

**সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগের আওতায় ২০১৫-১৬ অর্থ বছরে এডিপিভুক্ত সমাপ্ত প্রকল্পের মূল্যায়ন  
প্রতিবেদনের ওপর মন্ত্রণালয়/বিভাগভিত্তিক সারসংক্ষেপ**

ক্রঃনং	মন্ত্রণালয়/ বিভাগের নাম	মোট সমাপ্ত প্রকল্পের সংখ্যা	সমাপ্ত প্রকল্পের ধরণ			মূল সময় ও ব্যয়ের তুলনায়				
			বিনিয়োগ প্রকল্পের সংখ্যা	কারিগরি সহায়তা প্রকল্পের সংখ্যা	জেডিসিএফ ভুক্ত প্রকল্পের সংখ্যা	সময় ও ব্যয় উভয়ই অতিক্রান্ত প্রকল্পের সংখ্যা	সময় অতিক্রান্ত প্রকল্পের সংখ্যা	সময় অতিক্রান্ত শতকরা হার (%) সর্বনিম্ন সর্বোচ্চ	ব্যয় অতিক্রান্ত প্রকল্পের সংখ্যা	ব্যয় অতিক্রান্তের শতকরা হার (%) সর্ব নিম্ন- সর্বোচ্চ
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮	৯	১০	১১
০১।	সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ	৩১	৩০	১	-	২৯টি	১টি	২০% - ৫০৫%	১টি	০.৪৮% - ৩০৪.৭৪%

০১। সমাপ্ত প্রকল্পের সংখ্যা: ৩১টি।

০২। সমাপ্ত প্রকল্পের ব্যয় ও মেয়াদ বৃদ্ধির কারণ ভূমি অধিগ্রহণ ব্যয় বৃদ্ধি, ডিজাইন পরিবর্তন, অঞ্জের হ্রাস বৃদ্ধি, রেট সিডিউল পরিবর্তন ও বরাদ্দের স্বল্পতা।

০৩। সমাপ্তকৃত প্রকল্প বাস্তবায়নের ক্ষেত্রে প্রধান প্রধান সমস্যা ও সুপারিশ

ক্রম	সমস্যা	ক্রম	সুপারিশ
৪.১	যথাযথ সমীক্ষা ছাড়া প্রকল্প গ্রহণ ও ব্যয় প্রাক্কলন করা।	৪.১	প্রকল্প গ্রহণকালে পর্যাপ্ত সমীক্ষা ও বাস্তবভিত্তিক ব্যয় প্রাক্কলনপূর্বক প্রকল্প প্রস্তাব প্রণয়ন করতে হবে।
৪.২	ঘন ঘন প্রকল্প পরিচালক পরিবর্তন ও পূর্ণকালীন প্রকল্প পরিচালক না থাকা।	৪.২	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/তত্ত্বাবধায় প্রকৌশলীর পরিবর্তে নির্বাহী প্রকৌশলী পদমর্যাদার কর্মকর্তাকে প্রকল্প পরিচালক হিসেবে নিয়োগ প্রদান করা যেতে পারে।
৪.৩	প্রকল্পভিত্তিক ক্রয় কার্যক্রম/ঠিকাদার নিয়োগ প্রক্রিয়া সম্পন্ন না করে আর্থিক বছরভিত্তিক ছোট ছোট প্যাকেজে ঠিকাদার নিয়োগ করার প্রবণতা।	৪.৩	প্রকল্প অনুমোদনের অনধিক ৬ মাসের মধ্যে প্রকল্পের বিপরীতে যথাসম্ভব সকল ঠিকাদার নিয়োগ/ক্রয় কার্যক্রম সম্পন্ন করতে হবে। প্রকল্পের গুণগতমান নিশ্চিতকরণে প্যাকেজের সংখ্যা হ্রাস করা প্রয়োজন।
৪.৪	ভূমি অধিগ্রহণে জটিলতা।	৪.৪	ভূমি অধিগ্রহণ প্রক্রিয়া ত্বরান্বিতকরণের লক্ষ্যে মন্ত্রণালয় কর্তৃক ভূমি অধিগ্রহণের প্রতিটি পর্যায়ে যথাযথ মনিটরিং এবং জেলা প্রশাসকের সাথে সমন্বয় নিশ্চিত করতে হবে।
৪.৫	অনুমোদিত ডিপিপি'র তুলনায় অধিক সময় ও ব্যয়ে প্রকল্প সমাপ্ত করা	৪.৫	অনুমোদিত ডিপিপি'র কর্ম পরিকল্পনা অনুযায়ী এডিপি বরাদ্দ এবং কার্যাদেশ প্রদান করতে হবে। এ জন্য যথাযথ পরীক্ষা-নিরীক্ষার মাধ্যমে প্রকল্প গ্রহণ করতে হবে
৪.৬	ইউটিলিটি স্থানান্তরে জটিলতার কারণে প্রকল্প বাস্তবায়ন বাধাগ্রস্ত হয়	৪.৬	ইউটিলিটি স্থানান্তরে সময়মত ও কার্যকর ব্যবস্থা গ্রহণ করা প্রয়োজন।
৪.৭	PCR প্রেরণের পূর্বে অধিকাংশ সময়ে External Audit সম্পন্ন না করা	৪.৭	প্রকল্পের সমাপ্তির সাথে সাথেই External Audit করার ব্যবস্থা গ্রহণ করা প্রয়োজন।

যাত্রাবাড়ী-কাঁচপুর সড়ক (পোল্ডার সড়ক)-কে ৮ লেনে উন্নীতকরণ  
-শীর্ষক প্রকল্পের সমাপ্তি মূল্যায়ন প্রতিবেদন

০১. প্রকল্পের নাম : যাত্রাবাড়ী-কাঁচপুর সড়ক (পোল্ডার সড়ক) -কে ৮ লেনে উন্নীতকরণ।
০২. উদ্যোগী মন্ত্রণালয়/বিভাগ : সড়ক পরিবহন ও সেতু মন্ত্রণালয়/সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ।
০৩. বাস্তবায়নকারী সংস্থা : সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর।
০৪. প্রকল্পের অবস্থান :

বিভাগ	জেলা	উপজেলা
ঢাকা	ঢাকা ও নারায়ণগঞ্জ	ডেমরা, নারায়ণগঞ্জ সদর

০৫। প্রকল্পের বাস্তবায়ন সময় ও ব্যয়:

ডিপিপি অনুসারে বাস্তবায়নকাল		মূল বাস্তবায়িত	অতিরিক্ত সময়কাল (% মূল বাস্তবায়নকাল)	মন্তব্য
মূল	সর্বশেষ সংশোধিত			
১	২	৩	৪	৫
০১-০১-২০১১ থেকে ৩০-০৬-২০১৩	০১-০১-২০১১ থেকে ৩০-০৬-২০১৬	০১-০১-২০১১ থেকে ৩০-০৬-২০১৬	১২০%	

০৬. প্রকল্পের ব্যয় (লক্ষ টাকায়):

	মূল অনুমোদিত	১ম সংশোধিত	প্রকৃত ব্যয়	অতিরিক্ত খরচ(% মূল খরচ)
(ক) সর্বমোট	১২০২৭.৬৯	১৩১৯৯.৫০	১২৭৬৭.৮৫	(+) ৬.১৫%
(খ) ঢাকা	১২০২৭.৬৯	১৩১৯৯.৫০	১২৭৬৭.৮৫	(+) ৬.১৫%

০৭. প্রকল্পের পটভূমি ও উদ্দেশ্য:

৭.১ পটভূমি: যাত্রাবাড়ী-কাঁচপুর সড়ক (পোল্ডার সড়ক) -কে ৮ লেনে উন্নীতকরণ' -শীর্ষক প্রকল্পের আওতায় প্রস্তাবিত সড়কটি ঢাকা-চট্টগ্রাম জাতীয় মহাসড়ক (এন-১) -এর একটি অংশ। এই অংশটির মোট দৈর্ঘ্য ৯.০০ কিমি। এটি ঢাকা-চট্টগ্রাম ও ঢাকা সিলেট মহাসড়কে যাতায়াতের জন্য একমাত্র সড়ক হিসেবে বিবেচিত। সড়কটিতে প্রতিদিন প্রায় ২২০০০ থেকে ২৩০০০ হালকা ও ভারী যানবাহন দেশের পূর্ব ও উত্তর-পূর্ব অঞ্চল হতে ঢাকায় চলাচল করে। কাঁচপুর সেতু এবং যাত্রাবাড়ী-কাঁচপুর পোল্ডার সড়ক নির্মিত হওয়ার পর ঢাকা-চট্টগ্রাম মহাসড়কের ট্রাফিক নতুন এ পোল্ডার সড়কে যাতায়াত করে। চট্টগ্রাম সমুদ্র বন্দর দিয়ে আমদানী এবং রপ্তানীকৃত বিভিন্ন পণ্য রাজধানী ঢাকাসহ দেশের অন্যান্য স্থানে সড়ক পথে পরিবহন করা হয়ে থাকে। এছাড়া সড়কটির ৮ম কিলোমিটারে নারায়ণগঞ্জ 'ইপিজেড', লিংক রোড দ্বারা সংযুক্ত রয়েছে। সড়কটির অপ্ৰশস্ততার জন্য সর্বদা এ অংশে যানজট সৃষ্টি হয় এবং মন্বর গতির যানবাহনের জন্য প্রায় সড়কটিতে দুর্ঘটনা ঘটে। এ অবস্থা নিরসনে ৩ টি ফুট ওভার ব্রীজ, মন্বর গতির যানবাহনের জন্য পৃথক সার্ভিস লেন, ফুটপাথ রেলিং এবং প্রয়োজনীয় ড্রেন নির্মাণের নিমিত্ত বিবেচ্য প্রকল্পের আওতায় বিদ্যমান ৪ লেন বিশিষ্ট যাত্রাবাড়ী-কাঁচপুর সড়ককে ৮ লেনে উন্নীত করার জন্য প্রকল্পটি গ্রহণ করা হয়।

৭.২ প্রকল্পের উদ্দেশ্য: প্রকল্পের মূল উদ্দেশ্য হল উন্নততর ও নিরাপদ সড়ক নেটওয়ার্ক স্থাপন ও যানজট নিরসনকল্পে যাত্রাবাড়ী-কাঁচপুর মহাসড়ককে ৮ লেনে উন্নীতকরণ।

**৮.০ প্রকল্পের মূল কাজ:**

ক) সড়কবাধে মাটির কাজ ৫.২২ লঃঘঃমিঃ; খ) পেভমেন্ট প্রশস্তকরণ ৭.২০ কিঃমিঃ, গ) পেভমেন্ট রি-সার্ফেসিং ৭.২০ কিঃমিঃ, ঘ) ওয়াকওয়ে নির্মাণ-৩.০০ কিঃমিঃ, ঙ) ফুটপাথ এবং রেলিং নির্মাণ ৩.০০ কিঃমিঃ, চ) ফুট ওভারব্রিজ নির্মাণ ৪ টি, ছ) ডেন নির্মাণ ১৪১৫.০০ মিঃ, জ) ইন্টারসেকশন নির্মাণ- ১ টি, ঝ) কালভার্ট প্রশস্তকরণ ১০ মিঃ, ঞ) রক্ষাপ্রদ কাজ (টো-ওয়াল) ৭০.০০ মিঃ, ট) নিউ জার্সি বেরিয়ার ও মিডিয়ান নির্মাণ- ৭.২০ কিঃ মিঃ) সাইন সিগন্যাল, কিঃমিঃ পোস্ট, রোড মার্কিং-৭.২০ কিঃমিঃ, ড) নির্মাণকালীন রক্ষণাবেক্ষণ, ইউটিলিটি অপসারণ, ইত্যাদি কাজ সম্পন্ন করা।

**০৯. পিসিআর অনুসারে প্রকল্পের অঙ্গভিত্তিক বাস্তবায়ন:**

(লক্ষ টাকায়)

প্রধান প্রধান কাজের আইটেম (সংশোধিত ডিপিপি অনুসারে)	পরিমাণ	একক	লক্ষ্য (সংশোধিত ডিপিপি অনুসারে)		মূল অগ্রগতি	
			আর্থিক	বাস্তব (পরিমাণ)	আর্থিক	বাস্তব (পরিমাণ)
<b>(ক) রাজস্ব</b>						
সরবরাহও সেবা						
০১. পেট্রোল, অয়েল ও লুব্রিকেন্ট		থোক	১০.০০	-	-	-
০২. স্টেশনারী		থোক	৫.০০	-	-	-
০৩. প্রচার ও বিজ্ঞাপন		থোক	২.০০	-	-	-
০৪. ল্যাবরেটরী পরীক্ষা		থোক	২.০০	--	-	-
০৫. সার্ভে, পরামর্শক ও ডিজাইন		থোক	১০.০০	--	-	-
উপ-মোট (রাজস্ব):			২৯.০০			
<b>(খ) মূলধন:</b>						
<b>নির্মাণ ও পূর্ত:</b>						
১. মাটিরকাজ	৫.২২	ল.ঘ.মি.	৭৭৯.৮০	৫.২২	৭৭৯.৮০	৫.২২
<b>২. পেভমেন্ট নির্মাণ:</b>						
ক) পেভমেন্ট প্রশস্তকরণ	৭.২০	কিমি	৭৭৪৯.১৩	৭.২০	৭৭৪৯.১৩	৭.২০
খ) রিসার্ফেসিং	৭.২০	কিমি	২১২১.২১	৭.২০	২১২১.২১	৭.২০
গ) সার্ভিস রোড (রিসার্ফেসিং)		কিমি				
ঘ) ওয়াকওয়ে নির্মাণ (এইচবিবি)	৩.০০	কিমি	১১৪.৯৭	৩.০০	৯৫.০০	৩.০০
৩. ফুটপাথ ও র্যালিং নির্মাণ	৩.০০	কিমি	৬০.০০	৩.০০	--	--
৪. ফুটভার ব্রিজ নির্মাণ (৪ টি.)	৪	সংখ্যা	৪৭৩.৫৪	৪	৪৭৩.৫৪	৪
৫. ডেন নির্মাণ	১৪১৫	মি:	৪৪৩.৯১	১৪১৫.০০	২৩০.৪৮	১৪১৫.০০
৬. ইন্টারসেকশন নির্মাণ	১	সংখ্যা	৪৪.৫৩	১	৪৪.৫৩	১
৭. বক্স কালভার্ট প্রশস্তকরণ	১০.০০	মি:	১০৪.৪১	১০.০০	১০৪.৪১	১০.০০
৮. রক্ষাপ্রদ কাজ (টো-ওয়াল)	৭০.০০	মি:	২০.৪৮	৪০.০০	৯.৯০	৪০.০০
৯. নিউ জার্সি ব্যারিয়ার ও মিডিয়ান নির্মাণ	৭.২০	কিমি	৫৮৬.৩৪	৭.২০	৫৮৬.৩৪	৭.০০
১০. সাইন, সিগন্যাল, কিমি পোস্ট, রোড মার্কিং	৭.২০	কিমি	৯২.১৮	৭.২০	৯২.১৮	৭.২০
১১. নির্মাণকালীন রক্ষণাবেক্ষণ		থোক	১১০.০০	থোক	১১০.০০	থোক
১২. ইউটিলিটি স্থানান্তর ও জেনারেল এন্ড সাইট ফ্যাসালিটি		থোক	৪৭০.০০	থোক	৩৭১.৩৩	থোক
উপ-মোট (মূলধন)			১৩১৭০.৫০		১২৭৬৭.৮৫	
(গ) ফিজিক্যাল কন্ট্রিবিউশন (১%)						
(ঘ) প্রাইস কন্ট্রিবিউশন (২%)						
সর্বমোট:			১৩১৯৯.৫০		১২৭৬৭.৮৫	

১০. প্রকল্প পরিচালক সম্পর্কিত তথ্যাদি

ক্রমিক নং	প্রকল্প পরিচালকের নাম ও পদবী	দায়িত্বের ধরণ		কর্মকাল
		পূর্নকালীন	খণ্ডকালীন	
১	২	৩	৪	৫
১	জনাব শাহাবুদ্দিন অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী (চ.দা.) সওজ, ঢাকা জোন, এলেনবাড়ি, ঢাকা	-	হ্যা	০৯/০২/২০১০ থেকে ০২/০২/২০১১
২	জনাবমোঃ আব্দুল কুদ্দুস অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী (চ.দা.) সওজ, ঢাকা জোন, এলেনবাড়ি, ঢাকা	-	হ্যা	০২/০২/২০১১ থেকে ১০/০১/২০১২
৩	জনাবমোঃ মফিজুল ইসলাম অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী (চ.দা.) সওজ, ঢাকা জোন, এলেনবাড়ি, ঢাকা	-	হ্যা	১২/০১/২০১২ থেকে ৩১/০১/২০১৩
৪	জনাবমোঃ হাবিবুল হক অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী (চ.দা.) সওজ, ঢাকা জোন, এলেনবাড়ি, ঢাকা	-	হ্যা	২৬/০২/২০১৩ থেকে ০৯/০৭/২০১৪
৫	জনাবমোঃ আফতাব হোসেন খান অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী (চ.দা.) সওজ, ঢাকা জোন, এলেনবাড়ি, ঢাকা	-	হ্যা	০৯/০৭/২০১৪ থেকে ২৪/১২/২০১৫
৬	জনাবমোঃ আব্দুস সালাম অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী (চ.দা.) সওজ, ঢাকা জোন, এলেনবাড়ি, ঢাকা	-	হ্যা	২৪/১২/২০১৫ থেকে ০২/০৪/২০১৭

১১. ক্রয় সংক্রান্ত তথ্যাদি: প্রকল্পের কার্যক্রম ৯টি প্যাকেজে সম্পাদন করা হয়। যা নিম্নরূপ:

ক্রয়ের বিবরণ (পণ্য/কাজ/পরামর্শ) বিড অনুযায়ী বর্ণনা	দরপত্র/বিড/প্রস্তাবনা ব্যয় (লক্ষ টাকা)		দরপত্র/বিড/প্রস্তাবনা		সমাপ্তির তারিখ কাজ/সেবা এবং পণ্য সরবরাহ		
	আরডিপিপি অনুসারে	চুক্তি মূল্য	আমন্ত্রণ তারিখ	চুক্তির তারিখ	চুক্তি অনুসারে	বাস্তব	
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	
ডব্লিউ ১	২০১১-২০১২ অর্থবছরে নারায়ণগঞ্জ সড়ক বিভাগের অধীন যাত্রাবাড়ী-কাচপুর সড়কের (পোল্ডার রোড) ২ য়কিমি এচ ( আট) লেনে উন্নীতকরণ ও প্রসস্থকরণকাজ (চৌ১ + ০০০ থেকে ০২+০০০	১১০৭.৩৩	১১০৭.৩৩	১৭/০৮/১১	০৪/১২/১১	৩০/০৪/১৫	২৯/০৪/১৫
ডব্লিউ ২	২০১১-২০১২ অর্থবছরে নারায়ণগঞ্জ সড়ক বিভাগের অধীন যাত্রাবাড়ী-কাঁচপুর সড়কের (পোল্ডার রোড) ৩য়কিমি এচ ( আট) লেনে উন্নীতকরণ ও প্রসস্থকরণকাজ (চৌ২ + ০০০ থেকে ০৩+০০০.	১১৫৬.০৯	১১৫৬.০৯	২৮/০৬/১১	০৪/১২/১১	৩০/০৪/১৫	২৯/০৪/১৫
ডব্লিউ ৩	২০১১-২০১২ অর্থবছরে নারায়ণগঞ্জ সড়ক বিভাগের অধীন যাত্রাবাড়ী-কাঁচপুর সড়কের (পোল্ডার রোড) ৪র্থ, ৫ম ও ৬ষ্ঠকিমি এচ (আট) লেনে উন্নীতকরণ ও প্রসস্থকরণকাজ (চৌ৪ + ০০০ থেকে ০৬+০০০.	৩৬৮০.৮৩	৩৬৮০.৮৩	২৮/০৬/১১	০৫/০১/১২	১৪/০১/১৬	১৫/১০/১৪
ডব্লিউ ৪	২০১২-২০১৩ অর্থবছরে নারায়ণগঞ্জ সড়ক বিভাগের অধীন যাত্রাবাড়ী-কাঁচপুর সড়কের (পোল্ডার	১৭৩.০৩	১৭৩.২২	১১/০৩/১২	২৩/১০/১২	২৩/১০/১৩	২৩/১০/১৩

ক্রমের বিবরণ (পণ্য/কাজ/পরামর্শ) বিড অনুযায়ী বর্ণনা	দরপত্র/বিড/প্রস্তাবনা ব্যয় (লক্ষ টাকায়)		দরপত্র/বিড/প্রস্তাবনা		সমাপ্তির তারিখ কাজ/সেবা এবং পণ্য সরবরাহ	
	আরডিপিপি অনুসারে	চুক্তি মূল্য	আমন্ত্রণ তারিখ	চুক্তির তারিখ	চুক্তি অনুসারে	বাস্তব
১	২	৩	৪	৫	৬	৭
রোড)এর ৭ম কিমি (সানারপাড়)এফুটওভার ব্রিজ নির্মান কাজ.						
ডব্লিউ ৫ ২০১২-২০১৩ অর্থবছরে নারায়ণগঞ্জ সড়ক বিভাগের অধীন যাত্রাবাড়ী-কাঁচপুর সড়কের (পোল্ডার রোড)এর ৭ম কিমি (মোচাক)ফুটওভার ব্রিজ নির্মান কাজ.	১৭১.০০	১৭১.১০	১১/০৩/১২	২৩/১০/১২	২৩/১০/১৩	২৩/১০/১৩
ডব্লিউ ৬ ২০১২-২০১৩ অর্থবছরে নারায়ণগঞ্জ সড়ক বিভাগের অধীন যাত্রাবাড়ী-কাচপুর সড়কের (পোল্ডার রোড) ৪র্থ, ৫ম ও ৬ষ্ঠকিমি এ পানি নিষ্কাশনের জন্য পিট সহ এম এস স্টিল পাইপ নির্মান কাজ	৯১.২১	৯১.২১	১১/০৩/১২	২৩/১০/১২	২৩/১০/১৩	২৩/১০/১৩
ডব্লিউ ৭ ২০১৩-২০১৪ অর্থবছরে নারায়ণগঞ্জ সড়ক বিভাগের অধীন যাত্রাবাড়ী-কাচপুর সড়কের (পোল্ডার রোড) ২য়, ৩য়, ৪র্থ, ৫ম, ৬ষ্ঠ, ৭ম ও ৮মকিমি এ অবস্থিত বিদ্যমান ডিভাইডার অপসারণ করে পেভমেন্ট নির্মান ও সার্ফেসিং কাজ	২১২১.২১	২১২১.২১	১৫/০৬/১৪	২১/১২/১৪	৩০/০৪/১৬	৩০/০৪/১৬
ডব্লিউ ৮ ২০১৩-২০১৪ অর্থবছরে নারায়ণগঞ্জ সড়ক বিভাগের অধীন যাত্রাবাড়ী-কাঁচপুর সড়কের (পোল্ডার রোড) ৭ম,৮ম ও ৯ম কিমি এচ (আট) লেনে উন্নীতকরণ ও প্রসংস্করণকাজ (৫০৬ + ০০০ থেকে ০৮+২০০.	৩২৬৮.১৫	৩২০৮.৫৪	০১/০১/১৪	১৯/০৬/১৪	৩০/০৫/১৬	৩০/০৫/১৬
ডব্লিউ ৯ ২০১৪-২০১৫ অর্থবছরে নারায়ণগঞ্জ সড়ক বিভাগের অধীন যাত্রাবাড়ী-কাঁচপুর সড়কের (পোল্ডার রোড)এর বিভিন্ন বিভিন্ন অংশেফুটওভার ব্রিজ, ইন্টারসেকশন, এইচবিবি, ড্রেন, ফুটপাত, সাইন, সিগন্যাল এবং কিলোমিটার পোস্ট নির্মান ওরোড মার্কিং কাজ.	৭৩৩.৬৫	৫০৯.৯৯	০৯/০৯/১৪	২৯/১২/১৪	২০/০৫/১৬	১০/০৫/১৬

## ১২। পিসিআর এ উল্লিখিত বরাদ্দ ও অগ্রগতি:

(লক্ষ টাকায়)

অর্থ বছর	সংশোধিত ডিপিপি'র সংস্থান	এডিপি/আরএডিপি বরাদ্দ	টাকা অবমুক্তি	ব্যয়
১	২	৩	৪	৫
২০১০-২০১১	---	-----	----	---
২০১১-২০১২	১০০.০	১০০.০০	১০০.০০	১০০.০০
২০১২-২০১৩	৬০০.০০	৬০০.০০	৬০০.০০	৬০০.০০
২০১৩-২০১৪	৪০০০.০০	৪০০০.০০	৪০০০.০০	৪০০০.০০
২০১৪-২০১৫	৫০০০.০০	৫০০০.০০	৫০০০.০০	৫০০০.০০
২০১৫-২০১৬	৩৪৯৯.৫০	৩০৬৭.৮৫	৩০৬৭.৮৫	৩০৬৭.৮৫
সর্বমোট:	১৩১৯৯.৫০	১২৭৬৭.৮৫	১২৭৬৭.৮৫	১২৭৬৭.৮৫

১৩ . কাজ অসম্পূর্ণ থাকলে তার কারণ: অনুমোদিত আরডিপিপি অনুযায়ী প্রকল্পের কাজ সম্পন্ন হয়েছে।

১৪. সাধারণ পর্যবেক্ষণ:

### ১৪.১ প্রকল্পের অনুমোদন ও সংশোধন:

অনুমোদন পর্যায়	মেয়াদকাল	অনুমোদিত ব্যয়
মূল	০১-০১-২০১১ হতে ৩০-০৬-২০১৩	১২০২৭.৬৯
১ম সংশোধিত	০১-০১-২০১১ হতে ৩০-০৬-২০১৬	১৩১৯৯.৫০

(লক্ষ টাকায়)

**১৪.২ সার্বিক অগ্রগতি:** প্রকল্পের আওতায় জুন, ২০১৬ পর্যন্ত ক্রমপুঞ্জিত আর্থিক অগ্রগতি ১২৭৬৭.৮৫ লক্ষ টাকা (৯৬%) এবং বাস্তব অগ্রগতি ১০০%।

**১৫. প্রকল্প পরিদর্শন :** গত ১৪-০৮-২০১৭ তারিখে আইএমইডি 'র উপ -পরিচালক জনাব কোহিনুর আক্তার কর্তৃক প্রকল্পটি সরেজমিন পরিদর্শন করা হয়। পরিদর্শনকালে নারায়নগঞ্জ সড়ক বিভাগের কর্মকর্তাগণ উপস্থিত ছিলেন।

**১৫.১ সড়কবাধে মাটির কাজ:** আরডিপিপিতে ৭৭৯. ৮০ লক্ষ টাকা ব্যয়ে সড়কবাধে ৫.২২ লঃঘঃমিঃ মাটির কাজের সংস্থান রাখা হয়। পিসিআর এ প্রদত্ত তথ্য অনুযায়ী, ৭৭৯. ৮০ লক্ষ টাকা ব্যয়ে সড়কবাধে ৫.২২ লঃঘঃমিঃ মাটির কাজ করা হয়েছে। পরিদর্শনকালে জানা যায় যে, বিদ্যমান পুরনো সড়কটি ৪-লেন বিশিষ্ট ছিলো। এই প্রকল্পের আওতায় উক্ত সড়কটিকে ৮-লেনে উন্নীত করা হয়। অতএব, নতুন ৪-লেন সড়কে মাটি ভরাট করে সড়ক বাঁধ নির্মাণ করা হয়। এই দফায় ৭.২০ কিমি. সড়কে মাটি দিয়ে সড়ক বাঁধ নির্মাণ কাজ করা হয়।

**১৫.২ পেভমেন্ট প্রশস্তকরণ:** প্রকল্পের আওতায় ৭.২০ কিমি. সড়কে পেভমেন্ট প্রশস্তকরণকাজের সংস্থান রাখা হয়। এই কার্যক্রমের অনুকূলে নতুন নির্মিত সড়ক বাঁধের উপর বিভিন্ন স্তরে সড়ক পেভমেন্টের কাজ করা হয়। পরিদর্শনকালে জানা যায় যে, সড়ক পেভমেন্টের স্তরসমূহ যথা: আইএসজি, সাব-বেইজ, বেইজ টাইপ-২, বেইস টাইপ-১, বিটুমিনাস বাইন্ডার কোর্স, বিটুমিনাস ওয়ারিং কোর্সের কাজ সম্পাদন করা হয়।

**১৫.৩ রিসার্ফেসিং ও ফুটওভার ব্রিজ নির্মাণ :** প্রকল্পের আওতায় পুরনো ৪-লেনসহ ৭.২০ কিমি. দৈর্ঘ্যের বতিগ্রস্থ সড়কের উপর বিটুমিনাস সার্ফেসিং কাজ করা হয়। পরিদর্শনকালে দেখা যায় যে, সড়কের অধিকাংশ স্থানে সার্ফেসিং ভালো আছে। তবে সড়কের যে সকল এলাকায় বাজার ও পার্শ্ব সড়ক রয়েছে সেখানে সার্ফেসিং -এর কিছুটা ক্ষতিগ্রস্ত হয়েছে। যাত্রাবাড়ী-কাঁচপুর সড়ক (পোল্ডার সড়ক) এ পথচারীদের নিরাপদ পারাপারের সুবিধার্থে সড়কের ২য় কিমি. এ রায়েরবাগ নামক স্থানে ১টি, ৩য় কিমি. এ মাতুয়াইল নামক স্থানে ১টি, ৭ম কিমি. এ সানারপার নামক স্থানে ১টি ও মৌচাক নামক স্থানে ১টি করে মোট ৪টি ফুট-ওভার ব্রিজ নির্মাণ করা হয়।



চিত্র-১: সড়কের অক্ষত কার্পেট।



চিত্র -২: সড়কের উপর নির্মিত ফুটওভার ব্রিজ।

**১৫.৪ সসার ড্রেন, কালভার্ট ও নিউ জার্সি ব্যারিয়ার নির্মাণ:** অনুমোদিত প্রকল্প অনুযায়ী বৃষ্টির পানি নিষ্কাশনের সুবিধার্থে ৪৪৩.৯১ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ২য় ও ৪র্থ কিমি. এ আরসিসি ইউ ড্রেন, ৬ষ্ঠ ও ৭ম কিমি. এ সসার ড্রেন নির্মাণ কাজ করা হয়েছে। পরিদর্শনকালে দেখা যায়, সড়কের পাশে বৈদ্যুতিক খুঁটিসহ অন্যান্য ভারী বস্তু রাখার ফলে ড্রেন কিছুটা ক্ষতিগ্রস্ত হয়েছে। এসব ভারী বস্তুর কারণে কোথাও কোথাও রাস্তার শোল্ডার ক্ষতিগ্রস্ত হয়েছে। সড়কের ৪র্থ কিমি. এ সাইনবোর্ড জাংশনে ১টি ইন্টারসেকশন নির্মাণ কাজ করা হয়। এছাড়া পুরনো ৪-লেন সড়কের নীচে বিদ্যমান ৪টি কালভার্ট বর্ধিত করা হয়। ১ম কিমি. এ ১টি, ২য় কিমি. এ ১টি, ৪র্থ কিমি. এ ১টি এবং ৭ম কিমি. এ মাদানীনগর নামক স্থানে ১টি মোট ৪ টি বিদ্যমান কালভার্ট বর্ধিত

করা হয়েছে। ১ম কিমি. এ সড়ক বাঁধ রবার্থে টো-ওয়াল নির্মাণ করে রক্ষাপদ কাজ করা হয়েছে। সড়কের মাঝে ৭.০০ কিমি. দৈর্ঘ্য কনক্রিটের নিউ জার্সি ব্যারিয়ার নির্মাণ কাজ করা হয়। কনক্রিটের নিউ জার্সি ব্যারিয়ার মাঝে মাঝে যানবাহন চলাচলের সুবিধার্থে শিমরাইল, সাইনবোর্ড ইন্টারসেকশনসহ মোট ৪টি স্থানে গ্যাপ রাখা হয়েছে। পরিদর্শনকালে নিউ জার্সি ব্যারিয়ারের পাশে বৃষ্টির পানি জমে থাকতে দেখা যায়। এবং এর ফলে সড়কের কার্পেটিং ক্ষতিগ্রস্ত হয়ে গর্ত সৃষ্টি হয়েছে।

**১৫.৫ সাইন, সিগন্যাল ও কি: মি: পোস্ট স্থাপন:** সড়ক নিরাপত্তা নিশ্চিতকল্পে ৭.২০ সড়কে রোড মার্কিং ও সড়কের বিভিন্ন স্থানে নির্দেশনামূলক রোড সাইন, সিগন্যাল স্থাপন কাজ করা হয়েছে। প্রকল্পের আওতায় ৮-লেন সড়ক উন্নীতকরণে সড়ক পার্শ্ব বিদ্যমান বৈদ্যুতিক খুঁটি ও লাইন স্থানান্তর করার জন্য ৪৭০.০০ লক্ষ টাকার সংস্থান ছিল। এর মধ্যে ৩৭১.৩৩লক্ষ টাকা ব্যয়ে সড়ক পার্শ্ব বিদ্যমান বৈদ্যুতিক খুঁটি ও লাইন স্থানান্তর করার কাজ সম্পন্ন করা হয়েছে। প্রকল্প চলাকালীন সময়ে পুরনো ৪-লেন জাতীয় মহাসড়কে মেরামত ও রক্ষণাবেক্ষণ কাজ করে মহাসড়কে সুষ্ঠুভাবে যানবাহন চলাচল নিশ্চিত করে যোগাযোগ ব্যবস্থা অর্জন রাখার জন্য ১১০.০০ লক্ষ টাকা ব্যয়ে নির্মাণকালীন রক্ষণাবেক্ষণের কাজ সম্পন্ন করা হয়।

### ১৬. প্রকল্প এর উদ্দেশ্য অর্জন:

ডিপিপি অনুসারে প্রকল্পের উদ্দেশ্য	বাস্তব অর্জন
প্রকল্পের প্রধান উদ্দেশ্য হ লো ঢাকা-চট্টগ্রাম জাতীয়মহাসড়ক (এন-১) এর যাত্রাবা ডী-কাচপুর (শিমাইল) অংশটি ৮-লেন থেকে ৮-লেনে উন্নীতকরণের মাধ্যমে ট্র্যাফিক যানজটনিরসন এবং উন্নত যোগাযোগ ব্যবস্থা স্থাপন করা।	গুরুত্বপূর্ণ জাতীয় মহাসড়কটির ৭ .২০ কিমি ৮-লেনে উন্নীতকরণ, ৪টি ফুটওভার ব্রিজ নির্মাণ, বিদ্যমান ৩টি কালভার্ট প্রশস্ত করণ, ১টি ইন্টারসেকশন নির্মাণের ফলে সরাসরি যোগাযোগ ব্যবস্থা আরও উন্নত হয়েছে। স্থানীয় এলাকার ট্র্যাফিক যানজট অনেকাংশে নিরসন হয়েছে যা স্থানীয় সড়ক নেটওয়ার্কসহ জাতীয় সড়ক নেটওয়ার্ক আরও সচল করেছে।

১৭. উদ্দেশ্য অর্জিত না হয়ে থাকলে তার কারণ প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জিত হয়েছে মর্মে প্রতীয়মান হয়।

১৮. **অডিট সংক্রান্ত:** প্রকল্পবাস্তবায়ন কালে ডিজি কর্তৃক নিয়োগকৃত হিসাব রক্ষক অফিসার এবং বিভাগীয় অ্যাকাউন্টেন্ট, প্রাক অডিট প্রকল্পটির সমস্ত ব্যয় নিরীক্ষা করেছে। তবে প্রকল্প সমাপ্ত হবার পরে কোন External Audit করা হয়নি।

### ১৯. পর্যবেক্ষণ:

১৯.১ যাত্রাবাড়ী-কাটপুর সড়ক (পোল্ডার সড়ক)-কে ৮ লেনে উন্নীতকরণ প্রকল্পটি অনুমোদনের পর নির্মাণ সামগ্রীর মূল্য অসাধারণ হারে বৃদ্ধি পাওয়া এবং সেইজন্য কাজের আইটেমের হার সওজ রেট শিডিউল অনুযায়ী বৃদ্ধি পায় এবং প্রকল্পের আওতায় নির্মাণাধীন রাস্তার দৈর্ঘ্য হ্রাস পাওয়ায় প্রকল্পের সংশোধন করা হয় (অনু: ১৪.১)।

১৯.২ সড়কের অধিকাংশ স্থানে সার্ফেসিং ভালো আছে। তবে সড়কের যে সকল এলাকায় বাজার ও পার্শ্ব সড়ক রয়েছে সেখানে সার্ফেসিং-এর কিছুটা ক্ষতিগ্রস্ত হয়েছে (অনু: ১৫.৩)।

১৯.৩ সড়কের পাশে বৈদ্যুতিক খুঁটিসহ অন্যান্য ভারী বস্তু রাখার ফলে সড়কের কিছু কিছু জায়গায় শোল্ডার ক্ষতিগ্রস্ত হয়েছে। সড়কের প্রায় সকল স্থানে কার্পেটিং অক্ষত আছে। সড়কের কিছু জায়গায় নিউ জার্সি ব্যারিয়ারের পাশে বৃষ্টির পানি জমে থাকতে দেখা যায় এবং এর ফলে কিছু কিছু জায়গায় কার্পেটিং-এর ক্ষতি হয়েছে। এছাড়া নিউ জার্সি ব্যারিয়ার ভেঙে ফাঁকার সৃষ্টি হয়েছে যেখান থেকে পথচারী ও ছোট ছোট যান (রিক্সা, সাইকেল, ঠেলাগাড়ী) রাস্তা পারাপার করে (অনু: ১৫.৪)।

১৯.৪ বৃষ্টির পানি নিষ্কাশনের সুবিধার্থে নির্মিত আরসিসি ইউ ড্রেন/সসার ড্রেন ক্ষতিগ্রস্ত হয়েছে। এছাড়া কয়েকটি সাইড রোডের সংযোগস্থল ক্ষতিগ্রস্ত হয়েছে (অনু: ১৫.৪)।

১৯.৫ সড়কটি ব্যাপী বিশ কিছু গুরুত্বপূর্ণ স্থান, বাজার, শিক্ষা প্রতিষ্ঠান রয়েছে যার বরাবর সাইন, সিগন্যাল স্থাপন করা হয় নি। এছাড়া সড়কের কিছু জায়গায় রোড মার্কিং অস্পষ্ট হয়ে পড়েছে (অনু: ১৫.৫)।

১৯.৬ সমাপ্ত প্রকল্পটির External Audit সম্পন্ন করা হয় নি (অনু: ১৮)।

## ২০। মতামত/সুপারিশ:

২০.১ সড়কের যে সকল এলাকায় বাজার ও পার্শ্ব সড়কের সংযোগস্থল ক্ষতিগ্রস্ত হয়েছে তা জরুরীভিত্তিতে মেরামতের ব্যবস্থা গ্রহণ করতে হবে (অনু:১৯.২)।

২০.২ সড়কের যে সকল জায়গায় নিউ জার্সি ব্যারিয়ারের পাশে বৃষ্টির পানি জমে তা অপসারণের জন্য ব্যবস্থা গ্রহণ করতে হবে এবং যেখানে কার্পেটিং ক্ষতিগ্রস্ত হয়েছে তা মেরামতের করতে হবে (অনু: ১৯.৩)।

২০.৩ সড়কের যে সব জায়গায় শোল্ডার ক্ষতিগ্রস্ত হয়েছে তা মেরামতের ব্যবস্থা গ্রহণ করতে হবে (অনু: ১৯.৩)।

২০.৪ পানি নিষ্কাশনের জন্য সড়কের পার্শ্ব নির্মিত ড্রেন কার্যকর রাখার লক্ষ্যে ক্ষতিগ্রস্ত ড্রেন মেরামত করার প্রয়োজনীয় ব্যবস্থা গ্রহণ করতে হবে (অনু:১৯.৪)।

২০.৫ সড়কটি ব্যাপী গুরুত্বপূর্ণ স্থান যেমন -বাজার, শিক্ষা প্রতিষ্ঠান ও পার্শ্ব সড়ক প্রভৃতি স্থান চিহ্নিত করে সাইন , সিগন্যাল স্থাপন কতে হবে। এছাড়া সড়কের যে সব জায়গায় রোড মার্কিং অস্পষ্ট হয়ে পড়েছে তা স্পষ্ট করার ব্যবস্থা করতে হবে (অনু:১৯.৫)।

২০.৬ সমাপ্ত প্রকল্পটির স্বত্ব External Audit সম্পন্ন করতে হবে (অনু: ১৯.৬)।

২০.৭ অনুচ্ছেদ ২০.১ হতে ২০.৫ এর বিষয়ে গৃহীত ব্যবস্থা মন্ত্রণালয় আগামী ১ মাসের মধ্যে আইএমইডিকে অবহিত করবে।

বাউশী-গোপালপুর-ভূয়াপুর সড়ককে আঞ্চলিক মহাসড়ককে উন্নীতকরণ (মধুপুর-সংযোগসহ)

-শীর্ষক প্রকল্পের সমাপ্তি মূল্যায়ন প্রতিবেদন

- ১। প্রকল্পের নাম : বাউশী-গোপালপুর-ভূয়াপুর সড়ককে আঞ্চলিক মহাসড়ককে উন্নীতকরণ (মধুপুর- সংযোগসহ)।
- ২। প্রশাসনিক মন্ত্রণালয়/বিভাগ : সড়ক পরিবহন ও সেতু মন্ত্রণালয়/সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ।
- ৩। বাস্তবায়নকারী সংস্থা : সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর।
- ৪। প্রকল্প এলাকা : টাঙ্গাইল জেলার ধানবাড়ী, গোপালপুর, মধুপুর ও ভূয়াপুর উপজেলা এবং জামালপুর জেলার সরিষাবাড়ী উপজেলা।
- ৫। প্রকল্পের বাস্তবায়ন সময় ও ব্যয় :

(লক্ষ টাকায়)

প্রাক্কলিত ব্যয় (প্রঃসাঃ)		প্রকৃত ব্যয় (প্রঃ সাঃ)	পরিকল্পিত বাস্তবায়নকাল		প্রকৃত বাস্তবায়নকাল	অতিক্রান্ত ব্যয় (মূল প্রাক্কলিত ব্যয়ের %)	অতিক্রান্ত সময় (মূল বাস্তবায়নকালের %)
মূল	১ম সংশোধিত		মূল	১ম সংশোধিত			
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮
১০৬১৩.৬০ (-)	১০২৮৫.২৬ (-)	১০০২৫.০০	০১-০৭-২০১০ থেকে ৩০-০৬- ২০১৩	০১-০৭-২০১০ থেকে ৩০-০৬-২০১৬	০১-০৭-২০১০ থেকে ৩০-০৬-২০১৬	(-) ৫৮৮.৬০ (৬.০০%)	৩ বছর (১০০%)

নোট: ব্যয় বৃদ্ধি ব্যতিরেকে বাস্তবায়ন মেয়াদ ৩০-০৬-২০১৬ পর্যন্ত তিন দফায় বৃদ্ধি করা হয়। এছাড়া মূল অনুমোদিত ব্যয়ের তুলনায় প্রকৃত ব্যয় ৫৮৮.৬০ লক্ষ টাকা (৬%) কম ব্যয় হয়।

৬। **প্রকল্পের গটভূমি ও উদ্দেশ্য:**

৬.১ **গটভূমি:** বাউশী-গোপালপুর-ভূয়াপুর (মধুপুর সংযোগসহ) সড়কটি টাঙ্গাইল ও জামালপুর জেলার অতি গুরুত্বপূর্ণ সড়ক। সড়কটি বাউশী থেকে শুরু হয়ে ভূয়াপুরে শেষ হয়েছে। এ দু'টি জেলার ৫টি উপজেলার লোকজন সড়কটি ব্যবহার করে। কিন্তু সড়কটি অতি সরু হওয়ায় প্রকল্প এলাকার জনগণের চাহিদা পূরণের নিমিত্তে জরুরী ভিত্তিতে সড়কটি উন্নয়ন করা প্রয়োজন। প্রকল্পটি বাস্তবায়িত হলে সওজ এর সড়ক নেটওয়ার্ক উন্নয়নসহ যমুনা সার কারখানায় উৎপাদিত সার সারাদেশে সহজে পরিবহণ করা সম্ভব হবে এবং যমুনা সার কারখানার সাথে দেশের পূর্বাঞ্চল, উত্তরাঞ্চল এবং দক্ষিণাঞ্চলসহ জামালপুর, ময়মনসিংহ এবং টাঙ্গাইল জেলার সহজ যোগাযোগ ব্যবস্থা প্রতিষ্ঠিত হবে।

৬.২ **উদ্দেশ্য:** প্রকল্পের মূল উদ্দেশ্য হলো-

- বাউশী-গোপালপুর-ভূয়াপুর সড়কটি আঞ্চলিক মহাসড়কমানে উন্নয়ন;
- যমুনা সার কারখানা থেকে সার সরবরাহ ব্যবস্থার উন্নয়ন; এবং
- টাঙ্গাইল ও জামালপুর এলাকায় উৎপাদিত কৃষি ও শিল্পপণ্য সহজে বাজারজাত করা এবং প্রকল্প এলাকার আর্থ-সামাজিক অবস্থার উন্নয়ন।

৭। **প্রকল্পের মূল কাজ:**

- সড়ক বাঁধ প্রশস্তকরণের মাটির কাজ-৭.৯৬৪ লঃঘঃমিঃ
- নতুন পেভমেন্ট নির্মাণ- ৮.১৬ কিঃমিঃ
- সড়ক বাঁধ প্রশস্তকরণ ও শক্তিশালীকরণ- ১৮.০০ কিঃমিঃ
- প্রশস্তকরণ ও শক্তিশালীকরণ (২০০এম এম সাব বেইজ)- ৩৫.৫০ কিঃমিঃ
- আরসিসি বক্স কালভার্ট ২০টি (১৪৩ মিটার)

৮। পিসিআর অনুসারে প্রকল্পের অর্থায়নিক বাস্তবায়ন:

(Financial Figure in Lac Tk)

	Items of Work (as per latest RDPP)	Unit	Target (as per RDPP)		Actual Progress	
			Physical (Quantity)	Financial	Physical (Quantity)	Financial
	1	2	3	4	5	6
1.	Stationary	L.S		2.00		
2.	Publication & Tendering	L.S		5.50		
3.	Laboratory Testing	L.S		3.00		
4.	Widening of Road Embankment	Lm3	7.36	1415.65	7.36	1415.65
5.	Construction of New Pavement	Km	8.16	776.68	8.16	776.68
6.	Widening & Strengthening	Km	18.00	1327.18	18.00	1327.18
7.	Widening & Strengthenig (With 200mm sub base)	Km	30.50	2363.47	30.50	2363.47
8.	Surfacing (Carpeting & Seal coat)	Km	56.66	1895.21	56.66	1895.21
9.	Construction of RCC Box Culvert (20nos)	Meter	143.00	1307.97	143.00	1109.59
10.	Construction of Submergible /Conceal Culvert (1 Nos)	Meter	1.00	10.00	1.00	10.00
11.	Construction of Surface/Sucer Drain	Meter	2000.00	48.62	2000.00	48.62
12.	Palisading	Meter	2000.00	110.54	2000.00	110.54
13.	Toe- Wall	Meter	1200.00	226.32	1200.00	226.32
14.	Sing Signal & Km Post, Road Marking etc.	Km	56.66	430.13	56.66	430.13
15.	Maintenance During Construction	L.S		80.00		80.00
16.	Physical Contingency	%				
17.	Price Contingency	%		282.99		228.11
	Total=			10285.26		10025.00

৯। প্রকল্প পরিচালক সংক্রান্ত তথ্যাদিঃ

ক্রমিক নং	প্রকল্প পরিচালকের নাম ও পদবী	দায়িত্বের ধরণ		কর্মকাল
		পূর্ণকালীন	খন্ডকালীন	
১	২	৩	৪	৫
১.	Shahabuddin Additional Chief Engineer	-	হ্যাঁ	০১/০৭/২০১০-০২/০২/২০১১
২.	Abdul Quddus Additional Chief Engineer	-	হ্যাঁ	০৩/০২/২০১১-১০/০১/২০১২
৩.	Md. Mofizul Islam Additional Chief Engineer	-	হ্যাঁ	১১/০১/২০১২-০১/০২/২০১৩
৪.	Md. Habibul Hoque	-	হ্যাঁ	০২/০২/২০১৩-০৭/০৭/২০১৪

ক্রমিক নং	প্রকল্প পরিচালকের নাম ও পদবী	দায়িত্বের ধরণ		কর্মকাল
		পূর্ণকালীন	খন্ডকালীন	
১	২	৩	৪	৫
	Additional Chief Engineer			
৫.	Shahabuddin Additional Chief Engineer	-	হ্যাঁ	০৮/০৭/২০১৪- বর্তমান পর্যন্ত

### ১০। ক্রয় সংক্রান্ত তথ্যাদিঃ

**পণ্য, কার্য ও সেবা ক্রয়ঃ** (পণ্য ও কার্য ২০০.০০ লক্ষ টাকার উপরে এবং সেবা ১০০.০০ লক্ষ টাকার উপরে) প্রকল্পের অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী মূল পূর্ত কাজ ১১টি প্যাকেজের মাধ্যমে সম্পন্ন করার সংস্থান ছিল। পিসিআর এ উল্লিখিত তথ্যানুযায়ী ১১টি প্যাকেজের আওতায় পূর্ত কাজ সম্পাদন করা হয়েছে। দরপত্র সংক্রান্ত প্রধান প্রধান তথ্য নিম্নরূপ:

নং	প্যাকেজ/কাজের নাম	-প্রাক্কলিত ব্যয় -কার্যাদেশকৃত মূল্য -প্রদত্ত বিল	-দরপত্র আহবানের তারিখ -চুক্তির তারিখ -চুক্তি অনুযায়ী কাজ সমাপ্তির তারিখ -প্রকৃত সমাপ্তির তারিখ	মন্তব্য
প্যাকেজ নং-১				
১	Construction of Flexible Pavement Strengthening of existing pavement including earth work at 38 <sup>th</sup> (P) 39 <sup>th</sup> , 40 <sup>th</sup> , 41 <sup>th</sup> , 42 <sup>th</sup> , 43 <sup>th</sup> , 44 <sup>th</sup> & 45 <sup>th</sup> Km of Baushi-Gopalpur-Bhuapur Road (Link to Madhupur)	১১২০.৯৩ ১০৫১.৪৬	-৩০/১২/২০১০ -২০/০৭/২০১১ -১৯/০৭/২০১২ -২০/০৪/২০১৫	কাজ সমাপ্ত
প্যাকেজ নং-২				
	Construction of Flexible Pavement, widening & Strengthening of existing pavement including earth work at 7 <sup>th</sup> (P), 12 <sup>th</sup> , 13 <sup>th</sup> , 14 <sup>th</sup> , 15 <sup>th</sup> , 16 <sup>th</sup> & 17 <sup>th</sup> Km of Baushi-Gopalpur-Bhuapur Road (Link to Madhupur)	৯৫৩.৮৮ ৯৫৩.৮৮	৩০/১২/২০১০ ২৩/০৬/২০১১ ২২/০৬/২০১২ ২৯/০৫/২০১৫	কাজ সমাপ্ত
প্যাকেজ নং-৩				
	Construction of Flexible Pavement Strengthening of existing pavement including earth work at 6 <sup>th</sup> , 7 <sup>th</sup> , 8 <sup>th</sup> , 9 <sup>th</sup> , 10 <sup>th</sup> , 11 <sup>th</sup> & 12 <sup>th</sup> Km of Baushi-Gopalpur-Bhuapur Road (Link to Madhupur)	৯৫৪.০০ ৮৪৫.২২	০২/০১/২০১১ ২০/০৭/২০১১ ১৯/০৭/২০১২ ০২/০১/২০১৪	কাজ সমাপ্ত
প্যাকেজ নং-৪				
	Widening the existing pavement & Strengthening in/c Earth work at 24 <sup>th</sup> (P), 25 <sup>th</sup> , 26 <sup>th</sup> & 27 <sup>th</sup> (p) Km of Baushi-Gopalpur-Bhuapur Road.	৫৩৯.৫০ ৫২৭.৮৫	২৬/০৯/২০১২ ১৩/১২/২০১২ ৩০/০৬/২০১৩ ০৪/০৪/২০১৩	কাজ সমাপ্ত
প্যাকেজ নং-৫				
	Construction of R.C.C. Box Culvert at 18 <sup>th</sup> , 19 <sup>th</sup> , 23 <sup>rd</sup> , 25 <sup>th</sup> , 26 <sup>th</sup> & 29 <sup>th</sup> Km of Baushi-Gopalpur-Bhuapur Road (Link to Madhupur)	৪৩০.৩৯ ৩৬৩.৭৯	০৬/১২/২০১৫ ১০/০২/২০১৬ ১০/০৫/২০১৬ ০৮/০৫/২০১৬	আংশিক কাজ অসমাপ্ত

নং	প্যাকেজ/কাজের নাম	-প্রাক্কলিত ব্যয় -কার্যাদেশকৃত মূল্য -প্রদত্ত বিল	-দরপত্র আহবানের তারিখ -চুক্তির তারিখ -চুক্তি অনুযায়ী কাজ সমাপ্তির তারিখ -প্রকৃত সমাপ্তির তারিখ	মন্তব্য
প্যাকেজ নং-৬				
	Construction of R.C.C. Box Culvert at 2 <sup>nd</sup> (Link), 11 <sup>th</sup> (Link), 31 <sup>st</sup> , 32 <sup>nd</sup> , 33 <sup>rd</sup> & 36 <sup>th</sup> Km of Baushi-Gopalpur-Bhuapur Road (Link to Madhupur)	৩৯৬.৭২ ৩২৭.৮৭	০৬/১২/২০১৫ ০২/০২/২০১৬ ০২/০৫/২০১৫ ২৮/০৪/২০১৬	কাজ সমাপ্ত
প্যাকেজ নং-৭				
	Work, Flexible Pavement widening, Strengthening Succer Drain, Protectivework, Sign Signal Km Post 1 <sup>st</sup> (P) to 44 <sup>th</sup> (p) Km of Baushi-Gopalpur-Bhuapur Road (Link to Madhupur)	৯৫০.৭৯ ৯৫০.৭৮	২৮/০৬/২০১১ ১৫/১১/২০১১ ১৪/১১/২০১২ ২০/০৬/২০১৬	কাজ সমাপ্ত
প্যাকেজ নং-৮				
	Widening the existing pavement & Strengthening in/c Earth work Package No.DKZ/41/2010-2011/R-03.	৩৮৭.৫৭ ৩০২.৮৬	০৬/১২/২০১৫ ২৫/০২/২০১৬ ২৫/০৫/২০১৬ ২১/০৫/২০১৬	কাজ সমাপ্ত
প্যাকেজ নং-৯				
	Construction of Flexible Pavement, Culvert and earth wrok Package No. 17,2-GP/JRC (Jam)/2015-2016.	২২৭.৬৭ ৩৭৪.৪৭ ৩৭২.৮২	১৫/০৬/২০১৪ ২২/০৯/২০১৪ ১৪/০২/২০১৫ ১৭/০৩/২০১৫	কাজ সমাপ্ত

উপরোক্ত ছক থেকে দেখা যায় যে, ক্রয় পরিকল্পনায় উল্লেখিত ১-৩, ৬-৭ ও ৯ নং প্যাকেজের কাজ ঠিকাদার যথাসময়ে সমাপ্ত না করায় চুক্তির মেয়াদ বৃদ্ধি করা হয়েছে। এতে প্যাকেজ সমূহের কাজ বাস্তবায়নে চুক্তিকৃত মেয়াদের তুলনায় ২ মাস থেকে ৩ বছর পর্যন্ত সময় বেশী প্রয়োজন হয়েছে।

#### ১১। পিসিআর এ উল্লেখিত বরাদ্দ ও অগ্রগতিঃ

(লক্ষ টাকায়)

অর্থবছর	ডিপিপি/আরডিপিপি	এডিপি/আরএডিপি বরাদ্দ	টাকা অবমুক্তি	ব্যয়
১	২	৩	৪	৫
২০১০-১১	৭০০.০০	৭০০.০০	৭০০.০০	৭০০.০০
২০১১-১২	১০০০.০০	১০০০.০০	১০০০.০০	১০০০.০০
২০১২-১৩	৩০০০.০০	৩০০০.০০	৩০০০.০০	৩০০০.০০
২০১৩-১৪	২৪০০.০০	২৪০০.০০	২৪০০.০০	২৪০০.০০
২০১৪-১৫	১৪৮৪.৪৭	৮০০.০০	৮০০.০০	৮০০.০০
২০১৫-১৬	১৭০০.৭৯	২১২৫.০০	২১২৫.০০	২১২৫.০০
মোট=	১০৬১৩.০০	১০০২৫.০০	১০০২৫.০০	১০০২৫.০০

১২। কাজ অসম্পূর্ণ থাকলে তার কারণঃ অনুমোদিত ডিপিপি অনুযায়ী প্রকল্পের কাজ সমাপ্ত হয়েছে।

১৩। সাধারণ পর্যবেক্ষণ:

১৩.১ প্রকল্পের অনুমোদন, মেয়াদ বৃদ্ধি ও সংশোধনঃ

(লক্ষ টাকায়)

	মেয়াদকাল	প্রাক্কলিত ব্যয়
মূল	০১/০৭/২০১০ হতে ৩০/০৬/২০১৩	১০৬১৩.৬০
ব্যয় বৃদ্ধি ব্যতিরেকে মেয়াদ বৃদ্ধি ১ম বার	০১/০৭/২০১০ হতে ৩০/০৬/২০১৪	-
ব্যয় বৃদ্ধি ব্যতিরেকে মেয়াদ বৃদ্ধি ২য় বার	০১/০৭/২০১০ হতে ৩০/০৬/২০১৫	-
১ম সংশোধিত	০১/০৭/২০১০ হতে ৩০/০৬/২০১৬	১০২৮৫.২৬

১৩.২ সার্বিক অগ্রগতিঃ প্রকল্পের আওতায় জুন, ২০১৬ পর্যন্ত ক্রমপুঞ্জিত আর্থিক অগ্রগতি হয়েছে ১০০২৫.০০ লক্ষ টাকা যা অনুমোদিত ব্যয় ১০২৮৫.২৬ লক্ষ টাকার ৯৭.৪৬%।

১৪। প্রকল্প পরিদর্শনঃ গত ১৮/০১/২০১৭ তারিখে আইএমইডি'র সহকারী পরিচালক জনাব জয়নাল মোল্লা কর্তৃক প্রকল্পটি সরেজমিন পরিদর্শন করা হয়। পরিদর্শনকালে টাঙ্গাইল সড়ক বিভাগের কর্মকর্তাগণ উপস্থিত ছিলেন। পরিদর্শন পর্যবেক্ষণ নিম্নরূপঃ

১৪.১ এমব্যাংকমেন্ট প্রশস্তকরণ: ডিপিপিতে ১৪১৫.৬৫ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ৭.৩৬ লঃঘঃমিঃ মাটির কাজের মাধ্যমে সড়কের এমব্যাংকমেন্ট প্রশস্তকরণের সংস্থান রাখা হয়। পিসিআর এ প্রদত্ত তথ্য মতে ১৪১৫.৬৫ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ৭.৩৬ লঃঘঃমিঃ মাটির কাজ করা হয়েছে। পরিদর্শনে দেখা যায়, বাউশী-গোপালপুর, ভূয়াপুর সড়কটির মোট দৈর্ঘ্য ৫৬ কিঃমিঃ এর মধ্যে ৫.৫ কিঃমিঃ অর্থাৎ চেইনেজ ৫+৫০০ কিঃমিঃ হতে চেইনেজ ৬+০৫০ কিঃমিঃ সড়কের এমব্যাংকমেন্ট প্রশস্তকরণ ও reprofiling কাজ করা হয়েছে।

১৪.২ নতুন পেভমেন্ট নির্মাণ: অনুমোদিত ডিপিপিতে ৭৭৬.৬৮ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ৮.১৬ কিঃমিঃ নতুন রাস্তা নির্মাণের সংস্থান ডিপিপিতে রাখা হয়। প্রদত্ত পিসিআর মোতাবেক ৭৭৬.৬৮ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ৮.১৬ কিঃমিঃ নতুন রাস্তা নির্মাণ করা হয়েছে। পরিদর্শনকালে নির্বাহী প্রকৌশলী অবহিত করেন চেইনেজ ৮.০০ কিঃমিঃ হতে ১৬.১৬ কিঃমিঃ পর্যন্ত ৮.১৬ কিঃমিঃ নতুন রাস্তা নির্মাণ করা হয়েছে। সড়কের অধিকাংশ স্থানে কার্পেট ভালো আছে।

১৪.৩ সড়ক প্রশস্তকরণ ও শক্তিশালীকরণ: অনুমোদিত ডিপিপি অনুযায়ী ১৩২৭.১৮ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ১৮ কিঃমিঃ সড়ক প্রশস্তকরণ ও শক্তিশালীকরণের জন্য নির্ধারিত ছিল। পিসিআরে প্রদত্ত তথ্য মোতাবেক ১৩২৭.১৮ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ১৮ কিঃমিঃ সড়ক প্রশস্তকরণ করা হয়েছে। পরিদর্শনে দেখা যায় যে, পুকুর জলাশয় বরাবর সড়কের কয়েকটি স্থানে কিনারা ভেঙে গেছে এবং সড়কে পর্যাপ্ত সফট শোল্ডার নেই।



চিত্র-১ ও ২: সড়কের অপরিাপ্ত শোল্ডার

১৪.৪ **সাব-বেইজ নির্মাণসহ সড়ক প্রশস্তকরণ ও শক্তিশালীকরণ:** ডিপিপি অনুযায়ী ২৩৬৩.৪৭ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ৩০.৫১ কিঃমিঃ সড়ক ২০০ মিলিমিটার সাব-বেইজ নির্মাণসহ সড়ক প্রশস্তকরণ ও শক্তিশালীকরণের সংস্থান ছিল। পিসিআরে প্রদত্ত তথ্য মোতাবেক ২৩৬৩.৪৭ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ৩০.৫১ কিঃমিঃ সাব বেইজ নির্মাণ করে সড়ক শক্তিশালী করা হয়েছে। পরিদর্শনকালে বিদ্যমান সড়কের প্রস্থ ৫.৫ মি: পাওয়া গেছে। উপ-বিভাগীয় প্রকৌশলী অবহিত করেন, সড়কটির প্রস্থ ৩.৭ মি: হতে ৫.৫ মিটারে উন্নীত করার হয়েছে অর্থাৎ উক্ত স্থানে সড়ক প্রশস্তকরণ ও শক্তিশালীকরণ করা হয়েছে।

১৪.৫ **সার্ফেসিং:** নতুন পেভমেন্ট নির্মাণ, সড়ক প্রশস্তকরণ ও শক্তিশালীকরণের মাধ্যমে প্রকল্পটির আওতায় মোট ৫৬.৬৬ কিঃমিঃ সড়কের উন্নয়ন কাজ করা হয়। এই ৫৬.৬৬ কিঃমিঃ সড়কে কার্পেটিং (৪০ মিঃমিঃ) ও সিলকোট (১২ মিঃমিঃ) দিয়ে ওয়ারিং কোর্স দেয়ার সংস্থান অনুমোদিত ডিপিপিতে রাখা হয়। পরিদর্শনকালে সড়ক ব্যাপী কার্পেটিং সীলকোট দেয়া হয়েছে বলে দেখা যায়। তবে চেইনেজ ৭ম কিঃমিঃ এ সার্ফেস উঠে গেছে এবং বিভিন্ন স্থানে সার্ফেস অমসূন (rough) হয়ে গিয়েছে।

১৪.৬ **কালভার্ট নির্মাণ:** ডিপিপিতে ১৩০৭.৯৭ লক্ষ টাকা ব্যয়ে সড়কের বিভিন্ন চেইনেজে ২০টি আরসিসি বক্স কালভার্ট (১৪৩মিঃ), ১টি সাব মার্জিবল কালভার্ট (১০মিঃ) নির্মাণের সংস্থান ছিল যা নির্মাণ করা হয়েছে বলে উপ-বিভাগীয় প্রকৌশলী অবহিত করেন। তবে পরিদর্শনকালে দেখা যায় যে, চেইনেজে ১৬.০০ কিঃমিঃ এ নির্মিত কালভার্টের সংযোগ সড়ক কার্পেটিং ও উইং ওয়ালের রক্ষাপ্রদ কাজ সম্পূর্ণ হয়নি।



চিত্র-৩ ও ৪: সড়কের অসম্পূর্ণ কালভার্টের উইংওয়াল ও সংযোগ সড়ক

১৪.৭ **সসার ড্রেন নির্মাণ:** ডিপিপিতে ৪৮.৬২ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ২০০ মিটার সসার ড্রেন নির্মাণের সংস্থান ছিল। পরিদর্শনকালে সকল বাজার অংশেই ড্রেন দেখতে পাওয়া যায়। ড্রেনগুলো পানি নিষ্কাশনে ব্যবহৃত হচ্ছে বলে প্রতীয়মান হয়।



চিত্র-৫ ও ৬: বাজার অংশে নির্মিত সসার ড্রেন

১৪.৮ **রক্ষাপ্রদ কাজ:** ডিপিতে ১১০.৫৪ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ২০০ মিটার প্যালাসাইডিং ও ২২৬.৩২ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ১২০০ মিটার টো-ওয়াল নির্মাণের সংস্থান ছিল। পরিদর্শনকালে দেখা যায় বেশ কয়েকটি স্থানে প্যালাসাইডিং ও টো-ওয়াল নির্মাণ করা হয়েছে। টো-ওয়াল অক্ষত থাকলেও কিছু স্থানে প্যালাসাইডিং হেলে পড়েছে।



চিত্র-৭ ও ৮: সড়কের রক্ষাপ্রদ কাজ

১৪.৯ **সাইন, সিগন্যাল, কিঃমিঃ পোস্ট স্থাপন:** অনুমোদিত প্রকল্প প্রস্তাবে ৪৩০.১৩ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ৫৬.৬৬ কিঃমিঃ সড়ক ব্যাপী সাইন, সিগন্যাল, কিঃমিঃ, পোস্ট ও রোড মার্কিং করার সংস্থান রাখা হয়। পরিদর্শনকালে দেখা যায় পুরো সড়ক জুড়ে নির্দিষ্ট দূরত্ব অন্তর কিঃমিঃ পোস্ট, প্রয়োজনীয় বাক ও গুরুত্বপূর্ণ স্থানে সিগন্যাল স্থাপন করা হয়েছে এবং রোড মার্কিং করা হয়েছে।

১৫। **প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জনঃ**

পরিকল্পিত	উদ্দেশ্য অর্জন
বাউশি-গোপালপুর-ভূয়াপুর সড়কটি আঞ্চলিক মহাসড়কমানে উন্নয়ন; যমুনা সার কারখানা থেকে সার সরবরাহ ব্যবস্থার উন্নয়ন এবং টাঙ্গাইল ও জামালপুর এলাকায় উৎপাদিত কৃষি ও শিল্পপণ্য সহজে বাজারজাত করা এবং প্রকল্প এলাকার আর্থ-সামাজিক অবস্থার উন্নয়ন।	বাউশি-গোপালপুর-ভূয়াপুর সড়কটি আঞ্চলিক মহাসড়কমানে উন্নয়ন; যমুনা সার কারখানা থেকে সার সরবরাহ ব্যবস্থার উন্নয়ন এবং টাঙ্গাইল ও জামালপুর এলাকায় উৎপাদিত কৃষি ও শিল্পপণ্য সহজে বাজারজাত করা সহজতর হয়েছে।

১৬। **উদ্দেশ্য অর্জিত না হয়ে থাকলে তার কারণঃ** প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জিত হয়েছে বলে প্রতীয়মান হয়।

১৭। **রাজস্ব খাতে স্থানান্তরঃ** প্রকল্পের আওতায় সম্পাদিত কাজ ইতোমধ্যে সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের রাজস্ব খাতে (ওপেন লাইন)-এ স্থানান্তর করা হয়েছে।

১৮। **External Audit:** মন্ত্রণালয় হতে প্রেরিত পিসিআর পর্যালোচনায় দেখা যায় প্রকল্পটির কোন Internal ও External Audit করা হয়নি।

১৯। **পর্যবেক্ষণ:**

১৯.১ সড়কের অধিকাংশ স্থানে কার্পেটিং ভাল আছে। তবে কয়েকটি স্থানে কার্পেটিং উঠে গেছে (অনু: ১৪.২);

১৯.২ কয়েকটি স্থানে বিশেষ করে পুকুর/জালাশয়ের পাশে রাস্তার কিনারা ভেঙে গেছে (অনু: ১৪.৩);

- ১৯.৩ ১৮ ফুট চওড়া সড়কের দুই পাশে ৩ ফুট করে সফট শোল্ডার থাকার কথা থাকলেও অনেক স্থানেই তা পাওয়া যায়নি (অনু: ১৪.৩);
- ১৯.৪ চেইনেজে ১৬.০০ কি:মি: এ নির্মিত কালভার্টের সংযোগ সড়ক কার্পেটিং ও উইং ওয়ালের রক্ষাপ্রদ কাজ প্রকল্প মেয়াদে সম্পন্ন হয়নি (অনু: ১৪.৬);
- ১৯.৫ গাইড পোস্ট ওটো-ওয়াল দিয়ে সম্পন্ন রক্ষাপ্রদ কাজ বেশীরভাগ স্থানে ভাল থাকলেও কিছু স্থানে প্যালাসাইডিং হেলে পড়েছে (অনু: ১৪.৮);
- ১৯.৬ ক্রয় পরিকল্পনায় উল্লেখিত ১-৩, ৬-৭ ও ৯ নং প্যাকেজের কাজ ঠিকাদার যথাসময়ে সমাপ্ত না করায় চুক্তির মেয়াদ বৃদ্ধি করা হয়েছে; (অনু: ১০); এবং
- ১৯.৬ সমাপ্ত প্রকল্পটির External Audit সম্পন্ন করা হয়নি (অনু: ১৮)।

## ২০। মতামত/সুপারিশঃ

- ২০.১ প্রকল্পটি বাস্তবায়নে ৬ বছরে ৫ (পাঁচ) বার প্রকল্প পরিচালক পরিবর্তন করা হয়েছে। ঘন ঘন প্রকল্প পরিচালক বদলের প্রেক্ষিতে অনেক ক্ষেত্রে প্রকল্প বাস্তবায়ন ত্বরান্বিত এবং গুণগতমান রক্ষা করা সম্ভব হয় না। মন্ত্রণালয় বিষয়টি গুরুত্বের সাথে বিবেচনা করে ভবিষ্যতে গৃহীতব্য প্রকল্পে প্রকল্প বাস্তবায়নকালীন সময়ের জন্য একজন প্রকল্প পরিচালক নিয়োগের প্রয়োজনীয় উদ্যোগ গ্রহণ করবে (অনু: ৯);
- ২০.২ সড়কের যে সকল স্থানে কিনারা ভেঙে এবং কার্পেটিং উঠে গেছে তা অবিলম্বে মেরামতের ব্যবস্থা গ্রহণ করতে হবে (অনু: ১৯.১ ও ১৯.২);
- ২০.৩ পেভমেন্টের সুরক্ষার জন্য সড়কের যে সকল স্থানে পর্যাপ্ত সফট শোল্ডার নেই সে সকল স্থান চিহ্নিত করে সফট শোল্ডার নির্মাণ করতে হবে (অনু: ১৯.৩);
- ২০.৪ নির্মিত কালভার্টের উইং ওয়ালের রক্ষাপ্রদ কাজ ও সংযোগ সড়ক কার্পেটিং এর ব্যবস্থা গ্রহণ করতে হবে এবং প্রকল্প মেয়াদে উক্ত কাজ সম্পন্ন না হওয়ার বিষয়ে ব্যাখ্যা প্রদান করতে হবে (অনু: ১৯.৪);
- ২০.৫ রক্ষাপ্রদ কাজের মধ্যে যে সকল স্থানে প্যালাসাইডিং হেলে পড়েছে তা দ্রুত মেরামত করতে হবে (অনু: ১৯.৫);
- ২০.৬ ক্রয় পরিকল্পনায় উল্লেখিত ১-৩, ৬-৭ ও ৯ নং প্যাকেজের কাজ ঠিকাদার যথাসময়ে সমাপ্ত না করায় চুক্তির মেয়াদ বৃদ্ধি করা হয়েছে। এক্ষেত্রে ঠিকাদার কর্তৃক যথাসময়ে কাজ সমাপ্ত করতে না পারার কারণে লিকুইডিটি ড্যামেজ আরোপ করা হয়েছিল কিনা তা মন্ত্রণালয় পরীক্ষ করে প্রয়োজনীয় ব্যবস্থা গ্রহণ করবে (অনু: ১৯.৬);
- ২০.৭ সড়কের উভয় পাশে নির্মিত ফুটপাথ কাম ড্রেন সংস্কারের মাধ্যমে কার্যকর রাখার ব্যবস্থা গ্রহণ করতে হবে (অনু: ১৪.৭);
- ২০.৮ সমাপ্ত প্রকল্পটির সত্ত্বর External Audit সম্পন্ন করতে হবে (অনু: ১৮); এবং
- ২০.৯ অনুচ্ছেদ ২০.১ হতে ২০.৮ এর বিষয়ে গৃহীত ব্যবস্থা মন্ত্রণালয় আগামী ১ মাসের মধ্যে আইএমইডিকে অবহিত করবে।

চাটমোহর-হান্ডিয়াল-হামকুড়িয়া নির্মাণ (সংশোধিত)

-শীর্ষক প্রকল্পের সমাপ্তি মূল্যায়ন প্রতিবেদন

- ১। প্রকল্পের নাম : চাটমোহর-হান্ডিয়াল-হামকুড়িয়া নির্মাণ (সংশোধিত)।  
 ২। প্রশাসনিক মন্ত্রণালয়/বিভাগ : সড়ক পরিবহন ও সেতু মন্ত্রণালয়/সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ।  
 ৩। বাস্তবায়নকারী সংস্থা : সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর।  
 ৪। প্রকল্প এলাকা : পাবনা জেলার চাটমোহর উপজেলা।  
 ৫। প্রকল্পের বাস্তবায়ন সময় ও ব্যয় :

(লক্ষ টাকায়)

প্রাক্কলিত ব্যয় (প্রঃসাঃ)		প্রকৃত ব্যয় (প্রঃ সাঃ)	পরিকল্পিত বাস্তবায়নকাল		প্রকৃত বাস্তবায়নকাল	অতিক্রান্ত ব্যয় (মূল প্রাক্কলিত ব্যয়ের %)	অতিক্রান্ত সময় (মূল বাস্তবায়নকালের %)
মূল	১ম সংশোধিত		মূল	১ম সংশোধিত			
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮
৩৪২০.০০ (-)	৯৬১৮.২৬ (-)	৯৪৪০.৫২ (-)	০১-১২- ২০০৬ থেকে ৩০-০৬- ২০০৮	০১-১২-২০০৬ থেকে ৩০-০৬- ২০১৫	০১-১২- ২০০৬ থেকে ৩০-০৬- ২০১৬	৬০২০.৫২ (১৭৬%)	৮ বছর (৫০৫.২%)

নোট: ব্যয় বৃদ্ধি ব্যতিরেকে বাস্তবায়ন মেয়াদ ৩০-০৬-২০১৬ পর্যন্ত ০৫ (পাঁচ) দফায় বৃদ্ধি করা হয় এবং ০১ (এক) বার সংশোধন করা হয়। এছাড়া মূল অনুমোদিত ব্যয়ের তুলনায় প্রকৃত ব্যয় ৬০২০.৫২ লক্ষ টাকা (১৭৬.০০%) বেশী ব্যয় হয়।

৬। প্রকল্পের পটভূমি ও উদ্দেশ্য:

৬.১ পটভূমি: সড়কটি পাবনা জেলার চাটমোহর উপজেলা থেকে বাউশাঘাট, হান্ডিয়াল হয়ে বনপাড়া-হাটিকামরুল মহাসড়কের হামকুড়িয়া নামক স্থানে মিলিত হয়েছে। সড়কটির মোট দৈর্ঘ্য ১৮.০০ কিঃমিঃ। যমুনা সেতু চালু হওয়ার পর দেশের উত্তর বঙ্গের সাথে রাজধানীর যোগাযোগ ব্যবস্থা ব্যাপক উন্নতি সাধিত হয়েছে। প্রকল্প বাস্তবায়নের পূর্বে পাবনা জেলার জনগণ পাবনা থেকে কাশিনাথপুর-হাটিকামরুল-যমুনা সেতু হয়ে ঢাকা যাতায়াত করত। এই পথে পাবনা থেকে হাটিকামরুল পর্যন্ত দূরত্ব প্রায় ১০২ কিঃমিঃ। প্রকল্পটি বাস্তবায়নের ফলে এই দূরত্ব প্রায় ৩৬ কিঃমিঃ হ্রাস পেয়েছে। লালন শাহ্ সেতু উদ্বোধনের ফলে কুষ্টিয়াসহ দক্ষিণবঙ্গ থেকে আগত অসংখ্য যানবাহন এই পথে অল্প সময়ে যমুনা সেতু হয়ে ঢাকা যাতায়াত করে।

৬.২ উদ্দেশ্য: প্রকল্পের মূল উদ্দেশ্য হলো-

- চাটমোহর-হান্ডিয়াল-হামকুড়িয়া সড়ক উন্নয়নের মাধ্যমে স্বল্পতম দূরত্বে ঢাকা ও পাবনা জেলার সংযোগ স্থাপন।

৭। প্রকল্পের মূল কাজ:

- ভূমি অধিগ্রহণ- ২.৬৪ হেক্টর
- সড়ক বাঁধ প্রশস্তকরণ/উঁচুকরণ-৬.৯৮ লঃঘঃমিঃ
- ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট নতুন নির্মাণ-৮.৫৫ কিঃমিঃ

- ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট শক্তিশালীকরণ- ৩.৫০ কিঃমিঃ
- পেভমেন্ট পূর্ণনির্মাণ ৫.৪৫ কিঃমিঃ
- সার্ফেসিং-১৭.৫০ কিঃমিঃ
- আরসিসি পিসি গার্ডার ব্রিজ-৫০১.৩৫ মিটার (৪টি)
- আরসিসি বক্স কালভার্ট-৯৪ মিটার (১৫টি)

৮। পিসিআর অনুসারে প্রকল্পের অঙ্গভিত্তিক বাস্তবায়ন:

(Financial Figure in Lac Tk)

	Items of Work (as per latest RDPP)	Unit	Target (as per RDPP)		Actual Progress	
			Physical (Quantity)	Financial	Physical (Quantity)	Financial
	1	2	3	4	5	6
18.	Land Acquisition	Hector	2.64	358.10	2.64	180.36
19.	Construction of embankment	L.Cum	6.98	1180.20	6.98	1180.20
	Construction of Flexible Pavement					
20.	New Construction	Km.	8.55	421.05	8.55	421.05
21.	Strengthening of Pavement	Km.	3.50	81.42	3.50	81.42
22.	Re-construction of pavement	Km.	5.45	245.51	5.45	245.51
23.	Surfacing (Carpeting & Seal Coat)	Km	17.50	403.35	17.50	403.35
24.	Hard Shoulder	Km	17.50	374.96	17.50	374.96
25.	Construction of RCC (PC Girder Bridge) (4 Nos)	M	501.35	4707.27	501.30	4707.27
26.	Construction of RCC Box Culvert (15 Nos)	M	94.00	297.50	94.00	297.50
27.	Protective Work					
28.	CC Block & G.O Textile	Lm <sup>2</sup>	1.09	1024.97	1.09	1024.97
29.	RCC Toe wall	M	1138.00	399.75	1138.00	399.75
30.	Turfing	M <sup>2</sup>	1.79	50.00	1.79	50.00
31.	Sign, Signal, Km, Post etc.	L.S	L.S	15.00	L.S	15.00
32.	Hydrological & Morphological Survey	L.S	L.S	39.18	L.S	39.18
33.	Maintenance during Construction	L.S	L.S	20.00	L.S	20.00
	Total			9618.26		9440.52

৯। প্রকল্প পরিচালক সংক্রান্ত তথ্যাদিঃ

ক্রমিক নং	প্রকল্প পরিচালকের নাম ও পদবী	দায়িত্বের ধরণ		কর্মকাল	
		পূর্ণকালীন	খন্ডকালীন	যোগদান	বদলী
১	২	৩	৪	৫	৬
৬.	Md. Mosarof Hossain Additional Chief Engineer (Add. C) Rajshahi Zone, Rajshahi	-	হ্যাঁ	২৯/১২/২০০৫	০৩/০১/২০০৬
৭.	Munsi Mostafizur Rahman Additional Chief Engineer Rajshahi Zone, Rajshahi	-	হ্যাঁ	০৩/০১/২০০৬	০৯/০৮/২০০৬
৮.	Md. Mosarof Hossain Additional Chief Engineer Rajshahi Zone, Rajshahi	-	হ্যাঁ	০৯/০৮/২০০৬	২৯/০১/২০০৭
৯.	QMd. Abdullhhel Kafi Additional Chief Engineer (Add. C) Rajshahi Zone, Rajshahi	-	হ্যাঁ	২৯/০১/২০০৭	১৯/০৮/২০০৭
১০.	Md. Aftab Uddin Additional Chief Engineer Rajshahi Zone, Rajshahi	-	হ্যাঁ	১৯/০৮/২০০৭	২৭/০২/২০০৮
১১.	Kazi Golam Mostafa Additional Chief Engineer (Add. C) Rajshahi Zone, Rajshahi	-	হ্যাঁ	২৭/০২/২০০৮	১৮/০৩/২০০৮
১২.	Md. Khurshid Alam Additional Chief Engineer Rajshahi Zone, Rajshahi	-	হ্যাঁ	১৮/০৩/২০০৮	০৭/১২/২০০৮
১৩.	Md. Edris Mia Additional Chief Engineer (Add. C) Rajshahi Zone, Rajshahi	-	হ্যাঁ	০৭/১২/২০০৮	২৩/১২/২০০৮
১৪.	Md. Khurshid Alam Additional Chief Engineer Rajshahi Zone, Rajshahi	-	হ্যাঁ	২৩/১২/২০০৮	১১/০৬/২০০৯
১৫.	Kazi Golam Mostafa Additional Chief Engineer Rajshahi Zone, Rajshahi	-	হ্যাঁ	১১/০৬/২০০৯	১৩/০৯/২০০৯

ক্রমিক নং	প্রকল্প পরিচালকের নাম ও পদবী	দায়িত্বের ধরণ		কর্মকাল	
		পূর্ণকালীন	খন্ডকালীন	যোগদান	বদলী
১	২	৩	৪	৫	৬
১৬.	Ali Ahamed Choudhury Additional Chief Engineer Rajshahi Zone, Rajshahi	-	হ্যাঁ	১৩/০৯/২০০৯	১০/০২/২০১০
১৭.	Md. Abdul Gaffar Additional Chief Engineer Rajshahi Zone, Rajshahi	-	হ্যাঁ	১০/০২/২০১০	০৯/০৯/২০১০
১৮.	Md. Mofijul Islam Additional Chief Engineer (Add. C) Rajshahi Zone, Rajshahi	-	হ্যাঁ	০৯/০৯/২০১০	০৩/১০/২০১০
১৯.	Md. Abdul Halim Miah Additional Chief Engineer Rajshahi Zone, Rajshahi	-	হ্যাঁ	০৩/০১/২০১০	০৮/০২/২০১১
২০.	Md. Habibul Haque Additional Chief Engineer Rajshahi Zone, Rajshahi	-	হ্যাঁ	০৮/০২/২০১১	৩০/০৪/২০১৩
২১.	Md. Abdus Salam Additional Chief Engineer Rajshahi Zone, Rajshahi	-	হ্যাঁ	৩০/০৪/২০১৩	১৭/০৯/২০১৫
২২.	Md. Abu Rawshan Additional Chief Engineer Rajshahi Zone, Rajshahi	-	হ্যাঁ	১৭/০৯/২০১৫	প্রকল্প সমাপ্তি পর্যন্ত

১০। ক্রয় সংক্রান্ত তথ্যাদিঃ

পণ্য, কার্য ও সেবা ক্রয়ঃ (পণ্য ও কার্য ২০০.০০ লক্ষ টাকার উপরে এবং সেবা ১০০.০০ লক্ষ টাকার উপরে)  
প্রকল্পের অনুমোদিত ডিপিপি অনুযায়ী মূল পূর্ত কাজ ৫ টি প্যাকেজের মাধ্যমে সম্পন্ন করার সংস্থান ছিল। পিসিআর এ উল্লেখিত তথ্যানুযায়ী ৫টি প্যাকেজের আওতায় পূর্ত কাজ সম্পাদন করা হয়েছে। দরপত্র সংক্রান্ত প্রধান প্রধান তথ্য নিম্নরূপঃ

নং	প্যাকেজ/কাজের নাম	-প্রাক্কলিত ব্যয় -কার্যাদেশকৃত মূল্য	-দরপত্র আহবানের তারিখ -চুক্তির তারিখ -চুক্তি অনুযায়ী কাজ সমাপ্তির তারিখ -প্রকৃত সমাপ্তির তারিখ	মন্তব্য
প্যাকেজ নং-১				
১	Construction of flexible pavement, provide protective work & earthwork at 8 <sup>th</sup> km (p) & 9 <sup>th</sup> km (p) of Chatmohor-Handial-Hamkuria road under Road Division Pabna during the year 2007-2008	২.৯৩ ২.৯৩	৩০/১০/২০০৭ ১৩/০১/২০০৮ ১১/০৭/২০০৮ ১৩/০১/২০১১	কাজ সমাপ্ত

নং	প্যাকেজ/কাজের নাম	-প্রাক্কলিত ব্যয় -কার্যাদেশকৃত মূল্য	-দরপত্র আহবানের তারিখ -চুক্তির তারিখ -চুক্তি অনুযায়ী কাজ সমাপ্তির তারিখ -প্রকৃত সমাপ্তির তারিখ	মন্তব্য
প্যাকেজ নং-২				
	Construction of 117.35m (1×36.60m) + 1×42.68m. 1×36.60m) PC Girder Bridge (Atrai Bridge) on Gumani River of Chatmohor-Handial-Hamkuria road under Road Division Pabna during the year 2008-2009	৮.৬৭ ৮.৬৭	১১/০৯/২০০৮ ৩১/০৮/২০০৯ ২২/০২/২০১১ ২৮/০৬/২০১৫	কাজ সমাপ্ত
প্যাকেজ নং-৩				
	Construction of flexible pavement, provide protective work & earthwork at 4 <sup>th</sup> km (p) & 5 <sup>th</sup> km (p) of Chatmohor-Handial-Hamkuria road under Road Division Pabna during the year 2008-2009	৩.৪১ ৩.৪১	২৬/১০/২০০৮ ২৫/০৩/২০০৯ ২১/০৯/২০০৯ ০৩/০৯/২০১১	কাজ সমাপ্ত
প্যাকেজ নং-৪				
	Construction of flexible pavement, provide protective work & earthwork at 9 <sup>th</sup> km (p) & 10 <sup>th</sup> km (p) of Chatmohor-Handial-Hamkuria road under Road Division Pabna during the year 2009-2010	৪.২৩ ৪.২৩	০৬/১০/২০০৯ ২৬/০৮/২০১০ ২২/০২/২০১১ ১১/০৭/২০১১	কাজ সমাপ্ত
প্যাকেজ নং-৫				
	Construction of 44.02m P.C Girder Bridge at 1 <sup>st</sup> Km (p) (Gap no-1/1) of Chatmohor-Handial-Hamkuria road under Road Division Pabna during the year 2012-2013	৫.৫৪ ৫.৫৪	১৩/০২/২০১৩ ০৮/০৫/২০১৩ ০৮/১১/২০১৪ ০৫/১১/২০১৪	কাজ সমাপ্ত
প্যাকেজ নং-৬				
	Construction of 165.876m (30.488m × 33.54m×3) Long PC Girder Bridge over Kata Khal River at 11 <sup>th</sup> Km (p) (Gap 1/1) of Chatmohor-Handial-Hamkuria road under Road Division Pabna during the year 2012-2013	১৩.৬৬ ১৩.৬৬	১৯/০২/২০১৩ ২৬/০৮/২০১৩ ০৮/১১/২০১৪ ১০/০৬/২০১৬	কাজ সমাপ্ত
প্যাকেজ নং-৭				
	Construction of Flexible Pavement widening Strengthening and surfacing including earth work & protective work at 17 <sup>th</sup> Km (p) & 18 <sup>th</sup> km R.C.C Box Culvert (1×3.50m ×5.00m) at 18 <sup>th</sup> km & (1 ×4.00m ×5.00m) at 10 <sup>th</sup> km of Chatmohor-Handial-Hamkuria Road under pabna Road Division, Pabna during the year 2012-2013.	৪.৪৭ ৪.৪৭	০৬/১০/২০১৩ ০৪/০২/২০১৪ ২৬/০২/২০১৫ ০৩/০২/২০১৫	কাজ সমাপ্ত
প্যাকেজ নং-৮				

নং	প্যাকেজ/কাজের নাম	-প্রাক্কলিত ব্যয় -কার্যাদেশকৃত মূল্য	-দরপত্র আহবানের তারিখ -চুক্তির তারিখ -চুক্তি অনুযায়ী কাজ সমাপ্তির তারিখ -প্রকৃত সমাপ্তির তারিখ	মন্তব্য
	Construction of Road embankment, Flexible pavement, Surfacing, including protective work by C.C Block & at 6 <sup>th</sup> km (p) 7 <sup>th</sup> km (p), 8 <sup>th</sup> km (p), 9 <sup>th</sup> km (p) & 10 <sup>th</sup> km (p) of Chatmohor-Handial-Hamkuria Road under pabna Road Division, Pabna during the year 2012-2013.	৭.৭৩ ৭.৭৩	০৯/১০/২০১৩ ০৪/০২/২০১৪ ০৪/০৮/২০১৫ ২৭/০৭/২০১৫	কাজ সমাপ্ত
	প্যাকেজ নং-৯			
	Construction of 173.74m Long (2×30.50m+3×36.60) P.C Girder Nimai Bridge of (Dharma Gacha Ghat) at 8 <sup>th</sup> Km (p) & Approach Road of Chatmohor-Handial-Hamkuria Road under pabna Road Division, Pabna during the year 2014-2015.	১৭.১৯ ১৭.১৯	২৪/০৮/২০১৫ ২৭/১০/২০১৫ ৩০/০৬/২০১৬ ২৯/০৬/২০১৬	কাজ সমাপ্ত
	প্যাকেজ নং-১০			
	Construction of Road Embankment, Flexible Pavement, Surfacing, Including Protective work by C.C Block at 1 <sup>st</sup> Km (p), 2 <sup>nd</sup> Km, 3 <sup>rd</sup> Km, 4 <sup>th</sup> Km, 5 <sup>th</sup> Km (p), 6 <sup>th</sup> Km (p), 8 <sup>th</sup> km (p), 9 <sup>th</sup> Km (p), 11 <sup>th</sup> (p), 12 <sup>th</sup> Km (p), 13 <sup>th</sup> km (p), 14 <sup>th</sup> Km (p), 15 <sup>th</sup> Km (p), 16 <sup>th</sup> km (p) & 17 <sup>th</sup> Km (p) of Chatmohor-Handial-Hamkuria Road under pabna Road Division, Pabna during the year 2015-2016.	১৪.৩৭ ১৪.৩৭	০৯/১২/২০১৫ ১০/০২/২০১৬ ২৯/০৬/২০১৬ ২৯/০৬/২০১৬	কাজ সমাপ্ত

১১। পিসিআর এ উল্লেখিত বরাদ্দ ও অগ্রগতিঃ

(লক্ষ টাকায়)

অর্থবছর	সর্বশেষ আরডিপিপি অনুযায়ী লক্ষ্যমাত্রা	এডিপি/আরএডিপি বরাদ্দ	টাকা অবমুক্তি	ব্যয়
১	২	৩	৪	৫
২০০৫-০৬	১০০.০০	১০০	১০০	১০০
২০০৬-০৭	৪৭৩.৩৬	৪৭৩.৩৬	৪৭৩.৩৬	৪৭৩.৩৬
২০০৭-০৮	২১৪.৬৩	২১৪.৬৩	২১৪.৬৩	২১৪.৬৩
২০০৮-০৯	৩৩৩.৭৬	৩৩৩.৭৬	৩৩৩.৭৬	৩৩৩.৭৬
২০০৯-২০১০	২৫৮.১৭	২৫০.০০	২৫০.০০	২৫০.০০
২০১০-২০১১	১০০০.০০	১০০০.০০	১০০০.০০	১০০০.০০
২০১১-২০১২	২০০.০০	১০০.০০	১০০.০০	১০০.০০

অর্থবছর	সর্বশেষ আরডিপিপি অনুযায়ী লক্ষ্যমাত্রা	এডিপি/আরএডিপি বরাদ্দ	টাকা অবমুক্তি	ব্যয়
১	২	৩	৪	৫
২০১২-১৩	৩৬২৯.০৫	৪০০.০০	৪০০.০০	৪০০.০০
২০১৩-১৪	৩৪০৯.২৯	১৩০০.০০	১৩০০.০০	১৩০০.০০
২০১৪-১৫	-	১৫৩২.০০	১৫৩২.০০	১৫৩২.০০
২০১৫-১৬	-	৩৭৩৬.৭৭	৩৭৩৬.৭৭	৩৭৩৬.৭৭
মোট=	৯৬১৮.২৬	৯৪৪০.৫২	৯৪৪০.৫২	৯৪৪০.৫২

১২। কাজ অসম্পূর্ণ থাকলে তার কারণঃ অনুমোদিত ডিপিপি অনুযায়ী প্রকল্পের কাজ সমাপ্ত হয়েছে।

১৩। সাধারণ পর্যবেক্ষণঃ

১৩.১ প্রকল্পের অনুমোদন, মেয়াদ বৃদ্ধি ও সংশোধনঃ

(লক্ষ টাকায়)		
	মেয়াদকাল	প্রাক্কলিত ব্যয়
মূল	০১/১২/২০০৬ হতে ৩০/০৬/২০০৮	৩৪২০.০০
ব্যয় বৃদ্ধি ব্যতিরেকে মেয়াদ বৃদ্ধি ১ম বার	০১/১২/২০০৬ হতে ৩০/০৬/২০০৯	-
ব্যয় বৃদ্ধি ব্যতিরেকে মেয়াদ বৃদ্ধি ২য় বার	০১/১২/২০০৬ হতে ৩০/০৬/২০১০	-
ব্যয় বৃদ্ধি ব্যতিরেকে মেয়াদ বৃদ্ধি ৩য় বার	০১/১২/২০০৬ হতে ৩০/০৬/২০১১	
ব্যয় বৃদ্ধি ব্যতিরেকে মেয়াদ বৃদ্ধি ৪র্থ বার	০১/১২/২০০৬ হতে ৩০/০৬/২০১৩	
১ম সংশোধিত	০১/১২/২০০৬ হতে ৩০/০৬/২০১৪	৯৬১৮.২৬
ব্যয় বৃদ্ধি ব্যতিরেকে মেয়াদ বৃদ্ধি ৫ম বার	০১/০৭/২০১০ হতে ৩০/০৬/২০১৬	

১৩.২ সার্বিক অগ্রগতিঃ প্রকল্পের আওতায় জুন, ২০১৬ পর্যন্ত ক্রমপুঞ্জিত আর্থিক অগ্রগতি হয়েছে ৯৪৪০.৫২ লক্ষ টাকা যা অনুমোদিত ব্যয় ৯৬১৮.২৬ লক্ষ টাকার ৯৮%।

১৪। প্রকল্প পরিদর্শনঃ গত ২১/০৮/২০১৭ তারিখে আইএমইডি 'র উপ-পরিচালক জনাব জয়নাল মোল্লা কর্তৃক প্রকল্পটি সরেজমিন পরিদর্শন করা হয়। পরিদর্শনকালে সড়ক বিভাগের কর্মকর্তাগণ উপস্থিত ছিলেন। পরিদর্শন পর্যবেক্ষণ নিম্নরূপঃ

১৪.১ ভূমি অধিগ্রহণঃ অনুমোদিত আরডিপিপি অনুযায়ী ২.৬৪ হেক্টর ভূমি অধিগ্রহণের জন্য ৩৫৮.১০ লক্ষ টাকার সংস্থান ছিল। পিসিআর অনুযায়ী ২.৬৪ হেক্টর ভূমি অধিগ্রহণের জন্য ১৮০.৩৬ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে। কর্মকর্তাগণ অবহিত করেন, ৬.৯৮ কিঃমিঃ সড়ক বাঁধ নির্মাণ, ৮.৫৫ কিঃমিঃ নতুন ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট নির্মাণ, আরসিসি ব্রীজ ও কালভার্ট নির্মাণের প্রয়োজনে উক্ত পরিমাণ ভূমি অধিগ্রহণ করা হয়।

১৪.২ মাটির কাজঃ অনুমোদিত আরডিপিপি অনুযায়ী ৬.৯৮ লঃমিঃ মিটার মাটির কাজের জন্য ১১৮০.২০ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়েছে। পিসিআর অনুযায়ী ৬.৯৮ লঃমিঃ মিটার মাটির কাজের জন্য উক্ত অর্থ ব্যয় করা হয়েছে। পরিদর্শনকালে জানা যায়, ৬.৯৮ কিঃমিঃ সড়ক বাঁধ নির্মাণ, সড়ক প্রশস্তকরণ ও শক্তিশালীকরণের জন্য উক্ত মাটি ব্যবহার করা হয়েছে।

১৪.৩ নতুন ফ্লেসিবল পেভমেন্ট নির্মাণ: আরডিপিপি অনুযায়ী ৮.৫৫ কিলোমিটার নতুন পেভমেন্ট নির্মাণের জন্য ৪২১.০৫ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। পিসিআর অনুযায়ী ৮.৫৫ কিঃমিঃ নতুন পেভমেন্ট নির্মাণের জন্য উক্ত অর্থ ব্যয় করা হয়েছে। পরিদর্শনকালে জানা যায়, চেইনেজ ০+৯৫০ কিঃমিঃ হতে ৫+৪০০ কিঃমিঃ এবং ৭+৮৫০ কিঃমিঃ হতে ৯+৭০০ কিঃমিঃ পর্যন্ত মোট ৮.৫৫ কিঃমিঃ নতুন ফ্লেসিবল পেভমেন্ট নির্মাণ করা হয়েছে। সড়কের উক্ত চেইনেজে সড়ক নির্মিত আছে দেখা যায়। ডিপিপি অনুযায়ী ফ্লেসিবল পেভমেন্ট নির্মাণের জন্য এস্টিমেট অনুযায়ী ৩.৭০ মিটার প্রস্থ বিশিষ্ট পেভমেন্টের উভয় পাশে ০.৯০ মিটার হার্ড শোল্ডার রাখা হয়েছে। এছাড়া পেভমেন্ট নির্মাণে ৩০০ মিঃমিঃ Improved Sub-Grade, ১৫০ মিঃমিঃ Sub-base ও ১৫০ মিঃমিঃ Base Type-1 এবং পেভমেন্টের উপরিভাগে ৪০ মিঃমিঃ বিটুমিনাস কার্পেটিং ও ১২ মিঃমিঃ সীল কোটের সংস্থান রাখা হয়। চেইনেজ ৭+৫০০ কিঃমিঃ এ খুড়ে বেইজ টাইপ-১ এর পুরুত্ব ১৫০ মিঃমিঃ ও কার্পেটিং এর পুরুত্ব ৫০ মিঃমিঃ পাওয়া যায়। এছাড়া সড়কের প্রস্থ পরিমাপ করে ৫.৫০ মিটার পাওয়া গেছে। নির্বাহী প্রকৌশলী অবহিত করেন, হার্ড শোল্ডারের ওপর কার্পেটিং ও সীল কোট করার ফলে পুরো পেভমেন্ট ৫.৫ মিটার পাওয়া গেছে।



চিত্র-১: নতুন নির্মিত পেভমেন্ট এমন একটি অংশ



চিত্র-২: পেভমেন্টের প্রস্থ পরিমাপ

১৪.৪ ফ্লেসিবল পেভমেন্ট শক্তিশালীকরণ ও পুনর্নির্মাণ: আরডিপিপি অনুযায়ী ৩.৫০ কিলোমিটার ফ্লেসিবল পেভমেন্ট শক্তিশালীকরণ ও ৫.৪৫ কিলোমিটার ফ্লেসিবল পেভমেন্ট পুনর্নির্মাণের জন্য যথাক্রমে ৮১.৪২ ও ২৪৫.৫১ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। পিসিআর অনুযায়ী ৩.৫০ কিলোমিটার ফ্লেসিবল পেভমেন্ট শক্তিশালীকরণ ও ৫.৪৫ কিলোমিটার ফ্লেসিবল পেভমেন্ট পুনর্নির্মাণের জন্য যথাক্রমে ৮১.৪২ ও ২৪৫.৫১ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে। পরিদর্শনে দেখা যায়, সড়কের বিভিন্ন স্থানে পেভমেন্ট শক্তিশালী ও পুনর্নির্মাণ করা হয়েছে। তবে কয়েকটি স্থানে বিশেষ করে পুকুর, খাল ও বিল বরাবর সড়কের কিনারা ভেঙ্গে গেছে ও রেইন কাট তৈরী হয়েছে। সড়কে ০.৯ মিটার সফট শোল্ডার থাকার কথা থাকলেও অনেক স্থানে তা পাওয়া যায়নি।



চিত্র-৩: পেভমেন্টে সফট শোল্ডারের স্বল্পতা



চিত্র-৪: নির্মিত পেভমেন্ট

১৪.৫ সার্ফেসিং: আরডিপিপি অনুযায়ী ১৭.৫০ কিলোমিটার পেভমেন্ট সার্ফেসিং এর জন্য ৪০৩.৩৫ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। পিসিআর অনুযায়ী ১৭.৫০ কিলোমিটার পেভমেন্ট সার্ফেসিং এর জন্য উক্ত অর্থ ব্যয় করা হয়েছে। পরিদর্শনে দেখা যায়, পুরো ১৭.৫০ কিঃমিঃ ব্যাপী সার্ফেসিং করা হয়েছে। চেইনেজ ১০+৫০০ কিঃমিঃ এবং ১৫+৭০০ এ রাস্তা খুড়ে সার্ফেসিং পুরাত্ব যথাক্রমে ৪৮ মিঃমিঃ ও ৫০ মিঃমিঃ পাওয়া গেছে। সার্ফেসিং পুরাত্ব ২ মিঃলিঃ কম পাওয়ার বিষয়ে জানতে চাইলে নির্বাহী প্রকৌশলী বলেন, ২ বছরেরও অধিককাল পূর্বে এ স্থানে কার্পেটিং করার ফলে পুরাত্ব কিছুটা কম হতে পারে। পরিদর্শনে দেখা যায়, সড়কের কিছু স্থানে বিশেষ করে ১২ তম কিঃমিঃ এ সার্ফেসিং বেশ rough হয়েছে গেছে। তবে, সার্ফেসিং কোথাও উঠে যায়নি। এছাড়া সড়কে আনডিউলেশন আছে। এ বিষয়ে নির্বাহী প্রকৌশলী বলেন, নতুন নির্মিত সড়কে মাটি সেটেল করার কারণে কিছুটা আনডিউলেশন তৈরী হয়ে থাকতে পারে।



চিত্র-৫: rough হয়ে যাওয়া সার্ফেসিং



চিত্র-৬: পেভমেন্টে পুরাত্ব পরিমাপ

১৪.৬ হার্ডশোল্ডার নির্মাণ: অনুমোদিত আরডিপিপি অনুযায়ী ১৭.৫০ কিলোমিটার সড়কে ০.৯ মিটার করে হার্ডশোল্ডার নির্মাণের জন্য ৩৭৪.৯৬ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। পিসিআর অনুযায়ী ১৭.৫০ কিলোমিটার সড়কে ০.৯ মিটার হার্ডশোল্ডার নির্মাণে উক্ত অর্থ ব্যয় করা হয়েছে। পরিদর্শনে দেখা যায়, হার্ড শোল্ডার নির্মাণ করা হয়েছে। তবে

ডিপিপিতে হার্ডশোল্পারের পাশাপাশি কিছু অংশে কার্পেটিং ও সীল কোটের সংস্থান রাখা হয়েছিল বলে নির্বাহী প্রকৌশলী অবহিত করেন। অর্থাৎ হার্ড শোল্ডারের ওপর কার্পেটিং ও সীল কোট করার ফলে পুরো পেভমেন্ট ৫.৫ মিটারে উন্নীত হয়েছে।

- ১৪.৭ আরসিসি ব্রীজ নির্মাণ: অনুমোদিত আরডিপিপি অনুযায়ী ৫০১.৩৫ মিটার (৪টি) আরসিসি পিসি গার্ডার সেতু নির্মাণের জন্য ৪৭০৭.২৭ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। পিসিআর অনুযায়ী ৫০১.৩০ মিটার (৪টি) আরসিসি পিসি গার্ডার সেতু নির্মাণের জন্য উক্ত অর্থ ব্যয় করা হয়েছে। আরডিপিপিতে সংযুক্ত বার চার্ট অনুযায়ী চেইনেজ ০+২৫০ কিঃমিঃ এ ৪৪.০২ মিটার, চেইনেজ ৫+৫৫২ কিঃ মিঃ এ ১১৭.৩৫ মিটার, চেইনেজ ৭+৭৩৪ কিঃমিঃ এ ১৭৩.৭৪ মিটার ও চেইনেজ ১০+২৫০ কিঃমিঃ এ ১৬৫.৮৭৬ মিটার পিসি গার্ডার ব্রীজ নির্মাণের জন্য নির্ধারিত। পরিদর্শনে দেখা যায়, উক্ত ৪টি ব্রীজ নির্মাণ করা হয়েছে। ব্রীজসমূহের উভয় পার্শ্বে সিসি ব্লক অথবা কনক্রিট ম্যাট্রেসিং দিয়ে রক্ষাপ্রদ কাজ করা হয়েছে যা অক্ষত রয়েছে। কয়েকটি গাইড পোস্ট বাঁকা হয়ে গেছে যা পুনস্থাপন করা প্রয়োজন। ব্রীজগুলোর মধ্যে দুটি ব্রীজের রেলিং ও গাইড পোস্ট রং করা হয়েছে। বাকী দুটি ব্রীজের রেলিং ও গাইড পোস্ট সমূহ রং করার মাধ্যমে এগুলো টেকসই ও এদের সৌন্দর্য বৃদ্ধি করা যেতে পারে।



চিত্র-৭: আরসিসি ব্রীজ



চিত্র-৮: আরসিসি ব্রীজে সিসিব্লক দ্বারা রক্ষাপ্রদ কাজ



চিত্র-৯: আরসিসি ব্রীজ



চিত্র-১০: কনক্রিট ম্যাট্রেসিং দিয়ে ব্রীজের রক্ষাপ্রদ কাজ

১৪.৮ আরসিসি বক্স কালভার্ট নির্মাণ: অনুমোদিত আরডিপিপি অনুযায়ী ৯৪ মিটার (১৫টি) আরসিসি বক্স কালভার্ট নির্মাণের জন্য ২৯৭.৫০ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। পিসিআর অনুযায়ী ৯৪.০০ মিটার (১৫টি) আরসিসি বক্স কালভার্ট নির্মাণের জন্য উক্ত অর্থ ব্যয় করা হয়েছে। পরিদর্শনকালে নির্বাহী প্রকৌশলী অবহিত করেন সড়কের চেইনেজ ০+০০০, ৪+১০০, ৫+১০০, ৫+৬০০, ৬+১৫০, ৬+৭০০, ৭+৫০০, ৮+৫০০, ১৩+৩০০ ও ১৫+৯০০ কিঃমিঃ এ ৬.০০ মিটারের ১০টি, চেইনেজ ২+২০০ কিঃ মিঃ এ ৫.০০ মিটারের ১টি এবং চেইনেজ ৩+৪০০, ৩+৭০০ ও ৯+৩০০ কিঃমিঃ এ ৪.০০ মিটার (৩টি) আরসিসি কালভার্ট নির্মাণ করা হয়েছে। পরিদর্শনে দেখা যায়, কালভার্টসমূহ নির্মাণ করা হয়েছে। তবে কালভার্টসমূহ রং করা হয়নি। ফলে তা অনেক দিন আগের তৈরী বলে মনে হয়। নির্বাহী প্রকৌশলী বলেন ব্রীজ ও কালভার্ট প্যাকেজসমূহ ২০১০ সালের মধ্যে নির্মাণ সম্পন্ন হয়েছে। তাই এগুলো অনেকদিন পূর্বে নির্মাণ করা হয়েছে বলে প্রতীয়মান হয়। কালভার্টসমূহ রং করার মাধ্যমে এর সৌন্দর্য বৃদ্ধি করার জন্য নির্বাহী প্রকৌশলীকে পরামর্শ প্রদান করা হয়।



১৪.৯ রক্ষাপ্রদ কাজ: অনুমোদিত আরডিপিপি অনুযায়ী ১.০৯ লঃ বর্গ মিটার সিসি ব্লক ও জিও টেক্সটাইল দ্বারা রক্ষাপ্রদ কাজের জন্য ১০.২৪.৯৭ লক্ষ টাকা এবং ১১৩৮.০০ মিটার আরসিসি টো-ওয়াল নির্মাণের জন্য ৩৯৯.৭৫ টাকার সংস্থান রাখা হয়। পিসিআর অনুযায়ী ১.০৯ লঃ বর্গ মিটার সিসি ব্লক ও জিও টেক্সটাইল দ্বারা উক্ত টাকায় রক্ষাপ্রদ কাজ করা হয়েছে। এছাড়া ১১৩৮.০০ মিটার আরসিসি টো-ওয়াল উক্ত টাকায় নির্মাণ করা হয়েছে। পরিদর্শনকালে দেখা যায়, সড়কের ১ম, ৬ষ্ঠ, ৮ম ও ১১ম কিঃমিঃ ৪টি পিসি গার্ডার ব্রীজ নির্মাণ করা হয়েছে। উক্ত ব্রীজ ৪টির উভয় প্রান্তে সিসি ব্লক/কনক্রিট ম্যাট্রেসিং দিয়ে স্লোপ রক্ষার কাজ করা হয়েছে। স্লোপ রক্ষা কাজ অক্ষত রয়েছে। তবে কিছু স্থানে সিসি ব্লকসমূহ Settle করার কারণে অসমান হয়ে গেছে।



চিত্র-১৩: তেুর সংযোগ সড়কে সিসি ব্লক দ্বারা রক্ষাপ্রদ কাজ



চিত্র-১৪: সড়কে কনক্রিট ঢালাই দ্বারা রক্ষাপ্রদ কাজ

১৪.১০ সাইন সিগন্যাল, কিঃমিঃ পোস্ট, গাইড পোস্ট: অনুমোদিত আরডিপিপি অনুযায়ী সাইন, সিগন্যাল, কিঃমিঃ পোস্ট নির্মাণের জন্য ১৫.০০ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। উক্ত অর্থে সাইন, সিগন্যাল, কিঃমিঃ পোস্ট নির্মাণ করা হয়েছে। পরিদর্শনে দেখা যায়, সড়কের বিভিন্ন স্থানে বিশেষ করে বাজার স্কুল, মসজিদ ও বাঁক প্রভৃতি স্থানে সাইন সিগন্যাল স্থাপন করা হয়েছে। এছাড়া সড়কের বাক ও ব্রীজ/কালভার্টের সংযোগ সড়কের অসংখ্য গাইড পোস্ট স্থাপন করা হয়েছে। তবে কিছু ব্রীজের সংযোগ সড়কের গাইড পোস্ট বাঁকা হয়েছে গেছে।



চিত্র-১৫: সড়কে স্থাপিত সাইন, সিগন্যাল



চিত্র-১৬: সড়কে স্থাপিত সাইন, সিগন্যাল

১৫। প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জনঃ

পরিকল্পিত	উদ্দেশ্য অর্জন
প্রকল্পের মূল উদ্দেশ্য হলো-চাটমোহর-হান্ডিয়াল-হামকুড়িয়া সড়ক উন্নয়নের মাধ্যমে স্বল্পতম দূরত্বে ঢাকা ও পাবনা জেলার সংযোগ স্থাপন।	চাটমোহর-হান্ডিয়াল-হামকুড়িয়া সড়ক উন্নয়নের মাধ্যমে দূরত্ব হ্রাস পাওয়ায় ঢাকা ও পাবনা জেলার সংযোগ স্থাপিত হয়েছে। ফলে প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জিত হয়েছে বলে প্রতীয়মান হয়।

- ১৬। উদ্দেশ্য অর্জিত না হয়ে থাকলে তার কারণঃ প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জিত হয়েছে বলে প্রতীয়মান হয়।
- ১৭। রাজস্ব খাতে স্থানান্তরঃ প্রকল্পের আওতায় সম্পাদিত কাজ ইতোমধ্যে সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের রাজস্ব খাতে (ওপেন লাইন)-এ স্থানান্তর করা হয়েছে।
- ১৮। **External Audit:** মন্ত্রণালয় হতে প্রেরিত পিসিআর পর্যালোচনায় দেখা যায় প্রকল্পটির কোন Internal ও External Audit করা হয়নি।
- ১৯। পর্যবেক্ষণ:
- ১৯.১ প্রকল্পটি বাস্তবায়নে ১০ বছরে ১৭ (সতের) বার প্রকল্প পরিচালক পরিবর্তন করা হয়েছে;
- ১৯.২ প্রকল্পটি ২ (দুই) বছরে বাস্তবায়নের জন্য অনুমোদন করা হলেও এটি বাস্তবায়নে ১০ (দশ) বছর সময় লেগেছে;
- ১৯.৩ সড়কের অধিকাংশ স্থানে কার্পেটিং ভাল আছে। তবে কয়েকটি স্থানে বিশেষ করে ১২ তম কি:মি: এ সার্ফেস **Rough** হয়ে গেছে;
- ১৯.৪ কয়েকটি স্থানে বিশেষ করে পুকুর, খাল ও বিল বরাবর রাস্তার কিনারা ভেঙ্গে গেছে ও রেইন কাট তৈরী হয়েছে;
- ১৯.৫ খাল বিলের মধ্য দিয়ে বিস্তৃত ৫.৫ মিটার প্রস্থ সড়কের দুই পাশে ০.৯ মিটার করে সফট শোল্ডার থাকার কথা থাকলেও অনেক স্থানেই তা নেই;
- ১৯.৬ ব্রীজ ও কালভার্টের সংযোগ সড়কে স্থাপিত কয়েকটি গাইডপোস্ট হেলে পড়েছে;
- ১৯.৭ কালভার্টসমূহ রং না করার কারণে অনেকদিন পূর্বে নির্মাণ করা হয়েছে বলে প্রতীয়মান হয়। এগুলো রং করার মাধ্যমে এর সৌন্দর্য বৃদ্ধি করা যায়;
- ১৯.৮ ক্রয় পরিকল্পনায় উল্লেখিত ১-৩ এবং ৬ নং প্যাকেজের কাজ ঠিকাদার যথাসময়ে সমাপ্ত না করায় চুক্তির মেয়াদ বৃদ্ধি করা হয়েছে;
- ১৯.৯ প্রকল্পটির ওপর ১১/০২/২০১৫ তারিখে আইএমইডি কর্তৃক জারীকৃত পরিদর্শন প্রতিবেদনের সুপারিশের আলোকে প্রয়োজনীয় ব্যবস্থা গ্রহণের জন্য ০৫/০২/২০১৫ তারিখে মাননীয় পরিকল্পনা মন্ত্রী কর্তৃক একটি ডি.ও পত্র প্রদান করা হয়। উক্ত পরিদর্শন প্রতিবেদনের আলোকে গৃহীত ব্যবস্থাদি সম্পর্কে আইএমইডিকে অবহিত করা হয়নি; এবং
- ১৯.৯ সমাপ্ত প্রকল্পটির External Audit সম্পন্ন করা হয়নি।
- ২০। মতামত/সুপারিশঃ
- ২০.১ প্রকল্পটি বাস্তবায়নে ১০ বছরে ১৭ (সতের) বার প্রকল্প পরিচালক পরিবর্তন করা হয়েছে। ঘন ঘন প্রকল্প পরিচালক বদলী হলে অনেক ক্ষেত্রে প্রকল্প বাস্তবায়ন ত্বরান্বিত এবং গুণগতমান রক্ষা করা সম্ভব হয় না। মন্ত্রণালয় বিষয়টি গুরুত্বের সাথে বিবেচনা করে ভবিষ্যতে গৃহীতব্য প্রকল্পে প্রকল্প বাস্তবায়নকালীন সময়ের জন্য একজন প্রকল্প পরিচালক নিয়োগের প্রয়োজনীয় উদ্যোগ গ্রহণ করবে;
- ২০.২ ভবিষ্যতে প্রকল্প গ্রহণের ক্ষেত্রে প্রকল্পের বাস্তবায়ন মেয়াদ বৃদ্ধি পরিহার করার লক্ষ্যে যথাযথ পরীক্ষা নিরীক্ষার মাধ্যমে প্রকল্প গ্রহণ করতে হবে। রোট সিডিউল পরিবর্তনের আশায় কাজ দীর্ঘায়িত/সময় ক্ষেপন করা যাবে না;
- ২০.৩ সড়কের যে সকল স্থানে বিশেষ করে ১২ তম কি:মি: এ **Rough** হয়ে যাওয়া সার্ফেসে সংস্কার করা যেতে পারে;
- ২০.৪ সড়কের পার্শ্বে অবস্থিত পুকুর, খাল ও বিল বরাবর যে সকল স্থানে কিনারা ভেঙ্গে এবং রেইনকাট তৈরী হয়েছে তা অবিলম্বে মেরামতের ব্যবস্থা গ্রহণ করতে হবে;
- ২০.৫ পেভমেন্টের সুরক্ষার জন্য সড়কের যে সকল স্থানে পর্যাপ্ত সফট শোল্ডার নেই সে সকল স্থানে সফট শোল্ডার নির্মাণ করতে হবে;
- ২০.৬ ব্রীজ ও কালভার্টের সংযোগ সড়কে স্থাপিত হেলে পড়া গাইডপোস্ট পুনরায় স্থাপন করতে হবে;

- ২০.৭ কালভার্টসমূহের সুরক্ষা এবং এবং এদের সৌন্দর্য বৃদ্ধির লক্ষ্যে রং করার ব্যবস্থা গ্রহণ করা যেতে পারে;
- ২০.৮ ক্রয় পরিকল্পনায় উল্লেখিত ১-৩ এবং ৬ নং প্যাকেজের কাজ ঠিকাদার যথাসময়ে সমাপ্ত না করায় চুক্তির মেয়াদ বৃদ্ধি করা হয়েছে। এক্ষেত্রে ঠিকাদার কর্তৃক যথাসময়ে কাজ সমাপ্ত করতে না পারার কারণে লিকুইডেটেড ড্যামেজ আরোপ করা হয়েছে কিনা তা মন্ত্রণালয় পরীক্ষা করে দেখবে;
- ২০.৯ প্রকল্পটির ওপর ১১/০২/২০১৫ তারিখে আইএমইডি কর্তৃক জারীকৃত পরিদর্শন প্রতিবেদনের সুপারিশের আলোকে গৃহীত ব্যবস্থাদি সম্পর্কে আইএমইডিকে অবহিত করতে হবে;
- ২০.১০ সমাপ্ত প্রকল্পটির সত্ত্বর External Audit সম্পন্ন করতে হবে; এবং
- ২০.১১ অনুচ্ছেদ ২০.১ হতে ২০.১০ এর বিষয়ে গৃহীত ব্যবস্থা মন্ত্রণালয় আগামী ১ মাসের মধ্যে আইএমইডিকে অবহিত করবে।

বকশীগঞ্জ-বালুগাঁও-দেওয়ানগঞ্জ সড়কে ৪ (চার)টি সেতু নির্মাণ

-শীর্ষক প্রকল্পের সমাপ্তি মূল্যায়ন প্রতিবেদন

- ১। প্রকল্পের নাম : বকশীগঞ্জ-বালুগাঁও-দেওয়ানগঞ্জ সড়কে ৪ (চার)টি সেতু নির্মাণ।  
 ২। প্রশাসনিক মন্ত্রণালয়/বিভাগ : সড়ক পরিবহন ও সেতু মন্ত্রণালয়/সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ।  
 ৩। বাস্তবায়নকারী সংস্থা : সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর।  
 ৪। প্রকল্প এলাকা : জামালপুর জেলার বকশীগঞ্জ ও দেওয়ানগঞ্জ উপজেলা।  
 ৫। প্রকল্পের বাস্তবায়ন সময় ও ব্যয় :

(লক্ষ টাকায়)

প্রাক্কলিত ব্যয় (প্রঃসাঃ)		প্রকৃত ব্যয় (প্রঃ সাঃ)	পরিকল্পিত বাস্তবায়নকাল		প্রকৃত বাস্তবায়নকাল	অতিক্রান্ত ব্যয় (মূল প্রাক্কলিত ব্যয়ের %)	অতিক্রান্ত সময় (মূল বাস্তবায়নকালের %)
মূল	সংশোধিত		মূল	১ম সংশোধিত			
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮
৫২৮৯.৪৫	প্রকল্পটি সংশোধন করা হয়নি	৩৭৩৬.০০	০১-০৭- ২০১৩ থেকে ৩০-০৬- ২০১৬	-	০১-০৭-২০১৩ থেকে ৩০-০৬-২০১৬	(-) ১৫৫৩.৪৫ (২৯.৩৬%)	

নোট: প্রকল্পটি মূল অনুমোদিত ব্যয় ও মেয়াদে বাস্তবায়িত হয়েছে।

৬। **প্রকল্পের গটভূমি ও উদ্দেশ্য:**

৬.১ **গটভূমি:** জামালপুর জেলার অভ্যন্তরীণ যাতায়াত এবং দেশেরে অন্যান্য অংশের সাথে সড়ক যোগাযোগের ক্ষেত্রে বিদ্যমান বকশীগঞ্জ-বালুগাঁও-দেওয়ানগঞ্জ সড়কের ভূমিকা গুরুত্বপূর্ণ। প্রকল্প এলাকার যোগাযোগ ব্যবস্থা সহজতর করা এবং স্থানীয় জনসাধারণকে সহজে স্বাস্থ্য, শিক্ষা ও অন্যান্য নাগরিক সুবিধা প্রদানের লক্ষ্যে উক্ত সড়কের বিভিন্ন চেইনেজ এ ৪টি সেতু নির্মাণের জন্য প্রকল্পটি গ্রহণ করা হয়। প্রকল্পটির ১৯/০৯/২০১৩ তারিখে একনেক কর্তৃক অনুমোদিত হয়।

৬.২ **উদ্দেশ্য:** প্রকল্পের মূল উদ্দেশ্য হলো-

- জামালপুর জেলার বকশীগঞ্জ উপজেলায় ৪টি সেতু নির্মাণের মাধ্যমে নিরবিচ্ছিন্ন সড়ক যোগাযোগ ব্যবস্থা গড়ে তোলার মাধ্যমে উক্ত এলাকার আর্থ-সামাজিক অবস্থার উন্নয়নে সহায়তা করা।

৭। **প্রকল্পের মূল কাজ:**

- মাটির কাজ ৮৩৬৫৫ ঘঃমিঃ
- এ্যাপ্রোচ সড়ক সার্ফেসিংসহ নতুন ফ্লেস্কিবল পেভমেন্ট নির্মাণ (৫.৫০ মিটার প্রশস্তে)
- ব্রীজ (৬৬.২০ মিটার) ৪র্থ কিঃমিঃ
- ব্রীজ (৭৫.৩৮ মিটার) ৬ষ্ঠ কিঃমিঃ
- ব্রীজ (৭৫.৩৮ মিটার) ৮ম কিঃমিঃ
- ব্রীজ (২৩৯.৯০ মিটার) ৯ম কিঃমিঃ
- সসার ডেন ১০০০.০০ মিটার
- রক্ষাপ্রদ কাজ (স্লোপ প্রটেকশন ও টো-ওয়াল)

৮। পিসিআর অনুসারে প্রকল্পের অর্থায়নিক বাস্তবায়ন:

(Financial Figure in Lac Tk)

	Items of Work (as per latest RDPP)	Unit	Target (as per RDPP)		Actual Progress	
			Physical (Quantity)	Financial	Physical (Quantity)	Financial
	1	2	3	4	5	6
	Revenue Component					
	Supply & Services					
34.	Stationary	L.S	L.S	1.00		
35.	Sublocation & Tendering	L.S	L.S	2.00		
36.	Laboratory Testing	L.S	L.S	4.00		
37.	Survey & Design	L.S	L.S	23.00		
	Capital Component					
38.	Earth Work	m <sup>3</sup>	83655.00	209.14	82000.00	104.96
39.	Construction of New flexible pavement including surfacing for approach Road (Avg width 5.50)					
	(a) Bridge located at 4 <sup>th</sup> km (66.20m)	Km	0.500	69.45	0.500	62.21
	(b) Bridge located at 6 <sup>th</sup> km (75.38m)	Km	0.500	69.45	0.500	44.02
	(c) Bridge located at 8 <sup>th</sup> km (75.38m)	Km	0.500	69.45	0.500	43.38
	(d) Bridge located at 8 <sup>th</sup> km (239.90m)	Km	0.600	83.34	0.600	72.28
40.	Saucer Drain	m	1000	21.90	1000	21.90
41.	RCC Bridge/P.C Girder Bridge					
	(a) RCC Bridge located at 4 <sup>th</sup> km (66.20m)	m	66.20	562.70	66.20	474.94
	(b) P.C Girder Bridge located at 6 <sup>th</sup> km (75.38m)	m	75.38	716.11	75.38	579.64
	(c) P.C Girder Bridge located at 8 <sup>th</sup> km (75.38m)	m	75.38	716.11	75.38	590.36
	(d) P.C Girder Bridge located at 8 <sup>th</sup> km	m	239.90	2279.05	239.90	1543.54

	Items of Work (as per latest RDPP)	Unit	Target (as per RDPP)		Actual Progress	
			Physical (Quantity)	Financial	Physical (Quantity)	Financial
	1	2	3	4	5	6
	(239.90m)					
42.	Protective Work (Slop Protection & Toe Wall)					
	(a) RCC Bridge located at 4 <sup>th</sup> km (66.20m)	m	240.00	45.26	240.00	19.96
	(b) P.C Girder Bridge located at 6 <sup>th</sup> km (75.38m)	m	240.00	45.26	240.00	44.01
	(c) P.C Girder Bridge located at 8 <sup>th</sup> km (75.38m)	m	240.00	45.26	240.00	44.01
	(d) P.C Girder Bridge located at 8 <sup>th</sup> km (239.90m)	m	700.00	214.55	700.00	83.78
43.	Sign, Signal, Reflection Studs & Guide Post					
	a) Traffic Signs (4+4+4+8)	Nos	20.00	1.10		
	b) sign Post (4+4+4+8)	Nos	21.00	0.49		
	c) Reflecting Road studs (10+10+10+30)	Nos	60.00	0.42	60.00	042.00
	d) Concrete Guide Post (80+80+80+200)	Nos	440.00	6.69	440.00	6.69
44.	Physical Contingency (1 %)	L.S	L.S	51.86		
45.	Price Contingency (1 %)	L.S	L.S	51.86		
	Total=			5289.45		3736.00

৯। প্রকল্প পরিচালক সংক্রান্ত তথ্যাদিঃ

ক্রমিক নং	প্রকল্প পরিচালকের নাম ও পদবী	দায়িত্বের ধরণ		কর্মকাল
		পূর্ণকালীন	খন্ডকালীন	
১	২	৩	৪	৫
২৩.	Md. Shabuddin Khan Additional Chief Engineer Mymensingh Zone, Mymensingh	হ্যাঁ	হ্যাঁ	০৮/০৭/২০১৪-০৩/০১/২০১৭

১০। ক্রয় সংক্রান্ত তথ্যাদিঃ

পণ্য, কার্য ও সেবা ক্রয়ঃ (পণ্য ও কার্য ২০০.০০ লক্ষ টাকার উপরে এবং সেবা ১০০.০০ লক্ষ টাকার উপরে) প্রকল্পের অনুমোদিত ডিপিপি অনুযায়ী মূল পূর্ত কাজ ৪ টি প্যাকেজের মাধ্যমে সম্পন্ন করার সংস্থান ছিল। পিসিআর এ উল্লেখিত তথ্যানুযায়ী ৪টি প্যাকেজের আওতায় পূর্ত কাজ সম্পাদন করা হয়েছে। দরপত্র সংক্রান্ত প্রধান প্রধান তথ্য নিম্নরূপ:

নং	প্যাকেজ/কাজের নাম	-প্রাক্কলিত ব্যয় -কার্যাদেশকৃত মূল্য -প্রদত্ত বিল	-দরপত্র আহবানের তারিখ -চুক্তির তারিখ -চুক্তি অনুযায়ী কাজ সমাপ্তির তারিখ -প্রকৃত সমাপ্তির তারিখ	মন্তব্য
প্যাকেজ নং-১				
১	Construction of 66.20 m long R.C.C Girder bridge at 4 <sup>th</sup> Km of Bakshigonj-Baluagona-Dewangonj Road during the year 2013-2014	৭৫৯.৯০ ৫৮৬.০২ ৫৮৬.০২	-২৯/০৬/২০১৪ -২২/১০/২০১৪ -২১/১০/২০১৫ -০২/০১/২০১৬	কাজ সমাপ্ত
প্যাকেজ নং-২				
	Construction of 75.38 m long P.C Girder bridge at 6 <sup>th</sup> Km of Bakshigonj-Baluagona-Dewangonj Road during the year 2013-2014	৯১১.২২ ৬৮৩.৩১ ৬৮৩.৩১	-১৮/০৯/২০১৪ -২২/১২/২০১৪ -২১/১২/২০১৫ -২০/০২/২০১৬	কাজ সমাপ্ত
প্যাকেজ নং-৩				
	Construction of 75.38 m long P.C Girder bridge at 8 <sup>th</sup> Km of Bakshigonj-Baluagona-Dewangonj Road during the year 2013-2014	৯১১.২২ ৭১২.২৫ ৭১২.২৫	-১৮/০৯/২০১৪ -২২/১২/২০১৪ -২১/১২/২০১৫ -২৫/০৬/২০১৬	কাজ সমাপ্ত
প্যাকেজ নং-৪				
	Construction of 239.90 m long P.C Girder bridge at 9 <sup>th</sup> Km of Bakshigonj-Baluagona-Dewangonj Road during the year 2013-2014	২৭০৭.১১ ১৭৫৪.০২ ১৭৫৪.০২	-১৭/১২/২০১৪ -০১/০৬/২০১৫ -৩০/১১/২০১৬ -৩০/০৬/২০১৬	কাজ সমাপ্ত

১১। পিসিআর এ উল্লেখিত বরাদ্দ ও অগ্রগতিঃ

(লক্ষ টাকায়)

অর্থবছর	ডিপিপি অনুযায়ী	এডিপি/আরএডিপি বরাদ্দ	টাকা অবমুক্তি	ব্যয়
১	২	৩	৪	৫
২০১৩-১৪	১৩৮১.৭৯	-	-	-
২০১৪-১৫	২৪০৩.৮৬	১৪০০.০০	১৪০০.০০	১৪০০.০০
২০১৫-১৬	১৫০৩.৮০	২৩৩৬.০০	২৩৩৬.০০	২৩৩৬.০০
মোট=	৫২৮৯.৪৬	৩৭৩৬.০০	৩৭৩৬.০০	৩৭৩৬.০০

১২। কাজ অসম্পূর্ণ থাকলে তার কারণঃ অনুমোদিত ডিপিপি অনুযায়ী প্রকল্পের কাজ সমাপ্ত হয়েছে।

১৩। সাধারণ পর্যবেক্ষণঃ

১৩.১ প্রকল্পের অনুমোদন, মেয়াদ বৃদ্ধি ও সংশোধনঃ

(লক্ষ টাকায়)

	মেয়াদকাল	প্রাক্কলিত ব্যয়
মূল	০১/০৭/২০১৩ হতে ৩০/০৬/২০১৬	৫২৮৯.৪৫

১৩.২ সার্বিক অগ্রগতিঃ প্রকল্পের আওতায় জুন, ২০১৬ পর্যন্ত ক্রমপুঞ্জিত আর্থিক অগ্রগতি হয়েছে ৩৭৩৬.০০ লক্ষ টাকা যা অনুমোদিত ব্যয় ৫২৮৯.৪৫ লক্ষ টাকার ৭০.৬৩% এবং বাস্তব অগ্রগতি ১০০%।

১৪। প্রকল্প পরিদর্শনঃ গত ২৫/০৩/২০১৭ তারিখে আইএমইডি'র সহকারী পরিচালক জনাব জয়নাল মোল্লা কর্তৃক প্রকল্পটি সরেজমিন পরিদর্শন করা হয়। পরিদর্শনকালে সড়ক বিভাগের কর্মকর্তাগণ উপস্থিত ছিলেন। পরিদর্শন পর্যবেক্ষণ নিম্নরূপঃ

১৪.১ মাটির কাজঃ অনুমোদিত ডিপিপিতে ৮৩৬৫৫ ঘনমিটার মাটির কাজের জন্য ২০৯.১৪ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। পিসিআর অনুযায়ী ৮২০০০.০০ ঘনমিটার মাটির কাজের জন্য ১০৪.৯৬ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়। কর্মকর্তাগণ অবহিত করেন, মাঠ পর্যায়ে প্রকৃত অবস্থার প্রেক্ষিতে মাটির কাজ সম্পন্ন করা হয়। এত দেখা যায়, ৩৬৫৫ ঘনমিটার কম প্রয়োজন হয়েছে। এ খাতে ১০৪.১৮ লক্ষ টাকা সাশ্রয় হয়েছে।

১৪.২ চুমালিপাড়া সেতুঃ অনুমোদিত ডিপিপিতে ৭৫৯.৯০ লক্ষ টাকা ব্যয়ে জামালপুর সড়ক বিভাগের অধীন বকশীগঞ্জ-বালুগাঁও-দেওয়ানগঞ্জ সড়কের চেইনেজ ৩+১৭৮.০১ কিঃমিঃ হতে ৩+২৪০.২১ কিঃমিঃ চুমালি পাড়া খালের ওপর ৬৬.২০ মিটার আরসিসি ব্রিজ নির্মাণের সংস্থান রাখা হয়। প্রকল্পের পিসিআর অনুযায়ী ৫৮৬.০২ লক্ষ টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে উক্ত ব্রিজ নির্মাণ করা হয়েছে। পরিদর্শনে দেখা যায়, চুমালিপাড়া নামক স্থানে ৬৬.২০ মিটার দীর্ঘ আরসিসি ব্রিজ নির্মাণ করা হয়েছে। ব্রিজের উভয় প্রান্তে ১৫০×২ =৩০০ মিটার সংযোগ সড়ক এবং উভয় প্রান্তে ৫০×৪ =২০০ মিটার রক্ষাপ্রদ কাজ করা হয়েছে। রক্ষাপ্রদ কাজের শেষাংশে মাটি সরে যাচ্ছে; এতে সংযোগ সড়ক ও রক্ষাপ্রদ কাজ উভয় ক্ষতিগ্রস্ত হওয়ার আশংকা রয়েছে। সংযোগ সড়কের দৈর্ঘ্য আরো বৃদ্ধি করা হলে এ সমস্যা হতো না বলে প্রতীয়মান হয়।



চিত্র-১: চুমালিপাড়া সেতু ও সেতুর রক্ষাপ্রদ কাজ

চিত্র-২: সেতুর ক্ষতিগ্রস্ত রক্ষাপ্রদ কাজ

১৪.৩ বটতলা সেতু : অনুমোদিত ডিপিপিতে ৯১১.২২ লক্ষ টাকা ব্যয়ে জামালপুর সড়ক বিভাগের অধীন বকশীগঞ্জ-বালুগাঁও-দেওয়ানগঞ্জ সড়কের চেইনেজ ৫+৮৩৭.৩০ কিঃমিঃ হতে ৫+৯১২.৬৮ কিঃমিঃ বটতলা স্থানে ৭৫.৩৮ মিটার আরসিসি ব্রিজ নির্মাণের সংস্থান রাখা হয়। প্রকল্পের পিসিআর অনুযায়ী ৬৮৩.৩১ লক্ষ টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে

উক্ত ব্রিজ নির্মাণ করা হয়েছে। পরিদর্শনে দেখা যায়, বটতলা নামক স্থানে ৭৫.৩৮ মিটার দীর্ঘ আরসিসি ব্রিজ নির্মাণ করা হয়েছে। ব্রিজের উভয় প্রান্তে  $150 \times 2 = 300$  মিটার সংযোগ সড়ক এবং ৭৫ মিটার  $\times 8 = 300$  মিটার রক্ষাপ্রদ কাজ করা হয়েছে। পরিদর্শনে দেখা যায় ব্রিজের উভয় পাশে কনক্রিট ঢালাই দিয়ে রক্ষাপ্রদ কাজ করা হয়েছে। তবে রক্ষাপ্রদ কাজের একটি স্থানে crack হয়েছে।



১৪.৪ **কামালের বাট্রি সেতু:** অনুমোদিত ডিপিপিতে ৯১১.২২ লক্ষ টাকা ব্যয়ে জামালপুর সড়ক বিভাগের অধীন বকশীগঞ্জ-বালুগাঁও-দেওয়ানগঞ্জ সড়কের চেইনেজ ৭+৪২৮.৫৫ কিঃমিঃ হতে ৭+৫০৩.৯৩ কিঃমিঃ কামালের বাট্রি নামক স্থানে ৭৫.৩৮ মিটার আরসিসি ব্রিজ নির্মাণের সংস্থান রাখা হয়। প্রকল্পের পিসিআর অনুযায়ী ৭১২.২৫ লক্ষ টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে উক্ত ব্রিজ নির্মাণ করা হয়েছে। পরিদর্শনে দেখা যায়, কামালের বাট্রি নামক স্থানে ৭৫.৩৮ মিটার দীর্ঘ আরসিসি ব্রিজ নির্মাণ করা হয়েছে। ব্রিজের উভয় প্রান্তে  $150 \times 2 = 300$  মিটার সংযোগ সড়ক এবং ৭৫ মিটার  $\times 8 = 300$  মিটার রক্ষাপ্রদ কাজ করা হয়েছে। এ ব্রিজের রক্ষাপ্রদ কাজ কনক্রিট ঢালাই করে করা হয়েছে। রক্ষাপ্রদ কাজ অক্ষত রয়েছে।



১৪.৫ **বালুগাঁও সেতু:** অনুমোদিত ডিপিপিতে ২৭০৭.১১ লক্ষ টাকা ব্যয়ে জামালপুর সড়ক বিভাগের অধীন বকশীগঞ্জ-বালুগাঁও-দেওয়ানগঞ্জ সড়কের চেইনেজ ৮+৯৭০.১৫ কিঃমিঃ হতে ৯+২১০.০৫ কিঃমিঃ বালুগাঁও খালের ওপর ২৩৯.৯০ মিটার আরসিসি ব্রিজ নির্মাণের সংস্থান রাখা হয়। প্রকল্পের পিসিআর অনুযায়ী ১৭৫৪.০২ লক্ষ টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে উক্ত ব্রিজ নির্মাণ করা হয়েছে। পরিদর্শনে দেখা যায়, বালুগাঁও খালের ওপর ২৩৯.৯০ মিটার দীর্ঘ আরসিসি ব্রিজ নির্মাণ করা হয়েছে। ব্রিজের উভয় প্রান্তে  $300 \times 2 = 600$  মিটার সংযোগ সড়ক নির্মাণ করা হয়েছে। এছাড়া ব্রিজের দুই পাশে  $195 \times 8 = 600$  মিটার রক্ষাপ্রদ কাজ করা হয়েছে। এ ব্রিজের রক্ষাপ্রদ কাজটি সিসি ব্লক স্থাপন করে cementing এর মাধ্যমে সম্পন্ন করা হয়েছে। রক্ষাপ্রদ কাজ অক্ষত রয়েছে।



১৪.৩ **সসার ড়েন:** অনুমোদিত ডিপিপি অনুযায়ী ১০০০ মিটার সসার ড়েন নির্মাণের জন্য ২১.৯০ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। পিসিআর অনুযায়ী ১০০০ মিটার সসার ড়েন নির্মাণে পুরো অর্থ ব্যয় করা হয়েছে। পরিদর্শনে দেখা যায়, নির্মিত ব্রীজসমূহের সংযোগ সড়কের উভয় পাশে সসার ড়েন নির্মাণ করা হয়েছে।

১৪.৫ **রক্ষাপ্রদ কাজ:** ডিপিপি অনুযায়ী ৪টি আরসিসি ও পিসি গার্ডার সেতুর রক্ষাপ্রদ কাজের জন্য যথাক্রমে ২৪০ মিটার, ২৪০ মিটার, ২৪০ ও ৭০০ মিটার স্লোপ প্রটেকশন ও টো-ওয়ালের জন্য যথাক্রমে ৪৫.২৬, ৪৫.২৬, ৪৫.২৬ ও ২১৪.৫৫ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। পিসিআর অনুযায়ী ৪টি আরসিসি ও পিসি গার্ডার সেতুর রক্ষাপ্রদ কাজের জন্য যথাক্রমে ২৪০ মিটার, ২৪০ মিটার, ২৪০ ও ৭০০ মিটার স্লোপ প্রটেকশন ও টো-ওয়ালের জন্য যথাক্রমে ১৯.৮৬, ৪৪.০১, ৪৪.০১ ও ৮৩.৭৮ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে। পরিদর্শনে দেখা যায়, ৪টি সেতুর ৩টি সেতুতে রক্ষাপ্রদ কাজে কনক্রিট দিয়ে solid ঢালাই দেয়া হয়েছে। ৪র্থ সেতুতে সিসি ব্লক স্থাপন করে রক্ষাপ্রদ কাজ সম্পন্ন করা হয়েছে।



