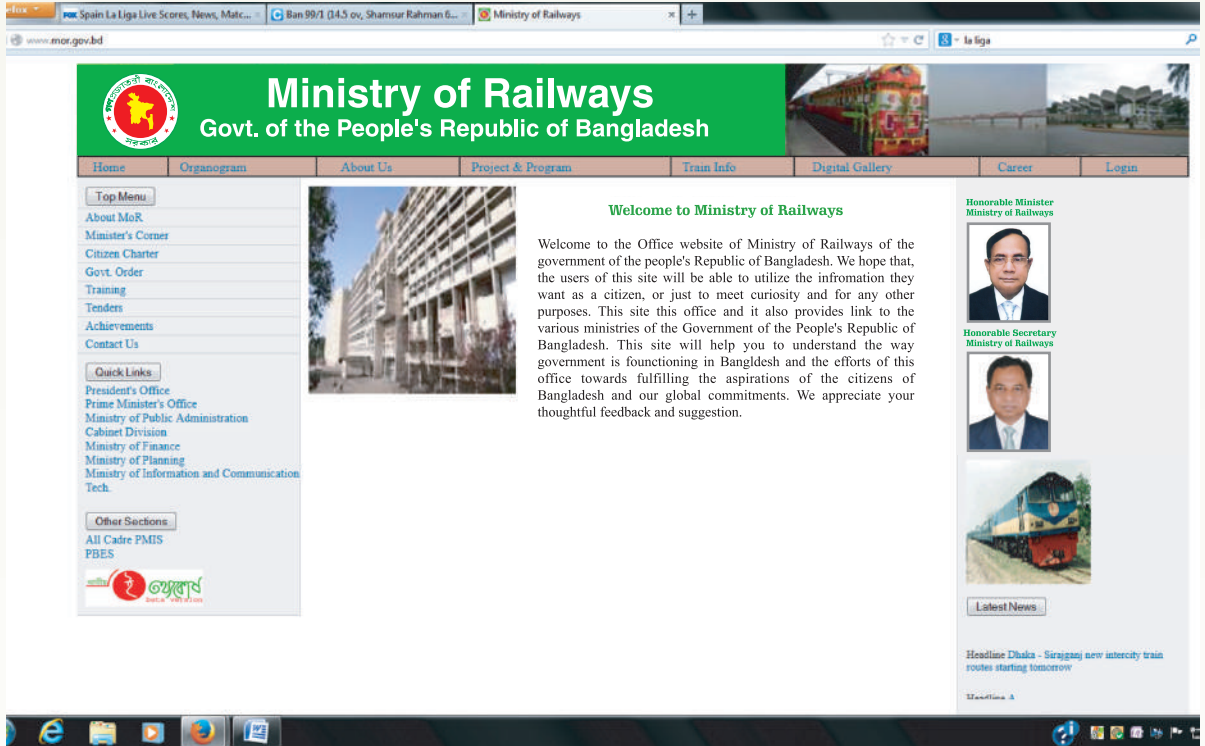


ডিজিটাল কার্যক্রম

ভূমিকা :

ডিজিটাল বাংলাদেশ বিনির্মাণে রেলপথ মন্ত্রণালয় ও বাংলাদেশ রেলওয়ের কার্যক্রমসমূহঃ

- (ক) নবগঠিত রেলপথ মন্ত্রণালয়ে একটি ওয়েবসাইট (www.mor.gov.bd) খোলা হয়েছে।
- (খ) রেলপথ মন্ত্রণালয়ে ই-সেবা এবং ওয়েবসাইট ব্যবহার বান্ধবকরণ (User Friendly) করা হয়েছে। ইন্টারনেট ব্যবহারকারীগণ সহজেই রেলপথ মন্ত্রণালয়ের ওয়েবসাইট ভিজিট করে প্রয়োজনীয় তথ্যাদি পেতে পারেন।
- (গ) মন্ত্রণালয়ের LAN (Local Area Network) -এর কাজ প্রক্রিয়াধীন রয়েছে - কাজটি সম্পন্ন হলে মন্ত্রণালয়ের সকল কর্মকর্তা / কর্মচারী ইন্টারনেট/ই-মেইলের মাধ্যমে দাপ্তরিক কাজ সম্পন্ন করতে পারবেন।



১। Train Tracking and Monitoring System (TTMS):

বাংলাদেশ রেলওয়ের চারটি বিভাগীয় ট্রেন কন্ট্রোল অফিস (ঢাকা, চট্টগ্রাম, পাকশী ও লালমনিরহাট), ২টি আঞ্চলিক কন্ট্রোল অফিস (রাজশাহী ও চট্টগ্রাম) এবং একটি কেন্দ্রীয় কন্ট্রোল (ঢাকা) অফিস হতে স্টেশন মাস্টারগণের সঙ্গে টেলিফোন ব্যবহারের মাধ্যমে প্রায় ২৮৭৭ কিঃ মিঃ ব্যাপী নেটওয়ার্কে চলাচলরত সকল ট্রেন মনিটর ও নিয়ন্ত্রণ করা হয়। এ নিয়ন্ত্রণ ব্যবস্থায় বিভাগীয় ট্রেন কন্ট্রোল অফিস থেকে রেলওয়ে ডিজিটাল ও ট্রেন কন্ট্রোল (টিসি) ফোনের মাধ্যমে কোন ট্রেন কোন স্টেশনে কতক্ষণ থামবে, কোন স্টেশনে কোন ট্রেনের ক্রসিং হবে, কোন ট্রেনকে অগ্রাধিকার দেয়া হবে ইত্যাদি দিক নির্দেশনা ট্রেন কন্ট্রোলারগণ কর্তৃক স্টেশন মাস্টারগণকে প্রদান করা হয়। কিন্তু এই ব্যবস্থায় ব্লক সেকশনে অবস্থিত ট্রেনগুলোর প্রকৃত অবস্থান ও গতিবেগ জানা সম্ভব হয় না। ফলে কোন ট্রেন ব্লক সেকশনে অবস্থিত ট্রেনগুলোর প্রকৃত অবস্থান ও গতিবেগ জানা সম্ভব হয় না। ফলে কোন ট্রেন ব্লক সেকশনে দুর্ঘটনা বা অন্য কোন কারণে অত্যধিক বিলম্ব হলে স্টেশন মাস্টারকে লোক পাঠিয়ে এর প্রকৃত অবস্থান জেনে তা সংশ্লিষ্ট কন্ট্রোলকে জানাতে হয়। এছাড়া ট্রেনের সম্পানিত যাত্রী সাধারণের পক্ষেও কোন ট্রেনের প্রকৃত অবস্থান জানা সম্ভব হয় না। ফলে অনিশ্চয়তা নিয়ে যাত্রীসাধারণকে ঘন্টার পর ঘন্টা রেলওয়ে স্টেশনে অপেক্ষা করতে হতো।

এহেন অসুবিধা দূরীকরণে বাংলাদেশ রেলওয়েতে Global Positioning System (GPS)/ General Packet Radio Service (GPRS) ভিত্তিক Train Tracking & Monitoring System (TTMS) স্থাপনের কার্যক্রম গ্রহণ করা হয় এবং সিস্টেমটি গত ০৩/১০/২০১৩ তারিখে চালু করা হয়। সিস্টেমটি পূর্বাঞ্চল ও পঞ্চমাঞ্চলের সকল আন্তঃনগর ট্রেনে চালু করা হয়েছে, যা পর্যায়ক্রমে সকল মেইল ও লোকাল ট্রেনে সম্প্রসারণ করা হবে। বাংলাদেশ রেলওয়েতে সর্বপ্রথম এই প্রযুক্তি চালু করা হয়।

এই সিস্টেমের মাধ্যমে যে সব সেবা পাওয়া যাচ্ছে :

* গ্রামীণ ফোন, রবি, এয়ারটেল ও বাংলালিংক ব্যবহারকারীগণ 16318 নম্বরে Mobile SMS এর মাধ্যমে যে কোন আন্তঃনগর ট্রেনের অভিমুখ, ট্রেন ছাড়ার সময়, ট্রেনের অবস্থান, পরবর্তী স্টপেজ, Real time ভিত্তিতে ট্রেনের বিলম্ব ইত্যাদি জানতে পারছেন।

* উদাহরণঃ ঢাকা থেকে দিনাজপুরগামী আন্তঃনগর একতা এক্সপ্রেস ট্রেনের বর্তমান অবস্থান জানার জন্য যেভাবে এসএমএস করতে হবে- `tr<space>ekota` লিখে ১৬৩১৮ নম্বরে পাঠালে ফিরতি এসএমএস এ নিম্নে বর্ণিত তথ্যাদি জানা যাবেঃ

705 : ekota

Dhaka-Dinajpur

Left Dhaka at 11:10

Next stn: Bagzana, 4.9km

Next stop: Birampur@4

Delay:03:49

21:02/13.01.15

*TTMS এর মাধ্যমে ব্লক সেকশনে চলাচলরত ট্রেনের অবস্থান, real time ভিত্তিতে ট্রেনের গতি, কোন স্টেশনে থেকে কত কিঃ মিঃ দূরে ট্রেনটির অবস্থান ইত্যাদি তথ্যাদি ট্রেন কন্ট্রোলারগণ তাৎক্ষণিকভাবে কন্ট্রোল অফিসে স্থাপিত Display Monitor এর মাধ্যমে জানতে পারছেন।

এ ব্যবস্থায় ট্রেন কন্ট্রোলারগণ ট্রেনের অবস্থান কন্ট্রোল অফিসে স্থাপিত মনিটরের মাধ্যমে সরাসরি পর্যবেক্ষণ করতে পারছেন বিধায় এতে বাংলাদেশ রেলওয়ের ট্রেন পরিচালনায় গতিশীল আসছে এবং এতে সার্বিকভাবে বাংলাদেশ রেলওয়ের অপারেটিং কর্মক্ষমতা বৃদ্ধি পাচ্ছে।

২। Train Information Display System (TIDS):

বাংলাদেশ রেলওয়ের সবচেয়ে গুরুত্বপূর্ণ ও ব্যস্ততম ঢাকা, ঢাকা বিমানবন্দর ও চট্টগ্রাম রেলওয়ে স্টেশনে এই ব্যবস্থা ফেব্রুয়ারি/২০১৪ মাস থেকে চালু করা হয়েছে। সিলেট, রাজশাহী এবং খুলনা রেলওয়ে স্টেশনেও Train Information Display System স্থাপন কার্যক্রম বর্তমান প্রক্রিয়াধীন। TIDS স্থাপন এর মাধ্যমে স্টেশন এলাকায় বিভিন্ন স্থানে স্থাপিত Display System এর মাধ্যমে ট্রেনের আগমন, বহির্গমন, বিলম্ব, ট্রেন বাতিল, বাংলাদেশ রেলওয়ের ট্রেন পরিচালনা সংক্রান্ত বিভিন্ন তথ্যাদি কম্পিউটারের মাধ্যমে নিয়ন্ত্রিত হয়ে Display System এ প্রদর্শিত হচ্ছে।

