েছিল; তবে আইটেমটির প্রকৃত ষ্টক ৪৪৪৮টি কম থাকায় সমস্বয় সাধনের জন্য অতিরিক্ত ক্রয়ের প্রয়োজন দেখা দেয়।
১১	হুক বোল্ট	২০০ টি	০	২০০ টি	১০০%	ছিদ্রযুক্ত স্টিল স্লিপার ব্যবহার বাতিলের জন্য এই আইটেম অপ্রয়োজনীয় হয়ে পড়ে।
১২	স্টিল-কী	১৮,৮০০ টি	০			ছিদ্রযুক্ত স্টিল স্লিপার ব্যবহার বাতিলের জন্য এই আইটেম অপ্রয়োজনীয় হয়ে পড়ে।
১৩	স্টিল জ	১৮,৮০০ টি	০			ছিদ্রযুক্ত স্টিল স্লিপার ব্যবহার বাতিলের জন্য এই আইটেম অপ্রয়োজনীয় হয়ে পড়ে।
১৪	ডগ স্পাইক	২৯,৯৫০ টি	২৮,৮৮৪ টি	২৯,৯৫০টি	(১০০%)	হিসেব অনুযায়ী কিছুকম ডগ স্পাইকের প্রয়োজন দেখা দেয় বিধায় আরডিপিপিতে পরিমাণ হ্রাস করা হয়েছিল।
১৫	চেক বোল্ট ফর লেভেল ক্রসিং গেট	৫০০ টি	১৫৬০ টি	০	-	পূর্বে ধারণা করা হয়, তবে বাস্তব কাজের সময় এর প্রয়োজন পড়ে

ক্র নং	মালামালের বিবরণ	ডিপিপি অনুযায়ী ক্রয়/সংগ্রহের পরিমাণ (*১)	আরডিপিপি অনুযায়ী ক্রয়/সংগ্রহের পরিমাণ (*২)	প্রকৃত সংগ্রহের পরিমাণ (*৩)	সংগ্রহ সাফল্য/ অগ্রগতি (শতভাগ)	মন্তব্য
						নাই।
১৬	চেক বোল্ট ফর লেভেল ক্রসিং গেট	১২০০ টি	১১৫৬ টি	০	-	পূর্বে ধারণা করা হয়, তবে বাস্তব কাজের সময় এর প্রয়োজন পড়ে নাই।
১৭	রেল জয়েন্ট ওয়েলডিং ম্যাটেরিয়াল এন্ড অয়েল্ডিং	৪৫০০ টি	৯৬৭৭	৯৬১৮টি	৯৯.৪০%	বাস্তব হিসেবের প্রেক্ষিতে আরডিপিপিতে ২১৬% অধিক সংখ্যক/পরিমাণের সংস্থান রাখা হয়।
১৮	রেইল স'ইং মেশিন	২ টি	২ টি	২ টি	১০০%	
১৯	রেইল ড্রিলিং মেশিন	২ টি	২ টি	২ টি	১০০%	
২০	রেইল বেন্ডিং ও স্ট্রাইনিং মেশিন	১ টি	১ টি	১ টি	১০০%	
২১	ট্র্যাক লিফটিং জ্যাক	১ টি	১ টি	১ টি	১০০%	
২২	পোর্টেবল রেঞ্চ	৩ টি	০ টি		-	পরিবর্তিত পরিস্থিতি/বাস্তবতার নিরীখে ক্রয় না করার সিদ্ধান্ত হয়।
২৩	মাল্টি পারপাজ টুলী	২ টি	২ টি	২ টি	১০০%	
২৪	সিগনালিং কেবলস ও ইকুইপমেন্ট (As per Annex-H & H১)	৬ টি স্টেশনে	৬ স্টেশনে	৬ টি স্টেশনে	১০০%	
২৫	স্টোন ব্যালাস্ট	৮৩,০০০ ঘঃমিঃ	৮৩,০০০ ঘঃমিঃ	৭৪৫৭৩ ঘঃমিঃ	৮১.৮০%	

সূত্রঃ ১ \* (ডিপিপি); ২\*(আরডিপিপি); \*৩ (প্রকল্প-পরিচালকের দপ্তর থেকে প্রাপ্ত তথ্য)

এ ছাড়া ডিপিপিতে উল্লেখ না থাকলেও বাস্তব প্রয়োজনে ২০৩৪ টি বিয়ারিং ক্রয় এবং বুক ট্রান্সফার-এর মাধ্যমে ৫৭ টি Released স্পেশাল কাঠের স্লিপার ব্যবহার করা হয়েছে।

### ৩.১.৪ সিগনাল সিস্টেম-এর মালামাল ক্রয় ও স্থাপন

প্রকল্পের নির্দিষ্ট মেয়াদের মধ্যেই ৭ টি স্টেশনের জন্য সিগনালিং যন্ত্রপাতি স্থাপন সম্পন্ন হয়েছিল। উভয় ক্ষেত্রেই সংগ্রহ সাফল্য ১০০%।

### সারণি-৩.৪: সিগনাল সিস্টেমের জন্য মালামাল

ক্র। নং	মালামালের বিবরণ	ডিপিপি অনুযায়ী ক্রয়/সংগ্রহের পরিমাণ	আরডিপিপি অনুযায়ী ক্রয়/সংগ্রহের পরিমাণ	প্রকৃত সংগ্রহের পরিমাণ	সংগ্রহ সাফল্য (শতভাগ)
১	আরমার্ড কেবলঃ NYRY ১২ X ১৫ বঃমিঃমিঃ RE	৯ কিঃমঃ	১০ কিঃমিঃ	১০ কিঃমিঃ	১০০%
২	আরমার্ড কেবলঃ NYRY ৮ X ১.৫ বঃমিঃমিঃ RE	৯ কিঃমঃ	৯ কিঃমিঃ	৯ কিঃমিঃ	১০০%
৩	আন্ডারগ্রাউন্ড টেলিফোন কেবলঃ ৬ X ২ X ০.৯ বঃমিঃমিঃ	০.৫ কিঃমঃ	০.৫ কিঃমিঃ	০.৫ কিঃমিঃ	১০০%

সারণি-৩.৫: ৭ টি স্টেশনের জন্য সিগনালিং যন্ত্রপাতি

ক্রঃ নং	বিবরণ	মূল ডিপিপি	সংশোধিত ডিপিপি	প্রকৃত ক্রয়	সংগ্রহ সাফল্য (শতভাগ)
		পরিমাণ	পরিমাণ	পরিমাণ	
০১	টিবুলার পোস্ট	৩০ টি	৩৬ টি	৩৬ টি	১০০%
০২	প্যানেল বোর্ড/কনসোল বোর্ড	৬ টি	৬ টি	৬ টি	১০০%
০৩	কন্ট্রোল ইউনিট	৬ টি	৬ টি	৬ টি	১০০%
০৪	বাতি প্রদানের জন্য ইউনিট	৪৮ টি	৫৪ টি	৫৪ টি	১০০%
০৫	কে.টি (২৪ ভোল্টেজ অপারেটেড)	৩০ টি	৩০ টি	৩০ টি	১০০%
০৬	ধাতব হডসহ সিগনাল (ডাবল আম্পেস্ট এলইডি বাতি)	৩০ টি	৩৬ টি	৩৬ টি	১০০%
০৭	পাওয়ার সাপ্লাই ইউনিট (ষ্ট্যাবিলাইজার, রেক্টিফায়ার ও শিল্প মানের ব্যাটারী সহ)	৭ সেট	১০ সেট	১০ সেট	১০০%
০৮	কমপ্লিট এইচপি কী-লকসহ স্ট্রেচার বার, লকিং প্লাঞ্জার হাতল, দুই মিনিয়চার লক ও অন্যান্য এক্সেসরিজ	৪৬ সেট	৪৬ সেট	৪৬ সেট	১০০%
০৯	ফ্ল্যাশার	৩ টি	৩ টি	৩ টি	১০০%
১০	বেল	৬ টি	৬ টি	৬ টি	১০০%
১১	বিভিন্ন ধরনের ট্রান্সফরমার, টুলস, কেবিনেট, প্রি-কাস্ট ফাউন্ডেশন, ইত্যাদি	৬ সেট	৬ সেট	৬ সেট	১০০%

৩.১.৫ পূর্তকাজের বিবরণ ও অগ্রগতি

সরেজমিনে পরিদর্শন কালে প্রায় ক্ষেত্রেই ১০০% পূর্ত কাজ স্পেসিফিকেশন অনুযায়ী সমাপ্ত পাওয়া গেছে। প্রকল্প সমাপ্তির দীর্ঘ সময় (প্রায় ৪ বছর) পার হওয়ায় কতিপয় স্থানে চাক্ষুষ পর্যবেক্ষণে কিছুটা অস্পষ্টতা থাকলেও (যেমন Embankment রক্ষা কাজ, ব্রিজ মেরামত ও রং-করণ, ইত্যাদি) বর্ণিত পূর্তকাজসমূহ প্রকল্প মেয়াদেই সম্পন্ন হয়েছে বলে প্রতীয়মান হয়।

সারণি-৩.৬: পূর্তকাজের বিবরণ ও বাস্তব অগ্রগতি

ক্রঃ নং	কাজের বিবরণ (আরডিপিপি অনুযায়ী)	কাজের পরিমাণ (ডিপিপি অনুযায়ী)	কাজের পরিমাণ (আরডিপিপি অনুযায়ী)	প্রকৃত কাজের পরিমাণ	কাজের অবস্থা	বাস্তব বিবরণ
১	স্টেশন বিল্ডিং-এর পুনর্বাসন সহ অভ্যন্তরীণ বিদ্যুতায়ন	৮০০ বঃমিঃ	১০৬৭ বঃমিঃ	১০৬৭ বঃমিঃ	১০০% সমাপ্ত	রাজশাহী কোর্ট, কাকনহাট, ললিত নগর, আমনুরা, সিতলাই, নাচোল স্টেশনসহ ৬টি ভবন মেরামত/সংস্কার করা হয়েছে; বিদ্যুতায়নও সমাপ্ত।
২	স্টেশন ভবন পুনঃনির্মাণ সহ অভ্যন্তরীণ বিদ্যুতায়ন	১৮৬ বঃমিঃ	৬৬০ বঃমিঃ	৬৬০ বঃমিঃ	১০০% সমাপ্ত	চাঁপাইনবাবগঞ্জ ও রোহনপুর স্টেশন দুটির ভবন পুনঃনির্মাণ; বিদ্যুতায়নও সমাপ্ত।
৩	প্লাটফর্ম উচ্চকরণ	৫৫৫০ বঃমিঃ	৩৯০৬ বঃমিঃ	৩৯০৬ বঃ মিঃ	১০০% সমাপ্ত	২টি স্টেশনে (রাজশাহী কোর্ট, কাকনহাট) প্লাটফর্ম পুনঃনির্মাণ হয়েছে।
৪	প্লাটফর্ম সংস্কার/	৪০০০ বঃমিঃ	১০৩০৬	১০৩০৬	১০০%	৭টি স্টেশনের (রাজশাহী

ক্রঃ নং	কাজের বিবরণ (আরডিপিপি অনুযায়ী)	কাজের পরিমাণ (ডিপিপি অনুযায়ী)	কাজের পরিমাণ (আরডিপিপি অনুযায়ী)	প্রকৃত কাজের পরিমাণ	কাজের অবস্থা	বাস্তব বিবরণ
	বর্ধিতকরণ		বঃমিঃ	বঃমিঃ	সমাপ্ত	কোট, কাকনহাট, ললিত নগর, চাঁপাইনবাবগঞ্জ, আমনুরা, রোহনপুর ও নাচোল) প্লাটফর্ম উচুকরণ/সংস্কার/ বর্ধিতকরণ হয়েছে।
৫	স্টেশন এপ্রোচ রোড সংস্কার/মেরামত	৩৭০০ বঃমিঃ	২৯৩০ বঃমিঃ	২৯৩০ বঃমিঃ	১০০% সমাপ্ত	৮ টি স্টেশনের (রাজশাহী কোট, কাকনহাট, ললিত নগর চাঁপাই নবাবগঞ্জ, আমনুরা, রোহনপুর সিতলাই, নাচোল)
৬	পয়: নিষ্কাশন (ইয়ার্ড ড্রেনেজ)	১০০০ বঃমিঃ	১০০০ বঃমিঃ	১০০০ বঃমিঃ	১০০% সমাপ্ত	৬টি স্টেশনে (রাজশাহী কোট, কাকনহাট, ললিত নগর, আমনুরা, সিতলাই, নাচোল) ইয়ার্ড ড্রেন নির্মাণ/ সংস্কারের কাজ হয়েছে।
৭	পয়: নিষ্কাশন ও কাটিং এরিয়াল নির্মাণ	১০০০ বঃমিঃ	১৩,২৫০ বঃমিঃ	১৩,২৫০ বঃমিঃ	১০০% সমাপ্ত	রাজশাহী, আমনুরা, চাঁপাইনবাবগঞ্জ ইত্যাদি স্থানে দৃশ্যমান
৮	Embankment রক্ষা কাজ	৫০০ বঃমিঃ	৪০৪৪ বঃমিঃ	৪০৪৪ বঃমিঃ	১০০%	ভালভাবে সনাক্ত করা যায়নি
৯	লেভেল ক্রসিং-এর গেট উন্নয়ন	৬ টি	৬টি	৬টি	১০০% সমাপ্ত	সনাক্ত করা গেছে (সারণি- ৩.১০ দ্রষ্টব্য)
১০	ব্রীজের পুননির্মাণ/ আংশিক নির্মাণ	৭ টি	৭ টি	৬টি	১০০% সমাপ্ত	সনাক্ত হয়েছে
১১	ব্রীজ মেরামত ও রং-করণ	২৫টি	২৫ টি		সমাপ্ত	দীর্ঘ সময় পার হওয়ায় সনাক্ত করার উপায় নেই
১২	Embankment রিপ্রফাইলিং	৮০ কিঃমিঃ	৮০ কিঃমিঃ		সমাপ্ত	দীর্ঘ সময় পার হওয়ায় তুলনা করা যায়নি
১৩	কার্ড পোস্ট, কিমি পোস্ট, ক্রীপ, কার্ড বোর্ড, ইত্যাদি।	লাম্প-সাম	লাম্প-সাম	লাম্প-সাম	সমাপ্ত	মোটামুটি ঠিক আছে
১৪	সিগনালিং কেবল স্থাপন	১৭.৫০ কিঃমিঃ	১৯.০০ কিঃমিঃ		সমাপ্ত	স্থাপিত
১৫	সিগনালিং যন্ত্র স্থাপন		৬টি		সমাপ্ত	স্থাপিত

### ৩.১.৬ অন্যান্য মালামাল ও উপকরণ সংগ্রহ

অফিস যন্ত্রপাতিঃ প্রকল্পের আওতায় ক্রয়কৃত অফিস যন্ত্রের পরিমাণ আরডিপিতে বর্ণিত বিবরণ অনুযায়ী সঠিক আছে। বর্তমানে এগুলো ব্যবহৃত হচ্ছে এবং অবস্থা মোটামুটি ভাল।

সারণি-৩.৭: প্রকল্পের আওতায় ক্রয়কৃত অফিস যন্ত্রপাতির বিবরণ ও অবস্থা

ক্রঃ নং	অফিস যন্ত্রের বিবরণ (আরডিপি অনুযায়ী)	পরিমাণ/সংখ্যা (আরডিপি অনুযায়ী)	বর্তমানে ব্যবহার স্থল
১	ইউপিএসসহ কম্পিউটার, লেসার প্রিন্টার ও অন্যান্য আনুষঙ্গিক উপাদান	১ সেট	প্রকল্প সমাপ্তির পর প্রধান প্রকৌশলী (পশ্চিম) দপ্তরে হস্তান্তর করা হয়েছে। উক্ত দপ্তরে ইনভেন্টরীভুক্ত করে মালামালগুলো ব্যবহার করা হচ্ছে।
২	ডিজিটাল ফটোকপি মেশিন	১ টি	
৩	থিয়োডিলাইট	১ টি	
৪	লেভেলিং ইন্সট্রুমেন্ট	১ টি	
৫	ফ্যাক্স মেশিন	১ টি	
৬	আসবাবপত্র	১ সেট	
৭	ফেরো প্রিন্টার	১টি	
৮	ড্রয়িং ও এন্টিমেটিং ইকুইপমেন্ট	১টি	

**গাড়ীঃ** বরাদ্দ থাকলেও প্রকল্পের জন্য গাড়ী ক্রয় করা হয়নি। রেভিনিউ খাতের অধীনস্থ গাড়ী প্রকল্পের জন্য ব্যবহার করা হয়েছে বলে এ ক্ষেত্রে ব্যয় সাশ্রয় হয়েছে।

**প্রকল্পের লোকবল সংগ্রহঃ** ডিপিপিতে পদ ও বেতন স্কেল উল্লেখ পূর্বক ১৫ জন কর্মকর্তাসহ মোট ৪৩ জন লোকবলের সংস্থান থাকলেও বাস্তবে কোন নিয়োগ দেয়া হয়নি। বিদ্যমান রাজস্বখাতের অধীনে নিয়োজিত লোকবল দ্বারা প্রকল্পের কাজ সম্পন্ন করা হয়েছে বলে পিসিআর ও অন্যান্য নথিতে উল্লেখ আছে। তবে লোকবলের গ্রেড, পদের সংখ্যা ও বেতন স্কেল ডিপিপিতেই শুধু নয় আরডিপিপিতেও রাখা হয়েছিল; আরডিপিপি অনুমোদিত হয়েছিল প্রকল্প সমাপ্তির শেষ মাসে। সে ক্ষেত্রে বিদ্যমান রাজস্বখাতে নিয়োজিত এই লোকবল প্রকল্পের জন্য কে কি পদবীতে কোন দায়িত্বে নিয়োজিত ছিলেন বা থাকবেন তার একটি বিবরণ আরডিপিপিতে সংযুক্তি হিসেবে সন্নিবেসন উত্তম ছিল।

সারণি-৩.৮: প্রকল্পের প্রাক্কলিত লোকবল ও প্রকৃত নিয়োগ

**(ক) হেড কোয়ার্টার (রাজশাহী)**

ক্রঃনং	নাম	গ্রেড	পদের সংখ্যা	প্রকৃত নিয়োগ
১	প্রকল্প পরিচালক (Addl.CE/P/RJHI-RIP)	৪	১	বিদ্যমান রাজস্বখাতে নিয়োজিত লোকবল দ্বারা প্রকল্পের কাজ সম্পন্ন করা হয়েছে।
২	AEN/P&D/P	৯	১	
৩	SSAE (এন্টিমেটর/ মূল্যনির্ধারক)	১০	১	
৪	SSAE ( ড্রইং )	১০	১	
৫	ডাটা এন্ট্রি অপারেটর	১৬	১	
৬	প্রধান সহকারি	১৩	১	
৭	স্টেনোগ্রাফার	১২	১	
৮	ইউডিএ	১৩	১	
৯	মটর ড্রাইভার	১৬	১	
১০	পিয়ন	২০	১	
১১	চৌকিদার	২০	৩	
১২	সুইপার	২০	১	
	<b>মোট</b>		<b>১৪</b>	

(খ) ফিল্ড অফিস (ইঞ্জিনিয়ারিং)

ক্রঃনং	নাম	গ্রেড	পদের সংখ্যা	প্রকৃত
১	কার্যনির্বাহী প্রকৌশলী	৬	১	বিদ্যমান রাজস্বখাতে নিয়োজিত লোকবল দ্বারা প্রকল্পের কাজ সম্পন্ন করা হয়েছে।
২	সহকারি প্রকৌশলী	৯	১	
৩	বিভাগীয় হিসাবরক্ষক	১০	১	
৪	SSAE/ এষ্টিমেটর/ মূল্যনির্ধারক	১০	১	
৫	SSAE/ ড্রইং	১০	১	
৬	SSAE/way পথ	১০	১	
৭	SSAE/পূর্ত	১০	১	
৮	SSAE/ ব্রীজ	১০	১	
৯	SAE/ way পথ	১০	১	
১০	ডাটা এন্ট্রি অপারেটর	১৬	১	
১১	প্রধান সহকারি	১২	১	
১২	ইউডিএ	১৩	১	
১৩	এলডিএ-কাম টাইপিস্ট	১৬	১	
১৪	কাজের লোক/সুপারভাইজর	১৬	১	
১৫	ট্রেসার	১৬	১	
১৬	পেরো-প্রিন্টার অপারেটর	১৯	১	
১৭	পিয়ন	২০	২	
১৮	সুইপার	২০	১	
১৯	টোকিদার	২০	৩	
	মোট		২৪	

(গ) ফিল্ড অফিস (সিগনালিং ও টেলিযোগাযোগ) ৬ মাসের জন্য

ক্রঃনং	নাম	গ্রেড	পদের সংখ্যা	প্রকৃত
১	DSTE	৬	১	বিদ্যমান রাজস্বখাতে নিয়োজিত লোকবল দ্বারা প্রকল্পের কাজ সম্পন্ন করা হয়েছে।
২	SSAE/Signal	১০	১	
৩	প্রধান সহকারি	১২	১	
৪	ইউডিএ	১৩	১	
৫	স্টেনোগ্রাফার	১৪	১	
	মোট		৫	

৩.২ প্রকল্পের অধীনে সমাপ্ত কার্যাবলীর বর্তমান অবস্থার পর্যালোচনা

সংগৃহীত মালামাল স্পেসিফিকেশন অনুযায়ী সংগ্রহ বা ক্রয় করা হয়েছিল কিনা তা নিশ্চিত হবার উদ্দেশ্যে পরামর্শক দল ক্রয়-সংক্রান্ত কাগজপত্র পরীক্ষা করে দেখেন এবং সংশ্লিষ্ট মান-নিয়ন্ত্রণকারী কর্তৃপক্ষ/কর্মকর্তার প্রত্যয়ন দেখতে পান। এছাড়াও পরামর্শকগণ সরজমিনে পরিদর্শনকালে যে সকল অসংগতি বা ব্যত্যয় দেখতে পান তা নিয়ে স্থানীয় ও সংশ্লিষ্ট প্রকল্প কর্তৃপক্ষ ও কর্মকর্তাগণের সংগে আলাপ করেন। নিম্নে এ বিষয়ে প্রসঙ্গক্রমে যথাস্থানে আলোচনা করা হয়েছে।

৩.২.১ রেলপথ (ট্র্যাক সিস্টেম) পুনর্বাসনের অবস্থা

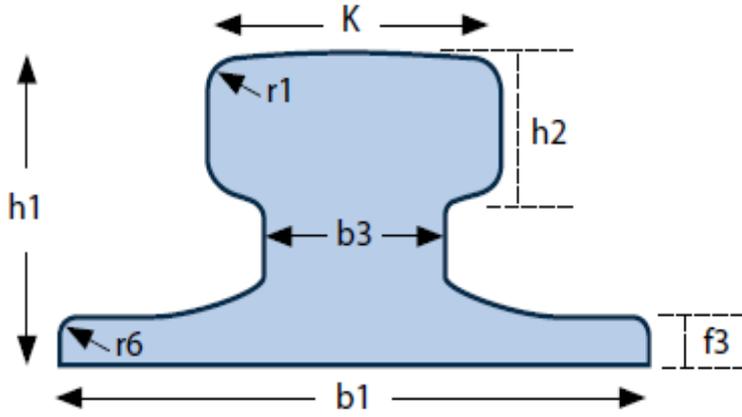
প্রকল্পের প্রধানতম উদ্দেশ্য ছিল রাজশাহী হতে রোহনপুর পর্যন্ত ৮৫ কিঃমিঃ প্রধান লাইন এবং আমনুরা থেকে চাঁপাইনবাবগঞ্জ পর্যন্ত ৭ কিঃমিঃ লুপ লাইন পুনর্স্থাপন, যে কারণে প্রকল্প ব্যয়ের সিংহভাগ (৮০.৭১%) অর্থই এতদসংশ্লিষ্ট মালামাল ক্রয়ে খরচ হয়েছে। সমীক্ষা চলাকালে সংশ্লিষ্ট প্রকল্প ও রেল কর্মকর্তাগণের সংগে দীর্ঘ ও নিবিড় আলোচনায় জানা যায় যে, সারণি ৩.৩-এ বর্ণিত মালামাল দ্বারা উভয় সেকশনের রেলট্র্যাক

পুনর্বাসন করা হয়েছে। এখানে উল্লেখ্য যে, রেল ট্র্যাক সিস্টেম বলতে রেল, স্লিপার, ব্যালাস্ট, ক্লিপার, এবং সংশ্লিষ্ট যাবতীয় ফিটিং যন্ত্রাংশের সমাহার বুঝায়।

সিস্টেমটিক দৈব চয়ন ভিত্তিতে পরামর্শকদল রাজশাহী-হতে রোহনপুর পর্যন্ত সরজমিনে ১০% (১০টি স্পট) ও আমনুরা থেকে চাঁপাইনবাবগঞ্জ পর্যন্ত ২০% রেল লাইন (২ টি স্পট) পরিদর্শন করেন। প্রতিটি স্পট-এ প্রায় ০.৫-১ কিঃ মিঃ লাইন নিবিড় ভাবে পর্যবেক্ষণের মাধ্যমে চাক্ষুষ মূল্যায়ন (Visual Assessment)-করে পরামর্শকদল কতিপয় ব্যত্যয় বা বিচ্যুতি লক্ষ্য করেন। পরিলক্ষিত এ সকল অবস্থার উপর মাঠ পর্যায়ের কর্মকর্তা/কর্মচারীগণের মতামত জানতে চাওয়া হয়। নিম্নে এ সকল বিষয়ে একটি সংক্ষিপ্ত ফিরিস্তি দেয়া হলঃ

#### সারণী-৩.৯: ৯০ A গ্রেডের রেলের প্রোফাইল প্যারামিটার (BS স্ট্যান্ডার্ড অনুসারে)

Rail	Kg/m	Rail Height (h1)	Base Width (b1)	Head Width (k)	Web Thickness (b3)
A 90	45.1	142.88 mm	127 mm	66.67 mm	13.89



পরিমাপটি পরীক্ষিত স্থানে সঠিক বা কাছাকাছি আছে।

**ব্যালাস্টের অবস্থা ও পুরুত্বঃ** বিচ্ছিন্ন কতিপয় স্থান ব্যতিরেকে পরামর্শক দল পরিদর্শিত রেললাইন অংশসমূহে সর্বত্রই ব্যালাস্ট কুশন-এ পাথর দেখা গেছে। অধিকাংশ স্থানেই ব্যালাস্ট পুরুত্ব মোটামুটি সন্তোষজনক (৬-৮ ইঞ্চি) পাওয়া গেলেও কতিপয় স্থানে ব্যালাস্টের পুরুত্ব সঠিক পাওয়া যায়নি; পাথরের পরিমাণে কম থাকায় অনেক স্থানে ঘাস বা গুল্ম গজিয়েছে। তদুপ লাইনের অনেক স্থানের সোল্ডারে ব্যালাস্ট পুরুত্ব সন্তোষজনক (৮-৯ ইঞ্চি) পাওয়া গেলেও কতিপয় স্থানে (যেমন বিভিন্ন স্টেশন এলাকার কাছে) তা পরিমাণ বেশ কম। উদাহরণস্বরূপ উল্লেখ করা যেতে পারে যে নাচোল স্টেশন হতে ১.৫ কিলোমিটার দূরে কাঠাল ঘুটি এলাকায় ট্র্যাক ব্যালাস্ট বা রেল-লাইনের অভ্যন্তরীণ ব্যালাস্টের পুরুত্ব পাওয়া গেছে ৫-৫.৫ ইঞ্চি (পোস্ট নম্বর ৩১২/১৪)। বিভিন্ন আন্তর্জাতিক স্ট্যান্ডার্ড অনুসারে ট্র্যাক ব্যালাস্টের পুরুত্ব কমপক্ষে ৫.৯ ইঞ্চি হওয়া প্রয়োজন; এর কম হলে দুর্ঘটনার সম্ভাবনা রয়ে যায়। আর উচ্চ গতির ট্রেনের জন্য রেল লাইনে ১৯.৭ ইঞ্চি পর্যন্ত পুরুত্ব প্রয়োজন হতে পারে। ঐ একই স্থানে সোল্ডার ব্যালাস্টের পুরুত্ব পাওয়া গেছে ৬-৮ ইঞ্চি।

স্থানীয় অভিভূক্ত রেলওয়ে প্রকৌশলীগণের মতে বাংলাদেশের আখাংকিত গড় গতির জন্য ট্র্যাক ব্যালাস্টের পুরুত্ব ৮-১০ ইঞ্চি এবং সোল্ডার ব্যালাস্টের পুরুত্ব ১০-১২ ইঞ্চি হওয়া প্রয়োজন। এখানে উল্লেখ্য যে, ব্যালাস্ট

কুশন-এর অপরিপূর্ণ পুরুত্ব নিম্নভূমি-মৃত্তিকার উপর যে ওভার লোডিংয়ের সৃষ্টি করে তাতে মৃত্তিকাসহ ট্র্যাক দেবে বা ট্রেনকে পথভ্রষ্ট বা লাইন-চ্যুত করতে পারে। ফলে এ ক্ষেত্রে দুর্ঘটনা এড়াতে ট্রেনের গতিকে হ্রাস করা ছাড়া গত্যন্তর থাকে না। তাছাড়া, সঠিক পুরুত্ব বজায় না থাকলে বা পাথর স্তরে খুলি-কণা জমলে পানি নিষ্কাশন ব্যাহত হওয়ায় ঘাস গজায়, ফলে ট্র্যাকের নিম্নস্থ মৃত্তিকার ভার বহন ক্ষমতা হ্রাস পায়; এ কারণেই উচ্চ গতি অর্জিত হয় না। ব্যালাস্ট পুরুত্ব ৩০০ মিমি বা ১১.৮ ইঞ্চি থেকে কম হলে কম্পন সৃষ্টি করে ট্র্যাকসহ নিকটবর্তী কাঠামোর ক্ষতি করে।



ছবিঃ সোল্ডারে পাথর কম (নাচোল স্টেশনের নিকটে)



ছবিঃ লাইনের মাঝখানে ঘাস সহ বড় বড় আগাছা গজিয়েছে (পোস্ট নম্বর ৩১২/২-এর নিকটে)



ছবিঃ সোল্ডারে ও লাইন অভ্যন্তরে ব্যালাস্টের পুরুত্ব পরিমাপ করা হচ্ছে (পোস্ট নম্বর ৩১২/১৪-এর সন্নিকটে)

ASTM স্ট্যান্ডার্ড অনুসারে রেল-ট্র্যাক সিস্টেমে ব্যালাস্ট আকৃতি অবশ্যই ৫০ মিঃমিঃ বা এর কম হতে হবে। কতিপয় স্থানে (যেমন কদমহাট, পাথরঘুটি, কাকনহাট, কাঠাল ঘুটি) ওভার সাইজ পাথর (>৫০ মিঃমিঃ) পাওয়া গেছে। পরীক্ষিত অনেক স্থানেই পাথর ওয়েলগ্রেডের মনে হলেও, বিচ্ছিন্ন কিছু স্থানে পাথরগুলো কম-বেশী পরস্পরের কাছাকাছি আকৃতির বিধায় ঐ পাথরগুলো গ্যাপ গ্রেডের পর্যায়ভুক্ত বলে প্রতীয়মান হয়েছে। অথচ রেললাইনের পাথরগুলো ওয়েলগ্রেডের হওয়া বাঞ্ছনীয়, যেখানে পাথরের আকৃতি অসমান অর্থাৎ ছোট-বড় মিলিয়ে থাকবে; কেননা বৃহত্তর পাথরকণার মধ্যে অপেক্ষাকৃত ক্ষুদ্র থেকে ক্ষুদ্রতর কণা স্থানলাভ করে কার্যকরভাবে ভাল একটি কম্প্যাক্ট বা ভরাট প্যাকেজ তৈরী করে ট্র্যাককে মজবুত ও স্থায়ীত্ব প্রদান করে। কাজেই যথাযথ পরীক্ষণের মাধ্যমে বড় পাথরগুলো ভাংগা ও যেখানে ব্যালাস্ট কম সেখানে রিফিলিং-এর ব্যবস্থা নেয়া প্রয়োজন।

**স্লিপারের অবস্থাঃ** পরামর্শক দল পরিদর্শিত স্থানসমূহে স্টিল স্লিপারের প্রকৃত ঘনত্ব স্পেসিফিকেশনে বর্ণিত উচ্চ মাত্রার অর্থাৎ N+5-এর কাছাকাছি পাওয়া গিয়েছে। কিছু ব্যতিক্রম থাকলেও গড়ে প্রতি ৪১ ফুট লাইনে প্রায় ১৯ টি করে স্লিপার পাওয়া গেছে। রিসাইকেলকৃত স্লিপারগুলো কম গুণগত মান সম্পন্ন বলে মনে হয়েছে। অনেক স্থানে কাঠের স্লিপারগুলোর অবস্থা খারাপ। স্লিপারগুলো ঘন ঘন পরীক্ষা করে প্রয়োজনীয় ব্যবস্থা না নিলে সেগুলো ভেঙে যেতে পারে এবং ছোট-বড় দুর্ঘটনার কারণ হতে পারে। এখানে উল্লেখ করা যেতে পারে যে, স্লিপার দুর্বল বা ক্ষতিগ্রস্ত থাকলে ট্রেনের গতি বেগ কমাতে হয়। আবার যখন কিছু স্লিপার ক্ষতিগ্রস্ত অবস্থায় মেরামত বিহীনভাবে রয়ে যায় তখন ট্রেনের লোড ডিষ্ট্রিবিউশনের কারণে ভাল স্লিপারগুলোকে অতিরিক্ত ভর সহ্য করতে হয়; ফলে কিছুকাল পরে ভালগুলোও নষ্ট হতে থাকে। এখানে উল্লেখ্য যে, দীর্ঘ স্থায়ীত্ব ও ব্যয় সাশ্রয় বিবেচনায় ভবিষ্যতে রেল ট্র্যাক স্থাপন/পুনর্স্থাপনে RCC স্লিপার ব্যবহার করাই শ্রেয়।



