যোগাযোগ মন্ত্রণালয় ২০০৯-১০ অর্থ বছরের এডিপিভুক্ত সমাপ্ত প্রকল্পের মূল্যায়ন প্রতিবেদননের উপর মন্ত্রণালয়/বিভাগভিত্তিক সার-সংক্ষেপ

১। **সমাপ্ত প্রকল্পের সংখ্যা :**

যোগাযোগ মন্ত্রণালয়ের অধীন ২০০৯-২০১০ অর্থ বছরে এডিপিভুক্ত মোট ২৩ টি প্রকল্প (বিনিয়োগ প্রকল্প ২২টি এবং কারিগরি সহায়তা প্রকল্প ০১টি) সমাপ্ত হয়। তন্মধ্যে সড়ক বিভাগের ২০টি, রেলওয়ে বিভাগের ৩টি প্রকল্প রয়েছে।

২। **সমাপ্ত প্রকল্পের ব্যয় ও মেয়াদকাল :**

সমাপ্ত ২৩টি প্রকল্পের মধ্যে কোন প্রকল্প অনুমোদিত ব্যয় ও সময়ের মধ্যে সমাপ্ত হয়নি। ০৯টি প্রকল্প মুল অনুমোদিত ব্যয়ে সমাপ্ত হলেও মেয়াদকাল বৃদ্ধি পেয়েছে। অন্যদিকে ১৩টি প্রকল্পের ব্যয় ও মেয়াদকাল উভয়ই বৃদ্ধি পেয়েছে। সমাপ্ত প্রকল্পগুলির মুল অনুমোদিত সময় হতে ব্যয় বৃদ্ধির হার গড়ে ০৯% হতে ২২৭% এবং মেয়াদ বৃদ্ধির হার ৪০% হতে ২৬৬%।

৩। **ব্যয় ও মেয়াদ বৃদ্ধির কারণ :**

সমাপ্ত প্রকল্পসমূহের ব্যয় ও মেয়দাকাল বৃদ্ধির কারণসমূহের মধ্যে উল্লেখযোগ্য হচ্ছে- যথাযথ সমীক্ষা ব্যতীত প্রকল্প প্রণয়ন, প্রকল্প বাস্তবায়নকালে বাস্তবতার নিরিখে ব্যয় প্রাক্কলন না করা, সঠিক পরিকল্পনার অভাব, দূর্বল প্রকল্প ব্যবস্থাপনা, ভূমি অধিগ্রহণে জটিলতা, প্রকল্প ভিত্তিক ঠিকাদার নিয়োগ না করে ছোট ছোট প্যাকেজে আর্থিক বছর ভিত্তিক অনভিজ্ঞ ঠিকাদার নিয়োগ করার প্রবনতা, প্রকল্পের বিপরীতে সময়মত অর্থ ছাড়া না হওয়া, ঘন ঘন প্রকল্প পরিচালক পরিবর্তন ইত্যাদি। অপরদিকে সমাপ্ত প্রকল্পসমূহের মেয়াদকাল বৃদ্ধির প্রধান প্রধান কারণসমূহ হচ্ছে- ক্রয় কার্যক্রম সম্পাদনে দক্ষতার ঘাটতি ইত্যাদি।

৪। **প্রকল্প বাস্তবায়নে চিহ্নিত সমস্যা ও সুপারিশঃ**

	সমস্যা	সুপারিশ
১।	যথাযথ সমীক্ষা ছাড়া প্রকল্প গ্রহণ ও ব্যয় প্রাক্কলন করা।	প্রকল্প গ্রহণকারে পর্যাপ্ত সমীক্ষা ও বাস্তবভিত্তিক ব্যয় প্রাক্কলনপূর্বক প্রকল্প প্রস্তাব প্রণয়ন করতে হবে।
২।	ঘন ঘন প্রকল্প পরিচালক পরিবর্তন ও পূর্ণকালীন প্রকল্প পরিচালক না থাকা।	প্রতিটি প্রকল্পের বিপরীতে একজন পূর্ণকালীণ প্রকল্প পরিচালক নিয়োগ করতে হবে এবং প্রকল্প সমাপ্ত না হওয়া পর্যন্ত যথাসম্ভব প্রকল্প পরিচালককে বদলী করা যাবেনা। প্রয়োজনে ছোট ছোট প্রকল্পের ক্ষেত্রে অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী/তত্ত্বাবধায়ক প্রকৌশলীর পরিবর্তে নির্বাহী প্রকৌশলী পদমর্যাদার কর্মকর্তাকে প্রকল্প পরিচালক হিসেবে নিয়োগ প্রদান করা যেতে পারে।
৩।	প্রকল্প ভিত্তিক ক্রয় কার্যক্রম/ঠিকাদার নিয়োগ প্রক্রিয়া সম্পন্ন না করে আর্থিক বছর ভিত্তিক ছোট ছোট প্যাকেজে ঠিকাদার নিযোগ করার প্রবনতা।	প্রকল্প অনুমোদনের অনধিক ৬মাসের মধ্যে প্রকল্পের বিপরীতে যথাসম্ভব সকল ঠিকাদার নিয়োগ/ক্রয় কার্যক্রম সম্পন্ন করতে হবে।
৪।	ভূমি অধিগ্রহণে জটিলতা।	একনেক/সরকারের সর্বোচ্চ ফোরামে অনুমোদিত প্রকল্পের ক্ষেত্রে ভূমি অধিগ্রহণ প্রক্রিয়া আরও যুগোপযোগী ও সরলীকরণ করার উদ্যোগ গ্রহণ করা যেতে পারে।

৫।	কোন রকম পূর্বানুমোদন না করে পরিকল্পনা ও আর্থিক শৃংখলার ব্যত্যয় ঘটিয়ে প্রকল্পের আওতায় বিভিন্ন অঙ্গের বিপরীতে সংস্থানকৃত অর্থের মধ্যে ব্যয় না করে এক অঙ্গের টাকা অন্য অঙ্গে ব্যয় করা।	প্রকল্প পরিচালক এবং সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তাদের বিরুদ্ধে প্রশাসনিক ও আইন ব্যবস্থা গ্রহণ করা।
৬।	বৈদেশিক সাহায্যপুষ্ঠ প্রকল্প ছাড়া সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর কর্তৃক জিওবি অর্থায়নে বাস্তবায়িত ও বাস্তবায়নাধীন বেশীর প্রকল্পে রাস্তার নির্মাণ কাজে যথাযথ স্পেশিফিকেশন অনুসরনকরত কাজের গুনগতমান পরীক্ষা না করা।	দেশের সড়ক অবকাঠামোখাতে টেকসই উন্নয়ন নিশ্চিত করতে রাস্তার নির্মাণের ন্যয় কারিগরি কাজের গুনগত মান নিশ্চিত করণে উদ্যোগী মন্ত্রণালয়/যোগাযোগ মন্ত্রনালয় সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরকে এ বিষয়ে সাধারণ নির্দেশনা প্রদান করবে। অন্যথায় দায়ী ব্যক্তিদের বিরুদ্ধে আইনানুগ ব্যবস্থা গ্রহণ করা হবে।

ঢাকা-জয়দেবপুর মিটারগেজ সেকশনকে দ্বৈতগেজে রূপান্তরকরণ (২য় সংশোধিত)
(সমাপ্তঃ জুন, ২০১০)

১। প্রকল্পের অবস্থান : বাংলাদেশ রেলওয়ের ঢাকা-জয়দেবপুর মিটার গেজ সেকশন।
২। বাস্তবায়নকারী সংস্থা : বাংলাদেশ রেলওয়ে।
৩। প্রশাসনিক মন্ত্রণালয়/বিভাগ : যোগাযোগ মন্ত্রণালয়/রেলপথ বিভাগ।

৪। **প্রকল্পের বাস্তবায়ন সময় 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	সর্বশেষ সংশোধিত		মূল	সর্বশেষ সংশোধিত			
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮
১৮৩৩১.৩২ (৭৫৮৭.৬০)	৪১৫১১.৬৮ (৫১১৮.৩২)	৩৯২০৫.৪৮ (৫১১৮.৩২)	জুলাই, ১৯৯৯ থেকে জুন, ২০০১	জুলাই, ১৯৯৯ থেকে জুন, ২০০৯	জুলাই, ১৯৯৯ থেকে জুন, ২০১০	২০৮৭৪.১৬ (১১৩.৮৭%)	৯ বছর (৪৫০%)

৫। **<u>প্রকল্পের অঙ্গভিত্তিক বাস্তবায়ন (পিসিআর অনুসারে):</u>**

(লক্ষ টাকায়)

ক্র: নং	অঙ্গের নাম	একক	সর্বশেষ সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী লক্ষ্যমাত্রা		প্রকৃত বাস্তবায়ন	
			বাস্তব পরিমাণ	আর্থিক	বাস্তব (%)	আর্থিক (%)
১	২	৩	৪	৫	৬	৭
১.	**অন্যান্য নির্মাণ কাজ :**					
১.১	ওয়াশ পিট নির্মাণ	রা:ফু:	২০০০	১০০০.০০	১৯৭০ (৯৮.৫০%)	৮৫৫.০৯ (৮৫.৫১%)
১.২	ওয়াশ পিটের বাউন্ডারি ওয়াল নির্মাণ	রা:ফু:	৩৫০০	১৮০.০০	৩৫০০ (১০০%)	১৭৭.০১ (৯৮.৩৩%)
১.৩	বৈদুযতিক কাজ ও গ্যান্ট্রিসহ সিক লাইন নির্মাণ	রা:ফু:	২৫০	১৮০.০০	২৫০ (১০০%)	১৮৩.২৫ (১০১.৮০%)
১.৪	লোকো ইন্সপেকশন পিট হাই প্লাটফরম, সেড, ফুয়েলিং স্টেশন, লোকো ওয়াশ প্লাটফরম ডিজি ও বিজি এবং লোকো ইন্সপেকশন পিট ফর বিজি	থোক	--	২৪৫.০০	থোক	২৪৭.১৮ (১০০.৮৯%)
১.৫	জ্যাক প্যাড	থোক	--	৬০.০০	থোক	৩৮.০৯ (৬৩.৪৮%)
১.৬	ওয়াটার এবং ফুয়েল পাইপ লাইন	থোক	--	১৫.০০	থোক	১৫.০০ (১০০%)
১.৭	আন্ডার ফ্লোর হুইল লেদ মেশিন এ্যারেইঞ্জমেন্ট	রা:ফু:	১০০	২০.০০	থোক	২০.০০ (১০০%)
১.৮	ট্রায়াঙ্গুলার লাইন নির্মাণ	থোক	--	৬০.০০	--	--
১.৯	সেতু নির্মাণ	সংখ্যা	৫১টি	২৯০০.০০	৫১টি (100%)	২৮৮৭.০৮ (৯৯.৫৫%)

ক্র: নং	অঙ্গের নাম	একক	সর্বশেষ সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী লক্ষ্যমাত্রা		প্রকৃত বাস্তবায়ন	
			বাস্তব পরিমাণ	আর্থিক	বাস্তব (%)	আর্থিক (%)
১	২	৩	৪	৫	৬	৭
১.১০	তেজগাঁও সাইডিং -এ এমজি সিক লাইনকে বিজি লাইনে রূপান্তরকরণ	থোক	--	১০১.৯২	থোক	১০১.৯২ (১০০%)
১.১১	ঢাকাথেকেমহাখালীপর্যন্তট্র্যাকেরউভয় পাশেএবং তেজগাঁয়েবাউন্ডারীওয়ালনির্মাণ	থোক	--	১১০০.০০	থোক	১০৪৭.১১ (৯৫.১৯%)
১.১২	প্রি কন্সট্রাকশন ওয়ার্ক (মাটি ও বালি ভরাটকরণ) :					
(ক)	ব্যাংক (রেলওয়ে বাঁধ) প্রশস্তকরণের জন্য মাটির কাজ	থোক	--	৩৭৮.০০	থোক	১৮৬.৮৬ (৪৯.৪৩%)
(খ)	ঢাকা স্টেশনে বালি ভরাটকরণ কাজ	ঘ: ফু:	১০০০০০	২০.০০	১০০০০০ (১০০%)	২২.৭৫ (১১৩.৭৫%)
(গ)	জয়দেবপুর স্টেশনে মাটির কাজ	থোক	--	১০০.০০	থোক	৯৭.৬৭ (৯৭.৬৭%)
১.১৩	অন্যান্য স্টেশনে বালি ভরাট কাজ	ঘ: ফুট	১০০০০০	২০.০০	--	--
১.১৪	ব্যালাষ্ট ও প্রতিরক্ষা দেয়াল নির্মাণ	কি: মি:	৩৫কি:মি:ব্যালাষ্ট ওয়ালও৫কি:মি: প্রতিরক্ষাদেওয়াল	৬০০.০০	২৫কি:মি:ব্যালাষ্ট ওয়ালও৩কি:মি: প্রতিরক্ষাদেওয়াল (৭০%)	৪৮১.৩৪ (৮০.২২%)
১.১৫	সাইট অফিস ও গোডাউন নির্মাণ	ব: ফু:	৭৭৫০	১৬০.০০	৭৭৫০ (১০০%)	১৪৮.৪৪ (৯২.৭৭%)
১.১৬	রিলে রুম, ব্যাটারী রুম ইত্যাদি	থোক	--	৩০.০০	থোক	৯.৫৩ (৩১.৭৬%)
১.১৭	সিগন্যালিং ক্যাবল স্থাপন	--	--	৯.৭৯	--	--
১.১৮	লেভেল ক্রসিং গেট উন্নয়ন	সংখ্যা	৫২টি	৪৫০.০০	৫২টি (১০০%)	৪৩৪.৩১ (৯৬.৫১%)
১.১৯	স্টেশন রিনোভেশন ওয়ার্ক	থোক	--	৩৪২.০০	থোক	৩৪১.৭৭ (৯৯.৯৩%)
১.২০	ড্রেন নির্মাণ	রানিং মিটার	১৭৫০০	৩৫০.০০	১৭৫০০ (১০০%)	২৫৭.৭১ (৭৩.৬৩%)
১.২১	ঢাকা ক্যান্টনমেন্ট ও তেজগাঁও স্টেশনে নতুন প্লাটফরম নির্মাণ	থোক	--	২৮৮.০০	থোক	২৯২.১৪ (১০১%)
১.২২	তেজগাঁও স্টেশন ইয়ার্ডে ড্রেন নির্মাণ	থোক	--	২০০.০০	থোক	১৯৩.৯৩ (৯৬.৯৭%)
১.২৩	জয়দেবপুর স্টেশনে পেভমেন্টসহ ক্যারেজ স্ট্যাবলিং লাইন নির্মাণ	থোক	--	৫০.০০	থোক	* --
১.২৪	জয়দেবপুর স্টেশনে গুডস সাইডিং লাইন নির্মাণ	থোক	--	৫০.০০	থোক	* --
১.২৫	ঢাকা স্টেশনের আইসিডি ইয়ার্ডে গুডস্ সাইডিং লাইন নির্মাণ	থোক	--	৫০০.০০	থোক	৪৮২.৪৫ (৯৬.৪৯%)

****মূল রুপান্তর কাজের জন্য নিয়োজিত ঠিকাদার দ্বারা জয়দেবপুর স্টেশন ইয়ার্ডে পেভমেন্ট ব্যতিত ক্যারেজ ষ্ট্যাবলিং লাইন এবং গুডস সাইডিং লাইন নির্মিত হয়েছে।***

(লক্ষ টাকায়)

ক্র: নং	অঙ্গের নাম	একক	সর্বশেষ সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী লক্ষ্যমাত্রা		প্রকৃত বাস্তবায়ন	
			বাস্তব পরিমাণ	আর্থিক	বাস্তব (%)	আর্থিক (%)
১	২	৩	৪	৫	৬	৭
১.২৬	জয়দেবপুর স্টেশন সংলগ্ন সেতু (৫৭ নং) বর্ধিতকরণ	থোক	--	২৮.০০	থোক	২৭.৯৮
১.২৭	ধীরাশ্রম স্টেশনে সাইডিং লাইন নির্মাণ	থোক	--	১২৫.০০	থোক	১২৪.৫২ (৯৯.৬১%)
উপ-মোট (নির্মাণ কাজ) :				**৯৫৬৩.৭১**		**৮৬৭৩.১২ (৯০.৬৯%)**
২.	**বৈদেশিক উৎস থেকে মালামাল সংগ্রহ :**					
২.১	রেল	মে: টন	১২০০০	৪২০১.৭৭	১২০০০ (১০০%)	৪২২৫.৪২ (১০০.৫৬%)
২.২	ফিশ প্লেট এন্ড ফিশ বোল্ট	সেট	৪০৬১	২৫.০৬	৪০৬১ (১০০%)	২৩.৬৫ (৯৪.৩৭%)
২.৩	ফিটিংসহ ডুয়েল গেজ কনক্রিট স্লীপার	সংখ্যা	১২২০০০	২৫০৫.৪৪	১২২০০০ (১০০%)	২৫৬২.২৫ (১০২.২৬%)
২.৪	ওয়েল্ডিং ম্যাটেরিয়ালস	সংখ্যা	৮৫০০	৮৯.২৭	৮৫০০ (১০০%)	৮৯.২৭ (১০০%)
২.৫	পয়েন্টস এন্ড ক্রসিং	সেট	১৭৭	২৬৭৬.৭৩	১৮৮ (১০৬%)	২৬৯০.৯২ (১০০.৫৩%)
২.৬	সিগন্যালিং যন্ত্রপাতি ও মালামাল সংগ্রহ এবং স্থাপন	থোক	--	৪৬৮৯.৭৬	থোক	৪৪১০.৫৯ (৯৪.৮৫%)
২.৭	ফ্রেট চার্জ	থোক	--	৫৭৯.২০	থোক	৫৩২.৬৭ (৯১.৯৬%)
২.৮	স্ট্যাটিক স্যুইচ	সেট	১৬	৯০.০০	১৪ (৮৭.৫০%)	১০২.৯৬ (১১৪.৪%)
২.৯	সিডি/ভ্যাট	থোক	--	৪৪০৮.১৯	--	৩৭৪৮.৮৪ (৮৫.০৪%)
উপ-মোট (বৈদেশিক মালামাল) :				**১৫২৬৮.৪৯**		**১৫৪১২.৮১ (১০০.৯৫%)**
৩.	**স্থানীয় উৎস থেকে মালামাল সংগ্রহ :**					
৩.১	ব্যালাস্ট	ল: ঘ: ফু:	৫০	৪০০০.০০	৪৮.৪৫ (৯৬.৯০)	৪০৫৩.৩৩ (১০১.৩৩%)
৩.২	স্পেশাল স্লীপার	ঘ: ফু:	১১২০০০	১৫৩৬.০০	১১২০০০ (১০০%)	
৩.৩	বিজি অর্ডিনারী কাঠের স্লীপার	সংখ্যা	৯০০০	২৫৮.২৭	৯০০০ (১০০%)	১৯০২.৩৯ (১২৩.৮৫%)
৩.৪	ব্রীজ স্লীপার	ঘ: ফুট	৪৪১৭	৫৭.১০	৪৪১৭ (১০০%)	
৩.৫	এমজি স্লীপার ফর টেম্পরারি এরেঞ্জমেন্ট	থোক	--	৮৫.০০	থোক	
৩.৬	পি-ওয়ে টুলস এন্ড ম্যাটেরিয়াল	থোক	--	২০.০০	থোক	১৯.৮৪ (৯৯.২০%)
৩.৭	চেক ব্লক , চেক বোল্ট, ফিশ প্লেট	থোক	--	১০০০.০০	থোক	৯৭৭.৮৬

ক্র: নং	অঙ্গের নাম	একক	সর্বশেষ সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী লক্ষ্যমাত্রা		প্রকৃত বাস্তবায়ন	
			বাস্তব পরিমাণ	আর্থিক	বাস্তব (%)	আর্থিক (%)
১	২	৩	৪	৫	৬	৭
	এবং বোল্ট স্পেশাল এবং ক্যান্টেড বেয়ারিং প্লেট ৯০ এ					(৯৭.৭৯%)
৩.৮	ডগ স্পাইক্স	সংখ্যা	২৬৪৪০০	১০৫.০০	২৬৪৪০০ (১০০%)	৯১.২২
৩.৯	সিগন্যালিং ও ইলেট্রিক ম্যাটেরিয়ালস	থোক	--	৯৮০.০০	থোক	৭১০.৮৭ (৭২.৫৩%)
৩.১০	কম্পাউন্ড ও জগল্ড ফিশ প্লেট	সেট	৭০	১৭.২০	৪০ (৫৭%)	১.৭০ (১০%)
৩.১১	বিজি অর্ডিনারী পয়েন্টস এন্ড ক্রসিং	সেট	১২	৯১.৮০	১২ (১০০%)	৯১.৮০ (১০০%)
৩.১২	প্লেট গার্ডার ফর মেজর ব্রীজ	থোক	--	১১২৬.০০	থোক	১১২৬.০০ (১০০%)
৩.১৩	ডুয়েল গেজ পয়েন্টস এন্ড ক্রসিং	সেট	২৫	৪৭২.০০	২৫ (১০০%)	৪৯২.৫১ (১০৪.৩৪%)
৩.১৪	স্যুইচ রেল ৯০ পা: এ রেল ফর ট্র্যাপ এবং টার্ন আউট	সেট	৪০	৭৫.২০	৪০	৭৯.২০ (১০৫.৩১%)
উপ-মোট (স্থানীয় মালামাল) :				**৯৮২৩.৫৭**		**৯৫৪৬.৭২ (৯৭.১৮%)**
৪.	বিটি চার্জ ও ট্রান্সপোর্টেশন কস্ট	থোক	--	৭৫০.০০	থোক	৬৫১.৯১ (৮৬.৯২%)
৫.	পিক-আপ	সংখ্যা	২	২৯.০১	২টি	২৯.০১ (১০০%)
৬.	অফিস ইক্যুইপমেন্ট, স্টেশনারী, জ্বালানী ইত্যাদি	থোক	--	৯৯.০০	থোক	৮৪.৫৫ (৮৫.৪০%)
৭.	নবায়নকাজেরজন্যশ্রমিকব্যয়(এমজিট্র্যাক ডিস্মেন্টলিং,ডুয়েলগেজট্র্যাকস্থাপন,ট্যাম্পিং ব্যালাস্টিং,ওয়েল্ডিংইত্যাদি)	থোক	--	৪৩৫০.০০	থোক	৪৩৩৯.৫৮ (৯৯.৭৬%)
৮.	সিগন্যালিং ডিজাইন, ইরেকশন ইনস্টলেশন ব্যয়	থোক	--	৩৯৭.৩১	--	**
৯.	ফরেন ইন্সপেকশন কস্ট	থোক	--	৯৫.৭০	--	***
১০.	এলসি, লোকাল এজেন্ট কমিশন ইত্যাদি	থোক	--	৩৫৫.৫৬	--	***
১১.	জনবল	জন	৮৮	২০৯.০০	৪৩ (৪৯%)	২২৯.১৩ (১০৯.৬৩%)
১২.	পরামর্শক	জনমাস	৩৪	১৫০.৭২	৩৪ (১০০%)	১৫০.৭২ (১০০%)
১৩.	কন্টিনজেন্সী	থোক	--	৪৫৯.৮৬	থোক	৮৭.৯৩ (১৯.১২%)
১৪.	কস্ট এস্কেলেশন	থোক	--	৪১১.০১	--	--
মোটঃ			১০০%	৪১৫১১.৬৮	৯৯%	৩৯২০৫.৪৮

ক্র: নং	অঙ্গের নাম	একক	সর্বশেষ সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী লক্ষ্যমাত্রা		প্রকৃত বাস্তবায়ন	
			বাস্তব পরিমাণ	আর্থিক	বাস্তব (%)	আর্থিক (%)
১	২	৩	৪	৫	৬	৭
						(৯৪.৪৪%)

*** সিগন্যালিং যন্ত্রপাতি ও মালামাল সংগ্রহ এবং স্থাপন অঙ্গে ব্যয়িত। *** বৈদেশিক উৎস থেকে সংগৃহীত মালামালের ব্যয়ের সাথে ধরা হয়েছে বলে জানা যায়।*

৬। **কাজ অসম্পূর্ণ থাকলে তার কারণঃ** সর্বশেষ অনুমোদিত ডিপিপি অনুযায়ী ঢাকা রেলওয়ে স্টেশন ইয়ার্ডে ১টি ট্রায়াঞ্জুলার লাইন, জয়দেবপুর স্টেশন ইয়ার্ডে ১টি ক্যারেজ স্ট্যাবলিং লাইনের পেভমেন্ট, ঢাকা রেলওয়ে স্টেশন ইয়ার্ডে অবস্থিত এমজি লোকো ইনস্পেকশন পিট এলাকায় আন্ডার হুইল লেদ মেশিন ফাউন্ডেশন স্থাপন-এ ৩টি কাজ করা হয়নি। পর্যাপ্ত স্থানের অভাবে প্রথম ২টি কাজ করা হয়নি বলে জানা যায়। অন্যদিকে ১টি বিজি ও এমজি মিক্সড আন্ডার ফ্লোর হুইল লেদ মেশিন সংগ্রহ' শীর্ষক চলমান প্রকল্পের আওতায় আন্ডার হুইল লেদ মেশিন ফাউন্ডেশনের কাজ সম্পাদন করা হবে বিধায় এ কাজ আলোচ্য প্রকল্পের আওতায় বাদ দেয়া হয়।

৭। **সাধারণ পর্যবেক্ষণঃ**

৭.১ **পটভূমিঃ** বাংলাদেশ রেলওয়ের পূর্বাঞ্চলে মিটারগেজ এবং পশ্চিমাঞ্চলে ব্রডগেজ লাইনে ট্রেন চলাচল করে। যমুনা বহুমুখী সেতুতে রেল সংযোগ দেয়ার পর দেশের পশ্চিমাঞ্চলের সাথে পূর্বাঞ্চলের রেল যোগাযোগের সুযোগ সৃষ্টি হয়। এ সুযোগকে কাজে লাগানোর জন্য পার্বতীপুর হতে যমুনা সেতুর পশ্চিম প্রান্ত পর্যন্ত ব্রডগেজ লাইনকে দ্বৈতগেজে রূপান্তর করা হয়। এ ছাড়া যমুনা সেতু রেল লিংক প্রকল্পের মাধ্যমে যমুনা সেতুর পূর্ব প্রান্ত হতে জয়দেবপুর পর্যন্ত দ্বৈতগেজ রেল লাইন নির্মাণ করা হয়। ফলশ্রুতিতে পশ্চিমাঞ্চল হতে জয়বেদপুর পর্যন্ত রেল যোগাযোগের পথ সুগম হয়। কিন্তু জয়দেবপুর হতে ঢাকা পর্যন্ত ব্রডগেজ লাইন না থাকায় পশ্চিমাঞ্চলের যমুনা সেতু লিংক ট্রেনগুলো ঢাকায় আনা সম্ভব হচ্ছে না। জয়বেদবপুর হতে যমুনা লিংক ট্রেনগুলো ঢাকায় আনার লক্ষ্যে জয়দেবপুর হতে ঢাকা পর্যন্ত বিদ্যমান মিটারগেজ লাইনকে দ্বৈতগেজে রূপান্তর করার লক্ষ্যে প্রকল্পটি গ্রহণ করা হয়।

৭.২ **উদ্দেশ্য :** বাংলাদেশ রেলওয়ের পশ্চিমাঞ্চলের সাথে রাজধানী ঢাকার সরাসরি রেল যোগাযোগ স্থাপনের লক্ষ্যে ঢাকা-জয়দেবপুর রেলওয়ে সেকশনের বিদ্যমান মিটার গেজ সেকশনকে দ্বৈত গেজে রূপান্তর করা।

৭.৩ **প্রকল্পের অনুমোদন ও সংশোধন :** মূল প্রকল্পটি ১৯.০১.২০০০ তারিখে একনেক কর্তৃক ১৮৮৩১.৩২ লক্ষ (জিওবি ১০৭৪৩.৭২ লক্ষ এবং প্রকল্প সাহায্য: ভারতীয় রাষ্ট্রীয় ঋণ ৭৫৮৭.৬০ লক্ষ) টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে এবং জুলাই, ১৯৯৯ থেকে জুন, ২০০১ পর্যন্ত বাস্তবায়ন মেয়াদে অনুমোদিত হয়। বাস্তবায়ন পর্যায়ে কাজের পরিধি বৃদ্ধি ও বিদ্যমান অংগের ব্যয় বৃদ্ধির কারণে প্রকল্পটি ১ম সংশোধন করা হয়। ১ম সংশোধিত প্রকল্পটি ৩১৭১৮.৮১ লক্ষ (জিওবি ২৪১৩১.২১ লক্ষ এবং প্রকল্প সাহায্য: ভারতীয় রাষ্ট্রীয় ঋণ ৭৫৮৭.৬০ লক্ষ) টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে ৩০.০৭.২০০৫ তারিখে একনেক কর্তৃক অনুমোদিত হয়। ১ম সংশোধিত বাস্তবায়নকাল দাঁড়ায় জুলাই, ১৯৯৯ থেকে জুন, ২০০৬ পর্যন্ত। পরবর্তীতে আবার কাজের পরিধি বৃদ্ধি, গৃহীত টেন্ডার মূল্য অনুসারে ব্যয় বৃদ্ধি এবং কতিপয় নতুন অংগ অন্তর্ভুক্তির কারণে প্রকল্পটি ২য় বার সংশোধনের প্রয়োজন হয়। এ লক্ষ্যে ২য় সংশোধিত প্রকল্পটি ৪১৫১১.৬৮ লক্ষ (জিওবি ৩৬৩৯৪.০০ লক্ষ ও প্রকল্প সাহায্য: ভারতীয় রাষ্ট্রীয় ঋণ ৫১১৮.০০ লক্ষ) টাকা ব্যয়ে ২৯.১১.২০০৭ তারিখে একনেক কর্তৃক অনুমোদিত হয়। ২য় সংশোধিত অনুমোদিত বাস্তবায়নকাল নির্ধারণ করা হয় জুলাই, ১৯৯৯ থেকে ডিসেম্বর, ২০০৯ পর্যন্ত। সর্বশেষ যথাযথ কর্তৃপক্ষের অনুমোদনক্রমে বাস্তবায়ন মেয়াদ জুন, ২০১০ পর্যন্ত বৃদ্ধি করা হয়।

৭.৪ **সার্বিক অগ্রগতিঃ** প্রকল্পের শুরু হতে জুন, ২০১০ পর্যন্ত ক্রমপুঞ্জিত আর্থিক অগ্রগতি হয়েছে ৩৯২০৫.৪৮ লক্ষ টাকা যা সর্বশেষ অনুমোদিত ব্যয়ের ৯৪.৪৪%। উক্ত সময়ে প্রকল্পের ৯৯% বাস্তব অগ্রগতি সাধিত হয়েছে। প্রকল্পের লক্ষ্যমাত্রা অনুযায়ী ঢাকা থেকে জয়দেবপুর পর্যন্ত বিদ্যমান মিটারগেজ মেইন লাইন সেকশনকে দ্বৈতগেজে রূপান্তর, ৬টি স্টেশনে নন-ইন্টারলক কম্পিউটারাইজড সিগন্যাল সিস্টেম স্থাপন, ঢাকা স্টেশন ইয়ার্ডে বিজি সিক লাইন ও ওয়াশ পিট, বিজি লোকোমোটিভ ইনস্পেকশন পিট প্রভৃতি প্রধান প্রধান কাজ সম্পাদিত হয়েছে।

৭.৫ **প্রকল্প পরিচালকঃ** প্রকল্পটির বাস্তবায়নকালীন সময়ে বাংলাদেশ রেলওয়ের নিম্নোক্ত ৬ জন প্রকৌশলী প্রধান প্রকল্প মেয়াদে পূর্ণকালীন প্রকল্প পরিচালক হিসেবে নিয়োজিত ছিলেন:

ক্রঃ নং	প্রকল্প পরিচালকের নাম	দায়িত্বের ধরণ	কর্মকাল
১.	জনাব মো: মোসলেহ উদ্দিন	পূর্ণকালীন (একাধিক প্রকল্প)	২৯.০৭.১৯৯৮ থেকে ০৮.১১.২০০১
২.	জনাব মো: রফিকুজ্জামান	পূর্ণকালীন (একাধিক প্রকল্প)	০৮.১১.২০০১ থেকে ২২.০২.২০০৫
৩.	জনাব মো: মোসলেহ উদ্দিন	পূর্ণকালীন (একাধিক প্রকল্প)	২২.০২.২০০৫ থেকে ২৭.০৭.২০০৬
৪.	জনাব মো: হাবিবুর রহমান	পূর্ণকালীন (একাধিক প্রকল্প)	০৮.০৮.২০০৬ থেকে ১৫.০৮.২০০৭
৫.	জনাব নুর মোহাম্মদ	পূর্ণকালীন (একাধিক প্রকল্প)	০৯.০৩.২০০৯ থেকে ১১.০২.২০১০
৬.	জনাব মো: আবুল কাসেম	পূর্ণকালীন (একাধিক প্রকল্প)	০২.০১.২০০৮ থেকে ৩০.০৬.২০১০

৭.৬ **ক্রয় কার্যক্রমঃ** প্রকল্পের আওতায় ২ কোটি টাকার উপরে ৩২টি দরপত্রের আওতায় সমগ্র কাজ সম্পাদন করা হয়েছে। এর মধ্যে মালামাল (goods) সংগ্রহ বাবদ ১৩টি (স্থানীয় মালামাল ৮টি ও বৈদেশিক মালামাল ৫টি), পূর্ত কাজ (works) ১৮টি, ৬টি স্টেশনে ইক্যুইপমেন্ট সরবরাহপূর্বক কম্পিউটারাইজড সিগন্যাল সিস্টেম স্থাপন বাবদ ১টি দরপত্র সম্পাদিত হয়েছে। এছাড়া পরামর্শক বাবদ ১৫০.৭২ লক্ষ টাকার ১টি দরপত্রের কাজ সম্পাদিত হয়েছে।

৭.৭। **প্রকল্প পরিদর্শন :** আইএমইডির সচিব মহোদয়ের নেতৃত্বে ২৩.০৬.২০১১ তারিখে প্রকল্পটি পরিদর্শন করা হয়। পরিদর্শনকালে বাংলাদেশ রেলওয়ের মহাব্যবস্থাপক (প্রকল্প) জনাব মো: মকবুল হোসেন, প্রকৌশলী জনাব মো: খায়রুল আলম, নির্বাহী প্রকৌশলী জনাব মো: আরিফুজ্জামান ও সংশ্লিষ্ট অন্যান্য প্রকৌশলীগণ উপস্থিত ছিলেন।