৩। কম্পিউটারাইজড সীট রিজার্ভেশন এবং টিকেটিং সিস্টেম (CSRTS):

(ক) কম্পিউটারাইজড টিকেটিং সিস্টেমঃ বাংলাদেশ রেলওয়ে কম্পিউটারাইজড সীট রিজার্ভেশন এবং টিকেটিং সিস্টেম ১৯৯৪ সালে প্রবর্তন করে। এ সেবাটি বর্তমানে বাংলাদেশ রেলওয়ের ৬২টি বড় বড় গুরুত্বপূর্ণ রেলওয়ে স্টেশনে চালু আছে। তন্মধ্যে পূর্বাঞ্চলে ২৭টি। এ সেবাটির মাধ্যমে যাত্রী সাধারণ অতিদ্রুততম সময়ে তাদের কাক্ষিত গন্তব্যের টিকেট ক্রয় করতে পারছেন এবং প্রয়োজনে যাত্রা বাতিল সাপেক্ষে ক্রয়কৃত টিকেটের মূল্যও ফেরৎ নিচ্ছেন।

(খ) অন লাইন টিকেটিং সিস্টেমঃ যাত্রী সাধারণ বাংলাদেশ রেলওয়ের ঢাকা, ঢাকা বিমান বন্দর, চট্টগ্রাম, সিলেট, রাজশাহী ও খুলনা এ ৬টি রেলওয়ে স্টেশনের আন্তঃনগর ট্রেনের অন লাইনে (ইন্টারনেটের মাধ্যমে) টিকেট ক্রয় করতে পারছেন।

গত ২৯/০৫/২০১২ তারিখ থেকে এ কার্যক্রম চালু করা হয়েছে। এ সেবা চালু হওয়ার ফলে রেল ভ্রমণেচ্ছুক যাত্রী সাধারণ স্টেশনে আসার জন্য রাস্তায় যানজটে সময়ের অপচয়, টিকেটের জন্য দীর্ঘ লাইনে অপেক্ষার বিরক্তিকর পরিবেশ হতে মুক্তি পেয়েছেন।

(গ) মোবাইল ফোনে (বাংলালিঙ্গক এবং গ্রামীণ ফোন লিঃ) এসএমএস (SMS) মাধ্যমে রেলওয়ে টিকেট বিক্রয় কার্যক্রমঃ মোবাইল ফোনে (বাংলালিঙ্গক এবং গ্রামীণ ফোন লিঃ) এসএমএস (SMS) মাধ্যমে যাত্রীসাধারণ কর্তৃক বাংলাদেশ রেলওয়ের ট্রেনের টিকেট ক্রয়ের কার্যক্রম ৪ মার্চ, ২০১০ খ্রিঃ তারিখ হতে চালু করা হয়েছে। এ উদ্যোগের ফলে যাত্রীসাধারণ নিজ নিজ অবস্থান থেকে ট্রেনের টিকেট ক্রয় করতে পারছেন।

৪। বাংলাদেশ রেলওয়ের সিগন্যালিং ব্যবস্থা আধুনিকায়নঃ

বাংলাদেশ রেলওয়ের বিদ্যমান জরাজীর্ণ সিগন্যালিং ব্যবস্থা পর্যায়ক্রমে আধুনিকায়ন করা হচ্ছে। এ পর্যন্ত ৬১টি স্টেশনে আধুনিক ডিজিটাল Computer Based Interlocking (CBI) System চালু করা হয়েছে এবং লাকসাম থেকে চিনকি আস্তানা পর্যন্ত ১১টি স্টেশনে Centralized Traffic Control (CTC) System চালু করা হয়েছে। আরো ২৫টি স্টেশনে সিবিআই সিস্টেম এবং ২২টি সিটিসি সিস্টেম চালু করার কাজ চলছে, অবশিষ্ট মেইন লাইন সেকশনেও পর্যায়ক্রমে সিবিআই সিস্টেম এবং ২২টি স্টেশনে সিটিসি সিস্টেম চালু করার কাজ চলছে। অবশিষ্ট মেইন লাইন সেকশনেও পর্যায়ক্রমে সিবিআই/সিটিসি সিস্টেম চালু করা হবে।

৫। বাংলাদেশ রেলওয়ের অপটিক্যাল ফাইবার ভিত্তিক সমন্বিত টেলিযোগাযোগ ব্যবস্থা চালুকরণঃ

Optical Fiber Cable Network স্থাপনের প্রেক্ষাপটঃ

বাংলাদেশ রেলওয়ের Optical Fiber ভিত্তিক টেলিযোগাযোগ ব্যবস্থা স্থাপনের পূর্বে বিটিটিবি'র বিভিন্ন টেলিযোগাযোগ ব্যবস্থা ভাঙার বিনিময়ে বাংলাদেশ রেলওয়ে কর্তৃক ব্যবহার করা হতো। ঐ সকল টেলিযোগাযোগ ব্যবস্থার অধিকাংশই ওভার হেড খোলা (bare iron wire) লাইনের মাধ্যমে পরিচালিত হতো। চুরি ও দুষ্কৃতকারী কর্তৃক কর্তন ছাড়াও বিভিন্ন সময়ে প্রাকৃতিক দুর্যোগ ও অন্যান্য কারণে ওভার হেড লাইন ঘন ঘন অকার্যকর হতো এবং উক্ত লাইনসমূহ কার্যকর করতে বিটিটিবির অনেক সময় লাগতো। ফলে নিরাপদ ট্রেন পরিচালনার ক্ষেত্রে মারাত্মক অসুবিধা হতো। নিরাপদ ট্রেন পরিচালনা ও ট্রেনের নিয়মানুবর্তিতা বজায় রাখার স্বার্থে এবং ট্রেন পরিচালনার কার্যদক্ষতা বৃদ্ধির লক্ষ্যে ১৯৮৩-১৯৮৪ সালের দিকে বাংলাদেশ রেলওয়ে তার নিজস্ব টেলিযোগাযোগ ব্যবস্থা স্থাপনের সিদ্ধান্ত গ্রহণ করে।

তদানুযায়ী বাংলাদেশ রেলওয়ে নরওয়ে সরকারের অনুদানে অপটিক্যাল ফাইবার ভিত্তিক একটি ডিজিটাল টেলিযোগাযোগ নেটওয়ার্ক স্থাপন প্রকল্প হাতে নেয়। প্রকল্পের ভৌত কাজ ১৯৮৬ সালে শুরু হয় এবং সম্পূর্ণ নেটওয়ার্কটি ১৯৯২ সালে চালু হয়। নেটওয়ার্কের দৈর্ঘ্য ১৮০০ কিঃমিঃ, যার মধ্যে ১৬০০ কিঃ মিঃ কম্পোজিট ক্যাবল (কপার+অপটিক্যাল ফাইবার) এবং বাকী ২০০ কিঃমিঃ শুধু কপার ক্যাবল। বাংলাদেশ রেলওয়ে নিজস্ব প্রয়োজন অনুযায়ী 4x2 Mbps (১২০ ভয়েস চ্যানেল) ক্ষমতা সম্পন্ন Transmission যন্ত্রপাতি স্থাপন করা হয়। এতে অপটিক্যাল ফাইবারে প্রচুর সুপ্ত ধারণ ক্ষমতা (latent capacity) অব্যবহৃত থাকে। বাংলাদেশ রেলওয়ে এ ফাইবারের সুপ্ত ধারণ ক্ষমতা বাণিজ্যিকভাবে লীজ প্রদানের মাধ্যমে রাজস্ব আয়ের পদক্ষেপ গ্রহণ করে। সুপ্ত ধারণ ক্ষমতা বাণিজ্যিকভাবে লীজ প্রদানের নিমিত্ত সরকারের অনুমোদন গ্রহণ করে বাংলাদেশ রেলওয়ে আন্তর্জাতিক দরপত্র আহবান করে এবং গ্রামীণফোন লিঃ (জিপি) সর্বোচ্চ রেসপনসিভ দরদাতা হিসেবে বিবেচিত হয়। সরকারের অনুমোদন গ্রহণ করে ১৭ সেপ্টেম্বর, ১৯৯৭ সালে গ্রামীণ ফোন লিঃ -এর সাথে বাংলাদেশ রেলওয়ের (বিআর) লীজ চুক্তি স্বাক্ষরিত হয়। পরবর্তীতে আরো প্রায় ৪০৯ কিঃ মিঃ অপটিক্যাল ফাইবার স্থাপন করা হয়। বর্তমানে গ্রামীণ ফোন লিঃ (জিপি) ও বাংলাদেশ রেলওয়ে যৌথভাবে অপটিক্যাল ফাইবার ব্যবহার করছে। গ্রামীণ ফোন লিঃ এর নিকট অপটিক্যাল ফাইবার লীজ দেয়ার বিনিময়ে বাংলাদেশ রেলওয়ে নিম্নে বর্ণিত সুবিধাদি পাচ্ছে।

(ক) নিধারিত Guaranteed Annual Rentals

(খ) গ্রামীণ ফোন লিঃ কর্তৃক রেলওয়ের অপটিক্যাল Fiber Capacity Sub-lease দেয়া হলে Sub-lease Money এর ৩০%

(গ) বাংলাদেশ রেলওয়ে টেলিকম বিভাগে কর্মরত কর্মকর্তা ও কর্মচারীগণের বেতন ও ভাতাদি

(ঘ) গ্রামীণ ফোন লিঃ কর্তৃক প্রদত্ত ৪০০ সীমসহ মোবাইল টেলিফোন ব্যবহার

(ঙ) বাংলাদেশ রেলওয়ের অপটিক্যাল ফাইবার ভিত্তিক সকল টেলিযোগাযোগ ব্যবস্থা রক্ষণাবেক্ষণ।