ছবিঃ রোহনপুর স্টেশনের সন্নিহিত রেল ট্র্যাক ও নিকটস্থ অবৈধ দোকান

**ইলাস্টিক রেল ক্লিপ ও সোল্ডারিং মেটেরিয়াল-এর জয়েন্ট:** পরামর্শকগণ কর্তৃক পরীক্ষিত রেল লাইনে যে সকল ইলাস্টিক রেল ক্লিপ দেখা গেছে সেগুলো স্পেসিফিকেশন মোতাবেক ERC- এন্টি-ভ্যান্ডাল টাইপ ইলাস্টিক রেল ক্লিপ বলেই প্রতীয়মান হয়েছে। পরীক্ষিত এলাকায় এ ধরনের রেল ক্লিপের পরিমাণ সঠিক পাওয়া গেছে। ঐ সকল এলাকার সোল্ডারিং মেটেরিয়াল-এর জয়েন্ট, ফিস বোল্ট, ডগ স্পাইক ইত্যাদি চাক্ষুষ পর্যবেক্ষণে মোটামুটি ভাল বলেই প্রতীয়মান হয়েছে। অবস্থার সঠিক মূল্যায়নের জন্য ল্যাব টেস্ট প্রয়োজন, যে সুযোগ এই সমীক্ষার আওতাভুক্ত নয়।

**৩.২.২ Embankment :** রেললাইন বা রেলট্র্যাক পুনর্বাসনের আওতায় Embankment-এর মেরামত বা পুনর্বিন্যাস (Repairing/Reprofiling) প্রকল্পের আওতাভুক্ত ছিল। পরিদর্শিত স্থানগুলোতে Embankment-এর প্রশস্ততা সর্বত্রই সমান না পাওয়া গেলেও সমীক্ষা দলের পরিমাপে কয়েকটি স্থানের গড় প্রশস্ততা এসেছে ১৯.৬ ফুট  $\approx$  ২০ ফুট, যা এখানে থাকার কথা। স্থানবিশেষে কিঞ্চিৎ ব্যতিক্রমসহ গড় স্লোপ মোটামুটি ঠিক পাওয়া গেছে। নাচোলসহ প্রায় সকল স্টেশনের Embankment- থেকে পানি নিষ্কাশন ত্রুটি পূর্ণ; ফলে বর্ষাকালে ট্র্যাকে পানি জমতে পারে।

বিচ্ছিন্ন ভাবে Embankment-এর বিভিন্ন স্থানে মাটি ক্ষয় প্রাপ্ত হয়েছে। কাঠাল-ঘুটি নামক স্থানে রেল ক্রসিং-এর সন্নিহিত (পোস্ট নম্বর ৩১২/১৪ এর নিকটে) Embankment থেকে অনিরাপদ দূরত্বে খনন চলছে; ঐ কাজে নিয়োজিত লোকেরা বলতে পারেনি যে তারা কার জন্য এ কাজ করছে। এধরনের কাজ বিপদজনক। স্টেশনস্থ রেললাইন ও Embankment এর অতিসন্নিহিত ঘর বাড়ী, গবাদি পশুর অবাধ বিচরণ, গৃহস্থলী কাজ (যেমন কাথা, কাপড়, বালিশ রোদে দেয়া) বা পেশাগত কর্মকান্ড চালিয়ে যাওয়ার পাশাপাশি লোকজন অবাধে চলাফেরা করছে। জন সচেতনতা সৃষ্টি ও নজরদারি বৃদ্ধিসহ রেল-কর্তৃপক্ষের প্রয়োজনীয় ব্যবস্থা গ্রহণের মাধ্যমে Embankment-এর সঠিক রক্ষণাবেক্ষণ সহ এ ধরনের কর্মকান্ড নিবারণ বা হ্রাস সম্ভব।



রেল লাইনের উপর গৃহস্থলী কাজ



ছবিঃ রেল লাইনে শিশু এবং অতি নিকটে বাড়ি-ঘর



ছবিঃ Embankment সংলগ্ন স্থানে খনন কাজ চলছে (পোস্ট নম্বর ৩১২/১৪ এর নিকটে )

### ৩.২.৩ লেভেল ক্রসিং ও সিগনাল সিস্টেম স্থাপন

৬টি লেভেল ক্রসিং গেট ক্রয় ও স্থাপনের সংস্থান প্রকল্পের আওতাভুক্ত ছিল। পরিদর্শনকালে প্রকল্পের আওতাভুক্ত ৬টি লেভেল ক্রসিং গেট সনাক্ত করা হয় ও এগুলোর ব্যবহার ও নিরাপত্তার বিষয়গুলো খতিয়ে দেখা হয়। দেখা যায় যে, রেল ও রোড ট্রাফিক স্বাভাবিকভাবে চলাচল করছে।

#### সারণি-৩.১০: লেভেল ক্রসিং এর অবস্থান ও বর্তমান অবস্থা

ক্রঃ নং	স্থান	প্রকৃত অবস্থা
১	টি/৪৫, কিমি. ৩৭৩/৮-৯, সিতলাই-কাকনহাট	ভাল
২	টি/৫০, কিমি. ২৮৫/৬-৭, কাকনহাট-ললিত নগর	ঐ
৩	টি/১১৭, কিমি. ২৯৯/৩-৪, ললিতনগর-আমনুরা	ঐ
৪	টি/১০, কিমি ৩১৩/৮-৯, আমনুরা-চাপাইনবাবগঞ্জ	ঐ
৫	টি/১৯, কিমি. ৩০১/১-২, আমনুরা-চাপাইনবাবগঞ্জ	ঐ
৬	টি/২৬, কিমি. ৩১২/৪-৫, আমনুরা-চাপাইনবাবগঞ্জ	ঐ

তবে এখনও অনেক স্থানে সিগনাল সিস্টেম বা লেভেল ক্রসিং গেট ছাড়াই দুর্ঘটনার ঝুঁকি নিয়ে নানা প্রকার গাড়ি অবাধে রেল-লাইন পার হচ্ছে। এ বিষয়ে নজর দেয়া প্রয়োজন।



ছবিঃ গেট বিহীন রেল ক্রসিং-এর ছবি

আরডিপিপি অনুযায়ী প্রকল্পের আওতায় ১৩৪.৬১ লক্ষ টাকা ব্যয়ে প্রকল্পের আওতাভুক্ত চিহ্নিত কয়েকটি স্থানে মোট ১২টি সিগনাল সিস্টেম স্থাপন করার প্রস্তাবনা ছিল। সমীক্ষা দল সরজমিনে পরিদর্শনে ৭টি স্টেশনে ও ৬ টি লেভেল ক্রসিং-এ নন-ইন্টারলক রঞ্জীন বাতির সিগনাল সিস্টেম দেখতে পান। এই ৭টি স্টেশন হলঃ রাজশাহী কোর্ট, ললিত নগর, কাকন হাট, চাঁপাইনবাবগঞ্জ, আমনুরা, সিতলাই, নাচোল ও রোহনপুর। পরিদর্শন কালে বর্ণিত স্টেশনসমূহ ও স্থানসমূহের সবকয়টি সিগনাল সিস্টেমকে কার্যপোযোগী দেখা যায়।

### ৩.২.৪ পূর্তকাজের অবস্থা

লে আউট প্ল্যান ও এলিভিশন (রেলওয়ে হতে সংগৃহীত) অনুযায়ী স্টেশনের ভৌত স্থাপনাসমূহের পরিমাপগত কাজ সঠিক আছে। অনুমোদিত সংশোধিত প্রকল্পের আওতায় বর্ণিত সেকশন দুটির যে সকল পূর্তকাজ করার কথা ছিল সেগুলো সরেজমিনে পরিদর্শন শেষে পরামর্শক দলের মতামত সারণি ৩.৬ এ দেয়া হয়েছে।



ছবিঃ প্লাটফর্মের ভগ্নদশা

পরিদর্শনকালে বর্ণিত কাজসমূহ শতভাগ সম্পন্ন করা হয়েছে দেখা যায়। প্লাটফর্মগুলোর উচ্চকরণ নকশা অনুযায়ী ঠিক আছে। তবে ভবিষ্যতে ব্রডগেজ ট্রেন চালুর পরিকল্পনা থাকলে প্লাটফর্মগুলো আরো উচু করতে হবে।

পরিদর্শনকালে প্রায় স্টেশন ভবনের অনেক কক্ষেই লিনটেলের নিচে দেয়ালে Horizontal Crack দেখা গেছে। ললিতনগর, কাকনহাট, চাঁপাইনবাবগঞ্জ, আমনুরা ও রোহনপুর স্টেশনের কিছু কিছু কক্ষে প্লাষ্টার সামান্য উঠে যেতে দেখা গেছে। এছাড়া নাচোল স্টেশন ভবনটি সংস্কারের প্রয়োজনীয়তা ও এলাকাসীমার দাবী থাকা সত্ত্বেও ডিপিপিতে সংস্থান না থাকায় সংস্কার করা হয়নি। ফলে সেকশন দুটির সকল স্টেশন ভবন মেরামত/সংস্কার/পুনঃনির্মাণ হলেও বর্ণিত স্টেশনটি বাকী রয়ে গেছে।

### ৩.২.৫ ব্রিজ ও কালভার্ট

ডিপিপি/আরডিপিপি অনুযায়ী ব্রিজ ও ক্রসিং-এ ব্যবহারের জন্য নতুন ৪০০ ঘন মিটার (প্রায় ৩৩০০ টি) কাঠের স্লিপার ক্রয়ের সংস্থান ছিল এবং **Completion of contract** অনুযায়ী এগুলো সরবরাহ করা হয়েছে। ডিপিপি বা আরডিপিপিতে পুরাতন কাঠের স্লিপার ব্যবহারের কোন সুযোগ নেই। অতএব শতভাগ ব্রিজে নতুন স্লিপার বসানো হয়েছিল। পরিদর্শনকালে রাজশাহী ও রাজশাহী কোর্ট স্টেশনের মাঝে ৭৩ নং ব্রিজের স্লিপারের দুরবস্থা পরিলক্ষিত হয় (চিত্র ৭৩ নং ব্রিজ)। উক্ত ব্রিজের স্লিপার পরিবর্তনের কাজও এই

প্রকল্পের অধীনে ছিল। স্লিপারগুলো সঠিক ভাবে পরিবর্তন করা হলে কাজ সমাপ্তির চার বছর পর এই দুরবস্থা হত না। এখানে উল্লেখ্য যে প্রকল্পের চুক্তি অনুযায়ী ৯২ কিঃমিঃ ট্র্যাকের সকল ব্রিজের উপর কাঠের স্লিপার তুলে ফেলে নতুন কাঠের স্লিপার বসানো হয়েছে।



৭৩ নম্বর ব্রিজের ((রাজশাহী-রাজশাহী কোর্ট) কাঠের স্লিপারের দুরবস্থা (পাশে বাঁশ ও কাঠের তক্তা)

অনুরূপভাবে আরও কিছু ব্রিজের স্লিপারের দুরবস্থা দেখা গেছে যাদের চিত্র নিম্নে সংযোজন করা হয়েছেঃ



৬৯ নং ব্রিজের (রাজশাহী-রাজশাহী কোর্ট) স্লিপারের কিছু অংশে হক বোল্ট দেখা যায়নি



৮০নং ব্রিজের স্লিপার ফেটে গেছে ও কিছু অংশে হক বোল্ট দেখা যায়নি



১০৩ নং ব্রিজের (চকির্শনগর –কাকনহাট) ক্ষয়প্রাপ্ত ও হক বোল্ট  
বিহীন স্লিপার



১১৪ নং ব্রিজের (কাকনহাট-ললিতনগর) ক্ষয়প্রাপ্ত ও হক বোল্ট  
বিহীন স্লিপার

উল্লেখিত ক্ষতিগ্রস্ত ব্রিজ/কালভার্টের মেরামতের জন্য জরুরী পদক্ষেপ গ্রহণ করতে হবে। অতিজরুরী ভিত্তিতে ক্ষতিগ্রস্ত কাঠের স্লিপারগুলোর পরিবর্তন আবশ্যিক এবং ভাল কাঠের স্লিপারগুলোকে দৃঢ়ভাবে সংযুক্ত করার জন্য উপযুক্ত হকবোল্ট/স্ক্রু-বোল্ট লাগাতে হবে। আর সাময়িক ব্যবস্থা হিসেবে বাঁশের বদলে স্থিতিস্থাপক ধাতব পাত লাগানোর বিষয়টি রেলওয়ের প্রকৌশলী বিভাগ ভেবে দেখতে পারেন। বোল্ট চুরি বা নাশকতামূলক কার্য প্রতিরোধের জন্য ব্রিজগুলোকে সিসি টিভি-এর আওতায় আনা যেতে পারে।

আরডিপিপিতে ৭টি ব্রিজ/কালভার্টের সম্পূর্ণ/আংশিক পুনঃনির্মাণ বাবদ ৭০.০০ লক্ষ (এবাটমেন্ট ও পিয়ার মেরামত বাবদ) এবং ২৫টি ব্রিজ/কালভার্ট ও গার্ডার পেইন্টিং বাবদ ২২২.০০ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে বলে প্রকল্প পরিচালক জানান।

সারণি-৩.১১: ব্রিজ কালভার্টের সম্পাদিত কাজ ও বর্তমান অবস্থা

ব্রিজ কালভার্টের আইডি নং	স্থান	সম্পাদিত কাজ	মন্তব্য
৩৪	আমনুরা-নিজামপুর সেকশন	পুনঃনির্মাণ/পেইন্টিং/ মেরামত	এবাটমেন্ট-এর ইটের গাথুনিতে ক্ষয়জনিত ত্র্যাক দেখা গেছে
৩৭	আমনুরা-নিজামপুর সেকশন	ঐ	পূর্বের ছবি বা কাজের বিবরণ না থাকায় কতটুকু পেইন্টিং বা মেরামত করা হয়েছে তা যাচাই সম্ভব নয়।
৪০	আমনুরা-নিজামপুর সেকশন	ঐ	ঐ
৪৪	আমনুরা-নিজামপুর সেকশন	ঐ	ঐ
৪৬	আমনুরা-নিজামপুর সেকশন	ঐ	ঐ
৪৮	নিজামপুর-নাচোল সেকশন	ঐ	ঐ
৫১	নিজামপুর-নাচোল সেকশন	ঐ	ঐ
৫২	নাচোল-গোলাবাড়ি সেকশন	ঐ	ঐ
৫৩	নাচোল-গোলাবাড়ি সেকশন	ঐ	ঐ
৫৪	নাচোল-গোলাবাড়ি সেকশন	ঐ	ঐ
৫৭	নাচোল-গোলাবাড়ি সেকশন	ঐ	ঐ
৫৮	নাচোল-গোলাবাড়ি সেকশন	ঐ	ঐ
৫৯	নাচোল-গোলাবাড়ি সেকশন	ঐ	ঐ
৬০	নাচোল-গোলাবাড়ি সেকশন	ঐ	ঐ
৬২	নাচোল-গোলাবাড়ি সেকশন	ঐ	ঐ
৬৪	গোলাবাড়ি-রহনপুর সেকশন	ঐ	ঐ

ব্রীজ কালভার্টের আইডি নং	স্থান	সম্পাদিত কাজ	মন্তব্য
৬৬	গোলাবাড়ি-রহনপুর সেকশন	ঐ	ঐ
৬৭	গোলাবাড়ি-রহনপুর সেকশন	ঐ	ঐ
৬৮	গোলাবাড়ি-রহনপুর সেকশন	ঐ	ঐ
৬৯	রহনপুর-রহনপুর বর্ডার সেকশন	ঐ	স্লিপারের কিছু অংশে হক বোল্ট দেখা যায়নি
৭২	রহনপুর-রহনপুর বর্ডার সেকশন	ঐ	পূর্বের ছবি বা কাজের বিবরণ না থাকায় কতটুকু পেইন্টিং বা মেরামত করা হয়েছে তা যাচাই সম্ভব নয়।
১৭	আমনুরা-চাঁপাইনবাবগঞ্জ সেকশন	ঐ	ঐ
৬৬/এ	রাজশাহী-রাজশাহী কোর্ট সেকশন	ঐ	ঐ
৭১	রাজশাহী-রাজশাহী কোর্ট সেকশন	ঐ	ঐ
৮০	রাজশাহী কোর্ট-শীতলাই সেকশন	ঐ	স্লিপারের কিছু অংশে হক বোল্ট দেখা যায়নি
৮৭	শীতলাই-কাকনহাট সেকশন	ঐ	পূর্বের ছবি বা কাজের বিবরণ না থাকায় কতটুকু পেইন্টিং বা মেরামত করা হয়েছে তা যাচাই সম্ভব নয়।
৮৮	শীতলাই-কাকনহাট সেকশন	ঐ	ঐ
৯২	চক্ৰিশনগর-কাকনহাট সেকশন	ঐ	ঐ
১০৩	শীতলাই-কাকনহাট সেকশন	ঐ	ক্ষয়প্রাপ্ত ও হক বোল্ট বিহীন স্লিপার দেখা গেছে
১১৪	কাকনহাট-ললিতনগর সেকশন	ঐ	পূর্বের ছবি বা কাজের বিবরণ না থাকায় কতটুকু পেইন্টিং বা মেরামত করা হয়েছে তা যাচাই সম্ভব নয়।
১৩২	ললিতনগর-আমনুরা সেকশন	ঐ	ঐ
১৪৪	ললিতনগর-আমনুরা সেকশন	ঐ	ক্ষয়প্রাপ্ত ও হক বোল্ট বিহীন স্লিপার দেখা গেছে

সূত্রঃ প্রকল্প পরিচালকের দপ্তর

৩৪ নং ব্রীজ (পোস্ট নং ৩০২/৭-এর সল্লিকটে) -এর এবাটমেন্ট-এর ইটের গাথুনিতে ক্ষয়জনিত ত্র্যাক দেখা গেছে যা দ্রুত মেরামত করতে হবে।



ছবিঃ ৩৪ নং ব্রিজের এবাটমেন্টের ইটের গাথুনিতে ক্ষয়

সেতু ও রেল ট্র্যাক সিস্টেমের নিয়মিত রক্ষণাবেক্ষণ (Routine Maintenance)-এর ব্যবস্থা গ্রহণের পাশাপাশি সম্ভাব্য ঝুঁকি বিশ্লেষণ করে তার জন্য প্রয়োজনীয় ব্যবস্থা গ্রহণের জন্য রেলওয়ের এতদ শাখাসমূহের রক্ষণাবেক্ষণ টীমকে অত্যন্ত তৎপর হয়ে Preventive Maintenance জোরদারের ব্যবস্থা নিতে হবে। তদুপ, যে কোন বিপদজনক ঝুঁকি বা আপদকালীন পরিস্থিতি মোকাবেলার জন্য 'Quick Response' সিস্টেম গড়ে তুলতে হবে। এ ক্ষেত্রে প্রয়োজনীয় সক্ষমতার জন্য যথাযথ লোকবল সহ উপযুক্ত প্রশিক্ষণের ব্যবস্থা গ্রহণ করতে হবে।

### ৩.২.৬ স্টেশন ভবনের পরিবেশ

স্টেশন ভবনসমূহে প্রয়োজনীয় লাইট, ফ্যান, চেয়ার এবং আসবাবপত্র সরবরাহ করা হয়েছে দেখা যায়। তবে যাত্রী বিশ্রামাগারে প্রয়োজনের তুলনায় চেয়ার কম। বিশ্রামাগারের অবস্থা তেমন ভাল না; ওগুলো নোংরা ও অপরিচ্ছন্ন এবং তালাবদ্ধ অবস্থায় দেখা গেছে। টয়লেটগুলো একেবারে নোংরা, ব্যবহার করার মত না, কারণ ঠিকমত পানি থাকে না; পরিষ্কার করার মত লোকবল নেই বলে জানানো হয়। রাজশাহী, চাঁপাইনবাবগঞ্জ ও আমনুরা স্টেশন ব্যতীত অন্য কোন স্টেশনে বাচ্চাদের দুধ খাওয়ানোর জন্য প্রাইভেসি নেই, এমনকি মহিলাদের বসার জন্য বিশ্রামাগারও নেই। দুই এক জায়গায় যা আছে তাও আবার পুরুষ মহিলা একসাথে। বিদ্যমান সামাজিক প্রেক্ষাপটের ভিত্তিতে এগুলো প্রকল্পের কিছু ডিজাইনগত বিচ্যুতি যা সংশোধন করা প্রয়োজন। যাত্রী হিসাবে প্লাটফর্মগুলোর আয়তন মোটামুটি ঠিক আছে।



ছবিঃ রোহনপুর স্টেশন ও বিশ্রামাগারের ছবি

**সীমানা প্রাচীর ও গেইটঃ** রাজশাহী স্টেশন ব্যতিরেকে অন্য কোন স্টেশনে কার্যকরী সীমানা প্রাচীর সহ গেট নেই; ঐ স্টেশনগুলোতে টিকেট চেকিং-এর ব্যবস্থাও নেই। এর ফলে একদিকে সরকার যেমন রাজস্ব আয় থেকে বঞ্চিত হচ্ছে অন্যদিকে স্টেশন এলাকাগুলো ভবঘুরে ও নেশাগ্রস্ত লোকদের অবাধ বিচরণ ক্ষেত্র হয়ে দাড়িয়েছে।

**এপ্রোচ রাস্তাঃ** রাজশাহী, রাজশাহী কোর্ট, নাচোল, রোহনপুর, আমনুরা, চাঁপাইনবাবগঞ্জ, সিতলাই, কাকনহাট, ললিতনগর স্টেশন সংলগ্ন এপ্রোচ রাস্তার অবস্থা মোটামুটি ভাল। চক্কিশ নগর সংলগ্ন এপ্রোচ রাস্তার অবস্থা মোটেও ভাল নয়; এটি প্রকল্পের আওতায় সংস্কারাধীন ছিল না।

**ড্রেনেজ ব্যবস্থাঃ** রাজশাহী ব্যতিরেকে অন্য স্টেশন সংলগ্ন এলাকায় নিয়মিত পরিষ্কার —পরিচ্ছন্ন না করায় ড্রেনেজের মাধ্যমে লাইন থেকে বর্ষাকালে পানি নিষ্কাশন সঠিকভাবে হয় না।

**Non-serviceable and demolishable issues:** বর্তমান প্রেক্ষাপট ও যাত্রীদের দাবী অনুযায়ী নাচোল স্টেশনটি ডেমোলিশ বা ভেঙে নতুন করে নির্মাণ করা প্রয়োজন। চক্কিশ নগর স্টেশনটিতে যাত্রী সমাগম অত্যন্ত কম। ঐ স্টেশনের আয় বলতে তেমন কিছুই নেই। এলাকার প্রভাবশালীদের দৌরাহে সেখানে স্টেশন কর্তৃপক্ষ নিরুপায়। এই স্টেশনটি পরিত্যক্ত ঘোষণা করা সমীচীন।

**লোকবলের স্বল্পতাঃ** উল্লেখ্য যে, ডিপিপি/আরডিপিতে বর্ণিত আছে প্রকল্প বাস্তবায়ন হলে অধিক সংখ্যক ট্রেন যাত্রী ও মালামাল পরিবহন সম্ভব হবে, আরো অধিক সংখ্যক মানুষ ট্রেনে ভ্রমণ করতে উৎসুক বা আগ্রহী হবে। আবার যাত্রীদের আরামের জন্য ব্যবস্থা নেয়া হবে; সেজন্য স্টেশন ভবন পুনঃনির্মাণ ও অভ্যন্তরীণ বিদ্যুতায়নসহ যাত্রীসেবার জন্য বিশ্রামাগার ও টয়লেট নির্মাণ করা হয়েছে। এই বর্ধিত কর্মকান্ডের ব্যবস্থাপনা প্রকল্প পূর্ব লোকবল দ্বারা সম্ভব নয় বলে পরামর্শক দলের মনে হয়েছে। যাত্রীরা ও মাঠ পর্যায়ের কর্মকর্তা/কর্মচারীগণও লোকবলের স্বল্পতার কথা উল্লেখ করেছেন (অধ্যায়-৭ দ্রষ্টব্য)।

### ৩.৩ প্রকল্প বাস্তবায়নে দীর্ঘসূত্রতার প্রভাব

প্রকল্পটির উন্নয়ন প্রস্তুতাবনা তথা ডিপিপিতে বাস্তবায়নের মেয়াদকাল ২ বছর (জুলাই ২০০৭-জুন ২০০৯) ধরা হলেও শেষ পর্যন্ত তা বাস্তবায়িত হয় ৬ বছরে, জুন ২০১৩ সনে বাস্তবায়ন সম্পন্ন হয়। অন্য কথায় মূল মেয়াদের তুলনায় অতিরিক্ত সময় অতিবাহন বা টাইম ওভাররান হয়েছে ২০০%; আর প্রকৃত বাস্তবায়ন মেয়াদ (৬ বছরে) এর তুলনায় বিলম্বজনিত সময় (৪ বছর)-এর জন্য টাইম ওভাররান-এর পরিমাণ ৬৭%। বিদ্যমান সমীক্ষা থেকে প্রতীয়মান হয় যে প্রকল্প বাস্তবায়নে দীর্ঘসূত্রতার ফলে সময়মত (অর্থাৎ জুলাই ২০০৯ থেকে) এই সেকশনগুলোতে যাত্রী ও মালবাহী ট্রেনের গতিবেগ বৃদ্ধি পায়নি ফলে তখন থেকে ট্রেন চলাচলের পরিমাণ বৃদ্ধি পায়নি। এজন্য যাত্রী ও মালামাল পরিবহন বৃদ্ধি না পেয়ে বরং তা হ্রাস পেয়েছিল, ফলে রেলওয়ের আয়ও বৃদ্ধি পায়নি। ট্রেন দুর্ঘটনা হ্রাস না পাওয়ায় জনজীবন বেশী ক্ষতিগ্রস্ত ছিল; ঐ সময় জনসাধারণের মধ্যে ট্রেন-ভ্রমণ ভীতিও কাজ করেছে। তাছাড়া বিবেচ্য প্রকল্পটির বিলম্বের কারণে সংশ্লিষ্ট অন্য সকল নতুন বা লিঙ্কেজ প্রকল্প (যেমন ‘আমনুরা বাইপাস রেলওয়ে নির্মাণ’ প্রকল্প) বিলম্বে হাতে নেয়া হয়েছে বা শুরু করা হয়েছে, আর আমনুরা বাইপাস রেলওয়ে নির্মাণে দীর্ঘসূত্রতার কারণেই চালু হতে পারছে না চাঁপাইনবাবগঞ্জ-ঢাকা আন্তঃনগর ট্রেন সার্ভিস। এভাবে প্রকল্পটির বিলম্বের ক্রম-পুঞ্জিত প্রভাব (Cumulative impact) প্রত্যক্ষ-পরোক্ষ মিলিয়ে অনেক বড় বলে অনুভূত হয়।

### ৩.৪ প্রকল্প বাস্তবায়নে বিলম্বের প্রধান কারণ

পিসিআর ও যোগাযোগ মন্ত্রণালয়ের পত্র পর্যালোচনায় সুস্পষ্ট যে, বৃহৎ ২টি ক্রয়/সংগ্রহ প্যাকেজ (WD1 & WD2) এর জন্য আহবানকৃত দরপত্রসমূহ পর পর তিনবার অগ্রহণযোগ্য হওয়ার পর শেষ পর্যন্ত ৪র্থ বারে সরকারি ক্রয় সংক্রান্ত মন্ত্রিসভা কমিটি (CCGP) কর্তৃক তা গৃহীত হয় ২০১০ সনে (বিস্তারিত অধ্যায়-৪ দ্রঃ)। ফলে প্রকল্পের প্রধান কার্যকলাপ বিলম্বে শুরু করায় ও মধ্যবর্তী সময়ে মূলধন খাতের সংগ্রহ, পূর্ত ও বিবিধ খাতে পরিবর্তন আনায় বাস্তবায়ন সময়ও প্রলম্বিত হয়।

প্রকল্প বাস্তবায়ন বিলম্বের জন্য বর্তমান প্রকল্প পরিচালক নিম্ন উল্লেখিত আরো ৪টি কারণ বর্ণনা করেনঃ

- ক) ওয়ার্ক-ট্রেন/বিটি প্রাপ্তিতে বিলম্ব এবং ইঞ্জিনের স্বল্পতাহেতু সময়ে সময়ে বিটি ইঞ্জিন তুলে নেয়ার কারণে এবং ব্যালাস্টিং কাজে মাত্র ১০টি হপার সরবরাহ পাওয়ায় কাজের নিরবিচ্ছিন্নতা বিঘ্নিত হওয়া ও বৃষ্টিবহুল এলাকায় প্রকল্পটি অবস্থিত হওয়ায় বর্ষা মৌসুমে কাজের অগ্রগতি ব্যহত হয়।
- খ) মধ্যপাড়া হতে প্রয়োজনীয় ব্যালাস্ট সরবরাহ না পাওয়া এবং বিলম্বের কারণে অগ্রগতি বাধাগ্রস্ত হওয়া।
- গ) জনসাধারণের চাহিদার পরিপ্রেক্ষিতে ভেরিয়েশনের মাধ্যমে দুইটি স্টেশন বিল্ডিং (চাঁপাইনবাবগঞ্জ, রোহনপুর) পুনঃনির্মাণ, দুইটি প্লাটফরম শেড (রাজশাহী কোর্ট, কাকনহাট) নতুন নির্মাণ, দুইটি প্লাটফরম শেড (চাঁপাইনবাবগঞ্জ, রোহনপুর) সংস্কার, তিনটি স্টেশন বিল্ডিং (রাজশাহী কোর্ট, কাকনহাট, লালিতনগর) মেরামত/সংস্কার, বর্ধিতকরণ, সাতটি প্লাটফরম (রাজশাহী কোর্ট, কাকনহাট, লালিতনগর, আমনুরা, রোহনপুর, নাচোল ও চাঁপাইনবাবগঞ্জ) উঁচুকরণ/সংস্কার/বর্ধিতকরণ, ব্যাংক প্রোটেকশন ওয়াল বর্ধিতকরণসহ আনুষঙ্গিক অনেক কাজ মূল কাজের সাথে সংযোজন করা হয়েছে। তাছাড়া প্রকল্প কাজে ১৫ কি.মি. রেললাইনের রেল অর্থাৎ ১৩৪৬ মেঃটন রেল কম থাকায় তা ভেরিয়েশনের মাধ্যমে

চট্টগ্রাম হতে আনয়ন করে কাজটি সম্পন্ন করতে হয়। এছাড়া প্রকল্পের আনুষঙ্গিক প্রয়োজনীয় কার্যাদি সম্পাদনের জন্য সময় প্রয়োজন হয়।

ঘ) তাছাড়া ১ম-৩য় কিস্তি একত্রে ছাড়ের পরিবর্তে শুধুমাত্র এক কিস্তি করে ছাড়ের গৃহিত সিদ্ধান্তের প্রেক্ষিতে প্রকল্পের কাজ ব্যাহত হয়।”

সংশোধিত প্রকল্পটির আরডিপিপি (১ম সংশোধিত) ৩০ জুন ২০১৩ইং সনে অনুমোদিত হয়, অথচ পিসিআর অনুসারে ঠিক ঐ তারিখে প্রকল্প বাস্তবায়নও সম্পন্ন হয়েছে। তবে ২৪-০৬-২০১৩ ইং প্রকল্পটির আরডিপিপি সংশ্লিষ্ট কর্তৃপক্ষের অনুমোদনের জন্য পেশ করা হয়েছিল। দেখা যাচ্ছে, প্রকল্পের পদ্ধতিগত সংশোধনী আগে সম্পন্ন না করে প্রকল্পের কাজ চালিয়ে নেয়া হয়েছে। এ বিষয়ে প্রকল্প কর্তৃপক্ষ জানান “একটি প্রকল্পের অধীনে একাধিক প্যাকেজ থাকায় এবং বারবার (দুই বারের অধিক) প্রকল্পের ডিপিপি সংশোধনের সুযোগ না থাকায় কিছু কিছু ক্ষেত্রে CCGP সহ উপযুক্ত (Competent) কর্তৃপক্ষ কর্তৃক অনুমোদন গ্রহণপূর্বক কাজ সম্পাদন করা হয়েছে, যা যথাযথভাবে ১ম আরডিপিপি তে প্রদর্শন/অনুমোদন করা আছে।”

প্রকৃত পক্ষে CCGP ৪র্থ বারে প্যাকেজ ডব্লিউডি-১ ও ২-এর জন্য ০১/০৩/২০১০ ইং তারিখে অনুমোদন দিয়েছিল। তখন থেকেই প্রকল্পের কাজ সংশ্লিষ্ট কর্তৃপক্ষের আওতায়; তারপরও বাস্তবায়ন সম্পন্ন করতে লেগেছিল ৩ বছর ৩ মাস। স্বাভাবিকভাবেই এটি বিশ্লেষণের বিষয় যে, ডিপিপিতে যে মেয়াদ কাল বর্ণিত ছিল তা অপরিপূর্ণ ছিল নাকি প্রকল্প ব্যবস্থাপনা দক্ষতা বা লোকবলের কমতি অথবা দুর্বল সমন্বয়ের কারণে বাস্তবায়ন গতি শ্লথ ছিল। বিষয়টির অবতারণা কাউকে দোষারোপের জন্য নয়; সময় এসেছে এগুলো বিশ্লেষণ করে দুর্বলতা কাটিয়ে কি ভাবে প্রকল্প বাস্তবায়ন গতি ত্বরান্বিত করা যায়। কারণ বর্তমান সরকার বিলম্ব কাটিয়ে যথাসম্ভব দ্রুত প্রকল্প বাস্তবায়নের প্রতি গুরুত্ব আরোপ করেছে। প্রকল্পটি মাত্র ১ বার সংশোধন হয়েছে তাও প্রকল্প মেয়াদের একদম শেষ প্রান্তে যখন বাস্তবে কাজ করার মত সময় আর ছিল না; পূর্ব থেকে আরো সচেতন থাকলে এরূপ বিলম্বে প্রকল্প সংশোধনের কাজটি এড়ানো যেত।

