

**রেলপথ মন্ত্রণালয়ের আওতায় ২০১২-১৩ অর্থ বছরে এপিপিভুক্ত সমাপ্ত প্রকল্পের মূল্যায়ন প্রতিবেদনের ওপর মন্ত্রণালয়/বিভাগ  
ভিত্তিক সার-সংক্ষেপ**

ক্রঃ নং	মন্ত্রণালয়/বিভাগের নাম	মোট সমাপ্ত প্রকল্পের সংখ্যা	সমাপ্ত প্রকল্পের ধরণ			মূল সময় ও ব্যয়ের তুলনায়				
			বিনিয়োগ প্রকল্পের সংখ্যা	কারিগরি সহায়তা প্রকল্পের সংখ্যা	জেডিসি এফ ডুজ প্রকল্পের সংখ্যা	সময় ও ব্যয় উভয়ই অতিক্রা নু প্রকল্পের সংখ্যা	সময় অতিক্রা নু প্রকল্পের সংখ্যা	সময় অতিক্রা নু শতকরা হার (%) সর্বনিম্ন সর্বোচ্চ	ব্যয় অতিক্রা নু প্রকল্পের সংখ্যা	ব্যয় অতিক্রান্তে র শতকরা হার (%) সর্ব নিম্ন- সর্বোচ্চ
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮	৯	১০	১১
১	রেলপথ মন্ত্রণালয়	৪টি	৪টি	-	১টি	৩টি	৪টি	১০০%		১৬.৫%

- ১। সমাপ্ত প্রকল্পের সংখ্যা: ৪টি
- ২। সমাপ্তকৃত প্রকল্পের প্রকৃত ব্যয় ও মেয়াদকাল
- ৩। সমাপ্তকৃত প্রকল্প বাস্তবায়নের ক্ষেত্রে প্রধান প্রধান সমস্যা ও সুপারিশ

	সমস্যা		সুপারিশ
৩.১	যথাযথ সমীক্ষা ছাড়া প্রকল্প গ্রহণ ও ব্যয় প্রাক্কলন করা।	৩.১	প্রকল্প গ্রহণকালে পর্যাপ্ত সমীক্ষা ও বাস্তবভিত্তিক ব্যয় প্রাক্কলনপূর্বক প্রকল্প প্রস্তাব প্রণয়ন করতে হবে।
৩.২	ঘন ঘন প্রকল্প পরিচালক পরিবর্তন ও পূর্ণকালীন প্রকল্প পরিচালক না থাকা।	৩.২	প্রতিটি প্রকল্পের বিপরীতে একজন পূর্ণকালীন প্রকল্প পরিচালক নিয়োগ করতে হবে এবং প্রকল্প সমাপ্ত না হওয়া পর্যন্ত যথাসম্ভব প্রকল্প পরিচালককে বদলী করা যাবেনা। প্রয়োজনে ছোট ছোট প্রকল্পের ক্ষেত্রে অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী/তত্ত্বাবধায়ক প্রকৌশলীর পরিবর্তে নির্বাহী প্রকৌশলী পদমর্যাদার কর্মকর্তাকে প্রকল্প পরিচালক হিসেবে নিয়োগ প্রদান করা যেতে পারে।
৩.৩	প্রকল্পভিত্তিক ক্রয় কার্যক্রম/ঠিকাদার নিয়োগ প্রক্রিয়া সম্পন্ন না করে আর্থিক বছরভিত্তিক ছোট ছোট প্যাকেজে ঠিকাদার নিয়োগ করার প্রবণতা।	৩.৩	প্রকল্প অনুমোদনের অনধিক ৬ মাসের মধ্যে প্রকল্পের বিপরীতে যথাসম্ভব সকল ঠিকাদার নিয়োগ/ক্রয় কার্যক্রম সম্পন্ন করতে হবে।
৩.৪	ভূমি অধিগ্রহণে জটিলতা।	৩.৪	একনেক/সরকারের সর্বোচ্চ ফোরামে অনুমোদিত প্রকল্পের ক্ষেত্রে ভূমি অধিগ্রহণ প্রক্রিয়া আরও যুগোপযোগী ও সরলীকরণ করার উদ্যোগ গ্রহণ করা যেতে পারে।
৩.৫	অনুমোদিত ডিপিপি'র তুলনায় অধিক সময় ও ব্যয়ে প্রকল্প সমাপ্ত করা	৩.৫	অনুমোদিত ডিপিপি'র কর্ম পরিকল্পনা অনুযায়ী এডিপি বরাদ্দ এবং কার্যাদেশ প্রদান করতে হবে।

**“বাংলাদেশ রেলওয়ের রাজশাহী-রোহনপুর বর্ডার এবং আমনুরা-চাঁপাইনবাবগঞ্জ সেকশনসমূহের পুনর্বাসন (১ম সংশোধিত)” শীর্ষক সমাপ্তি প্রকল্প  
(সমাপ্ত : জুন, ২০১৩)**

- ১। প্রকল্পের নাম : বাংলাদেশ রেলওয়ের রাজশাহী-রোহনপুর বর্ডার এবং আমনুরা-চাঁপাইনবাবগঞ্জ সেকশনসমূহের পুনর্বাসন (১ম সংশোধিত)।
- ২। বাস্তবায়নকারী সংস্থা : বাংলাদেশ রেলওয়ে।
- ৩। প্রশাসনিক মন্ত্রণালয়/বিভাগ : রেলপথ মন্ত্রণালয়।
- ৪। প্রকল্পের বাস্তবায়ন সময় ও ব্যয় :

(লক্ষ টাকায়)

প্রাক্কলিত ব্যয় (প্রঃসাঃ)		প্রকৃত ব্যয় (প্রঃ সাঃ)	পরিকল্পিত বাস্তবায়নকাল		প্রকৃত বাস্তবায়নকাল	অতিরিক্ত ব্যয় (মূল প্রাক্কলিত ব্যয়ের %)	অতিরিক্ত সময় (মূল বাস্তবায়নকালের %)
মূল	সর্বশেষ সংশোধিত		মূল	সর্বশেষ সংশোধিত			
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮
১৫৫৪৬.৭০	১৫১৯৯.৭০	১৪৮৯৮.৩৪	০১/০৭/০৭ হতে ৩০/০৬/০৯	০১/০৭/০৭ হতে ৩০/০৬/১৩	০১/০৭/০৭ হতে ৩০/০৬/১৩	-	৪ বছর (৩০০%)

- ৫। প্রকল্পের অঙ্গভিত্তিক বাস্তবায়ন (পিসিআর অনুসারে) :

(লক্ষ টাকায়)

ক্রমিক নং	অঙ্গের নাম	সর্বশেষ সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী লক্ষ্যমাত্রা		প্রকৃত বাস্তবায়ন	
		আর্থিক (বৈঃ মুঃ)	বাস্তব পরিমাণ	আর্থিক (বৈঃ মুঃ)	বাস্তব (%)
১	২	৪	৫	৬	৭
<b>a) Revenue Component :</b>					
1	Pay of Officers	৩০.৪১	-	০.০০	-
2	Pay of Establishment	২৬.০৪	-	০.০০	-
3	Allowances	৪১.৬৮	-	০.০০	-
4	Labor cost	৪১১.৫৫	-	৪১০.৪৫	১০০%
5	Repairs, maintenance & Rehabilitation	৯১০.৮৯	-	৮১১.৮৯	১০০%
	<b>Sub-Total :</b>	<b>১৪২০.৫৭</b>	<b>-</b>	<b>১২২২.৩৪</b>	<b>-</b>
<b>b) Capital Component:</b>					
6	Acquisition of Assets	১২০৭৮.৯৫	-	১২০২৩.৮৯	১০০%
7	Acquisition of Assets (Pick up)	১৮.০০	-	০.০০	-
8	Construction of Works	১৬৭২.১৮	-	১৬৪৩.৭১	১০০%
9	Contingency	১০.০০	-	৮.৮০	১০০%
	<b>Sub-total:</b>	<b>১৩৭৭৯.১৩</b>	<b>-</b>	<b>১৩৬৭৬.০০</b>	<b>-</b>
	<b>Grand Total:</b>	<b>১৫১৯৯.৭০</b>	<b>-</b>	<b>১৪৮৯৮.৩৪</b>	<b>-</b>

## ৬। প্রকল্প পরিচালক সংক্রান্ত তথ্যাদি :

ক্রমিক নং	প্রকল্প পরিচালকের নাম	দায়িত্বের ধরণ	কর্মকাল
১	২	৩	৪
১	জনাব মোঃ নূরুল আমিন প্রধান প্রকৌশলী (পশ্চিম)	খন্ডকালীন	০১/০৭/০৭ হতে ০৭/১০/০৮
২	জনাব মোঃ আনহার মাহমুদ প্রধান প্রকৌশলী (পশ্চিম)	খন্ডকালীন	০৭/১০/০৮ হতে ১৪/১২/০৮
৩	জনাব মোঃ ইউসুফ আলী মুধা অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী (ব্রীজ)/পশ্চিম	খন্ডকালীন	১৪/১২/০৮ হতে ৩০/০৪/০৯
৪	জনাব মোঃ মোজাম্মেল হক অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী (ব্রীজ)/পশ্চিম	খন্ডকালীন	৩০/০৪/০৯ হতে ০২/০৯/০৯
৫	জনাব মোঃ শাহজাহান আলী অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী (ব্রীজ)/পশ্চিম	খন্ডকালীন	০২/০৯/০৯ হতে অদ্যাবধি

## ৭। ক্রয় সংক্রান্ত তথ্যাদিঃ

(লক্ষ টাকায়)

ক্রয় বিবরণী	দরপত্র				কাজ সমাপ্তির তারিখ	
	অনুমোদিত আরডিপিপি অনুযায়ী	চুক্তিমূল্য	আহ্বানের তারিখ	চুক্তি স্বাক্ষর/ এলসি খোলার তারিখ	চুক্তি অনুযায়ী	প্রকৃত
১	২	৩	৪	৫	৬	৭
Pick-up:.						
1. Package No. WD-1: Complete Track Renewal of main and loop lines including repairs/rehabilitation /reconstruction of bridges, station buildings, platforms, embankment & other structures with supplying all requisite materials & manpower from Km. 263/0-300/0 between Rajshahi- Amnura section.	৬৩১১.৮৪	৬৩১১.৮৪	০৩-০৯-২০০৯	১৬-০৩-২০১০	১৬-০৯-২০১১	৩০-০৬-২০১৩
2. Package No. WD-2: Complete Track Renewal of main and loop lines including repairs/rehabilitation /reconstruction of bridges, station buildings, platforms, embankment & other structures with supplying all requisite materials & manpower	৮৫৫২.৪৫	৮৫৫২.৪৫	০৩-০৯-২০০৯	১৬-০৩-২০১০	১৬-০৯-২০১১	৩০-০৬-২০১৩

(লক্ষ টাকায়)

ক্রয় বিবরণী	দরপত্র				কাজ সমাপ্তির তারিখ	
	অনুমোদিত আরডিপিপি অনুযায়ী	চুক্তিমূল্য	আহফানের তারিখ	চুক্তি স্বাক্ষর/ এলসি খোলার তারিখ	চুক্তি অনুযায়ী	প্রকৃত
১	২	৩	৪	৫	৬	৭
from Km. 300/0-313/0 between Amnura— Chapainabgaonj & from Km. 300/0-335/0 section.						
3. Package No. WD-3: Supply, installation & commissioning of non- interlocked colour light signaling system for stations & LC gates.	১৪৪.৮৫	১৪৪.৮৫	১৩-০৫-২০০৮	০১-০৯-২০০৮	৩১-০৮-২০০৯	৩১-০৮-২০০৯

৮। সংশোধিত ডিপিপি বরাদ্দ ও অগ্রগতি :

(লক্ষ টাকায়)

অর্থবছর	সংশোধিত বরাদ্দ ও লক্ষ্যমাত্রা				টাকা অবমুক্তি	ব্যয় ও বাস্তব অগ্রগতি			
	মোট (বৈ: মু:)	টাকা	প্রকল্প সাহায্য	বাস্তব লক্ষ্যমাত্রা %		মোট (বৈ: মু:)	টাকা	প্রকল্প সাহায্য	বাস্তব অগ্রগতি %
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮	৯	১০
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	১২৬.০	১২৬.০	-	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=	১৫৫৪৬.৭০	১৫৫৪৬.৭০	-	-	১৫৪৪৫.০০	১৪৮৯৮.৩৪	১৪৮৯৮.৩৪	-	১০০%

৯। কাজ অসম্পূর্ণ থাকলে তার কারণ : অনুমোদিত আরডিপিপি অনুযায়ী কাজ সমাপ্ত হয়েছে।

১০। সাধারণ পর্যবেক্ষণ :

১০.১ প্রকল্পের পটভূমি : রাজশাহী-রোহনপুর বর্ডার সেকশন দিয়ে ভারত থেকে পণ্যবাহী ট্রেন সরাসরি বাংলাদেশে প্রবেশ করে। অন্যদিকে আমনুরা-চাঁপাইনবাবগঞ্জ সেকশন দিয়ে এতদঞ্চলের আম, ধান ইত্যাদি পণ্য দেশের বিভিন্ন অঞ্চলে ট্রেন যোগে পরিবাহিত হয়। কিন্তু সেকশন দুটির অবস্থা বেশ জরাজীর্ণ ছিল। সেকশন দুটিতে বিদ্যমান রেলের (৯০ পাঃ বিএসএস) ক্ষয় প্রাপ্তির হার ছিল ১২% (ক্ষয় প্রাপ্তির গ্রহণযোগ্য সীমা ৫%), অযোগ্য স্লিপারের মাত্রা ৭০-৭৫%, ব্যালাস্ট কুশন শূন্য পর্যায়ে, এমব্যাংকমেন্টের অবস্থা মান সম্মত ছিল না এবং স্টেশন ভবনসহ কিছু সংখ্যক ব্রীজের অবস্থাও ভাল ছিল না। এমতাবস্থায়, উক্ত সেকশন দিয়ে ২০ কিঃমিঃ/ঘন্টা গতিবেগে ট্রেন পরিচালনা করতে হচ্ছিল। সেকশন দুটিতে দুর্ঘটনার হারও বেশী ছিল, যা যাত্রী সাধারণের যাতায়াত ও মালামাল পরিবহনের জন্য ছিল হুমকীস্বরূপ। এ প্রেক্ষিতে প্রকল্পটি গ্রহণ করা হয়।

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

১০.৩ **প্রকল্পের অনুমোদন** : প্রকল্পটি একনেক কর্তৃক ২০/০৮/২০০৭ তারিখে ১৫৫৪৬.৭০ লক্ষ টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে অনুমোদিত হয়। মূল অনুমোদিত বাস্তবায়নকাল ছিল জুলাই ২০০৭ হতে জুন ২০০৯ পর্যন্ত। পরবর্তিতে আইএমইডি'র সুপারিশক্রমে প্রকল্পটির মেয়াদ ব্যয় বৃদ্ধি ব্যতিরেকে ৪র্থ দফায় ৩০/০৬/২০১৩ পর্যন্ত বৃদ্ধি করা হয়। বাস্তবায়ন পর্যায়ে কতিপয় অঙ্গের হ্রাস-বৃদ্ধি হওয়ায় প্রকল্পটি ১৫১৯৯.৭০ লক্ষ টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে ০১/০৭/২০০৭ হতে ৩০/০৬/২০১৩ মেয়াদে ডিপিইসি সুপারিশক্রমে মাননীয় রেল মন্ত্রী কর্তৃক অনুমোদিত হয়।