১৪.৬ **সাইন সিগন্যাল, কিঃমিঃ পোস্ট, গাইড পোস্ট:** অনুমোদিত ডিপিপিতে ট্রাফিক, সাইন, সিগন্যাল, গাইড পোস্ট ইত্যাদির জন্য ৮.৭ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। পিসিআর অনুসারে সাইন, সিগন্যাল বাবদ ৭.১১ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে।

১৪.৭ **কন্টিনজেন্সি:** ফিজিক্যাল ও পাইস কন্টিনজেন্সি খাতে কোন অর্থ ব্যয় হয়নি।

১৫। প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জনঃ

পরিকল্পিত	উদ্দেশ্য অর্জন
জামালপুর জেলার বকশীগঞ্জ উপজেলায় ৪টি সেতু নির্মাণের মাধ্যমে নিরবিচ্ছিন্ন সড়ক যোগাযোগ ব্যবস্থা গড়ে তোলার মাধ্যমে উক্ত এলাকার আর্থ-সামাজিক অবস্থার উন্নয়নে সহায়তা করা।	জামালপুর জেলার বকশীগঞ্জ উপজেলায় ৪টি সেতু নির্মাণ করায় নিরবিচ্ছিন্ন সড়ক যোগাযোগ ব্যবস্থা গড়ে উঠেছে।

১৬। **উদ্দেশ্য অর্জিত না হয়ে থাকলে তার কারণঃ** প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জিত হয়েছে বলে প্রতীয়মান হয়।

১৭। **রাজস্ব খাতে স্থানান্তরঃ** প্রকল্পের আওতায় সম্পাদিত কাজ ইতোমধ্যে সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের রাজস্ব খাতে (ওপেন লাইন)-এ স্থানান্তর করা হয়েছে।

১৮। **External Audit:** মন্ত্রণালয় হতে প্রেরিত পিসিআর পর্যালোচনায় দেখা যায় প্রকল্পটির কোন Internal ও External Audit করা হয়নি।

১৯। পর্যবেক্ষণ:

১৯.১ প্রকল্পের ৪টি সেতুই বিভিন্ন খালের ওপর নির্মিত। তবে কোন ব্রীজের নিচে খালের অস্তিত্ব দেখা যায়নি;

১৯.২ প্রকল্পটি অনুমোদিত ব্যয় (৫২৮৯.৪৫ লক্ষ টাকা) এর তুলনায় ১৫৫৩.৪৫ লক্ষ টাকা (২৯.৩৬%) কম ব্যয়ে বাস্তবায়িত হয়েছে অর্থাৎ প্রকল্পের অনুমোদিত ব্যয় over estimated ছিল বলে প্রতীয়মান হয়;

১৯.৩ প্রকল্পটি বাস্তবায়নকালীন সময়ে সংশোধন করা হয়নি কিংবা এর মেয়াদ বৃদ্ধি করা হয়নি;

১৯.৪ ঢুমালি পাড়া সেতুর রক্ষাপ্রদ কাজের দৈর্ঘ্য কম হওয়ায় এর এক প্রান্তে মাটি ক্ষয় হয়ে যাচ্ছে। এতে রক্ষাপ্রদ কাজ ক্ষতিগ্রস্ত হচ্ছে। ফলে সংযোগ সড়ক ক্ষতিগ্রস্ত হওয়ার আশংকা রয়েছে;

১৯.৫ বটতলা সেতুর রক্ষাপ্রদ কাজের একটি স্থানে crack দেখা দিয়েছে;

১৯.৬ অনুমোদিত ডিপিপিতে ট্রাফিক সাইন, সিগন্যালের সংস্থান থাকলেও তা স্থাপন করা হয়নি। তবে প্রয়োজনীয় সংখ্যক গাইড পোস্ট/কনক্রিট পোস্ট স্থাপন করা হয়েছে;

১৯.৭ ৪টি সেতুতেই RCC Solid Wall দিয়ে রেলিং দেয়া হয়েছে। এতে ব্রীজে অবাধ বায়ু প্রবাহ বাধাগ্রস্ত হচ্ছে এবং ব্রীজের চলাচলকারীগণ পারিপার্শ্বিক সৌন্দর্য উপভোগ হতে বঞ্চিত হচ্ছেন; এবং

১৯.৮ প্রকল্পের Internal ও External Audit সম্পন্ন করা হয়নি।

২০। মতামত/সুপারিশঃ

২০.১ প্রকল্পের ৪টি সেতুই বিভিন্ন খালের ওপর নির্মিত হওয়া এবং কোন ব্রীজের নিচে খালের অস্তিত্ব না থাকায় ব্রীজ নির্মাণের স্থান নির্বাচন যথাযথ ছিল কিনা তা মন্ত্রণালয় পরীক্ষা করে দেখতে পারে;

২০.২ প্রকল্প ব্যয় যাতে over estimated না হয় সে জন্য যথাযথ পরীক্ষার মাধ্যমে প্রকল্পের ব্যয় নির্ধারণ করতে হবে;

২০.২ প্রকল্পটি মূল অনুমোদিত সময়ের মধ্যে সমাপ্ত হয়েছে। এ প্রকল্পের অভিজ্ঞতা অন্যান্য প্রকল্প বাস্তবায়নের ক্ষেত্রে কাজে লাগানো যেতে পারে;

২০.৩ ঢুমালিপাড়া সেতুর সংযোগ সড়ক রক্ষার স্বার্থে ক্ষতিগ্রস্ত রক্ষাপ্রদ কাজ দ্রুত সংস্কার করতে হবে;

২০.৪ বটতলা সেতুর রক্ষাপ্রদ কাজে তৈরি হওয়া crack সংস্কার করতে হবে;

২০.৫ ৪টি সেতুতেই RCC Solid Wall দিয়ে রেলিং দেয়ার যৌক্তিকতা সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ প্রদান করবে;

২০.৬ প্রকল্পের Internal ও External Audit দ্রুত সম্পন্ন করতে হবে; এবং

২০.৭ অনুচ্ছেদ ২০.১ হতে ২০.৬ এর বিষয়ে গৃহীত ব্যবস্থা মন্ত্রণালয় আগামী ১ মাসের মধ্যে আইএমইডিকে অবহিত করবে।

মাদারীপুর (মোস্তফাপুর)-শরীয়তপুর-চাঁদপুর সড়কের আড়িয়াল খাঁ নদীর ওপর ৭ম বাংলাদেশ-চীন মৈত্রী  
সেতুসহ (কাজীরটেক সেতু) আরও ০৩টি সেতু নির্মাণ  
-শীর্ষক প্রকল্পের সমাপ্তি মূল্যায়ন প্রতিবেদন

- ১। প্রকল্পের নাম : মাদারীপুর (মোস্তফাপুর)-শরীয়তপুর-চাঁদপুর সড়কের আড়িয়াল খাঁ নদীর ওপর ৭ম বাংলাদেশ-চীন মৈত্রী সেতুসহ (কাজীরটেক সেতু) আরও ০৩টি সেতু নির্মাণ।
- ২। বাস্তবায়নকারী সংস্থা : সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর।
- ৩। প্রশাসনিক মন্ত্রণালয়/বিভাগ : সড়ক পরিবহন ও সেতু মন্ত্রণালয়/সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ।
- ৪। প্রকল্প এলাকা : মাদারীপুর জেলার মাদারীপুর সদর উপজেলা এবং শরীয়তপুর জেলার শরীয়তপুর সদর উপজেলা।
- ৫। 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 (প্রঃ সাঃ)	১ম সংশোধিত (প্রঃ সাঃ)		মূল	১ম সংশোধিত			
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮
২৭৫২৬.৯০	২৯৪৩০.১৪	২৬৪১০.৮৩	০১-০৫- ২০১২ থেকে ৩০-০৬- ২০১৪	০১-০৫- ২০১২ থেকে ৩০-০৬- ২০১৬	০১-০৫-২০১২ থেকে ৩০-০৬-২০১৬	-১১১৬.১০ (৪.০০%)	২ বছর (৯২%)

৫। প্রশিক্ষণ : প্রকল্পের আওতায় কোন স্থানীয় ও বৈদেশিক প্রশিক্ষণের সংস্থান না থাকায় প্রশিক্ষণ প্রদান করা হয়নি।

৬। প্রকল্পের অঙ্গভিত্তিক বাস্তবায়ন (পিসিআর অনুসারে) :

Items of Work (as per PP)	Unit	Target (as per PP)		Actual Progress	
		Physical (Quantity)	Financial	Physical (Quantity)	Financial
1	2	3	4	5	6
(a) Revenue					
Pay of officers	M-M		51.98		19.70
Pay of Staffs	M-M		32.16		3.58
Allowance	LS		60.96		20.01
Supply & Services					
CD/VAT for imported/local port charge	LS		2000.00		950.00
Patrol & Lubricant	LS		36.00		19.49
Printing & Publication	LS		2.00		1.82

Items of Work (as per PP)	Unit	Target (as per PP)		Actual Progress	
		Physical (Quantity)	Financial	Physical (Quantity)	Financial
1	2	3	4	5	6
Stationary seal & Stamps	LS		3.00		3.00
Advertisement	LS		2.50		1.40
Cost for Consultancy Services	LS		1279.97		1279.97
Survey	LS		21.00		0.00
Security Guard	M		151.80		70.80
Hiring Charge	LS		160.86		136.61
Repair & Maintance of Vehicle	LS		54.00		13.00
Removal of Public utilities (Gas, electricity, Telephone line etc.)	LS		60.00		35.46
Capital					
Procurement of Assets					
Procurement of vehicle (Jeep)	Nos	3.00	219.00	3.00	215.25
Procurement of vehicle (Pick up)	Nos	4.00	170.88	4.00	170.88
Procurement of vehicle (Motorbus)	Nos	1.00	29.50	1.00	29.35
Procurement of Speed boat	Nos	1.00	10.00	1.00	9.99
Office Equipments & others	LS		30.00		24.16
Furniture	LS		10.00		9.93
Acquisition/Purchase of Land and landed properties assets	LS				
Land acquisition	Hector	25.00	4700.00	23.27	4295.67
Land acquisition (Temporary)	Hecto	11.27	75.00	4.72	31.42
Civil Works					
Construction works					
Bailey Delaunching & Carrying	Nos		25.00		3.44
Dismantling of existing sub-structure	Nos		5.00		0.00
Physical Construction works such as office cum rest house, Laboratory, storage, Generator house & Guard room, water tower, deep tubewell etc.	Sqm	3230.00	200.00	247.26	24.17
Boundary Wall	LM	1575.00	34.25	721.97	15.70
Land Development	Cum	120039.00	480.16	118706.50	474.83
Brick Platform	Sqm	53060.00	255.67	41871.88	201.76
Internal Road	LM	448.75	26.66	0.00	0.00

Items of Work (as per PP)	Unit	Target (as per PP)		Actual Progress	
		Physical (Quantity)	Financial	Physical (Quantity)	Financial
1	2	3	4	5	6
Protective Work					
For Kazirtack Bridge	Sqm	27000.00	1800.00	27000.00	1800.00
For 3 Bridge	Sqm	2400.00	160.00	0.00	0.00
Construction of Approach Road in/c pavement	KM	4.25	2125.00	4.25	2125.00
Miscellaneous items of Approach road (Road marking-Thermoplastic Material, Traffic Signs Sign Post, Culverts & Level crossing, Toll Plaza, Sand Backfill for Swamp, Low land ditches etc. )	LS		20.00		1.79
Construction of Bridge	M	1063.36	14360.30	1063.36	14360.00
Others					
Utility Bill (Gas, Electricity, Telephone etc)	LS		47.70		21.59
Temporary Accommodation (Rent at Dhaka & Project site)	LS		54.00		41.02
Environmental impact Assessment (including Preparing EAP & Mitigative measures	LS		5.00		0.00
Physical Contingency			136.28		-
Price Contingency			534.51		-
Total			29430.14		26410.84

৭। প্রকল্প পরিচালক সংক্রান্ত তথ্যাদিঃ

ক্রমিক নং	প্রকল্প পরিচালকের নাম ও পদবী	দায়িত্বের ধরণ		কর্মকাল
		পূর্ণকালীন	খন্ডকালীন	
১	২	৩	৪	৫
১.	Md. Abdus Salam Additional Chief Engineer	-	হ্যাঁ	মে ২০১২ হতে মার্চ ২০১৩
২.	Md. Habibur Rahman Additional Chief Engineer	হ্যাঁ	-	মার্চ ২০১৩ হতে মে ২০১৫
৩.	Khan Md. Kamrul Ahsan Additional Chief Engineer	হ্যাঁ	-	মে ২০১৫ হতে জুন ২০১৬পর্যন্ত

৮। **ক্রয় সংক্রান্ত তথ্যাদিঃ**

৮.১ **গাড়ী/ট্রাকসপোর্ট ক্রয়ঃ** প্রকল্পের আওতায় কোন গাড়ী/ট্রাকসপোর্ট ক্রয়ের সংস্থান না থাকায় গাড়ী/ট্রাকসপোর্ট ক্রয় করা হয়নি।

Type of Transport	Number as per DPP	Procured with date	Transferred to Transport Pool with date	Remarks
1	2	3	4	5
Jeep	3	D-M-Gha-13-8100 D-M-Gha-13-8101 (June 2013) D-M-Gha-13-9827 (June 2014)	31-08-2015 24-08-2015 25-02-2016	
Pickup	4	D-M-Tha-13-2087 D-M-Tha-13-2088 D-M-Tha-13-2419 (June 2013) D-M-Tha-13-3020 (June 2014)	04-08-2016 19-07-2016 14-09-2015 14-09-2015	
Microbus	1	D-M-Cha-53-8782 (26-09-2013)	14-06-2016	
Speed boat	1	(26-09-2013)	23-06-2016	

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

ক্রয় সংক্রান্ত তথ্যের বিস্তারিত অনুচ্ছেদ ১১.৪ এ বর্ণনা করা হয়েছে।

৯। **সংশোধিত ডিপিপি বরাদ্দ ও অগ্রগতিঃ**

অর্থবছর	সংশোধিত বরাদ্দ ও লক্ষ্যমাত্রা			টাকা অবমুক্তি	ব্যয় ও বাস্তব অগ্রগতি		
	মোট	টাকা	প্রকল্প সাহায্য		মোট	টাকা	প্রকল্প সাহায্য
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮
২০১২-১৩	11869.00	2729.00	9140.00	11869.00	11869.00	2428.75	9140.00
২০১৩-১৪	11112.00	3612.00	7500.00	11112.00	11111.54	3611.57	7499.97
২০১৪-১৫	1550.00	453.00	1097.00	1541.19	1541.16	444.16	1097.00
২০১৫-১৬	1891.00	63.00	1828.00	1890.00	1889.38	61.38	1828.00
মোট	26422.00	6857.00	19565.00	26412.19	26410.83	6845.86	19564.97

১০। **কাজ অসম্পূর্ণ থাকলে তার কারণঃ** অনুমোদিত ডিপিপি অনুযায়ী প্রকল্পের কাজ সমাপ্ত হয়েছে বলে প্রতীয়মান হয়।

১১। **সাধারণ পর্যবেক্ষণঃ**

১১.১ **প্রকল্পের পটভূমি ও উদ্দেশ্যঃ**

ঢাকা শহরে সরবরাহকৃত কৃষি পণ্যের একটি উল্লেখযোগ্য অংশ সরবরাহ হয়ে থাকে মাদারীপুর থেকে। কিন্তু ঢাকা শহর থেকে মাদারীপুর শহরের দূরত্ব সড়ক পথে তেমন বেশী না হলেও সরাসরি কোন সড়ক যোগাযোগ ব্যবস্থা না থাকায় পণ্য পরিবহন অনেক ব্যয় বহুল ও সময়সাপেক্ষ হয়ে পড়ে। আড়িয়ল খাঁ নদীতে ফেরী সার্ভিসের মাধ্যমে যোগাযোগ

ব্যবস্থা চালু থাকলেও তা পণ্য ও যাত্রী পরিবহনের ক্ষেত্রে তেমন কোন উল্লেখযোগ্য ভূমিকা রাখতে পারছে না। অপর দিকে বন্দরনগরী চট্টগ্রামসহ দক্ষিণ-পূর্বাঞ্চলীয় জেলাসমূহের সাথে ঢাকা ও দেশের অন্যান্য অংশের যোগাযোগ ব্যবস্থা উন্নয়নের ক্ষেত্রে আড়িয়ল খাঁ নদীর উপর সেতু নির্মিত হলে বিকল্প সড়কের মাধ্যমে যাত্রী ও পণ্য পরিবহনের সুযোগ সৃষ্টি হবে।

**উদ্দেশ্য:** এ প্রকল্পের আওতায় মাদারীপুর(মোস্তফাপুর)-শরীয়তপুর - চাঁদপুর সড়কের আড়িয়ল খাঁ নদীর উপর ৭ম বাংলাদেশ - চীন মৈত্রী সেতুসহ মাদারীপুর - শরীয়তপুর আন্তঃজেলা সীমান্তে টেকেরহাট সেতু এবং শরীয়তপুর জেলায় টুমচর ও আংগারিয়া সেতু নির্মাণের পরিকল্পনা গ্রহণ করা হয়। এই সেতু তিনটি ঢাকা ও দেশের অন্যান্য অঞ্চলের সাথে মাদারীপুর ও শরীয়তপুর জেলাসহ বন্দরনগরী চট্টগ্রামসহ দক্ষিণ-পূর্বাঞ্চলীয় জেলাসমূহের সাথে কম সময়ে ও সাশ্রয়ী ব্যয়ে যোগাযোগ স্থাপনে উল্লেখযোগ্য ভূমিকা রাখবে।

### ১১.২ প্রকল্পের অনুমোদন ও সংশোধনঃ

(লক্ষ টাকায়)

	মেয়াদকাল	প্রাক্কলিত ব্যয়
মূল	০১/০৫/২০১২ হতে ৩০/০৬/২০১৪ পর্যন্ত	২৭৫২৬.৯৩
১ম সংশোধিত অনুমোদিত	০১/০৫/২০১২ হতে ৩০/০৬/২০১৫ পর্যন্ত	২৯৪৩০.১৪
ব্যয় বৃদ্ধি ব্যতিরেকে মেয়াদ বৃদ্ধি ১ম বার	০১/০৫/২০১২ হতে ৩০/০৬/২০১৬ পর্যন্ত	-

১১.৩ **সার্বিক আর্থিক ও বাস্তব অগ্রগতিঃ** প্রকল্পের আওতায় জুন, ২০১৬ পর্যন্ত ক্রমপুঞ্জিত আর্থিক অগ্রগতি হয়েছে ২৬৪১০.৮৩ লক্ষ টাকা যা অনুমোদিত ব্যয় ২৯৪৩০.১৪ লক্ষ টাকার ৯০%। উক্ত সময়ে অনুমোদিত সংশোধিত প্রকল্পের ১০০% বাস্তব অগ্রগতি সাধিত হয়েছে (অনুচ্ছেদ-৬)।

১১.৪ **দরপত্র সংক্রান্ত তথ্য:** প্রকল্পের দরপত্র সংক্রান্ত পূর্ণাঙ্গতথ্য প্রেরিত পিসিআরে অর্ন্তভুক্ত করা হয়নি। পিসিআর এ প্রাপ্ত তথ্যানুযায়ী আলোচ্য প্রকল্পে ২টি প্যাকেজের আওতায় দরপত্র আহবানপূর্বক ঠিকাদার নিয়োগ করা হয় যা নিম্নরূপ:

(কোটি টাকায়)

নং	প্যাকেজ/কাজের নাম	-প্রাক্কলিত ব্যয় -কার্যাদেশকৃত মূল্য	-দরপত্র আহবানের তারিখ -চুক্তির তারিখ -কাজ শুরুর তারিখ -কাজ সমাপ্তির তারিখ	ঠিকাদার প্রতিষ্ঠানের নাম ও ঠিকানা	অগ্রগতি
প্যাকেজ নং-১					
	Investigation Survey and Desing of Kazirtack Road Bridge Project in Bangladesh	12.79 12.79	25/05/2010 30/07/2015		100%
প্যাকেজ নং-২					
	Contract of Construction of 7 <sup>th</sup> Bangladesh-China Friendship Bridge (Kazirtack Bridge) In Bangladesh	182.853 182.853	03/01/2012 30/07/2015		100%

১২। **প্রকল্প পরিদর্শনঃ** গত ০৪/০৯/২০১৭ তারিখে আইএমইডি'র উপ-পরিচালক জনাব জয়নাল মোল্লা কর্তৃক প্রকল্পটি সরেজমিন পরিদর্শন করা হয়। পরিদর্শনকালে মাদারীপুর সড়ক বিভাগের কর্মকর্তাগণ উপস্থিত ছিলেন। পরিদর্শন পর্যবেক্ষণ নিম্নরূপঃ

১২.১ **ভূমি অধিগ্রহণঃ** অনুমোদিত আরডিপিপি অনুযায়ী ২৫.০০ হেক্টর ভূমি অধিগ্রহণের জন্য ৪৭০০.০০ লক্ষ টাকা এবং অস্থায়ীভাবে ১১.২৭ হেক্টর ভূমি অধিগ্রহণের জন্য ৭৫.০০ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। পিসিআর অনুযায়ী ২৩.২৭ হেক্টর ভূমি অধিগ্রহণের জন্য ৪২৯৫.৬৭ লক্ষ টাকা এবং অস্থায়ী ৪.২৭ হেক্টর ভূমি অধিগ্রহণের জন্য ৩১.৪২ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে।

১২.৩ **পিসি গার্ডার ব্রিজ নির্মাণঃ**

অনুমোদিত আরডিপিপি অনুযায়ী ১৪৩৬০.৩০ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ১০৬৩.৩৬ মিটার (৪টি) ব্রিজ নির্মাণের সংস্থান রাখা হয়। সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর হতে প্রাপ্ত পিসিআর অনুযায়ী উক্ত অর্থে ১০৬৩.৩৬ মিটার ব্রিজ নির্মাণ করা হয়েছে। প্রকল্পের আওতায় মাদারীপুর শরীয়তপুর সড়কে মাদারীপুর জেলায় ৭ম বাংলাদেশ - চীন মৈত্রী সেতু (আচমত আলী খান সেতু), মাদারীপুর ও শরীয়তপুর জেলার সীমান্তে টেকেরহাট সেতু এবং শরীয়তপুর জেলায় টুমচর সেতু ও আঞ্জারিয়া সেতু (মোট ০৪টি সেতু) নির্মাণ করা হয়েছে। সেতু ০৪টির বিস্তারিত তথ্য নিম্নরূপঃ

(ক) **৭ম বাংলাদেশ চীন-মৈত্রী সেতু :** বাংলাদেশ সরকারের নি জন্ম অর্থায়ন ও চীন সরকারের সহায়তায় নির্মিত ৭ম বাংলাদেশ চীন-মৈত্রী সেতুটির নাম করণ করা হয়েছে আচমত আলী খান সেতু। মাদারীপুর শরীয়তপুর সড়কের ১১.৫৭ কিলোমিটার অংশে আড়িয়াল খাঁ নদীর উপর কাজিরটেক নামক স্থানে সেতুটি নির্মাণ করা হয়েছে। সেতুটির দৈর্ঘ্য ৬৯৪.৩৬ মিটার, প্রস্থ ১৩.৩০ মিটার। সেতুটির মাদারীপুর প্রান্তে ১.৪০ কিলোমিটার ও শরীয়তপুর প্রান্তে ৩.০০ কিলোমিটার (মোট ৪.৪০ কিলোমিটার) এ্যাপ্রোচ সড়ক নির্মাণ করা হয়েছে। সেতুর স্প্যান ২১ এবং পিয়ার সংখ্যা ২০টি। পরিদর্শনকালে দেখা যায়, সেতুটি সংযোগ সড়ক, রক্ষাপ্রদ কাজ ইত্যাদি অক্ষত আছে। সেতুর এক্সপানশন জয়েন্ট ভালো আছে। সংযোগ সড়কে স্থাপিত রেলিং ও ভাল আছে। তবে সেতুটির রং নষ্ট হয়ে গেছে এবং রেলিং এর ওপর স্থাপিত লোহার অংশে মরিচা পড়ে যাচ্ছে।

	
চিত্র -১: আচমত আলী খান সেতু	চিত্র-২: আচমত আলী খান সেতুর শরীয়তপুর প্রান্তের এ্যাপ্রোচ সড়ক
	
চিত্র -৩: সেতুর রক্ষাপ্রদ কাজ	চিত্র-৪: সেতুর এরিয়াল ভিউ

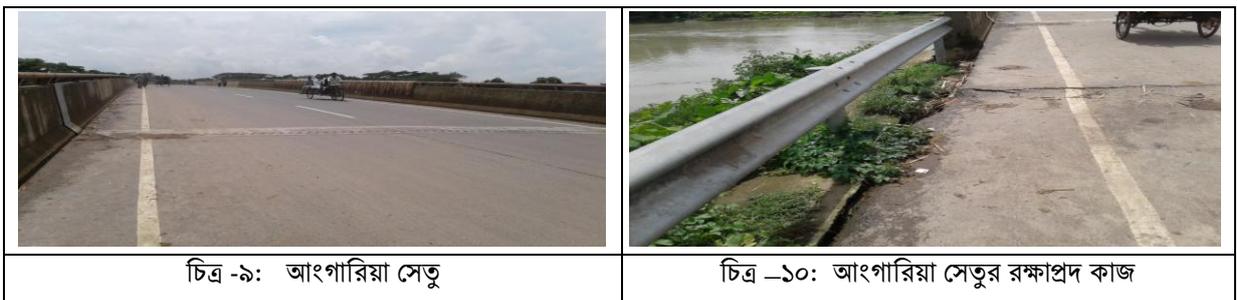
- (খ) **টেকেরহাট সেতু:** মাদারীপুর শরীয়তপুর সড়কের ১৭.১৯ কিলোমিটার অংশে কীর্তিনাশা নদীর শাখা নদীর উপর টেকেরহাট নামক স্থানে সেতুটি নির্মাণ করা হয়েছে। সেতুটির দৈর্ঘ্য ১২৭.০০ মিটার, প্রস্থ ১০.০০ মিটার সেতুর স্প্যান ০৪ এবং পিয়ার সংখ্যা ০৩টি। পরিদর্শনে দেখা যায়, সেতুর উপর দিয়ে যান চলাচল করছে। তবে সেতুর ওপর বেশ কয়েকটি অটো রিক্সা দাঁড়িয়ে থাকতে দেখা যায়। এতে যানচলাচল বিঘ্নিত হচ্ছে। এছাড়া দুর্ঘটনার ও আশংকা রয়েছে। সেতুটির রেলিং, এক্সপানশন জয়েন্ট, সংযোগ সড়ক, রক্ষাপ্রদ কাজ ইত্যাদি ভাল আছে। তবে রেলিং এর উপরে স্থাপিত লোহার হাতলে মরিচা পড়ে যাচ্ছে। লোহার হাতলসহ রেলিং ও সেতুটি রং করা হলে এর সৌন্দর্যবর্ধনের পাশাপাশি স্থায়িত্ব বৃদ্ধি করা সম্ভব।



- (গ) **টুমচর সেতু:** মাদারীপুর শরীয়তপুর সড়কের ১৭.৫২ কিলোমিটার অংশে টুমচর খালের উপর টুমচর নামক স্থানে সেতুটি নির্মাণ করা হয়েছে। সেতুটির দৈর্ঘ্য ৩৭.০০ মিটার, প্রস্থ ১০.০০ মিটার সেতুর স্প্যান ০২ এবং পিয়ার সংখ্যা ০১টি। পরিদর্শনকালে সেতুটির রেলিং এর ওপর পাট শূকাতে দেখা যায়। এতে সেতুর রেলিং ক্ষতিগ্রস্ত হচ্ছে। এ সেতুটিও রং করা প্রয়োজন। সেতুটির রক্ষাপ্রদ কাজ ক্ষতিগ্রস্ত হয়নি।



- (ঘ) **আংগারিয়া সেতু:** মাদারীপুর শরীয়তপুর সড়কের ২০.৩৪ কিলোমিটার অংশে কীর্তিনাশা নদীর উপর আংগারিয়া নামক স্থানে সেতুটি নির্মাণ করা হয়েছে। সেতুটির দৈর্ঘ্য ১৫৭.০০ মিটার, প্রস্থ ১০.০০ মিটার, সেতুর স্প্যান ০৫ এবং পিয়ার সংখ্যা ০৪টি। পরিদর্শনকালে দেখা যায়, আংগারিয়া সেতুর শরীয়তপুর পার্শ্বের সংযোগ সড়ক কিছুটা দেবে গেছে এবং সংযোগ সড়কে স্থাপিত রেলিং বাঁকা হয়ে গেছে। এছাড়া রক্ষাপ্রদ কাজ কিছুটা ক্ষতিগ্রস্ত হয়েছে। এ সেতুটিও রং করা হয়নি।



১৩.৫ পরিদর্শনকালে দেখা যায় যে, সেতুসমূহের নির্মাণ কাজ সর্বাঙ্গীনভাবে সমাপ্ত হয়েছে। নির্মাণকারী প্রতিষ্ঠান সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের কাছে সেতুসমূহ হস্তান্তরের পর মাননীয় প্রধানমন্ত্রী বিগত ২৮ আগস্ট ২০১৫ তারিখে এসকল সেতু যানবাহন চলাচলের জন্য আনুষ্ঠানিকভাবে উদ্বোধন করেন।

১৩। **প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জনঃ**

পরিকল্পিত	উদ্দেশ্য অর্জন
প্রকল্পের মূল উদ্দেশ্য হলো- প্রকল্পের আওতায় মাদারীপুর (মোস্তফাপুর) - শরীয়তপুর - চাঁদপুর সড়কের আড়িয়ল খাঁ নদীর উপর ৭ম বাংলাদেশ - চীন মৈত্রী সেতুসহ মাদারীপুর - শরীয়তপুর আন্তঃজেলা সীমান্তে টেকেরহাট সেতু এবং শরীয়তপুর জেলায় টুমচর ও আংগারিয়া সেতু নির্মাণের পরিকল্পনা গ্রহণ করা হয়। এই সেতু তিনটি ঢাকা ও দেশের অন্যান্য অঞ্চলের সাথে মাদারীপুর ও শরীয়তপুর জেলাসহ বন্দরনগরী চট্টগ্রামসহ দক্ষিণ-পূর্বাঞ্চলীয় জেলাসমূহের সাথে কম সময়ে ও সাশ্রয়ী ব্যয়ে যোগাযোগ স্থাপন।	প্রকল্পের মূল উদ্দেশ্য হলো- প্রকল্পের আওতায় মাদারীপুর(মোস্তফাপুর) - শরীয়তপুর - চাঁদপুর সড়কের আড়িয়ল খাঁ নদীর উপর ৭ম বাংলাদেশ - চীন মৈত্রী সেতুসহ মাদারীপুর - শরীয়তপুর আন্তঃজেলা সীমান্তে টেকেরহাট সেতু এবং শরীয়তপুর জেলায় টুমচর ও আংগারিয়া সেতু নির্মাণে সেতু তিনটি ঢাকা ও দেশের অন্যান্য অঞ্চলের সাথে মাদারীপুর ও শরীয়তপুর জেলাসহ বন্দরনগরী চট্টগ্রামসহ দক্ষিণ-পূর্বাঞ্চলীয় জেলাসমূহের সাথে যোগাযোগ স্থাপিত হয়েছে।

১৪। **উদ্দেশ্য অর্জিত না হয়ে থাকলে তার কারণঃ** প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জিত হয়েছে।

১৫। **প্রকল্প বাস্তবায়ন সমস্যাঃ** প্রকল্পটি বাস্তবায়নে অর্থ বরাদ্দ ও সময় বৃদ্ধি ব্যতিত উল্লেখযোগ্য অন্য কোন সমস্যা মোকাবেলা করতে হয়নি।

১৬। **রাজস্ব খাতে স্থানান্তরঃ** প্রকল্পের আওতায় সম্পাদিত কাজ ইতোমধ্যে সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের রাজস্ব খাতে (ওপেন লাইন)-এ স্থানান্তর করা হয়েছে।

১৭। **External Audit:** মন্ত্রণালয় হতে প্রেরিত পিসিআর পর্যালোচনায় দেখা যায় প্রকল্পটির কোন Internal ও External Audit করা হয়নি। কিন্তু মন্ত্রণালয় কর্তৃক সমাপ্তি প্রতিবেদন প্রেরণের পূর্বে প্রকল্পটির External Audit করা প্রয়োজন ছিল।

১৮। **পর্যবেক্ষণঃ**

১৮.১ প্রকল্পটি বাস্তবায়নে মূল অনুমোদিত প্রকল্পের তুলনায় অতিরিক্ত সময় ব্যয় হয়েছে ২ বছর (৯০%);

১৮.২ টেকেরহাট সেতুর ওপর অটোরিক্সা দাড়িয়ে থাকতে দেখা যায় যা যান চলাচলের বিঘ্ন সৃষ্টি করছে;

১৮.৩ ৪টি ব্রীজের রং নষ্ট হয়ে গেছে বা উঠে গেছে;

১৮.৪ ৪টি ব্রীজের কোনটির ওপরই ফুটপাথ নির্মাণ করা হয়নি;

১৮.৫ আংগারিয়া সেতুর সংযোগ সড়কের কিছু অংশ দেবে গেছে এবং সংযোগ সড়কের রেলিং বাঁকা হয়ে গেছে;

১৮.৬ টুমচর ব্রীজের ওপর আগাছা জন্মেছে যা ব্রীজের স্থায়িত্বের জন্য ক্ষতিকর, এছাড়া কাজিরটেক ব্রীজ ব্যতিত বাকী ৩টি ব্রীজের ওপর ময়লা আর্বজনা জমা হয়েছে; এবং

১৮.৭ সমাপ্ত প্রকল্পটির External Audit সম্পন্ন করা হয়নি।

১৯। মতামত/সুপারিশঃ

- ১৯.১ প্রকল্পটি বাস্তবায়নে মূল অনুমোদিত প্রকল্পের তুলনায় অতিরিক্ত সময় ব্যয় হয়েছে ২ বছর (৯০%)। ভবিষ্যতে প্রকল্প প্রণয়নকালে সময় ও ব্যয় বৃদ্ধির বিষয়টি বিবেচনায় নিয়ে যথাযথ পরিকল্পনার মাধ্যমে প্রকল্প প্রণয়ন করতে হবে;
- ১৯.২ টেকেরহাট সেতুর ওপর অটোরিক্সা দাঁড়িয়ে থাকতে দেখা যায় যা যান চলালের বিঘ্ন সৃষ্টি করেছে। উক্ত অটো রিক্সা স্ট্যান্ড অপসারণ করতে হবে;
- ১৯.৩ ব্রীজগুলোর স্থায়িত্ব বৃদ্ধির পাশাপাশি সৌন্দর্য বর্ধনের জন্য রং করার ব্যবস্থা গ্রহণ করতে হবে;
- ১৯.৪ ৪টি ব্রীজের কোনটির ওপর ফুটপাথ নির্মাণ না করার বিষয়ে সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ ব্যাখ্যা প্রদান করবে;
- ১৯.৫ আংগারিয়া সেতুর সংযোগ সড়কের দেবে যাওয়া অংশ মেরামত এবং সংযোগ সড়কের বাঁকা হয়ে যাওয়া রেলিং পুনঃ স্থাপন করতে হবে;
- ১৯.৬ টুমচর ব্রীজের ওপর জন্মানো আগাছা এবং অন্যান্য ব্রীজের ওপর জমা ময়লা আর্বজনা পরিষ্কার করার ব্যবস্থা গ্রহণ করতে হবে;
- ১৯.৭ সমাপ্ত প্রকল্পটির সত্ত্বর External Audit সম্পন্ন করতে হবে; এবং
- ১৯.৮ অনুচ্ছেদ ১৯.১ হতে ১৯.৭ এর বিষয়ে গৃহীত ব্যবস্থা মন্ত্রণালয় আগামী ১ মাসের মধ্যে আইএমইডিকে অবহিত করবে।

নগরবাড়ী-ফেরীঘাট প্রান্তে বাঁধেরহাট-খয়েরচর সড়ক নির্মাণ (সংশোধিত)

-শীর্ষক প্রকল্পের সমাপ্তি মূল্যায়ন প্রতিবেদন

- ১। প্রকল্পের নাম : নগরবাড়ী-ফেরীঘাট প্রান্তে বাঁধেরহাট-খয়েরচর সড়ক নির্মাণ (সংশোধিত)।  
 ২। প্রশাসনিক মন্ত্রণালয়/বিভাগ : সড়ক পরিবহন ও সেতু মন্ত্রণালয়/সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ।  
 ৩। বাস্তবায়নকারী সংস্থা : সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর।  
 ৪। প্রকল্প এলাকা : পাবনা জেলার বেড়া উপজেলা।  
 ৫। প্রকল্পের বাস্তবায়ন সময় ও ব্যয় :

(লক্ষ টাকায়)

প্রাক্কলিত ব্যয় (প্রঃসাঃ)		প্রকৃত ব্যয় (প্রঃ সাঃ)	পরিকল্পিত বাস্তবায়নকাল		প্রকৃত বাস্তবায়নকাল	অতিক্রান্ত ব্যয় (মূল প্রাক্কলিত ব্যয়ের %)	অতিক্রান্ত সময় (মূল বাস্তবায়নকালের %)
মূল	১ম সংশোধিত		মূল	১ম সংশোধিত			
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮
৪৬৭৬.৫০ (-)	৯৩০৫.৭৪ (-)	৯৩০৩.৭৯ (-)	০১-০৭- ২০০৬ থেকে ৩০-০৬- ২০০৯	০১-০৭-২০০৬ থেকে ৩১-১২-২০১২	০১-০৭-২০০৬ থেকে ৩০-০৬-২০১৬	৪৬২৭.২৯ (৯৯%)	৭ বছর (২৩৫%)

নোট: ব্যয় বৃদ্ধি ব্যতিরেকে বাস্তবায়ন মেয়াদ ৩০-০৬-২০১৬ পর্যন্ত ৪র্থ দফায় বৃদ্ধি করা হয়। এছাড়া মূল অনুমোদিত ব্যয়ের তুলনায় প্রকৃত ব্যয় ৪৬২৭.২৯ লক্ষ টাকা ৯৯% বেশী ব্যয় হয়।

৬। **প্রকল্পের পটভূমি ও উদ্দেশ্য:**

৬.১ **পটভূমি:** দেশের পূর্বাঞ্চলের সাথে উত্তর-পশ্চিমাঞ্চলের সড়ক যোগাযোগ রক্ষা করার জন্য যমুনা সেতুর বিকল্প হিসেবে আরিচা-নগরবাড়ী ফেরী রুট ব্যবহার করা হয়। যমুনা সেতু চালু হওয়ার পরেও আরিচা-নগরবাড়ী ফেরী রুটের গুরুত্ব হ্রাস পায়নি। প্রতিদিন এ রুটে প্রচুর ভারী যানবাহনসহ বিভিন্ন ধরনের যানবাহন চলাচল করে। যমুনা নদীতে চর পড়ায় আরিচা-নগরবাড়ী ফেরী ঘাট পরিত্যক্ত হয়। পরবর্তীতে BIWTA আরিচা ফেরী ঘাটকে পাটুরিয়া এবং নগরবাড়ী ফেরীঘাটকে কাজিরহাট, নটাখোলা এবং লতিফপুরে স্থানান্তর করে। বর্তমানে, নদীতে আরও চর পড়ায় কাজিরহাট, নটাখোলা এবং লতিফপুর পয়েন্টে ফেরী চলাচলে অসুবিধা হচ্ছে বিধায় খয়েরচরে ফেরীঘাট স্থানান্তর করা হলে পাটুরিয়া থেকে ফেরী ২০ কিঃমিঃ থেকে হ্রাস পেয়ে মাত্র ৮ কিঃমিঃ হবে এবং ফেরী পারাপারের জন্য সময় ব্যয় হবে ৩ ঘন্টার স্থলে মাত্র ১ ঘন্টা। এতে জনদুর্ভোগ লাঘবসহ জালানী তেলের ব্যাপক সাশ্রয় হবে। এ প্রেক্ষিতে প্রকল্পটি গ্রহণ করা হয়েছে।

৬.২ **উদ্দেশ্য:** প্রকল্পের মূল উদ্দেশ্য হলো-

- বাঁধেরহাট থেকে খয়েরচর পর্যন্ত সড়ক সংযোগ স্থাপন;
- ফেরী পথে দূরত্ব হ্রাস করার লক্ষ্যে খয়েরচরে স্থায়ী ফেরীঘাট স্থানান্তর; এবং
- জনগণের ফেরী পারাপারে ভোগান্তি দূরসহ ফেরী চলাচল ব্যয় হ্রাস।

৭। **প্রকল্পের মূল কাজ:**

- ভূমি অধিগ্রহণ- ৪২.৮৯ হেক্টর

- মাটির কাজ ১৩.৬৭ লঃঘঃমিঃ
- পেভমেন্ট নতুন নির্মাণ-১২.২২ কিঃমিঃ
- আরসিসি ব্রীজ নির্মাণ-৩৬৫.৩১ মিটার (৩টি)
- আরসিসি বক্স কালভার্ট নির্মাণ- ৩২মিটার (৩টি)

৮। পিসিআর অনুসারে প্রকল্পের অঙ্গভিত্তিক বাস্তবায়ন:

(Financial Figure in Lac Tk)

	Items of Work (as per latest RDPP)	Unit	Target (as per RDPP)		Actual Progress	
			Physical (Quantity)	Financial	Physical (Quantity)	Financial
	1	2	3	4	5	6
46.	Suvery & Design Drawing etc	L.S	L.S	2.20	L.S	2.20
47.	Hydrological & Morphological Survey	L.S	L.S	60.00	L.S	59.45
48.	Land Acquisition	Hector	42.89	265.31	42.89	264.30
49.	Construction of Road Embankment	Lacm3	13.67	1760.70	13.67	1760.70
	<b>Flexible Pavement</b>					
50.	New Construction	Km.	12.22	1433.85	12.22	1433.85
51.	Dense bituminous surfacing (DBS)-wearing course-50mm thick (Av.) (Overly)	Km.	12.22	438.60	12.22	438.60
52.	Sign, Signal, Km Post etc.	L.S	L.S	20.00	L.S	20.00
53.	Construction of RCC bridge (3 Nos) (PC Girder)	Km.	364.21	2913.68	364.21	2913.68
54.	Construction of RCC Box culvert (3 nos)	Km.	32.00	160.00	30.00	160.00
	<b>Protective work</b>	Meter				
55.	Turffing	Meter	97653.54	15.92	97653.54	15.92
56.	C.C. Block & G.O Textile	Sqm.	216447.00	2235.48	216447.00	2235.48
	Total =			9305.79		9303.79

৯। প্রকল্প পরিচালক সংক্রান্ত তথ্যাদিঃ

ক্রমিক নং	প্রকল্প পরিচালকের নাম ও পদবী	দায়িত্বের ধরণ		কর্মকাল	
		পূর্ণকালীন	খন্ডকালীন	যোগদান	বদলী
১	২	৩	৪	৫	৬
২৪.	Md. Mosarof Hossain	-	হ্যাঁ	২৯/১২/২০০৫	০৩/০১/২০০৬

ক্রমিক নং	প্রকল্প পরিচালকের নাম ও পদবী	দায়িত্বের ধরণ		কর্মকাল	
		পূর্ণকালীন	খন্ডকালীন	যোগদান	বদলী
১	২	৩	৪	৫	৬
	Additional Chief Engineer (Add. C) Rajshahi Zone, Rajshahi				
২৫.	Munsi Mostafizur Rahman Additional Chief Engineer Rajshahi Zone, Rajshahi	-	হ্যাঁ	০৩/০১/২০০৬	০৯/০৪/২০০৬
২৬.	Md. Mosarof Hossain Additional Chief Engineer Rajshahi Zone, Rajshahi	-	হ্যাঁ	০৯/০৪/২০০৬	২৯/০১/২০০৭
২৭.	Md. Abdullhhel Kafi Additional Chief Engineer (Add. C) Rajshahi Zone, Rajshahi	-	হ্যাঁ	২৯/০১/২০০৭	১৯/০৪/২০০৭
২৮.	Md. Aftab Uddin Additional Chief Engineer Rajshahi Zone, Rajshahi	-	হ্যাঁ	১৯/০৪/২০০৭	২৭/০২/২০০৮
২৯.	Kazi Golam Mostafa Additional Chief Engineer (Add. C) Rajshahi Zone, Rajshahi	-	হ্যাঁ	২৭/০২/২০০৮	১৮/০৩/২০০৮
৩০.	Md. Khurshid Alam Additional Chief Engineer Rajshahi Zone, Rajshahi	-	হ্যাঁ	১৮/০৩/২০০৮	০৭/১২/২০০৮
৩১.	Md. Edris Mia Additional Chief Engineer (Add. C) Rajshahi Zone, Rajshahi	-	হ্যাঁ	০৭/১২/২০০৮	২৩/১২/২০০৮
৩২.	Md. Khurshid Alam Additional Chief Engineer Rajshahi Zone, Rajshahi	-	হ্যাঁ	২৩/১২/২০০৮	১১/০৬/২০০৯
৩৩.	Kazi Golam Mostafa Additional Chief Engineer Rajshahi Zone, Rajshahi	-	হ্যাঁ	১১/০৬/২০০৯	১৩/০৯/২০০৯
৩৪.	Ali Ahamed Choudhury Additional Chief Engineer Rajshahi Zone, Rajshahi	-	হ্যাঁ	১৩/০৯/২০০৯	১০/০২/২০১০

ক্রমিক নং	প্রকল্প পরিচালকের নাম ও পদবী	দায়িত্বের ধরণ		কর্মকাল	
		পূর্ণকালীন	খন্ডকালীন	যোগদান	বদলী
১	২	৩	৪	৫	৬
৩৫.	Md. Abdul Gaffar Additional Chief Engineer Rajshahi Zone, Rajshahi	-	হ্যাঁ	১০/০২/২০১০	০৯/০৯/২০১০
৩৬.	Md. Mofijul Islam Additional Chief Engineer (Add. C) Rajshahi Zone, Rajshahi	-	হ্যাঁ	০৯/০৯/২০১০	০৩/১০/২০১০
৩৭.	Md. Abdul Halim Miah Additional Chief Engineer Rajshahi Zone, Rajshahi	-	হ্যাঁ	০৩/০১/২০১০	০৮/০২/২০১১
৩৮.	Md. Habibul Haque Additional Chief Engineer Rajshahi Zone, Rajshahi	-	হ্যাঁ	০৮/০২/২০১১	৩০/০৪/২০১৩
৩৯.	Md. Abdus Salam Additional Chief Engineer Rajshahi Zone, Rajshahi	-	হ্যাঁ	৩০/০৪/২০১৩	১৭/০৯/২০১৫
৪০.	Md. Abu Rawshan Additional Chief Engineer (C.C) Rajshahi Zone, Rajshahi	-	হ্যাঁ	১৭/০৯/২০১৫	প্রকল্প সমাপ্তি পর্যন্ত

#### ১০। ক্রয় সংক্রান্ত তথ্যাদিঃ

**পণ্য, কার্য ও সেবা ক্রয়ঃ** (পণ্য ও কার্য ২০০.০০ লক্ষ টাকার উপরে এবং সেবা ১০০.০০ লক্ষ টাকার উপরে) প্রকল্পের অনুমোদিত ডিপিপি অনুযায়ী মূল পূর্ত কাজ ৯ টি প্যাকেজের মাধ্যমে সম্পন্ন করার সংস্থান ছিল। পিসিআর এ উল্লেখিত তথ্যানুযায়ী ৯টি প্যাকেজের আওতায় পূর্ত কাজ সম্পাদন করা হয়েছে। দরপত্র সংক্রান্ত প্রধান প্রধান তথ্য নিম্নরূপ:

নং	প্যাকেজ/কাজের নাম	-প্রাক্কলিত ব্যয় -কার্যাদেশকৃত মূল্য -প্রদত্ত বিল	-দরপত্র আহ্বানের তারিখ -চুক্তির তারিখ -চুক্তি অনুযায়ী কাজ সমাপ্তির তারিখ -প্রকৃত সমাপ্তির তারিখ	মন্তব্য
প্যাকেজ নং-১				
১	Construction of 111.27 m (3×36.60m, Clear Span) Long P.C (Pre Stressed Concrete) Girder Bridge over Badai Khal at 3 <sup>rd</sup> Km (Ch. 2+086 to 2+197.27) of Badherhat-Khairchar Road end of Nagarbari Ferrygaht under Road	৮.৯০ ৭.৪৮ ৭.৪৮	০৬/১০/২০০৯ ৩১/০১/২০১০ ৩১/০১/২০১১ ২৮/০৬/২০১৬	১০০%

নং	প্যাকেজ/কাজের নাম	-প্রাক্কলিত ব্যয় -কার্যাদেশকৃত মূল্য -প্রদত্ত বিল	-দরপত্র আহবানের তারিখ -চুক্তির তারিখ -চুক্তি অনুযায়ী কাজ সমাপ্তির তারিখ -প্রকৃত সমাপ্তির তারিখ	মন্তব্য
	Division, Pabna during the year 2009-2010 (9 –PRC/2009-2010)			
প্যাকেজ নং-২				
	Construction of Flexible pavement, bituminous surfacing by Dense bituminous surfacing wearing course & earth work in road embankment by earth work at 1 <sup>st</sup> Km & 2 <sup>nd</sup> Km (p) of Badherhat-Khairchar Road end of Nagarbari Ferrygaht under Road Division, Pabna during the year 2009-2010 (12 –PRC/2009-2010)	৪.০০ ৬.২১ ৬.২১	১২/১১/২০০৯ ০৭/০১/২০১০ ০১/০৭/২০১১ ২৮/০৬/২০১৬	১০০%
প্যাকেজ নং-৩				
	Construction of Flexible pavement, bituminous surfacing by Dense bituminous surfacing wearing course & earth work in road embankment by earth work at 2 <sup>nd</sup> Km (p), 3 <sup>rd</sup> Km & 4 <sup>th</sup> Km (p) of Badherhat-Khairchar Road end of Nagarbari Ferrygaht under Road Division, Pabna during the year 2009-2010 (13 –PRC/2009-2010)	৪.০৭ ৫.৯৫ ৫.৯৫	১৫/১১/২০০৯ ০৭/০১/২০১০ ০১/০৭/২০১১ ২৭/০৬/২০১৬	১০০%
প্যাকেজ নং-৪				
	Construction of Flexible pavement, bituminous surfacing by Dense bituminous surfacing wearing course & earth work in road embankment by earth work at 4 <sup>th</sup> Km, 5 <sup>th</sup> Km & 6 <sup>th</sup> Km (p) of Badherhat-Khairchar Road end of Nagarbari Ferrygaht under Road Division, Pabna during the year 2009-2010 (14 –PRC/2009-2010)	২.৫০ ২.৯৮ ২.৯৮	১৬/১১/২০০৯ ১২/০১/২০১০ ০৬/০৭/২০১০ ২৬/০৬/২০১৬	১০০%
প্যাকেজ নং-৫				
	Consturction of 36.60 Meter long P.C Girder Bridge over Latifpur Khal with approach road at 6 <sup>th</sup> Km	১৬.০৯ ৯.৪৪ ২.৯৮	০৭/০৩/২০১১ ০২/০৬/২০১১ ০১/০৬/২০১৩	১০০%

নং	প্যাকেজ/কাজের নাম	-প্রাক্কলিত ব্যয় -কার্যাদেশকৃত মূল্য -প্রদত্ত বিল	-দরপত্র আহবানের তারিখ -চুক্তির তারিখ -চুক্তি অনুযায়ী কাজ সমাপ্তির তারিখ -প্রকৃত সমাপ্তির তারিখ	মন্তব্য
	of Badherhat-Khairchar Road end of Nagarbari Ferrygaht under Road Division, Pabna during the year 2009-2010 (24 –PRC/Pab/2010-2011/WD-08)		২৮/০৬/২০১৬	
	প্যাকেজ নং-৬			
	Consturction of 216.34 Meter long (5×42.68) P.C Girder Bridge over Dholikhal at 7 <sup>th</sup> Km Single vent. RCC Box Culvert (6.00m × 6.00m) at 8 <sup>th</sup> & Construciton of Road embankment by earth filling, flexible pavement, surfacing with DBS wearing course (Asphalt overlay) and CC Block protecive work at 6 <sup>th</sup> Km (p), 7 <sup>th</sup> , 8 <sup>th</sup> , 9 <sup>th</sup> , 10 <sup>th</sup> & 11 <sup>th</sup> Km (p) of Badherhat-Khairchar road end of Nagarbari Ferrygaht under Road Division, Pabna during the year 2010-2011 (24–PRC/Pab/2010-2011/WD-12)	২১.২৪ ৩৪.২৯ ৩৪.২৯	০৭/০৩/২০১১ ১৫/০৬/২০১১ ১৪/০৬/২০১৩ ২৮/০৬/২০১৫	১০০%
	প্যাকেজ নং-৭			
	Construciton of Road embankment by earth filling, flexible pavement, surfacing with DBS wearing course (Asphalt overlay) and CC Block protecive work at 11 <sup>th</sup> Km (p), 12 <sup>th</sup> & 13 <sup>th</sup> Km (p) of Badherhat-Khairchar road end of Nagarbari Ferrygaht under Road Division, Pabna du Road under Road Division, Pabna during the year 2010-2011 (24–PRC/Pab/2010-2011/WD-12)	১৫.৯০ ২০.৪০ ২০.৪০	০৭/০৩/২০১১ ১৬/০৬/২০১১ ১৫/০৬/২০১৩ ২৮/০৬/২০১৫	১০০%
	প্যাকেজ নং-৮			
	Wideing of Road embankment with slope protection work at 11thg Km (p) (junction point) of Badherhat-Khairchar road end of Nagarbari Ferrygaht under Road Division, Pabna du Road under Road	- ৬.৮৫ ৬.৮৫	০৮/০৫/২০১৩ ১৯/০৬/২০১৩ ১৮/০৮/২০১৩ ১৮/০৮/২০১৩	১০০%

নং	প্যাকেজ/কাজের নাম	-প্রাক্কলিত ব্যয় -কার্যাদেশকৃত মূল্য -প্রদত্ত বিল	-দরপত্র আহবানের তারিখ -চুক্তির তারিখ -চুক্তি অনুযায়ী কাজ সমাপ্তির তারিখ -প্রকৃত সমাপ্তির তারিখ	মন্তব্য
	Division, Pabna during the year 2012-2013. 12/2012-2013/EE/PRD, Lot No. 12/3.			
	প্যাকেজ নং-৯			
	Construction of 2 (two Nos. R.C.C Box Culvert with “U” type wing wall at 2 <sup>nd</sup> Km & 5 <sup>th</sup> Km of Badherhat-Khairchar road under Road division, Pabna during the year 2010-2011. 9/2010-2011/EE/PRD, Package No. 9/1.	- ১.৫৬ ১.৫৬	২০/১২/২০১০ ২১/০৩/২০১১ ১৯/০৬/২০১১ ১৯/০৬/২০১১	১০০%

ক্রয় সংক্রান্ত উপরোক্ত তথ্য পর্যালোচনায় দেখা যায়, ডিপিপিতে অনুমোদিত প্যাকেজসমূহের সংখ্যা ঠিক রাখা হলেও প্যাকেজসমূহকে পুনর্গঠন করা হয়েছে। ফলে পিসিআর ও আরডিপিপি'র তথ্যে গড়মিল পরিলক্ষিত হয়। এছাড়া আরডিপিপিতে ব্রীজ ও কালভার্ট প্যাকেজসমূহ সড়ক মিনিং প্যাকেজের সাথে একত্রিত থাকলেও বাস্তবায়ন পর্যায়ে তা আলাদা করা হয়েছে। এ প্রসঙ্গে নির্বাহী প্রকৌশলী বলেন, মাঠ পর্যায়ে প্রয়োজনের প্রেক্ষিতে প্যাকেজসমূহে variation আনা হয়। variation প্রস্তাব প্রকল্প পরিচালক অনুমোদন করেন বলেও তিনি অবহিত করেন।

#### ১১। পিসিআর এ উল্লেখিত বরাদ্দ ও অগ্রগতিঃ

(লক্ষ টাকায়)

অর্থবছর	ডিপিপি/আরডিপিপি	এডিপি/আরএডিপি বরাদ্দ	টাকা অবমুক্তি	ব্যয়
১	২	৩	৪	৫
২০০৬-০৭	৫০.০০	৪৭৩.৩৬	৫০.০০	৫০.০০
২০০৭-০৮	১৬৩.৪৫	২১৪.৬৩	১৬৩.৪৫	১৬৩.৪৫
২০০৮-০৯	৭৯.৮৬	৩৩৩.৭৬	৭৯.৮৬	৭৯.৮৬
২০০৯-২০১০	৩০৯.৪৮	২৫০.০০	৩০৯.৪৮	৩০৯.৪৮
২০১০-২০১১	৭৪০.০০	১০০০.০০	৭৪০.০০	৭৪০.০০
২০১১-২০১২	১০০০.০০	১০০.০০	১০০০.০০	১০০০.০০
২০১২-১৩	১৭০০.০০	৪০০.০০	১৭০০.০০	১৭০০.০০
২০১৩-১৪	১৫০০.০০	১৩০০.০০	১৫০০.০০	১৫০০.০০
২০১৪-১৫	২০০০.০০	১৫৩২.০০	২০০০.০০	২০০০.০০
২০১৫-১৬	১৭৬১.০০	৩৭৩৬.৭৭	১৭৬১.০০	১৭৬১.০০
মোট=	৯৩০৩.৭৯	৯৪৪০.৫২	৯৩০৩.৭৯	৯৩০৩.৭৯

১২। কাজ অসম্পূর্ণ থাকলে তার কারণঃ অনুমোদিত ডিপিপি অনুযায়ী প্রকল্পের কাজ সমাপ্ত হয়েছে।

১৩। সাধারণ পর্যবেক্ষণঃ

১৩.১ প্রকল্পের অনুমোদন, মেয়াদ বৃদ্ধি ও সংশোধনঃ

(লক্ষ টাকায়)

	মেয়াদকাল	প্রাক্কলিত ব্যয়
মূল	০১/০৭/২০০৬ হতে ৩০/০৬/২০০৯	৪৬৭৬.৫০
১ম বার সংশোধন	০১/০৭/২০০৬ হতে ৩১/১২/২০১২	৯৩০৫.৭৪
ব্যয় বৃদ্ধি ব্যতিরেকে মেয়াদ বৃদ্ধি ১ম বার	০১/০৭/২০০৬ হতে ৩০/০৬/২০১৪	-
ব্যয় বৃদ্ধি ব্যতিরেকে মেয়াদ বৃদ্ধি ২য় বার	০১/০৭/২০০৬ হতে ৩০/০৬/২০১৫	
ব্যয় বৃদ্ধি ব্যতিরেকে মেয়াদ বৃদ্ধি ৩য় বার	০১/০৭/২০০৬ হতে ৩০/০৬/২০১৬	

১৩.২ **সার্বিক অগ্রগতিঃ** প্রকল্পের আওতায় জুন, ২০১৬ পর্যন্ত ক্রমপুঞ্জিত আর্থিক অগ্রগতি হয়েছে ৯৩০৩.৭৯ লক্ষ টাকা যা অনুমোদিত ব্যয় ৯৩০৫.৭৪ লক্ষ টাকার ৯৯.৯৮%।

১৪। **প্রকল্প পরিদর্শনঃ** গত ২২/০৮/২০১৭ তারিখে আইএমইডি'র উপ-পরিচালক জনাব জয়নাল মোল্লা কর্তৃক প্রকল্পটি সরেজমিন পরিদর্শন করা হয়। পরিদর্শনকালে সড়ক বিভাগের কর্মকর্তাগণ উপস্থিত ছিলেন। পরিদর্শন পর্যবেক্ষণ নিম্নরূপঃ

১৪.১ **ভূমি অধিগ্রহণঃ** অনুমোদিত ডিপিপি অনুযায়ী ৪২.৮৯ হেক্টর ভূমি অধিগ্রহণের জন্য ২৬৫.৩১ লক্ষ টাকার সংস্থান ছিল। পিসিআর অনুযায়ী ৪২.৮৯ হেক্টর ভূমি অধিগ্রহণের জন্য ২৬৪.৩০ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে। জানা যায় বাঁধেরহাট-খয়েরচর সড়কটির দৈর্ঘ্য ১২.৪৭৯ কিঃমিঃ। এর মধ্যে ১২.২২ কিঃমিঃ নতুন সড়ক নির্মাণের জন্য ভূমি অধিগ্রহণ করা হয়েছে। পরিদর্শনে দেখা যায়, ফসলী মাঠের মধ্য দিয়ে সড়কটি নির্মাণ করা হয়েছে। এটি একটি নতুন সড়ক। পূর্বে এ স্থানে কোন সড়ক ছিল না। রাজবাড়ী-গোয়ালন্দ ফেরীঘাট ও খয়েরচর এর মধ্যে ফেরী যোগাযোগ কার্যকর করার জন্য এ সড়কটি নির্মাণ করা হয়। কিন্তু বাঁধের হাট-খয়েরচর সড়ক নির্মাণ করা হলেও খয়ের চরে কোন ফেরীঘাট নির্মিত হয়নি। অর্থাৎ বাঁধের হাট প্রান্তে নগরবাড়ী ফেরীঘাটের সাথে সংযোগকারী সড়ক থাকলেও খয়ের চর প্রান্তে ফেরী কিংবা অন্য কোন সড়কের সংযোগ নেই। সড়কটি চরের মধ্যে দিয়ে গিয়ে পদ্মা নদীর কাছাকাছি গিয়ে শেষ হয়েছে।



চিত্র-১: নির্মিত বাড়ীর ওপর পেভমেন্ট



চিত্র-২: খয়ের চর প্রান্তের সড়কের শেষ পয়েন্ট

১৪.২ **মাটির কাজ:** অনুমোদিত ডিপিপি অনুযায়ী ১৩.৬৭ লঃঘঃ মিটার মাটির কাজের জন্য ১৭৬০.৭০ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। পিসিআর অনুযায়ী উক্ত পরিমাণ মাটির কাজের জন্য ১৭৬০.৭০ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে। পরিদর্শনকালে দেখা যায়, জমির বেড লেভেল হতে প্রায় ৫-৬মি: উচু এমব্যাংকমেন্টের সড়ক নির্মাণ করা হয়েছে। সড়কটির ক্যারেজওয়ের প্রস্থ ৭.৩ মিটার। ৭.৩ মিটার প্রস্থ ক্যারেজওয়ের উভয় পাশে আরো ১.৫ মিটার করে সফট শোল্ডার রয়েছে। সফট শোল্ডারে পর্যাপ্ত মাটি রয়েছে দেখা যায়। এছাড়া বর্ষাকালে Settle করা বা সরে যাওয়া মাটির কাজের জন্য পেভমেন্টের ওপর অতিরিক্ত মাটি স্তুপকৃত করে রাখা হয়েছে।



১৪.৩ **নতুন ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট নির্মাণ:** ডিপিপি অনুযায়ী ১২.২২ কিলোমিটার নতুন পেভমেন্ট নির্মাণের জন্য ১৪৩৩.৮৫ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। পিসিআর অনুযায়ী ১২.২২ কিঃমিঃ নতুন পেভমেন্ট নির্মাণের জন্য উক্ত অর্থ ব্যয় করা হয়েছে। পরিদর্শনে দেখা যায় যে, গ্রাম, ফসলী মাঠ ও চরের মধ্য দিয়ে সড়কটি নির্মাণ করা হয়েছে। মোট ১২.৪৭৯ কিঃমি: সড়কের মধ্যে ১২.২২ কিঃমি: নতুন এলাইনমেন্টের ওপর নির্মাণ করা হয়েছে বলে নির্বাহী প্রকৌশলী অবহিত করেন। সড়কের অধিকাংশ পেভমেন্ট ও শোল্ডার অক্ষত থাকলেও কয়েকটি স্থানে সাম্প্রতিক বন্যায় ক্ষতিগ্রস্ত হয়েছে। চেইনেজ ৩য় ও ৪র্থ কিঃমিঃ এ সফট শোল্ডারসহ পেভমেন্ট ক্ষতিগ্রস্ত হয়েছে। পরিদর্শনকালে দেখা যায়, প্যালাসাইডিং কাজ করে সাম্প্রতিক বন্যায় সৃষ্ট ডেউয়ের আঘাত হতে পেভমেন্ট রক্ষা করার চেষ্টা করা হয়েছে। এছাড়া বালু ভর্তি জিও ব্যাগ দিয়ে স্লোপ রক্ষার কাজ করা হয়েছে। প্রতিবেদন প্রস্তুতকালীন সময়ে নির্বাহী প্রকৌশলী অবহিত করেন বন্যায় ক্ষতিগ্রস্ত অংশ ইতোমধ্যে মেরামত করা হয়েছে।



চিত্র-৫ ও ৬: নতুন নির্মিত পেভমেন্ট



চিত্র-৭ ও ৮: সম্প্রতিক বন্যায় ক্ষতিগ্রস্ত পেভমেন্ট

১৪.৪ সার্ফেসিং: ডিপিপি অনুযায়ী ১২.২২ কিলোমিটার বিটুমিনাস সার্ফেসিং এর জন্য ৪৩৮.৬০ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। পিসিআর অনুযায়ী ১২.২২ কিঃমিঃ বিটুমিনাস সার্ফেসিং এর জন্য ৪৩৮.৬০ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে। পরিদর্শনে দেখা যায়, পুরো ১২.২২ কিঃমিঃ ব্যাপী সার্ফেসিং করা হয়েছে। সড়কের অধিকাংশ সার্ফেস ভাল আছে। তবে জুন ২০১৫ এ ৮ম-৯ম কিঃমিঃ এ সম্পাদিত প্যাকেজের আওতায় কার্পেটিং ক্ষতিগ্রস্ত হয়েছে। পরিদর্শনকালে উক্ত অংশে বিভাগীয় মেরামত কাজ চলমান দেখা যায়। পরিদর্শনের পরবর্তী ১ সপ্তাহের মধ্যে Correction সমাপ্ত হবে বলে নির্বাহী প্রকৌশলী অবহিত করেন।



চিত্র-৯: নতুন নির্মিত পেভমেন্টের অংশ

চিত্র-১০: Defect Liability Correction

১৪.৫ **সাইন সিগন্যাল, কিঃমিঃ পোস্ট, গাইড পোস্ট:** ডিপিপিতে ২০.০০ লক্ষ টাকা সাইন, সিগন্যাল, কিঃমিঃ পোস্ট ও গাইড পোস্ট স্থাপনের সংস্থান রাখা হয়। পিসিআর অনুযায়ী ২০.০০ লক্ষ টাকা ব্যয়ে সাইন, সিগন্যাল কিঃমিঃ পোস্ট স্থাপন করা হয়েছে। পরিদর্শনে দেখা যায়, সড়কের বিভিন্ন স্থানে বিশেষ করে বাজার অংশে সড়কের বাঁক ও লোকালয়ে সাইন সিগন্যাল স্থাপন করা হয়ে তবে তা পর্যাপ্ত নয় বলে প্রতীয়মান হয়। এছাড়া সড়কের বাঁক ও ব্রীজ/কালভার্টের সংযোগ সড়কের অসংখ্য গাইড পোস্ট স্থাপন করা হয়েছে।



১৪.৬ **আরসিসি ব্রীজ নির্মাণ:** ডিপিপি অনুযায়ী ২৯১৩.৬৮ মিটার আরসিসি ব্রীজ (৩টি) নির্মাণের জন্য ৩৬৪.২১ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। পিসিআর অনুযায়ী ২৯১৩.৬৮ মিটার আরসিসি ব্রীজ (৩টি) নির্মাণের জন্য ৩৬৪.২১ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে। পরিদর্শনে জানা যায়, সড়কের ২+০৬৬ কি:মি: হতে ২+১৭৭ কি:মি: এ ১১১.২৭ মিটার, চেইনেজ ৫+০৭৯ কিঃমিঃ হতে ৫+১১৫ কি:মি: এ ৩৬.৬০ মিঃ এবং চেইনেজ ৬+৬৩৫ কি:মি: হতে ৫+ ৮৫১ কি:মি: এ ২১৬.৩৪ মিটার দৈর্ঘ্যের ৩টি পিসি গার্ডার সেতু নির্মাণ করা হয়েছে। সেতু তিনটির ক্যারেজওয়ে ৯.২০ মিটার। ব্রীজ এ্যাপ্রোচে পর্যাপ্ত রক্ষাপ্রদ কাজ করা হয়নি। তাই বন্যার ডেউয়ের আঘাতে ব্রীজ এ্যাপ্রোচের মাটি সরে যেতে দেখা যায়। নির্বাহী প্রকৌশলী অবহিত করেন সড়কের ৫ম, ৬ষ্ঠ, ৭ম, ৮ম, ৯ম, ১০ম ও ১১তম ও ১২তম কিঃমিঃ সড়কের একপাশে রক্ষাপ্রদ কাজের সংস্থান রাখা হলেও ব্রীজের সংযোগ সড়ক রক্ষায় পর্যাপ্ত রক্ষাপ্রদ কাজের সংস্থান রাখা হয়নি বলে তা করা যায়নি। ফলে রক্ষাপ্রদকাজ বিহীন সড়কঅংশে পেভমেন্টের সফট শোল্ডার বেশী ক্ষতিগ্রস্ত হতে দেখা যায়।



চিত্র-১৩: চেইনেজ ৬+৪০০ এ নির্মিত আরসিসি সেতু।



চিত্র-১৪: পেভমেন্টে সফট শোল্ডারের স্বল্পতা

১৪.৭ **আরসিসি বক্স কালভার্ট নির্মাণ:** ডিপিপি অনুযায়ী ৩২ মিটার আরসিসি বক্স কালভার্ট (৩টি) নির্মাণের জন্য ১৬০.০০ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। পিসিআর অনুযায়ী ৩০ মিটার আরসিসি বক্স কালভার্ট (৩টি) নির্মাণের জন্য ১৬০.০০ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে। পরিদর্শনে দেখা যায়, ০৩টি আরসিসি বক্স কালভার্ট নির্মাণ করা হয়েছে। নির্বাহী প্রকৌশলীর প্রদত্ত তথ্য মতে সড়কের চেইনেজ ০০০+৫১৬ কিঃমিঃ হতে ০০০+৫২২ কিঃমিঃ এ ৬মিটার, চেইনেজ ৩+৩৬৬ কিঃমিঃ হতে ৩+৩৭২ কিঃমিঃ এ ৬ মিঃ এবং চেইনেজ ৭+১০০ কিঃমিঃ হতে ৭+১০৬ কিঃমিঃ এ ৬ মিটার দৈর্ঘ্যের ৩টি আরসিসি বক্স কালভার্ট নির্মাণ করা হয়েছে। কালভার্ট ৩টি নির্মাণ করা হয়েছে দেখা যায়। কালভার্ট ৩টির নিচ দিয়ে পানি প্রবাহিত হতে দেখা যায়।



চিত্র-১৫: নতুন নির্মিত আরসিসি কালভার্ট



চিত্র-১৬: কালভার্টের সংযোগ সড়কে স্থাপিত গাইড পোস্ট

১৪.৮ **রক্ষাপ্রদ কাজ:** ডিপিপি অনুযায়ী ৯৭৬৫৩.৫৪ বর্গ মিটার টার্মিং এর জন্য ১৫.৯২ লক্ষ টাকা এবং ২১৬৪৪৭.০০ বর্গ মিটার সিসি ব্লক ও জিও টেক্সটাইল দিয়ে ব্রিক ম্যাট্রেসিং এর জন্য ২২৩৫.৪৮ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। পিসিআর অনুযায়ী ৯৭৬৫৩.৫৪ বর্গ মিটার টার্মিং এর জন্য ১৫.৯২ লক্ষ টাকা এবং ২১৬৪৪৭.০০ বর্গ মিটার সিসি ব্লক ও জিও টেক্সটাইল এর জন্য ২২৩৫.০৯ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে। পরিদর্শনে দেখা যায় সড়কের বিভিন্ন

চেইনেজে সিসি ব্লক দিয়ে রক্ষাপ্রদ কাজ করা হয়েছে। উক্ত রক্ষাপ্রদ কাজ অক্ষত আছে। কিছু স্থানে সিসি ব্লকের মাঝে ফাঁক তৈরী হয়েছে। তবে যে সকল স্থানে সিসি ব্লক বা রক্ষাপ্রদ কাজ করা হয়নি তার কিছু কিছু অংশে বিশেষ করে ঢেউয়ের প্রকোপ বেশী স্থানসমূহে শোল্ডার ক্ষতিগ্রস্ত হয়েছে।



১৫। **প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জনঃ**

পরিকল্পিত	উদ্দেশ্য অর্জন
প্রকল্পের মূল উদ্দেশ্য হলো-বাঁধেরহাট থেকে খয়েরচর পর্যন্ত সড়ক সংযোগ স্থাপন; ফেরী পথে দূরত্ব হ্রাস করার লক্ষ্যে খয়েরচরে স্থায়ী ফেরীঘাট স্থানান্তর এবং জনগণের ফেরী পারাপারে ভোগান্তি দূরসহ ফেরী চলাচল ব্যয় হ্রাস।	প্রকল্পটি বাস্তবায়নের ফলে বাঁধেরহাট থেকে খয়েরচর পর্যন্ত সড়ক সংযোগ স্থাপিত হয়েছে কিন্তু খয়েরচরে স্থায়ী ফেরীঘাট স্থানান্তর হয়নি। এত প্রকল্পের উদ্দেশ্যে আংশিকভাবে উদ্দেশ্যে হয়েছে।

১৬। **উদ্দেশ্য অর্জিত না হয়ে থাকলে তার কারণঃ** প্রকল্পের আংশিক উদ্দেশ্য অর্জিত হয়েছে বলে প্রতীয়মান হয়।

১৭। **রাজস্ব খাতে স্থানান্তরঃ** প্রকল্পের আওতায় সম্পাদিত কাজ ইতোমধ্যে সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের রাজস্ব খাতে (ওপেন লাইন)-এ স্থানান্তর করা হয়েছে।

১৮। **External Audit:** মন্ত্রণালয় হতে প্রেরিত পিসিআর পর্যালোচনায় দেখা যায় প্রকল্পটির কোন Internal ও External Audit করা হয়নি।

১৯। **পর্যবেক্ষণঃ**

১৯.১ প্রকল্পটি বাস্তবায়নে ১০ বছরে ১৭ (সতের) বার প্রকল্প পরিচালক পরিবর্তন করা হয়েছে;

১৯.২ ব্যয় বৃদ্ধি ব্যতিরেকে প্রকল্পটির বাস্তবায়ন মেয়াদ ৪ (চার) দফায় (জুন ২০১৬ পর্যন্ত) বৃদ্ধি করা হয় এবং প্রকল্পটি ০১ (এক) বার সংশোধন করা হয়;

১৯.৩ প্রকল্পটির উদ্দেশ্য ছিল বাঁধের থেকে খয়ের চর পর্যন্ত সংযোগ সড়ক স্থাপন এবং ফেরী পথের দূত হ্রাস করার লক্ষ্যে খয়ের চরে স্থায়ী ফেরীঘাট স্থানান্তর। প্রকল্পটি বাস্তবায়নের ফলে বাঁধের হাট হতে খয়ের চর পর্যন্ত সংযোগ সড়ক

স্থাপিত হয়েছে কিন্তু খয়ের চরে অদ্যাবধি ফেরীঘাট স্থানান্তরিত হয়নি। এতে প্রকল্পের আংশিক উদ্দেশ্য অর্জিত হয়েছে;

১৯.৪ সড়কের অধিকাংশ স্থানে কার্পেটিং ভাল আছে। তবে কয়েকটি স্থানে বিশেষকরে ৮ম কি:মি: এ কার্পেটিং ক্ষতিগ্রস্ত হওয়ায় বিভাগীয় মেরামত কাজ চলমান রয়েছে;

১৯.৫ সড়কের অধিকাংশ পেভমেন্ট ও শোল্ডার অক্ষত থাকলেও কয়েকটি স্থানে বিশেষকরে সড়কের ৩য় ও ৪র্থ কিঃমিঃ এ সফট শোল্ডারসহ পেভমেন্ট ক্ষতিগ্রস্ত হয়েছে;

১৯.৬ বন্যায় ক্ষতিগ্রস্থস্থানসমূহ ব্যতিত প্রায় সকল স্থানে সড়কের দুই পাশে ১.৫ মিটার করে সফট শোল্ডার রয়েছে;

১৯.৭ ডিপিপিতে অনুমোদিত প্যাকেজসমূহকে variation এর মাধ্যমে পুনর্গঠন করার ফলে পিসিআর ও আরডিপিপি'র তথ্যে গড়মিল পরিলক্ষিত হয়। কিন্তু variation অনুমোদনের বিষয়টি ডিপিপিতে প্রতিফলিত হয়নি; এছাড়া ক্রয় পরিকল্পনায় উল্লেখিত ১-৬ নং প্যাকেজের কাজ ঠিকাদার যথাসময়ে সমাপ্ত না করায় চুক্তির মেয়াদ বৃদ্ধি করা হয়েছে; এবং

১৯.৮ সমাপ্ত প্রকল্পটির External Audit সম্পন্ন করা হয়নি।

## ২০। মতামত/সুপারিশঃ

২০.১ প্রকল্পটি বাস্তবায়নে ১০ বছরে ১৭ (সতের) বার প্রকল্প পরিচালক পরিবর্তন করা হয়েছে। ঘন ঘন প্রকল্প পরিচালক বদলি হলে অনেক ক্ষেত্রে প্রকল্প বাস্তবায়ন ত্বরান্বিত এবং গুণগতমান রক্ষা করা সম্ভব হয় না। মন্ত্রণালয় বিষয়টি গুরুত্বের সাথে বিবেচনা করে ভবিষ্যতে গৃহীতব্য প্রকল্পে প্রকল্প বাস্তবায়নকালীন সময়ের জন্য একজন প্রকল্প পরিচালক নিয়োগের প্রয়োজনীয় উদ্যোগ গ্রহণ করবে;

২০.২ ভবিষ্যতে প্রকল্প গ্রহণের ক্ষেত্রে প্রকল্পের বাস্তবায়ন মেয়াদ বৃদ্ধি পরিহার করার লক্ষ্যে যথাযথ পরীক্ষা নিরীক্ষার মাধ্যমে প্রকল্প গ্রহণ করতে হবে;

২০.৩ প্রকল্পটি বাস্তবায়নের ফলে বাঁধের হাট হতে খয়ের চর পর্যন্ত সংযোগ সড়ক স্থাপিত হলেও খয়ের চরে অদ্যাবধি ফেরীঘাট স্থানান্তরিত হয়নি। এতে প্রকল্পের আংশিক উদ্দেশ্য অর্জিত হয়েছে। এ বিষয়ে সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ ব্যাখ্যা প্রদান করবে;

২০.৪ যে সকল স্থানে বিশেষ করে ৮ম কি:মি: এ কার্পেটিং ক্ষতিগ্রস্ত হওয়া অংশে দ্রুত বিভাগীয় মেরামত কাজ সম্পন্ন করতে হবে;

২০.৫ সাম্প্রতিক বন্যায় সড়কের ৩য় ও ৪র্থ কিঃমিঃ এ সফট শোল্ডারসহ ক্ষতিগ্রস্ত পেভমেন্ট ও শোল্ডার পুরোপুরি মেরামতের ব্যবস্থা গ্রহণ করতে হবে;

২০.৬ ডিপিপিতে অনুমোদিত প্যাকেজসমূহকে variation এর মাধ্যমে পুনর্গঠন করার ফলে পিসিআর ও আরডিপিপি'র তথ্যে গড়মিল পরিলক্ষিত হয়। variation এর বিষয়গুলো কেন সংশোধনের মাধ্যমে ডিপিপিতে অন্তর্ভুক্ত করা হয়নি তার ব্যাখ্যা প্রদান করতে হবে;

২০.৭ সমাপ্ত প্রকল্পটির সত্ত্ব External Audit সম্পন্ন করতে হবে; এবং

২০.৮ অনুচ্ছেদ ২০.১ হতে ২০.৭ এর বিষয়ে গৃহীত ব্যবস্থা মন্ত্রণালয় আগামী ১ মাসের মধ্যে আইএমইডিকে অবহিত করবে।

হেমায়েতপুর-সিংগাইর-মানিকগঞ্জ সড়কের বিভিন্ন কিলোমিটারে ৮টি পিসি গার্ডার সেতু ও ২টি আরসিসি বক্স  
কালভার্ট নির্মাণ (১ম সংশোধিত) -শীর্ষক প্রকল্পের সমাপ্তি মূল্যায়ন প্রতিবেদন

- ১। প্রকল্পের নাম : হেমায়েতপুর-সিংগাইর-মানিকগঞ্জ সড়কের বিভিন্ন কিলোমিটারে ৮টি পিসি গার্ডার সেতু ও ২টি আরসিসি বক্স কালভার্ট নির্মাণ (১ম সংশোধিত)।
- ২। প্রশাসনিক মন্ত্রণালয়/বিভাগ : সড়ক পরিবহন ও সেতু মন্ত্রণালয়/সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ।
- ৩। বাস্তবায়নকারী সংস্থা : সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর।
- ৪। প্রকল্প এলাকা : মানিকগঞ্জ জেলার সিংগাইর এবং মানিকগঞ্জ সদর।
- ৫। প্রকল্পের বাস্তবায়ন সময় ও ব্যয় :

(লক্ষ টাকায়)

প্রাক্কলিত ব্যয় (প্রঃসাঃ)		প্রকৃত ব্যয় (প্রঃ সাঃ)	পরিকল্পিত বাস্তবায়নকাল		প্রকৃত বাস্তবায়নকাল	অতিক্রান্ত ব্যয় (মূল প্রাক্কলিত ব্যয়ের %)	অতিক্রান্ত সময় (মূল বাস্তবায়নকালের %)
মূল	সংশোধিত		মূল	১ম সংশোধিত			
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮
৪৯৭৭.৩৬	৬৩৩৪.৪১	৬০৯০.০০	০১-১২-২০১০ থেকে ৩১-১২-২০১২	০১-১২-২০১০ থেকে ৩০-০৬-২০১৬	০১-১২-২০১০ থেকে ৩০-০৬-২০১৬	১২২.৩৫%	২৭৪.৮০%

নোট: প্রকল্পটি সংশোধিত অনুমোদিত ব্যয় ও মেয়াদে বাস্তবায়িত হয়েছে।

৬.০। **প্রকল্পের পটভূমি ও উদ্দেশ্য:**

৬.১ **পটভূমি:** সড়কটির হেমায়েতপুর-সিংগাইর-মানিকগঞ্জ সড়কটি একটি আঞ্চলিক মহাসড়ক (R-504)। ঢাকা-আরিচা জাতীয় মহাসড়কের ১৯তম কি:মি: থেকে শুরু হয়ে মানিকগঞ্জ শহরে শেষ হয়েছে। মোট দৈর্ঘ্য ৩২ কি:মি: সড়কটি এক সময় ঢাকা-দিল্লী গ্রান্ড ট্রাঙ্ক রোডের অংশ হিসেবে ব্যবহৃত হতো। বর্তমানে এটি ঢাকা-আরিচা মহাসড়কের বিকল্প সড়ক হিসাবে ব্যবহৃত হচ্ছে। মানিকগঞ্জ সদর, হরিরামপুর ও সিংগাইর উপজেলার জনসাধারণ তাদের উৎপাদিত কৃষিপণ্যসহ অন্যান্য মালামাল এ সড়ক পথে ঢাকাসহ দেশের অন্যান্য অঞ্চলে পরিবহন করে থাকে। এ সড়কে ইতোপূর্বে নির্মিত আরসিসি সেতু/কালভার্ট এবং বেইলী সেতু রয়েছে যা অত্যন্ত ঝুঁকিপূর্ণ হয়ে পড়ে। এ পরিপ্রেক্ষিতে সড়কটিতে ৮টি পিসি গার্ডার সেতু নির্মাণ এবং ২টি আরসিসি বক্স কালভার্ট নির্মাণের জন্য প্রকল্প প্রস্তাব পরিকল্পনা কমিশনের ভৌত অবকাঠামো বিভাগে প্রেরণ করা হলে পিইসি সভার সিদ্ধান্তের আলোকে প্রকল্পটি বাস্তবায়নের উদ্যোগ গ্রহণ করা হয়।

৬.২ **উদ্দেশ্য:** প্রকল্পের মূল উদ্দেশ্য হলো হেমায়েতপুর-সিংগাইর-মানিকগঞ্জ সড়কের বিভিন্ন কিলোমিটারে ৬টি পিসি গার্ডার/আরসিসি সেতু নির্মাণের মাধ্যমে নিরবচ্ছিন্ন সড়ক যোগাযোগ ব্যবস্থা স্থাপন।

৭। **প্রকল্পের মূল কাজ:**

- ভূমি অধিগ্রহণ-২.৩৯৩ হেক্টর;
- মাটির কাজ ২.২৪ লঃ ঘঃমিঃ;
- এ্যাপ্রোচ সড়ক সার্ফেসিংসহ ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট নির্মাণ ৩.৯১২ কিঃমিঃ;
- ডাইভারশন রোড নির্মাণ-৭৬২ মিটার;

- পিসি গার্ডার ব্রিজ নির্মাণ-৩৫৩.৫৪২ মিটার (৬টি);
- কালভার্ট নির্মাণ-২৩.৩৫ মিটার (৪টি) ।

৮। পিসিআর অনুসারে প্রকল্পের অঙ্গভিত্তিক বাস্তবায়ন:

(Financial Figure in Lac Tk)

	Items of Work (as per latest RDPP)	Unit	Target (as per RDPP)		Actual Progress	
			Physical (Quantity)	Financial	Physical (Quantity)	Financial
	1	2	3	4	5	6
	<b><u>Revenuecc Component</u></b>					
57.	Stationary	L.S	L.S	1.00	--	--
58.	Sublication & Tendering	L.S	L.S	2.00	--	--
59.	Survey & Design	L.S	L.S	12.00	--	--
	<b>Sub total</b>	--	--	15.00	--	--
	<b><u>Capital Component</u></b>					
	Land Acquisition/ Purchase of Land & Landed Properties of Assets					
60.	Land Acquisition	Hector	2.393	1512.00	2.393 (100%)	1479.77 (97.86%)
	<b><u>Civil Work</u></b>					
61.	Earth Work on approach Road	Lac cum	2.24	468.43	2.183 (97.45%)	407.48 (87%)
62.	Construction Flexible Pavement (for approach Road)	Km	3.912	1010.54	3.912 (100%)	951.23 (94.13%)
63.	Construction of Diversiton Road	M	762.00	177.22	762.00 (100%)	177.22 (100%)
64.	Construction of PC Girder Bridge (6 Nos)	M	353.542	2803.72	353.542 (100%)	2787.92 (99.43%)
65.	Construction of RCC Box culvert (4nos)	M	23.35	216.29	23.35 (100%)	216.29 (100%)
66.	Construction of Saucer Drain	M	1260	18.82	1260 (100%)	18.82 (100%)
67.	Protection work (CC Block with Geo-textiel)	Sqm	5040	8.72	5040 (100%)	8.72 (100%)
	<b><u>Traffic Sign &amp; Guide Post</u></b>					
68.	Concerete (Guide) Post & Demarcation Pillar	Nos	1000	29.51	1000 (100%)	29.51 (100%)
69.	Traffic Sign, Signa Post	L.S	--	13.04	--	13.04 (100%)
70.	Physical Contingency	--	--	--	--	--
71.	Price Contingency (5%)	--	--	61.12	--	--
	<b>Grand Total=</b>			<b>6334.41</b>		<b>6090.00 (96.14%)</b>

৯। প্রকল্প পরিচালক সংক্রান্ত তথ্যাদিঃ

ক্রমিক নং	প্রকল্প পরিচালকের নাম ও পদবী	দায়িত্বের ধরণ		কর্মকাল	
		পূর্ণকালীন	খন্ডকালীন	যোগদান	বদলী
১	২	৩	৪	৫	৬
৪১.	Mr. Shahabuddin Khan Addl. Chief Engr. Dhaka Road Zone, Dhaka.	-	খন্ডকালীন	09/02/2010	02/02/2011
৪২.	Mr. Md. Abdul Quadus Addl. Chief Engr. Dhaka Road Zone, Dhaka.	-	খন্ডকালীন	02/02/2011	10/01/2012
৪৩.	Mr. Mofizul Isalm Addl. Chief Engr. Dhaka Road Zone, Dhaka.	-	খন্ডকালীন	12/01/2012	30/01/2013
৪৪.	Mr. Md. Habibul Haque Addl. Chief Engr. Dhaka Road Zone, Dhaka.	-	খন্ডকালীন	26/02/2013	09/07/2014
৪৫.	Mr. Md. Aftab Hossain Khan Addl. Chief Engr. Dhaka Road Zone, Dhaka.	-	খন্ডকালীন	09/07/2014	24/12/2015
৪৬.	Mr. Md. Abdus Salam Addl. Chief Engr. Dhaka Road Zone, Dhaka.	-	খন্ডকালীন	24/12/2015	প্রকল্প সমাপ্তি পর্যন্ত

১০। ক্রয় সংক্রান্ত তথ্যাদিঃ

**পণ্য, কার্য ও সেবা ক্রয়ঃ** (পণ্য ও কার্য ২০০.০০ লক্ষ টাকার উপরে এবং সেবা ১০০.০০ লক্ষ টাকার উপরে) প্রকল্পের অনুমোদিত ডিপিপি অনুযায়ী মূল পূর্ত কাজ ৪ টি প্যাকেজের মাধ্যমে সম্পন্ন করার সংস্থান ছিল। পিসিআর এ উল্লেখিত তথ্যানুযায়ী ৭ টি প্যাকেজের আওতায় পূর্ত কাজ সম্পাদন করা হয়েছে। দরপত্র সংক্রান্ত প্রধান প্রধান তথ্য নিম্নরূপ:

Description of procurement (Goods/works/Consultancy as per bid document)	Tender/Bid/Proposal Cost (in Corer Taka)		Tender/Bid/Proposal		Date of Completion of works/Services and supply of Goods	
	As per DPP (Revised )	Contract ed value (Revised )	Invitation date	Contract Signing/L.C . Opening date	As per contract & Approved revised	Actual
1	2	3	4	5	6	7
1. Construction of 74.00m Long PC Girder Bridge (Galakata) at 9 <sup>th</sup> km (Bridge no,9/1) of Hemayetpur-Singair-Manikgonj Road	4.77	4.76	31/8/2014	21/12/2014	21/12/2015 30/03/2016	29/03/2016
2. Construction of 102.00m Long PC Girder Kitingchar Bridge at 12 <sup>th</sup> km (Bridge no,12/1) of Hemayetpur-Singair-Manikgonj Road	7.95	8.36	08/3/2012	02/09/2012	03/09/2013 30/06/2015	29/06/2015

Description of procurement (Goods/works/Consultancy as per bid document)	Tender/Bid/Proposal Cost (in Corer Taka)		Tender/Bid/Proposal		Date of Completion of works/Services and supply of Goods	
	As per DPP (Revised )	Contract ed value (Revised )	Invitation date	Contract Signing/L.C . Opening date	As per contract & Approved revised	Actual
1	2	3	4	5	6	7
3. Construction of 51.00 m long P.C. Girder Azimpur Bridge (Bridge no.13/1) at 13rd km	4.11	3.70	24/6/2013	18/11/2013	21/11/2014 15/06/2015	10/06/2015
4. Construction of 37.10 m long R.C.C. Girder Bridge (Gradia Brodge) at 21 <sup>st</sup> km	3.84	3.11	24/6/2013	18/11/2013	18/11/2014 15/04/2015	08/04/2015
5. Construction of 46.442 m long P.C. Girder Bridge at 29 <sup>th</sup> km (Nayakandi Bridge) in/c. flexible pavement & earth work at Jarina College to Bewtha ghat River Bank at 31 <sup>st</sup> km	12.81	12.81	26/5/2013	19/12/2013	15/09/2014 31/12/2015	05/12/2015
6. Construction of 43.00m Long PC Girder Kitingchar Bridge (Rishipara) at 16 <sup>th</sup> km (Bridge no,16/1) and Flexible Pavement at 8 <sup>th</sup> km (p) (Bhum Dakshin Bridge area) of Hemayetpur-Singair-Manikgonj Road	4.41	3.46	4/12/2014	24/02/2015	26/11/2015 23/04/2016	23/04/2016
7. Construction of widening the existing pavement (4-Lane) including 2 nos box Culvert at 33 <sup>rd</sup> (p) & 34 <sup>th</sup> (p) km (Manikgonj Town Portion) of Hemayetpur-Singair-Manikgonj Road under Manikgon Road Division during the year 2014-2015.	7.03	6.81	04/2/2015	17/06/2015	14/12/2015 30/05/2016	30/05/2016

১১। পিসিআর এ উল্লেখিত বছরভিত্তিক বরাদ্দ ও ব্যয়:

(লক্ষ টাকায়)

অর্থবছর	ডিপিপি অনুযায়ী বরাদ্দ	এডিপি/আরএডিপি বরাদ্দ	টাকা অবমুক্তি	ব্যয়
১	২	৩	৪	৫
২০১০-১১	১০০.০০	১০০.০০	১০০.০০	১০০.০০
২০১১-১২	৩৭৫.০০	৩৭৫.০০	৩৭৫.০০	৩৭৫.০০
২০১২-১৩	৫০০.০০	৫০০.০০	৫০০.০০	৫০০.০০
২০১৩-১৪	১৯০০.০০	১৯০০.০০	১৯০০.০০	১৯০০.০০
২০১৪-১৫	১৬০০.০০	১৬০০.০০	১৬০০.০০	১৬০০.০০
২০১৫-১৬	১৬১৫.০০	১৬১৫.০০	১৬১৫.০০	১৬১৫.০০
মোট=	৬০৯০.০০	৬০৯০.০০	৬০৯০.০০	৬০৯০.০০

১২। কাজ অসম্পূর্ণ থাকলে তার কারণঃ অনুমোদিত ডিপিপি অনুযায়ী প্রকল্পের কাজ সমাপ্ত হয়েছে।

১৩। সাধারণ পর্যবেক্ষণঃ

১৩.১ প্রকল্পের অনুমোদন, মেয়াদ বৃদ্ধি ও সংশোধনঃ মূল প্রকল্পটি ৪৯৭৭.৩৬ লক্ষ টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে ডিসেম্বর, ২০১০ হতে ডিসেম্বর, ২০১২ মেয়াদে বাস্তবায়নের জন্য গত ০৪/০১/২০১১ তারিখে অনুষ্ঠিত একনেক সভায় অনুমোদিত হয়। ভূমি অধিগ্রহণে অতিরিক্ত সময় ব্যয় হওয়ার কারণে ব্যয় বৃদ্ধি ব্যতিরেকে প্রকল্পের বাস্তবায়ন মেয়াদ ডিসেম্বর, ২০১৩ পর্যন্ত ১বছর বৃদ্ধি করা হয় এবং পরবর্তীতে ভূমি অধিগ্রহণ ব্যয় বৃদ্ধির কারণে (২২ জুন, ২০১৪ তারিখে) ডিপিইসি সভার সুপারিশক্রমে বিশেষ সংশোধিত অনুমোদিত ৫৯৩১.৩৬ লক্ষ টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে বাস্তবায়নের সুপারিশ করা হয়। এরপর ২৭ মে ২০১৫ তারিখে মোট ৬৩৩৪.৪১ লক্ষ টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে জুন, ২০১৫ পর্যন্ত নির্ধারণপূর্বক প্রকল্পটি ১ম বার সংশোধন করা হয়। পরবর্তীতে ২য় বার ব্যয় বৃদ্ধি ব্যতিরেকে প্রকল্পের বাস্তবায়ন এক বছর বৃদ্ধি করে জুন, ২০১৬ পর্যন্ত নির্ধারণ করা হয়।

(লক্ষ টাকায়)

	মেয়াদকাল	প্রাক্কলিত ব্যয়
মূল অনুমোদিত	৩১/১২/২০১০ হতে ৩১/১২/২০১২	৪৯৭৭.৩৬
বিশেষ সংশোধন (ডিপিইসি সভার সুপারিশক্রমে)	--	৫৯৩১.৩৬
১ম বার ব্যয় বৃদ্ধি ব্যতিরেকে মেয়াদ বৃদ্ধি	৩১/১২/২০১০ হতে ৩০/০৬/২০১৩	--
১ম সংশোধন	৩১/১২/২০১০ হতে ৩০/০৬/২০১৫	৬৩৩৪.৪১
২য় বার ব্যয় বৃদ্ধি ব্যতিরেকে মেয়াদ বৃদ্ধি	৩১/১২/২০১০ হতে ৩০/০৬/২০১৬	--

১৩.২ সার্বিক অগ্রগতিঃ প্রকল্পের আওতায় জুন, ২০১৬ পর্যন্ত ক্রমপুঞ্জিত আর্থিক অগ্রগতি হয়েছে ৬০৯০.০০ লক্ষ টাকা যা অনুমোদিত প্রাক্কলিত ব্যয়ের ৯৬.১৪% এবং বাস্তব অগ্রগতি ১০০%।

৪। প্রকল্প পরিদর্শনঃ গত ১৬/০৯/২০১৭ তারিখে আইএমইডি'র পরিচালক খন্দকার মোহাম্মদ আলী (উপ-সচিব) কর্তৃক প্রকল্পটি সরেজমিন পরিদর্শন করা হয়। পরিদর্শনকালে সড়ক বিভাগের কর্মকর্তাগণ উপস্থিত ছিলেন। পরিদর্শন পর্যবেক্ষণ নিম্নরূপঃ

- ১৪.১ **ভূমি হকুম দখল:** অনুমোদিত আরডিপিপিতে ২.৩৯৩ হেক্টর ভূমি হকুম দখল করার লক্ষ্যে ১৫১২.০০ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। প্রকল্প মেয়াদে ডিপিপি সংস্থান অনুযায়ী ২.৩৯৩ হেক্টর ভূমি হকুম দখল করা হয়েছে এবং এ খাতে বরাদ্দকৃত অর্থের বিপরীতে ১৪৭৯.৭৭ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে। এ খাতে আর্থিক অগ্রগতি ৯৭.৮৬% হলেও বাস্তব অগ্রগতি ১০০% হয়েছে মর্মে পিসিআর এ উল্লেখ করা হয়েছে।
- ১৪.২ **এপ্রোচ সড়ক মাটির কাজ:** অনুমোদিত আরডিপিপিতে ২.২৪ ল. ঘ. মিটার এপ্রোচ সড়কে মাটির কাজের জন্য ৪৬৮.৪৩ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। প্রকল্প মেয়াদে ২.১৮ লক্ষ ঘন মিটার মাটির কাজ করা হয়েছে এবং এ খাতে বরাদ্দকৃত অর্থের বিপরীতে ৪০৭.৪৮ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে। এ খাতে আর্থিক অগ্রগতি ৮৭% এবং বাস্তব অগ্রগতি ১০০% হয়েছে মর্মে পিসিআর এ উল্লেখ করা হয়েছে।
- ১৪.৩ **ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট নির্মাণ (এপ্রোচ সড়ক):** অনুমোদিত আরডিপিপিতে ৩.৯১২ কি: মি: ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট নির্মাণ (এপ্রোচ সড়ক) বাবদ ১০১০.৫৪ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। প্রকল্প মেয়াদে ৩.৯১২ কি: মিটার ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট নির্মাণ (এপ্রোচ সড়ক) কাজ করা হয়েছে এবং এ খাতে বরাদ্দকৃত অর্থের বিপরীতে ৯৫১.২৩ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে। এ খাতে আর্থিক অগ্রগতি ৯৪.১৩% এবং বাস্তব অগ্রগতি ১০০% হয়েছে মর্মে পিসিআর এ উল্লেখ করা হয়েছে।



চিত্র-১ : এপ্রোচ রোডের লেয়ার পরীক্ষা করা হচ্ছে (বামে), নির্মিত এপ্রোচ রোড (ডানে)।



চিত্র-২ : এপ্রোচ রোডের ক্ষতিগ্রস্ত একাংশ।

১৪.৪ **বিকল্প সড়ক নির্মাণ (১০টি):** অনুমোদিত আরডিপিপিতে সড়ক উন্নয়নের জন্য ৭৬২ মিটার বিকল্প সড়ক নির্মাণ বাবদ ১৭৭.২২ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। প্রকল্প মেয়াদে ৭৬২ মিটার বিকল্প সড়ক নির্মাণ করা হয়েছে এবং এখানে বরাদ্দকৃত অর্থের পুরোটাই ব্যয় করা হয়েছে। এ খাতে আর্থিক অগ্রগতি এবং বাস্তব অগ্রগতি ১০০%।

১৪.৫ **পিসি গার্ডার ব্রিজ নির্মাণ (৬টি):** অনুমোদিত আরডিপিপিতে সড়ক উন্নয়নের জন্য ৩৫৩.৫৪ মিটার ৬টি পিসি গার্ডার ব্রিজ নির্মাণ বাবদ ২৮০৩.৭২ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। প্রকল্প মেয়াদে ৬টি পিসি গার্ডার ব্রিজ নির্মাণ করা হয়েছে এবং এখানে বরাদ্দকৃত অর্থের বিপরীতে ২৭৮৭.৯২ লক্ষ টাকা ব্যয় দেখানো হয়েছে। এ খাতে আর্থিক অগ্রগতি ৯৯.৪৩% এবং বাস্তব অগ্রগতি ১০০% হয়েছে মর্মে পিসিআর এ উল্লেখ করা হয়েছে।



চিত্র-৩ : নবনির্মিত ব্রিজ (বামে) বিজের নিচের ভিউ (ডানে)।



চিত্র-৪ : পুরোনো বীজের একাংশ (বামে), নবনির্মিত ব্রিজ (ডানে)

১৪.৬ **আরসিসি বক্স কালভার্ট নির্মাণ (৪টি):** অনুমোদিত আরডিপিপিতে সড়ক উন্নয়নের জন্য ২৩.৩৫ মিটার ৪টি আরসিসি বক্স কালভার্ট নির্মাণ বাবদ ২১৬.২৯ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। প্রকল্প মেয়াদে ৪টি আরসিসি বক্স কালভার্ট নির্মাণ করা হয়েছে এবং এখানে বরাদ্দকৃত অর্থের পুরোটাই ব্যয় করা হয়েছে। এ খাতে আর্থিক অগ্রগতি এবং বাস্তব অগ্রগতি ১০০%।



চিত্র-৫ : নবনির্মিত সেওতা কালভার্ট-২ পার্শ্ব অংশ

- ১৪.৭ **সসার ড়েন নির্মাণ:** অনুমোদিত আরডিপিপিতে সড়ক উন্নয়নের জন্য ১২৬০ মিটার সসার ড়েনি নির্মাণ বাবদ ১৮.৮২ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। প্রকল্প মেয়াদে উল্লিখিত কাজ সম্পন্ন করা হয়েছে এবং এখাতে বরাদ্দকৃত অর্থের পুরোটাই ব্যয় করা হয়েছে। এ খাতে আর্থিক অগ্রগতি এবং বাস্তব অগ্রগতি ১০০%।
- ১৪.৮ **রক্ষাপ্রদ কাজ (সিসি বক্স ও জিও টেক্সটাইল):** অনুমোদিত আরডিপিপিতে সড়ক উন্নয়নের জন্য রক্ষাপ্রদ কাজ বাবদ (সিসি বক্স ও জিও টেক্সটাইল ৫০৪০ বর্গফুট) ৮.৭২ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। প্রকল্প মেয়াদে ৮.৭২ বর্গ মিটার রক্ষাপ্রদ কাজ করা হয়েছে এবং এখাতে বরাদ্দকৃত অর্থের পুরোটাই ব্যয় করা হয়েছে। এ খাতে আর্থিক অগ্রগতি এবং বাস্তব অগ্রগতি ১০০% হয়েছে মর্মে পিসিআর এ উল্লেখ করা হয়েছে।



চিত্র-৬ : সিসি বক্সের ক্ষতিগ্রস্ত একাংশ।



চিত্র-৭ : সিসি বক্সের উপর জন্মানো গাছপালা/ঘাস।

১৪.৯ **ট্রাফিক সাইন এন্ড গাইড পোস্ট:** অনুমোদিত আরডিপিপিতে সড়ক উন্নয়নের জন্য ৫০৪০ ব: মিটার ট্রাফিক সাইন এন্ড গাইড পোস্ট নির্মাণ বাবদ ৮.৭২ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। প্রকল্প মেয়াদে ৫০৪০ ব: মিটার ট্রাফিক সাইন এন্ড গাইড পোস্ট নির্মাণ করা হয়েছে এবং এখাতে বরাদ্দকৃত অর্থের পুরোটাই ব্যয় করা হয়েছে। এ খাতে আর্থিক অগ্রগতি এবং বাস্তব অগ্রগতি ১০০% হয়েছে মর্মে পিসিআর এ উল্লেখ করা হয়েছে।

১৪.১০ **ফিজিক্যাল ও প্রাইস কন্টিনজেন্সি:** ফিজিক্যাল ও পাইস কন্টিনজেন্সি খাতে কোন অর্থ ব্যয় দেখানো হয়নি।

১৫। **প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জনঃ**

পরিকল্পিত	উদ্দেশ্য অর্জন
প্রকল্পের মূল ও পরিকল্পিত উদ্দেশ্য হলো হেমায়েতপুর-সিংগাইর-মানিকগঞ্জ সড়কের বিভিন্ন কিলোমিটারে ৬টি পিসি গার্ডার ও ৪টি আরসিসি বক্স কালভার্ট নির্মাণের মাধ্যমে নিরবচ্ছিন্ন সড়ক যোগাযোগ ব্যবস্থা স্থাপন করা।	প্রকল্পের মূল ও পরিকল্পিত উদ্দেশ্য অনুযায়ী হেমায়েতপুর-সিংগাইর-মানিকগঞ্জ সড়কের বিভিন্ন কিলোমিটারে ৬টি পিসি গার্ডার ও ৪টি আরসিসি বক্স কালভার্ট নির্মাণ করা হয়েছে এবং এর ফলে উল্লিখিত সড়কে নিরবচ্ছিন্ন যোগাযোগ ব্যবস্থা স্থাপিত হয়েছে।

১৬। **উদ্দেশ্য অর্জিত না হয়ে থাকলে তার কারণঃ** ডিপিপি সংস্থান অনুযায়ী প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জিত হয়েছে বলে প্রতীয়মান হয়।

১৭। **রাজস্ব খাতে স্থানান্তরঃ** প্রকল্পের আওতায় সম্পাদিত কাজ ইতোমধ্যে সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের রাজস্ব খাতে (ওপেন লাইন)-এ স্থানান্তর করা হয়েছে।

১৮। **Audit:** মন্ত্রণালয় হতে প্রেরিত পিসিআর পর্যালোচনায় দেখা যায়, প্রকল্পটির কোন Internal ও External Audit সম্পন্ন করা হয়নি।

১৯। **পর্যবেক্ষণঃ**

১৯.১ প্রকল্পটি বাস্তবায়নকালীন সময়ে ১ বার সংশোধন এবং ২ বার মেয়াদ বৃদ্ধি করা হয়েছে এবং অনুমোদিত সময়ের মধ্যে কাজ সম্পন্ন হলেও রক্ষাপ্রদ কাজের জন্য কিছুটা দেরী হয়েছে;

১৯.২ ব্রীজগুলোতে সিসি ব্লক ও জিও টেক্সটাইল দিয়ে রক্ষাপ্রদ কাজ করা হয়েছে। কোন কোন জায়গায় রক্ষাপ্রদ ব্লকে ঘাস/গাছ জন্মে ব্লকে ফাটলের সৃষ্টি হয়েছে।

১৯.৩ গেরাদিয়া সেতুর পাশে পুরনো সেতুর ভগ্নাংশ থাকার কারণে পানিস্রোত বাধাপ্রাপ্ত হয়েছে সেতু রক্ষাপ্রদ অংশে আঘাত করছে এতে সেতুর ব্লকের কিছু অংশ ক্ষতিগ্রস্ত হয়েছে।

১৯.৪ প্রয়োজনীয় সংখ্যক গাইড পোস্ট/কনক্রিট পোস্ট স্থাপন করা হয়েছে। তবে পর্যাপ্ত ট্রাফিক সাইন দেয়া হয়নি। কোন কোন জায়গার গাইড পোস্ট ভেঙে গেছে।

১৯.৫ বৃষ্টির কারণে গেরাদিয়া কালভার্ট-২ এর পাশের মাটি সরে গিয়ে গর্তের সৃষ্টি হয়েছে।

১৯.৬ সেতুর রেলিং, হইল গার্ড ইত্যাদি Chamfering করা হয়নি। এগুলো Chamfering করা হলে ব্রীজের মসৃনতা ও সৌন্দর্য আরো বৃদ্ধি পেতো;

১৯.৭ ৬টি সেতুতেই RCC Solid Wall দিয়ে রেলিং দেয়া হয়েছে। এতে ব্রীজে অবাধ বায়ু প্রবাহ বাধাগ্রস্ত হচ্ছে এবং ব্রীজের চলাচলকারীগণ পারিপার্শ্বিক সৌন্দর্য উপভোগ হতে বঞ্চিত হচ্ছেন;

১৯.৮ সেওতা কালভার্ট-২ এর পার্শ্বের ফিনিশিং কাজ অসম্পন্ন রয়েছে;

১৯.৯ প্রকল্পের Internal ও External Audit সম্পন্ন করা হয়নি।

২০। মতামত/সুপারিশঃ

- ২০.১ প্রকল্প বাস্তবায়নে অর্থ বরাদ্দ ও বার বার সময় বৃদ্ধি এবং ঘন ঘন প্রকল্প পরিচালক পরিবর্তন প্রকল্প বাস্তবায়নের অন্তরায়। ভবিষ্যতে এ ধরনের প্রকল্প প্রণয়নের ক্ষেত্রে বার বার সময় বৃদ্ধি এবং ঘন ঘন প্রকল্প পরিচালক পরিবর্তন পরিহার করা বাঞ্ছনীয় হবে। যাতে জনগণ যথাসময়ে প্রকল্প বাস্তবায়নের সুফল ভোগ করতে পারে;
- ২০.২ যেসব ব্রীজের সিসি ব্লকে ঘাস/গাছপালা জন্মেছে এবং ব্লকে ফাটলের সৃষ্টি হয়েছে সেসব স্থানের গাছপালা পরিষ্কার করে ব্লক পুনঃমেরামতের ব্যবস্থা গ্রহণ করতে হবে।
- ২০.৩ গেরাদিয়া সেতুর পাশের পুরনো সেতুর ভগ্নাংশ অপসারণ করতে হবে এবং সেতুর রক্ষাপ্রদ অংশের ক্ষতিগ্রস্ত ব্লক পুনঃস্থাপন/মেরামত করতে হবে।
- ২০.৪ প্রয়োজনীয় স্থানে ট্রাফিক সাইনের ব্যবস্থা করতে হবে এবং যেসব জায়গায় গাইড পোস্ট ভেঙে গেছে তা পুনঃস্থাপন করতে হবে।
- ২০.৫ গেরাদিয়া কালভার্ট-২ এর পাশের ক্ষতিগ্রস্ত অংশ অবিলম্বে মেরামত করতে হবে।
- ২০.৬ সেতুর মসৃণতা ও সৌন্দর্য আরো বৃদ্ধির লক্ষ্যে রেলিং ও হইল গার্ড Chamfering করা যেতে পারে;
- ২০.৭ ৬টি সেতুতেই RCC Solid Wall দিয়ে রেলিং দেয়ার যৌক্তিকতা সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ প্রদান করবে;
- ২০.৮ সেওতা কালভার্ট-২ এর পার্শ্বের ফিনিশিং কাজ সম্পন্ন করতে হবে;
- ২০.৯ প্রকল্প মেয়াদে কোন অডিট কার্যক্রম (Internal ও External) সম্পন্ন করা হয়নি; অডিট কার্যক্রম সম্পন্ন করে তা নিষ্পত্তিপূর্বক আইএমইডিসহ সংশ্লিষ্ট সকলকে অবহিত করতে হবে।
- ২০.১০ অনুচ্ছেদ ২০ এর ২০.১ হতে ২০.৯ এর সুপারিশের আলোকে গৃহীত ব্যবস্থা সম্পর্কে ১(এক) মাসের মধ্যে আইএমইডিকে অবহিত করবে।

**জামালগঞ্জ-সুনামগঞ্জ সড়ক উন্নয়ন**  
**-শীর্ষক প্রকল্পের সমাপ্তি মূল্যায়ন প্রতিবেদন**

- ১। প্রকল্পের নাম : জামালগঞ্জ-সুনামগঞ্জ সড়ক উন্নয়ন।  
 ২। প্রশাসনিক মন্ত্রণালয়/বিভাগ : সড়ক পরিবহন ও সেতু মন্ত্রণালয়/সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ।  
 ৩। বাস্তবায়নকারী সংস্থা : সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর।  
 ৪। প্রকল্প এলাকা : সুনামগঞ্জ জেলার জামালগঞ্জ এবং সদর সুনামগঞ্জ।  
 ৫। প্রকল্পের বাস্তবায়ন সময় ও ব্যয় :

(লক্ষ টাকায়)

প্রাক্কলিত ব্যয় (প্রঃসাঃ)		প্রকৃত ব্যয় (প্রঃ সাঃ)	পরিকল্পিত বাস্তবায়নকাল		প্রকৃত বাস্তবায়নকাল	অতিক্রান্ত ব্যয় (মূল প্রাক্কলিত ব্যয়ের %)	অতিক্রান্ত সময় (মূল বাস্তবায়নকালের %)
মূল	১ম সংশোধিত		মূল	১ম সংশোধিত			
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮
৪৬৩২.০০	৫৩৬৬.৫৯	৫১৯১.০০ (-)	০১-০৭-২০১১ থেকে ৩০-০৬- ২০১৩	০১-০৭-২০১১ থেকে ৩০-০৬-২০১৬	০১-০৭-২০১১ থেকে ৩০-০৬-২০১৬	(-) ৫৫৯.০০ (-) ১২.০০%)	৬ বছর (১৫০%)

নোট: ব্যয় বৃদ্ধি ব্যতিরেকে বাস্তবায়ন মেয়াদ ৩০-০৬-২০১৬ পর্যন্ত ৩ (তিন) দফায় ১৫০% বৃদ্ধি করা হয়। এছাড়া মূল অনুমোদিত ব্যয়ের তুলনায় প্রকৃত ব্যয় ৫৫৯.০০ লক্ষ টাকা (১২.০০%) কম হয়।

**৬। প্রকল্পের পটভূমি ও উদ্দেশ্য:**

**৬.১ পটভূমি:** সড়কটি ময়মনসিংহ ডিসি অফিস-নেত্রকোনা-ঠাকুরাকোনা-মোহনগঞ্জ-ধর্মপাশা-জামালগঞ্জ-সুনামগঞ্জ আঞ্চলিক মহাসড়কের অংশ বিশেষ। সড়কটি নির্মাণাধীন সুরমা সেতুর এ্যাপ্রোচ সড়কের রাধানগর থেকে শুরু হয়ে জামালগঞ্জে শেষ হয়েছে। এ সড়কাংশের দৈর্ঘ্য ১৮.৩০ কিঃমিঃ। বর্তমানে এ সড়কের রাধানগর থেকে টোকের বাজার পর্যন্ত ৩.৮ কিঃমিঃ এ কোন সড়ক নেই। এ অংশে নতুন সড়ক বাঁধসহ পেভমেন্ট নির্মাণ করে নির্মাণাধীন সুরমা সেতুর এ্যাপ্রোচ সড়কের সাথে মূল সড়কটি সংযোগ সাধনের প্রস্তাব করা হয়েছে। টোকের বাজার থেকে নিয়ামতপুর পর্যন্ত সড়কটির ৮ কিঃমিঃ ৩.৬৬ মিটার বা ১২ ফুট প্রশস্ত পেভমেন্ট নির্মিত আছে এবং নিয়ামতপুর থেকে শেল মোস্তফাপুর পর্যন্ত ৩ কিঃমিঃ এইচবিবি এবং শেল-মোস্তফাপুর থেকে জামালগঞ্জ পর্যন্ত ৩.৫ কিঃমিঃ কীচা সড়ক রয়েছে। বর্তমানে জামালগঞ্জ উপজেলার সাথে সুনামগঞ্জ জেলা সদরের সরাসরি সড়ক যোগাযোগ নেই। বিবেচ্য সড়কটি নির্মিত হলে জামালগঞ্জ উপজেলার সাথে জেলা সদর সুনামগঞ্জসহ দেশের অন্যান্য অঞ্চলের সড়ক যোগাযোগ স্থাপিত হবে এবং প্রকল্প এলাকার উৎপাদিত কৃষিগণ্য ও মৎস্য সম্পদ সহজে পরিবহন ও বাজারজাত করা সম্ভব হবে বিধায় সড়কটির গুরুত্ব বিবেচনা করে ১৩/০৯/২০১১ তারিখে অনুষ্ঠিত একনেক সভায় ৪৬.৩২ কোটি টাকা প্রাক্কলিত ব্যয় এবং জুলাই, ২০১১ হতে জুন, ২০১৩ মেয়াদে বাস্তবায়নের নিমিত্তে প্রকল্পটি অনুমোদন করা হয়।

**৬.২ উদ্দেশ্য:** প্রকল্পের মূল উদ্দেশ্য হলো-

- সুনামগঞ্জ জেলা সদরের সাথে জামালগঞ্জ উপজেলার সরাসরি যোগাযোগ স্থাপন এবং প্রকল্প এলাকার উৎপাদিত কৃষিগণ্য এবং মৎস্য সম্পদ বাজারজাতকরণের সুযোগ সৃষ্টিসহ প্রকল্প এলাকার আর্থ-সামাজিক অবস্থার উন্নয়ন।

৭। প্রকল্পের মূল কাজ:

- ভূমি অধিগ্রহণ-৭.৩৪ হেক্টর
- নতুন সড়ক বাঁধ নির্মাণ-১.৩৩ লঃঘঃমিঃ
- প্রশস্তকরণ ও উঁচুকরণ-২.১৬৭ লঃঘঃমিঃ
- নতুন পেভমেন্ট নির্মাণ-৭.৩০ কিঃমিঃ
- এইচবিবি পেভমেন্ট নির্মাণ-৩.০০ কিঃমিঃ
- প্রশস্তকরণ ও শক্তিশালীকরণ-৮ কিঃমিঃ
- আরসিসি সেতু নির্মাণ (৩টি)-১৬৭.১১ মিঃ
- আরসিসি কালভার্ট নির্মাণ (১১টি)-১০৫.২২ মিটার
- রক্ষাপ্রদ কাজ-৪০০ বঃমিঃ
- টো-ওয়াল-৪০০০ মিঃ।

৮। পিসিআর অনুসারে প্রকল্পের অর্থায়নিক বাস্তবায়ন:

(Financial Figure in Lac Tk)

Items of Work (as per PP)	Unit	Target (as per PP)		Actual Progress	
		Physical (Quantity)	Financial	Physical (Quantity)	Financial
1	2	3	4	5	6
Land Acquisition	Hector	7.34	388.49	7.34	388.49
Survey & Design	L.S	L.S	5.00	-	-
Earth work in road embankment					
(i) New construction	Lac m <sup>3</sup>	1.333	313.77	1.20	283.77
(ii) Widening & Raising of Road Embankment	Lac m <sup>3</sup>	2.167	359.25	2.167	359.25
Construction Pavement					
(i) New Construction	Km	7.30	717.15	6.58	647.15
(ii) pavement on HBB	Km	3.00	222.53	3.00	222.53
(iii) Widening & Strengthening Pavement	Km	8.00	497.81	8.00	497.81
Construction of RCC Bridge (3 Nos)	Meter	167.11	1567.18	161.77	1517.18
Construction of RCC Culvert (11 Nos)	Meter	105.22	618.12	102.14	600.03
Protective Work					
(i) CC Block & Geo Textile	M <sup>2</sup>	0.400	530.74	0.400	530.74
(ii) Toe Wall	Meter	4000	139.05	4000.00	139.05
Sign, Signal Km Post	L.S	L.S	5.00	L.S	5.00
Physical Contingency	(2%)	0.00	1.20		
Price Contingency	(3%)	0.00	1.30		
Total=			5366.59		5191.00

৯। প্রকল্প পরিচালক সংক্রান্ত তথ্যাদিঃ

ক্রমিক নং	প্রকল্প পরিচালকের নাম ও পদবী	দায়িত্বের ধরণ		কর্মকাল	
		পূর্ণকালীন	খন্ডকালীন	যোগদান	বদলী
১	২	৩	৪	৫	৬
৪৭.	Ali Ahmed Chowdhury Addl. Chief Engr. Sylhet Road Zone, Sylhet.	-	হ্যাঁ	25/03/2010	29/02/2012
৪৮.	A.Q.M Ekram ullah Addl. Chief Engr. Sylhet Road Zone, Sylhet.	-	হ্যাঁ	08/03/2012	12/01/2014
৪৯.	Iftekhar Kabir Addl. Chief Engr. Sylhet Road Zone, Sylhet.	-	হ্যাঁ	12/01/2014	21/07/2016

১০। ক্রয় সংক্রান্ত তথ্যাদিঃ

**পণ্য, কার্য ও সেবা ক্রয়ঃ** (পণ্য ও কার্য ২০০.০০ লক্ষ টাকার উপরে এবং সেবা ১০০.০০ লক্ষ টাকার উপরে) প্রকল্পের অনুমোদিত ডিপিপি অনুযায়ী মূল পূর্ত কাজ ১০ টি প্যাকেজের মাধ্যমে সম্পন্ন করার সংস্থান ছিল। পিসিআর এ উল্লেখিত তথ্যানুযায়ী ১০টি প্যাকেজের আওতায় পূর্ত কাজ সম্পাদন করা হয়েছে। দরপত্র সংক্রান্ত প্রধান প্রধান তথ্য নিম্নরূপ:

প্যাকেজ/কাজের নাম	-প্রাক্কলিত ব্যয় - কার্যাদেশকৃত মূল্য	-দরপত্র আহবানের তারিখ -চুক্তির তারিখ -চুক্তি অনুযায়ী কাজ সমাপ্তির তারিখ -প্রকৃত সমাপ্তির তারিখ	অগ্রগতি
প্যাকেজ নং-১			
Construction of Road embankment & protective work at 17 <sup>th</sup> km (p), 18 <sup>th</sup> km & 19 <sup>th</sup> (P) (Ch-16+300 to 18+300) of Jamalganj-Sunamganj Road Division, during the year 2011- 2012	২৮০.৮৬ 280.00	13/11/2011 29/02/2012 28/02/2013 28/02/2013	100%
প্যাকেজ নং-২			
Construction of Earthwork on road embankment with protective work & flexible pavement at 15 <sup>th</sup> (p), 16 <sup>th</sup> (p) & 17 <sup>th</sup> (p) & 2 Nos. RCC Culvet with U-type wing wall at Gap No-11/2 & Gap 19/1 of Jamalganj-Sunamganj Road (R-370) under Sunamganj Road Division of Sylhet Road Circle, Sylhet during the year 2012-2013.	340.50 340.00	14/08/2012 24/12/2012 23/12/2013 23/12/2013	100%
প্যাকেজ নং-৩			
Construction of 94.31m (3×30.50m) long P.C	7৬৫.৩৫	14/08/2012	100%

প্যাকেজ/কাজের নাম	-প্রাক্কলিত ব্যয় - কার্যাদেশকৃত মূল্য	-দরপত্র আহবানের তারিখ -চুক্তির তারিখ -চুক্তি অনুযায়ী কাজ সমাপ্তির তারিখ -প্রকৃত সমাপ্তির তারিখ	অগ্রগতি
Girder Bridge over Shermostapur Khal at 16 <sup>th</sup> Km (Gap No-16/2) of Jamalganj-Sunamganj Road under Sunamganj road Division, if Road circle Sylhet during the year 2012-2013.	736.00	30/06/2013 29/12/2014 30/06/2015	
প্যাকেজ নং-৪	১৭৩.৬৪	-	-
প্যাকেজ নং-৫			
Construction of flexible pavement at 17 <sup>th</sup> (p) 18 <sup>th</sup> & 19 <sup>th</sup> km (p) Culvert approach (Gap-11/2) and 1×10.25×6.00 m RCC Box culvert at Gap 14/1 Jamalganj-Sunamganj Road under Sunamganj Division of Road circle Sylhet during the year 013-2014	252.৯২ 252.00	21/02/2013 20/11/2013 19/11/2014 31/12/2014	100%
প্যাকেজ নং-৬			
Construction of flexible pavement & earth work at 13 <sup>th</sup> km (p) 14 <sup>th</sup> km & 15 <sup>th</sup> km (p) (Ch-12+500 to 14+700) of Jamalganj-Sunamganj Road (R-370) under Sunamganj Road Division of Sylhet during the year 2011-2012.	322.৬০ 322.00	13/11/2011 29/02/2012 28/02/2013 28/02/2013	100%
প্যাকেজ নং-৭			
Construction of 04 nos 1×6.00 m ×6.00 m RCC box culvert at 5 <sup>th</sup> km (Gap No-5/1), 6 <sup>th</sup> Km (Gap 6/2), 8 <sup>th</sup> km (Gap 8/2), 9 <sup>th</sup> km (Gap 9/2) & 1 no 3×6.00m× 6.00m RCC Box culvert at 6 <sup>th</sup> Km (Gap- No- 6/1) of Jamalganj Sunamganj Road (R-370) under Sunamganj Road Division during the year 2014-2015	3৮১.৯৪ 361.00	07/07/2014 30/09/2014 29/09/2015 29/09/2015	100%
প্যাকেজ নং-৪			
Construction of 02 nos .PC Girder Bridge at 9 <sup>th</sup> km (Gap No- 9/1) 1 × 37.92 m & 11 <sup>th</sup> km (Gap 11/1) 1×34.88 of Jamalganj Sunamganj Road (R-370) under Sunamganj Road Division during the year 2014-2015	৮৩৩.৯০ 751.00	08/07/2014 18/09/2014 17/06/2015 17/06/2015	100%

প্যাকেজ/কাজের নাম	-প্রাক্কলিত ব্যয় - কার্যাদেশকৃত মূল্য	-দরপত্র আহবানের তারিখ -চুক্তির তারিখ -চুক্তি অনুযায়ী কাজ সমাপ্তির তারিখ -প্রকৃত সমাপ্তির তারিখ	অগ্রগতি
প্যাকেজ নং-৯			
Construction of flexible pavement works, earth work & protective work at ch. 0+700m to 3+200m = 2.50 km & 02 no RCC culvert (Gap No-2/1 & 3/1) of Jamalganj Sunamganj Road (R-370) under Sunamganj Road Division during the year 2014-2015.	৭৪৯.৭৬ 649.00	02/07/2014 01/10/2014 30/09/2015 28/02/2016	100%
প্যাকেজ নং-১০			
Construction of of 1.3 km earth work, flexible pavement, protective work and 02 nos. RCC box culvert 1×1.00m ×2.00m×12.00m) at Gap no. 4/1 & 4/2 of Jamalganj Sunamganj Road (R-370) under Sunamganj Road Division during the year 2015-2016.	311.00 311.00	06/10/2015 18/09/2014 17/06/2015 17/06/2015	100%
প্যাকেজ নং-১১			
Widening of existing with strengthening including earth work from (ch 4+500 to 12+500= 8.00 km & installation sign signal km post of Jamalganj-Sunamganj Road (R-370) under Sunamganj Road Division during the year 2014-2015.	557.৭৭ 557.00	02/07/2014 11/09/2014 10/09/2015 10/09/2015	100%

উপরোক্ত ক্রয় কার্যক্রম ও আরডিপিপি ক্রয় পরিকল্পনা পর্যালোচনায় দেখা যায় পিসিআর এ আরডিপিপি'র প্যাকেজ নং ৪ এর কাজ বাস্তবায়নের তথ্য নেই। কিন্তু পরিদর্শনকালে ১ম কিঃমিঃ এ কালভার্ট দেখা গেছে। এছাড়া প্যাকেজ-৩ ও ৯ এর কার্যক্রম বাস্তবায়নে সময় বৃদ্ধি করা হয়েছে।

#### ১১। পিসিআর এ উল্লেখিত বরাদ্দ ও অগ্রগতিঃ

(লক্ষ টাকায়)

অর্থবছর	ব্যয় ও অগ্রগতি				
	ডিপিপি অনুযায়ী লক্ষ্যমাত্রা	এডিপি/আরএডিপি বরাদ্দ	অবমুক্তি	মোট	বরাদ্দের বিপরীতে অগ্রগতি (%)
১	২	৩	৬	৭	১০
২০১১-১২	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00
২০১২-১৩	400.00	400.00	400.00	400.00	100.00
২০১৩-১৪	850.00	850.00	850.00	850.00	100.00

অর্থবছর				ব্যয় ও অগ্রগতি	
	ডিপিপি অনুযায়ী লক্ষ্যমাত্রা	এডিপি/আরএডিপি বরাদ্দ	অবমুক্তি	মোট	বরাদ্দের বিপরীতে অগ্রগতি (%)
১	২	৩	৬	৭	১০
২০১৪-১৫	2700.00	2700.00	2700.00	2700.00	100.00
২০১৫-১৬	1141.00	1141.00	1141.00	1141.00	100.00
<b>মোট</b>	<b>5191.00</b>	<b>5191.00</b>	<b>5191.00</b>	<b>5191.00</b>	

১২। **কাজ অসম্পূর্ণ থাকলে তার কারণঃ** অনুমোদিত ডিপিপি অনুযায়ী প্রকল্পের কাজ সমাপ্ত হয়েছে।

১৩। **সাধারণ পর্যবেক্ষণঃ**

১৩.১ **প্রকল্পের অনুমোদন, মেয়াদ বৃদ্ধি ও সংশোধনঃ**

(লক্ষ টাকায়)

	মেয়াদকাল	প্রাক্কলিত ব্যয়
মূল	০১/০৭/২০১১ হতে ৩০/০৬/২০১৩	৪৬৩২.০০
ব্যয় বৃদ্ধি ব্যতিরেকে মেয়াদ বৃদ্ধি ১ম বার	০১/০৭/২০১১ হতে ৩০/০৬/২০১৪	-
ব্যয় বৃদ্ধি ব্যতিরেকে মেয়াদ বৃদ্ধি ২য় বার	০১/০৭/২০১১ হতে ৩০/০৬/২০১৫	-
বিশেষ সংশোধিত অনুমোদিত	০১/০৭/২০১১ হতে ৩০/০৬/২০১৫	৪৯১২.৯০
ব্যয় বৃদ্ধি ব্যতিরেকে মেয়াদ বৃদ্ধি ৩য় বার	০১/০৭/২০১১ হতে ৩০/০৬/২০১৬	-
১ম সংশোধিত অনুমোদিত	০১/০৭/২০১১ হতে ৩০/০৬/২০১৬	৫৩৬৬.৫৯

১৩.২ **সার্বিক অগ্রগতিঃ** প্রকল্পের আওতায় জুন, ২০১৬ পর্যন্ত ক্রমপুঞ্জিত আর্থিক অগ্রগতি হয়েছে 5191.00 লক্ষ টাকা যা অনুমোদিত ব্যয় ৫৩৬৬.৫৯ লক্ষ টাকার ৯৬.০০% এবং বাস্তব অগ্রগতি ১০০%।

১৪। **প্রকল্প পরিদর্শনঃ** গত ২০/০৫/২০১৭ তারিখে আইএমইডি'র উপ-পরিচালক জনাব জয়নাল মোল্লা কর্তৃক প্রকল্পটি সরেজমিন পরিদর্শন করা হয়। পরিদর্শনকালে সড়ক বিভাগের কর্মকর্তাগণ উপস্থিত ছিলেন। পরিদর্শন পর্যবেক্ষণ নিম্নরূপঃ

১৪.১ **ভূমি অধিগ্রহণঃ** অনুমোদিত ডিপিপি অনুযায়ী ৭.৩৪ হেক্টর ভূমি অধিগ্রহণের জন্য ৩৮৮.৪৯ লক্ষ টাকার সংস্থান ছিল। পিসিআর অনুযায়ী ৭.৩৪ হেক্টর ভূমি অধিগ্রহণের জন্য ৩৮৮.৪৯ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে। কর্মকর্তাগণ অবহিত করেন, সড়কের চেইনেজ ০.৭০ কি:মি: হতে চেইনেজ ৪.৫০ কি:মি: পর্যন্ত ৩.৮০ কি:মি: নতুন সড়ক বাঁধ নির্মাণের জন্য উক্ত ভূমি অধিগ্রহণ করা হয়েছে।

১৪.২ **মাটির কাজঃ** অনুমোদিত ডিপিপি অনুযায়ী নতুন সড়ক বাঁধ নির্মাণের জন্য ১.৩৩৩ লক্ষঃ মিটার মাটির কাজের জন্য ৩১৩.৭৭ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়েছে। পিসিআর অনুযায়ী নতুন সড়ক বাঁধ নির্মাণের ১.২০ লক্ষঃ মিটার মাটির কাজের জন্য ২৮৩.৭৭ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে। এছাড়া বিদ্যমান সড়ক প্রশস্তকরণ ও উন্নয়নের লক্ষ্যে ২.১৬৭ লক্ষঃমিঃ মাটির কাজের জন্য ৩৫৯.২৫ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। পিসিআর অনুযায়ী উল্লিখিত কাজের জন্য ২.১৬৭ লক্ষঃমিঃ মাটির বাবদ ৩৫৯.২৫ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে। পরিদর্শনকালে জানা যায়, সড়কের চেইনেজ

০.৭০ কি:মি: হতে চেইনেজ ৪.৫০ কি:মি: পর্যন্ত ৩.৮০ কি:মি: নতুন সড়ক বাঁধ নির্মাণ এবং ৪.৫০ কি:মি: হতে চেইনেজ ১৯.০০ কি:মি: পর্যন্ত সড়ক প্রশস্তকরণ ও উচ্চতার জন্য উক্ত মাটি ব্যবহার করা হয়েছে।

১৪.৩ **নতুন ফ্লেক্সিবল এবং এইচবিবি পেভমেন্ট নির্মাণ:** অনুমোদিত আরডিপিপি অনুযায়ী ৭.৩০ কিলোমিটার নতুন পেভমেন্ট নির্মাণের জন্য ৭১৭.১৫ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। পিসিআর অনুযায়ী ৬.৫৮ কিঃমিঃ নতুন পেভমেন্ট নির্মাণের জন্য ৬৪৭.১৫ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে। পরিদর্শনকালে ৭.৩০ কিঃমিঃ এর স্থলে ৬.৫৮ কিঃমিঃ নতুন পেভমেন্ট নির্মাণ করার কারণ জানতে চাওয়া হলে উপ-বিভাগীয় প্রকৌশলী মাঠ পর্যায়ে প্রকৃত প্রয়োজনীয়তা ভিত্তিতে ৬.৫৮ কিঃমিঃ নির্মাণ করা হয়েছে বলে অবহিত করেন।



পরিদর্শনে দেখা যায় যে, সড়কের চেইনেজ ১ম কি:মি: হতে চেইনেজ ৫ম কি:মি: পর্যন্ত সড়ক বাঁধ নির্মিত রয়েছে এবং এ বাঁধের ওপর পেভমেন্ট নির্মাণ করা হয়েছে। পেভমেন্ট এর সার্ফেসিং rough হয়ে গিয়েছে (চিত্র-২) এবং কিছু স্থানে যেমন চেইনেজ ০+৫০০ কি:মি: এ Edge breaking হয়েছে (চিত্র-১)। উপ বিভাগীয় প্রকৌশলী অবহিত করেন এ স্থানে নতুন বাঁধ নির্মাণ করা হয়েছে এবং তার ওপর পেভমেন্ট নির্মাণ করা হয়েছে। প্রায় দেড় বছর আগে পেভমেন্টের কাজ শেষ হওয়ায় কিছুটা ক্ষতিগ্রস্ত হয়েছে বলে তিনি অভিমত ব্যক্ত করেন। এ স্থানে সড়কের ঢালে কনক্রিট প্রতিরক্ষা কাজ করা হয়েছে যা অক্ষত দেখা গেছে

১৪.৪ **ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট প্রশস্তকরণ ও শক্তিশালীকরণ:** আরডিপিপি অনুযায়ী ৮.০০ কিলোমিটার ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট প্রশস্তকরণ ও শক্তিশালীকরণের জন্য ৪৯৭.৮১ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। পিসিআর অনুযায়ী ৮.০০ কিঃমিঃ ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট প্রশস্তকরণ ও শক্তিশালীকরণের জন্য ৪৯৭.৮১ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে। পরিদর্শনকালে ৭.৩০ কিঃমিঃ এর স্থলে ৬.৫৮ কিঃমিঃ নতুন পেভমেন্ট নির্মাণ করার কারণ জানতে চাওয়া হলে উপ-বিভাগীয় প্রকৌশলী মাঠ পর্যায়ে প্রকৃত প্রয়োজনীয়তা ভিত্তিতে ৬.৫৮ কিঃমিঃ নির্মাণ করা হয়েছে বলে অবহিত করেন। এছাড়া, অনুমোদিত আরডিপিপি অনুযায়ী ৩.০০ কিলোমিটার বিদ্যমান এইচ.বি.বি. পেভমেন্ট এর স্থলে ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট নির্মাণের জন্য ২২২.৫৩ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। পিসিআর অনুযায়ী ৩.০০ কিঃমিঃ বিদ্যমান এইচ.বি.বি'র

স্থলে ফ্লেস্কিবল পেভমেন্ট নির্মাণের জন্য ২২২.৫৩ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে। পরিদর্শনে দেখা যায়, সড়কের বিভিন্ন স্থানে পেভমেন্ট প্রশস্ত ও শক্তিশালী করা হয়েছে। তবে বেশ কিছু স্থানে বিশেষ করে ভূমি হতে যে সব স্থানে সড়কের উচ্চতা তুলনামূলক বেশী সে সব স্থানে সড়কের কিনারা ভেঙে গেছে ও বিভিন্ন স্থানে রেইন কাট তৈরী হয়েছে। এছাড়া পুরো সড়কব্যাপী সফট শোল্ডারের স্বল্পতা রয়েছে।



চিত্র-৩: শোল্ডার কম কিন্তু ভালো পেভমেন্ট এমন একটি অংশ



চিত্র-৪: পেভমেন্টে তৈরী হওয়া রেইনকাট ও পটহোলস

১৪.৫ **আরসিসি ব্রিজ নির্মাণ:** অনুমোদিত আরডিপিপি অনুযায়ী ১৬৭.১১ মিটার (৩টি) আরসিসি ব্রিজ নির্মাণের জন্য ১৫৬৭.১৮ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। পিসিআর অনুযায়ী ১৬১.৭৭ মিটার (৩টি) আরসিসি ব্রিজ নির্মাণ করা হয়েছে এবং এ কাজের জন্য ১৫১৭.১৮ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে। পরিদর্শনকালে দেখা যায়, ইসলামগঞ্জ, ঈশ্বরজর, শের মোস্তফাপুর নামক স্থানে যথাক্রমে সড়কের চেইনেজ ৯+১০০ কিঃমিঃ ৩৭.৯২ মিটার, চেইনেজ ১১+১০০ কিঃমিঃ ৩৪.৮৮ মিটার, এবং চেইনেজ ১৬+২০০ কিঃমিঃ ৯৪.৩১ মিটার দৈর্ঘ্যের ৩টি আরসিসি ব্রিজ নির্মাণ করা হয়েছে। সেতুতে যান চলাচলের সংখ্যা কম দেখা গেছে। এছাড়া সড়কে ধান, খড়-কুটা ইত্যাদি শূকাতো দেখা গেছে। উক্ত ব্রিজসমূহের উভয় প্রান্তে সংযোগ সড়কের স্লোপ রক্ষার কাজ করা হয়েছে। স্লোপ রক্ষার কাজ বেশীরভাগ স্থানে অক্ষত রয়েছে। তবে একটি ব্রিজের রক্ষাপ্রদ কাজের সিসি ব্লকসমূহ কিছুটা দেবে গেছে।