ডিপিপি ও অন্যান্য নথি পর্যালোচনা এবং প্রকল্পের সঙ্গে জড়িত ও মাঠ পর্যায়ের কর্মকর্তা/কর্মচারীদের সংগে খোলামেলা আলোচনায় বোঝা যায় যে, মাঠ সংশ্লিষ্ট যথাযথ জরিপকাজ, অনুরূপ সমাপ্ত প্রকল্প হতে শিক্ষা লাভ, নকশা পুনঃপরীক্ষা, সময় নিয়ে উপকরণ মূল্য যাচাই/জরিপ এবং প্রাথমিক ডিপিপি-এর উপর অংশগ্রহণমূলক ভ্যালিডেশন কর্মশালা করলে ডিপিপি নিখুঁত হত। প্রকল্প পরিচালক বর্ণিত কারণগুলো (ক, খ, গ ঘ) এবং প্রকল্পের মালামাল ও পূর্তকাজের পরিবর্তনগুলো থেকে প্রতীয়মান যে, অনেক ফ্যাক্টর ও potential risk আগে থেকে তেমন গুরুত্ব পায়নি। যেমন ওয়ার্ক-ট্রেন/বিটি প্রাপ্তির বিলম্ব, ইঞ্জিনের স্বল্পতা, ব্যালাস্টিং কাজে সরবরাহ কম পাওয়া, স্টেশন ভবন ও প্লাটফর্ম উঁচুকরণ/সংস্কার/বর্ধিতকরণ এর ক্ষেত্রে পরিবর্তনসহ অনেক নতুন পূর্ত কাজ মূল কাজের সাথে সংযোজন করা, জনবলের উল্লেখ রেখেও পরে নিয়োগ না দেয়া ইত্যাদি। এ সব ক্ষেত্রেই রিস্ক বা ফ্যাক্টরগুলো চিন্তা ও তদনুযায়ী বিকল্প কিছু প্রকল্প প্রণয়নকালে সম্মিলিত Brain Storming-এর মাধ্যমে অনুমান করার বিষয়, যা যথাযথভাবে বিবেচনায় নিলে প্রকল্প বাস্তবায়ন সংক্রান্ত CPM-এ স্ল্যাক-টাইম যুক্ত থাকার কথা। এছাড়া সংস্থার বিভিন্ন কর্মকর্তাগণের সংগে আলোচনায় প্রতীয়মান হয় যে, প্রকল্পের সাথে জড়িত কর্মকর্তাগণের ডিপিপি প্রণয়ন, রিস্ক বিশ্লেষণ ও নিরসন (Risk Analysis & Mitigation), CPM, পিপিআর, প্রকল্প পরিবীক্ষণ ও মধ্য-মেয়াদী মূল্যায়ন সংক্রান্ত

বিষয়ে অধিকতর প্রশিক্ষণের প্রয়োজন আছে। প্রকল্প প্রণয়নে রিস্ক, ভীতি (threat), বিকল্প বা সম্ভাব্য পরিবর্তন ভিত্তিক নাজুকতা বিশ্লেষণ (sensitivity analysis due to possible changes or alternatives) এবং সম্ভাব্য কারণ নির্ভর ফলাফল সম্পর্ক (Cause-effect Relation/Ishikawa Diagram) ইত্যাদির পদ্ধতিগত চর্চার দালিলিক প্রমাণ পাওয়া যায়নি। এমতাবস্থায় প্রকল্প পরিকল্পনা/দলিল/নকশা প্রণয়নে দুর্বলতা থাকে ফলে বাস্তবায়ন বাধাগ্রস্ত ও প্রলম্বিত হওয়ার সম্ভাবনা থেকে যায়।

আইএমইডি থেকে মধ্যমেয়াদী মূল্যায়নের পাশাপাশি প্রকল্প পরিচালকের স্ব-উদ্যোগে বাস্তবায়ন সময় বা কর্মকান্ডের গুণগত মান নিয়ন্ত্রণের উদ্দেশ্যে কার্যকরী Matrix/Check List এবং PM/PMIS related,

tools/Software ব্যবহারসহ পরিবীক্ষণ ও মধ্যমেয়াদী মূল্যায়ন করা প্রয়োজন। প্রকল্প দপ্তর কর্তৃক প্রণীত কোন মধ্যমেয়াদী মূল্যায়ন প্রতিবেদন পরামর্শক দল দেখতে পায়নি। রেল লাইন নির্মাণ ও পুনর্বাসনের জন্য নন্দিত টুলস RCPQRIMS, AFFTM ইত্যাদি যা বিগত প্রায় এক দশকব্যাপি বিশ্বে প্রচলিত তা এরূপ প্রকল্পে ব্যবহৃত হলে ভাল হত।

প্রকল্পের নেতৃত্বে বেশ কয়েকবার পরিবর্তন হয়েছিল। জুন ২০০৭ থেকে ডিসেম্বর ২০১৩ পর্যন্ত প্রকল্প মেয়াদে ৫ জন প্রকল্প পরিচালক দায়িত্ব প্রাপ্ত ছিলেন; তাঁরা সকলেই খন্ডকালীনভাবে এবং একাধিক প্রকল্পের দায়িত্বে নিয়োজিত ছিলেন। বিষয়টি প্রকল্প বাস্তবায়নে বিঘ্ন সৃষ্টি বা নেতিবাচক ভূমিকা রেখেছিল কিনা এর উত্তরে রেলের কতিপয় কর্মকর্তা ও প্রকল্প পরিচালকগণ মিশ্র মতামত দিয়েছেন। তবে রেলপথ মন্ত্রণালয় ও রেলের পশ্চিম অঞ্চলের কতিপয় কর্মকর্তা/কর্মচারীগণের ন্যায় পরামর্শক দলও মনে করেন প্রকল্পের নেতৃত্বে পরিবর্তন ও খন্ডকালীন দায়িত্ব- বিশেষ করে একাধিক প্রকল্পের দায়িত্বে এক ব্যক্তির নিয়োগ প্রকল্প বাস্তবায়নে এক ধরনের নেতিবাচক ভূমিকা রাখে। প্রকল্প পরিচালক পরিবর্তনে সমন্বয়হীনতাসহ নানাবিধ জটিলতার কারণে প্রকল্পের উপকরণ ক্রয়/সংগ্রহ ও বাস্তবায়ন গতি শ্লথ হয়; এর সাথে পরিচালকগণের দপ্তরে chain of documents-এর ঘাটতি/দুর্বলতা থাকলে তা অধিকতর জটিল রূপ ধারণ করে। এ প্রকল্প বাস্তবায়নের প্রথম ২৬ মাসে ক্রয় প্রক্রিয়া সংক্রান্ত নানা জটিলতার সৃষ্টি হয়েছিল; ঐ সময়ে পরপর ৪ জন প্রকল্প পরিচালক দায়িত্ব পালন করেছেন।

সারণি-৩.১২: প্রকল্প পরিচালকগণের নাম ও দায়িত্বের ধরন

ক্রঃ নং	নাম	পদবী	দায়িত্বের প্রকৃতি		দায়িত্বকাল	
			খন্ডকালীন দায়িত্ব	একাধিক প্রকল্পের দায়িত্ব	যোগদান	ট্রান্সফার
০১	মোঃ নুরুল আমিন	প্রধান প্রকৌশলী (পশ্চিম)	√	√	০১-০৭-২০০৭	০৭-১০-২০০৮
০২	মোঃ আনহার মাহমুদ	প্রধান প্রকৌশলী (পশ্চিম)	√	√	০৭-১০-২০০৮	১৪-১২-২০০৮
০৩	মোঃ ইউসুফ আলী মৃধা	অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী/ সেতু (পশ্চিম)	√	√	১৪-১২-২০০৮	৩০-০৪-২০০৯
০৪	মোঃ মজাম্মেল হক	অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী/ সেতু (পশ্চিম)	√	√	৩০-০৪-২০০৯	০২-০৯-২০০৯
০৫	মোঃ সাজাহান আলী	অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী/ সেতু (পশ্চিম)	√	√	০২-০৯-২০০৯	প্রকল্প মেয়াদ শেষ অবধি দায়িত্বরত ছিলেন।

সূত্রঃ পিসিআর

## চতুর্থ অধ্যায়

### প্রকল্পের ক্রয় কার্যক্রম ও পিপিআর-২০০৮ এর প্রয়োগ

#### ৪.১ প্রকল্পের প্রধান ক্রয় কার্যক্রম

“বাংলাদেশ রেলওয়ের রাজশাহী- রোহনপুর বর্ডার এবং আমনুরা - চাঁপাইনবাবগঞ্জ সেকশনসমূহের পুনর্বাসন (১ম সংশোধিত)” শীর্ষক প্রকল্পের আওতায় রাজশাহী-আমনুরা সেকশনের (২৬৩.০০ কি.মি. হতে ৩০০.০০ কি.মি. পর্যন্ত) ৩৭ কি:মি: মেইন লাইন ও ১.৫ কি:মি: লুপ লাইন পুনর্বাসনসহ সেতু, স্টেশন ভবন, প্লাটফর্ম, embankment ও অন্যান্য স্থাপনা মেরামত/পুনর্বাসন/পুনর্গঠন এর কাজ WD-1 প্যাকেজ হিসেবে অন্তর্ভুক্ত ছিল। অপরদিকে আমনুরা – চাঁপাইনবাবগঞ্জ সেকশনের (৩০০.০০ কি:মি: হতে ৩১৩.০০ কি:মি: পর্যন্ত) এবং আমনুরা-রোহনপুর বর্ডার সেকশনের (৩০০.০০ কি:মি: হতে ৩৩৫.০০ কি:মি: পর্যন্ত) মোট ৪৮ কি:মি: মেইন লাইন ও ৫.০০ কি:মি: লুপ লাইন পুনর্বাসনসহ সেতু, স্টেশন ভবন, প্লাটফর্ম, embankment ও অন্যান্য স্থাপনা মেরামত/পুনর্বাসন/পুনর্গঠন এর কাজ WD-2 প্যাকেজ হিসেবে অন্তর্ভুক্ত ছিল। WD-1 প্যাকেজের প্রাক্কলিত মূল্য ছিল ৬৩১১.৮৪ লক্ষ টাকা এবং WD-2 প্যাকেজের প্রাক্কলিত মূল্য ছিল ৮৫৫২.৪৫ লক্ষ টাকা। মোট প্রাক্কলিত মূল্য ছিল ১৪৮৬৪.২৯ লক্ষ টাকা। এছাড়া non-interlocked color light signaling system এবং level crossing gate স্থাপনের কাজ WD-3 প্যাকেজের অন্তর্ভুক্ত ছিল যার মোট প্রাক্কলিত মূল্য ছিল ১৪৪.৮৫ লক্ষ টাকা। ক্রয় বিধিমালায় নিয়মানুযায়ী সরকারি ক্রয় সংক্রান্ত উপদেষ্টা পরিষদ কমিটি (CCGP) WD-1 ও WD-2 প্যাকেজ দু’টির চূড়ান্ত অনুমোদনকারী কর্তৃপক্ষ এবং WD-3 প্যাকেজের ক্রয় কার্যক্রম প্রকল্প পরিচালকের দপ্তর কর্তৃক সম্পাদিত হয়েছে। এখানে উল্লেখ্য যে, WD-1 ও WD-2 প্যাকেজ দু’টির চুক্তি মূল্য প্রকল্পের প্রাক্কলিত ব্যয়ের ৯৫.৫৬%।

সারণি-৪.১: ৩টি প্যাকেজের ক্রয় কার্যক্রমের সংক্ষিপ্ত বিবরণ

Description of procurement (Goods/Works/ Consultancy)	Tender/Bid/ Proposal (Cost in Lakh taka)		Tender/Bid/ Proposal		Date of Completion of works/services and supply of goods	
	AS per DPP/ RDPP	Contract value	Invitation date	Contract signing / LC opening date	As per contract	Actual
1. Package WD-1: Complete Track Renewal of main and loop lines including repairs/rehabilitation/reconstruction of bridge, station buildings, platforms, embankment & other structures with supplying all requisite materials & manpower from Km. 263/0-300/0 between Rajshahi-Amnura section.	6311.84	6311.84	03-09-2009	16-03-2010	16-09-2011	30-06-2013
2. Package WD-2: Complete Track Renewal of main and loop lines including repairs/rehabilitation/reconstruction of bridge, station buildings, platforms, embankment & other structures with supplying all requisite materials & manpower from Km. 300/0-313/0 between	8552.45	8552.45	03-09-2009	16-03-2010	16-09-2011	30-06-2013

Description of procurement (Goods/Works/ Consultancy)	Tender/Bid/ Proposal (Cost in Lakh taka)		Tender/Bid/ Proposal		Date of Completion of works/services and supply of goods	
	AS per DPP/ RDPP	Contract value	Invitation date	Contract signing / LC opening date	As per contract	Actual
Amnura- Chapainababganj and from Km. 300/0-335/0 between Amnura-Rohanpur section.						
3. Package WD-3: Supply, installation and commissioning of non- interlocked colour light Signaling system including LC gate.	144.85	144.85	13.05.2008	01.09.2008	31.08.2009	31.08.2009

সূত্রঃ পিসিআর

### ৪.২ পিপিআর-২০০৮ এর প্রয়োগ

সংশ্লিষ্ট মন্ত্রণালয়ের ক্রয় সংক্রান্ত নথি পর্যালোচনায় দেখা যায় WD-1 ও WD-2 এর ক্রয় কার্যক্রমের জন্য ২০০৭ সালের আগস্টে প্রথম আন্তর্জাতিক দরপত্র আহ্বান করা হয়। কিন্তু সর্বনিম্ন মূল্য উদ্ধৃতকারী দরদাতার দরপত্র মূল্যায়নে কিছু অস্পষ্টতা থাকায় তৎকালীন CCGP সভায় পুনরায় মূল্যায়নের সিদ্ধান্ত হয়। দরপত্রে পিপিআর ২০০৩ এর ব্যত্যয় থাকায় পুনঃমূল্যায়নের পর টিইসির সুপারিশ অনুযায়ী যোগাযোগ মন্ত্রণালয় দরপত্র বাতিলপূর্বক পুনঃদরপত্র আহ্বানের সিদ্ধান্ত নেয়। এ প্রেক্ষিতে বিবেচ্য কাজের জন্য ২০০৮ সালের মে মাসে আন্তর্জাতিক উন্মুক্ত দরপত্র পদ্ধতিতে ২য় দফায় পুনঃদরপত্র আহ্বান করা হয়। এবারও সর্বনিম্ন মূল্য উদ্ধৃতকারী দরদাতার দরপত্র চূড়ান্ত অনুমোদনের জন্য প্রেরণ করা হলে CCGP পুনঃদরপত্র আহ্বানের সিদ্ধান্ত নেয়। উক্ত সিদ্ধান্তের প্রেক্ষিতে ২০০৮ সনের ডিসেম্বর মাসে ৩য় দফায় আন্তর্জাতিক উন্মুক্ত দরপত্র পদ্ধতিতে পুনঃদরপত্র আহ্বান করা হয়। কিন্তু সর্বনিম্ন মূল্য উদ্ধৃতকারী দরদাতার দরপত্র দলিলে পারফরমেন্স সিকিউরিটি দাখিলের সময়সীমায় পিপিআর, ২০০৮ এর বিধি ১০২(৭) এর ব্যত্যয় থাকায় CCGP সভায় দরপত্রটি বাতিল পূর্বক পুনঃদরপত্র আহ্বানের সিদ্ধান্ত হয়।

পরিশেষে আন্তর্জাতিক উন্মুক্ত দরপত্র পদ্ধতিতে কার্য সম্পাদনের জন্য ১৮ মাস সময়ের শর্ত দিয়ে ২০০৯ সালের সেপ্টেম্বরে ৪র্থ দফায় পুনঃদরপত্র আহ্বান করা হয়। এ পর্যায়ে WD-1 প্যাকেজের অনুকূলে ৫টি প্রতিষ্ঠান দরপত্র দাখিল করে। টিইসির মূল্যায়নে এদের মধ্যে ৩টি প্রতিষ্ঠান রেসপনসিভ বলে বিবেচিত হয়েছিল। পরবর্তীতে উক্ত ৩টি প্রতিষ্ঠানের মধ্যে সর্বনিম্ন মূল্য উদ্ধৃতকারী প্রতিষ্ঠান CRMIE-MAPL Joint Venture ক্রয় কার্যক্রমের যাবতীয় শর্তাবলী পূরণ করায় টিইসির সুপারিশের প্রেক্ষিতে আরও উচ্চ পর্যায়ের মূল্যায়ন পূর্বক CCGP কর্তৃক চূড়ান্ত অনুমোদন পায়।

অন্যদিকে WD-2 প্যাকেজের অনুকূলে ৪টি প্রতিষ্ঠান দরপত্র দাখিল করে। টিইসির মূল্যায়নে এদের মধ্যে ২টি প্রতিষ্ঠান রেসপনসিভ বলে বিবেচিত হয়। উক্ত ২টি প্রতিষ্ঠানের মধ্যে সর্বনিম্ন মূল্য উদ্ধৃতকারী প্রতিষ্ঠান CRMIE-MAPL Joint Venture সার্বিক মূল্যায়নের পর টিইসির সুপারিশের প্রেক্ষিতে CCGP কর্তৃক চূড়ান্ত অনুমোদন পায়। WD-3 প্যাকেজের ক্রয় কার্যক্রম প্রকল্প পরিচালকের দপ্তর থেকে সম্পাদন করা হয়েছে।

রেলোয়ের কমার্শিয়াল বিভাগের পরিচালকের দপ্তরে সংরক্ষিত নথিগুলো পরীক্ষা করে দেখা যায় যে, উল্লিখিত প্যাকেজসমূহের ক্রয় কার্যক্রমের ক্ষেত্রে পিপিআর, ২০০৮ এর আওতাভুক্ত নিম্নোক্ত বিষয়গুলোর বিবরণ ও অবস্থা রেকর্ডসহ লিপিবদ্ধ আছেঃ

সারণি-৪.২: প্রধান দুটি ক্রয় প্যাকেজ (WD1 & WD2) সংগ্রহের ক্ষেত্রে পিপিআর, ২০০৮-এর প্রধান অনুসরণীয় বাধ্যবাধকতার অবস্থা

ক্রঃ নং	বিবরণ	WD-1	WD-2
১.	দরপত্র অনুযায়ী কাজের নাম ও বিবরণের উল্লেখ আছে	✓	✓
২.	দরপত্র প্রকাশের প্রমাণ সংরক্ষণ	✓	✓
৩.	দরপত্র বিক্রয় শুরুর তারিখ উল্লেখ আছে	✓	✓
৪.	দরপত্র বিক্রয়ের শেষ তারিখ ও সময় এর উল্লেখ আছে	✓	✓
৫.	প্রাপ্ত মোট দরপত্রের সংখ্যা বর্ণিত হয়েছে	✓	✓
৬.	দরপত্র খোলার তারিখ ও সময়-এর উল্লেখ আছে	✓	✓
৭.	রেস্পনসিভ দরপত্রের সংখ্যা বর্ণিত হয়েছে	✓	✓
৮.	নন-রেস্পনসিভ দরপত্রের সংখ্যা বর্ণিত হয়েছে	✓	✓
৯.	সিএস তৈরীর তারিখ উল্লিখিত আছে	✓	✓
১০.	দরপত্র মূল্যায়ন কমিটির সভার তারিখ উল্লিখিত আছে	✓	✓
১১.	সিএস অনুমোদনের তারিখ উল্লিখিত আছে	✓	✓
১২.	কার্যবিবরণী অনুমোদনের তারিখ উল্লিখিত আছে	✓	✓
১৩.	চূড়ান্ত অনুমোদন প্রক্রিয়া সংক্রান্ত নথি সংরক্ষিত আছে	✓	✓
১৪.	চূড়ান্ত অনুমোদনকারী কর্তৃপক্ষের (CCGP) অনুমোদন সংরক্ষিত আছে	✓	✓
১৫.	(Notification of Award) প্রদানের তারিখ উল্লিখিত আছে	✓	✓
১৬.	মোট চুক্তি মূল্য কত তা বর্ণিত আছে	✓	✓
১৭.	চুক্তি স্বাক্ষরের তারিখ আছে	✓	✓
১৮.	কার্যাদেশ অনুমোদনকারী কর্তৃপক্ষ উল্লিখিত আছে	✓	✓
১৯.	কার্যাদেশ প্রদানের তারিখ	✓	✓
২১.	কার্যাদেশ অনুযায়ী কাজ শুরুর তারিখ	✓	✓
২২.	কার্যাদেশ অনুযায়ী কাজ সমাপ্তির তারিখ	✓	✓

✓ চিহ্ন দ্বারা আছে বা হয়েছে বুঝানো হয়েছে

### ৪.৩ ভেরিয়েশন অর্ডারের মাধ্যমে সরাসরি ক্রয় প্রসঙ্গে

প্রকল্পের বাস্তবায়নকালে বাস্তব অবস্থার পরিপ্রেক্ষিতে কাজের সংযোজন ও বিয়োজন এবং নতুন কাজের অন্তর্ভুক্তি ঘটায় WD-1 ও WD-2 প্যাকেজের আওতায় ভেরিয়েশন অর্ডারের মাধ্যমে নতুন আইটেম অন্তর্ভুক্তিসহ পরিমাণগত হ্রাস/বৃদ্ধি করা হয়েছে। ভেরিয়েশন অর্ডারের প্রস্তাবের ওপর অতিরিক্ত মহাপরিচালক/আরএস, বাংলাদেশ রেলওয়ের সভাপতিত্বে ০৮/০৮/১১ এবং ২৯/০৮/১১ তারিখে অনুষ্ঠিত

টিইসি সভার কার্যবিবরণী থেকে দেখা যায়, ঠিকাদারের পক্ষ থেকে ভেরিয়েশন অর্ডার/অতিরিক্ত কার্যাদেশ জারীর নোটিশ পাবার পর প্রকল্প ব্যবস্থাপনা কর্তৃক প্রকল্প এলাকা পরিদর্শন করা হয়েছিল। পরিদর্শনে প্রতীয়মান হয় যে, বাস্তব অবস্থা, যাত্রী সাধারণের নিরাপত্তা এবং সুবিধা, জনগণের দাবী, জনপ্রতিনিধির সুপারিশ ইত্যাদি কারণে চুক্তিপত্রের কার্যের আইটেম বহির্ভূত নতুন আইটেম অন্তর্ভুক্তিসহ পরিমাণগত হ্রাস বা বৃদ্ধি করা প্রয়োজন। এ সকল আইটেমের জন্য পৃথকভাবে ক্রয় প্রক্রিয়াকরণ করা হলে প্রকল্পের সময় ও ব্যয় উভয়ই বৃদ্ধি পাওয়া সহ প্রকল্পের লক্ষ্য অর্জন ব্যাহত হবার সম্ভাবনা ছিল। এছাড়া নতুন আইটেমসমূহের বাস্তবায়ন, চুক্তিভুক্ত কাজের সাথে সম্পর্কিত বিধায় পৃথক ঠিকাদার নিয়োগ করা হলে উভয় চুক্তির বাস্তবায়নে জটিলতা সৃষ্টিও আশঙ্কা ছিল। এ প্রেক্ষিতে WD-1 প্যাকেজের আওতায় ১৬টি আইটেম ও WD-2 প্যাকেজের আওতায় ২০টি আইটেম এর জন্য প্রকল্প পরিচালক ভেরিয়েশন অর্ডার জারীর প্রস্তাব করেন। ভেরিয়েশন অর্ডারে উভয় প্যাকেজের ক্ষেত্রে মূল্য হ্রাস/বৃদ্ধির পরিমাণ ছিল নিম্নরূপঃ

নতুন আইটেম ও পরিমাণগত হ্রাস/বৃদ্ধির বিবরণ	মূল্য (লক্ষ টাকা)
<b>প্যাকেজ WD-1</b>	
পরিমাণ হ্রাসের কারণে ৫ আইটেমের জন্য মোট চুক্তি মূল্য হ্রাস	(-)৪০৫.৯৮
পরিমাণ বৃদ্ধির কারণে ৮ আইটেমের জন্য মোট চুক্তি মূল্য বৃদ্ধি	(+)২৫২.৩৯
অতিরিক্ত (নতুন) ৩ আইটেমের মোট মূল্য	(+)১৪৮.৮৮
<b>চুক্তিমূল্যের হ্রাস/বৃদ্ধি</b>	<b>(-) ৪.৭১</b>
<b>প্যাকেজ WD-2</b>	
পরিমাণ হ্রাসের কারণে ৮ আইটেমের জন্য মোট চুক্তি মূল্য হ্রাস	(-)৮১৭.৭৫
পরিমাণ বৃদ্ধির কারণে ৭ আইটেমের জন্য মোট চুক্তি মূল্য বৃদ্ধি	(+)২৬২.০৭
অতিরিক্ত (নতুন) ৫ আইটেমের মোট মূল্য	(+)৫৩৭.৩৪
<b>চুক্তিমূল্যের হ্রাস/বৃদ্ধি</b>	<b>(-) ১৮.৩৪</b>

WD-1 ও WD-2 প্যাকেজের বিপরীতে ডিপিপি'র মোট সংস্থান ছিল ১৫০৮৪.৬৮ লক্ষ টাকা। ভেরিয়েশন অর্ডার এর ফলে প্যাকেজ WD-1 ও WD-2 এর সংশোধিত চুক্তিমূল্য দাঁড়ায় যথাক্রমে ৬৩১১.৮৩ লক্ষ টাকা এবং ৮৫৭০.১৪ লক্ষ টাকা। অর্থাৎ মোট সংশোধিত চুক্তি মূল্য ১৪৮৮১.৯৭ লক্ষ টাকা, যা ডিপিপি সংস্থানের মধ্যে সীমিত।

পিপিআর, ২০০৮ এর বিধি-৭৫(১)(গ) অনুযায়ী ভেরিয়েশন অর্ডার একটি সরাসরি ক্রয় পদ্ধতি এবং বিধি-৭৯(২)(খ) অনুযায়ী ভেরিয়েশন অর্ডার মূল চুক্তিমূল্যের ১৫% এর মধ্যে থাকলে পিপিআর-২০০৮ এর শর্তের ব্যত্যয় ঘটে না। প্রস্তাবিত ভেরিয়েশন অর্ডার এর সার্বিক মূল্যায়নের পর টিইসির সুপারিশক্রমে সরকারি ক্রয় সংক্রান্ত উপদেষ্টা পরিষদ কমিটি চূড়ান্ত অনুমোদন দেয়।

উপর বর্ণিত আলোচনার আলোকে বৃহৎ দু'টি প্যাকেজ (WD-1 ও WD-2)-এর ক্রয়ের ক্ষেত্রে পিপিআর ২০০৮ এর প্রধান প্রধান বিধিসমূহ প্রতিপালিত হয়েছে বলে প্রতীয়মান হয়।

### ৪.৪ ক্রয়/সংগ্রহ বিষয়ে অডিট প্রতিবেদন পর্যালোচনা

প্রকল্পের অডিট সংক্রান্ত নথিপত্রে দেখা যায় ২০০৮-০৯, ২০০৯-১০ এবং ২০১০-১১ অর্থবছরের অডিট সম্পন্ন হয়েছিল, যেখানে মোট ৭টি আপত্তি উত্থাপন করা হয়। নিম্নের সারণিতে অডিট আপত্তি ও এর জবাব/নিষ্পত্তির বিবরণ দেয়া হলঃ

ক্রঃ নং	অডিট আপত্তি	রেলওয়ের জবাব/নিষ্পত্তি
১.	দরপত্র ও বিজ্ঞপ্তির বিল বাবদ ৯৭২০৮.২৮ টাকা পরিশোধের বিপরীতে উপযুক্ত প্রমাণ না পাওয়া।	নিষ্পন্ন করা হয়েছে
২.	ডিপিপি'র পরিশিষ্ট 'জি' তে প্রদর্শিত বিএলআর প্রকল্পের সংগৃহীত ১৮,৮০০ ঘ.মি. স্টোন ব্যালাস্ট রাজশাহী-রোহনপুর বর্ডার ও আমনুরা- চাঁপাইনবাবগঞ্জ সেকশন পুনর্বাসন প্রকল্পে হস্তান্তর না করায় ক্ষতির পরিমাণ ৪,৬৮,১২,০০০.০০ টাকা।	নিষ্পত্তির জন্য ব্রডশীট জবাব প্রেরণ করা হয়েছে।
৩.	অনুমোদিত ডিপিপি'র পরিশিষ্ট 'জি' তে প্রদর্শিত প্রকল্পে ব্যবহার যোগ্য মজুদ মালামালের হিসেবে ভুল তথ্য সন্নিবেশিতকরণ সংক্রান্ত অনিয়ম।	নিষ্পন্ন করা হয়েছে
৪.	অনুমোদিত ডিপিপি মোতাবেক পুনর্বাসিত রেল লাইনের শতভাগ নতুন স্টীল স্লিপারের স্থলে শতকরা ১১.০৮ ভাগ পুরাতন রি-সাইকেল্ড স্টীল স্লিপার লাগানো এবং ২.২২ ভাগ স্লিপার কম লাগানোর ফলে প্রকল্পের প্রত্যাশিতমান ক্ষুণ্ণ হওয়া প্রসঙ্গে।	নিষ্পত্তির জন্য ব্রডশীট জবাব প্রেরণ করা হয়েছে।
৫.	প্রকৃত প্রয়োজন অপেক্ষা সংশোধিত চুক্তিপত্রে ১৯৩টি রেল ওয়েল্ডিং বেশি দেখানোয় ১১,৫৮,০০০.০০ টাকা অতিরিক্ত ব্যয়ের সম্ভাবনা।	নিষ্পত্তির জন্য ব্রডশীট জবাব প্রেরণ করা হয়েছে।
৬.	অন্য প্রকল্প ও অনুন্নয়ন খাতের মাধ্যমে সংগৃহীত নতুন ও রিলিজ মালামাল বর্তমান প্রকল্পের কাজে ব্যবহার করা সত্ত্বেও ব্যবহৃত মালামালের মূল্য বাবদ ৮৬,১২,০০,৯৯৮.০০ টাকা প্রকল্পের মূল্যের সাথে সমন্বয় না করা।	নিষ্পত্তির জন্য ব্রডশীট জবাব প্রেরণ করা হয়েছে।

## পঞ্চম অধ্যায়

### প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জনের অবস্থা পর্যালোচনা

#### ৫.০ প্রকল্পের উদ্দেশ্য ও পর্যালোচনার বিষয়বস্তু

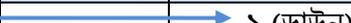
প্রকল্পের ডিপিপি অনুযায়ী বাংলাদেশ রেলওয়ের পশ্চিমাঞ্চলের রাজশাহী-রোহনপুর বর্ডার এবং আমনুরা-চাঁপাইনবাবগঞ্জ সেকশনের ৮৫.০০ কি:মি: মেইন লাইন এবং ৭.০০ কি:মি: লুপ লাইন পুনর্বাসন করে সহজ, নিরাপদ ও দ্রুতগতিতে যাত্রী ও মালামাল পরিবহন নিশ্চিত করাই ছিল প্রকল্পের মূল উদ্দেশ্য। ডিপিপি-এর লগ-ফ্রেমের OVI-তে বর্ণিত আছে, ভ্রমণ সময় কম লাগবে, ট্রেন নিয়মিত চলবে ও রেলওয়ে এ সেকশন দু'টিতে আরও বেশী যাত্রী ও অধিক পরিমাণে মালামাল পরিবহন করতে পারবে। এ ছাড়াও সমীক্ষার TOR- এ প্রকল্পের যাত্রীসেবা বৃদ্ধি, ভ্রমণ আরামদায়ক হওয়া ও প্রকল্পের আর্থ-সামাজিক প্রভাবের বিষয়টি উল্লেখ করা হয়েছে। অতএব নিম্ন লিখিত প্রাসঙ্গিক বিষয়গুলোর পর্যালোচনা প্রয়োজনঃ

- বর্তমানে ট্রেন চলাচলের অবস্থা
- রেল লাইন পুনর্বাসনের পর ট্রেনের গতি
- যাত্রী ও মালামালের পরিমাণ
- দুর্ঘটনার পরিমাণ
- ভ্রমণ ও যাত্রীসেবা
- আর্থ-সামাজিক উন্নয়নে রেল লাইন পুনর্বাসনের ভূমিকা

#### ৫.১ ট্রেন চলাচলের অবস্থা

প্রকল্প পূর্বকালে এ দু'টি সেকশনে মাত্র ১ টি যাত্রীবাহী ও ১ টি মালবাহী ট্রেন যাতায়াত করত। বর্তমানে এ দু'টি সেকশনে ২ জোড়া বা ৪টি কমুটার, ২ জোড়া শাটল ট্রেনসহ সহ মোট ১২ টি যাত্রীবাহী ট্রেন যাতায়াত করে। এই ট্রেনগুলো যাত্রী ছাড়াও তাদের মালামাল এবং ব্যবসায়িক মালামাল (পার্সেল হিসেবে) পরিবহন করে। এ ছাড়া মালগাড়ী মাসে ৩০ বার (২০ টি আপে ও ১০ টি ডাউনে) রোহনপুর স্টেশন হয়ে ভারত বাংলাদেশের অভ্যন্তরে ইশ্বরদী হয়ে চলাচল করে। ট্রেনটি মূলত পদ্মা সেতুর জন্য পাথর ও নির্মাণ সামগ্রী পরিবহন করে থাকে।