৮। **প্রকল্পের অঙ্গভিত্তিক বাস্তবায়ন অগ্রগতি :**

৮.১ **ট্র্যাক রূপান্তরের জন্য মালামাল সংগ্রহ :** প্রকল্পের লক্ষ্যমাত্রা অনুযায়ী বৈদেশিক উৎস থেকে ১২০০০ মে: টন (১০০%) ৯০ পা: এ রেল, ৪০৬১ সেট (১০০%) ফিশ প্লেট এন্ড বোল্ট, ফিটিংসহ ১২২০০০টি (১০০%) দ্বৈত গেজ পিসি স্লীপার, ৮৫০০টি (১০০%) ওয়েল্ডিং ম্যাটেরিয়ালস, ১৮৮ সেট (১০৬%) পয়েন্টস এন্ড ক্রসিং এবং স্থানীয় উৎস থেকে ৪৮.৪৫ ল: ঘ: ফু: (৯৭%) ব্যালাস্ট, ১১২০০০ ঘ: ফু: (১০০%) স্পেশাল স্লীপার, ৯০০০টি (১০০%) বিজি কাঠের স্লীপার, ৪৪১৭ ঘ: ফু: (১০০%) ব্রীজ স্লীপার, ২৬৪৪০০টি (১০০%) ডক স্পাইক্স, ৪০ সেট (৫৭%) কম্পাউন্ড ও জগল্ড ফিশ প্লেট, ১২ সেট (১০০%) বিজি অর্ডিনারি পয়েন্টস এন্ড ক্রসিং, ২৫ সেট (১০০%) ডুয়েল গেজ পয়েন্টস এন্ড ক্রসিং, ৪০ সেট (১০০%) স্যুইচ রেল ফর ট্র্যাপ পয়েন্ট এন্ড টার্ন আউট প্রভৃতি মালামাল সংগৃহীত হয়েছে। এ ছাড়া ৯৭৭.৮৬ লক্ষ টাকার (৯৮%) ফিটিংস (চেক ব্লক ও বোল্ট, ফিশ প্লেট ও বোল্ট, স্পেশাল ও ক্যান্টেড বিয়ারিং প্লেট) এবং ১১২৬.০০ লক্ষ টাকার (১০০%) প্লেট গার্ডার ফর মেজর ব্রীজ সংগৃহীত হয়েছে। এ সমস্ত মালামাল প্রকল্প কর্তৃপক্ষ কর্তৃক সংগ্রহপূর্বক ট্র্যাক লেইয়িং-এর জন্য নিয়োজিত ঠিকাদার China First Metallurgical Construction Corporation Bangladesh Ltd. দ্বারা ঢাকা থেকে জয়বেদপুর পর্যন্ত এমজি রেলওয়ে ট্র্যাককে দ্বৈত গেজে রূপান্তর করা হয়েছে।

৮.২ **দ্বৈত গেজে রূপান্তরের কাজ** : প্রকল্পের লক্ষ্যমাত্রা অনুযায়ী ৮৬ কি: মি: (৫৭ কি: মি: মেইন লাইন এবং ২৯ কি: মি: লুপ লাইন) (১০০%) বিদ্যমান এমজি রেলওয়ে লাইনকে দ্বৈত গেজ ও ব্রড গেজে রূপান্তর এবং ১.৭০ কি: মি: নতুন রেলওয়ে লাইন নির্মাণ করা হয়েছে। এর মধ্যে ঢাকা থেকে টঙ্গী পর্যন্ত আপ এন্ড ডাউন ২৩ কি: মি: x ২ = ৪৬ কি: মি: এবং টঙ্গী থেকে জয়দেবপুর পর্যন্ত ১১ কি: মি: সহ মোট ৫৭ কি: মি: বিদ্যমান এমজি রেলওয়ে মেইন লাইনকে দ্বৈত গেজে রূপান্তর করা হয়েছে। অন্যদিকে জয়দেবপুর, ধীরাশ্রম, টঙ্গী, ক্যান্টনমেন্ট, তেজগাঁও ও ঢাকা (কমলাপুর) স্টেশন ইয়ার্ডে মোট ২৯ কি: মি: লুপ লাইনকে দ্বৈত গেজ ও বিজিতে রূপান্তর করা হয়েছে। এ ছাড়া জয়দেবপুর, টঙ্গী, তেজগাঁও ও ঢাকা স্টেশন ১.৭০ কি: মি: নতুন দ্বৈত গেজ, বিজি ও এমজি লাইন নির্মাণ করা হয়েছে। এ সমস্ত রূপান্তর ও নির্মাণ (এমজি ট্র্যাক ডিসমেন্টলিং, দ্বৈত গেজ ট্র্যাক স্থাপন, রেল ওয়েল্ডিং, ট্যাম্পিং, ব্যালাষ্টিং ইত্যাদি কার্যাদি)-এর জন্য নিয়োজিত ঠিকাদার বাবদ ৪৩৩৯.৫৮ লক্ষ টাকা (৯৯.৭৬%) ব্যয় হয়েছে। উক্ত রূপান্তর কাজে ৯০ পাউন্ড এ রেল, N + 6 ঘনত্বে (প্রতি রেলে ২০টি) প্রি-স্ট্রেসড কনক্রিট স্লীপার মেইন লাইন সেকশন ভেদে ১৭৫/১৫০/১০০ মি: মি: ব্যালাস্ট কুশনের উপর প্যান্ড্রল ইলাস্টিক ফ্যাসেনিং দ্বারা স্থাপিত হয়েছে। টঙ্গী-ধীরাশ্রম সেকশনে ১৭৫ মি: মি:, টঙ্গী-তেজগাঁও সেকশনে ১৫০ মি: মি: এবং তেজগাঁও-ঢাকা সেকশনে ১০০ মি: মি: ব্যালাষ্ট কুশন দেয়া হয়েছে। তবে লুপ লাইনে ৫০ মি: মি: ব্যালাস্ট কুশন দেয়া হয়েছে। পরিদর্শনকালে টঙ্গী থেকে জয়দেবপুর সেকশনে ধীরাশ্রম স্টেশনের সন্নিকটে ৩০৫/৪ কি: মি: পোস্টের কাছে ১৭৫ মি: মি:, বিমান বন্দর স্টেশনের সন্নিকটে ৩০৪/৪ কি: মি: পোস্টের কাছে

আপ এন্ড ডাউন লাইনে ১৫০ মি: মি: এবং বনানী স্টেশনের সন্নিকটে ৩১০/৩ কি: মি: পোস্টের কাছে ১৫০ মি: মি: ব্যালাষ্ট কুশন পাওয়া যায়। অন্যদিকে ঢাকা ও ধীরাশ্রম স্টেশনে স্থাপিত লুপ লাইনে ৫০ মি: মি: ব্যালাস্ট কুশন পাওয়া যায়। তবে এ সমস্ত সেকশনে সোল্ডার ব্যালাস্ট প্রোফাইলিং মান সম্মত পর্যায়ে নেই। অধিকাংশ ক্ষেত্রে সোল্ডার ব্যালাস্ট ঘাসে ঢেকে আছে এবং যত্রযত্র ব্যালাস্ট ছড়িয়ে ছিটিয়ে আছে।

৮.৩ **অন্যান্য নির্মাণ (Civil) কাজ**: প্রকল্পের আওতায় লক্ষ্যমাত্রা অনুযায়ী ঢাকা থেকে জয়দেবপুর পর্যন্ত ৫২টি (১০০%) লেভেল ক্রসিং গেট ৪৩৪.৩১ লক্ষ টাকা (৯৬.৫১%) ব্যয়ে উন্নয়ন এবং ৩৪১.৭৭ লক্ষ টাকা (৯৯.৯৩%) ব্যয়ে ধীরাশ্রম স্টেশন বিল্ডিং পুনর্নির্মাণ ও সেডসহ বিজি ষ্ট্যান্ডার্ডে প্লাটফরম উন্নয়ন এবং টঙ্গী, ক্যান্টনমেন্ট, তেজগাঁও ও ঢাকা স্টেশনের বিদ্যমান প্লাটফরমসমূহকে বিজি স্ট্যান্ডার্ডে উন্নীত করা হয়েছে। এ ছাড়া ক্যান্টনমেন্ট ও তেজগাঁও স্টেশনে ২৯২.১৪ লক্ষ টাকা (১০১%) ব্যয়ে ১টি করে ২টি নতুন প্লাটফরম নির্মাণ করা হয়েছে। ঢাকা থেকে জয়দেবপুর পর্যন্ত সেকশনে ৫১টি (১০০%) সেতু নির্মাণ করা হয়েছে, যার মধ্যে টঙ্গীর সন্নিকটে তুরাগ নদীর উপর আপ এন্ড ডাউন লাইনে ২টি বড় সেতু (৪২ নং) এবং ৪৭ নং সেতুও অন্তর্ভুক্ত আছে। সেতু নির্মাণ বাবদ ২৮৮৭.০৮ লক্ষ টাকা (৯৯.৫৫%) এবং বড় সেতুরসমূহে জন্য প্লেট গার্ডার সংগ্রহ বাবদ ১১২৬.০০ লক্ষ টাকা (১০০%) ব্যয় হয়েছে। জয়দেবপুর স্টেশনের সন্নিকটে ৫৭ নং সেতুটি ২৭.৯৮ লক্ষ টাকা (৯৯.৯৩%) ব্যয়ে বর্ধিত করা হয়েছে। প্রকল্পের আওতায় ঢাকা স্টেশন ইয়ার্ডে বিজি ক্যারেজ সিক লাইন ও ওয়াশপিট এবং বিজি লোকোমোটিভ ইন্সপেকশন পিট নির্মাণ করা হয়েছে। এ লক্ষ্যে ১৮৩.২৫ লক্ষ টাকা (১০২%) ব্যয়ে ২৫০ ফুট দৈর্ঘ্যের ২টি সিক লাইন, ৩২০.২৭ লক্ষ টাকা (৭৯.৮৬%) ব্যয়ে লোকো ইন্সপেকশন পিট, জ্যাক প্যাড, ওয়াটার এবং ফুয়েল পাইপ লাইন এবং আন্ডার হুইল লেদ মেশিনের জন্য সংযোগ ট্র্যাক, ৮৫৫.০৯ লক্ষ টাকা (৮৬%) ব্যয়ে ১৯৭০ ফুট (৯৯%) দৈর্ঘ্যের দ্বৈত গেজ ওয়াশ পিট এবং ১৭৭.০১ লক্ষ টাকা (৯৮%) ব্যয়ে ৩৫০০ ফুট দৈর্ঘ্যের বিদ্যমান এমজি ওয়াশ পিটে বাউন্ডারি ওয়াল নির্মাণ করা হয়েছে। এ ছাড়া ঢাকা থেকে মহাখালি লেভেল ক্রসিং গেট পর্যন্ত স্থানে স্থানে ট্র্যাকের উভয় পাশে ১০৪৭.১১ লক্ষ টাকা (৯৫%) ব্যয়ে বাউন্ডারি ওয়াল নির্মাণ করা হয়েছে। ১৮৬.৮৬ লক্ষ টাকা (৪৯%) ব্যয়ে বিমান বন্দর এলাকায় ডাবল লাইন এবং টঙ্গী থেকে জয়দেবপুর পর্যন্ত সিঙ্গেল লাইন মাটির কাজের মাধ্যমে প্রশস্ত, ২২.৭৫ লক্ষ টাকা (১১৪%) ব্যয়ে ঢাকা স্টেশন ইয়ার্ডে ১ লক্ষ ঘ: ফু: বালি ভরাট এবং ৯৭.৬৭ লক্ষ টাকা (৯৮%) ব্যয়ে জয়দেবপুর স্টেশন ইয়ার্ডে মাটি ভরাটের কাজ সম্পাদিত হয়েছে। ঢাকা থেকে জয়দেবপুর পর্যন্ত ট্র্যাকে স্থানে স্থানে ৪৮১.৩৪ লক্ষ টাকা (৮০%) লক্ষ টাকা ব্যয়ে ২৫ কি: মি: (৭১%) ব্যালাস্ট ওয়াল ও ৩ কি: মি: (৬০%) প্রতিরক্ষা দেয়াল নির্মাণ করা হয়েছে। ১৪৮.৪৪ লক্ষ টাকা (৯৩%) ব্যয়ে কমলাপুরে ১টি সাব-অর্ডিনেট অফিস, ঢাকা স্টেশন ইয়ার্ডে ১টি সাইট অফিস ও গোডাউন এবং টঙ্গী স্টেশন ইয়ার্ডে ১টি গোডাউন নির্মাণ করা হয়েছে। ঢাকা ও তেজগাঁও স্টেশন ইয়ার্ডসহ অন্যান্য স্টেশনে ২৫৭.৭১ লক্ষ টাকা (৭৪%) ব্যয়ে ১৭৫০০ মিটার (১০০%) নির্মাণ করা হয়েছে। তেজগাঁও স্টেশন ইয়ার্ডে ১০১.৯২ লক্ষ টাকা (১০০%) ব্যয়ে বিদ্যমান এমজি সিক লাইনকে দ্বৈত গেজে রূপান্তর করা হয়েছে।

৮.৪ **কম্পিউটারাইজড সিগন্যালিং সিস্টেম** : ঠিকাদার প্রতিষ্ঠান M/S. Union Switch & Signal Pvt. Ltd, India দ্বারা প্রকল্পের আওতায় ঢাকা, তেজগাঁও, ক্যান্টনমেন্ট, বিমান বন্দর, টঙ্গী ও ধীরাশ্রম স্টেশনে দ্বৈতগেজ উপযোগী ইন্টারলক কম্পিউটারাইজড সিগন্যাল সিস্টেম স্থাপন করা হয়েছে। এ জন্যে বৈদেশিক উৎস থেকে সিগন্যালিং যন্ত্রপাতি ও মালামাল সংগ্রহ, ডিজাইন এবং ইনস্টলেশন ব্যয় বাবদ ৪৪১০.৫৯ লক্ষ টাকা (৯৪.১৬%) এবং স্থানীয় উৎস থেকে সিগন্যালিং মালামাল বাবদ ৩৭৯.৮৩ লক্ষ টাকা (৬০.২৯%) ব্যয় সাধিত হয়েছে। এ ছাড়া স্থানীয় উৎস থেকে বৈদ্যুতিক মালামাল বাবদ ৩৩১.০৪ লক্ষ টাকা (৯৪.৫৮%) ব্যয় হয়েছে। পরিদর্শনকালে উক্ত ৬টি স্টেশনে স্থাপিত কম্পিউটারাইজড সিগন্যাল সিস্টেম চালু অবস্থায় দেখতে পাওয়া যায়। তবে এ সিস্টেমের বেশ কিছু সমস্যা আছে যা সংশ্লিষ্ট স্টেশন মাষ্টারদের সাথে আলোচনা করে জানা যায়।

৮.৫ **যানবাহন** : প্রকল্পের আওতায় ২টি (১০০%) ডাবল কেবিন পিক-আপ ২৯.০১ লক্ষ টাকা (১০০%) ব্যয়ে সংগৃহীত হয়েছে। পিক-আপ ২টি বাংলাদেশ রেলওয়ে কর্তৃক বাস্তবায়নাধীন (১) বাংলাদেশ রেলওয়ের মেইনলাইন সেকশনসমূহের পুনর্বাসন (পশ্চিমাঞ্চল) প্রকল্পের অবশিস্ট কাজ এবং (২) লাকসাম এবং চিনকী আস্তানার মধ্যে ডাবল লাইন ট্র্যাক নির্মাণ প্রকল্পে স্থানান্তর করা হয়েছে।

৮.৬ **অফিস ইক্যুইপমেন্ট, স্টেশনারী, আসবাবপত্র ও জ্বালানী :** প্রকল্পের আওতায় ৭টি কম্পিউটার (১০০%), আসবাবপত্র, টেলিফোন/ইন্টারনেট সংযোগ বিল, যানবাহন মেরামত রক্ষণাবেক্ষণ ও অফিস স্টেশনারী বাবদ ৮৪.৫৫ লক্ষ টাকা (৮৫.৪০%) ব্যয় সাধিত হয়েছে।

৯। **প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জনঃ**

পরিকল্পিত	উদ্দেশ্য অর্জন
বাংলাদেশ রেলওয়ের পশ্চিমাঞ্চলের সাথে রাজধানী ঢাকার সরাসরি রেল যোগাযোগ স্থাপনের লক্ষ্যে ঢাকা-জয়দেবপুর রেলওয়ে সেকশনের বিদ্যমান মিটার গেজ সেকশনকে দ্বৈত গেজে রূপান্তর করা।	বাংলাদেশ রেলওয়ের পশ্চিমাঞ্চলের সাথে রাজধানী ঢাকার সরাসরি রেল যোগাযোগ স্থাপনের লক্ষ্যে ঢাকা-জয়দেবপুর রেলওয়ে সেকশনের বিদ্যমান মিটার গেজ সেকশনকে দ্বৈত গেজে রূপান্তর করা হয়েছে। বর্তমানে বাংলাদেশ রেলওয়ের পশ্চিমাঞ্চল থেকে বিজি ও এমজি ট্রেন ঢাকায় চলাচল করছে।

১০। **উদ্দেশ্য অর্জিত না হয়ে থাকলে তার কারণঃ** উদ্দেশ্য অর্জিত হয়েছে।

১১। **প্রকল্প বাস্তবায়ন সমস্যাঃ**

১১.১ **বাস্তবায়ন মেয়াদ ও প্রকল্পের ব্যয় বৃদ্ধিঃ** মূল প্রকল্পটির অনুমোদিত বাস্তবায়নকাল ছিল জুলাই, ১৯৯৯ থেকে জুন, ২০০১ পর্যন্ত। মূল প্রকল্পের আওতায় বাংলাদেশ রেলওয়ে কর্তৃক সমস্ত মালামাল সংগ্রহপূর্বক নিজস্ব শ্রমিক দ্বারা ম্যানুয়েলি দ্বৈত গেজ ট্র্যাক লেইয়িং-এর সংস্থান ছিল। প্রথমে প্রকল্পের পূর্তকাজ শুরু করা হয় এবং পর্যায়ক্রমে রেল, স্লীপার, ব্যালাস্ট ইত্যাদি মালামাল সংগ্রহের কার্যক্রম গ্রহণ করা হয়, যা ছিল বেশ সময় সাপেক্ষ। অন্যদিকে বাস্তবায়ন পর্যায়ে অনুধাবিত হয় যে, খুব ভারি (প্রায় ৩৬৫ কেজি) পিসি স্লীপার ও আধুনিক ফ্যাসেনিং দ্বারা ৯০ পাউন্ড এ রেল স্থাপন কাজ রেলওয়ের বিদ্যমান শ্রমিক দ্বারা ম্যানুয়েলি করা সম্ভব হবে না। এ প্রেক্ষিতে ঠিকাদার নিয়োগের মাধ্যমে ট্র্যাক লেইয়িং-এর জন্য সিদ্ধান্ত হয়। ফলে এক পর্যায়ে প্রকল্পটি প্রথম সংশোধন করা হয় এবং বাস্তবায়নকাল নির্ধারণ করা হয় জুলাই, ১৯৯৯ থেকে জুন, ২০০৭ পর্যন্ত। প্রকল্প কর্তৃপক্ষ কর্তৃক রেল, স্লীপার ও ব্যালাস্টসহ অন্যান্য মালামাল সংগ্রহে বিলম্ব হওয়ায় এবং ট্র্যাক লেইয়িং-এর জন্য নিয়োজিত ঠিকাদারকে পিপিআর-২০০৩ মোতাবেক অগ্রীম প্রদান করতে না পারার কারণে ঠিকাদার কর্তৃক কাজ শুরু করতে ১ বছর বিলম্ব করা, সিগন্যালিং কাজের জন্য ঠিকাদার নিয়োগ বিলম্ব এবং নিয়োজিত ঠিকাদার কর্তৃক যথাসময়ে কাজ সম্পাদন করতে না পারা, বাস্তবায়ন পর্যায়ে ট্রেন অপারেশন অব্যাহত রেখে চাহিদা মোতাবেক ব্লক না পাওয়া ইত্যাদি কারণে প্রকল্পের মেয়াদ সার্বিকভাবে বৃদ্ধি পায়। এভাবে মেয়াদ বৃদ্ধি এবং মালামালের মূল্য বৃদ্ধির কারণে প্রকল্পটি সর্বশেষ দ্বিতীয় সংশোধন করা হয়। পর্যবেক্ষণে দেখা যায়, মূল অনুমোদিত ব্যয়ের চেয়ে প্রকৃত ব্যয় ১১৪% এবং প্রকৃত বাস্তবায়নকাল ৯ বছর (৪৫০%) বৃদ্ধি পায়।

১১.২ **ব্যালাস্ট সংগ্রহ ও স্থাপন** : প্রকল্পের আওতায় ৫০ লক্ষ ঘ: ফু: ব্যালাস্ট সংগ্রহের জন্য ৪০০০.০০ কোটি টাকার সংস্থান ছিল। পিসিআর-এ প্রাপ্ত তথ্যাদি থেকে দেখা যায়, ১.০৪ ল: ঘ: ফু: থেকে ১২.৬৬ ল: ঘ: ফু: সীমার মধ্যে ১৪টি দরপত্রের আওতায় মোট ৪৮.৪৫ ল: ঘ: ফু: (৯৭%) ব্যালাস্ট ৪০৫৩.৩৩ লক্ষ টাকা (১০১.৩৩%) ব্যয়ে সংগ্রহ করা হয়েছে। এভাবে ছোট ছোট লটে দরপত্র আহবান করে অনুমোদিত সংস্থানের চেয়ে ৫৩.৩৩ লক্ষ টাকা বেশী ব্যয়ে ব্যালাস্ট সংগ্রহ করা পরিকল্পনা শৃংখলা পরিপন্থি কাজ হয়েছে। অন্যদিকে এ সংগৃহীত ব্যালাস্টের মধ্য থেকে ৫.১৮ ল: ঘ: ফু: ব্যালাস্ট "বাংলাদেশ রেলওয়ের মেইনলাইন সেকশনসমূহের পুনর্বাসন (পূর্বাঞ্চল)" প্রকল্পে ধার দেয়া হয়, যার মধ্যে ০.৩৮ ল: ঘ: ফু: ব্যালাস্ট ফেরত পাওয়া যায়। অবশিষ্ট ৪.৮০ ল: ঘ: ফু: ব্যালাস্ট ফেরত পাওয়া যায়নি। ফলে আলোচ্য প্রকল্পে ৪.৮০ ল: ঘ: ফু: ব্যালাস্ট কম প্রদান করা হয়েছে। পরিদর্শনকালে দেখা যায়, ঢাকা-টঙ্গী সেকশনের সোল্ডার ব্যালাস্ট প্রোফাইল মান সম্মত পর্যায়ে নেই। অধিকাংশ ক্ষেত্রে সোল্ডার ব্যালাস্ট ঘাসে ঢেকে আছে এবং যত্রতত্র ব্যালাস্ট ছড়িয়ে ছিটিয়ে আছে। অন্যদিকে মালিবাগ থেকে তেজগাঁও পর্যন্ত পর্যাপ্ত সোল্ডার ব্যালাস্ট ও ক্রিপ ব্যালাস্ট দৃশ্যমান পাওয়া যায়নি। এ বিষয়ে সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তা জানান, লোকজনের চলাচল এবং বস্তিবাসীদের চলাচলের কারণে সোল্ডার ব্যালাষ্ট সেস্ এলাকায় বিক্ষিপ্ত অবস্থায় আছে।

১১.৩ **ঢাকা থেকে মহাখালী লেভেল ক্রসিং পর্যন্ত বাউন্ডারি ওয়াল নির্মাণ** : প্রকল্পের আওতায় ঢাকা থেকে মহাখালী রেল ক্রসিং পর্যন্ত রেলওয়ে ট্র্যাকে উভয় পাশে বাউন্ডারি ওয়াল নির্মাণের জন্য ১১০০.০০ লক্ষ টাকার সংস্থান ছিল। এর বিপরীতে ১০৪৭.১১ লক্ষ টাকা (৯৫.১৯%) ব্যয়ে ঢাকা থেকে মহাখালী পর্যন্ত স্থানে স্থানে উভয় বা এক পাশে বাউন্ডরি ওয়াল নির্মাণ করা হয়েছে। পরিদর্শনের সময় দেখা যায়, খিলগাঁও রেল গেট থেকে ডান পাশে মালিবাগ রেল গেট, মগবাজার রেল গেট থেকে কারওয়ান বাজার রেল গেট, কারওয়ান বাজার রেল গেট থেকে ডান পাশে তেজগাঁও, তেজগাঁও ইয়ার্ডে স্থানে স্থানে উভয় পাশে, এবং তেজগাঁও ইয়ার্ড থেকে নাখালপাড়া হয়ে মহাখালী লেভেল ক্রসিং পর্যন্ত স্থানে স্থানে উভয় পাশে বাউন্ডারি ওয়াল নির্মাণ করা হয়েছে। স্থানীয় লোকজনের বাধা এবং আইনী জটিলতার কারণে নিরবিচ্ছিন্নভাবে ট্র্যাকের উভয় পাশে বাউন্ডারি ওয়াল নির্মাণ করা হয়নি বলে সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তা জানান। পরিদর্শনে দেখা যায়, খিলগাঁও রেল গেট থেকে সৈনিকক্লাব লেভেল ক্রসিং গেট পর্যন্ত ট্র্যাকের পাশে নির্মিত বাউন্ডারি ওয়াল ঘেষে অসংখ্য বস্তি ও কাঁচা বাজার গড়ে উঠেছে। এতে ট্র্যাকের কোথাও কোথাও ময়লা পানি ও আবর্জনা সব সময় জমে থাকে যা মান সম্মতভাবে ট্র্যাকের অবস্থা বজায় রাখা সম্ভব হচ্ছে না। এ ছাড়া এ ঘন বসতি এলাকায় ট্র্যাকের স্পীড (৮০ কি: মি: /ঘন্টা;

অনুমোদিত ৬৫ কি: মি:/ঘন্টা) বেশী থাকা সত্ত্বেও অপেক্ষাকৃত অনেক কম গতিতে (৩০-৬৫ কি: মি:/ঘন্টা) ট্রেন চালাতে হচ্ছে বলে জানা যায়।

১১.৪ **সিগন্যাল সিস্টেম** : পরিদর্শনের সময় ঢাকা, তেজগাঁও, বিমান বন্দর ও ধীরাশ্রম স্টেশনে স্থাপিত কম্পিউটারাইজড ইন্টারলকিং সিগন্যাল সিস্টেম পর্যবেক্ষণ করা হয়। দেখা যায় যে, ঢাকা স্টেশনে সিগন্যাল ইক্যুইপমেন্ট রুমে স্থাপিত মেইন্টেন্যান্স পিসি চালু হয় নাই। স্ট্যান্ডবাই কন্ট্রোল প্যানেল বোর্ড চালু হয় না। এ সমস্ত স্টেশনের স্টেশন মাষ্টারের কাছ থেকে জানা যায় যে, MICROLOC II System B হতে A reset অথবা A হতে B reset হওয়ার ফলে Route lock হয়ে যায়, যা release করতে ৩০-৪০ মিনিট সময়ের প্রয়োজন হয়। এ Route lock–এর বিষয়টি ধীরাশ্রম স্টেশনে ঘটছে না। জানা যায় যে, ধীরাশ্রম স্টেশন আউটডোর এবং ইনডোরের সকল মালামালই নতুন। অন্যান্য স্টেশনে ইতিপূর্বে ব্যবহৃত পুরাতন মালামাল ব্যবহারযোগ্য করে নতুন সিস্টেমে সংযোজন করা হয়েছে। এ ছাড়া চার্জিং ব্যাটারি থেকে অত্যন্ত কম সময় (১ থেকে ২ ঘন্টা) ব্যাক-আপ পাওয়া যায়, যা মানসম্মত নহে। তবে স্ট্যান্ডবাই জেনারেটর চালিয়ে সিস্টেম চালু রাখা যায়, যা ব্যয়বহুল। সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তা জানান যে, নিয়োজিত ঠিকাদার কর্তৃক ৩১.০৩.২০১০ তারিখে কাজটি শেষ হয়। চুক্তি মোতাবেক ২ বছরের মেইন্টেন্যান্স পিরিয়ড ০১.০৪.২০১০ থেকে শুরু হয়েছে এবং চলমান আছে। ব্যাটারি ব্যাক-আপসহ ক্রটিযুক্ত কম্পিউটার ঠিকাদারের কাছ থেকে সারানো হচ্ছে। ঢাকা থেকে জয়দেবপুর পর্যন্ত বাংলাদেশ রেলওয়ের সবচেয়ে ব্যস্ত ট্র্যাকে ৪৪১০.৫৯ লক্ষ টাকা ব্যয়ে স্থাপিত কম্পিউটারাইজড ইন্টারলকিং সিস্টেম ক্রটি যুক্ত অবস্থায় যেভাবে চালু আছে তা কাঙ্খিত নয়।

১১.৫ **সিডি/ভ্যাট** : প্রকল্পের আওতায় বৈদেশিক উৎস থেকে মালামাল সংগ্রহের জন্যে সিডি/ভ্যাট খাতে ৪৪০৮.১৯ লক্ষ টাকার সংস্থান ছিল। মালামাল সংগ্রহের নিমিত্ত চট্টগ্রামস্থ সংশ্লিষ্ট কাস্টম অফিসে সিডিভ্যাট খাতে অগ্রিম ৩৭৪৮.৮৪ লক্ষ টাকা জমা দেয়া হয়, যার পুরোটাই পিসিআর-এ ব্যয় দেখানো হয়েছে। কিন্তু বাস্তবে উক্ত জমাকৃত অর্থের মধ্যে ৭৭৫.০৮ লক্ষ অব্যয়িত আছে, যা কমিশনার অব কাস্টমস, কাস্টম হাউস, চট্টগ্রাম-এর নিয়ন্ত্রণাধীন সরকারী আবর্তনী হিসাব চলতি নং-৫৪, সোনালী ব্যাংক লি:, কাস্টম হাউজ শাখা, চট্টগ্রাম-এ জমা আছে। এ অর্থ যথাসময়ে সমর্পন করতে না পারার বিষয়ে সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তা জানান, এ বিষয়ে পদক্ষেপ নেয়া হয়েছিল। কিন্তু সংশ্লিষ্ট কাস্টম অফিস থেকে জানানো হয় যে, বাংলাদেশ রেলওয়ের বিভিন্ন প্রকল্পের বিপরীতে সিডি/ভ্যাটের যে অর্থ পাওনা রয়েছে তা প্রদান করা হলে এ প্রকল্পের সিডি/ভ্যাটের অব্যয়িত অর্থ যোগাযোগ মন্ত্রণালয়ের কোড নম্বর-৫০, বাংলাদেশ রেলওয়ের কোড নম্বর-৫০৩১, আলোচ্য প্রকল্পের কোড নম্বর-৬২৫০, ব্যয় খাত: মূলধন-৩৫২০ (ডুয়েল গেজ)-এ ফেরত দেয়া যাবে। প্রকল্প সমাপ্তির পূর্বে এ বিষয়টি সমাধান করা উচিত ছিল। এছাড়া উন্নয়ন প্রকল্পে পর্যাপ্ত সিডি/ভ্যাট বরাদ্দ থাকা সত্ত্বেও কিভাবে এ খাতে অর্থ পাওনা থাকে তা বোধগম্য নয়। যা হউক, পিসিআর-এ আলোচ্য প্রকল্পের ব্যয় ৩৯২০৫.৪৮ লক্ষ টাকা প্রদর্শন করা হলেও প্রকৃত খরচ তার থেকে ৭৭৫.০৮ লক্ষ টাকা কম, অর্থাৎ ৩৮৪৩০.৪০ লক্ষ টাকা।

১২। **রাজস্ব খাতে স্থানান্তরঃ** প্রকল্পের আওতায় সম্পাদিত কাজ জুন, ২০১০-এর পর থেকে বাংলাদেশ রেলওয়ের রাজস্ব খাত (অপারেটিং এন্ড মেইন্টেন্যান্স)-এ স্থানান্তর করা হয়েছে।

১৩। **বিশেষ পর্যবেক্ষণ** :

১৩.১ **সিক লাইন ও ওয়াশপিট** : প্রকল্পের আওতায় ঢাকা স্টেশন ইয়ার্ডে বিজি ক্যারেজ সিক লাইন ও ওয়াশপিট এবং বিজি লোকোমোটিভ ইন্সপেকশন পিট নির্মাণ করা হয়েছে। বিজি লোকোমোটিভ ইন্সপেকশন পিটটি অত্যন্ত সীমিত আকারে ব্যবহৃত হলেও বিজি ক্যারেজ সিক লাইন ও ওয়াশপিট নির্মাণের পর ১ বছর অতিবাহিত হলেও আদৌ ব্যবহৃত হচ্ছে না। অনুমোদিত ডিপিপি অনুযায়ী ২ সেট আন্ত:দেশীয় (মৈত্রী) ট্রেন ঢাকা পর্যন্ত চলাচল করবে এবং ঢাকাতে ১টি আন্ত:দেশীয় রেক ও পশ্চিমাঞ্চল থেকে আগত ১টি রেক অবস্থান করবে বিধায় রেকগুলো রুটিন চেক ও পরিস্কার পরিচ্ছন্ন করার লক্ষ্যে বিজি ক্যারেজ সিক লাইন ও ওয়াশপিট নির্মাণ করা হয়েছে। কিন্তু পরিদর্শনের সময় এগুলো ব্যবহার করা হচ্ছে না বলে পরিলক্ষিত হয়, যা আদৌ কাঙ্খিত নয়। এ বিষয়ে সংশ্লিষ্ট যান্ত্রিক প্রকৌশলীদের সাথে আলোচনা করে জানা যায়, এ সমস্ত বিজি ক্যারেজের রেক আগে থেকেই জয়দেবপুর স্টেশন ইয়ার্ডে স্থাপিত সিক লাইন ও ওয়াশ পিটে রুটিন চেক ও পরিস্কার পরিচ্ছন করা হচ্ছে। এ জন্য প্রয়োজনীয় জনবল, মেশিন টুলস ও ইকুইপমেন্টের ব্যবস্থা জয়দেবপুরে করা আছে যা ঢাকা স্টেশনে স্থানান্তরের পর আলোচ্য সিক লাইন ও ওয়াশ পিট ব্যবহার করা যাবে। এ জন্য প্রয়োজনীয় উদ্যোগ নেয়া হচ্ছে বলে সংশ্লিষ্ট প্রকৌশলীগণ জানান।

১৩.২ **অপরিস্কার ও অপরিচ্ছন্ন স্টেশন ভবন** : ঢাকা স্টেশনে স্থাপিত কম্পিউটারাইজড সিগন্যাল সিস্টেমের কম্পিউটার ও রিলে রেক রুম পরিদর্শনের সময় রুমের ভিতর ও বাহির এবং আশপাশের বারান্দা ও ওয়াল বেশ অপরিস্কার ও অপরিচ্ছন্ন পরলক্ষিত হয়। ঢাকা স্টেশনের মত একটি উন্নতমানের স্টেশন ভবনের এ অবস্থা আদৌ কাঙ্খিত নয়। ঢাকা স্টেশনসহ অন্য যে ৫টি স্টেশনে

কম্পিউটারাইজড সিগন্যাল সিস্টেম স্থাপিত হয়েছে, সে সমস্ত স্টেশনে অপারেটিং পিসিগুলো স্টেশন মাষ্টার কর্তৃক বেশ অপরিস্কার অবস্থায় ব্যবহৃত হতে দেখা যায়। ধুলাবালি ও গরম থেকে রক্ষার জন্যে অপারেটিং পিসি সংবলিত রুমগুলো এয়ারকন্ডিশন্ড করা প্রয়োজন বলে প্রতীয়মান হয়।

১৪। **মতামত/সুপারিশঃ**

১৪.১ সুনির্দিষ্ট পরিকল্পনা ও সুষ্ঠু পরিবীক্ষণের মাধ্যমে যথাসময়ে প্রকল্প বাস্তবায়নের জন্য বাংলাদেশ রেলওয়ে উদ্যোগ গ্রহণ করবে। ভবিষ্যতে রেলওয়ে ট্র্যাক নবায়ন প্রকল্প নির্ধারিত মেয়াদে সমাপ্তির লক্ষ্যে বাংলাদেশ রেলওয়ে প্রকল্প পরিচালকের চাহিদা মোতাবেক ব্লক প্রদানের বিষয়টি নিশ্চিত করবে (অনু : ১১.১)।