৬। ওয়াই-ফাই স্থাপন : ঢাকা বিমানবন্দর, ঢাকা এবং চট্টগ্রাম রেলওয়ে স্টেশনে যথাক্রমে ১৩/০৫/২০১৫, ২১/০৫/২০১৫ ও ২৮/০৫/২০১৫ তারিখে Qubeে নামক প্রতিষ্ঠানের মাধ্যমে সম্মানিত যাত্রীসাধারণের জন্য ফ্রি ওয়াই-ফাই সিস্টেম চালু করা হয়েছে।

এখন অনেক যাত্রীই স্মার্টফোন, ট্যাব, ল্যাপটপ ব্যবহার করে বিনা পয়সায় ওয়াই-ফাই সুবিধা গ্রহণ করছেন। রেলওয়ে স্টেশনে অপেক্ষমান যাত্রীসাধারণ তাদের স্মার্টফোন, ট্যাব ল্যাপটপ ইত্যাদি ব্যবহার করে ইন্টারনেট ব্রাউজিং করছেন এবং ব্যবহারকারী দৈনন্দিন জীবনে দাণ্ডরিক/ব্যক্তিগত ডকুমেন্ট আপলোড-ডাউনলোড-এর মাধ্যমে ই-মেইল আদান প্রদান করতে পারছেন। এছাড়া যাত্রী সাধারণ যার যার পছন্দ অনুযায়ী ওয়াই-ফাই সংযোগে নেট ব্রাইজিং-এর মাধ্যমে বিনোদনও গ্রহণ করতে পারছেন।

৭। ERP (Enterprise Resource Planning) Software স্থাপন :

বাংলাদেশ রেলওয়েকে সম্পূর্ণভাবে Digitalize করার লক্ষ্যে ERP (Enterprise Resource Planning) Solution স্থাপনের নিমিত্ত একটি প্রকল্প গ্রহণ করা হয়েছে। এ প্রকল্পটি বাস্তবায়িত হলে বাংলাদেশ রেলওয়ের বিভিন্ন কর্মকাণ্ড ERP Solution-এর মাধ্যমে নিম্নে বর্ণিত Module-এ ভাগ করে স্থাপন করা সহজ হবেঃ

a. Financial Accounting module

b. Fixed Asset Management Module

c. Human Resource Management (HRMS) module

d. Payroll Management module

e. Procurement and Inventory/ Material Management module

f. Project Management module

g. Workshop Maintenance Management module.

বর্ণিত ERP System software module সমূহের বাস্তবায়নের মাধ্যমে নিম্নবর্ণিত সুবিধা পাওয়া যাবে-

- ক) Financial Accounting Module: বাংলাদেশ রেলওয়ের বর্তমান হিসাব পদ্ধতি মনুষ্য নির্ভর এবং এ পদ্ধতিতে রেলওয়ের সেবার খাত ভিত্তিক মূল্য নির্ধারণ এবং পরিচালন অদক্ষতা নির্ণয় করা যায় না। Financial Accounting Module-টি বাস্তবায়িত হলে বাংলাদেশ রেলওয়ের হিসাব কম্পিউটার নিয়ন্ত্রিত এবং স্বয়ংক্রিয় হবে এবং রিয়েল টাইম Accrual based accounting-সিস্টেমে পরিণত হবে। ফলে হিসাব সংক্রান্ত সকল সেগমেন্টে গতিশীলতা আসবে এবং আন্তঃসেগমেন্টে প্রতিযোগিতা বৃদ্ধি পাবে। এতে বাৎসরিক, মাসিক এমনকি দৈনন্দিন আয়-ব্যয় নির্ধারণ করা সম্ভব হবে।
- খ) Fixed Asset Management Module: এ Module-এর মাধ্যমে বাংলাদেশ রেলওয়ের অধীনস্থ সব সম্পদের রেজিস্ট্রার তৈরী করা হবে। সকল সম্পদকে বর্তমান মূল্যে পুনঃ মূল্যায়ন করা এবং সম্পদের রক্ষণাবেক্ষণের জন্য পদ্ধতি নির্ধারণ করা হবে। ফলে আন্তর্জাতিক মানদণ্ডের ভিত্তিতে সম্পদের রক্ষণাবেক্ষণ ও হিসাব রাখা সম্ভব হবে।
- গ) Human Resource Management Module (HRM): এ Module এর মাধ্যমে বাংলাদেশ রেলওয়ের মানব সম্পদ ব্যবস্থাপনা ও পদ্ধতি নির্ধারণ করা যাবে। মানব সম্পদের সঠিক পরিকল্পনা ও ব্যবহারের মাধ্যমে রেলওয়েকে একটি গতিশীল কার্যকরী প্রতিষ্ঠান হিসেবে গড়ে তোলার জন্য কর্মকর্তা-কর্মচারীদের দক্ষতা বৃদ্ধিতে ব্যাপক অবদান রাখবে।
- ঘ) Payroll Module: এ Module টি HRMS Module-এর সাথে সম্পৃক্ত। কর্মকর্তা-কর্মচারীদের ব্যক্তিগত তথ্যাদি, বেতন-ভাতা, পেনশন, ছুটির হিসাবসহ যাবতীয় সুযোগ-সুবিধা নির্ধারণ ও ত্বরান্বিত করণে Payroll Module খুবই গুরুত্বপূর্ণ ভূমিকা রাখবে।
- ঙ) Procurement & Inventory Management Module : বাংলাদেশ রেলওয়ের যাবতীয় ক্রয় কাজের আধুনিকায়ন ত্বরান্বিত করণের জন্য Procurement & Inventory Module টি প্রয়োজন। এছাড়া ক্রয়কৃত সব সম্পদের যথাযথ রক্ষণাবেক্ষণও এ Module-এর মাধ্যমে সম্পন্ন হবে।
- চ) Workshop Maintenance Module : এ Module-এর মাধ্যমে রেলওয়ের ছোট/বড় সকল Workshop গুলোর সম্পাদনকৃত যাবতীয় কার্যক্রমের গতিবিধি নিয়ন্ত্রণ করা যাবে এবং রেল লোকোমোটিভ রক্ষণাবেক্ষণে প্রয়োজনীয় যন্ত্রাংশ/কিট লিস্ট এর মজুত, এর অবস্থান (Workshop wise) পরিমাণ/সংখ্যা জানা যাবে। ফলে Workshop কার্যক্রমে গতিশীলতা বৃদ্ধি পাবে।
- ছ) Project Management Module : বাংলাদেশ রেলওয়ে যাবতীয় Project এ তথ্যাদি সংরক্ষণ, কার্যক্রম নিয়ন্ত্রণ, ভবিষ্যতে পরিকল্পনা গ্রহণের জন্য প্রকল্পের সম্ভাব্যতা যাচাই-নিরীক্ষা ইত্যাদি ক্ষেত্রে Project Management Module গুরুত্বপূর্ণ ভূমিকা রাখবে।

২৫/০১/১১ তারিখে ERP Software বাস্তবায়নের জন্য TATA Consultancy services (TCS). India-এর সাথে একটি চুক্তি সম্পাদিত হয়। চুক্তি অনুযায়ী TCS এর পক্ষ থেকে বাংলাদেশ রেলওয়ের ৭টি Module-এর জন্য Requirement study সম্পন্ন করা হয়েছে। বর্তমানে ERP Software এর design development-এর কাজ চলমান আছে। আশা করা যায় আগামী জুলাই/২০১৫-এর মধ্যে বর্ণিত ERP Softwar টি Commissioning করা সম্ভব হবে। ফলে বাংলাদেশ রেলওয়ের সমুদয় কার্যাবলীতে ব্যাপক গতিশীলতা আনয়ন করা যাবে।

উপর্যুক্ত ERP Software Solition & Data network প্রকল্পটি বাস্তবায়িত হলে সরকারের Digital Bangladesh গড়ার ক্ষেত্রে বাংলাদেশ রেলওয়েতে একটি মাইল ফলক সৃষ্টি হবে।

- জ) মূলতঃ উপর্যুক্ত ERP Software Solition & Data network টি বাংলাদেশ রেলওয়ের বিভিন্ন স্থানে স্থাপিত সকল অফিসে একযোগে পরিচালনার জন্য প্রায় দেশব্যাপী বাংলাদেশ রেলওয়ের নিজস্ব অপটিক্যাল ফাইবার ব্যবহার করে একটি সমন্বিত Integrated ডাটা নেটওয়ার্ক গড়ে তোলা হচ্ছে। এ নেটওয়ার্কের মাধ্যমে ERP Software ছাড়াও CWCS (Computerized Wagon Control System), CSRTS (Computerized Seat Reservation & Ticketing System), Video Conferencing, Corporate e-mail/Internet ইত্যাদি উক্ত ডাটা নেটওয়ার্কের মাধ্যমে পরিচালিত হবে।

৮। Land Information System (LIS) প্রবর্তনঃ

বাংলাদেশ রেলওয়ের ভূমি ব্যবস্থাপনায় উদ্ভাবনী কার্যক্রমসমূহের মধ্যে Land Survey and Preparation of Land use Plan of Railway Land in Bangladesh প্রবর্তন প্রস্তাব অন্যতম। এ লক্ষ্যে Land in Bangladesh নামক একটি সমীক্ষা কার্যক্রম শেষ হয়েছে। এ সমীক্ষায় নিম্নোক্ত বিষয়সমূহ আলোকপাত করা হয়।

- ক) ভূমি রেকর্ড সংক্রান্ত তথ্য সংগ্রহ করে সেগুলো ডিজিটাইজড করা এবং কম্পিউটারভিত্তিক Land Information System প্রণয়ন করা।
- খ) ভূমি ব্যবহার সংক্রান্ত পরিকল্পনা প্রণয়ন করা যাতে বাংলাদেশ রেলওয়ে নন-অপারেশনাল ভূমির সর্বোচ্চ ব্যবহার নিশ্চিত করতে পারে।
- গ) ভূমি সংক্রান্ত ডাটা বেইজ রক্ষণাবেক্ষণের জন্য বাংলাদেশ রেলওয়ের নির্বাচিত স্টাফকে প্রশিক্ষণ প্রদান।

৯। Electronic Government Procurement System (LGPS) প্রবর্তনঃ

বাংলাদেশ রেলওয়ের অভ্যন্তরীণ ক্রয় কার্যক্রম e-GP Portal এর মাধ্যমে পরিচালনার লক্ষ্যে CPTU এ অন্তর্ভুক্ত হওয়ার জন্য সংশ্লিষ্ট তথ্যাদি সেন্ট্রাল প্রকিউরমেন্ট টেকনিক্যাল ইউনিট Portal এ প্রেরণ করা হয়েছে। এই e-GP এ অন্তর্ভুক্ত হলে বাংলাদেশ রেলওয়ের অভ্যন্তরীণ ক্রয় কার্যক্রম e-GP এর মাধ্যমে সম্পন্ন করা সম্ভব হবে।