চিত্র-৫: চেইনেজ ১৫+১০০ কিঃমিঃ এ নির্মিত আরসিসি সেতুর ওপর ধান শূকানো



চিত্র-৬: চেইনেজ ১০+১০০ কিঃমিঃ এ নির্মিত আরসিসি সেতু

১৪.৬ **আরসিসি কালভার্ট নির্মাণ:** অনুমোদিত আরডিপিপি অনুযায়ী ১০৫.২২ মিটার (১১টি) আরসিসি কালভার্ট নির্মাণের জন্য ৬১৮.১২ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। পিসিআর অনুযায়ী ১০২.১৪ মিটার আরসিসি ব্রীজ নির্মাণের জন্য ৬০০.০৩ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে। পরিদর্শনকালে জানা যায়, সড়কটির চেইনেজ ১+১০০, ২+১০০, ৩+১০০, ৪+১০০, ৫+১০০, ৬+১০০, ৬+২০০, ১১+২০০, ১৪+১০০, ১৫+২০০, এবং ১৯+১০০ কিঃমিঃ এ ৩.০৫ মিটার হতে ১৮.৩০ মিটার দৈর্ঘ্যের ১১টি আরসিসি কালভার্ট নির্মাণ করা হয়েছে। দেখা যায়, কয়েকটি কালভার্টের বিশেষ করে চেইনেজ ২+৯০০ কিঃমিঃ এবং চেইনেজ ৩+৮০০ কিঃমিঃ এ নির্মিত ২টি কালভার্টের মূল অংশের দেয়াল হতে উইং ওয়ালের রেলিং কিছুটা সরে গেছে অর্থাৎ কালভার্টের রেলিং ও উইং ওয়ালের রেলিং এর মধ্যকার স্থানে গ্যাপ তৈরী হয়েছে। পরিদর্শনকালে উপ-বিভাগীয় প্রকৌশলী অবহিত করেন যে, এসব কালভার্টের উইং ওয়ালে টাই বীম ব্যবহার করা হয়েছে। ফলে উইং ওয়াল দুটি স্থানচ্যুত হওয়ার কথা নয়।



১৪.৭ **রক্ষাপ্রদ কাজ:** অনুমোদিত আরডিপিপি অনুযায়ী ৪০০ বঃমিঃ জিও টেক্সটাইলসহ সিসি ব্লক দ্বারা রক্ষাপ্রদ কাজ করা এবং ৪০০০ মিটার টো-ওয়াল নির্মাণের জন্য মোট ৬৬৯.৭৯ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। পরিদর্শনকালে দেখা যায়, সড়কের চেইনেজে ৩টি আরসিসি ব্রীজ এবং ১১টি কালভার্ট নির্মাণ করা হয়েছে। উক্ত ব্রীজ ও কালভার্টসমূহের উভয় প্রান্তে সিসি ব্লক এবং/ অথবা কনক্রিট ঢালাই দিয়ে স্লোপ রক্ষার কাজ করা হয়েছে। স্লোপ রক্ষার কাজ বেশীরভাগ স্থানে অক্ষত রয়েছে। তবে একটি ব্রীজের রক্ষাপ্রদ কাজের সিসি ব্লকসমূহ কিছুটা দেবে গেছে। এছাড়া সকল আরসিসি ব্রীজ ও কালভার্টের স্লোপ রক্ষা কাজ অক্ষত রয়েছে।

	
<p>চিত্র-১১: ১ম থেকে ৫ম কিঃমিঃ এ সড়কের ঢালে রক্ষাপ্রদ কাজ</p>	<p>চিত্র-১২: চেইনেজ ১৫+১০০ কিঃমিঃ এ নির্মিত সেতুর সংযোগ সড়কের ক্ষতিগ্রস্ত রক্ষাপ্রদ কাজ</p>

১৪.৮ **সাইন সিগন্যাল, কিঃমিঃ পোস্ট, গাইড পোস্ট:** অনুমোদিত ডিপিপি অনুযায়ী সড়ক ব্যাপী সাইন, সিগন্যাল ও কিঃমিঃ পোস্ট স্থাপনের জন্য ৫.০০ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। পরিদর্শনকালে সড়কে সাইন, সিগন্যাল, কিঃমিঃ পোস্ট দেখা যায়নি।

১৪.৯ **ফিজিক্যাল ও পাইস কন্টিনজেন্সি খাতে কোন অর্থ ব্যয় হয়নি।**

১৫। **প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জনঃ**

পরিকল্পিত	উদ্দেশ্য অর্জন
<p>সুনামগঞ্জ জেলা সদরের সাথে জামালগঞ্জ উপজেলার সরাসরি যোগাযোগ স্থাপন এবং প্রকল্প এলাকার উৎপাদিত কৃষিপণ্য এবং মৎস্য সম্পদ বাজারজাতকরণের সুযোগ সৃষ্টিসহ প্রকল্প এলাকার আর্থ-সামাজিক অবস্থার উন্নয়ন।</p>	<p>সুনামগঞ্জ জেলা সদরের সাথে জামালগঞ্জ উপজেলার সরাসরি যোগাযোগ স্থাপন এবং প্রকল্প এলাকার উৎপাদিত কৃষিপণ্য এবং মৎস্য সম্পদ বাজারজাতকরণের সুযোগ সৃষ্টিসহ হয়েছে বলে প্রতীয়মান হয়।</p>

১৬। **উদ্দেশ্য অর্জিত না হয়ে থাকলে তার কারণঃ** প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জিত হয়েছে বলে প্রতীয়মান হয়।

১৭। **রাজস্ব খাতে স্থানান্তরঃ** প্রকল্পের আওতায় সম্পাদিত কাজ ইতোমধ্যে সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের রাজস্ব খাতে (ওপেন লাইন)-এ স্থানান্তর করা হয়েছে।

১৮। **External Audit:** মন্ত্রণালয় হতে প্রেরিত পিসিআর পর্যালোচনায় দেখা যায় প্রকল্পটির কোন Internal ও External Audit করা হয়নি।

১৯। **পর্যবেক্ষণঃ**

১৯.১ প্রকল্পটি ৩ বছরে বাস্তবায়নের জন্য অনুমোদন করা হলেও এটি বাস্তবায়নে প্রকৃত সময় ব্যয় হয়েছে ৬ বছর। প্রকল্পটির মেয়াদ ৩ (তিন) দফায় ১ (এক) বছর করে বৃদ্ধি করা হয়েছে এবং প্রকল্পটি ১ (এক) বার সংশোধন করা হয়েছে;

- ১৯.২ সড়কের অনেক স্থানে বিশেষ করে ১ম কিঃমিঃ, ৭ম কিঃমিঃ ও ১৫তম কিঃমিঃ এ কার্পেটিং উঠে গেছে পটহোলস তৈরী এবং রেইনকাট হয়েছে;
- ১৯.৩ সড়কের দুই পাশে ৩ ফুট করে সফট শোল্ডার থাকার কথা থাকলেও অনেক স্থানেই তা পাওয়া যায়নি;
- ১৯.৪ চেইনেজ ২+৯০০ কিঃমিঃ এবং চেইনেজ ৩+৮০০ কিঃমিঃ এ নির্মিত ২টি কালভার্টের মূল অংশ এবং এর উইংওয়াল এর মধ্যে গ্যাপ তৈরী হয়েছে;
- ১৯.৫ সেতু, কালভার্ট ও সড়কের উভয় পাশে সিসি ব্লক ও কনক্রিট ঢালাইয়ের মাধ্যমে সম্পন্ন রক্ষাপ্রদ কাজ বেশীরভাগ স্থানে ভাল থাকলেও কিছু স্থানে সিসি ব্লক দেবে গেছে;
- ১৯.৬ আরডিপিপি'র ক্রয় পরিকল্পনায় উল্লেখিত ৪ নং প্যাকেজের কাজ বাস্তবায়নের তথ্য পিসিআর এ উল্লেখ করা হয়নি। এছাড়া প্যাকেজ ৩ ও ৯ এর কাজ ঠিকাদার যথাসময়ে সমাপ্ত না করায় চুক্তির মেয়াদ বৃদ্ধি করা হয়েছে;
- ১৯.৭ সড়ক নিরাপত্তা চিহ্ন অর্থাৎ সাইন, সিগন্যাল ও কিঃমিঃ পোস্ট দেখা যায়নি;
- ১৯.৮ প্রেরিত পিসিআর সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগের সচিব ও সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের প্রধান প্রকৌশলী'র মন্তব্য ছড়াই পিসিআর প্রদান করা হয়েছে; এবং
- ১৯.৯ সমাপ্ত প্রকল্পটির External Audit সম্পন্ন করা হয়নি।

## ২০। মতামত/সুপারিশঃ

- ২০.১ প্রকল্পটি ৩ বছরে বাস্তবায়নের জন্য অনুমোদন করা হলেও এটি বাস্তবায়নে প্রকৃত সময় ব্যয় হয়েছে ৬ বছর। প্রকল্পটির মেয়াদ ৩ (তিন) দফায় ১ (এক) বছর করে বৃদ্ধি করা হয়েছে এবং প্রকল্পটি ১ (এক) বার সংশোধন করা হয়েছে। বারংবার মেয়াদ বৃদ্ধির কারণে প্রকল্পটির ব্যয়ও বৃদ্ধি পায়; ফলে গুণগতমান বজায় রেখে যথাসময়ে সম্পন্ন করা যায়নি। মন্ত্রণালয় বিষয়টি গুরুত্বের সাথে বিবেচনা করে ভবিষ্যতে যথাযথভাবে পরীক্ষা নিরীক্ষার মাধ্যমে প্রকল্প গ্রহণের প্রয়োজনীয় উদ্যোগ গ্রহণ করবে;
- ২০.২ সড়কের যে সকল স্থানে কিনারা ভেঙে গেছে, পটহোলস তৈরী হয়েছে এবং কার্পেটিং উঠে গেছে তা অবিলম্বে মেরামতের ব্যবস্থা গ্রহণ করতে হবে;
- ২০.৩ পেভমেন্টের সুরক্ষার জন্য পুরো সড়কব্যাপী সফট শোল্ডার নির্মাণের ব্যবস্থা গ্রহণ করতে হবে;
- ২০.৪ চেইনেজ ২+৯০০কিঃমিঃ এবং চেইনেজ ৩+৮০০ কিঃমিঃ এ নির্মিত কালভার্টের মূল অংশ এবং উইং ওয়ালের মধ্যে গ্যাপ সৃষ্টির কারণ পরীক্ষা করে দেখতে হবে;
- ২০.৫ সেতু/কালভার্ট এর যে সকল স্থানে সিসি ব্লক দেবে গেছে তা পুনরায় যথাযথভাবে স্থাপন করতে হবে;
- ২০.৬ অনুমোদিত আরডিপিপি'র ক্রয় পরিকল্পনা অনুযায়ী ৪ নং প্যাকেজ বাস্তবায়নের তথ্য পিসিআর এ উল্লেখ না করার বিষয়ে ব্যাখ্যা প্রদান করতে হবে এবং প্যাকেজ নং ৩ ও ৯ এর কাজ ঠিকাদার যথাসময়ে সমাপ্ত না করায় চুক্তির মেয়াদ বৃদ্ধি করা হয়েছে। এক্ষেত্রে ঠিকাদার কর্তৃক যথাসময়ে কাজ সমাপ্ত করতে না পারার কারণে লিকুইডিটি ডায়ামেজ আরোপ করা হয়েছিল কিনা তা মন্ত্রণালয় পরীক্ষা করে প্রয়োজনীয় ব্যবস্থা গ্রহণ করবে;
- ১৯.৭ সড়ক নিরাপত্তা চিহ্ন অর্থাৎ সাইন, সিগন্যাল ও কিঃমিঃ পোস্ট স্থাপন না করার বিষয়ে সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ ব্যাখ্যা প্রদান করবে;
- ১৯.৮ ভবিষ্যতে সমাপ্ত প্রকল্পের পিসিআর সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগের সচিব ও সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের প্রধান প্রকৌশলী'র মন্তব্যসহ প্রেরণ করতে হবে;
- ২০.৯ সমাপ্ত প্রকল্পটির সত্ত্বর External Audit সম্পন্ন করতে হবে (অনু: ১৮); এবং
- ২০.১০ অনুচ্ছেদ ২০.১ হতে ২০.৯ এর বিষয়ে গৃহীত ব্যবস্থা মন্ত্রণালয় আগামী ১ মাসের মধ্যে আইএমইডিকে অবহিত করবে।

কক্সবাজার-টেকনাফ (মেরিন ড্রাইভ সড়ক নির্মাণ ২য় পর্যায় (ইনানী থেকে শিলখালী পর্যন্ত))

-শীর্ষক প্রকল্পের সমাপ্তি মূল্যায়ন প্রতিবেদন

- ১। প্রকল্পের নাম : কক্সবাজার-টেকনাফ (মেরিন ড্রাইভ সড়ক নির্মাণ ২য় পর্যায় (ইনানী থেকে শিলখালী পর্যন্ত))
- ২। বাস্তবায়নকারী সংস্থা : সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর এবং বাংলাদেশ সেনাবাহিনী
- ৩। প্রশাসনিক মন্ত্রণালয়/বিভাগ : সড়ক পরিবহন ও সেতু মন্ত্রণালয়/সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ।
- ৪। প্রকল্প এলাকা : ইনানী হতে শিলখালী সড়ক পর্যন্ত (25 কিঃমিঃ হতে 48 কিঃমিঃ) 24 কিঃমিঃ
- ৫। প্রকল্পের বাস্তবায়ন সময় ও ব্যয় :

(লক্ষ টাকায়)

প্রাক্কলিত ব্যয় (প্রঃসাঃ)		প্রকৃত ব্যয় (প্রঃসাঃ)	পরিকল্পিত বাস্তবায়নকাল		প্রকৃত বাস্তবায়নকাল	অতিরিক্ত ব্যয় (মূল প্রাক্কলিত ব্যয়ের %)	অতিরিক্ত সময় (মূল বাস্তবায়নকালের %)
মূল	১ম সংশোধিত		মূল	১ম সংশোধিত			
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮
15576.41 (-)	49126.62	47468.36 (-)	2008-2009 থেকে 2012-2013	2008-2009 থেকে 2015-2016	2008-2009 থেকে 2015-2016	304.74%	60%

৬। প্রশিক্ষণ: প্রকল্পের আওতায় কোন স্থানীয় ও বৈদেশিক প্রশিক্ষণের সংস্থান না থাকায় প্রশিক্ষণ প্রদান করা হয়নি।

৭। প্রকল্পের অঙ্গভিত্তিক বাস্তবায়ন (পিসিআর অনুসারে):

SL. No.	Items of Work (as per PP)	Unit	Target (as per PP)		Actual Progress	
			Physical (Quantity)	Financial	Physical (Quantity)	Financial
1	2	3	4	5	6	7
	<b>Pre-Construction Expenditure</b>					
1.	Land Acquisition & Compensation (Inani to Silkhali)	Hecto rs	180.5436	26684.26	180.5436	26684.26
2.	Land Acquisition & Compensation (Silkhali to Teknaf)	Hecto rs	49.5992	1503.48	49.5772	1503.48
	<b>Construction Work</b>					
3.	Office, residence, Shed construction & maintenance	Sqm	1988.99	145.94	1988.99	145.94
	<b>Construction of Road Embankment</b>					
4.	Earth work Inani to Shilkhali	L.	10	2175.14	10	2175.14

SL. No.	Items of Work (as per PP)	Unit	Target (as per PP)		Actual Progress	
			Physical (Quantity)	Financial	Physical (Quantity)	Financial
	(25Km-48km)	cum				
5.	Diversion road (Br/culvert)	L. cum	0.61	92.00	0.61	92.00
	<b>Construction of flexible pavement</b>					
6.	Design Type-5	Km	7.84	396.71	7.84	396.71
7.	Design Type-4	Km	15.68	376.53	15.68	376.53
	<b>Construction of Hard Shoulder</b>					
8.	Design Type-5	Km	7.84	229.50	7.84	229.50
9.	Design Type-4 with HBB & BFS	Km	15.68	376.53	15.68	376.53
	<b>Carpeting and seal coat (Surfacing)</b>					
10.	Design Type-5	Km	7.84	261.69	7.84	261.69
11.	Design Type-4 with HBB & BFS	Km	15.68	926.04	15.68	926.04
12.	HBB/Flat soling (for Diversion Road)	Km	3.80	200.44	3.80	200.44
13.	Construction of RCC Bridge (9 Nos)	M	308.73	4204.67	308.73	4204.67
14.	Construction of RCC culvert (26 Nos)	M	180.60	1535.93	180.60	1535.93
15.	Reinforced pipe Culvert (32 Nos) for Diversion (32 Nos)	M	960	37.44	960	37.44
	<b>Protective Work</b>					
16.	Geo Textile & Block/Shore protective elements	M	1227	3429.44	1227	3429.44
17.	Retaining Wall/Brick Works	M	475	446.50	475	446.50
18.	Turffing	M	1.4	29.99	1.4	29.99
19.	Construction of sign/signal post	M	40	2.84	40	2.84
20.	Road Marking	Km	24	14.16	24	14.16
21.	Construction of K.M Post	Km	24	1.92	24	1.92
22.	Construction of Guide Post	Nos	1050	21.00	1050	21.00
23.	Construction of Parking Area	M <sup>2</sup>	750	7.50	750	7.50
24.	Construction of Side drain	M	3500	106.00	3500	106.00
25.	Repair during construction	LS	LS	596.22	LS	596.22
26.	Plantation	KM	24	24.00	24	24.00
27.	Purchase of Plant, vehicles & equipment (8 plants, 6 vehs, 4 MC & 28 other equipments)	Nos	44	1152.05	44	1152.05
28.	Maintenance of Road, Plants, vehicles, Equipment etc	LS	LS	225.00	LS	225.00
29.	Office furniture/equipment,	LS	LS	25.00	LS	25.00

SL. No.	Items of Work (as per PP)	Unit	Target (as per PP)		Actual Progress	
			Physical (Quantity)	Financial	Physical (Quantity)	Financial
	machinery & Stationery					
30.	Survey & Design	LS	LS	25.00	LS	25.00
31.	Unforeseen expenditure (Materials test, DPP/RDPP Preparation, labor bills, utility bills etc).	LS	LS	149.00	LS	149.00
32.	Proj allce & Related Expenditure	LS	LS	250.00	LS	250.00
	<b>Total =</b>	LS	-	<b>47468.36</b>	-	<b>47468.36</b>
33.	<b>Price Contingency 2%</b>	-	-	<b>947.58</b>	-	-
34.	<b>Physical contingency 1.5%</b>	-	-	<b>710.68</b>	-	-
	<b>Grand Total=</b>	-	-	<b>49126.62</b>	<b>100%</b>	<b>47468.36 (96.62%)</b>

৮। প্রকল্প পরিচালক সংক্রান্ত তথ্যাদিঃ

Sl No.	Name and Desigantaion	Full Time	Part Time	Responsible for more than one Project	Date of	
					Joining	Transfer
1	2	3	4	5	6	7
৫০.	Lt Col M M Anisur Rahman, PSC	--	Part time	--	01-11-2008	31-07-2009
৫১.	Lt Col A KM Rezaul Mazed, PSC	--	Part time	--	01-08-2009	31-10-2010
৫২.	Lt Col A KM Fazlur Rahman, PSC	--	Part time	--	01-11-2010	31-01-2012
৫৩.	Lt Col Siddique Mohammad Zulfiker Rahman, PSC	--	Part time	--	01-02-2012	31-10-2013
৫৪.	Lt Col S M Anwar Hossain, PSC	--	Part time	--	01-11-2013	29-04-2014
৫৫.	Lt Col Mohammad Nur Hossain, PSC	--	Part time	--	29-04-2014	29-09-2014
৫৬.	Lt Col Md Monowarul Islam Sarder, PSC	--	Part time	--	29-9-2014-	Till Today

উপরোক্ত ছক পর্যালোচনায় দেখা যায়, প্রকল্প মেয়াদে মোট ৭জন প্রকল্প পরিচালকের দায়িত্ব পালন করেছেন। ঘন ঘন প্রকল্প পরিচালক পরিবর্তন করা হলে প্রকল্প পরিচালকগণ যথাযথভাবে প্রকল্প বাস্তবায়ন, মনিটরিং ও সুপারভিশন যেমন করতে পারেন না তেমনি প্রকল্পের গুণগত মানও রক্ষা করতে পারেন না।

৯.০। ক্রয় সংক্রান্ত তথ্যাদিঃ

৯.১ গাড়ী/ট্রাকসপোর্ট ক্রয়ঃ প্রকল্পের আওতায় নিম্নোক্ত গাড়ী/ট্রাকসপোর্ট ক্রয়ের সংস্থান থাকায় গাড়ী/ট্রাকসপোর্ট ক্রয় করা হয়েছে।

Type of Transport	Number as per P.P	Procured with date	Transferred to Transport Pool with date	Transferred to O & M	Condemned/damaged with date	Remarks
1	2	3	4	5	6	7
2 × Wheel Excavator	44 Nos.	--	1152.05	--	--	--
1 × Truck Dozer						
2 × Soil compactor/ Roller						
1 × Water Truck (Sprinkler)						
2 × ¼ Ton Jeep (Hard Top, 4 Wheel)						
2 × 1 Ton Double cabin Pickup ( 4 Wheel Drive)						
2 × 3 Ton Lorry						
4 × Motor Cycle						
3 × electric Generator						
8 × Survey Equipment						
17 × other Equipment						

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

ক্রয় সংক্রান্ত তথ্যের বিস্তারিত অনুচ্ছেদ ১২.৪ এ বর্ণনা করা হয়েছে।

১০। বহরভিত্তিক সংশোধিত ডিপিপি বরাদ্দ ও অগ্রগতিঃ

(লক্ষ টাকায়)

অর্থবছর	সংশোধিত বরাদ্দ ও লক্ষ্যমাত্রা				টাকা অবমুক্তি	ব্যয় ও বাস্তব অগ্রগতি			
	মোট	টাকা	প্রকল্প সাহায্য	বাস্তব লক্ষ্যমাত্রা %		মোট	টাকা	প্রকল্প সাহায্য	বাস্তব অগ্রগতি %
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮	৯	১০
২০০৮-০৯	2500.00	2500.00	-	5.09	2500.00	2500.00	2500.00	-	5.09
২০০৯-১০	2000.00	2000.00	-	4.07	2000.00	2000.00	2000.00	-	4.07
২০১০-১১	500.00	500.00	-	1.02	500.00	500.00	500.00	-	1.02
২০১১-১২	1300.00	1300.00	-	2.65	1300.00	1300.00	1300.00	-	2.65
২০১২-১৩	975.00	975.00	-	1.98	975.00	975.00	975.00	-	1.98
২০১৩-১৪	2500.00	2500.00	-	5.09	2500.00	2500.00	2500.00	-	5.09

অর্থবছর	সংশোধিত বরাদ্দ ও লক্ষ্যমাত্রা				টাকা অবমুক্তি	ব্যয় ও বাস্তব অগ্রগতি			
	মোট	টাকা	প্রকল্প সাহায্য	বাস্তব লক্ষ্যমাত্রা %		মোট	টাকা	প্রকল্প সাহায্য	বাস্তব অগ্রগতি %
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮	৯	১০
২০১৪-১৫	34555.71	34555.71	-	70.34	34555.71	34555.71	34555.71	-	70.34
২০১৫-১৬	3137.46	3137.46	-	6.39	3137.46	3137.46	3137.46	-	6.39
<b>মোট</b>	<b>47468.17</b>	<b>47468.17</b>	<b>-</b>	<b>96.62</b>	<b>47468.17</b>	<b>47468.17</b>	<b>47468.17</b>	<b>-</b>	<b>96.62</b>

১১। **কাজ অসম্পূর্ণ থাকলে তার কারণঃ** অনুমোদিত ডিপিপি অনুযায়ী প্রকল্পের কাজ সমাপ্ত হয়েছে।

১২। **সাধারণ পর্যবেক্ষণঃ**

১২.১ **প্রকল্পের পটভূমিঃ** কক্সবাজার হতে টেকনাফের মধ্যে ৮০ কি: মি: দীর্ঘ এ সড়কটি কক্সবাজার-টেকনাফের মধ্যে সংযোগ স্থাপনকারী সড়ক। সড়কটি পর্যটন শিল্প বিকাশে ও বনজ সম্পদ আহরণে গুরুত্বপূর্ণ ভূমিকা রাখবে। এই সংযোগ ব্যবস্থায় জেলা শহরের সাথে অন্যান্য থানার মৎস্য উৎপাদন স্থানসমূহের দূরত্ব অনেকাংশে কমে যাবে। এর ফলে অত্র অঞ্চলের প্রধান অর্থকরী পণ্য মৎস্য সম্পদের সংগ্রহ ও বাজারজাত দ্রুত ও সহজতর হবে। কৌশলগত দিক হতেও কক্সবাজার-টেকনাফ মেরিন ড্রাইভ সড়কটি বাংলাদেশ ও মায়ানমারের মধ্যে সামরিক, রাজনৈতিক ও অর্থনৈতিক সম্পর্কের ক্ষেত্রে অত্যন্ত গুরুত্বপূর্ণ ভূমিকা রাখতে সক্ষম হবে। অবস্থানগতভাবে সড়কটি সামরিক দিক হতে যুদ্ধকালীন রসদ সরবরাহ ও দীর্ঘ সমুদ্র সৈকত প্রতিরোধ/রক্ষার্থে যথেষ্ট গুরুত্বপূর্ণ ভূমিকা রাখার পাশাপাশি এ এলাকার জনসাধারণকে সমুদ্রের জলোচ্ছ্বাস হতে রক্ষা করবে। এ সকল বিবেচনায় এটি বাস্তবায়নের জন্য একটি স্বতন্ত্র প্রকল্প হিসেবে পিপি প্রণয়ন করে তা অনুমোদনের জন্য পরিকল্পনা কমিশনে প্রেরণ করা হয়।

১২.২ **প্রকল্পের উদ্দেশ্যঃ** প্রকল্পের মূল উদ্দেশ্য হলো- কক্সবাজার-টেকনাফ মেরিন ড্রাইভ সড়ক নির্মাণ ২য় পর্যায় (ইনানী থেকে শিলখালী পর্যন্ত) নির্মাণের মাধ্যমে সড়ক যোগাযোগ ব্যবস্থার উন্নয়ন এবং প্রকল্প এলাকার জনগণের আর্থ-সামাজিক অবস্থার উন্নয়ন।

১২.৩ **প্রকল্পের অনুমোদন ও সংশোধনঃ**

(লক্ষ টাকায়)

	মেয়াদকাল	প্রাক্কলিত ব্যয়
মূল অনুমোদিত	২০০৮-২০০৯ হতে ২০১২-২০১৩ পর্যন্ত	১৫৫৭৬.৪১
ব্যয় বৃদ্ধি ব্যতিরেকে মেয়াদ বৃদ্ধি ১ম বার	০১/১০/২০১১ হতে ৩০/০৬/২০১৫ পর্যন্ত	৪৯১২৬.৬২
প্রকৃত বাস্তবায়নকাল	০১/১০/২০১১ হতে ৩০/০৬/২০১৬ পর্যন্ত	--

১২.৩ **সার্বিক আর্থিক ও বাস্তব অগ্রগতিঃ** প্রকল্পের আওতায় জুন, ২০১৬ পর্যন্ত ক্রমপুঞ্জিত আর্থিক অগ্রগতি হয়েছে ৪৭৪৬৮.৩৬ লক্ষ টাকা যা অনুমোদিত ব্যয়ের ৯৬.৬২% এবং বাস্তব অগ্রগতি ১০০% সাধিত হয়েছে (অনুচ্ছেদ-৭)।

১২.৪ **দরপত্র সংক্রান্ত তথ্যঃ** প্রকল্পের দরপত্র সংক্রান্ত পূর্ণাঙ্গ তথ্য প্রেরিত পিসিআর-এ অন্তর্ভুক্ত করা হয়নি।

১৩.০ **প্রকল্প পরিদর্শন :** আইএমইডি'র পরিচালক (উপ-সচিব) খন্দকার মোহাম্মদ আলী কর্তৃক গত ১২/০৮/২০১৭ তারিখে প্রকল্প এলাকা সরেজমিন পরিদর্শন করা হয়। পরিদর্শনকালে প্রকল্প পরিচালকসহ সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তাগণ উপস্থিত ছিলেন। পরিদর্শনে প্রকল্পটির বাস্তবায়নের নিম্নরূপ চিত্র পাওয়া যায়ঃ

- ১৩.১ **ভূমি অধিগ্রহণ ও ক্ষতিপূরণ:** অনুমোদিত আরডিপিপিতে ভূমি অধিগ্রহণ (ইনানী হতে শিলখালী ১৮০.৫৪ হেক্টর) বাবদ ২৬৬৮৪.২৬ লক্ষ টাকা এবং ক্ষতিপূরণ (শিলখালী হতে টেকনাফ ৪৯.৫৯ হেক্টর) বাবদ ১৫০৩.৪৮ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। প্রকল্প মেয়াদে বরাদ্দকৃত অর্থের বিপরীতে ১৮০.৫৪ হেক্টর ভূমি অধিগ্রহণ ও ৪৯.৫৯ হেক্টর ক্ষতিপূরণ বাবদ বরাদ্দকৃত অর্থের পুরোটাই ব্যয় করা হয়েছে মর্মে পিসিআর-এ উল্লেখ করা হয়েছে। এ খাতে আর্থিক ও বাস্তব অগ্রগতি ১০০%।
- ১৩.২ **অফিস, বাসা, শেড নির্মাণ ও রক্ষণাবেক্ষণ:** অনুমোদিত আরডিপিপিতে ১৯৮৮.৯৯ ব: মি: অফিস, বাসা, শেড নির্মাণ ও রক্ষণাবেক্ষণের জন্য ১৪৫.৯৪ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। প্রকল্প মেয়াদে ১৯৮৮.৯৯ ব: মি: অফিস, বাসা, শেড নির্মাণ ও রক্ষণাবেক্ষণের জন্য বরাদ্দকৃত অর্থের পুরোটাই ব্যয় করা হয়েছে মর্মে পিসিআরএ উল্লেখ করা হয়েছে। এ খাতে আর্থিক ও বাস্তব অগ্রগতি ১০০%। রক্ষণাবেক্ষণ কাজের মান মোটামুটি সন্তোষজনক বলে প্রতীয়মান হয়েছে।
- ১৩.৩ **মাটির কাজ (ইনানী হতে সিলখালী পর্যন্ত ২৫-৪৮ কি: মি:) এবং ডাইভারশন কাজ :** অনুমোদিত আরডিপিপিতে ১০.০০ ল: ঘ: মি: মাটির কাজ (ইনানী হতে সিলখালী পর্যন্ত ২৫-৪৮ কি: মি:) এবং থোক হিসেবে ০.৬১ লক্ষ টাকা ডাইভারশন কাজের জন্য ২১৭৫.১৪ লক্ষ টাকা এবং ৯২.০০ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। প্রকল্প মেয়াদে ১০.০০ ল: ঘ: মি: মাটির কাজ এবং ডাইভারশন কাজ করা হয়েছে এবং এ খাতে বরাদ্দকৃত অর্থের পুরোটাই ব্যয় করা হয়েছে মর্মে পিসিআরএ উল্লেখ করা হয়েছে। এ খাতে আর্থিক ও বাস্তব অগ্রগতি ১০০%।
- ১৩.৪ **ফেব্রিকাল পেভমেন্ট নির্মাণ :** অনুমোদিত আরডিপিপিতে (ডিজাইন টাইপ- ৫) ৭.৮৪ কি: মিটার ফেব্রিকাল পেভমেন্ট নির্মাণের জন্য ৩৯৬.৭১ লক্ষ টাকা এবং (ডিজাইন টাইপ- ৪) ১৫.৬৮ কি: মিটার ফেব্রিকাল পেভমেন্ট নির্মাণের জন্য ২১৯৫.৯৭ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। প্রকল্প মেয়াদে উল্লিখিত কাজ সম্পন্ন করা হয়েছে এবং এ খাতে বরাদ্দকৃত অর্থের পুরোটাই ব্যয় করা হয়েছে মর্মে পিসিআরএ উল্লেখ করা হয়েছে। এ খাতে আর্থিক ও বাস্তব অগ্রগতি ১০০%। কাজের মান মোটামুটি সন্তোষজনক বলে মনে হয়েছে।
- ১৩.৫ **হার্ড শোভার নির্মাণ :** অনুমোদিত আরডিপিপিতে (ডিজাইন টাইপ- ৫) ৭.৮৪ কি: মিটার হার্ড শোভার নির্মাণের জন্য ২২৯.৫০ লক্ষ টাকা এবং (ডিজাইন টাইপ- ৪) ১৫.৬৮ কি: মিটারের জন্য ৩৭৬.৫৩ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। প্রকল্প মেয়াদে উল্লিখিত কাজ সম্পন্ন করা হয়েছে এবং এ খাতে বরাদ্দকৃত অর্থের পুরোটাই ব্যয় করা হয়েছে মর্মে পিসিআরএ উল্লেখ করা হয়েছে। এ খাতে আর্থিক ও বাস্তব অগ্রগতি ১০০%। কাজের মান মোটামুটি সন্তোষজনক বলে মনে হয়েছে।
- ১৩.৬ **কার্পোর্টিং এবং সিলকোট (সার্ফেসিং) :** অনুমোদিত আরডিপিপিতে (ডিজাইন টাইপ- ৫) ৭.৮৪ কি: মিটারের জন্য ২৬১.৬৯ লক্ষ টাকা এবং (ডিজাইন টাইপ- ৪) ১৫.৬৮ কি: মিটারের জন্য ৯২৬.০৪ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। প্রকল্প মেয়াদে উল্লিখিত কাজ সম্পন্ন করা হয়েছে এবং এ খাতে বরাদ্দকৃত অর্থের পুরোটাই ব্যয় করা হয়েছে মর্মে পিসিআর এ উল্লেখ করা হয়েছে। এ খাতে আর্থিক ও বাস্তব অগ্রগতি ১০০%। কাজের মান মোটামুটি সন্তোষজনক বলে মনে হয়েছে।
- ১৩.৭ **এইচ বিবি ফ্ল্যাট সোলিং (ডাইভারশন) :** অনুমোদিত আরডিপিপিতে ৩.৮০ কি: মি: এইচবিবি ফ্ল্যাট সোলিং (ডাইভারশন)-এর জন্য ২০০.৪৪ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। প্রকল্প মেয়াদে উল্লিখিত ৩.৮০ কি: মি: কাজ সম্পন্ন করা হয়েছে এবং এ খাতে বরাদ্দকৃত অর্থের পুরোটাই ব্যয় করা হয়েছে মর্মে পিসিআরএ উল্লেখ করা হয়েছে। এ খাতে আর্থিক ও বাস্তব অগ্রগতি ১০০%। কাজের মান মোটামুটি সন্তোষজনক বলে মনে হয়েছে।
- ১৩.৮ **আরসিসি সেতু নির্মাণ (৯টি) :** অনুমোদিত আরডিপিপিতে ৩০৮.৭৩ মিটার (৯টি আরসিসি সেতু) নির্মাণের লক্ষ্যে ৪২০৪.৬৮ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। প্রকল্প মেয়াদে ৩০৮.৭৩ মিটার (৯টি আরসিসি সেতু) নির্মাণ কাজ সম্পন্ন

করা হয়েছে এবং এ খাতে বরাদ্দকৃত অর্থের পুরোটাই ব্যয় করা হয়েছে মর্মে পিসিআরএ উল্লেখ করা হয়েছে। এ খাতে আর্থিক ও বাস্তব অগ্রগতি ১০০%। কাজের মান সন্তোষজনক বলে মনে হয়েছে।

১৩.৯ **আরসিসি কালভার্ট নির্মাণ (২৬টি) :** অনুমোদিত আরডিপিপিতে ১৮০.৬০ মিটার আরসিসি কালভার্ট ২৬টি নির্মাণের লক্ষ্যে ১৫৩৫.৯৩ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। প্রকল্প মেয়াদে ১৮০.৬০ মিটার আরসিসি কালভার্ট ২৬টি নির্মাণ কাজ সম্পন্ন করা হয়েছে এবং এ খাতে বরাদ্দকৃত অর্থের পুরোটাই ব্যয় করা হয়েছে মর্মে পিসিআরএ উল্লেখ করা হয়েছে। এ খাতে আর্থিক ও বাস্তব অগ্রগতি ১০০%।

১৩.১০ **রেইনফোর্সড পাইপ কালভার্ট (৩২টি) :** অনুমোদিত আরডিপিপিতে ৯৬০ মিটার রেইনফোর্সড পাইপ কালভার্ট (৩২টি) নির্মাণের লক্ষ্যে ৩৭.৪৪ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। প্রকল্প মেয়াদে ৯৬০ মিটার রেইনফোর্সড পাইপ কালভার্ট (৩২টি) নির্মাণ কাজ সম্পন্ন করা হয়েছে এবং এ খাতে বরাদ্দকৃত অর্থের পুরোটাই ব্যয় করা হয়েছে মর্মে পিসিআরএ উল্লেখ করা হয়েছে। এ খাতে আর্থিক ও বাস্তব অগ্রগতি ১০০%।

১৩.১১ **রক্ষাপ্রদ কাজঃ** অনুমোদিত আরডিপিপিতে ১২২৭ মিটার জিও টেক্সটাইল এবং ব্লক/রক্ষাপ্রদ কাজের ৩৪২৯.৪৪ লক্ষ টাকা, রিটেইনিং ওয়াল (আরসিসি) ৪৭৫ মিটার কাজের জন্য ৪৪৬.৫০ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। প্রকল্প মেয়াদে রক্ষাপ্রদ কাজের জন্য উল্লিখিত কার্যাদি সম্পন্ন করা হয়েছে এবং এ খাতে বরাদ্দকৃত অর্থের পুরোটাই ব্যয় করা হয়েছে মর্মে পিসিআরএ উল্লেখ করা হয়েছে। এ খাতে আর্থিক ও বাস্তব অগ্রগতি ১০০%।



চিত্র-২: নবনির্মিত রাস্তা এবং ডানে হার্ডশোল্ডার কাজের একাংশ।



চিত্র-৩ : নবনির্মিত রাস্তার ক্ষয়ে যাওয়া সফট সোল্ডারের একাংশ এবং সসার ডেন



চিত্র-৪ : ক্ষতিগ্রস্ত সফট সোল্ডার এবং ডানে রোড মার্কিং কাজের একাংশ;



চিত্র-৫: নবনির্মিত কালভার্ট এবং ডানে রোড মার্কিং-এর একাংশ।

- ১৩.১২ **রোড মার্কিং:** অনুমোদিত আরডিপিপিতে ২৪ কি: মিটার রোড মার্কিং এর জন্য ১৪.১৬ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। প্রকল্প মেয়াদে ২৪ কি: মিটার রোড মার্কিং করা হয়েছে এবং এ খাতে বরাদ্দের অর্থের পুরোটাই ব্যয় করা হয়েছে। এ খাতে আর্থিক ও বাস্তব অগ্রগতি ১০০%।
- ১৩.১৩ **কি: মি: পোস্ট নির্মাণ:** অনুমোদিত আরডিপিপিতে ২৪টি কিলোমিটার পোস্ট নির্মাণের জন্য ১.৯২ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। প্রকল্প মেয়াদে ২৪টি কিলোমিটার পোস্ট নির্মাণ করা হয়েছে এবং এ খাতে বরাদ্দের অর্থের পুরোটাই ব্যয় দেখানো হয়েছে। এ খাতে আর্থিক ও বাস্তব অগ্রগতি ১০০%।
- ১৩.১৪ **গাইড পোস্ট নির্মাণ:** অনুমোদিত আরডিপিপিতে ১০৫০টি গাইড পোস্ট নির্মাণের জন্য ২১.০০ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। প্রকল্প মেয়াদে ১০৫০টি গাইড পোস্ট নির্মাণ করা হয়েছে এবং এ খাতে বরাদ্দের অর্থের পুরোটাই ব্যয় দেখানো হয়েছে। এ খাতে আর্থিক ও বাস্তব অগ্রগতি ১০০%।
- ১৪.১৫ **পার্কিং এরিয়া নির্মাণ:** অনুমোদিত আরডিপিপিতে ৭৫০ ব: মি: পার্কিং এরিয়ার জন্য ৭.৫০ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। প্রকল্প মেয়াদে উল্লিখিত ৭৫০ ব: মি: পার্কিং এরিয়া নির্মাণ সম্পন্ন করা হয়েছে এবং এ খাতে বরাদ্দের অর্থের পুরোটাই ব্যয় করা হয়েছে। এ খাতে আর্থিক ও বাস্তব অগ্রগতি ১০০%।
- ১৪.১৬ **সাইট ড্রেন নির্মাণ:** অনুমোদিত আরডিপিপিতে ৩৫০০ মিটার সাইট ড্রেন নির্মাণের জন্য ১০৬.০০ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। প্রকল্প মেয়াদে উল্লিখিত ৩৫০০ মিটার সাইট ড্রেন নির্মাণ সম্পন্ন করা হয়েছে এবং এ খাতে বরাদ্দের অর্থের পুরোটাই ব্যয় করা হয়েছে। এ খাতে আর্থিক ও বাস্তব অগ্রগতি ১০০%।
- ১৪.১৭ **নির্মাণকালীন রক্ষণাবেক্ষণ কাজ:** অনুমোদিত আরডিপিপিতে নির্মাণকালীন রক্ষণাবেক্ষণ এর জন্য থোক হিসেবে ৫৯৬.২২ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। প্রকল্প মেয়াদে নির্মাণকালীন রক্ষণাবেক্ষণ কাজ করা হয়েছে এবং এ খাতে বরাদ্দের অর্থের পুরোটাই ব্যয় করা হয়েছে। এ খাতে আর্থিক ও বাস্তব অগ্রগতি ১০০%।
- ১৪.১৮ **প্লান্ট, গাড়ী এবং যন্ত্রপাতি ক্রয় (৪৪টি):** অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপিতে প্লান্ট, গাড়ী এবং যন্ত্রপাতি ক্রয় (৪৪টি) করার লক্ষ্যে ১১৫২.০০ লক্ষ টাকার সংস্থান রয়েছে। প্রকল্প মেয়াদে ডিপিপির সংস্থান অনুযায়ী উল্লিখিত ৪৪টি (৬টি প্লান্ট, ৪৬টি গাড়ী এবং ২৮টি অন্যান্য যন্ত্রপাতি) সংগ্রহ করা হয়েছে এবং এ খাতে বরাদ্দের অর্থের পুরোটাই ব্যয় করা হয়েছে। এ খাতে আর্থিক ও বাস্তব অগ্রগতি ১০০%।

১৪.১৯ **বৃক্ষরোপণ:** অনুমোদিত সংশোধিত আরডিপিপিতে ২৪ কি: মিটার বৃক্ষরোপণ করার লক্ষ্যে ২৪.০০ লক্ষ টাকার সংস্থান রয়েছে। নির্মাণকালীন সময়ে ডিপিপির সংস্থান অনুযায়ী সৌন্দর্যবর্ধনের লক্ষ্যে বৃক্ষ রোপণ কাজ করা হয়েছে এবং এ খাতে বরাদ্দের অর্থের পুরোটাই ব্যয় দেখানো হয়েছে। এ খাতে আর্থিক ও বাস্তব অগ্রগতি ১০০%।

১৫.০ **প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জন:**

পরিকল্পিত লক্ষ্যমাত্রা	প্রকৃত অর্জন
কক্সবাজার-টেকনাফ মেরিন ড্রাইভ সড়ক নির্মাণ ২য় পর্যায় (ইনানী থেকে শিলখালী পর্যন্ত) নির্মাণের মাধ্যমে সড়ক যোগাযোগ ব্যবস্থার উন্নয়ন এবং প্রকল্প এলাকার জনগণের আর্থ-সামাজিক অবস্থার উন্নয়নে অবদান রাখা।	প্রকল্পের পরিকল্পিত লক্ষ্যমাত্রা অনুযায়ী কক্সবাজার-টেকনাফ মেরিন ড্রাইভ সড়ক নির্মাণ ২য় পর্যায় (ইনানী থেকে শিলখালী পর্যন্ত) নির্মাণ করা হয়েছে এবং সড়ক যোগাযোগ ব্যবস্থার উন্নয়ন সাধিত হয়েছে এবং প্রকল্প এলাকার জনগণের আর্থ-সামাজিক অবস্থার উন্নয়নে ভূমিকা রাখছে।

## ১৬.০ পর্যবেক্ষণ:

- ১৬.১ আলোচ্য মূল প্রকল্পটি ৫ বছর মেয়াদে বাস্তবায়নের জন্য অনুমোদন করা হলেও এর প্রকৃত বাস্তবায়ন সময় লেগেছে ৮ বছর অর্থাৎ মেয়াদ বৃদ্ধি পেয়েছে ৩ বছর বা ৬০% এবং ১বার সংশোধন করা হয়েছে এবং ব্যয় বৃদ্ধি পেয়েছে ৩৩৫৫০.২১ লক্ষ টাকা বা ৩০৪.৭৪%। প্রকল্প মেয়াদে ৭ জন কর্মকর্তা প্রকল্প পরিচালকের দায়িত্ব পালন করেছেন। ঘন ঘন প্রকল্প পরিচালক পরিবর্তন, প্রকল্পের বাস্তবায়ন মেয়াদ বৃদ্ধি এবং প্রকল্প ব্যয় বৃদ্ধি করা হলে প্রকল্প পরিচালকগণ যথাযথভাবে প্রকল্প বাস্তবায়ন, মনিটরিং ও সুপারভিশন যেমন করতে পারেন না, তেমনি প্রকল্পের কাজের গুণগত মানও রক্ষা করতে পারেন না। এর ফলে জনগণ যথাসময়ে প্রকল্প বাস্তবায়নের সুফল হতে বঞ্চিত হয়।
- ১৬.২ পরিদর্শিত সড়কটি সমতল নয়। এতে প্রচুর undulation রয়েছে। সড়কে অপয়োজনীয় অনেক ছোট/বড় বাঁক রয়েছে। ফলে দুর্ঘটনার আশংকা রয়েছে;
- ১৬.৩ সড়কের অনেক স্থানে রেইনকাট সৃষ্টি হয়েছে। যার ফলে সফট শোল্ডার ক্ষতিগ্রস্ত হচ্ছে;
- ১৬.৪ জিও টেক্সটাইল ব্যাগ-এ বালু ভর্তি করে রাস্তার সাগর সাইটে ফেলে প্রটেকশন দেয়া হচ্ছে। প্রটেকশনের কাজে ট্রেটাপডও ব্যবহার করা হচ্ছে। রাস্তার কোনো কোনো অংশে সমুদ্র খুবই নিকটবর্তী বিধায় ঢেউয়ের আঘাতে রাস্তার মাটি সরে যাচ্ছে;
- ১৬.৫ সড়কের প্রশস্ততা খুব কম। এ ধরনের এলাকায় প্রকল্পে বর্ণিত উদ্দেশ্য সাধনকল্পে কমপক্ষে ৪ লেন সড়ক নির্মাণ করা প্রয়োজন;
- ১৬.৬ সড়কের উভয় পার্শ্বে বেসরকারীভাবে বিভিন্ন স্থাপনা নির্মাণ/ জমি ক্রয় ব্যাপকভাবে করা হচ্ছে বিধায় ভবিষ্যতের প্রয়োজন বিবেচনায় এখনই পর্যাপ্ত জমি অধিগ্রহণ করে রাখা প্রয়োজন;
- ১৬.৭ প্রকল্পের অন্যতম উদ্দেশ্য হিসেবে উল্লেখ করা হয়েছে এটি একটি আঞ্চলিক মহাসড়ক। পরিদর্শনকালে এ সড়কটিতে আঞ্চলিক মহাসড়কের কোন বৈশিষ্ট্য পরিলক্ষিত হয়নি। তবে প্রকল্পের অন্যান্য উদ্দেশ্য যেমন: পর্যটন, প্রাকৃতিক সম্পদ আহরণ এবং মৎস্য সম্পদ উন্নয়নের লক্ষ্যে সড়কটি আরো সম্প্রসারণ করার প্রয়োজনীয়তা রয়েছে;
- ১৬.৮ পর্যটকদের ভ্রমণের জন্য কোন উদ্যোগ/কার্যক্রম পরিলক্ষিত হয়নি। শীতকালে পর্যটকদের আকর্ষণের জন্য কক্সবাজার-টেকনাফ পর্যটক গাড়ী পরিচালনার ব্যবস্থা করা যেতে পারে;
- ১৬.৯ প্রাকৃতিক সৌন্দর্যের বাইরে সড়কটিকে সুন্দর ও আর্কষণীয় করার আর কোন উদ্যোগ গ্রহণ করা হয়নি; সড়কের দুই পার্শ্বে অনেক জায়গার গাছ মরে গেছে। যেসব গাছ মরে গেছে সেগুলো পুনরায় লাগানো প্রয়োজন।
- ## ১৭.০ সুপারিশ/মতামত:
- ১৭.১ প্রকল্প বাস্তবায়নে অর্থ বরাদ্দ ও বার বার সময় বৃদ্ধি এবং ঘন ঘন প্রকল্প পরিচালক পরিবর্তন প্রকল্প বাস্তবায়নের অন্তরায়। ভবিষ্যতে এ ধরনের প্রকল্প প্রণয়নের ক্ষেত্রে বার বার সময় বৃদ্ধি এবং ঘন ঘন প্রকল্প পরিচালক পরিবর্তন পরিহার করা বাঞ্ছনীয় হবে। যাতে জনগণ যথাসময়ে প্রকল্প বাস্তবায়নের সুফল ভোগ করতে পারে;
- ১৭.২ সড়কটির বিদ্যমান undulation অপসারণ করে সমতল ও মসৃণ করতে হবে এবং সড়কের অপয়োজনীয় বাঁক যথাসম্ভব সরলীকরণ করতে হবে, যাতে সড়ক দুর্ঘটনা হ্রাস পায়;
- ১৭.৩ সড়কের ক্ষতিগ্রস্ত সফট শোল্ডার মেরামত দ্রুত সম্পন্ন করতে হবে। যে সকল স্থানে রেইনকাট তৈরী হয়েছে তা মেরামত করতে হবে;
- ১৭.৪ রাস্তার কোনো কোনো অংশে সমুদ্র খুবই নিকটবর্তী হওয়ায় ঢেউয়ের আঘাতে রাস্তার মাটি সরে যাচ্ছে। ঢেউয়ের আঘাতে যাতে রাস্তার মাটি সরে না যায়, এ বিষয়ে প্রয়োজনীয় উদ্যোগ গ্রহণ করতে পারে;

- ১৭.৫ প্রকল্পে বর্ণিত উদ্দেশ্য পুরোপুরি সাধনকল্পে উল্লিখিত সড়কটি কমপক্ষে ৪ লেন-এ উন্নীত করার লক্ষ্যে মন্ত্রণালয় উদ্যোগ গ্রহণ করতে পারে;
- ১৭.৬ নির্মিত সড়কের উভয় পাশে বেসরকারীভাবে বিভিন্ন স্থাপনা নির্মাণ, জমি ক্রয় ব্যাপকভাবে করা হচ্ছে; সড়ক উন্নয়নের জন্য ভবিষ্যতের প্রয়োজন বিবেচনায় এখনই পর্যাপ্ত জমি অধিগ্রহণ করার লক্ষ্যে মন্ত্রণালয় প্রয়োজনীয় উদ্যোগ গ্রহণ করতে পারে;
- ১৭.৭ এলাকাটি পর্যটকদের কাছে আকর্ষণীয় হওয়ায় শীতকালে পর্যটকদের জন্য কক্সবাজার-টেকনাফ পর্যন্ত পর্যটক গাড়ী পরিচালনার ব্যবস্থা করা যেতে পারে;
- ১৭.৮ নির্মিত রাস্তা টেকসই করার জন্য স্থায়ী প্রটেকশন তৈরীর উদ্যোগ গ্রহণ করতে হবে;
- ১৭.৯ বৃক্ষরোপণের কাজ বর্ষা মৌসুমের মধ্যেই সম্পন্ন করতে হবে এবং সড়কটিকে সুন্দর ও আর্কষণীয় করার জন্য রোপণকৃত যেসব গাছ মরে গেছে তা পুনরায় রোপণ করার প্রয়োজনীয় ব্যবস্থা গ্রহণ করতে হবে;
- ১৭.১০ অনুচ্ছেদ ১৭ এর ১৭.১ হতে ১৭.৯ এর সুপারিশের আলোকে গৃহীত ব্যবস্থা সম্পর্কে ১ (এক) মাসের মধ্যে আইএমইডি কে অবহিত করতে হবে।

**কোটালীপাড়া-রাজৈর সড়ক উন্নয়ন**  
**-শীর্ষক প্রকল্পের সমাপ্তি মূল্যায়ন প্রতিবেদন**

- ১। প্রকল্পের নাম : কোটালীপাড়া-রাজৈর সড়ক উন্নয়ন  
২। প্রশাসনিক মন্ত্রণালয়/বিভাগ : সড়ক পরিবহন ও সেতু মন্ত্রণালয়/সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ।  
৩। বাস্তবায়নকারী সংস্থা : সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর।  
৪। প্রকল্প এলাকা : গোপালগঞ্জ ও মাদারীপুর জেলা।  
৫। প্রকল্পের বাস্তবায়ন সময় ও ব্যয় :

(লক্ষ টাকায়)

প্রাক্কলিত ব্যয় (প্রঃসাঃ)		প্রকৃত ব্যয় (প্রঃ সাঃ)	পরিকল্পিত বাস্তবায়নকাল		প্রকৃত বাস্তবায়নকাল	অতিক্রান্ত ব্যয় (মূল প্রাক্কলিত ব্যয়ের %)	অতিক্রান্ত সময় (মূল বাস্তবায়নকালের %)
মূল	১ম সংশোধিত		মূল	১ম সংশোধিত			
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮
৮৫২৩.৫৩	(-)	৫৯৪৫.০০	০১-০৭-২০১০	-	০১-০৭-২০১০	(-)	৪ বছর
(-)		(-)	থেকে ৩০-০৬- ২০১২		থেকে ৩০-০৬-২০১৬	২৫৭৮.৫৩ (৩০.২৫%)	(২০০%)

নোট: ব্যয় বৃদ্ধি ব্যতিরেকে বাস্তবায়ন মেয়াদ ৩০-০৬-২০১৬ পর্যন্ত ৪ (চার) দফায় ২০০% বৃদ্ধি করা হয়। এছাড়া মূল অনুমোদিত ব্যয়ের তুলনায় প্রকৃত ব্যয় ২৫৭৮.৫৩ লক্ষ টাকা (৩০.২৫%) কম হয়।

**৬। প্রকল্পের পটভূমি ও উদ্দেশ্য:**

**৬.১ পটভূমি:** কোটালীপাড়া-রাজৈর সড়কটির দৈর্ঘ্য ২৮.৫০ কিঃমিঃ। এর মধ্যে গোপালগঞ্জ অংশের দৈর্ঘ্য ১৭.০০ কিঃমিঃ এবং মাদারীপুর অংশের দৈর্ঘ্য ১১.৫০ কিঃমিঃ। সড়কটি গৌরনদী-আগৈলঝাড়া-পয়সারহাট-কোটালীপাড়া-গোপালগঞ্জ আঞ্চলিক মহাসড়কের কোটালীপাড়া উপজেলা সদরকে ঢাকা-মাওয়া-ভাঙ্গা-বরিশাল-পটুয়াখালী জাতীয় মহাসড়কের রাজৈর উপজেলা সদরের সাথে সংযুক্ত করেছে। সড়কের বিদ্যমান পেভমেন্ট ৩.৫৫ মিটার থেকে ৫.৫ মিটার প্রশস্ততায় নির্মিত আছে। সড়কটিতে ক্রমাগত যানবাহন চলাচল বৃদ্ধি পাচ্ছে। কিন্তু সড়কটির প্রশস্ততা বর্ধিত যানবাহন চলাচলের জন্য পর্যাপ্ত না হওয়ায় এবং সড়কটির অবস্থা অত্যন্ত খারাপ হওয়ায় এবং সড়কের সেতু ও কালভার্টসমূহ পুনঃনির্মাণ করা প্রয়োজন হওয়ায় প্রকল্পটি গ্রহণ করা হয়। এ লক্ষ্যে মোট ৮৫২৩.৫৩ লক্ষ টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে জুলাই ২০১০ হতে জুন ২০১২ মেয়াদে বাস্তবায়নের জন্য ২৫/০১/২০১১ তারিখে অনুষ্ঠিত একনেক সভায় প্রকল্পটি অনুমোদন করা হয়।

**৬.২ উদ্দেশ্য:** প্রকল্পের মূল উদ্দেশ্য হলো-

- কোটালীপাড়া-রাজৈর ২৮.৫০ কিঃমিঃ জেলা সড়ককে আঞ্চলিক মহাসড়কমানে উন্নীতকরণপূর্বক উন্নত এবং নিরাপদ সড়ক যোগাযোগ স্থাপনের মাধ্যমে প্রকল্প এলাকার জনগণের আর্থ-সামাজিক অবস্থার উন্নয়ন।

**৭। প্রকল্পের মূল কাজ:**

- ভূমি অধিগ্রহণ- ২৯.৯৯ হেক্টর

- সড়ক বাঁধ প্রশস্তকরণ/উঁচুকরণ-৪.৫০ লঃঘঃমিঃ
- ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট নতুন নির্মাণ-১.৮২ কিঃমিঃ
- ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট মজবুতীকরণ (৫.৫০ মিটার চওড়া)-১১.৯৬ কিঃমিঃ
- ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট মজবুতীকরণ (৩.৭০ মিটার চওড়া)-৬.২৭৭ কিঃমিঃ
- ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট মজবুতীকরণ (৩.৫০ মিটার চওড়া)-৫.৯৩২ কিঃমিঃ
- হার্ডসোল্ডার-২৮.১০১ কিঃমিঃ
- সার্ফেসিং (ডিবিএস)- ২৮.১০১ কিঃমিঃ
- আরসিসি ব্রিজ নির্মাণ- ২৩৬.০০ মিটার/৮টি
- আরসিসি কালভার্ট নির্মাণ- ৭৬.০০ মিটার/৯টি

৮। পিসিআর অনুসারে প্রকল্পের অঙ্গভিত্তিক বাস্তবায়ন:

(Financial Figure in Lac Tk)

	Items of Work (as per latest RDPP)	Unit	Target (as per RDPP)		Actual Progress	
			Physical (Quantity)	Financial	Physical (Quantity)	Financial
	1	2	3	4	5	6
72.	Suvery & Design	L.S		24.00		14.00
73.	Land Acquisition	Hector	29.99	599.80	2.143	125.00
74.	Widening & Rising of Embankment	L.Cum	4.50	675.00	2.19	319.76
75.	Flex.pavement New Const.	Km.	1.82	150.28	1.15	95.00
76.	Pavt. Strengthening : 5.5 m Width	Km.	11.96	286.97	9.50	186.00
77.	Pavt. Strengthening : 3.70 m Width	Km.	6.277	164.39	3.90	100.00
78.	Pavt. Strengthening : 3.50 m Width	Km.	5.932	146.94	6.00	146.94
79.	Pavt. widening (2×0.90m)	Km.	8.389	167.78	5.02	120.22
80.	Pavt. widening (2×1.00m)	Km.	5.932	164.55	5.932	164.55
81.	Hard shoulder	Km.	28.101	1045.08	9.93	327.43
82.	Surfacing	Km.	28.101	1502.56	27.15	1445.56
83.	RCC Bridge	Meter	236.00	2360.00	176.00	2360.00
84.	RCC Box culvert	Meter	76.00	570.00	58.40	285.70
85.	RCC Palisading	Meter	3400.00	136.00	2436.00	121.00

	Items of Work (as per latest RDPP)	Unit	Target (as per RDPP)		Actual Progress	
			Physical (Quantity)	Financial	Physical (Quantity)	Financial
86.	Con. Slope Protection	Sqm.	2400.00	28.80	2395.00	28.00
87.	Guide Post	Nos.	2500.00	45.00	2500.00	44.50
88.	Drain	Meter	400.00	12.00	400.00	12.00
89.	Sing-Signal, Km post	L.S	L.S	18.00	L.S	18.00
90.	Utility shifting	L.S	L.S	10.50	-	-
91.	Maintenance during construction	L.S	L.S	10.00	L.S	9.50
92.	Physicla Contingency (2%)			162.35		-
93.	Price Contingency (3%)			243.53		-
	Total =			8523.53		5923.16

৯। প্রকল্প পরিচালক সংক্রান্ত তথ্যাদিঃ

ক্রমিক নং	প্রকল্প পরিচালকের নাম ও পদবী	দায়িত্বের ধরণ		কর্মকাল
		পূর্ণকালীন	খন্ডকালীন	
১	২	৩	৪	৫
৫৭.	Md. Sorabuddin Mia Additional Chief Engineer Gopalganj Zone, Gopalganj	-	হ্যাঁ	০৭/০৩/২০১১-২৬/০৯/২০১১
৫৮.	Md. Abdus Salam Additional Chief Engineer Gopalganj Zone, Gopalganj	-	হ্যাঁ	২৬/০৯/২০১১-০৮/০২/২০১২
৫৯.	Md. Abul Kashem Bhuiyan Additional Chief Engineer Gopalganj Zone, Gopalganj	-	হ্যাঁ	০৮/০২/২০১২-১২/০৭/২০১৫
৬০.	Quazi Mohammad Ali Additional Chief Engineer Gopalganj Zone, Gopalganj	-	হ্যাঁ	১২/০৭/২০১৫-০৭/০২/২০১৬
৬১.	Md. Habibur Rahman Additional Chief Engineer Gopalganj Zone, Gopalganj	-	হ্যাঁ	০৭/০২/২০১৬- প্রকল্প সামাপ্তি পর্যন্ত

১০। ক্রয় সংক্রান্ত তথ্যাদিঃ

পণ্য, কার্য ও সেবা ক্রয়ঃ (পণ্য ও কার্য ২০০.০০ লক্ষ টাকার উপরে এবং সেবা ১০০.০০ লক্ষ টাকার উপরে) প্রকল্পের অনুমোদিত ডিপিপি অনুযায়ী মূল পূর্ত কাজ ৫ টি প্যাকেজের মাধ্যমে সম্পন্ন করার সংস্থান ছিল। পিসিআর এ উল্লেখিত তথ্যানুযায়ী ৫টি প্যাকেজের আওতায় পূর্ত কাজ সম্পাদন করা হয়েছে। দরপত্র সংক্রান্ত প্রধান প্রধান তথ্য নিম্নরূপ:

নং	প্যাকেজ/কাজের নাম	-প্রাক্কলিত ব্যয় -কার্যাদেশকৃত মূল্য -প্রদত্ত বিল	-দরপত্র আহবানের তারিখ -চুক্তির তারিখ -চুক্তি অনুযায়ী কাজ সমাপ্তির তারিখ -প্রকৃত সমাপ্তির তারিখ	মন্তব্য
প্যাকেজ নং-১				
১	Improvement of Kotalipara-Rajoir Road including construction of 3 Nos. R.C.C Bridge Span 19.64 m, 22.68m & 22.68 m and 2 Nos. P.C Girder Bridge of Span 25.74 M & 33 .88 m and 4 Nos. R.C.C Box culvert at Ch. 8+400 to Ch. 16+637 during the year 2010-11	২৮২২.০০ ২৭২৭.০২	-১৬/০৩/২০১১ -১৯/০৯/২০১১ -৩১/০৩/২০১৬ -৩১/০৩/২০১৬	কাজ সমাপ্ত
প্যাকেজ নং-২				
	Construction of 47.072 m long PC Girder Bridge (Parkona Bridge) in/c. approach road at 2 <sup>nd</sup> km of Kotalipara-Rajoir Road (Z-8039) under Gopalganj Road Division during the year 2013-2014.	- ৪৭৮.২০	-১৮/০৩/২০১৪ -০৫/০৫/২০১৪ -০৪/১১/২০১৫ -০১/১১/২০১৫	কাজ সমাপ্ত
প্যাকেজ নং-৩				
	Improvement of Kotalipara-Rajoir Road form Ch. 0+000 to Ch. 3+380 under Gopalganj Road Division during the year 2013-2014	- ৪১৮.২৯	-২৩/০৩/২০১৪ -১৫/০৫/২০১৪ -১৫/০৫/২০১৫ -১৪/০৫/২০১৫	কাজ সমাপ্ত
প্যাকেজ নং-৪				
	Improvement of Kotalipara-Rajoir Road form Ch. 3+800 to Ch. 8+400 under Gopalganj Road Division during the year 2013-2014	- ৬০৮.২২	-২৩/০৩/২০১৪ -১৫/০৫/২০১৪ -৩০/০৪/২০১৫ -৩০/০৪/২০১৬	কাজ সমাপ্ত
প্যাকেজ নং-৫				
	Improvement of Kotalipara-Rajoir Road including earth work, pavement, hard shoulder,	১৮৮৩.৪৮ ১৯০৪.৮৭	-১৬/০৩/২০১১ -০৫/০৬/২০১২ -২৪/০৭/২০১২	

নং	প্যাকেজ/কাজের নাম	-প্রাক্কলিত ব্যয় -কার্যাদেশকৃত মূল্য -প্রদত্ত বিল	-দরপত্র আহবানের তারিখ -চুক্তির তারিখ -চুক্তি অনুযায়ী কাজ সমাপ্তির তারিখ -প্রকৃত সমাপ্তির তারিখ	মন্তব্য
	surfacing & Protective work etc. with 3 nos RCC Box culvert at 18km to 28.50 km (Ch. 17+000 to 28+500) under Madaripur Road Division during 2010-2011		-৩০/১২/২০১৫	

১১।

**পিসিআর এ উল্লেখিত বরাদ্দ ও অগ্রগতিঃ**

(লক্ষ টাকায়)

অর্থবছর	ডিপিপি/আরডিপিপি	এডিপি/আরএডিপি বরাদ্দ	টাকা অবমুক্তি	ব্যয়
১	২	৩	৪	৫
২০১০-১১	৩৬২৭.৬৪	৩০.০০	৩০.০০	৩০.০০
২০১১-১২	৪৮৯৫.৮৯	৫০০.০০	৫০০.০০	৫০০.০০
২০১২-১৩	-	৮০০.০০	৮০০.০০	৮০০.০০
২০১৩-১৪	-	১৭০০.০০	১৭০০.০০	১৭০০.০০
২০১৪-১৫	-	২১০০.০০	২১০০.০০	২১০০.০০
২০১৫-১৬	-	৮১৫.০০	৮১৫.০০	৮১৫.০০
মোট=	৮৫২৩.৫৩	৫৯৪৫.০০	৫৯৪৫.০০	৫৯৪৫.০০

১২।

**কাজ অসম্পূর্ণ থাকলে তার কারণঃ** অনুমোদিত ডিপিপি তুলনায় প্রকল্পের কাজ কয়েকটি অঙ্কে কম সম্পাদন করা হয়েছে।

১৩।

**সাধারণ পর্যবেক্ষণঃ**

১৩.১

**প্রকল্পের অনুমোদন, মেয়াদ বৃদ্ধি ও সংশোধনঃ**

(লক্ষ টাকায়)

	মেয়াদকাল	প্রাক্কলিত ব্যয়
মূল	০১/০৭/২০১০ হতে ৩০/০৬/২০১২	৮৫২৩.৫৩
ব্যয় বৃদ্ধি ব্যতিরেকে মেয়াদ বৃদ্ধি ১ম বার	০১/০৭/২০১০ হতে ৩০/০৬/২০১৩	-
ব্যয় বৃদ্ধি ব্যতিরেকে মেয়াদ বৃদ্ধি ২য় বার	০১/০৭/২০১০ হতে ৩০/০৬/২০১৪	-
ব্যয় বৃদ্ধি ব্যতিরেকে মেয়াদ বৃদ্ধি ৩য় বার	০১/০৭/২০১০ হতে ৩০/০৬/২০১৫	
ব্যয় বৃদ্ধি ব্যতিরেকে মেয়াদ বৃদ্ধি ৪র্থ বার	০১/০৭/২০১০ হতে ৩০/০৬/২০১৬	

১৩.২

**সার্বিক অগ্রগতিঃ** প্রকল্পের আওতায় জুন, ২০১৬ পর্যন্ত ক্রমপুঞ্জিত আর্থিক অগ্রগতি হয়েছে ৫৯৪৫.০০ লক্ষ টাকা যা অনুমোদিত ব্যয় ৮৫২৩.৫৩ লক্ষ টাকার ৬৯.৭৪%।

- ১৪। **প্রকল্প পরিদর্শনঃ** গত ২৫/০৩/২০১৭ তারিখে আইএমইডি'র উপ-পরিচালক জনাব জয়নাল মোল্লা কর্তৃক প্রকল্পটি সরেজমিন পরিদর্শন করা হয়। পরিদর্শনকালে সড়ক বিভাগের কর্মকর্তাগণ উপস্থিত ছিলেন। পরিদর্শন পর্যবেক্ষণ নিম্নরূপঃ
- ১৪.১ **ভূমি অধিগ্রহণঃ** অনুমোদিত ডিপিপি অনুযায়ী ২৯.৯৯ হেক্টর ভূমি অধিগ্রহণের জন্য ৫৯৯.৮০ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। পিসিআর অনুযায়ী ২.১৪৩ হেক্টর ভূমি অধিগ্রহণের জন্য ১২৫.০০ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে। কর্মকর্তাগণ অবহিত করেন, আরসিসি ব্রীজ ও কালভার্ট নির্মাণের কারণে ভূমি অধিগ্রহণের সংস্থান রাখা হয়। মাঠ পর্যায়ে প্রকল্প বাস্তবায়নকালে যতটুকু প্রয়োজন রয়েছে ততটুকু ভূমি অধিগ্রহণ করা হয়েছে।
- ১৪.২ **মাটির কাজঃ** অনুমোদিত ডিপিপি অনুযায়ী ৪.৫০ লঃঘঃ মিটার মাটির কাজের জন্য ৬৭৫.০০ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়েছে। পিসিআর অনুযায়ী ২.১৯ লঃঘঃ মিটার মাটির কাজের জন্য ৩১৯.৭৬ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে। পরিদর্শনকালে জানা যায়, সড়ক প্রশস্তকরণ ও উচ্চতা বৃদ্ধির জন্য মাটির কাজ করা হয়েছে। সড়কের বিভিন্ন চেইনেজে বিশেষ করে বাঁক, ব্রীজ ও কালভার্টের সংযোগ স্থলে মাটির কাজ করা হয়েছে বলে প্রতীয়মান হয়।
- ১৪.৩ **নতুন ফ্লেসিবল পেভমেন্ট নির্মাণঃ** ডিপিপি অনুযায়ী ১.৮২ কিলোমিটার নতুন পেভমেন্ট নির্মাণের জন্য ১৫০.২৮ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। পিসিআর অনুযায়ী ১.১৫ কিঃমিঃ নতুন পেভমেন্ট নির্মাণের জন্য ৯৫.০০ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে। পরিদর্শনকালে জানা যায়, বাঁক সরলীকরণ ও বিভিন্ন আরসিসি ব্রীজ ও আরসিসি কালভার্ট নির্মাণকালে এদের স্থান কিছুটা পরিবর্তন হওয়ায় ভূমি অধিগ্রহণ করে মোট ১.১৫ কিঃমিঃ নতুন করে পেভমেন্ট নির্মাণ করা হয়েছে।
- ১৪.৪ **ফ্লেসিবল পেভমেন্ট প্রশস্তকরণ ও শক্তিশালীকরণঃ** প্রকল্প প্রস্তাবে মোট ৭৪৮.৫৮ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ২৪.১৬৯ কিঃমিঃ অর্থাৎ বিদ্যমান ৫.৫মিঃ প্রস্থ বিশিষ্ট ১১.৯৬ কিঃমিঃ, ৩.৭ মিঃ প্রস্থ বিশিষ্ট ৬.২৭৭ কিঃমিঃ এবং ৩.৫০ মিঃ প্রস্থ বিশিষ্ট ৫.৯৩২ কিঃমিঃ সড়ক ৫.৫ মিঃ প্রস্থে উন্নীতকরণ এবং শক্তিশালীকরণের সংস্থান রাখা হয়। প্রাপ্ত পিসিআর অনুযায়ী মোট ৪৩২.৯৪ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ১৯.৪ কিঃমিঃ অর্থাৎ বিদ্যমান ৫.৫মিঃ প্রস্থ বিশিষ্ট ৯.৫০ কিঃমিঃ, ৩.৭ মিঃ প্রস্থ বিশিষ্ট ৩.৯০ কিঃমিঃ এবং ৩.৫০ মিঃ প্রস্থ বিশিষ্ট ৬.০০ কিঃমিঃ সড়ক ৫.৫ মিঃ প্রস্থে উন্নীতকরণ এবং শক্তিশালীকরণ করা হয়েছে। পরিদর্শনে দেখা যায়, সড়কের বিভিন্ন স্থানে পেভমেন্ট প্রশস্ত ও শক্তিশালী করা হয়েছে। কয়েকটি স্থানে পেভমেন্ট পরিমাণ করে সড়কের ক্যারেজওয়ে ৫.৫ মিটার পাওয়া যায়। দেখা যায় রাইজের হতে কোটালীপাড়া যাওয়ার ক্ষেত্রে সড়কের ডান পাশে খাল প্রবাহিত এবং খাল হতে সড়কের উচ্চতা ২-৫ মিটার। পরিদর্শনে দেখা যায়, সড়কের বেশ কিছু স্থানে বিশেষ করে পুকুর ও খাল বরাবর সড়কের কিনারা ভেঙ্গে গেছে ও বিভিন্ন স্থানে রেইন কাট তৈরী হয়েছে। এ সকল স্থানে সফট শোল্ডারেরও স্বল্পতা রয়েছে।



চিত্র-১: সড়কের কিনারা ভাঙা অংশ



চিত্র-২: পর্যাপ্ত সফট শোল্ডার নেই এমন অংশ

১৪.৪ **হার্ডশোল্ডার নির্মাণ:** অনুমোদিত ডিপিপিতে ২৮.১০১ কি:মি: সড়কে ১০৪৫.০৮ লক্ষ টাকা ব্যয়ে হার্ড শোল্ডার নির্মাণের সংস্থান রাখা হয়। পিসিআর অনুযায়ী ৯.৯৩ কি:মি: সড়কে হার্ড শোল্ডার নির্মাণ করা হয় এবং এ কাজে ব্যয় করা হয় ৩২৭.৪৩ লক্ষ টাকা। পরিদর্শনে দেখা যায়, মাদারীপুর সড়ক বিভাগের অধীন রাজৈর-কোটালীপাড়া সড়কের চেইনেজ ১৭ কিঃমিঃ হতে ২৮.৫০ কিঃমিঃ। সড়কের এ অংশে হার্ডশোল্ডার নির্মাণ করা হয়েছে। হার্ড শোল্ডার নির্মিত অংশের কিছু জায়গায় সফট শোল্ডার না থাকার কারণে হার্ড শোল্ডার ভেঙ্গে যাচ্ছে। এ অংশে হার্ডশোল্ডার থাকলেও সড়কের উভয় পার্শ্বে ০.৯৫ মিটার সফট শোল্ডার নেই। সড়কের উচ্চতা পার্শ্ববর্তী জমি/খাল হতে প্রায় ২-৫ মিটার। উপ-বিভাগীয় প্রকৌশলী অবহিত করেন সড়কের উচ্চতা বেশী হওয়ায় সফট শোল্ডার ভেঙ্গে গেছে। কোটালীপাড়া অংশ হার্ডশোল্ডার নির্মাণ করার সংস্থান থাকলেও তা নির্মাণ করা হয়নি। কোটালীপাড়া অংশে হার্ডশোল্ডার নির্মাণ না করার কারণ জানতে চাইলে কোন যথার্থ জবাব পাওয়া যায়নি।



১৪.৫ **সার্ফেসিং:** অনুমোদিত ডিপিপিতে ২৮.১০১ কি:মি: সড়ক সার্ফেসিং এর জন্য ১০৪৫.০৮ লক্ষ টাকা সংস্থান রাখা হয়। পিসিআর অনুযায়ী ২৭.১৫ কি:মি: সড়ক সার্ফেসিং করা হয় এবং এ কাজে ১৪৪৫.৫৬ লক্ষ টাকা। পরিদর্শনে দেখা যায়, পুরো সড়কব্যাপী সার্ফেসিং করা হয়েছে। মাদারীপুর সওজের অধীন সড়কের সার্ফেস বেশ কিছু স্থানে উঠে গেছে। অনেক স্থানে সড়কের এক লেনের সার্ফেস বেশ rough হয়েছে গেছে। অন্য লেনের সার্ফেস অক্ষত রয়েছে।



১৪.৬ **আরসিসি ব্রিজ নির্মাণ:** অনুমোদিত ডিপিপিতে ২৩৬০.০০ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ২৩৬ মি: (৮টি) আরসিসি ব্রিজ নির্মাণের জন্য নির্ধারিত। পিসিআর অনুযায়ী ২৩৬০.০০ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ১৭৬ মি: (৬টি) আরসিসি ব্রিজ নির্মাণ করা হয়েছে। পরিদর্শনকালে দেখা যায়, সড়কের চেইনেজ ৪+৩০০, ৭+০০০, ১২+০০০, ১৪+৪০০, ১৮+২০০ ও ১.৯+৭৫০

কিঃমিঃ এ বিভিন্ন দৈর্ঘ্যের ৬টি আরসিসি ব্রিজ নির্মাণ করা হয়েছে। চেইজে ১২+০০০ ও ১৮+২০০ কিঃমিঃ এর ব্রিজ দুটির উভয় প্রান্তে সিসি ব্লক দিয়ে স্লোপ রক্ষার কাজ করা হয়েছে। পানি নিষ্কাশনের জন্য ব্রিজ সংযোগ সড়কে সসার ডেনের ব্যবস্থাও রাখা হয়েছে। স্লোপ রক্ষা কাজ অক্ষত রয়েছে। তবে সিসি ব্লকসমূহ কিছু Settle করার কারণে অসমান হয়ে গেছে। এছাড়া অন্যান্য আরসিসি ব্রিজ নির্মাণ করা হয়েছে যার উভয় প্রান্তে সলিড কনক্রিট স্লোপ রক্ষা কাজ করা হয়েছে যা অক্ষত রয়েছে।



১৪.৭ **আরসিসি বক্স কালভার্ট নির্মাণ:** অনুমোদিত ডিপিপিতে ৫৭০.০০ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ৭৬ মি: (৯টি) আরসিসি বক্স কালভার্ট নির্মাণের জন্য নির্ধারিত। পিসিআর অনুযায়ী ২৮৫.৭০ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ৫৮.০০মি: (৬টি) আরসিসি কালভার্ট নির্মাণ করা হয়েছে। পরিদর্শনে দেখা যায়, আরসিসি কালভার্টসমূহ বাস চলাচলে ব্যবহৃত হচ্ছে। কালভার্টসমূহের সংযোগ সড়ক, এবার্টমেন্ট, রেলিং ইত্যাদি ভাল আছে। ৯টি পরিবর্তে ৬টি আরসিসি বক্স কালভার্ট নির্মাণ করার কারণে জানতে চাইলে উপ-বিভাগীয় প্রকৌশলী অবহিত করেন, বাকী ৩টি কালভার্টের অবস্থা ভাল থাকা তা নির্মাণ করা হয়নি।



- ১৪.৮ **রক্ষাপ্রদ কাজ:** ডিপিপি অনুযায়ী ২৮.৮০ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ২৪০০.০০ বঃমিঃ কনক্রিট স্লোপ প্রোটেকশন, ১৩৬.০০ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ৩৪০০.০০ মি: আরসিসি প্যালাসাইডিং এবং ৪৫.০০ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ২৫০০টি গাইড পোস্ট নির্মাণের জন্য নির্ধারিত। পিসিআর অনুযায়ী ২৮.০০ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ২৩৯৫.০০ বঃমি: কনক্রিট স্লোপ প্রোটেকশন, ১২১.০০ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ২৪৩৬.০০ মি: আরসিসি প্যালাসাইডিং এবং ৪৪.৫০ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ২৫০০টি গাইড পোস্ট নির্মাণ করা হয়েছে। পরিদর্শনে দেখা যায়, আরসিসি ব্রীজ ও কালভার্টের সংযোগ সড়ক, উইং ওয়াল ইত্যাদি রক্ষা করার জন্য কনক্রিট স্লোপ প্রোটেকশন, সিসি ব্লক, আরসিসি প্যালাসাইডিং গাইড পোস্ট ইত্যাদি দিয়ে ঢাল প্রতিরক্ষা কাজ করা হয়েছে। তবে চেইনেজ ১৮+২০০ কিঃমিঃ এ নির্মিত আরসিসি ব্রীজের সংযোগ সড়কের সিসি ব্লক দ্বারা সম্পন্ন রক্ষাপ্রদ কাজ ক্ষতিগ্রস্ত হয়েছে।
- ১৪.৯ **ড্রেন নির্মাণ:** অনুমোদিত ডিপিপিতে ১২.০০ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ৪০০ মি: ড্রেন নির্মাণের জন্য নির্ধারিত। পিসিআর অনুযায়ী উক্ত ড্রেন নির্মাণ করা হয়েছে। পরিদর্শনকালে দেখা যায়, আরসিসি ব্রীজসমূহের সংযোগ সড়কে সসার ড্রেন নির্মাণ করা হয়েছে।
- ১৪.১০ **সাইন সিগন্যাল, কিঃমিঃ পোস্ট, গাইড পোস্ট:** অনুমোদিত ডিপিপিতে ১৮.০০ লক্ষ টাকা ব্যয়ে সড়কে সাইন, সিগন্যাল, কিঃমি: পোস্ট ইত্যাদি স্থাপনের সংস্থান রাখা হয়। পরিদর্শনে দেখা যায়, সড়কের বিভিন্ন স্থানে বিশেষ করে বাজার, স্কুল, মসজিদ ও বাক প্রভৃতি স্থানে সাইন সিগন্যাল স্থাপন করা হয়েছে। তবে এসব সাইন সিগন্যাল অপরিপূর্ণ প্রতীয়মান হয়। এছাড়া সড়কের বাক ও ব্রীজ/কালভার্টের সংযোগ সড়কের অসংখ্য গাইড পোস্ট স্থাপন করা হয়েছে।
- ১৪.১১ **ইউটিলিটি স্থানান্তর:** অনুমোদিত ডিপিপিতে ইউটিলিটি স্থানান্তরের জন্য ১০.৫০ লক্ষ রাখা হয়। পরিদর্শনকালে জানা যায়, প্রকল্প বাস্তবায়নকালে কোন ইউটিলিটি স্থানান্তরের প্রয়োজন হয়নি।
- ১৪.১২ **ফিজিক্যাল ও পাইস কন্টিনজেন্সি খাতে কোন অর্থ ব্যয় হয়নি।**
- ১৫। **প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জনঃ**

পরিকল্পিত	উদ্দেশ্য অর্জন
কোটালীপাড়া-রাজের ২৮.৫০ কিঃমিঃ জেলা সড়ককে আঞ্চলিক মহাসড়কমানে উন্নীতকরণপূর্বক উন্নত এবং নিরাপদ সড়ক যোগাযোগ স্থাপনের মাধ্যমে প্রকল্প এলাকার জনগণের আর্থ-সামাজিক অবস্থার উন্নয়ন।	কোটালীপাড়া-রাজের ২৮.৫০ কিঃমিঃ জেলা সড়ককে আঞ্চলিক মহাসড়কমানে উন্নীতকরা হয়েছে। এতে উন্নততর সড়ক যোগাযোগ স্থাপিত হয়েছে। ফলে প্রকল্প এলাকার জনগণের আর্থ-সামাজিক অবস্থার উন্নয়ন হয়েছে।

- ১৬। **উদ্দেশ্য অর্জিত না হয়ে থাকলে তার কারণঃ** প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জিত হয়েছে বলে প্রতীয়মান হয়।
- ১৭। **রাজস্ব খাতে স্থানান্তরঃ** প্রকল্পের আওতায় সম্পাদিত কাজ ইতোমধ্যে সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের রাজস্ব খাতে (ওপেন লাইন)-এ স্থানান্তর করা হয়েছে।
- ১৮। **External Audit:** মন্ত্রণালয় হতে প্রেরিত পিসিআর পর্যালোচনায় দেখা যায় প্রকল্পটির কোন Internal ও External Audit করা হয়নি।
- ১৯। **পর্যবেক্ষণ:**
- ১৯.১ ২ বছরে বাস্তবায়নের জন্য অনুমোদিত প্রকল্পটি সমাপ্ত করতে ৬ বছর সময় প্রয়োজন হয়েছে। এছাড়া প্রকল্পটি বাস্তবায়নে ৬ বছরে ৫ (পাঁচ) বার প্রকল্প পরিচালক পরিবর্তন করা হয়েছে। ঘন ঘন প্রকল্প পরিচালক বদলি হলে সময়মত প্রকল্প বাস্তবায়ন এবং গুণগতমান রক্ষা করা সম্ভব হয় না। মন্ত্রণালয় বিষয়টি গুরুত্বের সাথে বিবেচনা করে ভবিষ্যতে গৃহীতব্য

প্রকল্পে প্রকল্প বাস্তবায়নকালীন সময়ের জন্য একজন প্রকল্প পরিচালক নিয়োগের প্রয়োজনীয় উদ্যোগ গ্রহণ করবে (অনু: ৯);

- ১৯.২ প্রকল্পের সংস্থানকৃত বেশ কয়েকটি অংগ সম্পূর্ণরূপে বাস্তবায়ন করা হয়নি যেমন- ভূমি অধিগ্রহণ, মাটির কাজ, পেভমেন্ট প্রশস্তকরণ, নতুন পেভমেন্ট নির্মাণ, হার্ডশোল্ডার ইত্যাদি অঙ্গের কাজ আংশিক সম্পন্ন করা হয়েছে। এছাড়া ব্রীজ ও কালভার্টের সংখ্যা হ্রাস করা হয়েছে। এসব অঙ্গ আংশিক বাস্তবায়নের কারণ হিসাবে প্রকল্প কর্মকর্তা মাঠ পর্যায়ের প্রকৃত প্রয়োজনীয়তার উল্লেখ করেন; এ থেকে প্রতীয়মান যে, যথাযথ পরীক্ষার Feasibility Study'র মাধ্যমে প্রকল্পটি গ্রহণ করা হয়নি;
- ১৯.৩ সড়কের অধিকাংশ স্থানে কার্পেটিং ভাল আছে। তবে কয়েকটি স্থানে কার্পেটিং উঠে গেছে;
- ১৯.৪ কয়েকটি স্থানে বিশেষ করে সড়কের এমব্যাংকমেন্টের উচ্চতা বেশী অংশে রাস্তার কিনারা ভেঙে গেছে;
- ১৯.৫ ৫.৫ মিটার প্রস্থ সড়কের দুই পাশে ০.৯৫ মিটার করে সফট শোল্ডার থাকার জন্য নির্ধারিত থাকলেও অনেক স্থানেই তা পাওয়া যায়নি;
- ১৯.৬ চেইনেজে ১৬.০০ কি:মি: এ নির্মিত পিসি গার্ডার ব্রীজের সংযোগ সড়কে রক্ষাপ্রদ কাজে ব্যবহৃত সিসি ব্লক দেবে গেছে যা সংযোগ সড়কের ক্ষতির কারণ হতে পারে;
- ১৯.৭ সড়ক ব্যাপী সাইন, সিগন্যাল ও কিঃমিঃ পোস্ট স্থাপন করা হলেও তা পর্যাপ্ত নয়;
- ১৯.৮ ক্রয় পরিকল্পনায় উল্লেখিত ৪ ও ৫ নং প্যাকেজের কাজ ঠিকাদার যথাসময়ে সমাপ্ত না করায় চুক্তির মেয়াদ বৃদ্ধি করা হয়েছে। ঠিকাদার যথাসময়ে কাজ সমাপ্ত করতে না পারলে Liquidated Damage আরোপ করার বিধান রয়েছে। এ ক্ষেত্রে তা করা হয়েছে কিনা তা জানা যায়নি;
- ১৯.৯ পিসিআর এর ৭ এ ৮ নং অনুচ্ছেদে বাস্তবায়নকারী সংস্থার প্রধান এবং মন্ত্রণালয়/বিভাগের সচিব কর্তৃক প্রকল্প বাস্তবায়নের ওপর মতামত প্রদান করার কথা থাকলেও এ প্রকল্প বাস্তবায়নের ওপর কোন মতামত নেই; এবং
- ১৯.১০ সমাপ্ত প্রকল্পটির Internal ও External Audit সম্পন্ন করা হয়নি।

## ২০। মতামত/সুপারিশঃ

- ২০.১ ২ বছরে বাস্তবায়নের জন্য অনুমোদিত প্রকল্পটি সমাপ্ত করতে ৬ বছর সময় প্রয়োজন হয়েছে। এছাড়া প্রকল্পটি বাস্তবায়নে ৬ বছরে ৫ (পাঁচ) বার প্রকল্প পরিচালক পরিবর্তন করা হয়েছে। ঘন ঘন প্রকল্প পরিচালক বদলি হলে সময়মত প্রকল্প বাস্তবায়ন এবং গুণগতমান রক্ষা করা সম্ভব হয় না। মন্ত্রণালয় বিষয়টি গুরুত্বের সাথে বিবেচনা করে ভবিষ্যতে গৃহীতব্য প্রকল্পে প্রকল্প বাস্তবায়নকালীন সময়ের জন্য একজন প্রকল্প পরিচালক নিয়োগের প্রয়োজনীয় উদ্যোগ গ্রহণ করবে;
- ২০.২ প্রকল্পের সংস্থানকৃত বেশ কয়েকটি অংগ (ভূমি অধিগ্রহণ, পেভমেন্ট নির্মাণ ও প্রশস্তকরণ, হার্ডশোল্ডার নির্মাণ, ব্রীজ ও কালভার্ট নির্মাণ প্রভৃতি) সম্পূর্ণরূপে বাস্তবায়ন না করে আংশিক বাস্তবায়ন করা হয়েছে; যথাযথ পরীক্ষার মাধ্যমে প্রকল্পটি গ্রহণ না করার বিষয়ে সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ ব্যাখ্যা প্রদান করবে;
- ২০.৩ সড়কের যে সকল স্থানে কিনারা ভেঙে গেছে এবং কার্পেটিং উঠে গেছে তা অবিলম্বে মেরামতের ব্যবস্থা গ্রহণ করতে হবে;

- ২০.৪ পেভমেন্টের সুরক্ষার জন্য সড়কের যে সকল স্থানে পর্যাপ্ত সফট শোল্ডার নেই সে সকল স্থান চিহ্নিত করে সফট শোল্ডার নির্মাণ করতে হবে;
- ২০.৫ চেইনেজ ১৬.০০ কি:মি: এ নির্মিত পিসি গার্ডার ব্রীজের সংযোগ সড়কে রক্ষাপ্রদ কাজে ব্যবহৃত দেবে যাওয়া সিসি ব্লক পুনরায় সঠিকভাবে স্থাপন করতে হবে;
- ২০.৬ ক্রয় পরিকল্পনায় উল্লেখিত ৪ ও ৫ নং প্যাকেজের কাজ ঠিকাদার যথাসময়ে সমাপ্ত না করায় চুক্তির মেয়াদ বৃদ্ধি করা হয়েছে। এক্ষেত্রে ঠিকাদার কর্তৃক যথাসময়ে কাজ সমাপ্ত করতে না পারার কারণে লিকুইডেটেড ড্যামেজ আরোপ করা হয়েছিল কিনা তা মন্ত্রণালয় পরীক্ষ করে প্রয়োজনীয় ব্যবস্থা গ্রহণ করবে;
- ২০.৭ সড়ক নিরাপত্তা নিশ্চিত কল্পে সড়কে পর্যাপ্ত সংখ্যক সাইন, সিগন্যাল ও কিঃমিঃ পোস্ট স্থাপন করতে হবে;
- ২০.৮ সমাপ্ত প্রকল্পটির Internal ও External Audit সম্পন্ন করতে হবে; এবং
- ২০.৯ অনুচ্ছেদ ২০.১ হতে ২০.৮ এর বিষয়ে গৃহীত ব্যবস্থা মন্ত্রণালয় আগামী ১ মাসের মধ্যে আইএমইডিকে অবহিত করবে।

**কানসাট-রহনপুর-ভোলাহাট সড়ক উন্নয়ন  
-শীর্ষক প্রকল্পের সমাপ্তি মূল্যায়ন প্রতিবেদন**

- ১। প্রকল্পের নাম : কানসাট-রহনপুর-ভোলাহাট সড়ক উন্নয়ন  
 ২। প্রশাসনিক মন্ত্রণালয়/বিভাগ : সড়ক পরিবহন ও সেতু মন্ত্রণালয়/সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ।  
 ৩। বাস্তবায়নকারী সংস্থা : সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর।  
 ৪। প্রকল্প এলাকা : চাঁপাইনবাবগঞ্জ জেলার শিবগঞ্জ, গোমস্তাপুর ও ভোলাহাট উপজেলা  
 ৫। প্রকল্পের বাস্তবায়ন সময় ও ব্যয় :

(লক্ষ টাকায়)

অনুমোদিত ব্যয়		প্রকৃত ব্যয়	পরিকল্পিত বাস্তবায়নকাল		প্রকৃত বাস্তবায়নকাল	অতিক্রান্ত ব্যয় (মূলঅনুমোদিত ব্যয়ের %)	অতিক্রান্ত সময় (মূল বাস্তবায়নকালের %)
মূল	১ম সংশোধিত		মূল	১ম সংশোধিত			
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮
৩৩২২.৩৬	প্রযোজ্য নয়	৩১৫০.০০	০১-০১-২০১৪ থেকে ৩০-০৬-২০১৬	প্রযোজ্য নয়	০১-০১-২০১৪ থেকে ৩০-০৬-২০১৬	-১৭২.৩৬ (-৫.১৯%)	০.০০

**৬। প্রকল্পের পটভূমি ও উদ্দেশ্য:**

**৬.১ পটভূমি:** কানসাট-রহনপুর-ভোলাহাট সড়কটি চাঁপাইনবাবগঞ্জ জেলায় অবস্থিত যা শিবগঞ্জ উপজেলার কানসাট থেকে শুরু হয়ে গোমস্তাপুর উপজেলার রোহনপুর হয়ে ভোলাহাট উপজেলায় সমাপ্ত হয়েছে। সড়কটি জেলা হেড কোয়ার্টারের সাথে সকল উপজেলাকে সংযুক্ত করেছে। এমনকি সড়কটির সাথে সোনামসজিদ স্থলবন্দরের সংযোগ থাকায় তা ভারতের সাথে যোগাযোগ স্থাপনে গুরুত্বপূর্ণ ভূমিকা পালন করে। এই সড়ক দিয়ে নিয়মিত অসংখ্য বাস, ট্রাক, অটোরিকসা চলাচল করে থাকে। সড়কটির প্রশস্ততা কম হওয়ায় প্রতিনিয়ত যানজটের সৃষ্টি হয়। চাঁপাইনবাবগঞ্জ জেলা আম, পেয়ারা ও অন্যান্য কৃষি দ্রব্য উৎপাদনের জন্য বিখ্যাত। এ অঞ্চলে উৎপাদিত কৃষি পণ্য দেশের অন্যান্য স্থানে সরবরাহ ও ভারতের সাথে বাণিজ্য স্থাপনে সহায়তার লক্ষ্যে সড়ক উন্নয়নের জন্য প্রকল্পটি গ্রহণ করা হয়।

**৬.২ উদ্দেশ্য:** প্রকল্পের মূল উদ্দেশ্য হলো- ৫১.৬২৬ কিলোমিটার কানসাট-রহনপুর-ভোলাহাট সড়ক উন্নয়ন।

**৭। প্রকল্পের মূল কাজ:**

- মাটির কাজ- ২.৫৬ লঃ ঘঃমিঃ
- ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট প্রশস্তকরণ ১৭.৬৪ কিঃমিঃ
- পেভমেন্ট শক্তিশালীকরণ ৪৭.১৩৮ কিঃমিঃ
- হার্ডসোল্ডার ১০.০০৬ কিঃমিঃ
- সার্ফেসিং ৫১.৬২৬ কিঃমিঃ

৮। পিসিআর অনুসারে প্রকল্পের অঙ্গভিত্তিক বাস্তবায়ন:

(Financial Figure in Lac Tk)

	Items of Work (as per latest RDPP)	Unit	Target (as per RDPP)		Actual Progress	
			Physical (Quantity)	Financial	Physical (Quantity)	Financial
	1	2	3	4	5	6
94.	Survey & Design etc.	L.S				
a)	Laboratory Testing	L.S	1.00	5.00		
b)	Adverising and Documantation	L.S	1.00	3.00		
95.	Earth Work					
a)	Widening/Raising	L.cum	1.10	275.00	1.10	274.80
96.	Flexible Pavement Construction (without Surfacing)					
a)	Widening of Flexible pavement	Km	13.799	557.06	13.799	557.06
b)	Strengthening					
(i)	For 5.5 m Width	Km	6.201	299.14	6.201	269.22
(ii)	For 3.70 Width	Km	13.799	454.13	13.799	408.71
c)	Surfacing					
(i)	For 5.5 m Width	Km	24.807	948.87	24.807	933.87
(ii)	For 3.70 Width	Km	26.819	656.53	26.819	647.85
97.	Installation of Sign, Signal/Km Post					
i)	Traffic Sign	Number	50	2.76	50	2.76
ii)	Sign Post	Number	25	0.62	25	0.62
iii)	Guide Post	Number	250	3.82	250	3.82
iv)	Concrete Post	Number	27	1.72	27	1.72
98.	Road Marking	sqm	2338.00	24.57	2338.00	24.57
99.	Maintenance during Construction	L.S		25.00		25.00
100	Physical Contingency	%		32.57		
101	Price Contingency	%		32.57		
	<b>Total=</b>			<b>3322.36</b>		<b>3150.00</b>

৯। প্রকল্প পরিচালক সংক্রান্ত তথ্যাদিঃ

ক্রমিক নং	প্রকল্প পরিচালকের নাম ও পদবী	দায়িত্বের ধরণ		কর্মকাল
		পূর্ণকালীন	খন্ডকালীন	
১	২	৩	৪	৫
১	Md. Abdus Salam Additional Chief Engineer Rajshahi Zone, Rajshahi	-	হ্যাঁ	০১-০১-২০১৪ থেকে ৩১-০১-২০১৫
২	Md. Abu Rawshan Additional Chief Engineer Rajshahi Zone, Rajshahi	-	হ্যাঁ	০১-০২-২০১৬ থেকে ৩০-০৬-২০১৬

১০। ক্রয় সংক্রান্ত তথ্যাদিঃ

পণ্য, কার্য ও সেবা ক্রয়ঃ (পণ্য ও কার্য ২০০.০০ লক্ষ টাকার উপরে এবং সেবা ১০০.০০ লক্ষ টাকার উপরে) প্রকল্পের অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী মূল পূর্ত কাজ ৩ টি প্যাকেজের মাধ্যমে সম্পন্ন করার সংস্থান ছিল। পিসিআর এ উল্লেখিত তথ্যানুযায়ী ৩টি প্যাকেজের আওতায় পূর্ত কাজ সম্পাদন করা হয়েছে। দরপত্র সংক্রান্ত তথ্য নিম্নরূপ:

নং	প্যাকেজ/কাজের নাম	-প্রাক্কলিত ব্যয় -কার্যাদেশকৃত মূল্য -প্রদত্ত বিল	-দরপত্র আহবানের তারিখ -চুক্তির তারিখ -চুক্তি অনুযায়ী কাজ সমাপ্তির তারিখ -প্রকৃত সমাপ্তির তারিখ	ঠিকাদার প্রতিষ্ঠানের নাম ও ঠিকানা
প্যাকেজ নং-১				
১	Earth work for Widening/Raising of Embankment, Pavement widening Strengthening and Surfacing work	-১১১৫.৮২ -	১৮/০৩/২০১৪ ১৮/০৬/২০১৪ ১৫/১২/২০১৪ ১২/০১/২০১৫	RBL-AS- JV, E-799, Kadirgonj, Rajshahi
প্যাকেজ নং-২				
	Earthwork for Widening/Raising of Embankment, Pavement widening Strengthening and Surfacing work.	- ৯৩৭.১৬	২১/০১/২০১৫ ০৮/০৪/২০১৫ ০৪/১০/২০১৫ ০৯/১১/২০১৫	M/S. Shafique Traders, Shajan Tower-1, 2nd floor, 4, Segunbagicha, Dhaka-1000.
প্যাকেজ নং-৩				
	Strengthening and surfacing work, construction work, construction and installation of Km post, Guide Post, Intersection, and Installation of Sign-Signal road marking.	- ৮৯৪.৪৪	৩০/০৯/২০১৫ ০১/১২/২০১৫ ২৯/০৫/২০১৬ ২০/০৫/২০১৬	MKE- MAH JV, Per Naogaon, Naogaon.

১১। পিসিআর এ উল্লেখিত বরাদ্দ ও অগ্রগতিঃ

(লক্ষ টাকায়)

অর্থবছর	ডিপিপি'র সংস্থান	এডিপি/আরএডিপি বরাদ্দ	টাকা অবমুক্তি	ব্যয়
১	২	৩	৪	৫
২০১৩-১৪	১২৬৩.০০	৫০.০০	৫০.০০	৫০.০০
২০১৪-১৫	১১৫৩.০০	১৩০০.০০	১৩০০.০০	১৩০০.০০
২০১৫-১৬	৯০৬.৩৬	১৮০০.০০	১৮০০.০০	১৮০০.০০
মোট=	৩৩২২.৩৬	৩১৫০.০০	৩১৫০.০০	৩১৫০.০০

১২। কাজ অসম্পূর্ণ থাকলে তার কারণঃ অনুমোদিত ডিপিপি অনুযায়ী প্রকল্পের কাজ সমাপ্ত হয়েছে।

১৩। সাধারণ পর্যবেক্ষণঃ

১৩.১ প্রকল্পের অনুমোদন ও সংশোধনঃ

(লক্ষ টাকায়)

	মেয়াদকাল	অনুমোদিত ব্যয়
মূল	০১/০১/২০১৪ হতে ৩০/০৬/২০১৬	৩৩২২.৩৬
সংশোধিত	প্রকল্পটি সংশোধন বা এর মেয়াদ বৃদ্ধি করা হয়নি	

৩.২ সার্বিক অগ্রগতিঃ প্রকল্পের আওতায় জুন, ২০১৬ পর্যন্ত ক্রমপুঞ্জিত আর্থিক অগ্রগতি ৩১৫০.০০ লক্ষ টাকা (৯৫%) এবং বাস্তব অগ্রগতি ১০০%।

১৪। প্রকল্প পরিদর্শনঃ গত ১৮/০১/২০১৭ তারিখে আইএমইডি'র সহকারী পরিচালক জনাব জয়নাল মোল্লা কর্তৃক প্রকল্পটি সরেজমিন পরিদর্শন করা হয়। পরিদর্শনকালে চাপাইনবাবগঞ্জ সড়ক বিভাগের কর্মকর্তাগণ উপস্থিত ছিলেন। পরিদর্শন পর্যবেক্ষণ নিম্নরূপঃ

১৪.১ সড়ক বীধ প্রশস্তকরণ ও উচুকরণঃ ডিপিপিতে ২৭৫.০০ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ১.১০ লঃঘঃমিঃ মাটির কাজের মাধ্যমে সড়কের এমব্যাংকমেন্ট প্রশস্তকরণ ও উচুকরণের সংস্থান রাখা হয়। পিসিআর এ প্রদত্ত তথ্য মতে ২৭৫.০০ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ১.১০ লঃঘঃমিঃ মাটির কাজ করা হয়েছে। পরিদর্শনে জানা যায়, ৫১.৬২৬ কিঃমিঃ দীর্ঘ কানসাট-রহনপুর ভোলাহাট সড়কের ২১.০৮৯ কিঃমিঃ অর্থাৎ চেইনেজ ০+০০০ কিঃমিঃ হতে ২১.০৮৯ কিঃমিঃ পর্যন্ত সড়কের এমব্যাংকমেন্ট প্রশস্তকরণ ও উচুকরণ করা হয়েছে। এছাড়া কানসাট-রহনপুর অংশে ১৩.৭৯৯ কিঃমিঃ অর্থাৎ চেইনেজ ১+৩০০ কিঃমিঃ হতে ৫+০৬০ কিঃমিঃ, চেইনেজ ৫+৪৬০ কিঃমিঃ হতে ১৩+১৬২ কিঃমিঃ এবং চেইনেজ ১৫+৫০০ কিঃমিঃ হতে ১৭+৮৩৭ কিঃমিঃ পর্যন্ত সড়ক প্রশস্তকরণ করা হয়েছে। পরিদর্শনকালে সড়কের প্রায় সকল স্থানে কার্পেট অক্ষত পাওয়া গেছে, তবে বিভিন্ন স্থানে সড়কের ক্রেস্ট প্রশস্ততা ৭.৫ মিটার পাওয়া যায়নি। এছাড়া কয়েকটি সাইড রোডের সংযোগস্থল ক্ষতিগ্রস্ত হয়েছে।



চিত্র-১: সড়কের অক্ষত কার্পেট



চিত্র- ২: সড়কের ক্ষতিগ্রস্ত সাইড রোডের সংযোগস্থল

১৪.২ পেভমেন্ট শক্তিশালীকরণঃ অনুমোদিত ডিপিপি অনুযায়ী ২৯৯.১৪ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ৬.২০১ কিঃমিঃ সড়ক ৫.৫০ মিটার প্রস্থে এবং ৪৫৪.১৩ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ১৩.৭৯৯ কিঃমিঃ সড়ক ৩.৭০ মিটার প্রস্থে শক্তিশালীকরণের জন্য নির্ধারিত ছিল। পিসিআরে প্রদত্ত তথ্য মোতাবেক ২৯৯.১৪ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ৬.২০১ কিঃমিঃ সড়ক ৫.৫০ মিটার প্রস্থে এবং ৪৫৪.১৩ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ১৩.৭৯৯ কিঃমিঃ সড়ক ৩.৭০ মিটার প্রস্থে শক্তিশালীকরণ করা হয়েছে। পরিদর্শনে

জানা যায়, কানসাট-রহনপুর অংশে সাব-বেইস, বেইস টাইপ-১ ও কার্পেটিং এর মাধ্যমে ৬.২০১ কি:মি: অর্থাৎ চেইনেজ ০+০০০ কি:মি: হতে ১+৩০০ কিঃমিঃ, ৫+০৬০ কি:মি: হতে ৫+৪৬০ কি:মি: এবং ১৮+৭২৩ কি:মি: হতে ২১+৬০৪ কিঃমিঃ সড়ক ৫.৫ মিটার প্রস্থে শক্তিশালীকরণ করা হয়েছে। এছাড়া রহনপুর ভোলাহাট অংশে চেইনেজ ০+০০০ কি:মি: হতে ১+৬৬৩ পর্যন্ত ১.৬৬৩ কিঃমিঃ শক্তিশালীকরণ করা হয়েছে। কানসাট-ভোলাহাট অংশের বিদ্যমান ৩.৭ মিটার প্রস্থ বিশিষ্ট সড়কের ১৩.৭৯৯ কি:মি: অর্থাৎ চেইনেজ ১+৩০০ হতে ৫+০৬০ কি:মি:., ৫+৪৬০ কি:মি: হতে ১৩+১৬২ কি:মি: এবং ০+০০০ কি:মি: হতে ১+৬৬৩ কি:মি: সড়ক শক্তিশালীকরণ করা হয়েছে। এছাড়া বাজার ও অন্যান্য কিছু স্থানে সড়কের পানি নিষ্কাশনের জন্য ড্রেন নির্মাণ করা হয়েছে। পরিদর্শনে দেখা যায় যে, সড়কের অধিকাংশ স্থানে কার্পেট ভালো আছে। তবে সড়কের যে সকল স্থানে ঢাল খাড়া সে রকম কয়েকটি স্থানে পর্যাপ্ত সফট শোল্ডার নেই।



চিত্র-৩: সড়কের অপরিাপ্ত শোল্ডার

চিত্র-৪: সড়কের প্রস্থ পরিমাপ

১৪.৩ সার্ফেসিং: পেভমেন্ট প্রশস্তকরণ ও শক্তিশালীকরণের মাধ্যমে প্রকল্পটির আওতায় মোট ৫১.৬২৬ কিঃমিঃ সড়কের ২৪.৮০৭ কি:মি: ৫.৫ মিটার প্রস্থে এবং ২৬.৮১৯ কি:মি: ৩.৭ মিটার প্রস্থে উন্নয়ন করা হয়। এ ৫১.৬২৬ কিঃমিঃ সড়কে কার্পেটিং (৪০মিঃমিঃ) ও সিলকোট (১২ মিঃমিঃ) দিয়ে ওয়ারিং কোর্স দেয়ার সংস্থান অনুমোদিত ডিপিপিতে রাখা হয়। পরিদর্শনকালে দেখা যায়, সড়কটি ব্যাপী কার্পেটিং ও সীলকোট দেয়া হয়েছে। এছাড়া কানসাট-ভোলাহাট অংশের চেইনেজ ৪+৩০০ কি:মি: এবং কানসাট রহনপুর অংশের চেইনেজ ১২+২০০ কিঃমিঃ এ কার্পেট খুড়ে বিটুমিনাস কার্পেটের মোট প্রস্থ যথাক্রমে ৫০মি:মি: এবং ৫৫ মি:মি: পাওয়া যায়। তবে সড়কের কিছু স্থানে বিশেষকরে সড়কের কানসাট-ভোলাহাট অংশের চেইনেজ ৫+৩০০ কি:মি: হতে ৫+৫০০কি:মি: এবং কানসাট রহনপুর অংশের চেইনেজ ১০+৮০০ কিঃমিঃ হতে ১১+০০ কি:মি: সার্ফেস অমসূন (rough) হয়ে গিয়েছে।



চিত্র-৫: সড়কের ক্রেস্ট প্রশস্তা ও কার্পেটিং

চিত্র-৬: সড়কের পুরুত্ব পরিমাপ

১৪.৪ **সাইন, সিগন্যাল, কিঃমিঃ পোস্ট স্থাপন:** অনুমোদিত প্রকল্প প্রস্তাবে ৩৩.৪৯ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ৫১.৬২৬ কিঃমিঃ সড়ক ব্যাপী ট্রাফিক সাইন, সাইট পোস্ট, গাইড পোস্ট, কনক্রিট কিঃমিঃ পোস্ট ও রোড মার্কিং করার সংস্থান রাখা হয়। পরিদর্শনকালে দেখা যায় পুরো সড়ক জুড়ে কিঃমিঃ পোস্ট, পার্শ্ব সড়ক, সড়কের বাক ও গুরুত্বপূর্ণ স্থানে সিগন্যাল স্থাপন করা হয়েছে এবং রোড মার্কিং করা হয়েছে। তবে আরো বেশ কিছু গুরুত্বপূর্ণ স্থান, বাজার, শিক্ষাপ্রতিষ্ঠান রয়েছে যার বরাবর সাইন, সিগন্যাল স্থাপন করা প্রয়োজন ছিল বলে প্রতীয়মান হয়।



১৫। **প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জনঃ**

পরিকল্পিত	উদ্দেশ্য অর্জন
➤ ৫১.৬২৬ কিলোমিটার কানসাঁট-রহনপুর-ভোলাহাট সড়ক উন্নয়ন	➤ ৫১.৬২৬ কিলোমিটার কানসাঁট-রহনপুর-ভোলাহাট সড়ক উন্নয়ন করা হয়েছে।

১৬। **উদ্দেশ্য অর্জিত না হয়ে থাকলে তার কারণঃ** প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জিত হয়েছে বলে প্রতীয়মান হয়।

১৭। **রাজস্ব খাতে স্থানান্তরঃ** প্রকল্পের আওতায় সম্পাদিত কাজ ইতোমধ্যে সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের রাজস্ব খাতে (ওপেন লাইন)-এ স্থানান্তর করা হয়েছে।

১৮। **External Audit:** মন্ত্রণালয় হতে প্রেরিত পিসিআর পর্যালোচনায় দেখা যায় প্রকল্পটির কোন Internal ও External Audit করা হয়নি।

১৯। **পর্যবেক্ষণঃ**

১৯.১ প্রকল্পটি অনুমোদনের পর এর বাস্তবায়ন সম্পন্ন করতে মেয়াদ বৃদ্ধি বা সংশোধন প্রয়োজন হয়নি। অর্থাৎ নির্ধারিত ব্যয় ও মেয়াদের মধ্যে সীমাবদ্ধ থেকেই প্রকল্পটি বাস্তবায়ন করা হয়েছে (অনু: ১৩.১);

১৯.২ সড়কের প্রায় সকল স্থানে কার্গেটিং অক্ষত আছে। তবে সড়কের দুই পাশে ৩ ফুট করে সফট শোল্ডার থাকার কথা থাকলেও বেশ কিছু স্থানে তা পাওয়া যায়নি। বিশেষকরে খাড়া ঢাল বিশিষ্ট সড়কে পর্যাপ্ত সফট শোল্ডার নেই। এছাড়া কয়েকটি সাইড রোডের সংযোগস্থল ক্ষতিগ্রস্ত হয়েছে (অনু: ১৪.২);

১৯.৩ সড়কের কোন কোন স্থানে বিশেষকরে সড়কের কানসাঁট-ভোলাহাট অংশের চেইনেজ ৫+৩০০ কিঃমিঃ হতে ৫+৫০০ কিঃমিঃ এবং কানসাঁট রহনপুর অংশের চেইনেজ ১০+৮০০ কিঃমিঃ হতে ১১+০০ কিঃমিঃ সার্ফেস অমসূন (rough) হয়ে গিয়েছে (অনু: ১৪.৩);

- ১৯.৪ সড়কটি ব্যাপী বেশ কিছু গুরুত্বপূর্ণ স্থান, বাজার, শিক্ষা প্রতিষ্ঠান রয়েছে যার বরাবর সাইন, সিগন্যাল স্থাপন করা হয়নি (অনু: ১৪.৪); এবং
- ১৯.৫ সমাপ্ত প্রকল্পটির External Audit সম্পন্ন করা হয়নি (অনু: ১৮)।

২০। মতামত/সুপারিশঃ

- ২০.১ সড়কের যে সকল স্থানে বিশেষকরে খাড়া ঢাল বিশিষ্ট স্থানে পর্যাপ্ত সফট শোল্ডার নেই পেভমেন্টের সুরক্ষার জন্য সে সকল স্থান চিহ্নিত করে অবিলম্বে পর্যাপ্ত সফট শোল্ডার নির্মাণের ব্যবস্থা গ্রহণ করতে হবে (অনু: ১৯.১);
- ২০.২ যে সকল পার্শ্ব সড়কের সংযোগস্থল ক্ষতিগ্রস্ত হয়েছে তা জরুরীভিত্তিতে মেরামতের ব্যবস্থা গ্রহণ করতে হবে; (অনু: ১৯.১);
- ২০.৩ সড়কের অমসূন (rough) হয়ে যাওয়া সার্ফেস নতুনভাবে সীলকোট দিয়ে মেরামত করতে হবে (অনু: ১৯.২);
- ২০.৪ পানি নিষ্কাশনের জন্য সড়কের পার্শ্বে নির্মিত ড্রেন কার্যকর রাখার ব্যবস্থা গ্রহণ করতে হবে (অনু: ১৯.২);
- ২০.৫ সড়কটি ব্যাপী গুরুত্বপূর্ণ স্থান যেমন বাজার, শিক্ষা প্রতিষ্ঠান ও সড়কের বাঁক প্রভৃতি স্থান চিহ্নিত করে সাইন, সিগন্যাল স্থাপন করতে হবে (অনু: ১৯.৩);
- ২০.৬ সমাপ্ত প্রকল্পটির সত্ত্বর External Audit সম্পন্ন করতে হবে (অনু: ১৯.৪);
- ২০.৭ প্রকল্পটি মূল অনুমোদিত ব্যয় ও মেয়াদে সমাপ্ত হয়েছে। এ প্রকল্পের অভিজ্ঞতা সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ বাস্তবায়নধীন অন্যান্য প্রকল্পে কাজে লাগাতে পারে; এবং
- ২০.৮ অনুচ্ছেদ ২০.১ হতে ২০.৭ এর বিষয়ে গৃহীত ব্যবস্থা মন্ত্রণালয় আগামী ১ মাসের মধ্যে আইএমইডিকে অবহিত করবে।

শহীদ জিয়াউর রহমান মেডিকেল কলেজ ও হাসপাতাল সংযোগ সড়ক (১ম সংশোধিত)

-শীর্ষক প্রকল্পের সমাপ্তি মূল্যায়ন প্রতিবেদন

- ১। প্রকল্পের নাম : শহীদ জিয়াউর রহমান মেডিকেল কলেজ ও হাসপাতাল সংযোগ সড়ক (১ম সংশোধিত)।
- ২। বাস্তবায়নকারী সংস্থা : সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর।
- ৩। প্রশাসনিক মন্ত্রণালয়/বিভাগ : সড়ক পরিবহন ও সেতু মন্ত্রণালয়/সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ।
- ৪। প্রকল্প এলাকা : বগুড়া শহরের পশ্চিম দিক।
- ৫। 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	১ম সংশোধিত		মূল	১ম সংশোধিত			
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮
১০৭০.৬৮ (-)	৬২৪.৬১ (-)	৫৮৭.০৮ (-)	০১-৭-২০০৩ থেকে ৩০-৬- ২০০৭	০১-৭- ২০০৩ থেকে ৩০-৬- ২০১৬	০১-৭- ২০০৩ থেকে ৩০-৬- ২০১৬	--	২২৫%

- ৬। প্রশিক্ষণ : প্রকল্পের আওতায় কোন স্থানীয় ও বৈদেশিক প্রশিক্ষণের সংস্থান না থাকায় প্রশিক্ষণ প্রদান করা হয়নি।

- ৭। প্রকল্পের অঙ্গভিত্তিক বাস্তবায়ন অগ্রগতি (পিসিআর অনুসারে) :

SL. No.	Items of Work (as per PP)	Unit	Target (as per PP)		Actual Progress	
			Physical (Quantity)	Financial	Physical (Quantity)	Financial
1	2	3	4	5	6	7
1.	Survey, Design & Drawing	L.S	--	--	--	--
2.	IEE/EIA	L.S	--	--	--	--
3.	Tree Plantation	L.S	--	--	--	--
4.	Land Acquisition	Hector	1.0330	305.00	1.0330 (100%)	305.00 (100%)
5.	Earth work	Lac cum	0.4060	63.31	0.372 (91.63%)	48.53 (76.65%)

SL. No.	Items of Work (as per PP)	Unit	Target (as per PP)		Actual Progress	
			Physical (Quantity)	Financial	Physical (Quantity)	Financial
6.	Flexible Pavement	K.M	0.81	186.13	0.81 (100%)	169.11 (90.85%)
7.	Surfacing	K.M	0.81	49.22	0.81 (100%)	45.00 (91.42%)
8.	R.C.C Culvert	Meter	2.00	20.47	2.00 (100%)	19.17 (93.65%)
9.	Construction of overpass	--	--		--	--
10.	Construction of pipe culvert	No	--	--	--	--
11.	Drain & Footpath	--	--	--	--	--
12.	Protective work	--	--	--	--	--
13.	Sign-signal, Road Marking etc	L.S	0.81	0.48	0.81 (100%)	0.27 (56.25%)
14.	Price Contingency (1%)	--	--	--	--	--
15.	Physical Contingency (0%)	--	--	--	--	--
	Total=	--	--	624.61	100%	587.08 (94%)

৮। প্রকল্প পরিচালক সংক্রান্ত তথ্যাদিঃ

Sl No.	Name and Desigantaion	Full Time	Part Time	Resposi ble for more than one Project	Date of	
					Joining	Transfer
1	2	3	4	5	6	7
১.	Md. Mojibur Rahman Addl. Chief Engr. Rangpur Zone.	Full Time	--	--	20-05-2002	02-04-2006
২.	Md. Abdullahel Kafi Addl. Chief Engr. Rangpur Zone.	Full Time	--	--	02-04-2006	20-09-2007
৩.	Md. Aftab Uddin Addl. Chief Engr.	--	Part time	--	20-09-2007	31-12-2007

Sl No.	Name and Desigantaion	Full Time	Part Time	Resposi ble for more than one Project	Date of	
					Joining	Transfer
1	2	3	4	5	6	7
	Rangpur Zone.					
৪.	Kazi Golam Mostofa Addl. Chief Engr. Rangpur Zone.	Full Time	--	--	31-12-2007	13-07-2008
৫.	Md. Wajed Ali Addl. Chief Engr. Rangpur Zone.	--	Part time	--	14-07-2008	20-07-2008
৬.	Md. Shahab Uddin Addl. Chief Engr. Rangpur Zone.	Full Time	--	--	20-07-2008	29-10-2008
৭.	Md. Khurshid Alom Addl. Chief Engr. Rangpur Zone.	--	Part time	--	30-10-2008	07-12-2008
৮.	Tarun Tapan Dewan Addl. Chief Engr. Rangpur Zone.	Full Time	--	--	07-12-2008	05-01-2009
৯.	Sheik Md. Abu Monsur Rahman Addl. Chief Engr. Rangpur Zone.	Full Time	--	--	05-01-2009	20-05-2009
১০.	Md. Khurshid Alom Addl. Chief Engr. Rangpur Zone.	--	Part time	--	20-05-2009	11-06-2009
১১.	Kazi Golam Mostofa Addl. Chief Engr. Rangpur Zone.	--	Part time	--	11-06-2009	07-07-2009
১২.	Md. Ruhul Alom Addl. Chief Engr. Rangpur Zone.	Full Time	--	--	07-07-2009	27-07-2009
১৩.	Md. Idris Miah Addl. Chief Engr. Rangpur Zone.	Full Time	--	--	27-07-2009	18-02-2010

Sl No.	Name and Desigantaion	Full Time	Part Time	Resposi ble for more than one Project	Date of	
					Joining	Transfer
1	2	3	4	5	6	7
১৪.	Md. Abdul Gaffer Addl. Chief Engr. Rangpur Zone.	--	Part time	--	18-02-2010	09-03-2010
১৫.	Md. Altaf Hossain Addl. Chief Engr. Rangpur Zone.	Full Time	--	--	09-03-2010	05-08-2010
১৬.	Md. Mofijul Islam Addl. Chief Engr. Rangpur Zone.	Full Time	--	--	05-08-2010	23-08-2011
১৭.	M. Md. Sharif Ul Islam Addl. Chief Engr. Rangpur Zone.	Full Time	--	--	23-08-2011	04-06-2012
১৮.	Md. Habibul Haque Addl. Chief Engr. Rangpur Zone.	Full Time	--	--	04-06-2012	08-08-2012
১৯.	Kazi Mohammad Ali Addl. Chief Engr. Rangpur Zone.	--	Part Time	--	08-08-2012	05-03-2013
২০.	Md. Arifur Rahman Addl. Chief Engr. Rangpur Zone.	Full Time	--	--	05-03-2013	09-07-2014
২১.	A.Q.M Ekram Ullah Addl. Chief Engr. Rangpur Zone.	Full Time	--	--	09-07-2014	20-08-2015
২২.	Md. guljer Hossain Addl. Chief Engr. Rangpur Zone.	Full Time	--	--	20-08-2015	17-09-2015
২৩.	Md. Abdus Salam Addl. Chief Engr. Rangpur Zone.	Full Time	--	--	17-09-2015	17-12-2015

Sl No.	Name and Desigantaion	Full Time	Part Time	Responsible for more than one Project	Date of	
					Joining	Transfer
1	2	3	4	5	6	7
২৪.	Md. Hafizur Rahman Addl. Chief Engr. Rangpur Zone.	Full Time	--	--	17-12-2015	30-06-2016

উপরোক্ত তথ্য পর্যালোচনায় দেখা যায়, আলোচ্য প্রকল্পে মোট ২৪ জন প্রকল্প পরিচালক দায়িত্ব পালন করেছেন। তাঁদের অধিকাংশের মেয়াদ ১ বছরেরও কম। প্রকল্পটি ০৪ বছর মেয়াদে বাস্তবায়নের জন্য অনুমোদন করা হলেও এর প্রকৃত বাস্তবায়ন সময় লেগেছে ১৩ বছর অর্থাৎ প্রকল্পটির মূল অনুমোদিত মেয়াদের তুলনায় মেয়াদ বৃদ্ধি পেয়েছে ৯(নয়) বছর (২২৫%)। ঘন ঘন প্রকল্প পরিচালক বদলী করা হলে প্রকল্প পরিচালকগণ যথাযথভাবে প্রকল্প বাস্তবায়ন, মনিটরিং ও সুপারভিশন যেমন করতে পারেন না তেমনি প্রকল্পের গুণগত মানও রক্ষা করতে পারেন না। এর ফলে জনগণ যথাসময়ে প্রকল্প বাস্তবায়নের সুফল হতে বঞ্চিত হয়।

#### ০৯। ক্রয় সংক্রান্ত তথ্যাদিঃ

৯.১ গাড়ী/ট্রাকপোর্ট ক্রয়ঃ প্রকল্পের আওতায় কোন গাড়ী/ট্রাকপোর্ট ক্রয়ের সংস্থান না থাকায় গাড়ী/ট্রাকপোর্ট ক্রয় করা হয়নি।

৯.২ পণ্য, কার্য ও সেবা ক্রয় (পণ্য ও কার্য ২০০.০০ লক্ষ টাকার উপরে এবং সেবা ১০০.০০ লক্ষ টাকার উপরে): প্রকল্পের অনুমোদিত আরডিপিপি অনুযায়ী মূল পূর্ত কাজ ১(এক)টি প্যাকেজের মাধ্যমে সম্পন্ন করার সংস্থান ছিল। পিসিআর এ উল্লিখিত তথ্যানুযায়ী ১টি প্যাকেজের আওতায় পূর্ত কাজ সম্পাদন করা হয়েছে।

#### ১০। সংশোধিত ডিপিপি বরাদ্দ ও অগ্রগতিঃ

(লক্ষ টাকায়)

অর্থবছর	সংশোধিত বরাদ্দ ও লক্ষ্যমাত্রা				টাকা অবমুক্তি	আর্থিক ও বাস্তব অগ্রগতি			
	মোট	টাকা	প্রকল্প সাহায্য	বাস্তব লক্ষ্যমাত্রা %		মোট	টাকা	প্রকল্প সাহায্য	বাস্তব অগ্রগতি %
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮	৯	১০
2004-05	50.00	50.00	--	8%	50.00	50.00	50.00	--	8%
2005-06	50.00	50.00	--	8.01%	50.00	50.00	50.00	--	৮%
2006-07	50.00	1270.68	--	8%	50.00	50.00	1270.68	--	8%
2007-08	50.00	50.00	--	8%	50.00	50.00	50.00	--	8%
2008-09	124.83	124.83	--	20%	124.83	124.83	124.83	--	20%
2009-10	--	--	--	--	--	--	--	--	--
২০১০-১১	--	--	--	--	--	--	--	--	--
২০১১-১২	--	--	--	--	--	--	--	--	--

২০১২-১৩	--	--	--	--	--	--	--	--	--
২০১৩-১৪	--	--	--	--	--	--	--	--	--
২০১৪-১৫	--	--	--	--	--	--	--	--	--
২০১৫-১৬	262.25	--	--	41%	262.25	262.25	--	--	41%
মোট	587.08	--	--	--	587.08	587.08	১০০%	--	১০০%

১১। কাজ অসম্পূর্ণ থাকলে তার কারণঃ অনুমোদিত আরডিপিপি অনুযায়ী প্রকল্পের কাজ সমাপ্ত হয়েছে মর্মে পিসিআর এ উল্লেখ করা হয়েছে।

১২। সাধারণ পর্যবেক্ষণঃ

১২.১ **প্রকল্পের পটভূমি ও উদ্দেশ্য:**

**পটভূমি:** বগুড়া শহর থেকে ২.৬৪ কিঃমিঃ দূরে এবং বগুড়া প্রথম বাইপাস সড়কের পার্শ্বে ৫০০ শয্যা বিশিষ্ট শহীদ জিয়াউর রহমান মেডিকেল কলেজ ও হাসপাতাল অবস্থিত। বগুড়া শহর থেকে মেডিকেল কলেজ ও হাসপাতালের মধ্যে যোগাযোগের জন্য ভাল সংযোগ সড়ক নেই বিধায় বগুড়া শহর এবং মেডিকেল কলেজ ও হাসপাতালের মধ্যে দূত যোগাযোগের জন্য রেলওয়ে স্টেশন সংযোগ সড়কসহ মোট ৪.৫ কিঃমিঃ সড়ক নির্মাণের লক্ষ্যে প্রকল্পটি গ্রহণ করা হয়। পরবর্তীতে ১ম সংশোধনীতে কমিয়ে ০.৮১ কিঃমিঃ সড়ক নির্মাণের জন্য প্রকল্পটি অনুমোদিত হয়।

**উদ্দেশ্য:** বগুড়া শহর থেকে শহীদ জিয়াউর রহমান মেডিকেল কলেজ ও হাসপাতালের মধ্যে যোগাযোগ স্থাপন করাই প্রকল্পের মূল উদ্দেশ্য।

১২.২ **প্রকল্পের অনুমোদন ও সংশোধনঃ**

(লক্ষ টাকায়)

	মেয়াদ	প্রাক্কলিত ব্যয়
মূল অনুমোদিত	০১/০৭/২০০৩ হতে ৩০/০৬/২০০৭ পর্যন্ত	১৩৭০.৬৮
ব্যয় বৃদ্ধি ব্যতিরেকে মেয়াদ বৃদ্ধি ১ম বার	০১/০৭/২০০৩ হতে ৩০/০৬/২০১৬ পর্যন্ত	৬২৪.৬১

১২.৩ **সার্বিক আর্থিক ও বাস্তব অগ্রগতিঃ** প্রকল্পের আওতায় জুন, ২০১৬ পর্যন্ত ক্রমপুঞ্জিত আর্থিক অগ্রগতি ৫৮৭.০৮ লক্ষ টাকা যা অনুমোদিত সংশোধিত ব্যয়ের ৯৪% এবং বাস্তব অগ্রগতি ১০০% সাধিত হয়েছে (**অনুচ্ছেদ-৭**)।

১৩। **দরপত্র সংক্রান্ত তথ্য:** প্রকল্পের দরপত্র সংক্রান্ত তথ্য পর্যালোচনায় দেখা যায় যে, আলোচ্য প্রকল্পে ০১টি প্যাকেজের আওতায় দরপত্র আহবানপূর্বক ঠিকাদার নিয়োগ করা হয় যা নিম্নরূপ:

নং	প্যাকেজ/কাজের নাম	-প্রাক্কলিত ব্যয় -কার্যাদেশকৃত মূল্য	-দরপত্র আহবানের তারিখ -চুক্তির তারিখ -কাজ শুরুর তারিখ -কাজ সমাপ্তির তারিখ	ঠিকাদার প্রতিষ্ঠানের নাম ও ঠিকানা	অগ্রগতি (%)
01	Construction of Flexible Pavement by providing carpeting & Seal coat & 01 RCC Box culvert	296.84 262.45	14/05/2015 27/10/2015 26/01/2016 24/04/2016	--	১০০%

১৪। **প্রকল্প পরিদর্শনঃ** গত ০৮/০৮/২০১৭ তারিখে আইএমইডি'র পরিচালক (উপ-সচিব) জনাব খন্দকার মোহাম্মদ আলী কর্তৃক প্রকল্পটি সরেজমিন পরিদর্শন করা হয়। পরিদর্শনকালে সড়ক বিভাগের সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তাগণ উপস্থিত ছিলেন। পরিদর্শন পর্যবেক্ষণ নিম্নরূপঃ

১৪.১ **ভূমি অধিগ্রহণঃ** অনুমোদিত আরডিপিপিতে ১.০৩৩ হেক্টর ভূমি অধিগ্রহণের জন্য ৩০৫.০০ লক্ষ টাকা সংস্থানের বিপরীতে প্রকল্প মেয়াদে ১.০৩৩ হেক্টর ভূমি অধিগ্রহণ করা হয়েছে এবং এ বাবদ বরাদ্দকৃত অর্থের পুরোটাই ব্যয় করা হয়েছে। এখাতে আর্থিক ও বাস্তব অগ্রগতি ১০০%।

১৪.২ **মাটির কাজ:** অনুমোদিত আরডিপিপিতে ০.৪০৬ লঃ ঘঃ মিটার মাটির কাজের জন্য ৬৩.৩১ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। প্রকল্প মেয়াদে ০.৩৭২ লঃ ঘঃ মিটার মাটির কাজ করা হয়েছে এবং এ খাতে বরাদ্দকৃত অর্থের বিপরীতে ৪৮.৫৩ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে। এখাতে আর্থিক অগ্রগতি ৭৭% এবং বাস্তব অগ্রগতি ৯২%।

১৪.৩ **নতুন ফ্লেস্টিবল পেভমেন্ট নির্মাণ:** অনুমোদিত আরডিপিপি অনুযায়ী ০.৮১ কিলোমিটার নতুন ফ্লেস্টিবল পেভমেন্ট নির্মাণের জন্য ১৮৬.১৩ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। পিসিআর এ প্রদত্ত তথ্যানুযায়ী দেখা যায় প্রকল্প মেয়াদে ০.৮১ কিলোমিটার নতুন ফ্লেস্টিবল পেভমেন্ট নির্মাণ করা হয়েছে এবং এ খাতে বরাদ্দকৃত অর্থের বিপরীতে ১৬৯.১১ লক্ষ টাকা ব্যয় হয়েছে। এখাতে আর্থিক ৯১% ও বাস্তব অগ্রগতি ১০০%।



চিত্র : ১ নতুন ফ্লেস্টিবল পেভমেন্ট এবং ডানে টেস্টের একাংশ।

১৪.৪ **সার্ফেসিং:** সংশোধিত ডিপিপিতে ০.৮১ কি:মি: সড়ক সার্ফেসিং এর জন্য ৪৯.২২ লক্ষ টাকা সংস্থান রাখা হয়। পিসিআর এ প্রদত্ত তথ্যে দেখা যায়, প্রকল্প মেয়াদে উল্লিখিত ০.৮১ কি:মি: সড়ক সার্ফেসিং করা হয়েছে এবং এ খাতে ব্যয় হয়েছে ৪৫.০০ লক্ষ টাকা। সার্ফেসিং খাতে আর্থিক অগ্রগতি কিছুটা কম হলেও বাস্তব অগ্রগতি ১০০%।



চিত্র : ২ রাস্তার সার্ফেসিং

১৪.৫ **আরসিসি বক্স কালভার্ট নির্মাণ:** অনুমোদিত আরডিপিপিতে ২.০০ মি: (১টি) আরসিসি বক্স কালভার্ট নির্মাণের লক্ষ্যে ২০.৪৭ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। প্রকল্প মেয়াদে পিসিআর অনুযায়ী ২.০০ মি: (১টি) আরসিসি বক্স কালভার্ট

নির্মাণ করা হয়েছে এবং এ বাবদ বরাদ্দকৃত অর্থের বিপরীতে ১৯.১৭ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে। এ খাতে আর্থিক অগ্রগতি ৯৯% এবং ১০০%।



চিত্র : ৩ নির্মিত আরসিসি বক্স কালভার্ট

১৪.৬ **সাইন সিগন্যাল, কিঃমিঃ পোস্ট, গাইড পোস্ট:** অনুমোদিত আরডিপিপিতে ০.৮১ কি: মি: সড়কে সাইন, সিগন্যাল এবং রোড মার্কিং স্থাপনের জন্য ০.৪৮ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। প্রকল্প মেয়াদে ০.৮১ কি: মি: সড়কে সাইন, সিগন্যাল এবং রোড মার্কিং স্থাপন করা হয়েছে এবং এ খাতে ০.২৭ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে। এ খাতে আর্থিক অগ্রগতি ৫৬.২৫% এবং বাস্তব অগ্রগতি ১০০% দেখানো হয়েছে। কিন্তু বাস্তবে কোন সাইন সিগন্যাল, রোড মার্কিং ইত্যাদি দেখা যায়নি।



চিত্র -৪ উপরে বায়ে সাইন সিগন্যালবিহীন রাস্তা, ডানে ক্ষতিগ্রস্ত কার্পেটিং এবং নিচে ক্ষতিগ্রস্ত হার্ড শোল্ডার।

১৫। প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জনঃ

পরিকল্পিত	উদ্দেশ্য অর্জন
বগুড়া শহর থেকে শহীদ জিয়াউর রহমান মেডিকেল কলেজ ও হাসপাতালের মধ্যে যোগাযোগ স্থাপন করা।	বগুড়া শহর থেকে শহীদ জিয়াউর রহমান মেডিকেল কলেজ ও হাসপাতালের মধ্যে পুরোপুরি যোগাযোগ স্থাপিত না হওয়ায় প্রকল্পের উদ্দেশ্য সম্পূর্ণভাবে অর্জিত হয়নি।

১৬.০। **উদ্দেশ্য অর্জিত না হয়ে থাকলে তার কারণঃ** প্রকল্পের উদ্দেশ্য পুরোপুরি অর্জিত হয়নি।

১৭.০। **প্রকল্প বাস্তবায়ন সমস্যাঃ**

১৭.১ প্রকল্পটি বাস্তবায়নে অর্থ বরাদ্দ ও বার বার সময় বৃদ্ধি পেয়েছে এবং ঘন ঘন প্রকল্প পরিচালক পরিবর্তন হয়েছে।

১৭.২ **Audit:** মন্ত্রণালয় হতে প্রেরিত পিসিআর পর্যালোচনায় দেখা যায় প্রকল্পটির কোন Internal ও External Audit সম্পন্ন করা হয়নি।

১৭.৩ প্রকল্পের মূল ডিপিপিতে ৪.৫ কি: মি: রাস্তা নির্মাণে জন্য ১৩৭০.৬৮ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয় এবং সংশোধিত ডিপিপিতে ০.৮১ কি: মি: রাস্তা নির্মাণের জন্য ৬২৪.৬১ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। এর বিপরীতে ০.৮১ কি: মি: রাস্তা নির্মাণে ৫৮৭.০৮ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয় এবং প্রকল্পের শেষ হতে সময় লেগেছে প্রায় ১৩ বছর যা মূল মেয়াদের তুলনায় প্রায় ৪ গুণ বেশি।

১৭.৪ রাস্তাটি শহীদ জিয়াউর রহমান মেডিকেল কলেজ হতে শহরের মধ্যে অবস্থিত মো: আলী হাসপাতালের সংযোগ সড়ক হিসাবে তৈরীর উদ্দেশ্য নিয়ে আরম্ভ করা হয়। শুরুতে সড়কটির দৈর্ঘ্য ধরা হয় ৪.৫ কি: মি: বর্তমানে প্রকল্প শেষে ০.৮১ কি: মি: সম্পন্ন করা হয়েছে। রাস্তাটি শহরের বাইরের রাস্তা থেকে শুরু করে মাঠের মধ্যে গিয়ে শেষ হয়েছে।

১৭.৫ রাস্তাটি অসমতল এবং যথেষ্ট undulation আছে। পরিদর্শনের সময় দেখা যায় রাস্তার বিভিন্ন জায়গায় কার্পেটিং উঠে গেছে।

১৭.৬ রাস্তার অনেক জায়গায় রেইন কাটের সৃষ্টি হয়েছে। হার্ড শোল্ডারের বিভিন্ন জায়গায় ভেঙে গেছে।

১৭.৭ রাস্তার স্লোপ অনেক খাড়া হয়েছে। স্লোপে পর্যাপ্ত মাটি নেই এবং

১৭.৮ রাস্তার শুরুতে দুইপাশে রাস্তার জায়গা দখল করে দোকান ঘর তৈরী করা হয়েছে।

১৮। **মতামত/সুপারিশঃ**

১৮.১ প্রকল্পটি বাস্তবায়নে অর্থ বরাদ্দ ও বার বার সময় বৃদ্ধি পেয়েছে এবং ঘন ঘন প্রকল্প পরিচালক পরিবর্তন প্রকল্প বাস্তবায়নের অন্তরায়। ভবিষ্যতে এ ধরনের প্রকল্প প্রণয়নের ক্ষেত্রে বার বার সময় বৃদ্ধি এবং ঘন ঘন প্রকল্প পরিচালক পরিবর্তন পরিহার করা বাঞ্ছনীয় হবে।

১৮.২ প্রকল্পটির Internal ও External Audit সম্পন্ন করা হয়নি। অডিট কার্যক্রম সম্পন্ন করে কোন আপত্তি থাকলে তা নিষ্পত্তি করে আইএমইডিকে অবহিত করতে হবে।

১৮.৩ প্রকল্প বাস্তবায়নে এত অধিক সময়ক্ষেপণ পরিহার করা যৌক্তিক হবে।

১৮.৪ রাস্তাটি অসমতল এবং যথেষ্ট undulation রয়েছে তা দূর করতে হবে এবং রাস্তার যেসব জায়গায় কার্পেটিং উঠে গেছে তা মেরামত করতে হবে।

১৮.৫ রাস্তার হার্ড শোল্ডারের যেসব জায়গায় ভেঙে গেছে তা মেরামত/সংস্কার করতে হবে।

১৮.৬ রাস্তা নির্মাণের ক্ষেত্রে রাস্তার স্লোপ যাতে খাড়া না হয় সে জন্য স্লোপে পর্যাপ্ত মাটি দিতে হবে যাতে করে রাস্তায় রেইন কাটের সৃষ্টি না হয়।

১৮.৭ রাস্তার শুরুতে দুইপাশে অবৈধ দোকান ঘর উচ্ছেদ করার প্রয়োজনীয় উদ্যোগ গ্রহণ করতে হবে।

১৮.৮ ১৮ এর অনুষ্টেদ ১৮.১ হতে ১৮.৭ এর সুপারিশের আলোকে গৃহীত ব্যবস্থা সম্পর্কে মন্ত্রণালয় আগামী ১ মাসের মধ্যে আইএমইডিকে অবহিত করবে।

কুমিল্লা সেনানিবাসের অভ্যন্তরস্থ টিপরা বাজার-বার্ড সড়ক উন্নয়ন

-শীর্ষক প্রকল্পের সমাপ্তি মূল্যায়ন প্রতিবেদন

- ১। প্রকল্পের নাম : কুমিল্লা সেনানিবাসের অভ্যন্তরস্থ টিপরা বাজার-বার্ড সড়ক উন্নয়ন।  
 ২। প্রশাসনিক মন্ত্রণালয়/বিভাগ : সড়ক পরিবহন ও সেতু মন্ত্রণালয়/সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ।  
 ৩। বাস্তবায়নকারী সংস্থা : সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর।  
 ৪। প্রকল্প এলাকা : কুমিল্লা জেলার সদর উপজেলা  
 ৫। প্রকল্পের বাস্তবায়ন সময় ও ব্যয় :