১০.৪ **সার্বিক আর্থিক ও বাস্তব অগ্রগতি** : প্রকল্পের আওতায় জুন, ২০১৩ পর্যন্ত ক্রমপুঞ্জিত আর্থিক অগ্রগতি হয়েছে ১৪৮৯৮.৩৪ লক্ষ টাকা যা মূল অনুমোদিত ব্যয় ১৫৫৪৬.৭০ লক্ষ টাকার ৯৫.৮২%। উক্ত সময়ে অনুমোদিত সংশোধিত প্রকল্পের ১০০% বাস্তব অগ্রগতি সাধিত হয়েছে (অনুচ্ছেদ-৫)।

১১। **প্রকল্প পরিদর্শন** : গত ২৮/০৬/২০১৪ ও ২৯/০৬/২০১৪ তারিখে আইএমইডি'র পরিচালক (পরিবহন)-এর নেতৃত্বে প্রকল্পটি সরেজমিন পরিদর্শন করা হয়। পরিদর্শনকালে আইএমইডি'র সহকারী পরিচালক (রেল), প্রকল্প পরিচালক জনাব মোঃ আরিফুল হক ও বিভাগীয় নির্বাহী প্রকৌশলী জনাব মোঃ ফিরোজ মামুন উপস্থিত ছিলেন। পরিদর্শন পর্যবেক্ষণ নিম্নরূপঃ

১১.১ **মালামাল সংগ্রহ** : প্রকল্পের সংস্থান অনুযায়ী রেলপথ পুনর্বাসনের জন্য ব্যালাস্ট ৮৩০০০ ঘন মিটার (১০০%), কার্ঠের সাধারণ স্লীপার ৮১৯টি (১০০%), স্পেশাল স্লীপার ৪০০ ঘনমিটার (১০০%), ইলাস্টিক রেল ক্লিপ ৫৪১৪৮৬টি (১০২%), রেল জয়েন্ট ওয়েল্ডিং ম্যাটারিয়ালস ৯৬৭৭ টি (২১৫%), ফিস বোল্ট ১৫৪৬৬টি (১৬৬%), পয়েন্টস ও ক্রসিং (1 in 12) ১৫ সেট, (1 in 12) ১২ সেট, হুক বোল্ট ২০০টি (১০০%), ডগ স্পাইক ২৯৯৫০টি (১০০%) ইত্যাদি মালামাল সংগৃহীত হয়েছে।

প্রকল্পের আওতায় কোন নতুন রেল ক্রয় করা হয়নি। তবে সংশোধিত ডিপিপি'র সংস্থান অনুযায়ী বি এল আর প্রজেক্ট হতে প্রাপ্ত ৬৬১৭.৪৬ মে. টন রেল প্রধান সরঞ্জাম নিয়ন্ত্রকের কার্যালয় হতে ভেরিয়েশন অর্ডারের মাধ্যমে সংগ্রহ করা হয়েছে। এছাড়া Dismantling work হিসেবে প্রাপ্ত ১৫০০০টি স্টীল স্লীপার সংশোধিত ডিপিপি'র সংস্থান অনুযায়ী সম্পূরক চুক্তির মাধ্যমে recycle করে এ প্রকল্পে ব্যবহার করা হয়েছে। অবশিষ্ট ১১৭৩৭২টি নতুন স্লীপার (৯০%) ক্রয় করা হয়েছে। এছাড়া ডিপিপিতে উল্লেখ না থাকলেও বাস্তব প্রয়োজনে ২০৩৪টি বিয়ারিং প্লেট ক্রয় এবং বুক ট্রান্সফার এর মাধ্যমে ৫৭টি released স্পেশাল কার্ঠের স্লীপার ব্যবহার করা হয়েছে।

১১.২ **রেলপথ (ট্র্যাক) পুনর্বাসন** : প্রকল্পের আওতায় উপর্যুক্ত মালামাল দ্বারা ৮৫.০০ কি:মি: মেইন লাইন ও ৭.০০ কি:মি: লুপ লাইনসহ মোট ৯২.০০ কি:মি: রেলওয়ে ট্র্যাক পুনর্বাসনের সংস্থান আছে। এ জন্য অনুচ্ছেদ-১১.১ এ বর্ণিত মালামাল ছাড়াও ৮০ কি:মি: এমব্যাংকমেন্ট রিপেয়ার/রিপ্রোফাইলিং ও ৬টি লেভেল ক্রসিং গেইট এর সংস্থান রয়েছে। পরিদর্শনকালে বর্ণিত মালামাল দ্বারা ৮৫.০০ কি:মি: মেইন লাইন ও ৭.০০ কি:মি: লুপ লাইনসহ মোট ৯২.০০ কি:মি: রেলপথ (ট্র্যাক) পুনর্বাসন করা হয়েছে জানা যায়। পরিদর্শনকালে চেইনেজ কি:মি: ২৯৫+৭৬০ ও চেইনেজ কি:মি: ২৯৪+৪৫০ তে কুশন ব্যালাস্ট ও শোল্ডার ব্যালাস্টের পুরাত্ন পাওয়া গেছে যথাক্রমে ৬.৫ ইঞ্চি ও ৯ ইঞ্চি এবং ৭ ইঞ্চি ও ৯ ইঞ্চি (গ্রহণযোগ্য পরিমাপ যথাক্রমে ৬ ইঞ্চি ও ৯ ইঞ্চি)। এছাড়া উভয় স্থানেই এমব্যাংকমেন্টের প্রশস্ততা, স্পেসাপ ও স্লীপার ডেনসিটি পাওয়া গেছে যথাক্রমে ২০ ফুট, ২ঃ১, N+5 ও ২১ ফুট, ২ঃ১, N+5 (গ্রহণযোগ্য পরিমাপ যথাক্রমে ১৮ ফুট, ২ঃ১ ও N+5 )। তবে পরিদর্শনকালে রেল লাইনে (ট্র্যাক) কিছু কিছু ওভার সাইজ পাথর দেখা গেছে (৫০ মি:মি: অপেক্ষা বড়) যদিও পাথরের গুণগত মান বুয়েট টেস্টে সন্তোষজনক (পাকুরের পাথর) পাওয়া গেছে। এ বিষয়ে বিভাগীয় নির্বাহী প্রকৌশলী জানান, বড় সাইজের পাথরগুলো বেছে বেছে ভাঙ্গার কাজ প্রায় শেষ পর্যায়ে রয়েছে। ঠিকাদারের নির্ধারিত ডিফেক্ট লায়াবিলিটি পিরিয়ডের মধ্যে বর্ণিত কাজ কেন শেষ হয়নি এ বিষয়ে তিনি কোন ব্যাখ্যা দিতে পারেননি। বর্তমানে বর্ণিত সেকশনে ঘন্টায় ৭২ কি:মি: স্পীডে ট্রেন চলাচল করতে পারে মর্মে বিভাগীয় নির্বাহী প্রকৌশলী পরিদর্শনকালে আইএমইডিকে অবহিত করেন। ইতোমধ্যে ঘন্টায় ৫৩ কি:মি: স্পীডে ট্রেন পরিচালনা করা হচ্ছে এবং ভ্রমণ অনেক আরামদায়ক ও নিরাপদ হয়েছে। রাজস্ব আয়ও বৃদ্ধি পেয়েছে। বর্তমানে এ রুটে অতিরিক্ত হিসেবে আন্তঃনগর স্যাটল ও রাজশাহী কমিউটার চলাচল করছে। তবে পরিদর্শনকালে লোকোমোটিভ

ও ক্যারেজের সক্ষমতা এবং স্বল্পতার কারণে ১৭৩১৪.৭০ লক্ষ টাকা ব্যয়ে পুনর্বাসিত বর্ণিত সেকশনটির পূর্ণ ব্যবহার হচ্ছে না দেখা যায়।

**১১.৩ সিগন্যাল সিস্টেম স্থাপন :** অনুমোদিত সংশোধিত প্রকল্পের আওতায় বর্ণিত সেকশনের মোট ৭টি স্টেশন (রাজশাহী কোর্ট, কাকনহাট, ললিত নগর, চাঁপাইনবাবগঞ্জ, আমনুরা, সিতলাই, নাচোল ও রোহনপুর) ও ৫টি এলসি গেইটে ১৯.৯০ কিঃমিঃ সিগন্যাল ক্যাবল ও নন-ইন্টারলক কালার লাইট সিগন্যাল সিস্টেম স্থাপনের জন্য ১৩৪.৬১ লক্ষ টাকার সংস্থান ছিল। পরিদর্শনকালে ১৯.৯০ কিঃমিঃ সিগন্যাল ক্যাবল লেইং সহ ৭টি স্টেশন ও ৫টি এলসি গেইটেই নন-ইন্টারলক কালার লাইন সিগন্যাল সিস্টেম স্থাপন করা হয়েছে দেখা যায়। পরিদর্শনকালে বর্ণিত সবকটি স্টেশন ও এলসি গেইটে সিগন্যাল সিস্টেম কার্যকর ও ব্যবহার করতেও দেখা যায়। এ ক্ষেত্রে বাস্তব ও আর্থিক অগ্রগতি ১০০%।

**১১.৪ পূর্ত কাজ :** অনুমোদিত সংশোধিত প্রকল্পের আওতায় বর্ণিত সেকশনের ২টি স্টেশনে (চাঁপাই নবাবগঞ্জ ও রোহনপুর) স্টেশন ভবন পুনঃনির্মাণ (৬৬০ বঃমিঃ), ৬ টি স্টেশনে (রাজশাহী কোর্ট, কাকনহাট, ললিত নগর, আমনুরা, সিতলাই, নাচোল) স্টেশন ভবন মেরামত/সংস্কার (১০৬৭ বঃমিঃ), ২টি স্টেশনে (রাজশাহী কোর্ট, কাকনহাট) প্লাটফর্ম পুনঃনির্মাণ (৩৯০৬ বঃমিঃ), ৭টি স্টেশনে (রাজশাহী কোর্ট, কাকনহাট, ললিত নগর, চাঁপাই নবাবগঞ্জ, আমনুরা, রোহনপুর ও নাচোল) প্লাটফর্ম উঁচুকরণ/সংস্কার/বর্ধিতকরণ (১০৩০৬ বঃমিঃ), ২টি স্টেশনে (চাঁপাই নবাবগঞ্জ ও রোহনপুর) প্লাটফর্ম শেড সংস্কার (৮৮০ বঃমিঃ), ৮টি স্টেশনে (রাজশাহী কোর্ট, কাকনহাট, ললিত নগর, চাঁপাই নবাবগঞ্জ, আমনুরা, রোহনপুর, সিতলাই ও নাচোল) স্টেশন এপ্রোচ রোড (২৯৩০ বঃমিঃ) এবং ৬টি স্টেশনে (রাজশাহী কোর্ট, কাকনহাট, ললিত নগর, আমনুরা, সিতলাই, নাচোল) ইয়ার্ড ড্রেন নির্মাণ/সংস্কারের (১০০০মিঃ) সংস্থান আছে। পরিদর্শনকালে বর্ণিত কাজ সমূহ শতভাগ সম্পন্ন করা হয়েছে দেখা যায়। এছাড়া স্টেশন ভবনসমূহে প্রয়োজনীয় লাইট, ফ্যান, চেয়ার এবং আসবাবপত্রও সরবরাহ করা হয়েছে দেখা যায়। তবে পরিদর্শনকালে প্রায় সব কটি পুরাতন স্টেশন ভবনের কিছু কিছু কক্ষে লিনটেলের নিচে দেয়ালে Horizontal Crack দেখা গেছে। ললিত নগর ও কাকন হাট স্টেশন ভবনের কিছু কিছু কক্ষে প্লাস্টার সামান্য উঠে গেছে এবং উভয় স্টেশনেই এপ্রোচ রোডে কার্পেটিং এর পুরত্ব ৪৫ মিঃমিঃ (গ্রহণযোগ্য ৫০ মিঃমিঃ) পাওয়া গেছে। এছাড়া নাচোল স্টেশন ভবনটি সংস্কারের প্রয়োজনীয়তা ও এলাকাবাসীর দাবী থাকা সত্ত্বেও ডিপিপিতে সংস্থান না থাকায় সংস্কার করা হয়নি। ফলে বর্ণিত সেকশনদ্বয়ে সকল স্টেশন ভবন মেরামত/সংস্কার/পুনঃনির্মাণ হলেও বর্ণিত স্টেশনটি বাকী রয়ে গেছে। সার্বিক পূর্ত কাজের বিষয়ে জানতে চাইলে বিভাগীয় নির্বাহী প্রকৌশলী জানান, লিনটেলের নীচে যে ফাটল দেখা গেছে তা স্ট্রাকচারাল ফল্ট নয়। দেয়াল ভেঙ্গে নতুন করে দেয়াল নির্মাণ করা হলেই এ সমস্যার স্থায়ী সমাধান হয়ে যাবে। নতুন নির্মিত ভবনে এ সমস্যা নেই। তবে যেহেতু দেয়ালগুলো অধিকাংশই শত বছরের পুরনো তাই এ ধরনের ফাটল হতে পারে। একই কারণে প্লাস্টারও সামান্য উঠে গেছে বলে তিনি জানান। ম্যানুয়েলি কার্পেটিং করায় পুরত্ব সামান্য কম বেশী হতে পারে মর্মে তিনি অবহিত করেন। তিনি আরো জানান, ভবনের মূল কাঠামো ব্যবহারযোগ্য থাকায় অর্থের স্বল্পতার কারণে ভবনগুলোতে মেরামতের সংস্থান রাখা হয়েছিল। এ ক্ষেত্রে দেয়াল ভেঙ্গে নতুন দেয়ালের সংস্থান ডিপিপিতে রাখা হলে ভালো হতো।