১০। বাংলাদেশ রেলওয়ে কর্তৃক উদ্ভাবিত প্রযুক্তিঃ

বাংলাদেশ রেলওয়ের মেরামত কারখানা সমূহে বিভিন্ন সময়ে প্রয়োজনের তাগিদে কর্মকর্তা ও কর্মচারীগণ নিজস্ব প্রযুক্তি ও উদ্ভাবনী চিন্তার প্রয়োগে বিভিন্ন যন্ত্রপাতি ও কর্মপদ্ধতির উদ্ভাবন করেছে। এ সকল যন্ত্রপাতি আমদানী না করে স্থানীয়ভাবে সংযোজন করায় প্রচুর বৈদেশিক মুদ্রা সাশ্রয় হয়েছে।

নিম্নে উল্লেখযোগ্য উদ্ভাবন প্রক্রিয়া/পদ্ধতি ডিভাইস সমূহের সংক্ষিপ্ত তালিকা দেয়া হ'ল:-

ক্রমিক নং	উদ্ভাবিত ডিভাইস/পদ্ধতি	অবস্থান ও লোকোমোটিভে ব্যবহার
১	লিফটিং অ্যাডাপ্টার	ট্রাকশন মোটর ভার্শিফিং কাজে।
২	বিয়ারিং পুলার	মেইন জেনারেটর বিয়ারিং ইনাররেস ডিসএ্যাসেম্বল কাজে।
৩	বুসটার পাম্প টেস্টিং প্লান্ট	বুসটার পাম্প টেস্টিং কাজে।
৪	কম্প্রেসর ক্র্যাংক শ্যাফট স্প্রে ওয়েল্ডিং	কম্প্রেসর ক্র্যাংক শ্যাফট টানিং ও রিভিল্ট।
৫	ট্রাকশন মোটর হাউজিং বোরিং	ট্রাকশন মোটর হাউজিং বোরিং কাজে ব্যবহৃত।
৬	বোরিং টুল হোল্ডার	রি-এক্সেলিং কাজে ব্যবহৃত।
৭	মোটর রি-ওয়াইন্ডিং এর কার্যকর ও সহজ পদ্ধতি	ট্রাকশন মোটর আর্মেচার ওয়াইন্ডিং।
৮	ক্যাম শ্যাফট লোব গ্রাইন্ডিং	ক্যাম শ্যাফট মেরামত।
৯	এয়ার কম্প্রেসর রিং গার্ড	কম্প্রেসর মেরামত।
১০	রেডিয়েটর টিউব ইন্ডিভিজুয়াল-লিকেক আইডেন্টিফাইং	সকল প্রকার রেডিয়েটর মেরামত কাজের জন্য।
১১	জিএম লোকোর কম্প্রেসর টেস্ট প্লান্ট মোডিফিকেশন	কম্প্রেসর ইফিসিয়েন্সি নির্ণয়।
১২	গভর্নর টেস্ট প্লান্ট মোডিফিকেশন	লোকোমোটিভে ব্যবহৃত সব ধরনের গভর্নর টেস্ট।
১৩	জিএম লোকোর টার্বোচার্জার ওভারহলিং	জিএম লোকোর টার্বোচার্জার ওভারহলিং।
১৪	লোকোমোটিভ ওয়াটার পাম্প টেস্ট প্লান্ট	সকল প্রকার ওয়াটার পাম্প টেস্টিং কাজে।

ক্রমিক নং	উদ্ভাবিত ডিভাইস/পদ্ধতি	অবস্থান ও লোকোমোটিভে ব্যবহার
১৫	এয়ার কম্প্রসর ইন্টারকুলার সেফটি ভালভ বানানো	সব ধরনের লোকোর ইন্টারকুলার সেফটি ভালভ বানানো।
১৬	হিটাচি লোকোর ডামি ট্রাক মেডিফিকেশন	হিটাচি লোকোর চেচিজ মেরামত কাজে।
১৭	গিয়ার কেইজ মেরামতের টুল বানানো	গিয়ার কেইজ মেরামত।
১৮	স্যাডেল মেরামত পদ্ধতি	লোকোমোটিভের স্যাডেল মেরামত।
১৯	রেডিয়েটর টিউব ইনসাইড ক্লিনিং ও টেস্ট প্লান্ট	সকল প্রকার রেডিয়েটর মেরামত কাজে।
২০	বাঁকা হয়ে যাওয়া বগি ফ্রেম সোজা করণ	সব ধরনের বগি ফ্রেম মেরামত কাজে।

এছাড়া পুরাতন প্রযুক্তির পরিবর্তে আধুনিক প্রযুক্তির প্রয়োগ করার প্রচেষ্টা অব্যাহত আছে। উদাহরণ স্বরূপ:

- (১) ভ্যাকুয়াম ব্রেক এর পরিবর্তে পর্যায়ক্রমে সকল রোলিং স্টক এয়ার ব্রেক পদ্ধতিতে রূপান্তর।
- (২) বিসিক এর সহায়তায় বেশ কিছু যন্ত্রাংশ import substitute বিভিন্ন কারখানায় উৎপাদন করা হয়।



১১। কম্পিউটার বেইজড সিগন্যালিং ব্যবস্থা প্রবর্তন

বাংলাদেশ রেলওয়ের আখাউড়া-সিলেট সেকশনের ২৩টি স্টেশন, ঢাকা-জয়দেবপুর সেকশনের ৭টি এবং জয়দেবপুর-ঈশ্বরদী-আব্দুলপুর সেকশনের ১৭টি স্টেশনের সিগন্যালিং ও ইন্টারলকিং ব্যবস্থা আধুনিকীকরণ করা হয়েছে। এছাড়া বিভিন্ন প্রকল্পের আওতায় বাংলাদেশ রেলওয়ের আরো ৬১টি স্টেশনের সিগন্যালিং ব্যবস্থা আধুনিকীকরণের কাজ হাতে নেয়া হয়েছে। এগুলো হচ্ছে জিওবি অর্থায়নে জয়দেবপুর-ময়মনসিংহ সেকশনে ১৩টি স্টেশন, এডিবি অর্থায়নে টঙ্গী-ভৈরববাজার ডাবল লাইন নির্মাণ প্রকল্পের আওতায় ১১টি স্টেশন, জাইকা অর্থায়নে লাকসাম-চিনকী আস্তানা ডাবল লাইন নির্মাণ প্রকল্পে ১১টি স্টেশন, ইউসিএফ দক্ষিণ কোরিয়ান অর্থায়নে চিনকী আস্তানা-চট্টগ্রাম সেকশনে ১১টি স্টেশন, এডিবি অর্থায়নে দর্শনা-ঈশ্বরদী সেকশনে ১১টি স্টেশন, ভারতীয় রাষ্ট্রীয় ঋণের আওতায় আশুগঞ্জ-আখাউড়া সেকশনে ৩টি স্টেশন এবং জাইকা অর্থায়নে চট্টগ্রাম স্টেশন ইয়ার্ড রিমডেলিং প্রকল্পে ১টি স্টেশন।

- ঢাকা-টঙ্গী এর মধ্যে লাইন ক্যাপাসিটি বৃদ্ধির জন্য ঢাকা-টঙ্গী সেকশনে ৩য় ও ৪র্থ ডুয়েল গেজ লাইন নির্মাণের প্রকল্প গ্রহণ করা হয়েছে।
- ঢাকা শহরের যানজট নিরসনের জন্য 'ঢাকা শহরের চারিদিকে সার্কুলার রেললাইন নির্মাণের সম্ভাব্যতা সমীক্ষা' এর ১০.৪৪ কোটি টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে বাংলাদেশ রেলওয়ে হতে একটি টেকনিক্যাল প্রজেক্ট প্রপোজাল (টিপিপি) পরিকল্পনা কমিশনে প্রেরণ করা হয়েছে। এছাড়া প্রকল্পটি ২০১৩-১৪ অর্থ বছর বার্ষিক উন্নয়ন কর্মসূচীতে (এডিপি) জিওবি অর্থায়নে বাস্তবায়নের লক্ষ্যে বরাদ্দবিহীনভাবে সংযুক্ত অননুমোদিত নতুন প্রকল্প তালিকায় অন্তর্ভুক্ত আছে। প্রকল্পটি বাস্তবায়ন করা হলে ঢাকা শহরের চারিদিকে ট্রেন পরিচালনার মাধ্যমে ঢাকা শহরের যানজট নিরসন করা অনেকাংশে সম্ভব হবে।
- নারায়ণগঞ্জ-ঢাকা-জয়দেবপুর পর্যন্ত বিদ্যমান সেকশনের লাইন ক্যাপাসিটি বৃদ্ধির জন্য ঢাকা-নারায়ণগঞ্জ ও টঙ্গী-জয়দেবপুর সেকশনে ডুয়েলগেজ ডাবল লাইন এবং ঢাকা-টঙ্গী সেকশনে ৩য় ও ৪র্থ ডুয়েলগেজ লাইন নির্মাণের কাজ সমাপ্ত করা হলে ঢাকা-নারায়ণগঞ্জ, ঢাকা-জয়দেবপুর সেকশনে যানজট নিরসনে সহায়ক হবে।