১৪.২ ছোট ছোট লটে দরপত্র আহবান করে অনুমোদিত সংস্থানের চেয়ে ৫৩.৩৩ লক্ষ টাকা বেশী ব্যয়ে ব্যালাস্ট সংগ্রহ করা পরিকল্পনা শৃংখলা পরিপন্থী কাজ হয়েছে। অন্যদিকে সংগৃহীত ব্যালাস্টের মধ্য থেকে ৫.১৮ ল: ঘ: ফু: ব্যালাস্ট "বাংলাদেশ রেলওয়ের মেইনলাইন সেকশনসমূহের পুনর্বাসন (পূর্বাঞ্চল)" প্রকল্পে ধার দেয়া হয়, যার মধ্যে ০.৩৮ ল: ঘ: ফু: ব্যালাস্ট ফেরত পাওয়া যায়। অবশিষ্ট ৪.৮০ ল: ঘ: ফু: ব্যালাস্ট ফেরত পাওয়া যায়নি। ফলে ৪.৮০ ল: ঘ: ফু: ব্যালাস্ট আলোচ্য প্রকল্পে কম প্রদান করা হয়েছে। ভবিষ্যতে এ ধরনের কাজ থেকে বিরত থাকার জন্য রেলপথ বিভাগ বাংলাদেশ রেলওয়েকে কঠোর নির্দেশনা প্রদান করবে (অনু: ১১.২)।

১৪.৩ ঢাকা-টঙ্গী পর্যন্ত সমস্ত সেকশনে সোল্ডার ও ক্রিপ ব্যালাস্ট প্রোফাইল মানসম্মত পর্যায়ে রাখার জন্যে বাংলাদেশ রেলওয়ে কার্যকর পদক্ষেপ গ্রহণ করবে (অনু: ১১.২)।

১৪.৪ সুষ্ঠুভাবে ট্রেন চলাচল ও দ্বৈত গেজ রেলওয়ের ট্র্যাক মানসম্মত পর্যায়ে রাখার লক্ষ্যে স্থাপিত বাউন্ডারি এলাকায় গড়ে উঠা বস্তি ও কাঁচা বাজার অপসারন করা সমীচীন হবে। এ বিষয়ে রেলপথ বিভাগ ও বাংলাদেশ রেলওয়ে প্রয়োজনীয় পদক্ষেপ গ্রহণ করতে পারে (অনু: ১১.৩) ।

১৪.৫ ঢাকা, তেজগাঁও, ক্যান্টনমেন্ট, বিমান বন্দর ও টঙ্গী স্টেশনে স্থাপিত কম্পিউটারাইজড ইন্টারলকিং সিগন্যাল সিস্টেমে MICROLOC II System B হতে A reset অথবা A হতে B reset হওয়ার ফলে Route lock হয়ে যাওয়া এবং চার্জিং ব্যাটারি থেকে অত্যন্ত কম সময় ব্যাক-আপ পাওয়ার বিষয়টি তদন্ত করা একান্ত প্রয়োজন। চুক্তি মোতাবেক সংশ্লিষ্ট ঠিকাদারের কাছ থেকে ত্রুটিমুক্ত সিস্টেম আদায় করা নিয়মানুগ হবে। এ বিষয়ে রেলপথ বিভাগ প্রয়োজনীয় ব্যবস্থা গ্রহণ করবে (অনু: ১১.৪)।

১৪.৬ প্রকল্পের আওতায় সিডি/ভ্যাট খাতে অব্যয়িত ৭৭৫.০৮ লক্ষ টাকা সমর্পণ না করা এবং মোট প্রকল্পের ব্যয়ের সাথে তা ব্যয় হিসেবে দেখানোর বিষয়টি রেলপথ বিভাগ কর্তৃক তদন্ত করা সমীচীন হবে (অনু: ১১.৫)।

১৪.৭ প্রকল্পের আওতায় ঢাকা স্টেশন ইয়ার্ডে বিজি ক্যারেজ সিক লাইন ও ওয়াশপিট এবং বিজি লোকোমোটিভ ইন্সপেকশন পিট যথাযথভাবে ব্যবহারের জন্য রেলপথ বিভাগ বাংলাদেশ রেলওয়েকে নির্দেশনা প্রদান করবে (অনু: ১৩.১)।

১৪.৮ ঢাকা স্টেশনসহ অন্যান্য স্টেশনে স্থাপিত কম্পিউটারাইজড সিগন্যাল সিস্টেমের কম্পিউটার ও রিলে রেক রুমসহ বাইরের পরিবেশ পরিস্কার-পরিচ্ছন্ন রাখার জন্য বাংলাদেশ রেলওয়ে কার্যকর উদ্যোগ গ্রহণ করবে। এছাড়া অপারেটিং পিসি সংবলিত রুমগুলো এয়ারকন্ডিশন্ড করা সমীচীন হবে কিনা বাংলাদেশ রেলওয়ে তা খতিয়ে দেখতে পারে (অনু: ১৩.২)।

১৪.৯ প্রকল্পের আওতায় সৃষ্ট কাজের সুষ্ঠু রক্ষণাবেক্ষণের জন্য বাংলাদেশ রেলওয়ে যথাসময়ে পদক্ষেপ গ্রহণ করবে।

বাংলাদেশ রেলওয়ের মেইন লাইন সেকশনসমূহের পুনর্বাসন (পূর্বাঞ্চল) প্রকল্পের অবশিষ্ট কাজ (সমাপ্তঃ জুন, ২০১০)

১। প্রকল্পের অবস্থান : বাংলাদেশ রেলওয়ের মেইন লাইন সেকশনসমূহের পুনর্বাসন (পূর্বাঞ্চল) প্রকল্পের অবশিষ্ট কাজ।

২। বাস্তবায়নকারী সংস্থা : বাংলাদেশ রেলওয়ে।

৩। প্রশাসনিক মন্ত্রণালয় : যোগাযোগ মন্ত্রণালয়।

৪। **প্রকল্পের বাস্তবায়ন সময় ও ব্যয় :** (লক্ষ টাকায়)

প্রাক্কলিত ব্যয় (প্রঃ সাঃ)		প্রকৃত ব্যয় (প্রঃ সাঃ)	পরিকল্পিত বাস্তবায়নকাল		প্রকৃত বাস্তবায়ন কাল	অতিক্রান্ত ব্যয় (মূল প্রাক্কলিত ব্যয়ের %)	অতিক্রান্ত সময় (মূল বাস্তবায়ন কালের (%)
মূল	সর্বশেষ সংশোধিত		মূল	সর্বশেষ সংশোধিত			
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮
২৩৯২.৩০ (--)	- (--)	২৩৪৫.৬৮ (--)	জানুয়ারী ২০০৮ থেকে জুন ২০০৯	--	জানুয়ারী ২০০৮ থেকে জুন, ২০০৯	-- --	১ বছর (৬৬.৬৭%)

৫। **<u>প্রকল্পের অঙ্গভিত্তিক বাস্তবায়নঃ</u>**

(লক্ষ টাকায়)

ক্রমিক নং	অঙ্গের নাম	একক	সর্বশেষ সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী লক্ষ্যমাত্রা		প্রকৃত বাস্তবায়ন	
			বাস্তব পরিমাণ (%)	আর্থিক (%)	বাস্তব (%)	আর্থিক (%)
১	২	৩	৪	৫	৬	৭
১.	মালামাল সংগ্রহ	-	পরিশিষ্ট- 'ক'	১৮২৯.৮০	পরিশিষ্ট- 'ক'	১৮১৪.৩২ (৯৯.১৫%)
২.	শ্রমিক ব্যয়	-	পরিশিষ্ট- 'খ'	২৯১.৩০	পরিশিষ্ট- 'খ'	২৯১.৩০ (১০০%)
৩.	জনবল	সংখ্যা	৪৪ জন	১০১.২০	২৪ জন	৭৭.০৮ (৭৬.১৭%)
৪.	পরিবহন ব্যয়	থোক	থোক	১৩০.০০	থোক	১২৯.৯৯ (১০০%)
৫.	অফিস সরঞ্জাম ও স্টেশনারী	-	৩টি কম্পিউটার, আসবাবপত্র ও স্টেশনারী	১০.০০	৩টি কম্পিউটার, আসবাবপত্র ও স্টেশনারী	৯.৬৯ (৯৬.৯০%)
৬.	জ্বালানী, মেরামত, সংরক্ষণ ইত্যাদি	থোক	থোক	১০.০০	থোক	৯.৪৮ (৯৪.৮০%)
৭.	কন্টিনজেন্সী	থোক	থোক	২০.০০	থোক	১৩.৮২ (৬৯.১০%)
মোটঃ			১০০%	**২৩৯২.৩০**	১০০%	**২৩৪৫.৬৮ (৯৮.০৫%)**

উৎসঃ পিসিআর

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

৭। **সাধারণ পর্যবেক্ষণঃ**

৭.৪ **পটভূমিঃ** জুন, ২০০৭-এ সমাপ্ত ঘোষিত ''বাংলাদেশ রেলওয়ের মেইন লাইন সেকশনসমূহের পুনর্বাসন (পূর্বাঞ্চল) (২য় সংশোধিত)'' প্রকল্পটির বাস্তবায়ন পর্যায়ে স্থানীয় মুদ্রার ঘাটতি দেখা দেয়ায় চিনকি আস্তানা-কুমিরা সেকশনের মধ্যে ১৬.৫০ কিঃ মিঃ ডাউন লাইন ট্র্যাকের সম্পূর্ণ নবায়ন, ৭ কিঃ মিঃ পিসি স্লীপার দ্বারা নবায়ন এবং একই সেকশনের ১০ কিঃ মিঃ ডীপ স্ক্রিনিং কাজ সম্পাদন করা সম্ভব হবে না বিধায় এক পর্যায়ে ৩য় সংশোধনের জন্য উদ্যোগ গ্রহণ করা হয়। কিন্তু ২০০৫ সালের প্রকল্প প্রক্রিয়াকরণ নীতিমালা অনুসারে ৩য় সংশোধন করা সম্ভব হয়নি বিধায় ২৭.১১.২০০৬ তারিখে অনুষ্ঠিত মাসিক পর্যালোচনা সভায় প্রকল্পটি জুন, ২০০৭-এ সমাপ্ত ঘোষণা করে এ সমস্ত অবশিষ্ট কাজ সম্পাদনের জন্য একটি নতুন প্রকল্প গ্রহণের বিষয়ে সিদ্ধান্ত গৃহীত হয়। উক্ত সিদ্ধান্তের প্রেক্ষিতে উপর্যুক্ত কার্যাদির সাথে আরও ৭.৫০ কিঃ মিঃ ট্র্যাকের সম্পূর্ণ নবায়ন ও ৩১ কিঃ মিঃ ডীপ স্ক্রিনিং কাজ নতুনভাবে অন্তর্ভুক্ত করে প্রকল্পটি গ্রহণ করা হয়।

৭.২ **উদ্দেশ্য :** আপেক্ষাকৃত বেশী দ্রুত গতিতে ও যাত্রী সাধারণের নিরাপত্তার সাথে সময়মত ট্রেন পরিচালন নিশ্চিত করা।

৭.৩ **প্রকল্পের অনুমোদন :** প্রকল্পটি সম্পূর্ণ জিওবি অর্থায়নে ২৩৯২.৩০ লক্ষ টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে ১২.০৩.২০০৮ তারিখে মাননীয় অর্থ ও পরিকল্পনা উপদেষ্টা কর্তৃক অনুমোদিত হয়। অনুমোদিত বাস্তবায়নকাল ছিল ০১.০১.২০০৮ থেকে ৩০.০৬.২০০৯ পর্যন্ত। বাস্তবায়ন পর্যায়ে ব্যয় বৃদ্ধি বতিরেকে প্রকল্পের মেয়াদ সর্বশেষ জুন, ২০১০ পর্যন্ত ১ বছর বৃদ্ধি করা হয়।

৭.৪ **সার্বিক অগ্রগতিঃ** প্রকল্পের আওতায় জুন, ২০১০ পর্যন্ত ক্রমপুঞ্জিত আর্থিক অগ্রগতি হয়েছে ২৩৪৫.৬৮ লক্ষ টাকা যা অনুমোদিত ব্যয়ের ৯৮.০৫%। উক্ত সময়ে প্রকল্পের ১০০% বাস্তব অগ্রগতি সাধিত হয়েছে।

৭.৫ **প্রকল্প পরিচালকঃ** প্রকল্পটির বাস্তবায়নকালীন সময়ে বাংলাদেশ রেলওয়ের প্রকৌশলী প্রধান জনাব মোঃ আবুল কাসেম প্রকল্প মেয়াদে পূর্ণকালীন প্রকল্প পরিচালক হিসেবে নিয়োজিত ছিলেন।

৭.৬ **ক্রয় কার্যক্রমঃ** প্রকল্পের আওতায় ২ কোটি টাকার উপরে ২টি দরপত্রের আওতায় মালামাল সংগ্রহ করা হয়েছে, যা নিম্নরূপঃ

(লক্ষ টাকায়)

ক্রমিক নং	চুক্তির নাম	চুক্তিমূল্য	দরপত্র		কাজ সমাপ্তির তারিখ	
			আহবানের তারিখ	চুক্তি স্বাক্ষরের তারিখ	চুক্তি অনুযায়ী	প্রকৃত
১.	পয়েন্টস এন্ড ক্রসিং এবং ব্রীজ -এর জন্য গর্জজাতের স্পেশাল উডেন স্লিপার সংগ্রহ।	২৪৪.৯৪	০৮.০৬.২০০৮	০৭.১০.২০০৮	০৫.০১.২০০৯	২৩.১২.২০০৮
২.	২ লক্ষ ঘন ফুট পাকুর/মধ্যপাড়া ভ্যারাইটিজ স্টোন ব্যালাস্ট (৩৭.৫০ মিঃ মিঃ ৫০ মিঃ মিঃ সাইজ) সংগ্রহ	১৯৯.৯০	০১.১২.২০০৫	১৩.০৭.২০০৬	২০.০১.২০০৭	১০.০৩.২০০৯

উৎসঃ পিসিআর

৭.৭। **প্রকল্প পরিদর্শন :** গত ১১.১২.২০১০ তারিখে আইএমইডি কর্তৃক প্রকল্পটি পরিদর্শন করা হয়। পরিদর্শনকালে সংশ্লিষ্ট প্রকল্প পরিচালক মোঃ আবুল কাসেম সহ ও সংশ্লিষ্ট অন্যান্য প্রকৌশলীগণ উপস্থিত ছিলেন।

৮। **প্রকল্পের অংগভিত্তিক বাস্তবায়ন অগ্রগতি :**

৮.১ **মালামাল সংগ্রহ ও স্থাপনঃ** প্রকল্পের লক্ষ্যমাত্রা অনুযায়ী ৪২০০০ টি (১০০%) পিসি স্লিপার, ৬ লক্ষ ঘঃ ফুঃ (১০০%) ব্যালাস্ট, ৪০০০টি (১০০%) কাঠের স্লীপার, ১৮৪৫৮ ঘঃ ফুঃ (৯৭.২০%) বিশেষ কাঠের স্লীপার, ৯২০০টি (১০০%) ক্যান্টেড বিয়ারিং প্লেট, ১৫০০টি হুক বোল্ট, ৬১০০টি (৯২%) ফিশ বোল্ট, ১৭৩৪টি (৭৫%) থার্মাইট ওয়েল্ডিং পোরশন সংগ্রহপূর্বক (পরিশিষ্ট- বি) লক্ষ্যমাত্রা অনুযায়ী নির্ধারিত সেকশনে স্থাপন করা হয়েছে। লক্ষ্যমাত্রা অনুযায়ী বাড়বকুন্ড-মিরশ্বরাই সেকশনের

২৪ কিঃ মিঃ ডাউন লাইনের সম্পূর্ণ ট্র্যাক নবায়ন, চিনকি আস্তানা-মিরশ্বরাই সেকশনের ৭ কিঃ মিঃ ডাউন লাইনের ট্র্যাক পিসি স্লীপার দ্বারা নবায়ন, কুমিরা-চিনকি আস্তানা সেকশনের ৪১ কিঃ মিঃ ডাউন লাইনের ডীপ স্ক্রিনিং, বাড়বকুন্ড, জিনারদী ও সীতাকুন্ড স্টেশনের ৩টি লুপ লাইনের মোট ৩ কিঃ মিঃ নবায়ন, ১৯ হাজারটি স্পেশাল কাঠের স্লীপার দ্বারা ৯৯টি ব্রীজ ও ৩১ সেট পয়েন্টস এবং ক্রসিং নবায়ন, চট্টগ্রাম-আখাউড়া সেকশনের মধ্যে ভাটিয়ারী থেকে কসবা-ইমামবাড়ী পর্যন্ত মোট ৫৫ জোড়া বা ১১০টি সুইচ এক্সপানশন জয়েন্টস স্থাপন, ২৩টি জয়েন্টস ওয়েলডিংকরণ প্রভৃতি কার্যাদি সম্পাদিত হয়েছে (পরিশিষ্ট- 'খ' ও 'গ')। এ সমস্ত কাজের জন্য অস্থায়ী শ্রমিক বাবদ ব্যয় হয়েছে ২৯১.৩০ লক্ষ টাকা (১০০%)।

৮.২ **অফিস স্টেশনারী ও ইকুইপমেন্টঃ** প্রকল্পের আওতায় ৩টি কম্পিউটার (১০০%) কম্পিউটার সংগৃহীত হয়েছে। এ ছাড়া ২.০১ লক্ষ টাকার (৮৭.৩%) ও ৫ লক্ষ টাকা (১০০%) স্টেশনারী এবং কনজুম্যাবল সংগৃহীত হয়েছে।

৯। **প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জনঃ**

পরিকল্পিত	উদ্দেশ্য অর্জন
আপেক্ষাকৃত বেশী দ্রুত গতিতে ও যাত্রী সাধারণের নিরাপত্তার সাথে সময়মত ট্রেন পরিচালনা নিশ্চিত করা।	প্রকল্পের আওতায় সংগৃহীত স্লীপার, ব্যালাষ্ট ও ফিটিংস সংগ্রহপূর্বক নির্ধারিত রেল লাইনে স্থাপনের মাধ্যমে উদ্দেশ্য অর্জিত হয়েছে।

১০। **উদ্দেশ্য অর্জিত না হয়ে থাকলে তার কারণঃ** উদ্দেশ্য অর্জিত হয়েছে।

১১। **প্রকল্প বাস্তবায়ন সমস্যাঃ**

১১.১ **বাস্তবায়ন মেয়াদ বৃদ্ধিঃ** প্রকল্পটি জরুরী ভিত্তিতে দেড় বছরের মধ্যে বাস্তবায়নের জন্য অনুমোদিত হয়েছিল। অনুমোদিত বাস্তবায়নকাল ছিল ০১.০১.২০০৮ থেকে ৩০.০৬.২০০৯ পর্যন্ত। বাস্তবায়ন পর্যায়ে ট্রেন অপারেশন অব্যাহত রেখে চাহিদা মোতাবেক ব্লক না পাওয়ায় এবং ব্যালাষ্ট ট্রেনের অভাবে যথাসময়ে ব্যালাষ্ট পরিবহন ও স্প্রেডিং করতে না পারার কারণে প্রকল্পের মেয়াদ সর্বশেষ জুন,২০১০ পর্যন্ত ১ বছর বৃদ্ধি করা হয়।

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

১৩। **মতামত/সুপারিশঃ**

১৩.১ প্রকল্পের আওতায় কুমিরা-চিনকি আস্তানা সেকশনের ডাউন লাইনের ২৪ কিঃ মিঃ ট্র্যাক সম্পূর্ণ নবায়ন, ৭ কিঃ মিঃ ট্র্যাক পিসি স্লীপার দ্বারা নবায়ন এবং ৪১ কিঃ মিঃ ট্র্যাক ডিপ স্ক্রিনিং কাজসহ পয়েন্টস এন্ড ক্রসিং ও সুইচ এক্সপানশন জয়েন্ট স্থাপনের মাধ্যমে পুনর্বাসনের ফলে উক্ত সেকশনে ট্রেনের গতি উল্লেখযোগ্য হারে বৃদ্ধি পেয়েছে। প্রকল্প গ্রহণের মাধ্যমে এ সেকশনে যাত্রিবাহী ট্রেনের গতিসীমা ঘন্টায় ২৫ থেকে ৩০ কিঃ মিঃ-এর স্থলে ৭২ কিঃ মিঃ পর্যন্ত বৃদ্ধি পেয়েছে।

১৩.২ সুনির্দিষ্ট পরিকল্পনা ও সুষ্ঠু পরিবীক্ষণের মাধ্যমে যথাসময়ে প্রকল্প বাস্তবায়নের জন্য বাংলাদেশ রেলওয়ে উদ্যোগ গ্রহণ করবে। ভবিষ্যতে রেলওয়ে ট্র্যাক পুনর্বাসন প্রকল্প নির্ধারিত মেয়াদে সমাপ্তির লক্ষ্যে বাংলাদেশ রেলওয়ে প্রকল্প পরিচালকের চাহিদা মোতাবেক ব্লক প্রদান এবং ব্যালাষ্ট ট্রেন সরবরাহের বিষয়টি নিশ্চিত করবে।

১৩.৩ প্রকল্পের আওতায় সৃষ্ট কাজের সুষ্ঠু রক্ষণাবেক্ষণের জন্য বাংলাদেশ রেলওয়ে যথাসময়ে পদক্ষেপ গ্রহণ করবে।

পরিশিষ্ট-'ক'

১। **মালামাল সংগ্রহঃ**

(লক্ষ টাকায়)

ক্রমিক নং	অঙ্গের নাম	অনুমোদিত ডিপিপি অনুযায়ী লক্ষ্যমাত্রা			জুন, ২০১০ পর্যন্ত ক্রমপুঞ্জিত অগ্রগতি		মন্তব্য
		একক	বাস্তব	আর্থিক	বাস্তব পরিমাণ	আর্থিক	
১।	রেলওয়ের নিজস্ব ফ্যাক্টরী হতে কংক্রিট স্লীপার সংগ্রহ	সংখ্যা	৪২০০০	৬০৯.০০	৪২০০০ (১০০%)	৬০৮.৪১ (৯৯.৯০%)	--
২।	ব্যালাস্ট সংগ্রহ	ঘঃ ফুঃ	৬০০০০০	৬০০.০০	৬০০০০০ (১০০%)	৫৯৯.৬৫ (৯৯.৯৪%	--
৩।	মূল প্রকল্পের আওতায় সরবরাহকৃত ব্যালাস্ট লোডিং-আনলোডিং বাবদ ব্যয়	ঘঃ ফুঃ	১৪০০০০	৫০.০০	১৪০০০০ (১০০%)	৩৭.৮৭ (৭৫.৭৪%)	--
৪।	ট্রিটমেন্টসহ সাধারণ কাঠের স্লীপার সংগ্রহ	সংখ্যা	৪০০০	৭৮.০০	৪০০০ (১০০%)	৭৭.৯১ (৯৯.৮৮%)	--
৫।	ট্রিটমেন্টসহ বিশেষ কাঠের স্লীপার সংগ্রহ	ঘঃ ফুঃ	১৯০০০	২৪৭.০০	১৮৪৫৮ (৯৭.২০%)	২৪৬.৯৪ (৯৯.৯৮%)	--
৬।	ক্যান্টেড বিয়ারিং প্লেট সংগ্রহ (৭৫ পাঃ 'এ')	সংখ্যা	৯২০০	৬৪.৪০	৯২০০ (১০০%)	৬৪.৩১ (৯৯.৮৬%)	--
৭।	বিভিন্ন সাইজের হুক বোল্ট সংগ্রহ	সংখ্যা	১৫০০	৯.৭৫	১৫০০ (৯২%)	৭.৫৯ (৭৭.৮৫%)	--
৮।	ফিশ বোল্ট সংগ্রহ	সংখ্যা	৬৬৫০	৬.৬৫	৬১০০ টি (৯২%)	৬.৬৫ (১০০%)	--
৯।	মূল প্রকল্পের বিপরীতে সংগৃহীত সুইচ এক্সপানশন জয়েন্ট বাবদ ব্যয়	সেট	৫০	১১৯.০০	৫০ সেট (১০০%)	১১৯.০০ (১০০%)	--
১০।	থারমিট ওয়েল্ডিং পোরশন সংগ্রহ	সংখ্যা	২৩০০	৪৬.০০	১৭৩৪ (৭৫.৩৯%)	৪৫.৯৯ (৯৯.৯৮%)	উচ্চ বাজার মূল্যের কারণে লক্ষ্যমাত্রার চেয়ে কম পোরশন সংগ্রহ করা হয়। অবশিষ্ট পোরশন অন্য প্রকল্পের আওতায় উদ্বৃত্ত পোরশন থেকে মেটানো হয়।
মোটঃ				**১৮২৯.৮০**		**১৮১৪.৩২ (৯৯.১৫%)**	

উৎসঃ প্রকল্প কর্তৃপক্ষ

পরিশিষ্ট-'খ'

২। **সম্পূর্ণ ট্র্যাক নবায়নসহ আনুষঙ্গিক কাজের জন্য অস্থায়ী শ্রমিক বাবদ ব্যয়ঃ**

(লক্ষ টাকায়)

ক্রমিক নং	অঙ্গের নাম	অনুমোদিত ডিপিপি অনুযায়ী লক্ষ্যমাত্রা			জুন, ২০১০ পর্যন্ত ক্রমপুঞ্জিত অগ্রগতি		মন্তব্য
		একক	বাস্তব	আর্থিক	বাস্তব পরিমাণ	আর্থিক	
১।	সম্পূর্ণ ট্র্যাক নবায়ন	কিঃ মিঃ	২৪.০০	৬৬.০০	২৪ (১০০%)	৬৬.০১(১০০%)	--
২।	পিসি স্লীপার নবায়ন	কিঃ মিঃ	৭.০০	১৪.৯৪	৭ (১০০%)	১৪.৮৭(১০০%)	--
৩।	ডীপ স্ক্রিনিং	কিঃ মিঃ	৪১	১২৫.০৫	৪১ (১০০%)	১২৩.৮৩(৯৯.০২%)	--
৪।	সুইচ এক্সপানশন জয়েন্ট লিংকিং	সেট	১৩০	৬.০০	১১০ (৮৪.৬২%)	৬.০০(১০০%)	--
৫।	লুপ লাইন নবায়ন	কিঃ মিঃ	৩.০০	৬.০০	৩.০০(১০০%)	৬.০০(১০০%)	--
৬।	স্পেশাল উডেন স্লীপার নবায়ন	ঘঃ ফুঃ	১৯০০০	১৫.২০	১৯০০০ (১০০%)	১৬.৫২(১০০%)	--
৭।	পয়েন্টস এন্ড ক্রসিং নবায়ন	সেট	৩১	১৪.৫১	৩১ (১০০%)	১৪.৪৯(১০০%)	--
৮।	সম্পূর্ণ ট্র্যাক নবায়ন এবং সুইচ এক্সঃ জয়েন্ট কাজের ওয়েল্ডিং ব্যয়	সংখ্যা	২৩০০	৪০.১০	২৩০০(১০০%)	৪০.১০(১০০%)	--
৯।	বিবিধ কাজের জন্য অস্থায়ী শ্রমিক	থোক	থোক	৩.৫০	থোক	৩.৪৮(১০০%)	--
মোটঃ			**১০০%**	**২৯১.৩০**	**১০০%**	**২৯১.৩০(১০০%)**	--

উৎসঃ প্রকল্প কর্তৃপক্ষ

পরিশিষ্ট-'গ'

১। **সম্পূর্ণ ট্র্যাক নবায়ন কাজের বিবরণঃ**

ক্রমিক নং	সেকশন (ডাউন)	কিঃ মিঃ ও দৈর্ঘ্য
১।	বাড়বকুন্ড-মিরশ্বরাই	৩৪/৬ - ৫৮/৯ (ডাউন) = ২৪.০০ কিঃ মিঃ
	মোটঃ	**২৪.০০ কিঃ মিঃ**

২। **পিসি স্লীপার নবায়ন কাজের বিবরণঃ**

ক্রমিক নং	সেকশন (ডাউন)	কিঃ মিঃ ও দৈর্ঘ্য
১।	চিনকি আস্তানা-মস্তাননগর	৬৮/৩ - ৬৪/৫ (ডাউন) = ৩.৭০ কিঃ মিঃ
২।	মস্তাননগর মিরশ্বরাই	৬২/৯ - ৫৯/৭ (ডাউন) = ৩.৩০ কিঃ মিঃ
	মোটঃ	**৭.০০ কিঃ মিঃ**

৩। **ডীপ স্ক্রিনিং কাজের বিবরণঃ**

ক্রমিক নং	সেকশন (ডাউন লাইন)	কিঃ মিঃ ও দৈর্ঘ্য
১।	কুমিরা-সীতাকুন্ড	২৫/০-৩৩/২-৩ = ৮.০০ কিঃ মিঃ
২।	বাড়বকুন্ড-সীতাকুন্ড ও চিনকি আস্তনা-মস্তাননগর	৩৩/২-৩-৩৭/৫, ৬৮/৩-৬৪/৩ = ৮.০০ কিঃ মিঃ
৩।	চিনকি আস্তানা-মস্তাননগর ও মস্তাননগর-মিরশ্বরাই,	৬৪/৩-৮ = ০.৪৫০ কিঃ মিঃ, ৬২/৯-৫৯/৫৬=৩.৩৫০ কিঃ মিঃ ও ৫৮/৮-৯-৫২/৭ = ৬.১৫০ কিঃ মিঃ
৪।	বারতাকিয়া-সীতাকুন্ড	৫২/৭-৪৫/৭ = ৭ কিঃ মিঃ
৫।	বারতাকিয়া-সীতাকুন্ড	৪৫/৭-৩৭/৫ = ৮.০০ কিঃ মিঃ
	মোটঃ	**৪০.৫০ কিঃ মিঃ**

৪। **লুপ লাইন নবায়ন কাজের বিবরণঃ**

ক্রমিক নং	সেকশন (ডাউন)	কিঃ মিঃ ও দৈর্ঘ্য
১।	বাড়বকুন্ড ১নং লুপ লাইন, জিনারদী ২নং লুপ লাইন, সীতাকুন্ড ১ ও ৪নং লুপ লাইন	৩.০০ কিঃ মিঃ
	মোটঃ	**৩.০০ কিঃ মিঃ**

৫। **পয়েন্টস এন্ড ক্রসিং কাজের বিবরণঃ**

ক্রমিক নং	স্টেশনের নাম	পয়েন্ট নং
১।	বারতাকিয়া	২০এ আপ, ২১এ আপ, ২২এ আপ ও ২৬এ আপ
২।	মিরশ্বরাই	২০এ ডাউন, ২১এ আপ, ২২এ ডাউন ও ২৬এ আপ
৩।	চিনকি আস্তানা	২১এ আপ ও ২২এ আপ
৪।	নাওটী	২১এ ডাউন, ২২এ ডাউন, ২৬এ আপ ও ২৭এ আপ
৫।	হাসানপুর	২১এ আপ
৬।	গুনবতী	২১এ আপ ও ২৭এ ডাউন
৭।	শশীদল	২১এ আপ ও ২৭এ ডাউন
৮।	রাজাপুর	২৮এ ডাউন
৯।	কুমিল্লা	২৮এ ডাউন
১০।	ময়নামতি	২৬এ ডাউন
১১।	বারৈয়াঢালা	২০এ আপ, ২১এ আপ, ২৪এ আপ ও ২০বি ডাউন
১২।	মস্তাননগর	২০এ আপ, ২১এ আপ, ২২এ ডাউন ও ২৬এ আপ
	মোটঃ	**৩১টি**

উৎসঃ প্রকল্প কর্তৃপক্ষ

বাংলাদেশ রেলওয়ের পূর্বাঞ্চলের আখাউড়া-সিলেট সেকশনের ১০টি স্টেশনের সিগন্যালিং ও ইন্টারলকিং ব্যবস্থা আধুনিকীকরণ (১ম সংশোধিত)
(সমাপ্তঃ জুন, ২০১০)

০১।	প্রকল্পের অবস্থান	:	আখাউড়া-সিলেট সেকশনে অবস্থিত আজমপুর, মুকুন্দপুর, হরসপুর, মনতলা, ইটাখোলা, নোয়াপাড়া, শাহাজীবাজার, শায়েস্তাগঞ্জ, কুলাউড়া ও সিলেট স্টেশন
০২।	বাস্তবায়নকারী সংস্থা	:	বাংলাদেশ রেলওয়ে
০৩।	প্রশাসনিক মন্ত্রণালয়	:	যোগাযোগ মন্ত্রণালয়

০৪। প্রকল্পের বাস্তবায়ন সময় ও ব্যয় : (লক্ষ টাকায়)

প্রাক্কলিত ব্যয় (প্রঃ সাঃ)		প্রকৃত ব্যয় (প্রঃ সাঃ)	পরিকল্পিত বাস্তবায়নকাল		প্রকৃত বাস্তবায়নকাল	অতিক্রান্ত ব্যয় (মূল প্রাক্কলিত ব্যয়ের %)	অতিক্রান্ত সময় (মূল বাস্তবায়ন-কালের (%)
মুল	সর্বশেষ সংশোধিত		মুল	সর্বশেষ সংশোধিত			
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮
৩৯০৩.০০ (--)	৪৬৩২.০৮ (--)	৪৬১৩.১৫ (--)	২০০২-০৭	২০০২-১০	২০০২-১০	৭২৯.০৮ (১৯%)	৩ ছর (৬০%)

০৫। <u>প্রকল্পের অঙ্গভিত্তিক বাস্তবায়নঃ</u>

(লক্ষ টাকায়)

ক্রমিক নং	অঙ্গের নাম	একক	সর্বশেষ সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী লক্ষ্যমাত্রা		প্রকৃত বাস্তবায়ন	
			বাস্তব পরিমাণ (%)	আর্থিক	বাস্তব (%)	আর্থিক (%)
	(ক) রাজস্ব ব্যয়					
১।	অফিসারদের বেতন	সংখ্যা	৩২ জন	২৪.৬১	-- (১০০%)	২২.৫০ (--%)
২।	কর্মচারীদের বেতন	থোক		৩৪.৭৭	-- (১০০%)	২৮.৩৯ (--%)
৩।	ভাতাদি	থোক		৩৩.৭১	থোক	২৪.৯০ (--%)
৪।	সরবরাহ ও সেবা	থোক		৩৯.৫০	থোক	৩০.০৩ (--%)
৫।	মেরামত, রক্ষণাবেক্ষণ ইত্যাদি	থোক		৫.৫০	থোক	২.৮৪ (--%)
	উপ-মোট (রাজস্ব) :			১৩৮.০৯		১০৮.৭২ (--%)
	(খ) মূলধন ব্যয় :					
৬।	যন্ত্রপাতি সংগ্রহ :					
৬.১	আমদানীকৃত সিগন্যাল ইক্যুইপমেন্ট, টুলস্ এন্ড স্পোয়ার্স	সংখ্যা	১২ স্টেশন	৪০৯৫.৩০	১২ স্টেশন (১০০%)	৪০৩৪.৪৫ (৯৮.৫১%)
৬.২	পি-ওয়ে এবং স্থানীয় সিগন্যাল ইক্যুইপমেন্ট	সংখ্যা	৬ ষ্টেশন	৭১৯.৩২	৬ ষ্টেশন (১০০%)	৭০০.৯০ (৯৭.৪৪%)