**১১.৫ ব্রীজ/কালভার্ট :** প্রকল্পের আওতায় ৭টি ব্রীজ/কালভার্টের সম্পূর্ণ/আংশিক পুনঃনির্মাণ বাবদ ২৫০.০০ লক্ষ টাকা এবং ২৫টি ব্রীজ/কালভার্টের মেরামত ও গার্ডার পেইন্টিং বাবদ ৩৫.০০ লক্ষ টাকার সংস্থান ছিল। তবে ডিপিপি সংশোধনপূর্বক ৭টি ব্রীজ/কালভার্টের সম্পূর্ণ/আংশিক পুনঃনির্মাণ বাবদ ৭০.০০ লক্ষ টাকা এবং ২৫টি ব্রীজ/কালভার্টের মেরামত ও গার্ডার পেইন্টিং বাবদ ২২২.০০ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে জানা যায়। পরিদর্শনকালে রোহনপুর ব্রীজটি (ব্রীজ নং-৬৯) বিস্তারিতভাবে দেখা হয়। ব্রীজটির দুটি পিয়ার আংশিক পুনঃনির্মাণ এবং দুটি এবাটমেন্ট ও দুটি পিয়ারের বেড ব্লক আংশিক প্রতিস্থাপন, গার্ডার পেইন্টিং ও কতিপয় ট্রাস স্টীল পরিবর্তন করা হয়েছে দেখা যায়। ব্রীজের দুই প্রান্তে রক্ষাধন কাজ হিসেবে জিও টেক্সটাইল, সিসি ব্লক ও সিসি কাস্টিং (Pitching) করা হয়েছে দেখা যায়। এছাড়াও দুই প্রান্তে এবাটমেন্ট সংলগ্ন পিয়ারের গোড়ায় বড় বড় বোন্ডার ফেলা হয়েছে। ব্রীজের রেল ট্রাকে ৬০৭টি নতুন স্পেশাল ও ৫৭টি released স্পেশাল স্লিপার ব্যবহার করা হয়েছে জানা যায়। এ বিষয়ে বিভাগীয় নির্বাহী প্রকৌশলী জানান, ডিপিপি সংস্থানকৃত স্পেশাল স্লিপারে পুরো কাজ শেষ না হওয়ায় book transfer এর মাধ্যমে ভাল মানের released স্পেশাল স্লিপার সংগ্রহ করে অবশিষ্ট লিংকিং সম্পন্ন করা হয়েছে। এ জন্য ফিটিংস ব্যয় ব্যতীত কোন অর্থ ব্যয় করতে হয়নি। পরিদর্শনকালে জীবনের ঝুঁকি নিয়ে এলাকাবাসীকে ব্রীজের উপর দিয়ে চলাচল করতে দেখা গেছে। বাংলাদেশ রেলওয়ের অনুমোদন ব্যতীত পৌরসভার অর্থায়নে ব্রীজটির রেল ট্রাকে বাঁশ/কাঠের

পাটাতন ফেলে দুই পারের জনগণের চলাচলের ব্যবস্থা করা হয়েছে দেখা যায়। এ জন্য দুর্ঘটনা প্রতিরোধকল্পে বর্ণিত ব্রীজটির দুই প্রান্তে দুইটি রেল গেইট স্থাপন জরুরী মনে হয়েছে। এছাড়া অবশিষ্ট কালভার্ট/ব্রীজগুলোর নির্মাণ কাজ সমাপ্ত এবং কার্যকর অবস্থায় পাওয়া গেছে।

## ১২। প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জন :

পরিকল্পিত	উদ্দেশ্য অর্জন
বাংলাদেশ রেলওয়ের পশ্চিমাঞ্চলের রাজশাহী-রোহনপুর বর্ডার এবং আমনুবা-চাঁপাইনবাবগঞ্জ সেকশনের ৮৫.০০ কিঃমিঃ মেইন লাইন এবং ৭.০০ কিঃমিঃ লুপ লাইন পুনর্বাসন করে সহজ, নিরাপদ ও দ্রুতগতিতে যাত্রী ও মালামাল পরিবহন নিশ্চিত করাই প্রকল্পের মূল উদ্দেশ্য।	বাংলাদেশ রেলওয়ের পশ্চিমাঞ্চলের রাজশাহী-রোহনপুর বর্ডার এবং আমনুবা-চাঁপাইনবাবগঞ্জ সেকশনের ৮৫.০০ কিঃমিঃ মেইন লাইন ও ৭.০০ কিঃমিঃ লুপ লাইন পুনর্বাসনের মাধ্যমে বর্ণিত সেকশনদ্বয়ে ঘণ্টায় ৭২ কিঃমিঃ গতিতে ট্রেন চলাচলের উপযুক্ততা অর্জন করেছে। ভ্রমণ আরামদায়ক ও দুর্ঘটনা কমেছে। সরকারের রাজস্ব আয় বৃদ্ধি পেয়েছে। ফলে প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জিত হয়েছে।

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

১৪। প্রকল্প বাস্তবায়ন সমস্যা : মূল অনুমোদিত ডিপিপিতে স্টেশন ভবনগুলো মেরামত/সংস্কারের সংস্থান থাকলেও বাস্তবায়ন পর্যায়ে অনেকগুলো ভবনে অনুমোদিত পরিমাণের তুলনায় অতিরিক্ত মেরামত/সংস্কার/পুনঃনির্মাণ করতে হয়েছে। বর্ণিত কাজ সম্পাদনের পরেও ভবনগুলোর দেয়ালে ফাটল/প্লাস্টার ফুলে উঠা/ড্যাম হতে দেখা গেছে। ডিপিপি প্রণয়নের সময় কোন ভবনে কি ধরনের মেরামত/সংস্কার প্রয়োজন ছিল তা যথাযথভাবে নিরূপণ না করায় এমনটি হয়েছে। তবে রেল লাইন (ট্র্যাক) ও ব্রীজের কাজে কোন সমস্যা পরিলক্ষিত হয়নি।

১৫। বাস্তবায়ন মেয়াদ বৃদ্ধি : আইএমইডি'র সুপারিশক্রমে ব্যয় বৃদ্ধি ব্যতিরেকে প্রকল্পটির মেয়াদ চার দফায় ৩০/০৬/২০১৩ তারিখ পর্যন্ত ৪ (চার) বছর বৃদ্ধি করা হয়।

১৬। রাজস্ব খাতে স্থানান্তর : প্রকল্পের আওতায় সম্পাদিত কাজ ইতোমধ্যে বাংলাদেশ রেলওয়ের রাজস্ব খাতে (ওপেন লাইন)-এ স্থানান্তর করা হয়েছে।

## ১৭। মতামত/সুপারিশ :

১৭.১ প্রকল্পটি বাস্তবায়নে মূল অনুমোদিত প্রকল্পের তুলনায় অতিরিক্ত সময় ব্যয় হয়েছে ৪ বছর (২০০%) এবং ব্যয় বৃদ্ধি পেয়েছে ১৫.৩৯%। বিষয়তে নির্ধারিত সময় ও ব্যয়ে প্রকল্প বাস্তবায়নের লক্ষ্যে সংশ্লিষ্ট মন্ত্রণালয়/সংস্থা প্রয়োজনীয় উদ্যোগ গ্রহণ করতে পারে (অনু:৪);

১৭.২ বর্ণিত সেকশনটির পূর্ণ সড়ব্যহারের লক্ষ্যে প্রয়োজনীয় সংখ্যক পূর্ণ ক্ষমতার ইঞ্জিন ও যাত্রীবাহী বগি সরবরাহ এবং জনবল পদায়নের বিষয়টি মন্ত্রণালয়/সংস্থা বিবেচনা করতে পারে (অনু:১১.২ ও ১১.৪);

১৭.৩ পরিদর্শনকালে পুনর্বাসিত রেল লাইন (ট্র্যাক)-এ কিছু কিছু ওভার সাইজ পাথর দেখা গেছে। বিষয়টি মন্ত্রণালয় খতিয়ে দেখে প্রয়োজনীয় উদ্যোগ গ্রহণ করবে এবং গৃহীত ব্যবস্থা সম্পর্কে আইএমইডিকে অবহিত করবে (অনু:১১.২);

১৭.৪ পরিদর্শনকালে প্রায় সব কটি পুরাতন স্টেশন ভবনের কিছু কিছু কক্ষে লিনটেলের নীচে দেওয়ালে Horizontal Crack দেখা গেছে। বিষয়টি মন্ত্রণালয় খতিয়ে দেখে প্রয়োজনীয় উদ্যোগ গ্রহণ করবে এবং গৃহীত ব্যবস্থা সম্পর্কে আইএমইডিকে অবহিত করবে (অনু:১১.৪);

১৭.৫ পরিদর্শনকালে ললিত নগর ও কাকনহাট স্টেশন ভবনের কিছু কিছু কক্ষে প্লাস্টার সামান্য উঠে যেতে ও ড্যাম হয়ে যেতে দেখা গেছে। উভয় স্টেশনেই এপ্রোচ রোডে কার্পেটিং এর পুরুত্ব ৪৫ মিঃমিঃ (গ্রহণযোগ্য ৫০ মিঃমিঃ) পাওয়া গেছে। বিষয়গুলো মন্ত্রণালয় খতিয়ে দেখে প্রয়োজনীয় উদ্যোগ গ্রহণ করবে এবং গৃহীত ব্যবস্থা সম্পর্কে আইএমইডিকে অবহিত করবে (অনু:১১.৪); এবং

১৭.৬ বিষয়তে ডিপিপি প্রণয়নের পূর্বে পুনর্বাসন/সংস্কার/মেরামতের প্রকৃত প্রয়োজনীয়তার বিষয়টি বিস্তারিত সমীক্ষার মাধ্যমে চূড়ান্তকরণপূর্বক ডিপিপিতে অন্তর্ভুক্তকরণের বিষয়টি মন্ত্রণালয়/সংস্থা বিবেচনা করতে পারে (অনু:১৪)।

**“বাংলাদেশ রেলওয়ের লালমনিরহাট-বুড়িমারী সেকশন পুনর্বাসন” শীর্ষক প্রকল্প**  
(সমাপ্ত : জুন, ২০১৩)

- ১। প্রকল্পের নাম : বাংলাদেশ রেলওয়ের লালমনিরহাট-বুড়িমারী সেকশন পুনর্বাসন।  
 ২। বাস্তবায়নকারী সংস্থা : বাংলাদেশ রেলওয়ে।  
 ৩। প্রশাসনিক মন্ত্রণালয়/বিভাগ : রেলপথ মন্ত্রণালয়।  
 ৪। প্রকল্পের বাস্তবায়ন সময় ও ব্যয় :

(লক্ষ টাকায়)

প্রাক্কলিত ব্যয় (প্রঃসাঃ)		প্রকৃত ব্যয় (প্রঃ সাঃ)	পরিকল্পিত বাস্তবায়নকাল		প্রকৃত বাস্তবায়নকাল	অতিরিক্ত ব্যয় (মূল প্রাক্কলিত ব্যয়ের %)	অতিরিক্ত সময় (মূল বাস্তবায়নকালের %)
মূল	সর্বশেষ সংশোধিত		মূল	সর্বশেষ সংশোধিত			
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮
১৫০০৪.৬০ (-)	১৭৪৭০.২৬ (-)	১৭৩১৪.৭০ (-)	০১/০৭/০৭ হতে ৩০/০৬/০৯	০১/০৭/০৭ হতে ৩০/০৬/১৩	০১/০৭/০৭ হতে ৩০/০৬/১৩	১৫.৩৯%	৪ বছর (২০০%)

- ৫। প্রকল্পের অঙ্গভিত্তিক বাস্তবায়ন (পিসিআর অনুসারে) :

(লক্ষ টাকায়)

ক্রমিক নং	অঙ্গের নাম	সর্বশেষ সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী লক্ষ্যমাত্রা		প্রকৃত বাস্তবায়ন	
		আর্থিক (বৈঃ মুঃ)	বাস্তব পরিমাণ	আর্থিক (বৈঃ মুঃ)	বাস্তব (%)
১	২	৪	৫	৬	৭
<b>a) Revenue Component :</b>					
1	Pay of Officers	২৮.৬৩	-	০.০০	-
2	Pay of Staff	৫.৩১	-	০.০০	-
3	Allowances	৩২.০৮	-	০.০০	-
4	Supplies & Services	৬৬৭.৬৬	-	৬৬৭.০০	-
5	Repairs & Rehabilitation	১১২০.৫৪	-	১১২০.২৫	-
	<b>Sub-Total :</b>	<b>১৮৫৪.২২</b>	<b>-</b>	<b>১৭৮৭.২৫</b>	<b>-</b>
<b>b) Capital Component:</b>					
6	Acquisition of Assets (Annexure-A)	১৫১৭৯.৭৬	-	১৫১০৬.৮২	-
7	Construction of Works (Annexure-B, C)	৪১১.২৮	-	৪১১.০০	-
8	Contingency	২৫.০০	-	৯.৬৩	-
	<b>Sub-total:</b>	<b>১৫৬১৬.০৪</b>	<b>-</b>	<b>১৫৫২৭.৪৫</b>	<b>-</b>
	<b>Grand Total:</b>	<b>১৭৪৭০.২৬</b>	<b>-</b>	<b>১৭৩১৪.৭০</b>	<b>-</b>

- ৬। প্রকল্প পরিচালক সংক্রান্ত তথ্যাদি :

ক্রমিক নং	প্রকল্প পরিচালকের নাম	দায়িত্বের ধরণ	কর্মকাল
১	২	৩	৪
১	জনাব মোঃ নূরুল আমিন প্রধান প্রকৌশলী (পশ্চিম)	খন্ডকালীন	০৯/০৭/০৫ হতে ০৭/১০/০৮
২	জনাব মোঃ আনহার মাহমুদ প্রধান প্রকৌশলী (পশ্চিম)	খন্ডকালীন	০৭/১০/০৮ হতে ০৮/০২/১০



৩	জনাব মোঃ মোজাম্মেল হক অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী (ট্র্যাক)/পশ্চিম	খন্ডকালীন	০৮/০২/১০ হতে ১৮/০২/১০
৪	জনাব আহমেদ উল্লাহ মিয়া অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী (ট্র্যাক)/পশ্চিম	খন্ডকালীন	১৮/০২/১০ হতে ০৮/০৫/১১
	জনাব মোঃ আব্দুল হক অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী (ট্র্যাক)/পশ্চিম	খন্ডকালীন	০৮/০৫/১১ হতে ৩০/০৬/১৩

## ৭। ক্রয় সংক্রান্ত তথ্যাদিঃ

(লক্ষ টাকায়)

ক্রয় বিবরণী	দরপত্র				কাজ সমাপ্তির তারিখ	
	অনুমোদিত আরডিপিপি অনুযায়ী	চুক্তিমূল্য	আহুসানের তারিখ	চুক্তি স্বাক্ষর/ এলসি খোলার তারিখ	চুক্তি অনুযায়ী	প্রকৃত
১	২	৩	৪	৫	৬	৭
Pick-up:.						
Package No. WD-1: Complete Track Renewal of main and loop lines including repairs/rehabilitation /reconstruction of bridges, station buildings, platforms, embankment & other structures including supplying all requisite materials & including all type of labour cost from Km. 450.00 to 492.50 between Lalmonirhat- Burimari section.	৮৩৯৯.৪৩	৮৩৯৯.৪২	০৩-০৯-২০০৯	১৫-০২-২০১০	৩০-০৬-২০১৩	১৮-০৬-২০১৩
Package No. WD-2: Complete Track Renewal of main and loop lines including repairs/rehabilitation /reconstruction of bridges, station buildings, platforms, embankment & other structures including supplying all requisite materials & including all type of labour cost from Km. 492.50 to 535.00 between Lalmonirhat- Burimari section.	৮৪৯১.২৫	৮৪৯১.২৫	০৩-০৯-২০০৯	১৫-০২-২০১০	৩০-০৬-২০১৩	১৮-০৬-২০১৩
Package No. WD-3: Supply, installation & commissioning of non- interlocked colour light signaling system for stations & LC gates.	১৯৯.৪৬	১৯৯.৪৬	১৩-০৫-২০০৮	১০-০৯-২০০৮	০৯-০৯-২০০৯	১০-০৮-২০০৯
Package No. WD-4: Construction of MG wash pit (1000 Rft.) with raised Platform including	২৩০.০০	১৮৯.৬৪	১৯-০৮-২০১০	০২-১১-২০১০	১২-০৬-২০১১	১২-০৬-২০১১

(লক্ষ টাকায়)