(লক্ষ টাকায়)

প্রাক্কলিত ব্যয় (প্রঃসাঃ)		প্রকৃত ব্যয় (প্রঃ সাঃ)	পরিকল্পিত বাস্তবায়নকাল		প্রকৃত বাস্তবায়নকাল	অতিক্রান্ত ব্যয় (মূল প্রাক্কলিত ব্যয়ের %)	অতিক্রান্ত সময় (মূল বাস্তবায়নকালের %)
মূল	১ম সংশোধিত		মূল	১ম সংশোধিত			
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮
২৪৪৪.৪৬ (-)	২৪১৪.৯১ (-)	২৩৪৯.০০	০১-০৭-২০১৪ থেকে ৩১-১২-২০১৫	০১-০৭-২০১৪ থেকে ৩০-০৬-২০১৬	০১-০৭-২০১৪ থেকে ৩০-০৬-২০১৬	-৯৫.৪৬ (৩.০০%)	৬ মাস (৩৩%)

নোট: ব্যয় বৃদ্ধি ব্যতিরেকে বাস্তবায়ন মেয়াদ ১ম বার ৩০-০৬-২০১৬ পর্যন্ত অর্থাৎ ৬ মাস বৃদ্ধি করা হয়। এছাড়া মূল অনুমোদিত ব্যয়ের তুলনায় প্রকৃত ব্যয় ৯৫.৪৬ লক্ষ টাকা (৩.০০%) কম হয়।

৬। প্রকল্পের পটভূমি ও উদ্দেশ্য:

৬.১ পটভূমি: টিপরা বাজার-বার্ড সড়কটির দৈর্ঘ্য ৫.২৫ কিলোমিটার। সড়কটি ঢাকা-চট্টগ্রাম জাতীয় মহাসড়কের টিপরা বাজার (চেইনেজ ৮৪+৩২০ কিঃমিঃ) থেকে শুরু হয়ে টমসম ব্রীজ-বার্ড-কালির বাজার সড়কের (জেড-১০৫২) চেইনেজ ১০+০০০ কিঃমিঃ এ শেষ হয়েছে। সড়কটি কুমিল্লা সেনানিবাসের অভ্যন্তরীণ সড়ক। প্রকল্প এলাকায় বাংলাদেশ পল্লী উন্নয়ন একাডেমী (বার্ড), ভিক্টোরিয়া কলেজ, ক্যান্টনমেন্ট স্কুল ও কলেজ, কুমিল্লা বিশ্ববিদ্যালয়সহ অনেক গুরুত্বপূর্ণ প্রতিষ্ঠান অবস্থিত। বর্তমানে সড়কটির ১ম ২.৩০ কিঃমিঃ অংশের পেভমেন্টের প্রশস্ততা গড়ে ৮.৫০ মিটার এবং বাকী ২.৯৫ কিঃমিঃ পেভমেন্টের গড় প্রশস্ততা ৫.৫০ মিটার। কুমিল্লা সেনানিবাস এলাকায় সড়ক যোগাযোগ ব্যবস্থা উন্নয়নের লক্ষ্যে প্রকল্পের আওতায় সড়কটি উন্নয়নের লক্ষ্য মাননীয় পরিকল্পনা মন্ত্রী কর্তৃক ০৮ জুলাই, ২০১৪ তারিখে প্রকল্পটি ২৪.৪৪৪৬ কোটি (চব্বিশ কোটি চুয়াল্লিশ লক্ষ ছেচল্লিশ হাজার) টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে জুলাই, ২০১৪ হতে ডিসেম্বর, ২০১৫ মেয়াদে বাস্তবায়নের জন্য অনুমোদন লাভ করে। পরবর্তীতে প্রকল্পটির মেয়াদ জুন, ২০১৬ পর্যন্ত বর্ধিত করা হয়।

৬.২ উদ্দেশ্য: প্রকল্পের মূল উদ্দেশ্য হলো-

- কুমিল্লা সেনানিবাসের অভ্যন্তরস্থ ৫.২৫ কিঃ মিঃ দীর্ঘ টিপরা বাজার - বার্ড সড়ক উন্নয়ন।

৭। প্রকল্পের মূল কাজ:

- মাটির কাজ - ০.৩৪ লঃঘঃমিঃ
- প্রশস্তকরণ- ৩.১২ কিঃমিঃ
- সি সি সড়কের জায়গায় নতুন ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট নির্মাণ- ১.৭৯ কিঃমিঃ
- কার্ড সোজাকরণের জন্য নতুন ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট নির্মাণ- ০.৩০ কিঃমিঃ
- সড়ক মজবুতীকরণ - ৩.৩৭ কিঃমিঃ
- সার্ফেসিং- ৫.২১ কিঃমিঃ
- বিদ্যমান কালভার্ট বর্ধিতকরণ- ৫১.৮০ মিঃ (২০টি)
- নতুন কালভার্ট নির্মাণ- ২.০০ মিঃ (১টি)
- ফুটপাথ নির্মাণ- ৫০০০.০০ মিঃ
- সড়ক ডিভাইডার নির্মাণ-৪৩৮৯.০০ মিঃ
- সসার ড্রেন নির্মাণ- ৬০০০.০০ মিঃ
- আরসিসি স্ল্যাব সহ U- ডেইন নির্মাণ- ৬২৫.০০ মিঃ
- সড়ক লাইটিং- ৯৫.০০ টি

৮। পিসিআর অনুসারে প্রকল্পের অঙ্গভিত্তিক বাস্তবায়ন:

(Financial Figure in Lac Tk)

	Items of Work (as per latest RDPP)	Unit	Target (as per RDPP)		Actual Progress	
			Physical (Quantity)	Financial	Physical (Quantity)	Financial
	1	2	3	4	5	6
102.	Advertisement	L.S	L.S	1.00	0.00	0.00
103.	Earth Work	L.cum	0.34	52.14	0.32	46.00
104.	Widening	k.m	3.12	257.31	3.12	252.00
105.	New Flexible pavt. Const.replacing CC road	k.m	1.79	294.07	1.79	292.00
106.	New Flexible pavt. Const.for Curve Straighrening	k.m	0.30	52.84	0.30	52.84
107.	Strengthening	k.m	3.37	383.89	3.37	370.00
108.	Surfacing	k.m	5.21	539.90	5.21	535.00
8(a)	Extension of existing culvert (20-nos)	Metre	51.80	59.86	51.84	59.86
8(b)	Construction of new culvert (1-nos)	Metre	2.00	6.67	2.00	6.67
9.	Construction of Footpath	Metre	5000.00	185.86	5000.00	174.35
10.	Construction of Road Divider	Metre	4389.00	65.84	4389.00	65.84
11.	Construction of Saucer Drain	Metre	6000.00	49.92	6000.00	47.50

	Items of Work (as per latest RDPP)	Unit	Target (as per RDPP)		Actual Progress	
			Physical (Quantity)	Financial	Physical (Quantity)	Financial
12.	Brick U-Drain with RCC Slab	Metre	625.00	158.07	625.00	145.00
13.	Street Lighting	No.	95.00	41.46	95.00	41.46
14.	Sing-Signal, & Road Marking	L.S	L.S	29.11	L.S	23.50
15.	Utility shifting etc.	L.S	L.S	224.50	L.S	224.50
16.	Dismantling of existing structure	L.S	L.S	8.77	L.S	8.77
17.	General & Site facilities	L.S	L.S	3.71	L.S	3.71
	Total =			2414.91		2349.00

৯। প্রকল্প পরিচালক সংক্রান্ত তথ্যাদিঃ

ক্রমিক নং	প্রকল্প পরিচালকের নাম ও পদবী	দায়িত্বের ধরণ		কর্মকাল
		পূর্ণকালীন	খন্ডকালীন	
১	২	৩	৪	৫
১	জুনাইদ আহসান শিবির	হ্যাঁ	-	২৪/০২/২০১৪-বর্তমান

১০। ক্রয় সংক্রান্ত তথ্যাদিঃ

**পণ্য, কার্য ও সেবা ক্রয়ঃ** (কার্য ২০০.০০ লক্ষ টাকার উপরে) প্রকল্পের অনুমোদিত আরডিপিপি অনুযায়ী মূল পূর্ত কাজ ১টি প্যাকেজের মাধ্যমে সম্পন্ন করার সংস্থান ছিল। পিসিআর এ উল্লেখিত তথ্যানুযায়ী ১ টি প্যাকেজের আওতায় পূর্ত কাজ সম্পাদন করা হয়েছে। দরপত্র সংক্রান্ত প্রধান প্রধান তথ্য নিম্নরূপ:

নং	প্যাকেজ/কাজের নাম	-প্রাক্কলিত ব্যয় -কার্যাদেশকৃত মূল্য -প্রদত্ত বিল	-দরপত্র আহবানের তারিখ -চুক্তির তারিখ -চুক্তি অনুযায়ী কাজ সমাপ্তির তারিখ -প্রকৃত সমাপ্তির তারিখ	মন্তব্য
প্যাকেজ নং-১				
১	Reconstruction of Tiprabazar-BARD Road through Comilla Cantonment including widening, Strengthening, Surfacing and culvert Widening etc. works under Road Division, Comilla during the year 2014-2015.	২১৯০.৪১ ২১২০.১৪	-২৫/০৮/২০১৪ -১১/০১/২০১৫ -৩০/০৬/২০১৬ -২৮/০৬/২০১৬	কাজ সমাপ্ত

১১। পিসিআর এ উল্লেখিত বরাদ্দ ও অগ্রগতিঃ

(লক্ষ টাকায়)

অর্থবছর	ডিপিপি/আরডিপিপি	এডিপি/আরএডিপি বরাদ্দ	টাকা অবমুক্তি	ব্যয়
১	২	৩	৪	৫
২০১৪-১৫	৫০০.২৫	৫০০.০০	৫০০.০০	৫০০.০০
২০১৫-১৬	২৯১৪.৬৬	১৮৪৯.০০	১৮৪৯.০০	১৮৪৯.০০
মোট=	২৪১৪.৯১	২৩৪৯.০০	২৩৪৯.০০	২৩৪৯.০০

১২। **কাজ অসম্পূর্ণ থাকলে তার কারণঃ** অনুমোদিত ডিপিপি অনুযায়ী প্রকল্পের কাজ সমাপ্ত হয়েছে বলে প্রতীয়মান হয়।

১৩। **সাধারণ পর্যবেক্ষণঃ**

১৩.১ **সার্বিক অগ্রগতিঃ** প্রকল্পের আওতায় জুন, ২০১৬ পর্যন্ত ক্রমপুঞ্জিত আর্থিক অগ্রগতি হয়েছে ২৩৪৯.০০ লক্ষ টাকা যা অনুমোদিত ব্যয় ২৪১৪.৯১ লক্ষ টাকার ৯৭.২৭% এবং বাস্তব অগ্রগতি ১০০%।

১৪। **প্রকল্প পরিদর্শনঃ** গত ০৬/০৫/২০১৭ তারিখে আইএমইডি'র সহকারী পরিচালক জনাব জয়নাল মোল্লা কর্তৃক প্রকল্পটি সরেজমিন পরিদর্শন করা হয়। পরিদর্শনকালে সড়ক বিভাগের কর্মকর্তাগণ উপস্থিত ছিলেন। পরিদর্শন পর্যবেক্ষণ নিম্নরূপঃ

১৪.১ **বিজ্ঞাপনঃ** আরডিপিপিতে বিজ্ঞাপন খাতে ১.০০ লক্ষ টাকা সংস্থান রাখা হয়। পিসিআর এ প্রদত্ত তথ্য মতে বিজ্ঞাপনের জন্য কোন অর্থ ব্যয় করা হয়নি।

১৪.২ **মাটির কাজঃ** আরডিপিপিতে ৫২.১৪ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ০.৩৪ লঃ ঘঃ মিঃ মাটির কাজের সংস্থান রাখা হয়। প্রদত্ত পিসিআর অনুযায়ী ৪৬.০০ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ০.৩২ লঃ ঘঃ মিঃ মাটির কাজ করা হয়েছে।

১৪.৩ **সড়ক প্রশস্তকরণ ও শক্তিশালীকরণঃ** অনুমোদিত আরডিপিপিতে ৩.১২ কিঃমিঃ সড়ক প্রশস্তকরণের জন্য ২৫৭.৩১ লক্ষ টাকা, ১.৭৯ কিঃমিঃ নতুন ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট নির্মাণের জন্য ২৯৪.০৭ লক্ষ টাকা এবং ০.৩০ কিঃমিঃ সড়কের কার্ভ সোজাকরণের জন্য ৫২.৮৪ লক্ষ টাকা ব্যয়ের সংস্থান রাখা হয়। পিসিআর এ প্রদত্ত তথ্য মতে ২৫২.০০ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ৩.১২ কিঃমিঃ সড়ক প্রশস্তকরণ, ২৯২.০০ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ১.৭৯ কিঃমিঃ নতুন ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট নির্মাণ এবং ৫২.৮৪ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ০.৩০ কিঃমিঃ সড়কের কার্ভ সোজা করা হয়েছে। পরিদর্শনে জানা যায়, সড়কের চেইনেজ ০+০০০ কিঃমিঃ হতে ২+৩০০ কিঃমিঃ পর্যন্ত ২.৩০ কিঃমিঃ সড়ক প্রশস্তকরণ ও প্রশস্তকরণ করা হয়েছে। এ স্থানে বিদ্যমান সড়ক ৮.৫ মিঃ প্রস্থ ছিল যা প্রশস্তকরণ ও শক্তিশালীকরণ করে ৫.৫মিঃx২=১১.০০ মিটারে উন্নীত করা হয়েছে। সড়কের চেইনেজ ২+৩০০ কিঃমিঃ হতে ৩+৩০০ কিঃমিঃ পর্যন্ত ১.০০ কিঃমিঃ সড়ক শক্তিশালীকরণ ও প্রশস্তকরণ করা হয়েছে। এ স্থানে বিদ্যমান সড়ক ৫.৫ মিঃ প্রস্থ ছিল যা প্রশস্তকরণ ও শক্তিশালীকরণ করে ৫.৫মিঃx২=১১.০০ মিটারে উন্নীত করা হয়েছে।

সড়কের চেইনেজ ৩+৩০০ কিঃমিঃ হতে ৫+২৫০ কিঃমিঃ পর্যন্ত অর্থাৎ ১.৯৫ কিঃমিঃ সড়কে বিদ্যমান সিসি দ্বারা নির্মিত পেভমেন্ট অপসারণ করে ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট নির্মাণ করা হয়েছে। এছাড়া সড়কের মাঝে ১.২মিঃ প্রস্থ বিশিষ্ট মেডিয়ান/ডিভাইডার, ১.২মিঃ ফুটপাথ কাম ড্রেন নির্মাণ করা হয়েছে।



চিত্র-১: বিদ্যমান সড়ক প্রশস্তকরণ



চিত্র-২: নতুন পেভমেন্ট নির্মাণ



চিত্র-৩ ও ৪ : বিদ্যমান সড়ক প্রশস্তকরণ

১৪.৪ সার্ফেসিং: অনুমোদিত আরডিপিপি অনুযায়ী ৫৩৯.৯০ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ৫.২১ কিঃমিঃ সড়ক সার্ফেসিং এর জন্য নির্ধারিত। পিসিআর মোতাবেক ৫৩৫.০০ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ৫.২১ কিঃমিঃ সড়ক সার্ফেসিং করা হয়েছে। পরিদর্শনে দেখা যায়, পুরো সড়কের সার্ফেসিং অক্ষত রয়েছে।



চিত্র ৫ ও ৬: সড়কের সার্ফেসিং

- ১৪.৬ **কালভার্ট বর্ধিতকরণ:** অনুমোদিত আরডিপিপি অনুযায়ী ৫৯.৮৬ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ৫১.৮০ মিটার (মোট ২০টি) কালভার্ট বর্ধিতকরণের জন্য নির্ধারিত। পিসিআর মোতাবেক ৫৯.৮৬ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ৫১.৮৪ মিঃ কালভার্ট বর্ধিতকরণ করা হয়েছে। পরিদর্শনে জানা যায়, প্রকল্পের আওতায় মোট মোট ২০টি কালভার্ট বর্ধিত করা হয়েছে। পরিদর্শনে দেখা যায়, কালভার্টসমূহের দৈর্ঘ্য বৃদ্ধি করা হয়েছে যা পানি নিষ্কাশনে ব্যবহৃত হচ্ছে।
- ১৪.৭ **নতুন কালভার্ট নির্মাণ:** অনুমোদিত আরডিপিপি অনুযায়ী ৬.৬৭ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ২.০০ মিটার দৈর্ঘ্যের নতুন কালভার্ট নির্মাণের জন্য নির্ধারিত। পিসিআর মোতাবেক ৬.৬৭ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ২.০০ মিঃ নতুন কালভার্ট নির্মাণ করা হয়েছে। পরিদর্শনে দেখা যায়, সড়কের ২য় কিঃমিঃ এ ২.০০ মিঃ দৈর্ঘ্য বিশিষ্ট একটি কালভার্ট নির্মাণ করা হয়েছে। কালভার্ট অক্ষত রয়েছে এবং তা পানি নিষ্কাশনে ব্যবহৃত হচ্ছে।
- ১৪.৮ **ফুটপাথ নির্মাণ:** অনুমোদিত আরডিপিপি অনুযায়ী ১৮৫.৮৬ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ৫০০০.০০ মিঃ ফুটপাথ নির্মাণের জন্য নির্ধারিত। পিসিআর মোতাবেক ১৭৪.৩৫ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ৫০০০.০০ মিঃ ফুটপাথ নির্মাণ করা হয়েছে। পরিদর্শনে দেখা যায়, সড়কটি ব্যাপী ১.২মিঃ প্রস্থ বিশিষ্ট ফুটপাথ নির্মাণ করা হয়েছে। ফুটপাথের সকল অংশ অক্ষত রয়েছে।



- ১৪.৯ **সড়ক ডিভাইডার নির্মাণ:** অনুমোদিত আরডিপিপি অনুযায়ী ৬৫.৮৪ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ৪৩৮৯.০০ মিঃ সড়ক ডিভাইডার নির্মাণের জন্য নির্ধারিত। পিসিআর মোতাবেক ৬৫.৮৪ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ৪৩৮৯.০০ মিঃ সড়ক ডিভাইডার নির্মাণ করা হয়েছে। পরিদর্শনে দেখা যায়, সড়কটিব্যাপী ১.২মিঃ প্রস্থ বিশিষ্ট ডিভাইডার নির্মাণ করা হয়েছে। ডিভাইডারের সকল অংশ অক্ষত রয়েছে। তবে ডিভাইডারে গাছ লাগানো হয়নি। নির্বাহী প্রকৌশলী অবহিত করেন, ডিভাইডারে গাছ লাগানোর সংস্থান ডিপিপিতে ছিলনা।



১৪.১০ **সসার ডেন ও আরসিসি স্ল্যাব সহ U- ডেইন নির্মাণ:** অনুমোদিত আরডিপিপি অনুযায়ী ৪৯.৯২ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ৬০০০.০০ মিঃ সসার ডেন নির্মাণ এবং ১৫৮.০৭ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ৬২৫.০০ মিঃ আরসিসি স্ল্যাব সহ U- ডেন নির্মাণের জন্য নির্ধারিত। পিসিআর মোতাবেক ৪৭.৫০ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ৬০০০.০০ মিঃ সসার ডেইন এবং ১৪৫.০০ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ৬২৫.০০ মিঃ আরসিসি স্ল্যাব সহ U- ডেন নির্মাণ করা হয়েছে। পরিদর্শনে দেখা যায়, সড়কের বিভিন্ন চেইনেজ এ সসার ডেন এবং আরসিসি স্ল্যাব সহ U- ডেন নির্মাণ করা হয়েছে। ডেনসমূহ অক্ষত ও পরিষ্কার রয়েছে।



চিত্র-১১: সড়কের পাশে নির্মিত সসার ডেন

চিত্র-১২: সড়কের পাশে নির্মিত ইউ ডেন

১৪.১১ **সড়ক লাইটিং:** অনুমোদিত আরডিপিপিতে ৪১.৪৬ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ৯৫.০০ মিঃ সড়কে লাইটিং করার সংস্থান রাখা হয়। পিসিআর মোতাবেক ৪১.৪৬ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ৯৫.০০ মিঃ সড়কে লাইটিং করা হয়েছে। পরিদর্শনে দেখা যায়, সড়কে লাইটিং এর ব্যবস্থা করা হয়েছে।

১৪.১২ **সাইন সিগন্যাল এবং রোড মার্কিং:** অনুমোদিত আরডিপিপিতে ২৯.১১ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ২৪৮৮.২০ মিঃ সড়কে সাইন সিগন্যাল এবং রোড মার্কিং করার সংস্থান রাখা হয়। পিসিআর মোতাবেক ২৩.৫০ লক্ষ টাকা ব্যয়ে সাইন সিগন্যাল এবং রোড মার্কিং করা হয়েছে। পরিদর্শন দেখা যায়, সড়কে সাইন সিগন্যাল স্থাপন এবং রোড মার্কিং করা হয়েছে।

১৪.১৩ **ইউটিলিটি স্থানান্তর:** অনুমোদিত আরডিপিপিতে ২২৪.৫০ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ইউটিলিটি স্থানান্তরের সংস্থান রাখা হয়। পিসিআর মোতাবেক ২২৪.৫০ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ইউটিলিটি স্থানান্তরের কাজ সম্পন্ন হয়েছে।

১৪.১৪ **বিদ্যমান অবকাঠামো অপসারণ:** অনুমোদিত আরডিপিপিতে বিদ্যমান অবকাঠামো ভাঙ্গা বাবদ ৮.৭৭ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। পিসিআর এর তথ্যানুযায়ী ৮.৭৭ লক্ষ টাকা ব্যয়ে বিদ্যমান অবকাঠামো ভাঙ্গার কাজ সম্পন্ন হয়েছে।

১৪.১৫ **সাধারণ এবং সাইট সুবিধা:** অনুমোদিত আরডিপিপিতে সাধারণ এবং সাইট সুবিধা বাবদ ৩.৭১ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। পিসিআর এর তথ্যানুযায়ী সাধারণ এবং সাইট সুবিধা বাবদ উক্ত অর্থ ব্যয় হয়েছে।

১৫। **প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জনঃ**

পরিকল্পিত	উদ্দেশ্য অর্জন
কুমিল্লা সেনানিবাসের অভ্যন্তরস্থ ৫.২৫ কিঃ মিঃ দীর্ঘ টিপরা বাজার - বার্ড সড়ক উন্নয়ন।	কুমিল্লা সেনানিবাসের অভ্যন্তরস্থ ৫.২৫ কিঃ মিঃ দীর্ঘ টিপরা বাজার - বার্ড সড়কটি ৪ লেনে উন্নীত করা হয়েছে।

- ১৬। **উদ্দেশ্য অর্জিত না হয়ে থাকলে তার কারণঃ** প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জিত হয়েছে বলে প্রতীয়মান হয়।
- ১৭। **রাজস্ব খাতে স্থানান্তরঃ** প্রকল্পের আওতায় সম্পাদিত কাজ ইতোমধ্যে সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের রাজস্ব খাতে (ওপেন লাইন)-এ স্থানান্তর করা হয়েছে।
- ১৮। **External Audit:** মন্ত্রণালয় হতে প্রেরিত পিসিআর পর্যালোচনায় দেখা যায় প্রকল্পটির কোন External Audit করা হয়নি।
- ১৯। **পর্যবেক্ষণঃ**
- ১৯.১ কুমিল্লা সেনা নিবাসের অভ্যন্তরে অবস্থিত টিপরা বাজার-বার্ড সড়কটি উন্নয়নের একটি শর্ত ছিল জনসাধারণ সড়কটি ব্যবহার করতে পারবে। কিন্তু পরিদর্শনকালে জনসাধারণকে সড়কটি ব্যবহার করতে দেখা যায়নি। এ প্রসঙ্গে স্টেশন কমান্ডার, কুমিল্লা সেনানিবাস এর সাথে সাক্ষাৎ করা হলে তিনি অবহিত করেন, সড়কটিকে প্রবেশের পথে একটি গেট নির্মাণাধীন থাকায় জনসাধারণের সড়কটি ব্যবহারে কিছুটা অসুবিধার সম্মুখীন হতে হচ্ছে, তবে গেট নির্মাণ সমাপ্ত হলে একে জনসাধারণের ব্যবহারের জন্য খুলে দেয়া হবে;
- ১৯.২ সড়কের পানি নিষ্কাশনের জন্য এ সড়কটিতে সসার ডেন, আরসিসি স্ল্যাব সহ U- ডেন নির্মাণ এবং ফুটপাথ কাম ডেন নির্মাণ করা হয়েছে। এতে যেমন সড়কটিতে পানি জমতে পারে না তেমনি পথচারীদের হাটার জন্য এটি একটি উপযুক্ত সড়ক। তাই অন্যান্য মহাসড়ক এ সড়কটির আদলে নির্মাণ করা যৌক্তিক বলে প্রতীয়মান হয়;
- ১৯.৩ সড়কটির স্থায়িত্ব বৃদ্ধি এবং কার্যকর রাখার লক্ষ্যে নিয়মিত রক্ষণাবেক্ষণ প্রয়োজন হবে; এবং
- ১৯.৪ সমাপ্ত প্রকল্পটির External Audit সম্পন্ন করা হয়নি (অনু: ১৮)।
- ২০। **মতামত/সুপারিশঃ**
- ২০.১ কুমিল্লা সেনা নিবাসের অভ্যন্তরের এ সড়কটি জনসাধারণ যাতে নির্বিঘ্নে ব্যবহার করতে পারে তার ব্যবস্থা গ্রহণ করতে হবে;
- ২০.২ অন্যান্য মহাসড়ক এ সড়কটির আদলে নির্মাণ করার প্রচেষ্টা নেয়া যেতে পারে (অনু: ১৯.২);
- ২০.৩ সড়কটির স্থায়িত্ব বৃদ্ধি এবং কার্যকর রাখার লক্ষ্যে নিয়মিত রক্ষণাবেক্ষণ করতে হবে;
- ২০.৪ সমাপ্ত প্রকল্পটির External Audit সম্পন্ন করতে হবে; এবং
- ২০.৫ অনুচ্ছেদ ২০.১ হতে ২০.৪ এর বিষয়ে গৃহীত ব্যবস্থা মন্ত্রণালয় আগামী ১ মাসের মধ্যে আইএমইডিকে অবহিত করবে।

সরাইল-নাসিরনগর-লাখাই সড়ক নির্মাণ প্রকল্প (২য় সংশোধিত)

-শীর্ষক প্রকল্পের সমাপ্তি মূল্যায়ন প্রতিবেদন

০১। প্রকল্পের নাম : সরাইল-নাসিরনগর-লাখাই সড়ক নির্মাণ প্রকল্প (২য় সংশোধিত)।

০২। বাস্তবায়নকারী সংস্থা : সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর।

০৩। প্রশাসনিক মন্ত্রণালয় : সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ, সড়ক পরিবহন ও সেতু মন্ত্রণালয়।

০৪। প্রকল্পের এলাকা ( বিভাগ, জেলা ও উপজেলার নাম):

বিভাগ	জেলা	উপজেলা
চট্টগ্রাম	ব্রাহ্মণবাড়িয়া	সরাইল, নাসিরনগর

০৫। প্রকল্পের বাস্তবায়নকাল ও ব্যয়ঃ

(

লক্ষ টাকায়)

অনুমোদিত ব্যয়		প্রকৃত ব্যয়	অনুমোদিত বাস্তবায়নকাল		প্রকৃত বাস্তবায়নকাল	অতিক্রান্ত ব্যয় (মূল অনুমোদিত ব্যয়ের %)	অতিক্রান্ত সময় (মূল বাস্তবায়ন কালের %)
মূল ব্যয়	২য় সংশোধিত		মূল	২য় সংশোধিত			
১	৩	৪	৫	৬	৭	৮	৯
৬৩৯৭.০০	১১৮১৩.৫৭	১১২৯৪.৯৩	০১/০৭/১৯৯৯খ্রিঃ হতে ৩০/০৬/২০০৪খ্রিঃ	০১/০৭/১৯৯৯খ্রিঃ হতে ৩০/০৬/২০১৫খ্রিঃ	০১/০৭/১৯৯৯খ্রিঃ হতে ৩০/০৬/২০১৬খ্রিঃ	৭৬.৫৭%	২৪০.০৩%

০৬। প্রকল্পের অর্থায়নঃ সম্পূর্ণ জিওবি অর্থায়ন।

৭। অনুমোদনের তারিখঃ

মূল	২৭/১০/১৯৯৯
সংশোধিত	১ম : ১৫/০৪/২০০৯ ২য় : ২৩/০৯/২০১৪
আন্তঃখাত সমন্বয়	--
মেয়াদ বৃদ্ধি (৫ম)	১২/০৬/২০১৬

০৮। প্রকল্পের উদ্দেশ্য ও পটভূমি:

০৮.১ প্রকল্পে উদ্দেশ্যঃ

(ক) সরাইল-নাসিরনগর-লাখাই সড়ক নির্মাণের মাধ্যমে উন্নত ও সরাসরি যোগাযোগ স্থাপন।

(খ) সড়ক পথে নিরাপদ যানবাহন চলাচল এবং পণ্য পরিবহন ত্বরান্বিত করা।

(গ) প্রকল্প এলাকার জন-সাধারণের আর্থ-সামাজিক উন্নয়ন।

## ০৮.২। পটভূমিঃ

সরাইল-নাসিরনগর-লাখাই সড়কটি ব্রাহ্মণবাড়িয়া হবিগঞ্জ জেলার মধ্য দিয়ে ঢাকা ও সিলেটের সাথে সংযুক্ত হয়। ফানদাউক (ব্রাহ্মণবাড়িয়া) এবং লাখাই (হবিগঞ্জ) সড়ক নির্মাণের পর সরাইল-নাসিরনগর-লাখাই সড়কটি ঢাকা-সিলেট হাইওয়ের বিকল্প সড়ক হবে যা ঢাকা হতে সিলেটের দূরত্ব ৪০ কিঃমিঃ হ্রাস করবে। মূল প্রকল্পটি ৬৩.৯৭ কোটি টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে ১৯৯৯-২০০০ হতে ২০০৩-২০০৪ মেয়াদে ২৭.১০.১৯৯৯ তারিখে একনেক কর্তৃক অনুমোদিত হয়। পরবর্তীতে সওজ'র রোট সিডিউল দর পরিবর্তন ও বাস্তব প্রয়োজনে বিভিন্ন অঞ্জের হ্রাস-বৃদ্ধির কারণে প্রকল্পের ১ম সংশোধন ২৭ মে ২০০৯ তারিখে ১২০.০৬১৭ কোটি টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে ১৯৯৯-২০০০ হতে ২০১০-২০১১ মেয়াদে অনুমোদিত হয়। পরবর্তীতে সেতু স্প্যানের দৈর্ঘ্য বৃদ্ধি, বিদ্যমান পুরাতন আরসিসি সেতুর (২০.০০ মিটার) স্থলে নতুন সেতু (৩১.৮৪ মিটার) নির্মাণ এবং বলভদ্র নদীর উপর ১৫০.০০ মিটার স্প্যানের স্থলে ২১৭.৬৮ মিটার পিসি গার্ডার সেতু নির্মাণের লক্ষ্যে গত ২৩/০৯/২০১৪ তারিখে প্রকল্পটির ২য় সংশোধন অনুমোদন করা হয়। ২য় সংশোধিত প্রকল্প ব্যয় ১১৮১৩.৫৭ লক্ষ টাকা এবং মেয়াদকাল জুলাই ১৯৯৯ হতে জুন ২০১৩।

## ০৯। প্রকল্পের অনুমোদন ও সংশোধনঃ

সরাইল-নাসিরনগর-লাখাই সড়কের নির্মাণ কাজ ১৯৯৯-২০০০ অর্থ বছরে শুরু হয়। মূল প্রকল্পটি ৬৩.৯৭ কোটি টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে ১৯৯৯-২০০০ হতে ২০০৩-২০০৪ মেয়াদে ২৭.১০.১৯৯৯ তারিখে একনেক কর্তৃক অনুমোদিত হয়। সওজ'র রোট সিডিউল দর পরিবর্তন ও বাস্তব প্রয়োজনে বিভিন্ন অঞ্জের হ্রাস-বৃদ্ধির কারণে প্রকল্পের ১ম সংশোধন ২৭ মে ২০০৯ তারিখে ১২০.০৬১৭ কোটি টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে অনুমোদিত হয়। পরবর্তীতে ব্যয় বৃদ্ধি ব্যতিরেকে মেয়াদ জুন ২০১৪ পর্যন্ত বৃদ্ধি করা হয়েছে। সেতুর স্প্যানের দৈর্ঘ্য বৃদ্ধি, বিদ্যমান পুরাতন আরসিসি সেতুর (প্রথম সংশোধনীতে প্রস্তাবিত ২০.০০ মিটার) স্থলে নতুন সেতু (৩১.৮৪ মিটার) নির্মাণ এবং বিদ্যমান পুরাতন সরু আর.সি.সি সেতুর স্থলে নতুন সেতু (৪০.০০ মিটার) নির্মাণ এবং বলভদ্র নদীর উপর ১৫০.০০ মিটার স্প্যানের স্থলে ২১৭.৬৮ মিটার পিসি গার্ডার সেতু নির্মাণের জন্য প্রকল্পটি গত ২৩/০৯/২০১৪ তারিখে ২য় বারের মত সংশোধন করা হয়। প্রকল্পের কাজ সমূহ ২০১৪-২০১৫ অর্থ বছরে সমাপ্ত করা হলেও প্রকল্পটির হাওড় এলাকার রক্ষাপ্রদ কাজটি বর্ষা মৌসুমে শেষ করা সম্ভব হয়নি। পরবর্তীতে রক্ষাপ্রদ কাজসমূহ ও বিল প্রদানের জন্য প্রকল্পটি ২০১৫-২০১৬ অর্থবছর পর্যন্ত সময় বৃদ্ধি করা হয়।

## ১০। প্রকল্পের মূল কার্যক্রমঃ

- ১২.৪১ হেক্টর ভূমি অধিগ্রহণ।
- ১৪.৭৭ লঃঘঃমিঃ সড়ক বাধে মাটির কাজ।
- ১.১৫ কিঃমিঃ এইচবিবি।
- ১.১৫ কিঃমিঃ এইচবিবি।
- ০.২৩ কিঃমিঃ এইচবিবি অংশে ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট নির্মাণ।
- ১৬.৩২ কিঃমিঃ ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট (সার্ফেসিং ব্যতিত) নতুন নির্মাণ।
- ৫.০০ কিঃমিঃ ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট (সার্ফেসিং ব্যতিত) প্রশস্ত করণ ও মজবুতকরণ।

- ১৩.৪৯ কিঃমিঃ ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট (সার্ফেসিং ব্যতিত) প্রশস্ত করণ।
- ৩৫.১৬ কিঃমিঃ সার্ফেসিং ।
- ৫৫৪.৩৫ মিটার পি.সি গার্ডার সেতু নির্মাণ।
- ১৮৯.৪৯ মিটার কালভার্ট নির্মাণ।
- ১৩৪৮০৪.০০ বঃমিঃ সি.সি. ব্লক দ্বারা প্রতিরক্ষামূলক কাজ।
- ১৩৪৮০৪.০০ বঃমিঃ সি.সি. ব্লক দ্বারা প্রতিরক্ষামূলক কাজ।
- ৩৮৬১.৬৫ মিটার টো-ওয়াল নির্মাণ।

১১। প্রকল্পের অংগভিত্তিক বাস্তবায়ন অগ্রগতিঃ

(লক্ষ টাকা)

কোড নং	কার্যক্রম	একক	প্রকল্পের লক্ষ্যমাত্রা		বাস্তব অগ্রগতি	
			ভৌত	আর্থিক	ভৌত	আর্থিক
<b>রাজস্ব খাত</b>						
৪৮৮৬	জরিপ ও নক্সা	থোক	থোক	৪৮.৪১	থোক	৩৮.৪১
<b>মূলধন খাত</b>						
৬৯০১	ভূমি অধিগ্রহণ	হেক্টর	১২.৪১	১২৩.২৪	১২.৪১	৯৫.৯৯
৭০০০	<b>পূর্ত কাজ</b>					
৭০২১	১.১. সড়ক বাধে মাটির কাজ	লঃঘঃমিঃ	১৪.৭৭	১৩১০.৩৬	১৩.১৫	১২৭৬.২২
	১.২. এইচবিবি	কিঃমিঃ	১.১৫	৩৪.০০	১.১৬	৩৪.০০
	১.৩. এইচবিবি অংশে ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট নির্মাণ	কিঃমিঃ	০.২৩	২১.৬০	০.২৩	২১.৬০
	১.৪. ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট (সার্ফেসিং ব্যতিত) নতুন নির্মাণ	কিঃমিঃ	১৬.৩২	১০৩৫.৪৮	১৫.০২	৯৭৬.৯৮
	১.৫. ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট (সার্ফেসিং ব্যতিত) প্রশস্ত করণ ও মজবুতকরণ।	কিঃমিঃ	৫.০০	২০৬.২০	৫.০০	২০৬.২০
	১.৬. ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট (সার্ফেসিং ব্যতিত) প্রশস্ত করণ	কিঃমিঃ	১৩.৪৯	৩৪৪.৩২	১৩.৪৯	৩৪৪.৩২
	১.৭. সার্ফেসিং	কিঃমিঃ	৩৫.১৬	৬৪৩.২৫	৩৩.৮৬	৬২৬.৩৫
৭০২৬	১.৮. পি.সি গার্ডার সেতু নির্মাণ	মিটার	৫৫৪.৩৫	৪২১৩.৬১	৫৫৪.৩৫	৩৯৩৬.২৪
	১.৯. আরসিসি বক্স কালভার্ট	মিটার	১৮৯.৯১	১২৯৪.৮৭	১৮৯.৯১	১২৮৯.৪৯
	১.১০. রক্ষাপ্রদ কাজ	বঃমিঃ	১৩৪৮০৪.০০	২২২৩.০৩	১৩২৪৯৭.০০	২২২৩.০৩
	১.১১. টো-ওয়াল নির্মাণ	মিটার	৩৮৬১.৬৫	১৫৮.০৪	৩৮২৬.০০	১৫৭.৭১
৭০৪১	১.১২. সাইন, সিগন্যাল, কিঃমিঃ পোস্ট ইত্যাদি	থোক	থোক	১৪.৭৭	থোক	১৪.৭৭
	১.১৩. নির্মাণকালীন রক্ষণাবেক্ষণ	থোক	থোক	৫০.০০	থোক	৫০.০০
	১.১৪. ইউটিলিটি শিফটিং	থোক	থোক	১০.০০	থোক	৩.৬২
	১.১৫. ফিজিক্যাল + প্রাইজকন্টিনজেন্সি	থোক	থোক	৮২.৩৯	থোক	০.০০
	<b>সর্বমোটঃ</b>			<b>১১৮১৩.৫৭</b>		<b>১১২৯৪.৯৩</b>

- ১২। প্রকল্পের সার্বিক আর্থিক ও বাস্তব অগ্রগতিঃ
- ১২.১ প্রকল্পের আর্থিক অগ্রগতিঃ ১১২.৯৫ কোটি টাকা যা অনুমোদিত ব্যয়ের ৯৫.৬০%
- ১২.২ প্রকল্পের বাস্তব অগ্রগতিঃ ১০০%
- ১৩। কাজ অসমাপ্ত থাকলে তার কারণঃ প্রকল্পের আওতায় সকল কাজ সম্পন্ন করা হয়েছে।

১৪। বছর ভিত্তিক কর্মপরিকল্পনা অনুযায়ী অগ্রগতি বিশ্লেষণ

( লক্ষ টাকায় )

অর্থ বছর	মূল ডিপিপি অনুযায়ী লক্ষ্যমাত্রা	সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী লক্ষ্যমাত্রা	এডিপি-তে বরাদ্দ	অর্থ অবমুক্তি	ব্যয়
১	৩	৪	৬		৭
১৯৯৯-২০০০	৯০২.৫০	১৫০.০০	১৫০.০০	১৫০.০০	১৫০.০০
২০০০-২০০১	১১০৮.৫০	৬৬৫.০০	৬৬৫.০০	৬৬৫.০০	৬৬৫.০০
২০০১-২০০২	১১৯০.০০	৪০০.০০	৪০০.০০	৪০০.০০	৪০০.০০
২০০২-২০০৩	১৮৬১.০০	৩০০.০০	৩০০.০০	৩০০.০০	৩০০.০০
২০০৩-২০০৪	১৩৩৫.০০	৩৫০.০০	৩৫০.০০	৩৫০.০০	৩৫০.০০
২০০৪-২০০৫	০.০০	৬০০.০০	৬০০.০০	৬০০.০০	৬০০.০০
২০০৫-২০০৬	০.০০	৭০০.০০	৭০০.০০	৭০০.০০	৭০০.০০
২০০৬-২০০৭	০.০০	৭০০.০০	৭০০.০০	৭০০.০০	৭০০.০০
২০০৭-২০০৮	০.০০	১১৫০.০০	১১৫০.০০	১১৫০.০০	১১৫০.০০
২০০৮-২০০৯	০.০০	৮৬৯.৯৩	৮৭০.০০	৮৭০.০০	৮৭০.০০
২০০৯-২০১০	০.০০	১০০০.০০	১০০০.০০	১০০০.০০	১০০০.০০
২০১০-২০১১	০.০০	১৪০০.০০	১৪০০.০০	১৪০০.০০	১৪০০.০০
২০১১-২০১২	০.০০	৩০০.০০	৩০০.০০	৩০০.০০	৩০০.০০
২০১২-২০১৩	০.০০	৪০০.০০	৪০০.০০	৪০০.০০	৪০০.০০
২০১৩-২০১৪	০.০০	১৬৫১.৩০	৫২৫.০০	৫২৫.০০	৫২৫.০০
২০১৪-২০১৫	০.০০	১১৭৭.৩৪	১৫০০.০০	১৫০০.০০	১৫০০.০০
২০১৫-২০১৬	-	-	২৮৫.০০	২৮৫.০০	২৮৫.০০
<b>মোটঃ</b>	<b>৬৩৯৭.০০</b>	<b>১১৮১৩.৫৭</b>	<b>১১২৯৫.০০</b>	<b>১১২৯৫.০০</b>	<b>১১২৯৫.০০</b>

১৫। প্রকল্পের কাজের বর্তমান অবস্থাঃ

- (ক) সরাইল-নাসিরনগর-লাখাই সড়ক নির্মাণে প্রকল্পের কাজ বাস্তবায়নের ফলে ঢাকা হতে সিলেটের দূরত্ব ৪০ কিঃমিঃ হ্রাস পেয়েছে এবং উন্নত ও সরাসরি যোগাযোগ ব্যবস্থা স্থাপন হয়েছে।
- (খ) এ প্রকল্পটি বাস্তবায়নের ফলে ফানদাউক (ব্রাহ্মণবাড়িয়া) এবং লাখাই (হবিগঞ্জ) এ সড়ক পথে সরাসরি যোগাযোগ ব্যবস্থা চালু সহ পণ্য পরিবহন সহজতর হয়েছে।
- (গ) প্রকল্পের আওতায় সম্পাদিত কাজ সমূহ সড়ক বিভাগ, ব্রাহ্মণবাড়িয়া এবং সড়ক বিভাগ, হবিগঞ্জ এর তত্ত্বাবধানে রয়েছে।

১৬। Procurement সংক্রান্ত তথ্যাদিঃ পরিশিষ্ট “ক” দ্রষ্টব্য

১৭। প্রকল্প পরিচালক সম্পর্কিত তথ্যঃ

ক্রম	প্রকল্প পরিচালকের নাম ও পদবী	পূর্ণকালীন/অতিরিক্ত দায়িত্বপ্রাপ্ত	মেয়াদকাল	
১.	মোঃ আনোয়ারুল ইসলাম অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী, সওজ কুমিল্লা জোন, কুমিল্লা।	অতিরিক্ত দায়িত্বপ্রাপ্ত	১০/০৬/১৯৯৭	০১/১০/২০০০
২.	মোঃ আতিক উল্লাহ অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী, সওজ কুমিল্লা জোন, কুমিল্লা।	অতিরিক্ত দায়িত্বপ্রাপ্ত	০১/১০/২০০০	১২/১০/২০০০
৩.	মোঃ আবদুর রউফ	অতিরিক্ত দায়িত্বপ্রাপ্ত	১২/১০/২০০০	১১/১২/২০০০

ক্রম	প্রকল্প পরিচালকের নাম ও পদবী	পূর্ণকালীন/অতিরিক্ত দায়িত্বপ্রাপ্ত	মেয়াদকাল	
	অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী, সওজ কুমিল্লা জোন, কুমিল্লা।			
৪.	মোঃ আমজাদ হোসেন অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী, সওজ কুমিল্লা জোন, কুমিল্লা।	অতিরিক্ত দায়িত্বপ্রাপ্ত	১২/১২/২০০০	১৫/০১/২০০১
৫.	আমিনুল ইসলাম তালুকদার অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী, সওজ কুমিল্লা জোন, কুমিল্লা।	অতিরিক্ত দায়িত্বপ্রাপ্ত	১৫/০১/২০০১	২৪/০১/২০০২
৬.	মোঃ মফিজুল ইসলাম অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী, সওজ কুমিল্লা জোন, কুমিল্লা।	অতিরিক্ত দায়িত্বপ্রাপ্ত	১১/০২/২০০২	২৯/০৬/২০০৫
৭.	মোঃ আবদুল বাতেন অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী, সওজ কুমিল্লা জোন, কুমিল্লা।	অতিরিক্ত দায়িত্বপ্রাপ্ত	৩০/০৬/২০০৫	২৮/১২/২০০৬
৮.	মোঃ মোশারফ হোসেন অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী, সওজ কুমিল্লা জোন, কুমিল্লা।	অতিরিক্ত দায়িত্বপ্রাপ্ত	২৪/০১/২০০৭	৩১/১২/২০০৭
৯.	মোঃ রফিকুল ইসলাম অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী, সওজ কুমিল্লা জোন, কুমিল্লা।	অতিরিক্ত দায়িত্বপ্রাপ্ত	০৬/০১/২০০৮	০৮/০১/২০০৮
১০.	এস.এম সাইফুদ্দিন খালেদ অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী, সওজ কুমিল্লা জোন, কুমিল্লা।	অতিরিক্ত দায়িত্বপ্রাপ্ত	২৭/০১/২০০৮	০৯/০৩/২০০৮
১১.	এস.এম সাইফুদ্দিন খালেদ অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী, সওজ কুমিল্লা জোন, কুমিল্লা।	অতিরিক্ত দায়িত্বপ্রাপ্ত	২৭/০১/২০০৮	০৯/০৩/২০০৮
১২.	মোঃ আবদুস সবুর অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী, সওজ কুমিল্লা জোন, কুমিল্লা।	অতিরিক্ত দায়িত্বপ্রাপ্ত	১০/০৩/২০০৮	০৬/০৮/২০০৮
১৩.	মোঃ গোলাম কিবরিয়া অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী, সওজ কুমিল্লা জোন, কুমিল্লা।	অতিরিক্ত দায়িত্বপ্রাপ্ত	০৭/০৮/২০০৮	৩১/০৮/২০০৮
১৪.	মোঃ হারুন-আর-রশিদ অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী, সওজ কুমিল্লা জোন, কুমিল্লা।	অতিরিক্ত দায়িত্বপ্রাপ্ত	০১/০৯/২০০৮	১১/০১/২০০৯
১৫.	মোঃ মোস্তাক হোসেন অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী, সওজ কুমিল্লা জোন, কুমিল্লা।	অতিরিক্ত দায়িত্বপ্রাপ্ত	১১/০২/২০০৯	০৪/০৫/২০০৯
১৬.	মোঃ আফতাব উদ্দিন অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী, সওজ কুমিল্লা জোন, কুমিল্লা।	অতিরিক্ত দায়িত্বপ্রাপ্ত	০৪/০৫/২০০৯	০৭/০৫/২০০৯
১৭.	মোঃ আবুল কাশেম ভূঁইয়া অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী, সওজ কুমিল্লা জোন, কুমিল্লা।	অতিরিক্ত দায়িত্বপ্রাপ্ত	০৭/০৫/২০০৯	১৮/০৫/২০১০
১৮.	মোঃ গোলাম কিবরিয়া অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী, সওজ কুমিল্লা জোন, কুমিল্লা।	অতিরিক্ত দায়িত্বপ্রাপ্ত	১৮/০১/২০১০	৩০/০৩/২০১০

ক্রম	প্রকল্প পরিচালকের নাম ও পদবী	পূর্ণকালীন/অতিরিক্ত দায়িত্বপ্রাপ্ত	মেয়াদকাল	
১৯.	মোঃ হাবুন-আর-রশিদ অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী, সওজ কুমিল্লা জোন, কুমিল্লা।	অতিরিক্ত দায়িত্বপ্রাপ্ত	৩০/০৩/২০১০	১৩/০৫/২০১০
২০.	ইনদ্রাজিদ কুমার রয় অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী, সওজ কুমিল্লা জোন, কুমিল্লা।	অতিরিক্ত দায়িত্বপ্রাপ্ত	১৩/০৫/২০১০	১৩/০৫/২০১০
২১.	মোঃ হাবুন-আর-রশিদ অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী, সওজ কুমিল্লা জোন, কুমিল্লা।	অতিরিক্ত দায়িত্বপ্রাপ্ত	১৩/০৫/২০১০	০২/০৬/২০১০
২২.	মোঃ জাফর উল্লাহ অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী, সওজ কুমিল্লা জোন, কুমিল্লা।	অতিরিক্ত দায়িত্বপ্রাপ্ত	০২/০৬/২০১০	২৮/০৯/২০১০
২৩.	মফিজুল ইসলাম অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী, সওজ কুমিল্লা জোন, কুমিল্লা।	অতিরিক্ত দায়িত্বপ্রাপ্ত	২৮/০৯/২০১০	২৪/০২/২০১৪
২৪.	জুনাইদ আহসান শিবির অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী, সওজ কুমিল্লা জোন, কুমিল্লা।	অতিরিক্ত দায়িত্বপ্রাপ্ত	২৪/০২/২০১৪	৩০/০৬/২০১৬

#### ১৮। প্রকল্পের প্রভাবঃ

সরাইল-নাসিরনগর-লাখাই সড়কটি একটি গুরুত্বপূর্ণ আঞ্চলিক মহাসড়ক (আর-২২০)। প্রকল্পটি বাস্তবায়নের ফলে ফান্দাউক (ব্রাহ্মণবাড়িয়া) এবং লাখাই (হবিগঞ্জ) এ সড়ক পথে সরাসরি যোগাযোগ ব্যবস্থা চালু হওয়ায় দু'জেলার জনগণ উপকৃত হয়েছে। এছাড়াও সড়কটি ব্রাহ্মণবাড়িয়া-হবিগঞ্জ জেলার মধ্য দিয়ে ঢাকা ও সিলেটের সাথে সংযুক্ত হয়। ফান্দাউক (ব্রাহ্মণবাড়িয়া) এবং লাখাই (হবিগঞ্জ) এলাকায় বলভদ্র সেতু নির্মাণ হওয়ায় সরাইল-নাসিরনগর-লাখাই সড়কটি ঢাকা-সিলেট মহাসড়কের বিকল্প সড়ক হওয়ায় ঢাকা হতে সিলেটের দূরত্ব প্রায় ৪০.০০ কিঃমিঃ হ্রাস পেয়েছে।

#### ২৯। প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জন:

অনুমোদিত	অর্জিত
সরাইল-নাসিরনগর-লাখাই সড়ক নির্মাণের মাধ্যমে উন্নত ও সরাসরি যোগাযোগ স্থাপন।	সরাইল-নাসিরনগর-লাখাই সড়ক নির্মাণের ফলে ঢাকা (কৌচপুর)-ভৈরব-জগদীশপুর-শায়েশাগঞ্জ-সিলেট-তামাবিল-জাফলং সড়কের (এন-০২) সাথে সরাইল (কুট্টাপাড়া) নামক স্থানে সংযোগ হওয়ায় উন্নত ও সরাসরি যোগাযোগ ব্যবস্থা স্থাপন হয়েছে।
সড়ক পথে নিরাপদ যানবাহন চলাচল এবং পণ্য পরিবহন ত্বরান্বিত করা।	সড়কটি ঢাকা-সিলেট মহাসড়কের বিকল্প সড়ক হওয়ায় ঢাকা হতে সিলেটের দূরত্ব প্রায় ৪০.০০ কিঃমিঃ হ্রাস পেয়েছে। ফলে সড়ক পথে নিরাপদভাবে যানবাহন চলাচল এবং পণ্য পরিবহন সহজতর হয়েছে।
প্রকল্প এলাকার জন-সাধারণের আর্থ-সামাজিক উন্নয়ন।	প্রকল্পের প্রভাবে জন-সাধারণের আর্থ-সামাজিক উন্নয়নের বিষয়টি যথাযথ জরিপ বা প্রভাব মূল্যায়ন ছাড়া উদঘাটন করা সম্ভব নয়। বিষয়টি সময় সাপেক্ষ হওয়ায় এই সমাপ্তি মূল্যায়নে তা মূল্যায়ন

অনুমোদিত	অর্জিত
	করা সম্ভব হয়নি।

## ২০। পর্যালোচনাঃ

- ২০.১ প্রকল্পের দলিলাদি ও সার্বিক বাস্তবায়ন অগ্রগতি পর্যালোচনান্তে দেখা যায় যে, ৫ বছর মেয়াদে ৬৪ কোটি টাকা ব্যয়ে প্রকল্পটি বাস্তবায়নের কথা থাকলেও এর প্রকৃত বাস্তবায়ন মেয়াদ হয়েছে ১৭ বছর যা মূল অনুমোদিত মেয়াদের চেয়ে ২৪০% বেশী এবং প্রকৃত ব্যয় ১১৩ কোটি টাকা যা মূল অনুমোদিত ব্যয়ে অপেক্ষা ৭৬.৫% বেশী।
- ২০.২ প্রকল্পের আওতায় ৩৫ কিমি সড়ক, ৫৫৪ মি সেতু ও ১৮৯ মি কালভার্ট নির্মাণ করার কথা। বাস্তবায়নে সেতু ও কালভার্টের দৈর্ঘ্য ঠিক থাকলেও বলভদ্র সেতুর স্থান পরিবর্তনের কারণে এপ্রোচ রোডের দৈর্ঘ্য ১ কিমি কমে যাওয়ায় মোট নির্মিত সড়কের দৈর্ঘ্য ৩৪ কিমি।
- ২০.৩ প্রকল্পের দীর্ঘসূত্রিতার জন্য নিম্নোক্ত কারণগুলো উল্লেখযোগ্যঃ
- বলভদ্র সেতুর লোকেশন পরিবর্তন/নির্বাচন নিয়ে সৃষ্ট জটিলতা;
  - সরাইল-নাসিরনগর-লাখাই সড়কটি (আর-২২০) হাওড় এলাকায় অবস্থিত হওয়ায় সারাবছর কাজ করা সম্ভব হয়নি;
  - আগাম বর্ষা ও বর্ষা মৌসুমের অতিরিক্ত বৃষ্টিপাতের কারণে কাজের সময় কম পাওয়া যায়। ফলে কাজের সুষ্ঠু পরিবেশ বিঘ্নিত হয়;
  - বরাদ্দ অপ্রতুলতার দরুন সময়ানুপাতিক কাজের অগ্রগতি ব্যাহত হয়।
- ২০.৪ প্রকল্পের অধিকাংশ সড়কই ২০১০ এর পূর্বে নির্মিত হয়। নিয়মিত পর্যাপ্ত রক্ষণাবেক্ষণের অভাবে সড়কসমূহে pote holes, rain cut –এর সৃষ্টি হওয়ায় সড়কসমূহের বিভিন্ন অংশ চলাচলের অনুপযুক্ত হয়ে গেছে;
- ২০.৫ প্রকল্প এলাকায় বিভিন্ন স্থানে সিসি ব্লকের রক্ষাপ্রদ কাজ ক্ষতিগ্রস্ত হয়েছে। রক্ষাপ্রদ কাজের লক্ষিৎ এপ্রনের ডিজাইন যথোপযুক্ত না হওয়াতে তা হয়েছে মর্মে প্রতীয়মান হয়;
- ২০.৬ প্রকল্প বাস্তবায়নকালে ২৪ বার প্রকল্প পরিচালক পরিবর্তন করা হয়েছে। বারংবার প্রকল্প পরিচালক পরিবর্তনের কারণে প্রকল্পের অগ্রগতি ব্যাহত হয়;
- ২০.৭ সরাইল-নাসিরনগর-লাখাই সড়কটি একটি গুরুত্বপূর্ণ আঞ্চলিক মহাসড়ক (আর-২২০)। প্রকল্পটি বাস্তবায়নের ফলে ফানদাউক (ব্রাহ্মণবাড়িয়া) এবং লাখাই (হবিগঞ্জ) এ সড়ক পথে সরাসরি যোগাযোগ ব্যবস্থা চালু হওয়ায় দু'জেলার জনগণ উপকৃত হয়েছে এবং বিকল্প সড়ক নির্মিত হওয়ায় ঢাকা হতে সিলেটের দূরত্ব প্রায় ৪০.০০ কিঃমিঃ হ্রাস পেয়েছে।

## ২১। সুপারিশ/মতামত:

- ২১.১ প্রকল্পের আওতায় নির্মিত সড়কের ক্ষতিগ্রস্ত অংশ অনতিবিলম্বে রাজস্ব বাজেটের আওতায় মেরামত করতে হবে এবং নিয়মিতভাবে সড়ক-সেতুর রক্ষণাবেক্ষণের কাজ পরিচালনা করতে হবে;

- ২১.২ ভবিষ্যতে এ ধরনের প্রকল্পে সিসি ব্লকের রক্ষাপ্রদ কাজে প্রয়োজনীয় ক্ষেত্রে যথাযথ লক্ষিৎং এপ্রনের সন্নিবেশ করে নকশা প্রণয়ন করতে হবে, প্রয়োজনে এ বিষয়ে বাংলাদেশ পানি উন্নয়ন বোর্ড বা অভিজ্ঞ সংস্থার সহায়তা নেয়া যেতে পারে;
- ২১.৩ প্রকল্পে ঘন ঘন প্রকল্প পরিচালক পরিবর্তন হতে বিরত থাকতে হবে, ভবিষ্যৎ-এ সওজ-এর প্রকল্প বাস্তবায়নে এ বিষয়ে সড়ক পরিবহন বিভাগ সচেষ্টি থাকবে;
- ২১.৪ প্রকল্পের উপর অতি শীঘ্রই external audit সম্পন্ন করতে হবে;
- ২১.৫ ভবিষ্যতে এ ধরনের প্রকল্পের ডিপিপি প্রণয়নের সময় পারিপার্শ্বিক সকল বিষয়াদি বিবেচনায় এনে প্রকল্পের সঠিক ডিজাইন প্রণয়ন নিশ্চিত করতে হবে, যাতে করে প্রকল্পের সংশোধন বা মেয়াদ বৃদ্ধির প্রয়োজন না হয়;
- ২১.৬ অনুচ্ছেদ ২৩.১-২৩.৪ এর উপর প্রয়োজনীয় ব্যবস্থা গ্রহণপূর্বক আগামী ১(এক) মাসের মধ্যে আইএমইডিসহ সংশ্লিষ্ট সকলকে অবহিত করতে হবে।

পরিশিষ্ট-“ক”

ক্রম সংক্রান্ত তথ্যাদিঃ

(লক্ষ টাকায়)

ক্রঃ নং	প্যাকেজ	বিস্তারিত কার্যাদেশ অনুযায়ী				অগ্রগতি		মন্তব্য
		চুক্তি মূল্য	চুক্তির তারিখ /কাজ শুরুর তারিখ	চুক্তি অনুযায়ী কাজসমাপ্তির তারিখ/বর্ধিত সময়	প্রকৃত কাজ সমাপ্তির তারিখ	বাস্তব (%)	আর্থিক	
১	১৯৯৯-২০০০ সনে সড়কটির ৭ম (অ) কিমিএ সড়ক বাঁধ নির্মাণসহ রক্ষাপ্রদ কাজ।	১১৩.৬০	০৯/০৩/২০০০	০২/০৯/২০০১	০২/০৯/২০০১	১০০%	১০০%	কাজ সমাপ্ত।
২	১৯৯৯-২০০০ সনে সড়কটির ৭ম (অ) কিমি এ সড়ক বাঁধ নির্মাণসহ সিসি বক দ্বারা রক্ষাপ্রদ কাজ।	১১৩.৪০	২৯/০২/২০০০	২৯/০৫/২০০০	২৯/০৫/২০০০	১০০%	১০০%	কাজ সমাপ্ত।
৩	১৯৯৯-২০০০ সনে সড়কটির ৭ম (অ) কিমি এ সড়ক বাঁধ নির্মাণসহ সিসি বক দ্বারা রক্ষাপ্রদ কাজ।	১১২.৬৭	২৭/০২/২০০০	২৭/০৫/২০০০	২৭/০৫/২০০০	১০০%	১০০%	কাজ সমাপ্ত।
৪	১৯৯৯-২০০০ সনে সড়কটির ৭ম (অ), ৮ম (অ) কিমি এ সড়ক বাঁধ নির্মাণসহ সিসি বক দ্বারা রক্ষাপ্রদ কাজ	১৬৪.১৮	২৭/০২/২০০০	১২/০৬/২০০০	১২/০৬/২০০০	১০০%	১০০%	কাজ সমাপ্ত।
৫	১৯৯৯-২০০০ সনে সড়কটির ৬ষ্ঠ (অ) কিমি এ সড়ক বাঁধ নির্মাণসহ রক্ষাপ্রদ কাজ।	৮৪.৫৯	২৭/০২/২০০০	২৭/০৫/২০০০	২৭/০৫/২০০০	১০০%	১০০%	কাজ সমাপ্ত।
৬	১৯৯৯-২০০০ সনে সড়কটির ৭ম (অ) কিমিএ সড়ক বাঁধে নির্মাণসহ রক্ষাপ্রদ কাজ।	১০৭.১৪	২৭/০২/২০০০	৩০/০৬/২০০০	৩০/০৬/২০০০	১০০%	১০০%	কাজ সমাপ্ত।
৭	২০০০-২০০১ সনে সড়কটির ৯ম (অ) কিমি এ সড়ক বাঁধ নির্মাণসহ সিসি <b>ব্লক</b> দ্বারা রক্ষাপ্রদ কাজ।	৯৪.৯৫	১০/০৮/২০০০	১০/১১/২০০০	১০/১১/২০০০	১০০%	১০০%	কাজ সমাপ্ত।
৮	২০০০-২০০১ সড়কটির ৮ম, ৯ম (অ) কিমি এ সড়ক বাঁধে নির্মাণসহ সিসি <b>ব্লক</b> দ্বারা রক্ষাপ্রদ কাজ।	৯৪.৯৮	২৫/০৯/২০০০	২৫/১২/২০০০	২৫/১২/২০০০	১০০%	১০০%	কাজ সমাপ্ত।
৯	২০০০-২০০১ সড়কটির ১ম কিমি এ সড়ক বাঁধ নির্মাণসহ কার্পেটিং, সীলকোট ও আরসিসি কালভার্ট পুনঃ নির্মাণ কাজ।	৪৯.৬০	২৯/০৩/২০০১	২৯/০৭/২০০১	২৯/০৭/২০০১	১০০%	১০০%	কাজ সমাপ্ত।
১০	২০০১-২০০২ সনে	৪৮৩.৩	২৪/০৭/২০০১	২৫/০৭/২০০৩	২৫/০৭/২০০৩	১০০%	১০০%	কাজ

ক্রঃ নং	প্যাকেজ	বিস্তারিত কার্যাদেশ অনুযায়ী				অগ্রগতি		মন্তব্য
		চুক্তি মূল্য	চুক্তির তারিখ /কাজ শুরুর তারিখ	চুক্তি অনুযায়ী কাজসমাপ্তির তারিখ/বর্ধিত সময়	প্রকৃত কাজ সমাপ্তির তারিখ	বাস্তব (%)	আর্থিক	
	সড়কটির ১০ম কিমি এ ১০/১ নং গ্যাপে ৯৩.৭৩ মিঃ দৈর্ঘ্য পিসি গার্ডার সেতু নির্মাণ কাজ।	৬						সমাপ্ত।
১১	২০০১-২০০২ সড়কটির ৫ম, ৬ষ্ঠ (অ) কিমি এ সড়ক মেরামতসহ কার্পেটিং, সীলকোট ও প্রতিরবা মূলক কাজ।	৮.৮৮	২৪/১০/২০০১	০৩/১১/২০০১	০৩/১১/২০০১	১০০%	১০০%	কাজ সমাপ্ত।
১২	২০০২-২০০৩ সনে সড়কটির ৬ষ্ঠ, ৭ম (অ) কিমি এ ফ্ল্যাঙ্কিবল পেভমেন্ট নির্মাণ কাজ।	২৭.২৩	২৪/১১/২০০২	২৩/০২/২০০৩	২৩/০২/২০০৩	১০০%	১০০%	কাজ সমাপ্ত।
১৩	২০০২-২০০৩ সড়কটির ২৪তম (অ) কিমি এ ফ্ল্যাঙ্কিবল পেভমেন্ট নির্মাণ কাজ।	২৭.২৬	০২/১২/২০০২	০১/০২/২০০৩	০১/০২/২০০৩	১০০%	১০০%	কাজ সমাপ্ত।
১৪	২০০২-২০০৩ সড়কটির ১১ তম কিমি এ জিও- টেক্সটাইল দ্বারা রবাথ্রদ কাজ।	২৫.১৮	১৯/১২/২০০২	২০/০৪/২০০৩	২০/০৪/২০০৩	১০০%	১০০%	কাজ সমাপ্ত।
১৫	২০০২-২০০৩ সড়কটির ৭ম, ৮ম (অ) কিমি এ ফ্ল্যাঙ্কিবল পেভমেন্ট নির্মাণ কাজ।	২৭.২৪	২৯/১২/২০০২	২৮/০৩/২০০৩	২৮/০৩/২০০৩	১০০%	১০০%	কাজ সমাপ্ত।
১৬	২০০২-২০০৩ সড়কটির ১০ম (অ) কিমি এ সিসি <b>ব্লক</b> , জিও-টেক্সটাইল দ্বারা রবাথ্রদ কাজ।	২১.৮১	০২/০১/২০০৩	০৩/০৫/২০০৩	০৩/০৫/২০০৩	১০০%	১০০%	কাজ সমাপ্ত।
১৭	২০০২-২০০৩ সড়কটির ৮ম, ৯ম (অ) কিমি এ ফ্ল্যাঙ্কিবল পেভমেন্ট নির্মাণ কাজ।	২৩.৬৯	০৫/০১/২০০৩	০৪/০৪/২০০৩	০৪/০৪/২০০৩	১০০%	১০০%	কাজ সমাপ্ত।
১৮	২০০২-২০০৩ সড়কটির ১১তম (অ) কিমি এ সড়ক বাঁধ নির্মাণসহ প্রশস্তকরণ, সিসি <b>ব্লক</b> ও জিও-টেক্সটাইল দ্বারা রক্ষাপদ কাজ।	২১.৭৮	১৯/০১/২০০৩	২০/০৫/২০০৩	২০/০৫/২০০৩	১০০%	১০০%	কাজ সমাপ্ত।
১৯	২০০৩-২০০৪ সনে সরাইল -নাসিরনগর- লাখাই সড়কের ৮ম কিমি এ ৮/১ নং গ্যাপে পিসি গার্ডার সেতু নির্মাণ কাজ।	৮৩৬.৬ ৪	২২/০৯/২০০৩	২১/০৯/২০০৮	২১/০৯/২০০৮	১০০%	১০০%	কাজ সমাপ্ত।
২০	২০০৫-২০০৬ সনে ১০তম কিমি এ ব্রীজ এ্যাথ্রোচে ফ্ল্যাঙ্কিবল	৬৫.২৫	১৩/০২/২০০৬	১৪/০৫/২০০৬	১৪/০৫/২০০৬	১০০%	১০০%	কাজ সমাপ্ত।

ক্রঃ নং	প্যাকেজ	বিস্তারিত কার্যাদেশ অনুযায়ী				অগ্রগতি		মন্তব্য
		চুক্তি মূল্য	চুক্তির তারিখ /কাজ শুরুর তারিখ	চুক্তি অনুযায়ী কাজসমাপ্তির তারিখ/বর্ধিত সময়	প্রকৃত কাজ সমাপ্তির তারিখ	বাস্তব (%)	আর্থিক	
	পেভমেন্ট নির্মাণ কাজ।							
২১	২০০৫-২০০৬ সনে সড়কটির ২৪তম কিমি এ সড়ক বার্ধ প্রশস্তকরণ ও মেরামত করণ কাজ এবং ২৪/১ নং গ্যাপে আরসিসি কালভার্ট নির্মাণ কাজ	৮৫.১৭	০৯/০৫/২০০৬	০৯/০৮/২০০৬	০৯/০৮/২০০৬	১০০%	১০০%	কাজ সমাপ্ত।
২২	২০০৬-২০০৭ সনে সড়কটির ২০তম, ২১তম, ২২তম, ২৩তম (অ) কিমি এ বিধবস্বর পেভমেন্ট মাটির কাজসহ রক্ষাপ্রদ কাজ।	৮২.০৪	২৫/০১/২০০৭	২৪/০৪/২০০৭	২৪/০৪/২০০৭	১০০%	১০০%	কাজ সমাপ্ত।
২৩	২০০৬-২০০৭ সনে সড়কটির ১৭তম (অ), ১৮তম(অ) কিমি এ সড়ক মজবুতকরণ কাজ	৭৩.৭২	২২/০২/২০০৭	২২/০৫/২০০৭	২২/০৫/২০০৭	১০০%	১০০%	কাজ সমাপ্ত।
২৪	২০০৬-২০০৭ সনে সড়কটির ১৮,১৯তম (অ) কিমি এ সড়ক মজবুতকরণ কাজ।	১১৫.৪৯	২০/০২/২০০৭	৩১/০৬/২০০৭	৩১/০৬/২০০৭	১০০%	১০০%	কাজ সমাপ্ত।
২৫	২০০৬-২০০৭ সনে সড়কটির ১ম, ২য়, ৩য় (অ) কিঃমিঃ এ সড়ক বার্ধ <b>প্রশস্তকরণ</b> সহ ফ্ল্যাঙ্কিবল পেভমেন্ট নির্মাণ কাজ।	৬৫.৪৭	১৬/০৫/২০০৭	১৭/০৭/২০০৭	১৭/০৭/২০০৭	১০০%	১০০%	কাজ সমাপ্ত।
২৬	২০০৭-২০০৮ সনে সড়কটির ৮ম (অ) কিমি এ ব্রীক পেভমেন্ট ও ফ্ল্যাঙ্কিবল পেভমেন্ট নির্মাণ কাজ।	৫৪.১৯	২৭/০৮/২০০৭	২৮/১১/২০০৭	২৮/১১/২০০৭	১০০%	১০০%	কাজ সমাপ্ত।
২৭	২০০৭-২০০৮ সনে সড়কটির ২৫তম কিমি এ ২৫/১ নং গ্যাপে মাটের কাজসহ কালভার্ট নির্মাণ কাজ।	১৩৮.০ ৪	২৬/১২/২০০৭	২৫/০৪/২০০৮	২৫/০৪/২০০৮	১০০%	১০০%	কাজ সমাপ্ত।
২৮	২০০৭-২০০৮ সনে সড়কটির ২৪তম (অ) কিমি এ সিসি <b>ব্লক</b> জিও- টেক্সটাইল দ্বারা রক্ষাপ্রদ কাজ।	৭১.৬৮	১৫/০১/২০০৮	১৫/০৪/২০০৮	১৫/০৪/২০০৮	১০০%	১০০%	কাজ সমাপ্ত।
২৯	২০০৭-২০০৮ সনে সড়কটির ৪র্থ (অ), ৫ম (অ) কিমি সড়ক <b>প্রশস্তকরণ</b> সহ	৫৩.১৫	১৫/০১/২০০৮	১৪/০৩/২০০৮	১৪/০৩/২০০৮	১০০%	১০০%	কাজ সমাপ্ত।

ক্রঃ নং	প্যাকেজ	বিস্তারিত কার্যাদেশ অনুযায়ী				অগ্রগতি		মন্তব্য
		চুক্তি মূল্য	চুক্তির তারিখ /কাজ শুরুর তারিখ	চুক্তি অনুযায়ী কাজসমাপ্তির তারিখ/বর্ধিত সময়	প্রকৃত কাজ সমাপ্তির তারিখ	বাস্তব (%)	আর্থিক	
	ফ্ল্যাগবিল পেভমেন্ট নির্মাণসহ কাজ।							
৩০	২০০৭-২০০৮ সনে সড়কটির ৭ম, ২১তম, ২২তম কিমি এর বক্স কালভার্ট পুনঃ নির্মাণ কাজ	১৮১.৬৬	২২/০১/২০০৯	২১/০৪/২০০৯	২১/০৪/২০০৯	১০০%	১০০%	কাজ সমাপ্ত।
৩১	২০০৭-২০০৮ সনে সড়কটির ১৯/২, ২৩/২,৩৩/৩ নং গ্যাপে আরসিসি বক্স কালভার্ট পুনঃ নির্মাণ কাজ।	১২৩.৩৫	২২/০১/২০০৯	২৩/০৪/২০০৯	২৩/০৪/২০০৯	১০০%	১০০%	কাজ সমাপ্ত।
৩২	২০০৭-২০০৮ সনে সড়কটির ২য়, ৪র্থ, ৭ম, ৮ম, ৯ম, ১০ম এবং ১১তম (অ) কিমি এ সিসি বক দ্বারা পেভমেন্ট নির্মাণ ও মজবুত করণ কাজ।	৪৫.২৪	০৪/০৫/২০০৮	০৩/০৭/২০০৮	০৩/০৭/২০০৮	১০০%	১০০%	কাজ সমাপ্ত।
৩৩	২০০৮-২০০৯ সনে সড়কটির ২০তম, ২১তম, ২২তম, ২৩তম, ২৪তম (অ) কিমি পেভমেন্ট মজবুতকরণ ও <b>প্রশস্তকরণ</b> কাজ।	৩১৫.৭১	২০/১১/২০০৮	২০/০৪/২০০৯	২০/০৪/২০০৯	১০০%	১০০%	কাজ সমাপ্ত।
৩৪	২০০৮-২০০৯ সনে সড়কটির ১১তম - ১৫তম (অ) কিমি এ রবাথ্রদ কাজ।	১৪৯.৩১	০২/১১/২০০৯	৩০/০৬/২০১০	৩০/০৬/২০১০	১০০%	১০০%	কাজ সমাপ্ত।
৩৫	২০০৮-২০০৯ সনে সড়কটির ১৪, ১৫ (অ) কিমি এ সিসি <b>ব্লক</b> দ্বারা রবাথ্রদ কাজ।	৫৭.৭৮	১১/০২/২০০৯	১০/০৫/২০০৯	১০/০৫/২০০৯	১০০%	১০০%	কাজ সমাপ্ত।
৩৬	২০০৮-২০০৯ সনে সড়কটির ৫ম, ৬ষ্ঠ, ৭ (অ) কিমি ফ্ল্যাগবিল পেভমেন্ট <b>প্রশস্তকরণ</b> কাজ	৭৯.৭০	১৯/০৩/২০০৯	১৯/০৬/২০০৯	১৯/০৬/২০০৯	১০০%	১০০%	কাজ সমাপ্ত।
৩৭	২০০৮-২০০৯ সনে সড়কটির ৯ম, ১০ম, ১১তম (অ) কিমি এ পেভমেন্ট নির্মাণসহ কার্পেটিং ও সীলকোট কাজ।	৩৯.০২	১৩/০৪/২০০৯	১২/০৬/২০০৯	১২/০৬/২০০৯	১০০%	১০০%	কাজ সমাপ্ত।
৩৮	২০০৮-২০০৯ সনে সড়কটির ২৩/১ নং গ্যাপে আরসিসি বক্স কালভার্ট পুনঃ নির্মাণসহ বিধ্বস্ত পেভমেন্ট, পটহোলস	৯৭.৩৩	১৩/০৪/২০০৯	১২/০৭/২০০৯	১২/০৭/২০০৯	১০০%	১০০%	কাজ সমাপ্ত।

ক্রঃ নং	প্যাকেজ	বিস্তারিত কার্যাদেশ অনুযায়ী				অগ্রগতি		মন্তব্য
		চুক্তি মূল্য	চুক্তির তারিখ /কাজ শুরুর তারিখ	চুক্তি অনুযায়ী কাজসমাপ্তির তারিখ/বর্ধিত সময়	প্রকৃত কাজ সমাপ্তির তারিখ	বাস্তব (%)	আর্থিক	
	মেরামত এবং রক্ষাপ্রদ কাজ।							
৩৯	২০০৯-২০১০ সনে সড়কটির ১ম ও ৩য় কিমি আরসিসি বক্স কালভার্ট পুনঃ নির্মাণ কাজ।	১১৫.৬৬	২৫/১০/২০০৯	২৪/০৪/২০১০	২৪/০৪/২০১০	১০০%	১০০%	কাজ সমাপ্ত।
৪০	২০০৯-২০১০ সনে সড়কটির ১ম - ৩য় (অ) এবং ১৩তম হইতে ২৫তম কিমি এ পেভমেন্ট নির্মাণ সহ সিসি বক দ্বারা জিও-টেব্রটাইল দ্বারা রক্ষাপ্রদ কাজ।	১৫০.৬৫	০২/১১/২০০৯	০২/০৩/২০১০	০২/০৩/২০১০	১০০%	১০০%	কাজ সমাপ্ত।
৪১	২০০৯-২০১০ সনে সড়কটির ৭ম, ৮ম, ১০ম, ১১তম ও ১২তম (অ) কিমিএ ফ্ল্যাঙ্কিবল পেভমেন্ট নির্মাণসহ <b>প্রশস্তকরণ</b> কাজ।	১০১.৭৯	০৬/১২/২০০৯	০৬/০৩/২০১০	০৬/০৩/২০১০	১০০%	১০০%	কাজ সমাপ্ত।
৪২	২০০৯-২০১০ সনে সড়কটির ২৫তম কিমি এ বলভদ্র নদীর উপর বলভদ্র সেতু নির্মাণ কল্পে পরিচালিত Hydrological & Morphological Study সমীক্ষা।	১৪.৬৯	৩১/০৩/২০১০	২৯/০৬/২০১০	২৯/০৬/২০১০	১০০%	১০০%	কাজ সমাপ্ত।
৪৩	২০১০-২০১১ সনে সড়কটির ৩য়, ৪র্থ কিমি এ আরসিসি বক্স কালভার্ট পুনঃ নির্মাণ কাজ এবং ১৯ তম কিমি এ সিসি বক দ্বারা রক্ষাপ্রদ কাজ।	৩৩৬.২ ৬	১৯/১১/২০১০	১৯/০৫/২০১১	১৯/০৫/২০১১	১০০%	১০০%	কাজ সমাপ্ত।
৪৪	২০১০-২০১১ সনে সড়কটির ৭ম-১২তম কিমি এ সার্ফেসিং সহ এবং ১৩তম - ১৭তম কিমি এ সড়ক <b>প্রশস্তকরণ</b> কাজ।	৩১১.৮৫	১৯/১২/২০১০	১৯/০৪/২০১১	১৯/০৪/২০১১	১০০%	১০০%	কাজ সমাপ্ত।
৪৫	২০১০-২০১১ সনে সড়কটির ৫ম কিমি এ আর সিসি বক্স কালভার্ট মেরামত এবং ১ম - ৭ম (অ) এবং ১৭তম - ২৫তম (অ) কিমি এ বিধ্বস্ত সড়ক মেরামত	২৭.৩৪	১৪/০৩/২০১১	১৪/০৫/২০১১	১৪/০৫/২০১১	১০০%	১০০%	কাজ সমাপ্ত।

ক্রঃ নং	প্যাকেজ	বিস্তারিত কার্যাদেশ অনুযায়ী				অগ্রগতি		মন্তব্য
		চুক্তি মূল্য	চুক্তির তারিখ /কাজ শুরুর তারিখ	চুক্তি অনুযায়ী কাজসমাপ্তির তারিখ/বর্ধিত সময়	প্রকৃত কাজ সমাপ্তির তারিখ	বাস্তব (%)	আর্থিক	
	কাজ।							
৪৬	২০১০-২০১১ সনে সড়কটির ১৬তম কিমি এ ডাইভারশন সড়ক নির্মাণ কাজ।	১৪.৮২	২২/০৬/২০১১	০৮/০৭/২০১১	০৮/০৭/২০১১	১০০%	১০০%	কাজ সমাপ্ত।
৪৭	২০১০-২০১১ সনে সড়কটির ১৬তম কিমি এ ৫০.৮৭ মিঃ দৈর্ঘ্য পিসি গার্ডার সেতু নির্মাণ কাজ।	৩২৮.০ ৬	১১/০৪/২০১১	২৩/০৫/২০১১	২৩/০৫/২০১১	১০০%	১০০%	কাজ সমাপ্ত।
৪৮	২০১০-২০১১ সনে সড়কটির ১৪তম- ২৫তম (অ) কিমি এ ক্ষতিগ্রস্থ সড়ক বার্ষিক মাটির কাজসহ রক্ষাপ্রদ কাজ।	৩৯৮.১৯	১৪/১১/২০১০	৩০/০৬/২০১১	৩০/০৬/২০১১	১০০%	১০০%	কাজ সমাপ্ত।
৪৯	২০১০-২০১১ সনে সড়কটির ৬ষ্ঠ কিমি হতে ২০তম কিমি পর্যন্ত ক্রস ড্রেইন নির্মাণ কাজ।	১৩.৯৩	৩০/১০/২০১১	২৯/১১/২০১১	২৯/১১/২০১১	১০০%	১০০%	কাজ সমাপ্ত।
৫০	২০১০-২০১১ সনে সড়কটির ২৫তম কিমি এ ২১৭.৬৮ মিঃ দীর্ঘ্য পিসি গার্ডার (বলভদ্র) সেতু নির্মাণ কাজ।	১৯৭৮.৫ ৩	২৫/০১/২০১২	১৫/০৮/২০১৫	১৫/০৮/২০১৫	১০০%	১০০%	কাজ সমাপ্ত।
৫১	২০১৪-২০১৫ সনে সড়কটির ২৪তম কিমি এ ৪০.৯৭মিঃ দীর্ঘ্য পিসি গার্ডার (খালির সেতু) নির্মাণ কাজ।	৫৭১.৬১	২৩/১১/২০১৪	২৫/০৬/২০১৫	২৫/০৬/২০১৫	১০০%	১০০%	কাজ সমাপ্ত।
৫২	২০১৪-২০১৫ সনে সড়কটির ২৪তম কিমি এ ১২ মিঃ দীর্ঘ্য ২টি কালভার্ট নির্মাণ,সিসি ব্লক ও টো-ওয়াল নির্মাণ কাজ।	২২৮.৫১	০১/১২/২০১৪	৩০/০৮/২০১৫	৩০/০৮/২০১৫	১০০%	১০০%	কাজ সমাপ্ত।
৫৩	২০১৪-২০১৫ সনে সড়কটির ২৫তম কিমি এ রিটেইনিংওয়াল নির্মাণ কাজ।	৬৫.৩৩	২২/০৩/২০১৫	২০/০৫/২০১৫	২০/০৫/২০১৫	১০০%	১০০%	কাজ সমাপ্ত।
৫৪	ইউটিলিটি সিসিটিং	১.৫৩				১০০%	১০০%	কাজ সমাপ্ত।
৫৫	ভূমি অধিগ্রহণ	৩৩.৫২				১০০%	১০০%	কাজ সমাপ্ত।

কুয়েত ফান্ডের আওতায় শহীদ বুদ্ধিজীবী সেতু (৩য় বুড়িগঞ্জা), সুলতানা কামাল সেতু (২য় শীতলক্ষ্যা) এবং  
তিস্তা সেতু নির্মাণ শীর্ষক প্রকল্প (৪র্থ সংশোধিত)  
-শীর্ষক প্রকল্পের সমাপ্তি মূল্যায়ন প্রতিবেদন

০১।	প্রকল্পের নাম	:	কুয়েত ফান্ডের আওতায় শহীদ বুদ্ধিজীবী সেতু (৩য় বুড়িগঞ্জা), সুলতানা কামাল সেতু (২য় শীতলক্ষ্যা) এবং তিস্তা সেতু নির্মাণ শীর্ষক প্রকল্প (৪র্থ সংশোধিত)।
০২।	বাস্তবায়নকারী সংস্থা	:	সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর।
০৩।	প্রশাসনিক মন্ত্রণালয়	:	সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ, সড়ক পরিবহন ও সেতু মন্ত্রণালয়।

০৪। প্রকল্পের এলাকা (জেলা ও উপজেলার নাম):

সেতু	বিভাগ	জেলা	উপজেলা
শহীদ বুদ্ধিজীবী সেতু (৩য় বুড়িগঞ্জা),	ঢাকা	ঢাকা	মোহাম্মদপুর এবং কেরানীগঞ্জ
সুলতানা কামাল সেতু (২য় শীতলক্ষ্যা)	ঢাকা	ঢাকা এবং নারায়নগঞ্জ	ডেমরা এবং রূপগঞ্জ
তিস্তা সেতু	রংপুর	রংপুর এবং লালমনিরহাট	কাউনিয়া এবং লালমনিরহাট সদর

০৫। প্রকল্পের বাস্তবায়নকাল ও ব্যয়ঃ

(লক্ষ টাকায়)

অনুমোদিত ব্যয়		প্রকৃত ব্যয়	অনুমোদিত বাস্তবায়নকাল		প্রকৃত বাস্তবায়নকাল	অতিক্রান্ত ব্যয় (মূল অনুমোদিত ব্যয়ের %)	অতিক্রান্ত সময় (মূল বাস্তবায়ন কালের %)
মূল ব্যয়	৪র্থ সংশোধিত		মূল	৪র্থ সংশোধিত			
১	৩	৪	৫	৬	৭	৮	৯
২৬৫০২.০০	৩১২৫০.৭০	৩১২৫০.৭০	০১/০৭/২০০৩ হতে ৩০/০৬/২০০৬	০১/০৭/২০০৩ হতে ৩০/০৬/২০১৬	০১/০৭/২০০৩ হতে ৩০/০৬/২০১৬	১৭.৯২%	৩৩৪.০০%

০৬। প্রকল্পের অর্থায়নঃ

(লক্ষ টাকায়)

	জিওবি	আরপিএ	ডিপিএ	মোট
(১) মূল	৯৩০২.০০	১০৩০০.০০	৬৯০০.০০	২৬৫০২.০০
(২) ১ম সংশোধিত	৯৩০২.০০	১০৩৯৮.৫৩	৬৮০১.৪৭	২৬৫০২.০০
(৩) ২য় সংশোধিত	৮৪৫৫.৭৩	৮৮৫৬.৪৮	১১২৮৮.৩৬	২৮৬০০.৫৭
(৪) ৩য় সংশোধিত	১২৬৫৫.৩৮	৮৬৪০.৩১	১০৩৫৬.৮২	৩১৬৫২.৫১
(৫) ৪র্থ সংশোধিত	১৩৫২০.৪৮	৮৩৬২.৪৭	৯৩৬৭.৭৫	৩১২৫০.৭০
আন্তঃখাত সমন্বয়	-	-	-	-

০৭। প্রকল্পের অনুমোদন ও সংশোধনঃ

মূল ডিপিপি	জানুয়ারী/২০০৪
১ম সংশোধিত	জুন/২০০৬
২য় সংশোধিত	নভেম্বর/২০০৯
৩য় সংশোধিত	মার্চ/২০১১
৪র্থ সংশোধিত	আগস্ট/২০১৫

০৮। প্রকল্পের উদ্দেশ্যঃ

পরিবহন ব্যয় ও সময় সাশ্রয়ী এবং নিরাপদ সড়ক যোগাযোগ নিশ্চিতকল্পে শহীদ বুদ্ধিজীবী সেতু (৩য় বুড়িগঞ্জা), সুলতানা কামাল সেতু (২য় শীতলক্ষ্যা) এবং তিস্তা সেতু নির্মাণ করা হয়। যা অত্র অঞ্চলের আর্থ-সামাজিক উন্নয়ন ত্বরান্বিত করেছে।

০৯। প্রকল্পের মূল কার্যক্রমঃ

- ক) সেতু নির্মাণ- ৩টি ( শহীদ বুদ্ধিজীবী সেতু (৩য় বুড়িগঞ্জা)-৭০৮.০০ মিটার, সুলতানা কামাল সেতু (২য় শীতলক্ষ্যা)-১০৭২.০০ মিটার এবং তিস্তা সেতু- ৭৫০.০০ মিটার)।
- খ) সংযোগ সড়ক নির্মাণ- ৫.৯২ কিলোমিটার।
- গ) নদীর তীর সংরক্ষণ কাজ-৮১১৯০.০০ বর্গমিটার।

১০। প্রকল্পের অংগভিত্তিক বাস্তবায়ন অগ্রগতিঃ কাজের অংগভিত্তিক বাস্তবায়ন:

(লক্ষ টাকায়)

ক্রম	কার্যক্রম	একক	প্রকল্পের লক্ষ্যমাত্রা		প্রকৃত অর্জন	
			ভৌত	আর্থিক	ভৌত	আর্থিক
<b>A. Revenue</b>						
4800	Supply & Services					
	<b>Man-Power (PIU)</b>					
4500	01. Officer's Salary	LS		177.31		177.31
4600	02. Staff's Salary	LS				
4700	03. Allowances	LS		91.52		91.52
	<b>Sub-Total (A) :</b>			268.83		268.83
<b>B. Capital</b>						
<b>6800</b>	<b>Acquisition/Purchase of assets</b>					
6807	1. Procurement of Jeep (1 No. bridge construction)	no(s)	2.00	56.25	2.00	56.25
<b>6900</b>	<b>Acquisition/Purchase of assets</b>					
6901	02. Land acquisition	Hector	30.51	1727.77	30.51	1727.77
<b>7000</b>	<b>Civil Works</b>					
7006	03. Site Office					
	04. Site Laboratory	sqm	42.00	8.10	42.00	8.10
	05. Construction of Road					
	a) Earthwork on road embankment	Lac cum	5.87	804.85	5.87	804.85
	b) Construction of Pavement	km	5.92	1833.53	5.92	1833.53
7026	06. Construction of Bridge & Culvert					

ক্রম	কার্যক্রম	একক	প্রকল্পের লক্ষ্যমাত্রা		প্রকৃত অর্জন	
			ভৌত	আর্থিক	ভৌত	আর্থিক
	a) Sub-structure	m	2530.00	5914.54	2530.00	5914.54
	b) Superstructure	m	2530.00	5148.94	2530.00	5148.94
	c) Construction of RCC Culvert	m	26.00	171.40	26.00	171.40
<b>7081</b>	<b>07. Others</b>					
	a) River Bank Protection work	sqm	81190.00	2318.08	81190.00	2318.08
	b) Unforeseen contingent expenditure					
	i) Price Contingency	LS		9968.45		9968.45
	ii) Physical Contingency	LS		1279.23		1279.23
	iii) Physical Contingency	LS		114.21		114.21
	c) Survey & Design work (including sub-soil Investigation & technical assistance for the project feasibility study)	LS		65.90		65.90
	d) EIA Study cost	LS		3.00		3.00
7901	08. CD/VAT/Income Tax					
7981	09. Misc (POL, Maint & Contractor's claim)	LS		101.88		101.88
7985	10. Constancy					
	a) Consultant (Foreign)	MM	103.25	517.33	103.25	517.33
	b) Consultant (Local)	MM	893.25	793.71	893.25	793.71
	c) Foreign Training	day(s)	188.00	154.70	188.00	154.70
	<b>Sub-Total (B):</b>			30981.87		30981.87
	<b>Total (A+B) :</b>			31250.70		31250.70
	<b>C. Physical Contingency</b>					
7982	Physical Contingency (0.00%)					
	<b>D. Price Contingency</b>					
7982	Price Contingency (0.00%)					
	<b>Total (A+B+C+D) :</b>			<b>31250.70</b>		<b>31250.70</b>

১১। কাজ অসমাপ্ত থাকলে তার কারণঃ অনুমোদিত ডিপিপি অনুযায়ী কাজ সমাপ্ত হয়েছে।

১২। প্রকল্পের আর্থিক অগ্রগতিঃ ১০০%

১৩। প্রকল্পের বাস্তব অগ্রগতিঃ ১০০%

১৪। বছর ভিত্তিক কর্মপরিকল্পনা অনুযায়ী অগ্রগতি বিশ্লেষণঃ

বছর ভিত্তিক বার্ষিক উন্নয়ন কর্মসূচি (এডিপি) বরাদ্দ এবং সংশোধিত এডিপি বরাদ্দ ও প্রকৃত ব্যয় নিম্নরূপঃ-

(লক্ষ টাকায়)

অর্থ বছর	সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী লক্ষ্যমাত্রা	এডিপি / সংশোধিত এডিপি-তে বরাদ্দ	ব্যয়
১	২	৩	৪
২০০৩-২০০৪	৮৯.৫৫	৮৯.৫৫	৮৯.৫৫
২০০৪-২০০৫	১১১৫.০৭	১১১৫.০৭	১১১৫.০৭
২০০৫-২০০৬	৫৯০.৬৩	৫৯০.৬৩	৫৯০.৬৩
২০০৬-২০০৭	৫০০৪.৬৬	৫০০৪.৬৬	৫০০৪.৬৬
২০০৭-২০০৮	৩৬১৪.৫৯	৩৬১৪.৫৯	৩৬১৪.৫৯

অর্থ বছর	সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী লক্ষ্যমাত্রা	এডিপি / সংশোধিত এডিপি-তে বরাদ্দ	ব্যয়
১	২	৩	৪
২০০৮-২০০৯	৩৮০৭.৪৪	৩৮০৭.৪৪	৩৮০৭.৪৪
২০০৯-২০১০	৪৩৫৫.৮২	৪৩৫৫.৮২	৪৩৫৫.৮২
২০১০-২০১১	২৮৩৪.১১	২৮৩৪.১১	২৮৩৪.১১
২০১১-২০১২	৩৬৮৯.০০	৩৬৮৯.০০	৩৬৮৯.০০
২০১২-২০১৩	৪৩৪২.৪৬	৪৩৪২.৪৬	৪৩৪২.৪৬
২০১৩-২০১৪	০.০০	০.০০	০.০০
২০১৪-২০১৫	০.০০	০.০০	০.০০
২০১৫-২০১৬	১৮০৭.৩৭	১৮০৭.৩৭	১৮০৭.৩৭
<b>মোটঃ</b>	<b>৩১২৫০.৭০</b>	<b>৩১২৫০.৭০</b>	<b>৩১২৫০.৭০</b>

১৫। Procurement সংক্রান্ত তথ্যাদিঃ অনুমোদিত ক্রয় পরিকল্পনার বিপরীতে অগ্রগতি-

ক্রঃ নং	প্যাকেজ	চুক্তি মূল্য (কোটি টাকায়)	কার্যাদেশ অনুযায়ী		অগ্রগতি		মন্তব্য
			কাজ শুরুর তারিখ	কাজ সমাপ্তির তারিখ/বর্ধিত সময়	বাস্তব (%)	আর্থিক (কোটি টাকায়)	
১	পি ডাব্লিউ -০১	৬৭.৭৩	০৬/০৮/২০০৬	২০/০৯/২০০৯	১০০%	৬৭.৭৩	কাজ সমাপ্ত
২	পি ডাব্লিউ -০২	৮৬.১১	০৬/০৮/২০০৬	২৪/০৩/২০১০	১০০%	৮৬.১১	কাজ সমাপ্ত
৩	পি ডাব্লিউ -০৩	১২৩.৪৯	০৭/০৯/২০০৬	২১/০৫/২০১১	১০০%	১২৩.৪৯	কাজ সমাপ্ত
৪	পি এস -০১	১০.০৩	১৩/০৭/২০০৬	২৭/০৩/২০১১	১০০%	১০.০৩	কাজ সমাপ্ত
৫	পি এস -০২	৪.৬৩	২৬/০৬/২০০২	৩০/০৬/২০১৩	১০০%	৪.৬৩	কাজ সমাপ্ত
৬	জিডি -০১	০.৫৬	১৫/০৬/২০০৪	৩০/০৬/২০০৪	১০০%	০.৫৬	কাজ সমাপ্ত

১৬। প্রকল্প পরিচালক সম্পর্কিত তথ্যঃ

প্রকল্প পরিচালকের নাম ও পদবী	দায়িত্বের ধরণ		মেয়াদকাল	
	পূর্ণকালীন	খন্ডকালীন	শুরু	শেষ
মোঃ সিরাজুল ইসলাম, অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী, সওজ	√	-	২৮/০১/২০০৪	১০/০২/২০০৫
এম এম মাসুদুল হক অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী, সওজ	√	-	১০/২০/২০০৫	০৩/০৫/২০০৫
মোঃ মাহবুবুর রহমান অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী, সওজ	√	-	০৩/০৫/২০০৫	০৭/০৮/২০০৫
মোঃ মোজাম্মেল হক অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী, সওজ	√	-	০৭/০৮/২০০৫	২৮/০৩/২০০৭
মোঃ মাহবুবুর রহমান অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী, সওজ	√	-	১১/০৪/২০০৭	০৬/০৫/২০০৭
মোঃ মাহবুবুর রহমান অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী, সওজ	√	-	০৭/০৫/২০০৭	২৩/০৭/২০০৭
ফারুক আহম্মেদ অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী, সওজ	√	-	২৩/০৭/২০০৭	১৯/১১/২০০৮
মুন্সী মোস্তাফিজুর রহমান	√	-	২০/১১/২০০৮	২৪/১১/২০০৮

প্রকল্প পরিচালকের নাম ও পদবী	দায়িত্বের ধরণ		মেয়াদকাল	
	পূর্ণকালীন	খন্ডকালীন	শুরু	শেষ
অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী, সওজ				
ফারুক আহমেদ অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী, সওজ	√	-	২৪/১১/২০০৮	৩১/০১/২০১০
খন্দকার মনসুর-উল-আলম অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী, সওজ	√	-	১১/০২/২০১০	২৯/১২/২০১০
জাকির হোসেন অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী, সওজ	√	-	৩০/১২/২০১০	১৩/০৪/২০১১
আফসারুজ্জামান খান অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী, সওজ	√	-	০৪/০৫/২০১১	৩০/০৫/২০১১
মোঃ মাহবুবুল আলম অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী, সওজ	√	-	১৪/০৬/২০১১	১১/০১/২০১২
এম মোঃ শরিফ-উল-ইসলাম অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী, সওজ	√	-	১৩/০৬/২০১২	৩০/১২/২০১৩
এ. কিউ. এম ইকরামুল্লাহ অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী, সওজ	√	-	১৭/০১/২০১৪	০৭/০৬/২০১৬
মোহাম্মদ হাফিজুর রহমান অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী, সওজ	-	√	০৮/০৬/২০১৬	০১/০৯/২০১৬

#### ১৭। প্রকল্প পরিদর্শন এবং পর্যবেক্ষণ :

##### সুলতানা কামাল সেতু (২য় শীতলক্ষ্যা সেতু)

১৭.১ গত ২২ অক্টোবর ২০১৭ তারিখ পরিবীক্ষণ ও মূল্যায়ন সেক্টর ০২-এর সহকারী পরিচালক জনাব মোহাম্মদ তানভীর আক্কাস কর্তৃক প্রকল্পের আওতায় শীতলক্ষ্যা নদীর উপর নির্মিত সুলতানা কামাল সেতুটি সরেজমিন পরিদর্শন করা হয়। পরিদর্শনের শুরুতে সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের কর্মচারীবৃন্দের সাথে প্রকল্পের অগ্রগতি নিয়ে আলোচনা করা হয়। পরিদর্শনকালে নারায়নগঞ্জের সড়ক বিভাগের নির্বাহী প্রকৌশলী, সংশ্লিষ্ট উপ-বিভাগীয় প্রকৌশলী-সহ সওজ অধিদপ্তরের অন্যান্য কর্মচারীবৃন্দ উপস্থিত থেকে পরিদর্শন কার্যক্রমে সহায়তা প্রদান করেন।

১৭.২ সুলতানা কামাল সেতুটির দৈর্ঘ্য ১০৭২ মি:। সেতুর ডেমরা প্রান্তে এপ্রোচ রোডের দৈর্ঘ্য ৫৪ মিঃ এবং তারাব প্রান্তে এপ্রোচ রোডের দৈর্ঘ্য ১০৬ মি:। সেতুটি ২৬ জুন ২০১০ তারিখে মাননীয় প্রধানমন্ত্রী কর্তৃক উদ্বোধন করা হয়।

১৭.৩ সেতুটি পর্যবেক্ষণ করে দেখা যায় যে , পথচারীদের সেতু দিয়ে পারাপারের জন্য সেতুর দু 'পার্শ্বে ১ মি: প্রশস্তের ফুটপাথ থাকলেও ৫৪ মি: এবং ১০৬ মি: দীর্ঘ এ্যাপোচ রোডে কোন ফুটপাথ দেয়া হয়নি। সেতুর এপ্রোচে কোন ফুটপাথ না থাকায় পথচারীদের জীবনের ঝুঁকি নিয়ে সেতুতে উঠতে দেখা যায় (চিত্রঃ ১৮.১)।

১৭.৪ সেতু পরিদর্শনকালে দেখা যায় যে , সেতুর পাশে সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের আওতাভুক্ত এলাকায় অবৈধভাবে দখল করে ব্যবসা বাণিজ্য পরিচালিত হচ্ছে। এছাড়া সেখানে প্রাইভেট প্রতিষ্ঠানের দোকান গড়ে

উঠেছে। গাড়ি পার্কিং করে রাখা হচ্ছে। এছাড়া ব্যাপক পরিমাণে বালু, ইট ডাম্পিং করে রাখা হয়েছে এবং তা বেচা-কেনার জন্য অবৈধভাবে সওজ'র জায়গায় ব্যবসার গদি বসানো হয়েছে (চিত্রঃ ১৮.২-১৮.৩)।

১৭.৫ পরিদর্শনকালে দেখা যায় যে সেতুর তারাব প্রান্তে ৪টি expansion joint সম্পূর্ণরূপে dismantle হয়ে গেছে (চিত্রঃ ১৮.৪)। expansion Joint না থাকার কারণে joint গুলোতে গাড়িতে খুব ঝাঁকুনি হয়।

১৭.৬ ট্রাফিক নিরাপত্তার কারণে সেতুর ২ পাশে লাল রংয়ের Reflecting sheet লাগানো আছে। তবে Reflecting sheet-এর উপর পোষ্টার লাগানোর কারণে অনেক স্থানেই Reflecting sheet লাগানোর উদ্দেশ্য ব্যাহত হচ্ছে।

১৭.৭ সেতুর মাঝে কোন road marking দেখা যায়নি। দুইপাশে road marking করা আছে। তবে তা অস্পষ্ট এবং মলিন হয়ে গেছে।

১৭.৮ সেতুটির দৈর্ঘ্য ১০৭২ মিটার এবং সেতুর উপর দিয়ে বেশীর ভাগই ভারী যানবাহন চলাচল করে থাকে (চিত্রঃ ১৮.৫)। এছাড়া প্রকল্পটি বৈদেশিক ঋণ সহায়তায় বাস্তবায়ন করা হয়েছে এবং সেতুটি একটি শিল্প এলাকায় অবস্থিত বিধায় রাজস্ব আহরণের উদ্দেশ্যে যথাযথ কর্তৃপক্ষের অনুমোদন ক্রমে সেতুতে টোল আদায়ের ব্যবস্থা করা যেতে পারে।

১৭.৯ সেতুর দুপাশ ফুটপাথের সংস্থান আছে। তবে অনেক জায়গায় ফুটপাথের উপরের স্লাব অনুপস্থিত। কিছু কিছু জায়গায় স্ল্যাব গুলো এলোমেলো অবস্থায় দেখা গেছে। এতে করে পথচারীদের মারাত্মক দুর্ঘটনার আশংকা রয়েছে (চিত্রঃ ১৮.৫)।

১৭.১০ সেতুর তারাব প্রান্তে এ্যাপ্রোচ সড়কের Railing এর উপর মেটাল পাইপ দেয়া ছিল। পরিদর্শনকালে পাইপগুলো পাওয়া যায়নি। কে বা কারা তা কেটে নিয়ে গেছে। একই প্রান্তে এ্যাপ্রোচ রোডে তোরণ নির্মিত অবস্থায় দেখা যায়। রাস্তায় তোরণ নির্মাণ অবৈধ এবং ঝুঁকিপূর্ণ।

১৭.১১ সেতুর ডেমরা প্রান্তে এ্যাপ্রোচ রোডের পাশে সওজ 'র জায়গায় অবৈধভাবে বিশাল আকৃতির বিলবোর্ড দেখা গেছে। বিলবোর্ডগুলো ঝুঁকিপূর্ণ হওয়ায় অবিলম্বে তা সরিয়ে নেয়া প্রয়োজন (চিত্রঃ ১৮.২)।

### তিস্তা সেতু

১৭.১২ গত ১৭/১০/২০১৭ তারিখে বাস্তবায়ন পরিবীক্ষণ ও মূল্যায়ন বিভাগের মূল্যায়ন কর্মকর্তা জনাব সঞ্জয় কর্মকার কর্তৃক “কুয়েত ফান্ডের আওতায় শহীদ বুদ্ধিজীবী সেতু (৩য় বুড়িগঞ্জা), সুলতানা কামাল সেতু (২য় শীতলক্ষ্যা) এবং তিস্তা সেতু নির্মাণ (৪র্থ সংশোধিত)” শীর্ষক সমাপ্ত প্রকল্পের তিস্তা সেতু অংশ পরিদর্শন করা হয়। এ সময় সড়ক বিভাগের নির্বাহী প্রকৌশলী উপস্থিত ছিলেন। সেতুটি রংপুর জেলার কাউনিয়া উপজেলা এবং লালমনিরহাট সদর উপজেলায় অবস্থিত।

- ১৭.১৩ নির্মিত তিস্তা সেতুর রক্ষাপ্রদ কাজের মধ্যে জিও টেক্সটাইলসহ সিসি ব্লকের কাজ করা হয়েছে। এর কিছু সিসি ব্লক dislocate হয়ে গেছে।
- ১৭.১৪ সেতুর ফুটপাথ অংশের কয়েকটি স্ল্যাব নেই। ফলে পথচারীদের জন্য সেতুর উপরে চলাচল করা বিপদজনক। এ বিষয়ে সংশ্লিষ্ট নির্বাহী প্রকৌশলী বলেন, ইউটিলিটির কাজের জন্য এ স্ল্যাবগুলো উঠানো হয়েছে।
- ১৭.১৫ প্রকল্পের আওতায় সাইট অফিসের জন্য অধিগ্রহণকৃত জমি বর্তমানে অব্যবহৃত অবস্থায় রয়েছে। তা যাতে বেদখল হতে না পারে সে বিষয়ে নজর রাখা জরুরী।

#### শহীদ বুদ্ধিজীবী সেতু (৩য় বুড়িগঞ্জা)

- ১৭.১৬ গত ১১ অক্টোবর ২০১৭ তারিখে পরিবীক্ষণ ও মূল্যায়ন সেক্টর ০২-এর সহকারী পরিচালক জনাব মোহাম্মদ তানভীর আক্বাস কর্তৃক প্রকল্পের আওতায় বুড়িগঞ্জা নদীর উপর নির্মিত শহীদ বুদ্ধিজীবী সেতু (৩য় বুড়িগঞ্জা) সেতুটি পরিদর্শন করা হয়। পরিদর্শনের শুরুতে সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের কর্মচারীবৃন্দের সাথে প্রকল্পের অগ্রগতি নিয়ে আলোচনা করা হয়। পরিদর্শনকালে নারায়নগঞ্জের সড়ক বিভাগের নির্বাহী প্রকৌশলী, সংশ্লিষ্ট উপ-বিভাগীয় প্রকৌশলী-সহ সওজ অধিদপ্তরের অন্যান্য কর্মচারীবৃন্দ উপস্থিত থেকে পরিদর্শন কার্যক্রমে সহায়তা প্রদান করেন। সেতুটির দৈর্ঘ্য ৭০৮ মি., প্রস্থ ১০.২৫ মি., লেন সংখ্যা ২। সেতুটির নির্মাণ কাজ ২০০৯ এ সমাপ্ত হয়। এর স্প্যান সংখ্যা ১৭।
- ১৭.১৭ সেতুটির পশ্চিম প্রান্তে (কেরানীগঞ্জ) এ্যাপ্রোচ রোডের মুখে অবৈধভাবে তোরণ নির্মিত অবস্থায় দেখা যায়। এছাড়া সেতুর দুই প্রান্তে সওজ'র জমিতে অবৈধ দোকানপাট গড়ে উঠতে দেখা গেছে।
- ১৭.১৮ সার্বিকভাবে সেতুর ব্যাহ্যিক অবকাঠামো সন্তোষজনক। দুইপাশের ফুটপাথ ঠিকঠাক আছে। তবে গাড়ী চলাকালে সেতুর expansion joint ঝাঁকুনি সৃষ্টি হয়। ভবিষ্যতে সেতু নির্মাণের সময় যথাযথভাবে expansion joint সংরক্ষণের জন্য সওজ'কে এ বিষয়ে আরো সতর্ক থাকতে হবে।



চিত্র ১৮.১: সুলতানা কামাল সেতু র এ্যাপ্রোচ রোডে ফুটপাথ না থাকায় পথচারীদের জীবনের ঝুঁকি নিয়ে সেতুত উঠতে দেখা যায়।



চিত্র ১৮.২: সুলতানা কামাল সেতুতে বিদ্যমান অবৈধ স্থাপনা।



চিত্র ১৮.৩: সুলতানা কামাল সেতুতে বিদ্যমান অবৈধ স্থাপনা।



চিত্র ১৮.৪: সুলতানা কামাল সেতুর expansion joint-এর বর্তমান চিত্র।



চিত্র ১৮.৫: সুলতানা কামাল সেতুর উপরকার ফুটপাথের বর্তমান চিত্র এবং চলাচলকারী ভারী যানবাহন।



চিত্র ১৮.৬: নির্মিত তিস্তা সেতু।



চিত্র ১৮.৭: নির্মিত শহীদ বুদ্ধিজীবী সেতু।

## ১৯। আইএমইডি'র সুপারিশ/মতামতঃ

১৯.১ সুলতানা কামাল সেতু এবং শহীদ বুদ্ধিজীবী সেতুর দুই পার্শ্বে সওজ'র জায়গায় নির্মিত অবৈধ স্থাপনা যেমন দোকানপাট, বিলবোর্ড, ইট-বালুর বাজার, স'মিল ইত্যাদি উচ্ছেদ করতে হবে (অনুঃ ১৭.৪, ১৭.১৭);

- ১৯.২ তিস্তা সেতু এলাকায় প্রকল্পের সাইট অফিসের জন্য অধিগ্রহণকৃত জমি অব্যবহৃত অবস্থায় রয়েছে। তা যাতে বেদখল হতে না পারে সে বিষয়ে সওজ প্রয়োজনীয় ব্যবস্থা গ্রহণ করবে (অনুঃ ১৭.১৫);
- ১৯.৩ ১.০৭ কি.মি. দীর্ঘ সুলতানা কামাল সেতুতে সরকারি রাজস্ব আহরণের উদ্দেশ্যে যথাযথ কর্তৃপক্ষের অনুমোদনক্রমে টোল আদায়ের জন্য প্রয়োজনীয় ব্যবস্থা করা যেতে পারে (অনুঃ ১৭.০৮);
- ১৯.৪ সুলতানা কামাল সেতুর তারাব প্রান্তে ৪টি **expansion joint** জরুরী ভিত্তিতে মেরামত করতে হবে এবং সওজ-কে ভবিষ্যতে আরও দীর্ঘস্থায়ী ও স্বচ্ছন্দে চলাচল উপযোগী করে সেতুর **expansion joint** বসানোর বিষয়ে সচেষ্ট হতে হবে (অনুঃ ১৭.০৫);
- ১৯.৫ সেতুর উপরিস্থ ফুটপাথের স্ল্যাবসমূহ যথাযথভাবে স্থাপন করতে হবে এবং যেসব স্থানে স্ল্যাব নেই অনতিবিলম্বে সেসব স্থানে নতুন স্ল্যাব স্থাপন করতে হবে (অনুঃ ১৭.৯, ১৭.১৪);
- ১৯.৬ সুলতানা কামাল সেতুর এপ্রোচ রোডে ফুটপাথ নির্মাণের বিষয়ে সংশ্লিষ্ট কর্তৃপক্ষ প্রয়োজনীয় উদ্যোগ গ্রহণ করতে হবে (অনুঃ ১৭.৩);
- ১৯.৭ শীঘ্রই সমাপ্ত প্রকল্পের **external audit** সম্পন্ন করতে হবে; এবং
- ১৯.৮ অনুচ্ছেদ ১৯.১-১৯.৭ এর উপর প্রয়োজনীয় ব্যবস্থা গ্রহণপূর্বক আগামী ১ (এক) মাসের মধ্যে আইএমইডিসহ সংশ্লিষ্ট সকলকে অবহিত করতে হবে।

ইস্টার্ন বাংলাদেশ ব্রিজ ইমপ্ৰুভমেন্ট প্রজেক্ট  
-শীর্ষক প্রকল্পের সমাপ্তি মূল্যায়ন প্রতিবেদন

০১।	প্রকল্পের নাম	:	ইস্টার্ন বাংলাদেশ ব্রিজ ইমপ্ৰুভমেন্ট প্রজেক্ট
০২।	বাস্তবায়নকারী সংস্থা	:	সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর
০৩।	প্রশাসনিক মন্ত্রণালয়	:	সড়ক পরিবহন ও সেতু মন্ত্রণালয়

০৪। প্রকল্পের এলাকা (জেলা ও উপজেলার নাম): দেশের পূর্বাঞ্চল। বিস্তারিত পরিশিষ্ট 'ক'।

০৫। প্রকল্পের বাস্তবায়নকাল ও ব্যয়ঃ

(লক্ষ টাকায়)

অনুমোদিত ব্যয়		প্রকৃত ব্যয়	অনুমোদিত বাস্তবায়নকাল		প্রকৃত বাস্তবায়নকাল	অতিক্রান্ত ব্যয় (মূল অনুমোদিত ব্যয়ের %)	অতিক্রান্ত সময় (মূল বাস্তবায়ন কালের %)
মূল ব্যয়	২য় সংশোধিত		মূল	২য় সংশোধিত			
১	৩	৪	৫	৬	৭	৮	৯
৬৯,০৯০.৩৪	১১৮,৭৫০.৪২	১০৮,৮৮৬.৬৮	০১/০৭/২০০৯ থেকে ৩১/১২/২০১৩	০১/০৭/২০০৯ থেকে ৩০/০৬/২০১৬	০১/০৭/২০০৯ থেকে ৩০/০৬/২০১৬	৭২%	৩৩%

০৬। প্রকল্পের অর্থায়নঃ জাইকা ও জিওবি ।

৭। অনুমোদনের তারিখ, মেয়াদ বৃদ্ধি	মূল	৬৯,০৯০.৩৪
	সংশোধিত	১ম : ১১৮,৭৫০.৪২ ২য় : ১১৮,৭৫০.৪২
	আন্তঃখাত সমন্বয়	--
	মেয়াদ বৃদ্ধি (১ম, ২য়)	৩১/১২/২০১৪, ৩০/০৬/২০১৬

৮। প্রকল্পের উদ্দেশ্য ও পটভূমি:

৮.১ প্রকল্পে উদ্দেশ্যঃ

ক) মানব ও পণ্য পরিবহনে নিরাপদ নির্ভরযোগ্য ও কার্যকর যোগাযোগ ব্যবস্থা গড়ে তোলা,

- খ) মানুষ ও যানের চলাচল সহজ ও ত্বরান্বিত করা,  
 গ) নতুন ও প্রশস্ত সেতু নির্মাণের মাধ্যমে সড়ক ব্যবহারকারীর সফর সময় ও খরচ সংকুচিত করা,  
 ঘ) নির্মাণ কাজ চলাকালীন সময়ে নতুন চাকুরীক্ষেত্র সৃষ্টি করার মাধ্যমে দারিদ্র্য দূরীকরণ এবং,  
 ঙ) পরবর্তীতে শিল্প প্রতিষ্ঠায় অনুকূল পরিবেশ গড়ে তোলা।

#### ৮.২। পটভূমিঃ

সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের সড়ক নেট ওয়াকের উন্নয়ন কাজ বিভিন্ন প্রকল্পের আওতায় সম্পাদন করা হয়। কিন্তু অর্থাভাবে বিদ্যমান অনেক সড়কের সংকীর্ণ, ক্ষতিগ্রস্ত ও অনিরাপদ সেতু প্রতিস্থাপন করা সম্ভব হয়নি। ট্রাফিক জ্যাম ও দুর্ঘটনার জন্য এ সকল সেতুই অনেকাংশেই দায়ী বলে প্রতীয়মান। এ প্রেক্ষাপটে জাপান সরকারের অর্থায়নে (Special Assistance for Project Formation SAPROF) দেশের পূর্বাঞ্চলের ২৪৯টি সংকীর্ণ, ক্ষতিগ্রস্ত ও অনিরাপদ সেতুর উপর একটি সমীক্ষা পরিচালনা করা হয়। সমীক্ষাভুক্ত ২৪৯টি সংকীর্ণ সেতুর মধ্যে থেকে ঢাকা, কুমিল্লা, সিলেট ও চট্টগ্রাম জোনের মোট ৬৮টি (৩০ মিটার এবং ৩০ মিটারের অধিক দৈর্ঘ্য) সেতু Japan Bank for International Cooperation (JBIC)-এর অর্থায়নে উন্নয়নের জন্য চিহ্নিত করা হয়। এছাড়া উক্ত প্রতিবেদন SAPROF টিম ৩০ মিটারের কম দৈর্ঘ্য বিশিষ্ট আরো ৭৪টি সেতু সম্পূর্ণ জিওবি অর্থায়নে পুনর্বাসনের জন্য সুপারিশ করে। উক্ত সমীক্ষা প্রতিবেদনের সুপারিশের প্রেক্ষিতে যোগাযোগ মন্ত্রণালয় কর্তৃক প্রকল্পটি গ্রহণের উদ্যোগ নেয়া হয়।

#### ৯। প্রকল্পের অনুমোদন ও সংশোধনঃ

প্রকল্পটি একনেক কর্তৃক ০৫/০৭/২০০৯ তারিখে অনুমোদিত হয় যার মেয়াদকাল ছিল ০১/০৭/২০০৯ থেকে ৩১/১২/২০১৩ পর্যন্ত। পরবর্তীতে ডিপিপি সংশোধনের মাধ্যমে প্রকল্পের মেয়াদ ০১/০৭/২০১৩ থেকে ৩০/০৬/২০১৬ পর্যন্ত বর্ধিত করা হয়েছে।

#### ১০। প্রকল্পের অংগভিত্তিক বাস্তবায়ন অগ্রগতিঃ

(লক্ষ টাকায়)

ক্রম	কার্যক্রম	একক	প্রকল্পের লক্ষ্যমাত্রা		প্রকৃত অর্জন	
			ভৌত	আর্থিক	ভৌত	আর্থিক
১.	4500 Pay Officer	MM	১৭৫২	৩৩২.৭৬	১২৯৬	২৪৫.৮৬
২.	4600 Pay Staff	MM	১০২	৯.৪০	২০	১.৮৬
৩.	4700 Allowances	LS	১৮৫৪	২৫৬.৯৩	১৫৯৪	২২১.৬০
৪.	4800 Supply & Services	LS	-	৬১১০.২৪	-	৫৬০৫.৬৯
৫.	4900 Repair &	LS	-	১২৮.০০	-	৬২.৫৮

ক্রম	কার্যক্রম	একক	প্রকল্পের লক্ষ্যমাত্রা		প্রকৃত অর্জন	
			ভৌত	আর্থিক	ভৌত	আর্থিক
	Maintenance					
<b>Sub-Total Revenue</b>				৬৮৩৭.৩৩		৬১৩৭.৫৮
১.	6800 Acquisition of Assets	Nos.		৫১৩.৮১		৫০৫.৪৬
২.	Jeep, Pick up, Microbus, Motor Cycle	Nos.	১৬	৪৮০.৮১	১৬	৪৮০.৮১
৩.	Computer & Equipment	Nos.	১৭	১২.০০	১৭	১২.০০
৪.	Office Equipment	Nos.	১০	১১.০০	১০	৮.৪০
৫.	Furniture	LS	-	১০.০০	-	৪.২৪
৬.	6900 Land Acquisition & Resettlement	Hector	২.৫৪৮	২৩০০.৮৭	২.২৬৫	২০৩৭.৫৩
৭.	7000 Civil Works			১০৮৫৩০.৪৯		৯৯৯১০.৬৮
৮.	Construction of Approach Road	KM	৩৫.৯৭	২৮২৯২.৮২	৩৫.৯৭	২৬০৪৫.৭১
৯.	Construction of Detour Road	KM	৭.৩৯	৬৮৯৮.৪৮	৭.৩৯	৬৩৫০.৫৮
১০.	Construction of Bridge & Culvert	M	৪৭৯১.৪৫	৭১৬২১.০২	৪৭৯১.৪৫	৬৫৯৩২.৬৪
১১.	Others	LS		১৭১৮.২২		১৫৮১.৭৫
১২.	7980-7981 Others			৫৬৭.৯২		২৯৫.৪৩
<b>Sub-Total Cap.</b>				১১১৯১৩.০৯		১০২৭৪৯.১০
<b>Grand Total</b>				১১৮৭৫০.৪২		১০৮৮৮৬.৬৮

১১। কাজ অসমাপ্ত থাকলে তার কারণঃ প্রয়োজ্য নয়।

১২। প্রকল্পের মূল কার্যক্রমঃ

দেশের পূর্বাঞ্চলের ১২টি সড়ক ও মহাসড়কে ১১৮টি সেতু/কালভার্ট নির্মাণ, মেরামত (জাইকা অর্থায়নে ৬৩টি এবং জিওবি অর্থায়নে ৫৫টি) যার মোট দৈর্ঘ্য ৫,০২৯.১৯ মিটার।

১৩। প্রকল্পের সার্বিক আর্থিক ও বাস্তব অগ্রগতিঃ

১৩.১ প্রকল্পের আর্থিক অগ্রগতিঃ ১০৮৮.৮৭ কোটি টাকা, যা প্রকল্পের অনুমোদিত ব্যয়ের ৯২%।

১৩.২ প্রকল্পের বাস্তব অগ্রগতিঃ ১০০%

১৪। বছর ভিত্তিক কর্মপরিকল্পনা অনুযায়ী অগ্রগতি বিশ্লেষণঃ

নিম্নে বছর ভিত্তিক বার্ষিক উন্নয়ন কর্মসূচি (এডিবি) বরাদ্দ এবং সংশোধিত এডিবি বরাদ্দ ও প্রকৃত ব্যয় দেওয়া হল-

(লক্ষ টাকায়)

অর্থ বছর	মূল ডিপিপি অনুযায়ী লক্ষ্যমাত্রা	সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী লক্ষ্যমাত্রা	এডিপি/সংশোধিত এডিপি-তে বরাদ্দ	ব্যয়
১	৩	৪	৬	৭
২০০৯-১০	২৩১২.২৪	৯৮৪.৯৬	১৩১০	৯৮৪.৯৬
২০১০-১১	১৩৬৯৮.০৮	১১৯৭.৮৬	১২৯৬	১১৯৭.৮৬
২০১১-১২	২৫৭৩৩.৫১	৮৬৭৪.৬১	১৩১৮৭	৮৬৭৪.৬১
২০১২-১৩	২৩৮৪৮.৪৮	২০৩৯৮.৯২	২০৪০০	২০৩৯৮.৯২
২০১৩-১৪	৩৪৯৮.০৩	৪২৮১৪.৮	৪২৮১৫	৪২৮১৪.৮
২০১৪-১৫	-	৩০৬৯৯.৬১	২৪৫০১	২৪৪৫৫.৫৩
২০১৫-১৬	-	১৩৯৭৯.৬৬	১০৩৬০	১০৩৬০
<b>মোটঃ</b>	<b>৬৯০৯০.৩৪</b>	<b>১১৮৭৫০.৪২</b>	<b>-</b>	<b>১০৮৮৮৬.৬৮</b>

১৫। ক্রয় সংক্রান্ত তথ্যাদিঃ অনুমোদিত ক্রয় পরিকল্পনার বিপরীতে অগ্রগতি

ক্রঃ নং	প্যাকেজ	চুক্তি মূল্য (টাকা)	বিস্তারিত কার্যাদেশ অনুযায়ী		অগ্রগতি		মন্তব্য
			কাজ শুরুর তারিখ	কাজ সমাপ্তির তারিখ	বাস্তব (%)	আর্থিক (টাকা)	
(১)	(২)	(৩)	(৪)	(৫)	(৬)	(৭)	(৮)
১	ডাব্লিউ ডি-১	৭১,১৪০,২৪১.৭৭	২৩/১০/১১	০৬/০৮/১৩	৯৩.৮%	৬৬,৭৫০,০৪০.৩২	
২	ডাব্লিউ ডি-২	১০৪,৯০৪,১০৯.৫	১৮/১০/১১	১৫/০২/১৪	৯৭.৫%	১০২,২৪০,৫৩৮.৩২	
৩	ডাব্লিউ ডি-৩	৮৮,১৯২,৫৭৩.৮	১৮/১০/১১	১১/০১/১৩	৯৯.৯%	৮৮,১৩৬,৬৫৩.৬১	
৪	ডাব্লিউ ডি-৪	৮৫,৩০৫,০৮৭.৪	১৮/১০/১১	১১/০১/১৩	৯৮.১%	৮৩,৬৯৪,৭৩৮.৩৪	
৫	ডাব্লিউ ডি-৫	১১৭,৭৪৭,৯০১.৭	১৮/১০/১১	১১/০১/১৩	৯৯.৬%	১১৭,২২১,২২২.০০	
৬	ডাব্লিউ ডি-৬	১১৯,৭৪৪,০৪২.৬	২৩/১০/১১	০৩/০৮/১৪	৯৭.৯%	১১৭,২৮২,৯৩৪.৯৩	
৭	ডাব্লিউ ডি-৭	১৩৬,৩৫৬,৪৮৪.৫	১৮/১০/১৩	০৫/০৫/১৫	৯৬.৬%	১৩১,৭৫০,২২৯.০৬	
৮	ডাব্লিউ ডি-৮	১২৯,৮৭৮,৩৫৪.৯	১৮/০৭/১৩	০৫/০৫/১৫	৯৮.১%	১২৭,৪৩৮,৭২৩.২	কাজ
৯	ডাব্লিউ ডি-৯	১৭৮,৮৭৩,২৮২.৩	১৮/০৭/১৩	২২/০৩/১৬	১০০%	১৭৮,৮৭২,৪৬২.৬৭	সমাপ্ত
১০	ডাব্লিউ ডি-১০	১৪৪,৫০৫,৯৬০.৫৯	৩১/০৮/১৩	৩১/০৫/১৬	৯২.৭%	১৩৪,০০১,০৯৭.৮৮	
১১	ডাব্লিউ ডি-১১	২১০,৮৭৬,৬১৯.৩	৩০/০৭/১৩	২৮/১১/১৫	৯৭.৬%	২০৫,৭২৪,০৬১.৭১	

ক্রঃ নং	প্যাকেজ	চুক্তি মূল্য (টাকা)	বিস্তারিত কার্যাদেশ অনুযায়ী		অগ্রগতি		মন্তব্য
			কাজ শুরুর তারিখ	কাজ সমাপ্তির তারিখ	বাস্তব (%)	আর্থিক (টাকা)	
(১)	(২)	(৩)	(৪)	(৫)	(৬)	(৭)	(৮)
১২	ডাব্লিউ ডি-১২	২৩৯,৭৫৮,২৯২.৫	৩০/০৭/১৩	৩০/০৬/১৬	৮৩.০%	১৯৮,৯০৬,১১৯.০১	
১৩	জাওয়া বাজার ব্রীজ	৬৪,৮৫৬,০১৯.৩৮	০৯/০৯/১৩	২৩/০৩/১৬	৯৯.৮%	৬৪,৭২৭,৩৪৪.৩৮	
১৪	CP-01, Dhaka	২,০৪২,৫১৮,৯৪১.৯	০৬/০৮/১২	৩০/০৯/১৪	৯৮.৬%	২,০১৪,০০২,৫৪৪.২	
১৫	CP-02, Chittagong	২,৯২০,৩৩৪,০৫৩.২	১২/০৫/১৩	৩০/০৬/১৫	৯১.৮%	২,৬৮০,৯৬৭,০৩৮.০	
১৬	CP-03, Comilla	১,১৪৮,৬৯৫,৭৩৮.০	০১/০৩/১২	২২/০৪/১৪	৯৩.৯%	১,০৭৮,৫২৯,৪৫৮.৮	
১৭	CP-04, Sylhet	২,৮০৫,১২০,৩৬৮.৫	০৪/০৩/১২	১০/০৬/১৫	৯২.৮%	২,৬০৪,০৯৮,৮৮৩.০	

১৬। প্রকল্প পরিচালক সম্পর্কিত তথ্যঃ

প্রকল্প পরিচালকের নাম ও পদবী	দায়িত্বের ধরণ	মেয়াদকাল	
কাজী গোলাম মোস্তফা (অঃপ্রঃপ্রঃ, সওজ)	পূর্ণকালীন	০১/০৯/২০০৯	০২/০২/২০১০
মোঃ আলতাফ হোসেন (অঃপ্রঃপ্রঃ, সওজ)	পূর্ণকালীন	০২/০২/২০১০	০৯/০২/২০১০
মোঃ আজহারুল ইসলাম (অঃপ্রঃপ্রঃ, সওজ)	পূর্ণকালীন	০৯/০২/২০১০	১৮/০৪/২০১০
মোঃ আরিফুর রহমান (অঃপ্রঃপ্রঃ, সওজ)	পূর্ণকালীন	১৮/০৪/২০১০	১৬/০৫/২০১০
তাপস কুমার পাল (অঃপ্রঃপ্রঃ, সওজ)	পূর্ণকালীন	১৬/০৫/২০১০	২৪/০৭/২০১১
মোঃ আব্দুল কদুস (অঃপ্রঃপ্রঃ, সওজ)	পূর্ণকালীন	২৪/০৭/২০১১	১৯/০৮/২০১১
মোঃ দলিল উদ্দিন (অঃপ্রঃপ্রঃ, সওজ)	পূর্ণকালীন	১৯/০৮/২০১১	০৭/০৯/২০১৪
স্বপন কুমার নাথ (অঃপ্রঃপ্রঃ, সওজ)	পূর্ণকালীন	০৭/০৯/২০১৪	২১/০৯/২০১৪
মোঃ ফজলুর রহমান জামালী (অঃপ্রঃপ্রঃ, সওজ)	পূর্ণকালীন	২১/০৯/২০১৪	২৩/১০/২০১৪
বিধান চন্দ্র ধর (অঃপ্রঃপ্রঃ, সওজ)	পূর্ণকালীন	৩০/১০/২০১৪	১৫/১১/২০১৫
মোঃ দলিল উদ্দিন (অঃপ্রঃপ্রঃ, সওজ)	পূর্ণকালীন	১৫/১১/২০১৫	২৮/০১/২০১৬
মোঃ আব্দুল বাকী মিয়া (অঃপ্রঃপ্রঃ, সওজ)	পূর্ণকালীন	০১/০২/২০১৬	২৯/০৩/২০১৬
মোহাম্মদ জায়েদ আলম (অঃপ্রঃপ্রঃ, সওজ)	পূর্ণকালীন	০৫/০৪/২০১৬	৩০/০৬/২০১৬

১৭। প্রকল্পের প্রভাবঃ

ভ্রমণ ব্যয় ও সময় সাশ্রয়সহ প্রকল্প এলাকায় সুষ্ঠু ও নিরাপদ যান চলাচল নিশ্চিত হয়েছে।

১৮। প্রকল্প পরিদর্শন এবং পর্যবেক্ষণঃ

প্রকল্পের আওতায় দেশের পূর্বাঞ্চলের ১২ জেলায় সর্বমোট ১১৮টি সেতু নির্মাণ করা হয়েছে। এর মধ্যে ৬টি জেলায় মোট ৪৩টি সেতু আইএমইডি'র পরিবীক্ষণ ও মূল্যায়ন সেক্টর-০২ এর কর্মকর্তা বৃন্দ কর্তৃক পরিদর্শন করা হয়। সহকারী পরিচালক প্রকৌশলী মোহাম্মদ তানভীর আক্কাস গত ২৫ জুলাই ২০১৭ তারিখ ব্রাহ্মণবাড়িয়া জেলা, ১০ অক্টোবর ২০১৭ তারিখ মুন্সিগঞ্জ জেলা ৯-১০ নভেম্বর ২০১৭ তারিখ চট্টগ্রাম জেলায় নির্মিত সেতু সমূহ পরিদর্শন করেন। এছাড়া পরিচালক জনাব খন্দকার মোহাম্মদ আলী কর্তৃক ৬ নভেম্বর, ২০১৭ তারিখ টাঙ্গাইল জেলা এবং মূল্যায়ন কর্মকর্তা জনাব সঞ্জয় কর্মকার কর্তৃক ২৯-৩০ অক্টোবর ২০১৭ তারিখ চাঁদপুর ও লক্ষ্মীপুর জেলায় নির্মিত সেতুসমূহ পরিদর্শন করা হয়।

পরিদর্শনকৃত সেতুসমূহের বিবরণী নিম্নরূপ:

ক্রম	জেলার নাম	সড়কের নাম	সেতুর নাম	সেতুর অবস্থান (চেইনেজ)	সেতুর দৈর্ঘ্য (মিটার)
১	২	৩	৪	৫	৬
১.	ঢাকা (জিওবি)	জিনজিরা-কেরানীগঞ্জ- দোহার-শ্রীনগর সড়ক (আর ৮২০)	সৈয়দপুর সেতু	০১৪এ	১২.০০
২.			বেনুখালী সেতু	০২৩এ	২৪.৪০
৩.			লক্ষ্মীপ্রদাস সেতু	০৪০এ	২৪.৪০
৪.			সাইনপুকুর সেতু	০৫৬এ	২২.০৫
৫.			জাহানারাবাদ সেতু	০৫৭এ	২৫.১১
৬.			তালুকদারবাড়ী সেতু	০৫৮এ	১২.০০
৭.			টাঙ্গাইল (জাইকা সহায়তাপুষ্টি)	টাঙ্গাইল-মধুপুর সড়ক (এন ৪)	পুংলী সেতু
৮.	ধুনাইল সেতু	০৭৪সি			-
৯.	হামিদপুর সেতু	০৭৮এ			-
১০.	গোলাবাড়ী সেতু	১০৬এ			৫৮.২০
১১.	চারাতঙ্গা সেতু	১১২এ			৩৭.০০
১২.	কুচাতঙ্গা সেতু	১১৮এ			৩৭.০০
১৩.	ছিনাবাড়ী সেতু	১২৫এ			৪৩.০০
১৪.	চট্টগ্রাম (জাইকা সহায়তাপুষ্টি)	চট্টগ্রাম-হাটহাজারী- রাঙ্গামাটি সড়ক (এন-১০৬)	বড় বাইনজন সেতু	০১৫এ	৬৩.০০
১৫.			রহিমপুর সেতু	০১৬এ	৪৮.০০
১৬.			ইছাপুর কালভার্ট	০১৭এ	১১.২০
১৭.			হালদা সেতু	০১৮এ	১০২.০০
১৮.	চট্টগ্রাম (জিওবি)	চট্টগ্রাম-রাঙ্গামাটি সড়ক (এন-১০৬)	পশ্চিম গহিরা কালভার্ট	০১৯এ	২৬.২৫
১৯.			কুন্ডেশ্বরী বড়পুল সেতু	০২২বি	২৫.৭৪
২০.			ডাবুয়া সেতু	০২৩বি	২৫.৭৪
২১.			বেরমলিয়া সেতু	০২৪ই	২৫.৭৪
২২.	চট্টগ্রাম /দোহাজারী	পটিয়া-আনোয়ারা- বাঁশখালী-চকোরিয়া সড়ক	মুরালী ঘাট সেতু	৭	৮৪.০০
২৩.			আনোয়ারা সেতু	০১৫এ	৪৮.০০

ক্রম	জেলার নাম	সড়কের নাম	সেতুর নাম	সেতুর অবস্থান (চেইনেজ)	সেতুর দৈর্ঘ্য (মিটার)
১	২	৩	৪	৫	৬
২৫.	(জাইকা সহায়তাপুষ্টি)	(আর-১৭০)	শিলকোপ সেতু	০৪৫বি	৪০.০০
২৬.			শ্রেম বাজার সেতু	০৫৩বি	৩৯.০০
২৭.	চট্টগ্রাম /দোহাজারী (জিওবি)	পটিয়া-আনোয়ারা- বাঁশখালী-চকোরিয়া সড়ক (আর-১৭০)	ভাটিখান সেতু	০২২সি	২২.৬৮
২৮.			০০৩এ	০০৩বি	১৯.২
২৯.			পূর্ব কন্যারা সেতু	০০৮বি	১৬.৫৯
৩০.			০১৫সি	০১৫সি	১৯.৬৪
৩১.			০৩৭ডি	০৩৭ডি	১৯.৬৪
৩২.			০৫০এ	০৫০এ	৩৪.৮৮
৩৩.	কুমিল্লা (জাইকা সহায়তাপুষ্টি)	কুমিল্লা (ময়নামতি)- ব্রাহ্মণবাড়িয়া (সরাইল) সড়ক (এন-১০২)	ছতুরাশরীফ সেতু	০৬৭সি	৩০.০
৩৪.			রামরাইল সেতু	০৭০এ	১০৩.০০
৩৫.			কাউতলী/এন্ডারসন সেতু	০৪৭এ	৬৯.৭৫
৩৬.	চাঁদপুর (জাইকা সহায়তাপুষ্টি)	কুমিল্লা-লালমাই-চাঁদপুর- লক্ষ্মীপুর সড়ক (আর-১৪০)	হাজীগঞ্জ সেতু	০৫৭এ	২৫.৭৪
৩৭.			মহামায়া সেতু	৮০.৯০	১০২.০০
৩৮.			ফরিদগঞ্জ সেতু	০১৫এ	৩৯.০০
৩৯.	চাঁদপুর (জিওবি)	কুমিল্লা-লালমাই-চাঁদপুর- লক্ষ্মীপুর সড়ক (আর-১৪০)	মিঠানিয়া সেতু	০৪৯এ	২৫.৭৪
৪০.	লক্ষীপুর (জাইকা সহায়তাপুষ্টি)	মাইজদী-রাজগঞ্জ-চন্দ্রগঞ্জ সড়ক (আর-১৪৩)	বসুরহাট সেতু	০১৫এ	৩৯.০০
৪১.	লক্ষীপুর (জিওবি)	মাইজদী-রাজগঞ্জ-চন্দ্রগঞ্জ সড়ক (আর-১৪৩)	রামকৃষ্ণপুর সেতু	২০.২৩	২৫.৭৪
৪২.			কালারপুর সেতু	৯১.৭৭	১৬.৫৯
৪৩.			ফিশারীগেইট সেতু	৯৪.৫৬	২৫.৭৪

## ১৭। সাধারণ পর্যবেক্ষণঃ

- ১৭.১ টাঙ্গাইল-মধুপুর সড়ক (এন ৪)-এর ৬৭এ চেইনেজ-এ নির্মিত ১৩১ মিটার দীর্ঘ ও ৫ স্প্যান বিশিষ্ট পুংলি ব্রীজের প্রশস্ততা ১৪ মিটার। ব্রীজের দক্ষিণ পাশের এপ্রোচের কার্পেটিং ফেটে গেছে এবং কিছু অংশ ডেবে গেছে। Protection CC block ভাল আছে। ফুটপাথের slope ভেঙে গেছে।
- ১৭.২ একই সড়কে নির্মিত ধুনাইল সেতুর রেলিং ভাঙা অবস্থায় দেখা গেছে। এছাড়া, উক্ত সড়কের হামিদপুর (চেইনেজ ৭৮এ) ও গোলাবাড়ী (চেইনেজ ১০৬এ), চারাভাঙ্গা সেতু (চেইনেজ ১১২এ), চায়নাবাড়ী (চেইনেজ ১২৫এ) সেতুগুলোর রক্ষাপ্রদ কাজের ব্লক dislocate হয়ে গেছে।
- ১৭.৩ মুন্সিগঞ্জের ৪০এ চেইনেজ-এ নির্মিত লক্ষীপ্রসাদ সেতুর সাথে এপ্রোচ রোডের সংযোগ উট্ট-নীচু হওয়ায় সেতুতে উঠতে গেলে খুব ঝাঁকুনি হয়।