সিগন্যালিং সিস্টেম আধুনিকায়ন

১২। রেলওয়ের কার্যক্রম কম্পিউটারাইজকরণ

- এডিবি অর্থায়নে বাংলাদেশ রেলওয়ে রিফর্ম প্রকল্পের আওতায় রেলওয়ের সকল কার্যাদি ERP (Enterprise Resource Planning) সফটওয়্যার ব্যবহার করে কম্পিউটারাইজড করার কাজ চলমান আছে। প্রকল্পটি জুন ২০১৫ সাল নাগাদ বাস্তবায়িত হলে ৭টি মডিউল যথাঃ ফিন্যান্সিয়াল একাউন্টিং, ফিক্সড এসেট ম্যানেজমেন্ট, হিউম্যান রিসোর্স ম্যানেজমেন্ট, পে-রোল ম্যানেজমেন্ট, প্রকিউরমেন্ট ও ইনভেন্টরী ম্যানেজমেন্ট, প্রজেক্ট ম্যানেজমেন্ট এবং ওয়ার্কশপ মেইনটেন্যান্স ম্যানেজমেন্ট সিস্টেম-এর মাধ্যমে বাংলাদেশ রেলওয়ের সকল কার্যাদি Automated হবে এবং দাপ্তরিক কাজে গতিশীলতা বৃদ্ধি পাবে।
- বাংলাদেশ রেলওয়ের অভ্যন্তরীণ যোগাযোগের জন্য আইপি বেইজড টেলিযোগাযোগ ব্যবস্থা যেমন পিএবিএক্স ফোন, স্টেশন টু স্টেশন ফোন, ট্রেন কন্ট্রোল ফোন প্রবর্তনের প্রক্রিয়া চলছে। ইতোমধ্যেই রেলওয়ের পিএবিএক্স টেলিফোন পদ্ধতি GSM based m-Centrex টেলিফোন দ্বারা প্রতিস্থাপন করা হয়েছে। IP based Train Control Phone (ITC), Station to Station Phone (STS), Ges Block Communication-এর কার্যক্রম বর্তমানে চলছে, যা আগামী কয়েক মাসের মধ্যে সম্পন্ন হবে বলে আশা করা যাচ্ছে। তাছাড়া ব্রাঞ্চ লাইন সেকশনসমূহও IP based টেলিযোগাযোগ ব্যবস্থার আওতাধীন আনার প্রক্রিয়া চলছে।
- বাংলাদেশ রেলওয়ের চলমান ই-সেবা সমূহঃ
 - ১। মোবাইল ফোনের মাধ্যমে রেলওয়ের টিকেট ক্রয় কার্যক্রম;
 - ২। IVR (Interactive Voice Response) এর মাধ্যমে বাংলাদেশ রেলওয়ের যাত্রীসেবা;
 - ৩। স্টেশনে বিশেষ করে ঢাকা, চট্টগ্রাম, সিলেট, রাজশাহী এবং খুলনাতে অনলাইন যাত্রী সেবা সম্প্রসারণ;
 - ৪। ওয়েব সাইট ভিত্তিক ট্রেনের ভাড়া ও সময়সূচি সংক্রান্ত তথ্যাবলী;
 - ৫। বাংলাদেশ ও ভারতের মধ্যে চলাচলকারী আন্তঃদেশীয় 'মৈত্রী এক্সপ্রেস ট্রেনে' ভ্রমণ সংক্রান্ত বিস্তারিত তথ্যাদি রেলওয়ের ওয়েবসাইটে (www.railway.gov.bd) যাত্রী সাধারণের জন্য উন্মুক্ত রাখা হয়েছে;
 - ৬। ওয়েব সাইটের মাধ্যমে দরপত্র বিজ্ঞপ্তি প্রকাশ;
 - ৭। অনলাইনে যাত্রী সেবার বিষয়ে মতামত/ফিডব্যাক প্রদানের ব্যবস্থা এবং
 - ৮। ওয়েবসাইট ভিত্তিক সিটিজেন চার্টার দেখার সুযোগ।

মাননীয় প্রধানমন্ত্রী শেখ হাসিনা কর্তৃক ডিজিটাল টিকেটিং ব্যবস্থা উদ্বোধন



■ বাংলাদেশ রেলওয়ের বাস্তবায়নাধীন ই-সেবা সমূহঃ

- ১। TTMS (Train Tracking & Monitoring System) প্রবর্তন করা হচ্ছে যার মাধ্যমে যাত্রী সাধারণ মোবাইল ফোনে SMS দ্বারা ট্রেনের বিলম্ব, ট্রেন ছাড়ার সঠিক সময়সহ বিভিন্ন তথ্যাদি জানতে পারবেন।
- ২। TIDS (Train Information Display System) স্থাপন করা হচ্ছে যার মাধ্যমে ঢাকা, ঢাকা বিমানবন্দর, চট্টগ্রাম, সিলেট, রাজশাহী এবং খুলনাসহ ৬টি রেলওয়ে স্টেশনের যাত্রীগণ টিভি মনিটরে ট্রেন চলাচলের বিভিন্ন তথ্যাদি দেখতে পারবেন।
- ৩। বাংলাদেশ রেলওয়ের ওয়েবসাইটে (www.railway.gov.bd) রেলওয়ে যাত্রী সাধারণের জন্য নিম্নবর্ণিত হালনাগাদ তথ্যাদি সন্নিবেশ করা হয়েছেঃ
 - বাংলাদেশ রেলওয়ের সংশ্লিষ্ট তথ্যাদি;
 - রেল-এর সময়সূচি;
 - রেল-এর টিকেটভাড়া;
 - টেন্ডার নোটিশ।



ঢাকা-কলকাতার মধ্যে চলাচলরত মৈত্রী এক্সপ্রেসের তথ্যাদি

১। ট্রেনের নাম ও নম্বর : “মৈত্রী এক্সপ্রেস” বাংলাদেশী রেক ঢাকা - কলকাতা নং-৩১০৭, কলকাতা - ঢাকা নং ৩১০৮ ভারতীয় রেক কলকাতা - ঢাকা নং-৩১০৯, ঢাকা - কলকাতা নং-৩১১০।

২। দূরত্ব : ঢাকা ক্যান্টনমেন্ট হতে কলকাতার প্রকৃত দূরত্ব ৩৯৬ কিঃমিঃ এবং ভাড়া আদায়যোগ্য দূরত্ব ৫৩৮ কিঃমিঃ। ঢাকা ক্যান্টনমেন্ট-দর্শনার দূরত্ব ২৭৬ কিঃমিঃ। দর্শনা-কলকাতা ১২০ কিঃমিঃ। ঢাকা-দর্শনা দূরত্ব ২৮৮ কিঃমিঃ।

৩। চলাচলের দিন : বাংলাদেশী রেক ঢাকা ছাড়ে - শুক্রবার, কলকাতা ছাড়ে - শনিবার। ভারতীয় রেক কলকাতা ছাড়ে- মঙ্গলবার, ঢাকা ছাড়ে - বুধবার। শুরুতে উভয় পথে (ঢাকা-কলকাতা-ঢাকা ও কলকাতা-ঢাকা-কলকাতা) শনিবার ও রবিবার ট্রেন চলাচল করত।

যাত্রার পূর্বের দিন ১৭:০০ ঘটিকা পর্যন্ত বৈধ পাসপোর্ট ও ভিসা প্রদর্শন সাপেক্ষে ঢাকা স্টেশন থেকে ট্রেনের টিকেট নির্ধারিত মূল্যে ক্রয় করা যায়।

৪। শ্রেণী ও ভাড়া :

শ্রেণী	ভাড়া	ভ্যাট	ভ্রমণ কর	অগ্রাণ্ড
	ডলার	১৫%	৫০০/-	
শীতাতপ নিয়ন্ত্রিত আসন	২০	২১০	৫০০/-	৫ (পাঁচ) বছর বয়স পর্যন্ত শিশুরা যে কোন শ্রেণীতে ৫০% ভাড়ায় ট্রেন ভ্রমণের সুযোগ পেয়ে থাকে
স্লিপার (এসি চেয়ার)	১২	১২৬	৫০০/-	
শোভন চেয়ার	০৮	-	৫০০/-	

৫। যাত্রী ব্যাগেজের ওজন ও মাশুল : যাত্রীগণ তাদের সংগে নিম্নবর্ণিত ওজনে বিনা মাশুলে এবং মাশুল প্রদান সাপেক্ষে ব্যাগেজ বহন করতে পারেন :-

যাত্রী সংখ্যা	বিনা মাশুলে ব্যাগেজের ওজন	ফ্রি লাগেজের অতিরিক্ত ওজনের জন্য মাশুলের হার	
একজন প্রাণ্ড বয়স্কযাত্রী	২টি ব্যাগেজে বা ব্যাগে সর্বোচ্চ ৩৫ কেজি	৩৫ কেজির উর্ধ্ব	২ ইউএস ডলার (কেজি প্রতি)
		৫০ কেজি পর্যন্ত	১০ ইউএস ডলার (কেজি প্রতি)
একজন অগ্রাণ্ড বয়স্কযাত্রী	২টি ব্যাগেজে বা ব্যাগে সর্বোচ্চ ২০ কেজি	২০ কেজির উর্ধ্ব	২ ইউএস ডলার (কেজি প্রতি)
		৩৫ কেজি পর্যন্ত	১০ ইউএস ডলার (কেজি প্রতি)



মাননীয় রেলপথ মন্ত্রী কর্তৃক ঢাকা-কোলকাতা মৈত্রী ট্রেন পরিদর্শন

৬। ক্যাটারিং সার্ভিস : উক্ত ট্রেনে সম্মানিত যাত্রীদের সুবিধার্থে সংযোজিত খাবার গাড়ীতে হালকা খাবার ও পানীয়ের ব্যবস্থা রয়েছে, যা যাত্রী কর্তৃক নির্ধারিত মূল্য পরিশোধ সাপেক্ষে সংগ্রহ করা যায়।

৭। ট্রেনের সময়সূচী :

ট্রেন ঢাকা ক্যান্টনমেন্ট ছাড়ে ৮-১০ (বিএসটি), কলকাতা পৌঁছে ১৮-১০ (আইএসটি)
কলকাতা ছাড়ে : ০৭-১০ (আইএসটি), ঢাকা পৌঁছে : ১৮০৫ (বিএসটি)
শুরুতে ট্রেনটির ভ্রমণ সময় ছিল ১৩ ঘন্টা যা বর্তমানে ১০ ঘন্টা ২৫ মিনিট।

৮। ট্রেনের বর্তমান কম্পোজিশন ও শ্রেণী ভিত্তিক আসন সংখ্যা :

বাংলাদেশী রেক		ভারতীয় রেক	
কোচের ধরন ও সংখ্যা	আসন সংখ্যা	কোচের ধরন ও সংখ্যা	আসন সংখ্যা
এসি সীট (কেবিন-১)	৩৬ সীট	এসি সীট (কেবিন)-১	২৭ সীট
এসি চেয়ার (কেবিন)-১	৮০ সীট	এসি চেয়ার-২	৭৩ x ২ = ১৪৬ সীট
পাওয়ার কার-১	১৬ সীট	নন-এসি চেয়ার-১	১০৬ সীট
সিডিআর-২	৫১ x ২ = ১০২ সীট	এসএলআর-২	৯০ x ২ = ১৮০ সীট
নন-এসি চেয়ার-২	৯২ x ২ = ১৮৪ সীট	ডাইনিং কার-১	-
৭/১৪ টি কোচ	মোট : = ৪১৮ সীট	৭/১৪ টি কোচ	মোট : = ৪৫৯ সীট

শুরুতে রেক কম্পোজিশন ও আসন সংখ্যা :