ক্রয় বিবরণী	দরপত্র				কাজ সমাপ্তির তারিখ	
	অনুমোদিত আরডিপিপি অনুযায়ী	চুক্তিমূল্য	আহ্বানের তারিখ	চুক্তি স্বাক্ষর/ এলসি খোলার তারিখ	চুক্তি অনুযায়ী	প্রকৃত
১	২	৩	৪	৫	৬	৭
electrification work at Lalmonirhat Railway station.						
Package No. WD-5: Re-Construction of sick line shed with pit at Lalmonirhat Railway station area.	৫০.০০	৪৯.৯৭	১৯-০৮-২০১০	০৯-০১-২০১১	১৮-১১-২০১১	১৬-১১-২০১১

৮। সংশোধিত ডিপিপি বরাদ্দ ও অগ্রগতি :

(লক্ষ টাকায়)

অর্থবছর	সংশোধিত বরাদ্দ ও লক্ষ্যমাত্রা				টাকা অবমুক্তি	ব্যয় ও বাস্তব অগ্রগতি			
	মোট (বৈ: মু:)	টাকা	প্রকল্প সাহায্য	বাস্তব লক্ষ্যমাত্রা %		মোট (বৈ: মু:)	টাকা	প্রকল্প সাহায্য	বাস্তব অগ্রগতি %
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮	৯	১০
২০০৭-০৮	৫০০.০০	৫০০.০০	-	০.০০%	০.০০	০.০০	০.০০	-	০.০০%
২০০৮-০৯	১২৫.০০	১২৫.০০	-	৫০%	১২৫.০০	১১৪.৩১	১১৪.৩১	-	০.৭৪%
২০০৯-১০	৬০০০.০০	৬০০০.০০	-	৫০%	৬০০০.০০	৫৯৯৬.৮৭	৫৯৯৬.৮৭	-	৪০.৮৬%
২০১০-১১	৫৯১০.০০	৫৯১০.০০	-	৪০%	৬০০০.০০	৫৮৯৯.৮০	৫৮৯৯.৮০	-	৩৭.৪৫%
২০১১-১২	৪৮০০.০০	৪৮০০.০০	-	২০.৯৫%	৪৮০০.০০	৪৭৯৮.৭২	৪৭৯৮.৭২	-	১৮.৫১%
২০১২-১৩	৫০৫.০০	৫০৫.০০	-	৪.৪৪%	৫০৫.০০	৫০৫.০০	৫০৫.০০	-	২.৪৪%
মোট=	১৭৮৪০.০০	১৭৮৪০.০০	-		১৭৪৩০.০০	১৭৩১৪.৭০	১৭৩১৪.৭০	-	১০০%

৯। কাজ অসম্পূর্ণ থাকলে তার কারণ : অনুমোদিত আরডিপিপি অনুযায়ী কাজ সমাপ্ত হয়েছে।

১০। সাধারণ পর্যবেক্ষণ :

১০.১ **প্রকল্পের পটভূমি** : লালমনিরহাট-বুড়িমারী সেকশনের অবস্থা বেশ জরাজীর্ণ ছিল। সেকশনটিতে বিদ্যমান ৬০ পাঃ রেলের ক্ষয় প্রাপ্তির হার ১৫% (ক্ষয় প্রাপ্তির গ্রহণযোগ্য সীমা ৫%), অযোগ্য স্লিপারের হার ৬০-৭০%, ব্যালাস্ট কুশন ছিল শূন্য পর্যায়ে, এমব্যাংকমেন্টের অবস্থা মান সম্মত ছিল না এবং স্টেশন ভবনসহ কিছু সংখ্যক ব্রীজের অবস্থাও ছিল নাজুক। এমতাবস্থায়, উক্ত সেকশন দিয়ে ১৫ কিঃমিঃ/ঘন্টা গতি বেগে ট্রেন চলাচল করছিল। এছাড়া সেকশনটিতে দুর্ঘটনার হার বেশী ছিল যা যাত্রী সাধারণের যাতায়াত ও মালামাল পরিবহনের জন্য ছিল মারাত্মক হুমকি স্বরূপ। উপর্যুক্ত অবস্থার কারণে সেকশনটি পুনর্বাসনের মাধ্যমে নিরাপদ, আরামদায়ক ও দ্রুতগতিতে ট্রেন পরিচালনার লক্ষ্যে প্রকল্পটি গ্রহণ করা হয়।

১০.২ **প্রকল্পের উদ্দেশ্য** : সহজ, নিরাপদ ও দ্রুতগতিতে যাত্রী ও মালামাল পরিবহন নিশ্চিত করণার্থে লালমনিরহাট-বুড়িমারী সেকশন (মেইন লাইন ৮৫.০০ কিঃমিঃ এবং লুপ লাইন ১০.০০ কিঃমিঃ) পুনর্বাসন করাই প্রকল্পের মূল উদ্দেশ্য।

১০.৩ **প্রকল্পের অনুমোদন** : প্রকল্পটি একনেক কর্তৃক ২০/০৮/২০০৭ তারিখে ১৫০০৪.৬০ লক্ষ টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে একনেক কর্তৃক অনুমোদিত হয়। মূল অনুমোদিত বাস্তবায়নকাল ছিল ০১/০৭/২০০৭ থেকে ৩০/০৬/২০০৯ পর্যন্ত। বাস্তবায়ন পর্যায়ে গৃহীত দরমূল্য অনুমোদিত দরের চেয়ে বেশী হওয়ায় প্রকল্পটি ১ম সংশোধন করা হয়। ১ম সংশোধিত প্রকল্পটি ১৭৪৭০.২৬ লক্ষ টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে মাননীয় পরিকল্পনা মন্ত্রী কর্তৃক ১৫/০৭/২০১০ তারিখে অনুমোদিত হয়। সংশোধিত বাস্তবায়নকাল দাঁড়ায় ০১/০৭/২০০৭ থেকে ৩১/১২/২০১১ পর্যন্ত। পরবর্তীতে আইএমইডি'র সুপারিশক্রমে ব্যয় বৃদ্ধি ব্যতিরেকে প্রকল্পটির মেয়াদ ৩০/০৬/২০১৩ তারিখ পর্যন্ত ২ (দুই) বছর বৃদ্ধি করা হয়।

১০.৪ সার্বিক আর্থিক ও বাস্তব অগ্রগতি : প্রকল্পের আওতায় জুন, ২০১৩ পর্যন্ত ক্রমপুঞ্জিত আর্থিক অগ্রগতি হয়েছে ১৭৩১৪.৭০ লক্ষ টাকা যা অনুমোদিত ব্যয়ের ৯৯.১০%। উক্ত সময়ে প্রকল্পের ১০০% বাস্তব অগ্রগতি সাধিত হয়েছে (অনুচ্ছেদ-৫)।

১১। প্রকল্প পরিদর্শন : গত ১৪/০২/২০১৪ তারিখে আইএমইডি কর্তৃক প্রকল্পটি পরিদর্শন করা হয়। পরিদর্শনকালে প্রকল্প পরিচালক জনাব মোঃ আব্দুল হক ও বিভাগীয় নির্বাহী প্রকৌশলী জনাব মোঃ আহসান জাবির উপস্থিত ছিলেন। পরিদর্শন পর্যবেক্ষণ নিম্নরূপঃ

১১.১ মালামাল সংগ্রহ : প্রকল্পের সংস্থান অনুযায়ী রেলপথ পুনর্বাসনের জন্য ৭৫ পা: 'এ' রেল ৭১৪০ মে.টন (১০০%), স্টীল স্পিয়ার ১,৩৬,১৬৫ টি (৯৮.২২%), ব্যালাস্ট ৬৩,০৮০ ঘনমিটার (৮৯.২২%), কাঠের স্পেশাল স্পিয়ার ১৪৬ ঘনমিটার (১০০%), ইলাস্টিক রেল ক্লিপ ৫,২২,৫৭৭টি (৯৮.৪৯%), রেল জয়েন্ট ওয়েল্ডিং ম্যাটেরিয়ালস ৮,৯০০টি (১০০%), ফিস প্লেট ১৪,১০৬টি (৯৮.২৩%), ফিস বোল্ট ২৭,২৪০টি (৯৪.৮৪%), পয়েন্টস ও ক্রসিং ২৬ সেট (১০০%), ডগ স্পাইক ২৮,৫১০টি (৭৫.৪২%), বিয়ারিং প্লেট ২,০২০ টি (১০০%), কার্ড পোস্ট ৫৫০টি (১০০%), কিগমিঃ পোস্ট ৮৪২টি (১০০%), ক্লীপ পোস্ট ১৭২টি (১০০%), কার্ড বোর্ড ৫৬টি (১০০%), বাউন্ডারি পিলার ৬০০টি (১০০%) ইত্যাদি মালামাল সংগৃহীত হয়েছে। প্রকল্পের আওতায় দিনাজপুরের মধ্যপাড়া ও ভারতের কামালপুর হতে ব্যালাস্ট সংগ্রহ করা হয়েছে। তবে প্রকল্পের কাজ সমাপ্তির পর ৪৪৫টি স্টীল স্পিয়ার, ১৬০১টি রেল ক্লীপ, ১৩৬০টি স্পেশাল রেল ক্লিপ, ২৮৩৫টি ফিস প্লেট, ৪৭০০টি ফিস বোল্ট, ১৮,৮৮৯টি ডগস্পাইক, ২৮২টি চেক ব্লক, ৪১৫টি চেক বোল্ট ও ৫৪৪টি বিয়ারিং প্লেট সাশ্রয় হওয়ায় প্রধান প্রকৌশলীর অনুমোদনক্রমে রাজস্ব খাতে স্থানান্তর করা হয়েছে।

১১.২ রেলপথ (ট্র্যাক) পুনর্বাসন : প্রকল্পের আওতায় উপর্যুক্ত মালামাল দ্বারা ৮৫.০০ কি:মি: মেইন লাইন ও ১০.০০ কি:মি: লুপ লাইনসহ ৯৫.০০ কি:মি: রেলওয়ে ট্র্যাক পুনর্বাসনের সংস্থান আছে। এ জন্য অনুচ্ছেদ-১১.১ এ বর্ণিত মালামাল ছাড়াও ৫৭ কি:মি: এমব্যাংকমেন্ট রিপেয়ার/রিপ্রোফাইলিং ও ১৬টি লেভেল ক্রসিং গেইট এর সংস্থান রয়েছে। পরিদর্শনকালে বর্ণিত মালামাল দ্বারা ৮৫.০০ কিগমিঃ মেইন লাইন ও ৭.০০ কিগমিঃ লুপ লাইনসহ মোট ৯২.০০ কিগমিঃ রেলপথ (ট্র্যাক) পুনর্বাসন করা হয়েছে দেখা যায়। Working Rule Diagram অনুযায়ী ৩.০০ কি:মি: লুপ লাইনের প্রয়োজনীয়তা না থাকায় তা পুনর্বাসন করা হয়নি মর্মে প্রকল্প পরিচালক পরিদর্শনকালে আইএমইডিকে অবহিত করেন। এতে প্রকল্পের লক্ষ্য ও উদ্দেশ্য ব্যাহত হয়নি বলেও তিনি জানান। পরিদর্শনকালে চেইনেজ কি:মি: ৪৫৬/৫-৬, চেইনেজ কি:মি: ৪৮৫/০-১ ও চেইনেজ কি:মি: ৪৯০/৩-৪ তে কুশন ব্যালাস্ট ও শোল্ডার ব্যালাস্টের পুনরুৎপাদন পাওয়া গেছে যথাক্রমে ৭.৫ ইঞ্চি ও ৯ ইঞ্চি, ৬.৫ ইঞ্চি ও ৮ ইঞ্চি, ৭ ইঞ্চি ও ৯ ইঞ্চি, (গ্রহণযোগ্য পরিমাপ যথাক্রমে ৬ ইঞ্চি ও ৯ ইঞ্চি)। বুয়েট কর্তৃক সরবরাহকৃত পরীক্ষায় ব্যালাস্টের সাইজ ২৫.৪ মিগমিঃ হতে ৫০ মিগমিঃ এবং Bulk Specific Gravity 2.67, Water Absorption Capacity 0.3%, Los Angeles Abrasion Value 18 এবং Flakiness Index 5 পাওয়া গেছে যা গ্রহণযোগ্য। এছাড়াও চেইনেজ কি:মি: ৪৫৬/৫-৬, চেইনেজ কি:মি: ৪৮৫/০-১ ও চেইনেজ কি:মি: ৪৯০/৩-৪ তে এমব্যাংকমেন্টের প্রশস্ততা যথাক্রমে ১৭, ১৮ ও ১৭ ফুট এবং স্লেম্প প্রায় ১:২ পাওয়া গেছে (গ্রহণযোগ্য যথাক্রমে ১৬ ফুট এবং ১:২)। ইতোপূর্বে আইএমইডি'র পরিদর্শনকালে বর্ণিত সেকশনদ্বয়ে এমব্যাংকমেন্টের স্লেম্প এবং রেইনকাট সম্পর্কিত কিছু পর্যবেক্ষণ ছিল যা প্রকল্প সমাপনান্তে বাস্তবায়ন করা হয়েছে দেখা যায়। বর্তমানে বর্ণিত সেকশনে ঘন্টায় ৭২ কি:মি: স্পীডে ট্রেন চলাচল করতে পারে মর্মে বিভাগীয় নির্বাহী প্রকৌশলী পরিদর্শনকালে অবহিত করেন। ইতোমধ্যে ঘন্টায় ৫৩ কি:মি: স্পীডে ট্রেন পরিচালনা করা হচ্ছে এবং ভ্রমণ অনেক আরামদায়ক ও নিরাপদ হয়েছে। রাজস্ব আয়ও বৃদ্ধি পেয়েছে। তবে লোকোমোটিভ ও ক্যারেজের সক্ষমতা এবং স্বল্পতার কারণে ১৭৩১৪.৭০ লক্ষ টাকা ব্যয়ে পুনর্বাসিত বর্ণিত সেকশনটির পূর্ণ ব্যবহার সম্ভব হচ্ছে না। প্রয়োজনীয় ক্ষমতার পূর্ণ সংখ্যক লোকোমোটিভ ও ক্যারেজ সরবরাহ করা সম্ভব হলে যাত্রী ও মালামাল পরিবহন বৃদ্ধি পাবে, রাজস্ব আয় বাড়বে এবং প্রকল্পটির লক্ষ্য ও উদ্দেশ্য অর্জিত হবে।

১১.৩ সিগন্যাল সিস্টেম স্থাপন : প্রকল্পের আওতায় বর্ণিত সেকশনের মোট ৭টি স্টেশনের ও ৫টি এলসি গেইটের নন-ইন্টারলক কালার লাইট সিগন্যাল সিস্টেম স্থাপন এবং ৪৮.৫ কিগমিঃ সিগন্যালিং ক্যাবল স্থাপনের জন্য ১৭৮.৪৩ লক্ষ টাকার সংস্থান ছিল। পরিদর্শনকালে ৭টি স্টেশন ও ৫টি এলসি গেইটেই নন-ইন্টারলক কালার লাইন সিগন্যাল সিস্টেম কার্যকর অবস্থায় পাওয়া গেছে। এ ক্ষেত্রে বাস্তব ও আর্থিক অগ্রগতি ১০০%।