ক্রমিক নং	অঙ্গের নাম	একক	সর্বশেষ সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী লক্ষ্যমাত্রা		প্রকৃত বাস্তবায়ন	
			বাস্তব পরিমাণ (%)	আর্থিক	বাস্তব (%)	আর্থিক (%)
৬.৪	কম্পিউটার এবঙ এক্সেসরিজ	থোক	থোক	৩.২৮	-- কম্পিউটার	২.০৪ (৬২.২০%)
৬.৫	আসবাবপত্র	থোক	থোক	৬.০৫	২১টি চেয়ার, ১৫টি টেবিল, ১২টি ফাইল কেবিনেট ও ১টি স্টীলের আলমিরা	৩.৭৯ (৬২.৬৪%)
৬.৬	অন্যান্য অফিস এক্সসরিজ	থোক	থোক	২.৬০	থোক	২.০৯ (৮০.৩৮%)
৬.৭	যানবাহন			৩০.০০		০ (%)
৭।	নির্মাণ কাজ :					
৭.১	ফাংশনাল বিল্ডিং নির্মাণ	ব: মি:	১৩৫৩	২৫৫.০৬	৬০ (১০০%)	২৩৭.৬৭ (৯৩.১৮%)
৭.২	আবাসিক ভবন নির্মাণ	ব: মি:	১২১	১৬.০০	--	--
৭.৩	ইঞ্জিনিয়ারিং ডিজাইন এবং বিল্ডিং	সংখ্যা	১২ স্টেশন	২১৩.১২	১২ স্টেশন (১০০%)	১৭৫.০৪ (৮৩.১৩%)
৭.৪	সহকারী স্টেশন মাষ্টার কক্ষ রিনোবেশন	সংখ্যা	৮ স্টেশন	১৬.০০	৮ স্টেশন (১০০%)	৫.১৮ (৩২.৩৭%)
৭.৫	সিগন্যাল ইক্যুইপমেন্ট ইনস্টলেশন, টেস্টিং এবং কমিশনিং, ক্যাবল লেইং, প্রশিক্ষণ ও দুবছরের কন্ট্রাকচুয়াল মেইনটেনেন্স	সংখ্যা	১২ স্টেশন	৯৩৭.৮৪	১২ স্টেশন (১০০%)	৯০৪.৩২ (৯৬.৪৩%)
৭.৭	ডাবল ওয়্যার সিগন্যাল ইক্যুইপমেন্ট ইনস্টলেশন, টেস্টিং ও কমিশনিং	সংখ্যা	৬ স্টেশন	৬৯.৭৩	৬ স্টেশন (১০০%)	৮৮.২৪ (১২৬.৫৫%)
৭.৮	ইমপ্লিমেন্টেশন মনিটরিং এন্ড সুপারভিশন ট্রেনিং অন সিগন্যাল প্রজেক্ট		--	১২.০০	-- (১০০%)	১১.৯১ (৯৯.২৫%)
৭.৯	বৈদ্যুতিক কাজ	সংখ্যা	১২ স্টেশন	৪০.০০	১২ স্টেশন (১০০%)	৩৬.২৫ (৯০.৬৩%)
৭.১০	Sand Hump নির্মাণ	সংখ্যা	২ স্টেশন	১.০০	২ স্টেশন (১০০%)	০.৯৬ (৯৬%)
৮।	সিডিভ্যাট	থোক	থোক	১৫০০.০০	থোক	১৫০০.০০ (১০০%)
১০।	আইটি এন্ড ভ্যাট	থোক	থোক	৭৭.০০	থোক	৬৮.৪৬ (৮৮.৯১%)
১১।	এলসি ওপেনিং, ইন্সপেকশন ও অন্যান্য	থোক	থোক	১৩৫.০০	থোক	১৩১.০০ (৯৭.০৪%)
১২	ল্যাডিং চার্জ	থোক	থোক	২.০০	থোক	১.৬৯ (৯৪.৫০%)

ক্রমিক নং	অঙ্গের নাম	একক	সর্বশেষ সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী লক্ষ্যমাত্রা		প্রকৃত বাস্তবায়ন	
			বাস্তব পরিমাণ (%)	আর্থিক	বাস্তব (%)	আর্থিক (%)
১৩।	ট্রান্সপোর্টেশন, ক্লিয়ারিং ও হ্যান্ডলিং কস্ট	থোক	থোক	৭২.৬৪	থোক	৬৬.৫৫ (৯১.৬২%)
১৪।	পি-ওয়ে ও সিগন্যাল কাজের শ্রমিক ব্যয় এবং বিটি চার্জ	থোক	থোক	৪০.০০	থোক	১৬.৫১ (৪১.২৮%)
	উপ-মোট (মূলধন):			৮২২৭.৯৪		৭৯৮১.৮৭ (৯৭.০১%)
	মোট (রাজস্ব + মূলধন)			৮২২৭.৯৪		৭৯৮১.৮৭ (৯৭.০১%)
১১।	কন্টিনজেন্সী	থোক	থোক	৪১.১৪	থোক	০.০০
১২।	কস্টএসক্লেশন	থোক	থোক	৮২.২৮	থোক	০.০০
	সর্বমোট :		১০০%	৮৪৮৯.৪৫	১০০%	৮০৯০.৫৯ (৯৫.৩০%)

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

০৭। **সাধারণ পর্যবেক্ষণঃ**

৭.১ **উদ্দেশ্য :** আখাউড়া-সিলেট সেকশনে অবস্থিত ১০টি স্টেশনে আধুনিক কম্পিউটারাইজড ইন্টারলকিঙ সিগনালিঙ সিষ্টেম এবং ভৈরব বাজার –কিশোরগঞ্জ ৫টি মেত<সের ৫টি ষ্টশনের ৫টি স্টেশনের ডাবল ওয়্যার সিগন্যালিং যন্ত্রপাতি স্থাপনপূর্বক দক্ষতার সাথে নিরাপদ ও দুত ট্রেন পরিচালনা।

৭.২ **প্রকল্পের পটভূমিঃ**

৭.২.১ **পটভূমি :** আখাউরা-সিলেট সেকশনের আজমপুর, মুকুন্দপুর, মনতলা, ইটাখোলা, নোয়াপাড়া, শাহজীবাজার শায়েস্তাগঞ্জ, কুলাউড়া ও সিলেট স্টেশনের মধ্যে তিনটি স্টেশনের সিগন্যালিং ব্যবস্থা মনুষ্যনির্ভর ও ঝুকিঁপূর্ণ। বাকী ৭টি স্টেশনের মেকানিক্যাল ইন্টারলকিং সিগন্যাল ব্যবস্থা বিদ্যমান। এ সমস্ত সিগন্যাল ব্যবস্থার আওতায় ট্রেন সর্বোচ্চ ৪৮ কিঃ মিঃ গতিবেগে স্টেশনসমূহ অতিক্রম করতে পারে। উক্ত সেকশনে স্থায়ী রেলপথের মেইন লাইন ৭০ কিঃ মিঃ গতিবেগে চলাচলের উপযোগী করে পুনর্বাসন করা সত্বে বিদ্যমান সিগন্যাল ব্যবস্থার কারণে ট্রেনের গতি বৃদ্ধি করতে না পারায় ভ্রমণ সময় হ্রাস করা যায় না। এ ছাড়া মেকানিক্যাল ইন্টারলকিং ব্যবস্থা গত ২৪ বছর যাবত ব্যবহার হওয়ার ফলে ইন্টারলকিং যন্ত্রপাতিসমূহ দারুনভাবে ক্ষয়প্রাপ্ত হয়ে দিন দিন কার্যানুপযোগী হয়ে পড়ায় ঝুকিঁর সাথে ট্রেন পরিচালনা করা হয়। এমতাবস্থায় আধুনিক কম্পিউপারাইজড সিগন্যালিঙ সেস্টেম প্রবর্তনের জন্য আলোচ্য প্রকল্পটি গ্রহণ করা হয়। প্রকল্পের আওতায় উক্ত ১০টি স্টেশনের dismantled ডাবল ওয়্যার সিগন্যালিং ও ইন্টারলকিং যন্ত্রপাতি ভৈরববাজার-কিশোরগঞ্জ সেকশনে ৫টি স্টেশনের উদ্যোগ নেয়া হয়।

৭.৩ **প্রকল্পের অনুমোদন :** প্রকল্পটি সম্পূর্ণ জিওবি অর্থায়নে ৭৮৮০.৬৫ লক্ষ টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে গত ০৬.০১.২০০৪ তারিখে একনেক কর্তৃক অনুমোদিত হয়। এর অনুমোদিত বাস্তবায়নকাল ছিল জুলাই, ২০০৩ থেকে জুন, ২০০৬ পর্যন্ত। বাস্তবায়ন পর্যায়ে প্রকল্পের আওতায় সিগন্যাল যন্ত্রপাতি সংগ্রহপূর্বক স্থাপনের জন্য গৃহীত টেন্ডার মূল্য অনুমোদিত পিপি সংস্থানের চেয়ে বেশী হওয়ায় বৈদেশিক মুদ্রার বিনিময় হার, সিডি/ভ্যাট খাতের ব্যয় ো ফাংশনাল বিল্ডিংয়ের নির্মাণ ব্যয় বৃদ্ধি পাওয়ায় প্রকল্পটি ১ম সংশোধন করা হয়। একনেক কর্তৃক ০৬.০৮.২০০০৬ তারিখে ১০২৫০.৫২ লক্ষ টকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে ১ম সংশোধিত অনুমোদিত হয়। ১ম সংশোধিত মেয়াদ বাড়ায় জুলাই, ২০০৩ থেকে জুন, ২০০৭ পর্যন্ত। কিন্তু বাস্তবায়ন পর্যায়ে ঠিকাদার কর্তৃক যথাসময়ে কাজ সম্পাদন না হোয়ার সর্বশেষ জুন, ২০০৯ পর্যন্ত প্রকল্পের মেয়াদ বৃদ্ধি করা হয়। এক পর্যায়ে যথাযথ প্রক্রিয়ায় ডিপিইসি সভার সুপারিশক্রমে ১ম সংশোধিথ ব্যয়ের মধ্যে সীমিত রেখে প্রকল্পের আন্তঃখাত সমন্বয় করা হয়।

৭.৪ **সার্বিক অগ্রগতি :** প্রকল্পের আওতায় জুন, ২০০৯ পর্যন্ত ক্রমপুঞ্জিত আর্থিক অগ্রগতি হয়েছে ৯৩৪৯.৩৯ লক্ষ টাকা যা অনুমোদিত ব্যয়ের ৯১%। উক্ত সময়ে প্রকল্পের ১০০% বাস্তব অগ্রগতি সাধিত হয়েছে।

৭.৫ **প্রকল্প পরিচালক সংক্রান্ত তথ্যাদি :** প্রকল্পটির বাস্তবায়নকালীন সময়ে বাংলাদেশ রেলওয়ের ২ জন কর্মকর্তা পূর্ণকালীন খন্ডকালীন প্রকল্প পরিচালক হিসেবে নিয়োজিত ছিলেন। জনাব মোঃ আনোয়ারুল হক, জানাব নাসির উদ্দিন আহমেদ যথাক্রমে ০১.০৭.২০০৪ থেকে ১৩.০৫.২০০৮ এবং ১৩.০৮.২০০৮ থেকে ৩০.০৬.২০০৯ পর্যন্ত সময়ে প্রকল্প পরিচালক হিসেবে নিয়োজিত ছিলেন।

৭.৬ **ক্রয় সংক্রান্ত কার্যক্রম :** ক্রয়সংক্রান্ত মন্ত্রিসভার কমিটির অনুমোদনক্রমে ১০ স্টেশনের আধুনিক কম্পিউটারইজড ইন্টারলকিং সিগন্যালিং সিস্টেম স্থাপনের জন্য (ডিজাইন, সাপ্লাই, ইষ্টলেশন, টেস্টিং, কমিশনিং ও ট্রেনিং কার্যাদিসহ) L. G. Industrial systems, Seoul, Korea কে ২৯.০৪.২০০৪ তারিখে কার্যাদেশ প্রাদনা করে। উক্ত কাজের চুক্তি মূল্য ছিল প্রায় ৬৪৬৩৩১০৫৬.০০ টাকা (USS 9653418.00+GOB 29693056.00) । এছাড়া উক্ত ১০ স্টেশন থেকে প্রাপ্ত মালামাল দ্বারা ভৈরব কিশোরগঞ্জ সেকশনে ৫টি স্টেশনের কালার লাইট সিগন্যাল সিস্টেম স্থাপনের জন্য যথাযথ কর্তৃপক্ষের অনুমোদনক্রমে M/s. Sikder Trader's, 13/1-Kapasgoal Road, Chowk Bazar, Chittagong কে ২৩.০৫.২০০৬ তারিখে কার্যাদেশ প্রদান করা হয়। এ কাজের চুক্তি মুল্য ছিল প্রায় ১.১৮ কোটি টাকা।

৭.৭ **প্রকল্প পরিদর্শন :** গত ২৮.০১.২০১০ তারিখে আইএমইডি কর্তৃক প্রকল্পটি পরিদর্শন করা হয়। পরিদর্শকালে সংশ্লিষ্ট প্রকল্প পরিচালক জনাব নাসির উদ্দিন আহমেদ সহ ও সংশ্লিষ্ট অন্যান্য প্রকৌশলীগণ উপস্থিত ছিলেন।

৮. **প্রকল্পের অংগভিত্তিক বাস্তবায়ন অগ্রগতি :**

৮.১ **সিগন্যাল যন্ত্রপাতি স্থাপন :** আখাউড়া-সিলেট সেকশনে অবস্থিত আজমপুর, মুকুন্দপুর, হরসপুর, মনতলা, ইটাখোলা, নোয়াপাড়া, শাহজীবাজার, শায়েস্তাগঞ্জ, কুলাউড়া এবং সিলেট-এই ১০টি স্টেশনে কম্পিউটারাইজড় সিগন্যালিং ও ইন্টারলকিং যন্ত্রপাতি স্থাপনপূর্বক আধুনিক সিগন্যালিং সিস্টেম প্রবর্তন করা হয়েছে। এ জন্যে ৫৩৮৯.৩৬ লক্ষ টাকা (১০০%) ব্যয়ে সিগন্যালিং ইক্যুইপমেন্ট টুলস্ ও স্পেয়ার সংগৃহীত হযেছে। এ সমস্ত যন্ত্রপাতি স্থাপনের জন্য সিলেট ব্যতীত অন্য ৯টি স্টেশন ইক্যুইপমেন্ট বিল্ডিং এবং সকল স্টেশনে জেনারেটের বিল্ডিং নির্মাণ করা হয়েছে। এ জন্যে ৭৮৮ বঃ মিঃ আয়তনের বিল্ডিং নির্মাণের জন্য ব্যয় হয়েছে ৮২.৯০ লক্ষ টাকা (১০০%)। এ সমস্ত ইক্যুইপমেন্ট ভবনে সিগন্যাল যন্ত্রপাতি এবং জেনারেটর ো ব্যাটারী স্থাপন, ট্রেস্টিং ও কমিশনিঙ, ক্যাবল লেইং, প্রশিক্ষণ ও ২ বছরে, মেইনটেনেন্স বাবদ ৭৬৫.৯৮ লক্ষ টাকা (১০০%) ব্যয় সম্পাদিত হয়েছে। প্রকল্পের আওতায় ৫ জন সংকেত প্রকৌশলীকে দক্ষিণ কোরিয়ার সিউলে ১২ সপ্তাহ ব্যাপী বৈদেশিক প্রশিক্ষণসহ ৩২ জন অপারেটিং স্টাফকে ১ সপ্তাহ এবঙ ৩৬ জন মেইনটেনেন্স স্টাফকে ৩ সপ্তাহ ব্যাপী স্থানীয় প্রশিক্ষণ প্রদান করা হয়েছে। পরিদর্শনকালে এ সমস্ত স্টেশনে স্থাপিত সিগন্যাল সিস্টেমকে কার্যকর অবস্থায় দেখা যায় এবং সংশ্লিষ্ট স্টেশন মাস্টারগণ স্বহস্তে সিগন্যাল সিস্টেমকে পরিচালনা করতে সক্ষম বলে পরিলক্ষিত হয়েছে। সংশ্লিষ্ট স্টেশন মাষ্টারগণ এ বিষয়ে প্রশিক্ষণ গ্রহণ করেছেন বলে জানিয়েছেন।

৮.২ **ডাবল ওয়্যার মেকানিক্যাল সিগন্যালিং যন্ত্রপাতি স্থাপন :** উক্ত ১০টি স্টেশন থেকে প্রাপ্ত ব্যবহারযোগ্য যন্ত্রপাতি ও প্রয়োজনীয় ডাবল ওয়্যার সিগন্যালিং ইক্যুইপমেন্ট আর্ম সিগন্যাল সঙগ্রহপূর্বক ভৈরববাজার-কিশোরগঞ্জ সেকশনে অবস্থিত কালিকাপ্রসাদ, কুলিয়ারচর, সরারচর, মানিকখালি ও গোচিহাটা-এ ৫টি স্টেশনে ডাবল মেকানিক্যাল সিগন্যালিং যন্ত্রপাতি স্থাপিত হয়েছে। এ জন্য ৬৩.০৩ লক্ষ টাকা ব্যয়ে (৬৮%) ডাবল ওয়্যার সিগন্যালিং ইক্যুইপমেন্ট সংগ্রহ, ৩৯.৫০ লক্ষ টাকা (১০০%) ব্যয়ে ৫টি স্টেশনে দু'তলা বিশিষ্ট ডাবল ওয়্যার সিগন্যালিং কেবিন নির্মাণ, ৪০.১৯ লক্ষ টাকা (৭১%) ব্যয়ে ডাবল ওয়্যার সিগন্যালিং ইক্যুইপমেন্ট, ট্রেস্টিংও কমিশনিং কার্যাদি সম্পাদিত হয়েছে। এ সমস্ত যন্ত্রপাতি কার্যকর আছে বলে জানা যায়।

৯। প্রকল্পের উদ্দেশ্য :

পরিকল্পিত	**উদ্দেশ্য অর্জন**
আখাউড়া-সিলেট সেকশনে অবস্থিত ১০টি স্টেশনে আধুনিক কম্পিউটারাইজড ইন্টারলকিং সিস্টেম এবং ভৈরব বাজার-	আখাউড়া-সিলেট সেকশনে অবস্থিত ১০টি স্টেশনে আধুনিক কম্পিউটারইজড ইন্টারলকিং সিগন্যালিং সিস্টেম এবং ভৈরব

কিশোরগঞ্জ ৫টি সেকশনের ৫টি স্টেশনের ডাবল ওয়্যার সিগন্যালিঙ যন্ত্রপাতি স্থাপনপূর্বক দক্ষতার সাথে নিরাপদ ও দ্রুত ট্রেন পরিচালন।	বাজার-কিশোরগঞ্জ ৫টি সেকশনের ৫টি স্টেশনের ডাবল ওয়্যার সিগন্যালিং যন্ত্রপাতি স্থাপনপূর্বক স্টেশনসমূহের মধ্য দিয়ে দক্ষতার সাথে নিরাপদ ও নিরাপদ ও দ্রুত ট্রেন পরিচালনা সম্ভব হয়েছে।

১০। **উদ্দেশ্য অর্জিত না হয়ে থাকলে তার কারণ :** প্রকল্পের বাস্তব অগ্রগতি শতভাগ অর্জিত হলেও ট্রেনের গতি বৃদ্ধি না পাওয়ায় ভ্রমণ সময়-হ্রাস পাচ্ছে না।

১১। **প্রকল্প বাস্তবায়ন সমস্যা :**

১১.১ বাস্তবায়ন মেয়াদ বৃদ্ধি : ১০টি স্টেশনের জন্য নিয়োজিত ঠিকাদার প্রতিষ্ঠানের চুক্তি মোতাবেক ১০.০৬.২০০৬ তারিখে সিগন্যালিং সিস্টেম স্থাপনের সময় নির্ধারিত ছিল। কিন্তু বাস্তবায়নক পর্যায়ে রাজনৈতিক অস্থিতিশীলতার কারণে কাজ শেষ করতে প্রায় ৩১.১০.২০০৬ তারিখে শেষ হয়। এ ছাড়া চুক্তি মোতাবেক ২ বছরের মেইনটেনেন্স বাবদ সময়ের প্রয়োজন হয় ডিসেম্বর, ২০০৮ পর্যন্ত অন্যদিকে ভৈরব বাজার-কিশোরগঞ্জ সেকশনের ৫টি সেকশনে ডাবল ওয়্যার মেকানিক্যাল যন্ত্রপাতি স্থাপনের চুক্তি মোতাবেক সমাপ্তির তারিখ ছিল ০৯.০৯.২০০৭। কিন্তু ঠিকাদারের ব্যর্থতার জন্য এ কাজ সমাপ্ত হয় ২০.১২.২০০৮ তারিখে। এ বিলম্বের কারণে ঠিকাদারকে চুক্তি মোতাবেক পেনালট্রি করা হয়। চুক্তি মোতাবেক ১ বছর মেইনটেনেন্স পিরিয়ড ডিসেম্বর, ২০০৯। এ সমস্ত কারণে প্রকল্পের মেয়াদ মূল অনুমোদিত মেয়াদের চেয়ে ৩ বছর বৃদ্ধি পায়।

১১.২ ইটাখোলা স্টেশনের সিগন্যাল ব্যবস্থা সার্বক্ষণিক কার্যকর না থাকা : পরিদর্শনকালে (রাত ৮.০০ ঘটিকা) ইটাখোলা স্টেশনের সিগন্যাল সিস্টেমটি বন্ধ থাকা অবস্থায় পাওয়া যায়। এ বিষয়ে সংশ্লিষ্ট স্টেশন মাস্টার জানান যে, সকাল ৬.০০ ঘটিকা থেকে দুপুর ২.০০ ঘটিকা পর্যন্ত এ স্টেশনে ১/২টি ট্রেন থামে, কোন আন্ত:নগর ট্রেন থামে না। উক্ত সময়ে সিগন্যাল সিস্টেম চালূ রাখা হলেও পরবর্তী সময়ে এটি বন্ধ রাখা হয়। তিনি আরও জানান যে, এ স্টেশনে ৩ জন স্টেশন মাষ্টারের বিপরীতে মাত্র ১ জন স্টেশন মাস্টার বর্তমানে কর্মরত আছে। স্টেশন মাষ্টারের স্বল্পতার জন্য উক্ত সময়ের পের সিস্টেমটি চালু রাখা হয় না। এ সময়ে ইটাখোলা স্টেশনের আগের মনতলা এবং পরের নওয়াপাড়া স্টেশন থেকে সিগন্যাল সিস্টেম কন্ট্রোল করা হয়। এ স্টেশনে কোন আন্ত:নগর ট্রেন না থামা সত্ত্বেও আধুনিক কম্পিউটারাইজড্ সিগন্যাল সিস্টেম স্থাপন করার বিষয়ে জানতে চাওয়া হলে সংশ্লিষ্ট প্রকৌশলীগণ জানান যে, আলোচ্য প্রকল্পের আওতায় ১০টি স্টেশনই বি শ্রেণীর অন্তর্ভুক্ত, যেখানে মেইন লাইন ছাড়াও ট্রেন ক্রসিংয়ের জন্ন আর একটি লুপ লাইন আছে এবং রেলওয়ের নিয়মানুসারে এ ধরণের বি শ্রেণীর স্টেশনে সিগন্যাল সিস্টেম অপরিহার্য বিধায় ইটাখোলা স্টেশনে আধুনিক কম্পিউটারাইজড্ সিস্টেম স্থাপন করা হয়েছে। পরিদর্শনের সময় ইটাখোলা স্টেশনে স্থাপিত অটোমেটিক ভোল্টেজ রেগুলেটর এবং জেনারেটর অকার্যকর অবস্থায় দেখা যায়। এছাড়া শাহজীবাজার স্টেশনের ইক্যুপমেন্ট ফ্লোরের ফাঁটল ধরতে দেখা গেছে এবং ফ্যান নষ্ট অবস্থায় পাওয়া যায়।

১২। রাজস্ব খাতে স্থানান্তর : প্রকল্পের আওতায় ১০ স্টেশনে স্থাপিত আধুনিক কম্পিউটারাইজড সিস্টেম এবং ৫ স্টেশনে স্থাপিত ডাবল ওয়্যার মেকানিক্যাল সিস্টেম ইতোমধ্যে বাংলাদেশ রেলওয়ের রাজস্ব খাত (ওপেন লাইন) –এ স্থানান্তর করা হয়েছে।

১৩। বিশেষ পর্যবেক্ষণ : আখাউড়া-সিলেট সেকশনেরর আওতায় মোট ২২টি বি শ্রেণীর (ক্রসিং লাইন সংযুক্ত) স্টেশন আছে বাংলাদেশ রেলওয়ের নিয়মে বি শ্রেণীর সকল স্টেশনেই সিগন্যাল সিস্টেম থাক বাঞ্চনীয়। অধিকতর নিরাপদ ও দ্রুত গতিতে ট্রেন পরিচালনার লক্ষ্যে উন্নয়ন প্রকল্পের আওতায় উক্ত ২২টি স্টেশনেই আধুনিক কম্পিউটারাইজড সিগন্যালিং সিস্টেম স্থাপনের উদ্যোগ গ্রহণ করা হয়েছে। আলোচ্য প্রকল্পের আওতায় ১০টি স্টেশনের আধুনিক কম্পিউটারাইজড সিগন্যালিং সিস্টেম স্থাপনের কাজ সম্পাদনপূর্বক চালু করা হয়েছে। অন্য আর একটি প্রকল্পের (জুন, ২০১০-এ সমাপ্ত হবে) আওতায় ১২টি স্টেশনের অনুরূপ সিগন্যাল স্থাপন করে চালু করা হয়েছে বলে জানা যায়। অন্যদিকে ঢাকা থেকে আখাউড়া সিলেট সেকশনটি (প্রায় ৩০০ কি: মি:) প্রি-স্ট্রেসড কনক্রিট স্লীপার দ্বারা পুনর্বাসন করা হয়েছে, যার ডিজাইন স্পীড ৭০-৮০ কি: মি:/ঘ:। পরিদর্শনের সময় জানা যায় যে, উক্ত স্টেশনগুলোর ওপর দিয়ে ট্রেনসমূহ অনুরূপ স্পীড চলাচল করতে সক্ষম। রেল লাইন পুনর্বাসন করা সত্ত্বেও ট্রেনের গতিবেগ গড়ে ৪৩ কি: মি:/ঘ: । উন্নয়ন প্রকল্পের মাধ্যমে সিগন্যালসহ রেলপথ পুনর্বাসনের পরও যদি ট্রেনের গতি বৃদ্ধি না পায় তাহলে প্রকল্পের উদ্দেশ্য ব্যাহত হচ্ছে বলে প্রতীয়মান হয়। উল্লেখ্য, ঢাকা থেকে সিলেট বাসে যেতে সময় লাগে ৫.০০ থেকে ৫.৩০ ঘন্টা। ট্রেনে যেতে বেশী

সময় লাগে বিধায় জন সাধারণ বাসে ভ্রমণে অধিকতর আগ্রহী বলে জানা যায়। এ প্রেক্ষিতে ট্রেনের ভ্রমন সময় ৫.০০ থেকে ৫.৩০ ঘন্টার মধ্যে সীমিত রাখার বিষয়ে বাংলাদেশ রেলওয়েকে আরও তৎপর হওয়া প্রয়োজন।

১৪। মতামত/সুপারিশ :

১৪.১ আধনিক সিগন্যাল সিস্টেম স্থাপনসহ রেল লাইন পুনর্বাসন করা সত্ত্বেও ঢাকা-সিলেট সেকশনে ট্রেনের গতি বৃদ্ধি না পাওয়ায় ভ্রমন সময় হ্রাস পাচ্ছে না। এতে উন্নযন প্রকল্পের উদ্দেশ্য ব্যাহত হচ্ছে, যা কাম্য নয়। ঢাকা-সিলেট সেকশনে ট্রেনের ভ্রমন সময় ৫.০০ ঘন্টার মধ্যে সীমিত রাখার বিষয়ে বাংলাদেশ রেলওয়েকে আরও তৎপর হওয়া প্রয়োজন। যোগাযোগ মন্ত্রণালয় এ বিষয়টি গুরুত্ব সহকারে বিবেচনায় এনে প্রয়োজনীয় নির্দেশনা প্রদান করতে পারে।

১৪.২ সিলেট-আখাউড়া সেকশনের ১০টি স্টেশনে স্থাপিত কম্পিউটারাইজড ইন্টারলকিং সিগন্যালিং সিস্টেম রক্ষণাবেক্ষণের জন্য বাংলাদেশ রেলওয়েক আরও যত্নশীল হতে হবে। ইটাখোলা স্টেশনে স্থাপিত সিগন্যাল সিস্টেমটি যাতে সার্বক্ষনিক কার্যকর থাকে সে জন্যে প্রয়োজনীয় জনবল নিয়োগ করা বাঞ্চনীয় হবে। উক্ত স্টেশনে স্থাপিত অটোমেটিক ভোল্টেজ রেগুলেটর এবং জেনারেটরটি কেন অকার্যকর অবস্থায় আছে তা খতিয়ে দেখে মেরামতের জন্য যোগাযোগ মন্ত্রণালয় বাংলাদেশ রেলওয়েকে নির্দেশনা প্রদান করবে। এছাড়া শাহজীবাজার স্টেশনের ইক্যুইপমেন্ট কক্ষের ফ্লোর ও ফ্যান মেরামতের উদ্যোগ গ্রহণ করতে হবে।

১৪.৩ সুনির্দিষ্ট পরিকল্পনা ও সুষ্ঠু পরিবীক্ষণের মাধ্যমে যথা সময়ে প্রকল্প বাস্তবায়নের জন্য বাংলাদেশ রেলওয়ে উদ্যোগ গ্রহণ করবে। ভবিষ্যতে এ ধরনের প্রকল্পের ক্ষেত্রে ২ বছরের কন্ট্রাকচুয়াল মেইনটেনেন্সের সংস্থান ডিপিপিতে রাখা সমীচীন হবে না।

পরিবহনযোগ্য ইস্পাত সেতু সংগ্রহ/স্থাপন (২য় পর্যায়) (২য় সংশোধিত)
(সমাপ্তঃ জুন, ২০১০)

০১। প্রকল্পের অবস্থান : সমগ্র বাংলাদেশ।
০২। বাস্তবায়নকারী সংস্থা : সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর।
০৩। প্রশাসনিক মন্ত্রণালয়/বিভাগ : যোগাযোগ মন্ত্রণালয়/সড়ক বিভাগ।
০৪। প্রকল্পের বাস্তবায়ন সময় ও ব্যয় :

(লক্ষ টাকায়)

প্রাক্কলিত ব্যয়		প্রকৃত ব্যয় (প্র: সা:)	পরিকল্পিত বাস্তবায়নকাল		প্রকৃত বাস্তবায়নকাল	অতিক্রান্ত ব্যয় (মূল প্রাক্কলিত ব্যয়ের %)	অতিক্রান্ত সময় (মূল বাস্তবায়ন কালের %)
মূল (প্র: সা:)	সর্বশেষ সংশোধিত (প্র: সা:)		মূল	সর্বশেষ সংশোধিত			
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮
৫২৬২১.০ (২৭৯৩৩.০০)	৩৬৪১৯.০৩ (১৬৬৩১.০৭)	৩৬৩৩৫.২২ (১৬৬৩১.০৭)	জুলাই, ৯৮ হতে জুন, ০৩	জুলাই, ৯৮ হতে জুন, ১০	জুলাই, ৯৮ হতে জুন, ১০	- (-)	৭ বছর (১৪০ %)

০৫। **প্রকল্পের অংগভিত্তিক বাস্তবায়ন** (মন্ত্রণালয় হতে প্রাপ্ত পিসিআর -এর ভিত্তিতে) :

(লক্ষ টাকায়)

ক্রমিক নং	আরডিপিপি অনুযায়ী কাজের অংগ	একক	আরডিপিপি অনুযায়ী লক্ষ্যমাত্রা		প্রকৃত বাস্তবায়ন	
			বাস্তব	আর্থিক	বাস্তব (%)	আর্থিক(%)
১	২	৩	৪	৫	৬	৭
১.	জপান সরকারের অনুদানে পিএসবি সরবরাহ	মিঃ	১৯৯০	৪৩৫৫.১৩	১৯৯০ (১০০)	৪৩৫৫.১৩ (১০০)
২.	এইচএসবিসি ব্যাংকের সাপ্লায়ার্স ক্রেডিটের আওতায় পিএসবি সরবরাহ	মি:	৮০৭৯	১২২৭৫.৯৪	৮০৭৯ (১০০)	১২২৭৫.৯৪ (১০০)
৩.	সাব-স্ট্রাকচার নির্মাণ ও জাপানিজ পিএসবি স্থাপন	মি:	১৯৯০	৬৩৫৬.৪০	১৯৯০ (অ)	৬২৭২.৫৯ (৯৮.৬৮)
৪.	জাপান সরকারের সহায়তায় পিসএবি ক্রয়ের জন্য সিডি ভ্যাট ও অন্যান্য ব্যয়	থোক	-	২৫০৯.৮৯	-	২৫০৯.৮৯ (১০০)
৫.	সাপ্রায়ার্স ক্রেডিট এর আওতায় পিএসবি সংগ্রহের জন্য সিডি ভ্যাট ও অন্যান্য ব্যয়	থোক	-	১০৯২১.৬৭	-	১০৯২১.৬৭ (১০০)
	মোটঃ		১০০%	৩৬৪১৯.০৩	৯৯.৭৭%	৩৬৩৩৫.২২ (৯৯.৭৭)

* পিএসবি : পোর্টেবর স্টীল ব্রীজ।

৬। **সাধারণ পর্যবেক্ষণঃ**

৬.১। **প্রকল্পের উদ্দেশ্য :** প্রকল্পের উদ্দেশ্য হলো পোরর্টবল স্টীল ব্রীজ (পিএসবি) সংগ্রহ করে ফিডার সড়কসমূহে নদীর গ্যাপ পূরনের জন্য নতুন সেতু নির্মাণ, আঞ্চলিক ও জাতীয় মহাসড়কের উপর বিদ্যমান স্টীল ব্রীজসমূহ পুন:নির্মাণ/পুনর্বাসন এবং দেশব্যাপী বিদ্যমান স্টীল/কনক্রিট ডেক স্ল্যাব মেরামত করে সড়ক পরিবহনের উন্নয়ন করা।

৬.২। **প্রকল্পের পটভূমি :** সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর দেশের সকল জাতীয় ও আঞ্চলিক মহাসড়ক এবং ফিডার সড়ক নির্মাণ/পুন:নির্মাণ/উন্নয়ন রক্ষণাবেক্ষন করে আসছে। এ সমস্ত সড়কে বিশেষ করে ফিডার সড়কসমূহে প্রচুর পরিমাণ

সেতু গ্যাপ রয়েছে, সেগুলোতে অস্থায়ী বা স্থায়ী ভিত্তির উপর পিএসবি স্থাপনপূর্বক জরুরী ভিত্তিতে যোগাযোগ স্থাপনের প্রয়োজন হয়। তাছাড়া, বন্যা ও পাহাড়ী ঢলের কারণে প্রায় প্রতি বছর সড়ক নেটওয়ার্ক ক্ষতিগ্রস্ত হয় বিধায় দেশের বিভিন্ন সড়কে স্বল্প ব্যয়ে ও জরুরী ভিত্তিতে সেতু নির্মাণের লক্ষ্যে সাব স্ট্রাকচার নির্মাণ/নির্মাণাধীন সাব-স্ট্রাকচারের উপর পিএসবি স্থাপন এবং পিএসবি'র আপদকালীন মজুদ সংরক্ষণের জন্য পিএসবির প্রয়োজনীয়তা দেখা দেয়। এ প্রেক্ষিতে প্রকল্পটি গ্রহণ করা হয়।