বাংলাদেশী রেক		ভারতীয় রেক	
কোচের ধরন ও সংখ্যা	আসন সংখ্যা	কোচের ধরন ও সংখ্যা	আসন সংখ্যা
এসি সীট (কেবিন-১)	৩৬ সীট	এসি সীট (কেবিন)-১	২৭ সীট
এসি চেয়ার -১	৮০ সীট	এসি চেয়ার-১	৭৫ সীট
নন-এসি চেয়ার-২	৯১ x ২ = ১৮২	নন-এসি চেয়ার-২	১০৮ x ২ = ২১৬ সীট
পাওয়ার কার-১	১৬ সীট	ডাইনিং কার-১	-
সিডিআর-২	৫১ x ২ = ১০২ সীট	এসএলআর-২	(২০+৬) x ২ = ৫২ সীট
৭/১৪ টি কোচ	মোট : = ৪১৮ সীট	৭/১৪ টি কোচ	৩৮৮+১২ সীট

৯। ভ্রমণ সময় কমানোর জন্য বাংলাদেশ রেলওয়ের সর্বশেষ প্রস্তাব : ভ্রমণ সময় কমানোর লক্ষ্যে প্রারম্ভিক ও গন্তব্য স্টেশনে কাস্টমস্ ফরমালিটিজ সম্পন্ন করার বিষয়ে বাংলাদেশ রেলওয়ের পক্ষ হতে অনুরোধ করা হলে ভারতীয় পক্ষ ট্রেনটির সকল কোচ এসি এবং সম্পূর্ণরূপে নিরাপদ হলেই কেবল কাস্টমস্ ও ইমিগ্রেশন সুবিধা চালু করা সম্ভব হবে। তবে বাংলাদেশের অনুরোধে বিষয়টি ভারতীয় রেলওয়ে পুনঃপরীক্ষাকরণে সম্মত হয়েছে। নতুন কোচ সংগ্রহীত হলে প্রারম্ভিক ও গন্তব্য স্টেশনে কাস্টমস্ ফরমালিটিজ সম্পন্ন করা হলে ভ্রমণ সময় কমে যাবে।

১০। গড় যাত্রীসংখ্যা :

Month	DA-KOL	KOL-DA	TOTAL
July/14	2314	2085	4399
Aug/14	2881	3067	5948
Sep/14	2356	3140	5496
Oct/14	3388	2416	5804
Nov/14	2305	2900	5205
Dec/14	3450	3318	6768

১১। খুলনা-কলকাতা-খুলনা রুটে ২য় মৈত্রী চালুকরণ :

বাংলাদেশের পক্ষ হতে খুলনা-কলকাতা-খুলনা রুটে আরও একজোড়া মৈত্রী এক্সপ্রেস ট্রেন চালুর প্রস্তাব করা হয়েছিল। কিন্তু ভারতীয় কর্তৃপক্ষ বনগাঁ-কলকাতা সেকশনে Sub urban Train এর আধিক্য একং সেকশনাল ক্যাপাসিটি না থাকার কারণে ঐ রুটে ট্রেন চালু করা আপাততঃ সম্ভব নয় বলে জানিয়েছিলেন। গত ২১-২৩ এপ্রিল/২০১৪ তারিখে ঢাকায় অনুষ্ঠিত আন্তঃদেশীয় সরকারী রেলওয়ে সভায় নতুন এই ট্রেনটি চালু করণের বিষয়ে পুনঃ অনুরোধ জানানো হয়। ভারতীয় রেলওয়ে কর্তৃপক্ষ পরীক্ষা করে জানাবেন মর্মে সিদ্ধান্ত গৃহীত হয়েছে।

বাংলাদেশ রেলওয়ের মাস্টার প্ল্যান

বাংলাদেশ রেলওয়েকে একটি আধুনিক যুগোপযোগী যোগাযোগ মাধ্যম হিসেবে গড়ে তোলার জন্য বর্তমান সরকার ২০ বছর মেয়াদী একটি মাস্টার প্ল্যান প্রণয়ন করেছে। মাস্টার প্লানে ৪টি পর্যায়ে বাস্তবায়নের জন্য ২৩৩৯৪৪.২১ কোটি টাকা ব্যয়ে ২৩৫টি প্রকল্প অন্তর্ভুক্ত আছে। রেলওয়ে মাস্টার প্ল্যানটি ৩০ জুন, ২০১৩ তারিখে রেলপথ মন্ত্রণালয় কর্তৃক অনুমোদন করা হয়েছে।

অনুমোদিত মাস্টার প্ল্যান বাস্তবায়নে বিভিন্ন মেয়াদের কার্যক্রমসমূহ

রেল যোগাযোগ ব্যবস্থার উন্নয়নে যে মাস্টার প্ল্যান অনুমোদিত হয়েছে তা ২০১০-১১ থেকে ২০২৯-৩০ পর্যন্ত ৫ (পাঁচ) বছর মেয়াদে ৪টি পর্যায়ে বিভিন্ন প্রকল্প গ্রহণের মাধ্যমে বাস্তবায়ন করা হবে।

১ম পর্যায়: ১ম পর্যায়ে প্রস্তাবিত ১১৩টি প্রকল্পের মধ্যে ৪৮টি প্রকল্প বর্তমানে চলমান, জিওবি অর্থায়নে ৩১টি নতুন প্রকল্প এবং বৈদেশিক অর্থায়নে অপর ৩৪টি প্রকল্প বাস্তবায়িত হবে। ৪৮টি চলমান প্রকল্পের জন্য ব্যয় ২৩৭৮২ কোটি টাকা, জিওবি অর্থায়নে ৩১টি নতুন প্রকল্পের জন্য ৯৯২৫ কোটি টাকা এবং বৈদেশিক অর্থায়নে ৩৪টি প্রকল্পের জন্য ৯৪২৬৪ কোটি টাকা ব্যয় হবে।

২য় পর্যায়: ২য় পর্যায়ে ৪৮টি প্রকল্প অন্তর্ভুক্ত আছে। এর মধ্যে জিওবি অর্থায়নে ২৫টি এবং বৈদেশিক অর্থায়নে ২৩টি প্রকল্প বাস্তবায়িত হবে।

৩য় এবং ৪র্থ পর্যায়: উভয় পর্যায়ে ৩৭টি করে সমসংখ্যক প্রকল্প বাস্তবায়িত হবে এবং সব প্রকল্প জিওবি অর্থায়নে বাস্তবায়ন করা হবে। ৩য় পর্যায়ে মোট প্রকল্প ব্যয় ৪৩৯৭০ কোটি টাকা এবং ৪র্থ পর্যায়ে মোট প্রকল্প ব্যয় ৩৩৮৭০ কোটি টাকা ধরা হয়েছে।

এখানে উল্লেখ্য যে, পরিবর্তিত পরিস্থিতি, গৃহীত নীতিমালা ও তহবিল যোগানের ভিত্তিতে প্রতিটি পর্যায়ে প্রকল্পের সংখ্যা এবং বিনিয়োগ পরিবর্তিত হতে পারে যার ফলে প্রকল্প ব্যয় হ্রাস বা বৃদ্ধি পেতে পারে। এ ছাড়াও উন্নয়ন সহযোগী সংস্থা আগ্রহ প্রকাশ করলে জিওবি অর্থায়নে যেকোন প্রকল্প তাদের অর্থায়নে বাস্তবায়িত হতে পারে। অপর দিকে কোন প্রকল্পে উন্নয়ন সহযোগী সংস্থা আগ্রহ না দেখালে জরুরি প্রয়োজনে তা জিওবি অর্থায়নে বাস্তবায়ন করা হবে।



সার্কের আওতায় Expert Group for Finalizing of Railways Agreement সভা আয়োজন : রেলপথ মন্ত্রণালয় গত ১৯-২০ জুন ২০১৩ ঢাকায় পররাষ্ট্র মন্ত্রণালয়ের সহায়তায় সার্কের আওতায় Expert Group for Finalizing of Railways Agreement-এর তৃতীয় বৈঠকের আয়োজন করে। উক্ত সভায় সার্ক সচিবালয়-এর প্রতিনিধিসহ আফগানিস্তান, ভুটান, ভারত, নেপাল, শ্রীলংকা ও পাকিস্তান সার্কভুক্ত দেশসমূহের সর্বমোট ৩২জন প্রতিনিধি অংশগ্রহণ করেন। মাননীয় রেলপথ মন্ত্রী জনাব মোঃ মুজিবুল হক এমপি এই সভার আনুষ্ঠানিক উদ্বোধন ঘোষণা করেন।

বাংলাদেশ রেলওয়ের অনুমোদিত মাস্টার প্লানে অন্তর্ভুক্ত প্রকল্পসমূহের সার-সংক্ষেপ

বাংলাদেশ রেলওয়ের অনুমোদিত মাস্টার প্লানে বাস্তবায়নের জন্য বিভিন্ন পর্যায়/মেয়াদি যে সব প্রকল্প গ্রহণ করা হয়েছে তার মেয়াদভিত্তিক সংক্ষিপ্ত বিবরণ নিম্নরূপ :

সারণি : বিভিন্ন মেয়াদে প্রকল্প সংখ্যা

ক্রঃ নং	পরিকল্পনা/কার্যক্রম	মেয়াদ	প্রকল্প সংখ্যা	মোট ব্যয় (কোটি টাকা)
১	পর্যায়-১	জুলাই ২০১০-জুন ২০১৫	চলমান ৪৮টি, প্রস্তাবিত ৬৫টি (জিওবি ৩১টি, পিএ ৩৪টি) মোট ১১৩টি	চলমান প্রকল্প: ২৩,৭৮২ প্রস্তাবিত প্রকল্প: ১,০৪,১৮৯ (জিওবি: ৯,৯২৫ এবং পিএ: ৯৪,২৬৪) মোট: ১,২৭,৯৭১
২	পর্যায়-২	জুলাই ২০১৫-জুন ২০২০	৪৮টি (প্রস্তাবিত) (জিওবি ২৫টি, পিএ ২৩টি)	জিওবি: ৯,০২০ পিএ: ১৯,১১৩ মোট: ২৮,১৩৩
৩	পর্যায়-৩	জুলাই ২০২০-জুন ২০২৫	৩৭টি (প্রস্তাবিত)	মোট: ৪৩,৯৭০ (জিওবি)
৪	পর্যায়-৪	জুলাই ২০২৫-জুন ২০৩০	৩৭টি (প্রস্তাবিত)	মোট: ৩৩,৮৭০ (জিওবি)
	সর্বমোট		২৩৫টি	সর্বমোট: ২,৩৩,৯৪৪