- ১৭.৪ লক্ষ্মীপ্রসাদ সেতুসহ দোহারের ৫৬এ চেইনেজ-এ নির্মিত শাইনপুকুর সেতু এবং ৫৭এ চেইনেজ-এ নির্মিত জাহানাবাদ সেতুর ডেইনেজ ব্যবস্থা সন্তোষজনক নয়। সেতুসমূহে পানি নিষ্কাশনের জন্য মাত্র ২ ইঞ্চির পাইপ বসানো হয়েছে। ধুলোবালিতে পাইপের মুখ বন্ধ হয়ে গেছে। পরিদর্শনকালে সেতুগুলোর উপরে পানি জমে থাকতে দেখা গেছে (চিত্র ১৮.১)।
- ১৭.৫ চাঁদপুর সড়ক বিভাগের হাজীগঞ্জ সেতু (চেইনেজ ০৫৭ এ) এ Chandpur End এর Walk Way তে ১টি স্ল্যাব নেই।
- ১৭.৬ চাঁদপুর সড়ক বিভাগের মহামায়া সেতু (৮০.৯০) এ Slope protection work এর মধ্যে সেতুর একপাশের সিসি ব্লক ক্ষতিগ্রস্ত হয়েছে (চিত্র-১৮.২), সেতুর একদিকের Approach Steel Barrier নষ্ট হয়ে গেছে এবং ব্রীজের Walk Way তে ১টি স্ল্যাব নেই।
- ১৭.৭ চাঁদপুর সড়ক বিভাগের ফরিদগঞ্জ সেতু (০১৫ এ) (চিত্র-১৮.৩) এ Faridgonj End এর বামপাশের সিসি ব্লক ক্ষতিগ্রস্ত হয়েছে।
- ১৭.৮ চাঁদপুর সড়ক বিভাগের মিঠানিয়া সেতু (০৪৯ এ) এ Comilla End এর Approach pavement এর ডানপাশ বৃষ্টিতে ক্ষতিগ্রস্ত হয়েছে এবং Slope Protection এর ব্রিক মেট্রেসিং ক্ষতিগ্রস্ত হয়েছে।
- ১৭.৯ লক্ষ্মীপুর সড়ক বিভাগের বসুরহাট সেতু (০১৫ এ) (চিত্র-১৮.৫) এ Chandragonj End এর ডান পাশের সিসি ব্লক ক্ষতিগ্রস্ত হয়েছে।
- ১৭.১০ লক্ষ্মীপুর সড়ক বিভাগের রামকৃষ্ণপুর সেতু (২০.২৩) এ Bashurhat End এর ডানপাশের ব্রিক ম্যাট্রেসিং ক্ষতিগ্রস্ত হয়েছে।
- ১৭.১১ চট্টগ্রাম-হাটহাজারি-রাঙামাটি (এন১০৬) সড়কের ১৫৩ চেইনেজ-এ প্রকল্পের আওতায় নির্মিত বড় বাইনজন সেতুটির এপ্রোচ স্লাবটি সঠিকভাবে বসানো হয়নি বিধায় সেতুতে উঠতে গেলে খুব ঝাঁকুনি হয় (চিত্রঃ১৮.৬)। এছাড়া সেতুটির উপর ফুটপাথ আছে। তবে এর এপ্রোচ রোডে কোন ফুটপাথ দেয়া হয়নি। এপ্রোচ রোডের পাশে গাইড ওয়াল থাকায় বিনা ফুটপাথে পথচারীদের চলাচল ঝুঁকিপূর্ণ মর্মে প্রতীয়মান হয়। একই সড়কের অন্যান্য সেতুতেও একই চিত্র দেখা যায়।
- ১৭.১২ একই সড়কের ১৬এ চেইনেজ এ নির্মিত রহিমপুর সেতুর এপ্রোচ রোডের মাথায় একটি বড় গর্ত দেখা গেছে (চিত্রঃ ১৮.৭)।

- ১৭.১৩ কোন সেতুতেই **Reflecting sheet** ব্যবহার করতে দেখা যায়নি। সড়ক চলাচলে নিরাপত্তার স্বার্থে সেতুসমূহে **Reflecting sheet** ব্যবহার করা প্রয়োজন।
- ১৭.১৪ পটিয়া আনোয়ারা বাঁশখালী -চকোরিয়া সড়কের (আর-১৭০) ০৮বি চেইনেজ এ নির্মিত পূর্ব কন্যারা সেতুর পরেই সড়কে একটি **sharp** বাঁক দেখা গেছে। এছাড়া উক্ত অংশের সড়কের রক্ষণাবেক্ষণের কোন কাজ করা হয়নি। অস্থায়ী **plate** প্যালাসাইডিং দিয়ে সড়কটি **protection** দেয়া হয়েছে।
- ১৭.১৫ সড়কের উক্ত অংশটি খুবই কুর্কিপূর্ণ। সড়কের বাঁক সরলীকরণসহ রক্ষণপ্রদ কাজ করা প্রয়োজন।
- ১৭.১৬ প্রকল্পের আওতায় কুমিল্লা -ব্রাহ্মণবাড়িয়া-জাতীয় মহাসড়কের উপরে ০৪৭-এ চেইনেজ -এ নির্মিত ৫ স্প্যান বিশিষ্ট কাউতলী /এন্ডাংসপ সেতুর এপ্রোচ রোডে **pothole** দেখা গেছে। এছাড়া সেতুর একপার্শ্বের রক্ষণপ্রদ কাজের সিসি ব্লাকসমূহ **dislocate** হয়ে গেছে।

#### ১৮। প্রকল্পেরচিত্রঃ



চিত্র ১৮.১: লক্ষীপ্রসাদ সেতুতে পানি নিষ্কাশনের জন্য ২ ইঞ্চি ব্যাসের পাইপ ব্যবহার করায় সেতুর উপরে পানি জমে থাকতে দেখা যায়।



চিত্র ১৮.২ চাঁদপুর সড়ক বিভাগের আওতায় নির্মিত মহামায়া সেতুর ক্ষতিগ্রস্ত সিসি ব্লাক (চেইনেজ ৮০.৯০)।



চিত্র ১৮.৩ চাঁদপুর সড়ক বিভাগের আওতায় নির্মিত ফরিদগঞ্জ সেতু (চেইনেজ ০১৫ এ)।



চিত্র ১৮.৪ লক্ষ্মীপুর সড়ক বিভাগের আওতায় নির্মিত ফিশারীগেইট সেতু (চেইনেজ ৯৪.৫৬)।



চিত্র ১৮.৫ লক্ষ্মীপুর সড়ক বিভাগের আওতায় নির্মিত বসুরহাট সেতু



চিত্র ১৮.৬ চট্টগ্রাম-হাটহাজারি-রাঙামাটি (এন১০৬) সড়কের ১৫৩ চেইনেজ-এ প্রকল্পের আওতায় নির্মিত বড় বাইনজন সেতু



চিত্র ১৮.৭ চট্টগ্রাম-হাটহাজারি-রাঙামাটি (এন১০৬) সড়কের ১৬৭ চেইনেজ এ নির্মিত রহিমপুর সেতুর এপ্রোচ রোডে

## ১৯। আইএমইডি'র সুপারিশ/মতামতঃ

১৯.৯ প্রতিবেদনের অনুচ্ছেদ ১৭-তে বিবৃত প্রকল্পের আওতায় নির্মিত সেতুসমূহের ক্ষতিগ্রস্ত এপ্রোচ সড়ক এবং রক্ষাপ্রদ কাজ অবিলম্বে রাজস্ব বাজেটের আওতায় মেরামত করা প্রয়োজন এবং নিয়মিতভাবে সেতুরসমূহের রক্ষণাবেক্ষণের কাজ পরিচালনা করতে হবে;

১৯.১০ ভবিষ্যতে সেতু নির্মাণের সময় আবশ্যিক ভাবে প্রতিটি সেতুর পূর্বে সাইন পোস্ট এবং নিরাপত্তামূলক reflecting sheet-এর সংস্থান রাখতে হবে;

- ১৯.১১ পথচারীদের নিরাপত্তার স্বার্থে এপ্রোচ সড়কে ফুটপাথের সংস্থান রাখার বিষয়ে সড়ক ও জনপথ  
অধিদপ্তরের পরিকল্পনা/মতামত জানা যেতে পারে;
- ১৯.১২ ভবিষ্যতে এ ধরনের প্রকল্পে সিসি ব্লকের রক্ষাপ্রদ কাজে প্রয়োজনীয় ক্ষেত্রে যথাযথ লক্ষিৎ এপ্রনের  
সম্মিবেশ করে নকশা প্রণয়ন করতে হবে, প্রয়োজনে এ বিষয়ে বাংলাদেশ পানি উন্নয়ন বোর্ড বা  
অভিজ্ঞ সংস্থার সহায়তা নেয়া যেতে পারে;
- ১৯.১৩ প্রকল্পে ঘন ঘন প্রকল্প পরিচালক পরিবর্তন হতে বিরত থাকতে হবে, ভবিষ্যৎ -এ সওজ-এর প্রকল্প  
বাস্তবায়নে এ বিষয়ে সড়ক পরিবহন বিভাগ সচেষ্টি থাকবে;
- ১৯.১৪ ভবিষ্যতে এ ধরনের প্রকল্পের ডিপিপি প্রণয়নের সময় পারিপার্শ্বিক সকল বিষয়াদি বিবেচনায় এনে  
প্রকল্পের সঠিক ডিজাইন প্রণয়ন নিশ্চিত করতে হবে, যাতে করে প্রকল্পের সংশোধন বা মেয়াদ বৃদ্ধির  
প্রয়োজন না হয়;
- ১৯.১৫ শীঘ্রই সমাপ্ত প্রকল্পের external audit সম্পন্ন করতে হবে; এবং
- ১৯.১৬ অনুচ্ছেদ ১৯.১-১৯.৭ এর উপর প্রয়োজনীয় ব্যবস্থা গ্রহণপূর্বক আগামী ১ (এক) মাসের মধ্যে  
আইএমইডিসহ সংশ্লিষ্ট সকলকে অবহিত করতে হবে।

সুরমা নদীর উপর পুরাতন ক্বীন সেতুর নিকটে কাজীরবাজার নামক স্থানে পিসি গার্ডার সেতু ও আশ্রয়খানা  
বাইপাস সড়ক নির্মাণ -শীর্ষক প্রকল্পের সমাপ্তি মূল্যায়ন প্রতিবেদন

প্রকল্পের নামঃ সুরমা নদীর উপর পুরাতন ক্বীন সেতুর নিকটে কাজীরবাজার নামক স্থানে পিসি গার্ডার সেতু ও  
আশ্রয়খানা বাইপাস সড়ক নির্মাণ।

- ১। উদ্যোগী বিভাগ/মন্ত্রণালয় : সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ/সড়ক পরিবহন ও সেতু মন্ত্রণালয়।  
২। বাস্তবায়নকারী সংস্থা : সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর।  
৩। প্রকল্পের অবস্থান : সিলেট জেলা।

৪। প্রকল্পের বাস্তবায়ন সময় ও ব্যয়

(লক্ষ টাকায়)

প্রাক্কলিত ব্যয়		প্রকৃত ব্যয়	পরিকল্পিত বাস্তবায়নকাল		প্রকৃত বাস্তবায়নকাল	অতিক্রান্ত ব্যয় (মূল প্রাক্কলিত ব্যয়ের %)	অতিক্রান্ত সময় (মূল বাস্তবায়নকালের %)
মূল	সর্বশেষ সংশোধিত		মূল	সর্বশেষ সংশোধিত			
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮
৫৫২৫.০০	১৮৯০৭.০৪	১৩৯০০.১৬	জুলাই ২০০১ থেকে জুন ২০০৪	জুলাই ২০০১ থেকে ডিসেম্বর ২০১৩	জুলাই ২০০১ থেকে জুন ২০১৬	১৫১.৫৮%	১২ বছর (৩০০%)

৫। সাধারণ পর্যবেক্ষণ:

৫.১। পটভূমি:

সিলেট শহরে অবস্থিত সুরমা নদীর উপর পুরাতন ক্বীন সেতুর স্থলে ৩৯২ মিটার ক্যাবলস্টেড সেতু নির্মাণের লক্ষ্যে মূল প্রকল্পটি ৫৫.২৫ কোটি টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে ২৩ নভেম্বর, ২০০২ তারিখে একনেক কর্তৃক অনুমোদিত হয়। পরবর্তীতে সংশোধিত পিপি ১৭২.২৫ কোটি টাকা ব্যয়ে ১৭ মার্চ ২০০৪ তারিখে একনেক সভায় উপস্থাপন করা হলে প্রকল্পটি কতিপয় শর্তে নীতিগতভাবে অনুমোদিত হয়। একনেক সিদ্ধান্তে সুরমা নদীর উপর পুরাতন ক্বীন সেতুর স্থলে ক্যাবলস্টেড নয় আরসিসি সেতু নির্মাণ করতে হবে এবং সে অনুযায়ী প্রকল্পটিকে পুনর্গঠন করে ব্যয় যুক্তিযুক্তকরণ করাসহ একনেকের অবগতির জন্য পেশ করার শর্ত ছিল। কিন্তু যোগাযোগ মন্ত্রণালয় কর্তৃক ক্বীন সেতুর ঐতিহ্য হিসেবে সেতুটি বহাল রেখে ক্বীন সেতুর অদূরে কাজীরবাজার নামকস্থানে নতুন একটি পিসি গার্ডার সেতু নির্মাণের সিদ্ধান্ত নেয়া হয়। সে প্রেক্ষিতে ১ম সংশোধিত প্রকল্পটি ৯৮.৮৭৮১ কোটি টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে জুলাই ২০০১ হতে জুন ২০০৮ মেয়াদে বাস্তবায়নের জন্য গত ১২ ডিসেম্বর ২০০৫ তারিখে একনেক কর্তৃক অনুমোদিত হয়। অতঃপর ব্যয় বৃদ্ধি ব্যতিরেকে প্রকল্পের মেয়াদ দু'দফায় জুন ২০১০ পর্যন্ত বৃদ্ধি করা হয়। পরবর্তীতে ২য় সংশোধিত প্রকল্পটি ১৮৯.০৭০৪ কোটি টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে ২০.১২.২০১১ তারিখে একনেক কর্তৃক অনুমোদিত হয়। পরবর্তীতে ২য় সংশোধিত প্রকল্পটির ব্যয় বৃদ্ধি ব্যতিরেকে মেয়াদকাল জুন ২০১৬ পর্যন্ত বৃদ্ধি করা হয়।

৫.২। উদ্দেশ্য :

- ক) প্রকল্পটির মূল উদ্দেশ্য হলো সিলেট শহরের সুরমা নদীর উপর কাজীরবাজার নামক স্থানে সুরমা সেতু এবং আশ্রয়খানা বাইপাস সড়ক নির্মাণের মাধ্যমে সরাসরি সড়ক যোগাযোগ ব্যবস্থা স্থাপন;  
খ) নিরাপদ ও দ্রুত চলাচলের উপযোগী সড়ক যোগাযোগ নেটওয়ার্ক স্থাপন; এবং  
গ) প্রকল্প এলাকায় আর্থ-সামাজিক অবস্থার উন্নয়ন।

৫.৩। **প্রকল্পের অনুমোদন:**

মূল প্রকল্পটি ৫৫২৫.০০ লক্ষ টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে ২০০১-০২ থেকে ২০০৩-০৪ মেয়াদে বাস্তবায়নের জন্য ২৩ নভেম্বর ২০০২ তারিখে একনেক বৈঠকে অনুমোদিত হয়। পরবর্তীতে ৯৮৮৭.৮১ লক্ষ টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে ও জুলাই ২০০১ থেকে জুন ২০১২ মেয়াদে বাস্তবায়নের জন্য ১ম সংশোধিত ডিপিপি ১২ ডিসেম্বর ২০০৫ তারিখের একনেক কর্তৃক অনুমোদিত হয়। অতঃপর ব্যয় বৃদ্ধি ব্যতিরেকে প্রকল্পটির মেয়াদ দুই দফায় জুন ২০১০ পর্যন্ত বৃদ্ধি করা হয়। এরপর ভূমি অধিগ্রহণ খাতে ব্যয় বৃদ্ধি, সেতুর দৈর্ঘ্য ও ব্যয় বৃদ্ধি ও নতুন অঙ্গ অন্তর্ভুক্তি ইত্যাদি কারণে ১৮৯০৭.০৪ লক্ষ টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে ও ২০০১-২০০২ থেকে ডিসেম্বর ২০১৩ মেয়াদে বাস্তবায়নের জন্য ২য় সংশোধন প্রস্তাব ২০ ডিসেম্বর ২০১১ তারিখের একনেক কর্তৃক অনুমোদিত হয়।

৫.৪। **প্রকল্প পরিদর্শন:**

প্রকল্পের বাস্তবায়নকাজ সরেজমিন পরিদর্শনের জন্য বাস্তবায়ন পরিবীক্ষণ ও মূল্যায়ন বিভাগের পরিচালক জনাব আবদুল্লাহ আল মামুন কর্তৃক ১১ অক্টোবর ২০১৭ তারিখে প্রকল্প এলাকা পরিদর্শন করা হয়। পরিদর্শনের সময় প্রকল্প সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তাগণ উপস্থিত থেকে সহায়তা প্রদান করেন।

৫.৫ **প্রকল্প পরিচালক সম্পর্কিত তথ্য নিম্নের ছকে প্রদান করা হলো:**

সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী পর্যায়ের ২১ জন কর্মকর্তা এ প্রকল্পের পূর্ণকালীন প্রকল্প পরিচালকের দায়িত্ব পালন করেন। নিম্নের ছকে তাঁদের নাম ও মেয়াদ প্রদান করা হলো:

ক্রমিক নম্বর	কর্মকর্তার নাম ও পদবী	পূর্ণকালীন/ খন্ডকালীন	মেয়াদকাল
১	২	৩	৫
১।	জনাব মোঃ আমজাদ হোসেন অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী, সওজ, সিলেট জোন	খন্ডকালীন	১২/১২/২০০০-১৫/০১/২০০১
২।	জনাব আমিনুল ইসলাম তালুকদার অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী, সওজ, সিলেট জোন	ঐ	১৫/০১/২০০১-২৪/০১/২০০২
৩।	জনাব মোঃ মফিজুল ইসলাম অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী, সওজ, সিলেট জোন	ঐ	১১/০২/২০০২-২৯/০৬/২০০৫
৪।	জনাব মোঃ আবদুল ওয়াদুদ অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী, সওজ, সিলেট জোন	ঐ	০১/০৭/২০০৫-১১/০৮/২০০৫
৫।	জনাব মোঃ শহিদুল আলম অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী, সওজ, সিলেট জোন	ঐ	১১/০৮/২০০৫-২১/০৯/২০০৬
৬।	জনাব আবুল বাতেন অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী, সওজ, সিলেট জোন	ঐ	২১/০৯/২০০৬-০৫/১০/২০০৬
৭।	জনাব মোঃ শহিদুল আলম অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী, সওজ, সিলেট জোন	ঐ	০৫/১০/২০০৬-০৪/১২/২০০৬
৮।	জনাব এস এম সাইফুদ্দিন খালেদ অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী, সওজ, সিলেট জোন	ঐ	০৪/১২/২০০৬-২৯/০৭/২০০৭
৯।	জনাব মোশাররফ হোসেন অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী, সওজ, সিলেট জোন	ঐ	২৯/০৭/২০০৭-০৯/০৯/২০০৭
১০।	জনাব এস এম সাইফুদ্দিন খালেদ অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী, সওজ, সিলেট জোন	ঐ	২৯/০৭/২০০৭-১৮/০৮/২০০৮
১১।	জনাব আলী আহম্মেদ চৌধুরী অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী, সওজ, সিলেট জোন	ঐ	১৮/০৮/২০০৮- ০৩/০৯/২০০৮
১২।	জনাব এস এম সাইফুদ্দিন খালেদ	ঐ	০৩/০৯/২০০৮-২৭/১১/২০০৮

ক্রমিক নম্বর	কর্মকর্তার নাম ও পদবী	পূর্ণকালীন/ খন্ডকালীন	মেয়াদকাল
	অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী, সওজ, সিলেট জোন		
১৩।	জনাব মোঃ আবদুল ওয়াদুদ অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী, সওজ, সিলেট জোন	ঐ	০৪/০১/২০০৯-১৮/০৫/২০০৯
১৪।	জনাব এ এইচ এম মাইনুল ইসলাম, সিলেট অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী, সওজ, সিলেট জোন	ঐ	১৮/০৫/২০০৯-০৭/০১/২০১০
১৫।	জনাব মোঃ আবুল কাশেম ভূঁইয়া অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী, সওজ, সিলেট জোন	ঐ	০৭/০১/২০১০-১৮/০১/২০১০
১৬।	জনাব মোঃ গোলাম কিবরিয়া অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী, সওজ, সিলেট জোন	ঐ	১৮/০১/২০১০-১১/০২/২০১০
১৭।	জনাব আলী আহম্মেদ চৌধুরী অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী, সওজ, সিলেট জোন	ঐ	১১/০২/২০১০-২৫/০২/২০১০
১৮।	জনাব মোঃ গোলাম কিবরিয়া অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী, সওজ, সিলেট জোন	ঐ	২৫/০২/২০১০-২৫/০৩/২০১০
১৯।	জনাব আলী আহম্মেদ চৌধুরী অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী, সওজ, সিলেট জোন	ঐ	২৫/০৩/২০১০-২৯/০২/২০১২
২০।	জনাব এ কিউ এম একরামউল্লাহ অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী, সওজ, সিলেট জোন	ঐ	০৮/০৩/২০১২-০১/০১/২০১৪
২১।	জনাব ইফতেখার কবির অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী, সওজ, সিলেট জোন	ঐ	১২/০১/২০১৪-২৪/০৭/২০১৬

৬। **প্রকল্পের অঙ্গভিত্তিক বাস্তবায়ন অগ্রগতি নিম্নরূপ:**

৬.১। প্রকল্পের আওতায় সম্পাদিত অঙ্গভিত্তিক বাস্তবায়ন অগ্রগতির বিবরণ নিম্নের ছকে প্রদান করা হলো:

(লক্ষ টাকায়)

No	Item of work (As per DPP)	Unit	Target (as per DPP)		Actual Progress	
			Financial	Physical (Quantity)	Financial	Physical (Quantity)
1	2	3	4	5	6	7
(a)	Revenue Component					
	Survey, Soil test	LS	10.00	LS	10.00	LS
	Hierological and Morphological Study	LS	20.00	LS	19.84	LS
	EIA	LS	5.00	LS		
	Local Consultancy	LS	30.00	LS		
	Removal of utility	LS	100.00	LS	40.68	LS
	<b>Sub-Total (Revenue Component)</b>		<b>165.00</b>			
(b)	Capital Component					
	Land Acquisition	Hectare	5258.00	15.85	4243.61	8.93
	Earth work (for Road embankment, Bridge approach, Widening )	Lac. Cum.	637.86	5.177	619.64	3.52
	Construction of Flexible pavement-8.82km.	km	1409.3 2	4.82	795.89	4.97
	Pavement widening/up grading.	sqm	280.09	16658.30		
	Construction of Bridge	m	7384.8 7	421.00	6701.81	421.00
	Construction of RCC culvert-39.15m	m	344.43	39.15	168.95	18.00
	Construction of underpass (L:	m	120.00	7	120.00	7.00

No	Item of work (As per DPP)	Unit	Target (as per DPP)		Actual Progress	
			Financial	Physical (Quantity)	Financial	Physical (Quantity)
1	2	3	4	5	6	7
	7mxW:mx H:7m)-7.00m					
	Protective work (retaining wall=950.02m, CC block with geo-textile=18000 Sqm, aded river bank protection= 1000m	m	1852.79	18950	959.74	1942.64
	Construction of drain	m	482.34	8736	153.00	3187.00
	Sign, signal, km Post Road marking, guide post painting-LS	LS	17.00		17.00	
	Electrification-LS	LS	50.00		50.00	
	Environmental impact mitigation measures-LS	LS	5.00			
<b>Sub-Total (Capital Component )</b>			<b>17841.71</b>			
(c)	Physical Contingency 2%		360.13			
(d)	Price contingency 3%		540.20			
<b>Grand Total (a+b+c+d)</b>			<b>18907.04</b>		<b>13900.16</b>	

সূত্র: সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর কর্তৃক প্রেরিত সমাপ্ত মূল্যায়ন প্রতিবেদন অনুসারে।

৭। বছর ভিত্তিক এডিপি/আরএডিপি বরাদ্দ, অবমুক্তি ও ব্যয়:

৭.১। প্রকল্পের অনুমোদিত আরএডিপি'র বছরভিত্তিক লক্ষ্যমাত্রা, অর্থ অবমুক্তি ও ব্যয়ের বিবরণ নিম্নের ছকে প্রদান করা হলো:

অর্থ বছর	সংশোধিত ডিপিপি'র লক্ষ্যমাত্রা	আরএডিপি-তে বরাদ্দ	(লক্ষ টাকায়)	
			অবমুক্ত	ব্যয়
২০০০-২০০১	৭০.০০	৭০.০০	৭০.০০	৭০.০০
২০০১-২০০২	৫০.০০	৫০.০০	৫০.০০	৫০.০০
২০০২-২০০৩	৭৫.০০	৭৫.০০	৭৫.০০	৭৫.০০
২০০৩-২০০৪	৭৫.০০	৭৫.০০	৭৫.০০	৭৫.০০
২০০৪-২০০৫	২০০.০০	২০০.০০	২০০.০০	২০০.০০
২০০৫-২০০৬	৮০০.০০	৮০০.০০	৮০০.০০	৮০০.০০
২০০৬-২০০৭	১৬৩১.৭৩	১৬৩১.৭৩	১৬৩১.৭৩	১৬৩১.৭৩
২০০৭-২০০৮	৭৪১.০৬	৭৪১.০৬	৭৪১.০৬	৭৪১.০৬
২০০৮-২০০৯	১৩৫২.৮৭	১৩৫২.৮৭	১৩৫২.৮৭	১৩৫২.৮৭
২০০৯-২০১০	৩৭৫.০০	৩৭৫.০০	৩৭৫.০০	৩৭৫.০০
২০১০-২০১১	০.০০	০.০০	০.০০	০.০০
২০১১-২০১২	৬০০.০০	৬০০.০০	৬০০.০০	৬০০.০০
২০১২-২০১৩	৩৫০০.০০	৩৫০০.০০	৩৫০০.০০	৩৫০০.০০
২০১৩-২০১৪	১৫০০.০০	১৫০০.০০	১৫০০.০০	১৫০০.০০

অর্থ বছর	সংশোধিত ডিপিপি'র লক্ষ্যমাত্রা	আরএডিপি-তে বরাদ্দ	অবমুক্ত	ব্যয়
২০১৪-২০১৫	২৫০০.০০	২৫০০.০০	২৫০০.০০	২৫০০.০০
২০১৫-২০১৬	৪২৯.৫০	৪২৯.৫০	৪২৯.৫০	৪২৯.৫০
<b>সর্বমোট:</b>	<b>১৩৯০০.১৬</b>	<b>১৩৯০০.১৬</b>	<b>১৩৯০০.১৬</b>	<b>১৩৯০০.১৬</b>

সূত্র: সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর কর্তৃক প্রেরিত সমাপ্ত মূল্যায়ন প্রতিবেদন অনুসারে।

৮। প্রকিউরমেন্ট সংক্রান্ত তথ্য:

Description of procurement (goods/works/ Consultancy) as per bid document	Tender/Bid/Pr oposal Cost (In Crore Taka)		Tender/Bid/ Proposal		Date of Completion of works/services & Supply of goods	
	As per PP	Contract Value	Invitation date	Contract signing/ L.C. Opening Data	As per Contract	Actual
1	2	3	4	5	6	7
Construction of 366.00 meter long Pre-stressed concrete girder bridge (with steel arch) over the river Surma in Sylhet town near Keane Bridge at Kazirbazar under Sylhet Road Division of Sylhet Road Circle, Sylhet during the year 2005-2006		3583.44	27/09/2005	10/11/2005	26/07/2007	26/02/2009
Construction of remaining work of 391.00 meter long PC Girder Bridge (with steel arch) over the river Surma in Sylhet town near old Keane Bridge at Kazirbazar under Sylhet Road Division of Sylhet Road Circle, Sylhet during the year 2010-2011		4300.42	06/03/2001	06/06/2011	30/06/2015	30/04/2015
Emergency basis river dredging by cutter suction dredger at Surma River adjacent to newly constructed Kazirbazar Bridge under Sylhet Road Division of Sylhet Road Circle, during the year 2012-2013		372.80	27/01/2013	12/03/2013	30/06/2015	13/03/2015
Construction of Kazirbazar Bridge Approach Road		1397.93	06/09/2012	16/10/2012	30/09/2015	30/07/2015

Description of procurement (goods/works/ Consultancy) as per bid document	Tender/Bid/Proposal Cost (In Crore Taka)		Tender/Bid/ Proposal		Date of Completion of works/services & Supply of goods	
	As per PP	Contract Value	Invitation date	Contract signing/ L.C. Opening Data	As per Contract	Actual
1	2	3	4	5	6	7
(Including 1 No. Underpass. 2 Nos Submerged Culvert. Nehemiah AE Wall. Concrete Slope Protection & Rigid Pavement) under Road Division Sylhet during the year 2012-2013						
Maintenance of existing damaged pavement by DBS wearing course at 1 <sup>st</sup> to 3 <sup>rd</sup> km. of Chandipool -keane Bridge Road under Sylhet Road Division. Sylhet Road during the year 2013-2014		115.44	02/12/2013	23/12/2013	12/08/2014	20/06/2014

সূত্রঃ পিসি আর-এ প্রদত্ত তথ্যানুযায়ী।

- ৯। অডিট: প্রকল্পের Internal ও External অডিট সম্পাদন সম্পর্কিত তথ্যাদি পিসিআর এ প্রদান করা হয়নি।
- ১০। প্রকল্প সংশ্লিষ্ট কয়েকটি স্থির চিত্র নিয়ে প্রদান করা হলো



কালভার্ট ও গাইড পোল	
	
চিত্র ৫: সেতুর এপ্রোচে উন্মুক্ত পিভিসি পাইপ	চিত্র ৬: সেতুর উপরিভাগের মিডিয়ান
	
চিত্র ৭: ইন্টারসেকশন	চিত্র ৮: এপ্রোচ সড়কের রক্ষাপ্রদ কাজ

১১। প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জন:

পরিকল্পিত উদ্দেশ্য	উদ্দেশ্য অর্জন
১) সুরমা নদীর উপর কাজীরবাজার নামক স্থানে সেতু নির্মাণ ও আশ্রয়স্থান বাইপাস সড়ক নির্মাণের মাধ্যমে উন্নত যোগাযোগ ব্যবস্থা গড়ে তোলা।	১) প্রকল্পের আওতায় সুরমা নদীর উপর কাজীরবাজার নামক স্থানে সেতু নির্মাণের মধ্যে সিলেট শহরে উন্নত যোগাযোগ ব্যবস্থা গড়ে তোলা হয়েছে। তবে আশ্রয়স্থান বাইপাস সড়ক নির্মাণ না করার প্রকল্পের উদ্দেশ্য সম্পূর্ণভাবে অর্জিত হয়নি।
২) উন্নত সড়ক যোগাযোগ ব্যবস্থা স্থাপন।	২) সড়কটিতে কাজীরবাজার সেতু নির্মাণের ফলে উন্নত সড়ক যোগাযোগ ব্যবস্থা স্থাপিত হয়েছে।
৩) কার্যকরী ও নিরাপদ সড়ক যোগাযোগ ব্যবস্থা গড়ে তোলা।	৩) বাস্তবায়নের মাধ্যমে কার্যকরী ও নিরাপদ সড়ক যোগাযোগ ব্যবস্থা গড়ে তোলা হয়েছে।
৪) উক্ত এলাকার আর্থ-সামাজিক অবস্থা উন্নয়ন করা।	৪) উক্ত এলাকায় আর্থ-সামাজিক উন্নয়ন সাধিত হয়েছে।

১২। কাজ অসম্পূর্ণ থাকলে তার কারণ : প্রকল্পের আওতায় জাতীয় চা বোর্ডের অধিভুক্ত জমি অধিগ্রহণ না হওয়ায় আশ্রয়স্থান বাইপাস সড়ক নির্মাণ (৩ কিঃমিঃ) কাজ সম্পাদন করা হয়নি।

১৩। পর্যবেক্ষণঃ

১৩.১। পরিদর্শনকালে দেখা যায় যে, সিলেট শহরের কাজীরবাজারে সুরমা নদীর উপর ৪ বিশিষ্ট সেতু (৩৯১ মিটার দীর্ঘ ও ১৮.৯০ মিটার প্রশস্ত) এপ্রোচ সড়ক ও অন্যান্য আনুষংগিক স্ট্রাকচার নির্মাণ করা হয়েছে। সেতুটি ১০ স্প্যানের ও

প্রতি স্প্যানের ৯টি গার্ডার রয়েছে। সেতুর উভয় পার্শ্বে প্রতিরক্ষা কাজসহ সুরমা নদীতে ড্রেজিং করা হয়েছে। এছাড়া সেতুর উভয় প্রান্তে ১৪১ মিটার ও দক্ষিণ প্রান্তে ৬৩৫ মিটার এপ্রোচ সড়ক নির্মাণ করা হয়েছে। সেতুটি নির্মাণের ফলে সিলেট শহরের যোগাযোগ ব্যবস্থার মানোন্নয়ন হয়েছে। পরিদর্শনকালে দেখা যায় যে, সেতুর কয়েকটি গার্ডারে রড বের হয়ে আছে, যা অপসারণ করা প্রয়োজন। এছাড়া সেতুর লাইটিং পোস্টে পিভিসি পাইপ ও বৈদ্যুতিক তারের কিছু অংশ উন্মুক্ত অবস্থায় রয়েছে, যা পুরোপুরি conceal থাকা প্রয়োজন।

১৩.২। সেতুর উত্তর প্রান্ত সংলগ্ন এলাকায় বাজার ও মাছের আড়ত রয়েছে। পরিদর্শনকালে সেতুর ডেনসমূহে প্রচুর ময়লা-আবর্জনা এবং রেলিংসহ সেতুর বিভিন্ন অংশে প্ল্যাকার্ড/সাইনবোর্ড লাগানো দেখা যায়, যা অপসারণ করা প্রয়োজন। পরিদর্শনকালে দেখা যায় সেতুর দক্ষিণ প্রান্তের কয়েকটি গাইড পোল ভাঙা অবস্থায় রয়েছে, যা মেরামত করা প্রয়োজন। এছাড়া সেতুর দক্ষিণ প্রান্তের উইং ওয়ালের উপর কোন Barrier নেই ও পার্শ্বের ঢাল সুউচ্চ বিধায় উক্ত অংশে পথচারীদের চলাচল ঝুঁকিপূর্ণ বলে মনে হয়েছে। ফলে এ অংশে রেলিং বা দেয়াল স্থাপন করা প্রয়োজন।

১৩.৩। প্রকল্পের আওতায় কাজীরবাজার সেতু সংলগ্ন ৪.৯৭ কিঃমিঃ সড়ক নির্মাণ করা হয়েছে। পরিদর্শনকালে জানানো হয় যে, প্রকল্পের আওতায় আম্বরখানা বাইপাস সড়ক নির্মাণ কাজের জন্য লাক্সাতুরা টি এস্টেট হতে কলেরা হাসপাতাল পর্যন্ত ৩ কিঃমিঃ সড়ক নির্মাণ কাজ ডিপিপি-তে অন্তর্ভুক্ত ছিল। তবে এজন্য জাতীয় চা বোর্ডের সম্মতি না পাওয়ায় প্রয়োজনীয় ভূমি অধিগ্রহণ করা যায়নি এবং উক্ত অংশে প্রাকৃতিক নালা ও ছড়া থাকার পরিপ্রেক্ষিতে এ সড়কংশ নির্মাণ করা সম্ভব হয়নি। প্রকল্পের একটি সড়কের কাজ বাস্তবায়ন না হওয়ায় প্রকল্পের উদ্দেশ্য পুরোপুরিভাবে অর্জন হয়নি।

১৩.৪। পিসিআর-এর ছকসমূহ যথাযথভাবে পূরণপূর্বক তথ্যাদি প্রদান করা হয়নি। প্রকল্পের আওতায় ৩৯১ মিটার সেতু নির্মাণ করা হলেও পিসিআরে ৪২১ মিটার উল্লেখ করা হয়েছে। সেতুটিতে স্টীল আর্চ বসানোর পাটাতনের জন্য পিয়ারের প্রান্ত প্রশস্ত করে cladding wall রাখা হয়েছে। এজন্যে সংশোধিত ডিপিপি-তে পিয়ারের উচ্চতা ও ডিজাইন পরিবর্তন করে প্রাক্কলন করা হয়েছে। তবে সেতুটিতে স্টীলের আর্চ পরবর্তীতে বাদ দেয়া হয়। প্রকল্পের আওতায় ১৮ কিঃ কালভার্ট নির্মাণ, ৭ মিঃ আন্ডারপাস নির্মাণ ও ১৯৪২-৬৪ মিঃ প্রটেকটিভ ওয়ার্ক ও ৩১৮২ মিঃ ডেন নির্মাণ করা হয়েছে বলে পিসিআরে উল্লেখ করা হয়েছে। পরিদর্শনকালে প্রকল্পের রক্ষাপ্রদ কাজ ও স্ট্রাকচারসমূহের ভৌত কাজের মান সন্তোষজনক বলে প্রতীয়মান হয়েছে।

১৩.৫। প্রকল্পটি ৩ বছর মেয়াদে সম্পাদনের জন্য নির্ধারণ করা হলেও প্রকল্পটি সমাপ্ত করতে ১৫ বছর সময় লেগেছে। প্রকল্পের শুরুর দিকে ভূমি অধিগ্রহণে জটিলতা, নির্মাণ সমগ্রীর মূল্যবৃদ্ধি, রোট শিডিউল পরিবর্তন, কাজ অসমাপ্ত রেখে ঠিকাদারের কর্মত্যাগ, পুনরায় নতুন ঠিকাদার নিয়োগ, ডিজাইন পরিবর্তনসহ প্রকল্প সংশোধন, ইত্যাদি বাস্তবসম্মত কারণে প্রকল্পের বাস্তবায়নে অনেক সময় লেগেছে বলে সওজ এর কর্মকর্তাগণ জানান।

১৪। আইএমইডি'র মতামত/সুপারিশ:

- ১৪.১। প্রকল্পটি ৩ বছরে বাস্তবায়নের জন্য নির্ধারিত থাকলেও প্রকৃত বাস্তবায়নে সময় লেগেছে ১৫ বছর। অর্থাৎ **Time over-run** হয়েছে ৩০০%। এ সময় **Cost over-run** হয়েছে ১৫১.৫৮%। প্রকল্পের ডিজাইন পরিবর্তন ও সংশোধন এবং ডিপিপি'র লক্ষ্যমাত্রার বিপরীতে এডিপিতে অর্থ বরাদ্দের স্বল্পতার কারণে এমনটি হয়েছে। ভবিষ্যতে **MTBF basket** অনুযায়ী প্রকল্প গ্রহণ এবং ডিপিপি'র কর্মপরিকল্পনা অনুসারে বরাদ্দ প্রদান ও প্রকল্পের বাস্তবায়ন সম্পন্ন করতে হবে;
- ১৪.২। যথাসময়ে প্রকল্প বাস্তবায়নে সওজ অধিদপ্তরের দক্ষতা ও সক্ষমতা আরো বৃদ্ধির জন্য যথাযথ উদ্যোগ গ্রহণ করতে হবে। এছাড়া, পিসিআর-এ সব তথ্য উপাত্ত যথাযথভাবে প্রদান করতে হবে;
- ১৪.৩। প্রকল্পটি বাস্তবায়নে ২০ বার প্রকল্প পরিচালক পরিবর্তন করা হয়েছে। ঘন ঘন প্রকল্প পরিচালক পরিবর্তনের প্রেক্ষিতে প্রকল্প পরিচালকগণ যথাযথভাবে প্রকল্প সুপারভিশন ও মনিটরিং করতে পারেন না। ফলে প্রকল্পের বাস্তবায়ন বিঘ্নিত হওয়ার পাশাপাশি গুণগতমান নিশ্চিত করা সম্ভব হয় না। মন্ত্রণালয় বিষয়টি গুরুত্বের সাথে বিবেচনা করে ভবিষ্যতে প্রকল্প বাস্তবায়ন মেয়াদে একজন প্রকল্প পরিচালক নিয়োগের বিষয় প্রয়োজনীয় ব্যবস্থা গ্রহণ করবে;
- ১৪.৪। প্রকল্পের ভাংগা/অপসারিত গাইড পোলসমূহ দ্রুত মেরামত/প্রতিস্থাপন করতে হবে এবং ইলেক্ট্রিক পোস্ট সংলগ্ন বৈদ্যুতিক তার ও পিভিসি পাইপ সুরক্ষিত করে **conealed** অবস্থায় রাখতে হবে;
- ১৪.৫। সেতুর উপবিভাগের ডেনসমূহ পরিস্কার-পরিচ্ছন্ন রাখতে হবে;
- ১৪.৬। সেতুর প্যারাপেট ও মিডিয়ানে পরিলক্ষিত পোষ্টার, ব্যানার/প্ল্যাকার্ড ইত্যাদি অপসারণ করতে হবে;
- ১৪.৭। প্রকল্পটির **External** অডিট দ্রুত সম্পন্ন করতে হবে; এবং
- ১৪.৮। অনুচ্ছেদ ১৪.১-১৪.৭ এর আলোকে গৃহীত কার্যাবলী আগামী ২ (দুই) মাসের মধ্যে আইএমই বিভাগকে অবহিত করতে হবে।

চরখাই-শেওলা-বিয়ানীবাজার-বারইগ্রাম সড়কের বিয়ানীবাজার শহর অংশের উন্নয়নসহ ৭টি সেতু নির্মাণ (১ম সংশোধিত) -শীর্ষক প্রকল্পের সমাপ্তি মূল্যায়ন প্রতিবেদন

প্রকল্পের নামঃ চরখাই-শেওলা-বিয়ানীবাজার-বারইগ্রাম সড়কের বিয়ানীবাজার শহর অংশের উন্নয়নসহ ৭টি সেতু নির্মাণ (১ম সংশোধিত)।

- ১। উদ্যোগী বিভাগ/মন্ত্রণালয় : সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ/সড়ক পরিবহন ও সেতু মন্ত্রণালয়।  
 ২। বাস্তবায়নকারী সংস্থা : সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর।  
 ৩। প্রকল্পের অবস্থান : সিলেট জেলার বিয়ানীবাজার উপজেলা।

৪। প্রকল্পের বাস্তবায়নকাল ও ব্যয়

(লক্ষ টাকায়)

প্রাক্কলিত ব্যয় (প্রঃ সাঃ )		প্রকৃত ব্যয় (প্রঃ সাঃ )	পরিকল্পিত বাস্তবায়নকাল		প্রকৃত বাস্তবায়নকাল	অতিক্রান্ত ব্যয় (মূল প্রাক্কলিত ব্যয়ের %)	অতিক্রান্ত সময় (মূল বাস্তবায়নকালের (%)
মূল	১ম সংশোধিত		মূল	সর্বশেষ সংশোধিত			
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮
৪০২৮.৭১	৪০২৮.৭১	৩৮৯৯.০৪	জুলাই ২০১০ থেকে জুন ২০১৩	জুলাই ২০১০ থেকে জুন ২০১৬	জুলাই ২০১০ থেকে জুন ২০১৬	(-) ১২৯.৬৭ (-) ৩.২%	৩ বছর (১০০%)

৫। সাধারণ পর্যবেক্ষণ:

৫.১। পটভূমি:

চরখাই-শেওলা-বিয়ানীবাজার-বারইগ্রাম সড়কটি সিলেট বিভাগের একটি গুরুত্বপূর্ণ পুরাতন আঞ্চলিক মহাসড়ক।

সড়কটি বিয়ানীবাজার উপজেলার জনসাধারণের জন্য অত্যন্ত গুরুত্বপূর্ণ। প্রতিদিন এ সড়কে প্রচুর যানবাহন যাতায়াত করে। সূতারকান্দি স্থলবন্দর চরখাই থেকে মাত্র ১৩.০০ কি:মি: দূরে অবস্থিত। প্রতিদিন কয়লা, ফল, মসলা, চাল, পৈয়াজসহ অন্যান্য পণ্য এ বন্দর দিয়ে ভারত ও বাংলাদেশে আমদানী ও রফতানী করা হয়ে থাকে। এছাড়া, মাধবকুন্ড পর্যটন কেন্দ্রেও এ সড়ক দিয়ে প্রতি বছর প্রচুর পর্যটক যাতায়াত করে। কিন্তু বিয়ানীবাজার শহর অংশের সড়ক

অপ্রশস্ত হওয়ায় এ সড়কে প্রায়ই যানজট লেগে থাকে এবং যাতায়াতে অনেক সময় ব্যয়সহ দুর্ঘটনা ঘটে। বিদ্যমান

সড়কের ৭টি সেতু প্রায় ৬০ বছর আগে ৩.৭ মি: প্রশস্ততায় নির্মিত এবং সেতুগুলোর উপর দিয়ে ভারী যানবাহন

চলাচলের ফলে সেতুগুলো ক্ষতিগ্রস্ত হয়েছে বিধায় সেতুগুলো যানবাহন চলাচলের জন্য নিরাপদ নয়। এ কারণে সেতুর

এ্যালাইনমেন্টে প্রতিনিয়ত ট্রাফিক জট সৃষ্টি হচ্ছে এবং এতে করে অধিক সময় ব্যয় হচ্ছে বিধায় সেতুগুলো প্রতিস্থাপন

করা জরুরী। এ প্রেক্ষিতে প্রকল্পটি গ্রহণ করা হয়েছে। প্রকল্পটি গত ২১.১২.২০১০ তারিখে অনুষ্ঠিত একনেক সভায়

৪০২৮.৭১ লক্ষ টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে ডিসেম্বর ২০১০ থেকে জুন ২০১৩ মেয়াদে বাস্তবায়নের জন্য অনুমোদিত হয়।

পরবর্তীতে প্রকল্পের অংগসমূহের পরিমাণ ও ব্যয় হ্রাস -বৃদ্ধির পরিপ্রেক্ষিতে প্রকল্পটির ১ম সংশোধন করা হয়। ১ম

সংশোধিত প্রকল্পের ডিপিপি 'র প্রাক্কলিত ব্যয় ৪০২৮.৭১ লক্ষ টাকা ও বাস্তবায়নকাল জুলাই ২০১০ থেকে জুন ২০১৬

পর্যন্ত।

৫.২। **উদ্দেশ্য:**

- ক) চরখাই-শেওলা-বিয়ানীবাজার-বাইপাস সড়কের বিয়ানীবাজার অংশের ৩.৮০ কি:মি: সড়ক উন্নয়ন ও প্রশস্তকরণ;
- খ) চরখাই-শেওলা-বিয়ানীবাজার-বাইপাস সড়কের পুরাতন সেতু পুনঃনির্মাণ;
- গ) বিয়ানীবাজার উপজেলার বাজার অংশে ৩.৮০ কি:মি: সড়কের পেভমেন্ট প্রশস্তকরণ এবং
- ঘ) বিয়ানীবাজার উপজেলার বাজার অংশে ড্রেন নির্মাণ।

৫.৩। **প্রকল্পের অনুমোদন:**

প্রকল্পটি ২১.১২.২০১০ তারিখে অনুষ্ঠিত একনেক সভায় ৪০২৮.৭১ লক্ষ টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে ডিসেম্বর ২০১০ থেকে জুন ২০১৩ মেয়াদে বাস্তবায়নের জন্য অনুমোদিত হয়। পরবর্তীতে প্রকল্পের অংশসমূহের পরিমাণ ও ব্যয় হ্রাস-বৃদ্ধির পরিপ্রেক্ষিতে ডিপিইসি'র সভা অনুষ্ঠানের মাধ্যমে সংশ্লিষ্ট মন্ত্রণালয় কর্তৃক প্রকল্প ১ম বার সংশোধন করা হয়। ১ম সংশোধিত প্রকল্পটি সড়ক পরিবহণ ও মহাসড়ক বিভাগ কর্তৃক অনুমোদিত হয়েছে। প্রকল্পের ১ম সংশোধিত ডিপিইসি'র প্রাক্কলিত ব্যয় ৪০২৮.৭১ লক্ষ টাকা ও বাস্তবায়নকাল জুলাই ২০১০ থেকে জুন ২০১৬ পর্যন্ত।

৫.৪। **প্রকল্প পরিদর্শন:**

সমাপ্ত প্রকল্পের বাস্তবায়ন মূল্যায়নের জন্য বাস্তবায়ন পরিবীক্ষণ ও মূল্যায়ন বিভাগের পরিচালক জনাব আবদুল্লাহ আল মামুন কর্তৃক ১২.১০.২০১৭ তারিখে প্রকল্প এলাকা সরেজমিন পরিদর্শন করা হয়। পরিদর্শনের সময় প্রকল্প সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তাগণ উপস্থিত থেকে সহায়তা প্রদান করেন।

৫.৫ **প্রকল্প পরিচালক সম্পর্কিত তথ্য নিম্নের ছকে প্রদান করা হলো:**

সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী পর্যায়ের ৮ জন কর্মকর্তা এ প্রকল্পের প্রকল্প পরিচালক হিসেবে দায়িত্ব পালন করেন। নিম্নের ছকে তাঁদের নাম ও মেয়াদকাল প্রদান করা হলো:

ক্রমিক নম্বর	কর্মকর্তার নাম ও পদবী	দায়িত্বের ধরণ	মেয়াদকাল
১	২	৩	৪
১।	জনাব এ এইচ এম মাইনুল ইসলাম চৌধুরী অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী, সওজ, সিলেট জোন	খন্ডকালীন	১৮/০৫/২০০৯-০৭/০১/২০১০
২।	জনাব মোঃ আবুল কাশেম ভূঁইয়া অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী, সওজ, সিলেট জোন	ঐ	০৭/০১/২০১০-১৮/০১/২০১০
৩।	জনাব মোঃ গোলাম কিবরিয়া অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী, সওজ, সিলেট জোন	ঐ	১৮/০১/২০১০-১১/০২/২০১০
৪।	জনাব আলী আহম্মেদ চৌধুরী অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী, সওজ, সিলেট জোন	ঐ	১১/০২/২০১০-২৫/০২/২০১০
৫।	জনাব মোঃ গোলাম কিবরিয়া অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী, সওজ, সিলেট জোন	ঐ	২৫/০২/২০১০-২৫/০৩/২০১০
৬।	জনাব আলী আহম্মেদ চৌধুরী অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী, সওজ, সিলেট জোন	ঐ	২৫/০৩/২০১০-২৯/০২/২০১২
৭।	জনাব এ কিউ এম ইকরাম উল্লাহ অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী, সওজ, সিলেট জোন	ঐ	০৮/০৩/২০১৩-০১/০১/২০১৪
৮।	জনাব ইফতেখার কবির অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী, সওজ, সিলেট জোন	ঐ	১২/০১/২০১৪-২৪/০৭/২০১৬

৬। প্রকল্পের অঙ্গভিত্তিক বাস্তবায়ন অগ্রগতি নিম্নরূপ:

৬.১। প্রকল্পের আওতায় সম্পাদিত অঙ্গভিত্তিক বাস্তবায়ন অগ্রগতির বিবরণ নিম্নের ছকে প্রদান করা হলো:

(লক্ষ টাকায়)

No	Item of work (As per pp)	Unit	Target (as per pp)		Actual Progress	
			Financial	Physical (Quantity)	Financial	Physical (Quantity)
1	2	3	4	5	6	7
1.	Soil test	LS	17.20		17.20	
2.	Earth work					
a)	Earth work for widening & raising portion	Lac Cum	2.55	0.0207	2.55	0.0207
b)	Bridge Approach Road	Lac Cum	112.40	0.673	112.40	0.673
c)	Diversion Road	Lac Cum	50.75	0.195	50.75	0.195
3.	Construction of Brick pavement in diversion road	km	34.89	0.840	34.89	0.840
4.	Construction of Flexible pavement					
a)	Construction of Flexible pavement in Bridge Approaches	km	140.55	0.990	140.55	0.990
b)	Widening of Flexible pavement	km	331.00	2.40	331.00	2.40
c)	Raising of Flexible pavement	km	167.47	0.917	167.47	0.917
d)	Surfacing in Bridge Approach	km	54.02	1.070	50.27	0.940
e)	Surfacing in Widening & Raising Part	km	242.73	3.365	242.73	3.365
5.	Service Road	km	6.65	0.200	6.65	0.200
6.	Bus Bay	no	6.84	2	6.84	2
7.	Construction of Bridge					
a)	PC Girder Bridge (3 No)	m	1190.93	122.30	1186.57	122.30
b)	RCC Girder Bridge (4 No)	m	619.00	61.960	619.00	61.960
8.	Construction of bailey bridge on diversion road (7 No)	m	20.21	54.00	20.21	54.00
9.	Construction of New R.C.C Box Culvert (5 No)	m	115.00	18.20	115.00	18.20
10.	Extension of Existing R.C.C. Box Culvert (4 No)	m	80.04	12.00	80.04	12.00
11.	Construction of Surface Drain	m				
a)	Bridge Approach	m	21.22	1142.30	21.22	1142.30
b)	Widening & Raising Portion	m	547.46	5500.00	547.46	5500.00
12.	Construction of Road divider	m	98.23	2446.00	98.23	2446.00
13.	Protective Work					
a)	CC Block with geo textile	sq. m.	25.39	872.80	25.39	872.80
b)	Toe wall					
c)	RCC Palisading	m	10.88	200.00	10.88	200.00
14.	Installation of Sign, Signal & road marking	LS	1.14	LS	1.00	LS
15.	General and site facilities	LS	5.73	LS	5.00	LS
16.	Maintenance of diversion road during construction	LS	5.74	LS	5.71	LS
(c)	Physical Contingency	2%	48.47		-	
(d)	Price Contingency	2%	72.42		-	
<b>Total</b>			<b>4028.71</b>		<b>3899.04</b>	

সূত্র: সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর কর্তৃক প্রেরিত প্রকল্পের সমাপ্ত প্রতিবেদন অনুযায়ী।

৭। **বছরভিত্তিক এডিপি/আরএডিপি বরাদ্দ, অবমুক্তি ও ব্যয়:**

প্রকল্পের অনুমোদিত ডিপিপি'র বছরভিত্তিক লক্ষ্যমাত্রা, আরএডিপি বরাদ্দ, অবমুক্তি ও ব্যয়ের বিবরণ নিম্নের ছকে প্রদান করা হলো:

(লক্ষ টাকায়)

অর্থ বছর	অনুমোদিত ডিপিপি'র লক্ষ্যমাত্রা	আরএডিপি-তে বরাদ্দ	অবমুক্ত	ব্যয়
২০১০-২০১১	২৫০.০০	২৫০.০০	২৫০.০০	২৫০.০০
২০১১-২০১২	৬০০.০০	৬০০.০০	৬০০.০০	৬০০.০০
২০১২-২০১৩	৩৫০.০০	৩৫০.০০	৩৫০.০০	৩৫০.০০
২০১৩-২০১৪	১৬৫০.০০	১৬৫০.০০	১৬৫০.০০	১৬৫০.০০
২০১৪-২০১৫	৮৮৪.০৪	৮৮৪.০৪	৮৮৪.০৪	৮৮৪.০৪
২০১৫-২০১৬	১৬৫.০০	১৬৫.০০	১৬৫.০০	১৬৫.০০
<b>সর্বমোট:</b>	<b>৩৮৯৯০৪</b>	<b>৩৮৯৯০৪</b>	<b>৩৮৯৯০৪</b>	<b>৩৮৯৯০৪</b>

সূত্র: সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর কর্তৃক প্রেরিত প্রকল্পের সমাপ্ত প্রতিবেদন অনুযায়ী

৮। **প্রকিউরমেন্ট সংক্রান্ত তথ্য:**

Description of procurement (goods/works/ Consultancy) as per bid document	Tender/Bid/Proposal Cost (In lakh Taka)		Tender/Bid/ Proposal		Date of Completion of works/services & Supply of goods	
	As per PP	Contract Value	Invitation date	Contract signing/ L.C. Opening Data	As per Contract	Actual
1	2	3	4	5	6	7
Widening and raising the road pavement and construction of road divider, along with construction of culverts construction of drain with footpath from chainage 65+250m to 66+882m of Rajanagar-kulaura-Juri-Baralekha-Bianibazar-Sheola-Charkhai road (Charkhai-Sheola-Beanibazar-Baroigram Portion) under Sylhet Road Division of Sylhet Road Circle, Sylhet during the year 2010-2011.		751.62	19/01/2011	03/03/2011	30/06/2013	27/06/2013
Construction of 62.425m (36.58m+24.40m) long PC Girder Bridge at LRP069a (Gap No. 70/1) of Rajnagar-Kulaura-Juri-Baralekha-Bianibazar-Sheola-Charkhai Road (Charkhai-Sheola-Beanibazar-Baroigram Portion) under Sylhet Road Division of Sylhet Road Circle, Sylhet during the year 2010-2010.		314.69	19/01/2011	03/03/2011	19/05/2012	28/10/2011

Description of procurement (goods/works/ Consultancy) as per bid document	Tender/Bid/Proposal Cost (In lakh Taka)		Tender/Bid/ Proposal		Date of Completion of works/services & Supply of goods	
	As per PP	Contract Value	Invitation date	Contract signing/ L.C. Opening Data	As per Contract	Actual
1	2	3	4	5	6	7
Widening and raising the road pavement and construction of road divider, along with construction of culverts construction of drain with footpath from Ch, 66+882m to 68+550m of Rajnagar-Kulaura-Juri-Baralekha-Bianibazar-Sheola-Charkhai Road (Charkhai-Sheola-Beanibazar-Baroigram Portion) under Sylhet Road Division of Sylhet Road Circle, Sylhet during the year 2010-2011.		835.04	24/02/2011	31/03/2011	30/06/2013	29/06/2013
Construction of 31.84m (30.50m) long PC Girder Bridge at LRP071a (Gap No 72/1) of Rajnagar-Kulaura-Juri-Baralekha-Bianibazar-Sheola-Charkhai Road (Charkhai-Shcola-Beanibazar-Baroigram Portion) under Sylhet Road Division of Sylhet Road Circle, Sylhet during the year 2010-2011.		244.28	01/02/2001	27/02/2011	30/06/2014	12/02/2014
Construction of 22.68m (1121.34m) long RCC Girder Bridge at 1.RPo72a (Gap No 73/1) of Rajnagar-Kulaura-Juri-Baralekha-Bianibazar-Sheola-Charkhai Road (Charkhai-Sheola-Beanibazar-Baroigram Portion) under Sylhet Road Division of Sylhet Road Circle, Sylhet during the year 2010-2011		169.05	01/02/2001	21/03/2011	30/06/2014	26/06/2014
Construction of 31.84m (30.50m) long PC Girder Bridge at LRP074a (Gap No 75/1) of Rajnagar-Kulaura-Juri-Baralekha-Bianibazar-Sheola-Charkhai Road (Charkhai-Sheola-Beanibazar-Baroigram Portion) under Sylhet Road Division of Sylhet Road Circle, Sylhet during the year 2011-2012.		464.03	05/09/2011	03/10/2011	31/12/2014	31/12/2014

Description of procurement (goods/works/ Consultancy) as per bid document	Tender/Bid/Proposal Cost (In lakh Taka)		Tender/Bid/ Proposal		Date of Completion of works/services & Supply of goods	
	As per PP	Contract Value	Invitation date	Contract signing/ L.C. Opening Data	As per Contract	Actual
1	2	3	4	5	6	7
Construction of 19.64m (18.30m) long RCC Girder Bridge at LRPO61f (Gap No 63/1) & 19.64m (18.30m) long RCC Girder Bridge at LRPO74c (Gap No 75/2) of Rajngar-Kulaura-Juri-Baralekha-Bianibazar-Sheola-Charkhai Road (Charkhai-Sheola-Beanibazar-Baroigram Portion) under Sylhet Road Division of Sylhet Road Circle, Sylhet during the year 2013-2014.		437.00	05/08/2013	10//09/2013	15/06/2015	13/06/2015
Construction of remaining work of the existing incomplete 63.055m PC Girder bridge including approach road at LRPO69a (Gap No 70/1)& Construction of approach road of 31.84m (30.50m) long PC Girder Bridge at LRPO72a (Gap No 73/1) of Rajnagar-Kulaura-Juri-Baralekha-Bianibazar-Sheola-Charkhai Road (Charkhai-Sheola-Beanibazar-Baroigram Portion) [R 281] under Sylhet Road Division of Sylhet Road Circle, Sylhet during the year 2014-2015.		387.01	31/08/2014	28/09/2014	03/12/2015	02/12/2015
Construction of 25.74m (24.40m) long PC Girder Bridge at LRPO59a (Gap No 60/1) of Rajnagar-Kulaura-Juri-Baralekha-Bianibazar-Sheola-Charkhai Road (Charkhai-Sheola-Beanibazar-Baroigram Portion) under Sylhet Road Division of Sylhet Road Circle, Sylhet during the year 2014-2015.		274.51	05/08/2013	10/09/2013	30/06/2016	29/06/2016

৯। অডিট: প্রকল্পের Internal ও External অডিট সম্পাদন সম্পর্কিত তথ্যাদি পিসিআর এ প্রদান করা হয়নি।

	
<p>চিত্র ১: সড়কের দক্ষিণভাগ নামক স্থানে নির্মিত আরসিসি গার্ডার সেতু</p>	<p>চিত্র ২: এপ্রোচ সড়কের ক্ষতিগ্রস্ত গাইড পোল ও দেবে যাওয়া অংশ</p>
	
<p>চিত্র ৩: নির্মিত সেতুর গার্ডারের অংশবিশেষ</p>	<p>চিত্র ৪: সেতুসংলগ্ন ক্ষতিগ্রস্ত রক্ষাপ্রদ কাজ</p>
	
<p>চিত্র ৫: এপ্রোচ সড়কের পটহোল, ক্ষতিগ্রস্ত ঢাল ও সড়কের বিপদজনক বাঁক</p>	<p>চিত্র ৬: জলডোপ নামক স্থানে নির্মিত আরসিসি গার্ডার সেতু ও এপ্রোচ সড়ক</p>
	
<p>চিত্র ৭: বারইগ্রামে নির্মিত পিসি গার্ডার সেতু</p>	<p>চিত্র ৮: বিয়ানীবাজার শহরের বাজার অংশে সড়কের প্রশস্তকরণ ও উন্নয়ন কাজ</p>

১২। প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জন:

পরিকল্পিত উদ্দেশ্য	উদ্দেশ্য অর্জন
১) পুরাতন, সরু ও জরাজীর্ণ ৭টি সেতুর পরিবর্তে নতুন ৭টি সেতু নির্মাণের মাধ্যমে চরখাই-শেওলা-বিয়ানীবাজার-বারইগ্রাম সড়কের যোগাযোগ ব্যবস্থার মানোন্নয়ন করা।	১) নতুন ৭টি সেতু নির্মাণের মাধ্যমে চরখাই-শেওলা-বিয়ানীবাজার-বারইগ্রাম সড়কের যোগাযোগ ব্যবস্থার মানোন্নয়ন করা হয়েছে।
২) বিয়ানীবাজার শহরের বাজার অংশের ৩.৩০ কি:মি: সড়ক পেভমেন্ট সংস্কারের মাধ্যমে দ্রুততর ও উন্নত সড়ক যোগাযোগ ব্যবস্থা স্থাপন করা।	২) বিয়ানীবাজার শহরের বাজার অংশের সড়কটিতে ৩.৩০ কি:মি: সড়ক পেভমেন্ট সংস্কারের মাধ্যমে দ্রুততর ও উন্নত সড়ক যোগাযোগ ব্যবস্থা স্থাপিত হয়েছে।
৩) কার্যকরী ও নিরাপদ সড়ক যোগাযোগ ব্যবস্থা গড়ে তোলা।	৩) প্রকল্পটি বাস্তবায়নের মাধ্যমে কার্যকরী ও নিরাপদ সড়ক যোগাযোগ ব্যবস্থা গড়ে তোলা হয়েছে।
৪) উক্ত এলাকার আর্থ-সামাজিক অবস্থা উন্নয়ন করা।	৪) প্রকল্পটি বাস্তবায়নের মাধ্যমে উক্ত এলাকায় আর্থ - সামাজিক উন্নয়ন সাধিত হয়েছে।

১৩। কাজ অসম্পূর্ণ থাকলে তার কারণ প্রকল্পের কোন কাজ অসম্পূর্ণ নেই।

১৪। পরিদর্শনকালীন পর্যবেক্ষণ:

১৪.১। পরিদর্শনকালে দেখা যায় যে, প্রকল্পের আওতায় চরখাই-শেওলা-বিয়ানীবাজার-বারইগ্রাম সড়কে ৭টি সেতু (৪টি পিসি গার্ডার ও ৩টি আরসিসি গার্ডার) নির্মাণ করা হয়েছে। এছাড়া, বিয়ানীবাজার বাজার অংশে ২.৪০ কি:মি: সড়ক প্রশস্তকরণ ও ০.৯১৭ সড়ক উচুকরণ সম্পন্ন করা হয়েছে।

১৪.২। প্রকল্পের আওতায় সিলেট সড়ক বিভাগের আওতায় চরখাই-শেওলা-বিয়ানীবাজার-বারইগ্রাম সড়কের দক্ষিণভাগ নামক স্থানে (গ্যাপ ৭৫/২) ১৯.৬৪ মি. দীর্ঘ ও ১০.২৫ মি. প্রশস্ত আরসিসি গার্ডার(৫টি) সেতু নির্মাণ করা হয়েছে। উক্ত সেতুর একপার্শ্বে কোন গাইড পোল নেই। এছাড়া, সেতুর একপার্শ্বের রক্ষাপ্রদ দেয়াল স্লাইড করেছে মর্মে দেখা যায়। উত্তর কাকরদিয়া নামক স্থানে (গ্যাপ ৭৫/১) ৩১.৮৪ মি. দীর্ঘ ও ১০.২৫ মি. প্রশস্ত পিসি গার্ডার(৫টি) সেতু নির্মাণ করা হয়েছে। সেতুটির একপার্শ্বের রক্ষাপ্রদ কাজ করা হয়েছে। সেতুটির গার্ডারের পার্শ্বের পলিথিন বের হয়ে আছে ও অতিরিক্ত রড বের হয়ে আছে। কাকরদিয়া নামক স্থানে(গ্যাপ ৭৩/১) ২২.৬৮ মি. ও ১০.২৫ মি. প্রশস্ত সেতু নির্মাণ করা হয়েছে। উক্ত সেতুর expansion joint-এর কিছু অংশ উঠে আসতে দেখা যায়।

১৪.৩। সড়কের চেংড়ীখাল নামক স্থানে(গ্যাপ ৭২/১) ৩০.৫০ মি. পিসি গার্ডার সেতু নির্মাণ করা হয়েছে। এ সেতুটির উপরস্থ ডেন মাটি দ্বারা ভরাট হয়েছে এবং এপ্রোচের রক্ষাপ্রদ কাজের অংশবিশেষ স্লাইড করেছে দেখা যায়। এ সেতুটির গার্ডারের রড বের হয়ে আছে দেখা যায়। সরকভাংনী নামক স্থানের(গ্যাপ ৭০/১) ২ স্প্যানবিশিষ্ট পিসি গার্ডার সেতুটির ৬২.৪২৫ মি. দীর্ঘ ও ১০.২৫ মি. প্রশস্ত।

১৪.৪। জলডোপ নামক স্থানের (গ্যাপ ৬৩/১) ১৯.৬৪ মি. দীর্ঘ ও ১০.২৫ মি. প্রশস্ত আরসিসি গার্ডার সেতু নির্মাণ করা হয়েছে। সেতুটির রক্ষাপ্রদ কাজের অংশবিশেষ ও গাইড পোল সরে গেছে বলে পরিদর্শনকালে দেখা যায়। এছাড়া, সেতুটির

এপ্রোচ সড়কের বিপদজনক বাঁক পরিলক্ষিত হয়েছে। এছাড়া, বারইগ্রাম নামক স্থানে চেচরী খালের উপর(গ্যাপ ৬০/১) ২৪.৪০ মি. ও দীর্ঘ ও ১০.২৫ মি. প্রশস্ত পিসি গার্ডার সেতু নির্মাণ করা হয়েছে। উক্ত সেতুর এপ্রোচ সড়কের ঢাল অত্যন্ত বেশী রাখা হয়েছে বলে প্রতিয়মান হয়েছে।

১৪.৫। প্রকল্পের আওতায় ২টি প্যাকেজের আওতায় রিকাবীবাজার শহরের বাজার অংশে মোট ৩.৩৬ কি.মি. পেভমেন্ট উন্নয়ন কাজ সমাপ্ত হয়েছে। পেভমেন্টে ২০০ মি.মি. পুরু বেইস টাইপ-১ ও ৫০ মি.মি. পুরু ডিবিএস ওয়্যারিং কোর্স-এর কাজ করা হয়েছে। উক্ত সড়কে ৫টি নতুন কালভার্ট নির্মাণ করা হয়েছে এবং ৪টি কালভার্ট বর্ধিতকরণ করে ৩২ ফুটে উন্নীত করা হয়েছে। এছাড়া, সড়কের মিডিয়ান ও ড্রেন নির্মাণসহ সাইন, সিগন্যাল, কি.মি. পোস্ট স্থাপন করা হয়েছে। পরিদর্শনকালে সড়কের বেশ কিছু অংশে পটহোল ও গর্ত পরিলক্ষিত হয়েছে, যা অবিলম্বে মেরামত করা প্রয়োজন। উক্ত সড়কের দুপার্শ্বের অনেক অংশে সড়কবাঁধের ঢাল যথাযথ আকারে বজায় নেই ও সড়কের কিছু অংশে **sharp bending** রয়েছে। এছাড়া, প্রকল্পের পিসিআর-এ সকল তথ্য-উপাত্ত যথাযথভাবে প্রদান করা হয়নি।

#### ১৫। আইএমইডি'র মতামত/সুপারিশ:

- ১৫.১। প্রকল্পটি ৩ বছরে বাস্তবায়নের জন্য নির্ধারিত থাকলেও প্রকৃত বাস্তবায়নে সময় লেগেছে ৬ বছর। অর্থাৎ **Time over-run** হয়েছে ১০০%। ডিপিপি'র লক্ষ্যমাত্রার বিপরীতে এডিপিতে অর্থ বরাদ্দের স্বল্পতার কারণে এমনটি হয়েছে। ভবিষ্যতে **MTBF basket** অনুযায়ী প্রকল্প গ্রহণ এবং ডিপিপি'র কর্মপরিকল্পনা অনুসারে বরাদ্দ প্রদান ও প্রকল্পের বাস্তবায়ন সম্পন্ন করতে হবে;
- ১৫.২। যথাসময়ে প্রকল্প বাস্তবায়নে সওজ অধিদপ্তরের দক্ষতা ও সক্ষমতা বৃদ্ধির জন্য যথাযথ উদ্যোগ গ্রহণ করতে হবে। এছাড়া, পিসিআর-এ ছক অনুসারে সকল তথ্য-উপাত্ত যথাযথভাবে প্রদান করতে হবে;
- ১৫.৩। প্রকল্পটি বাস্তবায়নকালে বিভিন্ন মেয়াদে ৮ জন কর্মকর্তাকে প্রকল্প পরিচালক হিসেবে দায়িত্ব প্রদান করা হয়েছে। ঘন ঘন প্রকল্প পরিচালক পরিবর্তনের প্রেক্ষিতে প্রকল্প পরিচালকগণ যথাযথভাবে প্রকল্প সুপারভিশন ও মনিটরিং করতে পারেন না। ফলে প্রকল্পের বাস্তবায়ন বিঘ্নিত হওয়ার পাশাপাশি গুণগতমান নিশ্চিত করা সম্ভব হয় না। মন্ত্রণালয় বিষয়টি গুরুত্বের সাথে বিবেচনা করে ভবিষ্যতে প্রকল্প বাস্তবায়ন মেয়াদে একজন প্রকল্প পরিচালক নিয়োগের বিষয় প্রয়োজনীয় ব্যবস্থা গ্রহণ করবে;
- ১৫.৪। প্রকল্পের সেতুর এপ্রোচের কয়েকটি স্থানে পরিলক্ষিত রক্ষাপ্রদ কাজের স্লাইডকৃত অংশ সওজ কর্তৃক বিভাগীয় ব্যবস্থার মাধ্যমে মেরামত করতে হবে;
- ১৫.৫। নির্মিত সেতুগুলোর **expansion joint** যথাযথভাবে মেরামত করে সংযুক্ত অবস্থায় রাখার ব্যবস্থা গ্রহণ করতে হবে;
- ১৫.৬। সেতুসমূহের অপসারিত/সরে যাওয়া গাইড পোলসমূহ দ্রুত প্রতিস্থাপন করতে হবে;
- ১৫.৭। সেতুর উপরিভাগের ডেনসমূহ পরিস্কার-পরিচ্ছন্ন রাখতে হবে;
- ১৫.৮। পেভমেন্টের সৃষ্ট পটহোল মেরামত করতে হবে ও সড়কবাঁধের দুপার্শ্বের ঢাল যথাযথ আকারে সংরক্ষণের জন্য প্রয়োজনীয় ব্যবস্থা গ্রহণ করতে হবে;
- ১৫.৯। প্রকল্পটির **External** অডিট দ্রুত সম্পন্ন করতে হবে; এবং
- ১৫.১০। অনুচ্ছেদ ১৫.১-১৫.৯ এর আলোকে গৃহীত কার্যাবলী সম্পর্কে আগামী ২ (দুই) মাসের মধ্যে আইএমই বিভাগকে অবহিত করতে হবে।

গফরগাঁও-বরমী-মাওনা সড়কের ২৬তম কিলোমিটার এ সুতিয়া নদীর উপর পিসি গার্ডার সেতু (ত্রিমোহনী সেতু) নির্মাণ -শীর্ষক প্রকল্পের সমাপ্তি মূল্যায়ন প্রতিবেদন

- ১। প্রকল্পের নাম : গফরগাঁও-বরমী-মাওনা সড়কের ২৬তম কিলোমিটার এ সুতিয়া নদীর উপর পিসি গার্ডার সেতু (ত্রিমোহনী সেতু) নির্মাণ
- ২। বাস্তবায়নকারী সংস্থা : সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর।
- ৩। প্রশাসনিক মন্ত্রণালয়/বিভাগ : সড়ক পরিবহন ও সেতু মন্ত্রণালয়/সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ।
- ৪। প্রকল্প এলাকা : গাজীপুর জেলার শ্রীপুর উপজেলা এবং ময়মনসিংহ জেলার গফরগাঁও উপজেলা।
- ৫। 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	১ম সংশোধিত		মূল	১ম সংশোধিত			
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮
১৮২০.৮৬	২৫৫৪.৮২	২৫২৬.৯৫	০১-০৭-২০১০ থেকে ৩০-০৬-২০১৩	০১-০৭-২০১০ থেকে ৩০-০৬-২০১৬	০১-০৭-২০১০ থেকে ৩০-০৬-২০১৬	৭০৬.০৯ (৩৮.৭৭%)	৩ বছর (১০০%)
(-)	(-)	(-)					

নোট: প্রকল্পটি সংশোধনকালে ১ দফা এবং ব্যয় বৃদ্ধি ব্যতিরেকে ২ দফায় ৩ বছর (১০০%) মেয়াদ বৃদ্ধি করা হয়।

৬। প্রশিক্ষণ: প্রকল্পের আওতায় কোন স্থানীয় ও বৈদেশিক প্রশিক্ষণের সংস্থান না থাকায় প্রশিক্ষণ প্রদান করা হয়নি।

৭। প্রকল্পের অঙ্গভিত্তিক বাস্তবায়ন (পিসিআর অনুসারে) :

(Figure in Lac Taka)

Items of Work (as per DPP)	Unit	Target (as per DPP)		Actual Progress	
		Physical (Quantity)	Financial	Physical (Quantity)	Financial
1	2	3	4	5	6
ভূমি অধিগ্রহণ	লঃঘঃমিঃ	৩.৮৪	৮৬০.০৪	৩.৮৪	৮৬০.০৪
পূর্ত কাজ					
এ্যাপ্রোচ সড়কের মাটির কাজ	লঃঘঃমিঃ	১.৮৮	১৫৯.৮৭	২.৬০	১৫৯.৮৭
সার্ফেসিংসহ ফ্লেস্কিবল পেভমেন্ট নির্মাণ	বঃমিঃ	০.৭০	৯২.১১	০.৭০	৯২.১১
পিসি গার্ডার সেতু নির্মাণ-১টি	মিঃ	১২৯.৮৬	১০৩৭.৭৫	১২৯.৮৬	১০৩৭.৭৫
আরসিসি কালভার্ট নির্মাণ-১টি	মিঃ	১০.০০	৮০.০০	১০.০০	৮০.০০
নদী শাসন (সিসি ব্লকসহ জিও টেক্সটাইল)					

Items of Work (as per DPP)	Unit	Target (as per DPP)		Actual Progress	
		Physical (Quantity)	Financial	Physical (Quantity)	Financial
1	2	3	4	5	6
বাম তীর	মিঃ	৩৬৬৬.৬৭	১৫৪.০০	৩৬৬৬.৬৭	১৫৪.০০
ডান তীর	মিঃ	৩১৪২.৮৬	১৩২.০০	৩১৪২.৮৬	১৩২.০০
বিবিধ ব্যয়					
জেনারেল এন্ড সাইট ফেসিলিটিস	থোক	থোক	১২.০০	থোক	১১.১৮
ফিজিক্যাল কন্সট্রাকশন (২%)	থোক	থোক	২৭.০৫	থোক	
প্রাইজ কন্সট্রাকশন (২%)	থোক	থোক		থোক	
সর্বমোট=			২৫৫৪.৮২		২৫২৬.৯৫

৮। প্রকল্প পরিচালক সংক্রান্ত তথ্যাদিঃ

ক্রমিক নং	প্রকল্প পরিচালকের নাম ও পদবী	দায়িত্বের ধরণ		কর্মকাল
		পূর্ণকালীন	খন্ডকালীন	
১	২	৩	৪	৫
১.	Mr. Md. Arifur Rahman Addl. Chief Engr. Dhaka Road Zone, Dhaka.	-	হ্যাঁ	১১/০২/২০১০ থেকে ২১/০৮/২০১১
২.	Mr. Md. Shahabuddin Khan Addl. Chief Engr. Dhaka Road Zone, Dhaka.	-	হ্যাঁ	২১/০৮/২০১১ থেকে ২৩/০৭/২০১৪
৩.	Mr. Sha Mohammad Musa Addl. Chief Engr. Dhaka Road Zone, Dhaka.	-	হ্যাঁ	২৩/০৭/২০১৪ থেকে ১৫/১১/২০১৫
৪.	Mr. Md. Sabuj Uddin Khan Addl. Chief Engr. Dhaka Road Zone, Dhaka.	-	হ্যাঁ	১৫/১১/২০১৫ থেকে প্রকল্প সমাপ্ত পর্যন্ত।

উপরোক্ত ছক পর্যালোচনায় দেখা যায়, আলোচ্য প্রকল্পে মোট ৪ জন প্রকল্প পরিচালক দায়িত্ব পালন করেছেন। তাঁদের গড় মেয়াদকাল ১ বছর ৬ মাস। প্রকল্পটি ০৩ বছর মেয়াদে বাস্তবায়নের জন্য অনুমোদন করা হলেও এর প্রকৃত বাস্তবায়নকাল ০৬ (ছয়) বছর অর্থাৎ প্রকল্পটির মূল অনুমোদিত মেয়াদের তুলনায় মেয়াদ বৃদ্ধি পেয়েছে ০৩ (তিন) বছর (১০০%)।

৯। ক্রয় সংক্রান্ত তথ্যাদিঃ

৯.১ গাড়ী/ট্রান্সপোর্ট ক্রয়ঃ প্রকল্পের আওতায় কোন গাড়ী/ট্রান্সপোর্ট ক্রয়ের সংস্থান না থাকায় গাড়ী/ট্রান্সপোর্ট ক্রয় করা হয়নি।

৯.২ পণ্য, কার্য ও সেবা ক্রয়ঃ (পণ্য ও কার্য ২০০.০০ লক্ষ টাকার উপরে এবং সেবা ১০০.০০ লক্ষ টাকার উপরে) ক্রয় সংক্রান্ত তথ্যের বিস্তারিত অনুচ্ছেদ ১১.৪ এ বর্ণনা করা হয়েছে।

১০। পিসিআর এ উল্লেখিত বরাদ্দ ও অগ্রগতিঃ

(লক্ষ টাকায়)

অর্থবছর	সর্বশেষ আরডিপিপি'র লক্ষ্যমাত্রা	এডিপি/আরএডিপি বরাদ্দ	অবমুক্তি	ব্যয়	বরাদ্দের বিপরীতে অগ্রগতি (%)
১	২	৩	৪	৫	৬
২০১০-১১	১০.০০	১০.০০	১০.০০	১০.০০	১০০.০০
২০১১-১২	৪৫০.০০	৪৫০.০০	৪৫০.০০	৪৫০.০০	১০০.০০
২০১২-১৩	৫২৫.০০	৫২৫.০০	৫২৫.০০	৫২৫.০০	১০০.০০
২০১৩-১৪	১২৫.০০	১২৫.০০	১২৫.০০	১২৫.০০	১০০.০০
২০১৪-১৫	১২৬২.২১	৯২০.০০	৯২০.০০	৯২০.০০	১০০.০০
২০১৫-১৬	১৮২.৬১	৪৯৬.৯৫	৪৯৬.৯৫	৪৯৬.৯৫	১০০.০০
মোট=	২৫৫৪.৮২	২৫২৬.৯৫	২৫২৬.৯৫	২৫২৬.৯৫	-

১১। কাজ অসম্পূর্ণ থাকলে তার কারণঃ অনুমোদিত ডিপিপি অনুযায়ী প্রকল্পের কাজ সমাপ্ত হয়েছে।

১২। সাধারণ পর্যবেক্ষণঃ

১২.১ প্রকল্পের পটভূমি ও উদ্দেশ্যঃ গফরগাঁও-বরমী-মাওনা সড়কটি একটি আঞ্চলিক মহাসড়ক। সড়কটির ২৬তম কিঃ মিটারে সুতিয়া নামক নদী আছে যা গাজীপুর ও ময়মনসিংহ জেলার মাঝে অবস্থিত। গফরগাঁও-বরমী-মাওনা সড়ক নির্মাণ প্রকল্পটি জুন ২০০৭ সালে সমাপ্ত হয় এবং আলোচ্য সেতুটি এ প্রকল্পের আওতায় অন্তর্ভুক্ত ছিল। কিন্তু সেতুর ডিজাইন প্রণয়ন ও দরপত্র প্রক্রিয়াকরণে বিলম্বের কারণে সেতুটি নির্মাণ করা তখন সম্ভব হয়নি। সেতুটি নির্মিত না হওয়ায় গফরগাঁও এবং গাজীপুরের মধ্যে সরাসরি সড়ক যোগাযোগ স্থাপিত হয়নি। ফলে প্রকল্প এলাকার জনগণ সড়কটি যথাযথভাবে ব্যবহার করতে পারছিল না। এ বিবেচনায় সেতুটি নির্মাণের লক্ষ্যে আলোচ্য প্রকল্পটি বাস্তবায়নের জন্য গ্রহণ করা হয়।

উদ্দেশ্যঃ প্রকল্পের মূল উদ্দেশ্য হলো গফরগাঁও-বরমী-মাওনা সড়কের ২৬তম কিলোমিটারে অবস্থিত সুতিয়া নদীর উপর ১২৯.৮৬ মিটার দীর্ঘ পিসি গার্ডার সেতু নির্মাণের মাধ্যমে গাজীপুর জেলার শ্রীপুর উপজেলা ও ময়মনসিংহ জেলার গফরগাঁও উপজেলাকে সংযুক্ত করা।

১২.২ প্রকল্পের অনুমোদন ও সংশোধনঃ

(লক্ষ টাকায়)

	মেয়াদকাল	প্রাক্কলিত ব্যয়
মূল	০১/০৭/২০১০ হতে ৩০/০৬/২০১৩ পর্যন্ত	১৮২০.৮৬
ব্যয় বৃদ্ধি ব্যতিরেকে মেয়াদ বৃদ্ধি ১ম বার	০১/০৭/২০১০ হতে ৩০/০৬/২০১৪ পর্যন্ত	-
১ম সংশোধন	০১/০৭/২০১০ হতে ৩১/১২/২০১৫ পর্যন্ত	২৩৫৪.৭৮
সর্বশেষ বিশেষ সংশোধন	০১/০৭/২০১০ হতে ৩১/১২/২০১৫ পর্যন্ত	২৫৫৪.৮২
ব্যয় বৃদ্ধি ব্যতিরেকে মেয়াদ বৃদ্ধি ২য় বার	০১/০৭/২০১০ হতে ৩০/০৬/২০১৬ পর্যন্ত	-

১২.৩ সার্বিক আর্থিক ও বাস্তব অগ্রগতিঃ প্রকল্পের আওতায় জুন, ২০১৬ পর্যন্ত ক্রমপুঞ্জিত আর্থিক অগ্রগতি হয়েছে ২৫২৬.৯৫ লক্ষ টাকা যা অনুমোদিত ব্যয় ২৫৫৪.৮২ লক্ষ টাকার ৯৯%। উক্ত সময়ে অনুমোদিত সংশোধিত প্রকল্পের ১০০% বাস্তব অগ্রগতি সাধিত হয়েছে (অনুচ্ছেদ-৬)।

১২.৪ দরপত্র সংক্রান্ত তথ্যঃ অনুমোদিত আরডিপিপিতে ৩টি প্যাকেজের মাধ্যমে প্রকল্পের ভৌত কাজ বাস্তবায়নের সংস্থান রাখা হয়। কিন্তু পিসিআর এ প্রাপ্ত তথ্যানুযায়ী আলোচ্য প্রকল্পে ২টি প্যাকেজের আওতায় দরপত্র আহবানপূর্বক ঠিকাদার নিয়োগ করা হয় যা নিম্নরূপ:

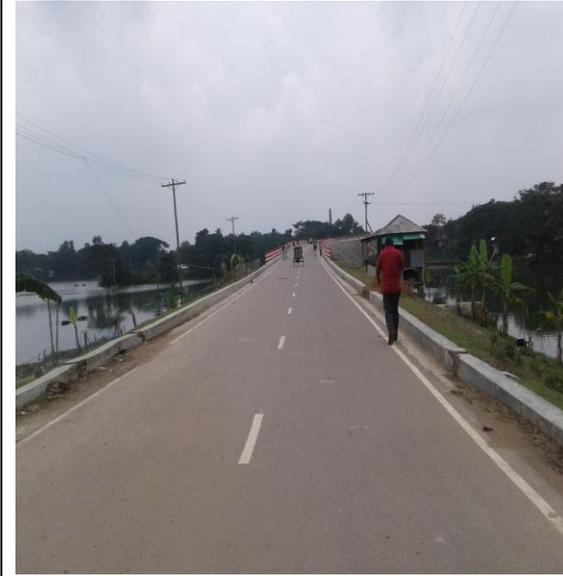
নং	প্যাকেজ/কাজের নাম	-প্রাক্কলিত ব্যয় -কার্যাদেশকৃত মূল্য	-দরপত্র আহবানের তারিখ -কার্যাদেশ প্রদান -কাজ শুরু তারিখ -কাজ সমাপ্তির তারিখ	অগ্রগতি	ঠিকাদারী প্রতিষ্ঠান
প্যাকেজ নং-১					
	construction of 129.51 Meter Long PC Girder Bridge (Trimohoni Bridge) over the river Sutia at 26 <sup>th</sup> Km. of Gafforgaon Bromi-Mawana Road (R-314) under gazipur road division	১৩৫৮.৫১ 1358.51	28/12/2010 ০৮/০৬/২০১১ 28/02/2013 28/02/2013	১০০%	RBL-GEC JV, 55/West Panthapath, Sheltech Tower, Dhaka.
প্যাকেজ নং-২					
	Construction of double vent 2x4.00m clear length and 6.00m clear Height RCC box under Pass 650.00 m Approach road with protective work at 26th Km. of Gafforgaon-Bromi-Mawana Road (R-314) under Gazipur road Division.	৭০৪.৩২ 641.71	11/03/2015 ১০/০৫/২০১৫ ৩০/০৬/২০১৬ ২৮/০৬/২০১৬	১০০%	বিশ্ব বন্ধু ইন্টারন্যাশনাল, হাউজ-৫০, রোড-৯/এ, ধানমন্ডি, ঢাকা।

প্রকল্পের আওতায় ১২৯.৫১ মিটার দীর্ঘ পিসি গার্ডার সেতু নির্মাণের জন্য ০৮/০৬/২০১১ তারিখে কার্যাদেশ দেয়া হয়। কাজটি ০৭/১২/২০১২ তারিখে সমাপ্তির তারিখ নির্ধারিত করা হয়। কিন্তু সংযোগ সড়কের জন্য প্রয়োজনীয় ভূমি অধিগ্রহণে বিলম্বিত হওয়ায় ঠিকাদার মূল সেতুর কাজ সমাপ্ত করে অব্যাহতি চায়। ঠিকাদারকে অব্যাহতি প্রদান করার পর সংযোগ সড়ক নির্মাণের লক্ষ্যে পুনরায় দরপত্র প্রক্রিয়াকরণ করে বিশ্ববন্ধু ইন্টারন্যাশনাল কে ১০/০৫/২০১৫ তারিখে কার্যাদেশ দেয়া হয়।

১৩। প্রকল্প পরিদর্শনঃ গত ০৩/০৮/২০১৭ তারিখে আইএমইডি'র উপ-পরিচালক জনাব জয়নাল মোল্লা কর্তৃক প্রকল্পটি সরেজমিন পরিদর্শন করা হয়। পরিদর্শনকালে সড়ক বিভাগের উপ-বিভাগীয় প্রকৌশলী উপস্থিত ছিলেন। পরিদর্শন পর্যবেক্ষণ নিম্নরূপঃ

১৩.১ ভূমি অধিগ্রহণঃ সর্বশেষ অনুমোদিত আরডিপিপি অনুসারে প্রকল্পের অধীনে ৩.৮৪ হেক্টর ভূমি অধিগ্রহণ বাবদ ৬৬০.০০ লক্ষ টাকা ব্যয়ের লক্ষ্যমাত্রা নির্ধারণ করা হয়। পরবর্তীতে ভূমির মূল্য বৃদ্ধি পাওয়ায় গত ১১ ফেব্রুয়ারি ২০১৫ তারিখে এ অঙ্গের লক্ষ্যমাত্রা ৮৬০.০৪ লক্ষ টাকায় বৃদ্ধিপূর্বক ডিপিপি'র বিশেষ সংশোধনী সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ কর্তৃক অনুমোদন করা হয়। উক্ত ৮৬০.০৪ লক্ষ টাকা ব্যয়পূর্বক ভূমি অধিগ্রহণ অঙ্গের সমুদয় কাজ সম্পন্ন করা হয়েছে। পরিদর্শনে জানা যায়, ব্রীজের সংযোগ সড়কে জমি অধিগ্রহণ করা হয়েছে। দেখা যায়, ব্রীজের উভয় দিকে সংযোগ সড়ক নির্মাণ করা হয়েছে।

১৩.২ এ্যাপ্রোচ সড়কে মাটির কাজঃ অনুমোদিত আরডিপিপি অনুযায়ী সেতুর উভয় প্রান্তে অর্থাৎ বরমী প্রান্তে ২৫০ মিঃ এ্যাপ্রোচ সড়ক এবং গফরগাঁও প্রান্তের ৪০০মিঃ এ্যাপ্রোচ সড়কের মাটি ভরাটের কাজ সম্পন্ন করা হয়েছে। এ্যাপ্রোচ সড়কে ১.৮৮ লঃঘঃমিঃ মাটির কাজ নির্ধারিত থাকলেও প্রয়োজনীয়তার নিরীখে ২.৬০ লঃঘঃমিঃ মাটির কাজ করা হয়েছে। এ কাজের জন্য ১৫৯.৮৭ লক্ষ টাকা নির্ধারিত ছিল। পিসিআর অনুযায়ী উক্ত টাকায় ২.৬০ লক্ষ ঘন মিটার মাটি দ্বারা এ্যাপ্রোচ সড়কের কাজ সম্পন্ন করা হয়েছে। পরিদর্শন কালে দেখা যায়, সেতুর উভয় প্রান্তে সংযোগ সড়কে মাটির কাজ করা হয়েছে এবং তার ওপর পেভমেন্ট নির্মাণ করা হয়েছে।



চিত্র-১: সেতুর গফরগাঁও প্রান্তে নির্মিত এ্যাপ্রোচ সড়ক



চিত্র-২: গফরগাঁও প্রান্তে এ্যাপ্রোচ সড়কের পেভমেন্টের পুরুত্ব পরীক্ষা

১৩.৩ ফ্লেস্কিবল পেভমেন্ট : অনুমোদিত আরডিপিপি অনুযায়ী ০.৭০ কিঃমিঃ সার্ফেসিংসহ ফ্লেস্কিবল পেভমেন্ট নির্মাণের জন্য ৯২.১১ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। পিসিআর অনুযায়ী ০.৭০ কিঃমিঃ সার্ফেসিংসহ ফ্লেস্কিবল পেভমেন্ট নির্মাণের ৯২.১১ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে। পরিদর্শনকালে দেখা যায়, সেতুর গফরগাঁও প্রান্তে ২৫০ মিটার এবং বরমী প্রান্তে ৪৫০ মিটার সংযোগ সড়কে ফ্লেস্কিবল পেভমেন্ট নির্মাণ করা হয়েছে। ব্রীজের গফরগাঁও প্রান্তে সংযোগ সড়কের চেইনেজ ২০০+০০ কিঃমিঃ এ পেভমেন্টের পুরুত্ব পরীক্ষা করে Base Type-1 এর পুরুত্ব ১৫২ মিঃমিঃ ও কার্পেটিং

এর পুরুত্ব ৫০ মিঃমিঃ পাওয়া যায়। ডিপিপিতে প্রদত্ত ডিজাইনে Base Type-1 এর পুরুত্ব ১৫০ মিঃমিঃ ও কার্পেটিং এর পুরুত্ব ৫০ মিঃমিঃ উল্লেখ করা হয়েছে। ফ্লেক্সিবল পেভমেন্টের কিছু অংশ কাদা মাটিতে ঢেকে গিয়েছে।



চিত্র-৩ ও ৪: সেতুর বরমী প্রান্তে নির্মিত এ্যাপ্রোচ সড়ক

১৩.৪ পিসি গার্ডার সেতু নির্মাণ : অনুমোদিত আরডিপিপি অনুযায়ী ১২৯.৮৬ মিটার দীর্ঘ একটি পিসি গার্ডার সেতু নির্মাণের জন্য ১০৩৭.৭৫ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। পিসিআর অনুযায়ী ১২৯.৫১ মিটার পিসি গার্ডার সেতুর জন্য ১০৩৭.৭৫ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে। পরিদর্শনকালে দেখা যায়, পিসি গার্ডার সেতুটি নির্মাণ করা হয়েছে। সেতুতে ০৩ (তিন)টি স্প্যান রয়েছে যার প্রতিটির দৈর্ঘ্য ৪২.৬৮ মিটার। প্রতিটি স্প্যানে ৫টি করে গার্ডার আছে এবং ক্রস গার্ডারের সংখ্যা ২০টি।



চিত্র-৫: নির্মিত পিসি গার্ডার সেতু

চিত্র-৬: নির্মিত পিসি গার্ডার সেতুর এবাটমেন্ট

পরিদর্শনকালে সেতুটির রেলিং এর গাত্র Rough দেখতে পাওয়া যায়। ব্রীজের গাজীপুর প্রান্তের সংযোগ সড়কের ০২ (দুই) লেনের মধ্যে ০১ (এক) লেন প্রায় পুরোটাই সিএনজি/অটো-রিক্সা এবং দোকানপাট দখল করে রেখেছে। ফলে এ স্থানে দুর্ঘটনা ঘটার আশংকা রয়েছে। ব্রীজটির ময়মনসিংহ প্রান্তের সংযোগ সড়কে তীক্ষ্ণ বাঁক রয়েছে। ব্রীজ হতে উভয় প্রান্তে সংযোগ সড়কের স্লোপ তুলনামূলক (৩% এর) বেশী বলে প্রতীয়মান হয়।



ব্রীজের রেলিং, হুইল গার্ড ইত্যাদি Chamfering করা হয়নি। এগুলো Chamfering করা হলে ব্রীজের মসৃনতা ও সৌন্দর্য আরো বৃদ্ধি পেতো। ব্রীজের বাইরের দিকের গার্ডারে কয়েকটি কাঠ এবং টিনের শাটার আটকে থাকতে দেখা যায়।

১৩.৫ আরসিসি কালভার্ট নির্মাণ: অনুমোদিত আরডিপিপি অনুযায়ী সুতিয়া নদীর গফরগাঁও প্রান্তে ১০ মি: দীর্ঘ ১টি আরসিসি কালভার্ট (আন্ডার পাস) নির্মাণের জন্য ৮০.০০ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। পিসিআর অনুযায়ী ১০ মিটার দৈর্ঘ্য বিশিষ্ট ১টি কালভার্ট নির্মাণ করা হয়েছে এবং এ জন্য ৮০.০০ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে। পরিদর্শনকালে দেখা যায়, আন্ডার পাসটির নিচ দিয়ে গাড়ী চলাচল করছে। আরসিসি কালভার্টের আপাত দৃষ্টিতে ভালো বলে মনে হয়। এ প্রসঙ্গে উল্লেখ্য, সেতুর সংযোগ সড়কের কাজ চলমান অবস্থায়, স্থানীয় জনগণ বরমী প্রান্তে আরেকটি Underpass নির্মাণের দাবীতে মানববন্ধন করে এবং এটা নির্মাণের সিদ্ধান্ত গ্রহণ না করা পর্যন্ত চলমান কাজ বন্ধ রাখা হয়। পরবর্তীতে বিভাগীয় মেরামত কর্মসূচির আওতায় বরমী প্রান্তে ১টি Underpass নির্মাণের সিদ্ধান্ত গ্রহণ করা হয়। এতে প্রকল্প বাস্তবায়নে বিলম্ব হয় এবং প্রকল্পের মেয়াদ বৃদ্ধির প্রয়োজন হয়।



১৩.৬ নদী শাসন কাজ: অনুমোদিত আরডিপিপি অনুযায়ী ৩৬৬৬.৬৭ মিটার নদীর বাম তীর শাসনের জন্য ১৫৪.০০ লক্ষ টাকা এবং ৩১৪২.৮৬ মিটার নদীর ডান তীর রক্ষার জন্য ১৩২.০০ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। পিসিআর অনুযায়ী নদীর উভয় তীর শাসনের জন্য সম্পূর্ণ অর্থ ব্যয় করা হয়েছে। ব্রীজের ময়মনসিংহ প্রান্তের রক্ষাপ্রদ কাজের কিছু সিসি ব্লক আলগা হয়ে গেছে। এছাড়া কিছু সিসি ব্লক সিমেন্টিং করা প্রয়োজন। রক্ষাপ্রদ কাজে সিসি ব্লকের পাশাপাশি অসংখ্য গাইড পোস্ট স্থাপন করা হয়েছে এবং তাতে রং করা হয়েছে। ফলে ব্রীজটি নান্দনিক হয়েছে।



চিত্র-১১ : গফরগাঁও প্রান্তে নদীশাসন কাজ

চিত্র-১২: বরমী প্রান্তের সেতুর রক্ষাপ্রদ কাজ

১৩.৭ জেনারেল এন্ড সাইট ফেসিলিটিস: অনুমোদিত আরডিপিপি অনুযায়ী জেনারেল এন্ড সাইট ফেসিলিটিস খাতে ১২.০০ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। পিসিআর অনুযায়ী এ খাতে ১১.১৮ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে।

১৪। প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জনঃ

পরিকল্পিত	উদ্দেশ্য অর্জন
গফরগাঁও-বরমী-মাওনা সড়কের ২৬তম কিলোমিটারে অবস্থিত সুতিয়া নদীর উপর ১২৯.৮৬ মিটার দীর্ঘ পিসি গার্ডার সেতু নির্মাণের মাধ্যমে গাজীপুর জেলার শ্রীপুর উপজেলা ও ময়মনসিংহ জেলার গফরগাঁও উপজেলাকে সংযুক্ত করা।	গফরগাঁও-বরমী-মাওনা সড়কের ২৬তম কিলোমিটারে অবস্থিত সুতিয়া নদীর উপর ১২৯.৮৬ মিটার দীর্ঘ পিসি গার্ডার সেতু নির্মাণের ফলে গাজীপুর জেলার শ্রীপুর উপজেলা ও ময়মনসিংহ জেলার গফরগাঁও উপজেলা সংযুক্ত হয়েছে।

১৫। উদ্দেশ্য অর্জিত না হয়ে থাকলে তার কারণঃ প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জিত হয়েছে।

১৬। প্রকল্প বাস্তবায়ন সমস্যাঃ প্রকল্পটি বাস্তবায়নে অর্থ বরাদ্দ ও সময় বৃদ্ধি ব্যতীত উল্লেখযোগ্য অন্য কোন সমস্যা মোকাবেলা করতে হয়নি।

১৭। রাজস্ব খাতে স্থানান্তরঃ প্রকল্পের আওতায় সম্পাদিত কাজ ইতোমধ্যে সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের রাজস্ব খাতে (ওপেন লাইন)-এ স্থানান্তর করা হয়েছে।

১৮। **External Audit:** মন্ত্রণালয় হতে প্রেরিত পিসিআর পর্যালোচনায় দেখা যায় প্রকল্পটির কোন Internal ও External Audit করা হয়নি। কিন্তু মন্ত্রণালয় কর্তৃক সমাপ্তি প্রতিবেদন প্রেরণের পূর্বে প্রকল্পটির External Audit করা প্রয়োজন ছিল।

১৯। পর্যবেক্ষণ:

১৯.১ প্রকল্পটি বাস্তবায়নে মূল অনুমোদিত প্রকল্পের তুলনায় অতিরিক্ত সময় ব্যয় হয়েছে ৩ বছর (১০০%)।

১৯.২ প্রকল্পটি বাস্তবায়নে ৬ বছরে ০৪ (চার) বার প্রকল্প পরিচালক পরিবর্তন করা হয়েছে। অর্থাৎ গড়ে ১ (এক) বছর ৬ (ছয়) মাসে একবার প্রকল্প পরিচালক পরিবর্তন হয়েছে।

১৯.২ সেতুটির রেলিং এর গাত্র Rough দেখতে পাওয়া যায়;

- ১৯.৩ সেতুর গাজীপুর প্রান্তের সংযোগ সড়কের ০২ (দুই) লেনের মধ্যে ০১ (এক) লেন প্রায় পুরোটাই সিএনজি/অটো-রিক্সা এবং দোকানপাট দখল করে রেখেছে। ফলে এ স্থানে দুর্ঘটনা ঘটার আশংকা রয়েছে;
- ১৯.৪ সেতুর ময়মনসিংহ প্রান্তের সংযোগ সড়কে তীক্ষ্ণ বাঁক রয়েছে। এছাড়া সেতুর উভয় প্রান্তের সংযোগ সড়কের স্লোপ তুলনামূলক (৩% এর) বেশী বলে প্রতীয়মান হয়;
- ১৯.৫ সেতুর রেলিং, হুইল গার্ড ইত্যাদি Chamfering করা হয়নি। এগুলো Chamfering করা হলে ব্রীজের মসৃনতা ও সৌন্দর্য আরো বৃদ্ধি পেতো;
- ১৯.৬ সেতুর বাইরের দিকের গার্ডারে কয়েকটি কাঠ এবং টিনের শাটার আটকে থাকতে দেখা যায়;
- ১৯.৭ ব্রীজের ময়মনসিংহ প্রান্তের রক্ষাপ্রদ কাজের কিছু সিসি ব্লক আলগা হয়ে গেছে এবং কিছু সিসি ব্লক সিমেন্টিং করা হয়নি, ফলে সিসি ব্লকসমূহ আরো আলগা হয়ে যাওয়ার আশংকা রয়েছে।

## ২০। মতামত/সুপারিশঃ

- ২০.১ প্রকল্পটি বাস্তবায়নে মূল অনুমোদিত প্রকল্পের তুলনায় অতিরিক্ত সময় ব্যয় হয়েছে ৩ বছর (১০০%)। ডিপিপি 'র লক্ষ্যমাত্রার বিপরীতে এডিপিতে অর্থ বরাদ্দের স্বল্পতার কারণে এমনটি হয়ে থাকতে পারে। এমটিবিএফ মন্ত্রণালয় হিসেবে সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ ভবিষ্যতে Basket অনুযায়ী প্রকল্প গ্রহণ করবে এবং ডিপিপির আলোকে বরাদ্দ নিশ্চিত করবে;
- ২০.২ প্রকল্পটি বাস্তবায়নে ৬ বছরে ০৪ (চার) বার প্রকল্প পরিচালক পরিবর্তন করা হয়েছে। অর্থাৎ গড়ে ১ (এক) বছর ৬ (ছয়) মাসে একবার প্রকল্প পরিচালক পরিবর্তন হয়েছে। ঘন ঘন প্রকল্প পরিচালক বদলের প্রেক্ষিতে প্রকল্প পরিচালকগণ যথাযথ সুপারভিশন ও মনিটরিং করতে পারেন না। ফলে প্রকল্পের বাস্তবায়ন বিঘ্নিত হওয়ার পাশাপাশি গুণগতমান নিশ্চিত করা করা সম্ভব হয় না। মন্ত্রণালয় বিষয়টি গুরুত্বের সাথে বিবেচনা করে ভবিষ্যতে গৃহীতব্য প্রকল্পে প্রকল্প বাস্তবায়নকালীন সময়ের জন্য একজন প্রকল্প পরিচালক নিয়োগের প্রয়োজনীয় উদ্যোগ গ্রহণ করবে);
- ২০.২ সেতুটির রেলিং এর Rough অংশ বিভাগীয় মেরামতের সময় সমান করা যেতে পারে;
- ২০.৩ দুর্ঘটনা এড়ানোর লক্ষ্যে সেতুর গাজীপুর প্রান্তের সংযোগ সড়কের সিএনজি/অটো-রিক্সা এবং দোকানপাট দ্বারা দখল হওয়া ০১ (এক) লেন খালি করার ব্যবস্থা গ্রহণ করতে হবে;
- ২০.৪ সেতুর ময়মনসিংহ প্রান্তের সংযোগ সড়কে তীক্ষ্ণ বাঁক এবং সেতুর উভয় প্রান্তের সংযোগ সড়কের স্লোপ যথাযথ আছে কিনা তা পরীক্ষা করে দেখতে হবে এবং ভবিষ্যতে সেতু নির্মাণকালে সংযোগ সড়কের বাঁক সরলীকরণ এবং এর স্লোপ যথাযথ মাত্রায় রাখার ব্যবস্থা গ্রহণ করতে হবে।
- ২০.৫ সেতুর মসৃনতা ও সৌন্দর্য আরো বৃদ্ধির লক্ষ্যে রেলিং ও হুইল গার্ড Chamfering করা যেতে পারে;
- ২০.৬ সেতুর বাইরের দিকের গার্ডারে আটকে থাকা কাঠ এবং টিনের শাটার অপসারণের ব্যবস্থা গ্রহণ করতে হবে;
- ২০.৭ ব্রীজের ময়মনসিংহ প্রান্তের আলগা হয়ে যাওয়া সিসি ব্লকসমূহ পুনঃস্থাপন এবং যে সকল সিসি ব্লকে সিমেন্টিং করা হয়নি তার সিমেন্টিং এর ব্যবস্থা গ্রহণ করতে হবে।
- ২০.৮ সমাপ্ত প্রকল্পটির সত্ত্ব External Audit সম্পন্ন করতে হবে; এবং
- ২০.৯ অনুচ্ছেদ ১৮.১ হতে ১৮.৮ এর বিষয়ে গৃহীত ব্যবস্থা মন্ত্রণালয় আগামী ১ মাসের মধ্যে আইএমইডিকে অবহিত করবে।

রামশীল বাজার সংযোগসহ কোটালীপাড়া (রাধাগঞ্জ)-দক্ষিণ ডাসার সড়ক উন্নয়ন

-শীর্ষক প্রকল্পের সমাপ্তি মূল্যায়ন প্রতিবেদন

- ১। প্রকল্পের নাম : রামশীল বাজার সংযোগসহ কোটালীপাড়া (রাধাগঞ্জ)-দক্ষিণ ডাসার সড়ক উন্নয়ন
- ২। প্রশাসনিক মন্ত্রণালয়/বিভাগ : সড়ক পরিবহন ও সেতু মন্ত্রণালয়/সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ।
- ৩। বাস্তবায়নকারী সংস্থা : সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর।
- ৪। প্রকল্প এলাকা : গোপালগঞ্জ জেলা।
- ৫। প্রকল্পের বাস্তবায়ন সময় ও ব্যয় :

(লক্ষ টাকায়)

প্রাক্কলিত ব্যয় (প্রঃসাঃ)		প্রকৃত ব্যয় (প্রঃ সাঃ)	পরিকল্পিত বাস্তবায়নকাল		প্রকৃত বাস্তবায়নকাল	অতিক্রান্ত ব্যয় (মূল প্রাক্কলিত ব্যয়ের %)	অতিক্রান্ত সময় (মূল বাস্তবায়নকালের %)
মূল	১ম সংশোধিত		মূল	১ম সংশোধিত			
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮
৮৮১৭.১৭ (-)	(-)	৩৬৯০.০০	০১-১২-২০১০ থেকে ৩০-০৬-২০১৩	-	০১-১২-২০১০ থেকে ৩০-০৬-২০১৬	(-) ৫১২৭.১৭ (৫৮.১৪%)	৩ বছর (১৬৬.৬১%)

নোট: ব্যয় বৃদ্ধি ব্যতিরেকে বাস্তবায়ন মেয়াদ ৩০-০৬-২০১৬ পর্যন্ত তিন দফায় বৃদ্ধি করা হয়। এছাড়া মূল অনুমোদিত ব্যয়ের তুলনায় প্রকৃত ব্যয় ৩৬৯০.০০ লক্ষ টাকা (৫৮.১৪%) কম ব্যয় হয়।

৬। প্রকল্পের পটভূমি ও উদ্দেশ্য:

৬.১ পটভূমি: রামশীল বাজার সংযোগসহ ২৬.১৫ কিঃমিঃ দীর্ঘ কোটালীপাড়া (রাধাগঞ্জ)- দক্ষিণ ডাসার সড়কটি একটি গুরুত্বপূর্ণ সড়ক। সড়কটির মাধ্যমে কোটালীপাড়া ও কালকিনি উপজেলার মধ্যে স্বল্পতম দূরত্বে যোগাযোগ ব্যবস্থা প্রতিষ্ঠাসহ পার্শ্ববর্তী গৌরনদী এবং আংগেলঝড়া উপজেলার সাথে সড়ক যোগাযোগ ব্যবস্থার উন্নতি ঘটবে। এছাড়া এ সড়কের পাশে তিনটি নামকরা কলেজসহ অনেক বিদ্যালয়, মাদ্রাসা, হাটবাজার অবস্থিত। সড়কটির উন্নয়ন করা হলে অত্র এলাকার শিক্ষা, স্বাস্থ্য ও কৃষি ব্যবস্থার প্রভূত উন্নতি সাধিত হবে।

সড়কটির মোট দৈর্ঘ্য ২৬.১৫ কিঃমিঃ। এর মধ্যে ১৬.৩৫ কিঃমিঃ সড়ক এলজিইডি 'র মালিকানাধীন, ৪.৩ কিঃমিঃ গ্রামীন সড়ক এবং ৫.৫ কিঃমিঃ কাঁচা সড়ক। সড়কটি সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের আওতায় উন্নয়নের বিষয়ে এলজিইডি অনাপত্তি প্রদান করেছে।

৬.২ উদ্দেশ্য: প্রকল্পের মূল উদ্দেশ্য হলো-

- কোটালীপাড়া-রাউজের ২৮.৫০ কিঃমিঃ জেলা সড়ককে আঞ্চলিক মহাসড়কমানে উন্নীতকরণপূর্বক উন্নত এবং নিরাপদ সড়ক যোগাযোগ স্থাপনের মাধ্যমে প্রকল্প এলাকার জনগণের আর্থ-সামাজিক অবস্থার উন্নয়ন।

৭। প্রকল্পের মূল কাজ:

- ভূমি অধিগ্রহণ- ১৮.৫৩ হেক্টর
- সড়ক বাঁধ প্রশস্তকরণ/উঁচুকরণ-৩.২৫ লগঃমিঃ
- ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট নতুন নির্মাণ-১.৮২ কিঃমিঃ
- ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট মজবুতীকরণ (৫.৫০ মিটার চাওড়া)-৬.৪২৮ কিঃমিঃ
- ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট মজবুতীকরণ (৩.৭০ মিটার চাওড়া)-৩৬.২৭৭ কিঃমিঃ
- ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট মজবুতীকরণ (৩.৫০ মিটার চাওড়া)-৬.২৭৭ কিঃমিঃ
- ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট চাওড়াকরণ- (২×০.৯০ মিটার চাওড়া)- ৮.৩৮৯ কিঃমিঃ
- ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট চাওড়াকরণ- (২×১.০০ মিটার চাওড়া)- ৮.৩৮৯ কিঃমিঃ
- হার্ডসোল্ডার-১৬.৬৩৭ কিঃমিঃ
- সার্ফেসিং (ডিবিএস)- ১৬.৬৩৭ কিঃমিঃ
- আরসিসি ব্রিজ নির্মাণ- ২৩৬.০০ মিটার/৮টি
- আরসিসি কালভার্ট নির্মাণ- ৪০.০০ মিটার/৬টি
- আরসিসি প্যালাসাইডিং-৩৪০০.০০ মিটার
- কংক্রিট স্লোপ প্রটেকশন-২৪০০.০০ বঃমিঃ
- গাইড পোস্ট-২৫০০ টি

৮। পিসিআর অনুসারে প্রকল্পের অঙ্গভিত্তিক বাস্তবায়ন:

(Financial Figure in Lac Tk)

	Items of Work (as per latest RDPP)	Unit	Target (as per RDPP)		Actual Progress	
			Physical (Quantity)	Financial	Physical (Quantity)	Financial
	1	2	3	4	5	6
109	Suvery & Design	L.S		10.00		10.00
110	Land Acquisition	Hector	40.04	1000.98	2.80	81.53
111	New Construction of Road Embankment	L.Cum	5.01	752.08	1.98	430.86
112	Widening & Raising of Embankment	L.Cum	5.01	752.08	1.98	430.86
113	New Construction of Pavement	Km.	9.63	796.95	1.85	167.87
114	Re-Construction of Pavement	Km.	3.71	294.81	3.12	264.30
115	Strengthening of Pavement	Km.	12.09	316.56	12.08	305.05
116	Widening (Existing brick pavement)	Km.	1.75	40.27	-	-
117	Widening (Existing Pavement)	Km.	10.34	262.27	10.34	262.07
118	Surfacing (DBS & Seal Coat)	Km.	25.43	798.53	14.90	597.50
119	Construction of RCC	Meter	255.00	2295.00	80.78	933.60

	Items of Work (as per latest RDPP)	Unit	Target (as per RDPP)		Actual Progress	
			Physical (Quantity)	Financial	Physical (Quantity)	Financial
	1	2	3	4	5	6
	Bridge					
120	Construction of RCC Box Culvert	Meter	106.00	742.00	42.00	317.94
121	Construction of RCC Regulator	Nos.	1.00	125.00	-	-
122	Construction of RCC Box sluice	No.	150.00	3	-	-
123	RCC Palisading	Meter	2945.00	117.80	2445	97.80
124	Guide Post	Nos.	3000	90.00	1050.00	31.50
125	Drain	Meter	500	22.50	300	13.50
126	Retaining wall	Meter	896.70	166.95		
127	Installation of Sign- Signal, Km Post	L.S	L.S	15.00	L.S	5.00
128	Road Marking	Sqm.	2488.20	21.10	1400.00	10.00
129	Utility Shifting	Nos	50	7.50		
130	Maintenance During Construction	L.S	L.S	10.00		
131	Physical Contingency (2%)	-	-	167.95		
132	Price Contingency (3%)	-	-	251.92		
	Total=			8817.17		3690.00

৯। প্রকল্প পরিচালক সংক্রান্ত তথ্যাদিঃ

ক্রমিক নং	প্রকল্প পরিচালকের নাম ও পদবী	দায়িত্বের ধরণ		কর্মকাল
		পূর্ণকালীন	খন্ডকালীন	
১	২	৩	৪	৫
৬২.	Md. Sorabuddin Mia Additional Chief Engineer Gopalganj Zone, Gopalganj	-	হ্যাঁ	০৭/০৩/২০১১-২৬/০৯/২০১১
৬৩.	Md. Abdus Salam Additional Chief Engineer Gopalganj Zone, Gopalganj	-	হ্যাঁ	২৬/০৯/২০১১-০৮/০২/২০১২
৬৪.	Md. Abul Kashem Bhuiyan Additional Chief Engineer Gopalganj Zone, Gopalganj	-	হ্যাঁ	০৮/০২/২০১২-১২/০৭/২০১৫
৬৫.	Quazi Mohammad Ali Additional Chief Engineer Gopalganj Zone, Gopalganj	-	হ্যাঁ	১২/০৭/২০১৫-০৭/০২/২০১৬

ক্রমিক নং	প্রকল্প পরিচালকের নাম ও পদবী	দায়িত্বের ধরণ		কর্মকাল
		পূর্ণকালীন	খন্ডকালীন	
১	২	৩	৪	৫
৬৬.	Md. Habibur Rahman Additional Chief Engineer Gopalganj Zone, Gopalganj	-	হ্যাঁ	০৭/০২/২০১৬- প্রকল্প সামাপ্তি পর্যন্ত

১০। ক্রয় সংক্রান্ত তথ্যাদিঃ

পণ্য, কার্য ও সেবা ক্রয়ঃ (পণ্য ও কার্য ২০০.০০ লক্ষ টাকার উপরে এবং সেবা ১০০.০০ লক্ষ টাকার উপরে)  
প্রকল্পের অনুমোদিত ডিপিপি অনুযায়ী মূল পূর্ত কাজ ৩টি প্যাকেজের মাধ্যমে সম্পন্ন করার সংস্থান ছিল। পিসিআর এ উল্লেখিত তথ্যানুযায়ী ৩টি প্যাকেজের আওতায় পূর্ত কাজ সম্পাদন করা হয়েছে। দরপত্র সংক্রান্ত প্রধান প্রধান তথ্য নিম্নরূপঃ

নং	প্যাকেজ/কাজের নাম	-প্রাক্কলিত ব্যয় -কার্যাদেশকৃত মূল্য -প্রদত্ত বিল	-দরপত্র আহবানের তারিখ -চুক্তির তারিখ -চুক্তি অনুযায়ী কাজ সমাপ্তির তারিখ -প্রকৃত সমাপ্তির তারিখ	মন্তব্য
প্যাকেজ নং-১				
১	Improvement of Kotalipara (Radhagonj)- South Dasar Road at Ch. 0+000 to Ch. 4+300 under Gopalganj Road Division during the year 2014-2015.	৭০৯.২২ ৫৬৭.৫৮	২১/১২/২০১৪ ১৯/০২/২০১৫ ১৮/০৫/২০১৬	
প্যাকেজ নং-২				
	Improvement of Kotalipara (Radhagonj)- South Dasar Road with link to Ramshil Bazar inc/c.5 (Five) nos. RCC Box culvert at 8 <sup>th</sup> Km to 15 <sup>th</sup> Km (ch. 7+000 to Ch. 14+650) under Gopalganj Road Division during the year 2011-2012.	১৩৫৯.০২ ১৩৪৩.৭৯	১২/০৭/২০১১ ১৮/০১/২০১২ ১৭/০১/২০১৩	
প্যাকেজ নং-৩				
	Improvement of Kotalipara (Radhagonj)- South Dasar Road with link to Ramshil Bazar inc/c. 1 No. RCC Bridge of Span 19.10 m and 1 No. PC Girder Bridge of Span 31.198m and 4 Nos. RCC Box culverts at 24 <sup>th</sup> to 27 <sup>th</sup> Km. under Madaripur Road Division during the year 2011-2012.	১১৩৫.৮৯ ১১৩৫.১৭	১২/০৭/২০১১ ১৮/০১/২০১২ ১৭/০১/২০১৩	

১১। পিসিআর এ উল্লেখিত বরাদ্দ ও অগ্রগতিঃ

(লক্ষ টাকায়)

অর্থবছর	ডিপিপি/আরডিপিপি	এডিপি/আরএডিপি বরাদ্দ	টাকা অবমুক্তি	ব্যয়
১	২	৩	৪	৫
২০১০-১১	৩৯৭০.০০	-	-	-
২০১১-১২	৩০৯৮.৪৮	২৫০.০০	২৫০.০০	২৫০.০০
২০১২-১৩	১৭৪৮.৬৯	৩০০.০০	৩০০.০০	৩০০.০০
২০১৩-১৪	-	১০০০.০০	১০০০.০০	১০০০.০০
২০১৪-১৫	-	১৭০০.০০	১৭০০.০০	১৭০০.০০
২০১৫-১৬	-	৪৪০.০০	৪৪০.০০	৪৪০.০০
মোট=		৩৬৯০.০০	৩৬৯০.০০	৩৬৯০.০০

১২। কাজ অসম্পূর্ণ থাকলে তার কারণঃ অনুমোদিত ডিপিপি অনুযায়ী প্রকল্পের কাজ সমাপ্ত হয়েছে।

১৩। সাধারণ পর্যবেক্ষণঃ

১৩.১ প্রকল্পের অনুমোদন, মেয়াদ বৃদ্ধি ও সংশোধনঃ

(লক্ষ টাকায়)

	মেয়াদকাল	প্রাক্কলিত ব্যয়
মূল	০১/১২/২০১০ হতে ৩০/০৬/২০১৩	৮৮১৭.১৭
ব্যয় বৃদ্ধি ব্যতিরেকে মেয়াদ বৃদ্ধি ১ম বার	০১/১২/২০১০ হতে ৩০/০৬/২০১৪	-
ব্যয় বৃদ্ধি ব্যতিরেকে মেয়াদ বৃদ্ধি ২য় বার	০১/১২/২০১০ হতে ৩০/০৬/২০১৫	-
ব্যয় বৃদ্ধি ব্যতিরেকে মেয়াদ বৃদ্ধি ৩য় বার	০১/১২/২০১০ হতে ৩০/০৬/২০১৬	

১৩.২ সার্বিক অগ্রগতিঃ প্রকল্পের আওতায় জুন, ২০১৬ পর্যন্ত ক্রমপুঞ্জিত আর্থিক অগ্রগতি হয়েছে ৩৬৯০.০০ লক্ষ টাকা যা অনুমোদিত ব্যয় ৮৮১৭.১৭ লক্ষ টাকার ৪১.৮৫%।

১৪। প্রকল্প পরিদর্শনঃ গত ২৫/০৩/২০১৭ তারিখে আইএমইডি 'র সহকারী পরিচালক জনাব জয়নাল মোল্লা কর্তৃক প্রকল্পটি সরেজমিন পরিদর্শন করা হয়। পরিদর্শনকালে সড়ক বিভাগের কর্মকর্তাগণ উপস্থিত ছিলেন। পরিদর্শন পর্যবেক্ষণ নিম্নরূপঃ

১৪.১ ভূমি অধিগ্রহণঃ অনুমোদিত ডিপিপি অনুযায়ী ৪০.০৪ হেক্টর ভূমি অধিগ্রহণের জন্য ১০০০.৯৮ লক্ষ টাকার সংস্থান ছিল। পিসিআর অনুযায়ী ২.৮০ হেক্টর ভূমি অধিগ্রহণের জন্য ৮১.৫৩ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে। কর্মকর্তাগণ অবহিত করেন, আরসিসি ব্রীজ ও কালভার্ট নির্মাণের কারণে ভূমি অধিগ্রহণের সংস্থান রাখা হয়। মাঠ পর্যায়ে প্রকল্প বাস্তবায়নকালে যতটুকু প্রয়োজন রয়েছে ততটুকু ভূমি অধিগ্রহণ করা হয়েছে।

১৪.২ নতুন ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট নির্মাণঃ অনুমোদিত ডিপিপি অনুযায়ী ২.৪১ লঃঘঃমিঃ মাটির কাজের জন্য ৩৬১.৯৯ লক্ষ টাকার সংস্থান ছিল। পিসিআর অনুযায়ী ১.০৩ লঃঘঃমিঃ মাটির জন্য ১৫৯.৭৫ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে।

পরিদর্শনকালে জানা যায়, বিভিন্ন আরসিসি ব্রীজ ও আরসিসি কালভার্ট নির্মাণ করায় বাক সরলীকরণের জন্য এদের স্থান কিছুটা পরিবর্তন হওয়ায় ভূমি অধিগ্রহণ করে নতুন করে পেভমেন্ট নির্মাণ করা হয়।

- ১৪.৩ ফ্লেসিবল পেভমেন্ট প্রশস্তকরণ ও শক্তিশালীকরণ: ডিপপি অনুযায়ী ১১.৯৬ কিলোমিটার ফ্লেসিবল পেভমেন্ট প্রশস্তকরণ ও শক্তিশালীকরণের জন্য ২৮৬.৯৭ লক্ষ টাকার সংস্থান ছিল। পিসিআর অনুযায়ী ৯.৫০ কিঃমিঃ ফ্লেসিবল পেভমেন্ট প্রশস্তকরণ ও শক্তিশালীকরণের জন্য ১৮৬.০০ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে। পরিদর্শনে দেখা যায়, সড়কের বিভিন্ন স্থানে পেভমেন্ট প্রশস্ত ও শক্তিশালী করা হয়েছে। তবে বেশ কিছু স্থানে বিশেষ করে পুকুর ও খাল বরাবর সড়কের কিনারা ভেঙ্গে গেছে ও বিভিন্ন স্থানে রেইন কাট তৈরী হয়েছে। এ সকল স্থানে সফট শোল্ডারেরও স্বল্পতা রয়েছে।
- ১৪.৪ হার্ডশোল্ডার নির্মাণ: পরিদর্শনে দেখা যায়, মাদারীপুর সড়ক বিভাগের অধীন রাজৈর-কোটালীপাড়া সড়কের চেইনেজ ২৭ কিঃমিঃ হতে ২৮.৫০ কিঃমিঃ। সড়কের এ অংশে হার্ডশোল্ডার নির্মাণ করা হয়েছে। হার্ডশোল্ডার থাকলেও সড়কের ০.৯৫ মিটার সফট শোল্ডার পাওয়া যায়নি। সড়কের উচ্চতা পার্শ্ববর্তী জমি/খাল হতে প্রায় ৩-৫ মিটার। প্রকৌশলী অবহিত করেন সড়কের উচ্চতা বেশী হওয়ায় সফট শোল্ডার ভেঙ্গে গেছে। কোটালীপাড়া অংশ হার্ডশোল্ডার নির্মাণ করার সংস্থান থাকলেও তা নির্মাণ করা হয়নি।
- ১৪.৫ সার্ফেসিং: পরিদর্শনে দেখা যায়, পুরো ২৮.৫ কিঃমিঃ ব্যাপী সার্ফেসিং করা হয়েছে। চেইনেজ ২৪+০০ এ রাস্তা জুরে সার্ফেসিংয়ের পুরাত্ব ৫০ মিঃমিঃ পাওয়া গেছে। মাদারীপুর সওজের অধীন সড়কের সার্ফেসিং বেশ কিছু স্থানে উঠে গেছে। অনেক স্থানে সড়কের এক লেনের সার্ফেসিং বেশ তুচ্ছ হয়েছে গেছে। অন্য লেনের সার্ফেসিং অক্ষত রয়েছে।
- ১৪.৬ আরসিসি ব্রীজ নির্মাণ:
- ১৪.৭ আরসিসি বক্স কালভার্ট নির্মাণ:
- ১৪.৮ কনক্রিট স্লোপ প্রোটেকশন: পরিদর্শনকালে দেখা যায়, সড়কের চেইনেজ ১৪+ ৬০০ কিঃমিঃ ৩৬ মিঃ এবং ১৩+২৫০ কিঃমিঃ এ ২০ মিঃ দৈর্ঘ্যের দুটি আরসিসি ব্রীজ নির্মাণ করা হয়েছে। উক্ত ব্রীজ দুটির উভয় প্রান্তে সিসি ব্লক দিয়ে স্লোপ রক্ষার কাজ করা হয়েছে। পানি নিষ্কাশনের জন্য ড্রেনের ব্যবস্থাও রাখা হয়েছে। স্লোপ রক্ষা কাজ অক্ষত রয়েছে। তবে সিসি ব্লকসমূহ কিছু Settle করার কারণে অসমান হয়ে গেছে। এছাড়া সড়কের ২য় কিঃমিঃ এ ৪০ মিঃ দীর্ঘ আরসিসি ব্রীজ নির্মাণ করা হয়েছে যার উভয় প্রান্তে সলিড কনক্রিট স্লোপ রক্ষা কাজ করা হয়েছে যা অক্ষত রয়েছে।
- ১৪.৯ ড্রেন নির্মাণ: পরিদর্শনকালে দেখা যায়, আরসিসি ব্রীজসমূহের সংযোগ সড়কে ড্রেন নির্মাণ করা হয়েছে।
- ১৪.১০ ইউটিলিটি স্থানান্তর: পরিদর্শনকালে জানা যায়, প্রকল্প বাস্তবায়নকালে কোন ইউটিলিটি স্থানান্তরের প্রয়োজন হয়নি।
- ১৪.১১ সাইন সিগন্যাল, কিঃমিঃ পোস্ট, গাইড পোস্ট: পরিদর্শনে দেখা যায়, সড়কের বিভিন্ন স্থানে বিশেষ করে বাজার স্কুল, মসজিদ ও বাক প্রভৃতি স্থানে সাইন সিগন্যাল স্থাপন করা হয়েছে। এছাড়া সড়কের বাক ও ব্রীজ/কালভার্টের সংযোগ সড়কের অসংখ্য গাইড পোস্ট স্থাপন করা হয়েছে। এছাড়া পুরো সড়ক ব্যাপী কিঃমিঃ পোস্ট স্থাপন করা হয়েছে।
- ৪.১২ ফিজিক্যাল ও পাইস কন্টিনজেন্সি খাতে কোন অর্থ ব্যয় হয়নি।

১৫। প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জনঃ

পরিকল্পিত	উদ্দেশ্য অর্জন
কোটালীপাড়া-রাজৈর ২৮.৫০ কিঃমিঃ জেলা সড়ককে আঞ্চলিক মহাসড়কমানে উন্নীতকরণপূর্বক উন্নত এবং নিরাপদ সড়ক যোগাযোগ স্থাপনের মাধ্যমে প্রকল্প এলাকার জনগণের আর্থ-সামাজিক অবস্থার উন্নয়ন।	

১৬। উদ্দেশ্য অর্জিত না হয়ে থাকলে তার কারণঃ প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জিত হয়েছে বলে প্রতীয়মান হয়।

১৭। রাজস্ব খাতে স্থানান্তরঃ প্রকল্পের আওতায় সম্পাদিত কাজ ইতোমধ্যে সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের রাজস্ব খাতে (ওপেন লাইন)-এ স্থানান্তর করা হয়েছে।

১৮। **External Audit:** মন্ত্রণালয় হতে প্রেরিত পিসিআর পর্যালোচনায় দেখা যায় প্রকল্পটির কোন Internal ও External Audit করা হয়নি।

১৯। পর্যবেক্ষণঃ

১৯.১ সড়কের অধিকাংশ স্থানে কার্পেটিং ভাল আছে। তবে কয়েকটি স্থানে কার্পেটিং উঠে গেছে (অনু: ১৪.২);;

১৯.২ কয়েকটি স্থানে বিশেষ করে পুকুর/জালাশয়ের পাশে রাস্তার কিনারা ভেঙ্গে গেছে (অনু: ১৪.৩);

১৯.৩ ১৮ ফুট চওড়া সড়কের দুই পাশে ৩ ফুট করে সফট শোল্ডার থাকার কথা থাকলেও অনেক স্থানেই তা পাওয়া যায়নি (অনু: ১৪.৩);

১৯.৪ চেইনেজে ১৬.০০ কিঃমিঃ এ নির্মিত কালভার্টের সংযোগ সড়ক কার্পেটিং ও উইং ওয়ালের রক্ষাপ্রদ কাজ প্রকল্প মেয়াদে সম্পন্ন হয়নি (অনু: ১৪.৬);

১৯.৫ গাইড পোস্ট ওটো-ওয়াল দিয়ে সম্পন্ন রক্ষাপ্রদ কাজ বেশীরভাগ স্থানে ভাল থাকলেও কিছু স্থানে প্যালাসাইডিং হেলে পড়েছে (অনু: ১৪.৮);

১৯.৬ ক্রয় পরিকল্পনায় উল্লেখিত ১-৩, ৬-৭ ও ৯ নং প্যাকেজের কাজ ঠিকাদার যথাসময়ে সমাপ্ত না করায় চুক্তির মেয়াদ বৃদ্ধি করা হয়েছে; (অনু: ১০); এবং

১৯.৬ সমাপ্ত প্রকল্পটির External Audit সম্পন্ন করা হয়নি (অনু: ১৮)।

২০। মতামত/সুপারিশঃ

২০.১ প্রকল্পটি বাস্তবায়নে ৬ বছরে ৫ (পাঁচ) বার প্রকল্প পরিচালক পরিবর্তন করা হয়েছে। ঘন ঘন প্রকল্প পরিচালক বদলের প্রেক্ষিতে অনেক ক্ষেত্রে প্রকল্প বাস্তবায়ন ত্বরান্বিত এবং গুণগতমান রক্ষা করা সম্ভব হয় না। মন্ত্রণালয় বিষয়টি গুরুত্বের সাথে বিবেচনা করে ভবিষ্যতে গৃহীতব্য প্রকল্পে প্রকল্প বাস্তবায়নকালীন সময়ের জন্য একজন প্রকল্প পরিচালক নিয়োগের প্রয়োজনীয় উদ্যোগ গ্রহণ করবে (অনু: ৯);

২০.২ সড়কের যে সকল স্থানো কিনারা ভেঙ্গে এবং কার্পেটিং উঠে গেছে তা অবিলম্বে মেরামতের ব্যবস্থা গ্রহণ করতে হবে (অনু: ১৯.১ ও ১৯.২);

- ২০.৩ পেভমেন্টের সুরক্ষার জন্য সড়কের যে সকল স্থানে পর্যাপ্ত সফট শোল্ডার নেই সে সকল স্থান চিহ্নিত করে সফট শোল্ডার নির্মাণ করতে হবে (অনু: ১৯.৩);
- ২০.৪ নির্মিত কালভার্টের উইং ওয়ালের রক্ষাপ্রদ কাজ ও সংযোগ সড়ক কার্পেটিং এর ব্যবস্থা গ্রহণ করতে হবে এবং প্রকল্প মেয়াদে উক্ত কাজ সম্পন্ন না হওয়ার বিষয়ে ব্যাখ্যা প্রদান করতে হবে (অনু: ১৯.৪);
- ২০.৫ রক্ষাপ্রদ কাজের মধ্যে যে সকল স্থানে প্যালাসাইডিং হেলে পড়েছে তা দ্রুত মেরামত করতে হবে (অনু: ১৯.৫);
- ২০.৬ ক্রয় পরিকল্পনায় উল্লেখিত ১-৩, ৬-৭ ও ৯ নং প্যাকেজের কাজ ঠিকাদার যথাসময়ে সমাপ্ত না করায় চুক্তির মেয়াদ বৃদ্ধি করা হয়েছে। এক্ষেত্রে ঠিকাদার কর্তৃক যথাসময়ে কাজ সমাপ্ত করতে না পারার কারণে লিকুইডিটি ডায়ামেজ আরোপ করা হয়েছিল কিনা তা মন্ত্রণালয় পরীক্ষ করে প্রয়োজনীয় ব্যবস্থা গ্রহণ করবে (অনু: ১৯.৬);
- ২০.৭ সড়কের উভয় পার্শ্ব নির্মিত ফুটপাথ কাম ড্রেন সংস্কারের মাধ্যমে কার্যকর রাখার ব্যবস্থা গ্রহণ করতে হবে (অনু: ১৪.৭);
- ২০.৮ সমাপ্ত প্রকল্পটির সত্ত্বর External Audit সম্পন্ন করতে হবে (অনু: ১৮);এবং
- ২০.৯ অনুচ্ছেদ ২০.১ হতে ২০.৮ এর বিষয়ে গৃহীত ব্যবস্থা মন্ত্রণালয় আগামী ১ মাসের মধ্যে আইএমইডিকে অবহিত করবে।

পিরোজপুর-গোপালগঞ্জ (ঘোনাপাড়া) সড়ক উন্নয়ন এবং শেখ লুৎফর রহমান সেতু (পাটগাতি সেতু) নির্মাণ  
(সংশোধিত) -শীর্ষক প্রকল্পের সমাপ্তি মূল্যায়ন প্রতিবেদন

- ১। প্রকল্পের নাম : পিরোজপুর-গোপালগঞ্জ (ঘোনাপাড়া) সড়ক উন্নয়ন এবং শেখ লুৎফর রহমান সেতু (পাটগাতি সেতু) নির্মাণ (সংশোধিত)
- ২। প্রশাসনিক মন্ত্রণালয়/বিভাগ : সড়ক পরিবহন ও সেতু মন্ত্রণালয়/সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ।
- ৩। বাস্তবায়নকারী সংস্থা : সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর।
- ৪। প্রকল্প এলাকা : গোপালগঞ্জ ও পিরোজপুর জেলা।
- ৫। প্রকল্পের বাস্তবায়ন সময় ও ব্যয় :

(লক্ষ টাকায়)

প্রাক্কলিত ব্যয় (প্রঃসাঃ)		প্রকৃত ব্যয় (প্রঃ সাঃ)	পরিকল্পিত বাস্তবায়নকাল		প্রকৃত বাস্তবায়নকাল	অতিক্রান্ত ব্যয় (মূল প্রাক্কলিত ব্যয়ের %)	অতিক্রান্ত সময় (মূল বাস্তবায়নকালের %)
মূল	সংশোধিত		মূল	১ম সংশোধিত			
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮
২১০৬৩.৬৪	২১০২২.৭৯	২০৭৬০.০০	০১-১০- ২০০৯ থেকে ৩০-০৬- ২০১২	-	০১-১০- ২০০৯ থেকে ৩০-০৬- ২০১৬	(-) ৩০৩.৬৪ (১.০০%)	৪ বছর ১৪৫.০০ %

নোট: প্রকল্পটির ৪ (চার) দফায় ব্যয় বৃদ্ধি ব্যতিরেকে মেয়াদ বৃদ্ধি এবং ১ (এক) বার সংশোধন করা হয়েছে।

৬। প্রকল্পের পটভূমি ও উদ্দেশ্য:

৬.১ পটভূমি: বঙ্গবন্ধু মাজার কমপ্লেক্স সড়ক এবং টুঙ্গীপাড়া বাইপাস সড়কসহ পিরোজপুর-নাজিরপুর-মাটিভাঙ্গা-পাটগাতি গোপালগঞ্জ (ঘোনাপাড়া) সড়কের মোট দৈর্ঘ্য ৫৯.৮৯২ কিঃমিঃ। এর মধ্যে পিরোজপুর অংশে ৩১.২৮৫ কিঃমিঃ, বাগের হাট অংশে ৮.০৫৭ কিঃমিঃ, গোপালগঞ্জ অংশে ১৪.৫৫ কিঃমিঃ, বঙ্গবন্ধু মাজার কমপ্লেক্স সংযোগ সড়কের দৈর্ঘ্য ১.৫০ কিঃমিঃ এবং টুঙ্গীপাড়া বাইপাস সড়কের দৈর্ঘ্য ১.৭৫ কিঃমিঃ। সড়কটি পিরোজপুর জেলা সদর থেকে শুরু হয়ে ভাঙ্গা-ভাটিয়াপাড়া-মোল্লাহাট জাতীয় মহাসড়ক (এন-৮০৫) এর গোপালগঞ্জের ঘোনাপাড়ায় মিলিত হয়েছে। সড়কটি জনগুরুত্বপূর্ণ সড়ক এবং সেতু (১ম পর্যায়) প্রকল্পের উপ-প্রকল্প হিসেবে অন্তর্ভুক্ত ছিল। কিন্তু প্রকল্পটি জুন, ২০০৮ এ সমাপ্ত ঘোষণা করা হয়। বর্ণিত সড়কটি পিরোজপুর-বাগেরহাট এবং গোপালগঞ্জ জেলা সড়ক সংলগ্ন নাজিরপুর, পিরোজপুর, কাউখালী, ভান্ডারিয়া, পাথরঘাট, চিতলমারী, বাগেরহাট সদর, কচুয়া, মোড়লগঞ্জ, স্বরণখোলা এবং টুঙ্গীপাড়াসহ ঢাকার সঙ্গে স্বল্পতম দূরত্বে যোগাযোগের জন্য অত্যন্ত গুরুত্বপূর্ণ ভূমিকা পালন করে আসছে।