১১.৪ পূর্ত কাজ : প্রকল্পের আওতায় বর্ণিত সেকশনের ৮টি স্টেশনের (বুড়িমারী, পাটগ্রাম, বাউড়া, বড়খাতা, হাতীবান্ধা, আদিতমারী, তুষভান্ডার ও কাকিনা) স্টেশন ভবন (১৬৩১ বর্গমিঃ), প্লাটফর্ম (৬২৭৫ বর্গমিঃ), স্টেশন এপ্রোচ রোড (৫০৬৫ বর্গমিঃ), ইয়ার্ড ড্রেন (১০০০মিঃ) প্রভৃতি পুন:নির্মাণ/মেরামত ইত্যাদি পূর্তকাজের সংস্থান আছে। পরিদর্শনকালে বর্ণিত কাজ সমূহ শতভাগ সম্পন্ন করা হয়েছে দেখা যায়। এছাড়া স্টেশন ভবনসমূহে প্রয়োজনীয় লাইট, ফ্যান, চেয়ার ও আসবাবপত্র সরবরাহ করা হয়েছে। তবে পরিদর্শনকালে পাটগ্রাম, হাতীবান্ধা ও আদিতমারী স্টেশনে মেরামতকৃত স্টেশন ভবনের দু'একটি

স্থানে দেওয়ালে Hair Crack, প্লাস্টার খসে পড়া ও প্লাস্টার ফুলে উঠতে দেখা গেছে। এ বিষয়ে জানতে চাইলে প্রকল্প পরিচালক জানান, ভবনগুলো শত বছরের পুরনো। এগুলো মেরামত না করে পুনঃনির্মাণ করলে ভাল হতো। তবে ভবনের মূল কাঠামো ব্যবহারযোগ্য থাকায় অর্থের স্বল্পতার কারণে ভবনগুলোতে মেরামতের সংস্থান রাখা হয়েছিল। ঠিকাদারের Defect Liability Period ৩০/০৬/২০১৪ পর্যন্ত আছে। এ সময়ের মধ্যে চিহ্নিত ত্রুটিগুলো সংশোধন করা হবে। পরিদর্শনকালে স্টেশন মাস্টার এবং প্রয়োজনীয় অন্যান্য জনবলের অভাবে স্টেশনগুলোর রক্ষণাবেক্ষণ এবং কার্যকর ব্যবহার হচ্ছে না দেখা যায়।

১১.৫ **ব্রীজ/কালভার্ট** : প্রকল্পের আওতায় ১৪টি ২ মিটার স্প্যান ও ১৫টি ৩ মিটার স্প্যানের আরসিসি বক্স কালভার্ট নির্মাণ এবং ৫টি গার্ডার ব্রীজ সম্পূর্ণ/আংশিক পুনঃনির্মাণের সংস্থান ছিল। পরিদর্শনকালে সবকটি কালভার্ট/ব্রীজের নির্মাণ কাজ সমাপ্ত, ক্রটিবিহীন এবং কার্যকর অবস্থায় পাওয়া গেছে।

১২। **প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জন :**

পরিকল্পিত	উদ্দেশ্য অর্জন
সহজ, নিরাপদ ও দ্রুতগতিতে যাত্রী ও মালামাল পরিবহন নিশ্চিত করণার্থে লালমনিরহাট-বুড়িমারী সেকশন মেইন লাইন ৮৫.০০ কিঃমিঃ এবং লুপ লাইন ১০.০০ কিঃমিঃ) পুনর্বাসন করা প্রকল্পের মূল উদ্দেশ্য।	বাংলাদেশ রেলওয়ের পশ্চিমাঞ্চলের লালমনিরহাট-বুড়িমারী সেকশনের ৮৫.০০ কিঃমিঃ মেইন লাইন ও ১০.০০ কিঃমিঃ লুপ লাইন পুনর্বাসনের মাধ্যমে বর্ণিত সেকশনদ্বয়ে ঘন্টায় ৭২ কিঃমিঃ গতিতে ট্রেন চলাচলের উপযুক্ততা অর্জন করেছে। ভ্রমণ আরামদায়ক ও দূর্ঘটনা কমেছে। সরকারের রাজস্ব আয় বৃদ্ধি পেয়েছে। ফলে প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জিত হয়েছে। তবে লোকোমোটিভ ও ক্যারেজের সক্ষমতা এবং স্বল্পতার কারণে ১৭৩১৪.৭০ লক্ষ টাকা ব্যয়ে পুনর্বাসিত বর্ণিত সেকশনটির পূর্ণ ব্যবহার সম্ভব হচ্ছে না।

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

১৪। **প্রকল্প বাস্তবায়ন সমস্যা :** প্রকল্পটি বাস্তবায়নে উল্লেখযোগ্য কোন সমস্যায় পড়তে হয়নি।

১৫। **বাস্তবায়ন মেয়াদ বৃদ্ধি :** আইএমইডি'র সুপারিশক্রমে ব্যয় বৃদ্ধি ব্যতিরেকে প্রকল্পটির মেয়াদ দুই দফায় ৩০/০৬/২০১৩ তারিখ পর্যন্ত ২ (দুই) বছর বৃদ্ধি করা হয়।

১৬। **রাজস্ব খাতে স্থানান্তর :** প্রকল্পের আওতায় সম্পাদিত কাজ ইতোমধ্যে বাংলাদেশ রেলওয়ের রাজস্ব খাতে (ওপেন লাইন)-এ স্থানান্তর করা হয়েছে।

১৭। **মতামত/সুপারিশ :**

১৭.১ প্রকল্পটি বাস্তবায়নে মূল অনুমোদিত প্রকল্পের তুলনায় অতিরিক্ত সময় ব্যয় হয়েছে ৪ বছর (২০০%) এবং ব্যয় বৃদ্ধি পেয়েছে ১৫.৩৯%। ভবিষ্যতে প্রকল্প নির্ধারিত সময় ও ব্যয়ে বাস্তবায়নের লক্ষ্যে সংশ্লিষ্ট মন্ত্রণালয়/সংস্থা প্রয়োজনীয় উদ্যোগ গ্রহণ করতে পারে (অনু:৪);

১৭.২ বর্ণিত সেকশনটির পূর্ণ সধব্যহারের লক্ষ্যে প্রয়োজনীয় সংখ্যক পূর্ণ ক্ষমতার ইঞ্জিন ও যাত্রীবাহী বগি সরবরাহ এবং জনবল পদায়নের বিষয়টি মন্ত্রণালয়/সংস্থা বিবেচনা করতে পারে (অনু:১১.২ ও ১১.৪);

১৭.৩ পাটগ্রাম, হাতীবান্ধা ও আদিতমারী স্টেশনে মেরামতকৃত স্টেশন ভবনের ত্রুটিসমূহ প্রকল্পের Defect Liability Period ৩০/০৬/২০১৪ এর মধ্যে সংশোধন করে আইএমইডিকে অবহিত করতে হবে (অনু:১১.৪)।

**“বাংলাদেশ রেলওয়ের গৌরীপুর-জারিয়া-ঝাঞ্জাইল এবং শ্যামগঞ্জ-মোহনগঞ্জ সেকশনের পুনর্বাসন” শীর্ষক প্রকল্প**  
(সমাণ্ত : জুন, ২০১৩)

- ১। প্রকল্পের নাম : বাংলাদেশ রেলওয়ের গৌরীপুর-জারিয়া-ঝাঞ্জাইল এবং শ্যামগঞ্জ-মোহনগঞ্জ সেকশনের পুনর্বাসন।
- ২। বাস্তবায়নকারী সংস্থা : বাংলাদেশ রেলওয়ে।
- ৩। প্রশাসনিক মন্ত্রণালয়/বিভাগ : রেলপথ মন্ত্রণালয়।
- ৪। প্রকল্পের বাস্তবায়ন সময় ও ব্যয় :

(লক্ষ টাকায়)

প্রাক্কলিত ব্যয় (প্রঃসাঃ)		প্রকৃত ব্যয় (প্রঃ সাঃ)	পরিকল্পিত বাস্তবায়নকাল		প্রকৃত বাস্তবায়নকাল	অতিরিক্ত ব্যয় (মূল প্রাক্কলিত ব্যয়ের %)	অতিরিক্ত সময় (মূল বাস্তবায়নকালের %)
মূল	সর্বশেষ সংশোধিত		মূল	সর্বশেষ সংশোধিত			
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮
১৫২২০.৫৫ (-)	১৮০৯০.২২ (-)	১৭৬৬৯.১০ (-)	জানুয়ারি, ০৮ থেকে জুন, ১০	জানুয়ারি, ০৮ থেকে জুন, ১২	জানুয়ারি, ১০ থেকে জুন, ১৩	১৬.০৯%	২ বছর ৬ মাস (১০০%)

- ৫। প্রকল্পের অঙ্গভিত্তিক বাস্তবায়ন (পিসিআর অনুসারে) :

(লক্ষ টাকায়)

ক্রমিক নং	অঙ্গের নাম	একক	সর্বশেষ সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী লক্ষ্যমাত্রা		প্রকৃত বাস্তবায়ন	
			আর্থিক (বৈঃ মুঃ)	বাস্তব পরিমাণ	আর্থিক (বৈঃ মুঃ)	বাস্তব (%)
1	2	3	4	5	6	7
1	Materials to be procured from local source (Annexure-A)		১৩৯০১.৫০		১৩৮১৪.৪৯	১০০%
2	Construction, Installation of P-way (Annexure-B)		১৮৬৯.৬৯		১৮১৯.৯১	১০০%
3	Civil Construction works other than P-way (Annexure-C)		১৭২৩.০৩		১৩৯৮.৫১	১০০%
4	Cost for Signaling System		৪৪৮.৫১		৩৮৬.৩৮	১০০%
5	Transport Vehicle		৪০.০০		৩৯.৯০	১০০%
6	Office Equipment		২৩.৪৮		১৩.৪৭	১০০%
7	Manpower		৩৪.০১		০.০০	১০০%
8	Adjustment of Taxes		০.০০		১৭৮.২৩	১০০%
	<b>Sub-Total :</b>		<b>১৮০৪০.২২</b>		<b>১৭৬৫০.৮৯</b>	<b>১০০%</b>
9	Physical Contingency		৫০.০০		১৮.২১	১০০%
	<b>Total Estimated Cost:</b>		<b>১৮০৯০.২২</b>		<b>১৭৬৬৯.১০</b>	<b>১০০%</b>

## ৬। প্রকল্প পরিচালক সংক্রান্ত তথ্যাদি :

ক্রমিক নং	প্রকল্প পরিচালকের নাম	দায়িত্বের ধরণ	কর্মকাল
১	২	৩	৪
১	জনাব ইউসুফ আলী মুখা প্রধান প্রকৌশলী (পূর্ব)	খন্ডকালীন	০৪/০২/১০ হতে ১৩/০১/১১
২	জনাব নূর মোহাম্মদ প্রধান প্রকৌশলী (পূর্ব)	খন্ডকালীন	১৩/০১/১১ হতে ০১/০১/১২
৩	জনাব মোঃ মোজাম্মেল হক প্রধান প্রকৌশলী (পূর্ব)	খন্ডকালীন	২১/০৩/১২ হতে ২০/০৯/১২
৪	জনাব এ, কে, এম, মাহবুব-উল আলম প্রধান প্রকৌশলী (পূর্ব)	খন্ডকালীন	৩১/১০/১২ হতে ৩০/০৬/১৩

## ৭। ক্রয় সংক্রান্ত তথ্যাদিঃ

(লক্ষ টাকায়)

ক্রয় বিবরণী	দরপত্র				কাজ সমাপ্তির তারিখ	
	অনুমোদিত ডিপিপি অনুযায়ী	চুক্তিমূল্য	আহক্ষানের তারিখ	চুক্তি স্বাক্ষর/ এলসি খোলার তারিখ	চুক্তি অনুযায়ী	প্রকৃত
১	২	৩	৪	৫	৬	৭
Pick-up						
Dismantling of old track, laying/linking of permanent way with related other civil engineering works, re-construction of bridges, construction/re-construction of station buildings with others allied works and electrical works including supplying all necessary p-way & other materials & equipments, plants & machineries with all CD VAT & other inspection, port dues, landing charges or transportation charges	১৭৪৯৪.২২	১৭৪৯৪.২৩	১১/০১/০৯	০৫/১১/০৯	৩০/০৬/১৩	০১/০৬/১৩
Modernization of Signalling & telecommunication system.	৪৪৮.৫১	৪৪৮.৫১	১৫/০৯/০৮	১৯/০৪/০৯	৩০/০৬/১১	২৯/০৬/১১

## ৮। সংশোধিত ডিপিপি বরাদ্দ ও অগ্রগতি :

(লক্ষ টাকায়)

অর্থবছর	সংশোধিত বরাদ্দ ও লক্ষ্যমাত্রা				টাকা অবমুক্তি	ব্যয় ও বাস্তব অগ্রগতি			
	মোট (বৈ: মু:)	টাকা	প্রকল্প সাহায্য	বাস্তব লক্ষ্যমাত্রা %		মোট (বৈ: মু:)	টাকা	প্রকল্প সাহায্য	বাস্তব অগ্রগতি %
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮	৯	১০
২০০৭-০৮	০.০০	০.০০			০.০০	০.০০	০.০০		
২০০৮-০৯	৩.৯৬	৩.৯৬			১০০.০০	১১.৯৯	১১.৯৯		০.০৭%
২০০৯-১০	৭০০০.০০	৭০০০.০০		৩৯%	৮৪৫৭.০০	৮২৫৮.৬০	৮২৫৮.৬০		৪৬.৭৪%
২০১০-১১	৯০৩৭.১১	৯০৩৭.১১		৫০%	৬১৫০.০০	৬১৪২.৫২	৬১৪২.৫২		৩৪.৭৬%
২০১১-১২	২০৪৯.১৫	২০৪৯.১৫		১১%	৩৬০০.০০	৩২০০.৯৯	৩২০০.৯৯		১৮.১২%
২০১২-১৩	০.০০	০.০০			৫৫.০০	৫৫.০০	৫৫.০০		০.৩১%
মোট=		১৮০৯০.২২			১৮৩৬২.০০	১৭৬৬৯.১০	১৭৬৬৯.১০		

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

১০। সাধারণ পর্যবেক্ষণ :

১০.১ প্রকল্পের পটভূমি : বাংলাদেশ রেলওয়ের পূর্বাঞ্চলের গৌরীপুর-শ্যামগঞ্জ-জারিয়া বাজাইল এবং শ্যামগঞ্জ-মোহনগঞ্জ সেকশনের আওতায় মোট ৭৮.৬৪ কি:মি: মেইন লাইন এবং ৫.৩৭ কি:মি: লুপ লাইন বিদ্যমান আছে। এ দুটি সেকশনে স্থাপিত রেলের ক্রয়প্রাপ্তি ও অকেজো স্লীপারের সংখ্যা নিরাপদ সীমা অতিক্রম করায় মেইন ও লুপ লাইনের অবস্থা আশংকাজনক হওয়ায় নিয়ন্ত্রিত গতিতে ট্রেন পরিচালনা করার কারণে এ সেকশনে ভ্রমণ সময় বেড়ে গেছে। অন্যদিকে নিয়ন্ত্রিত গতিতে ট্রেন পরিচালনা সত্ত্বেও অহরহ ট্রেন দুর্ঘটনায় কবলিত হয়। ফলে নিরাপদ ও দ্রুত গতিতে ট্রেন চলাচলের লক্ষ্যে সেকশন ২টি পুনর্বাসনের জন্য প্রকল্পটি গ্রহণ করা হয়।