সারণি : প্রকল্পসমূহের মাধ্যমে বিভিন্ন মেয়াদে সম্ভাব্য কাজের বিবরণ

ক্রঃ নং	বিবরণ	পর্যায়-১ (২০১০-১৫)	পর্যায়-২ (২০১৫-২০)	পর্যায়-৩ (২০২০-২৫)	পর্যায়-৪ (২০২৫-৩০)
১	নতুন রেললাইন নির্মাণ (কিলোমিটার)	১৭০৩	৬১৪	৪৫৫	১৮০
২	ডুয়েল গেজে রূপান্তর (কিলোমিটার)	২৩০	৩০০	৬২৮	১৭৭
৩	রেল সেতু নির্মাণ/পুনর্নির্মাণ (কিলোমিটার/সংখ্যা)	৩৫৭	৪০	৫০	৫০
৪	রেললাইন পুনর্বাসন (কিলোমিটার)	১১১৫	৯৩	৯০০	৪০০
৫	রেললাইন নির্মাণের সম্ভাব্যতা সমীক্ষা (সংখ্যা)	৯	৬	-	-
৬	সিগন্যালিং ব্যবস্থার আধুনিকীকরণ (সংখ্যা)	৯০	২৫	১২০	১৩২
৭	সিগন্যালিং ব্যবস্থার পুনর্বাসন (সংখ্যা)	৪	৫	৩	৫
৮	রেলস্টেশন ও ইয়ার্ড রিমডেলিং (সংখ্যা)	১২	২২	৩০	-
৯	ওয়াকশপ/লোকোসেড/প্যান্ট ইত্যাদির আধুনিকীকরণ (সংখ্যা)	৯	৩৮	৩	৮
১০	লোকোমোটিভ সংগ্রহ (সংখ্যা) (ক) ব্রডগেজ (খ) মিটারগেজ (গ) DEMU	ক) ১০ খ) ৮৪ গ) ৪০	ক) - খ) - গ) -	ক) ৩৫ খ) ৪০ গ) -	ক) ৩০ খ) ৩৫ গ) -
১১	লোকোমোটিভ পুনর্বাসন (সংখ্যা)	বিজি-১৭ এমজি-৪১	-	বিজি-৫০ এমজি-৫০	বিজি-৫০ এমজি-৫০
১২	কোচ সংগ্রহ (সংখ্যা)	বিজি-১৭৫ এমজি-১১৫৪	বিজি-৩০০ এমজি-২০০	বিজি-২৫০ এমজি-২০০	বিজি-২১৫ এমজি-১৬৭
১৩	কোচ পুনর্বাসন (সংখ্যা)	বিজি-১১০ এমজি-৪৫০	বিজি-১৫০ এমজি-২০০	বিজি-২৫০ এমজি-২৫০	বিজি-৫০০ এমজি-২৫০
১৪	ওয়গন সংগ্রহ (সংখ্যা)	বিজি-১৬৫ এমজি-৩২০	বিজি-১৪৫ এমজি-১৫০	বিজি-৬৫০ এমজি-৪৫০	বিজি-৬০০ এমজি-৪০০
১৫	ওয়গন পুনর্বাসন (সংখ্যা)	-	-	বিজি-২৫০ এমজি-২৫০	বিজি-২৫০ এমজি-২৫০
১৬	অন্যান্য সংগ্রহ (ক্রেন/লেদ মেশিন ইত্যাদি) (সংখ্যা)	ক্রেন-২ লেদ মেশিন-২	-	ক্রেন-২ ট্যাম্পিং মেশিন-২ ব্যালাস্ট রেগুলেটর-৪ ট্র্যাক লেইং মেশিন-৪	ক্রেন-৪
১৭	ক্রসিং গেট-এর উন্নয়ন/ক্রসিং-এর উপর ফ্লাইওভার নির্মাণ (সংখ্যা)	ক্রসিং গেটের উন্নয়ন-৮৩১ ফ্লাইওভার নির্মাণ-২১	ফ্লাইওভার নির্মাণ-২০	ফ্লাইওভার নির্মাণ-৩০	ফ্লাইওভার নির্মাণ-২০

১ম পর্যায়ে বাস্তবায়নাধীন প্রকল্পের তালিকা (২০১০-১১ হতে ২০১৪-১৫ পর্যন্ত) ৪ চলমান প্রকল্প

ক্রমিক নং	প্রকল্পের নাম	ব্যয় (কোটি টাকায়)	মন্তব্য/বাস্তবায়ন অগ্রগতি (ভৌত) জুন ২০১৪ পর্যন্ত
১	বাংলাদেশ রেলওয়ের সেক্টর ইমপ্রুভমেন্ট প্রজেক্ট	২৩৫১.৫৮	
	ক) সিগন্যালিংসহ টপ্পী-ভৈরব বাজার পর্যন্ত ডাবল লাইন নির্মাণ	২০৩৬.৭৬	৮০%
	খ) বাংলাদেশ রেলওয়ের সংস্কার	৩১৪.৮২	৮১.৩২%
২	১টি বিজি ও এমজি মিক্সড আন্ডার ফ্লোর ছইল লেদ মেশিন সংগ্রহ	২০.৩৩	১০০%
৩	বাংলাদেশ রেলওয়ের পূর্বাঞ্চলের ফৌজদারহাট-সিজিপিওয়াই-এসআরভি চট্টগ্রাম সেকশন পুনর্বাসন	৮৭.২৩	১০০%
৪	বাংলাদেশ রেলওয়ের রাজশাহী-রোহনপুর বর্ডার এবং আমনুরা-চাঁপাইনবাবগঞ্জ সেকশন পুনর্বাসন	১৫৫.৪৭	১০০%
৫	বাংলাদেশ রেলওয়ের লালমনিরহাট-বুড়িমারী সেকশন পুনর্বাসন	১৭৪.৭০	১০০%
৬	খুলনা রেলওয়ে স্টেশন ও ইয়ার্ড রিমডেলিং এবং বেনাপোল রেলওয়ে স্টেশনের অপারেশনাল সুবিধাদির উন্নয়ন	৭৫.৭৮	২২.৩৫%
৭	ঢাকা- চট্টগ্রাম রেলপথ উন্নয়ন প্রকল্প	২৫৭৪.৮৭	
	১) পাহাড়তলী ওয়ার্কসপ উন্নয়ন	১৪৬.১৯	ডিপিপি পুনর্গঠন প্রক্রিয়াধীন রয়েছে।
	২) ১১ টি মিটার গেজ লোকোমোটিভ সংগ্রহ	৪৮০.৭৩	১০০%
	৩) কনসালটেন্সী ইঞ্জিঃ সার্ভিসেস ফর ঢাকা-চট্টগ্রাম রেলওয়ে ডেভেলপমেন্ট প্রজেক্ট এবং স্কিল ডেভেলপমেন্ট প্রোগ্রাম	১৭০.৯১	৫৬%
	৪) লাকসাম এবং চিনকী আস্তানার মধ্যে ডাবল লাইন ট্র্যাক নির্মাণ	১৫২৫.৩২	৮৪%
	৫) চট্টগ্রাম রেলওয়ে স্টেশন ইয়ার্ড রি-মডেলিং	২৫১.৭২	৬৪%
৮	বাংলাদেশ রেলওয়ের গৌরীপুর-বারিয়াজাঞ্জাইল এবং শ্যামগঞ্জ-মোহনগঞ্জ সেকশন পুনর্বাসন	১৮০.৯০	১০০%
৯	২০০ টি এমজি এবং ৬০টি বিজি যাত্রীবাহী গাড়ী পুনর্বাসন	১২১.১২	১০০%
১০	রপ্তানী অবকাঠামো উন্নয়ন প্রকল্প	১১৪০.৪৩	-
১১	বাংলাদেশ রেলওয়ের মেইন লাইন সেকশন সমূহের পুনর্বাসন (পশ্চিমাঞ্চল) প্রকল্পের অবশিষ্ট কাজ	১৪৯.৮৭	৮৭%
১২	বাংলাদেশ রেলওয়ের সৈয়দপুর-চিলাহাটি সেকশনের পুনর্বাসন	১৮১.৬৪	৯০.৭৬%
১৩	জয়দেবপুর-ময়মনসিংহ সেকশনের ১৩টি স্টেশনের সিগন্যালিং ব্যবস্থার পুনর্বাসন ও আধুনিকীকরণ	১০৭.৪৯	৭৫.৫১%
১৪	বাংলাদেশ রেলওয়ের পাঁচুরিয়া-ফরিদপুর-ভাঙ্গা রেলপথ পুনর্বাসন ও নির্মাণ	২৯২.১৬	৭৮.৫৪%