#### সারণি-৫.১: রাজশাহী-রোহনপুর ও আমনুরা- চাঁপাইনবাবগঞ্জ সেকশন দুটোয় যাত্রীবাহী ট্রেনের সময়সূচী

ক্রঃ নং	ট্রেনের নাম	রাজশাহী	আমনুরা	চাঁপাই	রোহনপুর
	কমিউটার	(আপ) 			১ (ডাউন) 
৫৬৩	কমিউটার	১ রাতে ৩টা 			১ ডাউনে 
৫৮২	লোকাল			চাঁপাই-৫৬৬ 	
৫৬৬	স্যাটল	রাজশাহী-৫৬৫ 			
৫৬৫	শাটল			চাঁপাই-৫৮১ 	
৫৮১	লোকাল		আমনুরা-৫৮১ 		

ক্রঃ নং	ট্রেনের নাম	রাজশাহী	আমনুরা	চাঁপাই	রোহনপুর
৫৮৪	লোকাল			চাঁপাই-৫৮৩	
৫৮৩	লোকাল				রহনপুর-৫৬৪
৫৬৪	শাটল	রাজশাহী, রাতে-৫৮৫			
৫৮৫	শাটল			চাঁপাই-৫৬৬	
১৬	লোকাল				রহনপুর-১৬
	লোকাল	রাজশাহী			

সম্প্রতি আমনুরা-চাঁপাইনবাবগঞ্জ বাই-পাস লাইন চালুর উদ্বোধন হয়েছে, এরপর ওয়াশিং ফ্যাসিলিটি স্থাপন হলে আন্তঃনগর ট্রেন এ সেকশনগুলোতে আসা যাওয়া করতে পারবে তখন ট্রেন চলাচলের পরিমাণ আরো বাড়বে। এর ফলে খুব দ্রুতই এ সেকশন দু'টিতে ট্রেনের সংখ্যা আরো বৃদ্ধি পাবে।

যাত্রীরা জানান যে, কদাচিৎ মালবাহী ট্রেনের দীর্ঘক্ষণ প্রধান লাইনে দাঁড়িয়ে থাকা ও নানাবিধ কারণে মাঝে মাঝে বিলম্ব ঘটলেও ট্রেন সময়মত চলে। তবে যাত্রীরা যেন আন্তঃনগর ট্রেন ধরতে পারে সে জন্য টাইম-সিডিউল সমন্বয় করা প্রয়োজন।

## ৫.২ রেল লাইন পুনর্বাসনের পর ট্রেনের গতি

প্রকল্প পূর্বকালে রাজশাহী-রোহনপুর বর্ডার প্রধান লাইন ও আমনুরা-চাঁপাইনবাবগঞ্জ লুপ লাইনে গতিবেগ স্থির করা ছিল যথাক্রমে ঘন্টায় ৬৫ ও ৪৫ কি:মি:। উভয়ক্ষেত্রেই যাত্রী ও মাল পরিবহন ট্রেনের গতিবেগ হ্রাস করে ঘন্টায় ২০ কিঃমিঃ-এর নিচে নামিয়ে আনায় পরিচালন ব্যয় বৃদ্ধি ও মালামাল পরিবহনে বিলম্ব ঘটে।

স্টেশন মাস্টার, লকোমটিভ ড্রাইভার, ও ট্রেনের গার্ড জানিয়েছে প্রকল্প বাস্তবায়নের পর এই সেকশন দুটিতে ট্রেনের গড় গতিবেগ বেড়েছে প্রকল্প পূর্বকালের চেয়ে ৩ গুণের মত, এ বক্তব্য সকল যাত্রীই সমর্থন করেছেন। প্রকল্প পরিচালক জানান, বর্তমান উভয় সেকশনে যাত্রীবাহী ও মালবাহী ট্রেনের গতিবেগ ৬০ কি.মি. প্রতি ঘন্টায়। যাত্রী-বাহী আন্তঃনগর ট্রেন-এর জন্য ডিজাইন গতি ৮০ কি.মি. স্থির করা আছে।

### সারণি-৫.২: পুনর্বাসিত সেকশন-দু'টিতে ট্রেনের গড় গতিবেগ

সেকশন	কিঃমিঃ (মাইল) প্রতি ঘন্টায়			
	যাত্রী-বাহী আন্তঃনগর ট্রেন	কমুটার ট্রেন	দেশীমালবাহী ট্রেন	ভারতীয় মালবাহী ট্রেন
রাজশাহী-রোহনপুর	৮০ কি.মি. (৪৯.৬৮ মাইল)	৬০ কি.মি. (৩৭.২৬ মাইল)	৬০ কি.মি. (৩৭.২৬ মাইল)	৬০ কি.মি. (৩৭.২৬ মাইল)
আমনুরা-চাঁপাই নবাবগঞ্জ	৮০ কি.মি. (৪৯.৬৮ মাইল)	৬০ কি.মি. (৩৭.২৬ মাইল)	৬০ কি.মি. (৩৭.২৬ মাইল)	৬০ কি.মি. (৩৭.২৬ মাইল)

সূত্রঃ প্রকল্প পরিচালকের অফিস হতে সরবরাহকৃত

তবে মাঠ পর্যায়ের সমীক্ষা, এফজিডি ও লোকাল ওয়ার্কশপের উত্তরদাতাগণ এই উচ্চ গতিবেগ (যেমন ৬০ থেকে ৮০ কি.মি.)-এর সংগে দ্বিমত পোষণ করেছেন। উপকারভোগীগণ থেকে শুরু করে এফজিডি ও লোকাল ওয়ার্কশপের অংশগ্রহণকারীগণ এবং রেলের মাঠ পর্যায়ের কর্মচারীগণ জানান প্রকল্প বাস্তবায়নের পূর্বে এ সেকশনদুটিতে ট্রেনের গতিবেগ ঘন্টায় ছিল ১০-২০ কি.মি. (মোডাল গতিবেগ রেঞ্জ-১৪-১৬ কি.মি.)। প্রকল্প

সমাপ্তি শেষে (২০১৩ থেকে) প্রথমে ঘন্টায় ৪০ কি.মি.-এ চালানো হয় এবং কিছুকাল পরে ঘন্টায় ৫০ কি.মি.-এ উন্নিত করা হয়েছিল; বর্তমানে যাত্রী ও মালবাহী ট্রেনগুলো চলেছে ঘন্টায় গড়ে ৪৫-৫০ কি.মি. বেগে। তবে কমুটার ট্রেনগুলো ঘন্টায় ৫০-৫৫ কি.মি. বেগে চলে; মাঝে মাঝে স্টেশন মধ্যবর্তী স্থলে কিছু উচ্চগতি প্রাপ্ত (৬০ কি.মি.) হলেও তা স্বল্পস্থায়ী হয়। যেহেতু ট্রেনের গতি বৃদ্ধি পেয়েছে, তাই ভ্রমণ সময় নিঃসন্দেহে প্রকল্প পূর্ব কালের চেয়ে কমেছে-অর্থাৎ দ্রুততর সময়ে যাত্রীরা সেকশন দুটিতে যাতায়াত করতে পারছে।

KII-এ ট্রেন চালক ও লাইন ম্যানগণের সংগে আলোচনায় জানা যায় স্বল্প দুরত্ব পর পর স্টেশন, কতিপয় স্থানে সেতু যথেষ্ট নির্ভরশীল না হওয়া, কিছু স্থানে ব্যালাস্টের পুরুত্ব কম এবং ঘন ঘন অরক্ষিত লেভেল ক্রসিং-এর জন্য উচ্চ গতিবেগ সমভাবে বেশীক্ষণ রক্ষা করা যায় না। ট্র্যাক-সিস্টেমের যথাযথ সার্ভিসিং ও রক্ষণাবেক্ষণ নিশ্চিত করা গেলে ট্রেনের গতি আরও বৃদ্ধি সম্ভব।

### ৫.৩ রেল লাইন পুনর্বাসন পূর্ব ও পরে যাত্রী ও পণ্য পরিবহন থেকে আয়

পুনর্বাসিত সেকশন দু'টিতে ১০ টি স্টেশন (রাজশাহী স্টেশন, রাজশাহী কোর্ট, সিতলাই, কাকনহাট, ললিতনগর, আমনুরা জংশন, নাচোল, গোলাবাড়ি, রোহনপুর এবং চাঁপাইনবাবগঞ্জ) থেকে প্রাপ্ত উপাত্ত বিশ্লেষণে দেখা যায় যে, বিগত ২০০৭-০৮ থেকে ২০১৫-১৬ পর্যন্ত যাত্রী সংখ্যা ১২,৫৩,৭৮০ হতে বৃদ্ধি পেয়ে ২,৩৮৯,৬৯৯ দাঁড়িয়েছে, অর্থাৎ বাৎসরিক ক্রমযোজিত বৃদ্ধির হার (CAGR) ৮.৪%। তদুপ ঐ একই সময়ে যাত্রী পরিবহন বাবদ রেলের আয় প্রায় ৬ কোটি টাকা থেকে বেড়ে ৩৫.৮৪ কোটি টাকার কাছাকাছি অর্জিত হয়েছে, অর্থাৎ বাৎসরিক ক্রমযোজিত আয় বৃদ্ধির হার ২৫.০৬%। ঐ সময়ে মালবাহী ট্রেনের আয় ১ লক্ষ ২২ হাজার টাকা থেকে বেড়ে প্রায় ৩০ কোটি টাকায় দাঁড়ায় (CAGR = ১৬৫%)। আর সেকশন দু'টিতে রেলের সার্বিক আয় (যাত্রী, মালামাল পরিবহন ও বিবিধ বাবদ) যা ২০০৭-০৮-এ ছিল ১৫.২৪ কোটি টাকা তা বৃদ্ধি পেয়ে দাঁড়ায় প্রায় ৬৭.৯০ কোটি টাকা; গড়ে বছর প্রতি আয় প্রবৃদ্ধি ছিল ২০.৫৩%।

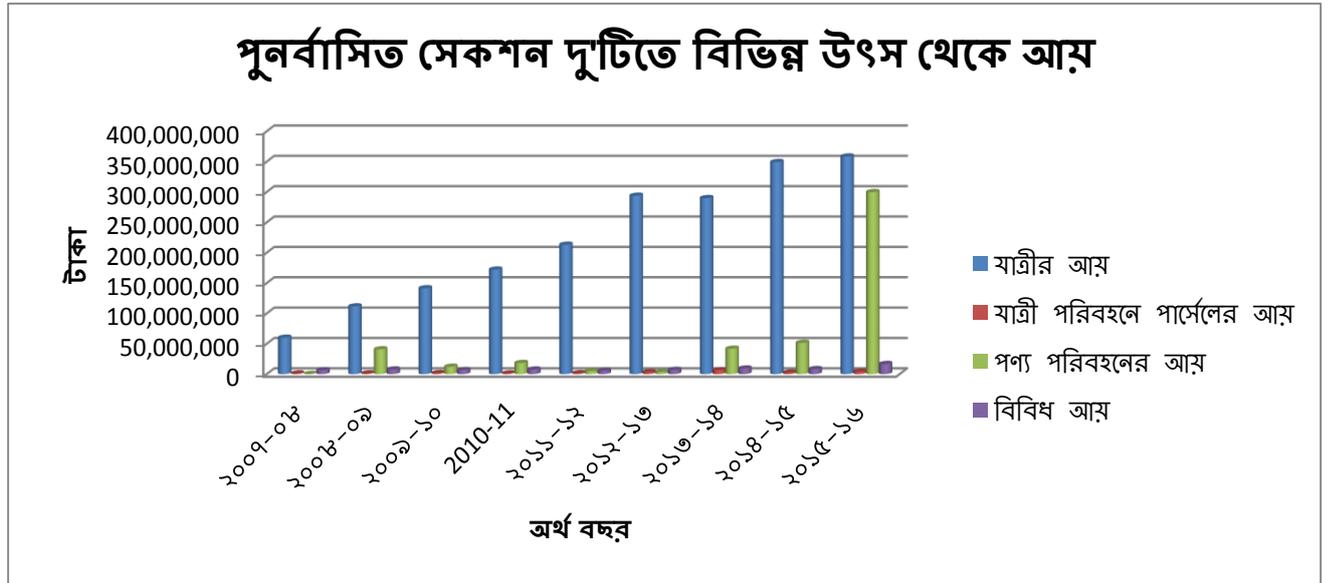
সারণি ৫.৩: যাত্রীসংখ্যা এবং যাত্রী ও পণ্য পরিবহন থেকে আয়

(আয় টাকায়)

অর্থ বছর	যাত্রীর সংখ্যা	যাত্রীর আয়	যাত্রী পরিবহনে পার্সেল	যাত্রী পরিবহনে পার্সেলের আয়	পণ্য পরিবহন	পণ্য পরিবহনের আয়	বিবিধ আয়	মোট আয়
২০০৭-০৮	১,২৫৩,৭৮০	৫৯,৯১৬,৬৭৪	২,৫০৯,৪৫৫	১,০৩৩,০৮৩	৭৬৩,৬৪৪	১২২,৬৭৫	৬,৩৫৭,২৬০	১৫২,৪২৯,৬৯২
২০০৮-০৯	১,৪৮২,৯৪৯	১১১,৫১২,২৭১	৩,২২৬,৬৬৫	১,১২৪,৭৯৪	৫০৮,৯৩৬	৪০,৭৬৫,৭৪০	৭,৫৯১,৫৩৩	১৬০,৯৯৪,৩৩৮
২০০৯-১০	১,৫৪২,৪১৯	১৪১,৩৭৮,১২৬	৪,২০২,৬৯৬	১,৫১৭,২৬৪	৪৩,৮২৩,৪৬১	১২,১২৬,২০৭	৬,৬৩২,৩৪৬	১৬১,৬৫৩,৯৪৩
২০১০-১১	১,৬৪৪,১৪০	১৭২,১৫১,০৮০	২,৬৭১,৯৪১	১,০১৮,৭৯৯	২১২,৮৫৯,৭২৭	১৮,২৯৩,৪২৭	৭,৫০৮,২০৮	১৯৮,৯৭১,৫১৪
২০১১-১২	১,৯৮২,০০৪	২১৩,০৩৬,০১৫	৩,৫০৯,২৮৯	১,৩৭৯,৭৯৬	২৪,৬৯৪,২১৯	৫,০০৭,৮৬৭	৫,৫৭১,৭১৬	২২৪,৯৯৫,৩৯৪
২০১২-১৩	২,১৭০,৬২২	২৯৩,৬৯৭,৪৬০	৩,৯২৮,২৯৯	৩,২৭৯,৮৩১	৯,৯৩৪,৮৯৫	৩,৪৫৮,৭২৪	৬,৯৩৩,৩৯২	৩০৭,৩৬৯,৪০৭
২০১৩-১৪	২,১৩৭,১৮৯	২৮৯,৮৬২,৫১৬	৩,৬৮৮,৩৬৬	৬,৪৭৪,৪৩৭	১১০,৯৪৫,৩৮০	৪১,৭৭৪,২৯৭	৯,২০৪,২৯৫	৩৪৭,৩১৫,৫৪৫
২০১৪-১৫	২,৩২৯,২৯৫	৩৪৯,২১৯,১৬৬	২,৮৮৩,২৩০	২,৪৮৭,০৫৩	১৫৮,৪৭৫,১৭০	৫১,৫৩৮,৭৩৬	৮,২৭০,৮০২	৪১১,৫১৫,৭৫৭
২০১৫-১৬	২,৩৮৯,৬৯৯	৩৫৮,৪২২,৯৬৫	৪,৪৫৩,২৬৮	৪,১৬৬,৩৪৯	৫৪১,০১১,৩০৩	২৯৯,৭৬২,১৬৮	১৬,৬৩৪,২৫৫	৬৭৮,৯৮৫,৭৩৭

সূত্র: আংশিক রেলওয়ের (রাজশাহী) কমার্শিয়াল সেকশন থেকে এবং বাকি অংশ স্টেশন মাস্টারদের নিকট থেকে পাওয়া।

বিভিন্ন সময়ে যাত্রীদের টিকেট মূল্য বিশ্লেষণে দেখা যায় বিগত ৯ বছরে লোকাল ট্রেনের ভাড়া প্রায় দেড় গুণ বেড়েছে এবং প্রকল্প বাস্তবায়নের শেষ পর্যায়ে কমুটার ট্রেন চালু হয়েছে যার ভাড়া লোকাল ট্রেনের ভাড়ার প্রায় ৪ গুণ। কিন্তু যাত্রী ও মালামাল পরিবহন বাবদ রেলের আয় বেড়েছে প্রায় ৫ গুণ।



এখানে উল্লেখ্য যে মালামাল পরিবহন বাবদ রোহনপুর স্টেশনের আয় সেকশন দুটোতে বাকী ১১টি স্টেশনের চেয়ে বেশী। রোহনপুরের মাধ্যমে ভারতীয় মালগাড়িগুলোতে প্রধানতঃ পদ্মা সেতুর জন্য পাথর ও কিছু নির্মাণ উপকরণ পরিবাহিত হয়।

## ৫.৪ দুর্ঘটনার পরিমাণ হ্রাস

২০০২ থেকে ২০০৬ পর্যন্ত সেকশন দুটোতে ১২৫ টি দুর্ঘটনা ঘটেছিল। পুনর্বাসনের পরে বড় কোন দুর্ঘটনা যেমন লাইন চ্যুতি, কলিশন ইত্যাদি ঘটেনি। তবে ৫৮% উত্তর দাতা জানিয়েছেন যে মাঝে মাঝে রেল ক্রসিং-এ ছোটখাট এমনকি মারাত্মক দুর্ঘটনাও ঘটে থাকে যা রেল কর্তৃপক্ষ প্রয়োজনীয় ব্যবস্থা নিলে এড়ানো যায়। রেল ক্রসিং-এ ট্রেনের সাথে রিক্সা ও ইজিবাইকের সংঘর্ষ হওয়া, গরু-ছাগল ট্রেনের নীচে চাপা পড়া ইত্যাদি ঘটে থাকে।

## ৫.৫ ভ্রমণ ও যাত্রীসেবা

অধিকাংশ সুবিধাভোগী উত্তরদাতার (৭৭%) মতে স্টেশন বিল্ডিং, প্ল্যাটফর্ম ও রেল লাইন পূর্বের তুলনায় ভাল অবস্থায় আছে। তবে স্টেশন হতে বহির্গমনে টিকেট চেকিং-এর ব্যবস্থা নেই বললেই চলে। বখাটে/ভিক্ষুক/ভবঘুরে/নেশাগ্রস্তদের উৎপাত একই আছে বলে ৭৮% উত্তরদাতা মত প্রকাশ করেছেন। প্রায় সব উত্তরদাতাই একমত যে প্রকল্প এলাকাধীন বড় ২/৩টি স্টেশন ছাড়া অন্যান্য স্টেশনের বিশ্রামাগার পরিষ্কার পরিচ্ছন্নতার অভাবে অধিকাংশ সময় তালাবদ্ধ অবস্থায় থাকে। তাছাড়া মহিলা ও পুরুষদের জন্য আলাদা বিশ্রামাগার নেই; ছোট শিশুদের বুকের দুধ খাওয়ানোর জন্য কোন প্রাইভেসি নেই; টয়লেটগুলো ভাঙা ও নোংরা এবং তালাবদ্ধ থাকে; মহিলাদের জন্য আলাদা টয়লেটের ব্যবস্থা নেই; নিরাপদ পানির সরবরাহ কম।

ট্রেনে ভ্রমণরত সিংহভাগ (৮০%) উত্তরদাতা মনে করেন ট্রেনের সিটগুলো আরো উন্নত হওয়া দরকার এবং এগুলো পরিষ্কার পরিচ্ছন্ন রাখা প্রয়োজন। শতভাগ উত্তরদাতাই ট্রেনের ভেতরের টয়লেটগুলো অত্যন্ত নোংরা থাকার কারণে ব্যবহার অনুপযোগী বলে জানিয়েছেন; এ জন্য তারা পর্যাপ্ত পানির অভাবকেই দায়ী করেছেন।

উপকারভোগী উত্তরদাতাগণ জানিয়েছেন, প্রকল্প উত্তরকালে ট্রেনের গতিবেগ বেড়েছে তাই স্বভাবিকভাবেই ভ্রমণ সময় সংক্ষিপ্ত হয়েছে; তবে ট্রেন চালনা আরো দ্রুততর করে ভ্রমণ সময় অধিকতর সংক্ষিপ্ত করার জন্য তারা সমীক্ষা দলের মাধ্যমে রেল কর্তৃপক্ষের নিকট আবেদন জানান।

## ৫.৬ আর্থ-সামাজিক উন্নয়নে রেল লাইন পুনর্বাসনের ভূমিকা

ব্যবসায় থেকে শুরু করে কৃষি বা গৃহস্থলী কর্মে নিয়োজিত, চাকুরি, হকার বা দিন মজুরের কাজে জড়িত নানাবিধ পেশার মানুষসহ ছাত্র/ছাত্রী এই সেকশন দুটোতে ট্রেনে ভ্রমণ করছে। কিছু ব্যতিক্রম (২-৩%) ছাড়া প্রায় সকল উত্তরদাতা রেল লাইনটি পুনর্বাসনের ফলে জানিয়েছেন বাসের তুলনায় যাতায়াত ব্যয় কমেছে এবং লাইন পুনর্বাসনের ফলে তাদের ও স্টেশন সংলগ্ন এলাকার অধিবাসীগণের যাতায়াতের সুযোগ সুবিধা বৃদ্ধি পেয়েছে; তারা আরো মনে করেন দূরে বড় শহরে গিয়ে চাকুরীর সুযোগ বেড়েছে। তিন-চতুর্থাংশের বেশি উত্তরদাতার মতে হাসপাতাল/মেডিকেল কলেজ সহ বিভিন্ন স্বাস্থ্যকেন্দ্রে যাওয়ার সুযোগ বেড়েছে। কম-বেশি সকল উত্তরদাতা মনে করেন সামগ্রিকভাবে এলাকার মেয়েদের স্কুল এবং কলেজে যাতায়াতের সুবিধা হয়েছে; তারা জানান এলাকার মেয়েরা এখন জেলা পর্যায়ের কলেজে সহজে যাতায়াত করতে পারছে। শিক্ষা ও কর্মসংস্থানের সুবিধা বৃদ্ধি পাওয়ায় নারীর ক্ষমতায়নের সুযোগ বৃদ্ধি পাচ্ছে।

সমীক্ষায় দেখা যায়, দুই-তৃতীয়াংশ উপকারভোগী উত্তরদাতার মতে এলাকার মানুষের স্টেশন ভিত্তিক জীবিকা অর্জনের সুযোগ পূর্ব থেকে অন্তত ২-৩ গুণ বেড়েছে; স্টেশনের ভিতর-বাহিরে দোকান, মালামাল বহনের জন্য রিক্সা, অটো, সাইকেল ভ্যান ইত্যাদির সমাগম স্টেশন এলাকায় পূর্বের তুলনায় অনেক বেশি। তাছাড়া অনেকেই যাত্রী ও ব্যবসায়ীদের মালামাল বহন করছেন। অতিক্ষুদ্র ব্যবসায়ী যেমন ঝালমুড়ি, বিড়ি/সিগারেট, চানাচুর, বিস্কুট, পাটি, পাখা, সংবাদপত্র ইত্যাদি বিক্রেতার আয়ও পূর্বের তুলনায় বেড়েছে। অর্ধেকেরও কিছু

বেশি উত্তর দাতা মনে করেন প্রত্যক্ষ-পরোক্ষ ভাবে কিঞ্চিৎ হলেও তাদের দারিদ্র হ্রাসের পিছনে এই পুনর্বাসনের ভূমিকা আছে। সপ্তম অধ্যায়-এ এতদ বিষয়ে বিস্তারিতভাবে আলোচনা করা হয়েছে।

#### ৫.৭ সার্বিক পর্যবেক্ষণ

পূর্ব আলোচনায় এটা স্পষ্ট, প্রকল্পের মূল উদ্দেশ্যগুলো অর্জিত হয়েছে। পুনর্বাসিত সেকশন দু'টিতে ট্রেনের সংখ্যা ও যাত্রী চলাচলের পরিমাণ বেড়েছে, প্রকল্প পূর্বকালের চেয়ে ট্রেনের গতি অনেক বৃদ্ধি পেয়েছে এবং সময়মত ট্রেন চলাচল করছে। মালামাল পরিবহন বেড়েছে ফলে সেকশন দু'টিতে রেলের রাজস্ব আয়ও বৃদ্ধি পেয়েছে। দুর্ঘটনা কমেছে এবং ভ্রমণ পূর্বের তুলনায় আরামদায়ক হয়েছে যদিও তা এখনো ঈঙ্গিত পর্যায়ে পৌঁছেনি। এ ছাড়া সপ্তম অধ্যায়-এর আলোচনা থেকে প্রতীয়মান হয় যে এলাকার মানুষের জীবনযাত্রায়, জীবিকায়, শিক্ষায়, স্বাস্থ্য-সেবায়, নারীর ক্ষমতায়নে ও স্থানীয় অর্থনীতিতে প্রকল্পের অনেক পরোক্ষ ইতিবাচক প্রভাব পড়েছে যা সহজ পরিমাপযোগ্য না হলেও স্পষ্টতই বোধগম্য।



## ষষ্ঠ অধ্যায়

### প্রকল্পের SWOT বিশ্লেষণ

পরামর্শক দলের বাস্তব পর্যবেক্ষণ, সমীক্ষার মাঠ পর্যায়ের তথ্য, রেলওয়ের কর্মকর্তাগণের সাথে নিবিড় আলোচনা, এফজিডি এবং স্থানীয় কর্মশালায় প্রাপ্ত তথ্যের মাধ্যমে প্রকল্পের সবল ও দুর্বল দিক, সম্ভাবনা ও ঝুঁকিসমূহ নির্ণয় করা হয়েছে।

#### ৬.১ প্রকল্পের সবল দিকসমূহ (Strengths)

- বিপুল চাহিদার প্রেক্ষাপটে প্রকল্পটি প্রণীত হয়েছিল;
- যাত্রী সংখ্যা ও মালামাল পরিবহন বৃদ্ধির কারণে রেলের আয় বেড়েছে;
- মালগাড়ী ও যাত্রীবাহী গাড়ীর সংখ্যা ও গতি বৃদ্ধি পেয়েছে;
- লোকজন স্বল্প খরচে এবং কম সময়ে দ্রুত যাতায়াত করতে পারছে;
- দুর্ঘটনার পরিমাণ কমেছে;
- এলাকার ছেলে মেয়েদের জন্য শিক্ষাঙ্গনে যাতায়াত সহজ হয়েছে, লোকজন দ্রুত ও সহজে স্বাস্থ্যকেন্দ্রে যাতায়াত করতে পারছে, ব্যবসায়ী ও চাকুরিজীবীগণ দ্রুত ও স্বল্প খরচে কর্মস্থলে যাতায়াত করতে পারছেন;
- দ্রুত যাতায়াতের ফলে এলাকার দরিদ্র জনগণ দূরবর্তী অঞ্চলে কাজের জন্য যেতে পারছে। ফলে দরিদ্র জনগোষ্ঠীর কর্মসংস্থানের সুযোগ সৃষ্টি হয়েছে। এ সুযোগ নারীরা গ্রহণ করার ফলে তাদের ক্ষমতায়নও বৃদ্ধি পাচ্ছে; স্টেশন এলাকার মানুষের জীবিকা বৃদ্ধি পেয়েছে; ও
- বিবেচ্য প্রকল্প বাস্তবায়নে Cost Overrun হয়নি।

#### ৬.২ প্রকল্পের দুর্বল দিকসমূহ (Weaknesses)

- প্রকল্পের ডিজাইনে কিছু ঘাটতি থাকার কারণে যেখানে যেখানে যে সমস্ত কাজগুলো করার কথা ছিল ঠিকমত করা হয় নি, যেমন কিছু কিছু জায়গায় যাত্রী বেশি কিন্তু টিকেট চেকিং ব্যবস্থার জন্য কোন গেট নেই। কিছু কিছু জায়গায় বড় বড় গাড়ি চলাচল করার কারণে লেভেল ক্রসিং গেট খুবই দরকার, কিন্তু গেট করা হয়নি। বেশির ভাগ স্টেশনে খাবার পানির ব্যবস্থা নেই, বসার ব্যবস্থা নেই, এনালগ সিগনাল হাতে অপারেট করতে হয়, রেল নিরাপত্তা কর্মীদের থাকার জায়গার সংকট রয়েছে, প্রচুর পরিমাণ রেলের জায়গা আছে কিন্তু আবাসিক ব্যবস্থা নেই, পুরানো বিল্ডিংগুলো সংস্কার করা হয় নি, দুই/একটি স্টেশন ব্যতীত বাকি স্টেশনে কোন ওভারব্রিজের ব্যবস্থা না থাকার কারণে পথচারি, যাত্রী ও স্কুল কলেজের ছেলে-মেয়েদের যাতায়াতে সমস্যা হয়;
- রোহনপুর রুটে যাত্রীবাহী ট্রেনের সংখ্যা খুবই কম। ফলে এ অঞ্চলের পেশাজীবী ও ছাত্র ছাত্রীরা ট্রেনে যাতায়াতের সুবিধা নিতে পারছে না;
- রাজশাহী স্টেশন ব্যতীত অন্য কোন স্টেশনে টিকেট চেকিং-এর কার্যকর ব্যবস্থা নেই;
- ট্রেনের সিট অপরিচ্ছন্ন এবং চাহিদার তুলনায় কম;

- পরিষ্কার পরিচ্ছন্নতার অভাবে অধিকাংশ স্টেশনের বিশ্রামাগার ও টয়লেট এবং ট্রেনের ভিতরের টয়লেট ব্যবহারের অনুপযোগী;
- কিছু স্টেশনের প্লাটফর্ম নীচু, যাত্রী ছাওনি নেই। প্রসূতি, বৃদ্ধ ও প্রতিবন্ধীদের উঠানামার সুবিধা কোন স্টেশনেই নেই;
- ড্রেনগুলো অপরিষ্কার থাকার কারণে বর্ষার সময় পানি চলাচলে সমস্যা হয়, তখন লাইন গুলোতে পানি জমে থাকে;
- স্টেশনগুলোতে নেশাগ্রস্ত লোকের অবাধ বিচরণ দেখা যায়। অন-অনুমোদিত দোকানপাটের কারণে রেলের জায়গা যত্রতত্র বেদখল হয়ে আছে;
- গুটিকয় স্টেশন ছাড়া নিরাপত্তার কোন ব্যবস্থা নেই;
- চাকুরি স্থায়ীকরণ না হওয়ায় কিছু কিছু স্টেশনের জনবল দায়িত্ব পালনে তেমন সচেতন নয়।

### ৬.৩ প্রকল্পের সম্ভাবনাসমূহ (Opportunities)

- ডাবল লাইন না থাকার কারণে মালগাড়ীর জন্য যাত্রীবাহী গাড়ীর সমস্যা হয়। মাঝে মধ্যে নতুন মালগাড়ী রিসিভ করা যায় না। সুতরাং ডাবল লাইন করা হলে মালগাড়ী ও যাত্রীবাহী গাড়ীর পরিমাণ বাড়বে, ফলে রেলের আয়ও বৃদ্ধি পাবে;
- রেল লাইন পুনর্বাসনের ফলে ট্রেনে যাতায়াতের জন্য লোকজনের আগ্রহ বেড়েছে। রেলের সংখ্যা বৃদ্ধি করলে আরো অধিক সংখ্যক লোক রেলে যাতায়াত করতে পারবে;
- যথাযথভাবে টিকেট চেকিংয়ের ব্যবস্থা হলে রেলের রাজস্ব আয় বৃদ্ধি পাবে;
- সেকশন দু’টিতে আন্তঃনগর ট্রেন চালু করার যথেষ্ট সুযোগ রয়েছে;
- নিয়মিত জনবল নিয়োগের মাধ্যমে ব্যবস্থাপনা উন্নত করা হলে ট্রেন চলাচল আরও নির্বিঘ্ন হবে, স্টেশনের পরিবেশ ভাল হবে এবং যাত্রী সংখ্যা ও মালামাল পরিবহন বৃদ্ধিসহ রেলের আয় বাড়বে;
- প্রকল্প বাস্তবায়নের ফলে শিক্ষা ও কর্মসংস্থানে, স্বাস্থ্যসেবা, নারীর ক্ষমতায়ন ইত্যাদি ক্ষেত্রে যে পরিবর্তন আসছে, তা ক্ষুদ্র হলেও সামগ্রিকভাবে দেশের অর্থনীতিতে গুরুত্বপূর্ণ ভূমিকা রাখবে।

### ৬.৪ প্রকল্পের ঝুঁকিসমূহ (Threats)

- সঠিক পরিচালনার অভাবে অনেক সময় ট্রেন চলাচলে অতিমাত্রায় বিলম্ব ঘটে। এর ফলে লোকজন ট্রেনে যাতায়াতে আগ্রহ হারাতে পারে;
- সঠিক রক্ষণাবেক্ষণের অভাবে বর্তমানের অপেক্ষাকৃত জীর্ণ স্থাপনাগুলোর (কিছু স্টেশনের ভাঙা প্লাটফর্ম, বিপজ্জনক ব্রীজ ইত্যাদি) অবস্থার অবনয়ন রোধসহ স্টেশন ও ট্রেনের অভ্যন্তরের সার্বিক পরিবেশের যদি উন্নয়ন না ঘটে তাহলে যাত্রীরা ট্রেনে যাতায়াত কমিয়ে দিতে পারে;
- কিছু অঞ্চলে লেভেল ক্রসিং গেইট ও গেইটম্যান না থাকার কারণে দুর্ঘটনার ঝুঁকি রয়ে গেছে;
- প্রকল্পাধীন এলাকার কাছাকাছি LGED/ RHD এর বেশি রাস্তা হলে ট্রেনের যাত্রী সংখ্যা কমার সম্ভাবনা রয়েছে।