৬.২ উদ্দেশ্য: প্রকল্পের মূল উদ্দেশ্য হলো-

- দেশের অন্যান্য স্থানের সাথে উন্নততর ও নিরাপদ যোগাযোগ স্থাপনসহ সড়ক নেটওয়ার্কে অন্তর্ভুক্ত করণার্থে পিরোজপুর-নাজিরপুর-মাটি ভাঙ্গা-পাটগাতি-গোপালগঞ্জ (ঘোনাপাড়া) সড়কটি উন্নয়ন ও পাটগাতি সেতু নির্মাণ এবং প্রকল্প এলাকার আর্থ-সামাজিক অবস্থার উন্নয়ন।

৭। প্রকল্পের মূল কাজ:

- মাটির কাজ ৪.২১ লঃ ঘঃমিঃ
- ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট পুনঃনির্মাণ- ৮.০৩৭ কিঃমিঃ
- পেভমেন্ট প্রশস্তকরণ-৪১ কিঃমিঃ
- হার্ডশোল্ডার নির্মাণ-৩৮.৬৭ কিঃমিঃ
- আরসিসি সেতু নির্মাণ-৩৩০ মিটার/৮টি
- আরসিসি বস্তু কালভার্ট নির্মাণ-৭৪.৫০ মিটার /১৮টি
- ২য় তলা পরিদর্শন বাংলো নির্মাণ-৩১৪.১১ বঃমিঃ
- ড্রেন নির্মাণ-৫০০ মিটার

৮। পিসিআর অনুসারে প্রকল্পের অঙ্গভিত্তিক বাস্তবায়ন:

### Road part

(Financial Figure in Lac Tk)

	Items of Work (as per latest RDPP)	Unit	Target (as per RDPP)		Actual Progress	
			Physical (Quantity)	Financial	Physical (Quantity)	Financial
	1	2	3	4	5	6
1.	Survey & Design	L.S	1	21.58	1	21.58
2.	Land Acquisition	Hector	41.26	1532.48	37.70	1517.00
3.	Widening/Raising of embankment	Cum.	4.40	537.68	4.16	520.42
	<b>Flexible Pavement</b>					
4.	New Construction	Km.				
5.	Re-construction	Km.	7.743	466.49	7.743	466.49
	<b>Strengthening</b>					
6.	Pavement Width=5.50m	Km.	15.845	882.72	15.845	882.72
7.	Pavement width=3.70m	Km.	14.003	476.52	14.003	476.52
8.	Widening	Km.	26.563	855.57	26.563	855.57
9.	Hard shoulder	Km.	21.443	846.70	21.443	846.70
10.	Surfacing (DBS)	Km.	53.319	3819.76	53.319	3819.76
11.	Concrete Bridge	Meter	309.74	2792.13	309.784	2792.13
12.	RCC Box culvert	Meter	61.10	561.06	62.60	549.58
13.	RCC Palisading	Meter	5646.00	512.18	5646.00	512.18
14.	Guide post	Number	3150.00	63.81	3150.00	63.81
15.	Side Ditch/U-Drain	Meter	800.00	29.82	800.00	29.82
16.	Instalation of Sign- Signal, Km Post etc	L.S	1	70.42	1	70.42
17.	Road Marking	Sqm	14372.98	134.24	14372.98	134.24
18.	Utility Shifting	L.S	1	42.00	1	42.00

	Items of Work (as per latest RDPP)	Unit	Target (as per RDPP)		Actual Progress	
			Physical (Quantity)	Financial	Physical (Quantity)	Financial
	1	2	3	4	5	6
19.	Maintenance During Construction	L.S	1	221.15	1	177.47
	<b>Sub-Total (Road)</b>			13866.32		13778.41

### **Bridge Part**

(Financial Figure in Lac Tk)

	Items of Work (as per latest RDPP)	Unit	Target (as per RDPP)		Actual Progress	
			Physical (Quantity)	Financial	Physical (Quantity)	Financial
	1	2	3	4	5	6
133	Foundation (Work previously done)	Cum.	1642.76	313.87	1642.76	313.87
134	Land Acquisition	Hector	4.17	453.17	4.17	453.17
135	General and site facilities	L.S	1	12.12	1	12.12
136	Construction of Road Embankment	L.Cum	1.269	149.15	1.269	149.15
	<b>Flexible Pavement</b>					
137	New Construction	Km.	0.855	298.08	0.855	298.00
138	Surfacing (DBS)	Km.	0.855	174.63	0.855	174.63
	Construction of Bridge					
139	Foundation	Cum.	6982.10	1178.02	6982.10	1178.02
140	Sub-Structure	Cum.	3217.26	320.30	3217.26	320.30
	<b>Superstructure</b>					
141	Concrete	Cum.	8381.96	1930.85	8381.96	1930.85
142	Launching of Steel truss	Meter	101.04	101.04	101.04	101.04
143	Procurement of Steel truss (2 lane) in/C carrying/Transport Cost	Meter	101.04	1173.12	101.04	1173.12
144	Customs duty/VAT and other incidental charge	L.S	1	559.82	1	559.82
	<b>Protective work</b>					
145	Concrete Slope Protection	Sqm.	23750.00	351.21	17090.00	204.58
146	Geo-textile Filter fabrics	Sqm.	23750.00	19.79	17090.00	11.68
147	Instalation of Sign – signal, Km post, Guard	L.S	1	65.37	1	45.89

	Items of Work (as per latest RDPP)	Unit	Target (as per RDPP)		Actual Progress	
			Physical (Quantity)	Financial	Physical (Quantity)	Financial
	1	2	3	4	5	6
	post etc.					
148	Bridge decorative work by steel arch in/c elect. works and lighting	L.S	1	55.95	1	55.95
149	Sub Total (Bridge)			7156.47		6982.19
150	Total (Road+ Bridge)			21022.79		20760.60

৯। প্রকল্প পরিচালক সংক্রান্ত তথ্যাদিঃ

ক্রমিক নং	প্রকল্প পরিচালকের নাম ও পদবী	দায়িত্বের ধরণ		কর্মকাল
		পূর্ণকালীন	খন্ডকালীন	
১	২	৩	৪	৫
৬৭.	Md. Abdul Quddus Additional Chief Engineer Gopalganj Zone, Gopalganj	-	হ্যাঁ	১৩/১০/২০০৯-১৬/০২/২০১০
৬৮.	Md. Abdur Rahman Additional Chief Engineer Gopalganj Zone, Gopalganj	-	হ্যাঁ	১৬/০২/২০১০-১১/০৭/২০১০
৬৯.	Md. Abdus Sabur Additional Chief Engineer Gopalganj Zone, Gopalganj	-	হ্যাঁ	১১/০৭/২০১০-০৭/০৩/২০১১
৭০.	Md. Sohrabuddin Mia Additional Chief Engineer Gopalganj Zone, Gopalganj	-	হ্যাঁ	০৭/০৩/২০১১-২৬/০৯/২০১১
৭১.	Md. Abdus Salam Additional Chief Engineer Gopalganj Zone, Gopalganj	-	হ্যাঁ	২৬/০৯/২০১১-০৮/০২/২০১২
৭২.	Md. Abul Kashem Bhuiyan Additional Chief Engineer Gopalganj Zone, Gopalganj	-	হ্যাঁ	০৮/০২/২০১২-১২/০৭/২০১৫
৭৩.	Quazi Mohammad Ali Additional Chief Engineer Gopalganj Zone, Gopalganj	-	হ্যাঁ	১২/০৭/২০১৫-০৭/০২/২০১৬
৭৪.	Md. Habibur Rahman Additional Chief Engineer Gopalganj Zone, Gopalganj	-	হ্যাঁ	০৭/০২/২০১৬- প্রকল্প সামাপ্তি পর্যন্ত

১০। ক্রয় সংক্রান্ত তথ্যাদিঃ

পণ্য, কার্য ও সেবা ক্রয়ঃ (পণ্য ও কার্য ২০০.০০ লক্ষ টাকার উপরে এবং সেবা ১০০.০০ লক্ষ টাকার উপরে)  
প্রকল্পের অনুমোদিত ডিপিপি অনুযায়ী মূল পূর্ত কাজ ২২ টি প্যাকেজের মাধ্যমে সম্পন্ন করার সংস্থান ছিল। পিসিআর এ উল্লেখিত তথ্যানুযায়ী ২২টি প্যাকেজের আওতায় পূর্ত কাজ সম্পাদন করা হয়েছে। দরপত্র সংক্রান্ত প্রধান প্রধান তথ্য নিম্নরূপ:

নং	প্যাকেজ/কাজের নাম	-কার্যাদেশকৃত মূল্য -প্রদত্ত বিল	-দরপত্র আহবানের তারিখ -চুক্তির তারিখ -চুক্তি অনুযায়ী কাজ সমাপ্তির তারিখ -প্রকৃত সমাপ্তির তারিখ	মন্তব্য
পিরোজপুর অংশ				
প্যাকেজ নং-১				
১	Land Acquisition	১২৬৫.০০ ১২৪৯.৫২	জানুয়ারি, ২০০৯  জুন ২০১৪ জুন ২০১৬	কাজ সমাপ্ত
প্যাকেজ নং-২				
	Survey, Design, Utility Shifting & Maintenance During Construyction.	২৬৯.৫২ ২৬৮.৬০	জানুয়ারি ২০০৯ ডিসেম্বর ২০১৫ ডিসেম্বর ২০১৫	কাজ সমাপ্ত
প্যাকেজ নং-৩				
	Construction of Flexible pavement & RCC Box culvert including earth work in road embankment at ch. 0+000 to 7+290 (RCC Box Culvert 12.01 M) of Pirojpur-Nazirpur-Matibhanga-Patgati Gopalganj Road under Pirojpur Road Divison during the year 2009-2010	১২০৭.৬৫ ১২০৭.৬৫	জানুয়ারি ২০০৯ অক্টোবর ২০১০ জুন ২০১৪ এপ্রিল ২০১৬	কাজ সমাপ্ত
প্যাকেজ নং-৪				
	Construction of Flexible pavement including earthwork in road embankment at ch. 7+000 to 12+000 km of pirojpur-Nazirpur-Matibhanga-Patgati Gopalganj Road under Pirojpur Road Divison during the year 2009-2010	২৯৬.৫৯ ২৯৬.৫৯	জানুয়ারি ২০০৯ অক্টোবর ২০১০ জুন ২০১৪	কাজ সমাপ্ত
প্যাকেজ নং-৫				
	Sub-Soil Investigation at LRP 0012a, LRP 0012a, LRP 0017a,	১৪.০৩ ১৪.০৩	জানুয়ারি ২০১০ আগস্ট ২০১০	

নং	প্যাকেজ/কাজের নাম	-কার্যাদেশকৃত মূল্য -প্রদত্ত বিল	-দরপত্র আহবানের তারিখ -চুক্তির তারিখ -চুক্তি অনুযায়ী কাজ সমাপ্তির তারিখ -প্রকৃত সমাপ্তির তারিখ	মন্তব্য
	LRP 0018a, LRP 0030a, LRP 0032a, LRP 0012a of Pirojpur-Nazirpur-Matibhanga-Patgati Gopalganj Road under Pirojpur Road Divison during the year 2009-2010		সেপ্টেম্বর ২০১১ ১৮ সেপ্টেম্বর ২০১১	
	প্যাকেজ নং-৬			
	Construction of RCC Boundry (Areaj Piler for Land Acqution at ch. 2.500 to 31.285 Km of Pirojpur-Nazirpur-Matibhanga-Patgati Gopalganj Road under Pirojpur Road Divison during the year 2010-2011	১৪.৮৫ ১৪.৮৫	জানুয়ারি ২০১০ আগস্ট ২০১১ সেপ্টেম্বর ২০১১ ১৩ জুন ২০১১	
	প্যাকেজ নং-৭			
	Construction of 1.52m Span, 10.00m width, 3.00m Height RCC Box Culvert at 25 <sup>th</sup> Km of Pirojpur-Nazirpur-Matibhanga-Patgati Gopalganj Road under Pirojpur Road Divison during the year 2011-2012	২৪.১২ ২৪.০৮	এপ্রিল ২০১২ জুন ২০১২ অক্টোবর ২০১২ ২১ অক্টোবর ২০১২	
	প্যাকেজ নং-৮			
	Construction of 1.52m Span, 10.00m width, 3.00m Height RCC Box Culvert at 26 <sup>th</sup> Km of Pirojpur-Nazirpur-Matibhanga-Patgati Gopalganj Road under Pirojpur Road Divison during the year 2011-2012	২৬.৯৭ ২৬.৯৭	জানুয়ারি ২০১৩ মার্চ ২০১৩ জুন ২০১৩ ০৫ জুন, ২০১৩	
	প্যাকেজ নং-৯			
	Construction of Remaining Flexible Pavement including earth work in	৭৮৭.৭১ ৭৮৭.২৬	মার্চ ২০১৪ মে ২০১৪	

নং	প্যাকেজ/কাজের নাম	-কার্যাদেশকৃত মূল্য -প্রদত্ত বিল	-দরপত্র আহবানের তারিখ -চুক্তির তারিখ -চুক্তি অনুযায়ী কাজ সমাপ্তির তারিখ -প্রকৃত সমাপ্তির তারিখ	মন্তব্য
	road embankment at Ch 7+290 to 12+500 Km of Pirojpur-Nazirpur-Matibhanga-Patgati Gopalganj Road under Pirojpur Road Divison during the year 2013-2014		মে ২০১৫ ০৭ মে ২০১৫	
	প্যাকেজ নং-১০			
	Construction of Flexible Pavement including earth work in road embankment at and 1 nos RCC Culvert at Ch 027 (Link Town portion) and Ch. 01+600 (Town Portion) and Ch. 12+500 to 16+300 KM of Pirojpur-Nazirpur-Matibhanga-Patgati Gopalganj Road under Pirojpur Road Divison during the year 2013-2014	৭৯১.২৫ ৭৯১.২৫	মার্চ ২০১৪ এপ্রিল ২০১৪ এপ্রিল ২০১৫ ৩০ মার্চ ২০১৫	
	প্যাকেজ নং-১১			
	Construction of Flexible Pavement including earth work in road embankment at Ch 16+300 to 20+800km of Pirojpur-Nazirpur-Matibhanga-Patgati Gopalganj Road under Pirojpur Road Divison during the year 2013-2014	৭৯৭.৭১ ৭৯৭.৭১	মার্চ ২০১৪ মে ২০১৪ অক্টোবর ২০১৫ ৩০ মার্চ ২০১৫	
	প্যাকেজ নং-১২			
	Construction of Flexible Pavement including earth work in road embankment at Ch 20+800 to 24+900 km of Pirojpur-Nazirpur-Matibhanga-Patgati Gopalganj Road under Pirojpur Road Divison during the year 2013-2014	৬২৬.৬৭ ৬২৬.৬৭	মার্চ ২০১৪ এপ্রিল ২০১৪ সেপ্টেম্বর ২০১৫ ২৯ জুন ২০১৫	
	প্যাকেজ নং-১৩			
	Construction of Flexible Pavement including earth work in road embankment at Ch 24+900 to	৬৬০.৪২ ৬৬০.৪২	মার্চ ২০১৪ মে ২০১৪ মে ২০১৫	

নং	প্যাকেজ/কাজের নাম	-কার্যাদেশকৃত মূল্য -প্রদত্ত বিল	-দরপত্র আহবানের তারিখ -চুক্তির তারিখ -চুক্তি অনুযায়ী কাজ সমাপ্তির তারিখ -প্রকৃত সমাপ্তির তারিখ	মন্তব্য
	29+595 km of Pirojpur-Nazirpur-Matibhanga-Patgati Gopalganj Road under Pirojpur Road Divison during the year 2013-2014		৩০ এপ্রিল ২০১৫	
	প্যাকেজ নং-১৪			
	Construction of 37.92m long PC Girder Bridge (Adajuri Bridge) at 14 <sup>th</sup> Km of Pirojpur- Gopalganj (Ghonapara) Road including construcion of incomplete sheik Lutfar Rahman Bridge (Patgati Bridge) under Pirojpur Road Divison during the year 2014-2015.	৩৭০.৪২ ৩৭০.৪২	সেপ্টেম্বর ২০১৪ নভেম্বর ২০১৪ মার্চ ২০১৬ ১৮ ফেব্রুয়ারি ২০১৬	
	প্যাকেজ নং-১৫			
	Construction of 25.74m long PC Girder Bridge (Joypur Bridge) at 15 <sup>th</sup> Km & 31.828M Long PC Girder Bridge (Baghajora Bridge) at 27 <sup>th</sup> Km of Pirojpur- Gopalganj (Ghonapara) Road including construcion of incomplete sheik Lutfar Rahman Bridge (Patgati Bridge) under Pirojpur Road Divison during the year 2014-2015.	৬২৯.৩৩ ৬২৯.৩৩	সেপ্টেম্বর ২০১৪ নভেম্বর ২০১৪ এপ্রিল ২০১৬ ২৫ এপ্রিল ২০১৬	
	প্যাকেজ নং-১৬			
	Construction of 82.09m long PC Girder Bridge (Chailtabari Bridge) at 22 <sup>nd</sup> Km of Pirojpur- Gopalganj (Ghonapara) Road including construcion of incomplete sheik Lutfar Rahman Bridge (Patgati Bridge) under Pirojpur Road Divison during the year 2014-2015.	৬৫৩.২৭ ৬৫৩.২৭	সেপ্টেম্বর ২০১৪ নভেম্বর ২০১৪ এপ্রিল ২০১৬ ১৮ মার্চ ২০১৬	
	প্যাকেজ নং-১৭			
	Construction of 106.466m long PC Girder Bridge (Matibhanga Bridge)	৭৮২.৯০ ৭৮২.৯১	সেপ্টেম্বর ২০১৪ নভেম্বর ২০১৪	

নং	প্যাকেজ/কাজের নাম	-কার্যাদেশকৃত মূল্য -প্রদত্ত বিল	-দরপত্র আহবানের তারিখ -চুক্তির তারিখ -চুক্তি অনুযায়ী কাজ সমাপ্তির তারিখ -প্রকৃত সমাপ্তির তারিখ	মন্তব্য
	at 29 <sup>th</sup> Km of Pirojpur- Gopalganj (Ghonapara) Road including construcion of incomplete sheik Lutfar Rahman Bridge (Patgati Bridge) under Pirojpur Road Divison during the year 2014-2015.		এপ্রিল ২০১৬ ২৭ এপ্রিল ২০১৬	
	প্যাকেজ নং-১৮			
	Construction of 25.74m long PC Girder Bridge (Kadamtala Bridge) at 6 <sup>th</sup> Km & RCC Box Culvert at 2 <sup>nd</sup> (Link Road), 10 <sup>th</sup> , 13 <sup>th</sup> , 24 <sup>th</sup> , 26 <sup>th</sup> & 28 <sup>th</sup> Km of Pirojpur- Gopalganj (Ghonapara) Road Divison during the year 2014-2015.	৬৩৪.৫৫ ৬৩৪.৫৫	ডিসেম্বর ২০১৪ মার্চ ২০১৫ ডিসেম্বর ২০১৫ ৩০ এপ্রিল ২০১৬	
	প্যাকেজ নং-১৯			
	Construction of Protective work of palisiding work and hard shoulder guide post, Drain, Matrasing, Earth Work, Sing Signal, Painting & Maintenance During Construction work at 16 (p), 20 (p), 23 (p) & 24 (p) Km of Pirojpur- Gopalganj (Ghonapara) Road Divison during the year 2015-2016.	৪৫০.০০ ৪৪০.২৬	নভেম্বর ২০১৫ জানুয়ারি ২০১৬ মার্চ ২০১৬ ২৮ জুন ২০১৬	
	বাগের হাট অংশ			
	প্যাকেজ নং-১			
	Improvement of Pirojpur-Gopalganj (Ghonapara) Road from Ch. 31.285 to ch. 35.285 and Construction of RCC Box culvert at 33 <sup>rd</sup> Km and 35 <sup>th</sup> Km under Bagerhat Road Division during the year 2009-2010.	৭৭০.৬৪ ৭৭০.৬৪	২৫/০১/২০০৯ ১০/০৩/২০১০ ২৩/০২/২০১৩ ৩০/০৬/২০১২	
	প্যাকেজ নং-২			
	Improvement of Pirojpur-Gopalganj (Ghonapara) Road from Ch. 35.285 to ch. 39.342 under Bagerhat Road	৮৫৬.৬৩ ৮৫৬.৬৩	২৫/০১/২০১০ ১০/০৩/২০১০ ০৪/১২/২০১২	

নং	প্যাকেজ/কাজের নাম	-কার্যাদেশকৃত মূল্য -প্রদত্ত বিল	-দরপত্র আহবানের তারিখ -চুক্তির তারিখ -চুক্তি অনুযায়ী কাজ সমাপ্তির তারিখ -প্রকৃত সমাপ্তির তারিখ	মন্তব্য
	Division during the year 2009-2010.		১৬/০৮/২০১২	
	গোপালগঞ্জ অংশ			
	প্যাকেজ নং-১			
	Improvement of Pirojpur-Gopalganj Road ( Ch. 40.108 to Ch. 47.108) including Construction of 1 No. 1m× 2m RCC Box Culvert and a 2-storied Inspection Bungalow under Gopalganj Road Division during the year 2009-2010.	৮৭২.৭৩ ৮৭২.৭৩	৩০/১১/২০০৯ ১৪/০২/২০১০ ২৮/০৩/২০১২ ২৮/০৩/২০১২	
	প্যাকেজ নং-২			
	Improvement of Pirojpur-Gopalganj (Ghonapara) Road ( Ch. 47+108 to Ch. 51+408) with Tungipara Bypass link road and Bangabandhu Mazar Complex link Road including Construcion of 3 No. RCC Box culvert under Gopalganj Road Division during the year 2009-2010.	৮১০.৭৩ ৮১০.৭৩	১০/০৩/২০১০ ২৫/০৫/২০১০ ২৭/১২/২০১১ ২৭/১২/২০১১	
	প্যাকেজ নং-৩			
	Construciton of Pile for 391.491 meter Lonj PC Girder Bridge at Patgati (Patgati Bridge) over Mohumoti River on 19 <sup>th</sup> Km of Pirojpur-Nazirpur-Mathibahnaga-Patgati Gopalganj Road under Road Division, Gopalganj during the year 2000-2001 (Previously Done work).	৩১৩.৮৭ ৩১৩.৮৭	০২/১১/২০০০ ০৫/০১/২০১১	
	প্যাকেজ নং-৪			
	Construction of Incomplete of Sheikh Lutfar Rahman Bridge (Patgati Bridge) over Madhumati river at 40 <sup>th</sup> Km. of Pirojpur-Gopalganj (Ghonapara) Road under Gopalganj Road Division during the year 2009-2010.	৪২৮৫.৫০ ৪২৮৫.৫০	১০/০৫/২০১০ ০৫/০৯/২০১০ ৩০/১২/২০১৪ ২৭/১২/২০১৪	

নং	প্যাকেজ/কাজের নাম	-কার্যাদেশকৃত মূল্য -প্রদত্ত বিল	-দরপত্র আহবানের তারিখ -চুক্তির তারিখ -চুক্তি অনুযায়ী কাজ সমাপ্তির তারিখ -প্রকৃত সমাপ্তির তারিখ	মন্তব্য
	প্যাকেজ নং-৫			
	Procurement and installation of Double lane steel truss for Highway bridge with provision of concrete deck for 1 Span of 101.035 Meter (in between P3 and P4) for the under construction Sheikh Lutfar Rahman Bridge (Patgati Bridge) at 40 <sup>th</sup> Km of Pirojpur-Gopalganj (Ghonapara) Road under Gopalganj Road Division during the year 2010-2011.	১১৭৩.১২ ১১৭৩.১২	২১/০৬/২০১১ ১৪/০৫/২০১২ ১৪/০৫/২০১৫ ২৭/১২/২০১৪	
	প্যাকেজ নং-৬			
	Protective work at both end of Sheikh Lutfar Rahman Bridge (Patgati Bridge) approach road over the river Madhumati at 40 <sup>th</sup> Km of Pirojpur-Gopalganj Road under Gopalganj Road division during the year 2012-13.	৩৭১.০০ ৩৭১.০০	০৩/০২/২০১৩ ১৬/০৫/২০১৩ ৩১/১২/২০১৫ ৩১/১২/২০১৫	
	প্যাকেজ নং-৭			
	Customs duty /VAT and other incidental charge for procurement and installation of Double lane steel truss for Highway Bridge.	৫৫৯.৮২ ৫৫৯.৮২	As per CD/VAT Rule	

১১। পিসিআর এ উল্লিখিত বরাদ্দ ও অগ্রগতিঃ

(লক্ষ টাকায়)

অর্থবছর	ডিপিপি অনুযায়ী	এডিপি/আরএডিপি বরাদ্দ	টাকা অবমুক্তি	ব্যয়
১	২	৩	৪	৫
২০০৯-১০	৮০৪৫.৪৩	৮০০.০০	৮০০.০০	৮০০.০০
২০১০-১১	৮৯৬৯.৭০	২৪৮২.৫০	২৪৮২.৫০	২৪৮২.৫০
২০১১-১২	৪০৪৮.৫১	৩১৭৩.৯৮	৩১৭৩.৯৮	৩১৭৩.৯৮
২০১২-১৩		৩০০০.০০	৩০০০.০০	৩০০০.০০
২০১৩-১৪		৪০০০.০০	৪০০০.০০	৪০০০.০০

অর্থবছর	ডিপিপি অনুযায়ী	এডিপি/আরএডিপি বরাদ্দ	টাকা অবমুক্তি	ব্যয়
১	২	৩	৪	৫
২০১৪-১৫		৫০০০.০০	৫০০০.০০	৫০০০.০০
২০১৫-১৬		২৩৩২.০০	২৩০৪.১২	২৩০৪.১২
মোট=	২১০৬৩.৬৪	২০৭৮৮.৪৮	২০৭৬০.৬০	২০৭৬০.৬০

১২। কাজ অসম্পূর্ণ থাকলে তার কারণঃ অনুমোদিত ডিপিপি অনুযায়ী প্রকল্পের কাজ সমাপ্ত হয়েছে।

১৩। সাধারণ পর্যবেক্ষণঃ

১৩.১ প্রকল্পের অনুমোদন, মেয়াদ বৃদ্ধি ও সংশোধনঃ

(লক্ষ টাকায়)

	মেয়াদকাল	প্রাক্কলিত ব্যয়
মূল	০১/১০/২০০৯ হতে ৩০/০৬/২০১২	২১০৬৩.৬৪
অন্তর্গত সমন্বয়	০১/১০/২০০৯ হতে ৩০/০৬/২০১২	
১ম বার ব্যয় বৃদ্ধি ব্যতিরেকে মেয়াদ বৃদ্ধি	০১/১০/২০০৯ হতে ৩০/০৬/২০১৩	
২য় বার ব্যয় বৃদ্ধি ব্যতিরেকে মেয়াদ বৃদ্ধি	০১/১০/২০০৯ হতে ৩০/০৬/২০১৪	
৩য় বার ব্যয় বৃদ্ধি ব্যতিরেকে মেয়াদ বৃদ্ধি	০১/১০/২০০৯ হতে ৩০/০৬/২০১৫	
১ম সংশোধিত	০১/১০/২০০৯ হতে ৩১/১২/২০১৫	২১০২২.৭৯
৪র্থ বার ব্যয় বৃদ্ধি ব্যতিরেকে মেয়াদ বৃদ্ধি	০১/১০/২০০৯ হতে ৩০/০৬/২০১৬	

১৩.২ সার্বিক অগ্রগতিঃ প্রকল্পের আওতায় জুন, ২০১৬ পর্যন্ত ক্রমপুঞ্জিত আর্থিক অগ্রগতি হয়েছে ২০৭৬০.৬০ লক্ষ টাকা যা অনুমোদিত ব্যয় ২১০২২.৭৯ লক্ষ টাকার ৯৮.৭৫% এবং বাস্তব অগ্রগতি ১০০%।

১৪। প্রকল্প পরিদর্শনঃ গত ০৫/০৯/২০১৭ তারিখে আইএমইডি'র উপ-পরিচালক জনাব জয়নাল মোল্লা কর্তৃক প্রকল্পটি সরেজমিন পরিদর্শন করা হয়। পরিদর্শনকালে সড়ক বিভাগের কর্মকর্তাগণ উপস্থিত ছিলেন। পরিদর্শন পর্যবেক্ষণ নিম্নরূপঃ

১৪.১ ভূমি অধিগ্রহণঃ অনুমোদিত ডিপিপিতে সড়ক অংশে ৪১.২৬ হেক্টর এবং ব্রীজ অংশে ৪.১৭ হেক্টর ভূমি অধিগ্রহণের জন্য যথাক্রমে ১৫৩২.৪৮ ও ৪৫৩.১৭ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। পিসিআর অনুযায়ী সড়ক অংশে ৩৭.৭০ হেক্টর এবং ব্রীজ অংশের জন্য ৪.১৭ হেক্টর ভূমি অধিগ্রহণের জন্য যথাক্রমে ১৫১৭.০০ ও ৪৫৩.১৭ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে। পরিদর্শনকালে কর্মকর্তাগণ অবহিত করেন, গোপালগঞ্জ অংশে শেখ লুৎফর রহমান সেতুর সংযোগ সড়ক নির্মাণ, স্ট্যাক ইয়ার্ড ও পরিদর্শন বাংলা নির্মাণের জন্য ১০.৩৪৫ হেক্টর ভূমি অধিগ্রহণ করা হয়। পিরোজপুর অংশে সড়ক প্রশস্তকরণ, ব্রীজ ও কালভার্ট নির্মাণের জন্য ১৪.৯২ হেক্টর জমি অধিগ্রহণ করা হয়েছে। এছাড়া বাগেরহাট অংশে ১৫.৯৯৫ হেক্টর জমি অধিগ্রহণ করা হয়েছে বলে সংশ্লিষ্ট নির্বাহী প্রকৌশলীগণ অবহিত করেন।

১৪.২ মাটির কাজঃ অনুমোদিত ডিপিপি অনুযায়ী সড়ক অংশের জন্য ৪.৪০ লঃঘঃ মিঃ এবং ব্রীজ অংশের জন্য ১.২৬৯ লঃঘঃমিঃ মাটির কাজের জন্য যথাক্রমে ৫৩৭.৬৮ ও ১৪৯.১৫ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। পিসিআর অনুযায়ী সড়ক অংশে ৪.১৬ লঃঘঃমিঃ এবং ব্রীজ অংশে ১.২৬৯ লঃঘঃমিঃ মাটির কাজের জন্য যথাক্রমে ৫২০.৪২ ও ১৪৯.১৫ লক্ষ

টাকা ব্যয় করা হয়েছে। পরিদর্শনকালে জানানো হয়, ব্রীজ ও কালভার্টসমূহের সংযোগ সড়ক নির্মাণ এবং সড়ক প্রশস্তকরণ ও উন্নয়নের জন্য উক্ত মাটির কাজ করা হয়েছে।

১৪.৩ ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট পুনঃ নির্মাণ: অনুমোদিত ডিপিপি অনুযায়ী সেতু অংশের জন্য ০.৮৫৫ কিঃমিঃ নতুন পেভমেন্ট নির্মাণের জন্য ২৯৮.০৮ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। সড়ক অংশে ৭.৭৪৩ কিঃমিঃ পেভমেন্ট পুনঃ নির্মাণের জন্য ৪৬৬.৪৯ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। পিসিআর অনুযায়ী সেতু অংশে ০.৮৫৫ কিঃমিঃ নতুন পেভমেন্ট নির্মাণের জন্য ২৯৮.০০ লক্ষ টাকা এবং সড়ক অংশের ৭.৭৪৩ কিঃমিঃ পেভমেন্ট নির্মাণের জন্য ৪৬৬.৪৯ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে। পরিদর্শনকালে জানা যায়, গোপালগঞ্জ অংশে সড়কটির চেইনেজ ০+০০০ কিঃমিঃ হতে ১+৪৩৮ কিঃমিঃ পর্যন্ত এবং পিরোজপুর অংশে চেইনেজ ০+০০০ কিঃমিঃ হতে ১৩+৭০০ কিঃমিঃ অংশের বিভিন্ন স্থানে পেভমেন্ট পুনঃ নির্মাণ করা হয়েছে। সড়কটির কয়েকটি স্থানে প্রস্থ পরিমাপ করে গোপালগঞ্জ অংশে প্রস্থ ৭.৩০ মিটার বাগেরহাট ও পিরোজপুর অংশে ৫.৫ মিটার প্রস্থ পাওয়া যায়। তবে বাগেরহাট অংশের অনেক স্থানে সড়কের কিনারা ভেঙ্গে গেছে এবং সড়কে অনেক স্থানে কার্পেট উঠে গেছে।



১৪.৪ পেভমেন্ট শক্তিশালীকরণ: অনুমোদিত ডিপিপি অনুযায়ী সড়ক অংশের বিদ্যমান ৫.৫ মিটার প্রস্থ বিশিষ্ট ১৫.৮৪৫ কিঃমিঃ পেভমেন্ট শক্তিশালীকরণের জন্য ৮৮২.৭২ লক্ষ টাকা এবং বিদ্যমান ৩.৭ মিটার প্রস্থ বিশিষ্ট ১৪.০০৩ কিঃমিঃ পেভমেন্ট শক্তিশালীকরণের জন্য ৪৭৬.৫২ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। পিসিআর অনুযায়ী সড়ক অংশের বিদ্যমান ৫.৫ মিটার প্রস্থ বিশিষ্ট ১৫.৮৪৫ কিঃমিঃ এবং বিদ্যমান ৩.৭ মিটার প্রস্থ বিশিষ্ট ১৪.০০৩ কিঃমিঃ শক্তিশালীকরণে জন্য যথাক্রমে ৮৮২.৭২ লক্ষ টাকা এবং ৪৭৬.৫২ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে। পরিদর্শনকালে জানা যায়, গোপালগঞ্জ অংশে চেইনেজ ০+০০০ কিঃমিঃ হতে ১+৪৩৮ কিঃমিঃ ও ৪০+১০৮ কিঃমিঃ হতে ৫১+৪০৮ কিঃমিঃ পর্যন্ত মোট ১৪.৬৯ কিঃমিঃ পিরোজপুর অংশে চেইনেজ ১৩+৭০০ হতে ২৯+৬৬০ কিঃমিঃ পর্যন্ত মোট ১৫.৮৪৫ কিঃমিঃ শক্তিশালীকরণ ও প্রশস্তকরণ করা হয়েছে। পাটগাতী বাস স্ট্যান্ডের নিকট সড়কের সার্ফেস উঠে গেছে। ফলে যান চলাচলে অসুবিধা সৃষ্টি হচ্ছে। এছাড়া বাগেরহাট ও পিরোজপুর অংশে সড়কে অনেক রেইন কাট হয়েছে এবং পটহোলস তৈরী হয়েছে। বাগেরহাট অংশে রেইনকাট ও পটহোলসের পরিমাণ তুলনামূলক বেশী দেখা যায়।

	
<p>চিত্র-৩: পাটগাতি বাস স্ট্যান্ডের নিকট ক্ষতিগ্রস্ত কার্পেট</p>	<p>চিত্র-৪: পিরোজপুর অংশে পেভমেন্ট</p>
	
<p>চিত্র-৫: বাগেরহাটের চিতলমারীর ৩য় কি:মি: এ সৃষ্ট রেইনকাট</p>	<p>চিত্র-৬: বাগেরহাটের চিতলমারীর ৩য় কি:মি: এ সৃষ্ট পটহোলস</p>

১৪.৫ পেভমেন্ট প্রশস্তকরণ: অনুমোদিত ডিপিপি অনুযায়ী সড়ক অংশের ২৬.৫৬৩ কিঃমিঃ পেভমেন্ট প্রশস্তকরণের জন্য ৮৫৫.৫৭ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। পিসিআর অনুযায়ী ২৬.৫৬৩ কিঃমিঃ পেভমেন্ট প্রশস্তকরণের জন্য উক্ত টাকা ব্যয় করা হয়েছে। পরিদর্শনকালে জানা যায়, গোপালগঞ্জ অংশে ১২.৯৪৮ কিঃমিঃ সড়ক ৫.৫০ মিটার হতে ৭.৩০ মিটার প্রস্থে এবং পিরোজপুর অংশে ১৩.৬১৫ কিঃমিঃ সড়ক ৫.৫০ মিটার হতে ৭.৩০ মিটার প্রস্থে প্রশস্তকরণ করা হয়।

১৪.৬ হার্ডশোল্ডার নির্মাণ: অনুমোদিত ডিপিপি অনুযায়ী ২১.৪৪৩ কিলোমিটার হার্ডশোল্ডার নির্মাণের জন্য ৮৪৬.৭০ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। পিসিআর অনুযায়ী ২১.৪৪৩ কিলোমিটার হার্ডশোল্ডার নির্মাণে উক্ত অর্থ ব্যয় করা হয়েছে। পরিদর্শনকালে জানানো হয়, পিরোজপুর অংশে ১৩.৭০ কিঃমিঃ (০+০০০ কিঃমিঃ হতে ১৩+৭০০ কিঃমিঃ) ও বাগেরহাট অংশে ৮.০৫৭ কিঃমিঃ (৩১+২৮৫ কিঃমিঃ হতে ৩৯+৩৪২ কিঃমিঃ) হার্ড শোল্ডার নির্মাণ করা হয়।

পরিদর্শনে দেখা যায়, বাগেরহাট অংশে হার্ড শোল্ডারের অনেক স্থানে রেইট কাট হয়েছে। পিরোজপুর অংশে তুলনামূলকভাবে কম ক্ষতিগ্রস্ত হয়েছে।



১৪.৭ সার্ফেসিং: অনুমোদিত ডিপিপি অনুযায়ী সড়কাংশে ৫৩.৩১৯ কিলোমিটার পেভমেন্ট সার্ফেসিং এর জন্য ৩৮১৯.৭৬ লক্ষ টাকা এবং সেতু অংশের ০.৮৫৫ কিলোমিটার পেভমেন্ট সার্ফেসিং এর জন্য ১৭৪.৬৩ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। পিসিআর অনুযায়ী সড়কাংশে ৫৩.৩১৯ কিলোমিটার পেভমেন্ট সার্ফেসিং এর জন্য ৩৮১৯.৭৬ লক্ষ টাকা এবং সেতু অংশের ০.৮৫৫ কিলোমিটার পেভমেন্ট সার্ফেসিং এর জন্য ১৭৪.৬৩ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে। পরিদর্শনে দেখা যায়, পুরো ৫৩.৩১৯ কিঃমিঃ সড়কেই সার্ফেসিং করা হয়েছে। গোপালগঞ্জ অংশের বেশীরভাগ অংশে সার্ফেস ভালো আছে। বাগেরহাট ও পিরোজপুরের অনেক স্থানে সার্ফেস উঠে গেছে। ক্রয় কার্যক্রমের তথ্য থেকে জানা যায় অধিকাংশ প্যাকেজ জুন ২০১৫ বা তার পূর্বে সমাপ্ত হয়েছে। দুই বছরের মধ্যে সড়কের সার্ফেস উঠে যাওয়ার বিষয়টি কাম্য নয়। বাগেরহাট অংশের সড়ক তুলনামূলক বেশী ক্ষতিগ্রস্ত দেখা যায়।



১৪.৮ সেতু ও কালভার্ট নির্মাণ: অনুমোদিত ডিপিপিতে ২৭৯৩.১৩ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ৩০৯.৭৪ মিটার (৬টি) ব্রীজ এবং ৩৬৬৩১.২৫ লক্ষ টাকা ব্যয়ে শেখ লুৎফর রহমান (পাটগাতী) সেতুর ফাউন্ডেশন, সাব-স্ট্রাকচার, সুপার স্ট্রাকচার, কনক্রিট, স্ট্রিং ট্রাস স্থাপন প্রভৃতি কাজ করার সংস্থান রাখা হয়। পিসিআর এ প্রদত্ত তথ্যানুযায়ী উক্ত অর্থ ব্যয়ে সেতুটির

কাজ সম্পন্ন করা হয়েছে। পরিদর্শনকালে দেখা যায়, গোপালগঞ্জ- বাগেরহাট-পিরোজপুর সড়কের ১৯তম কিঃমিঃ এ মধুমতি নদীর ওপর ৩৯১.৪৯১ মিটার আরসিসি ব্রীজ নির্মাণ করা হয়েছে। নির্বাহী প্রকৌশলী অবহিত করেন ব্রীজটির অল্প কিছু কাজ পূর্বের একটি প্রকল্পের মাধ্যমে করা হয়েছিল। অসমাপ্ত সেতুর প্রায় ৯০ ভাগ কাজ আলোচ্য প্রকল্পের মাধ্যমে করা হয়। ব্রীজের উভয় প্রান্তে সংযোগ সড়ক নির্মাণ এবং উভয় প্রান্তে রক্ষাপ্রদ কাজ করা হয়েছে। সংযোগ সড়ক ও রক্ষাপ্রদ কাজ অক্ষত দেখা যায়। এছাড়া পিরোজপুর অংশে ৬টি পিসি গার্ডার সেতু নির্মাণ করা হয়েছে বলে নির্বাহী প্রকৌশলী জানান। গোপালগঞ্জ অংশে ৫টি কালভার্ট, পিরোজপুর অংশে ১৪টি এবং বাগেরহাট অংশে ২টি কালভার্ট নির্মাণ করা হয়েছে বলে নির্বাহী প্রকৌশলী অবহিত করেন। পরিদর্শনকালে গোপালগঞ্জ, বাগেরহাট ও পিরোজপুর অংশের বিভিন্ন চেইনেজে সেতু/কালভার্ট নির্মিত আছে দেখা যায়।



চিত্র-১১-১২: নির্মিত পাটগাতি সেতু

১৪.৯ রক্ষাপ্রদ কাজ: আরডিপিপি অনুযায়ী পিসিগার্ডার ব্রীজ ও কালভার্ট সমূহের রক্ষাপ্রদ কাজের জন্য আরসিসি প্যালাসাইডিং, গাইড পোস্ট, কনক্রিট স্লোপ প্রোটেকশন, জিও টেক্সটাইল ফিল্টার ফেব্রিক্স ইত্যাদির সংস্থান রাখা হয়। পিসিআর অনুযায়ী উক্ত রক্ষাপ্রদ কাজসমূহ সম্পন্ন করা হয়েছে। পরিদর্শনে দেখা যায় পাটগাতি সেতুর উভয় পার্শ্বে সিসি ব্লক দিয়ে রক্ষাপ্রদ কাজ করা হয়েছে যা অক্ষত রয়েছে। এছাড়া পিরোজপুর অংশে সড়কের ঢাল রক্ষার জন্য প্যালাসাইডিং ও সেতুর এ্যাপ্রোচ রক্ষার জন্য কনক্রিট ঢালাইয়ের কাজ করা হয়েছে। এছাড়া অন্যান্য সেতু ও কালভার্টের রক্ষাপ্রদ কাজ করা হয়েছে।



চিত্র- ১৩: পাটগাতি সেতুর গোপালগঞ্জ প্রান্তের সংযোগ সড়কের রক্ষাপ্রদ কাজ

চিত্র- ১৪: পিরোজপুর অংশে প্যালাসাইডিং কাজ

১৪.১০ সাইন সিগন্যাল, কিগমিঃ পোস্ট, গাইড পোস্ট: অনুমোদিত ডিপিপিতে ট্রাফিক, সাইন, সিগন্যাল, গাইড পোস্ট ইত্যাদির জন্য ৬৫.৩৭ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। পিসিআর অনুসারে সাইন, সিগন্যাল বাবদ ৪৫.৮৯ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে। পরিদর্শনকালে সড়কব্যাপী রোড মার্কিং দেখা গেছে তবে সাইন সিগন্যালের সংখ্যা খুবই অপ্রতুল মনে হয়েছে।



চিত্র-১৫: গোপালগঞ্জ অংশের সাইন সিগন্যাল স্থাপন

চিত্র-১৬: পিরোজপুর অংশে রোড মার্কিং

১৪.১১ ইউটিলিটি স্থানান্তর: অনুমোদিত আরডিপিপিতে ইউটিলিটি স্থানান্তরের জন্য ৪২.০০ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। ইউটিলিটি স্থানান্তর কাজে উক্ত অর্থ ব্যয় করা হয়েছে মর্মে পিসিআরে উল্লেখ করা হয়েছে।

১৫। প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জনঃ

পরিকল্পিত	উদ্দেশ্য অর্জন
দেশের অন্যান্য স্থানের সাথে উন্নততর ও নিরাপদ যোগাযোগ স্থাপনসহ সড়ক নেটওয়ার্কে অন্তর্ভুক্ত করণার্থে পিরোজপুর-নাজিরপুর-মাটি ভাঙ্গা-পাটগাতী-গোপালগঞ্জ (ঘোনাপাড়া) সড়কটি উন্নয়ন ও পাটগাতী সেতু নির্মাণ এবং প্রকল্প এলাকার আর্থ-সামাজিক অবস্থার উন্নয়ন।	দেশের অন্যান্য স্থানের সাথে উন্নততর ও নিরাপদ যোগাযোগ স্থাপনসহ সড়ক নেটওয়ার্কে অন্তর্ভুক্ত করণার্থে পিরোজপুর-নাজিরপুর-মাটি ভাঙ্গা-পাটগাতী-গোপালগঞ্জ (ঘোনাপাড়া) সড়কটি উন্নয়ন করা হয়েছে এবং পাটগাতী সেতু নির্মাণ করা হয়েছে।

১৬। উদ্দেশ্য অর্জিত না হয়ে থাকলে তার কারণঃ প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জিত হয়েছে বলে প্রতীয়মান হয়।

১৭। রাজস্ব খাতে স্থানান্তরঃ প্রকল্পের আওতায় সম্পাদিত কাজ ইতোমধ্যে সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের রাজস্ব খাতে (ওপেন লাইন)-এ স্থানান্তর করা হয়েছে।

১৮। **External Audit:** মন্ত্রণালয় হতে প্রেরিত পিসিআর পর্যালোচনায় দেখা যায় প্রকল্পটির কোন Internal ও External Audit করা হয়নি।

১৯। পর্যবেক্ষণঃ

১৯.১ প্রকল্পটি বাস্তবায়নে ৭ বছরে ৮ (আট) বার প্রকল্প পরিচালক পরিবর্তন করা হয়েছে;

- ১৯.২ প্রকল্পটি ২ (দুই) বছর ৯ (নয়) মাস এ বাস্তবায়নের জন্য অনুমোদন করা হলেও এটি বাস্তবায়নে ৬ (ছয়) বছর ৯ (নয়) মাস সময় লেগেছে;
- ১৯.৩ গোপালগঞ্জ অংশে নির্মিত পেভমেন্ট অধিকাংশ স্থান ভালো থাকলেও পাটগাতি বাস স্ট্যান্ডের নিকট কার্পেট উঠে গেছে; শীঘ্রই তা মেরামত করা না হলে এ স্থানে বড় আকারের গর্ত তৈরী হওয়ার আশংকা রয়েছে;
- ১৯.৪ পাটগাতি সেতু ও সেতুর রক্ষাপ্রদ কাজ ভালো আছে;
- ১৯.৫ বাগেরহাট অংশে নির্মিত সড়কের অনেক স্থানে কার্পেট উঠে গেছে, সড়কের কিনারা ভেঙ্গে গেছে এবং ছোট ছোট পটহোলস তৈরী হয়েছে;
- ১৯.৬ বাগেরহাট অংশে নির্মিত সড়কের হার্ড শোল্ডার কিছু স্থানে ভালো আছে এবং কিছু স্থানে ক্ষতিগ্রস্ত হয়েছে;
- ১৯.৭ বাগেরহাট অংশে বেশীরভাগ অংশে ০.৯ মিটার করে সফট শোল্ডার নেই;
- ১৯.৮ পিরোজপুর অংশের শেষ ৭-৮ কি:মি: কার্পেট ক্ষতিগ্রস্ত হলেও বাকী অংশে কার্পেট অক্ষত রয়েছে; কিছু স্থানে সড়কের কিনারা ভেঙ্গে গেছে এবং পটহোলস তৈরী হয়েছে;
- ১৯.৯ সড়কের গোপালগঞ্জ, বাগেরহাট ও পিরোজপুর অংশে ট্রাফিক সাইন, সিগন্যাল স্থাপন করা হয়েছে তবে ৩টি জেলায় তা অপরিপূর্ণ বলে প্রতীয়মান হয়। বাগেরহাট অংশে খুবই কম সংখ্যক সাইন, সিগন্যাল দেখা গেছে; তবে সেতু সংযোগ সড়কে প্রচুর সংখ্যক গাইড পোস্ট/কনক্রিট পোস্ট স্থাপন করা হয়েছে;
- ১৯.১০ প্রকল্পের Internal ও External Audit সম্পন্ন করা হয়নি।

## ২০। মতামত/সুপারিশ:

- ২০.১ প্রকল্পটি বাস্তবায়নে ৭ বছরে ৮ (আট) বার প্রকল্প পরিচালক পরিবর্তন করা হয়েছে। ঘন ঘন প্রকল্প পরিচালক বদলী হলে অনেক ক্ষেত্রে প্রকল্প বাস্তবায়ন ত্বরান্বিত এবং গুণগতমান রক্ষা করা সম্ভব হয় না। মন্ত্রণালয় বিষয়টি গুরুত্বের সাথে বিবেচনা করে ভবিষ্যতে গৃহীতব্য প্রকল্পে প্রকল্প বাস্তবায়নকালীন সময়ের জন্য একজন প্রকল্প পরিচালক নিয়োগের প্রয়োজনীয় উদ্যোগ গ্রহণ করবে;
- ২০.২ ভবিষ্যতে প্রকল্প গ্রহণের ক্ষেত্রে প্রকল্পের বাস্তবায়ন মেয়াদ বৃদ্ধি পরিহার করার লক্ষ্যে যথাযথ পরীক্ষা নিরীক্ষার মাধ্যমে প্রকল্প গ্রহণ করতে হবে। রোট সিডিউল পরিবর্তনের আশায় কাজ দীর্ঘায়িত/সময় ক্ষেপন করা যাবে না;
- ২০.৩ গোপালগঞ্জ অংশে পাটগাতি বাস স্ট্যান্ডের নিকট উঠে যাওয়া কার্পেটিং দ্রুত মেরামত করতে হবে;
- ২০.৪ বাগেরহাট অংশে যে সকল স্থানে কার্পেট উঠে গেছে, সড়কের কিনারা ভেঙ্গে গেছে এবং ছোট বড় পটহোলস তৈরী হয়েছে তা দ্রুত মেরামতের ব্যবস্থা করতে হবে। কাজ সমাপ্ত হওয়ার ২ বছরের মধ্যে কার্পেটিং উঠে যাওয়া ও সড়কের রেইনকাট তৈরী হওয়ার বিষয়টি সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ পরীক্ষা করে দেখবে;
- ২০.৫ বাগেরহাট অংশে যে সকল স্থানে হার্ড শোল্ডার ভেঙ্গে গেছে তা মেরামত করতে হবে;
- ২০.৬ পিরোজপুর অংশের শেষ ৭-৮ কি:মি: এ ক্ষতিগ্রস্ত কার্পেট, সড়কের কিনারা ভাঙ্গা এবং তৈরী হওয়া পটহোলস মেরামত করতে হবে;
- ২০.৭ ৩ (তিন)টি জেলায় সড়ক ব্যাপী পর্যাপ্ত ট্রাফিক সাইন, সিগন্যাল ও কিঃমিঃ পোস্ট স্থাপন করতে হবে।
- ২০.৮ ভবিষ্যতে গৃহীতব্য প্রকল্পে পর্যাপ্ত সংখ্যক সড়ক নিরাপত্তা উপকরণ অর্থাৎ দিক নির্দেশক সাইন, সিগন্যাল প্রভৃতির সংস্থান রাখতে হবে;
- ২০.৯ প্রকল্পের Internal ও External Audit দ্রুত সম্পন্ন করতে হবে; এবং
- ২০.১০ অনুচ্ছেদ ২০.১ হতে ২০.৯ এর বিষয়ে গৃহীত ব্যবস্থা মন্ত্রণালয় আগামী ১ মাসের মধ্যে আইএমইডিকে অবহিত করবে।

মেঘনা সেতুর স্কাউয়ার প্রটেকশন এবং মেঘনা ও গোমতী সেতুর রক্ষণাবেক্ষণ

-শীর্ষক প্রকল্পের সমাপ্তি মূল্যায়ন প্রতিবেদন

১। প্রকল্পের নাম	:	মেঘনা সেতুর স্কাউয়ার প্রটেকশন এবং মেঘনা ও গোমতী সেতুর রক্ষণাবেক্ষণ
২। বাস্তবায়নকারী সংস্থা	:	সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর।
৩। প্রশাসনিক মন্ত্রণালয়/বিভাগ	:	সড়ক পরিবহন ও সেতু মন্ত্রণালয়/সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ।
৪। প্রকল্প এলাকা	:	নারায়নগঞ্জ জেলার সোনারগাঁও উপজেলা।
৫। 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	১ম সংশোধিত		মূল	১ম সংশোধিত			
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮
৪১০৫.২৯ (-)	-	৪০২৯.২৬ (-)	০১-০৭- ২০১৫ থেকে ৩০-০৬- ২০১৬	-	০১-০৭-২০১৫ থেকে ৩০-০৬-২০১৬	-	-

৬। প্রশিক্ষণ: প্রকল্পের আওতায় কোন স্থানীয় ও বৈদেশিক প্রশিক্ষণের সংস্থান না থাকায় প্রশিক্ষণ প্রদান করা হয়নি।

৭। প্রকল্পের অঙ্গভিত্তিক বাস্তবায়ন (পিসিআর অনুসারে):

Items of Work (as per PP)	Unit	Target (as per PP)		Actual Progress	
		Physical (Quantity)	Financial	Physical (Quantity)	Financial
1	2	3	4	5	6
<b><u>Allowance</u></b>					
Other Allowance (Management Expenditure)	Month	12.00	60.00	12.00	60.00
<b><u>Supply and Services</u></b>					
Gas and Fuel	LS	-	2.00	-	2.00
Patrol and Lubricant	LS	-	2.00	-	2.00
Printing and Publication	LS	-	2.00	-	2.00
Stationary Seal and Stamps	LS	-	2.00	-	2.00
Freight and Transport Charges	No (S)	2.00	10.20	2.00	10.00
Honorarium/Remuneration (Maintenance Team)	Month	12.00	50.40	12.00	50.40
Consultancy (Local)	LS	-	100.00	-	100.00
Survey (Bathymetric)	Times (S)	3.00	30.00	3.00	30.00

	Items of Work (as per PP)	Unit	Target (as per PP)		Actual Progress	
			Physical (Quantity)	Financial	Physical (Quantity)	Financial
	1	2	3	4	5	6
	<b><u>Acquisition of assets</u></b>					
	Procurement of Computers (Laptop) & Printer	No (S)	2.00	2.40	2.00	2.40
	<b><u>Civil Works</u></b>					
	Traffic Maintenance & Management	LS	-	5.00	-	5.00
	Hinge Bearings Maintenance	Month	12.00	60.00	12.00	60.00
	Expansion Joints Maintenance	Month	12.00	36.00	12.00	36.00
	<b><u>River Bed Scour Protection</u></b>					
	a) Sand Fill with Geo Bag	No (S)	329585	2059.9 1	329486	2059.9 1
	b) Sand Fill with Jute Gunny Bag	No (S)	790411	1485.9 5	766578	1485.9 5
	Parapet Railing & Kerbs Repair	LS	-	10.00	-	10.00
	Premix Overlaid & Road Marking	LS	-	10.00	-	10.00
	Street Lighting	LS	-	78.00	-	78.00
	Monthly Maintenance of Street Light	Month	12.00	24.00	12.00	24.00
	Physical Contingency (2%)	-	-	75.43	-	-
	<b>Total:</b>	-	-	<b>4105.2 9</b>		<b>4029.2 6</b>

৮। প্রকল্প পরিচালক সংক্রান্ত তথ্যাদিঃ

ক্রমিক নং	প্রকল্প পরিচালকের নাম ও পদবী	দায়িত্বের ধরণ		
		পূর্ণকালীন	খন্ডকালীন	কর্মকাল
১	২	৩	৪	৫
১।	কর্ণেল ইফতিয়ার আনিস	-	হ্যাঁ	01/07/15- ৩০/৬/২০১৬

৯। ক্রয় সংক্রান্ত তথ্যাদিঃ

৯.১ গাড়ী/ট্রান্সপোর্ট ক্রয়ঃ প্রকল্পের আওতায় কোন গাড়ী/ট্রান্সপোর্ট ক্রয়ের সংস্থান না থাকায় গাড়ী/ট্রান্সপোর্ট ক্রয় করা হয়নি।

৯.২ পণ্য, কার্য ও সেবা ক্রয়ঃ (পণ্য ও কার্য ২০০.০০ লক্ষ টাকার উপরে এবং সেবা ১০০.০০ লক্ষ টাকার উপরে) ক্রয় সংক্রান্ত তথ্যের বিস্তারিত অনুচ্ছেদ ১২.৪ এ বর্ণনা করা হয়েছে।

১০। সংশোধিত এডিপি বরাদ্দ ও অগ্রগতি (লক্ষ টাকায়):

অর্থবছর	সংশোধিত এডিপি বরাদ্দ ও লক্ষ্যমাত্রা				টাকা অবমুক্তি	ব্যয় ও বাস্তব অগ্রগতি			
	মোট	টাকা	প্রকল্প সাহায্য	বাস্তব লক্ষ্যমাত্রা %		মোট	টাকা	প্রকল্প সাহায্য	বাস্তব অগ্রগতি %
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮	৯	১০
২০১৫- ২০১৬	৪০৩০.০০	৪০৩০.০০	-	১০০%	৪০২৯.২৬	৪০২৯.২৬	৪০২৬.২৯	-	১০০%
মোটঃ	৪০৩০.০০	৪০৩০.০০	-	১০০%	৪০২৯.২৬	৪০২৯.২৬	৪০২৬.২৯	-	১০০%

১১। কাজ অসম্পূর্ণ থাকলে তার কারণঃ অনুমোদিত ডিপিপি অনুযায়ী প্রকল্পের কাজ সমাপ্ত হয়েছে।

১২। সাধারণ পর্যবেক্ষণঃ

১২.১ প্রকল্পের পটভূমি ও উদ্দেশ্যঃ জাপান সরকারের অনুদানে ১৯৯১ সালে মেঘনা ব্রীজ এবং ১৯৯৫ সালে মেঘনা-গোমতী ব্রীজ চালু করা হয়। ব্রীজ দুটি চালু হওয়ার পূর্বে ফেরী সার্ভিস দ্বারা সড়ক দুটির সংযোগ স্থাপন করা হতো। সেতু ২টির বেশ কয়েকটি স্থানের Bathymetric Survey এর ফলাফলে নদীর তলদেশে কয়েকটি Pier Foundations-এর চারিদিকে ব্যাপক পরিমাণে Scouring পারলক্ষিত হওয়ায় মেঘনা সেতু ও গোমতী সেতুর পুনর্বাসন প্রকল্প গ্রহণ করা হয়। পুনর্বাসন প্রকল্পের কাজ ৩০ জুন ২০১৩ তারিখে শেষ হয়। উক্ত প্রকল্পের আওতায় উভয় সেতুর (৩৬+৬০) মোট ৯৬টি Hinge Bearing এবং (১৩+১৭) মোট ৩০টি Expansion Joint প্রতিস্থাপন করা হয় এবং ৭, ৮ ও ৯ নং পিয়ারের নিকট scour Protection এর কাজও সম্পন্ন করা হয়। ১ বছর Defect Liability period শেষে ৩০ জুন ২০১৪ তারিখে প্রকল্পটি বাংলাদেশ সেনাবাহিনী কর্তৃক সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের নিকট হস্তান্তর করা হয়। হস্তান্তরের প্রাক্কালে সেতু দুটির রক্ষণাবেক্ষণের জন্য একটি Maintenance Manual প্রদান করা হয় এবং নতুন করে মেঘনা নদীর তলদেশে মনিটরিং সার্ভে করা হয়। উক্ত সার্ভেতে পরিলক্ষিত হয় যে, পূর্বে সম্পন্নকৃত ৭, ৮ ও ৯নং পিয়ারের Scour protection works অক্ষত আছে। তবে ৬নং পিয়ারের নিকট নতুন করে একটি বড় ধরনের Scour সৃষ্টি হয়েছে। ২০১৫ সালের ফেব্রুয়ারি মাসের সার্ভেতে দেখা যায় যে, এই Scour এর পরিমাণ প্রায় দ্বিগুন হয়ে গেছে। এই পরিস্থিতিতে ৬নং পিয়ারকে ঝুঁকিমুক্ত করতে মেঘনা সেতুর scour Protection এর কাজ জরুরী হয়ে পড়েছিল। এ প্রেক্ষিতে ৪১০৫.২৯ কোটি টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে জুলাই ২০১৫ হতে জুন ২০১৬ পর্যন্ত মেয়াদে বাস্তবায়নের জন্য হিসেবে প্রকল্পটি গ্রহণ করা হয়।

উদ্দেশ্যঃ Scour Protection Works দ্বারা মেঘনা সেতুর ৬নং পিয়ারকে সাময়িক ঝুঁকিমুক্ত করা এবং মেঘনা ও গোমতী সেতুর Hinge Bearing এবং Expansion Joint গুলো রক্ষণাবেক্ষণের মাধ্যমে সেতু দুটিকে চলাচলের জন্য নিরাপদ করা।

১২.২ প্রকল্পের অনুমোদন (লক্ষ টাকায়):

	মেয়াদকাল	প্রাক্কলিত ব্যয়	মন্তব্য
মূল	০১/০৭/১৫ থেকে ৩০/০৬/১৬	৪১০৫.২৯	০১/০৯/২০১৫ তারিখে অনুষ্ঠিত একনেক সভায় অনুমোদিত হয়।

- ১২.৩ সার্বিক আর্থিক ও বাস্তব অগ্রগতিঃ প্রকল্পের আওতায় জুন, ২০১৬ পর্যন্ত ক্রমপুঞ্জিত আর্থিক অগ্রগতি হয়েছে ৪০২৯.২৬ লক্ষ টাকা যা সংশোধিত অনুমোদিত ব্যয় ৪১০৫.২৯ লক্ষ টাকার ৯৮.১৪%। উক্ত সময়ে অনুমোদিত সংশোধিত প্রকল্পের ১০০% বাস্তব অগ্রগতি সাধিত হয়েছে (অনুচ্ছেদ-৬)।
- ১২.৪ দরপত্র সংক্রান্ত তথ্যঃ অনুমোদিত ডিপিপিতে ৫টি গুডস প্যাকেজ, ১টি ওয়ার্কস প্যাকেজ এবং ৫টি সার্ভিস প্যাকেজের সংস্থান ছিল। পিসিআর ফরমেট অনুযায়ী পণ্য ও কার্য ২০০.০০ লক্ষ টাকার উপরে এবং সেবা ১০০.০০ লক্ষ টাকার উপরে হলে এতদসংক্রান্ত তথ্য পিসিআর-এ প্রদান করতে হবে। সে আলোকে পিসিআর এ ১টি পূর্ত (৩৭৬৩.৮৬ লক্ষ টাকা) ও ১টি সেবা প্যাকেজ (১০০.০০ লক্ষ টাকা) এর তথ্য প্রদান যৌক্তিক প্রতীয়মান হলেও প্রেরিত পিসিআরে সেবা প্যাকেজের তথ্য প্রদান করা হয়নি। তবে ১টি পূর্ত প্যাকেজের তথ্য প্রদান করা হয়েছে যা নিম্নরূপঃ

(in lakh taka)

Description of procurement (goods/works/consultancy) as per bid document	Tender/Bid/proposal Cost		Tender/Bid/Proposal		Date of completion	
	As per PP	Contract value	Invitation Date	Contract signing	As per contract	Actual
1	2	3	4	5	6	7
<b>WP-01:</b>						
Sand Fill With Geo Bag	2059.91	2059.91	As per PIP, BD Army	As per PIP, BD Army	19/10/15	10/10/15
Sand fill With Jute gunny bag	1485.95	1485.95	As per PIP, BD Army	As per PIP, BD Army	19/10/15	10/10/15

- ১৩। প্রকল্প পরিদর্শনঃ গত ২৬/০৮/২০১৭ তারিখে আইএমইডি'র মহাপরিচালক (পরিবীক্ষণ ও মূল্যায়ন সেক্টর-২) ড. মোঃ মশিউর রহমান এবং সহকারী পরিচালক জনাব মোহাম্মদ আশরাফুজ্জামান ভূঁইয়া কর্তৃক প্রকল্প এলাকা সরেজমিনে পরিদর্শন করা হয়। পরিদর্শন পর্যবেক্ষণ নিম্নরূপঃ
- ১৩.১ প্রকল্পের আওতায় মেঘনা সেতুর ৬নং পিয়ার ও সংলগ্ন এলাকায় ৩২৯৫৮৫টি Sand Fill with Geo bag এবং ৭৯০৪১১টি Sand fill with Gunny bag- এর সংস্থান ছিল। তন্মধ্যে ৩২৯৪৮৬ টি Sand Fill with Geo bag এবং ৭৬৬৫৭৮টি Sand fill with Gunny bag ডাম্পিং করা হয়েছে মর্মে প্রেরিত পিসিআরে উল্লেখ আছে। ডাম্পিং কার্যক্রম পিয়ারের তলদেশ ও সংলগ্ন এলাকায় করা হয়েছে বিধায় পরিদর্শনকালে তা অবলোকনের কোন সুযোগ ছিল না। তবে পরিদর্শনকালে “কাঁচপুর, মেঘনা ও গোমতী ২য় সেতু নির্মাণ এবং বিদ্যমান সেতু পুনর্বাসন” শীর্ষক প্রকল্পের আওতায় ২য় মেঘনা ও ২য় গোমতী সেতু নির্মাণ এবং বিদ্যমান সেতুসমূহের পুনর্বাসন কাজ চলমান দেখা যায়। উক্ত প্রকল্পের আওতায় মেঘনা সেতুর ৬নং পিয়ারে SPSP-পদ্ধতিতে পুনর্বাসন কাজ চলছে দেখা যায়। পরিদর্শনকালীন সময় পর্যন্ত চলতি প্রকল্পের আওতায় ৮৫টি পাইলের মধ্যে ৪৮টি পাইলের কাজ চলমান এবং ৩৭টি পাইলের কাজ শেষ হয়েছে। অবশিষ্ট কাজ চলমান আছে।



চিত্র-১ ও ২: মেঘনা সেতুর ৬ নং পিয়ারে চলমান পাইলিং কাজ

১৩.২ প্রকল্পের আওতায় ১২ মাস সেতু ২টির Expansion Joints Maintenance এর সংস্থান ছিল। এ জন্য ডিপিতে ৩৬.০০ লক্ষ টাকার সংস্থান ছিল। প্রেরিত পিসিআরে ১২ মাসে সেতু ২টির Expansion Joints Maintenance বাবদ ৩৬.০০ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে উল্লেখ আছে। পরিদর্শনকালে মেঘনা সেতুর ১৩টি এবং গোমতী সেতুর ১৭টি এক্সপানশন জয়েন্ট প্রকল্পের আওতায় মেরামত করা হয়েছে দেখা যায়। এক্সপানশন জয়েন্টগুলোতে উল্লেখযোগ্য কোন ত্রুটি পরিলক্ষিত হয়নি।



চিত্র-১ ও ২: সচল মেঘনা ও গোমতী সেতু



চিত্র-৩ ও ৪: প্রকল্প শুরু পূর্বে ও পরে Hinge Bearing



চিত্র-৫ ও ৬: প্রকল্প শুরু পূর্বে ও পরে Expansion Joint.

১৩.৩ প্রকল্পের আওতায় ১২ মাস সেতু ২টির Hinge Bearing Maintenance এর সংস্থান ছিল। এ জন্য ডিপিপিতে ৬০.০০ লক্ষ টাকার সংস্থান ছিল। প্রেরিত পিসিআরে ১২ মাস সেতু ২টির Hinge Bearing Maintenance বাবদ ৬০.০০ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে উল্লেখ আছে। Hinge Bearing সেতুর গার্ডার ও ডেক স্ল্যাবের মাঝে থাকে বিধায় পরিদর্শনকালে দেখা সম্ভব হয়নি।

১৩.৪ মেঘনা ও গোমতি সেতু ২টির Parapet Railing & Kerb repair বাবদ ১০.০০ লক্ষ টাকা, Premix overlaid & Road Marking বাবদ ১০.০০ লক্ষ টাকা এবং Street Lighting বাবদ ৭৮.০০ লক্ষ টাকার সংস্থান ছিল। পরিদর্শনকালে সেতুতে সড়ক বাতি, রেলিং ও কার্ব-এর কাজ করা হয়েছে দেখা যায় এবং উল্লেখযোগ্য কোন ত্রুটি পাওয়া যায়নি।

১৪। প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জনঃ

পরিকল্পিত উদ্দেশ্য	উদ্দেশ্য অর্জন
Scour Protection Works দ্বারা মেঘনা সেতুর ৬নং পিয়ারকে সাময়িক ঝুঁকিমুক্ত করা এবং মেঘনা ও গোমতী সেতুর Hinge Bearing এবং Expansion Joint গুলো রক্ষনাবেক্ষণের মাধ্যমে সেতু দুটিকে চলাচলের জন্য নিরাপদ করা।	প্রকল্পের আওতায় মেঘনা সেতুর ৬নং পিয়ার ও তৎসংলগ্ন এলাকায় ৩২৯৪৮৬ টি Sand Fill with Geo bag এবং ৭৬৬৫৭৮টি Sand fill with Gunny bag ডাম্পিং করায় সেতুটি সাময়িক ঝুঁকিমুক্ত হয়েছে। এছাড়া সেতু ২টির Hinge Bearing ও Expansion Joints Maintenance এবং সেতুতে সড়ক বাতি, রেলিং ও কার্ব-এর কাজ করায় সেতু ২টি সাময়িকভাবে ঝুঁকিমুক্ত ও নিরাপদ হয়েছে। ফলে প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জন হয়েছে। তবে “কাঁচপুর, মেঘনা ও গোমতী ২য় সেতু নির্মাণ এবং বিদ্যমান সেতু পুনর্বাসন” শীর্ষক প্রকল্পের আওতায় ২য় মেঘনা ও ২য় গোমতি সেতু নির্মাণ এবং বিদ্যমান সেতুসমূহের পুনর্বাসনের কাজ ইতোমধ্যে শুরু হওয়ায় প্রকল্পের Scour Protection Works-এর কার্যকারিতা বজায় থাকার বিষয়ে নিশ্চিতভাবে তথ্যাদি পাওনা যায়নি।

১৫। উদ্দেশ্য অর্জিত না হয়ে থাকলে তার কারণঃ প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জন হয়েছে। তবে “কাঁচপুর, মেঘনা ও গোমতী ২য় সেতু নির্মাণ এবং বিদ্যমান সেতু পুনর্বাসন” শীর্ষক প্রকল্পের আওতায় ২য় মেঘনা ও ২য় গোমতি সেতু নির্মাণ এবং বিদ্যমান সেতুসমূহের পুনর্বাসনের কাজ ইতোমধ্যে শুরু হওয়ায় আলোচ্য প্রকল্পের Scour Protection Works-এর কার্যকারিতা স্থায়ী হয়নি।

১৬। প্রকল্প বাস্তবায়ন সমস্যাঃ প্রকল্পটি বাস্তবায়নে উল্লেখযোগ্য কোন সমস্যা মোকাবেলা করতে হয়নি।

১৭। রাজস্ব খাতে স্থানান্তরঃ প্রকল্পের আওতায় সম্পাদিত কাজ ইতোমধ্যে সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের রাজস্ব খাতে (ওপেন লাইন)-এ সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের নিকট হস্তান্তর করা হয়েছে। তবে প্রকল্পের আওতায় Hinge Bearing, Expansion Joints, Street Lighting প্রভৃতি আইটেম কতগুলো কেনা হয়েছে, কতগুলো ব্যবহৃত

হয়েছে এবং কতগুলো উদ্ধৃত ছিল এ সংক্রান্ত কোন তথ্য সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরকে সরবরাহ করা হয়নি। বর্ণিত কোন আইটেম হস্তান্তরকালে সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরকে সরবরাহ করা হয়নি।

১৮। **External Audit:** মন্ত্রণালয় হতে প্রেরিত পিসিআর পর্যালোচনায় দেখা যায় প্রকল্পটির কোন Internal ও External Audit করা হয়নি। কিন্তু মন্ত্রণালয় কর্তৃক সমাপ্তি প্রতিবেদন প্রেরণের পূর্বে প্রকল্পটির External Audit করা প্রয়োজন ছিল।

১৯। আইএমইডি'র মতামত/সুপারিশঃ

১৯.১ চলমান “কাঁচপুর, মেঘনা ও গোমতী ২য় সেতু নির্মাণ এবং বিদ্যমান সেতু পুনর্বাসন” শীর্ষক প্রকল্পের আওতায় বিদ্যমান মেঘনা ও গোমতী সেতুর Deck Slab, Hinge Bearing, Expansion Joint, Carriage way প্রভৃতি পুনর্বাসনের কাজ শুরু না হওয়া পর্যন্ত নিয়মিত রক্ষণাবেক্ষণ অব্যাহত রাখতে হবে (অনু: ১৩.১);

১৯.২ প্রেরিত পিসিআরে সেবা প্যাকেজের কোন তথ্য প্রদান না করার বিষয়টি মন্ত্রণালয় যাচাইপূর্বক আইএমইডিকে অবহিত করবে (অনু: ১২.৪);

১৯.৩ প্রকল্পের আওতায় সম্পাদিত কাজ সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের নিকট হস্তান্তর করা হলেও Hinge Bearing, Expansion Joints, Street Lighting প্রভৃতি আইটেম কতগুলো কেনা হয়েছে, কতগুলো ব্যবহৃত হয়েছে এবং কতগুলো উদ্ধৃত ছিল এ সংক্রান্ত কোন তথ্য সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরকে সরবরাহ করা হয়নি। বিষয়টি মন্ত্রণালয় যাচাই করবে (অনু: ১৭);

১৯.৪ ভবিষ্যতে সাময়িক ব্যবস্থা হিসেবে এ ধরনের প্রকল্প গ্রহণের প্রবণতা পরিহার করতে হবে;

১৯.৫ সমাপ্ত প্রকল্পটির সত্ত্ব External Audit সম্পন্ন করতে হবে (অনু: ১৮); এবং

১৯.৬ অনুচ্ছেদ ১৯.১ হতে ১৯.৫ এর বিষয়ে গৃহীত ব্যবস্থা মন্ত্রণালয় আগামী ১ মাসের মধ্যে আইএমইডিকে অবহিত করবে।

লেবুখালী-বাউফল-গলাচিপা-আমড়াগাছিয়া সড়ক পুনর্নির্মাণ (১ম সংশোধিত)

-শীর্ষক প্রকল্পের সমাপ্তি মূল্যায়ন প্রতিবেদন

১। প্রকল্পের নাম	:	লেবুখালী-বাউফল-গলাচিপা-আমড়াগাছিয়া সড়ক পুনর্নির্মাণ (১ম সংশোধিত)
২। বাস্তবায়নকারী সংস্থা	:	সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর।
৩। প্রশাসনিক মন্ত্রণালয়/বিভাগ	:	সড়ক পরিবহন ও সেতু মন্ত্রণালয়/সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ।
৪। প্রকল্প এলাকা	:	পটুয়াখালী জেলার দুমকী, বাউফল, দশমিনা, গলাচিপা উপজেলা এবং বরগুনা জেলার আমতলী উপজেলা।
৫। প্রকল্পের বাস্তবায়ন সময় ও ব্যয় (লক্ষ টাকায়):		

প্রাক্কলিত ব্যয়		প্রকৃত ব্যয়	পরিকল্পিত বাস্তবায়নকাল		প্রকৃত বাস্তবায়নকাল	অতিরিক্ত ব্যয় (মূল প্রাক্কলিত ব্যয়ের %)	অতিরিক্ত সময় (মূল বাস্তবায়নকালের %)
মূল	১ম সংশোধিত		মূল	১ম সংশোধিত			
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮
৯৯২৩.১৬	১০৮১৫.০৫	১০৪৮৯.৮৩	০১-০৭-২০১০ থেকে ৩০-০৬-২০১৩	০১-০৭-২০১০ থেকে ৩০-০৬-২০১৬	০১-০৭-২০১০ থেকে ৩০-০৬-২০১৬	৫.৭১%	৩ বছর (১০০%)

৬। প্রশিক্ষণ: প্রকল্পের আওতায় কোন স্থানীয় ও বৈদেশিক প্রশিক্ষণের সংস্থান না থাকায় প্রশিক্ষণ প্রদান করা হয়নি।

৭। প্রকল্পের অঙ্গভিত্তিক বাস্তবায়ন (পিসিআর অনুসারে)(লক্ষ টাকায়):

Items of Work (as per RDPP)	Unit	Target (as per RDPP)		Actual Progress	
		Physical (Quantity)	Financial	Physical (Quantity)	Financial
1	2	3	4	5	6
Survey & Design	LS		10.00		10.00
Widening of Road embankment	LCu m	5.25	703.39	5.25	703.39
Re-construction of damaged pavement	Km	62.22	2192.62	62.22	2192.62
Construction of flexible pavement in place of HBB	Km	21.00	953.09	21.00	953.09
Hard shoulder or Widening of Pavement	Km	83.22	1844.73	83.22	1844.73
Surfacing (Carpeting & Seal coat)	Km	83.22	1998.00	83.22	1998.00
Construction of RCC Bridge (3 Nos)	m	132.31	1689.56	132.31	1426.23

Items of Work (as per RDPP)	Unit	Target (as per RDPP)		Actual Progress	
		Physical (Quantity)	Financial	Physical (Quantity)	Financial
1	2	3	4	5	6
Construction of RCC box Culvert (23 Nos)	m	109.50	982.43	109.50	982.43
Protective work (RCC/Bullah Palisading)	m	5733.06	254.99	5401.95	254.99
Construction of Surface drain	m	2000	45.00	-	-
Installation of Sign, signal, Km Post, Road marking etc.	LS	-	30.00	-	13.12
Maintenance during construction	LS	-	50.00	-	49.99
General & site facilities	LS		16.24		16.24
Installation of Ulania & Gazipur ferry ghat.	No.	1	45.00	1	45.00
Total=			10815.05		10489.83

৮। প্রকল্প পরিচালক সংক্রান্ত তথ্যাদিঃ

ক্রমিক নং	প্রকল্প পরিচালকের নাম ও পদবী	দায়িত্বের ধরণ		কর্মকাল	
		পূর্ণকালীন	খন্ডকালীন	যোগদান	বদলী
১	২	৩	৪	৫	৬
১.	Mr. Syed Moshahed Ali Addl. Chief Engr. Barisal Road Zone, Barisal.	-	হ্যাঁ	25/03/10	14/02/11
২.	Md. Abdus Sabur Addl. Chief Engr. Barisal Road Zone, Barisal	-	হ্যাঁ	14/02/11	15/03/11
৩.	Mr. Shohorab Uddin Mia Addl. Chief Engr. Barisal Road Zone, Barisal	-	হ্যাঁ	15/03/11	03/04/11
৪.	Mr. Deleep Kumar Guha Addl. Chief Engr. Barisal Road Zone, Barisal.	-	হ্যাঁ	03/04/11	03/08/11
৫.	Mr. Md. Gulzar Hossain Addl. Chief Engr. Barisal Road Zone, Barisal	-	হ্যাঁ	03/08/11	16/02/12
৬.	Mr. Tapash Kumar Paul Addl. Chief Engr.	-	হ্যাঁ	16/02/12	30/12/13

ক্রমিক নং	প্রকল্প পরিচালকের নাম ও পদবী	দায়িত্বের ধরণ		কর্মকাল	
		পূর্ণকালীন	খন্ডকালীন	যোগদান	বদলী
১	২	৩	৪	৫	৬
	Barisal Road Zone, Barisal				
৭.	Mr. Md. Imdad Hossain Addl. Chief Engr. Barisal Road Zone, Barisal	-	হ্যাঁ	08/01/14	৩০/০৬/১৬

উপরোক্ত ছক পর্যালোচনায় দেখা যায়, আলোচ্য প্রকল্পে মোট ৭ জন প্রকল্প পরিচালক দায়িত্ব পালন করেছেন। তাঁদের অধিকাংশের মেয়াদ ১ বছরেরও কম। প্রকল্পটি ৩ বছর মেয়াদে বাস্তবায়নের জন্য অনুমোদন করা হলেও এর প্রকৃত বাস্তবায়ন সময় লেগেছে ৬ বছর। অর্থাৎ প্রকল্পটির মূল অনুমোদিত মেয়াদের তুলনায় মেয়াদ বৃদ্ধি পেয়েছে ৩ বছর (১০০%)। ঘন ঘন প্রকল্প পরিচালক বদলী করা হলে প্রকল্প পরিচালকগণ যথাযথভাবে প্রকল্প বাস্তবায়ন, মনিটরিং ও সুপারভিশন যেমন করতে পারেন না তেমনি প্রকল্পের গুণগত মানও রক্ষা করতে পারেন না। এর ফলে জনগণ যথাসময়ে প্রকল্প বাস্তবায়নের সুফল হতে বঞ্চিত হয়।

৯। ক্রয় সংক্রান্ত তথ্যাদিঃ

৯.১ যানবাহন ক্রয়ঃ প্রকল্পের আওতায় কোন যানবাহন ক্রয়ের সংস্থান না থাকায় যানবাহন ক্রয় করা হয়নি।

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

ক্রয় সংক্রান্ত তথ্যের বিস্তারিত অনুচ্ছেদ ১২.৪ এ বর্ণনা করা হয়েছে।

১০। সংশোধিত ডিপিপি বরাদ্দ ও অগ্রগতি (লক্ষ টাকায়);

অর্থবছর	সংশোধিত ডিপিপি লক্ষ্যমাত্রা ও বরাদ্দ				এডিপি বরাদ্দ	ব্যয় ও বাস্তব অগ্রগতি			
	মোট	টাকা	প্রকল্প সাহায্য	বাস্তব লক্ষ্যমাত্রা %		মোট	টাকা	প্রকল্প সাহায্য	বাস্তব অগ্রগতি %
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮	৯	১০
২০১০-১১	৪৮৫.০০	৪৮৫.০০	-	৪.৪৮	৪৮৫.০০	৪৮৫.০০	৪৮৫.০০	-	৪.৬২
২০১১-১২	২০০.০০	২০০.০০	-	১.৮৫	২০০.০০	২০০.০০	২০০.০০	-	১.৯১
২০১২-১৩	১৭০০.০০	১৭০০.০০	-	১৫.৭২	১৭০০.০০	১৭০০.০০	১৭০০.০০	-	১৬.২০
২০১৩-১৪	২৫০০.০০	২৫০০.০০	-	২৩.১২	২৫০০.০০	২৫০০.০০	২৫০০.০০	-	২৩.৮২
২০১৪-১৫	৫৯৩০.৪৫	৫৯৩০.৪৫	-	৫৪.৮৩	৩৪৮৬.০০	৩৪৮৬.০০	৩৪৮৬.০০	-	৩৩.২১
২০১৫-১৬	-	-	-	-	২১১৮.৮৩	২১১৮.৮৩	২১১৮.৮৩	-	২০.১৯
মোট	১০৮১৫.৪৫	১০৮১৫.৪৫	-	১০০%	১০৪৮৯.৮৩	১০৪৮৯.৮৩	১০৪৮৯.৮৩	-	১০০%

১১। কাজ অসম্পূর্ণ থাকলে তার কারণঃ প্রকল্পের আওতায় সার্ফেস ড্রেন নির্মাণ ও সড়ক নিরাপত্তাজনিত কিছু কাজ ব্যতীত অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী প্রকল্পের কাজ সমাপ্ত হয়েছে।

১২। সাধারণ পর্যবেক্ষণঃ

১২.১ প্রকল্পের পটভূমি ও উদ্দেশ্যঃ লেবুখালী-দুমকী-বগা-বাউফল-দশমিনা-কালাইয়া-উলানিয়া-গলাচিপা-আমড়াগাছিয়া সড়কটি (জেড-৮৮০৬) একটি গুরুত্বপূর্ণ জেলা সড়ক। সড়কটির মোট দৈর্ঘ্য ৮৬.৫৭৯ কি:মি:। সড়কটি পটুয়াখালী

ও বরগুনা জেলার ৫টি উপজেলাকে সংযুক্ত করেছে। সড়কটি প্রায় ২৫ বছর আগে নির্মিত হয়েছে। এর মধ্যে ৬৩.৫৯৯ কি:মি: ফ্লেক্সিবল মেভমেন্ট এবং ২০.৯৯৭ কি:মি: এইচবিবি। এছাড়া সড়কটিতে ১৯৮৩ মিটার নদীর গ্যাপ রয়েছে। ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট এর মধ্যে ৪.১০ কি:মি: সড়ক ডিজাইন টাইপ-৫ অনুযায়ী নির্মিত আছে। অবশিষ্ট ৫৯.৪৯৯ কি:মি: সড়ক ১৫০ মি:মি: WBM এর সাথে ৭ মি:মি: সীলকোট দ্বারা নির্মাণ করা হয়েছে, যা হালকা যানবাহন চলাচলের উপযোগী। বর্তমানে সড়কটিতে প্রচুর ভারী যানবাহন চলাচল করে। এছাড়া সিডরে সড়কের অধিকাংশ পানিতে নিমজ্জিত হওয়ায় সড়কটি মারাত্মকভাবে ক্ষতিগ্রস্ত হয়। বর্ণিত পেঞ্চাপটে ৮৬.৫৭৯ কি:মি: বিদ্যমান সড়কটির ক্রেস্ট প্রশস্ততা ৭.৩০ মিটার এবং পেভমেন্ট প্রশস্ততা ৫.৫০ মিটার ধরে পুনর্নির্মাণের সংস্থান রেখে প্রকল্প প্রস্তাব করা হয়, যা ৩১/০৮/২০১০ তারিখে অনুষ্ঠিত একনেক সভায় ৯৯২৩.১৬ লক্ষ টাকা প্রাক্কলিত ব্যয় এবং ০১/০৭/২০১০ হতে ৩০/০৬/২০১৩ পর্যন্ত বাস্তবায়ন মেয়াদে অনুমোদিত হয়।

উদ্দেশ্য: প্রকল্পের মূল উদ্দেশ্য হলো পটুয়াখালী এবং বরগুনা জেলার সাথে উন্নততর সড়ক যোগাযোগ স্থাপনসহ দুমকী-বাউফল-দশমিনা-গলাচিপা এবং আমতলী উপজেলার যোগাযোগ ব্যবস্থা উন্নয়ন এবং প্রকল্প এলাকার আর্থ-সামাজিক অবস্থার উন্নয়ন।

#### ১২.২ প্রকল্পের অনুমোদন ও সংশোধন (কোটি টাকায়):

	মেয়াদকাল	প্রাক্কলিত ব্যয়
মূল	০১/০৭/২০১০ হতে ৩০/০৬/২০১৩ পর্যন্ত	৯৯.২৩১৬
ব্যয় বৃদ্ধি ব্যতিরেকে মেয়াদ বৃদ্ধি ১ম বার	০১/০৭/২০১০ হতে ৩০/০৬/২০১৫ পর্যন্ত	-
১ম সংশোধিত	০১/০৭/২০১০ হতে ৩০/০৬/২০১৫ পর্যন্ত	১০৮.১৫০৫
ব্যয় বৃদ্ধি ব্যতিরেকে মেয়াদ বৃদ্ধি ২য় বার	০১/০৭/২০১০ হতে ৩০/০৬/২০১৬ পর্যন্ত	-

১২.৩ সার্বিক আর্থিক ও বাস্তব অগ্রগতি: প্রকল্পের আওতায় জুন, ২০১৬ পর্যন্ত ক্রমপুঞ্জিত আর্থিক অগ্রগতি হয়েছে ১০৪৮৯.৮৩ লক্ষ টাকা যা অনুমোদিত সংশোধিত ব্যয়ের ৯৭%। উক্ত সময়ে অনুমোদিত সংশোধিত প্রকল্পের ৯৯.৫০% বাস্তব অগ্রগতি সাধিত হয়েছে (অনুচ্ছেদ-৬)।

১২.৪ দরপত্র সংক্রান্ত তথ্য: পিসিআর এ প্রাপ্ত তথ্যানুযায়ী আলোচ্য প্রকল্পে ২২টি প্যাকেজের আওতায় দরপত্র আহবানপূর্বক ঠিকাদার নিয়োগ করা হয় যা নিম্নরূপ:

Description of Procurement (Goods/Works/Services) as per bid document		Tender/Bid proposal cost (Crore taka)		Tender/Bid proposal		Date of Completion	
		As per DPP	Contract value	Invitation date	Contract signing date	As per contract	Actual
1		2	3	4	5	6	7
WD-02	Reconstruction of flexible Pavement at 22 <sup>nd</sup> km to 25 <sup>th</sup> (p) km of Lebukhali-Bauphal-Golachipa-amragachia road, 06/2010-Lot No.1	2.10	2.08	Dec. 2010	June 2011	Jun 2014	Jun 2014
WD-	Reconstruction of	4.38	4.34	Nov.	April	Nov	Dec.

Description of Procurement (Goods/Works/Services) as per bid document		Tender/Bid proposal cost (Crore taka)		Tender/Bid proposal		Date of Completion	
		As per DPP	Contru ct value	Invitatio n date	Contract signing date	As per contract	Actual
1		2	3	4	5	6	7
03	flexible Pavement at 71 <sup>st</sup> km .(p) km to 78 <sup>th</sup> (p) of Lebukhali-Bauphal- Golachipa-amragachia road, 02/PRC/2010-2011			2010	2011	2014	2015
WD- 04	Reconstruction of flexible pavement at 8th (p) km to 14th (p) km of Lebukhali-Bauphal- golachipa-Amragachia Road. 01/PRC/2010- 2011.	3.85	3.85	Nov. 2010	Jun 2011	April 2012	April 2012
WD- 05	Construction of flexible pavement at 51 <sup>st</sup> (p) km to 55 <sup>th</sup> km in place of HBB & reconstruction of flexible pavemnt at 59 <sup>th</sup> (p) 60 <sup>th</sup> (p) & 61 <sup>st</sup> (p) Km of Lebukhali- Bauphal-Golachipa- Amragachia Road. 03/BRC/2010-2011.	5.16	4.09	Dec. 2010	April 2011	May 2012	May 2014
WD- 06	Reconstruction of flexible pavement at 62 <sup>nd</sup> (p), 63th (p), 64 <sup>th</sup> (p) & 65 <sup>th</sup> (p) km of Lebukhali- Bauphal-Golachipa- Amragachia Road PRC 01/2010-2011. Lot No. 3.	2.97	2.97	Dec. 2011	Jun 2012	May 2013	May 2013
WD- 07	Construction of flexible pavement at 67 <sup>th</sup> (p), 68 <sup>th</sup> (p) & 69 <sup>th</sup> (p) km of Lebukhali-Bauphal- Golachipa-Amragachia Road. PRC 01/2010-2011. Lot No. 4.	2.72	2.72	Dec. 2011	Jun 2012	Jun 2013	Jun 2013
WD- 08	Construction of flexible pavement at 44 <sup>th</sup> (p) Km to 47 <sup>th</sup> km of Lebukhali- Bauphal-Golachipa- Amragachia Road.	4.63	4.63	Dec. 2011	Jun 2012	Jun 2013	Jun 2014

Description of Procurement (Goods/Works/Services) as per bid document		Tender/Bid proposal cost (Crore taka)		Tender/Bid proposal		Date of Completion	
		As per DPP	Contru ct value	Invitatio n date	Contract signing date	As per contract	Actual
1		2	3	4	5	6	7
	01/PRC/2011-2012. Lot No.1.						
WD- 09	Construction of flexible pavement at 47 <sup>th</sup> (p) Km to 50 <sup>th</sup> km of Lebukhali- Bauphal-Golachipa- Amragachia Road. 01/PRC/2011-2012. Lot No.2.	4.65	4.62	Dec. 2011	Jun 2012	Jun 2014	March 2015
WD- 10	Construction of flexible pavement at 34 <sup>th</sup> (p) Km to 43rd km of Lebukhali- Bauphal-Golachipa- Amragachia Road. PRC/01/2012-2013.	11.88	11.23	Dec. 2012	Julu m2013	Nov. 2014	Janu. 2015
WD- 11	Reconstruction of flexible pavement at 43th (p), 56th (p) to 59 <sup>th</sup> (p) km of Lebukhali- Bauphal-Golachipa- Amragachia Road PRD/02/2013-2014. Package No. 3.	4.59	3.81	Oct. 2013	Dec. 2013	Dec. 2014	March 2015
WD- 13	Reconstruction of flexible pavement at 14th (p) to 21 <sup>st</sup> (p) km of Lebukhali-Bauphal- Golachipa-Amragachia Road 04/PRC/2010-2011.	4.88	4.08	Dec. 2010	July 2011	Jun 2012	Feb. 2014
WD- 15	Reconstruction of flexible pavement at 29th (p) to 34 <sup>th</sup> (p) km of Lebukhali-Bauphal- Golachipa-Amragachia Road PRD 02/2013-2014. Package No. 2.	4.83	4.80	Oct. 2013	Dec. 2013	Dec. 2014	Feb. 2015
WD- 16	Reconstruction of flexible pavement at 4th (p) to 5 <sup>th</sup> (p) & 8 <sup>th</sup> (p) km of Lebukhali-Bauphal- Golachipa-Amragachia	2.98	2.80	May 2012	Oct. 2012	Oct. 2013	Sep. 2013

Description of Procurement (Goods/Works/Services) as per bid document		Tender/Bid proposal cost (Crore taka)		Tender/Bid proposal		Date of Completion	
		As per DPP	Contru ct value	Invitatio n date	Contract signing date	As per contract	Actual
1		2	3	4	5	6	7
	Road PRD 04/2011-2012. Package No. 2.						
WD-17	Reconstruction of flexible pavement at 4 <sup>th</sup> (p) to 5 <sup>th</sup> (p) & 8 <sup>th</sup> (p) km of Lebukhali-Bauphal-Golachipa-Amragachia Road PRD 04/2011-2012. Package No. 2.	4.10	3.78	Oct.	Dec. 2013	Dec. 2014	Dec. 2014
WD-19	Reconstruction of flexible pavement at 78 <sup>th</sup> (p) to 87 <sup>th</sup> (p) km of Lebukhali-Bauphal-golachipa-Amragachia Road. eGP/02/2013-2014/SE/PRC	7.85	7.27	Jun 2014	Dec. 2014	Jun 2015	Dec. 2015
WD-20	Reconstruction of flexible pavement at 60 <sup>th</sup> (p), 61 <sup>st</sup> (p), 62 <sup>nd</sup> (p), 63 <sup>rd</sup> (p), 65 <sup>th</sup> (p), 66 <sup>th</sup> (p) & 67 <sup>th</sup> (p) km of Lebukhali-Bauphal-golachipa-Amragachia Road. PRD 02/2013-2014/ Package No. 4	5.78	5.69	Oct. 2013	Dec. 2013	Dec. 2014	Feb. 2015
WD-21	Construction of 50.52 M (2 nos) RCC Bridge & 63.00m (13 nos) RCC Box culvert at different km of Lebukhali-Bauphal-Golachipa-Amragachia Road. PRD 04/2013-2014	13.94	13.34	Nov. 2013	Feb. 2014	Feb. 2015	Feb. 2015
WD-22	Construction of 82.09 m (1 nos) RCC & PC Girder Bridge & 42.00m (6 nos) RCC Box culvert at different km of Lebukhali-Bauphal-Golachipa-Amragachia	11.33	12.33	June 2014	August 2014	Oct. 2015	Oct. 2015

Description of Procurement (Goods/Works/Services) as per bid document	Tender/Bid proposal cost (Crore taka)		Tender/Bid proposal		Date of Completion	
	As per DPP	Contru ct value	Invitatio n date	Contract signing date	As per contract	Actual
1	2	3	4	5	6	7
Road. eGP/09/Bridge/BZ/2013- 2014						

১৩। প্রকল্প পরিদর্শনঃ গত ০৬/০৮/২০১৭ তারিখে আইএমইডি'র সহকারী পরিচালক জনাব মোহাম্মদ আশরাফুজ্জামান ভূঁইয়া কর্তৃক প্রকল্পটি সরেজমিন পরিদর্শন করা হয়। পরিদর্শনকালে পটুয়াখালী সড়ক বিভাগের নির্বাহী প্রকৌশলী উপস্থিত ছিলেন। পরিদর্শন পর্যবেক্ষণ নিম্নরূপঃ

১৩.১ সড়ক বাঁধে মাটির কাজ: অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী ৮৩.২২ কি:মি: এমব্যাংকমেন্ট (রিভার গ্যাপ ১৯৮৩ মিটার এবং সেতু ও কালভার্ট গ্যাপ ৪৫০ মিটার ব্যতিত চেইনেজ ০+০০০ হতে চেইনেজ ৮৬+৫৭৯ পর্যন্ত) ৭.৩০ মিটার ক্রেস্ট প্রশস্ততা ও ১.৭০ মিটার হতে ২.৫০ মিটার গড় উচ্চতায় মেরামত/সংশোধন/রিপ্রোফাইলিং এর জন্য ৫.২৫ ল:ঘ:মি: মাটির কাজ বাবদ ৭০৩.৩৯ লক্ষ টাকার সংস্থান ছিল। প্রেরিত পিসিআরে ৫.২৫ ল:ঘ:মি: মাটির কাজ বাবদ ৭০৩.৩৯ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে উল্লেখ আছে। পরিদর্শনকালে ৮৩.২২ কি:মি: বিদ্যমান সড়ক বাঁধ ৭.৩০ মিটার ক্রেস্ট প্রশস্ততায় মেরামত/সংশোধন/রিপ্রোফাইলিং করা হয়েছে দেখা যায়। তবে পরিদর্শনকালে সড়ক বাঁধের অনেক স্থানে স্লোপে রেইন কাট সৃষ্টি, বাঁধের মাটি সরে যাওয়া এবং সেতু ও কালভার্টগুলোর এপ্রোচে স্লোপ বেশি রাখা হয়েছে (৩% এর বেশি) দেখা যায়। এছাড়া কোথাও কোথাও রক্ষাপ্রদ কাজের অপ্রতুলতা এবং পুকুর/খালের বিস্তৃতির কারণে ভাঙ্গন প্রবণতা সৃষ্টি হয়েছে দেখা যায়।



চিত্র-১ ও ২: সড়ক বাঁধে সৃষ্ট রেইন কাট ও সেতু এপ্রোচে অতিরিক্ত স্লোপ

১৩.২ ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট: অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী ৬২.২২ কি:মি: (চেইনেজ ০+০০০ হতে ৮৬+৫৭৯ পর্যন্ত বিভিন্ন কি:মি:-এ) বিদ্যমান ক্ষতিগ্রস্ত পেভমেন্ট ৩.৭০ মিটার প্রশস্ততায় পুন:নির্মাণ, ২১.০০ কি:মি: (চেইনেজ ৩২+৫০০ হতে ৬৯+০০০ পর্যন্ত বিভিন্ন কি:মি:-এ) বিদ্যমান এইচবিবি সড়ক ৩.৭০ মিটার প্রশস্ততায় ফ্লেক্সিবল পেভমেন্টে রূপান্তর, নির্মিত পেভমেন্টের উভয় পাশে ০.৯০ মিটার প্রশস্ততায় ৮৩.২২ কি:মি: হার্ড শোল্ডার নির্মাণ এবং ৮৩.২২ কি:মি: নির্মিত পেভমেন্টের উপর কার্পেটিং ও সীলকোটের সংস্থান ছিল। বর্ণিত সমুদয় ফ্লেক্সিবল পেভমেন্টের কাজ বাবদ মোট ৬৯৮৮.৪৪ লক্ষ টাকার সংস্থান ছিল। প্রেরিত পিসিআরে ফ্লেক্সিবল পেভমেন্টের বর্ণিত কাজসমূহ

সম্পাদন করে বর্ণিত অর্থ ব্যয় করা হয়েছে উল্লেখ আছে। পরিদর্শনকালে ১টি নদী, ৪টি সেতু ও ২৩টি কালভার্টের গ্যাপ (মোট ২.৫০ কি:মি:) ব্যতীত সম্পূর্ণ সড়ক অর্থাৎ মোট ৮৩.২২ কি:মি: সড়ক ৩.৭০ মিটার প্রশস্তায় ৪০ মি:মি: কার্পেটিং এবং উভয় পাশে ০.৯ মিটার হার্ড শোল্ডার ৭ মি:মি: সীলকোট দ্বারা নির্মাণ করা হয়েছে দেখা যায়। তবে সড়কের বিভিন্ন স্থানে পেভমেন্টের কিনারা ভাঙ্গা, পটহোল সৃষ্টি, সীল কোট উঠে যাওয়া, আনডিউলেশন ও বৃষ্টির পানি জমে পেভমেন্ট ক্ষতিগ্রস্ত হতে দেখা গেছে। সড়কের বাজার অংশগুলোতে পর্যাপ্ত ড্রেনের অভাব/ড্রেন না থাকায় এবং পুকুর/খাল সংলগ্ন স্থানগুলোতে রক্ষাপ্রদ কাজের অপ্রাপ্তিতার কারণে পেভমেন্ট বেশি ক্ষতিগ্রস্ত হয়েছে দেখা গেছে। সড়কের ১৫তম ও ৪৫তম কি:মি:-এ পেভমেন্ট খুঁড়ে বেইজ টাইপ-২ এবং কার্পেটিং (সীলকোটসহ) পাওয়া গেছে যথাক্রমে ১৫০ মি:মি: ও ৪২ মি:মি: এবং ১৫০ মি:মি: ও ৪৫ মি:মি:। অনুমোদিত ডিপিপিতে বেইজ টাইপ-২ এবং কার্পেটিং (সীলকোটসহ) যথাক্রমে ১৫০ মি:মি: ও ৪৭ মি:মি: উল্লেখ আছে।



চিত্র-৩, ৪, ৫ ও ৬: নির্মিত সড়কের একটি ভাল পেভমেন্ট, সড়কে সৃষ্ট আনডিউলেশন ও ক্র্যাক, সড়কের কিনারা ভাঙ্গা ও ক্ষতিগ্রস্ত পেভমেন্ট এবং পেভমেন্টের পুরনু পরীক্ষা

১৩.৩ সেতু নির্মাণ: অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী ৩টি পুরাতন স্টীল বেইলি সেতুর স্থলে ৩টি নতুন আরসিসি গার্ডার সেতু (১৩২.৩১ মিটার) নির্মাণ বাবদ ১৬৮৯.৫৬ লক্ষ টাকার সংস্থান ছিল। সেতু ৩টি হলো সড়কের ১ম কি:মি:-এ অবস্থিত পাগলার মোড় সেতু (৮২.০২ মিটার), ১১তম কি:মি:-এ অবস্থিত বোর্ড অফিস সেতু (২৫.১১ মিটার) এবং ৩৪তম কি:মি:-এ অবস্থিত আয়েশারহাট সেতু (২৫.১১ মি:মি:)। পরিদর্শনকালে সেতু ৩টি নির্মাণ করা হয়েছে দেখা যায়। তন্মধ্যে পাগলার মোড় সেতুটি পিসি ও আরসিসি উভয় গার্ডার সমন্বয়ে নির্মিত। অপর দু'টি সেতু পিসি গার্ডার নির্মিত। সব কটি সেতু ৫-গার্ডার বিশিষ্ট ও প্রশস্ততা ১০.২৫ মিটার (কার্যেজওয়ে ৭.৩ মিটার, উভয়পাশে ফুটপাত ১.০ মিটার ও প্যারাপেট ওয়াল ০.৪৭৫ মিটার)। সেতুগুলোর মাঝে কোন ডিভাইডার নেই। পাগলার মোড় সেতুটির স্প্যান ৩টি, পিয়ার ২টি, এবাটমেন্ট ২টি ও উভয় পাশে এপ্রোচ ৭৫ মিটার। অপর দু'টি সেতু উভয় পাশে ২টি এবাটমেন্ট ও ১ টি স্প্যানের উপর নির্মিত। উক্ত সেতু ২টির উভয় পাশে এপ্রোচের দৈর্ঘ্য ৫০ মিটার। পরিদর্শনকালে মূল সেতুর নির্মাণকাজে কোন ত্রুটি পরিলক্ষিত হয়নি। তবে পাগলার মোড় সেতুটির পাশে ইত:পূর্বে নির্মিত বেইলি সেতুটি

অপসারণ করা হয়নি। সব কটি সেতুর এপ্রোচে স্লোপ অনেক বেশি দেখা গেছে। বোর্ড অফিস এবং আয়েশারহাট সেতুতে পেইন্টের কাজ করা হয়নি। সেতুগুলোতে নির্মাণ কাজে ব্যবহৃত কাঠ, টিন, পলিথিন প্রভৃতি লেগে থাকতে দেখা গেছে।



চিত্র-৭, ৮, ৯ ও ১০: পাগলার মোড় সেতুটির যথাক্রমে পিসি ও আরসিসি গার্ডার, বোর্ড অফিস সেতুর গার্ডার, আয়েশারহাট সেতুর উপর জমে থাকা পানি ও এপ্রোচের অতিরিক্ত ঢাল

১৩.৪ আরসিসি বক্স কালভার্ট: অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী ২৩টি কালভার্ট (১০৯.৫০ মি:) নির্মাণ বাবদ ৯৮২.৪৩ লক্ষ টাকার সংস্থান ছিল। তন্মধ্যে ৭টি কালভার্ট ২-ভেন্টবিশিষ্ট যার প্রতিটি স্প্যানের দৈর্ঘ্য ৬ মিটার (১২ মিটার×১০.২৫ মিটার×৬ মিটার) এবং অবশিষ্ট ১৬টি কালভার্টের প্রতিটি ১-ভেন্টবিশিষ্ট যাদের স্প্যান দৈর্ঘ্য ১.৫ মিটার হতে ৩ মিটার পর্যন্ত। পরিদর্শনকালে কালভার্টগুলো কার্যকর এবং নির্মাণকাজে কোন ত্রুটি পরিলক্ষিত হয়নি। তবে কয়েকটি কালভার্টের এপ্রোচে সড়ক বাঁধ ও পেভমেন্টের কিনারা ভারী বর্ষণে ক্ষতিগ্রস্ত অবস্থায় দেখা যায়। এছাড়া অনেকগুলো কালভার্টের এপ্রোচ সংলগ্ন বাধের স্লোপ তুলনামূলক বেশি (৩% এর) প্রতীয়মান হয়েছে।



চিত্র-১১ ও ১২: ২-ভেন্ট ও ১-ভেন্ট বিশিষ্ট কালভার্ট

১৩.৫ রক্ষাপ্রদ কাজ: অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী নির্মিত সড়ক ও সেতু এপ্রোচের রক্ষাপ্রদ কাজ হিসেবে ৫৭৩৩.০৬ মিটার বুল্লা/আরসিসি প্যালাসাইডিং নির্মাণ ও স্থাপনের জন্য ২৫৪.৯৯ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা ছিল। প্রেরিত পিসিআরে ৫৪০১.৯৫ মিটার আরসিসি প্যালাসাইডিং নির্মাণ ও স্থাপন বাবদ ২৫৪.৯৯ লক্ষ টাকা ব্যয় করা

হয়েছে উল্লেখ আছে। পরিদর্শনকালে সড়কের বিভিন্ন স্থানে আরসিসি প্যালাসাইডিং দ্বারা রক্ষাপ্রদ কাজ করা হয়েছে দেখা যায়। তবে সড়কের অনেক স্থানে রেইন কাট ও সড়ক বাধের মাটির চাপে প্যালাসাইডিং হেলে পড়তে দেখা গেছে। এছাড়া বেশ কয়েকটি স্থানে বিশেষত: পুকুর ও খাল সংলগ্ন বাঁধের ঢালগুলোতে অতিরিক্ত প্যালাসাইডিং এর প্রয়োজনীয়তা অনুভূত হয়েছে।



চিত্র-১৩ ও ১৪: সড়ক বাধে প্যালাসাইডিং ওয়ার্কের কাজ ও প্যালাসাইডিং অংশে সৃষ্ট গর্ত

১৩.৬ সাইন, সিগন্যাল, রোড মার্কিং, কি:মি: পোস্ট: অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী সড়ক নিরাপত্তা অর্থাৎ সাইন, সিগন্যাল, রোড মার্কিং, কি:মি: পোস্ট স্থাপন বাবদ খোক হিসেবে ৩০.০০ লক্ষ টাকার সংস্থান ছিল। প্রেরিত পিসিআরে বর্ণিত কাজসমূহ সম্পাদনপূর্বক ১৩.১২ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে উল্লেখ আছে। পরিদর্শনকালে সড়কে কি:মি: পোস্ট স্থাপন এবং সেতুর প্যারাপেট ওয়ালে পেইন্টের কাজ করা হয়েছে দেখা যায়। তবে সড়কের কোথাও রোড মার্কিং ব্যবহার করা হয়নি দেখা যায়। এছাড়া সড়কের তীব্র বাঁক, গুরুত্বপূর্ণ স্থাপনা ও বাজার অংশে প্রয়োজনীয় সংখ্যক সাইন ও সিগন্যাল স্থাপন করা হয়নি দেখা যায়।

#### ১৪। প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জনঃ

পরিকল্পিত	উদ্দেশ্য অর্জন
প্রকল্পের মূল উদ্দেশ্য হলো পটুয়াখালী এবং বরগুনা জেলার সাথে উন্নততর সড়ক যোগাযোগ স্থাপনসহ দুমকী-বাউফল-দশমিনা-গলাচিপা এবং আমতলী উপজেলার যোগাযোগ ব্যবস্থা উন্নয়ন এবং প্রকল্প এলাকার আর্থ-সামাজিক অবস্থার উন্নয়ন।	প্রকল্পের আওতায় ৮৩.২২ কি:মি: সড়ক বাঁধ রিপ্ৰোফাইলিং, ৮৩.২২ কি:মি: সড়কে সার্ফেসিংসহ ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট নির্মাণ, ৩টি ব্রীজ (১৩২.৩১ মিটার), ২৩টি কালভার্ট (১০৯.৫০মিটার) নির্মাণ, ৫৪০১.৯৫ মিটার রক্ষাপ্রদ কাজ ও আনুসাংগিক অন্যান্য কাজ সম্পন্ন করায় দুমকী-বাউফল-দশমিনা-গলাচিপা এবং আমতলী উপজেলার মধ্যে সরাসরি সড়ক যোগাযোগ স্থাপিত হয়েছে। ফলে প্রকল্পটির উদ্দেশ্য অর্জিত হয়েছে। তবে সড়ক বাধে রেইন কাট সৃষ্টি এবং সড়কের বিভিন্ন স্থানে পেভমেন্টের কিনারা ভাঙ্গা, পটহোল সৃষ্টি, সীল কোট উঠে যাওয়া, আনডিউলেশন ও বৃষ্টির পানি জমে পেভমেন্ট ক্ষতিগ্রস্ত হওয়ায় সড়কটির স্থায়িত্ব রক্ষার জন্য ভবিষ্যতে পুনরায় সংশোধন/মেরামতের প্রয়োজন হবে।

১৫। উদ্দেশ্য অর্জিত না হয়ে থাকলে তার কারণঃ প্রকল্পটির উদ্দেশ্য অর্জিত হয়েছে। তবে সড়ক বাধে রেইন কাট সৃষ্টি এবং সড়কের বিভিন্ন স্থানে পেভমেন্টের কিনারা ভাঙ্গা, পটহোল সৃষ্টি, সীল কোট উঠে যাওয়া, আনডিউলেশন ও বৃষ্টির

পানি জমে পেভমেন্ট ক্ষতিগ্রস্ত হওয়ায় সড়কটির স্থায়িত্ব রক্ষার জন্য ভবিষ্যতে পুনরায় সংশোধন/মেরামতের প্রয়োজন হবে।

- ১৬। প্রকল্প বাস্তবায়ন সমস্যাঃ প্রকল্পটি বাস্তবায়নে অর্থ বরাদ্দের স্বল্পতা ও সময় বৃদ্ধি ব্যতিত উল্লেখযোগ্য অন্য কোন সমস্যা মোকাবেলা করতে হয়নি।
- ১৭। রাজস্ব খাতে স্থানান্তরঃ প্রকল্পের আওতায় সম্পাদিত কাজ ইতোমধ্যে সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের রাজস্ব খাতে (ওপেন লাইন)-এ স্থানান্তর করা হয়েছে।
- ১৮। **External Audit:** মন্ত্রণালয় হতে প্রেরিত পিসিআর পর্যালোচনায় দেখা যায় প্রকল্পটির কোন Internal ও External Audit করা হয়নি। কিন্তু মন্ত্রণালয় কর্তৃক সমাপ্তি প্রতিবেদন প্রেরণের পূর্বে প্রকল্পটির External Audit করা প্রয়োজন ছিল।

১৯। মতামত/সুপারিশঃ

১৯.১ প্রকল্পটি ৩ বছর মেয়াদে অনুমোদিত হলে প্রকৃত বাস্তবায়ন মেয়াদ লেগেছে ৬ বছর। অর্থাৎ প্রকল্পটির Time Over run ১০০%। ডিপিপি'র লক্ষ্যমাত্রার বিপরীতে এডিপিতে অর্থ বরাদ্দের স্বল্পতার কারণে এমনটি হয়েছে। MTBF ভুক্ত মন্ত্রণালয় হিসেবে সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ ভবিষ্যতে MTBF Basket অনুযায়ী প্রকল্প গ্রহণ করবে এবং ডিপিপির আলোকে বরাদ্দ নিশ্চিত করবে (অনু: ১০);

১৯.২ প্রকল্পটি বাস্তবায়নে ৭ (সাত) বার প্রকল্প পরিচালক নিয়োগ করা হয়েছে। ঘন ঘন প্রকল্প পরিচালক বদলের প্রেক্ষিতে প্রকল্প পরিচালকগণ যথাযথ সুপারভিশন ও মনিটরিং করতে পারেন না। ফলে প্রকল্পের বাস্তবায়ন বিঘ্নিত হওয়ার পাশাপাশি গুণগতমান নিশ্চিত করা করা সম্ভব হয় না। সংশ্লিষ্ট মন্ত্রণালয় বিষয়টি গুরুত্বের সাথে বিবেচনা করে ভবিষ্যতে প্রকল্প বাস্তবায়নকালীন সময়ের জন্য একজন প্রকল্প পরিচালক নিয়োগের প্রয়োজনীয় উদ্যোগ গ্রহণ করবে (অনু:৮);

১৯.৩ সড়ক বাধের যে সকল স্থানে রেইন কাট সৃষ্টি হয়েছে, মাটি সরে গেছে এবং সেতুর এপ্রোচে স্লোপ বেশি রাখা হয়েছে তা চিহ্নিতপূর্বক সংস্থা কর্তৃক সংশোধন/অপসারণ করতে হবে (অনু:১৩.১);

১৯.৪ সড়কের যে সকল স্থানে পেভমেন্টের কিনারা ভাঙ্গা, পটহোল সৃষ্টি, সীল কোট উঠে যাওয়া, আনডিউলেশন ও বৃষ্টির পানি জমে পেভমেন্ট ক্ষতিগ্রস্ত হয়েছে তা চিহ্নিতপূর্বক সংস্থা কর্তৃক সংশোধন/মেরামত করতে হবে (অনু:১৩.২);

১৯.৫ সড়কের যে সকল বাজার ও গুরুত্বপূর্ণ স্থানে ড্রেন স্বল্পতা/ড্রেন না থাকায় পেভমেন্ট বেশি ক্ষতিগ্রস্ত হয়েছে তা চিহ্নিতপূর্বক সংস্থা কর্তৃক দ্রুত মেরামত/সংশোধন করতে হবে(অনু: ১৩.২);

১৯.৬ পাগলার মোড় সেতুটির পাশে অবস্থিত বেইলি সেতুটি সংস্থা কর্তৃক অপসারণ করতে হবে (অনু: ১৩.৩);

১৯.৭ সেতু ৩টির এপ্রোচের স্লোপ ডিজাইন অনুযায়ী সংশোধন করতে হবে (অনু: ১৩.৩);

১৯.৭ বোর্ড অফিস এবং আয়েশারহাট সেতুতে পেইন্টের কাজ করতে হবে। এছাড়া সেতুগুলোর গায়ে লেগে থাকা কাঠ, টিন, পলিথিন প্রভৃতি সংস্থা কর্তৃক অপসারণ করতে হবে (অনু: ১৩.৩);

১৯.৮ যে সকল কালভার্টের এপ্রোচে সড়ক বাঁধ ও পেভমেন্টের কিনারা ক্ষতিগ্রস্ত হয়েছে তা চিহ্নিতপূর্বক মেরামত করতে হবে। এছাড়া কালভার্টগুলোর এপ্রোচ সংলগ্ন বাধের স্লোপ সংশোধন করতে হবে (অনু: ১৩.৪);

- ১৯.৯ সড়কের যে সকল স্থানে প্যালাসাইডিং হেলে পড়েছে তা দ্রুত সোজা করতে হবে। এছাড়া সড়কের যে সকল স্থানে অতিরিক্ত প্যালাসাইডিং করা প্রয়োজন তা চিহ্নিতপূর্বক প্রয়োজনীয় পরিমাণ প্যালাসাইডিং স্থাপন করতে হবে (অনু: ১৩.৫);
- ১৯.১০ সড়কের যে সকল স্থানে রোড মার্কিং প্রয়োজন কিন্তু করা হয়নি তা চিহ্নিতপূর্বক সংস্থা কর্তৃক পেভমেন্টের উভয় পাশে রোড মার্কিং ব্যবহার করতে হবে। এছাড়া সড়কের তীব্র বাঁক, গুরুত্বপূর্ণ স্থাপনা ও বাজার অংশে প্রয়োজনীয় সংখ্যক সাইন ও সিগন্যাল স্থাপন করতে হবে (অনু: ১৩.৬);
- ১৯.১১ সমাণ্ড প্রকল্পটির সত্ত্বর External Audit সম্পন্ন করতে হবে (অনু: ১৮); এবং
- ১৯.১২ অনুচ্ছেদ ১৯.১ হতে ১৯.১১ এর বিষয়ে গৃহীত ব্যবস্থা মন্ত্রণালয় আগামী ১ মাসের মধ্যে আইএমইডিকে অবহিত করবে।

শহীদ বুদ্ধিজীবী সেতু এর অবশিষ্ট এ্যাপ্রোচ সড়ক নির্মাণ এবং ৩ টি পুরাতন সেতু প্রতিস্থাপন (১ম সংশোধিত)

-শীর্ষক প্রকল্পের সমাপ্তি মূল্যায়ন প্রতিবেদন

- ১। প্রকল্পের নাম : শহীদ বুদ্ধিজীবী সেতু এর অবশিষ্ট এ্যাপ্রোচ সড়ক নির্মাণ এবং ৩ টি পুরাতন সেতু প্রতিস্থাপন (১ম সংশোধিত)
- ২। বাস্তবায়নকারী সংস্থা : সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর।
- ৩। প্রশাসনিক মন্ত্রণালয়/বিভাগ : সড়ক পরিবহন ও সেতু মন্ত্রণালয়/সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ।
- ৪। প্রকল্প এলাকা : ঢাকা জেলার কেরানীগঞ্জ উপজেলা।
- ৫। 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	১ম সংশোধিত		মূল	১ম সংশোধিত			
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮
৭০১০.১৭ (-)	৬৯৮১.১৯	৫৬৯৩.৩১ (-)	০১-১২-২০১০ থেকে ৩০-০৬- ২০১৩	০১-১২- ২০১০ থেকে ৩০-০৬- ২০১৬	০১-১২-২০১০ থেকে ৩০-০৬-২০১৬	-	১২০%

- ৬। প্রশিক্ষণ: প্রকল্পের আওতায় কোন স্থানীয় ও বৈদেশিক প্রশিক্ষণের সংস্থান না থাকায় প্রশিক্ষণ প্রদান করা হয়নি।
- ৭। প্রকল্পের অঙ্গভিত্তিক বাস্তবায়ন (পিসিআর অনুসারে):

Items of Work (as per RDPP)	Unit	Target (as per RDPP)		Actual Progress	
		Physical (Quantity)	Financial	Physical (Quantity)	Financial
1	2	3	4	5	6
Land Acquisition	Hector	5.300	3571.19	5.314	2506.17
Compensation of Structure	L.S	L.S	300.00	L.S	147.32
Earth Work	Lac m <sup>3</sup>	1.115	238.42	1.115	238.41
Construction of Pavement	Km	1.56	718.14	1.56	732.14
Intersection (Dev.)	No	1	159.73	1	147.17
Construction of P.C Girder Bridge (4 nos)	M	117.99	1522.58	115.58	1522.58
Construction of R.C.C Box Culvert (4 Nos)	M	36.00	355.98	36.00	355.26
Protective work (RCC Palisading)	M	565.00	22.09	565.00	22.06
Guide Post, Boundary Pillar	No	500	11.50	400	9.20
Sign, Signal, Km Post, Road Marking etc.	L.S	L.S	13.07	L.S	13.00
Physical Contingency (1%)	L.S	L.S	69.13	L.S	0.00
Total=			6981.83		5693.31

\*\* প্রেরিত পিসিআরে Construction of Pavement, Intersection (Dev.) এবং Guide Post, Boundary Pillar অংশে আরডিপিপি'র আর্থিক লক্ষ্যমাত্রা উল্লেখ করা হয়েছে যথাক্রমে ৭৩২.৩৭, ১৪৭.১৭ ও ৯.২০ লক্ষ টাকা যা সঠিক নয়।

৮। প্রকল্প পরিচালক সংক্রান্ত তথ্যাদিঃ

ক্র: নং	প্রকল্প পরিচালকের নাম ও পদবী	দায়িত্বের ধরণ		কর্মকাল	
		পূর্ণকালীন	খন্ডকালীন	যোগদান	বদলী
১	২	৩	৪	৫	৬
১.	Mr. Shahabuddin Khan, Addl. Chief Engr. Dhaka Road Zone, Dhaka.	-	হ্যাঁ	০৯/০২/১০	০২/০২/১১
২.	Mr. Md. Abdul Quadus, Addl. Chief Engr. Dhaka Road Zone, Dhaka.	-	হ্যাঁ	০২/০২/১১	১০/০১/১২
৩.	Mr. Mofizul Isalm, Addl. Chief Engr. Dhaka Road Zone, Dhaka.	-	হ্যাঁ	১২/০১/১২	৩০/০১/১৩
৪.	Mr. Md. Habibul Haque, Addl. Chief Engr. Dhaka Road Zone, Dhaka.	-	হ্যাঁ	২৬/০২/১৩	০৯/০৭/১৪
৫.	Mr. Aftab Hossain Khan, Addl. Chief Engr. Dhaka Road Zone, Dhaka.	-	হ্যাঁ	০৯/০৭/১৪	২৪/১২/১৫
৬.	Mr. Md. Abdus Salam, Addl. Chief Engr. Dhaka Road Zone, Dhaka.	-	হ্যাঁ	২৪/১২/১৫	৩০/০৬/১৬

উপর্যুক্ত ছক পর্যালোচনায় দেখা যায়, আলোচ্য প্রকল্পে মোট ৬ জন প্রকল্প পরিচালক দায়িত্ব পালন করেছেন। তাঁদের অনেকের মেয়াদ ১ বছরেরও কম। প্রকল্পটি ২ বছর ৬ মাস মেয়াদে বাস্তবায়নের জন্য অনুমোদন করা হলেও এর প্রকৃত বাস্তবায়ন সময় লেগেছে ৫ বছর ৬ মাস। অর্থাৎ প্রকল্পটির মূল অনুমোদিত মেয়াদের তুলনায় মেয়াদ বৃদ্ধি পেয়েছে ৩ বছর (১২০%)। ঘন ঘন প্রকল্প পরিচালক বদলী করা হলে প্রকল্প পরিচালকগণ যথাযথভাবে প্রকল্প বাস্তবায়ন, মনিটরিং ও সুপারভিশন যেমন করতে পারেন না তেমনি প্রকল্পের গুণগত মানও রক্ষা করতে পারেননা। এর ফলে জনগণ যথাসময়ে প্রকল্প বাস্তবায়নের সুফল হতে বঞ্চিত হয় এবং প্রকল্পটি টেকসই হয় না।

৯। ক্রয় সংক্রান্ত তথ্যাদিঃ

৯.১ গাড়ী/ট্রান্সপোর্ট ক্রয়ঃ প্রকল্পের আওতায় কোন গাড়ী/ট্রান্সপোর্ট ক্রয়ের সংস্থান না থাকায় গাড়ী/ট্রান্সপোর্ট ক্রয় করা হয়নি।

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

Description of Procurement (Goods/Works/Services) as per bid document	Tender/Bid proposal cost (Crore taka)		Tender/Bid proposal		Date of Completion	
	As	Cont	Invitatio	Contract	As per	Actual

	per DPP	ru ctu valu e	n date	signing date	contract	
Construction of 34.25m pc girder bridge at 6 <sup>th</sup> km on emergaon khal & 3×6m length & 6 height RCC box culvert at 5 <sup>th</sup> & 6 <sup>th</sup> Km Modhu city khal on 3 <sup>rd</sup> burigonga bridge & 6m clear box culvert work .	689.4 3	689. 43	11/11/20 14	26/01/20 15	25/07/20 15	20/05/2 016
Construction of 37.29 mm long PC Girder Bridge at 4 <sup>th</sup> Km 22.05 m PC Girder at 6 <sup>th</sup> Km & 24.40 m Long PC Girder at 13 <sup>th</sup> Km of KKHIIH Road.	1162. 97	1162 .97	09/11/20 14	26/01/20 15	20/05/20 16	30/05/2 016
Construction of road embankment, flexible pavement intersection development and intersection developments and providing protective work guide post boundary pillar sign signal post km post road marking work at 5th KM & 6th Km of Shahid Buddijibi Shetu (3rd B.Bridge) Approach Road under Dhaka Road division	1149. 86	1149 .23	02/11/20 14	26/01/20 15	25/07/20 15	20/05/2 016

\*\* প্রেরিত পিসিআরে প্যাকেজ ভিত্তিক আরডিপিপি ও কার্যাদেশকৃত মূল্য, কার্যাদেশের তারিখ, কাজ সমাপ্তির তারিখ প্রভৃতি ক্ষেত্রে এক প্যাকেজের তথ্য অন্য প্যাকেজে উল্লেখ করা হয়েছে। এছাড়া দরপত্র আহবানের তারিখ উল্লেখ করা হয়নি।

১০। ডিপিপি বরাদ্দ ও অগ্রগতিঃ মূল অনুমোদিত ডিপিপিতে ২০১০-১১, ২০১১-১২ ও ২০১২-১৩ অর্থ বছরে অর্থের সংস্থান ছিল যথাক্রমে ৩৪৬৬.৮০, ৩১০৬.৫৩ ও ৭৩৬.৮৪ লক্ষ টাকা। কিন্তু সে আলোকে এডিপিতে অর্থ বরাদ্দ প্রদান করা সম্ভব হয়নি। সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী বরাদ্দ ও অগ্রগতির তথ্য নিম্নরূপ:

(লক্ষ টাকায়)

অর্থবছর	সংশোধিত বরাদ্দ ও লক্ষ্যমাত্রা				টাকা অবমুক্তি	ব্যয় ও বাস্তব অগ্রগতি			
	মোট	টাকা	প্রকল্প সাহায্য	বাস্তব লক্ষ্যমাত্রা %		মোট	টাকা	প্রকল্প সাহায্য	বাস্তব অগ্রগতি %
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮	৯	১০
২০১০-১১	০.০০	০.০০	-	০.০০%	-	০.০০	০.০০	-	০.০০

২০১১-১২	৩০০.০০	৩০০.০০	-	৪.৩০%	৩০০.০০	৩০০.০০	৩০০.০০	-	৪.৩০
২০১২-১৩	৩০০.০০	৩০০.০০	-	৪.৩০%	৩০০.০০	৩০০.০০	৩০০.০০	-	৪.৩০
২০১৩-১৪	২০৯০.০০	২০৯০.০০	-	২৯.৯৪%	২০৯০.০০	২০৯০.০০	২০৯০.০০	-	২৯.৯৪
২০১৪-১৫	৩০০.০০	৩০০.০০	-	৪.৩০%	৩০০.০০	৩০০.০০	৩০০.০০	-	৪.৩০
২০১৫-১৬	৩৯৯১.৮৩	৩৯৯১.৮৩	-	৫৭.১৭%	২৭০৩.৩১	২৭০৩.৩১	২৭০৩.৩১	-	৫৭.১৩%
মোট	৬৯৮১.৮৩	৬৯৮১.৮৩		১০০%	৫৬৯৩.৩১	৫৬৯৩.৩১	৫৬৯৩.৩১		৯৯.৯৭%

\*\* সংশোধিত প্রকল্পের আওতায় গাইড পোস্ট/বাউন্ডারি পিলার ব্যতিত অবশিষ্ট সকল অংশে শতভাগ বাস্তব কাজ করা হলেও প্রেরিত পিসিআরে বাস্তব অগ্রগতির তথ্য যথাযথভাবে উল্লেখ করা হয়নি। ২০১৫-১৬ অর্থ বছরে বাস্তব অগ্রগতি উল্লেখ করা হয়েছে ৪৭.৪৮% যা প্রকৃতপক্ষে হয়েছে ৫৭.১৩%।

১১। কাজ অসম্পূর্ণ থাকলে তার কারণঃ অনুমোদিত ডিপিপি অনুযায়ী প্রকল্পের কাজ সমাপ্ত হয়েছে।

১২। সাধারণ পর্যবেক্ষণঃ

১২.১ প্রকল্পের পটভূমি ও উদ্দেশ্যঃ ঢাকা মহানগর সম্প্রসারণ ও উন্নয়নসহ বিদ্যমান সড়কসমূহের যানজট নিরসনের লক্ষ্যে সড়ক অবকাঠামো উন্নয়ন আবশ্যিক। ইতোমধ্যে ঢাকার দক্ষিণ-পূর্বে পোস্তগোলায় ১ম বুড়িগঙ্গা এবং বাবুজার ২য় বুড়িগঙ্গা সেতু নির্মিত হয়েছে। ঢাকার দক্ষিণ-পশ্চিম অংশ সম্প্রসারণের লক্ষ্যে বসিলায় ৩য় বুড়িগঙ্গা সেতু নির্মাণ এবং এর এ্যাপ্রোচ সড়কের কিছু অংশ ইতোমধ্যে নির্মিত হয়েছে যা “শহীদ বুদ্ধিজীবী সেতু” নামকরণের পর যান চলাচলের জন্য উন্মুক্ত করা হয়েছে।

“শহীদ বুদ্ধিজীবী সেতুর” এ্যাপ্রোচ সড়ক হিসেবে বসিলা অংশে ১.৫৮ কি:মি: এবং ওয়াসপুর অংশে ১.০৫ কি:মি: অন্তর্ভুক্ত ছিল। প্রস্তাবিত এ্যাপ্রোচ সড়কের ওয়াসপুর প্রান্তের বাকী ১.৬১ কি:মি: অংশ KFAED অর্থায়নে শহীদ বুদ্ধিজীবী সেতু নির্মাণ প্রকল্পের আওতায় অন্তর্ভুক্ত করা হয়েছিল। কিন্তু দাতা সংস্থা প্রকল্পের এ অংশে অর্থায়নে অনাগ্রহ প্রকাশ করে। ফলে অবশিষ্ট ১.৬১ কি:মি: এ্যাপ্রোচ সড়ক উক্ত প্রকল্পের অধীনে নির্মাণ করা সম্ভব হয়নি। ফলশ্রুতিতে ওয়াসপুর অংশের ১.০৫ কি:মি: এ্যাপ্রোচ সড়কটি ৪ লেনে উন্নয়ন করার পরও অবশিষ্ট এ্যাপ্রোচ সড়ক নির্মাণ না করার ফলে উক্ত প্রান্তের বর্তমান সড়ক নেটওয়ার্কের চাহিদা মেটানো সম্ভব হচ্ছে না।

“শহীদ বুদ্ধিজীবী সেতুর” গুরুত্ব বিবেচনাসহ বিদ্যমান সড়কসমূহের ট্রাফিক ভলিউম বিবেচনা করে অন্য একটি প্রকল্প অর্থাৎ “কোনাখোলা (কেরানীগঞ্জ)-খোলামোড়া-হরতপুর-ইটাবারা-হেমায়েতপুর সড়ক নির্মাণ” শীর্ষক প্রকল্পের সংশোধিত ডিপিপি পরিকল্পনা কমিশনে দাখিল করা হয়। উক্ত প্রকল্পের উপর গত ২৩/০৪/২০০৯ তারিখে পিইসি সভা অনুষ্ঠিত হয়। উক্ত সভায় এ মর্মে সিদ্ধান্ত গৃহীত হয় যে, কোনাখোলা (কেরানীগঞ্জ)-খোলামোড়া-হরতপুর-ইটাবারা-হেমায়েতপুর সড়কের ৩টি পুরাতন জরাজীর্ণ সেতু নির্মাণকল্পে একটি নতুন ডিপিপি পরিকল্পনা কমিশনে দাখিল করা হবে। এ প্রেক্ষিতে শহীদ বুদ্ধিজীবী সেতুর ওয়াসপুর প্রান্তে অবশিষ্ট ১.৬১ কি:মি: দৈর্ঘ্যের দুই লেন বিশিষ্ট এ্যাপ্রোচ সড়ক এবং কোনাখোলা (কেরানীগঞ্জ)-খোলামোড়া-হরতপুর-ইটাবারা-হেমায়েতপুর সড়কের ৩টি পুরাতন সেতু প্রতিস্থাপনকল্পে আলোচ্য প্রকল্পটি গ্রহণ করা হয়।

উদ্দেশ্য: প্রকল্পের মূল উদ্দেশ্য হলো- বুড়িগঙ্গা নদী দ্বারা বিচ্ছিন্ন ঢাকা জেলার দক্ষিণাংশ অর্থাৎ কেরানীগঞ্জকে ঢাকা মেট্রোপলিটন সিটির সাথে সংযুক্ত করা এবং প্রকল্প এলাকার জনগণের আর্থ-সামাজিক অবস্থার উন্নয়ন।

#### ১২.২ প্রকল্পের অনুমোদন ও সংশোধনঃ

	মেয়াদকাল	প্রাক্কলিত ব্যয়	মন্তব্য
মূল	০১-১২-২০১০ থেকে ৩০-০৬-২০১৩	৭৩১০.১৭	২৮/১২/২০১০ তারিখে অনুষ্ঠিত একনেক সভায় অনুমোদিত হয়
ব্যয় বৃদ্ধি ব্যতিরেকে মেয়াদ বৃদ্ধি ১ম বার	০১-১২-২০১০ থেকে ৩০-০৬-২০১৫	-	
ব্যয় বৃদ্ধি ব্যতিরেকে মেয়াদ বৃদ্ধি ২য় বার	০১-১২-২০১০ থেকে ৩০-০৬-২০১৬	-	
১ম সংশোধিত	০১-১২-২০১০ থেকে ৩০-০৬-২০১৬	৬৯৮১.৮৩	ভূমির পরিমাণ ও সেতুর দৈর্ঘ্য হ্রাস এবং মাটি ভরাট, পেভমেন্ট ও কালভার্ট অংগে ব্যয় বৃদ্ধি

১২.৩ সার্বিক আর্থিক ও বাস্তব অগ্রগতিঃ প্রকল্পের আওতায় জুন, ২০১৫ পর্যন্ত ক্রমপুঞ্জিত আর্থিক অগ্রগতি হয়েছে ৫৬৯৩.৩১ লক্ষ টাকা যা সংশোধিত অনুমোদিত ব্যয় ৬৯৮১.৮৩ লক্ষ টাকার ৮১.৫৪%। উক্ত সময়ে অনুমোদিত সংশোধিত প্রকল্পের ৯৯.৯৭% বাস্তব অগ্রগতি সাধিত হয়েছে (অনুচ্ছেদ-৬ ও ৯)।

১৩। প্রকল্প পরিদর্শনঃ গত ১৯/০৮/২০১৭ তারিখে আইএমইডি'র সহকারী পরিচালক জনাব মোহাম্মদ আশরাফুজ্জামান ভূঁইয়া কর্তৃক প্রকল্পটি সরেজমিন পরিদর্শন করা হয়। পরিদর্শনকালে ঢাকা সড়ক বিভাগের উপ-বিভাগীয় প্রকৌশলী উপস্থিত ছিলেন। পরিদর্শন পর্যবেক্ষণ নিম্নরূপঃ

১৩.১ ব্রীজঃ প্রকল্পের শিরোনামে ৩টি সেতু প্রতিস্থাপনের উল্লেখ থাকলেও অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী ৪টি পুরাতন সেতুর স্থলে ৪টি নতুন সেতু (১১৭.৯৯ মিটার) নির্মাণের সংস্থান ছিল। সেতু ৪টি হলো কানাখোলা-খোলামোরা-হয়রতপুর সড়কের ৪র্থ কি:মিটারে অবস্থিত বারালিয়া সেতু (৩৭.২৯ মিটার), ৬ষ্ঠ কি:মি: -এ অবস্থিত জয়নগর সেতু (২২.০৫ মিটার) ও ইমারগাঁও সেতু (৩৪.২৫ মিটার) এবং ১৩তম কি:মি:-এ অবস্থিত কলাতিয়া সেতু (২৪.৪০ মি:)। পরিদর্শনকালে সেতু ৪টি নির্মাণ করা হয়েছে দেখা যায়। সব কটি সেতুর প্রশস্ততা ১০.২৫ মিটার (ক্যারেজওয়ে ৭.৩ মিটার, উভয়পাশে ফুটপাথ ১.০ মিটার ও প্যারাপেট ওয়াল ০.৪৭৫ মিটার)। সেতুগুলো উভয় পাশে ২টি এবাটমেন্ট, ১ টি স্প্যান ও ৫ টি গার্ডারের উপর নির্মিত। পরিদর্শনকালে মূল ব্রীজের নির্মাণকাজে কোন ক্রটি পরিলক্ষিত হয়নি। তবে ব্রীজগুলোর ওপর ও নিচে প্রচুর ময়লা আর্বজনা এবং জয়নগর সেতুর উপর পানি জমে থাকতে দেখা যায়। ব্রীজগুলোর ড্রেনেজ সিস্টেম কার্যকর নয়, Parapet Wall বেশ Rough, বারালিয়া সেতুর নিচে পূর্বে নির্মিত একটি পিয়ার অপসারণ করা হয়নি। সেতুর নিচে এবাটমেন্ট ও ডেক স্ল্যাবে কয়েকটি কাঠ, টিনের শাটার ও প্লাস্টিক আটকে আছে। কলাতিয়া ও ইমারগাঁও সেতুর উভয় পাশের খালের অধিকাংশ স্থান ভরাট করে মসজিদসহ নানা স্থাপনা নির্মাণ করায় সেতু নির্মাণের উদ্দেশ্য ব্যাহত হচ্ছে। কলাতিয়ায় নতুন সেতু নির্মাণ করা হলেও বেইলী ব্রীজটি

অপসারণ করা হয়নি। সেতুগুলোর উভয় পাশে এপ্রোচ রোডের রোড মার্কিং, গার্ড পোস্টের পেইন্ট ও থার্মোপ্লাস্টিক ম্যাটেরিয়েল উঠে গেছে। কয়েকটি গার্ড পোস্ট হেলে পড়তে ও ভেঙ্গে যেতে দেখা গেছে।



চিত্র-১, ২, ৩ ও ৪ (ক্লক ওয়াইজ): বারালিয়া সেতুর গার্ডার, কলাতিয়া সেতুর পাশে বেইলি ব্রীজ, ইমারগাঁও সেতুর নিচে খাল ভরাট করে মসজিদ, জয়নগর সেতুতে রোড মার্কিং নেই ও গার্ড পোস্টের পেইন্ট উঠে গেছে।

১৩.২ এমব্যাকমেন্ট ও ফ্লেসিবল পেভমেন্ট নির্মাণ: অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী ১.১১৫ ল:ঘ:মি: মাটি দ্বারা ১.২ কি:মি: ইন্টারসেকশন ও ৪টি ব্রীজের জন্য ০.৩৭০ কি:মি: এপ্রোচ সড়কসহ মোট ১.৫৬ কি:মি: এমব্যাকমেন্ট ও ফ্লেসিবল পেভমেন্ট নির্মাণ এবং ৩টি সেতুর সাময়িক ডাইভারশন রোড এর অর্ন্তভুক্ত ছিল। পরিদর্শনকালে ১.২ কি:মি: ইন্টারসেকশন ও ৪টি সেতুর উভয় পাশে মোট ০.৩৭০ কি:মি: এপ্রোচ সড়ক নির্মাণ করা হয়েছে দেখা যায়। বারালিয়া সেতুর পশ্চিম প্রান্তে এবং শহীদ বুদ্ধিজীবী সেতুর এপ্রোচ সড়ক হিসেবে নির্মিত ১.২ কি:মি: ইন্টারসেকশন অংশে পেভমেন্টের পুরাত্ব পরীক্ষা করে বেইজ কোর্স ও ওয়্যারিং কোর্স মিলে কার্পেটিং এর পুরাত্ব গড়ে ১২৮ মি:মি: পাওয়া যায়। ডিপিপিতে প্রদত্ত ডিজাইনে কার্পেটিং এর ক্ষেত্রে বেইজ কোর্স ও ওয়্যারিং কোর্স এর পুরাত্ব যথাক্রমে ৮০ মি:মি: ও ৫০ মি:মি: উল্লেখ আছে। পরিদর্শনকালে সড়কের কোন কোন অংশে পেভমেন্টের হার্ড সোল্ডারের কিছু অংশ কাদা মাটিতে ঢেকে যেতে ও নির্মানাধীন স্থাপনার ইট-সুরকি দ্বারা দখল হয়ে যেতে দেখা গেছে। এছাড়া পেভমেন্টের কোথাও কোথাও আনডিউলেশন দেখা গেছে।