১০.২ প্রকল্পের উদ্দেশ্য : বাংলাদেশ রেলওয়ের পূর্বাঞ্চলের গৌরীপুর-শ্যামগঞ্জ-জারিয়া বাজাইল সেকশনের ৩২.২৩ কি:মি: এবং শ্যামগঞ্জ-মোহনগঞ্জ সেকশনের ৪৬.২৮ কি:মি: রেলপথ (ট্র্যাক) পুনর্বাসনের মাধ্যমে বর্ধিত সেকশনদ্বয়ে নিরাপদ ও দ্রুত ট্রেন চলাচল নিশ্চিত করা।

১০.৩ প্রকল্পের অনুমোদন : প্রকল্পটি একনেক কর্তৃক ৩১/০১/২০০৮ তারিখে ১৫২২০.০০ লক্ষ টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে অনুমোদিত হয়। মূল অনুমোদিত বাস্তবায়নকাল ছিল ০১/০১/২০০৮ থেকে ৩০/০৬/২০১০ পর্যন্ত। বাস্তবায়ন পর্যায়ে গৃহীত দরমূল্য অনুমোদিত দরের চেয়ে বেশী হওয়ায় প্রকল্পটি ১ম সংশোধন করা হয়। ১ম সংশোধিত প্রকল্পটি ১৮০৯০.২২ লক্ষ টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে মাননীয় পরিকল্পনা মন্ত্রী কর্তৃক ০৯/১২/০৯ তারিখে অনুমোদিত হয়। সংশোধিত বাস্তবায়নকাল দাঁড়ায় ০১/০১/০৮ থেকে ৩০/০৬/১২ পর্যন্ত। পরবর্তীতে আইএমইডি'র সুপারিশক্রমে ব্যয় বৃদ্ধি ব্যতিরেকে প্রকল্পটির মেয়াদ ৩০/০৬/২০১৩ তারিখ পর্যন্ত ১ (এক) বছর বৃদ্ধি করা হয়।

১০.৪ সার্বিক আর্থিক ও বাস্তব অগ্রগতি : প্রকল্পের আওতায় জুন, ২০১৩ পর্যন্ত ক্রমপুঞ্জিত আর্থিক অগ্রগতি হয়েছে ১৭৬৬৯.১০ লক্ষ টাকা যা অনুমোদিত ব্যয়ের ৯৭.৬৭%। উক্ত সময়ে প্রকল্পের ১০০% বাস্তব অগ্রগতি সাধিত হয়েছে (অনুচ্ছেদ-৫)।

১১। প্রকল্প পরিদর্শন : গত ২৩/১১/২০১৩ তারিখে আইএমইডি কর্তৃক প্রকল্পটি পরিদর্শন করা হয়। পরিদর্শনকালে সহকারী নির্বাহী প্রকৌশলী জনাব মোঃ হামিদুর রহমান উপস্থিত ছিলেন। পরিদর্শন পর্যবেক্ষণ নিম্নরূপঃ

১১.১ মালামাল সংগ্রহ : প্রকল্পের সংস্থান অনুযায়ী রেলপথ পুনর্বাসনের জন্য ৭৫ পা: 'এ' রেল ৬০১৮ মে.টন (১০০%), স্টীল স্লীপার ১০০৯৬৬ টি (১০০%), ব্যালাস্ট ৪৫০২৫ ঘনমিটার (৯৩.৮০%), কাঠের স্পেশাল স্লীপার ৩৭১ ঘনমিটার (১০০%), ইলাস্টিক রেল ক্লিপ ৪০৭৯০৩ টি (১০০%), রেল জয়েন্ট ওয়েল্ডিং ম্যাটেরিয়ালস ৭৬২০টি (১০০%), ফিস প্লেট ৯২৯৪ টি (১০০%), ফিস বোল্ট ১৮৫৮৮ টি (১০০%), পয়েন্টস ও ক্রসিং ১৬ সেট (১০০%), ডগ স্পাইক ১০৩৮৬৯ টি (১০০%), বিয়ারিং প্লেট ৯৫৮১ টি (১০০%) ইত্যাদি মালামাল সংগৃহীত হয়েছে। প্রকল্পের আওতায় দিনাজপুরের মধ্যপাড়া, ভারতের কামালপুর ও সিলেটের ভোলাগঞ্জ হতে ব্যালাস্ট সংগ্রহ করা হয়েছে।

১১.২ রেলপথ (ট্র্যাক) পুনর্বাসন : প্রকল্পের আওতায় উপর্যুক্ত মালামাল দ্বারা ৭৩.২৭ কি:মি: মেইন লাইন ও ৫.৩৭ কি:মি: লুপ লাইনসহ ৭৮.৬৪ কি:মি: রেলওয়ে ট্র্যাক পুনর্বাসনের সংস্থান আছে। এ জন্য অনুচ্ছেদ-১১.১ এ বর্ণিত মালামাল ছাড়াও ৭৩.২৭ কি:মি: এমব্যাংকমেন্ট রিপেয়ার/রিপ্রোফাইলিং, ২২টি লেভেল ক্রসিং গেইট এর সংস্থান রয়েছে। পরিদর্শনকালে বর্ণিত মালামাল দ্বারা শতভাগ রেলপথ (ট্র্যাক) পুনর্বাসন করা হয়েছে দেখা যায়। পরিদর্শনকালে গৌরীপুর-শ্যামগঞ্জ-জারিয়া-বাজাইল সেকশনে চেইনেজ কি:মি: ৩৪৫/৫-৬ ও চেইনেজ কি:মি: ৩৫০/০-১ তে কুশন ব্যালাস্ট যথাক্রমে ৬.৫ ইঞ্চি ও ৭ ইঞ্চি (গ্রহণযোগ্য পরিমাপ ৬ ইঞ্চি) এবং শোল্ডার ব্যালাস্ট যথাক্রমে ৯ ইঞ্চি ও ১০ ইঞ্চি (গ্রহণযোগ্য ১২ ইঞ্চি) পাওয়া গেছে। এছাড়া শ্যামগঞ্জ-মোহনগঞ্জ সেকশনে চেইনেজ কি:মি: ৩৫০/৭-৮ ও চেইনেজ কি:মি: ৩৫৮/৫-৬ তে কুশন ব্যালাস্ট যথাক্রমে ৭ ইঞ্চি ও ৬.৫ ইঞ্চি (গ্রহণযোগ্য পরিমাপ ৬ ইঞ্চি) এবং শোল্ডার ব্যালাস্ট যথাক্রমে ১১ ইঞ্চি ও ১০ ইঞ্চি (গ্রহণযোগ্য ১২ ইঞ্চি) পাওয়া গেছে। বর্ণিত সেকশনসমূহে এমব্যাংকমেন্টের প্রশস্ততা এবং স্লোপ যথাক্রমে ১৮ ফুট এবং প্রায় ১:২ পাওয়া গেছে (গ্রহণযোগ্য যথাক্রমে ১৬ ফুট এবং ১:২)। ইতোপূর্বে আইএমইডি'র পরিদর্শনকালে বর্ণিত সেকশনদ্বয়ে এমব্যাংকমেন্টের স্কেমাপ এবং রেইনকাট সম্পর্কিত কিছু পর্যবেক্ষণ ছিল যা প্রকল্প সমাপনান্তে বাস্তবায়ন করা হয়েছে দেখা যায়। বর্তমানে বর্ণিত সেকশনদ্বয়ে ঘন্টায় ৭২ কি:মি: স্পীডে ট্রেন চলাচল করতে পারে মর্মে সহকারী নির্বাহী প্রকৌশলী পরিদর্শনকালে অবহিত করেন। তবে ইঞ্জিনের সক্ষমতার অভাবে নতুন চালু 'হাওড় এক্সপ্রেস' বর্তমানে ঘন্টায় ৫৩ কি:মি: গতিতে চলাচল করছে।

১১.৩ সিগন্যাল সিস্টেম স্থাপন : প্রকল্পের আওতায় গৌরীপুর-শ্যামগঞ্জ-জারিয়া-বাঞ্জাইল সেকশনের ৩টি স্টেশন এবং শ্যামগঞ্জ-নেত্রকোণা-মোহনগঞ্জ সেকশনের ৪টি স্টেশনসহ মোট ৭টি স্টেশনের নন-ইন্টারলক কালার লাইট সিগন্যাল সিস্টেম স্থাপনের জন্য ৪৪৮.৫১ লক্ষ টাকার সংস্থান আছে। জুন, ২০১৩ পর্যন্ত এ খাতে আর্থিক অগ্রগতি ৩৮৬.৩৮ কোটি টাকা এবং বাস্তব অগ্রগতি ১০০%। পরিদর্শনকালে ৭টি স্টেশনেই নন-ইন্টারলক কালার লাইন সিগন্যাল সিস্টেম কার্যকর অবস্থায় পাওয়া গেছে।

১১.৪ পূর্ত কাজ : প্রকল্পের আওতায় গৌরীপুর-শ্যামগঞ্জ-জারিয়া-বাঞ্জাইল সেকশনে ৪টি স্টেশন (শ্যামগঞ্জ, জালশুকা, পূর্বধলা ও জারিয়া বাঞ্জাইল) স্টেশন এবং শ্যামগঞ্জ-মোহনগঞ্জ সেকশনের ৯টি (হরিনপুর, চল্লিশানগর, নেত্রকোণা, নেত্রকোণা কোর্ট, বাংলা, ঠাকুরাকোণা, বারহাট্টা, অতীতপুর ও মোহনগঞ্জ) স্টেশন ভবন পুনঃনির্মাণ, প্লাটফরম ও প্লাটফরম শেড পুনঃনির্মাণ/মেরামত, পানি সরবরাহ ও পাম্প স্থাপন ইত্যাদি পূর্তকাজের সংস্থান আছে। জুন, ২০১৩ পর্যন্ত উক্ত ১৩টি স্টেশনে ৩৪৩১ ব:মি: স্টেশন ভবন পুনঃনির্মাণ, ১৪৬৮৪ ব:মি: প্লাটফরম পুনঃনির্মাণ/মেরামত, ২৭৪২ ব:মি: প্লাটফরম শেড নির্মাণ ও ১০০০ ব:মি: প্লাটফরম শেড মেরামত, ৫৯০ মি: বাউন্ডারী ওয়াল, ৯৩৩৮ মি: ইয়ার্ড ড্রেন, ৬৫০০ ব:মি: এপ্রোচ রোড, ১৪৬৫ ব:মি: ব্যাংক প্রোটেকশন ওয়াল এবং ২৭০ ব:মি: পাবলিক টয়লেট নির্মাণ করা হয়েছে। পরিদর্শনকালে নির্মিত স্টেশন ভবনসমূহে স্যানিটারী ও ইলেকট্রিক্যাল ওয়ার্কস কার্যকর এবং প্রয়োজনীয় লাইট, ফ্যান, চেয়ার ও আসবাবপত্র সরবরাহ করা হয়েছে দেখা যায়। তবে স্টেশনগুলোতে স্টেশন মাস্টার এবং প্রয়োজনীয় অন্যান্য জনবল না থাকায় স্টেশনগুলো রক্ষণাবেক্ষণ এবং কার্যকর ব্যবহার হচ্ছে না দেখা যায়।

১১.৫ ব্রীজ/কালভার্ট : প্রকল্পের আওতায় ১৪টি ব্রীজ/কালভার্ট (ব্রীজ নং- ৩, ৫, ৬, ৮, ৯, ১২, ১২এ, ১৪, ১৭, ১৭এ, ২৪, ২৫, ২৬, ২৯) নির্মাণ বাবদ (৫০ মিটার) ৯৫.০০ লক্ষ টাকার সংস্থান আছে। পরিদর্শনকালে সবকটি কালভার্ট/ব্রীজের নির্মাণ কাজ সমাপ্ত এবং কার্যকর অবস্থায় পাওয়া গেছে। ১৪টি ব্রীজ/কালভার্ট নির্মাণ বাবদ মোট ৪০ মিটার ব্রীজ/কালভার্টের বিল বাবদ ৭৬.০০ লক্ষ টাকা পরিশোধ করা হয়েছে।

## ১২। প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জন :

পরিকল্পিত	উদ্দেশ্য অর্জন
বাংলাদেশ রেলওয়ের পূর্বাঞ্চলের গৌরীপুর-শ্যামগঞ্জ-জারিয়া বাঞ্জাইল সেকশনের ৩২.২৩ কি:মি: এবং শ্যামগঞ্জ-মোহনগঞ্জ সেকশনের ৪৬.২৮ কি:মি: রেলপথ (ট্র্যাক) পুনর্বাসনের মাধ্যমে বর্ধিত সেকশনদ্বয়ে নিরাপদ ও দ্রুত ট্রেন চলাচল নিশ্চিত করা।	বাংলাদেশ রেলওয়ের পূর্বাঞ্চলের গৌরীপুর-শ্যামগঞ্জ-জারিয়া বাঞ্জাইল সেকশনের ৩২.২৩ কি:মি: এবং শ্যামগঞ্জ-মোহনগঞ্জ সেকশনের ৪৬.২৮ কি:মি: রেলপথ (ট্র্যাক) পুনর্বাসনের মাধ্যমে বর্ধিত সেকশনদ্বয়ে ঘন্টায় ৭২ কি:মি: গতিতে ট্রেন চলাচলের উপযুক্ততা অর্জন করেছে। ইঞ্জিনের সক্ষমতার অভাবে নতুন চালু 'হাওড় এক্সপ্রেস' বর্তমানে উক্ত সেকশনে ঘন্টায় ৫৩ কি:মি: গতিতে চলাচল করছে বিধায় প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জিত হয়েছে।

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

১৪। প্রকল্প বাস্তবায়ন সমস্যা : প্রকল্পটি বাস্তবায়নে উল্লেখযোগ্য কোন সমস্যায় পড়তে হয়নি।

১৫। বাস্তবায়ন মেয়াদ বৃদ্ধি : প্রকল্পটির অনুমোদিত বাস্তবায়নকাল ছিল ০১/০১/২০০৮ থেকে ৩০/০৬/২০১০ পর্যন্ত। বাস্তবায়ন পর্যায়ে অনুমোদিত দরমূল্য এবং মাঠ পর্যায়ে প্রকৃত প্রয়োজনীয়তার ভিত্তিতে বিভিন্ন অংগের হ্রাস/বৃদ্ধি হওয়ায় প্রকল্পটির দ্বিতীয় সংশোধন মাননীয় পরিকল্পনা মন্ত্রী কর্তৃক ০৯/১২/০৯ তারিখে অনুমোদিত হয়। সংশোধিত বাস্তবায়নকাল দাঁড়ায় ০১/০১/০৮ থেকে ৩০/০৬/১২ পর্যন্ত। পরবর্তীতে আইএমইডি'র সুপারিশক্রমে ব্যয় বৃদ্ধি ব্যতিরেকে প্রকল্পটির মেয়াদ ৩০/০৬/২০১৩ তারিখ পর্যন্ত ১ (এক) বছর বৃদ্ধি করা হয়।

১৬। রাজস্ব খাতে স্থানান্তর : প্রকল্পের আওতায় সম্পাদিত কাজ ইতোমধ্যে বাংলাদেশ রেলওয়ের রাজস্ব খাতে (ওপেন লাইন)-এ স্থানান্তর করা হয়েছে।