## সপ্তম অধ্যায়

### প্রকল্পের প্রভাব পর্যালোচনা ও পর্যবেক্ষণ

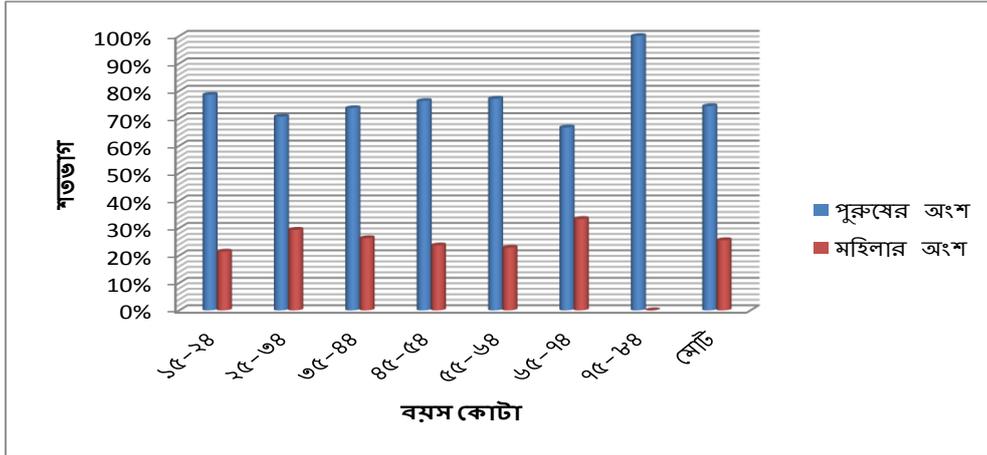
#### ৭.১ খানা ভিত্তিক উপকারভোগীগণের মতামত

##### ৭.১.১ উত্তরদাতাদের সাধারণ তথ্য

**উত্তরদাতার বয়স ও লিঙ্গ বিশ্লেষণঃ** নমুনা জরিপে সাক্ষাৎকার দেয়া মোট ৫১২ জন উপকারভোগী উত্তরদাতার ৭৮% ছিলেন পুরুষ বাকী ২২% মহিলা। উত্তরদাতাদের বয়স ছিল ১৫ থেকে ৮৪ পর্যন্ত। প্রাপ্ত উপাত্ত বিশ্লেষণে দেখা যায় ৮২% উত্তরদাতার বয়স ৫৫ বছরের নিচে। অর্থাৎ কায়িক শ্রমের উপযোগীরাই এই লাইনে বেশী ভ্রমণ করে থাকে। বয়স সংক্রান্ত অন্যান্য তথ্যের জন্য সারণি-৭.১ দেখা যেতে পারে।

সারণি-৭.১: খানাভিত্তিক উত্তরদাতার বয়সকোটা ও লিঙ্গ

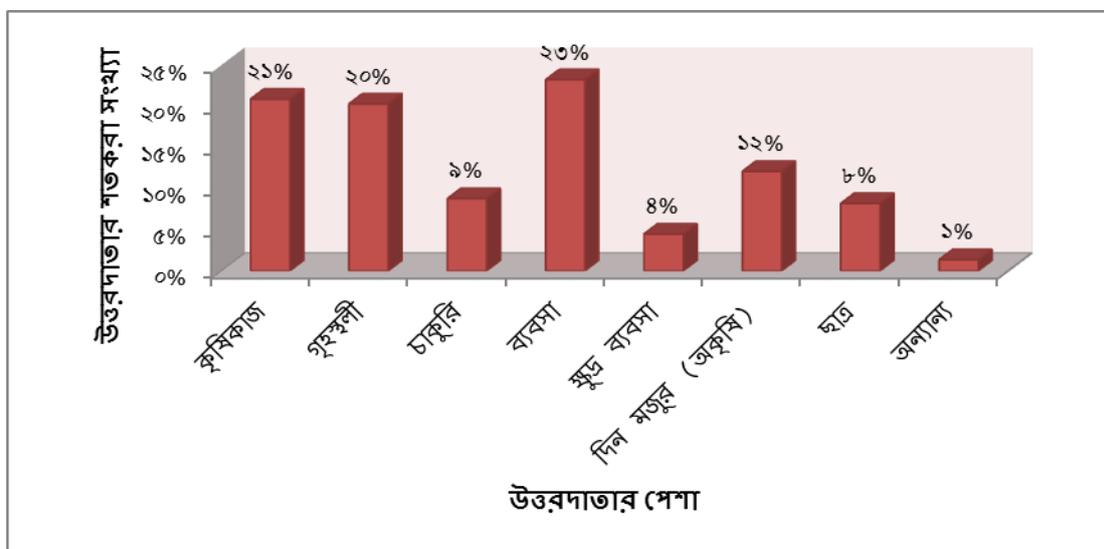
বয়স	উত্তরদাতার লিঙ্গ		মোট
	পুরুষ	মহিলা	
১৫-২৪	৭৭	২১	৯৮
২৫-৩৪	১০১	৪২	১৪৩
৩৫-৪৪	১১২	৪০	১৫২
৪৫-৫৪	৫৮	১৮	৭৬
৫৫-৬৪	২৭	৮	৩৫
৬৫-৭৪	৪	২	৬
৭৫-৮৪	২	০	২
মোট	৩৮১	১৩১	৫১২



চিত্র ৭.১: খানাভিত্তিক উত্তরদাতার বয়সকোটা ও লিঙ্গ

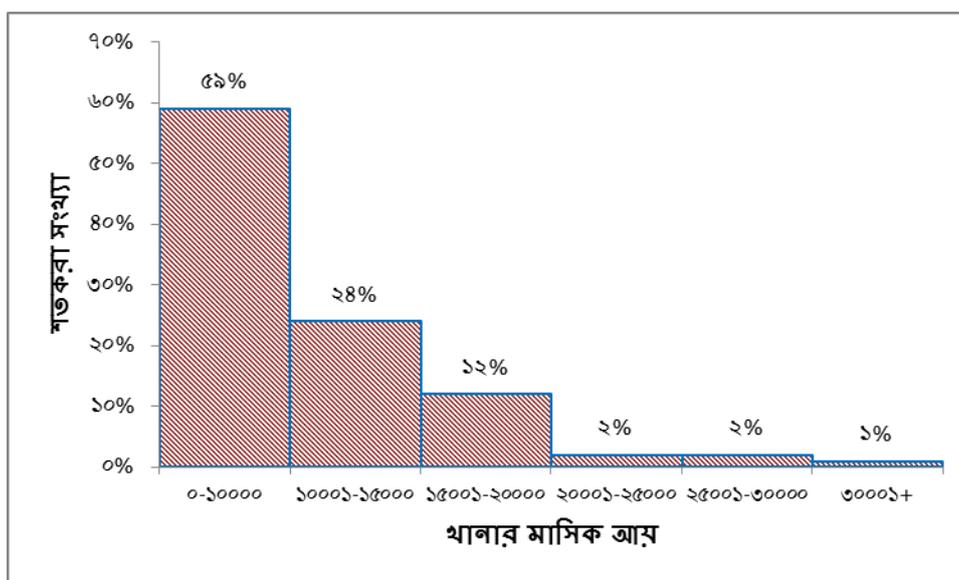
**উত্তরদাতার পেশাঃ** উত্তরদাতার পেশা ভিত্তিক বিভাজনে সুস্পষ্ট যে নানাবিধ পেশার মানুষ এই শাখা দুটোতে চলাচল করছেন। তাদের মধ্যে ব্যস্ত ব্যবসায়ী থেকে শুরু করে ছাত্র/ছাত্রী ও গৃহে অবস্থানকারী ব্যক্তিবর্গ রয়েছেন। বিশ্লেষণে দেখা যাচ্ছে যে, মোট উত্তরদাতাগণের ২৩% ব্যবসায় নিয়োজিত, ২১% কৃষিকাজ করেন,

২০% গৃহস্থলী কাজে নিয়োজিত, ১২% দিন মজুর, ৯% চাকুরি করেন, ৮% স্কুল-কলেজ-মাদ্রাসার ছাত্র/ছাত্রী, ৮% ক্ষুদ্র ব্যবসার সাথে যুক্ত এবং ১% অন্যান্য পেশার মানুষ।



চিত্র ৭.২: উত্তরদাতার পেশা

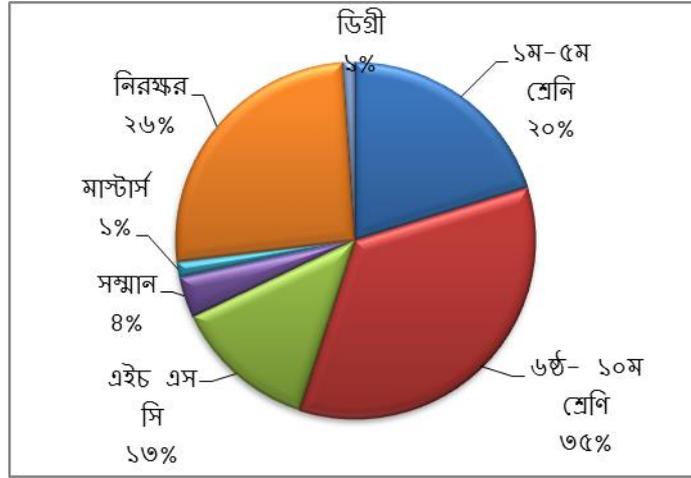
খানার মাসিক আয়ঃ শাখাদ্বয়ে ভ্রমণরত যাত্রীরা প্রধানত প্রান্তিক আয়ের মানুষ। উত্তরদাতাগণের খানার গড় মাসিক আয় ১২,০৬৪ টাকা। এদের মধ্যে অধিকাংশের অর্থাৎ ৫৯% এর খানার মাসিক আয় ১০,০০০ বা তার চেয়ে কম আর মাত্র ১%-এর এই আয় ৩০,০০০ টাকা বা তার উপর।



চিত্র ৭.৩: উত্তরদাতাদের মাসিক আয়

শিক্ষাগত যোগ্যতাঃ যাত্রীরা একদিকে যেমন প্রান্তিক আয়ের মানুষ অন্যদিকে তারা কম লেখাপড়া জানা লোক। যেমন, তাদের এক-চতুর্থাংশেরও কিছু বেশী (২৬%) নিরক্ষর আর তাদের অর্ধেকের বেশীর (৫৫%)

লেখাপড়া ১০ম শ্রেণি বা তার নিচে। অন্য কথায় সমাজের অপেক্ষাকৃত দরিদ্র ও সুবিধা বঞ্চিত অংশ এই পুনর্বাসিত শাখাগুলোতে ভ্রমণ করতে পারছে।



চিত্র ৭.৪: উত্তরদাতাদের শিক্ষাগত যোগ্যতা

### ৭.১.২ রেললাইন পুনর্বাসনের ও স্টেশনসমূহ সংস্কারের উপর উপকারভোগীগণের মতামত

উপকারভোগী উত্তরদাতাগণ প্রকল্পের অঙ্গভিত্তিক পরিকল্পনা, বাস্তবায়নে জটিলতা বা কাজের পরিধি সম্পর্কে পরিপূর্ণ অবগত ছিলেন বলে মনে হয়নি। তবে প্রকল্প বিলম্বে বাস্তবায়নে তারা কম-বেশী অসন্তুষ্ট; কেননা এতে তারা দীর্ঘকাল (প্রায় ৬ বছর) রেলভ্রমণের অত্যন্ত সীমিত সুযোগ পেয়েছেন যা তারা ভালভাবে উপভোগ করতে পারেননি দুর্ঘটনার আশংকায়। সুবিধাভোগীগণের ৬৮% পুনর্বাসনের কাজ সঠিক বা মোটামুটি ভালভাবে হয়েছে বলে মত প্রকাশ করেছেন; পক্ষান্তরে ২১% মনে করেন পুনর্বাসনের কাজ সঠিক হয়নি; বাকী ১১% এ ব্যাপারে কিছু বলতে পারেন নি। ঐ ২১% মনে করেন পুনর্বাসন কাজ সঠিক হলে রেলের গতি আরও বৃদ্ধি পেত এবং যথাযথভাবে স্টেশন সংস্কারের ফলে যাত্রী সেবার মান উন্নত হতে পারত।

রেললাইনটি পুনর্বাসনের ফলে সিংহভাগ (৯৬%) উত্তরদাতা এলাকার মানুষের যাতায়াত ব্যয় কমেছে বলে জানিয়েছেন; তারা বাসের তুলনায় এ ব্যয় কম বলে উল্লেখ করেছেন। তার থেকেও বৃহদাংশের (৯৮%) উত্তরদাতা জানিয়েছেন লাইন পুনর্বাসনের ফলে তাদের ও স্টেশন সংলগ্ন এলাকার অধিবাসীগণের যাতায়াতের সুযোগ সুবিধা বৃদ্ধি পেয়েছে। যাদের ঘরে মেয়েরা মাধ্যমিক স্কুল এবং কলেজে পড়ছে এমন উত্তরদাতাগণের মধ্যে ৭৮% এর মতে রেল সেকশনের উন্নয়নের ফলে পরিবারের মেয়েরা মাধ্যমিক স্কুল এবং কলেজে যাতায়াত করতে পারছে। অল্প কিছু বাদে প্রায় সকলেই (৯৭%) মনে করেন সামগ্রিকভাবে এলাকার মেয়েদের স্কুল এবং কলেজে যাতায়াতের সুবিধা হয়েছে। তারা জানান এলাকার মেয়েরা এখন জেলা পর্যায়ের কলেজে সহজে যাতায়াত করতে পারছে।

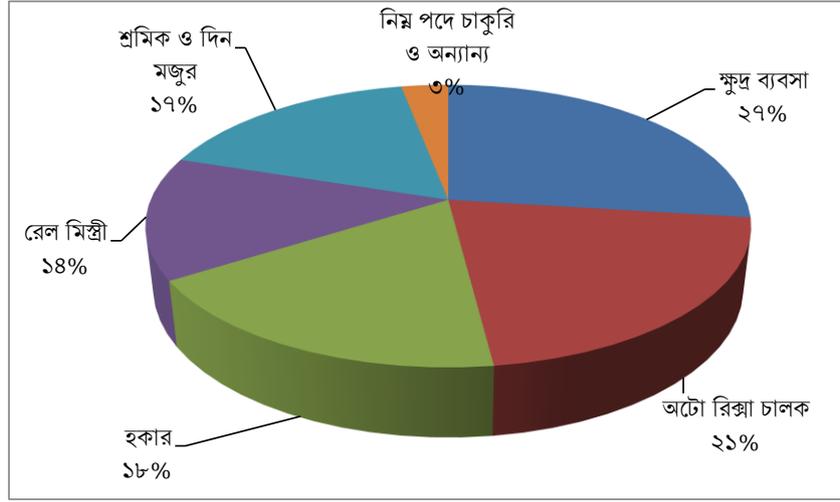
যদিও জেলা হাসপাতাল/মেডিকেল কলেজে যাওয়া ব্যতীত স্বাস্থ্যসেবার জন্য ট্রেনে খুব একটা যাতায়াত করতে হয়না, তথাপি ৭৭% এর মতে রেললাইন পুনর্বাসনের ফলে হাসপাতাল/মেডিকেল কলেজ সহ বিভিন্ন স্বাস্থ্যকেন্দ্রে যাওয়ার সুযোগ বেড়েছে। বর্তমানে ইউনিয়ন পর্যায়ে ৫ বছরের নীচের শিশুদের টীকাদানের ব্যবস্থা থাকায় অধিকাংশ (৫২%) উত্তরদাতার মতে শিশুর টীকাদানের জন্য ট্রেন ভ্রমণের প্রয়োজন পড়ে না।

সারণি ৭.২: রেললাইন ও স্টেশনের পুনর্বাসনের ফলে সৃষ্ট সুযোগ সুবিধা সম্পর্কে উত্তরদাতাগণের মতামত

ক্রঃ নং	বিষয়	হ্যাঁ	না	হ্যাঁ		না		মন্তব্য
				পুরুষ	মহিলা	পুরুষ	মহিলা	
১.	আপনার এলাকার রেললাইন ও স্টেশনের পুনর্বাসনের কাজ সঠিকভাবে হয়েছে কি?	৬৮%	২১%	৬৮%	৭৭%	৩২%	২৩%	১১% কিছু বলেননি
২.	এই রেল স্টেশনের উন্নয়নের ফলে আপনার যাতায়াত ব্যয় কমেছে কি?	৯৬%	৪%	৮৭%	১০০%	১৩%	--	
৩.	আপনার এলাকার লোকজনের যাতায়াতের সুযোগ/সুবিধা বৃদ্ধি পেয়েছে কি না?	৯৮%	২%	৯৫%	১০০%	৫%	--	
৪.	এই রেল সেকশনের উন্নয়নের ফলে আপনার পরিবারের মেয়েরা মাধ্যমিক স্কুল এবং কলেজে যাতায়াত করতে পারছে কি?	৭৮%	২২%	৭৬%	৮৯%	৩%	১%	৩৪% উত্তরদাতাগণের মেয়েরা মাধ্যমিক স্কুল এবং কলেজে পড়ছে।
৫.	সামগ্রিকভাবে এলাকার মেয়েদের স্কুল এবং কলেজে যাতায়াতের সুবিধা হয়েছে কি?	৯৭%	৩%	৯২%	৯৬%	৮%	৪%	
৬.	স্বাস্থ্যকেন্দ্রে যাওয়ার সুযোগ বেড়েছে কি?	৭৭%	২৩%	৬০%	৪৫%	৪০%	৩৫%	জেলা হাসপাতাল/মেডি কেল কলেজ ব্যতিত ট্রেনে যাতায়াত করতে হয়না
৭.	৫ বছরের নীচের শিশুদের টীকা দেয়ার সুযোগ বেড়েছে কি না?	৩২%	৫২%	৪৮%	৩৫%	৫২%	৬৫%	বেশিরভাগ লোকজন বলেন টীকার জন্য রেল ভ্রমণের প্রয়োজন নেই

### ৭.১.৩ প্রান্তিক জনগোষ্ঠীর কর্ম সংস্থানে প্রকল্পের ভূমিকা

প্রকল্প বাস্তবায়নকালে এলাকার প্রান্তিক জনগোষ্ঠীর নানাবিধ কর্মসংস্থান হয়েছিল কিনা এ প্রশ্নের উত্তরে ৭৮% উত্তরদাতা হ্যাঁ সূচক উত্তর দিয়েছেন। তাদের মতে পুরুষের পাশাপাশি নারীদেরও কর্মসংস্থানের সুযোগ সৃষ্টি হচ্ছে। ১৪% উত্তরদাতা বলেছেন, তেমন কিছু তার চোখে পড়েনি; আর ৮% উত্তরদাতা এ ব্যাপারে নীরব ছিলেন। উত্তরদাতাগণের মতে যে ধরনের কর্ম সৃষ্টি হয়েছে তা নিম্নের পাই চার্টে দেখানো হল।



চিত্র ৭.৫: প্রান্তিক জনগোষ্ঠীর কর্মসংস্থানের প্রকার

### ৭.১.৪ স্টেশন ভিত্তিক জীবিকা অর্জন

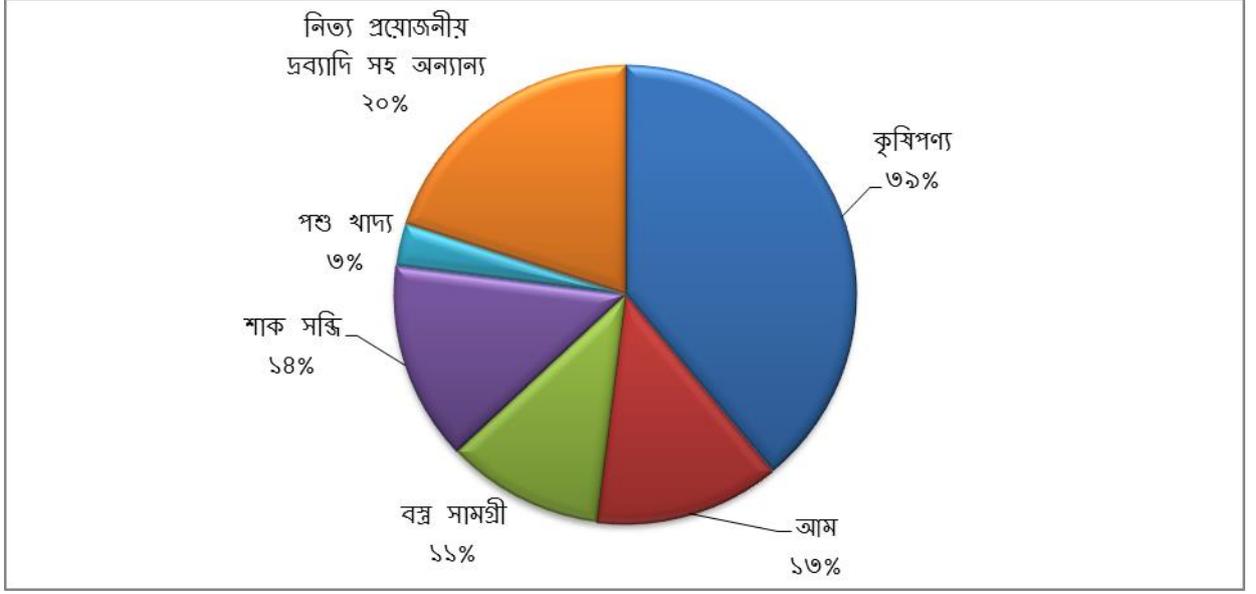
সমীক্ষায় দেখা যায় ৬৭% উপকারভোগী উত্তরদাতার মতে স্টেশন ভিত্তিক জীবিকা অর্জনের সুযোগ পূর্ব থেকে অন্তত ২-৩ গুণ বেড়েছে। অন্যান্য উত্তরদাতা এ ব্যাপারে সুস্পষ্ট কিছু বলেনি।

ট্রেনগুলোর গতিবেগ ও ট্রেন চলাচল বৃদ্ধির সাথে সাথে স্টেশনের ভিতরে ও বাহিরে দোকানের সংখ্যা বেড়েছে বলে জানান ৭২% উত্তর দাতা যাদের ২৯% ছিল মহিলা। তারা জানান দোকান ছাড়াও মালামাল বহনের জন্য রিক্সা, অটো, সাইকেল ভ্যান ইত্যাদির স্টেশন এলাকায় সমাগম বেশী দেখতে পেয়েছেন পূর্বের তুলনায়। তা ছাড়া অনেকেই যাত্রী ও ব্যবসায়ীদের মালামাল বহন করছেন। অতিক্ষুদ্র ব্যবসায়ী যেমন ঝালমুড়ি, বিড়ি/সিগারেট, চানাচুর, বিস্কুট, পাটি, পাখা, সংবাদপত্র ইত্যাদি বিক্রেতার আয়ও পূর্বের তুলনায় বেড়েছে বলে উত্তরদাতাদের ধারণা। অধিকাংশ (৫২%) উত্তর দাতা মনে করেন প্রত্যক্ষ-পরোক্ষ ভাবে কিঞ্চিৎ হলেও তাদের দারিদ্র হ্রাসের পিছনে এই পুনর্বাসনের ভূমিকা আছে।

### ৭.১.৫ পণ্য পরিবহন

উপকারভোগী যাদের মধ্যে সাধারণ যাত্রী ও ক্ষুদ্র ব্যবসায়ী ছিলেন তাদের ৭৮% জানান ছোট খাট ব্যাগ/সুটকেস/বেডিং ছাড়া তেমন কিছু বহন করেন না।

পক্ষান্তরে ২৩% উপকারভোগী জানিয়েছেন যে, তারা অনিয়মিতভাবে চাল, ডাল, আম, শাক সবজী, সার, গবাদিপশুর খাদ্য সহ নানা মালামাল নিজস্ব প্রয়োজনেই বহন করে থাকেন। ৭৭% উপকারভোগী যারা ক্ষুদ্র ব্যবসায়ী ও বটে তারা কাপড়, আম সহ কৃষিজাত নানা প্রকার ভোগ্য পণ্য পরিবহন করে থাকেন ছোট-বড় বস্তা বা প্যাকেটে করে। নিম্নে বহনকৃত মালামালের পাই চার্ট দেয়া হল।



চিত্র ৭.৬: বহনকৃত মালামালের ধরন

যারা রেলে মালামাল বহন করেন ঐ সকল উত্তরদাতাগণের মধ্যে ৮৭% জানিয়েছেন, কৃষি পণ্য বা অন্যান্য মালামাল পরিবহনে তাদের সুবিধা হয়েছে, বিশেষ করে যাদের বাড়ী বা ব্যবসাস্থল স্টেশনের নিকটবর্তী। বাসের তুলনায় তাদের ভাড়া অনেক কম বিধায় তারা একদিকে লাভবান হচ্ছেন, অন্য দিকে তারা যানজট বিহীন ও দুর্ঘটনা মুক্ত ভ্রমণের মাধ্যমে লাভবান হচ্ছেন। যারা এ ধরনের মালামাল বহন করছেন তাদের মধ্যে ৭১% স্বীকার করেছেন যে তারা এতে লাভবান হচ্ছেন, পক্ষান্তরে ২৩% অভিযোগ করেছেন যে রেলের কর্মচারীরা তাদের কাছে অনৈতিকভাবে অর্থ আদায় বা জরিমানা আদায়ের কারণে তাদের ক্ষতি করছে। ৬% উত্তরদাতা এ ব্যাপারে নীরব ছিলেন।

#### ৭.১.৬ দারিদ্র্য দূরিকরণ

রেল সেকসনের পুনর্বাসনের কারণে দারিদ্র্য কমেছে কিনা এ প্রশ্নে উত্তরদাতাগণ স্পষ্টতই দ্বিধাবিহীন ছিলেন। কারণ দারিদ্র্য কমানোর পেছনে তারা অন্যান্য চলকের কথাও বলেছেন। তবে ৫২% উত্তর দাতা মনে করেন প্রত্যক্ষ পরোক্ষ মিলিয়ে কিঞ্চিৎ হলেও তাদের দারিদ্র্য হ্রাসের পিছনে এই লাইন পুনর্বাসনের কিছু ভূমিকা আছে যার পরিমাপ সম্ভব না।

#### ৭.১.৭ সময় মারফিক ট্রেন চলাচল

সময়মত ট্রেন চলাচল সংক্রান্ত প্রশ্নের উত্তরে ৭৭% উপকারভোগী জানান যে, মালবাহী ট্রেনের কারণে ও অন্যান্য কিছু কারণে মাঝে মাঝে সময়মত ট্রেন চলে না। তবে মোটের উপর তাদের উত্তর হল, অধিকাংশ সময়ই ট্রেন সময়মত চলে।

### ৭.১.৮ ট্রেনের সংখ্যা ও গতি বৃদ্ধি

শতভাগ উত্তর দাতা বলেছেন লাইন পুনর্বাসনের ফলে ট্রেনের সংখ্যা প্রকল্প বাস্তবায়ন পূর্বকালের চেয়ে অনেক বেড়েছে। তবে এ পরিমাণ তাদের জন্য অপ্রতুল। আরও ট্রেন বাড়ানো প্রয়োজন; কেননা প্রায়শই তাদের দাঁড়িয়ে যেতে হয়।

১০০% উত্তর দাতাই একমত পোষণ করেন যে, লাইন পুনর্বাসনের ফলে ট্রেনের গতি বেড়েছে, অন্তত পূর্বের ৩০% থেকে ১০০% গতি বৃদ্ধি পেয়েছে বা তার চেয়েও বেশি। আগে যে দূরত্ব ভ্রমণ করতে তাদের সময় লাগত ৬০ থেকে ৯০ মিনিট তা এখন ৪০ থেকে ৫০ মিনিট লাগছে। তবে গতি অন্তত পক্ষে দেড়গুণ বাড়ানো প্রয়োজন বলে তারা মনে করেন।

### ৭.১.৯ দুর্ঘটনা

লাইন পুনর্বাসনের পরে বড় কোন দুর্ঘটনা যেমন লাইন চ্যুতি, কলিশন ইত্যাদি ঘটেনি একথা ১০০% যাত্রী স্বীকার করেছেন। তাদের ৫৮% জানিয়েছেন যে মাঝে মাঝে ছোটখাট এমনকি মারাত্মক দুর্ঘটনাও ঘটে থাকে; তবে তার জন্য রেল লাইন পুনর্বাসনকে দায়ী না করে রেল কর্তৃপক্ষের অব্যবস্থাহীনতা ও উদাসীনতার কারণে রেল ক্রসিং-এ মাঝে মাঝেই দুর্ঘটনার অবতারণা হয় বলে জানিয়েছেন। যাত্রীগণের কেহই এর সংখ্যা বা পরিমাণগত ধারণা দিতে পারেনি। তবে রেল ক্রসিং-এ ট্রেনের সাথে রিক্সা ও ইজিবাইকের সংঘর্ষ হওয়া, গরু-ছাগল ট্রেনের নীচে চাপা পড়া ইত্যাদি প্রত্যক্ষ করেছেন এমন উত্তরদাতা পাওয়া গেছে।

### ৭.১.১০ প্রকল্প বাস্তবায়নের ফলে পূর্বের তুলনায় স্টেশনের বর্তমান অবস্থা

অধিকাংশ সুবিধাভোগী উত্তরদাতার (৭৭%) মতে পুনর্বাসনের ফলে স্টেশন বিল্ডিং, প্লাটফর্ম ও রেল লাইন পূর্বের তুলনায় ভাল অবস্থায় আছে। কর্মকর্তা ও কর্মচারীদের ব্যবহার সম্পর্কেও তাদের উত্তর ইতিবাচক। তবে স্টেশনের পরিবেশ, বখাটেদের উৎপাত একই আছে বলে ৭৮% উত্তরদাতা মত প্রকাশ করেছেন। প্রকল্প এলাকাধীন বড় ২/৩টি স্টেশন ছাড়া অন্যান্য স্টেশনের নিম্নোক্ত বিষয়গুলো সম্পর্কে সুবিধাভোগীগণের মতামত নিম্নরূপঃ

- ১০০% উত্তরদাতা জানিয়েছেন যে স্টেশনগুলোর বিশ্রামাগার পরিষ্কার পরিচ্ছন্নতার অভাবে অধিকাংশ সময় তালাবদ্ধ অবস্থায় থাকে এবং মহিলা ও পুরুষদের জন্য আলাদা বিশ্রামাগার নেই।
- ১০০% উত্তরদাতা বলেছেন স্টেশনগুলোতে ছোট শিশুদের বুকের দুধ খাওয়ানোর জন্য কোন প্রাইভেসি নেই।
- শতভাগ উত্তরদাতার মতে স্টেশনগুলোর টয়লেটগুলো নোংরা এবং তালাবদ্ধ থাকে। এমনকি বড় স্টেশনগুলোতেও পুরুষ ও মহিলাদের জন্য আলাদা টয়লেটের ব্যবস্থা নেই।
- উত্তরদাতাদের ৭৮% জানিয়েছেন স্টেশনগুলোতে নিরাপদ পানির ব্যবস্থা রয়েছে। তবে প্রায়শ পানির সাপ্লাই থাকে না।
- প্রায় ৮০% উত্তরদাতা মনে করেন ট্রেনের সীটগুলো আরো উন্নত হওয়া দরকার এবং এগুলো পরিষ্কার পরিচ্ছন্ন রাখা প্রয়োজন।
- শতভাগ উত্তরদাতাই ট্রেনের ভেতরের টয়লেটগুলো অত্যন্ত নোংরা থাকার কারণে ব্যবহার অনুপযোগী বলে জানিয়েছেন। এ জন্য তারা পর্যাপ্ত পানির অভাবকেই প্রধান কারণ হিসেবে মতামত দিয়েছেন।

### ৭.১.১১ রেল সেবা বৃদ্ধির জন্য সুবিধাভোগীগণের সুপারিশ

সুবিধাভোগীগণ রেল সেবা বৃদ্ধির জন্য কতিপয় সুপারিশ উত্থাপন করেছেন, যা নিম্নরূপঃ

- ট্রেনের সংখ্যা, আসন সংখ্যা ও বগি বাড়ানো প্রয়োজন;
- ট্রেনে বসার আসনগুলো উন্নত করতে হবে এবং সীট সংখ্যা বাড়াতে হবে;
- ট্রেনের ভিতরের টয়লেটগুলোতে পর্যাপ্ত পানির ব্যবস্থা রাখতে হবে;
- পুরুষ ও মহিলাদের জন্য আলাদা বিশ্রামাগার ও টয়লেট রাখা এবং এগুলো নিয়মিত পরিষ্কার রাখা;
- ডাবল লাইন স্থাপন যাতে করে সময়মত ট্রেন চলাচল করতে পারে;
- যাত্রী ছাউনি স্থাপন;
- বৃদ্ধ, মহিলা, শিশু ও প্রতিবন্ধীদের জন্য ট্রেনে উঠানামার ব্যবস্থা সহজিকরণ;
- স্টেশনের পরিবেশ নিরাপদ রাখার জন্য প্রশিক্ষণপ্রাপ্ত জনবল নিয়োগ।

### ৭.২ রেললাইন পুনর্বাসন ও স্টেশন সংস্কারের উপর ট্রেনে ভ্রমণান্তে বহির্গামী যাত্রীদের (সুবিধাভোগী) মতামত

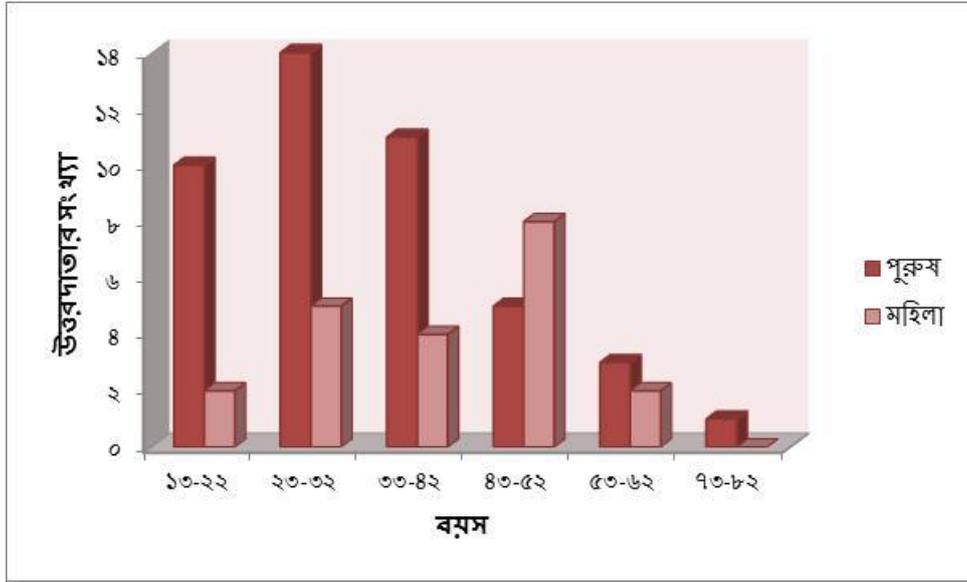
প্রতিটি স্টেশনে সংক্ষিপ্ত কাঠামোগত প্রশ্নপত্রের মাধ্যমে ট্রেন থেকে নেমে আসা বহির্গামী যাত্রীদের মধ্যে ৬৫ জনের সাক্ষাৎকার নেয়া হয়েছে। এদের প্রতি ৫ জনের মধ্যে অন্তত ২ জন করে মহিলা যাত্রী অন্তর্ভুক্ত ছিলেন। রেললাইন পুনর্বাসন পরবর্তী বিভিন্ন অবস্থা সম্পর্কে তারা মতামত জানিয়েছে।