১৩.৩ আরসিসি বক্স কালভার্ট: অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী প্যাকেজ-১ এর আওতায় ৪টি কালভার্ট (৩৬ মি:) নির্মাণের সংস্থান ছিল। তন্মধ্যে ১টি কালভার্ট ৩-ভেন্টবিশিষ্ট যার প্রতিটি স্প্যানের দৈর্ঘ্য ৬ মিটার (১৮ মিটার×১২.৫ মিটার×৬ মিটার) এবং অবশিষ্ট ৩টি কালভার্টের প্রতিটি ১-ভেন্টবিশিষ্ট যার স্প্যান দৈর্ঘ্য ৬ মিটার (৬ মিটার×১২.৫ মিটার×৬ মিটার)। পরিদর্শনকালে কালভার্টগুলো কার্যকর এবং নির্মাণকাজে কোন ত্রুটি পরিলক্ষিত হয়নি। তবে

মিলেনিয়াম সিটির সাইট অফিস সংলগ্ন চেইনেজ ৪ + ৮৭০ তে অবস্থিত কালভার্টের উত্তর দিকের খাল ভরাট করে কালভার্টের একটি মুখ বন্ধ করে দেওয়া হয়েছে দেখা যায়। ফলে এ স্থানে কালভার্ট নির্মাণের মূল উদ্দেশ্য ব্যাহত হচ্ছে। এছাড়া একই কালভার্টের এপ্রোচ সংলগ্ন বাধের স্লোপ তুলনামূলক বেশি (৩% এর) প্রতীয়মান হয়েছে।



চিত্র-৫ ও ৬: ৩-ভেন্টবিশিষ্ট কালভার্ট এবং চেইনেজ ৪ + ৮৭০ তে অবস্থিত কালভার্টের একপাশ ভরাট

১৩.৪ ইন্টারসেকশন উন্নয়ন: অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী ১টি ইন্টারসেকশন উন্নয়নের জন্য ১৫৯.৭৩ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। পরিদর্শনকালে শহীদ বুদ্ধিজীবী সেতুর এপ্রোচ সড়কের চেইনেজ ৪+০০০ হতে ৪+২০০ তে ৬-মিটার ব্যাসার্ধের ১টি গোল চত্বর, উক্ত চত্বরের হতে ১০ মিটার দূরত্বে তিন পাশে তিনটি ৩৫ মিটার দৈর্ঘ্যের মিডিয়ান ও সংলগ্ন স্থান উন্নয়নপূর্বক ফ্লেসিবল পেভমেন্ট নির্মাণ করা হয়েছে দেখা যায়। আটি বাজার অংশে সড়কের প্রশস্ততা কম বিধায় মূল ডিজাইনে মিডিয়ান না রাখায় নির্মাণ করা হয়নি। তবে পরিদর্শনকালে গোল চত্বরের উচ্চতা কম প্রতীয়মান হয়েছে এবং গোল চত্বরের চারপাশে ফেন্সিং না করায় বিভিন্ন সাইনবোর্ড ও পরিত্যক্ত জিনিসপত্র স্তুপাকারে রাখতে দেখা যায়। এছাড়া পথচারীদের সুবিধার জন্য এ অংশে রোড মার্কিং, সাইন/সিগন্যাল এবং কি:মি: প্রভৃতি স্থাপন করতে দেখা যায়নি।



চিত্র-৭ ও ৮: নির্মিত ইন্টারসেকশনের গোলচত্বর, পেভমেন্ট ও মিডিয়ান

১৩.৫ রক্ষাপ্রদ কাজ: অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী নির্মিত সড়ক ও সেতু এপ্রোচের রক্ষাপ্রদ কাজ হিসেবে ৫০০ মিটার আরসিসি প্যালাসাইডিং নির্মাণ ও স্থাপনের জন্য ১১.৫০ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। তবে প্রেরিত পিসিআর এর তথ্য অনুযায়ী ৪০০ মিটার আরসিসি প্যালাসাইডিং নির্মাণ ও স্থাপন বাবদ ৯.২০ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে। পরিদর্শনকালে সড়কের ৪র্থ, ৫ম, ৬ষ্ঠ ও ১৩ তম কিলোমিটারে আরসিসি প্যালাসাইডিং দ্বারা রক্ষাপ্রদ কাজ করা হয়েছে দেখা যায়। তবে বারালিয়া সেতুর একপাশে কনক্রিট স্লোপ দ্বারা রক্ষাপ্রদ কাজ করা হয়েছে দেখা যায়। এ বিষয়ে উপ-বিভাগীয় প্রকৌশলী জানান, প্রকল্পের আওতায় সড়ক ও সেতু এপ্রোচে ৪০০ মিটার আরসিসি প্যালাসাইডিং ওয়ার্ক করা হয়েছে। তবে সওজের ডিজাইন ইউনিট কর্তৃক বারালিয়া সেতুর ডিজাইন প্রণয়নের সময় ব্রীজের স্থায়িত্ব বিবেচনায়

রক্ষাপ্রদ কাজ হিসেবে এক পাশে কনক্রিট স্লোপের সংস্থান থাকায় সে আলোকে উক্ত কনক্রিট স্লোপ প্রটেকশনের কাজ করা হয়েছে। পরিদর্শনকালে বারালিয়া সেতুর অপর প্রান্তে এপ্রোচ সড়কের একটি স্থানে বড় আকারের রেইন কাট ও প্যালাসাইডিং হেলে পড়তে দেখা গেছে। এছাড়া বৃষ্টির পানি অপসারণের জন্য শহীদ বুদ্ধিজীবী সেতুর এপ্রোচ সড়কের বিভিন্ন স্থানে পর্যাপ্ত সংখ্যক ড্রেন/আউটলেট নির্মাণ করা হয়েছে দেখা যায়। তবে কোন কোন ড্রেন/আউটলেট ময়লা-আবর্জনা ও অবৈধ স্থাপনা দ্বারা ভরাট কিংবা অকেজো হয়ে যেতে দেখা গেছে।



চিত্র-৯ ও ১০: বারালিয়া সেতুর কনক্রিট স্লোপ ও প্যালাসাইডিং ওয়াক

#### ১৪। প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জনঃ

পরিকল্পিত	উদ্দেশ্য অর্জন
প্রকল্পের মূল উদ্দেশ্য হলো- বুড়িগঙ্গা নদী দ্বারা বিচ্ছিন্ন ঢাকা জেলার দক্ষিণাংশ অর্থাৎ কেরানীগঞ্জকে ঢাকা মেট্রোপলিটন সিটির সাথে সংযুক্ত করা এবং প্রকল্প এলাকার জনগণের আর্থ-সামাজিক অবস্থার উন্নয়ন।	প্রকল্পের আওতায় ৪টি ব্রিজ (১১৭.৯৯ মিটার), ৪টি কালভার্ট (৩৬ মিটার), ১.৫৬ কি:মি: সড়ক বাঁধ ও ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট, ৪০০ মিটার রক্ষাপ্রদ কাজ ও আনুষঙ্গিক অন্যান্য কাজ সম্পন্ন করায় ঢাকা মেট্রোপলিটন সিটির সাথে কেরানীগঞ্জের সরাসরি সড়ক যোগাযোগ স্থাপিত হয়েছে। ফলে প্রকল্পটির উদ্দেশ্য অর্জিত হয়েছে।

\*\* প্রেরিত পিসিআরে প্রকল্পের পরিকল্পিত যে উদ্দেশ্য উল্লেখ করা হয়েছে তা ভুল এবং প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জনের তথ্য ও সঠিক নয়।

১৫। উদ্দেশ্য অর্জিত না হয়ে থাকলে তার কারণঃ প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জিত হয়েছে।

১৬। প্রকল্প বাস্তবায়ন সমস্যাঃ প্রকল্পটি বাস্তবায়নে অর্থ বরাদ্দ ও সময় বৃদ্ধি ব্যতীত উল্লেখযোগ্য অন্য কোন সমস্যা মোকাবেলা করতে হয়নি।

১৭। রাজস্ব খাতে স্থানান্তরঃ প্রকল্পের আওতায় সম্পাদিত কাজ ইতোমধ্যে সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের রাজস্ব খাতে (ওপেন লাইন)-এ স্থানান্তর করা হয়েছে।

১৮। **External Audit:** মন্ত্রণালয় হতে প্রেরিত পিসিআর পর্যালোচনায় দেখা যায় প্রকল্পটির কোন Internal ও External Audit করা হয়নি। কিন্তু মন্ত্রণালয় কর্তৃক সমাপ্তি প্রতিবেদন প্রেরণের পূর্বে প্রকল্পটির External Audit করা প্রয়োজন ছিল।

১৯। মতামত/সুপারিশঃ

- ১৯.১ প্রকল্পটি বাস্তবায়নে মূল অনুমোদিত প্রকল্পের তুলনায় অতিরিক্ত সময় ব্যয় হয়েছে ৩বছর (১২০%) । ডিপিপি'র লক্ষ্যমাত্রার বিপরীতে এডিপিতে অর্থ বরাদ্দের স্বল্পতার কারণে এমনটি হয়েছে। এমটিবিএফ মন্ত্রণালয় হিসেবে সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ ভবিষ্যতে Basket অনুযায়ী প্রকল্প গ্রহণ করবে এবং ডিপিপির আলোকে বরাদ্দ নিশ্চিত করবে (অনু: ১০);
- ১৯.২ প্রকল্পটি বাস্তবায়নে ৫বছর ৬ মাস সময়ে ৬ (ছয়) জন প্রকল্প পরিচালক নিয়োগ করা হয়েছে। ঘন ঘন প্রকল্প পরিচালক বদলের প্রেক্ষিতে প্রকল্প পরিচালকগণ যথাযথ সুপারভিশন ও মনিটরিং করতে পারেন না। ফলে প্রকল্পের বাস্তবায়ন বিঘ্নিত হওয়ার পাশাপাশি গুণগতমান নিশ্চিত করা করা সম্ভব হয় না। মন্ত্রণালয় বিষয়টি গুরুত্বের সাথে বিবেচনা করে ভবিষ্যতে গৃহীতব্য প্রকল্প প্রকল্প বাস্তবায়নকালীন সময়ের জন্য একজন প্রকল্প পরিচালক নিয়োগের প্রয়োজনীয় উদ্যোগ গ্রহণ করবে (অনু:৮);
- ১৯.৩ প্রেরিত পিসিআরে দরপত্র সংক্রান্ত তথ্যের ক্ষেত্রে এক প্যাকেজের তথ্য অন্য প্যাকেজে উল্লেখ করা হয়েছে। দরপত্র আহ্বানের তারিখ উল্লেখ করা হয়নি। Construction of Pavement, Intersection (Dev.) এবং Guide Post, Boundary Pillar অংশে আরডিপিপি'র আর্থিক লক্ষ্যমাত্রা সঠিকভাবে উল্লেখ করা হয়নি। বছর ভিত্তিক বাস্তব অগ্রগতির তথ্য সঠিক নয়। প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জন ভুলভাবে উপস্থাপন করা হয়েছে। অর্থাৎ পিসিআরটি কোন যাচাই-বাছাই ব্যতীত আইএমইডিতে প্রেরণ করা হয়েছে। মন্ত্রণালয় বিষয়টি খতিয়ে দেখে প্রয়োজনীয় ব্যবস্থা গ্রহণ করবে; (অনু: ৭, ৯, ১০, ১৪);
- ১৯.৪ ব্রীজগুলোর ওপর ও নিচে প্রচুর ময়লা আর্বজনা, ড্রেনেজ সিস্টেম কার্যকর নয়, Parapet Wall বেশ Rough, সেতুর নিচে এবাটমেন্ট ও ডেক স্ল্যাবে কাঠ, টিনের শাটার ও প্লাস্টিক আটকে আছে। উভয় পাশে এপ্রোচ রোডের রোড মার্কিং, গার্ড পোস্টের পেইন্ট ও থার্মোপ্লাস্টিক ম্যাটেরিয়েল উঠে গেছে। কয়েকটি গার্ড পোস্ট হেলে পড়তে ও ভেঙ্গে যেতে দেখা গেছে। বারালিয়া সেতুর নিচে পূর্বে নির্মিত একটি পিয়ার অপসারণ করা হয়নি। কলাতিয়া ও ইমারগাঁও সেতুর উভয় পাশের খালের অধিকাংশ স্থান ভরাট করে মসজিদসহ নানা স্থাপনা নির্মাণ করায় সেতু নির্মাণের উদ্দেশ্য ব্যাহত হচ্ছে। কলাতিয়ায় নতুন সেতু নির্মাণ করা হলেও বেইলী ব্রীজটি অপসারণ করা হয়নি। মন্ত্রণালয় এ বিষয়ে প্রয়োজনীয় পদক্ষেপ গ্রহণ করবে (অনু: ১৩.১);
- ১৯.৫ সড়কের যে সকল অংশে আনডিউলেশন সৃষ্টি হয়েছে, পেভমেন্টের হার্ড সোল্ডার কাদা মাটিতে ঢেকে গেছে ও নির্মাণাধীন স্থাপনার ইট-সুরকি দ্বারা ভরাট হয়ে গেছে তা চিহ্নিতপূর্বক সংশোধন/অপসারণ করতে হবে (অনু: ১৩.২);
- ১৯.৬ প্রকল্প এলাকায় অবস্থিত মিলেনিয়াম সিটির সাইট অফিস সংলগ্ন চেইনেজ ৪ + ৮৭০ তে নির্মিত কালভার্টের উত্তর দিকের মুখ উন্মুক্ত করা এবং উক্ত কালভার্টের এপ্রোচ সংলগ্ন বাধের স্লোপ ডিজাইন অনুযায়ী সংশোধনের ব্যবস্থা গ্রহণ করতে হবে (অনু: ১৩.৩);
- ১৯.৭ ইন্টারসেকশন অংশে নির্মিত গোল চত্বরের উচ্চতা সঠিক আছে কিনা এবং গোল চত্বরের চারপাশে ফেন্সিং করার বিষয়টি মন্ত্রণালয় বিবেচনা করতে পারে। এছাড়া পথচারীদের সুবিধার জন্য এ অংশে রোড মার্কিং, সাইন/সিগন্যাল এবং কি:মি: পোস্ট প্রভৃতি স্থাপন করার বিষয়টিও মন্ত্রণালয় বিবেচনা করতে পারে (অনু: ১৩.৪);

- ১৯.৮ বারালিয়া সেতুর এপ্রোচ সড়কে সৃষ্ট রেইন কাট ও প্যালাসাইডিং মেরামত/সংশোধনের ব্যবস্থা গ্রহণ করতে হবে (অনু: ১৩.৫);
- ১৯.৯ নির্মিত সড়কের যে সকল স্থানে ড্রেন/আউটলেট ময়লা-আবর্জনা ও অবৈধ স্থাপনা দ্বারা ভরাট কিংবা অকেজো হয়ে গেছে তা চিহ্নিতপূর্বক মেরামত/সচল করতে হবে (অনু: ১৩.৫);
- ১৯.১০ সমাপ্ত প্রকল্পটির সত্ত্বে External Audit সম্পন্ন করতে হবে (অনু: ১৮); এবং
- ১৯.১১ অনুচ্ছেদ ১৯.১ হতে ১৯.১০ এর বিষয়ে গৃহীত ব্যবস্থা মন্ত্রণালয় আগামী ১ মাসের মধ্যে আইএমইডিকে অবহিত করবে।

শিরনীরটেক হতে গাবতলী সেতু পর্যন্ত সংযোগ সড়ক নির্মাণ (১ম সংশোধিত)

-শীর্ষক প্রকল্পের সমাপ্তি মূল্যায়ন প্রতিবেদন

১। প্রকল্পের নাম	:	শিরনীরটেক হতে গাবতলী সেতু পর্যন্ত সংযোগ সড়ক নির্মাণ (১ম সংশোধিত)
২। বাস্তবায়নকারী সংস্থা	:	সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর।
৩। প্রশাসনিক মন্ত্রণালয়/বিভাগ	:	সড়ক পরিবহন ও সেতু মন্ত্রণালয়/সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ।
৪। প্রকল্প এলাকা	:	ঢাকা মেট্রোপলিটন সিটি
৫। 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	১ম সংশোধিত	বিশেষ সংশোধন		মূল	১ম সংশোধিত			
১	২		৩	৪	৫	৬	৭	৮
৩৮৬৩.৭৯	৮৯৩৭.৬১	১০০৩২.৬১	৯২১৩.৯৬	০১/০১/০৯ থেকে ৩১/১২/১০	০১/০১/০৯ থেকে ৩০/০৬/১৫	০১/০১/০৯ থেকে ৩০/০৬/১৬	১৩৮.৪৭%	২৭৫%
(-)	(-)	(-)	(-)					

৬। প্রশিক্ষণ: প্রকল্পের আওতায় কোন স্থানীয় ও বৈদেশিক প্রশিক্ষণের সংস্থান না থাকায় প্রশিক্ষণ প্রদান করা হয়নি।

৭। প্রকল্পের অঙ্গভিত্তিক বাস্তবায়ন (পিসিআর অনুসারে) (লক্ষ টাকায়):

Items of Work (as per RDPP)	Unit	Target (as per RDPP)		Actual Progress	
		Physical (Quantity)	Financial	Physical (Quantity)	Financial
1	2	3	4	5	6
Survey & Design	LS	-	5.00	LS	2.26
Land Acquisition	Hector	1.48	6715.00	1.5233	6630.70
Compensation of Structure	LS		1380.00		1100.00
Earth work	Lm3	1.80	404.50	1.80	404.48
Construction of Pavement	KM	2.60	783.01	2.60	783.00
Protective work :					
CC Block with geo-Textile	L/sqm	0.8303	184.50	0.06	142.47
RCC Retaining Wall	M	200.00	58.20	176.00	51.22
Construction of Intersection	No.	3	122.00	2	81.34
Sign, Signal, KM Post	No.	50.00	12.70	10.00	2.54
Road Marking Paint	Sqm	777.60	3.95	777.60	3.95
Shifting of Utility	LS		20.00	LS	12.00
Physical Contingency (2%)	%		171.88		
Total=			10032.61		9213.96

৮। প্রকল্প পরিচালক সংক্রান্ত তথ্যাদিঃ

ক্রমিক নং	প্রকল্প পরিচালকের নাম ও পদবী	দায়িত্বের ধরণ		কর্মকাল	
		পূর্ণকালীন	খন্ডকালীন	যোগদান	বদলী
১	২	৩	৪	৫	৬
১.	Mr. Tarun Topon Dewan, Addl. Chief Engr. Dhaka Road Zone, Dhaka.	-	হ্যাঁ	04/01/2009	09/02/2010
২.	Mr. Sahabuddin Khan, Addl. Chief Engr. Dhaka Road Zone, Dhaka.	-	হ্যাঁ	09/02/2010	02/02/2011
৩.	Mr. Md. Abdul Quadus, Addl. Chief Engr. Dhaka Road Zone, Dhaka.	-	হ্যাঁ	02/02/2011	10/01/2012
৪.	Mr. Mofizul Islam, Addl. Chief Engr. Dhaka Road Zone, Dhaka.	-	হ্যাঁ	12/01/2012	30/01/2013
৫.	Mr. Md. Habibul Haq, Addl. Chief Engr. Dhaka Road Zone, Dhaka.	-	হ্যাঁ	26/02/2013	09/07/2014
৬.	Mr. Md. Aftab Hossain Khan, Addl. Chief Engr. Dhaka Road Zone, Dhaka.	-	হ্যাঁ	09/07/2014	24/12/2015
৭.	Mr. Md. Abdus Salam, Addl. Chief Engr. Dhaka Road Zone, Dhaka.	-	হ্যাঁ	24/12/2015	প্রকল্প সমাপ্তি পর্যন্ত

উপরোক্ত ছক পর্যালোচনায় দেখা যায়, আলোচ্য প্রকল্পে মোট ৭ জন প্রকল্প পরিচালক দায়িত্ব পালন করেছেন। তাঁদের অধিকাংশের মেয়াদ ১ বছরেরও কম। প্রকল্পটি ০২ বছর মেয়াদে বাস্তবায়নের জন্য অনুমোদন করা হলেও এর প্রকৃত বাস্তবায়ন সময় লেগেছে ০৭ বছর ০৬ মাস। অর্থাৎ প্রকল্পটির মূল অনুমোদিত মেয়াদের তুলনায় মেয়াদ বৃদ্ধি পেয়েছে ৫ বছর ৬ মাস (২৭৫%)। ঘন ঘন প্রকল্প পরিচালক বদলী করা হলে প্রকল্প পরিচালকগণ যথাযথভাবে প্রকল্প বাস্তবায়ন, মনিটরিং ও সুপারভিশন যেমন করতে পারেন না তেমনি প্রকল্পের গুণগত মানও রক্ষা করতে পারেননা। এর ফলে জনগণ যথাসময়ে প্রকল্প বাস্তবায়নের সুফল হতে বঞ্চিত হয়।

৯। ক্রয় সংক্রান্ত তথ্যাদিঃ

৯.১ গাড়ী/ট্রান্সপোর্ট ক্রয়ঃ প্রকল্পের আওতায় কোন গাড়ী/ট্রান্সপোর্ট ক্রয়ের সংস্থান না থাকায় গাড়ী/ট্রান্সপোর্ট ক্রয় করা হয়নি।

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

ক্রয় সংক্রান্ত তথ্যের বিস্তারিত অনুচ্ছেদ ১ ২.৪ এ বর্ণনা করা হয়েছে।

১০। সংশোধিত ডিপিপি বরাদ্দ ও অগ্রগতি (লক্ষ টাকায়): মূল অনুমোদিত ডিপিপিতে ২০০৮-০৯, ২০০৯-১০ ও ২০১০-১১ অর্থ বছরে অর্থের সংস্থান ছিল যথাক্রমে ১০০.০০, ২০৭২.০০ ও ১৬৯১.৭৯ লক্ষ টাকা। কিন্তু সে আলোকে এডিপিপিতে অর্থ বরাদ্দ প্রদান করা সম্ভব হয়নি। সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী বরাদ্দ ও অগ্রগতির তথ্য নিম্নরূপ:

অর্থবছর	সংশোধিত বরাদ্দ ও লক্ষ্যমাত্রা				টাকা অবমুক্তি	ব্যয় ও বাস্তব অগ্রগতি			
	মোট	টাকা	প্রকল্প সাহায্য	বাস্তব লক্ষ্যমাত্রা %		মোট	টাকা	প্রকল্প সাহায্য	বাস্তব অগ্রগতি %
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮	৯	১০
২০০৮-০৯	১০০.০০	১০০.০০	-	১.০০	১০০.০০	১০০.০০	১০০.০০	-	১.০০%
২০০৯-১০	১৪৯৭.০০	১৪৯৭.০০	-	১৪.৯২	১৪৯৭.০০	১৪৯৭.০০	১৪৯৭.০০	-	১৪.৯২%
২০১০-১১	৯০০.০০	৯০০.০০	-	৮.৯৭	৯০০.০০	৯০০.০০	৯০০.০০	-	৮.৯৭%
২০১১-১২	১০০.০০	১০০.০০	-	১.০০	১০০.০০	১০০.০০	১০০.০০	-	১.০০%
২০১২-১৩	২৫০.০০	২৫০.০০	-	২.৪৯	২৫০.০০	২৫০.০০	২৫০.০০	-	২.৪৯%
২০১৩-১৪	৪৯২০.০০	৪৯২০.০০	-	৪৯.০৭	৪৯২০.০০	৪৯২০.০০	৪৯২০.০০	-	৪৯.০৭%
২০১৪-১৫	২২৬২.৬১	২২৬২.৬১	-	৯.৭০	৯৭০.০০	৯৭০.০০	৯৭০.০০	-	৯.৭০%
২০১৫-১৬	০.০০	০.০০	-	৪.৬৯	৪৭০.৯৬	৪৭০.৯৬	৪৭০.৯৬	-	৪.৬৯%
মোট	১০০৩২.৬১	১০০৩২.৬১		১০০%	৯২১৩.৯৬	৯২১৩.৯৬	৯২১৩.৯৬		১০০%

১১। কাজ অসম্পূর্ণ থাকলে তার কারণঃ ১টি ইন্টারসেকশন ও কিছু রক্ষাপ্রদ কাজ ব্যতিত অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী প্রকল্পের সকল কাজ সমাপ্ত হয়েছে।

১২। সাধারণ পর্যবেক্ষণঃ

১২.১ প্রকল্পের পটভূমি ও উদ্দেশ্যঃ প্রকল্পের আওতায় শিরণীরটেক থেকে আরম্ভ হয়ে ঢাকা-আরিচা মহাসড়কের গাবতলী পর্যন্ত পানি উন্নয়ন বোর্ডের (পাউবো) বন্যা নিয়ন্ত্রণ বাধের উপর ২.৬০ কি:মি: সড়ক নির্মাণ করার প্রস্তাব করা হয়। এ লক্ষ্যে BWDB-এর সাথে সওজ-এর MOU স্বাক্ষরিত হয়। ঢাকা শহরের যানজট নিরসনের লক্ষ্যে একটি বৃত্তাকার সড়ক নেটওয়ার্ক গড়ে তোলার জন্য প্রকল্পটি গুরুত্বপূর্ণ। মিরপুর থেকে ধৌউর পর্যন্ত BWDB-এর বেড়ী বাঁধের উপর সড়ক নির্মাণ করা হলেও শিরণীরটেক হতে গাবতলী পর্যন্ত সড়ক না থাকায় মিরপুর মাজার সড়ক দিয়ে যানবাহন চলাচল করতো। প্রকল্পটি বাস্তবায়ন হলে উত্তরা-টঙ্গী থেকে গাবতলী হয়ে বাবুবাজার পর্যন্ত সরাসরি সড়ক যোগাযোগ স্থাপন করা সম্ভব হবে। ফলে ঢাকা শহরের বৃত্তাকার সড়ক ব্যবস্থা স্থাপিত হবে এবং যানজট নিরসনে প্রকল্পটি গুরুত্বপূর্ণ ভূমিকা পালন করবে। এ প্রেক্ষিতে প্রকল্পটি গ্রহণ করা হয়েছে।

প্রকল্পের উদ্দেশ্য হলো টঙ্গী-উত্তরা-আশুলিয়া সড়কের সাথে ঢাকা-আরিচা মহাসড়কের সংযোগ স্থাপন এবং ঢাকা সিটি সার্কুলার সড়কের অংশ হিসেবে শিরণীরটেক হতে গাবতলী ব্রীজ পর্যন্ত সংযোগ সড়ক নির্মাণের মাধ্যমে ঢাকা শহরের যানজট নিরসনে ভূমিকা পালন।

১২.২ প্রকল্পের অনুমোদন ও সংশোধন (লক্ষ টাকায়):

	মেয়াদকাল	প্রাক্কলিত ব্যয়	মন্তব্য
মূল	০১/০১/০৯ থেকে ৩১/১২/১০	৩৮৬৩.৭৯	০৭/১২/২০০৮ তারিখে অনুষ্ঠিত একনেক সভায় অনুমোদিত হয়

	মেয়াদকাল	প্রাক্কলিত ব্যয়	মন্তব্য
ব্যয় বৃদ্ধি ব্যতিরেকে মেয়াদ বৃদ্ধি ১ম বার	০১/০১/০৯ থেকে ৩০/০৬/১২	-	আইএমইডি'র সুপারিশের প্রেক্ষিতে
ব্যয় বৃদ্ধি ব্যতিরেকে মেয়াদ বৃদ্ধি ২য় বার	০১/০১/০৯ থেকে ৩০/০৬/১৩	-	আইএমইডি'র সুপারিশের প্রেক্ষিতে
১ম সংশোধিত	০১/০১/০৯ থেকে ৩০/০৬/১৫	৮৯৩৭.৬১	ভূমি অধিগ্রহণের ব্যয় বৃদ্ধি, সওজ এর নতুন রোট সিডিউল অনুসরণ, অবকাঠামোর ক্ষতিপূরণ এবং বিভিন্ন অংগের বাস্তব ও আর্থিক কাজের হ্রাস/বৃদ্ধির প্রেক্ষিতে একনেক কর্তৃক।
ব্যয় বৃদ্ধি ব্যতিরেকে মেয়াদ বৃদ্ধি ৩য় বার	০১/০১/০৯ থেকে ৩০/০৬/১৬	-	আইএমইডি'র সুপারিশের প্রেক্ষিতে
বিশেষ সংশোধন	০১/০১/০৯ থেকে ৩০/০৬/১৬	১০০৩২.৬১	ভূমি অধিগ্রহণ ও অবকাঠামোর ক্ষতিপূরণ বাবদ ব্যয় বৃদ্ধির প্রেক্ষিতে মন্ত্রণালয় কর্তৃক।

১২.৩ সার্বিক আর্থিক ও বাস্তব অগ্রগতিঃ প্রকল্পের আওতায় জুন, ২০১ ৬ পর্যন্ত ক্রমপুঞ্জিত আর্থিক অগ্রগতি হয়েছে ৯২১৩.৯৬ লক্ষ টাকা যা সংশোধিত অনুমোদিত ব্যয় ১০০৩২.৬১ লক্ষ টাকার ৯১.৮৪%। উক্ত সময়ে অনুমোদিত সংশোধিত প্রকল্পের ৯৫% বাস্তব অগ্রগতি সাধিত হয়েছে (অনুচ্ছেদ-৬ ও ৯)

১২.৪ দরপত্র সংক্রান্ত তথ্যঃ প্রকল্পের দরপত্র সংক্রান্ত পূর্ণাঙ্গ তথ্য পিসিআরে অন্তর্ভুক্ত করা হয়নি। পিসিআর এ ২টি প্যাকেজের উল্লেখ থাকলেও প্রধান প্রকৌশলীর অনুমোদনক্রমে ৩টি প্যাকেজে দরপত্র আহবান করা হয় যা নিম্নরূপ:

Description of Procurement (Goods/Works/Services) as per bid document	Tender/Bid proposal cost (Crore taka)		Tender/Bid proposal		Date of Completion	
	As per DPP	Contract value	Invitation date	Contract signing date	As per contract	Actual
Pavement with Hard Shoulder, protective work, intersection, sign, signal, KM post, road marking paint at 2nd Km(P) of Shirnirtek-Gabtoli bridge connecting road during 2009-10	356.77	৩৮৪.৭৩	-	21/01/09	20/07/09	-
Flexible Pavement including Earth work, protective work, intersection, sign, signal, KM post, road marking paint at 2nd km(p) and 3 <sup>rd</sup> km(p) of Shirnirtek-Gabtoli bridge	৪৬৩.৯০	৪৬৩.৯০	০১/০১/০৯	০১/০৩/০৯	০১/১২/১০	০১/১২/১১

Description of Procurement (Goods/Works/Services) as per bid document	Tender/Bid proposal cost (Crore taka)		Tender/Bid proposal		Date of Completion	
	As per DPP	Contract value	Invitation date	Contract signing date	As per contract	Actual
connecting road during 2010-11.						
Flexible Pavement including Earth work, protective work, intersection, sign, signal, KM post, road marking paint at 1st (P) and 2nd Km(P) of Shirnirtek-Gabtoli bridge connecting road during 2014-15.	614.12	614.12	-	23/11/14	22/05/15	25/05/16

১৩। প্রকল্প পরিদর্শনঃ গত ২৪/০৮/২০১৭ তারিখে আইএমইডি 'র মহাপরিচালক ড. মো: মশিউর রহমান প্রকল্পটি সরেজমিন পরিদর্শন করেন। আইএমইডি 'র সহকারী পরিচালক জনাব মোহাম্মদ আশরাফুজ্জামান ভূঁইয়া তাঁর সফর সংগী ছিলেন। ঢাকা সড়ক বিভাগের নির্বাহী ও উপ-বিভাগীয় প্রকৌশলীগণ উপস্থিত থেকে পরিদর্শন কাজে সহায়তা করেন। পরিদর্শন পর্যবেক্ষণ নিম্নরূপঃ

১৩.১ ভূমি অধিগ্রহণ ও স্থাপনা অপসারণঃ অনুমোদিত বিশেষ সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী ১.৪৮ হেক্টর ভূমি অধিগ্রহণ বাবদ ৬৭১৫.০০ লক্ষ টাকা এবং স্থাপনা অপসারণ বাবদ ১৩৮০.০০ লক্ষ টাকার সংস্থান ছিল। প্রেরিত পিসিআরে ১.৫২৩৩ হেক্টর ভূমি অধিগ্রহণ বাবদ ৬৬৩০.৭০ লক্ষ টাকা এবং স্থাপনা অপসারণ বাবদ ১১০০.০০ লক্ষ টাকা ব্যয় হয়েছে উল্লেখ আছে। অর্থাৎ বিশেষ সংশোধিত ডিপির তুলনায় ০.০৪৩৩ হেক্টর অর্থাৎ ৬.৪৮ কাঠা জমি বেশি অধিগ্রহণ করা হয়েছে। পরিদর্শনকালে সংশ্লিষ্ট তথ্য পর্যালোচনায়, ২টি এলএ কেইস (LA-11/2009-10 ও LA/2015-16) এর মাধ্যমে ৩.৭৬২৬ একর ভূমি অধিগ্রহণ এবং একটি তিন তলা ভবন, একটি বস্তি এলাকা, অন্যান্য স্থাপনা ও গাছপালার ক্ষতিপূরণ বাবদ মোট ৭৭৩০.৭০ লক্ষ টাকা পরিশোধ করা হয়েছে দেখা যায়। তন্মধ্যে এলএ কেইস LA-11/2009-10 এর মাধ্যমে ১ম পর্যায়ে ০.০৯৫০৫ একর ভূমি ও ক্ষতিপূরণ বাবদ ১৮১৩৪৯৮০১.৮৫ টাকা এবং ২য় পর্যায়ে ২.৬৯৭২ একর ভূমি ও ক্ষতিপূরণ বাবদ ৫৮৩৫৯৮২৯৭.৮২ টাকা পরিশোধ করা হয়েছে। এছাড়া, এলএ কেইস LA/2015-16 এর মাধ্যমে ০.১১৪৯ একর ভূমি ও ক্ষতিপূরণ বাবদ ৮১২১৯৪৪.৪৬ টাকা পরিশোধ করা হয়েছে। অতিরিক্ত ৬.৪৮ কাঠা জমি অধিগ্রহণের সংস্থান বিশেষ সংশোধিত ডিপিপিতে কেন রাখা হয়নি তা বোধগম্য নয়।

১৩.২ এমব্যাংকমেন্ট ও ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট নির্মাণঃ অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী ১.৮০ ল:ঘ:মি: মাটি দ্বারা ২.৬০ কি:মি: সড়ক বাঁধ নির্মাণ এবং উক্ত নিম্নোক্ত বাঁধে ২.৬০ কি:মি: ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট নির্মাণের জন্য মোট ১১৮৭.৫১ লক্ষ টাকার সংস্থান ছিল। প্রেরিত পিসিআরে ১.৮০ ল:ঘ:মি: মাটি দ্বারা ২.৬০ কি:মি: সড়ক বাঁধ ও ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট নির্মাণ বাবদ ১১৮৭.৪৮ লক্ষ টাকা ব্যয় হয়েছে উল্লেখ আছে। পরিদর্শনকালে শিরনীরটেক

ইন্টারসেকশন হতে প্রায় ১০০ মিটার (চেইনেজ ২+৪০০ থেকে ২+৫০০) সড়ক এবং ২নং ইন্টারসেকশনের দুইপাশে ধৌউর পর্যন্ত আনুমানিক ২৫০ মিটার সড়কের ওয়্যারিং কোর্সে অসংখ্য আনডিউলেশন, বিটুমিন ক্ষয়, পেভমেন্ট মাটি দ্বারা ঢেকে যাওয়া, ময়লা-আবর্জনা ছড়িয়ে থাকা ও পেভমেন্টের কিনারা ভেঙ্গে যেতে দেখা গেছে। এছাড়া ২নং ইন্টারসেকশনের মাঝে সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের জায়গায় অনুমতিবিহীন বেসরকারীভাবে একটি মসজিদ নির্মাণ করা হয়েছে দেখা যায়। সড়কের অবশিষ্ট অংশে পেভমেন্টে দৃশ্যমান কোন ক্রটি/পটহোল পরিলক্ষিত হয়নি। তবে ময়লা-আবর্জনা ও কাদা মাটি দ্বারা কয়েকটি স্থানে সড়কের ড্রেন অকার্যকর হয়ে যেতে দেখা গেছে। সড়কের চেইনেজ ১+৯৫০ তে পেভমেন্ট খুঁড়ে ওয়্যারিং কোর্স ও বেইজকোর্স মিলে পেভমেন্টের পুরুত্ব পাওয়া গেছে ১০০ মি:মি:। ডিপিপিতে প্রদত্ত ডিজাইনে বেইজ কোর্স ও ওয়্যারিং কোর্স এর পুরুত্ব যথাক্রমে ৫০ মি:মি: ও ৫০ মি:মি: উল্লেখ আছে। পরিদর্শনকালে নির্মিত সড়কের মাঝামাঝিতে পেভমেন্টের উপর বিদ্যুতের অপসারিত পোলার অংশবিশেষ দেখা যায় যা নিরাপত্তার স্বার্থে সরানোর জন্য আইএমইডি'র পক্ষ হতে পরামর্শ প্রদান করা হয়।



চিত্র-১, ২, ৩ ও ৪ (ক্লক ওয়াইজ): নির্মিত ফ্লেসিবল পেভমেন্ট, পুরুত্ব পরীক্ষা, ক্ষতিগ্রস্ত পেভমেন্ট ও এমব্যাংকমেন্ট স্লোপ

১৩.৩ ইন্টারসেকশন নির্মাণ: অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী ৩টি ইন্টারসেকশন নির্মাণের জন্য ১২২.০০ লক্ষ টাকার সংস্থান ছিল। প্রেরিত পিসিআরে ২টি ইন্টারসেকশন নির্মাণপূর্বক ৮১.৩৪ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে উল্লেখ আছে। পরিদর্শনকালে ইন্টারসেকশন নির্মাণ বাবদ শিরনিরটেক প্রান্তে ১টি গোল চত্বর ও মাঝির ঘাট ব্রীজ নামক স্থানে ১টি ত্রিকোণাকার সড়ক নির্মাণ করা হয়েছে দেখা যায়। উক্ত ইন্টারসেকশনে স্থানীয় উদ্যোগে নির্মিত একটি মসজিদ দেখা যায়। পরিদর্শনকালে ত্রিকোণাকার সড়ক/ইন্টারসেকশনের পেভমেন্টের একপাশে ওয়াসা কর্তৃক টিনের বাউন্ডারি ওয়াল এবং অপর পাশে ট্রাক স্ট্যান্ড দেখা যায়। এই দ্বিবিধ কারণে নির্মিত ইন্টারসেকশন সড়কে প্রচুর আনডিউলেশন, বিটুমিন ক্ষয়, পেভমেন্ট মাটি দ্বারা ঢেকে যাওয়া, ময়লা-আবর্জনা ছড়িয়ে থাকা ও পেভমেন্টের কিনারা ভেঙ্গে যেতে দেখা যায়। এ বিষয়ে নির্বাহী প্রকৌশলী জানান, জায়গাটি মূলত: পানি উন্নয়ন বোর্ডের। দীর্ঘদিন অব্যবহৃত থাকায় পূর্বে এ স্থানে একটি ছাপড়া মসজিদ গড়ে উঠে। স্থানীয় রাজনৈতিক কারণে অনেক প্রচেষ্টার পরও প্রকল্প বাস্তবায়নকালে মসজিদ অপসারণ করা সম্ভব হয়নি। বর্তমানে মসজিদের উপার্জিত টাকা ও স্থানীয় অনুদানে এ স্থানে পাকা ভবন গড়ে উঠেছে। ওয়াসা কর্তৃক গৃহীত একটি প্রকল্পের কাজের জন্য এক পাশে টিনের বাউন্ডারি ওয়াল করা হয়েছে। প্রকল্পের

কাজ সমাপ্তির পর ওয়াসা কর্তৃক সড়কটি পুনর্নির্মাণ করে দেওয়া হবে। তবে অপর পাশে গড়ে উঠা ট্রাক স্ট্যান্ডটি অবৈধভাবে গড়ে উঠেছে। এটি স্থানীয় সহায়তায় অপসারণের উদ্যোগ নেওয়া হয়েছে।



চিত্র-৫, ৬, ৭ ও ৮ (ব্লক ওয়াইজ): শিরনীরটেক ইন্টারসেকশন এবং মাঝির ঘাট ইন্টারসেকশনে নির্মিত মসজিদ, ট্রাক স্ট্যান্ড ও বাউন্ডারি

১৩.৪ রক্ষাপ্রদ কাজ: অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী নির্মিত সড়ক টেকসই করার লক্ষ্যে নদীর তীরবর্তী স্থান ও খাল সংলগ্ন স্থানে রক্ষাপ্রদ কাজ হিসেবে ২০০ মিটার আরসিসি রিটেইনিং ওয়াল নির্মাণ বাবদ ৫৮.২০ লক্ষ টাকা এবং ৮৩০৩ বর্গমিটার জিও-টেক্সটাইলসহ সিসি ব্লক স্থাপন বাবদ ১৮৪.৫০ লক্ষ টাকার সংস্থান ছিল। প্রেরিত পিসিআরে ১৭৬.০০ মিটার আরসিসি রিটেইনিং ওয়াল নির্মাণ বাবদ ৫১.২২ লক্ষ টাকা এবং ৬০০০ বর্গমিটার জিও-টেক্সটাইলসহ সিসি ব্লক স্থাপন বাবদ ১৪২.৪৭ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে উল্লেখ আছে। পরিদর্শনকালে সড়কের ৩য় কিলোমিটারে গাবতলী প্রান্তে ৩টি স্থানে আরসিসি রিটেইনিং ওয়াল নির্মাণ এবং ১ম ও ২য় কিলোমিটারের বিভিন্ন স্থানে উভয় পাশে জিও-টেক্সটাইলসহ সিসি ব্লক স্থাপন করা হয়েছে দেখা যায়। রিটেইনিং ওয়ালে দৃশ্যমান কোন ত্রুটি দেখা না গেলেও নদীর তীরবর্তী অনেকগুলো সিসি ব্লকের উপরের সিমেন্টের স্তর উঠে কনক্রিট বের হয়ে যেতে দেখা গেছে। এছাড়া কয়েকটি স্থানে সিসি ব্লকের মাঝে পর্যাপ্ত সিমেন্টিং না করায় সিসি ব্লক আলগা হয়ে যাওয়ার আশংকা সৃষ্টি হয়েছে।



চিত্র-৯ ও ১০: বালু নদীর তীর ও অধিগ্রহণকৃত খালে সিসি ব্লক দ্বারা রক্ষাপ্রদ কাজ

১৩.৫ সাইন-সিগন্যাল, কি:মি: পোস্ট, রোড মার্কিং: অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী সড়ক নিরাপত্তা বাবদ ৫০টি সাইন-সিগন্যাল/কি:মি: পোস্ট স্থাপন বাবদ ১২.৭০ লক্ষ টাকা এবং ৭৭৭.৬০ বর্গ মিটার রোড মার্কিং পেইন্ট বাবদ ৩.৯৫ লক্ষ টাকার সংস্থান ছিল। প্রেরিত পিসিআরে ১২টি সাইন-সিগন্যাল/কি:মি: পোস্ট স্থাপন বাবদ ২.৫৪ লক্ষ টাকা এবং ৭৭৭.৬০ বর্গ মিটার রোড মার্কিং পেইন্ট বাবদ ৩.৯৫ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে উল্লেখ আছে। পরিদর্শনকালে সড়কের কয়েকটি স্থানে সাইন-সিগন্যাল/কি:মি: পোস্ট এবং অধিকাংশ স্থানে রোড মার্কিং পেইন্ট ব্যবহার করা হয়েছে দেখা যায়। তবে কয়েকটি সাইন/সিগন্যালপোস্ট বেকে যেতে এবং কয়েকটি স্থানে রোড মার্কিং পেইন্ট উঠে যেতে দেখা গেছে।

১৪। প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জনঃ

পরিকল্পিত	উদ্দেশ্য অর্জন
টঙ্গী-উত্তরা-আশুলিয়া সড়কের সাথে ঢাকা-আরিচা মহাসড়কের সংযোগ স্থাপন এবং ঢাকা সিটি সার্কুলার সড়কের অংশ হিসেবে শিরনীর্টেক হতে গাবতলী ব্রীজ পর্যন্ত সংযোগ সড়ক নির্মাণের মাধ্যমে ঢাকা শহরের যানজট নিরসনে ভূমিকা পালন।	প্রকল্পের আওতায় ১.৫২৩৩ হেক্টর ভূমি অধিগ্রহণ, ১.৮০ ল:ঘ:মি: মাটির কাজ, ২.৬০ কি:মি: ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট, ২টি ইন্টারসেকশন, ১৭৬ মিটার রিটেইনিং ওয়াল, ৬০০০ বর্গমিটার রক্ষাপ্রদ কাজ ও আনুষাংগিক অন্যান্য কাজ করায় ঢাকা টঙ্গী-উত্তরা-আশুলিয়া সড়কের সাথে ঢাকা-আরিচা মহাসড়কের সরাসরি সড়ক সংযোগ স্থাপিত হয়েছে এবং ঢাকা সিটি সার্কুলার সড়কের অংশ হিসেবে যানজট নিরসনেও ভূমিকা পালন করছে। ফলে প্রকল্পটির উদ্দেশ্য অর্জিত হয়েছে। তবে সড়কের ১ম ও ২য় ইন্টারসেকশন সংলগ্ন সড়কাংশে প্রচুর আনডিউলেশন, বিটুমিন ক্ষয়, পেভমেন্ট মাটি দ্বারা ঢেকে যাওয়া, ময়লা-আবর্জনা ছড়িয়ে থাকা, পেভমেন্টের কিনারা ভেঙ্গে যাওয়া ও রক্ষাপ্রদ কাজের কিছু ক্ষেত্রে সিসি ব্লকের উপরের সিমেন্টের স্তর উঠে কনক্রিট বের হয়ে যাওয়ায় সড়কের স্থায়িত্ব নিয়ে সংশয় রয়েছে।

১৫। উদ্দেশ্য অর্জিত না হয়ে থাকলে তার কারণঃ প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জিত হয়েছে। তবে সড়কের ১ম ও ২য় ইন্টারসেকশন সংলগ্ন সড়কাংশে প্রচুর আনডিউলেশন, বিটুমিন ক্ষয়, পেভমেন্ট মাটি দ্বারা ঢেকে যাওয়া, ময়লা-আবর্জনা ছড়িয়ে থাকা, পেভমেন্টের কিনারা ভেঙ্গে যাওয়া ও রক্ষাপ্রদ কাজের কিছু ক্ষেত্রে সিসি ব্লকের উপরের সিমেন্টের স্তর উঠে কনক্রিট বের হয়ে যাওয়ায় সড়কের ঐ অংশের স্থায়িত্ব রক্ষার জন্য মেরামত/সংস্কারের প্রয়োজন হবে।

১৬। প্রকল্প বাস্তবায়ন সমস্যাঃ প্রকল্পটি বাস্তবায়নে ভূমি অধিগ্রহণ, অর্থ বরাদ্দ ও সময় বৃদ্ধি ব্যতিত উল্লেখযোগ্য অন্য কোন সমস্যা মোকাবেলা করতে হয়নি।

১৭। রাজস্ব খাতে স্থানান্তরঃ প্রকল্পের আওতায় সম্পাদিত কাজ ইতোমধ্যে সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের রাজস্ব খাতে (ওপেন লাইন)-এ স্থানান্তর করা হয়েছে।

১৮। **External Audit:** মন্ত্রণালয় হতে প্রেরিত পিসিআর পর্যালোচনায় দেখা যায় প্রকল্পটির কোন Internal ও External Audit করা হয়নি। কিন্তু মন্ত্রণালয় কর্তৃক সমাপ্তি প্রতিবেদন প্রেরণের পূর্বে প্রকল্পটির External Audit করা প্রয়োজন ছিল।

১৯। মতামত/সুপারিশঃ

১৯.১ প্রকল্পটি ০২ বছর মেয়াদে বাস্তবায়নের জন্য অনুমোদন করা হলেও এর প্রকৃত বাস্তবায়ন সময় লেগেছে ০৭ বছর ০৬ মাস। অর্থাৎ প্রকল্পটির মূল অনুমোদিত মেয়াদের তুলনায় মেয়াদ বৃদ্ধি পেয়েছে ৫ বছর ৬ মাস (২৭৫%)। ডিপিপি'র লক্ষ্যমাত্রার বিপরীতে এডিপিতে অর্থ বরাদ্দের স্বল্পতা, ভূমি অধিগ্রহণ জটিলতা প্রভৃতি কারণে এমনটি

হয়েছে। এমটিবিএফ মন্ত্রণালয় হিসেবে সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ ভবিষ্যতে MTBF Basket অনুযায়ী প্রকল্প গ্রহণ করবে এবং ডিপিপি কর্ম-পরিকল্পনা অনুযায়ী বাস্তবায়ন নিশ্চিত করবে (অনু: ১০);

- ১৯.২ প্রকল্পটি বাস্তবায়নে ৭ বছর ৬ মাস সময়ে ৭ (সাত) জন প্রকল্প পরিচালক নিয়োগ করা হয়েছে। ঘন ঘন প্রকল্প পরিচালক বদলের প্রেক্ষিতে প্রকল্প পরিচালকগণ যথাযথ সুপারভিশন ও মনিটরিং করতে পারেন না। ফলে প্রকল্পের বাস্তবায়ন বিদ্বিত হওয়ার পাশাপাশি গুণগতমান নিশ্চিত করা করা সম্ভব হয় না। মন্ত্রণালয় বিষয়টি গুরুত্বের সাথে বিবেচনা করে ভবিষ্যতে গৃহীতব্য প্রকল্পে প্রকল্প বাস্তবায়নকালীন সময়ের জন্য একজন প্রকল্প পরিচালক নিয়োগের প্রয়োজনীয় উদ্যোগ গ্রহণ করবে (অনু:৯);
- ১৯.৩ পানি উন্নয়ন বোর্ডের নির্মিত বাধের উপর সড়কটি নির্মাণ করা হলেও কেন অতিরিক্ত ১.৪৮ হেক্টর জমি অধিগ্রহণের প্রয়োজন হলো মন্ত্রণালয় এ বিষয়ে ব্যাখ্যা প্রদান করবে। এছাড়া সংস্থানকৃত ১.৪৮ হেক্টর জমির অতিরিক্ত ০.০৪৩৩ হেক্টর বা ৬.৪৮ কাঠা জমির সংস্থান অনুমোদিত প্রকল্পে না রেখে এর পেমেন্ট প্রদানে কোন কর্তৃপক্ষের অনুমোদন গ্রহণ করা হয়েছে মন্ত্রণালয় এ বিষয়েও ব্যাখ্যা প্রদান করবে; (অনু: ১৩.১);
- ১৯.৪ শিরনীরটেক ১নং ইন্টারসেকশন হতে প্রায় ১০০ মিটার (চেইনেজ ২+৪০০ থেকে ২+৫০০) সড়ক এবং ২নং ইন্টারসেকশনের দুইপাশে ধৌউর পর্যন্ত আনুমানিক ২৫০ মিটার সড়কে চিহ্নিত আনডিউলেশন, বিটুমিন ক্ষয়, পেভমেন্ট মাটি দ্বারা ঢেকে যাওয়া, ময়লা-আবর্জনা ছড়িয়ে থাকা ও পেভমেন্টের কিনারা ভেঙ্গে যাওয়ার বিষয়টি দ্রুত সংশোধন করতে হবে (অনু: ১৩.২);
- ১৯.৫ সড়কের ২নং ইন্টারসেকশনে গড়ে উঠা অবৈধ ট্রাক স্ট্যান্ড অপসারণের প্রয়োজনীয় ব্যবস্থা গ্রহণ করতে হবে। এছাড়া সরকারী সড়কের উপর নির্মিত মসজিদের বিষয়ে মন্ত্রণালয় বিধি মোতাবেক ব্যবস্থা গ্রহণ করবে (অনু: ১৩.৩);
- ১৯.৬ ওয়াসা কর্তৃক গৃহীত প্রকল্পের কাজ সমাপ্তির পর ওয়াসার অর্থায়নে ক্ষতিগ্রস্ত সড়ক মেরামতের প্রয়োজনীয় উদ্যোগ গ্রহণ করতে হবে (অনু: ১৩.৩);
- ১৯.৭ রক্ষাপ্রদ কাজ হিসেবে ব্যবহৃত নদীর তীরবর্তী যে সমস্ত সিসি ব্লকের উপরের সিমেন্টের স্তর উঠে গেছে কিংবা সিসি ব্লকের মাঝে পর্যাপ্ত সিমেন্টিং না করায় সিসি ব্লক আলগা হয়ে যাওয়ার আশংকা সৃষ্টি হয়েছে তা চিহ্নিত করে দ্রুত সংশোধন করতে হবে (অনু: ১৩.৪);
- ১৯.৮ যে সমস্ত সাইন/সিগন্যাল পোস্ট বেঁকে গেছে এবং যে সমস্ত স্থানে রোড মার্কিং পেইন্ট উঠে গেছে তা চিহ্নিতপূর্বক দ্রুত মেরামত করতে হবে (অনু: ১৩.৫);
- ১৯.৯ নির্মিত সড়কের যে সকল স্থানে ড্রেন/আউটলেট ময়লা-আবর্জনা ও অবৈধ স্থাপনা দ্বারা ভরাট কিংবা অকেজো হয়ে গেছে তা চিহ্নিতপূর্বক মেরামত/সচল করতে হবে (অনু: ১৩.২);
- ১৯.১০ সমাপ্ত প্রকল্পটির সত্ত্বর External Audit সম্পন্ন করতে হবে (অনু: ১৮); এবং
- ১৯.১১ অনুচ্ছেদ ১৯.১ হতে ১৯.১০ এর বিষয়ে গৃহীত ব্যবস্থা মন্ত্রণালয় আগামী ১ মাসের মধ্যে আইএমইডিকে অবহিত করবে।

সাইনবোর্ড-মোড়েলগঞ্জ-রায়েন্দা-শরণখোলা-বগী সড়ককে আঞ্চলিক মহাসড়কে উন্নীতকরণ (২য় সংশোধিত)

-শীর্ষক প্রকল্পের সমাপ্তি মূল্যায়ন প্রতিবেদন

১। প্রকল্পের নাম	:	সাইনবোর্ড-মোড়েলগঞ্জ-রায়েন্দা-শরণখোলা-বগী সড়ককে আঞ্চলিক মহাসড়কে উন্নীতকরণ (২য় সংশোধিত)।
২। বাস্তবায়নকারী সংস্থা	:	সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর।
৩। প্রশাসনিক মন্ত্রণালয়/বিভাগ	:	সড়ক পরিবহন ও সেতু মন্ত্রণালয়/সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ।
৪। প্রকল্প এলাকা	:	বাগেরহাট জেলার কচুয়া, মোড়েলগঞ্জ ও শরণখোলা উপজেলা।
৫। প্রকল্পের বাস্তবায়ন সময় ও ব্যয় (লক্ষ টাকায়);		

প্রাক্কলিত ব্যয়		প্রকৃত ব্যয়	পরিকল্পিত বাস্তবায়নকাল		প্রকৃত বাস্তবায়নকাল	অতিরিক্ত ব্যয় (মূল প্রাক্কলিত ব্যয়ের %)	অতিরিক্ত সময় (মূল বাস্তবায়নকালের %)
মূল	২য় সংশোধিত		মূল	২য় সংশোধিত			
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮
৮৯৯৬.০৯	৯০৪০.০০	৯০৪০.০০	০১-০৭-২০১০ থেকে ৩১-১২-২০১২	০১-০৭-২০১০ থেকে ৩০-০৬-২০১৬	০১-০৭-২০১০ থেকে ৩০-০৬-২০১৬	০.৪৮৮%	৩ বছর ৬ মাস (১৪০%)

৬। প্রশিক্ষণ : প্রকল্পের আওতায় কোন স্থানীয় ও বৈদেশিক প্রশিক্ষণের সংস্থান না থাকায় প্রশিক্ষণ প্রদান করা হয়নি।

৭। প্রকল্পের অঙ্গভিত্তিক বাস্তবায়ন (পিসিআর অনুসারে) (লক্ষ টাকায়):

Items of Work (as per PP)	Unit	Target (as per PP)		Actual Progress	
		Physical (Quantity)	Financial	Physical (Quantity)	Financial
1	2	3	4	5	6
Publication & Tendering	-	-	-	-	-
Earthwork on Road Embankment	LCum	4.273	672.04	4.273	672.04
Flexible Pavement					
Construction of New Pavement	Km	5.817	693.72	5.817	693.72
Strengthening of Existing Pavement	Km	44.54	632.81	44.54	632.81
Widening of Existing Pavement	Km	31.75	804.51	31.75	804.51
Construction of Hard Shoulder	Km	16.33	625.85	16.33	625.85
Surfacing (DBS)	Km	50.86	3495.59	50.86	3495.59
Construction of PC Girder Bridge (3 Nos)	M	82.34	952.47	82.34	952.47
Construction of RCC Box Culvert (30 Nos)	M	139.00	1002.60	139.00	1002.60

Items of Work (as per PP)	Unit	Target (as per PP)		Actual Progress	
		Physical (Quantity)	Financial	Physical (Quantity)	Financial
1	2	3	4	5	6
Protective work (RCC Pre-cast Palisading)	M	1780.00	90.08	1780.00	90.08
<b>Sign, Signal, Road Marking</b>					
Traffic sign	Nos	80	2.31	80	2.31
Sign Post	Nos	80	1.45	80	1.45
Concrete (KM) Post	Nos	53	11.58	53	11.58
Road Marking-Thermoplastic Material	Sqm	5454.13	32.19	545.13	32.19
Maintenance during Construction	LS		22.80		22.80
Total=			9040.00		9040.00

৮। প্রকল্প পরিচালক সংক্রান্ত তথ্যাদিঃ

ক্রমিক নং	প্রকল্প পরিচালকের নাম ও পদবী	দায়িত্বের ধরণ		কর্মকাল	
		পূর্ণকালীন	খন্ডকালীন	যোগদান	বদলী
১	২	৩	৪	৫	৬
১.	Mr. M. Shariful Islam, Addl. Chief Engr. Khulna Road Zone, Khulna.	-	হ্যাঁ	১৩/০৫/১০	০৫/০১/১১
২.	Mr. M, Abdul Kuddus-2, Addl. Chief Engr. Khulna Road Zone, Khulna.	-	হ্যাঁ	০৫/০১/১১	০৩/০২/১১
৩.	Mr. Md. Abdul Halim Mia, Addl. Chief Engr. Khulna Road Zone, Khulna.	-	হ্যাঁ	০৩/০২/১১	৩০/০৬/১১
৪.	Mr. Md. Zikrul Haque, Addl. Chief Engr. Khulna Road Zone, Khulna.	-	হ্যাঁ	৩০/০৬/১১	১৯/০৭/১১
৫.	Mr. Tapash Kumar Pal, Addl. Chief Engr. Khulna Road Zone, Khulna.	-	হ্যাঁ	১৯/০৭/১১	১৫/০২/১২
৬.	Mr. Md. Gulzar Hossain, Addl. Chief Engr. Khulna Road Zone, Khulna.	-	হ্যাঁ	১৫/০২/১২	০৭/০৩/১৩
৭.	Mr. Kazi Mohammad Ali, Addl. Chief Engr. Khulna Road Zone, Khulna.	-	হ্যাঁ	০৭/০৩/১৩	৩০/০৭/১৫
৮.	Mr. Bipul Chandra Saha, Addl. Chief Engr. Khulna Road Zone, Khulna.	-	হ্যাঁ	৩০/০৭/১৫	১১/০৫/১৬
৯.	Mr. Md. Ruhul Amin, Addl. Chief Engr. Khulna Road Zone, Khulna.	-	হ্যাঁ	১১/০৫/১৬	৩০/০৬/১৬

উপরোক্ত ছক পর্যালোচনায় দেখা যায়, আলোচ্য প্রকল্পে মোট ৯ জন প্রকল্প পরিচালক দায়িত্ব পালন করেছেন। তাঁদের অধিকাংশের মেয়াদ ১ বছরেরও কম। প্রকল্পটি ০২ বছর ০৬ মাস মেয়াদে বাস্তবায়নের জন্য অনুমোদন করা হলেও এর প্রকৃত বাস্তবায়ন সময় লেগেছে ০৬ বছর। অর্থাৎ প্রকল্পটির মূল অনুমোদিত মেয়াদের তুলনায়

মেয়াদ বৃদ্ধি পেয়েছে ০৩ বছর ৬ মাস (১৪০%)। ঘন ঘন প্রকল্প পরিচালক বদলী করা হলে প্রকল্প পরিচালকগণ যথাযথভাবে প্রকল্প বাস্তবায়ন, মনিটরিং ও সুপারভিশন যেমন করতে পারেন না তেমনি প্রকল্পের গুণগত মানও রক্ষা করতে পারেন না। এর ফলে জনগণ যথাসময়ে প্রকল্প বাস্তবায়নের সুফল হতে বঞ্চিত হয়।

৯। ক্রয় সংক্রান্ত তথ্যাদিঃ

৯.১ যানবাহন ক্রয়ঃ প্রকল্পের আওতায় কোন যানবাহন ক্রয়ের সংস্থান না থাকায় যানবাহন ক্রয় করা হয়নি।

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

ক্রয় সংক্রান্ত তথ্যের বিস্তারিত অনুচ্ছেদ ১২.৪ এ বর্ণনা করা হয়েছে।

১০। সংশোধিত ডিপিপি বরাদ্দ ও অগ্রগতি (লক্ষ টাকায়):

অর্থবছর	সংশোধিত বরাদ্দ ও লক্ষ্যমাত্রা				টাকা অবমুক্তি	ব্যয় ও বাস্তব অগ্রগতি			
	মোট	টাকা	প্রকল্প সাহায্য	বাস্তব লক্ষ্যমাত্রা %		মোট	টাকা	প্রকল্প সাহায্য	বাস্তব অগ্রগতি %
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮	৯	১০
২০১০-১১	২২০.০০	২২০.০০	-	২.৪৩%	২২০.০০	২২০.০০	২২০.০০	-	২.৪৩%
২০১১-১২	২৩৭৫.০০	২৩৭৫.০০	-	২৬.২৭%	২৩৭৫.০০	২৩৭৫.০০	২৩৭৫.০০	-	২৬.২৭%
২০১২-১৩	১২৫.০০	১২৫.০০	-	১.৩৯%	১২৫.০০	১২৫.০০	১২৫.০০	-	১.৩৯%
২০১৩-১৪	১২৫০.০০	১২৫০.০০	-	১৩.৮৩%	১২৫০.০০	১২৫০.০০	১২৫০.০০	-	১৩.৮৩%
২০১৪-১৫	১৫০০.০০	১৫০০.০০	-	১৬.৫৯%	১৫০০.০০	১৫০০.০০	১৫০০.০০	-	১৬.৫৯%
২০১৫-১৬	৩৫৭০.০০	৩৫৭০.০০	-	৩৯.৪৯%	৩৫৭০.০০	৩৫৭০.০০	৩৫৭০.০০	-	৩৯.৪৯%
মোট	৯০৪০.০০	৯০৪০.০০		১০০%	৯০৪০.০০	৯০৪০.০০	৯০৪০.০০		১০০%

১১। কাজ অসম্পূর্ণ থাকলে তার কারণঃ প্রকল্পের ১ম সংশোধিত ডিপিপি'র তুলনায় ০.১০৭ ল:য:মি: মাটির কাজ, ২টি সেতু (৯৭.৬ মি), ৪টি কালভার্ট (১৪ মি:), ০.৫০৩ কি:মি: নতুন পেভমেন্ট, ১.৬৭০ কি:মি: হার্ডসোল্ডার ও ৭০৬.৪৩ বর্গমিটার থার্মোপ্লাস্টিক ম্যাটেরিয়েল এর কাজ কম করা হ য়। পরবর্তীতে প্রকল্পের অসমাপ্ত কাজসমূহ বাদ দিয়ে প্রকল্প সমাপ্তির লক্ষ্যে প্রকল্পের ২য় সংশোধন মাননীয় পরিকল্পনা মন্ত্রী কর্তৃক অনুমোদন করা হয়।

১২। সাধারণ পর্যবেক্ষণঃ

১২.১ প্রকল্পের পটভূমি ও উদ্দেশ্যঃ প্রস্তাবিত সড়কটি বাগেরহাট জেলার কচুয়া উপজেলার সাইনবোর্ড বাজার হতে আরম্ভ হয়ে মোড়েলগঞ্জ ও শরণখোলা উপজেলা হয়ে বগী (সুন্দরবন) পর্যন্ত গিয়ে শেষ হয়েছে। সড়কটি কচুয়া, মোড়েলগঞ্জ এবং শরণখোলা এ তিনটি উপজেলাকে জাতীয় সড়ক নেটওয়ার্কের সাথে সংযুক্ত করেছে। সুন্দরবন এর সাথে দেশের অন্যান্য অংশের যোগাযোগের জন্য এটিই স্বল্পতম পথ। সড়কটির মোট দৈর্ঘ্য ৫৬.৬২ কি:মি:। সড়কের ৪৫.৬৬ কি:মি: পেভমেন্ট ৩.৭০ মি: প্রশস্ততায় জেলা সড়কমানে নির্মিত ছিল এবং ৯.৩৩৪ কি:মি: কাঁচা সড়ক ছিল। ভারী যানবাহন চলাচলের ফলে সড়কের ধার ভেঙ্গে যাওয়ায় এতে যানবাহন ও জনসাধারণের চলাচল কষ্টসাধ্য হয়ে পড়েছিল। এছাড়া, বিগত ১৫ নভেম্বর, ২০০৭-এ প্রলয়ংকারী ঘূর্ণিঝড় সিডর এবং গত ২৫ মে, ২০০৯ এ ঘূর্ণিঝড় আইলার আঘাতে সড়কটি মারাত্মকভাবে ক্ষতিগ্রস্ত হয়। এ প্রেক্ষিতে সড়কটি আঞ্চলিক মহাসড়ক মানে উন্নয়নের লক্ষ্যে উদ্দেশ্যে ৮৯.৯৬০৯ কোটি টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে এবং জুলাই, ২০১০ থেকে ডিসেম্বর, ২০১২ মেয়াদে ২০/০৭/২০১০ তারিখে একনেক কর্তৃক মূল প্রকল্পটি অনুমোদিত হয়। পরবর্তীতে সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ এবং পরিকল্পনা কমিশন কর্তৃক ব্যয় বৃদ্ধি ব্যতিত মেয়াদ ডিসেম্বর ২০১৩ ও জুন ২০১৪ পর্যন্ত বৃদ্ধি করা হয়। এরপর প্রকল্পটির ১ম সংশোধিত ডিপিপি ১২৩.৪৭৭৩ কোটি টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে এবং জুলাই ২০১০ থেকে জুন ২০১৬ বাস্তবায়ন মেয়াদে

২৬ আগস্ট ২০১৪ তারিখে একনেক কর্তৃক অনুমোদিত হয়। বাস্তবায়ন পর্যায়ে প্রকল্পটির কয়েকটি অঙ্গের পরিমাণ ও ব্যয় হ্রাস পাওয়ায় এবং কতিপয় কাজ অসমাপ্ত থাকায় উক্ত কাজসমূহ অসমাপ্ত রেখে ৯০.৪০ কোটি টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে এবং জুলাই ২০১০ থেকে জুন ২০১৬ মেয়াদে প্রস্তাবিত ২য় সংশোধন ডিপিপি মাননীয় পরিকল্পনা মন্ত্রী কর্তৃক ১৬/১১/২০১৬ তারিখে অনুমোদন করা হয়।

উদ্দেশ্য: প্রকল্পের মূল উদ্দেশ্য হলো উন্নততর যোগাযোগ ব্যবস্থা স্থাপনের লক্ষ্যে সাইনবোর্ড-মোড়েলগঞ্জ-রায়েন্দা-শরণখোলা-বগী সড়কটি আঞ্চলিক মহাসড়কমানে উন্নয়নের মাধ্যমে উন্নত যোগাযোগ ব্যবস্থা স্থাপন এবং প্রকল্প এলাকার জনগণের আর্থ-সামাজিক অবস্থার উন্নয়ন।

১২.২ প্রকল্পের অনুমোদন ও সংশোধন (কোটি টাকায়):

	মেয়াদকাল	প্রাক্কলিত ব্যয়
মূল	০১/০৭/২০১০ হতে ৩১/১২/২০১২ পর্যন্ত	৮৯.৯৬০৯
ব্যয় বৃদ্ধি ব্যতিরেকে মেয়াদ বৃদ্ধি ১ম বার	০১/০৭/২০১০ হতে ৩১/১২/২০১৩ পর্যন্ত	-
ব্যয় বৃদ্ধি ব্যতিরেকে মেয়াদ বৃদ্ধি ২য় বার	০১/০৭/২০১০ হতে ৩০/০৬/২০১৪ পর্যন্ত	-
১ম সংশোধন	০১/০৭/২০১০ হতে ৩০/০৬/২০১৬ পর্যন্ত	১২৩.৪৭৭৩
২য় সংশোধন	০১/০৭/২০১০ হতে ৩০/০৬/২০১৬ পর্যন্ত	৯০.৪০

১২.৩ সার্বিক আর্থিক ও বাস্তব অগ্রগতি: প্রকল্পের আওতায় জুন, ২০১৬ পর্যন্ত ক্রমপুঞ্জিত আর্থিক অগ্রগতি হয়েছে ৯০৪০.০০ লক্ষ টাকা, যা অনুমোদিত ২য় সংশোধিত ব্যয় ৯০৪০.০০ লক্ষ টাকার ১০০%। উক্ত সময়ে অনুমোদিত ২য় সংশোধিত প্রকল্পের ১০০% বাস্তব অগ্রগতি সাধিত হয়েছে (অনুচ্ছেদ-৭)।

১২.৪ দরপত্র সংক্রান্ত তথ্য: প্রকল্পের দরপত্র সংক্রান্ত পূর্ণাঙ্গতথ্য প্রেরিত পিসিআরে অন্তর্ভুক্ত করা হয়নি। পিসিআর এ প্রাপ্ত তথ্যানুযায়ী আলোচ্য প্রকল্পে ৮টি প্যাকেজের আওতায় ১৬টি লটে দরপত্র আহবানপূর্বক ঠিকাদার নিয়োগ করা হয় যা নিম্নরূপ:

Description of Procurement (Goods/Works/Services) as per bid document		Tender/Bid proposal cost (Crore taka)		Tender/Bid proposal		Date of Completion	
		As per DPP	Contract value	Invitation date	Contract signing date	As per contract	Actual
1		2	3	4	5	6	7
WP-01	Construction of New Pavement surfacing (DBS). Protective work (RCC Pre cast Palisading), Sign signal Road Marking Km Post at signal road marking Km Post at 47+181m to	853.74	853.74	Nov. 2012	Jun 2013	Mar. 2014	Mar. 2014

Description of Procurement (Goods/Works/Services) as per bid document		Tender/Bid proposal cost (Crore taka)		Tender/Bid proposal		Date of Completion	
		As per DPP	Contract value	Invitation date	Contract signing date	As per contract	Actual
1		2	3	4	5	6	7
	52+150m of Signboard-Morelgonj- Rayenda-Sharankhola- Bogie Road.						
WP- 02a	Widening & Strengthening of Existing Pavement, Construction of Hard shoulder, Surfacing (DBS), Protective work (RCC Pre-cast Palisading), Sign signal, Road Marking Km Post at 0+000m to 9+065m of Signboard- Morelgonj-Rayenda- Sharankhola-Bogie Road.	426.11	426.11	Nov. 2012	Apr. 2014	Sep. 2014	Sep. 2014
WP- 02b	Widening & Strengthening of Existing Pavement, Construction of Hard shoulder, Surfacing (DBS), Protective work (RCC Pre-cast Palisading), Sign signal, Road Marking Km Post at 0+000m to 9+065m of Signboard- Morelgonj-Rayenda- Sharankhola-Bogie Road.	1037.8 4	1037.8 4	Apr. 2015	Jun 2015	May 2016	May 2016
WP- 03a	Widening & Strengthening of Existing Pavement, Construction of Hard shoulder, Surfacing (DBS), Protective work (RCC Pre-cast Palisading), Sign signal, Road Marking Km Post at 9+065m to 19+181m of	467.24	467.24	Nov. 2012	Apr. 2014	Sep. 2014	Sep. 2014

Description of Procurement (Goods/Works/Services) as per bid document		Tender/Bid proposal cost (Crore taka)		Tender/Bid proposal		Date of Completion	
		As per DPP	Contru ct value	Invitatio n date	Contract signing date	As per contract	Actual
1		2	3	4	5	6	7
	Signboard-Morelgonj-Rayenda-Sharankhola-Bogie Road.						
WP-03b	Widening & Strengthening of Existing Pavement, Construction of Hard shoulder, Surfacing (DBS), Protective work (RCC Pre-cast Palisading), Sign signal, Road Marking Km Post at 9+065m to 19+181m of Signboard-Morelgonj-Rayenda-Sharankhola-Bogie Road.	1061.27	1061.27	Apr. 2015	Jun 2015	May 2016	May 2016
WP-04	Widening & Strengthening of Existing Pavement, Construction of Hard shoulder, Surfacing (DBS), Protective work (RCC Pre-cast Palisading), Sign signal, Road Marking Km Post at 33+020m to 47+181m of Signboard-Morelgonj-Rayenda-Sharankhola-Bogie Road.	923.00	923.00	Dec. 2014	Feb 2015	Aug 2015	Aug 2015
WP-05	Widening & Strengthening of Existing Pavement, Construction of Hard shoulder, Surfacing (DBS), Protective work (RCC Pre-cast Palisading), Sign signal, Road Marking Km Post at 33+020m to 47+181m of Signboard-Morelgonj-	1616.00	1616.00	Dec 2014	Mar. 2015	Dec. 2015	Dec. 2015

Description of Procurement (Goods/Works/Services) as per bid document		Tender/Bid proposal cost (Crore taka)		Tender/Bid proposal		Date of Completion	
		As per DPP	Contract value	Invitation date	Contract signing date	As per contract	Actual
1		2	3	4	5	6	7
	Rayenda-Sharankhola- Bogie Road.						
WP-06a	Construction of 1 no 30.50m PC Girder Bridge at LRP-002a (Lot-01)	340.26	340.26	Oct. 2010	Feb. 2011	Jun 2012	Jun 2012
WP-06b	Construction of 1 no 21.34m PC Girder Bridge at LRP-027c (Lot-02)	272.45	272.45	Oct. 2010	Feb. 2011	Jun 2012	Jun 2012
WP-06c	Construction of 1 no 30.50m PC Girder Bridge at LRP-034c (Lot-03)	340.68	340.68	Oct. 2010	Feb. 2011	Jun 2012	Jun 2012
WP-07a	Construction of 9nos RCC Box Culvert (Lot- 1)	330.68	330.68	Nov. 2010	Feb. 2011	Feb. 2012	Feb. 2012
WP-07b	Construction of 5nos RCC Box Culvert (Lot- 2)	321.46	321.46	Nov. 2010	Feb. 2011	Feb. 2012	Feb. 2012
WP-07c	Construction of 13nos RCC Box Culvert (Lot- 3)	324.22	324.22	Nov. 2010	Feb. 2011	Feb. 2012	Feb. 2012
WP-07d	Construction of 3nos RCC Box Culvert.	26.25	26.25	Dec. 2015	Feb. 2016	Jun 2016	Jun 2016
WP-08a	Earthwork on Road Embankment at 0+000 m to 19+181m of Signboard-Morelgonj- Rayenda-Sharankhola- Bogi road (Lot-01)	314.20	314.20	Oct. 2010	Feb. 2011	Feb. 2012	Feb. 2012
WP-08b	Earthwork on Road Embankment at 19-181 m to 52+080m of Signboard-Morelgonj- Rayenda-Sharankhola- Bogi road (Lot-02)	361.80	361.80	Oct. 2010	Feb. 2011	Feb. 2012	Feb. 2012

১৩। প্রকল্প পরিদর্শনঃ গত ০৭/০৮/২০১৬ তারিখে আইএমইডি 'র সহকারী পরিচালক জনাব মোহাম্মদ আশরাফুজ্জামান ভূঁইয়া কর্তৃক প্রকল্পটি সরেজমিন পরিদর্শন করা হয়। পরিদর্শনকালে বাগেরহাট সড়ক বিভাগের নির্বাহী প্রকৌশলী উপস্থিত ছিলেন। পরিদর্শন পর্যবেক্ষণ নিম্নরূপঃ

১৩.১ সড়ক বাঁধ মেরামত/সংস্কার: অনুমোদিত হয় সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী ১৮ কি:মি: এমব্যাংকমেন্ট (রিভার গ্যাপ ব্যতিত চেইনেজ ০+০০০ হতে চেইনেজ ১৯+১৮১) ৯.৮০ মিটার ক্রেস্ট প্রশস্ততা ও ২ মিটার হতে ২.৩৫ মিটার গড় উচ্চতায় এবং ৩৪.১৫ কি:মি: এমব্যাংকমেন্ট (চেইনেজ ১৯+১৮১ হতে চেইনেজ ৫২+১৫০) ৭.৩০ মিটার ক্রেস্ট প্রশস্ততা ও ১.৫০ মিটার হতে ২.২৫ মিটার গড় উচ্চতায় মেরামত/সংস্কারের জন্য ৪.২৩৭ ল:ঘ:মি: মাটির কাজ বাবদ ৬৭২.০৪ লক্ষ টাকার সংস্থান ছিল। প্রেরিত পিসিআরে ৪.২৩৭ ল:ঘ:মি: মাটির কাজ বাবদ ৬৭২.০৪ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে উল্লেখ আছে। পরিদর্শনকালে ৫২.১৫ কি:মি: বিদ্যমান সড়ক বাঁধের মধ্যে প্রথম ১৮ কি:মি: (চেইনেজ ০+০০০ হতে চেইনেজ ১৯+১৮১) সড়কটি ৯.৮০ মিটার ক্রেস্ট প্রশস্ততায় এবং অবশিষ্ট ৩৪.১৫ কি:মি: সড়ক (চেইনেজ ১৯+১৮১ হতে চেইনেজ ৫২+১৫০) ৭.৩০ মিটার ক্রেস্ট প্রশস্ততায় মেরামত/ সংস্কার করা হয়েছে দেখা যায়। তবে পরিদর্শনকালে সড়ক বাঁধের অনেক স্থানে স্লোপে রেইন কাট সৃষ্টি এবং ২টি নির্মিত সেতুর এপ্রোচে স্লোপ বেশি রাখা হয়েছে (৩% এর বেশি) দেখা যায়। সড়কের ৩৩তম হতে ৪৬তম কি:মি: পর্যন্ত বিভিন্ন স্থানে সড়ক বাঁধের মাটি সরে যেতে দেখা গেছে। এছাড়া কোথাও কোথাও রক্ষাপ্রদ কাজের অপ্রতুলতা কিংবা মাছের ঘেরের বিস্তৃতি/খালে স্রোতের তীব্রতার কারণে ভাঙ্গন প্রবণতা সৃষ্টি হয়েছে দেখা যায়। সড়কের স্থায়িত্বের লক্ষ্যে এ ধরনের স্থানগুলোতে অতিরিক্ত রক্ষাপ্রদ কাজসহ এসকল স্থান শীঘ্রই মেরামতের জন্য ব্যবস্থা গ্রহণ করা প্রয়োজন।



চিত্র-১ ও ২: সড়ক বাঁধ হতে মাটি সরে যাওয়ার প্রবণতা ও সেতু এপ্রোচে অতিরিক্ত স্লোপ

১৩.২ ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট: অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী ৫.৫০ মিটার প্রশস্ততায় ৫.৮১৭ কি:মি: নতুন পেভমেন্ট নির্মাণ (চেইনেজ ৪৬+৬৫৫ হতে ৫২+১৫০ এবং কাঁঠালতলা ব্রীজ এপ্রোচে ০.৩৫১ কি:মি:), ৩.৭০ মিটার প্রশস্ততায় ৪৪.৫৪ কি:মি: বিদ্যমান পেভমেন্ট মজবুতকরণ (চেইনেজ ০+০০০ হতে ৪৬+৬৫৫ পর্যন্ত মোট ৪৪.৫৪ কি:মি:), ৩১.৭৫ কি:মি: বিদ্যমান পেভমেন্ট উভয় পাশে ০.৯০ মিটার প্রশস্তকরণ (চেইনেজ ০+০০০ হতে ৩৩+০২০ পর্যন্ত মোট ৩১.৭৫ কি:মি:), ১৬.৩৩ কি:মি: বিদ্যমান পেভমেন্টের উভয় পাশে ১.২০ মিটার হার্ডশোল্ডার নির্মাণ (চেইনেজ ০+০০০ হতে ১৯+১৮১ পর্যন্ত মোট ১৬.৩৩ কি:মি:) এবং সম্পূর্ণ সড়কাংশ অর্থাৎ ৫০.৮৬ কি:মি: পেভমেন্ট সার্ফেসিং(চেইনেজ ০+০০০ হতে ৫২+১৫০) এর সংস্থান ছিল। তন্মধ্যে সড়কের চেইনেজ ৩৩+০২০ হতে ৪৬+৬৫৫ পর্যন্ত মোট ১২.৭৯ কি:মি: পেভমেন্টে ৩.৭০ মিটার প্রশস্ততায় এবং অবশিষ্ট সড়কাংশে ৫.৫০ মিটার প্রশস্ততায় সার্ফেসিং এর সংস্থান ছিল। প্রেরিত পিসিআরে ফ্লেক্সিবল পেভমেন্টের বর্ণিত কাজসমূহ করা হয়েছে উল্লেখ আছে। পরিদর্শনকালে সড়কের সাইনবোর্ড মোড় (চেইনেজ ০+০০০) হতে ১৯তম কি:মি: পর্যন্ত সড়কাংশ ৫.৫০ মিটার প্রশস্ততায় সার্ফেসিং ও উভয় পাশে ১.২ মিটার হার্ডশোল্ডার, ১৯তম কি:মি: হতে ৩৩তম কি:মি: পর্যন্ত সড়কাংশ ৫.৫০ মিটার প্রশস্ততায় সার্ফেসিং, ৩৩তম কি:মি: হতে ৪৬তম কি:মি: পর্যন্ত সড়কাংশ ৩.৭০ মিটার

প্রশস্তায় সার্ফেসিং এবং অবশিষ্ট ৪৬তম হতে ৫২তম কি:মি: পর্যন্ত সড়কাংশ ৫.৫০ মিটার প্রশস্তায় সার্ফেসিং করা হয়েছে দেখা যায়। পরিদর্শনকালে সড়কের ৩৩তম কি:মি: হতে ৪৬তম কি:মি: পর্যন্ত সড়কের বিভিন্ন স্থানে পেভমেন্টের কিনারা ভাঙ্গা, বৃষ্টির পানি ও পেভমেন্টের প্রশস্ততা কম হওয়ায় যানবাহনের চাকায় পিস্ট হয়ে সফট শোল্ডার ক্ষতিগ্রস্ত হতে দেখা গেছে। এ অংশে জরুরী ভিত্তিতে পেভমেন্ট ৫.৫০ মিটার প্রশস্তায় উন্নীত করা প্রয়োজন প্রতীয়মান হয়েছে। সড়কের আনুমানিক ৫০তম কি:মি:-এ পুকুর সংলগ্ন স্থানে আনুমানিক ৫০মিটার পেভমেন্ট দেবে আনডিউলেশন ও Crocodile Crack সৃষ্টি হতে দেখা গেছে। এছাড়া সড়কের অনেক স্থান ভাল থাকলেও যথাযথ স্লোপ না রাখায় পেভমেন্টের মাঝে বৃষ্টির পানি জমে থাকতে দেখা গেছে। কয়েকটি স্থানে পেভমেন্ট একপাশে লম্বালম্বিভাবে কিছুটা দেবে যাওয়ার আশংকা তৈরি হয়েছে। সড়কের ২২তম ও ৪৭তম কি:মি:-এ পেভমেন্ট খুড়ে বেইজ টাইপ-২ এবং ডিবিএস (বেইজ কোর্স ও ওয়্যারিং কোর্স) পাওয়া গেছে যথাক্রমে ১৫০ মি:মি: ও ৭০ মি:মি:। অনুমোদিত ডিপিপিতে বেইজ টাইপ-২ এবং ডিবিএস (বেইজ কোর্স ও ওয়্যারিং কোর্স) যথাক্রমে ১৫০ মি:মি:, ৪০ মি:মি: ও ৩৫ মি:মি: উল্লেখ আছে।



চিত্র-৩, ৪, ৫ ও ৬: পেভমেন্টের উপর পানি জমে থাকা, কিনারা ভাঙ্গা, পেভমেন্টের প্রশস্ততা কম হওয়ায় গাড়ির চাকার চাপে সফট শোল্ডার ক্ষয় ও পেভমেন্টের thickness পরীক্ষা

১৩.৩ সেতু নির্মাণ: অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী ২টি পুরাতন বেইলি সেতু ও ১টি কালভার্টের স্থলে ৩টি নতুন পিসি গার্ডার সেতু (৮২.৩৪ মিটার) নির্মাণ বাবদ ৯৫২.৪৭ লক্ষ টাকার সংস্থান ছিল। সেতু ৩টি হলো সড়কের ২য় কি:মি:-এ অবস্থিত কাঁঠালতলা সেতু (৩০.৫০ মিটার), ২৭তম কি:মি:-এ অবস্থিত পল্লীমঙ্গল সেতু (২১.৩৪ মিটার) এবং ৩৪তম কি:মি:-এ অবস্থিত আমড়াগাছিয়া সেতু (৩০.৫০ মি:মি:)। পরিদর্শনকালে সেতু ৩টি নির্মাণ করা হয়েছে দেখা যায়। সবকটি সেতুর প্রশস্ততা ১০.২৫ মিটার (ক্যারেজওয়ে ৭.৩ মিটার, উভয়পাশে ফুটপাথ ১.০ মিটার ও প্যারাপেট ওয়াল ০.৪৭৫ মিটার)। সেতুগুলো উভয় পাশে ২টি এবাটমেন্ট, ১ টি স্প্যান ও ৫ টি গার্ডারের উপর নির্মিত। পরিদর্শনকালে মূল সেতুর নির্মাণকাজে কোন ত্রুটি পরিলক্ষিত হয়নি। তবে সড়কের ২য় কি:মি:-এ অবস্থিত কাঁঠালতলা সেতুর নিচে পূর্বে নির্মিত একটি কালভার্টের দুটি ভার্টিকেল ওয়াল অপসারণ করা হয়নি দেখা যায়। ২৭তম কি:মি:-এ অবস্থিত পল্লীমঙ্গল সেতুটি পিসি গার্ডারের পরিবর্তে আরসিসি গার্ডার বিশিষ্ট। এ সেতুটির একটি গার্ডারের ২টি স্থান ও ডেক স্ল্যাবের ১টি অংশ ট্রলারের আঘাতে ক্ষতিগ্রস্ত হয়েছে দেখা যায়। সেতুটির উপর একপাশে ময়লা-আবর্জনা এবং

পানি জমে থাকতেও দেখা গেছে। ৩৪তম কি:মি:-এ অবস্থিত আমড়াগাছিয়া সেতুর এপ্রোচের ঢাল তুলনামূলক বেশি (৩% এর বেশি) পাওয়া গেছে।



চিত্র-৭, ৮, ৯ ও ১০: কাঁঠালতলা সেতুর নিচে কালভার্টের ভাটিকেল ওয়াল, পল্লীমঙ্গল সেতুর উপর পানি ও নিচে ক্ষতিগ্রস্ত আরসিসি গার্ডার এবং আমড়াগাছিয়া সেতুর গার্ডার

১৩.৪ আরসিসি বক্স কালভার্ট: অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী ৩০টি কালভার্ট (১৩৯ মি:) নির্মাণ বাবদ ১০০২.৬০ লক্ষ টাকার সংস্থান ছিল। তন্মধ্যে ৬টি কালভার্ট ২-ভেন্টবিশিষ্ট যার প্রতিটি স্প্যানের দৈর্ঘ্য ৬ মিটার (১২ মিটার×১০.২৫ মিটার×৬ মিটার ) এবং অবশিষ্ট ২৪টি কালভার্টের প্রতিটি ১-ভেন্টবিশিষ্ট যাদের স্প্যান দৈর্ঘ্য ১ মিটার হতে ৬ মিটার পর্যন্ত। পরিদর্শনকালে কালভার্টগুলো কার্যকর এবং নির্মাণকাজের কোন ত্রুটি পরিলক্ষিত হয়নি। তবে কয়েকটি কালভার্টের এপ্রোচে সড়ক বাঁধ ও পেভমেন্টের কিনারা ভারী বর্ষণে ক্ষতিগ্রস্ত অবস্থায় দেখা যায়। এছাড়া অনেকগুলো কালভার্টের এপ্রোচ সংলগ্ন বাধের স্লোপ তুলনামূলক বেশি (৩% এর) প্রতীয়মান হয়েছে।



চিত্র-১১ ও ১২: ২-ভেন্টবিশিষ্ট কালভার্ট এবং কালভার্টের এক পাশে রেইন কাট

১৩.৫ রক্ষাপ্রদ কাজ: অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী নির্মিত সড়ক ও সেতু এপ্রোচের রক্ষাপ্রদ কাজ হিসেবে ১৭৮০.০০ মিটার আরসিসি প্যালাসাইডিং নির্মাণ ও স্থাপনের জন্য ৯০.০৮ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা ছিল। প্রেরিত পিসিআরে ১৭৮০ মিটার আরসিসি প্যালাসাইডিং নির্মাণ ও স্থাপন বাবদ ৯০.০৮ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে উল্লেখ আছে। পরিদর্শনকালে সড়কের ২৪, ২৫, ২৬, ৩২, ৩৪ ও ৪৬তম কিলোমিটারে আরসিসি প্যালাসাইডিং দ্বারা রক্ষাপ্রদ

কাজ করা হয়েছে দেখা যায়। তবে সড়কের অনেক স্থানে রেইন কাট ও সড়ক বাঁধের মাটির চাপে প্যালাসাইডিং হেলে পড়তে দেখা গেছে। এছাড়া বেশ কয়েকটি স্থানে বিশেষত: মাছের ঘের, পুকুর ও খাল সংলগ্ন বাঁধের ঢালগুলোতে অতিরিক্ত প্যালাসাইডিং কাজের প্রয়োজনীয়তা অনুভূত হয়েছে।



চিত্র-১৩ ও ১৪: সড়ক বাঁধে প্যালাসাইডিং ওয়ার্কের কাজ ও প্যালাসাইডিং হেলে পড়া

১৩.৬ সাইন, সিগন্যাল, রোড মার্কিং, কি:মি: পোস্ট: অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী সড়ক নিরাপত্তা বাবদ ৮০টি সাইন পোস্ট স্থাপন বাবদ ১.৪৫ লক্ষ টাকা, ৮০ টি ট্রাফিক সাইন স্থাপন বাবদ ২.৩১ লক্ষ টাকা, ৫০টি কি:মি: পোস্ট স্থাপন বাবদ ১১.৫৮ লক্ষ টাকা এবং ৫৪৫৪.১৩ বর্গ মিটার রোড মার্কিং থার্মোপ্লাস্টিক পেইন্ট বাবদ ৩২.১৯ লক্ষ টাকার সংস্থান ছিল। প্রেরিত পিসিআরে বর্ণিত কাজসমূহ করা হয়েছে উল্লেখ আছে। পরিদর্শনকালে সড়কে প্রয়োজনীয় সংখ্যক সাইন-সিগন্যাল/কি:মি: পোস্ট ও রোড মার্কিং পেইন্ট ব্যবহার করা হয়েছে দেখা যায় এবং এগুলো কার্যকর অবস্থায় পাওয়া যায়।

১৪। প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জনঃ

পরিকল্পিত	উদ্দেশ্য অর্জন
প্রকল্পের মূল উদ্দেশ্য হলো উন্নততর যোগাযোগ ব্যবস্থা স্থাপনের লক্ষ্যে সাইনবোর্ড-মোডেলগঞ্জ-রায়েন্দা-শরণখোলা-বগী সড়কটি আঞ্চলিক মহাসড়কমানে উন্নয়ন এবং প্রকল্প এলাকার জনগণের আর্থ-সামাজিক অবস্থার উন্নয়ন।	প্রকল্পের আওতায় ৫২.১৫ কি:মি: সড়ক বাঁধ মেরামত/সংস্কার, ৫০.৮৬ কি:মি: সড়কে সার্ফেসিংসহ ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট নির্মাণ, ৩টি ব্রিজ (৮২.৩৪ মিটার) ও ৩০টি কালভার্ট (১৩৯মিটার) নির্মাণ, ১৭৮০ মিটার রক্ষাপ্রদ কাজ ও আনুসাংগিক অন্যান্য কাজ সম্পন্ন করায় কচুয়া উপজেলার সাইনবোর্ড মোড় হতে বগী পর্যন্ত সরাসরি সড়ক যোগাযোগ স্থাপিত হয়েছে। ফলে প্রকল্পটির উদ্দেশ্য অর্জিত হয়েছে। তবে প্রকল্পটির ৩৩তম হতে ৪৬তম কি:মি: পর্যন্ত সড়কের পেভমেন্ট ৩.৭০ মিটার প্রশস্ততায় নির্মিত বিধায় দুটি গাড়ি সহজে পাশাপাশি চলতে না পারায় সড়কের সফট শোল্ডার ক্ষতিগ্রস্ত করছে। এমতাবস্থায়, সড়কটির প্রকৃত উদ্দেশ্য অর্জনের লক্ষ্যে বর্ণিত সড়কাংশটির পেভমেন্ট ৫.৫০ মিটার প্রশস্ততায় উন্নীত করা যৌক্তিক।

১৫। উদ্দেশ্য অর্জিত না হয়ে থাকলে তার কারণঃ প্রকল্পটির উদ্দেশ্য অর্জিত হয়েছে। তবে প্রকল্পটির ৩৩তম হতে ৪৬তম কি:মি: পর্যন্ত সড়কের পেভমেন্ট ৩.৭০ মিটার প্রশস্ততায় নির্মিত বিধায় দুটি গাড়ি পাশাপাশি চলতে না পেরে সড়কের

- সফট শোল্ডার ক্ষতিগ্রস্ত করছে। এমতাবস্থায়, সড়কটির প্রকৃত উদ্দেশ্য অর্জনের লক্ষ্যে বর্ণিত সড়কাংশটির পেভমেন্ট ৫.৫০ মিটার প্রশস্ততায় উন্নীত করা প্রয়োজন।
- ১৬। প্রকল্প বাস্তবায়ন সমস্যাঃ প্রকল্পটি বাস্তবায়নে অর্থ বরাদ্দ ও সময় বৃদ্ধি ব্যতীত উল্লেখযোগ্য অন্য কোন সমস্যা মোকাবেলা করতে হয়নি।
- ১৭। রাজস্ব খাতে স্থানান্তরঃ প্রকল্পের আওতায় সম্পাদিত কাজ ইতোমধ্যে সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের রাজস্ব খাতে (ওপেন লাইন)-এ স্থানান্তর করা হয়েছে।
- ১৮। **External Audit:** মন্ত্রণালয় হতে প্রেরিত পিসিআর পর্যালোচনায় দেখা যায় প্রকল্পটির কোন Internal ও External Audit করা হয়নি। কিন্তু মন্ত্রণালয় কর্তৃক সমাপ্তি প্রতিবেদন প্রেরণের পূর্বে প্রকল্পটির External Audit করা প্রয়োজন ছিল।
- ১৯। মতামত/সুপারিশঃ
- ১৯.১ প্রকল্পটি বাস্তবায়নে মূল অনুমোদিত প্রকল্পের তুলনায় অতিরিক্ত সময় ব্যয় হয়েছে ৩ বছর ৬ মাস ( ১৪০%)। ডিপিপি'র লক্ষ্যমাত্রার বিপরীতে এডিপিতে অর্থ বরাদ্দের স্বল্পতার কারণে এমনটি হয়েছে। এমটিবিএফভুক্ত মন্ত্রণালয় হিসেবে সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ ভবিষ্যতে MTBF Basket অনুযায়ী প্রকল্প গ্রহণ করবে এবং ডিপিপির আলোকে বরাদ্দ নিশ্চিত করবে (অনু: ১০);
- ১৯.২ প্রকল্পটি বাস্তবায়নে ৬ বছর মেয়াদে ৯ (নয়) জন প্রকল্প পরিচালক নিয়োগ করা হয়েছে। ঘন ঘন প্রকল্প পরিচালক বদলের প্রেক্ষিতে প্রকল্প পরিচালকগণ যথাযথ সুপারভিশন ও মনিটরিং করতে পারেন না। ফলে প্রকল্পের বাস্তবায়ন বিঘ্নিত হওয়ার পাশাপাশি গুণগতমান নিশ্চিত করা করা সম্ভব হয় না। মন্ত্রণালয় বিষয়টি গুরুত্বের সাথে বিবেচনা করে ভবিষ্যতে গৃহীতব্য প্রকল্প প্রকল্প বাস্তবায়নকালীন সময়ের জন্য একজন প্রকল্প পরিচালক নিয়োগের প্রয়োজনীয় উদ্যোগ গ্রহণ করবে (অনু:৮);
- ১৯.৩ সড়ক বাঁধের যে সকল স্থানে রেইন কাট সৃষ্টি হয়েছে, মাটি সরে গেছে এবং সেতুর এপ্রোচে স্লোপ বেশি রাখা হয়েছে তা চিহ্নিতপূর্বক সংস্থা কর্তৃক দ্রুত সংশোধন/অপসারণ করতে হবে (অনু:১৩.১);
- ১৯.৪ সড়কের ৩৩তম কি:মি: হতে ৪৬তম কি:মি: পর্যন্ত যে সকল স্থানে পেভমেন্টের কিনারা ভাঙ্গা ও সফট শোল্ডার ক্ষতিগ্রস্ত হয়েছে তা চিহ্নিতপূর্বক সংস্থা কর্তৃক দ্রুত সংশোধন/মেরামত করতে হবে। এছাড়া সড়কের এ অংশটুকুর পেভমেন্ট জরুরী ভিত্তিতে ৫.৫০ মিটার প্রশস্ততায় উন্নীত করার প্রয়োজনীয় উদ্যোগ গ্রহণ করতে হবে (অনু:১৩.২);
- ১৯.৫ সড়কের আনুমানিক ৫০তম কি:মি:-এ পুকুর সংলগ্ন স্থানে সৃষ্টি আনডিউলেশন ও Crocodile Crack দ্রুত মেরামত করতে হবে। এছাড়া সড়কের যে সকল অংশে বৃষ্টির পানি জমে থাকে, আনডিউলেশন সৃষ্টি হয়েছে কিংবা পেভমেন্ট দেবে যাওয়ার আশংকা তৈরি হয়েছে তা চিহ্নিতপূর্বক সংস্থা কর্তৃক সংশোধন/অপসারণ করতে হবে(অনু: ১৩.২);
- ১৯.৬ কাঁঠালতলা সেতুর নিচে অবস্থিত কালভার্টের দুটি ভার্টিকেল ওয়াল অপসারণ করতে হবে এবং আমড়াগাছিয়া সেতুর এপ্রোচের ঢাল ডিজাইন অনুযায়ী সংশোধন করতে হবে (অনু: ১৩.৩);
- ১৯.৭ পল্লীমঙ্গল সেতুটি পিসি গার্ডারের পরিবর্তে আরসিসি গার্ডারে নির্মাণের যৌক্তিকতা ব্যাখ্যা করতে হবে। এছাড়া ট্রলারের আঘাতে সেতুটির ক্ষতিগ্রস্ত গার্ডার ও ডেক স্ল্যাব দ্রুত মেরামত করতে হবে। সেতুটির উপর জমে থাকা ময়লা-আবর্জনা অপসারণ ও পানি জমে থাকায় তা সংস্থা কর্তৃক দ্রুত স্থায়ীভাবে দূর করতে হবে (অনু: ১৩.৩);

- ১৯.৭ যে সকল কালভার্টের এপ্রোচের স্লোপ তুলনামূলক বেশি এবং সড়ক বাঁধ ও পেভমেন্টের কিনারা ভারী বর্ষণে ক্ষতিগ্রস্ত হয়েছে তা চিহ্নিতপূর্বক সংশোধন/মেরামত করতে হবে (অনু: ১৩.৪);
- ১৯.৮ সড়কের যে সকল স্থানে প্যালাসাইডিং হেলে পড়েছে তা দ্রুত সোজা করতে হবে। এছাড়া সড়কের যে সকল স্থানে অতিরিক্ত প্যালাসাইডিং এর প্রয়োজনীয়তা অনুভূত হয়েছে তা চিহ্নিতপূর্বক যথাযথ পরিমাণে প্যালাসাইডিং স্থাপন করতে হবে (অনু: ১৩.৫);
- ১৯.৯ সমাপ্ত প্রকল্পটির সত্ত্বর External Audit সম্পন্ন করতে হবে (অনু: ১৮); এবং
- ১৯.১০ অনুচ্ছেদ ১৯.১ হতে ১৯.৯ এর বিষয়ে গৃহীত ব্যবস্থা মন্ত্রণালয় আগামী ১ মাসের মধ্যে আইএমইডিকে অবহিত করবে।

সিরাজগঞ্জ-কাজিপুর-ধুনট সড়কে ৩টি পিসি গার্ডার ব্রিজ (শালুয়াভিটা, পাইকরতলী ও ঘোড়াচড়া) ও বিদ্যমান ৩টি বেইলী ব্রিজের সুপার স্ট্রাকচার (নইলসাপাড়া, ফকিরতলা ও সোনামুখী) নির্মাণ (১ম সংশোধিত)

-শীর্ষক প্রকল্পের সমাপ্তি মূল্যায়ন প্রতিবেদন

১। প্রকল্পের নাম	:	সিরাজগঞ্জ-কাজিপুর-ধুনট সড়কে ৩টি পিসি গার্ডার ব্রিজ (শালুয়াভিটা, পাইকরতলী ও ঘোড়াচড়া) ও বিদ্যমান ৩টি বেইলী ব্রিজের সুপার স্ট্রাকচার (নইলসাপাড়া, ফকিরতলা ও সোনামুখী) নির্মাণ (১ম সংশোধিত)
২। বাস্তবায়নকারী সংস্থা	:	সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর।
৩। প্রশাসনিক মন্ত্রণালয়/বিভাগ	:	সড়ক পরিবহন ও সেতু মন্ত্রণালয়/সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ।
৪। প্রকল্প এলাকা	:	সিরাজগঞ্জ জেলার সিরাজগঞ্জ সদর ও কাজিপুর উপজেলা
৫। 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	১ম সংশোধিত		মূল	১ম সংশোধিত			
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮
৩৭৬৬.৩২ (-)	৪৯৪৬.৯৪	৪৮৯৮.০০ (-)	০১-১২-২০১০ থেকে ৩০-০৬-২০১৪	০১-১২-২০১০ থেকে ৩০-০৬-২০১৬	০১-১২-২০১০ থেকে ৩০-০৬-২০১৬	৩০.০৪%	৫৫.৮১%

৬। প্রশিক্ষণ: প্রকল্পের আওতায় কোন স্থানীয় ও বৈদেশিক প্রশিক্ষণের সংস্থান না থাকায় প্রশিক্ষণ প্রদান করা হয়নি।

৭। প্রকল্পের অঙ্গভিত্তিক বাস্তবায়ন (পিসিআর অনুসারে):

	Items of Work (as per PP)	Unit	Target (as per PP)		Actual Progress	
			Physical (Quantity)	Financial	Physical (Quantity)	Financial
	1	2	3	4	5	6
1	Earth Work	L Cum	2.00	338.62	1.97	338.38
2	Construction of Approach Road including surfacing	Km	3.00	701.76	3.00	701.76
3	Construction of P.C Girder Bridge (5 nos)	M	320.60	2674.00	320.60	2674.00
4	Construction of RCC Girder Bridge (1 Nos)	M	19.64	257.42	19.64	257.42
5	Construction of Super-Structure of existing Bailey Bridge (1 Nos)	M	124.24	384.88	124.24	384.88
	Concrete Slope Protection	Sqm	23000.00	287.04	23000.00	287.04

	Items of Work (as per PP)	Unit	Target (as per PP)		Actual Progress	
			Physical (Quantity)	Financial	Physical (Quantity)	Financial
	1	2	3	4	5	6
	Retaining Wall	M	500.00	89.26	500.00	89.26
	Guide Wall	M	1900.00	136.02	1900.00	136.02
	Saucer Drain	M	1800.00	29.20	1788.00	29.20
	Physical Contingency (0%)	%	0%	0.00		
	Price Contingency (1%)	%	1.00%	48.98		
	Total=			4946.94		4898.00

৮। প্রকল্প পরিচালক সংক্রান্ত তথ্যাদিঃ

ক্রমিক নং	প্রকল্প পরিচালকের নাম ও পদবী	দায়িত্বের ধরণ		কর্মকাল	
		পূর্ণকালীন	খন্ডকালীন	যোগদান	বদলী
১	২	৩	৪	৫	৬
১.	Md. Abdul Halim Miah, Addl. Chief Engr. Rajshahi Zone, Rajshahi.	-	হ্যাঁ	03/10/10	08/02/11
২.	Md. Habibul Haque, Addl. Chief Engr. Rajshahi Zone, Rajshahi.	-	হ্যাঁ	08/02/11	30/04/13
৩.	Md. Abdus Salam, Addl. Chief Engr. Rajshahi Zone, Rajshahi.	-	হ্যাঁ	30/04/13	17/09/15
৪.	Md. Abu Rawshan, Addl. Chief Engr. Rajshahi Zone, Rajshahi.	-	হ্যাঁ	17/09/15	30/06/16

উপরোক্ত ছক পর্যালোচনায় দেখা যায়, আলোচ্য প্রকল্পে মোট ৪ জন প্রকল্প পরিচালক দায়িত্ব পালন করেছেন। প্রকল্পটি ০৩ বছর ০৭ মাস মেয়াদে বাস্তবায়নের জন্য অনুমোদন করা হলেও এর প্রকৃত বাস্তবায়ন সময় লেগেছে ০৫ বছর ০৭ মাস। অর্থাৎ প্রকল্পটির মূল অনুমোদিত মেয়াদের তুলনায় মেয়াদ বৃদ্ধি পেয়েছে ০২ বছর (৫৫.৮১%)। এ সময়ে ব্যয় বৃদ্ধি পেয়েছে ১১৩১.৬৮ লক্ষ টাকা ( ৩০.০৪%)। ঘন ঘন প্রকল্প পরিচালক বদলী করা হলে প্রকল্প পরিচালকগণ যথাযথভাবে প্রকল্প বাস্তবায়ন, মনিটরিং ও সুপারভিশন যেমন করতে পারেন না তেমনি প্রকল্পের গুণগত মানও রক্ষা করতে পারেননা। এর ফলে জনগণ যথাসময়ে প্রকল্প বাস্তবায়নের সুফল হতে বঞ্চিত হয়।

৯। ক্রয় সংক্রান্ত তথ্যাদিঃ

৯.১ গাড়ী/ট্রান্সপোর্ট ক্রয়ঃ প্রকল্পের আওতায় কোন গাড়ী/ট্রান্সপোর্ট ক্রয়ের সংস্থান না থাকায় গাড়ী/ট্রান্সপোর্ট ক্রয় করা হয়নি।

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

ক্রয় সংক্রান্ত তথ্যের বিস্তারিত অনুচ্ছেদ ১২.৪ এ বর্ণনা করা হয়েছে।

১০। সংশোধিত ডিপিপি বরাদ্দ ও অগ্রগতি (লক্ষ টাকায়):

অর্থবছর	সংশোধিত বরাদ্দ ও লক্ষ্যমাত্রা				টাকা অবমুক্তি	ব্যয় ও বাস্তব অগ্রগতি			
	মোট	টাকা	প্রকল্প সাহায্য	বাস্তব লক্ষ্যমাত্রা %		মোট	টাকা	প্রকল্প সাহায্য	বাস্তব অগ্রগতি %
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮	৯	১০
২০১০-১১	৩০০.০০	৩০০.০০	-	৬.১২%	৩০০.০০	৩০০.০০	৩০০.০০	-	৬.১২%
২০১১-১২	৮০০.০০	৮০০.০০	-	১৬.৩৩%	৮০০.০০	৮০০.০০	৮০০.০০	-	১৬.৩৩%
২০১২-১৩	৭০০.০০	৭০০.০০	-	১৪.২৯%	৭০০.০০	৭০০.০০	৭০০.০০	-	১৪.২৯%
২০১৩-১৪	১০৮০.০০	১০৮০.০০	-	২২.০৫%	১০৮০.০০	১০৮০.০০	১০৮০.০০	-	২২.০৫%
২০১৪-১৫	৪০০.০০	৪০০.০০	-	০৮.১৭%	৪০০.০০	৪০০.০০	৪০০.০০	-	০৮.১৭%
২০১৫-১৬	১৬১৮.০০	১৬১৮.০০	-	৩৩.০৪%	১৬১৮.০০	১৬১৮.০০	১৬১৮.০০	-	৩৩.০৪%
মোট	৪৮৯৮.০০	৪৮৯৮.০০		১০০%	৪৮৯৮.০০	৪৮৯৮.০০	৪৮৯৮.০০		৯৯.৫০%

১১। কাজ অসম্পূর্ণ থাকলে তার কারণঃ অনুমোদিত ডিপিপি অনুযায়ী প্রকল্পের কাজ সমাপ্ত হয়েছে।

১২। সাধারণ পর্যবেক্ষণঃ

১২.১ প্রকল্পের পটভূমি ও উদ্দেশ্য: সিরাজগঞ্জ সড়ক বিভাগের আওতাধীন সিরাজগঞ্জ-কাজিপুর-ধুনট একটি গুরুত্বপূর্ণ জেলা সড়ক। এটি সিরাজগঞ্জ ও বগুড়ার মধ্যকার বিকল্প স্বল্পতম দৈর্ঘ্যের সড়ক হিসেবেও ব্যবহৃত হয়। প্রস্তাবিত ৬টি সেতু উক্ত সড়কে অবস্থিত। ২০০৭ সালের প্রলয়ংকরী বন্যায় উক্ত সড়কের শালুয়াভিটা ও পাইকরতলি ব্রিজ দু'টি ভেঙ্গে যায়। ফলে সে সময়ে উক্ত স্থানদ্বয়ে সরু ডাইভার্সন সড়কের মাধ্যমে যোগাযোগ রক্ষা করতে হচ্ছিল। তাছাড়া বিদ্যমান ৩টি বেইলী ব্যাজের প্রশস্ততা ৩.৭ মি: যা দু'টি যানবাহনের বিপরীতমুখী চলাচলের জন্য যথেষ্ট ছিল না। ফলে উক্ত ব্রিজগুলোয় উঠা-নামার সময় যানজটের সৃষ্টি হতো। তাছাড়া ঘোড়াচড়া বেইলী ব্রিজটিও সংকীর্ণ এবং খারাপ অবস্থায় ছিল। ফলে এ ব্রিজটিও অপসারণপূর্বক নতুন ব্রিজ নির্মাণ করা প্রয়োজন ছিল। স্থানীয় জনগণ দ্রুত সেতুগলি নির্মাণের দাবী জানিয়ে আসছিল। ব্রিজগুলি নির্মিত হলে প্রকল্প এলাকার উৎপাদিত কৃষি ও শিল্প পণ্যাদি সহজে বাজারজাত করা যাবে, যা এতদাধলের জনগণের আর্থ-সামাজিক অবস্থার উন্নয়নে সহায়ক হবে। এ প্রেক্ষিতে প্রকল্পটি গ্রহণ করা হয়েছিল।

উদ্দেশ্য: প্রকল্পের মূল উদ্দেশ্য হলো- সিরাজগঞ্জ-কাজিপুর-ধুনট সড়কে ৬টি পিসি গার্ডার সেতু এবং ১টি বেইলী সেতুর সুপার-স্ট্রাকচার নির্মাণের মাধ্যমে নিরবিচ্ছিন্ন সড়ক যোগাযোগ ব্যবস্থা স্থাপন।

১২.২ প্রকল্পের অনুমোদন ও সংশোধন (লক্ষ টাকায়):

	মেয়াদকাল	প্রাক্কলিত ব্যয়	মন্তব্য
মূল	০১/১২/১০ থেকে ৩০/০৬/১৪	৩৭৬৬.৩২	০৮/০২/২০১১ তারিখে অনুষ্ঠিত একনেক সভায় অনুমোদিত হয়
ব্যয় বৃদ্ধি ব্যতিরেকে মেয়াদ বৃদ্ধি ১ম বার	০১/১২/১০ থেকে ৩০/০৬/১৪	-	আইএমইডি'র সুপারিশের প্রেক্ষিতে
১ম সংশোধিত	০১/০১/০৯ থেকে ৩০/০৬/১৫	৮৯৩৭.৬১	সওজ এর নতুন রোট সিডিউল অনুসরণ, বেইলি সুপার স্ট্রাকচার এর পরিবর্তে পিসি গার্ডার সেতু নির্মাণ, ভৌত কাজের পরিমাণ বৃদ্ধি।

১২.৩ সার্বিক আর্থিক ও বাস্তব অগ্রগতিঃ প্রকল্পের আওতায় জুন, ২০১৬ পর্যন্ত ক্রমপুঞ্জিত আর্থিক অগ্রগতি হয়েছে ৪৮৯৮.০০ লক্ষ টাকা যা সংশোধিত অনুমোদিত ব্যয় ৪৯৪৬.৯৪ লক্ষ টাকার ৯৯.০১%। উক্ত সময়ে অনুমোদিত সংশোধিত প্রকল্পের ৯৯.৫০% বাস্তব অগ্রগতি সাধিত হয়েছে (অনুচ্ছেদ-৬)।

১২.৪ দরপত্র সংক্রান্ত তথ্যঃ প্রকল্পের দরপত্র সংক্রান্ত পূর্ণাঙ্গ তথ্য প্রেরিত পিসিআরে অন্তর্ভুক্ত করা হয়নি। পিসিআর এ প্রাপ্ত তথ্যানুযায়ী আলোচ্য প্রকল্পে ০৭টি প্যাকেজের আওতায় দরপত্র আহবানপূর্বক ঠিকাদার নিয়োগ করা হয় যা নিম্নরূপঃ

Description of procurement (goods/works/consultancy) as per bid document	Tender/Bid/propo sal Cost (in crore Taka)		Tender/Bid/Propo sal		Date of completion	
	As per PP	Contract value	Invitati on Date	Contra ct signin g	As per contra ct	Actual
1	2	3	4	5	6	7
1. Construction of 43.39m (1×42.68m) Long P.C Girder Paikortoli Bridge including Earth Work, Flexible Pavement, Protective work and surface Drain at 29 <sup>th</sup> Km (ch. 28+897 to 28+940m) of Sirajgonj- Kazipur-Dhunat Road under road division, Sirajgonj during the year 2010-2011 & tender Package No. 23/PRC/Siraj/2010- 2011/WD-05	6.920	6.455	April/2011	19/6/10	16/04/11	19/06/13
2. Construction of 102.80m (3×33.54m) long P.C Girder Shaluvaita Bridge including Earth work. Flexible pavement, Protective work and surface “ Drain at 6 <sup>th</sup> Km (Ch. 5+565 to 5+767.09m) of Sirajgonj-Kazipur-Dhunot road under Road Division, Sirajgonj during the year 2010-2011 (Z-5401) & Tender Package No. 23/PRC/Siraj/2010-2011/WD-04	9.200	8.913	March/2011	31/05/11	30/11/13	30/11/13
3. Construction of 43.39m (1×42.68m) long P.C Girder Ghorachara Bridge including Earth work. Flexible pavement,	5.220	5.427	March/2011	22/05/11	23/04/13	23/04/13

Description of procurement (goods/works/consultancy) as per bid document	Tender/Bid/proposal Cost (in crore Taka)		Tender/Bid/Proposal		Date of completion	
	As per PP	Contract value	Invitation Date	Contract signing	As per contract	Actual
1	2	3	4	5	6	7
Protective work and surface Drain at 11 <sup>th</sup> Km (Ch. 10+790 m) of Sirajgonj-Kazipur-Dhunot road under Road Division, Sirajgonj during the year 2010-2011. Tender Package No. 23/PRC/Siraj/2010-2011/WD-03						
4. Construction of 124.228m (4×30.88m) long P.C Girder Bridge (Super Structure) in Place of Sonamukhi Baily Bridge including Earth work. Flexible pavement, Protective work and surface Drain at 37 <sup>th</sup> Km (Ch. 36+800 m) of Sirajgonj-Kazipur-Dhunot road under Road Division, Sirajgonj during the year 2010-2011. Tender Package No. 23/PRC/Siraj/2010-2011/WD-02	5.770	5.877	April/2011	23/06/11	22/06/13	22/06/13
5. Construction of 56.37m (15.25m + 24.40m+15.25m) Long (Nailchapara) RCC + PC+ RCC Girder Bridge at 3 <sup>rd</sup> Km (ch: 2+200) of Sirajgonj-Kazipur-Dhunot road under Road Division, Sirajgonj during the year 2014-2015.	7.400	5.456	Jun/2015	01/09/15	31/05/16	31/05/16
6. Estimate for construction of 74.65 m (15.25m + 42.68m+15.25m) Long (Fokirtola) RCC+PC + RCC Girder Bridge at 4 <sup>th</sup> Km (Ch: 3+500) of Sirajgonj-Kazipur-Dhunot Road. Under Road Division Sirajgonj during the year 2014-2015.	11.05	6.591	June/2015	12/08/15	10/04/16	10/04/16

Description of procurement (goods/works/consultancy) as per bid document	Tender/Bid/proposal Cost (in crore Taka)		Tender/Bid/Proposal		Date of completion	
	As per PP	Contract value	Invitation Date	Contract signing	As per contract	Actual
1	2	3	4	5	6	7
7. Construction of 19.64 m (1×19.01m) long (Dakatiabari) RCC PC Girder Bridge at 8 <sup>th</sup> Km (Ch: 7+500) of Sirajgong-Kazipur-Dhonut Road. Under Road Division Sirajgonj During the year 2014-2015.	3.420	3.529	June/2015	20/08/15	10/03/16	10/03/16

১৩। প্রকল্প পরিদর্শনঃ গত ৩১/০৮/২০১৭ তারিখে আইএমইডি 'র সহকারী পরিচালক জনাব মোহাম্মদ আশরাফুজ্জামান ভূঁইয়া কর্তৃক প্রকল্পটি সরেজমিন পরিদর্শন করা হয়। পরিদর্শনকালে সিরাজগঞ্জ সড়ক বিভাগের নির্বাহী প্রকৌশলী উপস্থিত ছিলেন। পরিদর্শন পর্যবেক্ষণ নিম্নরূপঃ

১৩.১ সেতু নির্মাণ ও রক্ষাপ্রদ কাজঃ অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী সিরাজগঞ্জ-কাজিপুর-ধুনট সড়কের বিভিন্ন কি:মি:-এ ৫টি পিসি গার্ডার সেতু (৩২০.৬০ মি:), ১টি আরসিসি গার্ডার সেতু (১৯.৬৪ মি:) ও ১টি বিদ্যমান বেইলি সেতু প্রতিস্থাপনপূর্বক সুপার স্ট্রাকচার নির্মাণসহ মোট ৭টি সেতু নির্মাণ অন্তর্ভুক্ত ছিল। পরিদর্শনকালে ৭টি সেতুর মধ্যে ৫টি সেতু সরেজমিন পরিদর্শন করা হয়। পরিদর্শন পর্যবেক্ষণ নিম্নরূপঃ

(ক) নইলসাপাড়া সেতুঃ এটি সিরাজগঞ্জ-কাজিপুর-ধুনট সড়কের চেইনেজ ২+৩০০ তে অবস্থিত। সেতুটির দৈর্ঘ্য ৫৬.৩৭ মিটার ও প্রস্থ ১০.২৫ মিটার। সেতুর ক্যারেজওয়ে ৭.৩ মি:, উভয় পাশে ফুটপাথ ১ মিটার ও প্যারাপেট ওয়াল ০.৪৫ মিটার। ৩-স্প্যান বিশিষ্ট সেতুতে পিয়ার ২টি ও এবটমেন্ট ২টি। সেতুটি পাইল ফাউন্ডেশন এবং পিসি ও আরসিসি উভয় গার্ডারের সমন্বয়ে নির্মিত। তবে অনুমোদিত ডিপিপিতে সেতুটি শুধু পিসি গার্ডার হিসেবে নির্মাণের সংস্থান ছিল। ৫-গার্ডার বিশিষ্ট সেতুটিতে মোট পিসি গার্ডার ৫টি ও আরসিসি গার্ডার ১০টি। সেতুটির মাঝের গার্ডার পিসি যার দৈর্ঘ্য ২৪.৪০ মিটার। উভয় পাশে আরসিসি গার্ডারের দৈর্ঘ্য ১৫.২৫ মিটার। সেতুর উভয় পাশে ১০০ মিটার করে এপ্রোচ রোড নির্মাণ করা হয়েছে। এপ্রোচ রোডের উভয় পাশে গার্ড পোস্ট ও জিও-টেস্টাইলসহ সিসি ব্লক দ্বারা সিমেন্টিং করে রক্ষাপ্রদ কাজ করা হয়েছে দেখা যায়। পরিদর্শনকালে মূল সেতুর নির্মাণ কাজে কোন ত্রুটি পরিলক্ষিত হয়নি। তবে উভয় পাশে ৩টি স্থানে সেতুর প্যারাপেট ওয়াল ফেটে যেতে দেখা গেছে। রক্ষাপ্রদ কাজে ব্যবহৃত কনক্রিট স্লোপের ১টি স্থানে ফাটল তৈরি হয়েছে। সেতুটির পাশে ইতোপূর্বে নির্মিত বেইলি সেতুটি অপসারণ করা হয়নি। সেতুটিতে পেইন্টিং এর কাজ করা হলেও উভয় পাশে এপ্রোচ রোডের রোড মার্কিং করা হয়নি দেখা যায়। কয়েকটি গার্ড পোস্ট হেলে পড়তে যেতে দেখা গেছে।



চিত্র-১, ২, ৩ ও ৪ (ক্লক ওয়াইজ): নইলসাপাড়া সেতুর ডেক স্ল্যাব, গার্ডার, প্যারাপেট ওয়াল ও কনক্রিট স্লোপ ওয়ার্ক

(খ) ফকিরতলা সেতু: এটি সিরাজগঞ্জ-কাজিপুর-ধুনট সড়কের চেইনেজ ৩+৫০০ তে অবস্থিত। সেতুটির দৈর্ঘ্য ৭৪.৬৫ মিটার ও প্রস্থ ১০.২৫ মিটার। সেতুর ক্যারেজওয়ে ৭.৩ মি., উভয় পাশে ফুটপাথ ১ মিটার ও প্যারাপেট ওয়াল ০.৪৫ মিটার। ৩-স্প্যান বিশিষ্ট সেতুতে পিয়ার ২টি ও এবটমেন্ট ২টি। সেতুটি পাইল ফাউন্ডেশন এবং পিসি ও আরসিসি উভয় গার্ডারের সমন্বয়ে নির্মিত। তবে অনুমোদিত ডিপিপিতে সেতুটি শুধু পিসি গার্ডার হিসেবে নির্মাণের সংস্থান ছিল। ৫-গার্ডার বিশিষ্ট সেতুটিতে মোট পিসি গার্ডার ৫টি ও আরসিসি গার্ডার ১০টি। সেতুটির মাঝের গার্ডার পিসি যার দৈর্ঘ্য ৪২.৬৮ মিটার। উভয় পাশে আরসিসি গার্ডারের দৈর্ঘ্য ১৫.২৫ মিটার। সেতুর উভয় পাশে ১০০ মিটার করে এপ্রোচ রোড নির্মাণ করা হয়েছে। এপ্রোচ রোডের উভয় পাশে গার্ড পোস্ট ও জিও-টেস্টাইলসহ সিসি ব্লক দ্বারা সিমেন্টিং করে রক্ষাপ্রদ কাজ করা হয়েছে দেখা যায়। পরিদর্শনকালে মূল সেতুর নির্মাণ কাজে কোন ত্রুটি পরিলক্ষিত হয়নি। তবে রক্ষাপ্রদ কাজে ব্যবহৃত কনক্রিট স্লোপের ১টি স্থানে ফাটল তৈরি হয়েছে যা দ্রুত মেরামত করা প্রয়োজন। সেতুর উভয় পাশে নির্মিত এপ্রোচ সড়কের মাঝে পেভমেন্টের উপর পটহোল ও ঢালে রেইন কাট তৈরি হয়েছে। সেতুটিতে পেইন্টিং এর কাজ করা হলেও উভয় পাশে এপ্রোচ রোডের রোড মার্কিং করা হয়নি দেখা যায়। কয়েকটি গার্ড পোস্ট হেলে ও ভেঙ্গে পড়তে যেতে দেখা গেছে।



চিত্র-৫, ৬, ৭ ও ৮ (ক্লক ওয়াইজ): ফকিরতলা সেতুর ডেক স্ল্যাব, প্যারাপেট ওয়াল, কনক্রিট স্লোপ ওয়ার্ক ও এপ্রোচ রোড

(গ) সালুয়াভিটা সেতু: এটি সিরাজগঞ্জ-কাজিপুর-ধুনট সড়কের চেইনেজ ৫+৫৬৫ তে অবস্থিত। সেতুটির দৈর্ঘ্য ১০২.৮০ মিটার ও প্রস্থ ১০.২৫ মিটার। সেতুর ক্যারেজওয়ে ৭.৩ মি., উভয় পাশে ফুটপাথ ১ মিটার ও প্যারাপেট ওয়াল ০.৪৫ মিটার। ৩-স্প্যান বিশিষ্ট সেতুতে পিয়ার ২টি ও এবাটমেন্ট ২টি। সেতুটি পিসি গার্ডার ও পাইল ফাউন্ডেশনের উপর নির্মিত। ৫-গার্ডার বিশিষ্ট সেতুটিতে মোট পিসি গার্ডার ১৫টি। প্রতিটি পিসি গার্ডারের দৈর্ঘ্য ৩৩.৫৪ মিটার। সেতুর উভয় পাশে ১০০ মিটার করে এপ্রোচ রোড নির্মাণ করা হয়েছে। এপ্রোচ রোডের উভয় পাশে গার্ড পোস্ট ও জিও-টেক্সটাইলসহ সিসি ব্লক দ্বারা সিমেন্টিং করে রক্ষাপ্রদ কাজ করা হয়েছে দেখা যায়। পরিদর্শনকালে মূল সেতুর নির্মাণ কাজে কোন ত্রুটি পরিলক্ষিত হয়নি। তবে সাময়িক ডাইভারসন রোড অপসারণ করা হয়নি। স্ল্যাবের উপরের সিমেন্ট স্তর ক্ষয় হয়ে পাথর কুচি বেরিয়ে আসার উপক্রম হয়েছে। রক্ষাপ্রদ কাজে ব্যবহৃত সিসি ব্লক ২টি স্থানে ধ্বংস গেছে যা দ্রুত মেরামত করা প্রয়োজন। এপ্রোচ রোডের ২টি স্থানে গাইড ওয়ালের পাশে সিসি ব্লকের নিচের মাটি সরে গিয়ে গর্ত তৈরি হয়েছে। সেতুটিতে পেইন্টিং এর কাজ করা হলেও তা উঠে গেছে। উভয় পাশে এপ্রোচ রোডে রোড মার্কিং করা হয়নি দেখা যায়।



চিত্র-৯: সালুয়াভিটা সেতুর ডেক স্ল্যাব



চিত্র-১০: সালুয়াভিটা সেতুর গার্ডার,



চিত্র-১১ ও ১২: সালুয়াভিটা সেতুর স্লোপ প্রটেকশন ওয়ার্ক

(ঘ) ডাকাতিয়া বাড়ি সেতু: এটি সিরাজগঞ্জ-কাজিপুর-ধুনট সড়কের চেইনেজ ৭+৫০০ তে অবস্থিত। সেতুটির দৈর্ঘ্য ১৯.৬৪ মিটার ও প্রস্থ ১০.২৫ মিটার। সেতুর ক্যারেজওয়ে ৭.৩ মি., উভয় পাশে ফুটপাথ ১ মিটার ও প্যারাপেট ওয়াল ০.৪৫ মিটার। ১-স্প্যান বিশিষ্ট সেতু বিধায় কোন পিয়ার নেই। তবে দুই পাশে ২টি এবাটমেন্ট আছে। সেতুটি আরসিসি গার্ডার ও পাইল ফাউন্ডেশনের উপর নির্মিত। ৫-গার্ডার বিশিষ্ট সেতুটিতে মোট আরসিসি গার্ডার ৫টি। প্রতিটি আরসিসি গার্ডারের দৈর্ঘ্য ১৯.০১ মিটার। সেতুর উভয় পাশে ১০০ মিটার করে এপ্রোচ রোড নির্মাণ করা হয়েছে। এপ্রোচ রোডের উভয় পাশে গার্ড পোস্ট ও জিও-টেক্সটাইলসহ সিসি ব্লক দ্বারা সিমেন্টিং করে রক্ষাপ্রদ কাজ করা হয়েছে দেখা যায়। পরিদর্শনকালে মূল সেতুর নির্মাণ কাজে কোন ত্রুটি পরিলক্ষিত হয়নি। তবে সেতুর এক প্রান্তে রক্ষাপ্রদ কাজে ব্যবহৃত কনক্রিট স্লোপে লম্বালম্বি বড় ফাটল তৈরি হয়েছে এবং অপর প্রান্তে কনক্রিট স্লোপ ভেঙ্গে পড়েছে যা দ্রুত মেরামত করা প্রয়োজন। এক প্রান্তের এপ্রোচ রোডের পেভমেন্টের সীল কোট উঠে গেছে ও কয়েকটি স্থানে পট হোল তৈরি হয়েছে। এপ্রোচের ঢালে রেইন কাটও হয়েছে। সেতুটিতে পেইন্টিং এর কাজ করা হলেও তা উঠে গেছে। উভয় পাশে এপ্রোচ রোডে রোড মার্কিং করা হয়নি দেখা যায়।



চিত্র-১৩: ডাকাতিয়া সেতুর ডেক স্ল্যাব



চিত্র-১৪: ডাকাতিয়া সেতুর কনক্রিট স্লোপ ওয়ার্ক

(ঙ) ষোড়াচড়া সেতু: এটি সিরাজগঞ্জ-কাজিপুর-ধুনট সড়কের চেইনেজ ১০+৭৯০ তে অবস্থিত। সেতুটির দৈর্ঘ্য ৪৩.৩৯ মিটার ও প্রস্থ ১০.২৫ মিটার। সেতুর ক্যারেজওয়ে ৭.৩ মি., উভয় পাশে ফুটপাথ ১ মিটার ও প্যারাপেট ওয়াল ০.৪৫ মিটার। ১-স্প্যান বিশিষ্ট সেতু বিধায় কোন পিয়ার নেই। তবে দুই পাশে ২টি এবাটমেন্ট আছে। সেতুটি পিসি গার্ডার ও পাইল ফাউন্ডেশনের উপর নির্মিত। ৫-গার্ডার বিশিষ্ট সেতুটিতে মোট পিসি গার্ডার ৫টি। প্রতিটি পিসি গার্ডারের দৈর্ঘ্য ৪২.৬৮ মিটার। সেতুর উভয় পাশে ১০০ মিটার করে এপ্রোচ রোড নির্মাণ করা হয়েছে। এপ্রোচ রোডের উভয় পাশে গার্ড পোস্ট ও জিও-টেক্সটাইলসহ সিসি ব্লক দ্বারা সিমেন্টিং করে রক্ষাপ্রদ কাজ করা হয়েছে দেখা যায়। পরিদর্শনকালে মূল সেতুর নির্মাণ কাজে কোন ত্রুটি পরিলক্ষিত হয়নি। তবে সেতুর এক পাশের এক্সপানশন জয়েন্টের ঝালাই খুলে জয়েন্ট উঠে গেছে। ফলে গাড়ি চলাচলের সময় বিকট শব্দ হয়। সেতুটিতে পেইন্টিং এর কাজ করা হলেও তা মুছে গেছে। সেতুর উভয় প্রান্তে রক্ষাপ্রদ কাজে ব্যবহৃত কনক্রিট স্লোপ ২টি স্থানে ধ্বসে পড়েছে। সেতুর উভয় পাশে এপ্রোচ রোডের পেভমেন্টের সীল কোট উঠে গেছে ও কয়েকটি পট হোল তৈরি হয়েছে। এপ্রোচ রোডে রোড মার্কিং নেই দেখা যায়।



চিত্র-১৫ ও ১৬: ষোড়াচড়া সেতুর ডেক স্ল্যাব ও এক্সপানশন জয়েন্ট

১৩.২ সড়ক বাঁধ ও ফেল্লিবল পেভমেন্ট নির্মাণ: অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী প্রকল্পের আওতায় সিরাজগঞ্জ-কাজিপুর-ধুনট সড়কে ২.০০ ল:ঘ:মি: মাটির কাজ বাবদ ৩৩৮.৬২ লক্ষ টাকা এবং সার্ফেসিংসহ ৩.০০ কি:মি: এপ্রোচ সড়ক নির্মাণের জন্য ৭০১.৭৬ লক্ষ টাকার সংস্থান ছিল। প্রেরিত পিসিআরে ১.৯৭ ল:ঘ:মি: মাটির কাজ বাবদ ৩৩৮.৩৪ লক্ষ টাকা এবং ৩.০০ কি:মি: সার্ফেসিংসহ এপ্রোচ সড়ক নির্মাণ বাবদ ৭০১.৬২ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে উল্লেখ আছে। সরেজমিন পরিদর্শনকালে ৭টি সেতুর উভয় প্রান্তে মোট ১.৫ কি:মি: এবং প্রয়োজনীয়তার ভিত্তিতে সড়কের বিভিন্ন কি:মি:-এ (১ম, ২য়, ৫ম ও ৭ম, ১১তম ও ১৭তম কি:মি:) ১.৫ কি:মি:সহ মোট ৩.০০ কি:মি: সার্ফেসিংসহ এপ্রোচ সড়ক নির্মাণ করা হয়েছে দেখা যায়। এছাড়া ৪টি সেতুর ডাইভারশন রোড বাবদ ৮৫০ মিটার সড়ক বাঁধ নির্মাণ করা হয়েছিল যা পরিদর্শনকালে অপসারণ করা হয়েছে দেখা যায়। পরিদর্শনকালে নির্মিত সড়কের অসংখ্য স্থানে সড়ক বাধের ঢালে রেইন কাট ও মাটি ক্ষয় হতে দেখা গেছে। সড়কের ৬ষ্ঠ কিলোমিটারে সালুয়াভিটা

সেতুর সিরাজগঞ্জ প্রান্তে পেভমেন্টের পুরনু পরীক্ষা করে বেইজ টাইপ-১ ১৫০ মি:মি: এবং সীলকোটসহ কার্পেটিং ৪৮ মি:মি: পাওয়া গেছে। ডিপিতে প্রদত্ত ডিজাইনে বেইজ টাইপ-১ ১৫০ মি:মি: এবং কার্পেটিং ৫২ মি:মি: উল্লেখ আছে। পরিদর্শনকালে পেভমেন্টের কোথাও কোথাও আনডিউলেশন, পটহোল ও কিনারা ভাঙ্গা দেখা গেছে।

- ১৩.৩ রিটেইনিং ওয়াল: সেতুর স্থায়িত্ব বৃদ্ধি এবং এপ্রোচ রোড রক্ষার জন্য নির্মিত সেতুগুলোর এপ্রোন এবং সড়ক বাধের নিচে ৫০০ মিটার রিটেইনিং ওয়াল নির্মাণ করা হয়েছে।
- ১৩.৪ গাইড ওয়াল/সসার ড্রেন: বৃষ্টির পানি অপসারণ এবং সড়ক বাঁধ রক্ষার জন্য প্রকল্পের আওতায় ব্রীজের এপ্রোচ রোডে ১৯০০ মিটার গাইড ওয়াল এবং ১৮০০ মিটার ড্রেন নির্মাণের সংস্থান ছিল। প্রেরিত পিসিআরে ১৯০০ মিটার গাইড ওয়াল এবং ১৭৮৮ মিটার সসার ড্রেন নির্মাণ করা হয়েছে উল্লেখ আছে। পরিদর্শনকালে নির্মিত ৭টি সেতুর উভয় প্রান্তে এপ্রোচ সড়কের উভয় পাশে গাইড ওয়াল/ড্রেন নির্মাণ করা হয়েছে দেখা যায়। তবে কয়েকটি স্থানে গাইড ওয়াল/ড্রেনে ফাটল/ভাঙ্গন দেখা গেছে।
- ১৩.৫ সাইন, সিগন্যাল, কিগমিঃ পোস্ট ও গার্ড পোস্ট: ডিপিতে পৃথক অংগ হিসেবে সাইন, সিগন্যাল ও কিগমি পোস্ট এর সংস্থান না থাকায় পরিদর্শনকালে এগুলো দেখা যায়নি। তবে সেতুগুলোর উভয় প্রান্তে এপ্রোচ রোডের উভয় পাশে প্রয়োজনীয় সংখ্যক গার্ড পোস্ট স্থাপন করা হয়েছে যদিও কয়েকটি গার্ড পোস্ট হেলে/ভেঙ্গে পড়তে দেখা গেছে।

১৪। প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জনঃ

পরিকল্পিত	উদ্দেশ্য অর্জন
প্রকল্পের মূল উদ্দেশ্য হলো- সিরাজগঞ্জ-কাজিপুর-ধুনট সড়কে ৬টি পিসি গার্ডার সেতু এবং ১টি বেইলী সেতুর সুপার-স্ট্রাকচার নির্মাণের মাধ্যমে নিরবিচ্ছিন্ন সড়ক যোগাযোগ ব্যবস্থা স্থাপন।	প্রকল্পের আওতায় সিরাজগঞ্জ-কাজিপুর-ধুনট সড়কে ৬টি পিসি গার্ডার সেতু ও ১টি বেইলী সেতুর সুপার-স্ট্রাকচার নির্মাণ এবং আনুষ্ঠানিক ভৌত কাজ সম্পন্ন করায় নিরবিচ্ছিন্ন সড়ক যোগাযোগ ব্যবস্থা স্থাপিত হয়েছে। ফলে প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জিত হয়েছে। তবে নির্মিত সড়কের অসংখ্য স্থানে রেইন কাট, আনডিউলেশন, পট হোল সৃষ্টি, পেভমেন্টের কিনারা ভেঙ্গে যাওয়া ও রক্ষাপ্রদ কাজ ক্ষতিগ্রস্ত হওয়ায় সড়কের স্থায়িত্ব রক্ষার জন্য মেরামতের প্রয়োজন হবে।

- ১৫। উদ্দেশ্য অর্জিত না হয়ে থাকলে তার কারণঃ প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জিত হয়েছে। তবে নির্মিত সড়কের অসংখ্য স্থানে রেইন কাট, আনডিউলেশন, পট হোল সৃষ্টি, পেভমেন্টের কিনারা ভেঙ্গে যাওয়া ও রক্ষাপ্রদ কাজ ক্ষতিগ্রস্ত হওয়ায় সড়কের স্থায়িত্ব রক্ষার জন্য মেরামতের প্রয়োজন হবে।
- ১৬। প্রকল্প বাস্তবায়ন সমস্যাঃ প্রকল্পটি বাস্তবায়নে অর্থ বরাদ্দ ও সময় বৃদ্ধি ব্যতীত উল্লেখযোগ্য অন্য কোন সমস্যা মোকাবেলা করতে হয়নি।
- ১৭। রাজস্ব খাতে স্থানান্তরঃ প্রকল্পের আওতায় সম্পাদিত কাজ ইতোমধ্যে সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের রাজস্ব খাতে (ওপেন লাইন)-এ স্থানান্তর করা হয়েছে।

১৮। **External Audit:** মন্ত্রণালয় হতে প্রেরিত পিসিআর পর্যালোচনায় দেখা যায় প্রকল্পটির কোন Internal ও External Audit করা হয়নি। কিন্তু মন্ত্রণালয় কর্তৃক সমাপ্তি প্রতিবেদন প্রেরণের পূর্বে প্রকল্পটির External Audit করা প্রয়োজন ছিল।

১৯। মতামত/সুপারিশঃ

১৯.১ প্রকল্পটি ৩ বছর ৭ মাস মেয়াদে বাস্তবায়নের জন্য অনুমোদন করা হলেও প্রকৃত বাস্তবায়ন সময় লেগেছে ৫ বছর ৭ মাস। অর্থাৎ Time over-run হয়েছে ৫৫.৮১%। এ সময়ে Cost over-run হয়েছে ১১৩১.৬৮ লক্ষ টাকা