## ১৭। মতামত/সুপারিশ :

১৭.১ প্রকল্পটি বাস্তবায়নে মূল অনুমোদিত প্রকল্পের তুলনায় অতিরিক্ত সময় ব্যয় হয়েছে ২ বছর ৬ মাস (১০০%) এবং ব্যয় বৃদ্ধি পেয়েছে ১৬.০৯%। ভবিষ্যতে সময় এবং ব্যয় বৃদ্ধির বিষয়টি ন্যূনতম পর্যায়ে রাখার জন্য মন্ত্রণালয়/সংস্থাকে সচেতন হতে হবে (অনু:৪);



১৭.২ বর্ণিত স্টেশনগুলোতে স্টেশন মাস্টারসহ প্রয়োজনীয় অন্যান্য জনবল দ্রুত নিয়োগ প্রদান করতে হবে, যেন স্টেশনগুলো রক্ষণাবেক্ষণ এবং কার্যকর ব্যবহার নিশ্চিত করা যায় (অনু:১১.৪);

১৭.৩ বর্ণিত সেকশনদ্বয়ে পূর্ণ সক্ষমতায় ট্রেন পরিচালনার লক্ষ্যে দ্রুত গতির ইঞ্জিন ও যাত্রীবাহী বগি সরবরাহ করতে হবে (অনু:১১.২);

১৭.৪ বর্ণিত সেকশনদ্বয়ের যে সকল স্থানে সোল্ডার ব্যালাস্ট কম পাওয়া গেছে তা সহ অন্যান্য এরূপ স্থান চিহ্নিত করে দ্রুত সংশোধনপূর্বক আইএমইডিকে অবহিত করতে হবে (অনু:১১.২); এবং

১৭.৫ প্রকল্পটি সফলভাবে সমাপ্ত হয়েছে। উক্ত প্রকল্পের অভিজ্ঞতায় বাংলাদেশ রেলওয়ের অন্যান্য রেলপথ (ট্র্যাক) পুনর্বাসন সংক্রান্ত প্রকল্পগুলোও বাস্তবায়ন করার প্রয়াস নিতে হবে।

**“বাংলাদেশ রেলওয়ের পূর্বাঞ্চলের ফৌজদারহাট-সিজিপিওয়াই-এসআরভি-চট্টগ্রাম সেকশন পুনর্বাসন” শীর্ষক প্রকল্প**  
(সমাপ্ত : জুন, ২০১৩)

- ১। প্রকল্পের নাম : বাংলাদেশ রেলওয়ের পূর্বাঞ্চলের ফৌজদারহাট-সিজিপিওয়াই-এসআরভি-চট্টগ্রাম সেকশন পুনর্বাসন।
- ২। বাস্তবায়নকারী সংস্থা : বাংলাদেশ রেলওয়ে।
- ৩। প্রশাসনিক মন্ত্রণালয়/বিভাগ : রেলপথ মন্ত্রণালয়।
- ৪। প্রকল্পের বাস্তবায়ন সময় ও ব্যয় :

(লক্ষ টাকায়)

প্রাক্কলিত ব্যয় (প্রঃসাঃ)		প্রকৃত ব্যয় (প্রঃ সাঃ)	পরিকল্পিত বাস্তবায়নকাল		প্রকৃত বাস্তবায়নকাল	অতিরিক্ত ব্যয় (মূল প্রাক্কলিত ব্যয়ের %)	অতিরিক্ত সময় (মূল বাস্তবায়নকালের %)
মূল	সর্বশেষ সংশোধিত		মূল	সর্বশেষ সংশোধিত			
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮
৬৮৪৮.৮৩ (-)	৮৭২২.৪৯ (-)	৮২৯২.০১ (-)	৩০/০৭/০৭ হতে ৩০/০৬/০৯	৩০/০৭/০৭ হতে ৩০/০৬/১৩	১৪/১১/০৭ হতে ২৮/০৬/১৩	২১.০৭%	৪ বছর (২০০%)

- ৫। প্রকল্পের অঙ্গভিত্তিক বাস্তবায়ন (পিসিআর অনুসারে) :

(লক্ষ টাকায়)

ক্রমিক নং	অঙ্গের নাম	একক	সর্বশেষ সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী লক্ষ্যমাত্রা		প্রকৃত বাস্তবায়ন	
			আর্থিক (বৈঃ মুঃ)	বাস্তব পরিমাণ	আর্থিক (বৈঃ মুঃ)	বাস্তব (%)
১	২	৩	৪	৫	৬	৭
1	Construction and installation works (as per Annexure-B)		৩০৭.৯৮		২৮৩.৭৪	
2	Procurement of Engineering Materials Machinery and Equipment from Local source (As per Annexure-D/1)		২১.৫৬		২১.৫৫	
3	Procurement of Materials and Equipment from Local source (As per Annexure-D)		৭৭৭৯.৮৯		৭৪২৩.৯১	
4	Office Equipments (As per Annexure-E)		৯.০০		৯.০০	
5	Transport Vehicle (As per Annexure-F)		২০.০০			
6	Labor Cost for P-way works(As per Annexure-G)		৫১৫.৮৮		৫০২.৩৬	
7	BT Charge & Transportation of Materials		১৬.৩০		১৫.৯৮	
8	Manpower (As per Annexure-H)		৩১.৮৮		১৬.৬৪	

ক্রমিক নং	অঙ্গের নাম	একক	সর্বশেষ সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী লক্ষ্যমাত্রা		প্রকৃত বাস্তবায়ন	
			আর্থিক (বৈঃ মুঃ)	বাস্তব পরিমাণ	আর্থিক (বৈঃ মুঃ)	বাস্তব (%)
১	২	৩	৪	৫	৬	৭
	<b>Sub-Total :</b>		৮৭০২.৪৯		৮২৭৩.১৮	
9	Contingency (Including fuel & maintenances cost of vehicle)		২০.০০		১৮.৮৩	
	<b>Total Estimated Cost :</b>		৮৭২২.৪৯		৮২৯২.০১	১০০%

## ৬। প্রকল্প পরিচালক সংক্রান্ত তথ্যাদি :

ক্রমিক নং	প্রকল্প পরিচালকের নাম	দায়িত্বের ধরণ	কর্মকাল
১	২	৩	৪
১	জনাব মোঃ আমজাদ হোসেন প্রকল্প পরিচালক	পূর্ণকালীন	১৩/১২/০৭ হতে ০৯/০৬/০৯
২	জনাব মোঃ খায়রুল আলম অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী/সেতু/পূর্ব	খন্ডকালীন	০৯/০৬/০৯ হতে ১০/০২/১০
৩	জনাব সুকুমার ভৌমিক প্রকল্প পরিচালক	পূর্ণকালীন	১০/০২/১০ হতে ১৫/০৬/১১
৪	জনাব সুকুমার ভৌমিক বিভাগীয় রেলওয়ে ম্যানেজার	খন্ডকালীন	১৫/০৬/১১ হতে ৩০/০৬/১৩

## ৭। ক্রয় সংক্রান্ত তথ্যাদিঃ

৭.১ প্রকল্পের আওতায় গাড়ী/ট্রাক্সপোর্ট ক্রয়: প্রকল্পের আওতায় ১টি পিক-আপ ক্রয় করা হয়েছে।

৭.২ পণ্য, কার্য ও সেবা ক্রয়ঃ (পণ্য ও কার্য ২০০.০০ লক্ষ টাকার উপরে এবং সেবা ১০০.০০ লক্ষ টাকার উপরে)

(লক্ষ টাকায়)

ক্রয় বিবরণী	দরপত্র				কাজ সমাপ্তির তারিখ	
	অনুমোদিত ডিপিপি অনুযায়ী	চুক্তিমূল্য	আহম্মানের তারিখ	চুক্তি স্বাক্ষর/ এলসি খোলার তারিখ	চুক্তি অনুযায়ী	প্রকৃত
১	২	৩	৪	৫	৬	৭
Procurement of PC sleeper from other than Railway Factory	১৩১৫.৮৮	১৩১৫.৮৮	PD/Dev(FCS C)/01/10-11/W-7 13.09.2010	০৭/০৬/১১	৩০/৬/১৩	১৯/০৬/১৩
Rehabilitation of Fouzderhat-CGPY-SRV-CTG section of East Zone of Turnkey Basis	৬৫৪২.০৩	৬৫৪২.০৩	PD/FCSC/Tender-1/3 (R)/09 dt: 05.03.2009	০৭/১১/০৯	৩০/০৬/১৩	২৮/০৬/১৩

## ৮। সংশোধিত ডিপিপি বরাদ্দ ও অগ্রগতি :

(লক্ষ টাকায়)

অর্থ বছর	সংশোধিত বরাদ্দ ও লক্ষ্যমাত্রা				টাকা অবমুক্তি	ব্যয় ও বাস্তব অগ্রগতি			
	মোট (বৈ: মু:)	টাকা	প্রকল্প সাহায্য	বাস্তব লক্ষ্যমাত্রা %		মোট (বৈ: মু:)	টাকা	প্রকল্প সাহায্য	বাস্তব অগ্রগতি %
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮	৯	১০
২০০৭-০৮	৫.৮৫	৫.৮৫	০.০০	০.০৭%	৬৩২.০০	১৫৫.২২	১৫৫.২২	০.০০	১.৮৭%
২০০৮-০৯	১৫৬.৭৮	১৫৬.৭৮	০.০০	১.৮০%	২৭.০০	৯.৯২	৯.৯২	০.০০	০.১২%
২০০৯-১০	৪৪৯৪.৩৩	৪৪৯৪.৩৩	০.০০	৫১.৫৩%	৪৫০০.০০	৪৪৯৯.৩২	৪৪৯৯.৩২	০.০০	৫৪.২৬%
২০১০-১১	১০৪৮.৮৫	১০৪৮.৮৫	০.০০	১২.০২%	১০৫০.০০	১০৭১.৭	১০৭১.৭	০.০০	১২.৯২%
২০১১-১২	২৯৪৪.১৬	২৯৪৪.১৬	০.০০	৩৩.৭৫%	৪০০.০০	৩৯৪.৭৪	৩৯৪.৭৪	০.০০	৪.৭৬%
২০১২-১৩	৭২.৫২	৭২.৫২	০.০০	০.৮৩%	২২৬৫.০০	২১৬১.১১	২১৬১.১১	০.০০	২৬.০৬%
মোট=		৮৭২২.৪৯			৮৮৭৪.০০	৮২৯২.০১	৮২৯২.০১		

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

১০। সাধারণ পর্যবেক্ষণ :

১০.১ প্রকল্পের পটভূমি : বাংলাদেশ রেলওয়ের রাজস্ব আয়ের একটি বড় অংশ আসে মালামাল পরিবহনের মাধ্যমে। এ লক্ষ্য অর্জনের সিজিপিওয়াই ইয়ার্ড, ফৌজদারহাট-সিজিপিওয়াই এবং সিজিপিওয়াই-এসআরভি-চট্টগ্রাম সেকশন গুরুত্বপূর্ণ ভূমিকা রাখছে। বিদেশ থেকে আমদানীকৃত মালামাল যেমন- খাদ্যশস্য, জ্বালানী, সার ও অন্যান্য ভোগ্যপণ্য কন্টেইনার ও মালবাহী ওয়াগনের মাধ্যমে উক্ত সেকশনের মাধ্যমে ঢাকাসহ দেশের অন্যান্য অঞ্চলে পরিবহন করা হয়। চট্টগ্রাম পোর্ট হতে এ রেলপথে প্রায় ১০-১২% কন্টেইনার পরিবাহিত হয়। কিন্তু সিজিপিওয়াই ইয়ার্ডসহ ফৌজদারহাট-সিজিপিওয়াই এবং সিজিপিওয়াই-এসআরভি-চট্টগ্রাম সেকশন বেশ পুরনো হওয়ায় এবং যথাযথ সংস্কারের অভাবে বেশ জরাজীর্ণ অবস্থায় আছে। ফলে প্রায়ই মালবাহী ট্রেন দুর্ঘটনার স্বীকার হয়। এ প্রেক্ষিতে মালামাল পরিবহনের অপারেশনাল সুবিধাদি এবং সুষ্ঠু ও নিরাপদ ট্রেন চলাচল নিশ্চিত করার লক্ষ্যে আলোচ্য প্রকল্পটি গ্রহণ করা হয়।

১০.২ প্রকল্পের উদ্দেশ্য : বাংলাদেশ রেলওয়ের পূর্বাঞ্চলের ফৌজদারহাট-সিজিপিওয়াই-এসআরভি-চট্টগ্রাম সেকশনের পুনর্বাসনের মাধ্যমে টেকসই ট্রেন পরিচালন ও আর্থিক দক্ষতার উন্নয়ন এবং কর্মদক্ষতা ও যাত্রীসুবিধাদির উন্নয়ন করা।

১০.৩ প্রকল্পের অনুমোদন : প্রকল্পটি একনেক কর্তৃক ১৭/০৫/২০০৭ তারিখে ৬৮৪৮.৮৩ লক্ষ টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে অনুমোদিত হয়। মূল অনুমোদিত বাস্তবায়নকাল ছিল ০১/০৭/২০০৭ থেকে ৩০/০৬/২০০৯ পর্যন্ত। পরবর্তীতে গৃহীত দরপত্রের ভিত্তিতে প্রকল্পটি ১ম সংশোধন করা হয়। ১ম সংশোধিত আরডিপিপি ৮৩৪৩.৭৩ লক্ষ টাকা (সম্পূর্ণ জিওবি) ব্যয়ে ২৬/০১/২০১০ তারিখে একনেক কর্তৃক অনুমোদিত হয়। সংশোধিত বাস্তবায়ন কাল দাঁড়ায় জুলাই, ২০০৭ হতে জুন, ২০১১ পর্যন্ত। পরবর্তীতে এডিপিতে অর্থ বরাদ্দের স্বল্পতার কারণে আইএমইডি'র সুপারিশক্রমে ব্যয় বৃদ্ধি ব্যতিরেকে প্রকল্পটির মেয়াদ ২ (দুই) দফায় ৩০/০৬/২০১৩ তারিখ পর্যন্ত ২ (দুই) বছর বৃদ্ধি করা হয়।

১০.৪ সার্বিক আর্থিক ও বাস্তব অগ্রগতি : প্রকল্পের আওতায় জুন, ২০১৩ পর্যন্ত ক্রমপুঞ্জিত আর্থিক অগ্রগতি হয়েছে ৮২৯২.০১ লক্ষ টাকা যা যা সংশোধিত অনুমোদিত ব্যয় ৮৭২২.৪৯ লক্ষ টাকার ৯৫.০৫%। উক্ত সময়ে প্রকল্পের ১০০% বাস্তব অগ্রগতি সাধিত হয়েছে (অনুচ্ছেদ-৫)।

১১। প্রকল্প পরিদর্শন : গত ১১/১০/২০১৪ তারিখে আইএমইডি কর্তৃক প্রকল্পটির ফৌজদারহাট-সিজিপিওয়াই সেকশনের ১২.০০ কিলোমিটার এবং সিজিপিওয়াই ইয়ার্ডের ১৭.৫ কিলোমিটারসহ মোট ২৯.৫ কিলোমিটার পরিদর্শন করা হয়। পরিদর্শনকালে বিভাগীয় নির্বাহী প্রকৌশলী জনাব মোঃ আরিফ উপস্থিত ছিলেন। পরিদর্শন পর্যবেক্ষণ নিম্নরূপঃ