#### ৭.২.১ উত্তরদাতাদের সাধারণ তথ্য

উত্তরদাতার বয়স ও লিঙ্গ বিশ্লেষণঃ উত্তরদাতাদের বয়স ছিল ১৩ থেকে ৮২ পর্যন্ত। প্রাপ্ত উপাত্ত বিশ্লেষণে দেখা যায় ২২ থেকে ৫২ বছরের উত্তরদাতার পরিমাণ ৭১.৩%। অর্থাৎ যে বয়স কায়িক শ্রমের জন্য বা চাকুরী ব্যবসায়ের বেশ উপযোগী তারাই এই লাইনে বেশী ভ্রমণ করে থাকে। বয়স সংক্রান্ত অন্যান্য তথ্যের জন্য নিম্নের সারণিটি দেখা যেতে পারে।

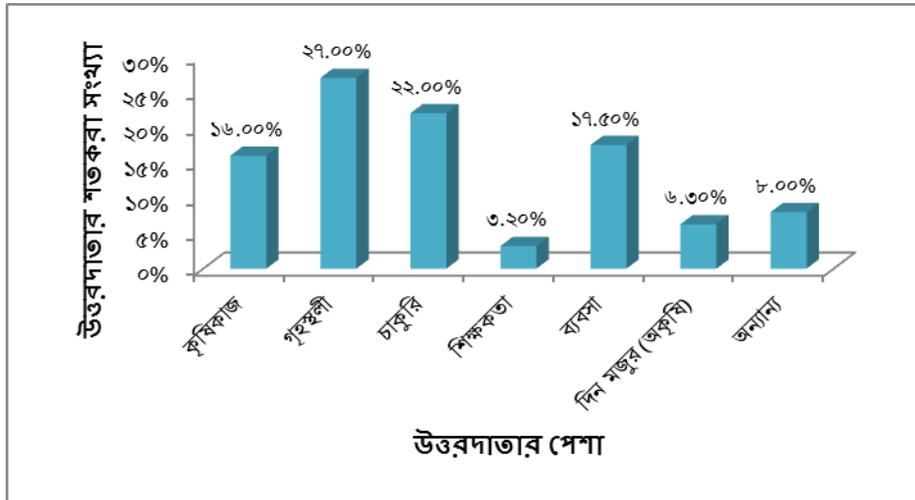
সারণি ৭.৩: ট্রেনে ভ্রমণকারী যাত্রীদের বয়স ও লিঙ্গ

বয়স	পুরুষ	মহিলা	মোট
১৩-২২	১০	২	১২
২৩-৩২	১৪	৫	১৯
৩৩-৪২	১১	৪	১৫
৪৩-৫২	৫	৮	১৩
৫৩-৬২	৩	২	৫
৭৩-৮২	১	০	১
মোট	৪৪	২১	৬৫



চিত্র ৭.৭: ট্রেনে ভ্রমণকারী যাত্রীদের বয়স ও লিঙ্গ

**উত্তরদাতার পেশা:** উত্তরদাতার পেশা ভিত্তিক বিভাজনে দেখা যাচ্ছে যে, মোট উত্তরদাতাগণের সর্বাধিক (২৭%) বিশেষ কোন কর্মে নয় বরং গৃহস্থালী কাজে নিয়োজিত; অপর বড় অংশগুলো চাকুরীতে (২২%), ব্যবসায় (১৭.৫%) ও কৃষিকাজে (১৬%) নিয়োজিত আছেন। এ ছাড়া আছেন দিন-মজুর, ক্ষুদ্র ব্যবসার সাথে যুক্ত এবং অন্যান্য পেশার মানুষ।



চিত্র ৭.৮: ট্রেনে ভ্রমণকারী যাত্রীদের পেশা

### ৭.২.২ যাতায়াত ব্যয় ও সময় মাসিক ট্রেন চলাচল

প্রায় ৯৮ শতাংশ যাত্রী রেল ভ্রমণের কারণে যাতায়াত ব্যয় কমেছে বলে জানান। তবে তারা সকলেই সময়মত ট্রেন চলাচল করে না বলে মত প্রকাশ করেছেন। এর প্রধান কারণ হিসেবে ডাবল লাইন না থাকাকেই চিহ্নিত করা হয়েছে। ডাবল লাইন না থাকায় স্টেশনগুলোতে মালগাড়ী ঢোকানোর সময় যাত্রীবাহী গাড়ীকে ২/৩ ঘন্টা পর্যন্ত অপেক্ষা করতে হয়। একই কারণে উল্টো চিত্রও ঘটে। আবার অনেক ক্ষেত্রে পয়েন্টসম্যানদের সামান্য সময়ের হেরফেরের কারণেও রেল চলাচল বিলম্বিত হয়।

### ৭.২.৩ প্রকল্প বাস্তবায়নের ফলে পূর্বের তুলনায় স্টেশনের বর্তমান অবস্থা

অধিকাংশ যাত্রীদের মতে পুনর্বাসনের ফলে স্টেশন বিল্ডিং, প্লাটফর্ম এবং স্টেশনের পরিবেশ পূর্বের তুলনায় ভাল অবস্থায় আছে। কর্মকর্তা ও কর্মচারীদের ব্যবহার সম্পর্কেও তারা মোটামুটি সন্তুষ্ট। স্টেশনের নিম্নোক্ত বিষয়গুলো সম্পর্কে যাত্রীগণের মতামত নিম্নরূপঃ

স্টেশনের অবস্থা	ভাল হয়েছে	খারাপ হয়েছে	একই আছে
স্টেশন বিল্ডিং-এর অবস্থা	৭৬%	১১%	১৩%
স্টেশনের পরিবেশ/বখাটেদের উৎপাত	৭৫%	১১%	১৪%
কর্মকর্তা/কর্মচারীদের ব্যবহার	৭০%	৮%	২২%
প্লাটফর্মের অবস্থা	৭৮%	৫%	১৮%

প্রায় সকল যাত্রীই স্টেশন বিল্ডিং ও প্লাটফর্ম যথাযথভাবে পরিষ্কার পরিচ্ছন্ন রাখার ব্যাপারে জোর দিয়েছেন।

### ৭.২.৪ ট্রেনের অবস্থাঃ

প্রায় ৮৮% উত্তরদাতা মনে করেন ট্রেনের সীটগুলো আরো উন্নত হওয়া দরকার এবং এগুলো পরিষ্কার পরিচ্ছন্ন রাখা প্রয়োজন। শতভাগ উত্তরদাতার মতে পর্যাপ্ত পানির অভাবে ট্রেনের ভেতরের টয়লেটগুলো অত্যন্ত নোংরা ও ব্যবহার অনুপযোগী।

### ৭.২.৫ রেল সেবা বৃদ্ধির জন্য যাত্রীদের সুপারিশ

ট্রেনে ভ্রমণকারী যাত্রীদের প্রায় সকলেই রেল লাইন পুনর্বাসনের ফলে তাদের যাতায়াত পূর্বের তুলনায় কিছুটা দ্রুত, সশ্রমী ও সহজ হয়েছে বলে মনে করেন। তারা রেল সেবা আরও কার্যকরী করার জন্য যে সকল পরামর্শ দিয়েছেন, তা হল-

- ট্রেনের সংখ্যা, আসন সংখ্যা ও বগি বাড়াতে হবে;
- ট্রেনে বসার আসনগুলো উন্নত করতে হবে এবং সীট সংখ্যা বাড়াতে হবে;
- ট্রেনের ভিতরের টয়লেটগুলোতে পর্যাপ্ত পানির ব্যবস্থা রাখতে হবে;
- সময়মত ট্রেন চলাচল নিশ্চিত করার জন্য ডাবল লাইন স্থাপনসহ পরিচালন ব্যবস্থাপনা জোরদার করতে হবে;
- স্টেশনের পরিবেশ নিরাপদ রাখার জন্য প্রশিক্ষণপ্রাপ্ত জনবল নিয়োগ করতে হবে।

### ৭.৩ কন্ট্রোল গুপের মতামত

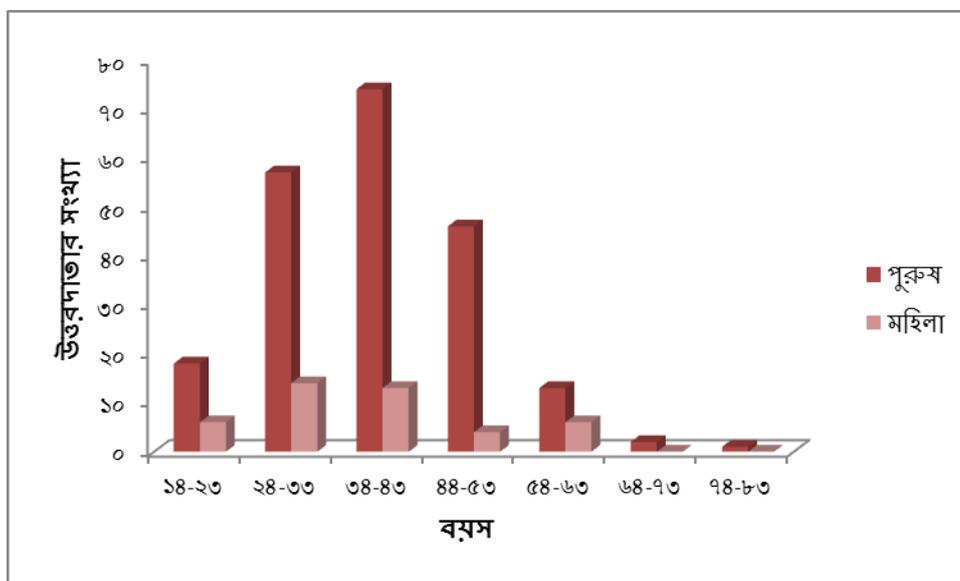
প্রকল্পের আওতাভুক্ত স্টেশন এলাকার বাইরে অবস্থিত বাড়ি-ঘরের বাসিন্দা যারা রেল ভ্রমণ করে না বা প্রকল্প থেকে সুবিধা পাননি এরূপ ২৫৬ জনকে কন্ট্রোল গুপের নমুনায় অন্তর্ভুক্ত করা হয়েছে। বিভিন্ন বয়সের ও শ্রেণি পেশার মানুষের সাক্ষাতকার নেয়া হয়েছে।

### ৭.৩.১ উত্তরদাতাদের সাধারণ তথ্যঃ

**উত্তরদাতার বয়স ও লিঙ্গ বিশ্লেষণঃ** কন্ট্রোল গ্রুপের উত্তরদাতাদের ৮২% পুরুষ এবং ১৮% মহিলা। উত্তরদাতাদের বয়স ছিল ১৪ থেকে ৮৩ বছরের মধ্যে। সবচেয়ে বেশি সংখ্যক (২১২ জন) উত্তরদাতার বয়স সীমা ২৪ থেকে ৫৩ বছর পর্যন্ত। অর্থাৎ কর্মক্ষম জনগোষ্ঠী যারা রেল পুনর্বাসনের সুবিধা ভোগ করতে পারছেন না, সাক্ষাৎকারের মাধ্যমে এমন জনগণের মতামত পাওয়া গেছে। এছাড়া অন্যান্য বয়স সীমার লোকজনও তাদের মতামত দিয়েছেন।

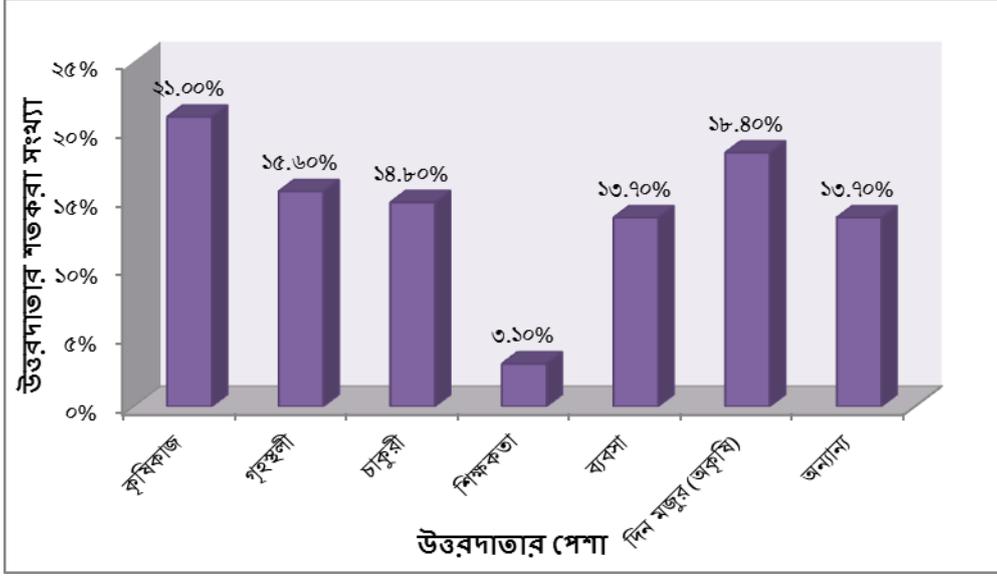
সারণি ৭.৪ : কন্ট্রোল গ্রুপের উত্তরদাতার বয়স ও লিঙ্গ

বয়স	পুরুষ	মহিলা	মোট
১৪-২৩	১৮	৬	২৪
২৪-৩৩	৫৭	১৪	৭১
৩৪-৪৩	৭৪	১৩	৮৭
৪৪-৫৩	৪৬	৮	৫৪
৫৪-৬৩	১৩	৪	১৭
৬৪-৭৩	২	০	২
৭৪-৮৩	১	০	১
মোট	২১১	৪৫	২৫৬



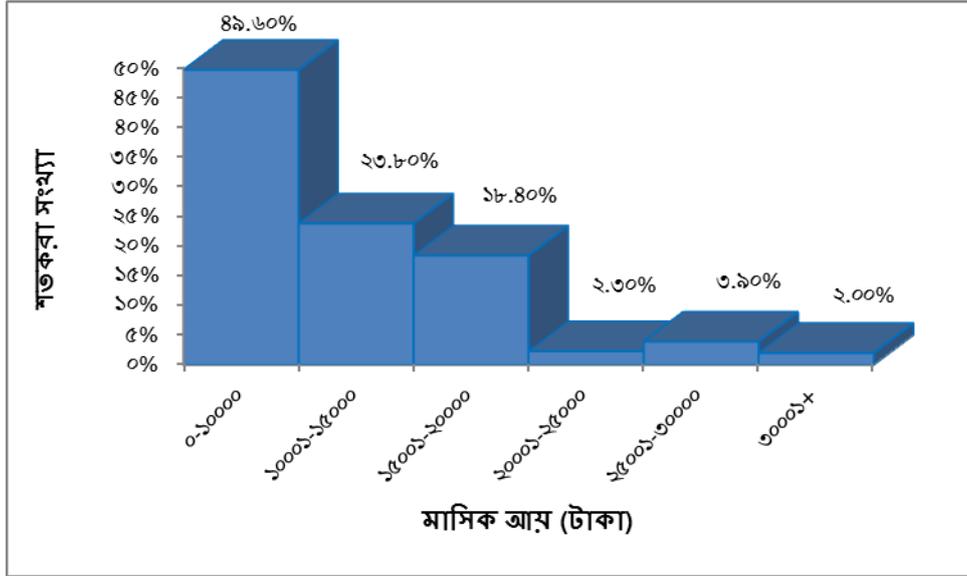
চিত্র ৭.৯: কন্ট্রোল গ্রুপের উত্তরদাতার বয়স ও লিঙ্গ

**উত্তরদাতার পেশাঃ** উত্তরদাতাদের পেশাভিত্তিক বিশ্লেষণে দেখা যাচ্ছে যে, মোট উত্তরদাতাগণের একটি বড় অংশ (২১%) কৃষিকাজ করেন, ১৮.৪% দিন মজুর, ১৫.৬% গৃহস্থলী কাজে নিয়োজিত, ১৪.৮% চাকুরি করেন, ১৩.৭% ব্যবসায় নিয়োজিত, ৩.১০% শিক্ষকতা করেন এবং ১৩.৭% ক্ষুদ্র ব্যবসা ও অন্যান্য পেশার মানুষ।



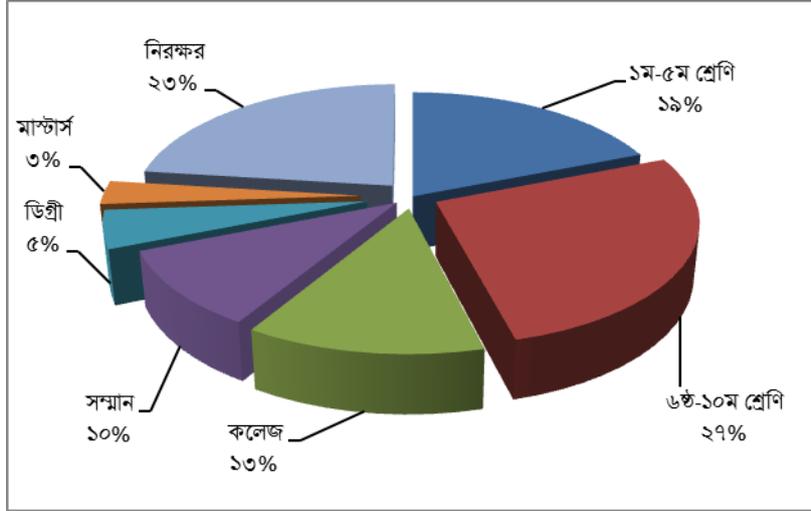
চিত্র ৭.১০: কন্ট্রোল গ্রুপের উত্তরদাতাদের পেশা

**মাসিক আয়ঃ** উত্তরদাতাগণের গড় মাসিক আয় ১৩,২২৮.০০ টাকা। এদের মধ্যে প্রায় ৫০% এর মাসিক আয় ১০,০০০ বা তার চেয়ে কম। অর্থাৎ উত্তরদাতাদের মধ্যে প্রান্তিক আয়ের লোকসংখ্যাই বেশি। মাত্র ২%-এর মাসিক আয় ৩০,০০০ টাকা বা তার উপর।



চিত্র ৭.১১: কন্ট্রোল গ্রুপের উত্তরদাতাদের মাসিক আয়

**শিক্ষাগত যোগ্যতাঃ** উত্তরদাতাগণের শিক্ষাগত যোগ্যতা বিশ্লেষণে দেখা যায়, ২৩% লোকই নিরক্ষর এবং ৪৬% এর পড়াশোনা ১ম থেকে ১০ম শ্রেণি পর্যন্ত। উচ্চ শিক্ষায় আছেন এমন কিছু সংখ্যক (১৮%) উত্তরদাতার সাক্ষাৎকারও নেয়া হয়েছিল।



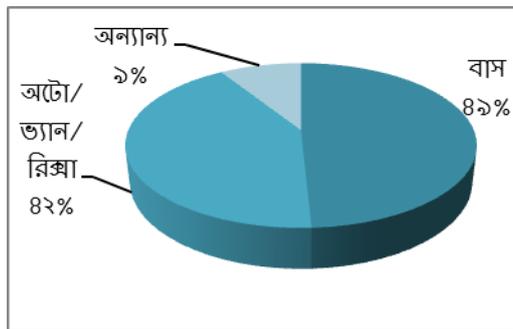
চিত্র ৭.১২: কন্ট্রোল গ্রুপের উত্তরদাতাদের শিক্ষাগত যোগ্যতা

### ৭.৩.২ রেলে ভ্রমণ না করার কারণ

উত্তরদাতাদের মধ্যে ৮৩.২০% জানিয়েছেন যে ট্রেন স্টেশন থেকে তাদের বাড়ী বা কর্মস্থানে যাওয়ার সুযোগ আছে, তথাপি রেল লাইন পুনর্বাসনের ফলে রেলে যাতায়াতের সুযোগ সুবিধা সম্পর্কে তারা তেমনভাবে অবহিত নন বলে রেলে ভ্রমণ করেন না। আর ১৬.৮০% জানিয়েছেন স্টেশন থেকে বাড়ি ও কর্মস্থলের দূরত্ব বেশি এবং স্টেশন পর্যন্ত যাওয়া আসার সুবিধা না থাকায় তাদের পক্ষে রেল ভ্রমণ সম্ভব হয় না।

### ৭.৩.৩ যাতায়াত মাধ্যম

উত্তরদাতাগণের ৪৯% সাধারণত বাসে যাতায়াত করেন। ৪২% উত্তরদাতা অটোরিক্সা বা ইজি বাইক, ভ্যান অথবা রিক্সা যোগে যাতায়াত করে থাকেন এবং ৯% উত্তরদাতা যাতায়াতের জন্য অন্যান্য মাধ্যম যেমন, মটর সাইকেল, সাইকেল ইত্যাদি ব্যবহার করেন।



চিত্র ৭.১৩: কন্ট্রোল গ্রুপের উত্তরদাতাদের যাতায়াত মাধ্যম

### ৭.৩.৪ রেল সেকশনের আওতাভুক্ত না হওয়ার কারণে অসুবিধা

কন্ট্রোল এলাকা রেল সেকশনের আওতাভুক্ত না হওয়ার কারণে যে সকল অসুবিধা হয় সে সম্পর্কে উত্তরদাতাদের মতামত নিম্নরূপঃ

➤ ৬৭.২০% এর মতে যাতায়াতের অসুবিধা হয়

➤ মেয়েদের স্কুল/কলেজে যাতায়াতে অসুবিধা হয় এরূপ মত দিয়েছেন ৬৬%

➤ ৬৩.৩% বলেছেন স্বাস্থ্যকেন্দ্রে যাতায়াতে অসুবিধা হয়

➤ শিশুর টীকাদানে অসুবিধা হয় এরূপ মন্তব্য করেছেন ৬১.৭০%

#### ৭.৩.৫ পণ্য/ মালামাল পরিবহন

কন্ট্রোল গ্রুপে যারা বিভিন্ন কৃষিজাত ও অন্যান্য মালামাল পরিবহন করেন, তাদের ৫৮% জানান যে রেলে যাতায়াতের সুযোগ না থাকায় মালামাল /পণ্য পরিবহনে তাদের বিভিন্ন সমস্যায় পড়তে হয় যা নিম্নরূপ:

- ভাড়া নিয়ে বাস চালকের সাথে প্রায়ই বচসা হয়। পক্ষান্তরে রেলে নির্দিষ্ট ভাড়ার ব্যবস্থা রয়েছে;
- সময় বেশি লাগে;
- খরচ বেশি পড়ে;
- মালামাল নষ্ট হয়;
- নিরাপত্তা নেই।

#### ৭.৩.৬ কর্মসংস্থান

প্রায় ৮২% উত্তরদাতার মতে তাদের এলাকা রেল স্টেশনের আওতাভুক্ত হলে কর্মসংস্থানের সুযোগ সৃষ্টি হত। এতে করে প্রান্তিক জনগোষ্ঠীর আয়ের সংস্থান হতে পারতো।

#### ৭.৩.৭ কন্ট্রোল গ্রুপের সুপারিশ

কন্ট্রোল এলাকার উত্তরদাতাগণ রেল সুবিধা বৃদ্ধির জন্য যে পরামর্শ দিয়েছেন, তা নিম্নরূপঃ

- প্রকল্পাধীন এলাকার আরো প্রত্যন্ত অঞ্চলে রেল লাইন বিস্তার করা;
- স্টেশন পর্যন্ত রাস্তার উন্নয়ন করা যেন দূর দূরান্ত থেকে লোকজন আসতে পারে। এজন্য রেল কর্তৃপক্ষ সড়ক কর্তৃপক্ষকে অনুরোধ জানাতে পারে;
- রেল সেকশন পুনর্বাসনের ফলে ট্রেনের সংখ্যা বৃদ্ধিসহ রেল ভ্রমণ যে উন্নত হয়েছে এ সম্পর্কে প্রচার প্রচারণা চালানো প্রয়োজন। অনেকেই এ সম্পর্কে এখনো ভালভাবে জ্ঞাত নয়। এফএম রেডিওতে বিজ্ঞাপনের মাধ্যমে রেলের সময়সূচী ও অন্যান্য সুযোগ সুবিধাগুলো জানানো যেতে পারে।

#### ৭.৪ এফজিডি ও স্থানীয় পর্যায়ে ফলাফল পর্যালোচনা

##### ৭.৪.১ প্রকল্প এলাকাধীন বার (১২)টি স্টেশনে অনুষ্ঠিত এফজিডির ফলাফল পর্যালোচনা

বিবেচ্য প্রকল্পের বিভিন্ন বিষয়াদি সার্বিক পর্যালোচনার জন্য প্রকল্পভুক্ত ১২টি স্টেশনে একটি করে এফজিডি-র আয়োজন করা হয়েছিল। এতে অংশ নেয় স্থানীয় পর্যায়ের সরকারের প্রতিনিধি, স্থানীয় গণ্যমান্য ব্যক্তি, মসজিদের ইমাম, ব্যবসায়ী, চাকুরিজীবী, ছাত্র, সাংবাদিক প্রমুখ। এফজিডিতে উপস্থিত সকলে প্রকল্পের সুবিধা, অসুবিধা ইত্যাদি বিষয়ে খোলামেলা আলোচনায় স্বতঃস্ফূর্তভাবে অংশগ্রহণ করেন।

এফজিডিসমূহে আলোচনার প্রধান বিষয়গুলো নিম্নে উল্লেখ করা হল:

- উপস্থিত সকলেই একমত যে প্রকল্প বাস্তবায়নের ফলে এলাকার সার্বিক যোগাযোগ ব্যবস্থার উন্নতি হয়েছে। রেলের সংখ্যা ও গতি বৃদ্ধির কারণে লোকজন দ্রুত ও কম খরচে যাতায়াত করতে পারছে।
- তাঁদের মতে রেল সেকশনের পুনর্বাসনের ফলে এলাকার ছেলে মেয়েদের জন্য শিক্ষাঙ্গনে যাতায়াত সহজ হয়েছে, লোকজন দ্রুত ও সহজে স্বাস্থ্যকেন্দ্রে যাতায়াত করতে পারছে, ব্যবসায়ী ও চাকুরিজীবীগণ দ্রুত ও স্বল্প খরচে কর্মস্থলে যাতায়াত করতে পারছেন।
- দরিদ্র জনগোষ্ঠীর কর্মসংস্থানের ক্ষেত্রে প্রকল্পের অবদান আছে বলে আলোচকগণ মতামত দিয়েছেন। তাঁদের মতে দ্রুত যাতায়াতের ফলে এলাকার দরিদ্র জনগণ দূরবর্তী অঞ্চলে কাজের জন্য যেতে পারছে। এছাড়া স্টেশনের কাছাকাছি এলাকায় দোকানপাট গড়ে উঠেছে, ফলে এলাকার কিছু লোকজনের কর্মসংস্থান হয়েছে। আগের তুলনায় ট্রেন বেশী পরিমাণে ও দ্রুতগতিতে চলায় এলাকার ব্যবসা-বাণিজ্য তথা আর্থিক কর্মকান্ড কিছুটা হলেও বেড়েছে।
- তবে স্টেশন বিল্ডিং, প্লাটফর্ম ও ট্রেনের অবস্থা সম্পর্কে আলোচকগণের বক্তব্য হতাশাজনক। তাঁরা সকলেই বলেছেন যে, অধিকাংশ স্টেশনের বিশ্রামাগার নোংরা ও অপরিচ্ছন্নতার কারণে তালাবন্ধ অবস্থায় থাকে। বসার জায়গা অপ্রতুল, বাচ্চাদের দুধ খাওয়ানোর জন্য প্রাইভেসি নেই, টয়লেটগুলো একেবারে নোংরা, ঠিকমত পানি থাকেনা, পরিষ্কার পরিচ্ছন্ন না থাকার কারণে ব্যবহারের অনুপযোগী। কিছু স্টেশনের টয়লেট মোটামুটি ব্যবহার উপযোগী হলেও পুরুষ ও মহিলাদের জন্য আলাদা ব্যবস্থা নেই। কিছু স্টেশনের প্লাটফর্ম নীচু, যাত্রী ছাওনি নেই। প্রসূতি, বৃদ্ধ ও প্রতিবন্ধীদের উঠানামার সুবিধা কোন স্টেশনেই নেই।
- ড্রেনগুলো অপরিষ্কার থাকার কারণে বর্ষার সময় পানি চলাচলে সমস্যা হয়, তখন লাইনগুলোতে কিছুটা পানি জমে থাকে। দুই/একটি স্টেশন ব্যতিত বাকি স্টেশনে কোন ওভারব্রীজের ব্যবস্থা না থাকার কারণে পথচারি, যাত্রী ও স্কুল কলেজের ছেলে-মেয়েদের যাতায়াতে সমস্যা হয়। ট্রেনের আসন সংখ্যা কম এবং ট্রেনের ভেতরের টয়লেটগুলোতে পর্যাপ্ত পানির ব্যবস্থা না থাকায় নোংরা অবস্থায় থাকে।
- সরকারী সম্পদ হিসেবে প্রকল্পের আওতায় নির্মিত বা পুনর্বাসিত অবকাঠামোগুলোর প্রতি এলাকাবাসীর দায়িত্ব পালন প্রসঙ্গে আলোচকগণ ইতিবাচক মতামত রেখেছেন। তাঁদের মতে জনগণ এখন পূর্বের তুলনায় কিছুটা সচেতন। রেললাইনের কাছে গবাদি পশু বেঁধে রাখা, স্টেশনের ভেতরে বা কাছাকাছি এলাকায় ময়লা আবর্জনা ফেলা, ট্রেনে ভ্রমণের সময় ভেতরে খাবারের উচ্ছিষ্ট ফেলা, সীট নষ্ট করা ইত্যাদি বিষয়গুলো এখন অনেক কম বলে তাঁরা অভিমত প্রকাশ করেন। রেলের বিভিন্ন মালামাল (যেমন, ফিশ প্লেট, নুড়ি পাথর ইত্যাদি) চুরির ঘটনাও কমেছে বলে আলোচকগণ জানান।
- রেলের আধুনিকায়ন প্রসঙ্গে আলোচকগণ অভিমত দেন যে, রেলের সংখ্যা বৃদ্ধি করতে হবে, ডিজিটাল পদ্ধতিতে রেল পরিচালনা করতে হবে, জনবল নিয়োগের মাধ্যমে রেলের সম্পদ রক্ষা করতে হবে, যাত্রী নিরাপত্তা ও যাত্রী সেবা নিশ্চিত করতে হবে, মহিলা ও পুরুষের জন্য আলাদা আলাদা বিশ্রামাগার ও টয়লেট রাখতে হবে, ড্রেনেজ ব্যবস্থা ভাল করতে হবে, যাত্রী ছাওনি ও প্রতিটি স্টেশনে ওভার ব্রীজের ব্যবস্থা করণ সহ সার্বিক অবস্থার উন্নয়ন করতে হবে।
- আলোচকগণ ট্রেনের পরিমাণ ও রেল বগী বৃদ্ধি, বসার সীটের উন্নয়ন ও পরিমাণ বাড়ানো ও আন্তনগর ট্রেন চালুর জন্য তাদের সনির্বন্ধ অনুরোধ পরিকল্পনা ও রেল মন্ত্রণালয়ের নিকট পৌছে দেয়ার দাবী জানান।

- আলোচকগণ মনে করেন টিভিতে, স্থানীয় এফএম রেডিওতে ও স্টেশনে এলসিডি মনিটরে বিজ্ঞাপন প্রচার ও পোস্টারিং-এর মাধ্যমে রেলভ্রমণ ও মালামাল পরিবহনের নিরাপদ দিক ও তুলনামূলক অন্যান্য সুবিধা বা লাভ বুঝিয়ে এলাকাবাসীর সচেতনতা বৃদ্ধি করতে পারলে শাখাধ্বয়ে রেলের আয় আরও বৃদ্ধি করা সম্ভব; এতে প্রকল্পের যৌক্তিকতা দৃঢ়তর হবে ও স্থায়িত্বও বৃদ্ধি পাবে।



এফজিডিঃ আমনুরা



এফজিডিঃ সিতলাই

#### ৭.৪.২ স্থানীয় পর্যায়ে অনুষ্ঠিত কর্মশালার ফলাফল পর্যালোচনা

সমীক্ষার TOR অনুযায়ী প্রকল্প এলাকাধীন একটি স্থান নির্বাচন করে সেখানে স্থানীয় পর্যায়ে একটি কর্মশালার আয়োজন করা হয়েছিল। সেখানে আইএমইডি ও বাংলাদেশ রেলওয়ের কর্মকর্তাগণের উপস্থিতিতে রাজশাহীর বিভিন্ন সামাজিক ও পেশাজীবী সংগঠনের মুখপাত্র, এলাকার সচেতন ব্যক্তিবর্গ, এনজিও প্রতিনিধি, সাংবাদিক ও জ্ঞানীগুণি যাত্রীগণের সাথে রেল সেকশন পুনর্বাসন সংক্রান্ত বিষয়ভিত্তিক আলোচনা ও মতবিনিময় অনুষ্ঠিত হয়। এই কর্মশালার উদ্দেশ্য ছিল প্রকল্পের উপর সরকারের দৃষ্টিভঙ্গি ব্যাখ্যা এবং অংশগ্রহণকারীগণের প্রশ্ন থাকলে তা শোনা।