৬.৩। **<u>প্রকল্পের অনুমোদনঃ</u>** ১৯৯৮ সালের জরুরী বন্যা পুনর্বাসনের জন্য ১১৭৫০ ফুট পিনটাইপ পিএসবি সংগ্রহ সংক্রান্ত প্রস্তাব ৪৫.০০ কোটি টাকার স্থানীয় মুদ্রাসহ (সিটিভ্যাট) মেটি ১৬০.০০ কোটি টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে সাবেক মাননীয় পরিকল্পনা প্রতিমন্ত্রী কর্তৃক ১১.০১.৯৯ তারিখে প্রত্যাশামূলক অনুমোদিত হয়। এ প্রেক্ষাপটে ১৯৯৮-৯৯ ও ১৯৯৯-২০০০ অর্থ বছরের এডিপিতে প্রকল্পটির অনুকূলে প্রয়োজনীয় অর্থ বরাদ্দ প্রদা করা হয়। অত:পর, ২২৩৬৫ মিটার পরিবহনযোগ্য ইস্পাত সেতু সংগ্রহের লক্ষ্যে মোট ৫২৬.২১ কোটি টাকা (প্রকল্প সাহায্য ২৭৯.৩৩ কোটি ও জিওবি ২৪৬.৮৮ কোটি টাকা) প্রাক্কলিত ব্যয়ে এবং জুলাই, ১৯৯৮ থেকে জুন, ২০০৩ মেয়াদে প্রকল্পটি ১৯.০৬.২০০১ তারিখে একনেক কর্তৃক অনুমোদিত হয়। বৈদেশিক মুদ্রার বিনিময় হারের পরিবর্তন, সাব-স্ট্রাকচার নির্মাণ খাতের ব্যয় বৃদ্ধি এবং সংগৃহীত পিএসবি'র ব্যয় বৃদ্ধি এবং নতুন অঙ্গ অন্তর্ভূক্ত (যেমন সাব-স্ট্রাকচার মেরামত ও পুনঃনির্মাণ, পিএসবি স্থাপন, বিদ্যমান ক্ষতিগ্রস্ত পিএসবি পুনঃস্থাপন, ডেক পুনঃস্থাপন, ঝুঁকিপূর্ণ সেতুর জন্য অস্থায়ী ডাইভারসন নির্মাণ, ব্যবস্থাপনা পদ্ধতি এবং যন্ত্রপাতি অন্তর্ভুক্ত) করার কারণে প্রকল্পটি সংশোধনের প্রয়োজন দেখা দেয়। এ প্রেক্ষিতে ০৫/০২/২০০৯ তারিখে মাননীয় অর্থ ও পরিকল্পনা মন্ত্রী কর্তৃক মোট ৪৯৪.৯১ কোটি (জিওবি ২৫৩.৭৭ কোটি ও প্রকল্প সাহায্য ২৪১.১৪ কোটি) টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে এবং জুলাই, ১৯৯৮ হতে জুন, ২০০৮ মেয়াদে বাস্তবায়নের জন্য প্রকল্পটির ১ম সংশোধিত ডিপিপি অনুমোদিত হয়। পরবর্তীতে আইএমইডি'র সুপারিশক্রমে যথাযথ কর্তৃপক্ষ কর্তৃক প্রকল্পটির ব্যয় বৃদ্ধি ব্যতিরেকে মেয়াদকাল জুন, ২০০৮-এর পরিবর্তে জুন, ২০০৯ পর্যন্ত বৃদ্ধি করা হয়। কিন্তু ১ম সং-শোধিত অনুমোদিত প্রকল্পের আওতায় ডিএফআইডি'র অনুদানে ৪৩০০ মিটার পিএসবি সেতু ক্রয়ের সংস্থান থাকলেও ডিএফআইডির অনুদান না পাওয়ায় তা সংগ্রহ করা যায়নি। এছাড়া ইতোমধ্যে নির্মাণ সামগ্রীর মূল্য বৃদ্ধি পাওয়ায় এবং অনুমোদিত ব্যয়ে প্রকল্পটির সকল কাজ সমাপ্ত করা সম্ভব না হওয়ায় প্রকল্পটি ২য় বারের মত সংশোধনের প্রয়োজন দেখা দেয়। এ প্রেক্ষিতে ২৬/০১/২০১০ তারিখে অনুষ্ঠিত একনেক সভায় প্রকল্পটির ২য় সংশোধিত ডিপিপি অনুমোদন দেয়া হয়। ২য় সংশোধন মোতাবেক প্রকল্পটির অনুমোদিত ব্যয় ৩৬৪১৯.০৩ লক্ষ টাকা, যার মধ্যে প্রকল্প সাহায্য ১৬৬৩১.০৭ লক্ষ টাকা এবং মেয়াদকাল জুলাই, ১৯৯৮ হতে জুন, ২০১০।

৬.৪। **<u>বছর ভিত্তিক ডিপিপি লক্ষ্যমাত্রা, এডিপি ও আরএডিপি বরাদ্দ, অর্থ অবমুক্তি ও ব্যয়ঃ</u>**

(লক্ষ টাকায়)

অর্থ বছর	ডিপিপি অনুযায়ী লক্ষ্যমাত্রা	সংশোধিত এডিপি বরাদ্দ	অবমুক্ত	ব্যয়
১৯৯৮-৯৯	১৭৮৪.৮৬	১৭৮৪.৮৬	১৭৮৪.৮৬	১৭৮৪.৮৬
১৯৯৯-০০	৫০.০০	৫০.০০	৫০.০০	৫০.০০
২০০০-০১	২১৩৬৩.৩৫	২১৩৬৩.৩৫	২১৩৬৩.৩৫	২১৩৬৩.৩৫
২০০১-০২	১২৭.৮৬	১২৭.৮৬	১২৭.৮৬	১২৭.৮৬
২০০২-০৩	৫৭২২.২৫	৫৭২২.২৫	৫৭২২.২৫	৫৭২২.২৫
২০০৩-০৪	৩৭০০.০০	৩৭০০.০০	৩৭০০.০০	৩৭০০.০০
২০০৪-০৫	১০০০.০০	১০০০.০০	১০০০.০০	১০০০.০০
২০০৫-০৬	৬০০.০০	৬০০.০০	৬০০.০০	৬০০.০০
২০০৬-০৭	৫৪৬.৬৯	৬০০.০০	৬০০.০০	৫৪৬.৬৯
২০০৭-০৮	২৫.০১	৬০.০০	৬০.০০	২৫.০১
২০০৮-০৯	৫৪৪.০০	৬০০.০০	৬০০.০০	৫৪৪.০০
২০০৯-১০	৯৫৫.৬১	৯৫৬.০০	৯৫৫.৬০	৯৫৫.৬১
মোট	৩৬৪১৯.০৩	৩৬৫৬৪.৩২	৩৬৫৬৩.৯২	৩৬৪১৯.৬৩

৬.৫। **প্রকল্প ব্যবস্থাপনাঃ** প্রকল্পের শুরু হতে শেষ পর্যন্ত সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের ব্রীজ ম্যানেজমেন্ট উইং-এর অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী তাঁর নিজ দায়িত্বের অতিরিক্ত দায়িত্ব হিসেবে প্রকল্পটির প্রকল্প পরিচালক হিসেবে দায়িত্ব পালন করেন। তাঁকে সহায়তার জন্য সংশ্লিষ্ট সড়ক বিভাগের নির্বাহী প্রকৌশলীগণ দায়িত্ব পালন করেণ। প্রকল্পের শুরু হতে শেষ পর্যন্ত প্রকল্প পরিচালক হিসেবে দায়িত্বরত ব্রীজ ম্যানেজমেন্ট উইং-এর অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলীগণের তালিকা নিম্নের সারণীতে দেয়া হলোঃ

ক্রঃ নং	প্রকল্প পরিচালকের নাম ও পদবী	নিয়োগের ধরণ	কার্যকাল		মন্তব্য
			মেয়াদকাল	বদলী	
১	২	৩	৪	৫	৬
১.	জনাব মুন্সি মোস্তাফিজুর রহমান তত্ত্বাবধায়ক প্রকৌশলী, সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর।	খন্ডকালীন	--	--	--
২.	জনাব মোঃ ফিরোজ খান নুন তত্ত্বাবধায়ক প্রকৌশলী, সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর	ঐ	--	--	--
৩.	জনাব মোক্তার আলী গাজী তত্ত্বাবধায়ক প্রকৌশলী, সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর	ঐ	--	--	--
৪.	জনাব মুন্সি মোস্তাফিজুর রহমান তত্ত্বাবধায়ক প্রকৌশলী, সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর	ঐ	--	--	--
৫.	জনাব এ কে এম সামসুল আলম তত্ত্বাবধায়ক প্রকৌশলী, সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর	ঐ	--	--	--
৬.	জনাব মুন্সি মোস্তাফিজুর রহমান তত্ত্বাবধায়ক প্রকৌশলী, সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর	ঐ	--	--	--
৭.	জনাব আবুল বাসার খান তত্ত্বাবধায়ক প্রকৌশলী, সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর	ঐ	--	--	--
৮.	জনাব মুন্সি মোস্তাফিজুর রহমান তত্ত্বাবধায়ক প্রকৌশলী, সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর	ঐ	--	--	--
৯	জনাব শাহাবুদ্দিন তত্ত্বাবধায়ক প্রকৌশলী, সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর	খন্ডকালীন	--	--	--
১০	জনাব মোঃ শরফুদ্দিন তত্ত্বাবধায়ক প্রকৌশলী, সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর	ঐ	--	--	--
১১	জনাব মোঃ সোহারাব উদ্দিন মিয়া তত্ত্বাবধায়ক প্রকৌশলী, সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর	ঐ	--	--	--
১২	জনাব মোঃ রূহুল আলম তত্ত্বাবধায়ক প্রকৌশলী, সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর	ঐ	--	--	--
১৩	জনাব মহিউদ্দিন আহম্মেদ তত্ত্বাবধায়ক প্রকৌশলী, সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর	ঐ	--	--	--
১৪	জনাব মোঃ সোহারাব উদ্দিন মিয়া তত্ত্বাবধায়ক প্রকৌশলী, সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর	ঐ	--	--	--
১৫	জনাব ইবনে আলম হাসান তত্ত্বাবধায়ক প্রকৌশলী, সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর	ঐ	৩১.০১.১০	সমাপ্ত পর্যন্ত	

বিঃদ্রঃ- পিসিআর-এ প্রকল্প পরিচালকের কার্য কালের মেয়াদ দেয়া হয়নি বিধায় উপরের ছকে তা দেখানো সম্ভব হয়নি।

৭। **প্রকল্পের বাস্তবায়নঃ** প্রকল্পের আওতায় জাপান সরকারের অনুদানে ৪৩৫৫.১৩ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ১৯৯০ মিটার দৈর্ঘ্যের পিএসবি ও এইচএসবিসির সাপ্লায়ার্স ক্রেডিট-এর আওতায় ১২২৭৫.৯৪ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ৮০৭৯ মিটার পিএসবি সংগ্রহ করা হয়েছে। ৬২৭২.৫৯ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ১৯৯০ মিটার পোর্টেবল স্টীল ব্রীজের সাব-স্ট্রাকচার নির্মাণ কাজ করা হয়েছে। জাপান সরকারে সহায়তায় সিডি ভ্যাট ও অন্যান্য খাতে যথাসময়ে এ সকল পোর্টেবল স্টীল ব্রীজ সংগ্রহরে জন্য ২৫০৯.৮৯ লক্ষ টাকা এবং এইচএসবিসি সাপ্লায়ার্স ক্রেডিট এর আওতায় ১০৯২১.৬৭ লক্ষ টাকা সিডি ভ্যাট ও অন্যান্য ব্যয় হয়েছে। এ ছাড়া সাব-স্ট্রাকচার নির্মাণ ও জাপানীজ পিএসবি স্থাপন বাবদ ৬২৭২.৫৯ লক্ষ টাকা ব্যয় হয়েছে। সার্বিকভাবে প্রকল্পের শুরু হতে জুন, ২০১০ পর্যন্ত ব্যয় হয়েছে ৩৬৩৩৫.২২ লক্ষ টাকা (জিওবি ১৯৭০৪.১৫

লক্ষ টাকা এবং প্রকল্প সাহায্য ১৬৬৩১.০৭ লক্ষ টাকা), যা সর্বশেষ অনুমোদিত ব্যয়ের ৯৯.৭৭%। প্রকল্পের আওতায় সংগৃহীত পরিবহনযোগ্য ইস্পাত সেতুর তালিকা ও স্থাপনের স্থান বিষয়ে তৎকালীন নির্বাহী প্রকৌশলীর সাথে আলোচনায় জানা যায় সর্বশেষ অনুমোদিত ডিপিপি'র তালিকা মোতাবেক মাঠ পর্যায়ে ইস্পাত সেতুসমূহ সংগ্রহপূর্বক নির্ধারিত স্থানে স্থাপন করা হয়েছে, যা সংযোজনী 'ক' তে দেয়া হলো।

৮। **প্রকল্পের উদ্দেশ্য ও অর্জনঃ**

পরিকল্পিত লক্ষ্যমাত্রা	প্রকৃত অর্জন
(১) সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের ফিডার সড়কসমূহের বিভিন্ন নদীর গ্যাপে নতুন স্টীল সেতু নির্মাণের জন্য পরিবহনযোগ্য ইস্পাত সেতু সংগ্রহ। (২) সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের জাতীয় ও আঞ্চলিক মহাসড়কে অবস্থিত বিদ্যমান স্টীল সেতু পুন:নির্মাণ ও পুনর্বাসন করা । (৩) বিদ্যমান স্টীল/কনক্রিট ডেক স্লাব মেরামতের মাধ্যমে দেশব্যাপী সড়ক পরিবহনের উন্নয়ন করা।	(১) আলোচ্য প্রকল্পের আওতায় সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের ফিডার সড়কসমূহে বিভিন্ন নদীর গ্যাপে নতুন স্টীল সেতু নির্মাণের জন্য পরিবহনযোগ্য ইস্পাত সেতু সংগ্রহ করা হয়েছে। (২) আলোচ্য প্রকল্পের আওতায় সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের জাতীয় ও আঞ্চলিক মহাসড়কে অবস্থিত বিদ্যমান স্টীল সেতু পুনঃনির্মাণ ও পুনর্বাসন করা হয়েছে। (৩) আলোচ্য প্রকল্পের আওতায় সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের আওতায় ক্ষতিগ্রস্ত বিদ্যমান সেতুসমূহের স্টীল/কনক্রিট ডেক স্লাব মেরামতের মাধ্যমে সড়ক পরিবহনের ক্ষেত্রে উন্নয়ন সাধিত হয়েছে।

৯। **বাস্তবায়ন সমস্যা :**

৯.১ **প্রকল্পের আওতায় সংগৃহীত পোর্টেবল স্টীল ব্রীজসমূহ সনাক্তকরণঃ** প্রকল্পের আওতায় সংগৃহীত স্টীল ব্রীজসমূহ কোথায় কিভাবে স্থাপন করা হয়েছে তা জানতে বরিশাল, ঝালকাঠি, পিরোজপুর ও খাগড়াছড়ি জেলা সরেজমিন পরিদর্শন করা হয়। পরিদর্শনকালে আলোচ্য প্রকল্পের আওতায় সংগৃহীত স্টীল ব্রীজের গায়ে প্রকল্পের নাম, সংগ্রহের তারিখ, ব্যয় ইত্যাদি সংক্রান্ত কোন তথ্য না থাকায় বহু আগে প্রতিস্থাপিত এ সকল স্টীল ব্রীজ সম্পর্কে বর্তমানে কর্মরত কর্মকর্তাগণ সঠিক তথ্য প্রদানে করতে পারেনি। আলোচ্য প্রকল্পের আওতায় সংগৃহীত পোর্টেবল স্টীল ব্রীজের সংখ্যা, প্রতিস্থাপন স্থান, এ সকল ব্রীজের ভবিষ্যৎ স্থায়িত্ব তদুপরি প্রকল্পটির স্বচ্ছতা নিশ্চিতকরণে প্রতিটি স্টীল ব্রীজের গায়ে প্রকল্পের নাম, প্রতিস্থাপনের তারিখ, ব্যয় ইত্যাদি তথ্য লিখে রাখা সমীচীন ছিল।

৯.২ **পোটের্বল স্টীল ব্রীজের পার্টর্স চুরির কারণে দূর্ঘটনা ঝুকিসহ রক্ষণাবেক্ষণ সমস্যা :** প্রকল্প এলাকা সরেজমিন পরিদর্শন এবং সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তাদের সাথে আলোচনায় জানা যায়, আরসিসি ব্রীজের পরিবর্তে পোটের্বল স্টীল ব্রীজ ব্যবহার করায় স্টীল ব্রীজের পার্টস চুরির কারণে অনেক সময় বেইলী ব্রীজ ভেঙে পড়ে একদিকে যেমন দুর্ঘটনা ঝুকি বাড়ায় অন্যদিকে হঠাৎ করেই সড়ক যোগাযোগ/বিচ্ছিন্ন হওয়ায় সড়ক ব্যবহারকারীদের দারুণ দুর্ভোগ পোহাতে হয়। তাই পোটের্বল স্টীল ব্রীজের পরিবর্তে যদি সম্ভব হয় আরসিসি ব্রীজ নির্মাণ করাই শ্রেয় বলে সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তাদের সাথে আলোচনায় জানা যায়।

৯.৩ **অস্বাভাবিক টাইম ওভার রান :** প্রকল্পটির মূল অনুমোদন অনুযায়ী বাস্তবায়নকাল ছিল জুলাই, ১৯৯৮ হতে জুন, ২০০৩। অথচ প্রকল্পটি প্রকৃতপক্ষে সমাপ্ত হয় জুন, ২০১০-এ। অর্থাৎ প্রকল্পটির মূল অনুমোদিত মেয়াদকাল ৫ বছর হলেও প্রকৃতপক্ষে তা সমাপ্ত হতে সময় লাগে প্রায় ১২ বছর। এক্ষেত্রে প্রকল্পটির টাইম ওভার রান হয়েছে ১৪০%। প্রকল্পটির এ অস্বাভাবিক টাইম ওভার রানের কারণে স্বাচ্ছন্দে সড়কসমূহ ব্যবহার করতে না পারায় প্রকল্প এলাকার জনগণ প্রকল্পটির প্রকৃত সুবিধা পাওয়া হতে দীর্ঘ ৭ বছর বঞ্চিত হয়েছে।

১০। **সুপারিশ :**

১০.১ প্রকল্পের আওতায় সংগৃহীত পোর্টেবল স্টীল ব্রীজসমূহের সঠিক রক্ষণাবেক্ষণের মাধ্যমে উন্নততর ও নিরবচ্ছিন্ন সড়ক যোগাযোগ নিশ্চিত করতে স্টীল ব্রীজসমূহের সঠিক লোকেশন, প্রতিস্থাপনের তারিখ ও সংগৃহীত প্রকল্পের নাম সংশ্লিষ্ট স্টীল ব্রীজের গায়ে লিখে রাখাসহ এ সংক্রান্ত একটি ডাটা বেইজ করার বিষয়ে সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরকে সড়ক বিভাগ নির্দেশনা প্রদান করতে পারে (অনুঃ ৯.১)।

১০.২ প্রকল্পের আওতায় সংগৃহীত স্টীল ব্রীজসমূহের লোকেশন বিশদ স্টাডিপূর্বক দেশের সড়ক নেটওয়ার্কসমূহ নিরবচ্ছিন্নভাবে চলমান রাখতে নদী/খালের গ্যাপে বাস্তবতার নিরিখে স্টীল ব্রীজের পরিবর্তে আরসিসি ব্রীজ নির্মাণ করার জন্য একটি সমন্বিত প্রকল্প প্রস্তাব প্রণয়নের বিষয়ে সড়ক বিভাগ উদ্যোগ গ্রহণ করতে পারে (অনুঃ ৯.২)।

১০.৩ অনুমোদিত সময় ও ব্যয়ের মধ্যে প্রকল্প বাস্তবায়ন কাজ সমাপ্ত করতে যোগাযোগ মন্ত্রণালয়কে আরও উদ্যোগী হতে হবে (অনুঃ ৯.৩)।

সংযোজনী-‘ক’

প্রকল্পের আওতায় সংগৃহীত পরিবহনযোগ্য প্রধান প্রধান ইস্পাত সেতুর তালিকা

ক্রমিক নং	বিভাগ	সেতুর আইডি	সড়ক নং	সেতুর দৈর্ঘ্য (মিটার)
১.	রাঙ্গামাটি	৩০০৪১৮	N 16	২৫
২.		৩০০২৭৩	F1814	৪৫
৩.		৩০০৪৪৮	F1615	৩০
৪.	ব্রাহ্মনবাড়ীয়া	New (km 19)	F1207	৬৫
৫.		New (km 29)	F1206	১৫
৬.	কক্সবাজার	৩০০৩৫৯	F1009	
৭.	দোহাজারী	৩০১০১৪	F1018	১৫
৮.		৩০১০২০	F1018	২০
৯.		৩০০৯৪৪	F1037	২০
১০.		৩০১০৭০	F1038	৩০
১১.	জামালপুর	১০০০৫২	F1021	৩০
১২.	মুন্সিগঞ্জ	১০০০২১৬	F1018	২০
১৩.		New	F8122	৪০
১৪.	মানিকগঞ্জ	১০১০২০	F5064	৩০
১৫.		১০০২১৬	F5064	৪০
১৬.		১০১০২৬	F5064	৩০
১৭.		১০১০২৮	F5064	৩০
১৮.		১০১০৩৭	F4014	৭০
১৯.	টাঙ্গাইল	১০০৬৬৭	F4014	১৫
২০.	পিরোজপুর	৭০০৮২৫	F7009	১৫
২১.		৭০০৮২০	F7009	১৫
২২.		৭০০৫২৫	F8707	১৫
২৩.		৭০০৮০৩	F7706	১৫
২৪.		৭০০৮০৫	F17706	১৫
২৫.		৭০০৮০৬	F7706	১৫
২৬.		৭০০৮০৯	F7706	১৫
২৭.		৭০০৮১২	F7706	১৫
২৮.		৭০০৮১৪	F7707	৩০
২৯.		৭০০৮১৫	F7707	১৫
৩০.		৭০০৮১৬	F7707	১৫
৩১.		৭০০৮৪৪	F7711	৩০
৩২.		৭০০৮৬৩	F7712	২৫
৩৩.		৭০০৮৪০	F8712	২৫
৩৪.		৭০০৮৪৯	F8715	১৫
৩৫.		৭০০৮৫০	F8715	১৫
৩৬.		৭০০৮৫৩	F8715	১৫
৩৭.		New (km 29)	F7704	১০
৩৮.	বরিশাল	৭০০৪১৬	F8034	২০
৩৯.		৭০০৪৪৬	F8032	২৫

৪০.		৭০০৪৫১	F8032	১৫
৪১.		৭০০৪৫৩	F8032	১৫
৪২.		৭০০৪৭৪	F8036	৪০
৪৩.		৭০০	F8030	২০
৪৪.		৭০১১২৩	F8018	২৫
৪৫.		৭০১১২৪	F8018	২০
ক্রমিক নং	বিভাগ	সেতু আইডি	সড়ক নং	সেতুর দৈর্ঘ্য
৪৬.	বরিশাল	৭০১১২৫	F8018	২০
৪৭.		৭০১১২৬	F8018	১৫
৪৮.		৭০১১২৭	F8018	২৫
৪৯.		৭০১১৪৯	F8019	১৫
৫০.		৭০১১৪৮	F8019	২০
৫১.		৭০১১৫০	F8019	২০
৫২.		৭০১১৫১	F8019	২০
৫৩.		৭০১০৯৪	F8020	৩০
৫৪.		৭০১০৯৫	F8020	৩০
৫৫.		৭০১০৯৬	F8020	২০
৫৬.		৭০১০৯৭	F8020	৩০
৫৭.		৭০১০৯৮	F8020	২৫
৫৮.		৭০১১০৩	F8020	২০
৫৯.		৭০১১০৫	F8407	২৫
৬০.		৭০১১০৮	F8407	২০
৬১.		৭০১১০৯	F8407	২০
৬২.	বরগুনা	৭০০৩০৯	F8805	৭০
৬৩.	ঝালকাঠি	৭০০৯৪৫	F8056	২৫
৬৪.	চাঁদপুর	২০১৩৩৮	F1407	২৫
৬৫.		২০১৩৪২	F1407	২৫
৬৬.	লক্ষ্মীপুর	২০০২০০	R1407	৩০
৬৭.		২০০২৫৩	R1407	২৫
৬৮.		২০০২২০	F1407	২৫
৬৯.		২০০২৪৩	F1405	২৫
৭০.	মৌলভীবাজার	২০০৯৭৫	F2821	৬০
৭১.		২০১০১১	F2003	১৩০
৭২.		২০০৮৬৯	F2824	৪০
৭৩.		২০১০১৩	F2003	২০
৭৪.	সুনামগঞ্জ	২০১২২৯	F2804	৩০
৭৫.	চট্টগ্রাম	৩০০১২০	F1617	২৫
৭৬.	ঢাকা	১০১২১৫	R812	২৫

জিয়ানগরে বলেশ্বর নদীর উপর সেতু (সংযোগ সড়কসহ) নির্মাণ
(সমাপ্তঃ জুন, ২০১০)

০১। প্রকল্পের অবস্থান : জিয়ানগর উপজেলা, পিরোজপুর জেলা।
০২। বাস্তবায়নকারী সংস্থা : সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর।
০৩। প্রশাসনিক মন্ত্রণালয় : যোগাযোগ মন্ত্রণালয়।

০৪। প্রকল্পের বাস্তবায়ন সময় ও ব্যয় :

(লক্ষ টাকায়)

প্রাক্কলিত ব্যয় (প্রঃ সাঃ)		প্রকৃত ব্যয় (প্রঃ সাঃ)	পরিকল্পিত বাস্তবায়নকাল		প্রকৃত বাস্তবায়ন কাল	অতিক্রান্ত ব্যয় (মূল প্রাক্কলিত ব্যয়ের %)	অতিক্রান্ত সময় (মূল বাস্তবায়নকালের (%)
মুল	সর্বশেষ সংশোধিত		মূল	সর্বশেষ সংশোধিত			
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮
২৪৮৮.৮৮ (--)	৩৫৫৪.৩০ (-)	৩১৮০.৫৩ (--)	জুলাই, ২০০৪ হতে জুন, ২০০৮	জুলাই, ২০০৪ হতে জুন, ২০০৯	জুলাই, ২০০৪ হতে জুন, ২০১০	৬৯১.৬৫ (২৭.৭৯%)	২ বছর (৫০%)

০৫। **প্রকল্পের অঙ্গভিত্তিক বাস্তবায়ন (মন্ত্রণালয় হতে প্রাপ্ত পিসিআর এর ভিত্তিতে) :**

(লক্ষ টাকায়)

ক্রমিক নং	অঙ্গের নাম	একক	সর্বশেষ সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী লক্ষ্যমাত্রা		প্রকৃত বাস্তবায়ন	
			বাস্তব	আর্থিক	বাস্তব (%)	আর্থিক (%)
১	২	৩	৪	৫	৬	৭
১.০	বৃক্ষরোপণ	থোক	-	১.০০	-	-
২.০	ভূমি অধিগ্রহণ	হেক্টর	৭.৩০	১০০.৬৪	৭.৩ (১০০)	১০০.৬৪ (১০০)
৩.০	সড়ক বাঁধ নির্মাণ	লঃঘঃমিঃ	১.৩৭৩	২৪০.৩০	১.০৯ (৭৯.৩৯)	১৯০.২৫ (৭৯.১৭)
৪.০	পেভমেন্ট নির্মাণ	কিঃ মিঃ	২.৬৫৩	১৬৯.০৮	২.৬৫৩ (১০০)	১২০.৫৯ (৭১.৩২)
৫.০	হার্ডসোল্ডার নির্মাণ	কিঃমিঃ	২.৬৫৩	৮৯.০৮	২.৬৫৩ (১০০)	১০.৮৩ (১২.১৬)
৬.০	সার্ফেসিং (কার্পেটিং ও সিলকোটসহ)	কিঃমিঃ	২.৬৫৩	৮১.০০	-	-
৭.০	কনসিল্ড কালভার্ট নির্মাণ (৩টি)	মিটার	৫.৬৫	২৭.৭৫	৫.৬৫ (১০০)	১৭.৭০ (৬৩.৭৮)
৮.০	পিসি গার্ডার সেতু নির্মাণ	মিঃ	৩৮৭.৩১	২৩৬৭.৫৩	৩৮৭.৩১ (১০০)	২৩৩৭.০০ (৯৮.৭১)
৯.০	এপ্রোচ সড়কে সেতু নির্মাণ	মিঃ	৩৪.৮০	১৩৪.৪৬	৩৪.৮০ (১০০)	১৩৪.৪৬ (১০০)
১০.০	নদী শাসন	থোক	-	১৯৮.৮৭	-	১৬৮.৮০ (৮৪.৮৮)

ক্রমিক নং	অঙ্গের নাম	একক	সর্বশেষ সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী লক্ষ্যমাত্রা		প্রকৃত বাস্তবায়ন	
			বাস্তব	আর্থিক	বাস্তব (%)	আর্থিক (%)
১	২	৩	৪	৫	৬	৭
১১.০	রক্ষাপদ কাজঃ					
ক)	কংক্রিট ব্লক তৈরী ও ডাম্পিং	ঘঃমিঃ	১৮০১.৬৯	৮৩.১৬	১৮০১.৬৯ (১০০)	৬৫.৭৩ (৭৯.০৪)
খ)	মেট্রেসিং	বঃমিঃ	৪০০০.০০	২০.০০	-	-
গ)	প্যালাসাইডিং কাজ	মিঃ	৪০০.০০	৮.০০	২০০.০০ (৫০.০০)	৪.০০ (৫০.০০)
ঘ)	টার্ফিং	বঃমিঃ	৯০০০	০.৯০	-	-
৯.০	সাইন, সিগনাল, কিঃমিঃপোস্ট, রোড মার্কিং।	থোক	-	৫.৩৭	-	৫.৩৭ (১০০)
১০.০	হাইড্রোলজিক্যাল ও মর্ফোলজিক্যাল স্ট্যাডি	থোক		২৫.১৬	-	২৫.১৬ (১০০)
	আইইই/ইআইএ স্ট্যাডি	থোক		২.০০	-	-
	মোট		১০০%	৩৫৫৪.৩০	১০০%	৩১৮০.৫৩ (৮৯.৪৮)

০৬। **কাজ অসম্পূর্ণ থাকলে তার কারণঃ** আলোচ্য প্রকল্পের আওতায় অনুমোদিত ডিপিপি মোতাবেক সড়ক বাঁধ নির্মাণে ১.৩৭৩ হেক্টর মাটির কাজ বাবদ ২৪০.৩০ লক্ষ টাকার সংস্থান থাকলেও ১৯০.২৫ লক্ষ টাকা ব্যয়ে সম্পূর্ণ মাটির কাজ না করে ১.০৯ লক্ষ ঘঃমিঃ মাটির কাজ করা হয়েছে। এছাড়া বৃক্ষরোপণ, মেট্রেসিং এবং আইইই/ইআইএ সমীক্ষার কাজ করা হয়নি।

০৭। **সাধারণ পর্যবেক্ষণঃ**

৭.১ **পটভূমি ও উদ্দেশ্য :** দেশের দক্ষিণাঞ্চলের পিরোজপুর অসংখ্য নদ-নদী ও জলাভূমি নিয়ে গঠিত। টগরা-জিয়ানগর-বালিপাড়া-কলারণ-সন্যাসী সড়কটি পিরোজপুর জেলা সদর থেকে আরাম্ভ হয়ে মংলা সামুদ্রিক বন্দর ও দেশের দক্ষিণাঞ্চলের সুন্দরবনের সাথে সংযোগ স্থাপন করেছে। ফলে সড়কটি গুরুত্ব অপরিসীম। কিন্তু জিয়া নগরে বলেশ্বর নদীর ওপর কোন সেতু না থাকায় সরাসরি যোগাযোগ স্থাপন করা সম্ভব হচ্ছে না। এ প্রেক্ষিতে সড়ক যোগাযোগ ব্যবস্থা উন্নত করে আর্থ-সামাজিক অবস্থার উন্নয়নের লক্ষ্যে পিরোজপুর সড়ক বিভাগাধীন টগরা-জিয়ানগর-বালিপাড়া-কলারণ-সন্যাসী সড়কের ৩য় কিলোমিটারে বলেশ্বর নদীর উপর ৩৮৭.৩১ মিটার দীর্ঘ সেতু নির্মাণের জন্য প্রকল্প প্রস্তাবটি গ্রহণ করা হয়।

৭.২ **প্রকল্পের অনুমোদন :** মূল প্রকল্পটি ২৭/০২/২০০৫ তারিখে মোট ২৪৮৮.৮৮ লক্ষ টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে জুলাই, ২০০৪ হতে জুন, ২০০৮ মেয়াদে বাস্তবায়নের জন্য একনেক কর্তৃক অনুমোদিত হয়। মূল প্রকল্পটি অনুমোদনকালে একনেক সভায় নিম্নরূপ সিদ্ধান্ত গৃহীত হয়ঃ হাইড্রোলজিক্যাল ও মর্ফোলিজক্যাল সমীক্ষার মাধ্যমে সেতুর স্থান নির্বাচনসহ নদী শাসন ও রক্ষাপ্রদকাজের পরিমাণ ও ধরণ নির্বাচন করতে হবে। পরবর্তীতে হাইড্রোলজিক্যাল ও মরফোলজিক্যাল স্টাডির প্রেক্ষিতে প্রকল্পটি সংশোধনের প্রস্তাব করা হয়। প্রকল্পটির ১ম সংশোধন প্রস্তাব ০৮/১০/২০০৭ তারিখে ৩৫৫৪.৩০ লক্ষ টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে এবং জুলাই, ২০০৪ হতে জুন, ২০০৯ মেয়াদে বাস্তবায়নের জন্য একনেক কর্তৃক পুনরায় অনুমোদিত হয়। পরবর্তীতে যথাযথ কর্তৃপক্ষের অনুমোদনক্রমে ব্যয় বৃদ্ধি ব্যতিরেকে প্রকল্পের মেয়াদ জুন, ২০১০ পর্যন্ত বৃদ্ধি করা হয়।

৭.৩ বছর ভিত্তিক ডিপিপি লক্ষ্যমাত্রা, এডিপি ও আরএডিপি বরাদ্দ, অবমুক্তি ও ব্যয় (পিসিআর এর ভিত্তিতে): আলোচ্য প্রকল্পটির সর্বশেষ অনুমোদিত প্রাক্কলিত ব্যয় ৩৫৫৪.৩০ লক্ষ টাকার বিপরীতে ২০০৪-০৫ অর্থ বছর হতে ২০০৯-১০ অর্থ বছর পর্যন্ত ডিপিপি লক্ষ্যমাত্রা, এডিপি/আরএডিপি বরাদ্দ, অবমুক্ত ও ব্যয় সংক্রান্ত তথ্য নিম্নের সারণীতে দেয়া হলোঃ

(লক্ষ টাকায়)

অর্থ বছর	ডিপিপি অনুযায়ী লক্ষ্যমাত্রা	সংশোধিত এডিপি বরাদ্দ	অবমুক্ত	ব্যয়
২০০৪-০৫	**৫০.০০**	**৫০.০০**	**৫০.০০**	**৫০.০০**
২০০৫-০৬	৯০০.০০	৯০০.০০	৯০০.০০	৯০০.০০
২০০৬-০৭	৭৫০.০০	৭২৩.০২	৭২৩.০২	৭২৩.০২
২০০৭-০৮	১১৯৪.০৭	৩৩১.৯৪	৩৩১.৯৪	৩৩১.৯৪
২০০৮-০৯	৬৬০.২৩	৪৬০.০০	৪৬০.০০	৪৬০.০০
২০০৯-১০	-	১০৮৯.০০	১০৮৯.০০	৭১৫.৫৭
মোট	৩৫৫৪.৩০	৩৫৫৩.৯৬	৩৫৫৩.৯৬	৩১৮০.৫৩