১১.১ **মালামাল ও যন্ত্রপাতি সংগ্রহ :** প্রকল্পের সংস্থান অনুযায়ী রেলপথ পুনর্বাসনের জন্য প্রধান প্রধান সকল মালামাল ঠিকাদার কর্তৃক সরবরাহ করা হয়েছে। অনুমোদিত সংস্থান অনুযায়ী ৫২৮৫২টি পিসি স্লীপার (৯৩.৯৫%), ৯০১৪৭১ ঘঃফুঃ ব্যালাস্ট (৯৪.৮১%), ৩৪০০ মেগটন রেল (৯৯.৪১%), ৩৪৬২৫.৯১ ঘঃফুঃ বিশেষ কাঠের স্লীপার (৮৯.৭০%), ৯৪৯০ টি ফিশ প্লেট (১০০%), ১৮৯৮০টি ফিশ বোল্ট উইথ নাট (১০০%), ৫৩৫০০টি ডগ স্পাইক (১০০%), ২০০০টি ক্যান্টেড বিয়ারিং প্লেট (১০০%), ৯৯টি টান আউট (১:৮.৫০) (১০০%), ২০০০০টি ইলাস্টিক রেল ক্লিপ (৮৮.২১%), নাইলন লাইনার ২০০০০টি (৮৮.২১%) ও রাবার প্যাড ১০০০০০ টি (৮৮.২১%) ইত্যাদি মালামাল সংগৃহীত হয়েছে। এছাড়া অনুমোদিত ডিপিপি'র সংস্থান অনুযায়ী Rail Sawing Machine, Rail Drilling machine, Push Trolley light riding MG, Non infringing jack 10 ton capacity, Deep lorry MG প্রতিটি একটি করে সরবরাহ করা হয়েছে।

১১.২ **রেলপথ (ট্র্যাক) পুনর্বাসন :** প্রকল্পের আওতায় উপর্যুক্ত মালামাল দ্বারা ফৌজদারহাট-সিজিপিওয়াই সেকশনের ১২.০০ কিলোমিটার মেইন লাইন, সিজিপিওয়াই ইয়ার্ডে ১৭.৫০ কিলোমিটার লুপ ও ইয়ার্ড লাইন, সিজিপিওয়াই-এসআরবি-চট্টগ্রাম সেকশনে ৫.০০ কিলোমিটার লুপলাইন এবং এসআরবি ইয়ার্ডে ৩.০০ কিলোমিটার ইয়ার্ড লাইনসহ মোট ৩৭.৫ কি:মি: রেলওয়ে ট্র্যাক পুনর্বাসনের সংস্থান ছিল। পরিদর্শনকালে বর্ণিত মালামাল দ্বারা শতভাগ রেলপথ (ট্র্যাক) পুনর্বাসন করা হয়েছে দেখা যায়। পরিদর্শনকালে ফৌজদারহাট-সিজিপিওয়াই সেকশনের চেইনেজ কি:মি: ৯/৮ ও চেইনেজ কি:মি: ৫/৬ তে কুশন ব্যালাস্ট যথাক্রমে ৮.৫০ ইঞ্চি ও ৯ ইঞ্চি (গ্রহণযোগ্য পুরুত্ব ৮ ইঞ্চি) এবং শোল্ডার ব্যালাস্ট যথাক্রমে ৯ ইঞ্চি ও ১০ ইঞ্চি (গ্রহণযোগ্য ৯ ইঞ্চি) পাওয়া গেছে। এছাড়া সিজিপিওয়াই ইয়ার্ডের চেইনেজ কি:মি: ২/২ ও চেইনেজ কি:মি: ১২/৫ তে কুশন ব্যালাস্ট যথাক্রমে ৮ ইঞ্চি ও ৮.৫ ইঞ্চি (গ্রহণযোগ্য পরিমাপ ৮ ইঞ্চি) এবং শোল্ডার ব্যালাস্ট যথাক্রমে ১০ ইঞ্চি ও ৯ ইঞ্চি (গ্রহণযোগ্য ৯ ইঞ্চি) পাওয়া গেছে। তবে পরিদর্শনকালে সিজিপিওয়াই ইয়ার্ডের ইয়ার্ড লাইনে (ট্র্যাক) Regular Maintenance & Screening এর অভাবে দুর্ভাষাস জন্মাতে দেখা গেছে। ফলে অনেক ক্ষেত্রে কুশন ও শোল্ডার ব্যালাস্ট বসে (Settle) গেছে। ইতোপূর্বে আইএমইডি'র পরিদর্শনকালে বর্ণিত সেকশনদ্বয়ে ব্যালাস্টের পুরুত্ব কিছু কম পাওয়া গিয়েছিল যা প্রকল্প সমাপনান্তে মোটামুটি সঠিক পাওয়া গেছে। প্রকল্প পরিচালক সিজিপিওয়াই-এসআরবি-চট্টগ্রাম সেকশনের ৫.০০ কিলোমিটার লুপলাইন এবং এসআরবি ইয়ার্ডে ৩.০০ কিলোমিটার ইয়ার্ড লাইনের কতিপয় স্থির চিত্র সরবরাহ করেছেন যেখানে আইএমইডি'র সুপারিশ প্রতিপালনের প্রচেষ্টা গ্রহণ করা হয়েছে দেখা যায়। বর্তমানে বর্ণিত সেকশনদ্বয়ে ঘন্টায় ৭২ কি:মি: স্পীডে ট্রেন চলাচল করতে পারে মর্মে বিভাগীয় নির্বাহী প্রকৌশলী পরিদর্শনকালে আইএমইডিকে অবহিত করেন। ইতোপূর্বে এই সেকশনে যাত্রীবাহী কোন ট্রেন পরিচালনা করা হতো না। কিন্তু বর্তমানে সিজিপিওয়াই-এসআরবি-চট্টগ্রাম-ফৌজদারহাট-সিজিপিওয়াই এই সেকশনে যাত্রীবাহী সার্কুলার ট্রেন (ডেমু) পরিচালনা করা সম্ভব হচ্ছে। চট্টগ্রাম বন্দর হতে বর্ণিত সেকশনের মাধ্যমে জ্বালানি তেল, সেনাবাহিনীর ইকুপমেন্ট এবং আমদানি/রপ্তানিকৃত বিভিন্ন পণ্য নিয়মিত দেশের বিভিন্ন স্থানে সহজে পরিবহন করা হচ্ছে।



চিত্র-১, ২ ও ৩ : পুনর্বাসিত রেল লাইন (চেইনেজ কিঃমিঃ ৫/৬, ৯/৮ ও ৩৫/৬)

১১.৩ **সিগন্যাল এন্ড টেলিকমিউনিকেশন ওয়ার্কসঃ** সংশোধিত অনুমোদিত ডিপিপি অনুযায়ী সিজিপিওয়াই স্টেশনে নন ইন্টারলক কালার লাইট সিগন্যাল সিস্টেম এবং সিজিপিওয়াই থেকে এসআরবি পর্যন্ত ৭.০০ কিলোমিটার সেকশনে সিগন্যাল এন্ড টেলিকমিউনিকেশন সিস্টেম স্থাপনের সংস্থান ছিল। এ জন্য সংশোধিত ডিপিপি'তে ৫৯.৮৪ লক্ষ টাকার সংস্থান ছিল। পরিদর্শনকালে ৫৯.৮১ লক্ষ টাকা ব্যয়ে সিজিপিওয়াই স্টেশনে নন-ইন্টারলক কালার লাইন সিগন্যাল সিস্টেম এবং সিজিপিওয়াই থেকে এসআরবি পর্যন্ত ৭.০০ কিলোমিটার সেকশনে সিগন্যাল এন্ড টেলিকমিউনিকেশন সিস্টেম স্থাপন করা হয়েছে দেখা যায়। সিজিপিওয়াই স্টেশনে স্থাপিত নন ইন্টারলক কালার লাইট সিগন্যাল সিস্টেম পরিদর্শনকালে ব্যবহার করতে দেখা গেছে।

১১.৪ **পূর্ত কাজঃ** অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী ফৌজদারহাট-সিজিপিওয়াই সেকশনে ৯.৪ কিলোমিটার ছেচ (Cess) ও ব্যাঙ্ক (Bank)মেরামত, ২৫০০ ফুট ব্যাঙ্ক প্রটেকশন ওয়াল, ১০০০ ফুট রিটেইনিং ওয়াল, ৭টি লেভেল

ক্রসিং গেইট মেরামত, সিজিপিওয়াই ইয়ার্ডে ১০০০০ ফুট ইয়ার্ড ড্রেনেজ উন্নয়ন, ৩টি লেভেল ক্রসিং গেইট মেরামত ও ২০০০ ফুট দৈর্ঘ্য বিশিষ্ট ১টি ওয়াগন ইন্সপেকশন পিট নির্মাণ এবং সিজিপিওয়াই-এসআরবি-চট্টগ্রাম সেকশনে ২.০০ কিলোমিটার ছেচ ও ব্যাক মেরামত, ২০০০ ফুট ব্যাক প্রটেকশন ওয়াল, ১০০০ ফুট রিটেইনিং ওয়াল এবং ৩৩০০ মিটার ইয়ার্ড ড্রেনেজ উন্নয়নের সংস্থান ছিল। পরিদর্শনকালে সিজিপিওয়াই-এসআরবি-চট্টগ্রাম সেকশনে ৩৩০০ মিটার ইয়ার্ড ড্রেনেজ উন্নয়ন ও ১০০০ ফুট রিটেইনিং ওয়াল ব্যতীত অবশিষ্ট সকল কাজ সম্পন্ন করা হয়েছে দেখা যায়।



চিত্র-৩ঃ ইন্সপেকশন পিট

১১.৫ ব্রিজ/কালভার্ট : অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী ফৌজদারহাট-সিজিপিওয়াই সেকশনে ৬টি ব্রিজ পুনঃ নির্মাণ, ১টি ৬ টন বিশিষ্ট ব্রিজ গার্ডার Fabrication and erection, সিজিপিওয়াই ইয়ার্ডে ২টি আরসিসি স্ম্যাবে ব্রিজ নির্মাণ এবং সিজিপিওয়াই-এসআরবি-চট্টগ্রাম সেকশনে ১টি ৩ টন বিশিষ্ট ব্রিজ গার্ডার Fabrication এর সংস্থান ছিল। পরিদর্শনকালে ফৌজদারহাট-সিজিপিওয়াই সেকশন ও সিজিপিওয়াই ইয়ার্ডে বর্ণিত ব্রিজ ও ব্রিজ গার্ডারগুলো নির্মাণ ও স্থাপন করা হয়েছে এবং এগুলো কার্যকর রয়েছে দেখা যায়।



চিত্র-৩ঃ পূর্নবাসিত ব্রিজ ও কালভার্ট

১২। প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জন :

পরিকল্পিত	উদ্দেশ্য অর্জন
বাংলাদেশ রেলওয়ের পূর্বাঞ্চলের ফৌজদারহাট-সিজিপিওয়াই-এসআরবি-চট্টগ্রাম সেকশনের পুনর্বাসনের মাধ্যমে টেকসই ট্রেন পরিচালন ও আর্থিক দক্ষতার উন্নয়ন এবং কর্মদক্ষতা ও যাত্রী সুবিধাদির উন্নয়ন করা।	বর্ণিত ৩টি সেকশনে বর্তমানে ঘন্টায় ৬০ কি:মি: স্পীডে ট্রেন চলাচল করতে পারছে। চট্টগ্রাম বন্দর হতে বর্ণিত সেকশনের মাধ্যমে জ্বালানি তেল, সেনাবাহিনীর ইক্যুপমেন্ট এবং আমদানি/ রপ্তানিকৃত বিভিন্ন পণ্য নিয়মিত দেশের বিভিন্ন স্থানে সহজে পরিবহন করা হচ্ছে। ফলে প্রকল্পটির উদ্দেশ্য অর্জিত হয়েছে।

১৩। উদ্দেশ্য অর্জিত না হয়ে থাকলে তার কারণ : উদ্দেশ্য অর্জিত হয়েছে।

১৪। প্রকল্প বাস্তবায়ন সমস্যা : প্রকল্পটি বাস্তবায়নে এডিপি তে অর্থ বরাদ্দ ব্যতীত উল্লেখযোগ্য কোন সমস্যায় পড়তে হয়নি।

১৫। বাস্তবায়ন মেয়াদ বৃদ্ধি : প্রকল্পটির অনুমোদিত বাস্তবায়নকাল ছিল ৩০/০৭/০৭হতে ৩০/০৬/০৯ পর্যন্ত। বাস্তবায়ন পর্যায়ে গৃহীত দরপত্র, অর্থ বরাদ্দের স্বল্পতা, মালামালের সংগ্রহের উৎস পরির্তন এবং চট্টগ্রাম বন্দর কর্তৃপক্ষ হতে ভূমি ব্যবহারের অনুমোদন পেতে বিলম্ব হওয়ায় বাস্তব কাজ সম্পাদনে অতিরিক্ত সময় লাগায় আইএমইডি'র সুপারিশক্রমে ব্যয় বৃদ্ধি ব্যতিরেকে প্রকল্পটির মেয়াদ ২ (দুই) দফায় ৩০/০৬/২০১৩ তারিখ পর্যন্ত ২ (দুই) বছর বৃদ্ধি করা হয়।

১৬। রাজস্ব খাতে স্থানান্তর : প্রকল্পের আওতায় সম্পাদিত কাজ ইতোমধ্যে বাংলাদেশ রেলওয়ের রাজস্ব খাতে (ওপেন লাইন)-এ স্থানান্তর করা হয়েছে।

১৭। মতামত/সুপারিশ :

- ১৭.১ প্রকল্পটি বাস্তবায়নে মূল অনুমোদিত প্রকল্পের তুলনায় অতিরিক্ত সময় ব্যয় হয়েছে ৪ বছর (২০০%) এবং ব্যয় বৃদ্ধি পেয়েছে ২১.০৭%। ভবিষ্যতে সময় এবং ব্যয় বৃদ্ধির বিষয়টি ন্যূনতম পর্যায়ে রাখার জন্য মন্ত্রণালয়/সংস্থাকে সচেতন হতে হবে (অনু:৪);
- ১৭.২ পূর্ণবাসিত রেল লাইন (ট্র্যাক) Regular Maintenance & Screening এর বিষয়টি বাংলাদেশ রেলওয়ে নিশ্চিত করবে। ভবিষ্যতে আইএমইডি'র পরিদর্শনের আলোকে প্রেরিত সুপারিশ সম্পর্কে গৃহীত ব্যবস্থা আইএমইডিকে অবহিত করতে হবে (অনু:১১.২);
- ১৭.৩ সমাপ্ত প্রকল্পটির সত্ত্বর External Audit কার্য সম্পাদন করতে হবে; এবং
- ১৭.৪ অনুচ্ছেদ ১৭.১ হতে ১৭.২ এ বর্ণিত বিষয়গুলি সম্পর্কে গৃহীত ব্যবস্থা মন্ত্রণালয় আইএমইডি'কে অবহিত করবে।