১৫	বাংলাদেশ রেলওয়ের পার্বতীপুর-কাঞ্চন-পঞ্চগড় এবং কাঞ্চন-বিরল মিটারগেজ সেকশনকে ডুয়েলগেজে এবং বিরল-বিরল বর্ডার সেকশনকে ব্রডগেজে রূপান্তর	১০৬৪.১৫	৮৫.৯০%
১৬	ময়মনসিংহ-জামালপুর-দেওয়ানগঞ্জ বাজার সেকশনের পুনর্বাসন	২১২.৯৮	১০০%
১৭	সৈয়দপুর রেলওয়ে ওয়াকসপ আধুনিকীকরণ	১৫৬.৯৯	৮৫%
১৮	দুর্ঘটনায় রিলিফ ট্রেন হিসাবে ব্যবহারের জন্য ৬০ টন ক্ষমতা সম্পন্ন ১ টি এম জি এবং ৮০ টন ক্ষমতা সম্পন্ন ১ টি বিজি ক্রেন সংগ্রহ	১ ১৭.৩১	১০০%
১৯	বাংলাদেশ রেলওয়ের দোহাজারী হতে রামু হয়ে কক্সবাজার এবং রামু হতে মায়ানমারের নিকটে গুনদুম পর্যন্ত মিটারগেজ সিংগেল লাইন রেলওয়ে ট্র্যাক নির্মাণ	১৮৫২.৩৫	০.৫৬%। এডিবি'র Country Portfolio অনুযায়ী ২০১৬ সাল নাগাদ এ অর্থায়ন পাওয়া সম্ভবপর হবে। এর মধ্যে ভূমি অধিগ্রহণসহ অন্যান্য আনুসঙ্গিক কাজ সম্পন্নের জন্য এডিবি পরামর্শ প্রদান করেছে।
২০	বাংলাদেশ রেলওয়ের জন্য ১৮০টি বিজি বগি ওয়েল ট্যাংক ওয়াগন এবং ৬টি বিজি বগি ব্রেক ভ্যান (সংশোধিত ১৬৫টি বিজি বগি ওয়েল ট্যাংক ওয়াগন এবং ৬টি বিজি বগি ব্রেক ভ্যান) সংগ্রহ	১৯৫.৪১	১০০%
২১	বাংলাদেশ রেলওয়ের জন্য ১২৫টি বিজি যাত্রীবাহী গাড়ী সংগ্রহ	৩৫৩.২৫	ইন্ডিয়ান ডলার ক্রেডিট লাইনের আওতায় (LoC) অনুমোদিত প্রকল্পটি বাস্তবায়ন করা সম্ভব হয়নি। বর্তমানে LoC আওতায় ১২০টি বিজি যাত্রীবাহী কোচ সংগ্রহের উদ্যোগ নেয়া হয়েছে।
২২	বাংলাদেশ রেলওয়ের জন্য “১০টি ব্রডগেজ ডিজেল ইলেকট্রিক লোকোমোটিভ সংগ্রহ” শীর্ষক প্রকল্প	৩২৭.৫২	১০০%
২৩	কন্টেইনার পরিবহনের জন্য এয়ার ব্রেক সম্বলিত ৫০টি ফ্ল্যাট ওয়াগন (বিএফসিটি) ও ৫টি এমজি ব্রেক ভ্যান সংগ্রহ	৩৬.৭৯	১০০%
২৪	বাংলাদেশ রেলওয়ের কালুখালী-ভাটিয়াপড়া সেকশনের পুনর্বাসন এবং কাশিয়ানী-গোপালগঞ্জ-টুঙ্গিপাড়া নতুন রেলপথ নির্মাণ	১১০১.১৩	৫১.১৭%
২৫	ঈশ্বরদী থেকে পাবনা হয়ে ঢালারচর পর্যন্ত নতুন রেলওয়ে লাইন নির্মাণ	১৪৩৬.০৩	৩৭.৫৬%
২৬	বাংলাদেশ রেলওয়ের লাকসাম-চাঁদপুর সেকশনের পুনর্বাসন	১৭০.২৭	৫৯%
২৭	বাংলাদেশ রেলওয়ের রেলওয়ে এপ্রোচসহ ২য় ভৈরব এবং ২য় তিতাস সেতু নির্মাণ	৯৫৯.২১	৪.৫০%
২৮	বাংলাদেশ রেলওয়ের জন্য ১৫০টি এমজি কোচ সংগ্রহ	৫৫৬.৩১	ইন্ডিয়ান ডলার ক্রেডিট লাইনের আওতায় (LoC) অনুমোদিত প্রকল্পটি বাস্তবায়ন করা সম্ভব হয়নি। বর্তমানে জিওবি অর্থায়নে নতুন করে প্রকল্পটি বাস্তবায়নের

২৮	বাংলাদেশ রেলওয়ের জন্য ১৫০টি এমজি কোচ সংগ্রহ	৫৫৬.৩১	ইন্ডিয়ান ডলার ক্রেডিট লাইনের আওতায় (LoC) অনুমোদিত প্রকল্পটি বাস্তবায়ন করা সম্ভব হয়নি। বর্তমানে জিওবি অর্থায়নে নতুন করে প্রকল্পটি বাস্তবায়নের উদ্যোগ নেয়া হচ্ছে।
২৯	ফিজিবিলিটি স্টাডিসহ খুলনা হতে মংলা পোর্ট পর্যন্ত রেলপথ নির্মাণ	১৭২১.৩৯	০.৬৮%
৩০	কনটেইনার পরিবহনের জন্য ১৭০টি এমজি ফ্ল্যাট বগি ওয়াগন এবং ১১টি বগি ব্রেক ভ্যান সংগ্রহ	৯৬.৬১	১০০%
৩১	বাংলাদেশ রেলওয়ের জন্য ২৬৪টি এমজি কোচ ও ২টি বিজি ইমপেকশন কার সংগ্রহ	৯৮৩.২৫	ইন্ডিয়ান ডলার ক্রেডিট লাইনের আওতায় (LoC) অনুমোদিত প্রকল্পটি বাস্তবায়ন করা সম্ভব হয়নি।
৩২	বাংলাদেশ রেলওয়ের ষোলশহর-দোহাজারী এবং ফতেয়াবাদ-নাজিরহাট সেকশনের পুনর্বাসন	২০৩.৫০	৭১%
৩৩	৩০টি (সংশোধিত ১৬টি) ব্রডগেজ ডিজেল ইলেকট্রিক লোকোমোটিভ সংগ্রহ	৫৫০.০৬	১০০% (৮টি)
৩৪	বাংলাদেশ রেলওয়ের জন্য ১০ সেট (তিন ইউনিটে এক সেট) ডিজেল ইলেকট্রিক মাল্টিপল ইউনিট (ডিইএমইউ) সংগ্রহ	৩৩১.৩২	ইন্ডিয়ান ডলার ক্রেডিট লাইনের আওতায় (LoC) অনুমোদিত প্রকল্পটি স্পেসিফিকেশনজনিত জটিলতায় বাস্তবায়ন করা সম্ভব হয়নি।
৩৫	বিমানের জ্বালানি পরিবহনের জন্য ১০০টি (সংশোধিত ৮১টি) এমজি বগি ট্যাংক ওয়াগন এবং ৫টি (সংশোধিত ৩টি) এয়ারব্রেক সম্বলিত এমজি ব্রেক ভ্যান সংগ্রহ	৮৬.১২	১০০% (৮৪টি)
৩৬	বাংলাদেশ রেলওয়ের জন্য ২০ সেট (তিন ইউনিটে এক সেট) ডিজেল ইলেকট্রিক মাল্টিপল ইউনিট (ডিইএমইউ) সংগ্রহ (সংশোধিত)	৬৮৬.৫৯	১০০% (২০ সেট)
৩৭	বাংলাদেশ রেলওয়ের কুলাউড়া-শাহবাজপুর সেকশনের পুনর্বাসন	১১৭.৬৮	-
৩৮	নাজিরহাট হতে পানুয়া পর্যন্ত মিটারগেজ রেলওয়ে লাইন নির্মাণের সমীক্ষা	১.৯৮	-
৩৯	বাংলাদেশ রেলওয়ের জন্য ৭০টি মিটার গেজ ডিজেল ইলেকট্রিক লোকোমোটিভ সংগ্রহ প্রকল্প	১৯৪৫.৮৯	সাপ্লায়ার্স ক্রেডিটের আওতায় প্রকল্পটির পুনঃদরপত্র জুন ২০১৪ মাসে আহ্বান করা হবে।
৪০	নাভারন হতে সাতক্ষীরা হয়ে মুন্সিগঞ্জ পর্যন্ত রেললাইন নির্মাণের জন্য সম্ভাব্যতা সমীক্ষা	১১.৩৭	৩৫.৪০%

৪১	এডিবি'র 2nd PFR-এর আওতায় বাংলাদেশ রেলওয়ের সেক্টর উন্নয়ন	৩৯৫.৫২	
	১) দর্শনা-ঈশ্বরদী-সিরাজগঞ্জ সেকশনের বিভিন্ন স্টেশনের ইয়ার্ড পুনর্বাসন এবং লুপ লাইন বর্ধিতকরণ	৭৬.৭৭	১৪.১২%
	২) দর্শনা-ঈশ্বরদী সেকশনের ১১টি স্টেশনের সিগন্যালিং ব্যবস্থার মানোন্নয়ন	১৭৬.০৪	৬%
	৩) এডিবি'র 2nd PFR এর আওতায় বাংলাদেশ রেলওয়ের সেক্টর উন্নয়ন প্রকল্পের সুপারভিশন পরামর্শক সেবার জন্য কারিগরি সহায়তা	২৭.৯৮	৫%
৪২	বাংলাদেশ রেলওয়ের পূর্বাঞ্চলের চিনকী আস্তানা-চট্টগ্রাম সেকশনের ১১টি স্টেশনে বিদ্যমান সিগন্যালিং ব্যবস্থার প্রতিস্থাপন ও আধুনিকীকরণ	২২৪.৬৮	২%
৪৩	বাংলাদেশ রেলওয়ের ঢাকা-টঙ্গী সেকশনের ৩য় ও ৪র্থ ডুয়েল গেজ লাইন এবং টঙ্গী-জয়দেবপুর সেকশনে ডুয়েল গেজ ডাবল লাইন নির্মাণ	৮৪৮.৬০	প্রকল্পের অনুকূলে আহবানকৃত Expression of Interest (EOI) ৩১-০৩-২০১৪ তারিখে খোলা হয়েছে যা মূল্যায়নাধীন আছে।
৪৪	বাংলাদেশ রেলওয়ের জন্য চিনকী আস্তানা-আশুগঞ্জ সেকশনের ক্ষয়প্রাপ্ত রেল ট্র্যাক নবায়ন ও অন্যান্য আনুষঙ্গিক কাজ	২৯৭.৩৬	৩৭%
৪৫	বাংলাদেশ রেলওয়ের প্রাতিষ্ঠানিক সহায়তার জন্য কারিগরি সহায়তা	১৫.৯৮	-
৪৬	বিশ্ব ব্যাংকের অর্থায়নে বাস্তবায়িতব্য প্রকল্প সমূহের সম্ভব্যতার সমীক্ষা, সেফগার্ড পলিসি সমীক্ষা, বিস্তারিত ইঞ্জিনিয়ারিং ডিজাইন ও টেন্ডারিং সার্ভিস প্রদানের লক্ষ্যে কারিগরি সহায়তা	১৩.৮২	-
৪৭	বিশ্ব ব্যাংকের অর্থায়নে “রঙানী অবকাঠামো উন্নয়ন প্রকল্প বাস্তবায়নের লক্ষ্যে” প্রকল্প প্রস্তুতির জন্য কারিগরি সহায়তা	১১.০২	-
৪৮	বাংলাদেশ রেলওয়ের সাব-রিজিওনাল রেল ট্র্যাসপোর্ট প্রকল্প প্রিপারেটরী সহায়তার জন্য কারিগরি সহায়তা	১৩৮.২০	৭৮%
চলমান প্রকল্পের মোট ব্যয়		২৪৭১৮.০৭	



মাননীয় রেলপথ মন্ত্রীর কেন্দ্রীয় লোকোমোটিভ কারখানা পরিদর্শন