৭.৪ **বাস্তবায়ন অগ্রগতিঃ** প্রকল্পটির সর্বশেষ সংশোধিত অনুমোদিত ব্যয় ৩৫৫৪.৩০ লক্ষ টাকার বিপরীতে সমাপ্তিকাল (জুন, ২০১০) পর্যন্ত প্রকৃত ব্যয় হয়েছে ৩১৮০.৫৩ লক্ষ টাকা, যা অনুমোদিত প্রাক্কলিত ব্যয়ের ৮৯.৪৮%। এ ব্যয়ের মধ্যে ১০০.৬৪ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ৭.৩ হেক্টর ভুমি অধিগ্রহণ, ১৯০.২৫ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ১.০৯ লঃঘঃমিঃ মাটির কাজ, ১২০.৫৯ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ২.৬৫৩ কিঃমিঃ ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট নির্মাণ কাজ, ১০.৮৩ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ২.৬৫৩ কিঃমিঃ হার্ড সোল্ডারের আংশিক কাজ, ১৭.৭০ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ৫.৬৫ মিটার দৈর্ঘ্যের ৩টি কনসিল্ড কালভার্ট নির্মাণ, ২৩৩৭.০০ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ৩৮৭.৩০ মিটার দৈর্ঘ্যের ১টি পিসি গার্ডার সেতু নির্মাণ, ১৩৪.৪৬ লক্ষ টাকা ব্যয়ে এ্যাপ্রোচ সড়কে ৩৪.৮০ মিটার দৈর্ঘ্যের ১টি আরসিসি সেতু নির্মাণ, ১৬৮.৮০ লক্ষ টাকা ব্যয়ে নদী শাসন কাজ, ৬৫.৭৩ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ১৮০১.৬৯ ঘঃমিঃ কংক্রিট ব্লক ডাম্পিং, ৪.০০ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ২০০ মিটার প্যালাসাইডিং, ৫.৩৭ লক্ষ টাকা ব্যয়ে সাইন, সিগনাল ও কিঃমিঃ পোস্ট স্থাপন এবং ২৫.১৬ লক্ষ টাকা ব্যয়ে হাইড্রোলজিক্যাল ও মর্ফোলজিক্যাল স্টাডির কাজ করা হয়েছে।

৭.৫ **প্রকল্পের ব্যবস্থাপনা ও প্রকল্প পরিচালক সম্পর্কিতঃ** সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের বরিশাল জোনের অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী প্রকল্প পরিচালক হিসেবে দায়িত্ব পালন করেন। তাকে সহায়তার জন্য বরিশাল সড়ক সার্কেলের তত্ত্বাবধায়ক প্রকৌশলী, পিরোজপুর সড়ক বিভাগের নির্বাহী প্রকৌশলী, উপ-বিভাগীয় প্রকৌশলী দায়িত্ব পালন করেন। প্রকল্প পরিচালক হিসেবে বরিশাল জোনের যে সকল অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী দায়িত্বপালন করেন তাদের নাম ও কর্মকাল নিম্নে প্রদান করা হলোঃ

ক্রঃনঃ	কর্মকর্তার নাম, পদবী	পূর্ণকালীন/ খন্ডকালীন	মেয়াদকাল
১	জনাব মোঃ শহিদুল আলম অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী, সওজ, বরিশাল জোন	খন্ডকালীন	১৭.০২.০৫-০৯-০৮-২০০৫
২	জনাব মোঃ মাহবুবুর রহমান অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী, সওজ, বরিশাল জোন	খন্ডকালীন	০৯.০৮.০৫-০৮.০৪.০৭
৩	জনাব মমাঃ নরুল আরেফিন অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী, সওজ, বরিশাল জোন	খন্ডকালীন	০৮.০৪.০৭-৩১.০৫.০৮
৪	জনাব মোঃ মোস্তাক হোসেন অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী, সওজ, বরিশাল জোন	খন্ডকালীন	০৫.০৬.০৮-৩০.০৬.০৮
৫	জনাব মোঃ রফিকুল ইসলাম অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী, সওজ, বরিশাল জোন	খন্ডকালীন	০৫.০৯.০৮-২৩.১১.০৮
৬	জনাব মোঃ মোমিনুল হক অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী, সওজ, বরিশাল জোন	খন্ডকালীন	২৩.১১.০৮-১৬.০২.০৯

৭	জনাব মোঃ আমিনুর রহমান অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী, সওজ, বরিশাল জোন	খন্ডকালীন	১৬.০২.০৯-২০.০১.১০
৮	জনাব মোঃ আব্দুল কুদ্দুস-১ অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী, সওজ, বরিশাল জোন	খন্ডকালীন	২০.০১.১০-১৬.০২.১০
৯	জনাব মোঃ আশরাফুল ইসলাম অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী, সওজ, বরিশাল জোন	খন্ডকালীন	১৬.০২.১০-০৬.০৩.১০
১০	জনাব সৈয়দ মোসাহেদ আলি অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী, সওজ, বরিশাল জোন	খন্ডকালীন	০৬.০৩.১০-সমাপ্তি পর্যন্ত

৮। **প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জনঃ**

পরিকল্পিত	উদ্দেশ্য অর্জন
জিয়ানগরে বলেশ্বর নদীর উপর ৩৮৭ মিটার দৈর্ঘ্যের সেতু নির্মাণসহ ২.৬৫৩ কিঃমিঃ এপ্রোচসড়ক নির্মাণের মাধ্যমে জেলা শহর পিরোজপুরের সাথে জিয়ানগর উপজেলার সাথে সরাসরি সড়ক যোগাযোগ স্থাপন করা।	আলোচ্য প্রকল্পের আওতায় জিয়ানগরে বলেশ্বর নদীর উপর ৩৮৭ মিটার দৈর্ঘ্যের সেতু নির্মাণ কাজ সম্পন্ন হলেও এপ্রোচ সড়ক ও এপোচ সড়কে ৩৪.৮০ মিটার দৈর্ঘ্যের সেতু নির্মাণ কাজ সম্পন্ন না হওয়ায় প্রকল্পটির উদ্দেশ্য অর্জিত হয়নি।

৯.০। **উদ্দেশ্য অর্জিত না হয়ে থাকলে তার কারণঃ** প্রকল্পের আওতায় মূল কাজ জিয়ানগর (ইন্দুরকান্দি) বলেশ্বর নদীর উপর ৩৮৭.৩০ মিটার দৈর্ঘ্যের সেতু (সংযোগ সড়কসহ) নির্মাণ কাজ সম্পন্ন হলেও সেতু এপ্রোচ সড়কসহ এপ্রোচ সড়কে ৩৪.৮০ মিটার দৈর্ঘ্যের আরও একটি সেতু নির্মাণ কাজের সাব-স্ট্রাকচার কাজ শেষ হলেও সুপারস্ট্রাকচারের কাজ শেষ না হওয়ায় প্রকল্পের আওতায় নির্মিত সেতুসহ সড়কটি এখনও যানবাহন চলাচলের জন্য উম্মুক্ত করা যায়নি। ফলে প্রকল্পের মূল উদ্দেশ্য ব্যাহত হয়েছে।

১০। **প্রকল্প বাসতবায়ন সমস্যাঃ**

১০.১ **অনুমোদিত ডিপিপি মোতাবেক প্রকল্পের আওতায় সকল কাজ সম্পন্ন না হওয়াঃ** আলোচ্য প্রকল্পের আওতায় অনুমোদিত ডিপিপি মোতাবেক সড়ক বাঁধ নির্মাণে ১.৩৭৩ হেক্টর মাটির কাজ বাবদ ২৪০.৩০ লক্ষ টাকার সংস্থান থাকলেও ১৯০.২৫ লক্ষ টাকা ব্যয়ে সম্পূর্ণ মাটির কাজ না করে ১.০৯ লক্ষ ঘঃমিঃ মাটির কাজ, ১৬৯.০৮ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ২.৬৫৩ কিঃমিঃ ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট নির্মাণ কাজের সংস্থান থাকলেও ১২০.৫৯ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ২.৬৫৩ কিঃমিঃ ফ্লেক্সিবল পেভমেন্টের সার্ফেসিং কাজ (বেইস কোর্স ও বিটুমিনাস কাজ) করা হয়নি, ২.৬৫৩ কিঃমিঃ রাস্তার হার্ড সোল্ডার নির্মাণ বাবদ ৮৯.০৮ লক্ষ টাকার সংস্থান থাকলেও মাত্র ১০.৮৩ লক্ষ টাকা ব্যয়ে আংশিক হার্ড সোল্ডার নির্মাণ কাজ করা হয়েছে। ২.৬৫৩ কিঃমিঃ রাস্তার সার্ফেসিং ও কার্পেটিং বাবদ ৮১.০০ লক্ষ টাকার সংস্থান থাকলেও এ অঙ্গের কোন কাজ না করায় কোন ব্যয় হয়নি। এপ্রোচ সড়কে ৩৪.৮০ মিটার দৈর্ঘ্যের ১টি সেতু নির্মাণ বাবদ ১৩৪.৪৬ লক্ষ টাকার সংস্থানের বিপরীতে ১৩৪.৪৬ টাকা ব্যয় করা হলেও সেতুটির সাব-স্ট্রাকচারের কাজ শেষ হলেও সুপার স্ট্রাকচারের কাজ শেষ হয়নি। সড়ক রক্ষাপ্রদ কাজের ৪০০০ বঃমিঃ মেট্রেসিং বাবদ ২০.০০ লক্ষ টাকার সংস্থান থাকলেও এ অঙ্গের কোন কাজ করা হয়নি এবং ৪০০ মিটার প্যালাসাইডিং কাজ বাবদ ৮.০ লক্ষ টাকার সংস্থান থাকলেও ৪.০ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ২০০ মিটার প্যালাসাইডিং কাজ করা হয়েছে। এভাবে আলোচ্য প্রকল্পে বিভিন্ন অঙ্গের কাজ পুরোপুরি সমাপ্ত না হয়ে আংশিক সমাপ্ত হওয়ায় প্রকল্পের আওতায় নির্মিত সেতু ও সেতু এপ্রোচ সড়কটি দিয়ে যানবাহন চলাচল করতে না পারায় প্রকল্প এলাকার জনগণ এর থেকে কোন সুফল পাচ্ছে না। প্রকল্পটির প্রকৃত সুফল পেতে প্রকল্পের আওতায় অসম্পন্ন কাজসমূহ দ্রুত সম্পন্নের উদ্যোগ গ্রহণ করা জরুরী বলে পরিদর্শনকালে প্রতীয়মান হয়েছে।

১০.২ **অনুমোদিত বিভিন্ন অঙ্গের কাজ শেষ না করেই প্রকল্পটি সমাপ্ত ঘোষণা করাঃ** প্রকল্পটির সর্বশেষ সংশোধিত অনুমোদন মোতাবেক প্রাক্কলিত ব্যয় ছিল ৩৫৫৪.৩০ লক্ষ টাকা। প্রকল্পটির সমাপ্তিকাল জুন, ২০১০ পর্যন্ত প্রকল্পটির বিপরীতে প্রকৃত ব্যয় করা হয়েছে ৩১৮০.৫৩ লক্ষ টাকা। অর্থাৎ প্রকল্পটির বিপরীতে ৩৭৩.৭৭ লক্ষ টাকা অব্যয়িত থাকলেও প্রকল্পের

আওতায় বিভিন্ন অঙ্গের কাজ পুরোপরি সম্পন্ন না করে আংশিক সমাপ্ত অবস্থায় প্রকল্পটি সমাপ্ত ঘোষণা করা হয়। পর্যাপ্ত সংস্থান থাকা সত্ত্বেও প্রকল্পটির আওতায় সকল কাজ সমাপ্ত না করেই প্রকল্পটি সমাপ্ত ঘোষণা করার কারণ সম্পর্কে সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তার নিকট জানতে চাওয়া হলে তিনি জানান, ঠিকাদার প্রতিষ্ঠান জুন, ২০১০-এর মধ্যে চুক্তি মোতাবেক সকল কাজ সম্পন্নের জন্য অঙ্গিকারবদ্ধ থাকলেও শেষ পর্যায়ে বারবার তাগাদা দেওয়া সত্ত্বেও ঠিকাদার প্রতিষ্ঠান কর্তৃক কাজটি সম্পন্নের বিষয়ে খুব একটা তৎপর না হওয়ায় প্রকল্পের আওতায় কিছু কিছু অঙ্গের কাজ আংশিক অসমাপ্ত রেখেই প্রকল্পটি সমাপ্ত ঘোষণা করা হয়। প্রকল্পটির আওতায় মূল সেতু নির্মাণসহ সিংহভাগ কাজ সম্পন্ন হলেও সেতু এপ্রোচ সড়কের বিটুমিনাস সার্ফেসের কাজ এবং এপ্রোচ সড়কের ৩৪.৮০ মিটার দৈর্ঘ্যের সেতুটির কাজ সম্পন্ন না হওয়ায় প্রকল্পটির প্রকৃত সুফল হতে স্থানীয় জনগণ বঞ্চিত হচ্ছে।

১১। <u>সুপারিশঃ</u>

১১.১ প্রকল্পের লক্ষ্যমাত্রা অনুযায়ী ২.৬৫৩ কিঃমিঃ রাস্তার সার্ফেসিং কাজ এবং এপ্রোচ সড়কে ৩৪.৮০ মিটার দৈর্ঘ্যের সেতুটির সুপারস্ট্রাকচারের কাজ সম্পন্ন না হওয়ায় প্রকল্পের উদ্দেশ্য ব্যাহত হয়েছে। এমতাবস্থায়, প্রকল্পটির আওতায় নির্ধারিত যে সকল কাজ সম্পন্ন না হওয়ার কারণে সড়কটি এখনও যান চলাচলের জন্য উন্মুক্ত করা যাচ্ছে না, সে সকল কাজ দ্রুত সম্পন্নের জন্য সড়ক ও রেলপথ বিভাগকে উদ্যোগ গ্রহণ করতে হবে। তবে চুক্তি মোতাবেক নির্ধারিত সময়ে ঠিকাদার কর্তৃক কাজ সম্পাদন করতে না পারার বিষয়টি যোগাযোগ মন্ত্রণালয় খতিয়ে দেখতে পারে(অনুঃ১০.১ ও ১০.২)।

১১.২ প্রকল্পের আওতায় অনুমোদিত সংস্থানকৃত টাকা অব্যয়িত থাকা সত্ত্বেও নির্ধারিত সকল অঙ্গের কাজ সম্পন্ন না করেই প্রকল্প সমাপ্ত ঘোষণা করার বিষয়টি গ্রহণযোগ্য নয়। ভবিষ্যতে এ জাতীয় ক্ষেত্রে পরিকল্পনা কমিশন ও আইএমইডি'র মতামত সাপেক্ষ প্রকল্প সমাপ্ত ঘোষণা করার বিষয়ে সিদ্ধান্ত গ্রহণের জন্য যোগাযোগ মন্ত্রণালয় প্রয়োজনীয় উদ্যোগ গ্রহণ করবে।

ভুলতা-আড়াইহাজার-বাঞ্ছারামপুর সড়কের বিশনন্দী মেঘনা ঘাট পর্যন্ত সড়ক (গোপালদী বাজার সংযোগসহ) উন্নয়ন
(সমাপ্তঃ জুন ২০১০)

১। প্রকল্পের নাম : ভুলতা-আড়াইহাজার-বাঞ্ছারামপুর সড়কের বিশনন্দী মেঘনা ঘাট পর্যন্ত সড়ক (গোপালদী বাজার সংযোগসহ) উন্নয়ন

২। বাস্তবায়নকারী সংস্থা : সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর

৩। প্রশাসনিক মন্ত্রণালয় : যোগাযোগ মন্ত্রণালয়

৪। প্রকল্পের বাস্তবায়ন সময় ও ব্যয় :

(লক্ষ টাকায়)

প্রাক্কলিত ব্যয়		প্রকৃত ব্যয়	পরিকল্পিত বাস্তবায়নকাল		প্রকৃত বাস্তবায়নকাল	অতিক্রান্ত ব্যয় (মূল প্রাক্কলিত ব্যয়ের %)	অতিক্রান্ত সময় (মূল প্রাক্কলিত ব্যয়ের %)
মূল	১ম সংশোধিত		মূল	১ম সংশোধিত			
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮
২৪৭১.৮০	২৮৬৭.২২	২৮৬৬.৯৯	০১/০৭/২০০৪ হতে ৩০/০৬/২০০৮	০১/০৭/২০০৪ হতে ৩০/০৬/২০১০	০১/০৭/২০০৪ হতে ৩০/০৬/২০১০	৩৯৫.১৯ (১৬%)	০২ বছর (৫০%)

৫। **<u>কাজের অঙ্গভিত্তিক বাস্তবায়ন :</u>**

(লক্ষ টাকায়)

ক্রমিক নং	সংশোধিত অনুমোদিত ডিপিপি অনুযায়ী কাজের অঙ্গ	একক	সংশোধিত অনুমোদিত ডিপিপি অনুযায়ী লক্ষ্যমাত্রা		প্রকৃত বাস্তবায়ন	
			বাস্তব পরিমাণ	আর্থিক	বাস্তব পরিমাণ (%)	আর্থিক (%)
১	২	৩	৪	৫	৬	৭
১।	বৃক্ষরোপন	থোক	থোক	১০.০০	থোক	১০.০০ (১০০%)
২।	ভূমি অধিগ্রহণ	হেক্টর	৬.৩৬	১৪৯.৮৮	৬.৩৬ (১০০%)	১৪৯.৮৫ (১০০%)
৩।	সড়ক বাঁধ নির্মাণ ও প্রশস্তকরণ (মাটির কাজ)	লঃঘঃমিঃ	৫.৬৪	৬৪২.০০	৫.৬৪ (১০০%)	৬৪২.০০ (১০০%)
৪।	ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট নির্মাণ					
	ক. নতুন পেভমেন্ট নির্মাণ	কিঃমিঃ	৩.০০	১৩৩.০০	৩.০০ (১০০%)	১৩৩.০০ (১০০%)
	খ. এইচবিবি'র স্থলে নতুন পেভমেন্ট নির্মাণ	কিঃমিঃ	৩.০০	৮৯.০০	৩.০০ (১০০%)	৮৯.০০ (১০০%)
	গ. ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট প্রশস্তকরণ (৩ ফুট+৩ ফুট)	কিঃমিঃ	৬.০০	১২২.০০	৬.০০ (১০০%)	১২২.০০ (১০০%)
	ঘ. বিদ্যমান পেভমেন্ট শক্তিশালীকরণ	কিঃমিঃ	১০.০০	১৫৮.৮১	১০.০০ (১০০%)	১৫৮.৮১ (১০০%)

	ঙ. সার্ফেসিং (কার্পেটিং এবং সীলকোট)	কিঃমিঃ	২৫.০০	৩৮৭.১০	২৫.০০ (১০০%)	৩৮৭.১০ (১০০%)
	চ. হার্ডসোল্ডার নির্মাণ	কিঃমিঃ	১৫.০০	৩১৯.৬৮	১৫.০০ (১০০%)	৩১৯.৬৮ (১০০%)
৫।	আরসিসি সেতু নির্মাণ	মিঃ	৪৬.৩৮	৩৫৪.০০	৪৬.৩৮ (১০০%)	৩৫৪.০০ (১০০%)
৬।	আরসিসি বক্স কালভার্ট নির্মাণ	মিঃ	৩৬.৬০	১৩৫.৫০	৩৬.৬০ (১০০%)	১৩৫.৫০ (১০০%)
৭।	পাইপ কালভার্ট নির্মাণ	সংখ্যা	৫.০০	৮.০০	৫.০০ (১০০%)	৮.০০ (১০০%)
৮।	ড্রেন নির্মাণ	মিঃ	৮০০.০০	২০.০০	৮০০.০০ (১০০%)	২০.০০ (১০০%)
৯।	ইন্টার সেকশন নির্মাণ	সংখ্যা	১.০০	৪৫.৬৯	১.০০ (১০০%)	৪৫.৫৯ (৯৯.৭৮%)
১০।	রক্ষাপ্রদ কাজ	মিঃ	৮০০.০০	৪০.০০	৮০০.০০ (১০০%)	৪০.০০ (১০০%)
১১।	ফেরী সংযোগ সড়ক নির্মাণ ও রক্ষণাবেক্ষণ	থোক	থোক	৫০.০০	থোক	৫০.০০ (১০০%)
১২।	সাইন, সিগন্যাল কিঃমিঃ পোস্ট ইত্যাদি	থোক	থোক	১০.০০	থোক	১০.০০ (১০০%)
১৩।	ড্রাইভারশন রোড নির্মাণ	সংখ্যা	০৫	৬০.০০	০৫	৬০.০০ (১০০%)
১৪।	বন্যা পুনর্বাসন-২০০৭	থোক	থোক	১২৭.৫৬	থোক	১২৭.৩৬ (৯৯.৮৪%)
১৫।	ইউটিলিটি সার্ভিসেস পুনঃস্থাপন	থোক	থোক	৫.০০	থোক	৫.০০ (১০০%)
	মোট	-	-	**২৮৬৭.২২**	**৯৯.৯%**	**২৮৬৬.৯৯ (১০০%)**

৬। **<u>প্রকল্পের বছরভিত্তিক অর্থ বরাদ্দ ও ব্যয়ঃ</u>** প্রকল্পের পিসিআর ও সংস্থা কর্তৃক সরবরাহকৃত তথ্য অনুযায়ী আলোচ্য প্রকল্পের অনুকুলে বছর ওয়ারী অর্থ বরাদ্দ, অবমুক্তি এবং ব্যয় নিম্নরূপঃ

(লক্ষ টাকায়)

অর্থ বছর	বরাদ্দ	অবমুক্তি	ব্যয়
১	২	৩	৪
২০০৪-০৫	৫০০.০০	৫০০.০০	৫০০.০০
২০০৫-০৬	৭৫০.০০	৭৫০.০০	৭৫০.০০
২০০৬-০৭	৫৩৫.০০	৫৩৫.০০	৫৩৫.০০
২০০৭-০৮	৩০০.০০	৩০০.০০	২৯৯.৯৯
২০০৮-০৯	৫১০.০০	৫১০.০০	৫১০.০০
২০০৯-১০	২৭২.০০	২৭২.০০	২৭২.০০
মোট=	**২৮৬৭.০০**	**২৮৬৭.০০**	**২৮৬৬.৯৯**

৭। **<u>কাজ অসমাপ্ত থাকলে উহার কারণঃ</u>** সংশোধিত অনুমোদিত ডিপিপি অনুযায়ী প্রায় সকল ভৌত কাজ সম্পাদন করা হয়েছে।

৮। সাধারণ পর্যবেক্ষণঃ

৮.১। প্রকল্পের পটভূমি ও উদ্দেশ্যঃ

৮.১.১ **পটভূমিঃ** ভুলতা-আড়াইহাজার-বাঞ্ছারামপুর-নবীনগর-শিবপুর-রাধিকা একটি গুরুত্বপূর্ণ আঞ্চলিক মহাসড়ক। সড়কটি ঢাকা-সিলেট জাতীয় মহাসড়ক এবং ঢাকা-বাইপাস সড়কের ভুলতা থেকে শুরু হয়ে নারায়ণগঞ্জ জেলার আড়াইহাজার উপজেলা সদর অতিক্রম করে বিশনন্দী মেঘনা ঘাট হয়ে ব্রাহ্মণবাড়িয়া জেলার বাঞ্ছারামপুর-নবীনগর-ব্রাহ্মণবাড়িয়া পর্যন্ত বিস্তৃত। প্রস্তাবিত সড়কটি আড়াইহাজার উপজেলা সদরে নরসিংদী-মদনগঞ্জ সড়ককে অতিক্রম করেছে। প্রকল্প এলাকায় অনেক বস্ত্রশিল্প রয়েছে। এ সমস্ত কারখানায় উৎপাদিত মালামাল দেশের অন্যত্র সরবরাহের জন্য সড়কটি নির্মাণ/উন্নয়ন করা বিশেষ প্রয়োজন। বাঞ্ছারামপুর ও নবীনগর এলাকার জনগণ বর্তমানে মেঘনা নদীতে স্থাপিত ফেরীর মাধ্যমে পার হয়ে গোপালদীতে এসে সড়ক পথে ঢাকায় আসে। এ সড়কটির বাঞ্ছারামপুর অংশের কাজ সওজ-এর গুচ্ছ প্রকল্পের আওতায় বাস্তবায়নাধীন রয়েছে। সড়কটি নির্মিত হলে বাঞ্ছারামপুর ও নবীনগর এলাকার সাথে ঢাকার সরাসরি সড়ক যোগাযোগ স্থাপিত হবে। এ উদ্দেশ্যে নারায়ণগঞ্জ সড়ক বিভাগের আওতাধীন ভূলতা-আড়াইহাজার-বাঞ্ছারামপুর সড়কের বিশনন্দী মেঘনা ঘাট পর্যন্ত (গোপালদী বাজার সংযোগসহ) ২৫ কিলোমিটার সড়ক উন্নয়নের লক্ষ্যে আলোচ্য প্রকল্পটি গ্রহণ করা হয়।

৮.১.২ **উদ্দেশ্যঃ** প্রকল্পের মূল উদ্দেশ্য হল ''ভুলতা-আড়াইহাজার-বাঞ্ছারামপুর সড়কের বিশনন্দী মেঘনা ঘাট পর্যন্ত সড়ক (গোপালদী বাজার সংযোগসহ) উন্নয়ন'' শীর্ষক প্রকল্প বাস্তবায়নের মাধ্যমে যোগাযোগ ব্যবস্থা উন্নত ও সহজতরসহ অত্র এলাকার জনগণের আর্থ-সামাজিক অবস্থার উন্নয়ন ঘটানো।

৮.২। প্রকল্প পরিচালক ও প্রকল্প ব্যবস্থাপনা সংক্রান্ত তথ্যঃ

প্রকল্পটি সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের ঢাকা জোনের অধীন নারায়ণগঞ্জ সড়ক বিভাগের আওতায় নিয়োজিত জনবল দ্বারা বাস্তবায়ন করা হয়। প্রকল্পটি মূলতঃ নারায়ণগঞ্জ সড়ক বিভাগের নির্বাহী প্রকৌশলী প্রকল্প ব্যবস্থাপক এর দায়িত্ব পালন করেন। প্রকল্পটি বাস্তবায়নকালীন সময়ে সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী পর্যায়ের নিম্নোক্ত ১৮ জন কর্মকর্তা বিভিন্ন সময়ে পূর্ণকালীন প্রকল্প পরিচালক হিসেবে নিয়োজিত ছিলেনঃ

ক্রমিক নং	কর্মকর্তার নাম	পদবী	পূর্ণকালীন/ খন্ডকালীন	কতটি প্রকল্পের দায়িত্ব পালন করেন	মেয়াদকাল
১	২	৩	৪	৫	৬
১।	জনাব আদম আলী গাজী	অতিঃ প্রধান প্রকৌশলী	পূর্ণকালীন	একাধিক	১৩/০৪/০৪ হতে ১৬/১১/০৫
২।	জনাব খন্দকার নুরুল আরেফিন	অতিঃ প্রধান প্রকৌশলী	পূর্ণকালীন	একাধিক	১৬/১১/০৫ হতে ২৯/০৩/০৭
৩।	জনাব মোঃ মোজাম্মেল হক	অতিঃ প্রধান প্রকৌশলী	পূর্ণকালীন	একাধিক	২৯/০৩/০৭ হতে ০৯/০১/০৮
৪।	জনাব মোঃ আজমতউল্লাহ	অতিঃ প্রধান প্রকৌশলী	পূর্ণকালীন	একাধিক	২৭/০১/০৮ হতে ১৫/১০/০৮
৫।	জনাব মোঃ আব্দুল ওয়াদুদ	অতিঃ প্রধান প্রকৌশলী	পূর্ণকালীন	একাধিক	১৫/১০/০৮ হতে ২৭/১১/০৮
৬।	কাজী গোলাম মোস্তফা	অতিঃ প্রধান প্রকৌশলী	পূর্ণকালীন	একাধিক	২৭/১১/০৮ হতে ০৪/০১/০৯
৭।	জনাব তরুন তপন দেওয়ান	অতিঃ প্রধান প্রকৌশলী	পূর্ণকালীন	একাধিক	০৪/০১/০৯ হতে ১৫/০৬/০৯
৮।	জনাব মোঃ খোরশেদ আলম	অতিঃ প্রধান প্রকৌশলী	পূর্ণকালীন	একাধিক	১৫/০৬/০৯ হতে ২৯/০৬/০৯
৯।	জনাব তরুন তপন দেওয়ান	অতিঃ প্রধান প্রকৌশলী	পূর্ণকালীন	একাধিক	২৯/০৬/০৯ হতে ০১/০৭/০৯

ক্রমিক নং	কর্মকর্তার নাম	পদবী	পূর্ণকালীন/ খন্ডকালীন	কতটি প্রকল্পের দায়িত্ব পালন করেন	মেয়াদকাল
১	২	৩	৪	৫	৬
১০।	জনাব সাহাবুদ্দিন	অতিঃ প্রধান প্রকৌশলী	পূর্ণকালীন	একাধিক	০১/০৭/০৯ হতে ০৩/১১/০৯
১১।	জনাব এ, এফ, এম, সিরাজুল ইসলাম	অতিঃ প্রধান প্রকৌশলী	পূর্ণকালীন	একাধিক	০৩/১১/০৯ হতে ১২/১১/০৯
১২।	জনাব সাহাবুদ্দিন	অতিঃ প্রধান প্রকৌশলী	পূর্ণকালীন	একাধিক	১২/১১/০৯ হতে ১৭/১১/০৯
১৩।	জনাব তরুন তপন দেওয়ান	অতিঃ প্রধান প্রকৌশলী	পূর্ণকালীন	একাধিক	১৭/১১/০৯ হতে ১৭/১২/০৯
১৪।	জনাব এ, এফ, এম, সিরাজুল ইসলাম	অতিঃ প্রধান প্রকৌশলী	পূর্ণকালীন	একাধিক	১৭/১২/১০ হতে ১১/০১/১০
১৫।	জনাব তরুন তপন দেওয়ান	অতিঃ প্রধান প্রকৌশলী	পূর্ণকালীন	একাধিক	১১/০১/১০ হতে ১৭/০১/১০
১৬।	জনাব মোহাম্মদ বায়েজিদ	অতিঃ প্রধান প্রকৌশলী	পূর্ণকালীন	একাধিক	১৭/০১/১০ হতে ২১/০১/১০
১৭।	জনাব মোঃ সোহরাব উদ্দীন মিয়া	অতিঃ প্রধান প্রকৌশলী	পূর্ণকালীন	একাধিক	২১/০১/১০ হতে ০৯/০২/১০
১৮।	জনাব সাহাবুদ্দিন	অতিঃ প্রধান প্রকৌশলী	পূর্ণকালীন	একাধিক	০৯/০২/১০ হতে

৮.৩। **প্রকল্পের অনুমোদনঃ** আলোচ্য প্রকল্পটি ২৪৭১.৮০ লক্ষ টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে ২০০৪-২০০৫ থেকে ২০০৭-২০০৮ মেয়াদে বাস্তবায়নের জন্য বিগত ০৬/০৪/২০০৫ তারিখে পরিকল্পনা মন্ত্রণালয়ের দায়িত্বে নিয়োজিত মাননীয় মন্ত্রী কর্তৃক অনুমোদিত হয়। পরবর্তীতে সওজের সিডিউল দর পরিবর্তন, ভূমি অধিগ্রহণের পরিমাণ হ্রাস ও ব্যয় বৃদ্ধি এবং ২০০৭ সালের বন্যায় ক্ষয়ক্ষতি পুনর্বাসন ব্যয় এ প্রকল্পে অন্তর্ভুক্তি কারণে বিভিন্ন অঙ্গের প্রাক্কলিত ব্যয় পরিবর্তন হওয়ায় প্রকল্পের ১ম সংশোধনী ২৮৬৭.২২ লক্ষ টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে ২০০৪-২০০৫ থেকে ২০০৮-২০০৯ মেয়াদে বাস্তবায়নের জন্য গত ১৩/০৪/২০০৮ তারিখে মাননীয় পরিকল্পনা মন্ত্রী কর্তৃক অনুমোদিত হয়। পরবর্তীতে ব্যয় বৃদ্ধি ব্যতীরেকে প্রকল্পের মেয়াদ জুন, ২০১০ পর্যন্ত বৃদ্ধি করা হয়।

৯। **পরিদর্শনঃ** গত ০১/১২/২০১০ তারিখে আইএমইডি কর্তৃক প্রকল্প এলাকা পরিদর্শন করা হয়। পরিদর্শনকালে সংশ্লিষ্ট উপ-বিভাগীয় প্রকৌশলী উপস্থিত ছিলেন। প্রকল্পের বাস্তবায়ন সংক্রান্ত বিষয়ে প্রকল্প পরিচালকের সাথে মত বিনিময় করা হয়েছে।

১০। **প্রকল্পের বাস্তবায়নঃ** আলোচ্য প্রকল্পের আওতায় জুন, ২০১০ পর্যন্ত ক্রমপুঞ্জিত ব্যয় হয়েছে ২৮৬৬.৯৯ লক্ষ টাকা, যা অনুমোদিত ব্যয়ের ৯৯.৯০%। উক্ত সময়ে বাস্তব অগ্রগতি হয়েছে ৯৯.৯৯%। নিম্নে প্রধান প্রধান ভৌত কাজের অগ্রগতির বিবরণ প্রদান করা হলঃ

১০.১ **ভূমি অধিগ্রহণঃ** প্রকল্পের আওতায় ৬.৩৬ হেঃ ভূমি অধিগ্রহণ কাজের জন্য ১৪৯.৮৮ লক্ষ টাকা বরাদ্দ ছিল, যার শতভাগ অর্জিত হয়েছে। সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তার নিকট হতে জানা যায় আলোচ্য সড়কের ১৭তম-২০তম কি:মি: ভূমি অধিগ্রহণ করে বিশন্দী মেঘনা ঘাট পর্যন্ত সম্পূর্ণ নতুন সড়ক বাঁধ নির্মাণ করা হয়েছে।

১০.২ **সড়ক বাঁধ নির্মাণ ও প্রশস্তকরণ (মাটির কাজ):** প্রকল্পের আওতায় মোট ৫.৬৪ লক্ষ ঘন মিটার মাটির কাজের জন্য ৬৪২.০০ লক্ষ টাকা বরাদ্দ ছিল, যার শতভাগ অর্জিত হয়েছে। অর্থাৎ এ খাতে আর্থিক ও বাস্তব অগ্রগতি ১০০%। সরেজমিন পরিদর্শকালে দেখা যায় যে, সড়কের ১ম (অংশ), ৩য় (অংশ), ৪র্থ (অংশ), ৬ষ্ঠ (অংশ), ১০ম (অংশ), ১১তম (অংশ), ১২তম (অংশ), ১৩তম (অংশ), ১৭তম (অংশ), ২১তম (অংশ), ২৩তম (অংশ) কিঃমিঃ-এ মাটির কাজ করা হয়েছে।