বাংলাদেশ রেলওয়ের জেনারেল ম্যানেজার (পশ্চিম) এর সম্মেলন কক্ষে এই কর্মশালার আয়োজন করা হয়েছিল। কর্মশালায় প্রধান অতিথি ছিলেন বাংলাদেশ রেলওয়ের অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী (পশ্চিম/সেতু) জনাব মোঃ সুবক্তাগিন। বিশেষ অতিথি হিসেবে উপস্থিত ছিলেন জনাব মোঃ আবু জাফর মিঞা, অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী (ট্র্যাক/সেতু); জনাব মোঃ আসাদুল হক, বিভাগীয় প্রকল্প পরিচালক; জনাব মোঃ শাহজাহান আলী, প্রাক্তন প্রকল্প পরিচালক; জনাব মোঃ মনিরুজ্জামান, ট্র্যাক সাপ্লাই অফিসার, বাংলাদেশ রেলওয়ে এবং বাস্তবায়ন পরিবীক্ষণ ও মূল্যায়ন বিভাগ (আইএমইডি) এর উপ-পরিচালক জনাব মোঃ মোশারফ হোসেন। কর্মশালায় বিশিষ্ট অতিথিদের মধ্যে উপস্থিত ছিলেন বাংলাদেশ রেশম শিল্প মালিক সমিতির সভাপতি জনাব মোঃ লিয়াকত আলী, রাজশাহী রক্ষা সংগ্রাম পরিষদের সাধারণ সম্পাদক জনাব মোঃ জামাত খান এবং সদস্য জনাব মোঃ আরাফাত বিশ্বাস। কর্মশালায় আরো অংশগ্রহণ করেছেন রেলওয়ের যাত্রী, স্টেশন কর্মকর্তা, ব্যবসায়ী, চাকুরিজীবী, ছাত্র, নারী প্রতিনিধি এবং বিভিন্ন পত্র-পত্রিকার সাংবাদিকগণ।

কর্মশালা শুরুর প্রারম্ভিক বক্তৃতায় আইএমইডি'র উপ-পরিচালক জনাব মোঃ মোশারফ হোসেন প্রকল্পের পরিচিতি ও সমীক্ষার উদ্দেশ্য ও সমাপ্ত কাজের সংক্ষিপ্ত বিবরণ প্রদান করেন। অতঃপর পরামর্শক দলের সদস্য ড: আলী নেছার খানের সঞ্চালনায় বিশেষ অতিথিগণ প্রকল্পের প্রভাব সংক্রান্ত বিষয়ের উপর আলোকপাত করেন এবং নিজ নিজ দৃষ্টিভঙ্গি ব্যাখ্যাসহ আলোচনা করেন।

রেল বিভাগের কর্মকর্তাগণ ও প্রাক্তন প্রকল্প পরিচালকের বক্তব্যের পর প্রধান অতিথি বক্তব্য পেশ করেন। তারপরই বিষয় ভিত্তিক মুক্ত আলোচনা শুরু হয়। কর্মশালায় উপস্থিত সকলেই এই আলোচনায় স্বতঃস্ফূর্ত ভাবে অংশ নেন। প্রকল্পের ইতিবাচক দিকগুলো সম্পর্কে আলোচকগণের মতামত নিম্নরূপঃ

- প্রকল্প বাস্তবায়নের ফলে এলাকার সার্বিক যোগাযোগ ব্যবস্থার উন্নতি হয়েছে। রেলের সংখ্যা ও গতি বৃদ্ধির কারণে লোকজন দ্রুত ও কম খরচে যাতায়াত করতে পারছে। যাত্রি সংখ্যা বেড়েছে ও যাত্রি সেবা কিছুটা উন্নত হয়েছে;
- রেল সেকশনের পুনর্বাসনের ফলে এলাকার ছেলে মেয়েদের স্কুল কলেজে যাতায়াত সহজ হয়েছে, চিকিৎসা সেবা প্রদানের সুযোগ বেড়েছে, ব্যবসায়ী ও চাকুরিজীবীগণ দ্রুত ও স্বল্প খরচে কর্মস্থলে যাতায়াত করতে পারছেন;
- দ্রুত যাতায়াতের ফলে এলাকার দরিদ্র জনগণ দূরবর্তী অঞ্চলে কাজের জন্য যেতে পারছে। ফলে দরিদ্র জনগোষ্ঠীর কর্মসংস্থানের সুযোগ সৃষ্টি হয়েছে। স্টেশন এলাকার মানুষের জীবিকা বৃদ্ধি পেয়েছে;

পাশাপাশি প্রকল্পের নেতিবাচক বিষয়গুলো কর্মশালায় বিশদাকারে আলোচিত হয়েছে যার সার-সংক্ষেপ নিম্নে দেয়া হলঃ

- স্টেশন বিল্ডিং, প্লাটফর্ম ও ট্রেনের অবস্থা মোটেও আশানুরূপ নয়। অধিকাংশ স্টেশনের বিশ্রামাগার নোংরা ও অপরিচ্ছন্নতার কারণে তালাবন্ধ অবস্থায় থাকে। পর্যাপ্ত পানি ও পরিষ্কার পরিচ্ছন্ন না থাকার কারণে টয়লেটগুলো একেবারেই নোংরা ও ব্যবহারের অনুপযোগী। কিছু স্টেশনের প্লাটফর্ম নীচু, যাত্রী ছাওনি নেই। প্রসূতি, বৃদ্ধ ও প্রতিবন্ধীদের উঠানামার সুবিধা কোন স্টেশনেই নেই। ট্রেনের সিটগুলো ভাল নয় এবং ট্রেনের ভেতরের টয়লেটগুলোতে পর্যাপ্ত পানির ব্যবস্থা না থাকায় নোংরা অবস্থায় থাকে।
- স্টেশনগুলোতে নেশাগ্রস্ত লোকের অবাধ বিচরণ দেখা যায়। অন-অনুমোদিত দোকানপাটের কারণে রেলের জায়গা যত্রতত্র বেদখল হয়ে আছে।
- গুটিকয় স্টেশন ছাড়া নিরাপত্তার কোন ব্যবস্থা নেই।
- অভিযোগ দেয়ার জন্য প্রায়শঃ স্টেশন মাস্টারকে পাওয়া যায় না ইত্যাদি।

প্রকল্পের স্থায়িত্ব বৃদ্ধি ও সুবিধাগুলো কার্যকর করার জন্য কর্মশালায় অংশগ্রহণকারীগণ কিছু পরামর্শ প্রদান করেছেনঃ

- স্টেশন ও যাত্রী সেবা উন্নত করার জন্য ডিজিটাল পদ্ধতিতে রেল পরিচালনা করতে হবে, জনবল নিয়োগের মাধ্যমে রেলের সম্পদ রক্ষা করতে হবে, যাত্রী নিরাপত্তা ও যাত্রী সেবা নিশ্চিত করতে হবে, স্টেশন বিল্ডিং, প্লাটফর্ম ও ট্রেনের অভ্যন্তর পরিষ্কার-পরিচ্ছন্ন রাখতে হবে, মহিলা ও পুরুষের জন্য আলাদা বিশ্রামাগার ও টয়লেট রাখতে হবে, ডেনেজ ব্যবস্থা ভাল করতে হবে, যাত্রী ছাওনি ও প্রতিটি স্টেশনে ওভার ব্রিজের ব্যবস্থা করণ সহ সার্বিক অবস্থার উন্নয়ন করতে হবে।

যে বিষয়গুলোর উপর কর্মশালায় অংশগ্রহণকারীগণ জোর দিয়েছেন তা হলঃ

- সেকশন দু'টিতে আন্তঃনগর ট্রেন চালু করতে হবে;
- আরো দ্রুতগামী ট্রেন অধিক সংখ্যায় চালু করতে হবে;
- আমনুরা- চাঁপাইনবাবগঞ্জ বাই পাসের কাজ দ্রুত সমাপ্ত করতে হবে।

## ৭.৫ Success Story

উপকারভোগীগণের সাক্ষাতকার থেকে দেখা গেছে রেল লাইন পুনর্বাসনের ফলে অনেকেরই কর্মসংস্থান ও আয় বৃদ্ধি ঘটেছে। এরকম একজন উপকারভোগীর অভিজ্ঞতা নিম্নে দেয়া হলঃ

স্টেশনের নাম: কাকনহাট

উত্তরদাতার নামঃ মোঃ মমিন

বয়স: ৩৫ বছর

পরিবারের সদস্য সংখ্যা: ৫ জন

প্রকল্প বাস্তবায়ন পূর্ব ও পরবর্তী অবস্থা:

প্রায় বিশ (২০) বছর যাবত মোঃ মমিন কাকনহাট স্টেশনে ব্যবসায় চালাচ্ছে। স্টেশন পুনর্বাসনের পূর্বে সে একাই ছোট একটি পান/বিড়ির দোকান চালাত। সে সময় যাত্রীর সংখ্যা কম থাকায় তার আয় রোজগার খুব একটা ছিল না। তখন তার মাসিক আয় ছিল ৫,০০০.০০ টাকা বা তারও কম। তার ভাষ্যমতে, রেল লাইন পুনর্বাসন কাজ শুরুর পর থেকে এলাকায় লোক সমাগম ও কর্মচাঞ্চল্য বাড়তে থাকে, আর পুনর্বাসনের সাথে সাথে ট্রেনের সংখ্যা, যাত্রী চলাচল, মাল-পত্র উঠা-নামানোর কাজ- সবই দিন দিন বাড়তে থাকে। তার ব্যবসা থেকে আয়ও পূর্বের তুলনায় বৃদ্ধি পেতে থাকে; যার ফলশ্রুতিতে ২ বছর আগে সে “মোমিন সিগারেট এন্ড ফুটশপ” নামে একটি দোকান দিয়ে ব্যবসার পরিসর বৃদ্ধি করেছে। বর্তমানে তার গড় মাসিক আয় ২৫,০০০.০০ টাকা। এখন তার দোকানে ১ জন কর্মচারীও আছে।

## ৭.৬ প্রকল্পের প্রভাব সংক্রান্ত প্রধান ফলাফলসমূহ

- প্রকল্প বাস্তবায়নের ফলে এলাকার সার্বিক যোগাযোগ ব্যবস্থার উন্নতি হয়েছে। রেলের সংখ্যা ও গতি বৃদ্ধির কারণে লোকজন দ্রুত ও কম খরচে যাতায়াত করতে পারছে। যাত্রী সংখ্যা বেড়েছে, যাত্রী সেবাও কিছুটা উন্নত হয়েছে;
- সেকশন দু’টিতে যাত্রী ও মালমাল পরিবহন বৃদ্ধি পাওয়ায় রেলের রাজস্ব আয়ও বৃদ্ধি পেয়েছে। দুর্ঘটনা কমেছে এবং ভ্রমণ পূর্বের তুলনায় আরামদায়ক হয়েছে যদিও তা এখনো ঙ্গিত পর্যায়ে পৌঁছেনি;
- রেল সেকশনের পুনর্বাসনের ফলে এলাকার ছেলে মেয়েদের স্কুল কলেজে যাতায়াত সহজ হয়েছে, দূরবর্তী শহরে গিয়ে চিকিৎসা সেবা নেয়ার সুযোগ বেড়েছে, ব্যবসায়ী ও চাকুরিজীবীগণ দ্রুত ও স্বল্প খরচে কর্মস্থলে যাতায়াত করতে পারছেন;
- দ্রুত যাতায়াতের ফলে এলাকার দরিদ্র জনগণ দূরবর্তী অঞ্চলে কাজের জন্য যেতে পারছে; এ সুযোগ নারীরাও গ্রহণ করছে। ফলে এলাকার জনগোষ্ঠীর কর্মসংস্থানের সুযোগ সৃষ্টি হচ্ছে। স্টেশন এলাকার মানুষের জীবিকা বৃদ্ধি পাচ্ছে;
- প্রকল্পের বাস্তবায়নের ফলে এলাকার মানুষের জীবনযাত্রায়, জীবিকায়, শিক্ষায়, স্বাস্থ্য-সেবায়, নারীর ক্ষমতায়নে এবং স্থানীয় অর্থনীতিতে ইতিবাচক প্রভাবের পাশাপাশি অতি কিঞ্চিত হলেও জাতীয় অর্থনীতিতে তা পরোক্ষ প্রভাব রাখছে বলে অনুভব করা যায়।
- কন্ট্রোল গুপের উত্তরদাতাদের মতে প্রকল্পের সুবিধা তাদের অঞ্চল পর্যন্ত বিস্তৃত হলে উপকারভোগীদের ন্যায় তারাও বিভিন্ন সুযোগ সুবিধা গ্রহণ করতে পারতো যার ফলে এলাকার জীবনযাত্রায় ইতিবাচক প্রভাব দেখা যেত।

## অষ্টম অধ্যায়

### সুপারিশমালা

- ৮.১ সার্বিক পর্যালোচনার প্রেক্ষিতে বিবেচ্য প্রকল্পটি টেকসই করার জন্য এবং ভবিষ্যতে এ ধরনের অন্যান্য প্রকল্প বাস্তবায়নের জন্য পরামর্শকদের সুপারিশ নিম্নরূপঃ
- সঠিক পুরুত্বের ব্যালাস্টসহ ট্র্যাক সিস্টেম ও যথাযথ গুণগত মানের কাঠের স্লিপারসহ সেতুগুলোর রক্ষণাবেক্ষণ নিশ্চিত করে এবং আধুনিক সিগনালিং ব্যবস্থা-সহ লেভেল ক্রসিং গেট স্থাপন করে ট্রেনের গড় গতি আরো বৃদ্ধির উদ্যোগ নেয়া যেতে পারে;
  - ক্ষতিগ্রস্ত সেতু/কালভার্টগুলো দ্রুত মেরামত করার জন্য জরুরী ভিত্তিতে ব্যবস্থা নিতে হবে;
  - বিশেষ ঝুঁকি ও আপদকালীন পরিস্থিতি মোকাবেলার জন্য রেলওয়ের সঠিক কৌশল ও প্রস্তুতি থাকতে হবে;
  - দীর্ঘ স্থায়ীত্ব ও ব্যয় সাশ্রয় বিবেচনায় ভবিষ্যতে রেল ট্র্যাক স্থাপন/পুনর্স্থাপনে RCC স্লিপার ব্যবহার করাই শ্রেয়;
  - ভবিষ্যতে Embankment নির্মাণ/পুনর্নির্মাণের ক্ষেত্রে যথাযথ Soil Test করে ফাউন্ডেশন ডিজাইন করা বাঞ্ছনীয়;
  - প্লাটফর্মগুলোর উচ্চতা ব্রডগেজের ট্রেনের উপযোগী করে নির্মাণ প্রয়োজন;
  - এ সেকশনসমূহে আন্তঃনগর ট্রেন চালু করার উদ্যোগ নেয়া ছাড়াও বর্তমান ট্রেনগুলোর সিডিউল রাজশাহীর আন্তঃনগর ট্রেনের সময়-সূচির সাথে সমন্বয় করা যেতে পারে;
  - বর্ধিষ্ণু যাত্রী চাহিদা বিবেচনা/যাচাই করে আরো কোচ সংযোজনসহ সিট বৃদ্ধি এবং ডুয়েল গেজ/ডাবল রেল-ট্র্যাক চালুর ব্যবস্থা নেয়া যেতে পারে;
  - যাত্রীসেবা বৃদ্ধির জন্য ট্রেনের অভ্যন্তরে এবং স্টেশনগুলোতে প্রয়োজনীয় সংস্কারসহ সার্বিক পরিবেশ উন্নয়নের লক্ষ্যে লোকবল বৃদ্ধি করা সহ সংশ্লিষ্ট শাখার রেলকর্মকর্তা ও কর্মচারীর পেশাগত উৎকর্ষতার জন্য উপযুক্ত প্রশিক্ষণ প্রদান ও মোটিভেশনের ব্যবস্থা নেয়া যেতে পারে;
  - বাউন্ডারী প্রাচীরসহ টিকেট চেকিং ও নিরাপত্তা নিশ্চিত করা প্রয়োজন;
  - চব্বিশ নগর স্টেশনটিতে ট্রেন না থামানোর ব্যবস্থা নেয়া ও নাচোল স্টেশনটি ডেমোলিশ বা ভেঙে নতুন করে নির্মাণ করা যেতে পারে;
  - প্রকল্প নেয়ার পূর্বে প্রকল্পের সম্ভাব্যতা যাচাই-এর সময় যথেষ্ট বেস-লাইন তথ্য উপাত্ত বিশ্লেষণ ও এতদসংক্রান্ত তথ্য ভান্ডার তৈরিসহ প্রাক বাস্তবায়ন SWOT বিশ্লেষণ সমীচীন। অনুরূপ সমাপ্ত

প্রকল্পের সফলতা/বিফলতা থেকে শিক্ষা নিয়ে এবং প্রকল্পের নকশা ও ডিপিপি-র বিষয়বস্তু নিয়ে রেলওয়ের বিভিন্ন স্তরে কয়েকটি ভ্যালিডেশন ওয়ার্কশপের পর ডিপিপি চূড়ান্ত করা যেতে পারে; ও

- যথাসম্ভব নিখুঁত ডিপিপি প্রণয়নসহ **dedicated** প্রকল্প পরিচালক ও প্রকল্প ব্যবস্থাপনায় প্রশিক্ষিত ও অভিজ্ঞ জনবল দ্বারা (আধুনিক Project Management Tools ব্যবহার নিশ্চিত করে) প্রকল্প বাস্তবায়নের ব্যবস্থা নেয়া যেতে পারে।

## ৮.২ উপসংহার

সমীক্ষায় সুস্পষ্ট যে, কতিপয় জটিলতা এড়িয়ে বিলম্ব হলেও প্রকল্পটির পূর্ণাঙ্গ বাস্তবায়ন সম্পন্ন হয়েছে। প্রকল্পের ডিপিপিতে বর্ণিত উদ্দেশ্যসমূহ সন্তোষজনকভাবেই অর্জিত হয়েছে। প্রকল্পটি বাস্তবায়নের ক্ষেত্রে যে সকল চ্যালেঞ্জ বা বিপত্তির সম্মুখীন হয়েছিল তা থেকে শিক্ষা নিলে ভবিষ্যতে এ জাতীয় প্রকল্পগুলো আরও নিখুঁতভাবে প্রণয়ন এবং সুনিপুণভাবে সময়মত বাস্তবায়ন করা যাবে। এছাড়া পরামর্শকদলের সুপারিশগুলো বাস্তবায়ন করলে এবং রেল কর্তৃপক্ষ আরও সচেতন হলে ভবিষ্যতে সমাপ্ত এ প্রকল্পের মাধ্যমে আরো বেশী যাত্রী ও মালামাল পরিবহন করা সম্ভব হবে, যা সরকারের রাজস্ব আয় বৃদ্ধির সাথে সাথে আর্থ-সামাজিক পরিমন্ডলে অধিকতর ইতিবাচক প্রভাব রাখতে পারবে।

গণপ্রজাতন্ত্রী বাংলাদেশ সরকার  
পরিকল্পনা মন্ত্রণালয়  
বাস্তবায়ন পরিবীক্ষণ ও মূল্যায়ন বিভাগ।

“বাংলাদেশ রেলওয়ের রাজশাহী-রোহনপুর বর্ডার এবং আমনুরা-চাঁপাইনবাবগঞ্জ সেকশনসমূহের পুনর্বাসন  
(১ম সংশোধিত)” শীর্ষক সমাপ্ত প্রকল্পের  
প্রভাব মূল্যায়ন সমীক্ষা  
প্রশ্নমালা ১ (ক) – প্রকল্পের সুবিধাভোগী (খানা)

আসসালামু আলাইকুম/আদাব।

আমার নাম.....। আপনার অবগতির জন্য জানাচ্ছি যে, বাংলাদেশ রেলওয়ে ২০০৭-২০১৩ সাল মেয়াদে রাজশাহী-রোহনপুর বর্ডার এবং আমনুরা-চাঁপাইনবাবগঞ্জ সেকশনের পুনর্বাসনের জন্য একটি প্রকল্প বাস্তবায়ন করেছে। এই প্রকল্পের প্রধান উদ্দেশ্য ছিল রাজশাহী-রোহনপুর বর্ডার এবং আমনুরা-চাঁপাইনবাবগঞ্জ সেকশনের পুনর্বাসন করা এবং যাত্রী ও মালামাল বহনের ক্ষমতা বৃদ্ধি ও নিরাপত্তা নিশ্চিত করা। বাংলাদেশ সরকারের পরিকল্পনা মন্ত্রণালয়ের বাস্তবায়ন পরিবীক্ষণ ও মূল্যায়ন বিভাগ এই প্রকল্পের প্রভাব মূল্যায়নের জন্য এসএ কনসাল্ট ইন্টারন্যাশনাল লিঃ-কে পরামর্শক নিয়োজিত করেছে। আমি এসএ কনসাল্ট ইন্টারন্যাশনাল লিঃ এর পক্ষ থেকে আপনাকে এই প্রভাব মূল্যায়ন গবেষণায় অংশগ্রহণের জন্য অনুরোধ জানাচ্ছি। প্রকল্পের গুণগতমান, সবল ও দুর্বল দিক, সুযোগ ও সম্ভাবনা ইত্যাদি বিষয়ে আপনার সুচিত্রিত মতামত এ প্রকল্পের প্রভাব মূল্যায়ন সমীক্ষায় বিশেষ ভূমিকা রাখবে। উল্লেখ্য যে, আপনার মতামত শুধুমাত্র সমীক্ষার কাজে ব্যবহৃত হবে এবং আপনার দেয়া তথ্য সম্পূর্ণ গোপন রাখা হবে।

**সেকশন-কঃ পরিচিতিমূলক তথ্য**

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

**সেকশন-খঃ সাধারণ তথ্য**

ক্রঃ নং	জিজ্ঞাস্য বিষয়	উত্তর	কোড
০১	উত্তর দাতার নাম		
০২	উত্তর দাতার লিঙ্গ	পুরুষ ১ মহিলা ২	
০৩	উত্তর দাতার বয়স? (তার জন্মসাল জিজ্ঞেস করুন, প্রয়োজনে ঐতিহাসিক ঘটনা উল্লেখ করুন)		
০৪	আপনার পেশা কি?	কৃষিকাজ গৃহস্থলী চাকুরী শিক্ষকতা ব্যবসা বাণিজ্যিক পণ্য পরিবহন	১ ২ ৩ ৪ ৫ ৬

		পেশাজীবী (ডাক্তার/ইঞ্জিনিয়ার ইত্যাদি)	৭
		ক্ষুদ্র ব্যবসা (কামার/কুমার/জেলে ইত্যাদি)	৮
		দিন মজুর (অকৃষি)	৯
		অন্যান্যঃ	১০
০৫	শিক্ষাগত যোগ্যতা		
০৬	খানার সদস্য সংখ্যা		
০৭	খানার মাসিক আয়		
০৮	আপনার এলাকার রেল লাইন ও স্টেশনের পুনর্বাসনের কাজ সঠিকভাবে হয়েছে কি?	হ্যাঁ	১
		না	২
০৯	এই রেল স্টেশনের উন্নয়নের ফলে আপনার যাতায়াত ব্যয় কমেছে কি?	হ্যাঁ	১
		না	২
১০	আপনার এলাকার লোকজনের যাতায়াতের সুযোগ/সুবিধা বৃদ্ধি পেয়েছে কি না?	হ্যাঁ	১
		না	২
১১	এই রেল সেকশনের উন্নয়নের ফলে আপনার পরিবারের মেয়েরা মাধ্যমিক স্কুল এবং কলেজে যাতায়াত করতে পারছে কি?	হ্যাঁ	১
		না	২
১২	সামগ্রিকভাবে এলাকার মেয়েদের স্কুল এবং কলেজে যাতায়াতের সুবিধা হয়েছে কি?	হ্যাঁ	১
		না	২
১৩	স্বাস্থ্যকেন্দ্রে যাওয়ার সুযোগ বেড়েছে কি?	হ্যাঁ	১
		না	২
১৪	৫ বছরের নীচের শিশুদের টীকা দেয়ার সুযোগ বেড়েছে কি না?	হ্যাঁ	১
		না	২
১৫	প্রকল্প বাস্তবায়নকালে এলাকার প্রান্তিক জনগোষ্ঠীর কর্মসংস্থান হয়েছিল কি?	হ্যাঁ	১
		না	২
১৬	হ্যাঁ হলে কি ধরনের কর্মসংস্থানের সৃষ্টি হয়েছে? (১) (২) (৩)		
১৭	এই স্টেশনের ভেতরে ও বাইরে ছোট ছোট দোকান গড়ে উঠেছে কিনা?	হ্যাঁ	১
		না	২
১৮	হ্যাঁ হলে এর ফলে নতুন নতুন কাজের সৃষ্টি হয়েছে কিনা?	হ্যাঁ	১
		না	২
১৯	আপনি কি রেলের কোন পণ্য/মালামাল বহন করেন? (উত্তর 'না' হলে ২০ নং প্রশ্নের উত্তর নিন)	হ্যাঁ	১
		না	২
১৯ (ক)	কি ধরনের পণ্য বা মালামাল বহন করেন? (১) (২) (৩)		
১৯ (খ)	এই রেল সেকশনের উন্নয়নের ফলে আপনার কৃষি পণ্য বা অন্যান্য মালামাল বহনে সুবিধা হয়েছে কি?	হ্যাঁ	১
		না	২
১৯ (গ)	হ্যাঁ হলে এর ফলে আপনার আয় বেড়েছে কি?	হ্যাঁ	১
		না	২
২০	এই রেল সেকশনের (স্টেশন) পুনর্বাসনের ফলে আগের তুলনায় দারিদ্রতা কমেছে কিনা?	হ্যাঁ	১
		না	২
২১	এই সেকশনে (স্টেশন) সময়মত ট্রেন চলাচল করে কি?	হ্যাঁ	১
		না	২

২২	না হলে কেন করে না? (১) (২) (৩)		
২৩	আপনার এলাকার রেল সেকশনের উন্নয়নের ফলে দুর্ঘটনা কমেছে কি?	হ্যাঁ	১
		না	২
২৪	উত্তর না হলে কারণ কি? (১) (২) (৩)		
২৫	নিম্নে প্রদত্ত ছকে আপনার রেল স্টেশনের অবস্থা সম্পর্কে আপনার মতামত দিন		
	(ক) স্টেশন বিল্ডিং-এর অবস্থা	ভাল	১
		খারাপ	২
	(খ) স্টেশনের পরিবেশ/বখাটেদের উৎপাত	ভাল	১
		খারাপ	২
	(গ) কর্মকর্তা/কর্মচারীদের ব্যবহার	ভাল	১
		খারাপ	২
	(ঘ) প্লাটফর্মের অবস্থা	ভাল	১
		খারাপ	২
২৬	এই রেল স্টেশনে মহিলা বিশ্রামাগার আছে কি? (উত্তর না হলে ২৭ নং প্রশ্ন করুন)	হ্যাঁ	১
		না	২
২৬ (ক)	হ্যাঁ হলে বিশ্রামাগার পরিষ্কার কি না?	হ্যাঁ	১
		না	২
২৬ (খ)	পরিষ্কার না হলে কেন নয়? (১) (২) (৩)		
২৭	ছোট বাচ্চাদের বুকের দুধ খাওয়ানোর জন্য বিশ্রামখানায় Privacy আছে কিনা?	হ্যাঁ	১
		না	২
২৮	স্টেশনে মহিলাদের জন্য টয়লেট আছে কিনা? (উত্তর না হলে ২৯নং প্রশ্ন করুন)	হ্যাঁ	১
		না	২
২৮ (ক)	হ্যাঁ হলে টয়লেট ব্যবহার উপযোগী কিনা?	হ্যাঁ	১
		না	২
২৮ (খ)	উত্তর না হলে কেন ব্যবহার উপযোগী নয়? (১) (২) (৩)		
২৯	এই রেল স্টেশনে পুরুষ বিশ্রামাগার আছে কি? (উত্তর না হলে ৩০ নং প্রশ্ন করুন)	হ্যাঁ	১
		না	২
২৯ (ক)	হ্যাঁ হলে বিশ্রামাগার পরিষ্কার কি না?	হ্যাঁ	১
		না	২
২৯ (খ)	পরিষ্কার না হলে কেন নয়? (১) (২) (৩)		
৩০	স্টেশনে পুরুষদের জন্য টয়লেট আছে কিনা? (উত্তর না হলে ৩১ নং প্রশ্ন করুন)	হ্যাঁ	১
		না	২
৩০ (ক)	হ্যাঁ হলে টয়লেট ব্যবহার উপযোগী কিনা?	হ্যাঁ	১

		না	২
৩০ (খ)	উত্তর না হলে কেন ব্যবহার উপযোগী নয়? (১) (২) (৩)		
৩১	স্টেশনে নিরাপদ পানির ব্যবস্থা আছে কি না?	হ্যাঁ	১
		না	২
৩২	না হলে নিরাপদ পানির ব্যবস্থা নেই কেন? (১) (২) (৩)		
৩৩	ট্রেনে যাত্রী বসার জায়গাগুলো পরিষ্কার-পরিচ্ছন্ন রাখা হয় কিনা?	হ্যাঁ	১
		না	২
৩৪	ট্রেনের সীটগুলোর অবস্থা ভাল কিনা?	হ্যাঁ	১
		না	২
৩৫	না হলে কেন ভাল নয়? (১) (২) (৩)		
৩৬	ট্রেনের ভিতরের টয়লেট ব্যবহার উপযোগী কিনা?	হ্যাঁ	১
		না	২
৩৭	উত্তর না হলে কেন উপযোগী নয়? (১) (২) (৩)		
৩৮	ট্রেনে ভ্রমণ কালে কখনও নিরাপত্তা সংক্রান্ত সমস্যায় পড়লে রেল পুলিশের সাহায্য পেয়েছেন কি?	হ্যাঁ	১
		না	২
৩৯	উত্তর হ্যাঁ হলে কি ধরনের সাহায্য পেয়েছেন? .....		
৪০	এই প্রকল্পটির সবল দিকগুলো উল্লেখ করুন। (১) (২) (৩)		
৪১	এই প্রকল্পটির দুর্বল দিকগুলো উল্লেখ করুন। (১) (২) (৩)		
৪২	এই প্রকল্পটি হওয়ার ফলে কি কি বিশেষ সুযোগ সৃষ্টি হয়েছে? (১) (২) (৩)		
৪৩	এই প্রকল্পটি হওয়ার ফলে কি কি ঝুঁকি আছে? (১) (২) (৩)		
৪৪	রেল সেবা বৃদ্ধির জন্য আপনার সুপারিশ কি কি? (১) (২) (৩)		

সুপারভাইজারের নাম ও স্বাক্ষর

তথ্য সংগ্রহকারীর নাম ও স্বাক্ষর

গণপ্রজাতন্ত্রী বাংলাদেশ সরকার  
পরিকল্পনা মন্ত্রণালয়  
বাস্তবায়ন পরিবীক্ষণ ও মূল্যায়ন বিভাগ।

“বাংলাদেশ রেলওয়ের রাজশাহী-রহনপুর বর্ডার এবং আমনুরা-চাঁপাইনবাবগঞ্জ সেকশনের পুনর্বাসন (১ম সংশোধিত)” শীর্ষক  
সমাপ্ত প্রকল্পের  
প্রভাব মূল্যায়ন সমীক্ষা  
প্রশ্নমালা ১ (খ) – প্রকল্পের সুবিধাভোগী (দ্বৈনে ভ্রমণ সমাপ্তকারী যাত্রী)

আসসালামু আলাইকুম/আদাব।

আমার নাম.....! আপনার অবগতির জন্য জানাচ্ছি যে, বাংলাদেশ রেলওয়ে ২০০৭-২০১৩ সাল মেয়াদে রাজশাহী-রহনপুর বর্ডার এবং আমনুরা-চাঁপাইনবাবগঞ্জ সেকশনের পুনর্বাসনের জন্য একটি প্রকল্প বাস্তবায়ন করেছে। এই প্রকল্পের প্রধান উদ্দেশ্য ছিল রাজশাহী-রোহনপুর বর্ডার এবং আমনুরা-চাঁপাইনবাবগঞ্জ সেকশনের পুনর্বাসন করা এবং যাত্রী ও মালামাল বহনের ক্ষমতা বৃদ্ধি ও নিরাপত্তা নিশ্চিত করা। বাংলাদেশ সরকারের পরিকল্পনা মন্ত্রণালয়ের বাস্তবায়ন পরিবীক্ষণ ও মূল্যায়ন বিভাগ এই প্রকল্পের প্রভাব মূল্যায়নের জন্য এসএ কনসাল্ট ইন্টারন্যাশনাল লিঃ-কে পরামর্শক নিয়োজিত করেছে। আমি এসএ কনসাল্ট ইন্টারন্যাশনাল লিঃ এর পক্ষ থেকে আপনাকে এই প্রভাব মূল্যায়ন গবেষণায় অংশগ্রহণের জন্য অনুরোধ জানাচ্ছি। প্রকল্পের গুণগতমান, সবল ও দুর্বল দিক, সুযোগ ও সম্ভাবনা ইত্যাদি বিষয়ে আপনার সুচিন্তিত মতামত এ প্রকল্পের প্রভাব মূল্যায়ন সমীক্ষায় বিশেষ ভূমিকা রাখবে। উল্লেখ্য যে, আপনার মতামত শুধুমাত্র সমীক্ষার কাজে ব্যবহৃত হবে এবং আপনার দেয়া তথ্য সম্পূর্ণ গোপন রাখা হবে।

**সেকশন-কঃ পরিচিতিমূলক তথ্য**

পরিচিতিমূলক তথ্য	
রেল স্টেশনের নাম	
রেল সেকশনের নাম	
উত্তর দাতার মোবাইল নম্বর	মোবাইল নম্বর

**সেকশন-খঃ সাধারণ তথ্য**

ক্রঃ নং	জিজ্ঞাস্য বিষয়	উত্তর	কোড
০১	উত্তর দাতার নাম		
০২	উত্তর দাতার লিঙ্গ	পুরুষ ১ মহিলা ২	
০৩	উত্তর দাতার বয়স? (তার জন্মসাল জিজ্ঞেস করুন, প্রয়োজনে ঐতিহাসিক ঘটনা উল্লেখ করুন )		
০৪	আপনার পেশা কি?	কৃষিকাজ গৃহস্থলী চাকুরী শিক্ষকতা ব্যবসা বাণিজ্যিক পণ্য পরিবহণ পেশাজীবী (ডাক্তার/ইঞ্জিনিয়ার ইত্যাদি) ক্ষুদ্র ব্যবসা (কামার/কুমার/জেলে ইত্যাদি) দিন মজুর (অকৃষি) অন্যান্যঃ	১ ২ ৩ ৪ ৫ ৬ ৭ ৮ ৯ ১০
০৫	আপনি এই রেলে সাধারণত কোন কোন স্থানে যাতায়াত করেন?		