(৩০.০৪%)। ডিপিপি 'র লক্ষ্যমাত্রার বিপরীতে এডিপিতে অর্থ বরাদ্দের স্বল্পতার কারণে এমনটি হয়েছে।

এমটিবিএফ মন্ত্রণালয় হিসেবে সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ ভবিষ্যতে Basket অনুযায়ী প্রকল্প গ্রহণ করবে এবং ডিপিপির আলোকে বরাদ্দ নিশ্চিত করবে (অনু: ৯.২);

১৯.২ প্রকল্পটি বাস্তবায়নে ৪ (চার) বার প্রকল্প পরিচালক পরিবর্তন করা হয়েছে। ঘন ঘন প্রকল্প পরিচালক বদলের

শ্রেণিতে প্রকল্প পরিচালকগণ যথাযথ সুপারভিশন ও মনিটরিং করতে পারেন না। ফলে প্রকল্পের বাস্তবায়ন বিঘ্নিত

হওয়ার পাশাপাশি গুণগতমান নিশ্চিত করা করা সম্ভব হয় না। মন্ত্রণালয় বিষয়টি গুরুত্বের সাথে বিবেচনা করে

ভবিষ্যতে গৃহীতব্য প্রকল্পে প্রকল্প বাস্তবায়নকালীন সময়ের জন্য একজন প্রকল্প পরিচালক নিয়োগের প্রয়োজনীয় উদ্যোগ গ্রহণ করবে (অনু:৮);

১৯.৩ গজারিয়া ও কাটাধর সেতুর উভয় পাশে অন্তত: ৫০ মিটার করে খাল ভরাট করে সেতুর দৈর্ঘ্য হ্রাসপূর্বক সেতু ২টি টি নির্মাণ করার বিষয়ে মন্ত্রণালয় ব্যাখ্যা প্রদান করবে (অনু: ১৩.২);।

১৯.৪ প্রকল্পের অধীন নির্মিত ৬টি সেতুর মধ্যে ৫টি সেতুর (পূর্ণিমাগাতি, ঝপঝপিয়া, কাটাধর, চ্যাংটানালি কাটাখালি) রক্ষাপ্রদ কাজ ক্ষতিগ্রস্ত দেখা গেছে। উক্ত ক্ষতিগ্রস্ত কাজসমূহ দ্রুত মেরামত করতে হবে (অনু: ১৩.২);

১৯.৫ প্রকল্পের অধীন নির্মিত সব কটি সেতুর এপ্রোচ সড়ক বাঁধ ও ফেল্লিবল পেভমেন্টে আনডিউলেশন, রেইন কাট, পেভমেন্টের কিনারা ভাঙ্গা প্রভৃতি ত্রুটি দেখা গেছে। উক্ত ক্ষতিগ্রস্ত কাজসমূহ দ্রুত মেরামত করতে হবে (অনু: ১৩.২ ও ১২.৩);

১৯.৬ প্রকল্পের আওতায় নির্মিত অনেক স্থানে গাইড ওয়াল/ড্রেন ভেঙ্গে পড়তে দেখা গেছে। এগুলো চিহ্নিতপূর্বক মেরামত করতে হবে (অনু: ১৩.৪);

১৯.৭ সড়ক নিরাপত্তার স্বার্থে প্রয়োজনীয় সংখ্যক সাইন, সিগন্যাল, কিংমিঃ পোস্ট ও গার্ড পোস্ট স্থাপনের উদ্যোগ নিতে হবে (অনু: ১৩.৫)

১৯.৮ সমাপ্ত প্রকল্পটির সত্ত্বর External Audit সম্পন্ন করতে হবে (অনু: ১৭); এবং

১৯.৯ অনুচ্ছেদ ১৯.১ হতে ১৯.৯ এর বিষয়ে গৃহীত ব্যবস্থা মন্ত্রণালয় আগামী ১ মাসের মধ্যে আইএমইডিকে অবহিত করবে।

সায়দাবাদ-এনায়েতপুর (খাজা ইউনুস আলী মেডিকেল কলেজ হাসপাতাল) সড়কের বাইলেন নির্মাণ  
-শীর্ষক প্রকল্পের সমাপ্তি মূল্যায়ন প্রতিবেদন

১। প্রকল্পের নাম	:	সায়দাবাদ-এনায়েতপুর (খাজা ইউনুস আলী মেডিকেল কলেজ হাসপাতাল) সড়কের বাইলেন নির্মাণ
২। বাস্তবায়নকারী সংস্থা	:	সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর।
৩। প্রশাসনিক মন্ত্রণালয়/বিভাগ	:	সড়ক পরিবহন ও সেতু মন্ত্রণালয়/সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ।
৪। প্রকল্প এলাকা	:	সিরাজগঞ্জ জেলার সিরাজগঞ্জ সদর ও বেলকুচি উপজেলা।
৫। 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	১ম সংশোধিত		মূল	১ম সংশোধিত			
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮
৩২৯৮.৩০ (-)	-	২৮৯১.৭০ (-)	০১-০৭- ২০১০ থেকে ৩০-০৬- ২০১২	-	০১-০৭-২০১০ থেকে ৩০-০৬-২০১৬	(-) ১২.৩২%	৪ বছর (২০০%)

৬। প্রশিক্ষণ : প্রকল্পের আওতায় কোন স্থানীয় ও বৈদেশিক প্রশিক্ষণের সংস্থান না থাকায় প্রশিক্ষণ প্রদান করা হয়নি।

৭। প্রকল্পের অঙ্গভিত্তিক বাস্তবায়ন (পিসিআর অনুসারে) :

	Items of Work (as per PP)	Unit	Target (as per PP)		Actual Progress	
			Physical (Quantity)	Financial	Physical (Quantity)	Financial
	1	2	3	4	5	6
1	Stationary	LS	LS	3.00	LS	2.50
2	Publication & Tendering	LS	LS	3.00	LS	0.00
3	Laboratory Testing	LS	LS	2.00	LS	0.00
4	Survey & Design	LS	LS	2.00	LS	0.00
5	Earthwork on road Embankment	Lac.cum	6.63	994.50	6.626	994.29
6	<b>Flexible Pavement</b>					
	Construction of New pavement (3.05m)	Km	19.64	605.50	19.64	605.39
	Surfacing (Carpeting & Seal Coat) (3.05m)	Km	19.64	284.78	19.64	284.78
	Pavement for Junction	Nos	45	93.60	45	93.60

	Items of Work (as per PP)	Unit	Target (as per PP)		Actual Progress	
			Physical (Quantity)	Financial	Physical (Quantity)	Financial
	1	2	3	4	5	6
7	Extension of RCC Box Culvert	m	12.00	60.00	0.00	0.00
<b>8. Protective work</b>						
	Concrete slope Protection	Sqm	21600.00	223.13	19920.00	206.43
	Geo-Textile Filter Fabric	Sqm	28200.00	32.99	19920.00	23.54
	Retaining Wall	Cum	1070.00	223.53	749.53	164.70
	Brick Masonry Toe Wall	m	3500.00	203.49	1683.68	131.37
	Construction of Side Drain	Cum	103.50	6.99	103.50	6.99
	Concrete curb (Outer) & Guide block	Cum	1294.80	87.44	1211.20	87.36
	Brick Masonry Barrier betn Main Pavement & By lane	Cum	5145.00	219.22	5145.00	219.22
9	<b>Sign Signal &amp; Km post, Painting etc.</b>					
	Traffic Sign	Nos	25.00	1.13	25.00	1.13
	Sign Post	Nos	100.00	1.92	100.00	1.92
	Concrete Post	Nos	1200.00	29.82	275.00	6.83
	Painting of Concrete Post	Sqm	382.17	3.24	195.00	1.65
10	Removal of Public Utilities	L.S	L.S	60.00	L.S	60.00
11	Physical contingency (2%)		-	62.82		0.00
12	Price contingency (3%)		-	94.24		0.00
	Total=			3298.30		2891.70

৮। প্রকল্প পরিচালক সংক্রান্ত তথ্যাদিঃ

ক্রমিক নং	প্রকল্প পরিচালকের নাম ও পদবী	দায়িত্বের ধরণ		কর্মকাল	
		পূর্ণকালীন	খন্ডকালীন	যোগদান	বদলী
১	২	৩	৪	৫	৬
১.	Md. Abdul Gaffar, Addl. Chief Engr. Rajshahi Zone, Rajshahi.		হ্যাঁ	০১/০৭/১০	০৯/০৯/১০
২.	Md. Mofizul Islam, Addl. Chief Engr. Rajshahi Zone, Rajshahi.		হ্যাঁ	০৯/০৯/১০	০৩/১০/১০
৩.	Md. Abdul Halim Miah, Addl. Chief Engr. Rajshahi Zone, Rajshahi.	-	হ্যাঁ	০৩/১০/১০	০৮/০২/১১

ক্রমিক নং	প্রকল্প পরিচালকের নাম ও পদবী	দায়িত্বের ধরণ		কর্মকাল	
		পূর্ণকালীন	খন্ডকালীন	যোগদান	বদলী
১	২	৩	৪	৫	৬
৪.	Md. Habibul Haque, Addl. Chief Engr. Rajshahi Zone, Rajshahi.	-	হ্যাঁ	০৮/০২/১১	৩০/০৪/১৩
৫.	Md. Abdus Salam, Addl. Chief Engr. Rajshahi Zone, Rajshahi.	-	হ্যাঁ	৩০/০৪/১৩	১৭/০৯/১৫
৬.	Md. Abu Rawshan, Addl. Chief Engr. Rajshahi Zone, Rajshahi.	-	হ্যাঁ	১৭/০৯/১৫	৩০/০৬/১৬

উপর্যুক্ত ছক পর্যালোচনায় দেখা যায়, আলোচ্য প্রকল্পে মোট ৬ জন প্রকল্প পরিচালক দায়িত্ব পালন করেছেন। তাঁদের অধিকাংশের মেয়াদ ১ বছরেরও কম। প্রকল্পটি ০২ বছর মেয়াদে বাস্তবায়নের জন্য অনুমোদন করা হলেও এর প্রকৃত বাস্তবায়ন সময় লেগেছে ০৬ বছর। অর্থাৎ প্রকল্পটির মূল অনুমোদিত মেয়াদের তুলনায় মেয়াদ বৃদ্ধি পেয়েছে ০৪ বছর (২০০%)। ঘন ঘন প্রকল্প পরিচালক বদলী করা হলে প্রকল্প পরিচালকগণ যথাযথভাবে প্রকল্প বাস্তবায়ন, মনিটরিং ও সুপারভিশন যেমন করতে পারেন না তেমনি প্রকল্পের গুণগত মানও রক্ষা করতে পারেননা। এর ফলে জনগণ যথাসময়ে প্রকল্প বাস্তবায়নের সুফল হতে বঞ্চিত হয়।

৯। ক্রয় সংক্রান্ত তথ্যাদিঃ

৯.১ গাড়ী/ট্রান্সপোর্ট ক্রয়ঃ প্রকল্পের আওতায় কোন গাড়ী/ট্রান্সপোর্ট ক্রয়ের সংস্থান না থাকায় গাড়ী/ট্রান্সপোর্ট ক্রয় করা হয়নি।

৯.২ পণ্য, কার্য ও সেবা ক্রয়ঃ (পণ্য ও কার্য ২০০.০০ লক্ষ টাকার উপরে এবং সেবা ১০০.০০ লক্ষ টাকার উপরে) ক্রয় সংক্রান্ত তথ্যের বিস্তারিত অনুচ্ছেদ ১২.৪ এ বর্ণনা করা হয়েছে।

১০। ডিপিপি বরাদ্দ ও অগ্রগতি (লক্ষ টাকায়): অনুমোদিত ডিপিপিতে ২০১০-১১ ও ২০১১-১২ অর্থ বছরে বরাদ্দ ছিল যথাক্রমে ১৪৮৪.২৪ লক্ষ ও ১৮১৪.০৬ লক্ষ টাকা। তবে প্রকৃত বরাদ্দ ও ব্যয়ের চিত্র নিম্নরূপ:

অর্থবছর	এডিপি বরাদ্দ ও লক্ষ্যমাত্রা				টাকা অবমুক্তি	ব্যয় ও বাস্তব অগ্রগতি			
	মোট	টাকা	প্রকল্প সাহায্য	বাস্তব লক্ষ্যমাত্রা %		মোট	টাকা	প্রকল্প সাহায্য	বাস্তব অগ্রগতি %
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮	৯	১০
২০১০-১১	২০০.০০	২০০.০০	-	৬.০৬%	২০০.০০	২০০.০০	২০০.০০	-	৬.০৬%
২০১১-১২	৮০০.০০	৮০০.০০	-	২৪.২৬%	৮০০.০০	৮০০.০০	৮০০.০০	-	২৪.২৬%
২০১২-১৩	৫৯৭.৫০	৫৯৭.৫০	-	১৮.১১%	৫৯৭.৫০	৫৯৭.৫০	৫৯৭.৫০	-	১৮.১১%
২০১৩-১৪	৩৭৩.৫০	৩৭৩.৫০	-	১৩.২৩%	৩৭৩.৫০	৩৭৩.৫০	৩৭৩.৫০	-	১৩.২৩%
২০১৪-১৫	২৮৬.৭০	২৮৬.৭০	-	১৩.২৩%	২৮৬.৭০	২৮৬.৭০	২৮৬.৭০	-	১৩.২৩%
২০১৫-১৬	৬৩৪.০০	৬৩৪.০০	-	২৫.১১%	৬৩৪.০০	৬৩৪.০০	৬৩৪.০০	-	২৫.১১%
মোট	২৮৯১.৭০	২৮৯১.৭০		১০০%	২৮৯১.৭০	২৮৯১.৭০	২৮৯১.৭০		১০০%

১১। কাজ অসম্পূর্ণ থাকলে তার কারণঃ অনুমোদিত ডিপিপি অনুযায়ী প্রকল্পের কাজ সমাপ্ত হয়েছে।

১২। সাধারণ পর্যবেক্ষণঃ

১২.১ প্রকল্পের পটভূমি ও উদ্দেশ্যঃ সড়কটি বঙ্গবন্ধু সেতুর পশ্চিম এপ্রোচ সড়কের সায়াদাবাদ থেকে শুরু হয়ে সিরাজগঞ্জ জেলা সদরসহ বেলকুচি উপজেলা ও চৌহালী উপজেলার এনায়েতপুর নামক স্থানে অবস্থিত খাজা ইউনুস আলী মেডিকেল কলেজকে সংযুক্ত করেছে। বেলকুচি এবং এনায়েতপুর তাঁত শিল্পের জন্য বিখ্যাত। সড়কটির শেষ প্রান্তে খাজা ইউনুস আলী মেডিকেল কলেজ নামে একটি অত্যাধুনিক হাসপাতাল অবস্থিত। প্রতিদিন অসংখ্য রোগী চিকিৎসার জন্য এ মেডিকেল কলেজে আসা-যাওয়া করে। তাছাড়া, প্রতি বছর হাজার হাজার মুরিদান মাজার শরীফে এ সড়ক দিয়ে যাতায়াত করে থাকে। সড়কটি চৌহালী উপজেলা থেকে সিরাজগঞ্জ জেলা সদরে যাতায়াতের জন্য সংক্ষিপ্ত পথ হিসেবেও ব্যবহৃত হয়। তাছাড়া সড়কটি বেলকুচি ও এনায়েতপুরের সাথে রাজধানী ঢাকার সরাসরি সড়ক যোগাযোগ প্রতিষ্ঠা করেছে। প্রকল্প এলাকাটি মাছ, দুধ, কৃষি ফসল এবং গবাদি পশু উৎপাদনের জন্য বিখ্যাত। প্রতিদিন এ সড়ক দিয়ে বহু অ্যান্ট্রিক ও ধীর গতির যানবাহন চলাচল করে। অ্যান্ট্রিক ও ধীর গতির যানবাহন চলাচলের কারণে যান্ত্রিক যানবাহন সঠিক গতি বজায় রাখতে পারে না। ফলে প্রায়ই দুর্ঘটনা ঘটে। উল্লেখ্য, সায়াদাবাদ-এনায়েতপুর সড়কটি বাংলাদেশ পানি উন্নয়ন বোর্ডের বন্যা নিয়ন্ত্রণ বাধের উপর নির্মিত। বাধের বাম পার্শ্ব বরাবর রিভার সাইডে পানি উন্নয়ন বোর্ডের অধিগ্রহণকৃত ভূমি রয়েছে। সড়কটি মূল সড়কের বাম পাশ ঘেষে নির্মিত হবে বিধায় কোন ভূমি অধিগ্রহণের প্রয়োজন হবে না। বর্ণিত অবস্থার প্রেক্ষিতে যান্ত্রিক যানবাহনের গতি সচল রাখা এবং অ্যান্ট্রিক ও ধীর গতির যানবাহনের জন্য আলাদা লেন নির্মাণের লক্ষ্যে প্রকল্পটি গ্রহণ করা হয়েছে।

প্রকল্পের উদ্দেশ্যঃ প্রকল্পের মূল উদ্দেশ্য হলো- সায়াদাবাদ-এনায়েতপুর সড়কের পাশ দিয়ে ধীরগতি সম্পন্ন যানবাহনের জন্য পৃথক লেন নির্মাণের মাধ্যমে নিরাপদ ও উন্নততর সড়ক যোগাযোগ ব্যবস্থা স্থাপন এবং প্রকল্প এলাকার আর্থ-সামাজিক অবস্থার উন্নয়ন।

১২.২ প্রকল্পের অনুমোদন ও সংশোধন (লক্ষ টাকায়):

	মেয়াদকাল	মন্তব্য
মূল	০১/০৭/২০১০ হতে ৩০/০৬/২০১২ পর্যন্ত	একনেক কর্তৃক
ব্যয় বৃদ্ধি ব্যতিরেকে মেয়াদ বৃদ্ধি ১ম বার	০১/১০/২০১১ হতে ৩০/০৬/২০১৩ পর্যন্ত	আইএমইডি'র সুপারিশে
ব্যয় বৃদ্ধি ব্যতিরেকে মেয়াদ বৃদ্ধি ২য় বার	০১/১০/২০১১ হতে ৩০/০৬/২০১৪ পর্যন্ত	-
ব্যয় বৃদ্ধি ব্যতিরেকে মেয়াদ বৃদ্ধি ৩য় বার	০১/১০/২০১১ হতে ৩০/০৬/২০১৫ পর্যন্ত	-
ব্যয় বৃদ্ধি ব্যতিরেকে মেয়াদ বৃদ্ধি ৪র্থ বার	০১/১০/২০১১ হতে ৩০/০৬/২০১৬ পর্যন্ত	-

১২.৩ সার্বিক আর্থিক ও বাস্তব অগ্রগতিঃ প্রকল্পের আওতায় জুন, ২০১৬ পর্যন্ত ক্রমপুঞ্জিত আর্থিক অগ্রগতি হয়েছে ২৮৯১.৭০ লক্ষ টাকা যা অনুমোদিত ব্যয় ৩২৯৮.৩০ লক্ষ টাকার ৮৭.৬৭%। উক্ত সময়ে অনুমোদিত সংশোধিত প্রকল্পের ৯৭% বাস্তব অগ্রগতি সাধিত হয়েছে (অনুচ্ছেদ-৬)।

১২.৪ দরপত্র সংক্রান্ত তথ্যঃ আলোচ্য প্রকল্পে ০২টি প্যাকেজের আওতায় দরপত্র আহবানপূর্বক ঠিকাদার নিয়োগ করা হয় যা নিম্নরূপঃ

Description of procurement (goods/works/consultancy)	Tender/Bid/proposal Cost (in crore Taka)		Tender/Bid/Proposal		Date of completion	
	As per PP	Contract value	Invitation Date	Contract signing	As per contract	Actual
1	2	3	4	5	6	7
Construction of By-lane of Soidabad-Enayetpur (Khaja-Younus Ali Medical College – Hospital) Road (Z-5409) at 1 <sup>st</sup> Km to 10 <sup>th</sup> Km (p) (Package No. 03-PRC/Siraj/2010-2011)	16.29	12.93	12/07/10	24/10/10	16/04/12	30/06/16
Construction of By-lane of Soidabad-Enayetpur (Khaja-Younus Ali Medical College – Hospital) Road (Z-5409) at 11 <sup>th</sup> Km to 20 <sup>th</sup> Km (p) (Package No. 04-PRC/Siraj/2010-2011)	14.39	13.15	12/07/10	24/10/10	16/04/12	30/06/16

১৩। প্রকল্প পরিদর্শনঃ গত ৩১/০৭/২০১৭ তারিখে আইএমইডি 'র সহকারী পরিচালক জনাব মোহাম্মদ আশরাফুজ্জামান ভূঁইয়া কর্তৃক প্রকল্পটি সরেজমিন পরিদর্শন করা হয়। পরিদর্শনকালে সিরাজগঞ্জ সড়ক বিভাগের নির্বাহী প্রকৌশলী উপস্থিত ছিলেন। পরিদর্শন পর্যবেক্ষণ নিম্নরূপঃ

১৩.১ মাটির কাজঃ মূল অনুমোদিত ডিপিপি অনুযায়ী ৬.৬৩ লক্ষ ঘন মিটার মাটির কাজ বাবদ ৯৯৪.৫০ লক্ষ টাকার সংস্থান ছিল। প্রেরিত পিসিআরে ৬.৬২৬ লক্ষ ঘন মিটার মাটির কাজ বাবদ ৯৯৪.২৯ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে উল্লেখ আছে। অনুমোদিত ডিপিপি'র ড্রয়িং অনুযায়ী ১৯.৬৪ কিলোমিটার সড়ক বাঁধ ১৪ ফুট প্রশস্ততায়, ১:১.৫০ স্লোপ ও ৬ ফুট উচ্চতায় নির্মাণের উল্লেখ আছে। এ ক্ষেত্রে মূল সড়ক ও নির্মিত সড়কের উচ্চতার পার্থক্য হবে ২ ফুট। তবে পরিদর্শনকালে মূল সড়ক ও নির্মিত সড়কের অনেক স্থানে উচ্চতায় তেমন কোন পার্থক্য নেই দেখা যায়। এমনকি কয়েকটি স্থানে উভয় সড়কের মধ্যকার মিডিয়ানও দেখা যায়নি। ফলে উভয় সড়কের মধ্যে কোন পার্থক্য বুঝা যায়নি। ফলে ধীরগতির যানবাহনগুলো সহজেই মূল সড়কে উঠে যাচ্ছে দেখা যায়। পরিদর্শনকালে সড়কের অসংখ্য স্থানে বড় বড় রেইন কাট ও খাড়া ঢাল দেখা গেছে। এমনকি উক্ত রেইন কাটের দরুণ অনেক স্থানে নির্মিত পেভমেন্ট ধ্বংসে গেছে দেখা যায়।



চিত্র-১ ও ২: সড়ক বাধে সৃষ্ট রেইন কাট ও ভাঙ্গা পেভমেন্ট

১৩.২ ফ্লেস্কিবল পেভমেন্ট: অনুমোদিত ডিপিপি অনুযায়ী নির্মিত সড়ক বাঁধে ১৯.৬৪ কিলোমিটার ফ্লেস্কিবল পেভমেন্ট নির্মাণের জন্য ৬০৫.৫০ লক্ষ টাকার সংস্থান ছিল। প্রেরিত পিসিআরে ১৯.৬৪ কিলোমিটার ফ্লেস্কিবল পেভমেন্ট নির্মাণ বাবদ ৬০৫.৩৯ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে উল্লেখ আছে। অনুমোদিত পেভমেন্টের ডিজাইনে ২০০.০০ মিলি মিটার ISG, ১৫০ মিলি মিটার sub-base, ১৫০.০০ মিলিমিটার Base type-II, ৪০.০০ মিলিমিটার কার্পেটিং এবং ৭.০০ মিলিমিটার সীলকোট দ্বারা ১০ ফুট প্রশস্ততায় নির্মাণের উল্লেখ আছে। পরিদর্শনকালে ১৯.৬৪ কি:মি: সড়ক বাঁধে ফ্লেস্কিবল পেভমেন্ট নির্মাণ করা হয়েছে দেখা যায়। তবে সড়কের Country side-এর অনেক স্থানে পেভমেন্ট ভেঙ্গে যেতে দেখা গেছে। কোন কোন স্থানে বালু ও মাটি দ্বারা পেভমেন্ট ঢেকে গেছে। পরিদর্শনকালে নির্মিত সড়কের অনেক স্থান অবৈধভাবে দখল করে ঠিকাদারী ও ব্যবসাসহ নানা রকমের বাণিজ্যিক কার্যক্রম পরিচালনা করা হচ্ছে দেখা যায়। ফলে অযান্ত্রিক ও ধীর গতির যানবাহনগুলোকে বাধ্য হয়ে মূল সড়কে উঠে যাতায়াত করতে হচ্ছে। নির্মিত সড়কের অন্তত: দুটি স্থানে স্থানীয় পৌরসভার উদ্যোগে সড়ক বরাবর আনুমানিক ৩ ফুট উচ্চতার ৫০০ মিটার স্টীলের বেরিয়ার নির্মাণ করে টোল আদায় করে যানবাহন চলাচলের অনুমতি দেওয়া হচ্ছে দেখা যায়। এমতাবস্থায়, প্রকল্পের মূল উদ্দেশ্য অর্জন নিয়ে সংশয়ের সৃষ্টি হয়েছে। পরিদর্শনকালে নির্মিত পেভমেন্টের চেইনেজ কিলোমিটার ৫+৪০০ ও ১২+৫০০ তে ভাস্কো পেভমেন্ট মেপে Base type-II ১৫০ মিলিমিটার এবং সার্ফেস ৪২ মিলিমিটার পাওয়া গেছে।



চিত্র-৩ ও ৪: ঠিকাদার ও স্থানীয় পৌরসভা কর্তৃক সড়ক দখল



চিত্র-৫: নির্মিত ফ্লেস্কিবল পেভমেন্টের ভাল অংশ



চিত্র-৬: পেভমেন্টের কার্পেটিং পরীক্ষা

১৩.৩ কালভার্ট: অনুমোদিত ডিপিপি অনুযায়ী ১২ মিটার (৪টি) কালভার্ট বর্ধিতকরণ বাবদ ৬০.০০ লক্ষ টাকার সংস্থান ছিল। কিন্তু প্রকল্পের আওতায় কালভার্ট বর্ধিতকরণের কোন কাজ করা হয়নি। ফলে এ খাতে কোন অর্থও ব্যয় হয়নি।

১৩.৪ রক্ষাপ্রদ কাজ: অনুমোদিত ডিপিপি অনুযায়ী ২১৬০০ বর্গমিটার কংক্রিট স্লোপ প্রটেকশন, ২৮২০০ বর্গমিটার জিও-টেব্রটাইলসহ ফিল্টার ফেব্রিক, ১০৭০ ঘনমিটার রিটেইনিং ওয়াল, ৩৫০০ মিটার ব্রিক ম্যাশনারী টো-ওয়াল, ১০৩.৫০ ঘনমিটার সাইড ড্রেন, ১২৯৪.৮০ ঘনমিটার কনক্রিট কার্ব ও গাইড ব্লক এবং ৫১৪৫ ঘনমিটার ব্রিক ম্যাশনারী বেরিয়ার নির্মাণের সংস্থান ছিল। প্রেরিত পিসিআরে ১৯৯২০ বর্গমিটার কংক্রিট স্লোপ প্রটেকশন, ১৯৯২০ বর্গমিটার জিও-টেব্রটাইলসহ ফিল্টার ফেব্রিক, ৭৪৯.৫৩ ঘনমিটার রিটেইনিং ওয়াল, ১৬৮৩.৬৮ মিটার ব্রিক ম্যাশনারী টো-ওয়াল, ১০৩.৫০ ঘনমিটার সাইড ড্রেন, ১২১১.২০ ঘনমিটার কনক্রিট কার্ব ও গাইড ব্লক এবং ৫১৪৫.০০ ঘনমিটার ব্রিক ম্যাশনারী বেরিয়ার নির্মাণ করা হয়েছে উল্লেখ আছে। পরিদর্শনকালে অনেক স্থানে নির্মিত কনক্রিট স্লোপ প্রটেকশন ওয়াক ও সাইড ড্রেন ভেঙ্গে গেছে দেখা যায়। বেশ কয়েকটি স্থানে নির্মিত কনক্রিট কার্ব ও গাইড ব্লক ভেঙ্গে নিচে পড়ে থাকতে দেখা গেছে। এ ধরনের স্থানগুলোতে সড়ক বাঁধ ও পেভমেন্টের ক্ষতি তুলনামূলক বেশি পরিলক্ষিত হয়েছে।



চিত্র-৭: ক্ষতিগ্রস্ত রক্ষাপ্রদ কাজ



চিত্র-৮: রক্ষাপ্রদ কাজে ব্যবহৃত কনক্রিট কার্ব ও গাইড ব্লক

১৩.৫ সাইন, সিগন্যাল, কি:মি: পোস্ট, পেইন্টিং: অনুমোদিত ডিপিপি অনুযায়ী ২৫টি ট্রাফিক সাইন স্থাপন বাবদ ১.১৩ লক্ষ টাকা, ১০০টি সাইন পোস্ট স্থাপন বাবদ ১.৯২ লক্ষ টাকা, ১২০০টি কনক্রিট পোস্ট স্থাপন বাবদ ২৯.৮২ লক্ষ টাকা এবং ৩৮২.১৭ বর্গমিটার কনক্রিট পোস্ট পেইন্টিং বাবদ ৩.২৪ লক্ষ টাকার সংস্থান ছিল। প্রেরিত পিসিআরে ২৫টি ট্রাফিক সাইন স্থাপন বাবদ ১.১৩ লক্ষ টাকা, ১০০টি সাইন পোস্ট স্থাপন বাবদ ১.৯২ লক্ষ টাকা, ২৭৫টি কনক্রিট পোস্ট স্থাপন বাবদ ৬.৮৩ লক্ষ টাকা এবং ১৯৫ বর্গমিটার কনক্রিট পোস্ট পেইন্টিং বাবদ ১.৬৫ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে উল্লেখ আছে। পরিদর্শনকালে বেশ কয়েকটি কি:মি: এবং কনক্রিট পোস্ট দেখা গেলেও ট্রাফিক সাইন ও সাইন পোস্ট দেখা যায়নি।

১৩.৬ অন্যান্য: অনুমোদিত ডিপিপি অনুযায়ী ৪৫টি জাংশনে পেভমেন্ট নির্মাণ বাবদ ৯৩.৬০ লক্ষ টাকা এবং বিদ্যুতের খুঁটি অপসারণ বাবদ ৬০.০০ লক্ষ টাকার সংস্থান ছিল। প্রেরিত পিসিআরে ৪৫টি জাংশনে পেভমেন্ট নির্মাণ বাবদ ৯৩.৬০ লক্ষ টাকা এবং বিদ্যুতের খুঁটি অপসারণ বাবদ ৬০.০০ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে উল্লেখ আছে। পরিদর্শনকালে অনেকগুলো জাংশনের নির্মিত পেভমেন্ট ভেঙ্গে পড়েছে দেখা গেছে। কোন কোন জাংশনে উপরের কার্পেটিং উঠে যাওয়ায় বেইজ কোর্স বেরিয়ে পড়েছে দেখা গেছে।

১৪। প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জনঃ

পরিকল্পিত	উদ্দেশ্য অর্জন
প্রকল্পের মূল উদ্দেশ্য হলো- সায়দাবাদ-এনায়েতপুর সড়কের পাশ দিয়ে ধীরগতি সম্পন্ন যানবাহনের জন্য পৃথক লেন নির্মাণের মাধ্যমে নিরাপদ ও উন্নততর সড়ক যোগাযোগ ব্যবস্থা স্থাপন এবং প্রকল্প এলাকার আর্থ-সামাজিক অবস্থার উন্নয়ন।	প্রকল্পের আওতায় ৬.৬২৬ ল:ঘ:মি: মাটির কাজ, ১৯.৬৪ কি:মি: ফ্লেসিবল পেভমেন্ট নির্মাণ ও আনুষাংগিক রক্ষাপ্রদ কাজ করায় দৃশ্যত প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জিত হয়েছে। তবে মূল সড়ক ও নির্মিত সড়কের অনেক স্থানে উচ্চতার পার্থক্য না থাকা, অনেক স্থানে বেরিয়ার না থাকা, নির্মিত সড়কের অনেক স্থান অবৈধভাবে দখল করে বাণিজ্যিক কার্যক্রম পরিচালনা করা, সড়কের অসংখ্য স্থানে বড় বড় রেইন কাট ও খাড়া ঢাল সৃষ্টি হওয়ায় অযান্ত্রিক ও ধীরগতি সম্পন্ন যানবাহনের জন্য নিরাপদ ও উন্নততর সড়ক যোগাযোগ ব্যবস্থা নিশ্চিত করা সম্ভব হয়নি। ফলে প্রকল্পের উদ্দেশ্য পুরোপুরি অর্জিত হয়নি।

১৫। উদ্দেশ্য অর্জিত না হয়ে থাকলে তার কারণঃ মূল সড়ক ও নির্মিত সড়কের অনেক স্থানে উচ্চতার পার্থক্য না থাকা, অনেক স্থানে বেরিয়ার না থাকা, নির্মিত সড়কের অনেক স্থান অবৈধভাবে দখল করে বাণিজ্যিক কার্যক্রম পরিচালনা করা, সড়কের অসংখ্য স্থানে বড় বড় রেইন কাট ও খাড়া ঢাল সৃষ্টি হওয়ায় অযান্ত্রিক ও ধীরগতি সম্পন্ন যানবাহনের জন্য নিরাপদ ও উন্নততর সড়ক যোগাযোগ ব্যবস্থা নিশ্চিত করা সম্ভব হয়নি।

১৬। প্রকল্প বাস্তবায়ন সমস্যাঃ প্রকল্পটি বাস্তবায়নে অর্থ বরাদ্দের স্বল্পতা, সময় বৃদ্ধি, প্রাকৃতিক দুর্যোগ ও রাজনৈতিক অস্থিরতার মতো বিরূপ পরিস্থিতি মোকাবেলা করতে হয়েছে। তবে ঠিকাদার নির্বাচন ও পরিচালনায় ব্যর্থতাজনিত কারণে ১৮ মাস মেয়াদের কাজ বাস্তবায়ন করতে ৬৫ মাস সময় লেগেছে যা গ্রহণযোগ্য নয়।

১৭। রাজস্ব খাতে স্থানান্তরঃ প্রকল্পের আওতায় সম্পাদিত কাজ ইতোমধ্যে সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের রাজস্ব খাতে (ওপেন লাইন)-এ স্থানান্তর করা হয়েছে।

১৮। **External Audit:** মন্ত্রণালয় হতে প্রেরিত পিসিআর পর্যালোচনায় দেখা যায় প্রকল্পটির কোন Internal ও External Audit করা হয়নি। কিন্তু মন্ত্রণালয় কর্তৃক সমাপ্তি প্রতিবেদন প্রেরণের পূর্বে প্রকল্পটির External Audit করা প্রয়োজন ছিল।

১৯। মতামত/সুপারিশঃ

১৯.১ প্রকল্পটি ০২ বছর মেয়াদে বাস্তবায়নের জন্য অনুমোদন করা হলেও এর প্রকৃত বাস্তবায়ন সময় লেগেছে ০৬ বছর। অর্থাৎ মূল অনুমোদিত মেয়াদের তুলনায় প্রকল্পটির মেয়াদ বৃদ্ধি পেয়েছে ০৪ বছর (২০০%)। ডিপিপি'র লক্ষ্যমাত্রার বিপরীতে এডিপিতে অর্থ বরাদ্দের স্বল্পতা এবং ঠিকাদার নির্বাচন ও পরিচালনায় ব্যর্থতাজনিত কারণে এমনটি হয়েছে। এমটিবিএফ মন্ত্রণালয় হিসেবে সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ ভবিষ্যতে Basket অনুযায়ী প্রকল্প গ্রহণ করবে এবং ঠিকাদার নির্বাচন ও পরিচালনার বিষয়ে সংস্থার সক্ষমতা বৃদ্ধির প্রয়োজনীয় উদ্যোগ গ্রহণ করবে। (অনু: ১০ ও ১৬);

- ১৯.২ প্রকল্পটি বাস্তবায়নে ৬ বছরে ৬ (ছয়) জন প্রকল্প পরিচালক নিয়োগ করা হয়েছে। অর্থাৎ অধিকাংশের মেয়াদ ১ বছরেরও কম। ঘন ঘন প্রকল্প পরিচালক বদলের প্রেক্ষিতে প্রকল্প পরিচালকগণ যথাযথ সুপারভিশন ও মনিটরিং করতে পারেন না। ফলে প্রকল্পের বাস্তবায়ন বিঘ্নিত হওয়ার পাশাপাশি গুণগতমান নিশ্চিত করা করা সম্ভব হয় না। মন্ত্রণালয় বিষয়টি গুরুত্বের সাথে বিবেচনা করে ভবিষ্যতে গৃহীতব্য প্রকল্পে প্রকল্প বাস্তবায়নকালীন সময়ের জন্য একজন প্রকল্প পরিচালক নিয়োগের প্রয়োজনীয় উদ্যোগ গ্রহণ করবে (অনু:৭);
- ১৯.৩ অনুমোদিত ডিপিপিতে মূল সড়ক ও নির্মিত সড়কের মাঝে মিডিয়ান নির্মাণ এবং উচ্চতার পার্থক্য ন্যূনতম ২ ফুট রাখার সংস্থান থাকলেও উভয় সড়কের অনেক স্থানে মিডিয়ান এবং উচ্চতায় তেমন কোন পার্থক্য দেখা যায়নি। ফলে ধীরগতির যানবাহনগুলো সহজেই মূল সড়কে উঠে যাচ্ছে দেখা যায়। এমতাবস্থায়, প্রকল্পটির উদ্দেশ্য অর্জন নিয়ে সংশয় সৃষ্টি হয়েছে। মন্ত্রণালয় এ বিষয়ে প্রয়োজনীয় পদক্ষেপ গ্রহণ করবে (অনু: ১৩.১);
- ১৯.৪ নির্মিত সড়কের যে সকল স্থানে রেইন কাট ও খাড়া ঢাল সৃষ্টি হয়েছে তা চিহ্নিতপূর্বক মেরামতের প্রয়োজনীয় উদ্যোগ গ্রহণ করতে হবে (অনু: ১৩.১);
- ১৯.৫ নির্মিত পেভমেন্টের যে সকল স্থান বালু ও মাটি দ্বারা ঢেকে গেছে এবং পেভমেন্ট ভেঙ্গে পড়েছে তা চিহ্নিতপূর্বক মেরামতের প্রয়োজনীয় উদ্যোগ গ্রহণ করতে হবে(অনু: ১৩.২);
- ১৯.৬ সড়কের যে সকল স্থান অবৈধভাবে দখল করে ঠিকাদারী ও ব্যবসাসহ নানা রকমের বাণিজ্যিক কার্যক্রম পরিচালনা করা হচ্ছে তা চিহ্নিতপূর্বক দ্রুত অপসারণ করে জনসাধারণের চলাচলের জন্য উন্মুক্ত করতে হবে(অনু: ১৩.২);
- ১৯.৭ পৌরসভার উদ্যোগে স্থাপিত স্টীলের বেরিয়ার ও টোল আদায়পূর্বক যানবাহন চলাচল অব্যাহত থাকবে কি না এ বিষয়ে মন্ত্রণালয় সিদ্ধান্ত গ্রহণ করবে (অনু: ১৩.২);
- ১৯.৮ যে সকল স্থানে কনক্রিট স্লোপ প্রটেকশন ওয়ার্ক ও সাইড ড্রেন ভেঙ্গে পড়েছে তা চিহ্নিতপূর্বক মেরামতের প্রয়োজনীয় উদ্যোগ গ্রহণ করতে হবে(অনু: ১৩.৪);
- ১৯.৮ নিরাপদ সড়ক নিশ্চিত করার লক্ষ্যে প্রয়োজনীয় সংখ্যক ট্রাফিক সাইন ও সাইন পোস্ট স্থাপনের প্রয়োজনীয় উদ্যোগ গ্রহণ করতে হবে (অনু: ১৩.৫);
- ১৯.৯ যে সকল জাংশনের নির্মিত পেভমেন্ট ভেঙ্গে পড়েছে তা চিহ্নিতপূর্বক মেরামতের প্রয়োজনীয় উদ্যোগ গ্রহণ করতে হবে (অনু: ১৩.৬);
- ১৯.১০ সমাপ্ত প্রকল্পটির সত্ত্ব External Audit সম্পন্ন করতে হবে (অনু: ১৮); এবং
- ১৯.৭ অনুচ্ছেদ ১৯.১ হতে ১৯.১০ পর্যন্ত বিষয়ে গৃহীত ব্যবস্থা মন্ত্রণালয় আগামী ১ মাসের মধ্যে আইএমইডিকে অবহিত করবে।

**Technical Assistance for Institutional Strengthening of the  
Roads and Highways Department** -শীর্ষক প্রকল্পের সমাপ্তি মূল্যায়ন প্রতিবেদন

- ১। প্রকল্পের নাম : **Technical Assistance for Institutional Strengthening of the Roads and Highways Department.**
- ২। বাস্তবায়নকারী সংস্থা : সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর
- ৩। প্রশাসনিক মন্ত্রণালয়/বিভাগ : সড়ক পরিবহন ও সেতু মন্ত্রণালয়/সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ
- ৪। প্রকল্পের বাস্তবায়নকাল ও ব্যয় :

(লক্ষ টাকায়)

অনুমোদিত ব্যয়		প্রকৃত ব্যয় (প্রঃ সাঃ)	অনুমোদিত বাস্তবায়নকাল		প্রকৃত বাস্তবায়নকাল	অতিক্রান্ত ব্যয় (মূল প্রাক্কলিত ব্যয়ের %)	অতিক্রান্ত সময় (মূল বাস্তবায়ন কালের %)
মূল (প্রঃসাঃ)	১ম সংশোধিত (প্রঃসাঃ)		মূল	১ম সংশোধিত			
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮
১১৮২.০০ (১১৭০.০০)	-	১০৫৯.৮৪ (১০৫২.৬৫)	নভেম্বর, ২০১৩ হতে জুন, ২০১৫	-	নভেম্বর, ২০১৩ হতে অক্টোবর, ২০১৫	(-) ১২২.১৬ (-) ১০.৩৩%	৪ মাস (২০%)

- ৫। প্রকল্পের অংগভিত্তিক বাস্তবায়নঃ

(লক্ষ টাকায়)

ক্রঃ কঃ	কাজের অংগ	একক	অনুমোদিত প্রকল্পের লক্ষ্যমাত্রা		বাস্তবায়ন অগ্রগতি (অক্টোবর ২০১৫ পর্যন্ত)	
			বাস্তব	আর্থিক	বাস্তব	আর্থিক
1.	Office stationery & other Consumables	LS	-	3.11	-	3.00
2.	Consultancy Services	MM	International- 46 National - 58	1170.00	International- 46 National - 58	1052.65
3.	Miscellaneous cost	LS	-	2.00	-	-
4.	Computer and office equipment	LS	-	0.35	-	-
<b>Capital Expenditure</b>						
5.	Computer & related Equipment	LS	-	3.24	-	2.00
6.	Office Equipment	LS	-	3.11	-	2.00
7.	Office Furniture	LS	-	0.19	-	0.19
	Total			1182.00		1059.84

- ৬। কাজ অসমাপ্ত থাকলে তার কারণঃ প্রকল্পের কোন কাজ অসমাপ্ত নেই।

- ৭। প্রকল্পের পটভূমিঃ

৭.১। সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের ওভারলোড কন্ট্রোল ব্যবস্থাপনা, সড়ক রক্ষণাবেক্ষণ স্কীম বাস্তবায়ন ও বিদ্যমান ল্যাবরেটরীর আধুনিকীকরণ ইত্যাদি বিষয়ে পর্যালোচনাপূর্বক সুপারিশ প্রণয়নের জন্য কারিগরী সহায়তা (TA) প্রকল্পটি গ্রহণ করা হয়। এশীয় উন্নয়ন ব্যাংক (এডিবি)-এর অনুদানে সওজ এর দীর্ঘমেয়াদী প্রাতিষ্ঠানিক সংস্কারের লক্ষ্যে প্রকল্পটি গ্রহণ করা হয়।

৮। প্রকল্পের উদ্দেশ্য:

প্রকল্পের মূল উদ্দেশ্য হলো সওজ অধিদপ্তরের ওভারলোড কন্ট্রোল ব্যবস্থাপনা, সড়ক রক্ষণাবেক্ষণ প্রক্রিয়া ও বিদ্যমান ল্যাবরেটরীর মানোন্নয়ন তথা সংস্থার আধুনিকীকরণ ও প্রাতিষ্ঠানিক উন্নয়নের বিষয়ে প্রয়োজনীয় ব্যবস্থা গ্রহণ করা।

৯। প্রকল্পের আওতায় গৃহীত কার্যাবলী:

প্রকল্পের আওতায় একটি পরামর্শক সংস্থা (স্থানীয় -৫৮ জনমাস, আন্তর্জাতিক-৪৬ জনমাস) নিয়োগ এবং কম্পিউটার ও অফিস সরঞ্জাম, আসবাবপত্র, ইত্যাদি সংগ্রহ করা হয়েছে।

১০। প্রকল্প অনুমোদন এবং সংশোধন: প্রকল্পটি ২৪/১১/২০১৩ তারিখে মাননীয় পরিকল্পনা মন্ত্রী কর্তৃক ১১৮২.০০ লক্ষ টাকা ব্যয়ে নভেম্বর ২০১৩ হতে জুন ২০১৫ পর্যন্ত মেয়াদে বাস্তবায়নের নিমিত্ত অনুমোদিত হয়। পরবর্তিতে প্রকল্পের ব্যয় বৃদ্ধি ব্যতিরেকে বাস্তবায়ন মেয়াদকাল অক্টোবর ২০১৫ পর্যন্ত বৃদ্ধি করা হয়।

১১। প্রকল্প পরিদর্শন:

১১.১। আইএমইডি 'র পরিচালক জনাব আবদুল্লাহ আল মামুন কর্তৃক ৩১.০৭.২০১৭ তারিখে ঢাকার নিকেতনে অবস্থিত প্রকল্প কার্যালয় সরেজমিনে পরিদর্শন করা হয়। একই অফিসে এডিবি 'র আর্থিক সহায়তাপূর্ণ SASEC Road Connectivity-শীর্ষক বিনিয়োগ প্রকল্পের সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তাগণ কাজ করেন। পরিদর্শনকালে সওজ-এর এ প্রকল্পের সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তাগণ উপস্থিত ছিলেন। প্রকল্প সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তাদের সঙ্গে আলোচনা, প্রাণ্ড তথ্য বিশ্লেষণ ও PCR-এ প্রদত্ত তথ্যের ভিত্তিতে প্রতিবেদনটি প্রণয়ন করা হয়েছে।

১১.২। প্রকল্পের অফিস পরিদর্শনকালে প্রকল্পের আওতায় সম্পাদিত সমীক্ষা রিপোর্টগুলো প্রদর্শন করা হয়। TA প্রকল্পে সংগৃহীত অফিস সামগ্রী/মালামাল SASEC Road Connectivity- শীর্ষক চলমান প্রকল্পে ব্যবহার করা হচ্ছে।

১২। ক্রয় কার্যক্রম সংক্রান্ত তথ্য:

প্রকল্পের আওতায় এডিবি কর্তৃক একটি জাপানী পরামর্শক সংস্থা PADECO Co. Ltd. নিয়োগের মাধ্যমে পরামর্শক সেবা গ্রহণ করা হয়েছে। এছাড়া, ৪টি প্যাকেজের আওতায় প্রকল্পের প্রয়োজনীয় স্টেশনারী, কম্পিউটার ও অফিস সামগ্রী ক্রয় করা হয়েছে।

১৩। প্রকল্পের সার্বিক অগ্রগতি: প্রকল্পের শুরু হতে অক্টোবর, ২০১৫ পর্যন্ত ক্রমপুঞ্জিত ব্যয় ১০৫৯.৮৪ লক্ষ টাকা, যা প্রকল্পের অনুমোদিত ব্যয়ের ৮৯.৬৬%। পিসিআর অনুসারে প্রকল্পের বছরভিত্তিক সংশোধিত এডিপি বরাদ্দ, অর্থ অবমুক্ত ও ব্যয়ের চিত্র নিম্নরূপ:

(লক্ষ টাকায়)

অর্থ বছর	সংশোধিত এডিপি বরাদ্দ			ব্যয়		
	মোট	টাকা	প্রঃ সাঃ	মোট	টাকা	প্রঃসাঃ
১	২	৩	৪	৬	৭	৮
২০১৩-২০১৪	৩০১.০০	১.০০	৩০০.০০	৩০০.১৯	০.১৯	৩০০.০০
২০১৪-২০১৫	২৩২.০০	৭.০০	২২৫.০০	২৩২.০০	৭.০০	২২৫.০০
২০১৫-২০১৬	৫২৭.৬৫	০.০০	৫২৭.৬৫	৫২৭.৬৫	০.০০	৫২৭.৬৫
মোটঃ	১০৬০.৬৫	৮.০০	১০৫২.৬৫	১০৫৯.৮৪	৭.১৯	১০৫২.৬৫

১৪। উপকারভোগীদের মতামত:

প্রকল্পের সরাসরি উপকারভোগী সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর। এ কারিগরী সহায়তা প্রকল্পে স্ট্যাডি রিপোর্টের সুপারিশ ভবিষ্যতে সওজ 'র প্রাতিষ্ঠানিক উন্নয়নের লক্ষ্যে ব্যবহার করা হবে। সওজ-এর সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তাগণ পরামর্শকের সুপারিশমালা সম্পর্কে ইতিবাচক মতামত প্রদান করছেন।

১৫। প্রকল্প পরিচালক সম্পর্কিত তথ্যঃ প্রকল্প পরিচালক সংক্রান্ত তথ্যাদি নিচে প্রদান করা হলঃ

নাম ও পদবী	পূর্ণকালীন	খন্ডকালীন	যোগদানের তারিখ	বদলীর তারিখ
দিলীপ কুমার গুহ অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী	<input type="checkbox"/>	-	০১.১১.২০১৩	০১.১০.২০১৫

\* এডিবি সহায়তাপূষ্ঠ SASEC Road Connectivity-শীর্ষক প্রকল্পের প্রকল্প পরিচালক হিসেবে তিনি এ প্রকল্পেরও দায়িত্ব পালন করেন।

১৬। প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জনঃ

পরিকল্পিত উদ্দেশ্য	অর্জিত ফলাফল
● সওজ অধিদপ্তরের প্রাতিষ্ঠানিক উন্নয়নের জন্য সুপারিশ প্রদান করা।	● সওজ অধিদপ্তরের প্রাতিষ্ঠানিক উন্নয়নকল্পে পরামর্শক সংস্থা কর্তৃক সুপারিশমালা প্রণয়ন করা হয়েছে।
● সড়ক রক্ষণাবেক্ষণ ও ব্যবস্থাপনার বিনয়ে সুপারিশ প্রদান করা।	● পরপামর্শক কর্তৃক রোডফান্ড গঠন ও বাস্তবায়নের প্রক্রিয়ার ওপর সুপারিশ প্রদান করা হয়েছে।
● ওভারলোড কন্ট্রোল বিষয়ে সুপারিশ প্রদান করা।	● পরামর্শক কর্তৃক ওভারলোড কন্ট্রোল বিসয়ে পাইলট প্রকল্প গ্রহণের জন্য সুপারিশ করা হয়েছে।
● সওজ আধুনিকায়নের ভিসয়ে সুপারিশ প্রদান করা।	● সওজ-এর আধুনিকায়নের জন্য পরামর্শক কর্তৃক National Road Network Policy framework প্রণয়নের বিষয়ে সুপারিশ প্রদান করা হয়েছে।

১৭। উদ্দেশ্য পুরোপুরি অর্জিত না হলে এর কারণঃপ্রযোজ্য নয়।

১৮। অডিট সংক্রান্তঃ প্রকল্পটির অডিট সম্পন্ন হয়েছে।

১৯। প্রকল্প বাস্তবায়ন সমস্যাঃ প্রকল্প বাস্তবায়নে কোন সমস্যার সম্মুখীন হতে হয়নি।

২০। পর্যবেক্ষণঃ

২০.১। এডিবি'র সহায়তায় বাস্তবায়নাধীন SASEC Road Connectivity Project এর সাথে দাতা সংস্থা এডিবি'র অনুদানে সম্পূরক হিসেবে এ কারিগরী সহায়তা প্রকল্পটি গ্রহণ করা হয়। এতে এডিবি কর্তৃক Japan Grant for Poverty Reduction-হতে প্রাপ্ত ১.৫০ মিলিয়ন মার্কিন ডলার অনুদান সংস্থান করা হয়। এ TA প্রকল্পের জন্য পৃথক কোন PIU-এর সংস্থান রাখা হয়নি। বিধায় প্রকল্প পরিচালক বা পৃথক জনবল নিয়োগ করা হয়নি। SASEC

Road Connectivity শীর্ষক প্রকল্পের প্রকল্প পরিচালকের জনবল দ্বারা এ প্রকল্পের বাস্তবায়ন কাজ সম্পন্ন করা হয়।

- ২০.২। প্রকল্পের আওতায় পরামর্শক সেবা একটি পরামর্শক প্রতিষ্ঠান নিয়োগের মাধ্যমে সম্পাদন করা হয়। দাতা সংস্থা এডিবি জাপানী প্রতিষ্ঠান PADECO Co. Ltd. কে প্রকল্পের পরামর্শক সংস্থা হিসেবে নিয়োগ করে এবং পরামর্শক ব্যয় এডিবি কর্তৃক সরাসরি প্রদান করা হয়েছে।
- ২০.৩। প্রকল্পের আওতায় গৃহীত সুপারিশ অনুসারে মহাসড়কের Sustainable Maintenance এর জন্য সওজ এডিবি'র সহায়তাপূর্ণ প্রকল্পে ব্যবস্থা গ্রহণ করেছে। পরিদর্শনকালে জানানো হয় যে, এ জন্য SASEC Road Connectivity প্রকল্পের ব্যবস্থা রাখা হয়েছে defect liability project – এর পর সড়কের রক্ষণাবেক্ষণের কার্যক্রম আরও ৪ বছর সংশ্লিষ্ট ঠিকাদার কর্তৃক সম্পাদন করা হবে। এ সংশ্লিষ্ট ঠিকাদারকে জন্য Performance based Payment প্রদান করা হবে।
- ২০.৪। প্রকল্পের মূল উদ্দেশ্য হলো সওজ-এর ওভারলোড কন্ট্রোল ব্যবস্থাপনা, সড়ক রক্ষণাবেক্ষণ কার্যক্রম পর্যালোচনা করে আধুনিকীকরণের জন্য সুপারিশমালা প্রণয়ন করা। এছাড়া, ক্রয় প্রক্রিয়া, সড়কের এ্যাসেট ম্যানেজমেন্ট, quantity assurance system, ও মানব সম্পদ উন্নয়নের জন্য সুপারিশ প্রদান করা হয়েছে। এ সুপারিশমালা অনুযায়ী প্রয়োজনীয় কার্যক্রম ও সংস্কার একটি চলমান প্রক্রিয়া বিধায় এর বাস্তবায়ন সম্পন্ন করে ফলাফল পাওয়া সময় সাপেক্ষ। ইতঃমধ্যে প্রকল্পের পরামর্শকের সুপারিশ অনুযায়ী প্রধান প্রকৌশলী, সওজ কর্তৃক ওভারলোড কন্ট্রোলের বিষয়ে করণীয় সম্পর্কে প্রস্তাবনা সংশ্লিষ্ট মন্ত্রণালয়ে প্রেরণ করা হয়েছে, যা মন্ত্রণালয় পর্যয়ে বিবেচনাধীন রয়েছে। এছাড়া, সওজ-এর জনবল কাঠামো বৃদ্ধি প্রসংগে জনপ্রশাসন মন্ত্রণালয় প্রস্তাব প্রেরণ প্রক্রিয়াধীন রয়েছে বলে জানানো হয়।

#### ২১। আইএমইডির মতামত/সুপারিশঃ

- ২১.১। সওজ অধিদপ্তরের দক্ষতা বৃদ্ধি সংক্রান্ত পরামর্শকের সুপারিশসমূহ বাস্তবায়নের মাধ্যমে প্রাতিষ্ঠানিক উন্নয়নের জন্য যথাযথ ব্যবস্থা গ্রহণ করতে পারে;
- ২১.২। প্রকল্পের আওতায় গৃহীত সুপারিশের আলোকে SASEC Road Connectivity প্রকল্পের ন্যায় প্রকল্প সমাপ্তির পর অন্যান্য প্রকল্পে সংশ্লিষ্ট ঠিকাদারী প্রতিষ্ঠানকে সড়ক রক্ষণাবেক্ষণের দায়িত্ব প্রদানের বিষয়ে ব্যবস্থা রাখা যেতে পারে;
- ২১.৩। মহাসড়কের ওভারলোড ব্যবস্থাপনা বিষয়ে প্রকল্পের পরামর্শকের সুপারিশ অনুসারে প্রয়োজনীয় ব্যবস্থা গ্রহণ করা যেতে পারে এবং এ বিষয়ে গৃহীত সর্বশেষ ব্যবস্থা অনুদানে সংশ্লিষ্ট মন্ত্রণালয়/সংস্থা অগ্রগতি তথ্যাদি আইএমইড'তে প্রেরণ করবে;
- ২১.৪। সমাপ্ত কারিগরী সহায়তা প্রকল্প হতে লব্ধ কৌশল ও বাবহারিক জ্ঞান, Technology Transfer ভবিষ্যতে অনুরূপ প্রকল্পে প্রয়োগের জন্য সওজ অধিদপ্তর যথাযথ ব্যবস্থা গ্রহণ করবে; এবং
- ২১.৫। অনুচ্ছেদ ২১.১ হতে ২০.৪ এর বিষয়ে গৃহীত ব্যবস্থা আগামী ২(দুই) মাসের মধ্যে আইএমইডিকে অবহিত করতে হবে।

উল্লাপাড়া-পূর্ণিমাগাতি-তাড়াশ এবং পোড়াবাড়ী-কামারখন্দ-নলকা সড়কে ২টি পিসি গার্ডার সেতু এবং ৪টি বেইলী সেতুর সুপার স্ট্রাকচার নির্মাণ -শীর্ষক প্রকল্পের সমাপ্তি মূল্যায়ন প্রতিবেদন

১। প্রকল্পের নাম	:	উল্লাপাড়া-পূর্ণিমাগাতি-তাড়াশ এবং পোড়াবাড়ী-কামারখন্দ-নলকা সড়কে ২টি পিসি গার্ডার সেতু এবং ৪টি বেইলী সেতুর সুপার স্ট্রাকচার নির্মাণ
২। বাস্তবায়নকারী সংস্থা	:	সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর।
৩। প্রশাসনিক মন্ত্রণালয়/বিভাগ	:	সড়ক পরিবহন ও সেতু মন্ত্রণালয়/সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ।
৪। প্রকল্প এলাকা	:	সিরাজগঞ্জ জেলার উল্লাপাড়া ও কামারখন্দ উপজেলা।
৫। 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	১ম সংশোধিত		মূল	১ম সংশোধিত			
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮
৪৪৯৩.৮৯ (-)	-	৪৪০২.০০ (-)	০১-০১- ২০১৩ থেকে ৩১-১২- ২০১৪	-	০১-০১- ২০১৩ থেকে ৩০-০৬- ২০১৬	-	৭৫%

৬। প্রশিক্ষণ : প্রকল্পের আওতায় কোন স্থানীয় ও বৈদেশিক প্রশিক্ষণের সংস্থান না থাকায় প্রশিক্ষণ প্রদান করা হয়নি।

৭। প্রকল্পের অঙ্গভিত্তিক বাস্তবায়ন (পিসিআর অনুসারে):

1	Items of Work (as per PP)	Unit	Target (as per PP)		Actual Progress	
			Physical (Quantity)	Financial	Physical (Quantity)	Financial
1	2	3	4	5	6	7
(A)	<b>Revenue Cost:</b>					
1.	Publication & Tendering	LS		2.00		2.00
2.	Soil & Laboratory Testing	LS		1.00		1.00
(B)	<b>Capital Cost</b>					
3.	<b>Land Acquisition</b>	Hector	1.00	61.09	1.00	61.09
4.	<b>Earthworks:</b>					
	(a) Earthworks on Approach Road	Lac cum	1.25	312.50	1.25	312.50
	(b) Earthworks on Widening of Main pavement (0.90m B/S)	Lac cum	0.60	150.00	0.48	150.00

1	Items of Work (as per PP)	Unit	Target (as per PP)		Actual Progress	
			Physical (Quantity)	Financial	Physical (Quantity)	Financial
2	3	4	5	6	7	
5.	<b>Construction of Flexible Pavement</b>					
	(a) Pavement Construction in approach road with surfacing (Width-4.60m)	Km	1.20	131.12	1.20	131.12
	(b) Pavement Construction in approach road with surfacing (width-3.70m)	Km	1.55	92.49	1.55	92.49
	(c) Surfacing (Carpeting & Seal coat (Width 3.70m)	Km	4.81	135.74	4.81	135.74
	(d) Strengthening of Existing pavement	Km	4.00	172.76	4.00	172.76
	(e) Strengthening of main Pavement (0.90m B/S) 510.22	Km	7.00	274.96	7.00	274.96
6.	Construction of P.C Girder Bridge (2 Nos)	M	158.97	1510.22	158.97	1510.22
7.	Construction of Super Structure (4 Nos)	M	197.00	985.00	197.00	984.23
8.	Construction of RCC Box Culvert (4 Nos)	M	12.00	90.00	12.00	90.00
9.	<b>Protective work</b>					
	(a) Concrete Slope Protection	Sqm	24201.00	331.07	13601.00	331.07
	(b) Geo-textile Filter Fabrics		17090.00	29.57	17090.00	29.57
	(c) Guide Wall	M	344.00	30.29	344.00	30.29
	(d) Drain	M	750.00	28.88	750.00	28.88
	(e) RCC Retaining Wall	Cum	240.00	61.04	240.00	61.04
10.	Sign, Signal, Km Post etc.					
	(a)Traffic Sign	Nos	12	0.66	12	0.66
	(b)Sign Post	Nos	16	0.39	16	0.39
	(c) Concrete Post	Nos	201	4.99	201	4.99
(C)	Physical Contingency (1%)		1%	44.06	-	-
(D)	Price Contingency (1%)		1%	44.06	-	-
	Total=			4493.89		4402.00

৮। প্রকল্প পরিচালক সংক্রান্ত তথ্যাদিঃ

ক্রঃ নং	প্রকল্প পরিচালকের নাম ও পদবী	দায়িত্বের ধরণ		কর্মকাল	
		পূর্ণকালীন	খন্ডকালীন	যোগদান	বদলী
১	২	৩	৪	৫	৬
১.	Md. Habibul Haque, Addl. Chief Engr. Rajshahi Zone, Rajshahi.	-	হ্যাঁ	08/02/11	30/04/13
২.	Md. Abdus Salam, Addl. Chief Engr. Rajshahi Zone, Rajshahi.	-	হ্যাঁ	30/04/13	17/09/15
৩.	Md. Abu Rawshan, Addl. Chief Engr. Rajshahi Zone, Rajshahi.	-	হ্যাঁ	17/09/15	30/06/16

উপরোক্ত ছক পর্যালোচনায় দেখা যায়, আলোচ্য প্রকল্পে মোট ৩ জন প্রকল্প পরিচালক দায়িত্ব পালন করেছেন। প্রকল্পটি ০২ বছর মেয়াদে বাস্তবায়নের জন্য অনুমোদন করা হলেও এর প্রকৃত বাস্তবায়ন সময় লেগেছে ০৩ বছর ০৬ মাস। অর্থাৎ প্রকল্পটির মূল অনুমোদিত মেয়াদের তুলনায় মেয়াদ বৃদ্ধি পেয়েছে ০১ বছর ৬ মাস (৭৫%)। ঘন ঘন প্রকল্প পরিচালক বদলী করা হলে প্রকল্প পরিচালকগণ যথাযথভাবে প্রকল্প বাস্তবায়ন, মনিটরিং ও সুপারভিশন যেমন করতে পারেন না তেমনি প্রকল্পের গুণগত মানও রক্ষা করতে পারেননা। এর ফলে জনগণ যথাসময়ে প্রকল্প বাস্তবায়নের সুফল হতে বঞ্চিত হয়।

৯। ক্রয় সংক্রান্ত তথ্যাদিঃ

৯.১ গাড়ী/ট্রান্সপোর্ট ক্রয়ঃ প্রকল্পের আওতায় কোন গাড়ী/ট্রান্সপোর্ট ক্রয়ের সংস্থান না থাকায় গাড়ী/ট্রান্সপোর্ট ক্রয় করা হয়নি।

৯.২ পণ্য, কার্য ও সেবা ক্রয়ঃ (পণ্য ও কার্য ২০০.০০ লক্ষ টাকার উপরে এবং সেবা ১০০.০০ লক্ষ টাকার উপরে) ক্রয় সংক্রান্ত তথ্যের বিস্তারিত অনুচ্ছেদ ১১.৪ এ বর্ণনা করা হয়েছে।

১০। সংশোধিত ডিপিপি বরাদ্দ ও অগ্রগতি (লক্ষ টাকায়):

অর্থবছর	সংশোধিত বরাদ্দ ও লক্ষ্যমাত্রা				টাকা অবমুক্তি	ব্যয় ও বাস্তব অগ্রগতি			
	মোট	টাকা	প্রকল্প সাহায্য	বাস্তব লক্ষ্যমাত্রা %		মোট	টাকা	প্রকল্প সাহায্য	বাস্তব অগ্রগতি %
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮	৯	১০
২০১২-১৩	884.09	884.09	-	19.67%	0.00	0.00	0.00	-	0.00
২০১৩-১৪	2326.95	2326.95	-	51.78%	700.00	700.00	700.00	-	15.90%
২০১৪-১৫	1282.85	1282.85	-	28.55%	2147.00	2147.00	2147.00	-	48.77%
২০১৫-১৬			-	-	1555.00	1555.00	1555.00	-	35.33%
মোট	4493.89	4493.89		100%	4402.00	4402.00	4402.00		100%

১১। কাজ অসম্পূর্ণ থাকলে তার কারণঃ অনুমোদিত ডিপিপি অনুযায়ী প্রকল্পের কাজ সমাপ্ত হয়েছে।

১২। সাধারণ পর্যবেক্ষণঃ

১২.১ প্রকল্পের পটভূমি ও উদ্দেশ্য: উল্লাপাড়া-পূর্ণিমাগাতি-তাড়াশ (Z-5046) সড়ক এবং পোড়াবাড়ী-কামারখন্দ-নলকা (Z-5406) সড়ক দুইটি অত্যন্ত গুরুত্বপূর্ণ জেলা সড়ক। উল্লাপাড়া-পূর্ণিমাগাতি-তাড়াশ সড়কটি পাটুরিয়া-বগুড়া-রংপুর জাতীয় মহাসড়ক (N-5) এবং বনপাড়া-হাটিকামরুল জাতীয় মহাসড়ক (N-507) দুটিকে সংযুক্ত করেছে। পোড়াবাড়ী-কামারখন্দ-নলকা সড়কটি বঙ্গবন্ধু সেতুর পশ্চিম পাড়ে পোড়াবাড়ী হতে শুরু হয়ে কামারখন্দ উপজেলা ঘুরে পুনরায় জাতীয় মহাসড়কের (N-405) নলকা নামক স্থানে মিলিত হয়েছে। উল্লাপাড়া-পূর্ণিমাগাতি-তাড়াশ সড়কের ১৪তম কি:মি:-এ চাংতানালী সেতু এবং পোড়াবাড়ী-কামারখন্দ-নলকা সড়কের ১৬তম কি:মি:-এ কাটাখালী সেতু দুটি ২০০৪ ও ২০০৭ সালের ভয়াবহ বন্যায় ধসে পড়ে। কোন Hydraulic Structure না থাকায় এলাকার লোকজনকে নৌকার মাধ্যমে এই দুইটি স্থান পাড়ি দিতে হয়। অন্যদিকে, উল্লাপাড়া-পূর্ণিমাগাতি-তাড়াশ সড়কে অবস্থিত ৪টি বেইলী সেতুর সুপার স্ট্রাকচার বহুদিন পূর্বে নির্মিত হওয়ায় বর্তমানে অত্যন্ত ঝুঁকিপূর্ণ অবস্থায় আছে। এছাড়া ব্রীজের এপ্রোচসমূহ ক্ষতিগ্রস্ত হওয়ায় ডিজাইন টাইপ-৫ অনুযায়ী এপ্রোচ সড়ক নির্মাণ করা প্রয়োজন। এ প্রেক্ষিতে প্রকল্পটি প্রস্তাব করা হয়েছে।

উদ্দেশ্য: প্রকল্পের মূল উদ্দেশ্য হলো- উল্লাপাড়া-পূর্ণিমাগাতি-তাড়াশ এবং পোড়াবাড়ী-কামারখন্দ-নলকা সড়কে ২টি পিসি গার্ডার সেতু এবং ৪টি বেইলী সেতুর সুপার-স্ট্রাকচার নির্মাণের মাধ্যমে নিরবিচ্ছিন্ন সড়ক যোগাযোগ ব্যবস্থা স্থাপন এবং প্রকল্প এলাকার জনগণের আর্থ-সামাজিক অবস্থার উন্নয়ন।

১২.২ প্রকল্পের অনুমোদন ও সংশোধন (লক্ষ টাকায়):

	মেয়াদকাল	প্রাক্কলিত ব্যয়
মূল	০১/১০/২০১১ হতে ৩১/১২/২০১৩ পর্যন্ত	১৩০৬.৮৭
ব্যয় বৃদ্ধি ব্যতিরেকে মেয়াদ বৃদ্ধি ১ম বার	০১/১০/২০১১ হতে ৩০/০৬/২০১৫ পর্যন্ত	-
ব্যয় বৃদ্ধি ব্যতিরেকে মেয়াদ বৃদ্ধি ২য় বার	০১/১০/২০১১ হতে ৩০/০৬/২০১৬ পর্যন্ত	-

১২.৩ সার্বিক আর্থিক ও বাস্তব অগ্রগতি: প্রকল্পের আওতায় জুন, ২০১৬ পর্যন্ত ক্রমপুঞ্জিত আর্থিক অগ্রগতি হয়েছে ৪৪০২.০০ লক্ষ টাকা যা অনুমোদিত ব্যয় ৪৪৯৩.৮৯ লক্ষ টাকার ৯৭.৯৫%। উক্ত সময়ে অনুমোদিত সংশোধিত প্রকল্পের ১০০% বাস্তব অগ্রগতি সাধিত হয়েছে (অনুচ্ছেদ-৬)।

১২.৪ দরপত্র সংক্রান্ত তথ্য: প্রকল্পের দরপত্র সংক্রান্ত পূর্ণাঙ্গতথ্য প্রেরিত পিসিআরে অন্তর্ভুক্ত করা হয়নি। পিসিআর এ প্রাপ্ত তথ্যানুযায়ী আলোচ্য প্রকল্পে ০৪টি প্যাকেজের আওতায় দরপত্র আহবানপূর্বক ঠিকাদার নিয়োগ করা হয় যা নিম্নরূপ:

Description of procurement (goods/works/consultancy) as per bid document	Tender/Bid/proposal Cost (in crore Taka)		Tender/Bid/Proposal		Date of completion	
	As per PP	Contract value	Invitation Date	Contract signing	As per contract	Actual
1	2	3	4	5	6	7
Construction of 36.672 m 55.191m, 61.76m & 42.70m Bridge (Super structure only) at 1 <sup>st</sup> , 3 <sup>rd</sup> , 6 <sup>th</sup> and 11 <sup>th</sup> Km respective of Ullapara-	13.60	11.5436 (Revised)	July/2014	08/10/2014	06/07/2015	30/06/2016 (Time extension)

Description of procurement (goods/works/consultancy) as per bid document	Tender/Bid/proposal Cost (in crore Taka)		Tender/Bid/Proposal		Date of completion	
	As per PP	Contract value	Invitation Date	Contract signing	As per contract	Actual
	1	2	3	4	5	6
Purnimagati-Taras Road under Road Division Sirajganj During year 2013-2014.						approved)
Construction of 92.97 m long PC Girder Changtarnali Bridge over Changtarnali Khal at 14 <sup>th</sup> Km of Ullahpara-Purnimagati-Taras Road under Road Division Sirajganj During year 2013-2014.	13.90	9.2475	Nov/2013	18/02/2014	02/05/2015	02/05/2015
Construction of 66.20 m long (3span×21.34m) RCC Girder Bridge over Katakhal Khal at 17 <sup>th</sup> Km (ch: 16+383) of Porabari-Kamarkhandha (Jamtoil)-Nalka Road under Road Division Sirajganj During year 2013-2014.	7.95	8.9996 (Revised)	Feb/2014	05/06/2014	05/12/2015	02/12/2015
Strengthening of existing pavement at different km, widening of main pavement, earth works, protective works and Surfacing.	7.95	6.7574	Feb/2014	03/06/2014	03/06/2015	15/04/2015

১৩। প্রকল্প পরিদর্শনঃ গত ৩১/০৭/২০১৭ তারিখে আইএমইডি 'র সহকারী পরিচালক জনাব মোহাম্মদ আশরাফুজ্জামান ভূঁইয়া কর্তৃক প্রকল্পটি সরেজমিন পরিদর্শন করা হয়। পরিদর্শনকালে সিরাজগঞ্জ সড়ক বিভাগের নির্বাহী প্রকৌশলী উপস্থিত ছিলেন। পরিদর্শন পর্যবেক্ষণ নিম্নরূপঃ

১৩.১ ভূমি অধিগ্রহণঃ অনুমোদিত ডিপিপি অনুযায়ী প্রকল্পের আওতায় ১ হেক্টর ভূমি অধিগ্রহণ বাবদ ৬১.০৯ লক্ষ টাকার সংস্থান ছিল। প্রেরিত পিসিআরে ১ হেক্টর ভূমি অধিগ্রহণপূর্বক ৯০.০০ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে উল্লেখ আছে। পরিদর্শনকালে জানা যায়, উল্লাপাড়া-পূর্ণিমাগাতি-তাড়াশ সড়কের ১৪-তম কিলোমিটারে অবস্থিত চ্যাংটানালি সেতু এবং পোড়াবাড়ী-কামারখন্দ-নলকা সড়কের ১৭তম কিলোমিটারে অবস্থিত কাটাখালী সেতুর উভয় পাশের এপ্রোচ

সড়ক নির্মাণের লক্ষ্যে ২টি এল এ কেসের অধীন ১ হেক্টর ভূমির জন্য দাবিকৃত ৬১.০৯ লক্ষ টাকা জেলা প্রশাসক, সিরাজগঞ্জ বরাবর হস্তান্তর করা হয়েছে এবং সমুদয় ভূমির দখল পাওয়া গেছে।

১৩.২ সেতু নির্মাণ: অনুমোদিত ডিপিপি অনুযায়ী উল্লাপাড়া-পূর্ণিমাগাতি-তাড়াশ সড়কে ৪টি বেইলি সেতু প্রতিস্থাপনপূর্বক ৪টি সেতুর সুপার স্ট্রাকচার ও ১টি নতুন সেতু নির্মাণ এবং পোড়াবাড়ী-কামারখন্দ-নলকা সড়কে ১টি নতুন সেতু নির্মাণসহ মোট ৬টি সেতু নির্মাণ অন্তর্ভুক্ত ছিল। সেতু ৬টি হল উল্লাপাড়া-পূর্ণিমাগাতি-তাড়াশ সড়কের ১ম, ৩য়, ৬ষ্ঠ, ১১তম ও ১৪তম কি:মি:-এ যথাক্রমে ৩৬.৬৭২ মি: (গজারিয়া সেতু), ৫৫.১৯১ মি: (পূর্ণিমাগাতি সেতু), ৬১.৭৬ মি: (ঝাপঝাপিয়া সেতু), ৪২.৭০ মি: (কাটাধর সেতু) ও ৯২.৯৭ মিটার (চ্যাংটানালি সেতু -নতুন নির্মাণ) সেতু নির্মাণ এবং পোড়াবাড়ী-কামারখন্দ-নলকা সড়কের ১৭তম কি:মি:-এ ৬৬.২০ মিটার দীর্ঘ আরসিসি সেতু (কাটাখালি সেতু-নতুন) নির্মাণ। প্রেরিত পিসিআরে ডিপিপির সংস্থান অনুযায়ী ২টি নতুন (১৫৮.৯৭ মি:) এবং ৪টি বেইলি সেতু প্রতিস্থাপন (১৯৭ মি:) করা হয়েছে উল্লেখ আছে। পরিদর্শনকালে প্রাপ্ত ৬টি সেতুর পর্যবেক্ষণ নিম্নরূপ:

(ক) গজারিয়া সেতু: এটি উল্লাপাড়া-পূর্ণিমাগাতি-তাড়াশ সড়কের চেইনেজ ০+৯৫০ তে অবস্থিত। প্রকল্পের আওতায় সেতুটির সুপার স্ট্রাকচার নির্মাণ করা হয়েছে। সেতুটির দৈর্ঘ্য ৩৬.৬৭২ মিটার, প্রস্থ ৭.৬ মিটার। ১-স্প্যান বিশিষ্ট বিধায় সেতুতে কোন পিয়ার নেই। তবে দুই পাশে ২টি এবাটমেন্ট আছে। সেতুটি ৪ টি পিসি গার্ডারের উপর নির্মিত। সেতুর ক্যারেজওয়ে ৬.১ মিটার, উভয় পাশে ফুটপাথ-কাম-স্ল্যাব ড্রেনের প্রস্থ দেড় ফুট। সেতুর উভয় পাশে ১০০ মিটার করে এপ্রোচ রোড নির্মাণ করা হয়েছে। এপ্রোচ রোডের উভয় পাশে গার্ড পোস্ট ও জিও-টেক্সটাইলসহ সিসি ব্লক দ্বারা সিমেন্টিং করে রক্ষাপ্রদ কাজ করা হয়েছে দেখা যায়। পরিদর্শনকালে মূল সেতুর নির্মাণকাজে কোন ত্রুটি পরিলক্ষিত হয়নি। তবে উভয় পাশে অন্তত: ৫০ মিটার করে খাল ভরাট করে সেতুর দৈর্ঘ্য হ্রাসপূর্বক সেতুটি নির্মাণ করা হয়েছে দেখা যায়। সেতুর উভয় পাশে এপ্রোচ সংলগ্ন সড়ক বাধের স্লোপ তুলনামূলক বেশি (৩% এর) প্রতীয়মান হয়েছে। সড়কের কয়েকটি স্থানে পেভমেন্টের কিনারা ভেঙ্গে গেছে এবং সড়ক বাঁধে রেইন কাট দেখা গেছে। সেতুটিতে পেইন্টিং এর কাজ করা হলেও উভয় পাশে এপ্রোচ রোডের রোড মার্কিং করা হয়নি দেখা যায়। কয়েকটি গার্ড পোস্ট হেলে পড়তে ও ভেঙ্গে যেতে দেখা গেছে।



চিত্র-১, ২, ৩ ও ৪ (ক্লক ওয়াইজ): গজারিয়া সেতুর গার্ডার, ডেক স্ল্যাব, এপ্রোচ রোড ও সড়ক বাঁধ

(খ) পূর্ণিমাগাতি সেতু: এটি উল্লাপাড়া-পূর্ণিমাগাতি-তাড়াশ সড়কের চেইনেজ ২+৮৯০ তে অবস্থিত। প্রকল্পের আওতায় সেতুটির সুপার স্ট্রাকচার নির্মাণ করা হয়েছে। সেতুটির দৈর্ঘ্য ৫৫.১৯১ মিটার, প্রস্থ ৭.৬ মিটার। ২-স্প্যান বিশিষ্ট সেতুতে ১টি পিয়ার এবং দুই পাশে ২টি এবাটমেন্ট আছে। সেতুটি ৪ টি পিসি গার্ডারের উপর নির্মিত। সেতুর ক্যারেজওয়ে ৬.১ মিটার, উভয় পাশে ফুটপাথ-কাম-স্ল্যাব ড্রেনের প্রস্থ দেড় ফুট। সেতুর উভয় পাশে ১০০ মিটার করে এপ্রোচ রোড নির্মাণ করা হয়েছে। এপ্রোচ রোডের উভয় পাশে গার্ড পোস্ট ও সিসি ব্লক দ্বারা সিমেন্টিং করে রক্ষাপ্রদ কাজ করা হয়েছে দেখা যায়। জিও-টেক্সটাইল ব্যবহার করা হয়নি। পরিদর্শনকালে মূল সেতুর নির্মাণকাজে কোন ত্রুটি পরিলক্ষিত হয়নি। তবে সেতুর উভয় পাশে এপ্রোচ সংলগ্ন সড়ক বাঁধের স্লোপ তুলনামূলক বেশি (৩% এর) প্রতীয়মান হয়েছে। সড়কের কয়েকটি স্থানে পেভমেন্টের কিনারা ভেঙ্গে গেছে এবং সড়ক বাঁধে রেইন কাট দেখা গেছে। রক্ষাপ্রদ কাজের ৩টি স্থানে সিসি ব্লক ধসে যেতে দেখা গেছে। এছাড়া মূল সেতুটিতে পেইন্টিং এর কাজ করা হলেও উভয় পাশে এপ্রোচ রোডের রোড মার্কিং করা হয়নি দেখা যায়।



চিত্র-৫, ৬, ৭ ও ৮ (ব্লক ওয়াইজ): পূর্ণিমাগাতি সেতুর গার্ডার, ডেক স্ল্যাব, রক্ষাপ্রদ কাজ ও সড়ক বাঁধ

(গ) ঝপঝপিয়া সেতু: এটি উল্লাপাড়া-পূর্ণিমাগাতি-তাড়াশ সড়কের চেইনেজ ৫+৮৫৫ তে অবস্থিত। প্রকল্পের আওতায় সেতুটির সুপার স্ট্রাকচার নির্মাণ করা হয়েছে। সেতুটির দৈর্ঘ্য ৬১.৭৬ মিটার, প্রস্থ ৭.৬ মিটার। ২-স্প্যান বিশিষ্ট সেতুতে ১টি পিয়ার এবং দুই পাশে ২টি এবাটমেন্ট আছে। সেতুটি ৪ টি পিসি গার্ডারের উপর নির্মিত। সেতুর ক্যারেজওয়ে ৬.১ মিটার, উভয় পাশে ফুটপাথ-কাম-স্ল্যাব ড্রেনের প্রস্থ দেড় ফুট। সেতুর উভয় পাশে ১০০ মিটার করে এপ্রোচ রোড নির্মাণ করা হয়েছে। এপ্রোচ রোডের উভয় পাশে গার্ড পোস্ট ও সিসি ব্লক দ্বারা সিমেন্টিং করে রক্ষাপ্রদ কাজ করা হয়েছে দেখা যায়। জিও-টেক্সটাইল ব্যবহার করা হয়নি। পরিদর্শনকালে মূল সেতুর নির্মাণকাজে কোন ত্রুটি পরিলক্ষিত হয়নি। তবে সেতুর উভয় পাশের সড়ক বাঁধে অধিক স্লোপ, রেইন কাট, পেভমেন্টের কিনারা ভাঙ্গা এবং রক্ষাপ্রদ কাজ ক্ষতিগ্রস্ত হয়েছে দেখা যায়। রক্ষাপ্রদ কাজের ২টি স্থানে বড় ফাটল তৈরি হয়েছে দেখা

যায়। এছাড়া মূল সেতুটিতে পেইন্টিং এর কাজ করা হলেও উভয় পাশে এপ্রোচ রোডের রোড মার্কিং করা হয়নি দেখা যায়। কয়েকটি গার্ড পোস্ট হেলে পড়তে দেখা গেছে।



চিত্র-৯ ও ১০: ঝপঝপিয়া সেতুর গার্ডার ও রক্ষাপ্রদ কাজ

(ঘ) কাটাধর সেতু: এটি উল্লাপাড়া-পূর্ণিমাগাতি-তাড়াশ সড়কের চেইনেজ ১০+৩২০ তে অবস্থিত। প্রকল্পের আওতায় সেতুটির সুপার স্ট্রাকচার নির্মাণ করা হয়েছে। সেতুটির দৈর্ঘ্য ৪২.৭ মিটার, প্রস্থ ৭.৬ মিটার। ১-স্প্যান বিশিষ্ট বিধায় সেতুতে কোন পিয়ার নেই। তবে দুই পাশে ২টি এবাটমেন্ট আছে। সেতুটি ৪ টি পিসি গার্ডারের উপর নির্মিত। সেতুর ক্যারেজওয়ে ৬.১ মিটার, উভয় পাশে ফুটপাত-কাম-স্ল্যাব ড্রেনের প্রস্থ দেড় ফুট। সেতুর উভয় পাশে ১০০ মিটার করে এপ্রোচ রোড নির্মাণ করা হয়েছে। এপ্রোচ রোডের উভয় পাশে গার্ড পোস্ট ও জিও টেক্সটাইলসহ সিসি ব্লক দ্বারা সিমেন্টিং করে রক্ষাপ্রদ কাজ করা হয়েছে দেখা যায়। পরিদর্শনকালে মূল সেতুর নির্মাণকাজে কোন ত্রুটি পরিলক্ষিত হয়নি। তবে উভয় পাশে অন্তত: ৫০ মিটার করে খাল ভরাট করে সেতুর দৈর্ঘ্য হ্রাসপূর্বক সেতুটি নির্মাণ করা হয়েছে দেখা যায়। সেতুর উভয় প্রান্তের এপ্রোচ সড়ক বাঁধ ও পেভমেন্টে রেইন কাট দেখা গেছে। এছাড়া রক্ষাপ্রদ কাজে বড় ফাটল তৈরি হয়েছে দেখা যায়। সেতুটিতে পেইন্টিং এর কাজ করা হলেও উভয় পাশে এপ্রোচ রোডের রোড মার্কিং করা হয়নি দেখা যায়।



চিত্র-১১ ও ১২: কাটাধর সেতুর ডেক স্ল্যাব ও রক্ষাপ্রদ কাজ

(ঙ) চ্যাংটানালি সেতু: এটি উল্লাপাড়া-পূর্ণিমাগাতি-তাড়াশ সড়কের চেইনেজ ১৩+৪০০ তে অবস্থিত। প্রকল্পের আওতায় সেতুটি সম্পূর্ণ নতুন নির্মাণ করা হয়েছে। সেতুটির দৈর্ঘ্য ৯২.৯৭ মিটার, প্রস্থ ৯.৬ মিটার। ৩-স্প্যান বিশিষ্ট সেতুতে ২টি পিয়ার এবং দুই পাশে ২টি এবাটমেন্ট আছে। মধ্য স্প্যানের দৈর্ঘ্য ৩০.৫০ মিটার। সেতুটি ৫-টি পিসি গার্ডারের উপর নির্মিত। সেতুর ক্যারেজওয়ে ৭.৩ মিটার, উভয় পাশে ফুটপাত-কাম-স্ল্যাব ড্রেনের প্রস্থ ৩ ফুট। সেতুর উভয় পাশে ১০০ মিটার করে এপ্রোচ রোড নির্মাণ করা হয়েছে। এপ্রোচ রোডের উভয় পাশে গার্ড

পোস্ট ও জিও-টেক্সটাইলসহ সিসি ব্লক দ্বারা সিমেন্টিং করে রক্ষাপ্রদ কাজ করা হয়েছে দেখা যায়। পরিদর্শনকালে মূল সেতুর নির্মাণকাজে কোন ত্রুটি পরিলক্ষিত হয়নি। তবে সেতুর উভয় পাশের সড়ক বাঁধে অধিক স্লোপ, রেইন কাট, পেভমেন্টের কিনারা ভাঙ্গা এবং রক্ষাপ্রদ কাজ ক্ষতিগ্রস্ত হয়েছে দেখা যায়। পেভমেন্টের ২টি স্থানে বড় ধরনের গর্ত রক্ষাপ্রদ কাজের ৩টি স্থানে সিসি ব্লকের বিশাল খস দেখা যায়। এছাড়া মূল সেতুটিতে পেইন্টিং এর কাজ করা হলেও উভয় পাশে এপ্রোচ রোডের রোড মার্কিং করা হয়নি দেখা যায়।



চিত্র-১৩ ও ১৪: চ্যাংটানালি সেতুর ডেক স্ল্যাব ও এপ্রোচ সড়ক

(চ) কাটাখালী সেতু: এটি পোড়াবাড়ী-কামারখন্দ-নলকা সড়কের চেইনেজ ১৬+৩৮৩ তে অবস্থিত। প্রকল্পের আওতায় সেতুটি সম্পূর্ণ নতুন নির্মাণ করা হয়েছে। সেতুটির দৈর্ঘ্য ৬৬.২০ মিটার, প্রস্থ ৯.৬ মিটার। ৩-স্প্যান বিশিষ্ট সেতুতে ২টি পিয়ার এবং দুই পাশে ২টি এবাটমেন্ট আছে। মধ্য স্প্যানের দৈর্ঘ্য ২১.৩৪০ মিটার। সেতুটি ৫-টি আরসিসি গার্ডারের উপর নির্মিত। সেতুর ক্যারেজওয়ে ৭.৩ মিটার, উভয় পাশে ফুটপাথ-কাম-স্ল্যাব ড্রেনের প্রস্থ ৩ ফুট। সেতুর উভয় পাশে ১০০ মিটার করে এপ্রোচ রোড নির্মাণ করা হয়েছে। এপ্রোচ রোডের উভয় পাশে গার্ড পোস্ট ও জিও-টেক্সটাইলসহ সিসি ব্লক দ্বারা সিমেন্টিং করে রক্ষাপ্রদ কাজ করা হয়েছে দেখা যায়। পরিদর্শনকালে মূল সেতুর নির্মাণকাজে কোন ত্রুটি পরিলক্ষিত হয়নি। তবে সেতুর উভয় পাশের সড়ক বাঁধে রেইন কাট, পেভমেন্টের কিনারা ভাঙ্গা এবং রক্ষাপ্রদ কাজ ক্ষতিগ্রস্ত হয়েছে দেখা যায়। এছাড়া মূল সেতুটিতে পেইন্টিং এর কাজ করা হলেও উভয় পাশে এপ্রোচ রোডের রোড মার্কিং করা হয়নি দেখা যায়।

১৩.৩ আরসিসি বক্স-কালভার্ট: অনুমোদিত ডিপিপি অনুযায়ী প্রকল্পের আওতায় ৪টি কালভার্ট (১২ মি:) নির্মাণ বাবদ ৯০.০০ লক্ষ টাকার সংস্থান ছিল। প্রেরিত পিসিআরে ৪টি কালভার্ট (১২ মি:) নির্মাণ বাবদ ৯০.০০ লক্ষ টাকা ব্যয় হয়েছে উল্লেখ আছে। পরিদর্শনকালে পোড়াবাড়ী-কামারখন্দ-নলকা সড়কের ৩য়, ৪র্থ, ৬ষ্ঠ ও ৭ম কিলোমিটারে ৪টি কালভার্ট নির্মাণ করা হয়েছে দেখা যায়। সব কটি কালভার্টের স্প্যানের দৈর্ঘ্য ৩ মিটার (৩ মিটার×৭.৩ মিটার×৬ মিটার) পাওয়া গেছে। পরিদর্শনকালে কালভার্টগুলো কার্যকর দেখা গেছে। তবে কালভার্টগুলোর এপ্রোচ সংলগ্ন বাধের স্লোপ তুলনামূলক বেশি (৩% এর) প্রতীয়মান হয়েছে।

১৩.৪ সড়ক বাঁধ ও ফেব্রিকবল পেভমেন্ট নির্মাণ: অনুমোদিত ডিপিপি অনুযায়ী প্রকল্পের আওতায় এপ্রোচ সড়কে ১.২৫ ল:ঘ:মি: এবং মেইন সড়কে ০.৬০ ল:ঘ:মি: মাটির কাজের সংস্থান ছিল। এছাড়া উক্ত মাটির কাজ দ্বারা নির্মিত সড়ক বাধে সার্ফেসিংসহ ১.২ কি:মি: পেভমেন্ট নির্মাণ, ৪.৮১ কি:মি: সার্ফেসিং, ৪.০০ কি:মি: বিদ্যমান পেভমেন্ট মজবুতীকরণ এবং ৭.০০ কি:মি: পেভমেন্ট প্রশস্তকরণের সংস্থান ছিল। প্রেরিত পিসিআরে বর্ণিত সমুদয় কাজ যথাযথভাবে সম্পন্ন করা হয়েছে উল্লেখ আছে। পরিদর্শনকালে উল্লাপাড়া-পূর্ণিমাগাতি-তাড়াশ সড়কের ১ম, ৩য়, ৬ষ্ঠ,

১১তম ও ১৪তম কি:মি:-এ প্রকল্পের আওতায় নির্মিত ৫টি সেতুর এপ্রোচ রোডে এবং পোড়াবাড়ী-কামারখন্দ-নলকা সড়কের ১ম হতে ৭ম এবং ১১তম ও ১২তম কিলোমিটারে বর্ণিত কাজসমূহ করা হয়েছে দেখা যায়। পরিদর্শনকালে উভয় সড়কের বেশ কয়েকটি স্থানে সড়ক বাধের ঢালে রেইন কাট ও মাটি ক্ষয় হতে দেখা গেছে। পোড়াবাড়ী-কামারখন্দ-নলকা সড়কের ৪র্থ কিলোমিটারে পেভমেন্টের পুরুত্ব পরীক্ষা করে বেইজ টাইপ-২ ১৫০ মি:মি: এবং কার্পেটিং ৪৭ মি:মি: পাওয়া গেছে। ডিপিতে প্রদত্ত ডিজাইনে বেইজ টাইপ-২ ১৫০ মি:মি: এবং কার্পেটিং ৫২ মি:মি: উল্লেখ আছে। পরিদর্শনকালে পেভমেন্টের কোথাও কোথাও আনডিউলেশন, পটহোল ও কিনারা ভাঙ্গা দেখা গেছে।

১৩.৫ রিটেইনিং ওয়াল: ব্রীজের এপ্রোচ রোড রক্ষার জন্য সড়ক বাধের নিচে ২৪০ মিটার রিটেইনিং ওয়াল নির্মাণ করা হয়েছে।

১৩.৬ গাইড ওয়াল/ড্রেন: বৃষ্টির পানি অপসারণ এবং সড়ক বাঁধ রক্ষার জন্য প্রকল্পের আওতায় ব্রীজের এপ্রোচ রোডে ৩৪৪ মিটার গাইড ওয়াল এবং ৭৫০ মিটার ড্রেন নির্মাণের সংস্থান ছিল। পরিদর্শনকালে গাইড ওয়াল/ড্রেন নির্মাণ করা হয়েছে দেখা যায়। তবে অনেক স্থানে গাইড ওয়াল/ড্রেন ভেঙ্গে পড়তে দেখা গেছে।

১৩.৭ সাইন, সিগন্যাল, কিঃমিঃ পোস্ট ও গার্ড পোস্টঃ সাইন, সিগন্যাল ও কিঃমিঃ পোস্ট: দেখা যায়নি। তবে সেতুগুলোর উভয় প্রান্তে এপ্রোচ রোডের উভয় পাশে গার্ড পোস্ট দেখা গেছে।

#### ১৪। প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জনঃ

পরিকল্পিত	উদ্দেশ্য অর্জন
প্রকল্পের মূল উদ্দেশ্য হলো- উল্লাপাড়া-পূর্ণিমাগাতী-তাড়াশ এবং পোড়াবাড়ী-কামারখন্দ-নলকা সড়কে ২টি পিসি গার্ডার সেতু এবং ৪টি বেইলী সেতুর সুপার-স্ট্রাকচার নির্মাণের মাধ্যমে নিরবিচ্ছিন্ন সড়ক যোগাযোগ ব্যবস্থা স্থাপন।	প্রকল্পের আওতায় উল্লাপাড়া-পূর্ণিমাগাতী-তাড়াশ এবং পোড়াবাড়ী-কামারখন্দ-নলকা সড়কে ২টি পিসি গার্ডার সেতু এবং ৪টি বেইলী সেতুর সুপার-স্ট্রাকচার নির্মাণ এবং আনুষাংগিক ভৌত কাজ সম্পন্ন করায় নিরবিচ্ছিন্ন সড়ক যোগাযোগ ব্যবস্থা স্থাপিত হয়েছে। ফলে প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জিত হয়েছে। তবে নির্মিত সড়কের অসংখ্য স্থানে রেইন কাট, আনডিউলেশন, পট হোল সৃষ্টি, পেভমেন্টের কিনারা ভেঙ্গে যাওয়া ও রক্ষাপ্রদ কাজ ক্ষতিগ্রস্ত হওয়ায় সড়কের স্থায়িত্ব রক্ষার জন্য মেরামতের প্রয়োজন হবে।

১৫। উদ্দেশ্য অর্জিত না হয়ে থাকলে তার কারণঃ প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জিত হয়েছে। তবে নির্মিত সড়কের অসংখ্য স্থানে রেইন কাট, আনডিউলেশন, পট হোল সৃষ্টি, পেভমেন্টের কিনারা ভেঙ্গে যাওয়া ও রক্ষাপ্রদ কাজ ক্ষতিগ্রস্ত হওয়ায় সড়কের ঐ অংশের স্থায়িত্ব রক্ষার জন্য মেরামতের প্রয়োজন হবে।

১৬। প্রকল্প বাস্তবায়ন সমস্যাঃ প্রকল্পটি বাস্তবায়নে অর্থ বরাদ্দ ও সময় বৃদ্ধি ব্যতীত উল্লেখযোগ্য অন্য কোন সমস্যা মোকাবেলা করতে হয়নি।

- ১৭। রাজস্ব খাতে স্থানান্তরঃ প্রকল্পের আওতায় সম্পাদিত কাজ ইতোমধ্যে সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের রাজস্ব খাতে (ওপেন লাইন)-এ স্থানান্তর করা হয়েছে।
- ১৮। **External Audit:** মন্ত্রণালয় হতে প্রেরিত পিসিআর পর্যালোচনায় দেখা যায় প্রকল্পটির কোন Internal ও External Audit করা হয়নি। কিন্তু মন্ত্রণালয় কর্তৃক সমাপ্তি প্রতিবেদন প্রেরণের পূর্বে প্রকল্পটির External Audit করা প্রয়োজন ছিল।
- ১৯। মতামত/সুপারিশঃ
- ১৯.১ প্রকল্পটি ০২ বছর মেয়াদে বাস্তবায়নের জন্য অনুমোদন করা হলেও প্রকৃত বাস্তবায়ন সময় লেগেছে ০৩ বছর ০৬ মাস। অর্থাৎ টাইম ওভার রান হয়েছে ৭৫%। ডিপিপি 'র লক্ষ্যমাত্রার বিপরীতে এডিপিতে অর্থ বরাদ্দের স্বল্পতার কারণে এমনটি হয়েছে। এমটিবিএফ মন্ত্রণালয় হিসেবে সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ ভবিষ্যতে Basket অনুযায়ী প্রকল্প গ্রহণ করবে এবং ডিপিপির আলোকে বরাদ্দ নিশ্চিত করবে (অনু: ১০);
- ১৯.২ প্রকল্পটি বাস্তবায়নে ৩ (তিন) বার প্রকল্প পরিচালক পরিবর্তন করা হয়েছে। ঘন ঘন প্রকল্প পরিচালক বদলের প্রেক্ষিতে প্রকল্প পরিচালকগণ যথাযথ সুপারভিশন ও মনিটরিং করতে পারেন না। ফলে প্রকল্পের বাস্তবায়ন বিঘ্নিত হওয়ার পাশাপাশি গুণগতমান নিশ্চিত করা করা সম্ভব হয় না। মন্ত্রণালয় বিষয়টি গুরুত্বের সাথে বিবেচনা করে ভবিষ্যতে গৃহীতব্য প্রকল্প প্রকল্প বাস্তবায়নকালীন সময়ের জন্য একজন প্রকল্প পরিচালক নিয়োগের প্রয়োজনীয় উদ্যোগ গ্রহণ করবে (অনু:৮);
- ১৯.৩ গজারিয়া ও কাটাধর সেতুর উভয় পাশে অন্তত: ৫০ মিটার করে খাল ভরাট করে সেতুর দৈর্ঘ্য হ্রাসপূর্বক সেতু ২টি নির্মাণ করার বিষয়ে মন্ত্রণালয় ব্যাখ্যা প্রদান করবে (অনু: ১৩.২);।
- ১৯.৪ প্রকল্পের অধীন নির্মিত ৬টি সেতুর মধ্যে ৫টি সেতুর (পূর্ণিমাগাতি, ঝাপঝাপিয়া, কাটাধর, চ্যাংটানালি কাটাখালি) রক্ষাপ্রদ কাজ ক্ষতিগ্রস্ত দেখা গেছে। উক্ত ক্ষতিগ্রস্ত কাজসমূহ দ্রুত মেরামত করতে হবে (অনু: ১৩.২);
- ১৯.৫ প্রকল্পের অধীন নির্মিত সব কটি সেতুর এপ্রোচ সড়ক বাঁধ ও ফেল্লিবল পেভমেন্টে আনডিউলেশন, রেইন কাট, পেভমেন্টের কিনারা ভাঙ্গা প্রভৃতি দ্রুত দেখা গেছে। উক্ত ক্ষতিগ্রস্ত কাজসমূহ দ্রুত মেরামত করতে হবে (অনু: ১৩.২ ও ১৩.৪);
- ১৯.৬ প্রকল্পের আওতায় নির্মিত অনেক স্থানে গাইড ওয়াল/ড্রেন ভেঙ্গে পড়তে দেখা গেছে। এগুলো চিহ্নিতপূর্বক মেরামত করতে হবে (অনু: ১৩.৬);
- ১৯.৭ সড়ক নিরাপত্তার স্বার্থে প্রয়োজনীয় সংখ্যক সাইন, সিগন্যাল, কিংমিঃ পোস্ট ও গার্ড পোস্ট স্থাপনের উদ্যোগ নিতে হবে (অনু: ১৩.৭)
- ১৯.৮ সমাপ্ত প্রকল্পটির সত্ত্বর External Audit সম্পন্ন করতে হবে (অনু: ১৮); এবং
- ১৯.৯ অনুচ্ছেদ ১৯.১ হতে ১৯.৮ এর বিষয়ে গৃহীত ব্যবস্থা মন্ত্রণালয় আগামী ১ মাসের মধ্যে আইএমইডিকে অবহিত করবে।

রায়পুরা-নরসিংদী-মদনগঞ্জ সড়ক উন্নয়ন  
-শীর্ষক প্রকল্পের সমাপ্তি মূল্যায়ন প্রতিবেদন

- ১। প্রকল্পের নাম : রায়পুরা-নরসিংদী-মদনগঞ্জ সড়ক উন্নয়ন প্রকল্প  
 ২। প্রশাসনিক মন্ত্রণালয়/বিভাগ : সড়ক পরিবহন ও সেতু মন্ত্রণালয়/সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ।  
 ৩। বাস্তবায়নকারী সংস্থা : সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর।  
 ৪। প্রকল্প এলাকা : নরসিংদী সদর থেকে নরসিংদী জেলার রায়পুরা উপজেলা।  
 ৫। প্রকল্পের বাস্তবায়ন সময় ও ব্যয় :

(লক্ষ টাকায়)

প্রাক্কলিত ব্যয় (প্রঃসাঃ)		প্রকৃত ব্যয় (প্রঃসাঃ)	পরিকল্পিত বাস্তবায়নকাল		প্রকৃত বাস্তবায়নকাল	অতিক্রান্ত ব্যয় (মূল প্রাক্কলিত ব্যয়ের %)	অতিক্রান্ত সময় (মূল বাস্তবায়নকালের %)
মূল	১ম সংশোধিত		মূল	১ম সংশোধিত			
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮
৮৩১৭.৬১	৯১৪৪.৪৭	৯১৪৪.০০	০১-০৭-২০১০ থেকে ৩০-০৬-২০১৩	০১-০৭-২০১০ থেকে ৩০-০৬-২০১৬	০১-০৭-২০১০ থেকে ৩০-০৬-২০১৬	৮২৬.৩৯ (৯.০০%)	৩ বছর (১০০%)

নোট: ব্যয় বৃদ্ধি ব্যতিরেকে বাস্তবায়ন মেয়াদ ৩০-০৬-২০১৬ পর্যন্ত তিন দফায় বৃদ্ধি করা হয়। এছাড়া মূল অনুমোদিত ব্যয়ের তুলনায় প্রকৃত ব্যয় ৮২৬.৩৯ লক্ষ টাকা (৯%) বেশী হয়।

৬। প্রকল্পের পটভূমি ও উদ্দেশ্য:

৬.১ পটভূমি: নরসিংদী রায়পুরা উপজেলার সঙ্গে সদরের সরাসরি কোন সড়ক যোগাযোগ না থাকায় এ উপজেলার জনগণকে ঢাকা-সিলেট মহাসড়কে অবস্থিত বাইরেচা হয়ে ৪২ কিঃমিঃ রাস্তা পাড়ি দিয়ে সদরে পৌঁছাতে হয়। ৪২ কিঃমিঃ এর পরিবর্তে মাত্র ১৯.০০ কিঃমিঃ সড়ক পথ ব্যবহার করে রায়পুরা উপজেলার মানুষ যাতে জেলা সদরে পৌঁছাতে পারে সে জন্য আলোচ্য প্রকল্পটি গ্রহণ করা হয়েছে। প্রকল্পটি ৮৩১৭.৬১ লক্ষ টাকা ব্যয়ে জুলাই ২০১০ হতে জুন ২০১৩ মেয়াদে বাস্তবায়নের জন্য অনুমোদন করা হয়।

৬.২ উদ্দেশ্য: প্রকল্পের মূল উদ্দেশ্য হলো-

- রায়পুরা উপজেলার মানুষের যাতায়াত ব্যয় ও সময় হ্রাসকরণসহ এ উপজেলার সঙ্গে জেলা হেড কোয়ার্টারের সরাসরি যোগাযোগ স্থাপন।

৭। প্রকল্পের মূল কাজ:

- সড়ক এমব্যাংকমেন্ট এ মাটির কাজ (প্রশস্তকরণ ও উঁচুকরণ)-৯.৯৮ লঃঘঃমিঃ
- নতুন নির্মাণ-১৭.২০ কিঃমিঃ
- মজবুতীকরণ এবং প্রশস্তকরণ-১.০০ কিঃমিঃ
- সার্ফেসিং (কার্পেটিং এবং সিল কোট)-১৮.২০ কিঃমিঃ
- আরসিসি নির্মাণ /পিসি গার্ডার ব্রীজ-২৮১.৮০ মিঃ

- আরসিসি বক্স কালভার্ট নির্মাণ-৫৪.৫০ মিঃ
- ড্রেইন/ক্রস ড্রেইন নির্মাণ-৪৬৭৬.০০ মিঃ
- রক্ষাপ্রদ কাজঃ
- জিও টেক্সটাইলসহ সিসি ব্লক-৩৬২৩৮.৬৭ মিঃ
- টো ওয়াল-৩০০০.০০ মিঃ
- আরসিসি প্যালাসাইডিং-২৬৫০.০০ মিঃ

৮। পিসিআর অনুসারে প্রকল্পের অঙ্গভিত্তিক বাস্তবায়ন:

(Financial Figure in Lac Tk)

	Items of Work (as per latest RDPP)	Unit	Target (as per RDPP)		Actual Progress	
			Physical (Quantity)	Financial	Physical (Quantity)	Financial
	1	2	3	4	5	6
151	Suvery, Design, Drawing & soil invitation.	L.S	L.S	18.82	L.S	18.82
152	Earth Work on Road Embankment (Widening & Raising)	L.cum	9.98 L.cum	1676.92	9.98 L.cum	1676.45
153	New Construction	k.m	17.20k.m	1653.76	17.20k.m	1653.76
	Strengthening & Widening	k.m	1.00k.m	54.85	1.00k.m	54.85
	Surfacing (Carpeting & Seal coat)	k.m	18.20k.m	674.47	18.20k.m	674.47
154	Construction RCC / PC Girder Bridge (5 Nos)	meter	281.80m	3419.04	281.80m	3419.04
155	Construction of RCC Box Culvert (17 Nos)	meter	54.50m	585.41	54.50m	585.41
156	Construction of Drain/Cross Drain	meter	4676.00m	103.40	4676.00m	103.40
157	Protective Work:					
	CC Block with Geo-textile	meter	36238.67m	545.17	36238.67m	545.17
	Toe wall	meter	3000.00m	89.59	3000.00m	89.59
	RCC Palisading	meter	2650.00m	150.31	2650.00m	150.31
158	Sing-Signal, Km post & Road Marking	L.S	L.S	46.04	L.S	46.04
159	Maintenance during construction	L.S	L.S	100.00	L.S	100.00
160	General & Site facilities	L.S	L.S	6.69	L.S	6.69
161	Utility shifting (Gas, Telephone, Electricity)	L.S	L.S	20.00	L.S	20.00
	Total =			9144.47		9144.00

৯। প্রকল্প পরিচালক সংক্রান্ত তথ্যাদিঃ

ক্রমিক নং	প্রকল্প পরিচালকের নাম ও পদবী	দায়িত্বের ধরণ		কর্মকাল
		পূর্ণকালীন	খন্ডকালীন	
১	২	৩	৪	৫
৭৫.	তরলন তপন দেওয়ান	-	হ্যাঁ	১১/০১/২০১০-১৭/০১/২০১০
৭৬.	মোঃ বায়জিদ	-	হ্যাঁ	১৭/০১/২০১০-২১/০১/২০১০
৭৭.	মোঃ সোহরাফ উদ্দিন মিয়া	-	হ্যাঁ	২১/০১/২০১০-০৯/০২/২০১০
৭৮.	মোঃ শাহাবুদ্দিন	-	হ্যাঁ	০৯/০২/২০১০-০২/০২/২০১১
৭৯.	মোঃ আবদুল কদুছ	-	হ্যাঁ	০২/০২/২০১১-১০/০১/২০১২
৮০.	মোঃ মফিজুল ইসলাম		হ্যাঁ	১২/০১/২০১২-৩০/০১/২০১৩
৮১.	মোঃ হাবিবুল হক		হ্যাঁ	২৬/০২/২০১৩-০৯/০৭/২০১৪
৮২.	মোঃ আফতাব হোসেন খান		হ্যাঁ	০৯/০৭/২০১৪-২৪/১২/২০১৫
৮৩.	আবদুস সালাম		হ্যাঁ	২৪/১২/২০১৫-সমাপ্তি পর্যন্ত

১০। ক্রয় সংক্রান্ত তথ্যাদিঃ

পণ্য, কার্য ও সেবা ক্রয়ঃ (পণ্য ও কার্য এবং সেবা ২০০.০০ লক্ষ টাকার উপরে) প্রকল্পের অনুমোদিত আরডিপিপি অনুযায়ী মূল পূর্ত কাজ ১৪ টি প্যাকেজের মাধ্যমে সম্পন্ন করার সংস্থান ছিল। পিসিআর এ উল্লেখিত তথ্যানুযায়ী ১৪ টি প্যাকেজের আওতায় পূর্ত কাজ সম্পাদন করা হয়েছে। দরপত্র সংক্রান্ত প্রধান প্রধান তথ্য নিম্নরূপঃ

নং	প্যাকেজ/কাজের নাম	-প্রাক্কলিত ব্যয় -কার্যাদেশকৃত মূল্য -প্রদত্ত বিল	-দরপত্র আহবানের তারিখ -চুক্তির তারিখ -চুক্তি অনুযায়ী কাজ সমাপ্তির তারিখ -প্রকৃত সমাপ্তির তারিখ	মন্তব্য
প্যাকেজ নং-১				
১	New pavement work at 1 <sup>st</sup> and 2 <sup>nd</sup> k.m	৩৩২.৯৭ ৩৩১.৩৯ ৩৩১.৩৯	-০২/০৫/২০১০ -০৮/১১/২০১০ -০৮/০৩/২০১১ -২৭/০৫/২০১৪	কাজ সমাপ্ত
প্যাকেজ নং-২				
	New pavement work at 3 <sup>rd</sup> and 4 <sup>th</sup> (p) k.m	২৭৬.২১ ২৭৪.৬৩ ২৭৪.৬৩	-০২/০৫/২০১০ -০৮/১১/২০১০ -০৮/০৩/২০১১ -১০/০৬/২০১৫	কাজ সমাপ্ত
প্যাকেজ নং-৩				
	New pavement work at 4 <sup>th</sup> (p) and 5 <sup>th</sup> k.m	৩১৩.৭৯ ৩১১.৯৭ ৩১১.৯৭	-০২/০৫/২০১০ -০৮/১১/২০১০ -০৮/০৩/২০১১ -২৬/০৬/২০১৪	কাজ সমাপ্ত
প্যাকেজ নং-৪				

নং	প্যাকেজ/কাজের নাম	-প্রাক্কলিত ব্যয় -কার্যাদেশকৃত মূল্য -প্রদত্ত বিল	-দরপত্র আহবানের তারিখ -চুক্তির তারিখ -চুক্তি অনুযায়ী কাজ সমাপ্তির তারিখ -প্রকৃত সমাপ্তির তারিখ	মন্তব্য
	New pavement work at 6 <sup>th</sup> and 7 <sup>th</sup> k.m	৩১৬.৩৮ ৩১৫.০১ ৩১৫.০১	-০২/০৫/২০১০ -০৮/১১/২০১০ -০৮/০৩/২০১১	কাজ সমাপ্ত
প্যাকেজ নং-৫				
	New pavement work at 7 <sup>th</sup> and 8 <sup>th</sup> k.m	৩১৩.৫৩ ৩১২.০৭ ৩১৫.০১	-২৩/০৫/২০১০ -০৬/০২/২০১১ -০৬/০৬/২০১১ -২১/০৬/২০১৪	
প্যাকেজ নং-৬				
	New pavement work at 9 <sup>th</sup> and 10 <sup>th</sup> (p) k.m	৩৯১.৯৪ ৩৭০.২০ ৩৭০.২০	-২৩/০৫/২০১০ -০৬/০২/২০১১ -০৬/০৬/২০১১ -২৫/০৪/২০১৪	
প্যাকেজ নং-৭				
	New pavement work at 10 <sup>th</sup> (p) and 11 <sup>th</sup> k.m	৩১৮.৩১ ৩১৬.৫৩ ৩১৬.৫৩	-২৩/০৫/২০১০ -০৬/০২/২০১১ -০৬/০৬/২০১১ -২১/০৬/২০১৪	
প্যাকেজ নং-৮				
	Construction of 25.10 m P.C Girder Bridge at 11 <sup>th</sup> k.m	২৯৩.৮২ ২৯২.৫২ ২৯২.৫২	-১৯/১২/২০১০ -১৭/০৪/২০১১ -১৬/০৪/২০১২ -২০/১২/২০১৪	
প্যাকেজ নং-৯				
	Construction of 25.10 m P.C Girder Bridge at 12 <sup>th</sup> k.m	২৯৯.১৮ ২৮৪.১৪ ২৮৪.১৪	১৯/১২/২০১০ -২৭/০৪/২০১১ -২৬/০৪/২০১২ -২০/০৪/২০১২	
প্যাকেজ নং-১০				
	Construction of 21.34 m P.C Girder Bridge at 4 <sup>th</sup> k.m	২৫১.৫৬ ২৪৯.৭৯ ২৪৯.৭৯	-১৯/১২/২০১০ -২৫/০৮/২০১১ -২৪/০৮/২০১২ -২৮/১২/২০১৪	
প্যাকেজ নং-১১				
	Construction of 71.60 m P.C and RCC Girder Bridge at 11 <sup>th</sup> k.m	১৩৮২.৯২ ১৩৮১.৩৬ ১৩৮১.৩৬	-২৯/০৬/২০১১ -১৩/১১/২০১১ -১২/০২/২০১৩ -২০/০৬/২০১৫	
প্যাকেজ নং-১২				

নং	প্যাকেজ/কাজের নাম	-প্রাক্কলিত ব্যয় -কার্যাদেশকৃত মূল্য -প্রদত্ত বিল	-দরপত্র আহবানের তারিখ -চুক্তির তারিখ -চুক্তি অনুযায়ী কাজ সমাপ্তির তারিখ -প্রকৃত সমাপ্তির তারিখ	মন্তব্য
	Construction of 138.666 m P.C and RCC Girder Bridge at 11 <sup>th</sup> k.m	- ১৮৭২.৩০ ১৮৭২.৩০	-২৮/০৬/২০১১ -১৯/০৩/২০১২ -১৯/০৩/২০১৪ -২৭/০৬/২০১৫	
প্যাকেজ নং-১৩				
	Construction of Flexible pavement and RCC Box culvert at 11+000 to 17+000	১৩৭২.০০ ১৭১৮.৪৮ ১৭১৮.৪৮	-১৮/০৬/২০১৪ -০৪/১২/২০১৪ -২৮/০৭/২০১৫ -২৩/০৬/২০১৬	
প্যাকেজ নং-১৪				
	New pavement work at 18 <sup>th</sup> and 19 <sup>th</sup> (p) k.m	৪৫৯.৪৮ ৪৫৯.৩৬ ৪৫৯.৩৬	-০৪/০১/২০১৬ -২৮/০৩/২০১৬ -২৬/০৬/২০১৬ -২৫/০৬/২০১৬	

১১। পিসিআর এ উল্লেখিত বরাদ্দ ও অগ্রগতিঃ

(লক্ষ টাকায়)

অর্থবছর	ডিপিপি/আরডিপিপি	এডিপি/আরএডিপি বরাদ্দ	টাকা অবমুক্তি	ব্যয়
১	২	৩	৪	৫
২০১০-১১	১০০০.০০	১০০০.০০	১০০০.০০	১০০০.০০
২০১১-১২	২০০.০০	২০০.০০	২০০.০০	২০০.০০
২০১২-১৩	২৪০০.০০	২৪০০.০০	২৪০০.০০	২৪০০.০০
২০১৩-১৪	১৫০০.০০	১৫০০.০০	১৫০০.০০	১৫০০.০০
২০১৪-১৫	১৪০০.০০	১৪০০.০০	১৪০০.০০	১৪০০.০০
২০১৫-১৬	২৬৪৪.০০	২৬৪৪.০০	২৬৪৪.০০	২৬৪৪.০০
মোট=	৯১৪৪.০০	৯১৪৪.০০	৯১৪৪.০০	৯১৪৪.০০

১২। কাজ অসম্পূর্ণ থাকলে তার কারণঃ অনুমোদিত ডিপিপি অনুযায়ী প্রকল্পের কাজ সমাপ্ত হয়েছে।

১৩। সাধারণ পর্যবেক্ষণঃ

১৩.১ প্রকল্পের অনুমোদন, মেয়াদ বৃদ্ধি ও সংশোধনঃ

(লক্ষ টাকায়)

	মেয়াদকাল	প্রাক্কলিত ব্যয়
মূল	০১/০৭/২০১০ হতে ৩০/০৬/২০১২	৮৫২৩.৫৩
ব্যয় বৃদ্ধি ব্যতিরেকে মেয়াদ বৃদ্ধি ১ম বার	০১/০৭/২০১০ হতে ৩০/০৬/২০১৩	-
ব্যয় বৃদ্ধি ব্যতিরেকে মেয়াদ বৃদ্ধি ২য় বার	০১/০৭/২০১০ হতে ৩০/০৬/২০১৪	-

ব্যয় বৃদ্ধি ব্যতিরেকে মেয়াদ বৃদ্ধি ৩য় বার	০১/০৭/২০১০ হতে ৩০/০৬/২০১৫	
ব্যয় বৃদ্ধি ব্যতিরেকে মেয়াদ বৃদ্ধি ৪য় বার	০১/০৭/২০১০ হতে ৩০/০৬/২০১৬	

- ১৩.২ সার্বিক অগ্রগতিঃ প্রকল্পের আওতায় জুন, ২০১৬ পর্যন্ত ক্রমপুঞ্জিত আর্থিক অগ্রগতি হয়েছে ৯১৪৪.০০ লক্ষ টাকা যা অনুমোদিত ব্যয় ৯১৪৪.৪৭ লক্ষ টাকার ৯৯.৯৯% এবং বাস্তব অগ্রগতি ১০০%।
- ১৪। প্রকল্প পরিদর্শনঃ গত ২৪/০৪/২০১৭ তারিখে আইএমইডি 'র সহকারী পরিচালক জনাব জয়নাল মোল্লা কর্তৃক প্রকল্পটি সরেজমিন পরিদর্শন করা হয়। পরিদর্শনকালে সড়ক বিভাগের কর্মকর্তাগণ উপস্থিত ছিলেন। পরিদর্শন পর্যবেক্ষণ নিম্নরূপঃ
- ১৪.১ সার্ভে, ডিজাইন, ড্রইং এবং মাটি পরীক্ষাঃ আরডিপিপিতে সার্ভে, ডিজাইন, ড্রইং এবং মাটি পরীক্ষা বাবদ ১৮.৮২ লক্ষ টাকা সংস্থান রাখা হয়। পিসিআর এ প্রদত্ত তথ্য মতে সার্ভে, ডিজাইন, ড্রইং এবং মাটি পরীক্ষা খাতে উক্ত অর্থ ব্যয় হয়েছে।
- ১৪.২ মাটির কাজের মাধ্যমে সড়কের ইমব্যাংকমেন্ট প্রশস্তকরণ ও উঁচুকরণঃ আরডিপিপিতে ১৬৭৬.৯২ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ৯.৯৮ লঃ ঘঃ মিঃ মাটির কাজের মাধ্যমে সড়কের ইমব্যাংকমেন্ট প্রশস্তকরণ ও উঁচুকরণের সংস্থান রাখা হয়। প্রদত্ত পিসিআর অনুযায়ী ১৬৭৬.৪৫ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ৯.৯৮ লঃ ঘঃ মিঃ মাটির কাজ করা হয়েছে।
- ১৪.৩ নতুন সড়ক নির্মাণঃ আরডিপিপিতে ১৭.২০ কিঃমিঃ নতুন সড়ক নির্মাণের জন্য ১৬৫৩.৭৬ লক্ষ টাকা সংস্থান রাখা হয়। পিসিআর এ প্রদত্ত তথ্য মতে ১৭.২০ কিঃমিঃ নতুন সড়ক নির্মাণ বাবদ উক্ত অর্থ ব্যয় করা হয়েছে। পরিদর্শনকালে দেখা যায়, রেল লাইনের এলাইনমেন্ট বরাবর নতুন পেটভমেন্ট নির্মাণ করা হয়েছে। তবে বেশ কিছু স্থানে পেটভমেন্টের কার্পেটিং উঠে গেছে এবং সড়কের অনেক স্থানে পর্যাপ্ত শফট সোল্ডার পাওয়া যায়নি। আরো দেখা যায় যে, কমপক্ষে দুটি স্থানে সড়কের ওপর বাংলাদেশ রেলওয়ের স্থাপনা রয়েছে, ফলে উক্ত স্থান দুটিতে সড়কের প্রস্থ যথাযথ মাপের (৫.৫মিটার) চেয়ে কম রয়েছে। এতে যান চলাচলে যেমন বিঘ্ন ঘটছে তেমনি দুর্ঘটনা ঘটানোর আশংকা রয়েছে।



চিত্র-১ ও ২: রেল লাইন বরাবর সড়কের এলাইনমেন্ট ও নির্মিত সড়ক



চিত্র-৩: সড়কের ওপর লেওয়ের স্থাপনা

চিত্র-৪: নির্মিত নতুন সড়ক

১৪.৪ মজবুতীকরণ এবং প্রশস্তকরণ : আরডিপিপিতে ৫৪.৮৫ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ১.০০ কিঃমিঃ রাস্তা মজবুতীকরণ এবং প্রশস্তকরণের জন্য নির্ধারিত ছিল নির্মাণের সংস্থান রাখা হয়। পিসিআর এ প্রদত্ত তথ্য মতে ৫৪.৮৫ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ১.০০ কিঃমিঃ রাস্তা মজবুতীকরণ এবং প্রশস্তকরণের কাজ সম্পন্ন হয়েছে। পরিদর্শনকালে দেখা যায়, সড়কের চেইনেজ ০+০০০কিঃ হতে ১+০০০কিঃমিঃ পর্যন্ত অর্থাৎ ১.০০কিঃমিঃ বিদ্যমান সড়কের বিভিন্ন স্থানে সড়ক re-profiling ও re-construct করা হয়েছে। তবে সড়কের বেশ কিছু স্থানে রেইন কাট তৈরী হয়েছে।

১৪.৫ সার্ফেসিং (কার্পেটিং এবং সিল কোট) : অনুমোদিত আরডিপিপি অনুযায়ী ৬৭৪.৪৭ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ১৮.২০ কিঃমিঃ সড়ক কার্পেটিং এবং সিল কোট দিয়ে সার্ফেসিং এর জন্য নির্ধারিত। পিসিআর মোতাবেক ৬৭৪.৪৭ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ১৮.২০ কিঃমিঃ সড়ক কার্পেটিং এবং সিল কোট দিয়ে সার্ফেসিং করা হয়েছে। পরিদর্শনে দেখা যায়, পুরো সড়কের অধিকাংশ স্থানে সার্ফেস অক্ষত রয়েছে। তবে কিছু স্থানে বিশেষ করে সড়কের ১ম, ২য়, ৬ষ্ঠ ও ৭ম কিঃমিঃ এর অনেক স্থানে কার্পেটিং ক্ষতিগ্রস্ত হয়েছে। কিছু স্থানে উঠে যাওয়া কার্পেটে ট্রিটমেন্ট করা হয়েছে। নির্বাহী প্রকৌশলী অবহিত করেন যে, এসকল স্থানে কার্পেটিং কাজ ২০১২ হতে ২০১৪ সাএল মধ্যে সমাপ্ত হগিয়েছে। এ জন্য এ সকল স্থানে কার্পেট ক্ষতিগ্রস্ত হয়েছে। চেইনেজ ৪+১০০ কিঃমিঃ এ কার্পেট খুড়ে সার্ফেস কোর্সের পুরুত্ব ৫০ মিঃমিঃ পাওয়া গেছে যা ডিপিপি'র সংস্থানকৃত পুরুর্ত্বের অনুরূপ।



১৪.৬ আরসিসি নির্মাণ /পিসি গার্ডার ব্রীজ : অনুমোদিত আরডিপিপি অনুযায়ী ৩৪১৯.০৪ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ২৮১.৮০ মিটার (৫টি) আরসিসি /পিসি গার্ডার ব্রীজ নির্মাণের জন্য নির্ধারিত। পিসিআর মোতাবেক ৩৪১৯.০৪ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ২৮১.৮০ মিটার আরসিসি /পিসি গার্ডার ব্রীজ নির্মাণ করা হয়েছে। পরিদর্শনকালে জানা যায়, সড়কের চেইনেজ ৩+৮২০ কিঃমিঃ, ১০+৬০০ কিঃমিঃ, ১১+৪০০কিঃমিঃ, ১৫+৭৫০ কিঃমিঃ এবং ১৪+৬৮০কিঃমিঃ এ যথাক্রমে ২১.৩৪ মিঃ, ২৫.১০মিঃ, ২৫.১০মিঃ, ৭১.৬০মিঃ এবং ১৩৮.৬৬ মিঃ দৈর্ঘ্যের ৫টি আরসিসি/পিসি গার্ডার নসেতু নির্মাণ করা হয়েছে। তবে কয়েকটি সেতু রং করা হয়নি বলে সেতুর সৌন্দর্য অনুধাবন করা যায় না। এছাড়া ৪র্থ কিঃমিঃ এ নির্মিত সেতুর সংযোগ সড়কের রক্ষাপ্রদ কাজ ব্যাপকভাবে ক্ষতিগ্রস্ত হয়েছে যা বালুভর্তি জিও টেক্সটাইল ব্যাগ দিয়ে রক্ষা করা হচ্ছে।



১৪.৭ আরসিসি বক্স কালভার্ট নির্মাণ: অনুমোদিত আরডিপিপি অনুযায়ী ৫৮৫.৪১ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ৫৪.৫০ মিটার (১৭টি) আরসিসি বক্স কালভার্ট নির্মাণের জন্য নির্ধারিত। পিসিআর মোতাবেক ৫৮৫.৪১ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ৫৪.৫০ মিটার (১৭টি) আরসিসি বক্স কালভার্ট নির্মাণ করা হয়েছে। পরিদর্শনকালে জানা যায়, সড়কের ৩য়, ৪র্থ, ৫ম (২টি), ৬ষ্ঠ, ৭ম (২টি), ৮ম, ৯ম (২টি), ১২তম, ১৩তম, ১৬তম, ১৭তম (২টি), ১৮তম (২টি) কিঃমি এ ১.৫ মিঃ হতে ১১.৪০ মিঃ দৈর্ঘ্যের মোট ১৭টি আরসিসিবক্স কালভার্ট নির্মাণ করা হয়েছে। পরিদর্শনকালে দেখা যায়, সড়কের বিভিন্ন স্থানে বিভিন্ন দৈর্ঘ্যের আরসিসি বক্স কালভার্ট নির্মাণ করা হয়েছে। জানা যায়, এ কালভার্টসমূহ ২০১৩ হতে জুন ২০১৬ এর মধ্যে নির্মিত হয়েছে। কয়েকটি কালভার্টের উইং ওয়াল হতে মাটি সড়ে গেছে এবং কিছু গাইড পোস্ট ভেঙ্গে গেছে।



১৪.৪ ড্রেন /ক্রস ড্রেন নির্মাণ: অনুমোদিত আরডিপিপি অনুযায়ী ১০৩.৪০ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ৪৬৭৬.০০ মিঃ ড্রেন /ক্রস ড্রেন নির্মাণের জন্য নির্ধারিত। পিসিআর মোতাবেক ১০৩.৪০ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ৪৬৭৬.০০ মিঃ ড্রেন /ক্রস ড্রেন নির্মাণ করা হয়নি। পরিদর্শনে দেখা যায়, সড়কের বিভিন্ন অংশে বিশেষ করে বাজার ও ব্রীজের সংযোগ সড়কে ড্রেন/ক্রস ড্রেন নির্মাণ করা হয়েছে।

১৪.৯ রক্ষাপ্রদ কাজ: অনুমোদিত আরডিপিপিতে ১৫০.৩১ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ২৬৫০.০০ মিটার আরসিসি প্যালাসাইডিং দিয়ে রক্ষাপ্রদ কাজ, ৫৪৫.১৭ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ৩৬২৩৮.৬৭ মিটার জিও টেক্সটাইলসহ সিসি ব্লক এবং ৮৯.৫৯ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ৩০০০.০০ মিটার টো ওয়াল নির্মাণের সংস্থান রাখা হয়। প্রকল্পের পিসিআর মোতাবেক ১৫০.৩১ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ২৬৫০.০০ মিটার প্যালাসাইডিং দিয়ে রক্ষাপ্রদ কাজ করা হয়েছে। এছাড়া ৫৪৫.১৭ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ৩৬২৩৮.৬৭ মিটার জিও টেক্সটাইলসহ সিসি ব্লক এবং ৮৯.৫৯ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ৩০০০.০০ মিটার টো ওয়াল নির্মাণের কাজ সমাপ্ত হয়েছে। পরিদর্শনে সড়কের বিভিন্ন চেইনেজে বিশেষ করে ব্রীজ/কালভার্টের সংযোগ সড়কে সলিড কনক্রিটের ঢালাই দিয়ে রক্ষাপ্রদ কাজ করা হয়েছে। পুকুর ও খাল বরাবর আরসিসি প্যালাসাইডিং কাজ করা হয়েছে। কয়েকটি স্থানে ব্রীজের নিচে টো-ওয়াল নির্মাণ করা হয়েছে।



১৪.১০ সাইন সিগন্যাল, কিগমিঃ পোস্ট এবং রোড মার্কিং : অনুমোদিত আরডিপিপিতে ৪৬.০৪ লক্ষ টাকা ব্যয়ে সাইন সিগন্যাল, কিগমিঃ পোস্ট এবং রোড মার্কিং সংস্থান রাখা হয়। পিসিআর মোতাবেক ৪৬.০৪ লক্ষ টাকা ব্যয়ে সাইন সিগন্যাল, কিগমিঃ পোস্ট এবং রোড মার্কিং এর কাজ সম্পন্ন হয়েছে। পরিদর্শনকালে, সড়কব্যাপী কোন সাইন সিগন্যাল দেখা যায়নি।

- ১৪.১১ নির্মাণকালীন রক্ষণাবেক্ষণ: অনুমোদিত আরডিপিপিতে নির্মাণকালীন রক্ষণাবেক্ষণ বাবদ ১০০.০০ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। পিসিআর এর তথ্যানুযায়ী নির্মাণকালীন রক্ষণাবেক্ষণ বাবদ ১০০.০০ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে।
- ১৪.১২ সাধারণ এবং সাইট সুবিধা: অনুমোদিত আরডিপিপিতে সাধারণ এবং সাইট সুবিধা বাবদ ৬.৬৯ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। পিসিআর এর তথ্যানুযায়ী সাধারণ এবং সাইট সুবিধা বাবদ ৬.৬৯ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে।
- ১৪.১৩ ইউটিলিটি স্থানান্তর (গ্যাস, টেলিফোন এবং বিদ্যুৎ) : অনুমোদিত আরডিপিপিতে ২০.০০ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ইউটিলিটি স্থানান্তরের সংস্থান রাখা হয়। পিসিআর মোতাবেক ইউটিলিটি স্থানান্তর বাবদ সম্পূর্ণ অর্থ ব্যয় হয়েছে।

১৫। প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জনঃ

পরিকল্পিত	উদ্দেশ্য অর্জন
রায়পুরা উপজেলার মানুষের যাতায়াত ব্যয় ও সময় হ্রাসকরণসহ এ উপজেলার সঙ্গে জেলা হেড কোয়ার্টারের সরাসরি যোগাযোগ স্থাপন।	রায়পুরা উপজেলার মানুষের যাতায়াত ব্যয় ও সময় হ্রাসকরণসহ এ উপজেলার সঙ্গে জেলা হেড কোয়ার্টারের সরাসরি যোগাযোগ স্থাপিত হয়েছে।

- ১৬। উদ্দেশ্য অর্জিত না হয়ে থাকলে তার কারণঃ প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জিত হয়েছে বলে প্রতীয়মান হয়।
- ১৭। রাজস্ব খাতে স্থানান্তরঃ প্রকল্পের আওতায় সম্পাদিত কাজ ইতোমধ্যে সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের রাজস্ব খাতে (ওপেন লাইন)-এ স্থানান্তর করা হয়েছে।
- ১৮। **External Audit:** মন্ত্রণালয় হতে প্রেরিত পিসিআর পর্যালোচনায় দেখা যায় প্রকল্পটির কোন Internal ও External Audit করা হয়নি।
- ১৯। পর্যবেক্ষণ:
- ১৯.১ প্রকল্পটি বাস্তবায়নে ৬ বছরে ৯ (নয়) বার প্রকল্প পরিচালক পরিবর্তন হয়েছে (অনু: ৯);
- ১৯.২ কমপক্ষে দুটি স্থানে সড়কের ওপর বাংলাদেশ রেলওয়ের স্থাপনা থাকায় স্থান দুটিতে সড়কের প্রস্থ যথাযথ মাপের (৫.৫মিটার) চেয়ে কম রয়েছে। এতে যান চলাচলে যেমন বিঘ্ন ঘটছে তেমনি দুর্ঘটনা ঘটানো আশংকা রয়েছে (অনু: ১৪.৩);
- ১৯.৩ ১৮ ফুট চওড়া সড়কের দুই পাশে ৩ ফুট করে সফট শোল্ডার থাকার কথা থাকলেও কিছু স্থানে তা পাওয়া যায়নি (অনু: ১৪.৩);
- ১৯.৪ সড়কের বেশ কিছু স্থানে রেইন কাট তৈরী হয়েছে (অনু: ১৪.৪);
- ১৯.৫ সড়কের অধিকাংশ স্থানে কার্পেটিং ভাল আছে। তবে সড়কের ১ম, ২য়, ৬ষ্ঠ ও ৭ম কিঃমিঃ এর অনেক স্থানে কার্পেটিং ক্ষতিগ্রস্ত হয়েছে। কিছু স্থানে উঠে যাওয়া কার্পেটে ট্রিটমেন্ট করা হয়েছে (অনু: ১৪.৫);
- ১৯.৬ সড়কের ৪র্থ কিঃমিঃ এ নির্মিত সেতুর সংযোগ সড়কের রক্ষাপ্রদ কাজ ব্যাপকভাবে ক্ষতিগ্রস্ত হয়েছে যা বালুভর্তি জিও টেক্সটাইল ব্যাগ দিয়ে রক্ষা করা হচ্ছে। এ স্থানে এমব্যাংমেন্ট এর উচ্চতা অনেক বেশী। তাই এর স্থায়ী রক্ষাপ্রদ কাজ করা না হলে এমব্যাংমেন্ট টিকিয়ে রাখা যাবে না (অনু: ১৪.৬);
- ১৯.৭ কয়েকটি কালভার্টের উইং ওয়াল হতে মাটি সড়ে গেছে এবং কিছু গাইড পোস্ট ভেঙ্গে গেছে (অনু: ১৪.৭);
- ১৯.৮ অনুমোদিত ডিপিপিতে ৪৬.০৪ লক্ষ টাকা ব্যয়ে সাইন সিগন্যাল, কিঃমিঃ পোস্ট এবং রোড মার্কিং সংস্থান রাখা হয়। পিসিআর মতে উক্ত অর্থ ব্যয়ও হয়েছে। কিন্তু সড়কব্যাপী কোন সাইন, সিগন্যাল, কিঃমিঃ পোস্ট স্থাপন করা হয়নি এবং রোড মার্কিংও করা হয়নি (অনু: ১৪.৭); এবং

১৯.৯ সমাপ্ত প্রকল্পটির External Audit সম্পন্ন করা হয়নি (অনু: ১৮)।

২০। মতামত/সুপারিশঃ

২০.১ প্রকল্পটি বাস্তবায়নে ৬ বছরে ৯ (নয়) বার প্রকল্প পরিচালক পরিবর্তন করা হয়েছে। যখন যখন প্রকল্প পরিচালক

বদলের প্রেক্ষিতে অনেক ক্ষেত্রে প্রকল্প বাস্তবায়ন ত্বরান্বিত এবং গুণগতমান রক্ষা করা সম্ভব হয় না। মন্ত্রণালয়

বিষয়টি গুরুত্বের সাথে বিবেচনা করে ভবিষ্যতে গৃহীতব্য প্রকল্পে প্রকল্প বাস্তবায়নকালীন সময়ের জন্য একজন প্রকল্প পরিচালক নিয়োগের প্রয়োজনীয় উদ্যোগ গ্রহণ করবে (অনু: ৯);

২০.২ সড়কে যান চলাচল নির্বাহ্য করতে এবং দুর্ঘটনা এড়াতে যে দুটি স্থানে সড়কের ওপর বাংলাদেশ রেলওয়ের স্থাপনা রয়েছে অপসারণের ব্যবস্থা গ্রহণ করতে হবে (অনু: ১৪.৩);

২০.৩ ১৮ ফুট চওড়া সড়কের যে সকল স্থানে ৩ ফুট সফট শোল্ডার নেই তা চিহ্নিত করে সফট শোল্ডার নির্মাণের ব্যবস্থা গ্রহণ করতে হবে (অনু: ১৪.৩);

২০.৪ সড়কের যে সকল স্থানে রেইন কাট তৈরী হয়েছে তা চিহ্নিত করে মেরামতের ব্যবস্থা গ্রহণ করতে হবে (অনু: ১৪.৪);

২০.৫ সড়কের ১ম, ২য়, ৬ষ্ঠ ও ৭ম কিঃমিঃ এর যে সকল স্থানে কার্পেটিং ক্ষতিগ্রস্ত হয়েছে তাতে নতুন করে ওভারলে করার ব্যবস্থা গ্রহণ করতে হবে (অনু: ১৪.৫);

২০.৬ সড়কের ৪র্থ কিঃমিঃ এ নির্মিত সেতুর সংযোগ সড়কের ব্যাপকভাবে ক্ষতিগ্রস্ত রক্ষাপ্রদ কাজ স্থায়ীভাবে রক্ষার ব্যবস্থা গ্রহণ করতে হবে (অনু: ১৪.৬);

২০.৭ যে সকল কালভার্টের উইং ওয়াল হতে মাটি সড়ে গেছে এবং যে সকল গাইড পোস্ট ভেঙ্গে গেছে তা দ্রুত মেরামতের ব্যবস্থা গ্রহণ করতে হবে (অনু: ১৪.৭);

২০.৮ অনুমোদিত ডিপিপিতে সাইন সিগন্যাল, কিঃমিঃ পোস্ট এবং রোড মার্কিং এর জন্য সংস্থানকৃত অর্থ ব্যয় করা সত্ত্বেও তা নির্মাণ না করার বিষয়টি মন্ত্রণালয় পর্যায়ে কমিটি গঠনের মাধ্যমে পরীক্ষা করে দেখতে হবে (অনু: ১৪.৭);

২০.৯ সমাপ্ত প্রকল্পটির সত্ত্বে External Audit সম্পন্ন করতে হবে (অনু: ১৮); এবং

২০.১০ অনুচ্ছেদ ২০.১ হতে ২০.৯ এর বিষয়ে গৃহীত ব্যবস্থা মন্ত্রণালয় আগামী ১ মাসের মধ্যে আইএমইডিকে অবহিত করবে।