১০.৩ **ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট নির্মাণ, প্রশস্তকরণ ও শক্তিশালীকরণঃ** আলোচ্য প্রকল্পের আওতায় ৩.০০ কিঃমিঃ সড়কের নতুন ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট নির্মাণ বাবদ ১৩৩.০০ লক্ষ টাকা, এইচবিবি এর পরিবর্তে পেভমেন্ট নির্মাণ বাবদ ৮৯.০০ লক্ষ টাকা, ৬ কি:মি: সড়কে ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট প্রশস্তকরণ বাবদ ১২২.০০ লক্ষ টাকা, ১০ কি:মি: সড়কে পেভমেন্ট শক্তিশালীকরণ বাবদ ১৫৮.৮১ লক্ষ টাকা, ২৫ কি:মি: সড়কে কার্পেটিং ও সীলকোট বাবদ ৩৮৭.১০ লক্ষ টাকা এবং ১৫ কি:মি: সড়কে হার্ডসোল্ডার নির্মাণ বাবদ ৩১৯.৬৮ লক্ষ টাকা বরাদ্দ ছিল, যার শতভাগ অর্জিত হয়েছে। অর্থাৎ এ খাতে আর্থিক ও বাস্তব অগ্রগতি ১০০%। সরেজমিনে পরিদর্শনকালে দেখা যায় যে, সড়কের পেভমেন্ট ১৮ ফুট এবং ক্রেষ্ট ২৪ ফুট চওড়া। সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তার নিকট হতে জানা যায় যে, সড়কের ১৭তম-২০তম কি:মি: এ নতুন ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট নির্মাণসহ অন্যান্য কি:মি: এ পেভমেন্ট প্রশস্তকরণ ও শক্তিশালীকরণ কাজ করা হয়েছে। সড়কের ৩য় কি:মি: এ গ্রামটেক নিট ডাইং ফিনিশিং এন্ড গার্মেন্টস লি: এবং ফকির ফ্যাশন লি:, ৭ম কি:মি: এ ভাই ভাই স্পিনিং মিলের নিকট, আড়াইহাজার বাজারের নিকট, ১৪তম (অংশ) কি:মি: এ সাগরদিয়া নামক স্থানে প্রায় ৩০০ মি: এবং ১৭তম-২০তম (অংশ) কি:মি: এ সড়কের পেভমেন্টে কার্পেটিং উঠে গর্তের সৃষ্টি হয়েছে। এ স্থানে সড়কের সমতল অপেক্ষা উভয় পাশ উচু হওয়ায় এবং ড্রেন না থাকায় পানি নিষ্কাশন হতে না পারার কারণে কার্পেটিং উঠে গর্তের সৃষ্টি হয়েছে বলে সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তা জানান।

১০.৪ **আরসিসি সেতু নির্মাণ :** প্রকল্পের আওতায় ৪৬.৩৮ মি:-এর একটি আরসিসি সেতু নির্মাণ বাবদ ৩৫৪.০০ লক্ষ টাকার সংস্থান ছিল, যার শতভাগ অর্জিত হয়েছে। অর্থাৎ এ খাতে আর্থিক ও বাস্তব অগ্রগতি ১০০%। সরেজমিনে পরিদর্শনকালে দেখা যায় যে, সড়কের ৬ষ্ঠ কি:মি: এ ৪৬.৩৮ মিটার দীর্ঘ এবং ৯.৫ মিটার প্রস্থে একটি আরসিসি সেতু নির্মাণ করা হয়েছে। ব্রীজের নির্মাণ কাজ ভাল হয়েছে বলে প্রতীয়মান হয়।

১০.৫ **আরসিসি বক্স কালভার্ট/পাইপ কালভার্ট নির্মাণ :** প্রকল্পের আওতায় ৩৬.৬০ মি: (৭টি) বক্স কালভার্ট নির্মাণ বাবদ ১৩৫.৫০ লক্ষ টাকা এবং ৫টি পাইপ কালভার্ট নির্মাণ বাবদ ৮.০০ লক্ষ টাকা বরাদ্দ ছিল, যার শতভাগ ব্যয় করে ১০০% বাস্তব অগ্রগতি অর্জিত হয়েছে। অর্থাৎ এ খাতে আর্থিক ও বাস্তব অগ্রগতি ১০০%। সরেজমিনে পরিদর্শনকালে দেখা যায় যে, সড়কের ১ম (অংশ), ২য় (অংশ), ৩য় (অংশ), ৮ম (অংশ), ৯ম (অংশ), ১২তম (অংশ) এবং ১৩তম (অংশ) কিঃমিঃ-এ বক্স কালভার্ট এবং বিভিন্ন কিঃমিঃ-এ ৫টি পাইপ কালভার্ট নির্মাণ করা হয়েছে।

১০.৬ **ড্রেন/রোড ইন্টার সেকশন নির্মাণঃ** প্রকল্পের আওতায় ৮০০.০০ মি: ড্রেন নির্মাণ বাবদ ২০.০০ লক্ষ টাকা এবং ১টি (৬০০ মি:) রোড ইন্টার সেকশন নির্মাণ বাবদ ৪৫.৬৯ লক্ষ টাকা বরাদ্দ ছিল, যার শতভাগ অর্জিত হয়েছে। সরেজমিনে পরিদর্শনকালে দেখা যায় যে, সড়কের ১০ম (অংশ) কি:মি: এ আড়াইহাজার বাজারের কাছে ইন্টার সেকশন নির্মাণ নির্মাণ করা হয়েছে। এছাড়া আড়াইহাজার বাজারের নিকট প্রায় ১ কি:মি: সড়কে ড্রেন নির্মাণ করা হয়েছে। তবে এ ড্রেন ময়লা আবর্জনায় ভর্তি হওয়ায় পানি নিষ্কাশন হতে পারে না। ফলে বাজার অংশে কার্পেটিং উঠে গর্তের সৃষ্টি হয়েছে।

১০.৬ **রক্ষাপ্রদ কাজ (আরসিসি প্যালাসাইডিং):** প্রকল্পের আওতায় ৮০০.০০ মিঃ রক্ষাপ্রদ কাজের (আরসিসি প্যালাসাইডিং) জন্য ৪০.০০ লক্ষ টাকার সংস্থান ছিল যার সমূদয় অর্থ ব্যয় করে ১০০% বাস্তব অগ্রগতি সাধিত হয়েছে। সরেজমিন পরিদর্শনকালে দেখা যায় যে, সড়কের ১ম (অংশ), ৩য় (অংশ), ৬ষ্ঠ (অংশ), ১৩তম (অংশ), ১৪তম (অংশ), ১৭তম-২০তম (অংশ) কি:মি: এ প্যালাসাইডিংসহ অন্যান্য রক্ষাপ্রদ কাজ করা হয়েছে।

১০.৭ **অন্যান্য :** প্রকল্পের আওতায় ফেরি সংযোগ রোড নির্মাণ ও রক্ষণাবেক্ষণ বাবদ থোক হিসেবে ৫০.০০ লক্ষ টাকা, সাইন সিগন্যাল কিলোমিটার পোস্ট বাবদ ১০.০০ লক্ষ টাকা, বন্যা পুনর্বাসন কাজ বাবদ ১২৭.৩৬ লক্ষ টাকা, ইউটিলিটি প্রতিস্থাপন বাবদ ৫.০০ লক্ষ টাকা এবং বনায়ন বাবদ ১০.০০ লক্ষ টাকার সংস্থান ছিল, যার সমুদয় অর্থ ব্যয় করে ১০০% বাস্তব অগ্রগতি অর্জিত হয়েছে।

১১। **প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জনঃ**

পরিকল্পিত উদ্দেশ্য	উদ্দেশ্য অর্জন
প্রকল্পের মূল উদ্দেশ্য হল ''ভুলতা-আড়াইহাজার-বাঞ্ছারামপুর সড়কের বিশনন্দী মেঘনা ঘাট পর্যন্ত সড়ক (গোপালদী বাজার সংযোগসহ) উন্নয়ন'' শীর্ষক প্রকল্প বাস্তবায়নের মাধ্যমে যোগাযোগ ব্যবস্থা উন্নত ও সহজতরসহ অত্র এলাকার জনগণের আর্থ-সামাজিক অবস্থার উন্নয়ন ঘটানো।	সড়কটি প্রশস্তকরণের ফলে যোগাযোগ ব্যবস্থা সহজতর ও উন্নত হয়েছে।

১২। **বিশেষ পর্যবেক্ষণঃ** সড়কের ১৭তম-২০তম (অংশ) কি:মি: এ বিশনন্দী মেঘনা ঘাট পর্যন্ত ৩ কি:মি: সড়ক নতুনভাবে নির্মাণ করা হয়েছে। এ স্থানে সড়ক বাঁধ প্রায় সম্পূর্ণ বালু মাটি দ্বারা নির্মাণ করা হয়েছে বলে প্রতীয়মান হয়। ফলে বৃষ্টির কারণে এ স্থানে Rain cut হয়েছে এবং ভবিষ্যতে আরো বেশী Rain cut হওয়ার সম্ভবানা রয়েছে। প্রকল্পের আওতায় বৃক্ষ রোপনের সংস্থান ছিল। কিছু অংশে বৃক্ষ রোপন করা হলেও এ অংশে বৃক্ষ রোপন করা হয়নি। সড়ক বাধেঁর দুইপাশে বৃক্ষরোপনের মাধ্যমে Rain cut কমানো যেতে পারে বিধায় সড়ক বাধ রক্ষার্থে এ অংশে বৃক্ষ রোপন করা একান্ত প্রয়োজন।

১৩। **সমস্যাঃ**

১৩.১ **প্রকল্পের টাইম ও কষ্ট ওভাররান :** প্রকল্পটির মূল বাস্তবায়নকাল নির্ধারণ করা হয় ৪ বছর মেয়াদ (২০০৪-২০০৫ থেকে ২০০৭-২০০৮)। প্রকল্পটির সংশোধিত ও প্রকৃত বাস্তবায়নকাল ০৬ বছর (২০০৪-২০০৫ থেকে ২০০৯-১০), যা মূল বাস্তবায়নকাল অপেক্ষা ২ বছর বা ৫০% বেশী। এছাড়া প্রকল্পের মূল প্রাক্কলিত ব্যয় ২৪৭১.৮০ লক্ষ টাকা এবং সংশোধিত প্রাক্কলিত ব্যয় ৩৯৫.১৯ লক্ষ টাকা বা ১৬% বেশী।

১৩.২ **সড়কের কার্পেটিং উঠে যাওয়াঃ** সড়কের ২য় (অংশ) কি:মি: এ রকি গ্রুপের নিকট, ৩য় (অংশ) কিঃ মিঃ এ গ্রামটেক নিট ডাইং ফিনিশিং এন্ড গার্মেন্টস লি: এবং ফকির ফ্যাশন লি: এর নিকট, ৪র্থ (অংশ) কিঃ মিঃ এ নাসিম গ্রুপের নিকট, ৭ম কি:মি: এ ভাই ভাই স্প্রিনিং মিলের নিকট, আড়াইহাজার বাজারের নিকট এবং ১৪তম (অংশ) কি:মি: এ সাগরদিয়া নামক স্থানে প্রায় ৩০০ মি: ১৭তম-২০তম (অংশ) কি:মি: এ সড়কের পেভমেন্টে কার্পেটিং উঠে গর্তের সৃষ্টি হয়েছে। এ ছাড়া ৬ষ্ঠ কিঃ মিঃ এ নির্মিত ব্রীজের উভয় পাশে এপ্রোচ এবং সাইড সড়কের সংযোগ স্থলে পেভমেন্ট ভেঙ্গে গেছে। উল্লেখ্য, সাইড সড়ক দুটি এলজিইডি কর্তৃক নির্মিত বলে সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তা জানান। ফলে এ অংশে যানবাহন চলাচলে সুবিধা হচ্ছে। প্রকল্পটি জুন, ২০১০ এ সমাপ্ত হয়েছে। এত অল্প সময়ের ব্যবধানে সড়কের কার্পেটিং উঠে যাওয়ার কারণ খতিয়ে দেখা দরকার।

১৩.৪ **ছোট ছোট লটে/প্যাকেজে ঠিকাদার নিয়োগঃ** প্রকল্পের কাজ বছরভিত্তিক রক্ষণাবেক্ষণ ব্যয়ের আদলে অসংখ্য ছোট ছোট লট/প্যাকের মাধ্যমে ঠিকাদার নিয়োগ করে সম্পন্ন করা হয়েছে। প্রকল্পের অনুকুলে বছরভিত্তিক অর্থ বরাদ্দ কম হওয়ায় ছোট ছোট প্যাকেজে কাজ সম্পন্ন করতে হয়েছে বলে সংশিষ্ট কর্মকর্তা জানান। বছরভিত্তিক বরাদ্দের বিপরীতে অসংখ্য ছোট ছোট লটের মাধ্যমে ঠিকাদার নিয়োগ করা কোন মতেই প্রকল্পের মূল উদ্দেশ্যের সাথে সামঞ্জস্যপূর্ণ হয়নি। বাস্তবায়নকারী সংস্থার অব্যবস্থাপনা এবং দূর্বল মনিটরিং-এর জন্য এ ধরণের অবস্থা হয়েছে বলে প্রতীয়মান হয়।

১৩.৫ **ঘন ঘন প্রকল্প পরিচালক বদলিঃ** ২০০৪-০৫ থেকে ২০০৯-১০ মেয়াদে ৬ বছর ব্যাপী বাস্তবায়িত ২৮৬৬.৯৯ লক্ষ টাকা ব্যয়ে এ প্রকল্পে সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী পর্যায়ের ১৮ জন কর্মকর্তা বিভিন্ন সময়ে পূর্ণকালীন প্রকল্প পরিচালক হিসেবে দায়িত্ব পালন করলেও তারা একই সাথে একাধিক প্রকল্পের দায়িত্ব পালন করেন। ফলে প্রকল্প ব্যবস্থাপনা ও মনিটরিং দূর্বল হয়েছে বলে প্রতীয়মান হয়।

১৩.৬ **ড্রেন অকার্যকর/নির্মাণ না করাঃ** আড়াইহাজার বাজারের নিকট ড্রেন নির্মাণ করা হলেও তা ময়লা ও আবর্জনায় ভর্তি হওয়ার কারণে পানি নিষ্কাশন হতে পারে না। ফলে পানি জমে সড়কের সার্ফেস নষ্ট হয়েছে। এছাড়া সড়কের ৭ম কি:মি: এ ভাই ভাই স্প্রিনিং মিলের নিকট এবং ১৪তম (অংশ) কি:মি: এ সাগরদিয়া নামক স্থানে প্রায় ৩০০ মি: সড়কের সমতল অপেক্ষা উভয় পাশ উচু হওয়ায় এ স্থানে পানি জমে। কিন্তু এ অংশে ড্রেন/পানি নিষ্কাশনের ব্যবস্থা নেই। ফলে পানি জমে সড়কের সার্ফেস নষ্ট হয়েছে। অধিকন্তু ১৭-২০তম কি:মি: এ Rail cut-এর কারণে এ্যাপ্রোচ সড়কের সার্ফেস নষ্ট হয়েছে।

১৪। **মতামত/সুপারিশঃ**

১৪.১ ভবিষ্যতে প্রকল্প বাস্তবায়নে দীর্ঘসূত্রিতা পরিহার করে যথাসময়ে প্রকল্প বাস্তবায়নের বিষয়ে যোগাযোগ মন্ত্রণালয় এবং সওজ অধিদপ্তর প্রয়োজনীয় ব্যবস্থা নেবে।

১৪.২ সুষ্ঠুভাবে যানবাহন চলাচলের সুবিধার্থে সড়কের ২য় (অংশ) কি:মি: এ রকি গ্রুপের নিকট, ৩য় কি:মি: এ গ্রামটেক নিট ডাইং ফিনিশিং এন্ড গার্মেন্টস লি: এবং ফকির ফ্যাশন লি:, ৭ম কি:মি: এ ভাই ভাই স্প্রিনিং মিলের নিকট, আড়াইহাজার বাজারের নিকট এবং ১৪তম (অংশ) কি:মি: এ সাগরদিয়া নামক স্থানে প্রায় ৩০০ মি: ১৭তম-২০তম (অংশ) কি:মি: এ সড়কের পেভমেন্টে কার্পেটিং মেরামত করা প্রয়োজন।

১৪.৩ সড়কের ৬ষ্ঠ কিঃ মিঃ এ ব্রীজের উভয় পাশে এপ্রোচ সাইড সড়কের সংযোগ স্থাপন ভেঙ্গে যাওয়া অংশ অতিদ্রুত মেরামত করা প্রয়োজন। এ বিষয়ে যোগাযোগ মন্ত্রণালয়/স্থানীয় সরকার বিভাগ সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর/স্থানীয় সরকার প্রকৌশল অধিদপ্তরকে প্রয়োজনীয় নির্দেশনা দিতে পারে। ফলে এ অংশে যানবাহন চলাচলে খুবই সুবিধা হচ্ছে। সুষ্ঠুভাবে যানবাহন চলাচলের সুবিধার্থে এ অংশে মেরামত করা প্রয়োজন।

১৪.৪ ভবিষ্যতে অনুরূপ প্রকল্প বাস্তবায়নের ক্ষেত্রে বছরভিত্তিক রক্ষণাবেক্ষণ ব্যয়ের আদলে অসংখ্য ছোট ছোট লট/প্যাকেজের মাধ্যমে ঠিকাদার নিয়োগ পরিহারপূর্বক কম পক্ষে ১০ কি:মি: রাস্তা নির্মাণের জন্য ১টি লট/প্যাকেজের মাধ্যমে ঠিকাদার নিয়োগের উদ্দেশ্যে দরপত্র আহবান করার বিষয়ে যোগাযোগ মন্ত্রণালয় সওজ অধিদপ্তরকে নিদের্শনা দিবে।

১৪.৫ আড়াইহাজার বাজারের নিকট নির্মিত ড্রেন নিয়মিত পরিষ্কার রাখার বিষয়ে প্রয়োজনীয় ব্যবস্থা নিতে হবে। এছাড়া সড়কের ৭ম কি:মি: এ ভাই ভাই স্প্রিনিং মিলের নিকট এবং ১৪তম (অংশ) কি:মি: এ সাগরদিয়া নামক স্থানে প্রায় ৩০০ মি: সড়ক রেইজিংসহ ড্রেন নির্মাণের ব্যবস্থা নেয়া যেতে পারে।

১৪.৬ যোগাযোগ মন্ত্রণালয় সড়কের ১৭-২০তম কি:মি: এ বিশনন্দী মেঘনা ফেরী ঘাট পর্যন্ত নির্মিত নতুন সড়কে বনায়ন না করার কারণ এবং নির্মাণের অল্প সময়ের ব্যবধানে সড়কের কার্পেটিং উঠে যাওয়ার কারণ খতিয়ে দেখে দায়ী ব্যক্তিদের বিরুদ্ধে প্রয়োজনীয় ব্যবস্থা গ্রহণ করবে এবং ১৭-২০তম কি:মি: এ বিশনন্দী মেঘনা ফেরী ঘাট পর্যন্ত নির্মিত নতুন সড়কে বনায়নের প্রয়োজনীয় ব্যবস্থা গ্রহণ করতে পারে।

১৪.৭ সড়ক বাঁধ সুষ্ঠুভাবে রক্ষণাবেক্ষনের সুবিধার্থে সড়কের ৩য় কিঃ মিঃ এ ফকির ফ্যাশন লিঃ এর নিকট প্রায় ২০০ মিঃ সড়ক সংলগ্ন উপরে এবং আড়াইহাজার বাজারের পর সাব-রেজিষ্ট্রি অফিসের নিকট অবস্তিত পুকুরে টো-ওয়াল/প্যালাসাইডিং করা প্রয়োজন। এ ছাড়া ভারী যানবাহন চলাচলের সুবিধার্থে ১১ কিঃমিঃ এবং ১৭ কিঃমিঃ এ অবস্থিত বেইলী ব্রীজ দুটিকে আরসিসি ব্রীজে রূপান্তর করা যেতে পারে।

১৪.৮ প্রকল্প পরিচালকের ঘন ঘন বদলি এবং একজন প্রকল্প পরিচালক একই সাথে একাধিক প্রকল্পে দায়িত্ব পালন করায় প্রকল্প বাস্তবায়নে দীর্ঘসূত্রিতার সৃষ্টি হয় বিধায় প্রকল্প ব্যবস্থাপনার সরকারী সার্কুলার অনুযায়ী মন্ত্রণালয়/সংস্থার আওতায় বাস্তবায়নাধীন প্রকল্পসমূহের সার্বক্ষনিক প্রকল্প পরিচালক নিয়োগসহ প্রকল্প পরিচালকের ঘন ঘন বদলি এবং একজন প্রকল্প পরিচালকের একাধিক প্রকল্পের দায়িত্ব পালন রোধে যোগাযোগ মন্ত্রণালয় ও সওজ অধিদপ্তর প্রয়োজনীয় ব্যবস্থা নেবে।

বৈদ্যেরবাজার-সোনারগাঁও-মোগরাপাড়া-কাইকারটেক-নবীগঞ্জ সড়কের উন্নয়ন (২য় সংশোধিত) (সমাপ্তঃ জুন ২০১০)

১। প্রকল্পের নাম : বৈদ্যেরবাজার-সোনারগাঁও-মোগরাপাড়া-কাইকারটেক-নবীগঞ্জ সড়কের উন্নয়ন (২য় সংশোধিত) শীর্ষক প্রকল্প।

২। বাস্তবায়নকারী সংস্থা : সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর ।

৩। প্রশাসনিক মন্ত্রণালয় : যোগাযোগ মন্ত্রণালয় ।

৪। প্রকল্পের বাস্তবায়ন সময় ও ব্যয় :

(লক্ষ টাকায়)

প্রাক্কলিত ব্যয়		প্রকৃত ব্যয়	পরিকল্পিত বাস্তবায়নকাল		প্রকৃত বাস্তবায়নকাল	অতিক্রান্ত ব্যয় (মূল প্রাক্কলিত ব্যয়ের %)	অতিক্রান্ত সময় (মূল প্রাক্কলিত ব্যয়ের %)
মূল	১ম সংশোধিত		মূল	১ম সংশোধিত			
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮
২৫৮১.২৪	৩৩৮৬.২০	৩৩৮৫.৯১	০১/০৭/২০০৪ হতে ৩০/০৬/২০০৭	০১/০৭/২০০৪ হতে ৩০/০৬/২০১০	০১/০৭/২০০৪ হতে ৩০/০৬/২০১০	৮০৪.৬৭ (৩১.১৭%)	০৩ বছর (১০০%)

৫। **কাজের অঙ্গভিত্তিক বাস্তবায়ন :**

(লক্ষ টাকায়)

ক্রমিক নং	সংশোধিত অনুমোদিত ডিপিপি অনুযায়ী কাজের অঙ্গ	একক	সংশোধিত অনুমোদিত ডিপিপি অনুযায়ী লক্ষ্যমাত্রা		প্রকৃত বাস্তবায়ন	
			বাস্তব পরিমাণ	আর্থিক	বাস্তব পরিমাণ (%)	আর্থিক (%)
১	২	৩	৪	৫	৬	৭
১।	বৃক্ষরোপন	কিঃমিঃ	১২.০০	৬.০০	১২.০০ (১০০%)	৬.০০ (১০০%)
২।	ভূমি অধিগ্রহণ	হেক্টর	১.৮৭	১২৮.৮০	১.৮৭ (১০০%)	১২৮.৮০ (১০০%)
৩।	সড়ক বাঁধ নির্মাণ (ব্রীজ এ্যাপ্রচসহ)	লঃঘঃমিঃ	৭.২০	৭৮৫.৬৭	৭.২০ (১০০%)	৭৮৫.৬৭ (১০০%)
৪।	শক্তিশালীকরণ (কার্পেটিং এবং সীলকোটসহ)	কিঃমিঃ	১২.১০	৩১৮.৪১	১২.১০ (১০০%)	৩১৮.১২ (৯৯.৯০%)
৫।	নতুন ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট নির্মাণ (এ্যাপ্রোচ রোডসহ)	কিঃমিঃ	০.৭০	৪৫.৫৩	০.৭০ (১০০%)	৪৫.৫৩ (১০০%)
৬।	হার্ডসোল্ডার নির্মাণ	কিঃমিঃ	১১.৫০	২১৯.৭৫	১১.৫০ (১০০%)	২১৯.৭৫ (১০০%)
৭।	আরসিসি সেতু নির্মাণ	মিঃ	২১৬.৪৪	১২২৫.২৫	২১৬.৪৪ (১০০%)	১২২৫.২৫ (১০০%)
৮।	এ্যাপ্রোচসহ কালভার্ট পুনঃনির্মাণ	মিঃ	২৮.০০	১০২.৪৮	২৮.০০	১০২.৪৮

(লক্ষ টাকায়)

ক্রমিক নং	সংশোধিত অনুমোদিত ডিপিপি অনুযায়ী কাজের অঙ্গ	একক	সংশোধিত অনুমোদিত ডিপিপি অনুযায়ী লক্ষ্যমাত্রা		প্রকৃত বাস্তবায়ন	
			বাস্তব পরিমাণ	আর্থিক	বাস্তব পরিমাণ (%)	আর্থিক (%)
১	২	৩	৪	৫	৬	৭
					(১০০%)	(১০০%)
৯।	রক্ষাপ্রদ কাজ (ব্রীজ এ্যাপ্রোচসহ)	বঃমিঃ	৭৯৯৬.৭৮	৩৫৬.১১	৭৯৯৬.৭৮ (১০০%)	৩৫৬.১১ (১০০%)
১০।	ডাইভারশন রোড নির্মাণ	মিঃ	১৫০০.০০	১৪২.০০	১৫০০.০০ (১০০%)	১৪২.০০ (১০০%)
১১।	সাইন, সিগন্যাল কিলোমিটার পোস্ট ইত্যাদি	থোক		৬.২০	থোক	৬.২০ (১০০%)
১২।	নির্মাণকালীন রক্ষণাবেক্ষণ	থোক		৫০.০০	থোক	
	মোট	-	-	**৩৩৮৬.২০**		**৩৩৮৫.৯১ (১০০%)**

৬। **প্রকল্পের বছরভিত্তিক অর্থ বরাদ্দ ও ব্যয়ঃ** প্রকল্পের পিসিআর ও সংস্থা কর্তৃক সরবরাহকৃত তথ্য অনুযায়ী আলোচ্য প্রকল্পের অনুকুলে বছর ওয়ারী অর্থ বরাদ্দ, অবমুক্তি এবং ব্যয় নিম্নরূপঃ

(লক্ষ টাকায়)

অর্থ বছর	বরাদ্দ	অবমুক্তি	ব্যয়
১	২	৩	৪
২০০৪-০৫	৫০০.০০	৫০০.০০	৫০০.০০
২০০৫-০৬	৭০০.০০	৭০০.০০	৭০০.০০
২০০৬-০৭	৭৫০.০০	৭৫০.০০	৭৩৬.৯৩
২০০৭-০৮	৩০০.০০	৩০০.০০	২৯৯.৯৮
২০০৮-০৯	৪২৫.০০	৪২৫.০০	৪২৫.০০
২০০৯-১০	৭২৪.২৯	৭২৪.২৯	৭২৪.০০
মোট=	**৩৩৯৯.২৯**	**৩৩৯৯.২৯**	**৩৩৮৫.৯১**

৭। **কাজ অসমাপ্ত থাকলে উহার কারণঃ** সংশোধিত অনুমোদিত ডিপিপি অনুযায়ী প্রায় সকল ভৌত কাজ সম্পাদন করা হয়েছে।

৮। **সাধারণ পর্যবেক্ষণঃ**

৮.১। **প্রকল্পের পটভূমি ও উদ্দেশ্যঃ**

৮.১.১ **পটভূমিঃ** প্রকল্পের আওতায় বৈদ্যের বাজার-সোনারগাঁও-মোগড়াপাড়া-কাইকারটেক-নবীগঞ্জ (বন্দর) সড়কটিকে (যাহা পুরাতন গ্রান্ড ট্রাক সড়কের অংশ) আঞ্চলিক মহাসড়কে উন্নয়ন করা হলে নারায়ণগঞ্জ ও মুন্সিগঞ্জ জেলার সাথে চট্টগ্রাম বন্দরসহ দেশের পূর্ব ও পূর্বাঞ্চলের জেলাসমূহের সরাসরি যোগাযোগ স্থাপিত হবে। ফলে সড়ক পথের দূরুত্ব হ্রাস পাওয়াসহ ঢাকা শহরের বিশেষ করে কাঁচপুর-যাত্রাবাড়ী অংশের যানজট নিরসনে উল্লেখযোগ্য ভূমিকা রাখবে। উক্ত সড়কের বৈদ্যের বাজার-সোনারগাঁও-মোগড়াপাড়া অংশ উন্নয়নের ফলে দেশ বিদেশ হতে সোনারগাঁও লোকজ ও কারুশিল্প যাদুঘরে আগমনকারী পর্যটক/ উদ্যোক্তাদের চলাচলের বিশেষ সুবিধা সৃষ্টি হবে। ফলে দ্রুত লোকজ ও কারুশিল্পের প্রচার ও প্রসার হবে, যা দেশের অর্থ মোচন-উন্নয়নে বিশেষ অবদান রাখবে। এ বিবেচনায় প্রকল্পটি গ্রহণ করা হয়।

৮.১.২ **উদ্দেশ্যঃ** প্রকল্পের মূল উদ্দেশ্য হল বৈদ্যেরবাজার-সোনারগাঁও-মোগরাপাড়া-কাইকারটেক-নবীগঞ্জ সড়ককে আঞ্চলিক মহাসড়কমানে উন্নীতকরণের মাধ্যমে নিরাপদ ও সহজ যোগাযোগ ব্যবস্থা স্থাপন করা।

৮.২। **প্রকল্প পরিচালক ও প্রকল্প ব্যবস্থাপনা সংক্রান্ত তথ্যঃ** প্রকল্পটি সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের ঢাকা জোনের নারায়ণগঞ্জ সড়ক বিভাগের আওতায় নিয়োজিত জনবল দ্বারা বাস্তবায়ন করা হয়। প্রকল্পটি মূলতঃ নারায়ণগঞ্জ সড়ক বিভাগের নির্বাহী প্রকৌশলী প্রকল্প ব্যবস্থাপক এর দায়িত্ব পালন করেন। প্রকল্পটির বাস্তবায়নকালীন সময়ে সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী পর্যায়ের নিম্নোক্ত ১৪ জন কর্মকর্তা বিভিন্ন সময়ে পূর্ণকালীন প্রকল্প পরিচালক হিসেবে নিয়োজিত ছিলেনঃ

ক্রমিক নং	কর্মকর্তার নাম	পদবী	পূর্ণকালীন/ খন্ডকালীন	কতটি প্রকল্পের দায়িত্ব পালন করেন	মেয়াদকাল
১	২	৩	৪	৫	৬
১।	জনাব আদম আলী গাজী	অতিঃ প্রধান প্রকৌশলী	পূর্ণকালীন	একাধিক	১৩/০৪/০৪ হতে ১৬/১১/০৫
২।	জনাব খন্দকার নুরুল আরেফিন	অতিঃ প্রধান প্রকৌশলী	পূর্ণকালীন	একাধিক	১৬/১১/০৫ হতে ২৯/০৩/০৭
৩।	জনাব মোঃ মোজাম্মেল হক	অতিঃ প্রধান প্রকৌশলী	পূর্ণকালীন	একাধিক	২৯/০৩/০৭ হতে ০৯/০১/০৮
৪।	জনাব মোঃ আজমতউল্লাহ	অতিঃ প্রধান প্রকৌশলী	পূর্ণকালীন	একাধিক	২৭/০১/০৮ হতে ১৫/১০/০৮
৫।	জনাব মোঃ আব্দুল ওয়াদুদ	অতিঃ প্রধান প্রকৌশলী	পূর্ণকালীন	একাধিক	১৫/১০/০৮ হতে ২৭/১১/০৮
৬।	কাজী গোলাম মোস্তফা	অতিঃ প্রধান প্রকৌশলী	পূর্ণকালীন	একাধিক	২৭/১১/০৮ হতে ০৪/০১/০৯
৭।	জনাব তরুন তপন দেওয়ান	অতিঃ প্রধান প্রকৌশলী	পূর্ণকালীন	একাধিক	০৪/০১/০৯ হতে ১৫/০৬/০৯
৮।	জনাব মোঃ খোরশেদ আলম	অতিঃ প্রধান প্রকৌশলী	পূর্ণকালীন	একাধিক	১৫/০৬/০৯ হতে ২৯/০৬/০৯
৯।	জনাব তরুন তপন দেওয়ান	অতিঃ প্রধান প্রকৌশলী	পূর্ণকালীন	একাধিক	২৯/০৬/০৯ হতে ০১/০৭/০৯
১০।	জনাব সাহাবুদ্দিন	অতিঃ প্রধান প্রকৌশলী	পূর্ণকালীন	একাধিক	০১/০৭/০৯ হতে ০৩/১১/০৯
১১।	জনাব এ, এফ, এম, সিরাজুল ইসলাম	অতিঃ প্রধান প্রকৌশলী	পূর্ণকালীন	একাধিক	০৩/১১/০৯ হতে ১২/১১/০৯
১২।	জনাব সাহাবুদ্দিন	অতিঃ প্রধান প্রকৌশলী	পূর্ণকালীন	একাধিক	১২/১১/০৯ হতে ১৭/১১/০৯
১৩।	জনাব তরুন তপন দেওয়ান	অতিঃ প্রধান প্রকৌশলী	পূর্ণকালীন	একাধিক	১৭/১১/০৯ হতে ১৭/১২/০৯
১৪।	জনাব এ, এফ, এম, সিরাজুল ইসলাম	অতিঃ প্রধান প্রকৌশলী	পূর্ণকালীন	একাধিক	১৭/১২/০৯ হতে ১১/০১/১০

৮.৩। **প্রকল্পের অনুমোদনঃ** মূল প্রকল্পটি ২৫৮১.২৪ লক্ষ টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে ০১/০৭/২০০৪ থেকে ৩০/০৬/০৭ মেয়াদে বাস্তবায়নের লক্ষ্যে গত ০৯/০১/২০০৫ তারিখে একনেক সভায় অনুমোদিত হয়। অতঃপর প্রকল্পের ১ম সংশোধনী ০১/০৭/২০০৪ থেকে ৩০/০৬/২০০৯ মেয়াদে বাস্তবায়নের নিমিত্ত গত ২৮/০৪/২০০৯ তারিখে একনেক কর্তৃক অনুমোদিত হয়। পরবর্তীকালে পরিকল্পনা কমিশন কর্তৃক ব্যয় বৃদ্ধি ব্যতিরেকে প্রকল্পের মেয়াদ ৩০/০৬/২০১০ পর্যন্ত বৃদ্ধি করা হয়।

৯। **পরিদর্শনঃ** গত ২১/১১/২০১০ তারিখে আইএমইডি কর্তৃক প্রকল্প এলাকা পরিদর্শন করা হয়। পরিদর্শনকালে সংশিষ্ট নির্বাহী প্রকৌশলী ও অন্যান্য সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তাগণ উপস্থিত ছিলেন।

১০। **প্রকল্পের বাস্তবায়নঃ** প্রকল্পের আওতায় জুন, ২০১০ পর্যন্ত ক্রমপুঞ্জিত ব্যয় হয়েছে ৩৩৮৫.৯১ লক্ষ টাকা, যা অনুমোদিত ব্যয়ের ৯৯.৯০%। উক্ত সময়ে বাস্তব অগ্রগতি হয়েছে ৯৯%। নিম্নে প্রধান প্রধান ভৌত কাজের অগ্রগতির বিবরণ প্রদান করা হলঃ

১০.১ **ভূমি অধিগ্রহণঃ** প্রকল্পের আওতায় ১.৮৭ হেঃ ভূমি অধিগ্রহণ কাজের জন্য ১২৮.৮০ লক্ষ টাকা বরাদ্দ ছিল, যার শতভাগ অর্জিত হয়েছে। সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তার নিকট হতে জানান যে, সড়কের অষ্টম কিঃ মিঃ এ ব্রীজের এপ্রোচে ভূমি অধিগ্রহণ করা হয়েছে। প্রকল্পের সড়কের ২৪তম-২৫তম (অংশ) কিঃমিঃ এবং ৪৯তম কিঃমিঃ-এ ব্রীজের এ্যাপ্রোচের ভূমি অধিগ্রহণ করা হয়েছে বলে সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তা জানান।