০৬	এই রেলের কেন যাতায়াত করেন? (১) (২) (৩)		
০৭	এই রেল সেকশনের উন্নয়নের ফলে আপনার যাতায়াত ব্যয় কমেছে কি?	হ্যাঁ	১
		না	২
০৮	এই স্টেশন থেকে সময়মত ট্রেন চলাচল করে কি?	হ্যাঁ	১
		না	২
০৯	না হলে কেন করে না? (১) (২) (৩)		
১০	ট্রেনে যাত্রী বসার জায়গাগুলো পরিষ্কার-পরিচ্ছন্ন রাখা হয় কিনা?	হ্যাঁ	১
		না	২
১১	ট্রেনের সীটগুলোর অবস্থা ভাল কিনা?	হ্যাঁ	১
		না	২
১২	না হলে কেন ভাল নয়? (১) (২) (৩)		
১৩	ট্রেনের ভিতরের টয়লেট ব্যবহার উপযোগী কিনা?	হ্যাঁ	১
		না	২
১৪	উত্তর না হলে কেন উপযোগী নয়? (১) (২) (৩)		
১৫	এই রুটে রেলের সেবা বৃদ্ধির জন্য আপনার সুপারিশ কি কি হতে পারে? (১) (২) (৩)		

সুপারভাইজারের নাম ও স্বাক্ষর  
মোবাইল নম্বরঃ  
তারিখঃ

তথ্য সংগ্রহকারীর নাম ও স্বাক্ষর  
মোবাইল নম্বর  
তারিখ

গণপ্রজাতন্ত্রী বাংলাদেশ সরকার  
পরিকল্পনা মন্ত্রণালয়  
বাস্তবায়ন পরিবীক্ষণ ও মূল্যায়ন বিভাগ।

“বাংলাদেশ রেলওয়ের রাজশাহী-রহনপুর বর্ডার এবং আমনুরা-চাঁপাইনবাবগঞ্জ সেকশনসমূহের পুনর্বাসন (১ম সংশোধিত)”  
শীর্ষক সমাপ্ত প্রকল্পের  
প্রভাব মূল্যায়ন সমীক্ষা।  
প্রশ্নমালা ২ – কন্ট্রোল গ্রুপের জন্য

আসসালামু আলাইকুম/আদাব।

আমার নাম.....। আপনার অবগতির জন্য জানাচ্ছি যে, বাংলাদেশ রেলওয়ে ২০০৭-২০১৩ সাল মেয়াদে রাজশাহী-রহনপুর বর্ডার এবং আমনুরা-চাঁপাইনবাবগঞ্জ সেকশনের পুনর্বাসনের জন্য একটি প্রকল্প বাস্তবায়ন করেছে। এই প্রকল্পের প্রধান উদ্দেশ্য ছিল রাজশাহী-রোহনপুর বর্ডার এবং আমনুরা-চাঁপাইনবাবগঞ্জ সেকশনের পুনর্বাসন করা এবং যাত্রী ও মালামাল বহনের ক্ষমতা বৃদ্ধি ও নিরাপত্তা নিশ্চিত করা। বাংলাদেশ সরকারের পরিকল্পনা মন্ত্রণালয়ের বাস্তবায়ন পরিবীক্ষণ ও মূল্যায়ন বিভাগ এই প্রকল্পের প্রভাব মূল্যায়নের জন্য এসএ কনসাল্ট ইন্টারন্যাশনাল লিঃ-কে পরামর্শক নিয়োজিত করেছে। আমি এসএ কনসাল্ট ইন্টারন্যাশনাল লিঃ এর পক্ষ থেকে আপনাকে এই প্রভাব মূল্যায়ন গবেষণায় অংশগ্রহণের জন্য অনুরোধ জানাচ্ছি। প্রকল্পের গুণগতমান, সবল ও দুর্বল দিক, সুযোগ ও সম্ভাবনা ইত্যাদি বিষয়ে আপনার সুচিন্তিত মতামত এ প্রকল্পের প্রভাব মূল্যায়ন সমীক্ষায় বিশেষ ভূমিকা রাখবে। উল্লেখ্য যে, আপনার মতামত শুধুমাত্র সমীক্ষার কাজে ব্যবহৃত হবে এবং আপনার দেয়া তথ্য সম্পূর্ণ গোপন রাখা হবে।

**সেকশন-কঃ পরিচিতিমূলক তথ্য**

পরিচিতিমূলক তথ্য	
উপজেলার নাম ও কোড	
ইউনিয়নের নাম ও কোড	
গ্রামের নাম	
রেল স্টেশনের নাম	
রেল সেকশনের নাম	
উত্তর দাতার মোবাইল নম্বর	মোবাইল নম্বর

**সেকশন-খঃ সাধারণ তথ্য**

ক্রঃ নং	জিজ্ঞাস্য বিষয়	উত্তর	কোড
০১	উত্তর দাতার নাম		
০২	উত্তর দাতার লিঙ্গ	পুরুষ ১ মহিলা ২	
০৩	উত্তর দাতার বয়স? (তার জন্মসাল জিজেস করুন, প্রয়োজনে ঐতিহাসিক ঘটনা উল্লেখ করুন)		
০৪	আপনার পেশা কি?	কৃষিকাজ গৃহস্থলী চাকুরী শিক্ষকতা ব্যবসা পেশাজীবী (ডাক্তার/ইঞ্জিনিয়ার ইত্যাদি) ক্ষুদ্র ব্যবসা (কোমার/কুমার/জেলে ইত্যাদি)	১ ২ ৩ ৪ ৫ ৬ ৭

		দিন মজুর (অকৃষি)	৮
		অন্যান্যঃ	৯
০৫	শিক্ষাগত যোগ্যতা		
০৬	পরিবারের সদস্য সংখ্যা		
০৭	পরিবারের মাসিক আয়		
০৮	ট্রেন স্টেশন থেকে আপনার বাড়ী বা কর্মস্থানে যাওয়ার সুযোগ আছে কি?	হ্যাঁ	১
		না	২
০৯	না হলে কেন সুযোগ নেই? (১) (২) (৩)		
১০	আপনি কোন মাধ্যমে সাধারণত যাতায়াত করেন? (১) (২) (৩)		
১১	এই রেল সেকশনের আওতাভুক্ত না হওয়ার কারণে আপনার এলাকার লোকজনের যাতায়াতের অসুবিধা হচ্ছে কিনা?	হ্যাঁ	১
		না	২
১২	আপনার এলাকাটি এই রেল সেকশনের আওতাভুক্ত না হওয়ার কারণে মেয়েদের স্কুল/কলেজে যাতায়াতে অসুবিধা হয় কিনা?	হ্যাঁ	১
		না	২
১৩	আপনার এলাকাটি এই রেল সেকশনের আওতাভুক্ত না হওয়ার কারণে স্বাস্থ্যকেন্দ্রে যাতায়াতে অসুবিধা হয় কিনা?	হ্যাঁ	১
		না	২
১৪	আপনার এলাকাটি এই রেল সেকশনের আওতাভুক্ত না হওয়ার কারণে শিশুর টীকাদানে অসুবিধা হয় কিনা?	হ্যাঁ	১
		না	২
১৫	আপনি কৃষিজ বা অন্য কোন পণ্য উৎপাদন করেন কি? (উত্তর না হলে ১৮ নং প্রশ্নের উত্তর নিন)	হ্যাঁ	১
		না	২
১৬	এই রেল সেকশনের আওতাভুক্ত না হওয়ার কারণে আপনার উৎপাদিত পণ্য বাজারজাত করতে অসুবিধা হয় কি? (উত্তর না হলে ১৮ নং প্রশ্নের উত্তর নিন)	হ্যাঁ	১
		না	২
১৭	হ্যাঁ হলে কি কি অসুবিধার সম্মুখীন হন? (১) (২) (৩)		
১৮	আপনি কি মনে করেন যে এই এলাকাটি রেল স্টেশনের আওতাভুক্ত হলে অধিক কর্মসংস্থানের সুযোগ সৃষ্টি হত?	হ্যাঁ	১
		না	২
১৮	রেলের সুবিধা থাকলে আপনার এলাকার লোক কিভাবে লাভবান হতেন? (১) (২) (৩)		
১৯	রেল সেবা বাড়ানোর জন্য আপনার সুপারিশ কি কি? (১) (২) (৩)		

সুপারভাইজারের নাম ও স্বাক্ষর  
মোবাইল নম্বরঃ  
তারিখঃ

তথ্য সংগ্রহকারীর নাম ও স্বাক্ষর  
মোবাইল নম্বর  
তারিখ

গণপ্রজাতন্ত্রী বাংলাদেশ সরকার  
পরিকল্পনা মন্ত্রণালয়  
বাস্তবায়ন পরিবীক্ষণ ও মূল্যায়ন বিভাগ

“বাংলাদেশ রেলওয়ের রাজশাহী-রহনপুর বর্ডার এবং আমনুরা-চাপাঁইনবাবগঞ্জ সেকশনসমূহের পুনর্বাসন (১ম সংশোধিত)”  
শীর্ষক সমাপ্ত প্রকল্পের প্রভাব মূল্যায়ন সমীক্ষা।

ক্রয় সংক্রান্ত চেকলিস্ট

পিসিআর-২০০৮ অনুযায়ী মালামাল/সেবা ক্রয় সংক্রান্ত তথ্যাবলী

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

সুপারভাইজারের নাম ও স্বাক্ষর  
মোবাইল নম্বরঃ

তথ্যপ্রদানকারীর নামঃ  
স্বাক্ষরসহ সীল ও তারিখঃ

গণপ্রজাতন্ত্রী বাংলাদেশ সরকার  
পরিকল্পনা মন্ত্রণালয়  
বাস্তবায়ন পরিবীক্ষণ ও মূল্যায়ন বিভাগ

“বাংলাদেশ রেলওয়ের রাজশাহী-রোহনপুর বর্ডার এবং আমনুরা-চাপাইনবাবগঞ্জ সেকশনসমূহের পুনর্বাসন (১ম সংশোধিত)”  
শীর্ষক সমাপ্ত প্রকল্পের প্রভাব মূল্যায়ন সমীক্ষা।

পর্যবেক্ষণ চেকলিস্ট-১ (রেল লাইন)

- ১। রেলওয়ে সেকশনঃ  
২। পর্যবেক্ষণকৃত রেল লাইনের দৈর্ঘ্যঃ  
৩। (ক) লাইনে প্রতি ১০০ মিটারে কতটি স্লিপার দেখতে পেয়েছেন?

ধরণ	সংখ্যা	বর্তমান অবস্থা

- (খ) এর মধ্যে কতটি স্টিলের ?  
(গ) কতটি কংক্রিটের?  
(ঘ) কতটি কাঠের?  
৪। রেলের স্লিপারের ফিটিং এর অবস্থা কেমন?  
৫। রং এর মাধ্যমে নিয়ন্ত্রিত বর্তমান সিগন্যালিং অবস্থা কেমন?  
৬। পর্যবেক্ষণকৃত রেল লাইন অংশের ফর্মেশন অবস্থা কেমন?  
৭। পর্যবেক্ষণকৃত রেল লাইন অংশের Slope কেমন?  
৮। পর্যবেক্ষণকৃত রেল লাইন অংশে কোন ক্ষয় হয়েছে কি না? হলে কত % ক্ষয় হয়েছে এবং এর কারণ কি?  
৯। BSS অনুযায়ী বর্তমানে লাইনের উপর আরোপিত গড় load বা weight কত?  
১০। পর্যবেক্ষণকৃত অংশে কতটি লেভেল ক্রসিং দেখা হয়েছে?  
১১। লেভেল ক্রসিং এর গেইট কি অবস্থায় আছে?  
১২। লেভেল ক্রসিংটি নিয়ন্ত্রণের জন্য গেইটম্যান থাকতে দেখা গেছে কিনা?  
১৩। ক. রেল লাইনের উপরের ব্যালাস্ট এর অবস্থা কেমন?  
খ. সঠিক সাইজের ব্যালাস্ট দেয়া হয়েছে কিনা?  
১৪। পর্যবেক্ষণকৃত অংশে Vibration বেশি হচ্ছে কিনা?  
১৫। ক. পর্যবেক্ষণকৃত লাইনের অংশে কতটি ফিশপ্লেট দেখেছেন?  
খ. ফিশপ্লেটের অবস্থা কেমন?  
১৬। পর্যবেক্ষণকৃত অংশে কতটি ব্রীজ রয়েছে এবং এগুলোর অবস্থা কেমন?  
১৭। এই সেকশনের কয়টি স্থানে Shunting এর ব্যবস্থা আছে?  
১৮। প্রকল্প বাস্তবায়নের পর Shunting time কমেছে কিনা?  
১৯। Passing line কতটি আছে এবং কোন কোন স্টেশন সংলগ্ন?  
২০। লুপ লাইন কয়টি এবং কোথায়?

গণপ্রজাতন্ত্রী বাংলাদেশ সরকার  
পরিকল্পনা মন্ত্রণালয়  
বাস্তবায়ন পরিবীক্ষণ ও মূল্যায়ন বিভাগ

“বাংলাদেশ রেলওয়ের রাজশাহী-রহনপুর বর্ডার এবং আমনুরা-চাপাইনবাবগঞ্জ সেকশনসমূহের পুনর্বাসন (১ম সংশোধিত)”  
শীর্ষক সমাপ্ত প্রকল্পের প্রভাব মূল্যায়ন সমীক্ষা।  
পর্যবেক্ষণ চেকলিস্ট – ২ (স্টেশন)

১। রেলওয়ে সেকশনঃ

২। স্টেশনের নামঃ

৩। রেলওয়ে স্টেশনের বর্তমান অবস্থাঃ

- রেলওয়ে স্টেশনের বিল্ডিং এর অবস্থা
- রেলওয়ে স্টেশনের প্লাটফর্মের অবস্থা
- রেলওয়ে স্টেশনের বিদ্যুতায়নের অবস্থা
- রেলওয়ে স্টেশনের বিশ্রামাগারের অবস্থা
- স্টেশন সংলগ্ন ড্রেনের অবস্থা
- রেলওয়ে স্টেশনের যাত্রীদের ব্যবহারের জন্য টয়লেটের অবস্থা

৪। রেল স্টেশন সংলগ্ন এলাকায় পুরাতন ভগ্নদশার জীর্ণ স্থাপনা আছে কিনা? থাকলে এগুলোর সংখ্যা কয়টি?

৫। বর্তমানে রেল লাইনের দুপাশে বৃক্ষায়নের অবস্থা কিরূপ?

৬। স্টেশনে রেকর্ড বই ঠিকমত রাখা হয় কি না? হলে এটি হালনাগাদ করা কি না।

৭। প্রকল্প বাস্তবায়নের পর এক্সিডেন্ট এর হার পূর্বের তুলনায় কমেছে কিনা। এ সংক্রান্ত রেকর্ড আছে কিনা।

৮। ট্রেনের ছাদে যাত্রী উঠতে দেখেছেন কিনা?

৯। অতিরিক্ত মালামাল সহ কোন যাত্রীকে ট্রেনে ভ্রমণ করতে দেখলে তিনি তার অতিরিক্ত মালামালের জন্য ভাড়া দিয়েছেন কিনা।

১০। আপনার পর্যবেক্ষণে রেলের রক্ষণাবেক্ষণ সম্বন্ধে আপনার মন্তব্য দিন।

১১। পূর্বের তুলনায় রেলের অবকাঠামো বৃদ্ধি পেয়েছে কিনা।

১২। ট্রেনের ক্যাপাসিটি বৃদ্ধি পেয়েছে কিনা।

১৩। ব্যবস্থাপনার জন্য পর্যাপ্ত জনবল আছে কিনা?

১৪। পর্যবেক্ষণকারীর মন্তব্যঃ

সুপারভাইজারের নাম ও স্বাক্ষর

মোবাইল নম্বরঃ

তারিখঃ

গণপ্রজাতন্ত্রী বাংলাদেশ সরকার  
পরিকল্পনা মন্ত্রণালয়  
বাস্তবায়ন পরিবীক্ষণ ও মূল্যায়ন বিভাগ

“বাংলাদেশ রেলওয়ের রাজশাহী-রহনপুর বর্ডার এবং আমনুরা-চাপাইনবাবগঞ্জ সেকশনের পুনর্বাসন (১ম সংশোধিত)” শীর্ষক  
সমাপ্ত প্রকল্পের  
প্রভাব মূল্যায়ন সমীক্ষা  
নিবিড় আলোচনা (Key Informant Interview-KII)  
(প্রকল্প পরিচালক ও সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তাদের সাথে আলাপচারিতা)

১। উত্তরদাতার নামঃ

২। পদবীঃ

৩। মন্ত্রণালয়/বিভাগঃ

৪। আপনি “বাংলাদেশ রেলওয়ের রাজশাহী-রোহনপুর বর্ডার এবং আমনুরা-চাপাইনবাবগঞ্জ সেকশনের পুনর্বাসন” প্রকল্পে  
কি দায়িত্বে নিয়োজিত ছিলেন? কত সময়ের জন্য দায়িত্ব পালন করেছেন?

৫। প্রকল্প প্রণয়ন ও বাস্তবায়নে আপনার ভূমিকা ও অভিজ্ঞতা বর্ণনা করুন।

৬। প্রকল্পটি ২০০৯ এ শেষ না হয়ে ২০১৩ সালে সমাপ্ত হয়। এ বিলম্বের কারণ কি ছিল?

৭। এ প্রকল্পের সাথে জড়িত কর্মকর্তাগণের ডিপিপি প্রণয়ন, পিপিআর ২০০৮, প্রকল্প পরিবীক্ষণ ও মূল্যায়ন সংক্রান্ত প্রশিক্ষণ ছিল  
কি না? ইতপূর্বে প্রকল্প বাস্তবায়নে তাঁদের পূর্ব অভিজ্ঞতা ছিল কি না?

৮। প্রকল্পের সময় ও কর্মকর্তাদের গুণগতমান নিয়ন্ত্রণের উদ্দেশ্যে নিজস্ব উদ্যোগে পরীক্ষণ ও মধ্য-মেয়াদী মূল্যায়ন করা হত কি  
না?

৯। আপনি কি মনে করেন যে এ প্রকল্প বাস্তবায়নের ফলে রেলওয়ের আয় বেড়েছে? উত্তর যদি হ্যাঁ হয় তবে শতকরা কতভাগঃ

যাত্রী \_\_\_\_\_ ভাগ

মাল \_\_\_\_\_ ভাগ

১০। আপনার জানা মতে প্রকল্পের কোন কোন অঙ্গগুলোর বাস্তবায়ন সন্তোষজনকভাবে সম্পন্ন হয় নাই?

১১। প্রকল্পের কি কি দুর্বল (Weakness) দিক ছিল বলে আপনি মনে করেন? এই দুর্বলতাসমূহ দূরীকরণে কি কি পদক্ষেপ  
নেয়া যেত বলে আপনি মনে করেন?

১২। প্রকল্পের সবল (Strengths) দিক কি কি ছিল বলে আপনি মনে করেন?

১৩। এই প্রকল্প বাস্তবায়নে প্রকল্পের বাইরের পারিপার্শ্বিক অবস্থার কি কি সুবিধাদি কাজ করেছিল বলে আপনি মনে করেন?

১৪। এই প্রকল্প বাস্তবায়নে প্রকল্পের বাইরের পারিপার্শ্বিক কি কি বাধা (Threats) কাজ করেছে? এইসব বাধা  
(Threats) হতে রক্ষা পেতে কি কি ব্যবস্থা নেওয়া যেত বলে আপনি মনে করেন?

১৫। ভবিষ্যতে এই ধরনের আরো প্রকল্প বাস্তবায়নের জন্য কি কি সুপারিশ করবেন?

সুপারভাইজারের নাম ও স্বাক্ষর

তথ্য সংগ্রহকারীর নাম ও স্বাক্ষর

মোবাইল নম্বরঃ

মোবাইল নম্বরঃ

তারিখঃ

তারিখঃ

গণপ্রজাতন্ত্রী বাংলাদেশ সরকার  
পরিকল্পনা মন্ত্রণালয়  
বাস্তবায়ন পরিবীক্ষণ ও মূল্যায়ন বিভাগ

“বাংলাদেশ রেলওয়ের রাজশাহী-রহনপুর বর্ডার এবং আমনুরা-চাপাঁইনবাবগঞ্জ সেকশনসমূহের পুনর্বাসন (১ম সংশোধিত)” শীর্ষক সমাপ্ত প্রকল্পের  
প্রভাব মূল্যায়ন সমীক্ষা

নিবিড় আলোচনা (Key Informant Interview-KII)

(স্থানীয় পরিচালন ও ব্যবস্থাপনা স্টাফ)

১। উত্তরদাতার নামঃ

২। পদবীঃ

৩। রেল সেকশনঃ

৪। স্টেশনের ঠিকানাঃ

৫। আপনি বর্তমানে পদে কতদিন আছেন? .....বৎসর

(৬, ৭ ও ৮ নং প্রশ্ন স্টেশন মাস্টার এর জন্য প্রযোজ্য)

৬। (ক) আপনার এলাকায় “বাংলাদেশ রেলওয়ের রাজশাহী-রোহনপুর বর্ডার এবং আমনুরা-চাপাঁইনবাবগঞ্জ সেকশনের পুনর্বাসন” প্রকল্প বাস্তবায়নের কাজ কখন শুরু হয়?

মাস ..... সন .....

(খ) কবে কাজ শেষ হয়েছে? মাস ..... সন .....

৭। প্রকল্পটি প্রথম কবে শুরু ও শেষ হওয়ার কথা ছিলঃ

শুরু..... শেষ .....

৮। বিলম্ব হয়ে থাকলে প্রকল্পটির কাজ বিলম্ব হওয়ার কারণ কি?

৯। আপনি কি মনে করেন যে প্রকল্প বাস্তবায়নের ফলে নিম্ন প্রদত্ত বিষয়ে আপনার রেল সেকশনের অবস্থার পর্যাপ্ত উন্নতি হয়েছেঃ

অবস্থা	উন্নতি হয়েছে	একই রকম আছে	আরও খারাপ হয়েছে
ক) রেল লাইনের অবস্থা			
খ) রেল স্লিপারের অবস্থা			
গ) ফিশ প্লেটের অবস্থা			

ঘ) ব্যালাস্ট এর অবস্থা			
ঙ) রেলস্টেশন			
(১) বিল্ডিং			
(২) বিশ্রামাগার			
(৩) প্লাটফর্ম			
(৪) টয়লেট			
(৫) ডেন			
চ) সিগন্যালিং এর অবস্থা			
ছ) টেলিকমিউনিকেশনের অবস্থা			
জ) লেভেল ক্রসিং এর অবস্থা			
ঝ) রেল সেতুর অবস্থা			
ঞ) রেলওয়ে বাঁধের অবস্থা			

১০। আপনি কি মনে করেন যে প্রকল্প বাস্তবায়নের ফলে পূর্বের তুলনায় আপনার রেল সেকশনে ট্রেনের স্পীড বেড়েছে?

হ্যাঁ  না

১১। উত্তর যদি হ্যাঁ হয় তবে পূর্ববর্তী সময় অপেক্ষা বর্তমানে ট্রেনের গতি কি পরিমাণ বেড়েছে?

১২। আপনি কি মনে করেন যে পূর্বের তুলনায় ২০১৩ সাল থেকে বর্তমান পর্যন্ত আপনার আওতায় রেল সেকশনের মধ্যে দুর্ঘটনা কমেছে?

যাত্রীবাহীঃ হ্যাঁ  না

মালবাহীঃ হ্যাঁ  না

১৩। উত্তর যদি হ্যাঁ হয় তবে শতকরা কতভাগ?

যাত্রীবাহী \_\_\_\_\_ মালবাহী \_\_\_\_\_

১৪। আপনি কি মনে করেন যে ২০১৩ সাল থেকে বর্তমান পর্যন্ত আপনার রেল/সেকশনে যাত্রীবাহী/মালবাহী ট্রেনের সংখ্যা বৃদ্ধি পেয়েছে?

যাত্রীবাহীঃ হ্যাঁ  না

মালবাহীঃ হ্যাঁ  না

১৫। উত্তর যদি হ্যাঁ হয় তবে শতকরা কতভাগঃ

যাত্রীবাহী \_\_\_\_\_

মালবাহী \_\_\_\_\_

১৬। আপনি কি মনে করেন যে ২০১৩ সাল থেকে বর্তমান পর্যন্ত আপনার রেল সেকশনে যাত্রী/মাল বহন পরিমাণ /সংখ্যা বৃদ্ধি পেয়েছে?

যাত্রীসংখ্যাঃ হ্যাঁ  না

মালবহন পরিমাণঃ হ্যাঁ  না

১৭। উত্তর যদি হ্যাঁ হয় তবে আনুমানিক শতকরা কতভাগঃ

যাত্রী \_\_\_\_\_ (সংখ্যা বৎসরে)

মালবহন \_\_\_\_\_ (সংখ্যা বৎসরে)

১৮। আপনি কি মনে করেন যে ২০১৩ সাল থেকে বর্তমান পর্যন্ত আপনার আওতায় রেলওয়ের আয় বেড়েছে?

যাত্রীঃ হ্যাঁ  না

মালঃ হ্যাঁ  না

১৯। উত্তর যদি হ্যাঁ হয় তবে শতকরা কতভাগঃ

যাত্রী \_\_\_\_\_ ভাগ

মাল \_\_\_\_\_ ভাগ

২০। রেল ভ্রমণে নিরাপত্তা নিশ্চিত করতে আপনারা কি কি ব্যবস্থা নেন?

২১। আবহাওয়া ও পরিবেশগত কারণে রেলের অবকাঠামোর কোন ক্ষয় হচ্ছে কি না? হলে এগুলো রক্ষণাবেক্ষণের জন্য কোন ব্যবস্থা নেয়া হয় কিনা?

২২। আপনার জানা মতে প্রকল্পের কোন কোন অঙ্গগুলোর বাস্তবায়ন সন্তোষজনকভাবে সম্পন্ন হয় নাই?

২৩। প্রকল্পের কি কি দুর্বল (Weakness) দিক ছিল বলে আপনি মনে করেন?

২৪। প্রকল্পের সবল (Strengths) দিক কি কি ছিল বলে আপনি মনে করেন?

২৫। প্রকল্পের দুর্বলতাসমূহ (Weaknesses) দূরীকরণে কি কি পদক্ষেপ নেয়া যেত বলে আপনি মনে করেন?

২৬। এই প্রকল্প বাস্তবায়নে প্রকল্পের বাইরের পারিপার্শ্বিক অবস্থার কি কি সুবিধাদি কাজ করেছিল বলে আপনি মনে করেন?

২৭। এই প্রকল্প বাস্তবায়নে প্রকল্পের বাইরের পারিপার্শ্বিক কি কি বাধা (Threats) কাজ করেছে?

২৮। এইসব বাধা (Threats) হতে রক্ষা পেতে কি কি ব্যবস্থা নেওয়া যেত বলে আপনি মনে করেন?

২৯। ভবিষ্যতে এই ধরনের প্রকল্প বাস্তবায়নের জন্য কি কি সুপারিশ করবেন?

সুপারভাইজারের নাম ও স্বাক্ষর

মোবাইল নম্বরঃ

তারিখঃ

তথ্য সংগ্রহকারীর নাম ও স্বাক্ষর

মোবাইল নম্বরঃ

তারিখঃ

গণপ্রজাতন্ত্রী বাংলাদেশ সরকার  
পরিকল্পনা মন্ত্রণালয়  
বাস্তবায়ন পরিবীক্ষণ ও মূল্যায়ন বিভাগ।

“বাংলাদেশ রেলওয়ের রাজশাহী-রোহনপুর বর্ডার এবং আমনুরা-চাপাইনবাবগঞ্জ সেকশনসমূহের পুনর্বাসন (১ম সংশোধিত)”  
শীর্ষক সমাপ্ত প্রকল্পের  
প্রভাব মূল্যায়ন সমীক্ষা।  
**Focus Group Discussion**

- ১। FGD সভার তারিখঃ
- ২। সভা অনুষ্ঠানের স্থানঃ..... গ্রাম/মহল্লা/ওয়ার্ডঃ.....  
উপজেলাঃ..... জেলাঃ..... স্টেশনের নামঃ
- ৩। প্রকল্প বাস্তবায়নের ফলে এলাকার সার্বিক যাতায়াত ব্যবস্থার কোন উন্নতি হয়েছে কি?
- ৪। প্রকল্প বাস্তবায়নের পর এলাকার লোকজন নিরাপদ, দ্রুত ও কম খরচে যাতায়াত করতে পারছে কি? পূর্বের তুলনায় রেল ভ্রমণ আরামদায়ক হয়েছে কি না?
- ৫। প্রকল্প বাস্তবায়নের ফলে এলাকার ব্যবসা-বাণিজ্য, ছেলেমেয়েদের লেখাপড়া, স্বাস্থ্যকেন্দ্রে যাতায়াত, কর্মস্থলে যাতায়াত ইত্যাদি ক্ষেত্রে পূর্বের তুলনায় সুযোগ সুবিধা বৃদ্ধি পেয়েছে কিনা?
- ৬। এলাকার দরিদ্র জনগোষ্ঠীর কর্মসংস্থানের ক্ষেত্রে সুযোগ সৃষ্টি হয়েছে কি?
- ৭। এই সেকশনের ট্রেনগুলো যাত্রী বান্ধব কিনা? যাত্রীদের উঠা নামার (বিশেষ করে মহিলা, শিশু, বৃদ্ধ, প্রতিবন্ধী, প্রসূতি) জন্য সুবিধাজনক ব্যবস্থা আছে কিনা?
- ৮। এই প্রকল্পের দুর্বলতাপুলো কি আছে বলে মনে হয়?
- ৯। এই এলাকায় কি এমন কোন বাধা-বিপত্তি ছিল যে কারণে প্রকল্পের এই এলাকায় কাজ সঠিকভাবে করা যায় নি? থাকলে সেগুলো কি ?
- ১০। এই এলাকায় কি এমন কোন সুযোগ ছিল যা সঠিকভাবে ব্যবহার করলে প্রকল্পটির কাজ আরও ভালভাবে সম্পাদিত হতো?
- ১১। স্টেশন বিল্ডিং এর ভেতরে ও বাইরে, বিশ্রামাগার, টয়লেট, প্লাটফর্ম, ট্রেনের বগির ভেতরে ও বাইরে, ট্রেনের অভ্যন্তরের টয়লেট ইত্যাদি নিয়মিত পরিষ্কার-পরিচ্ছন্ন রাখা হয় কিনা? না হলে কেন?
- ১২। প্রকল্পের আওতায় নির্মিত বা পুনর্বাসিত অবকাঠামোগুলো সরকারী সম্পদ। এগুলোর রক্ষণাবেক্ষণে সরকারের পাশাপাশি এলাকার অধিবাসীরা তাদের দায়িত্ব পালন করেন কি না? যেমন, রেললাইনের কাছে গবাদি পশু বেঁধে রাখা, স্টেশনের ভেতরে বা কাছাকাছি এলাকায় ময়লা আবর্জনা ফেলা, ট্রেনে ভ্রমণের সময় ভেতরে খাবারের উচ্ছিষ্ট ফেলা, সীট নষ্ট করা, টয়লেট ব্যবহারের পর ঠিকমত পানি না ঢালা ইত্যাদি বিষয়গুলো সম্পর্কে এলাকার অধিবাসী ও যাত্রীরা সচেতন কিনা?
- ১৩। সামাজিক অস্থিরতার কারণে অনেক সময় রেলের বিভিন্ন মালামাল (যেমন, ফিশ প্লেট, নুড়ি পাথর ইত্যাদি) চুরি হতে দেখা যায়। এই স্টেশনে এরূপ ঘটনা হয় কিনা? হলে এগুলো প্রতিহত করার উপায় কি?
- ১৪। রেলের আধুনিকায়নের ব্যাপারে আপনাদের ধারণা কি? এই সেকশনের পরিচালন ব্যবস্থা ও যাত্রীসেবা আধুনিকায়নের জন্য আপনাদের পরামর্শ কি?
- ১৫। প্রকল্পের স্থায়িত্ব বৃদ্ধি ও সুবিধাগুলো চালু রাখার জন্য এলাকাসীরা করণীয় কি এবং এ ব্যাপারে কিভাবে তাদেরকে সচেতন করা যেতে পারে?

## এসএ কনসাল্ট ইন্টারন্যাশনাল লিমিটেড



রোকেয়া প্যালেস (এপার্টমেন্ট - ৩এ), বাসা-৬, ব্লক-এফ, রোড-৮, নিকেতন, গুলশান-১, ঢাকা-১২১২।

ফোনঃ ০১৭১২০৫৬৩২৮, ০১৫৫৮৮৩৩৯২১

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