১০.২ **সড়ক বাঁধ নির্মাণ (মাটির কাজ):** প্রকল্পের আওতায় মোট ৭.২০ লক্ষ ঘন মিটার মাটির কাজের জন্য ৭৮৫.৬৭ লক্ষ টাকা বরাদ্দ ছিল, যার শতভাগ অর্জিত হয়েছে। সড়কের ২য় (অংশ) থেকে ৫ম (অংশ), ৭ম (অংশ), ৮ম (অংশ), ৯ম (অংশ), ১০ম (অংশ), কিঃমিঃ-এ মাটির কাজ করা হয়েছে। এ অংশে সড়ক বাঁধ ১ মিঃ উঁচু করা হয়েছে বলে সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তা জানান।

১০.৩ **ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট শক্তিশালীকরণ (কার্পেটিং এবং সীলকোটসহ):** প্রকল্পের আওতায় ১২.১০ কিঃমিঃ সড়কে ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট কার্পেটিং ও সীলকোটসহ শক্তিশালীকরণের জন্য ৩১৮.৪১ লক্ষ টাকা বরাদ্দ ছিল, যার শতভাগ অর্জিত হয়েছে। সরেজমিন পরিদর্শনকালে দেখা যায় যে, সড়কের পেভমেন্ট ১২ ফুট, উভয় পাশে ৩ ফুট করে হার্ডসোল্ডারসহ পেভমেন্ট ১৮ ফুট এবং ক্রেষ্ট স্থান বিশেষে ২০-২২ ফুট চওড়া।

১০.৪ **নতুন ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট নির্মাণ (এ্যাপ্রোচ রোডসহ):** প্রকল্পের আওতায় ০.৭০ কি:মি: নতুন ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট নির্মাণ বাবদ ৪৫.৫৩ লক্ষ টাকার সংস্থান ছিল, যার শতভাগ অর্জিত হয়েছে। অর্থাৎ এ খাতে আর্থিক ও বাস্তব অগ্রগতি ১০০%। সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তার নিকট হতে জানা যায় যে, সড়কের ৭ম কিঃ মিঃ এ নতুন ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট নির্মাণ করা হয়েছে। পেভমেন্ট খুড়ে গুনগত মান পরীক্ষা করা সম্ভব হয়নি। তবে কাজের মান ভাল হয়েছে বলে বাহ্যিকভাবে প্রতীয়মান হয়েছে।

১০.৫ **হার্ডসোল্ডার নির্মাণঃ** প্রকল্পের আওতায় ১১.৫০ কি:মি: সড়কে হার্ডসোল্ডার নির্মাণ বাবদ ২১৯.৭৫ লক্ষ টাকা বরাদ্দ ছিল, যার শতভাগ অর্জিত হয়েছে। অর্থাৎ এ খাতে আর্থিক ও বাস্তব অগ্রগতি ১০০%। সরেজমিন পরিদর্শনকালে দেখা যায় যে, সব অংশে হার্ডসোল্ডার নির্মাণ করা হয়নি। এ ছাড়া হার্ডসোল্ডারের নির্মাণ কাজ ভাল মানের হয়নি বলে প্রতীয়মান হয়েছে। হার্ডসোল্ডারের শুধু মাত্র সীলকোট করা হয়েছে, কিন্তু কার্পেটিং করা হয়নি বলে সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তা জানান।

১০.৬ **আরসিসি সেতু নির্মাণঃ** প্রকল্পের আওতায় ২১৬.৪৪ মি: আরসিসি সেতু নির্মাণ বাবদ ১২২৫.২৫ লক্ষ টাকা বরাদ্দ ছিল, যার শতভাগ অর্জিত হয়েছে। অর্থাৎ এ খাতে আর্থিক ও বাস্তব অগ্রগতি ১০০%। সরেজমিন পরিদর্শনকালে দেখা যায় যে, সড়কের অষ্টম কিঃ মিঃ এ ২১৬.৪৪ মিঃ দীর্ঘ এবং ১০.৩২ মিঃ প্রশস্ত আরসিসি ব্রীজ নির্মাণ করা হয়েছে। ব্রীজের নির্মাণ কাজ ভাল হয়েছে বলে বাহ্যিকভাবে প্রতীয়মান হয়।

১০.৭ **কালভার্ট পুনঃনির্মাণ (এ্যাপ্রোচসহ) :** প্রকল্পের আওতায় ২৮.০০ মি: কালভার্ট নির্মাণ বাবদ ১০২.৪৮ লক্ষ টাকা বরাদ্দ ছিল, যার শতভাগ অর্জিত হয়েছে। অর্থাৎ এ খাতে আর্থিক ও বাস্তব অগ্রগতি ১০০%। সরেজমিন পরিদর্শনকালে দেখা যায় যে, সড়কের ২য় (অংশ), ৮ম (অংশ), ৯ম (অংশ), এবং ১০ম (অংশ) ৪টি বক্স কালভার্ট নির্মাণ করা হয়েছে। ২য় (অংশ) কিঃ মিঃ এ নির্মিত কালভার্টের সাইট ওয়ালের কিছু অংশে সিমেন্ট ভেঙ্গে রড বাহির হয়েছে।

১০.৮ **রক্ষাপ্রদ কাজ (ব্রীজ এ্যাপ্রোচসহ):** প্রকল্পের আওতায় ৭৯৯৬.৭৮ মিঃ রক্ষাপ্রদ কাজের (জিও টেক্সটাইলসহ আরসিসি ব্লক) কাজের জন্য ৩৫৬.১১ লক্ষ টাকার সংস্থান ছিল,যার সমূদয় অর্থ ব্যয় করে ১০০% বাস্তব অগ্রগতি সাধিত হয়েছে। সরেজমিন পরিদর্শনকালে দেখা যায় যে, সড়কের ৮ম কিঃ মিঃ এ ব্রীজের এপ্রোচে আরসিসি ব্লক এবং ব্রীক ম্যাট্রেসিং এর কাজ করা হয়েছে। বর্ষা মৌসুমে পানির স্রোতে ব্রীক ম্যাট্রেসিং ভেঙ্গে যাওয়ার সম্ভবনা বেশী। এ বিবেচনায় ব্রীজ এপ্রোচের উভয় পাশে প্রায় ৩০০ মিঃ করে গাইড ওয়াল নির্মাণ করা দরকার।

১০.৯ **অন্যান্য :** প্রকল্পের আওতায় ১৫০০ মি: ডাইভারশন রোড নির্মাণের জন্য ১৪২.০০ লক্ষ টাকা, সাইন সিগন্যাল, কিলোমিটার পোস্ট, গাইড পোষ্ট ইত্যাদি কাজের জন্য ৬.২০ লক্ষ টাকা এবং নির্মাণকালীন রক্ষণাবেক্ষণ কাজের জন্য ১২৫.০০ লক্ষ টাকা বরাদ্দ ছিল, যার সমূদয় অর্থ ব্যয় করে ১০০% বাস্তব অগ্রগতি অর্জিত হয়েছে।

১১। **প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জনঃ**

পরিকল্পিত উদ্দেশ্য	উদ্দেশ্য অর্জন
প্রকল্পের মূল উদ্দেশ্য হল বৈদ্যেরবাজার-সোনারগাঁও-মোগরাপাড়া-কাইকারটেক-নবীগঞ্জ সড়ক উন্নয়নের মাধ্যমে নিরাপদ ও সহজ যোগাযোগ ব্যবস্থা স্থাপন করা।	সড়কটি প্রশস্তকরণের ফলে যোগাযোগ ব্যবস্থা সহজতর ও উন্নত হয়েছে।

১২। **বিশেষ পর্যবেক্ষণঃ** সড়কটি মেঘনা নদীর পাশ ঘেষে অতিক্রম করেছে। ফলে বর্ষা মৌসুমে পানির স্রোতে সড়ক বাঁধে ভাঙ্গান দেখা দেয় এবং ভবিষ্যতে আরো বেশী ভাঙ্গান হওয়ার সম্ভবনা বেশী। বৈদ্যের বাজারের উপর পানি উন্নয়ন বোর্ড কর্তৃক আরসিসি ব্লক দ্বারা প্রতিরক্ষামূলক কাজ করা হলেও তা পর্যাপ্ত নয়। ফলে প্রতি বছর ভাঙ্গান উত্তরোত্তর বৃদ্ধি পাচ্ছে বলে সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তা এবং স্থানীয় জনগন জানান। সড়ক বাঁধটি রক্ষার্থে প্রতিরক্ষামূলক কাজ জোরদার করা প্রয়োজন। এ বিষয়ে যোগাযোগ মন্ত্রণালয়/ পানি সম্পদ মন্ত্রণালয় কর্তৃক প্রয়োজনীয় ব্যবস্থা গ্রহণ করা দরকার।

১৩। **সমস্যাঃ**

১৩.১ **প্রকল্পের টাইম ও কষ্ট ওভাররান :** প্রকল্পটির মূল বাস্তবায়নকাল নির্ধারণ করা হয় ০৩ বছর মেয়াদে (২০০৪-২০০৫ থেকে ২০০৬-২০০৭)। প্রকল্পটির সংশোধিত ও প্রকৃত বাস্তবায়নকাল ০৬ বছর (২০০৪-২০০৫ থেকে ২০০৯-১০), যা মূল বাস্তবায়নকাল অপেক্ষা ৫ বছর বা ৮০% বেশী। এছাড়া প্রকল্পের মূল প্রাক্কলিত ব্যয় ২৫৮১.২৪ লক্ষ টাকা এবং সংশোধিত প্রাক্কলিত ব্যয় ৩৩৮৬.২০ লক্ষ টাকা। প্রকল্প সমাপ্তিতে প্রকৃত ব্যয় হয়েছে ৩৩৮৫.৯১ লক্ষ টাকা, যা মূল প্রাক্কলিত ব্যয় অপেক্ষা ৮০৪.৬৭ লক্ষ টাকা বা ৩১.১৭% বেশী। বছরভিত্তিক বাজেট বরাদ্দের পরিমাণ কম হওয়ায় প্রকল্প বাস্তবায়নে বেশী সময় লেগেছে বলে সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তা জানান। এ জাতীয় বিদ্যমান রাস্তা শুধুমাত্র সংস্কারমূলক কাজের জন্য এত দীর্ঘ মেয়াদে প্রকল্পটি বাস্তবায়ন করা কোন ক্রমেই সমীচীন হয়নি।

১৩.২ **নিম্নমানের হার্ড সোল্ডার/কার্পেটিং কাজঃ** সড়কের মাঝে মাঝে কার্পেটিং উঠে গর্তের সৃষ্টি হয়েছে। এ ছাড়া কিছু অংশে হার্ড সোল্ডার নির্মাণ করা হয়নি। হার্ড সোল্ডারের নির্মাণ কাজ নিম্নমানের হয়েছে বলে বাহ্যিকভাবে প্রতীয়মান হয়েছে।

১৩.৪ **ছোট ছোট লটে/প্যাকেজে ঠিকাদার নিয়োগঃ** প্রকল্পের কাজ বছরভিত্তিক রক্ষণাবেক্ষণ ব্যয়ের আদলে অসংখ্য ছোট ছোট লট/প্যাকের মাধ্যমে ঠিকাদার নিয়োগ করে সম্পন্ন করা হয়েছে। প্রকল্পের অনুকুলে বছরভিত্তিক অর্থ বরাদ্দ কম হওয়ায় ছোট ছোট প্যাকেজে কাজ সম্পন্ন করতে হয়েছে বলে সংশিষ্ট কর্মকর্তা জানান। বছরভিত্তিক বরাদ্দের বিপরীতে অসংখ্য ছোট ছোট লটের মাধ্যমে ঠিকাদার নিয়োগ করা কোন মতেই প্রকল্পের মূল উদ্দেশ্যের সাথে সামঞ্জস্যপূর্ণ হয়নি। বাস্তবায়নকারী সংস্থার অব্যবস্থাপনা এবং দূর্বল মনিটরিং-এর জন্য এ ধরণের অবস্থা হয়েছে বলে প্রতীয়মান হয়।

১৩.৫ **সড়ক বাঁধে ভাঙ্গানঃ** সড়কটি মেঘনা নদীর পাশ ঘেষে অতিক্রম করেছে। ফলে বর্ষা মৌসুমে পানির স্রোতে সড়ক বাঁধে ভাঙ্গান দেখা দেয় এবং ভবিষ্যতে আরো বেশী ভাঙ্গান হওয়ার সম্ভবনা বেশী। বৈদ্যের বাজারের উপর পানি উন্নয়ন বোর্ড কর্তৃক আরসিসি ব্লক দ্বারা প্রতিরক্ষামূলক কাজ করা হলেও তা পর্যাপ্ত নয়। ফলে প্রতি বছর ভাঙ্গান উত্তরোত্তর বৃদ্ধি পাচ্ছে। সড়ক বাঁধটি রক্ষার্থে প্রতিরক্ষামূলক কাজ জোরদার করা প্রয়োজন।

১৩.৬ **ঘন ঘন প্রকল্প পরিচালক বদলিঃ** ২০০৪-০৫ থেকে ২০০৯-১০ মেয়াদে ০৬ বছর ব্যাপী বাস্তবায়িত ৩৩৮৫.৯১ লক্ষ টাকা ব্যয়ের এ প্রকল্পে সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী পর্যায়ের ১৪ জন কর্মকর্তা বিভিন্ন সময়ে পূর্ণকালীন প্রকল্প পরিচালক হিসেবে দায়িত্ব পালন করলেও তারা একই সাথে একাধিক প্রকল্পের দায়িত্ব পালন করেন। ফলে প্রকল্প ব্যবস্থাপনা ও মনিটরিং দূর্বল হয়েছে বলে প্রতীয়মান হয়।

১৪। **মতামত/সুপারিশঃ**

১৪.১ ভবিষ্যতে প্রকল্প বাস্তবায়নে দীর্ঘসূত্রিতা পরিহার করে যথাসময়ে প্রকল্প বাস্তবায়নের বিষয়ে যোগাযোগ মন্ত্রণালয় এবং সওজ অধিদপ্তর প্রয়োজনীয় ব্যবস্থা নেবে।

১৪.২ সড়ক বাঁধটির ভাঙ্গন রোধকল্পে বৈদ্যেরবাজারসহ অন্যান্য ভাঙ্গন অংশে আরসিসি ব্লক/টোওয়াল/প্যালাসাইডিং দ্বারা প্রতিরক্ষামূলক কাজ জোরদার করা প্রয়োজন। এ বিষয়ে যোগাযোগ মন্ত্রণালয়/ পানি সম্পদ মন্ত্রণালয় প্রয়োজনীয় ব্যবস্থা গ্রহণ করতে পারে।

১৪.৩ ভবিষ্যতে অনুরূপ প্রকল্প বাস্তবায়নের ক্ষেত্রে বছরভিত্তিক রক্ষণাবেক্ষণ ব্যয়ের আদলে অসংখ্য ছোট ছোট লট/প্যাকেজের মাধ্যমে ঠিকাদার নিয়োগ পরিহারপূর্বক কম পক্ষে ১০ কি:মি: রাস্তা নির্মাণের জন্য ১টি লট/প্যাকেজের মাধ্যমে ঠিকাদার নিয়োগের উদ্দেশ্যে দরপত্র আহবান করার বিষয়ে যোগাযোগ মন্ত্রণালয় সওজ অধিদপ্তরকে নির্দেশনা দিবে।

১৪.৪ যোগাযোগ মন্ত্রণালয় অনুমোদিত ডিপিপি অনুযায়ী সড়কের সব অংশে হার্ড সোল্ডার নির্মাণ না করা এবং সড়কের মাঝে মাঝে কার্পেটিং উঠে যাওয়ার কারণ খতিয়ে দেখে দায়ী ব্যক্তিদের বিরুদ্ধে প্রয়োজনীয় ব্যবস্থা গ্রহণ করবে।

১৪.৫ প্রকল্প পরিচালকের ঘন ঘন বদলি এবং একজন প্রকল্প পরিচালক একই সাথে একাধিক প্রকল্পে দায়িত্ব পালন করায় প্রকল্প বাস্তবায়নে দীর্ঘসূত্রিতার সৃষ্টি হয় বিধায় প্রকল্প ব্যবস্থাপনার সরকারী সার্কুলার অনুযায়ী মন্ত্রণালয়/সংস্থার আওতায় বাস্তবায়নাধীন প্রকল্পসমূহের সার্বক্ষনিক প্রকল্প পরিচালক নিয়োগসহ প্রকল্প পরিচালকের ঘন ঘন বদলি এবং একজন প্রকল্প পরিচালকের একাধিক প্রকল্পের দায়িত্ব পালন রোধে যোগাযোগ মন্ত্রণালয় ও সওজ অধিদপ্তর প্রয়োজনীয় ব্যবস্থা নেবে।

মুন্সিগঞ্জ (হাতিমারা)-শ্রীনগর সড়ক উন্নয়ন (১ম সংশোধিত)
(সমাপ্তঃ জুন ২০১০)

১। প্রকল্পের নাম : মুন্সিগঞ্জ (হাতিমারা)-শ্রীনগর সড়ক উন্নয়ন (১ম সংশোধিত)।

২। বাস্তবায়নকারী সংস্থা : সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর।

৩। প্রশাসনিক মন্ত্রণালয় : যোগাযোগ মন্ত্রণালয়।

৪। প্রকল্পের বাস্তবায়ন সময় ও ব্যয় :

(লক্ষ টাকায়)

প্রাক্কলিত ব্যয়		প্রকৃত ব্যয়	পরিকল্পিত বাস্তবায়নকাল		প্রকৃত বাস্তবায়নকাল	অতিক্রান্ত ব্যয় (মূল প্রাক্কলিত ব্যয়ের %)	অতিক্রান্ত সময় (মূল প্রাক্কলিত ব্যয়ের %)
মূল	১ম সংশোধিত		মূল	১ম সংশোধিত			
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮
১৪০৩.৮৪	১৫৩৯.৬৯	১২৪৪.০০	২০০৫-২০০৬ হতে ২০০৭-২০০৮	২০০৫-২০০৬ হতে ২০০৯-২০১০	২০০৫-২০০৬ হতে ২০০৯-২০১০	-	২ বছর (৬৬.৬৭%)

৫। <u>**কাজের অঙ্গভিত্তিক বাস্তবায়ন :**</u>

(লক্ষ টাকায়)

ক্রমিক নং	সংশোধিত অনুমোদিত ডিপিপি অনুযায়ী কাজের অঙ্গ	একক	সংশোধিত অনুমোদিত ডিপিপি অনুযায়ী লক্ষ্যমাত্রা		প্রকৃত বাস্তবায়ন	
			বাস্তব পরিমাণ	আর্থিক	বাস্তব পরিমাণ (%)	আর্থিক (%)
১	২	৩	৪	৫	৬	৭
১।	সার্ভে এবং ডিজাইন	থোক	থোক	১.০০	থোক	১.০০ (১০০%)
২।	বৃক্ষরোপন	কি:মি:	১৯.০০	১১.৪০	০.০০	০.০০
৩।	মাটির কাজ (স্লোপ ১:১.৫ সহ প্রশস্তকরণ)	লঃঘঃমিঃ	২.৪৫	২৮৩.২৯	২.৪৫ (১০০%)	২৭৭.০০ (৯৭.৭৮%)
৪।	পুরাতন পেভমেন্ট পুনঃনির্মাণ	কি:মি:	২.৫০	১২১.৩৮	২.৫০ (১০০%)	১২১.৩৮ (১০০%)
৫।	হার্ডসোল্ডার নির্মাণ	কি:মি:	১৯.০০	৪৩৫.৭২	১৯.০০ (১০০%)	৪৩৫.৬২ (১০০%)
৬।	সেতু নির্মাণ	মি:	২১.৩৪	৯৮.০০	২১.৩৪ (১০০%)	৯৮.০০ (১০০%)
৭।	মেইন ব্রীজের উপর আরসিসি সুপার ষ্ট্রাকচার নির্মাণ	মি:	৭৩.২৩	৩২৯.৫০	৭৩.২৩ এর ৪০%	৬৮.০০ (২০.৬৪%)
৮।	রক্ষাপ্রদ কাজঃ					
	ক. জিও টেক্সটাইলসহ সিসি ব্লক	ব:মি:	৪৮০০.০০	৪৮.০০	৪৮০০.০০ (১০০%)	৪৫.০০ (৯৩.৭৫%)

(লক্ষ টাকায়)

ক্রমিক নং	সংশোধিত অনুমোদিত ডিপিপি অনুযায়ী কাজের অঙ্গ	একক	সংশোধিত অনুমোদিত ডিপিপি অনুযায়ী লক্ষ্যমাত্রা		প্রকৃত বাস্তবায়ন	
			বাস্তব পরিমাণ	আর্থিক	বাস্তব পরিমাণ (%)	আর্থিক (%)
১	২	৩	৪	৫	৬	৭
	খ. টো-ওয়াল নির্মাণ	ঘ:মি:	৪৯০.০০	২৯.৪০	৪৯০.০০ (১০০%)	২০.০০ (৬৮%)
	গ. আরসিসি প্যালাসাইডিং	মি:	৩৭০০.০০	১৪৮.০০	৩৭০০.০০ (১০০%)	১৪৮.০০ (১০০%)
৯।	সড়ক নিরাপত্তা কাজ (সাইন, সিগন্যাল ইত্যাদি)	কি:মি:	২০.০০	১৪.০০	১৪.০০ (৭০%)	১০.০০ (৭১.৪৩%)
১০।	নির্মাণকালীন রক্ষণাবেক্ষণ	থোক	থোক	২০.০০	থোক	২০.০০ (১০০%)
	মোট	-	**১০০%**	**১৫৩৯.৬৯**	**৮৬.৫০%**	**১২৪৪.০০ (৮০.৭৯%)**

৬। **প্রকল্পের বছরভিত্তিক অর্থ বরাদ্দ ও ব্যয়ঃ** প্রকল্পের অনুকূলে বছর ওয়ারী অর্থ বরাদ্দ, অবমুক্তি এবং ব্যয় নিম্নরূপঃ

(লক্ষ টাকায়)

অর্থ বছর	বরাদ্দ	অবমুক্তি	ব্যয়
১	২	৩	৪
২০০৬-০৭	৫০.০০		৫০.০০
২০০৭-০৮	১২৫.০০		১২৫.০০
২০০৮-০৯	৫৫০.০০		৫৫০.০০
২০০৯-১০	৫১৯.০০		৫১৯.০০
মোট=	**১২৪৪.০০**		**১২৪৪.০০**

বিঃ দ্রঃ- অর্থ অবমুক্তি সংক্রান্ত তথ্য পাওয়া যায়নি।

৭। **কাজ অসমাপ্ত থাকলে উহার কারণঃ** সংশোধিত অনুমোদিত ডিপিপি অনুযায়ী সড়কে র ১৯তম কি:মি: এ ৭৩.২৩ মি: সেতু নির্মাণ এবং বৃক্ষরোপণ ব্যতীত প্রায় সকল ভৌত কাজ সম্পাদন করা হয়েছে। উল্লেখিত সেতুর প্রায় ৪০% কাজ করা হয়েছে।

৮। **সাধারণ পর্যবেক্ষণঃ**

৮.১। **প্রকল্পের পটভূমি ও উদ্দেশ্যঃ**

৮.১.১ **পটভূমিঃ** মুন্সিগঞ্জ (হাতিমারা)-শ্রীনগর সড়কটি মুন্সিগঞ্জ সড়ক বিভাগের অধীন একটি জেলা সড়ক। এ সড়কটি শ্রীনগর উপজেলার সঙ্গে মুন্সিগঞ্জ জেলা সদর ও নারায়ণগঞ্জ জেলা হয়ে ঢাকা-চট্টগ্রাম মহাসড়কের সাথে সংযুক্ত হয়েছে। তাছাড়া, শ্রীনগর, সিরাজদিখান ও টঙ্গীবাড়ী উপজেলার জনসাধারণ সড়কটির মাধ্যমে মুন্সিগঞ্জ জেলা সদরের সাথে যোগাযোগ রক্ষা করে থাকে। এ ফিডার সড়কটিকে আঞ্চলিক মহাসড়ক মানে নির্মাণের লক্ষ্যে আলোচ্য প্রকল্পটি গ্রহণ করা হয়।

৮.১.২ **উদ্দেশ্যঃ** প্রকল্পের মূল উদ্দেশ্য হলো মুন্সিগঞ্জ-(হাতিমারা)-শ্রীনগর সড়ক উন্নয়নের মাধ্যমে মুন্সিগঞ্জ শহরের সাথে শ্রীনগর উপজেলার সরাসরি যোগাযোগ স্থাপন এবং টঙ্গীবাড়ী ও সিরাজদিখান উপজেলার সাথে সংযোগ সড়ক স্থাপন করে এলাকার যোগাযোগ ব্যবস্থা উন্নত ও সহজতর করা।

৮.২। **<u>প্রকল্প পরিচালক ও প্রকল্প ব্যবস্থাপনা সংক্রান্ত তথ্যঃ</u>** প্রকল্পটি সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের ঢাকা জোনের অধীন মুন্সিগঞ্জ সড়ক বিভাগের আওতায় নিয়োজিত জনবল দ্বারা বাস্তবায়ন করা হয়। প্রকল্পটি মূলতঃ মুন্সিগঞ্জ সড়ক বিভাগের নির্বাহী প্রকৌশলী প্রকল্প ব্যবস্থাপক এর দায়িত্ব পালন করেন। প্রকল্পটির বাস্তবায়নকালীন সময়ে সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী পর্যায়ের একাধিক কর্মকর্তা বিভিন্ন সময়ে খন্ডকালীন প্রকল্প পরিচালক হিসেবে নিয়োজিত ছিলেন।

৮.৩। **<u>প্রকল্পের অনুমোদনঃ</u>** আলোচ্য প্রকল্পটি ১৪০৩.৮৪ লক্ষ টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে ০১/০৭/২০০৬ থেকে ৩০/০৬/২০০৮ মেয়াদে বাস্তবায়নের জন্য বিগত ০৪/০৭/২০০৬ তারিখে মাননীয় পরিকল্পনা মন্ত্রী কর্তৃক অনুমোদিত হয়। পরবর্তীতে আইএমইডি'র সুপারিশক্রমে পরিকল্পনা কমিশন কর্তৃক প্রকল্পের মেয়াদ জুন, ২০১০ পর্যন্ত বৃদ্ধি করা হয়। অতঃপর নতুন অঙ্গের অন্তর্ভুক্তি, অঙ্গের পরিমাণের হ্রাস/বৃদ্ধি এবং সওজ অধিদপ্তরের সিডিউল দর বৃদ্ধির ফলে বিভিন্ন অঙ্গের প্রাক্কলিত ব্যয় পরিবর্তন হওয়ায় প্রকল্পের ১ম সংশোধনী ১৫৩৯.৬৯ লক্ষ টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে ০১/০৭/২০০৬ থেকে ৩০/০৬/২০১০ মেয়াদে বাস্তবায়নের জন্য প্রকল্পের ১ম সংশোধনী মাননীয় যোগাযোগ মন্ত্রী কর্তৃক অনুমোদিত হয়।

৮.৪। **<u>ক্রয় সংক্রান্ত কার্যক্রমঃ</u>** প্রকল্পের আওতায় কতিপয় কাজের ক্রয় সংক্রান্ত কার্যক্রমের তথ্য নিম্নের ছকে প্রদান করা হলঃ

(লক্ষ টাকায়)

ক্রঃ নং	ক্রয়/মেরামত কার্যক্রম	দরপত্র প্রস্তাবের মূল্য		দরপত্র		কাজ সমাপ্তির তারিখ	
		প্রকল্প প্রস্তাব অনুযায়ী	মূল চুক্তি মূল্য	আহবানের তারিখ	চুক্তি স্বাক্ষরের তারিখ	চুক্তি অনুযায়ী	প্রকৃত
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮
	পূর্বাঞ্চলঃ						
১.	Widening road embankment by earth work, raising pavement & protective work at bridge/culvert approach for ch. 0+000 to 12+000 km. of Munshiganj-Srinagar(Hatimara-Kushumpur portion) Road	৩৭৯.০৪	২৯২.৭০	১২/০২/০৮	১২/০৬/০৮	১১/১০/০৮	১১/১০/০৮
২.	Construction of hard shoulder at 1st (P), 2nd, 3rd, 4th (P), 9th, 10th (P) & 11th (P) of Munshiganj-Srinagar (Hatimara-Kushumpur portion) Road	-	৯৮.৭৮	২৯/০৯/০৮	২২/১২/০৮	২১/০৪/০৯	২১/০৪/০৯
৩.	Construction of hard shoulder at 4th (P), 5th, 6th, 7th, 8th, 11th(P) & 12th of Munshiganj-Srinagar (Hatimara-Kushumpur portion) Road	১৪৩.৯৭	৮৮.০৩	২৯/০৪/০৯	২৫/০৯/০৯	২৪/০১/১০	২৪/০১/১০
৪.	Strengthening of old pavement at different km. of Munshiganj-Srinagar (Hatimara-Kushumpur portion) Road	১২২.৭১	৭৯.৯৭	০২/০৮/০৯	৩১/১২/০৯	৩০/০৪/১০	৩০/০৪/১০

৫.	Construction of RCC palasiding at 13th (P), 14th (P), 15th (P) & 16th (P) of Munshiganj-Srinagar (Hatimara-Kushumpur portion) Road	৫৪.৪৯	৫৪.৪৯	১৫/০১/১০	১৩/০৫/১০	১১/০৭/১০	১১/০৭/১০
৬.	Construction of superstructure of 73.23m long PC. girder bridge at 19th km Srinagar (Hatimara-Kushumpur portion) Road Munshiganj-Srinagar (Hatimara-Kushumpur portion) Road	১৯১.০৫	১৫৯.০৭	২৭/০৯/০৯	২৭/০১/১০	২৬/০৪/১০	Incomplete
৭.	Widening road embankment by earth work, raising pavement & protective work at diffent km. of Munshiganj-Srinagar Road	২৪৮.০০	২০৩.৬৪	০১/০২/০৮	০৩/০৬/০৮	০২/১০/০৮	০২/১০/০৮
৮.	Widening road embankment carpeting, seal coat of pavement at different km of Munshiganj-Srinagar Road	১৪৯.০০	৯৮.০০	০১/১২/০৯	০৭/০৪/০৯	০৬/০৮/০৯	০৬/০৮/০৯

৯। **পরিদর্শনঃ** গত ০৬/১১/২০১০ তারিখে আইএমইডি কর্তৃক প্রকল্প এলাকা পরিদর্শন করা হয়। পরিদর্শনকালে সংশিষ্ট নির্বাহী প্রকৌশলী এবং উপ-বিভাগী প্রকৌশলী উপস্থিত ছিলেন।

১০। **প্রকল্পের বাস্তবায়নঃ** প্রকল্পের আওতায় জুন, ২০১০ পর্যন্ত ক্রমপুঞ্জিত ব্যয় হয়েছে ১২৪৪.০০ লক্ষ টাকা, যা অনুমোদিত ব্যয়ের ৮০.৭৯%। উক্ত সময়ে বাস্তব অগ্রগতি হয়েছে ৮৬.৫০%। নিম্নে প্রধান প্রধান ভৌত কাজের অগ্রগতির বিবরণ প্রদান করা হলঃ

১০.১ **সড়ক বাঁধ প্রশস্তকরণ (মাটির কাজ):** প্রকল্পের আওতায় ২.৪৫ লক্ষ ঘন মিটার মাটির কাজের জন্য ২৮৩.২৯ লক্ষ টাকা বরাদ্দ ছিল। শতভাগ বাস্তব কাজ সম্পাদিত হয়েছে এবং এ জন্য ব্যয় করা হয়েছে ২৭৭.০০ লক্ষ টাকা, যা বরাদ্দের ৯৭.৭৮%। সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তার নিকট থেকে জানা যায় যে, সড়কের ১ম (অংশ) কি:মি: থেকে ১২তম (অংশ) কি:মি: এবং ১৪তম (অংশ) কি:মি: থেকে ২০তম (অংশ) কি:মি: এ মাটির কাজ করা হয়েছে।

১০.২ **পুরাতন পেভমেন্ট পুনঃনির্মাণঃ** প্রকল্পের আওতায় ২.৫০ কিঃমিঃ সড়কে পুরাতন পেভমেন্ট পুনঃনির্মাণের জন্য ১২১.৩৮ লক্ষ টাকা বরাদ্দ ছিল, যার শতভাগ অর্জিত হয়েছে। অর্থাৎ এ খাতে আর্থিক ও বাস্তব অগ্রগতি ১০০%। সরেজমিনে পরিদর্শনকালে দেখা যায় যে, সড়কের পেভমেন্ট ১২ ফুট, হার্ডসোল্ডারসহ পেভমেন্ট ১৮ ফুট এবং ক্রেষ্ট ২৪ ফুট চওড়া।

১০.৩ **আরসিসি সেতু নির্মাণ :** প্রকল্পের আওতায় ২১.৩৪ মিটার ১টি আরসিসি সেতু নির্মাণ বাবদ ৯৮.০০ লক্ষ টাকার সংস্থান ছিল, যার শতভাগ অর্জিত হয়েছে। অর্থাৎ এ খাতে আর্থিক ও বাস্তব অগ্রগতি ১০০%। সরেজমিনে পরিদর্শনকালে দেখা যায় যে, সড়কের ৩য় তম কিঃমিঃ এ ২১.৩৪ মিটার দীর্ঘ এবং ১০.৩ মিটার প্রস্থে একটি আরসিসি সেতু নির্মাণ করা হয়েছে। এ সেতুর নির্মাণ কাজ ও গুণগতমান ভাল হয়েছে বলে পরিদর্শকালে প্রতীয়মান হয়।

১০.৪ **মেইন ব্রীজের উপর আরসিসি সুপার ষ্ট্রাকচার নির্মাণ :** প্রকল্পের আওতায় সড়কের ১৯তম (অংশ) কি:মি: এ ৭৩.২৩ মিটার দীর্ঘ ২ (দুই) স্প্যান বিশিষ্ট মেইন ব্রীজের উপর ৭৩.২৩ মিটার আরসিসি সুপার ষ্ট্রাকচার নির্মাণ বাবদ ৩২৯.৫০ লক্ষ টাকা বরাদ্দ ছিল। এর মধ্যে প্রায় ৪০% বাস্তব কাজ করে ৬৮.০০ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে, যা বরাদ্দের ২০.৬৪%। সরেজমিনে পরিদর্শনকালে দেখা যায় যে, সেতুটির অর্ধেক অংশে ৫টি গার্ডারের কাজ সম্পন্ন হয়েছে। বাকী অর্ধেক অংশে ৫টি গার্ডার এবং উভয় অংশে ২টি স্ল্যাবসহ এ্যাপ্রোচ রোডের কাজ বাকী আছে। এ সকল নির্মাণ কাজ সম্পন্ন না করেই প্রকল্পটি সমাপ্ত ঘোষণা করা হয়েছে। প্রকল্পের মেয়াদ বৃদ্ধি না পাওয়ায় অবশিষ্ট কাজ সম্পন্ন করা সম্ভব হয়নি বলে সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তা জানান। উল্লেখ্য, প্রকল্পটি জুলাই,২০০৬ সালে অনুমোদিত হয়। কিন্তু উক্ত ব্রীজ নির্মাণের কার্যাদেশ প্রদান করা হয় প্রকল্প শুরুর প্রায় ৩ বছর ৬ মাস পর এবং প্রকল্প সমাপ্তির মাত্র ৫ মাস আগে। অর্থাৎ ২৭/০১/২০১০ তারিখে। কার্যাদেশ অনুযায়ী ব্রীজ নির্মাণের কাজ মে, ২০১০ সালের মধ্যে শেষ হওয়ার কথা। কিন্তু প্রকল্প সমাপ্তির জন্য নির্ধারিত সময় জুন, ২০১০ এর মধ্যেও ব্রীজের নির্মাণ কাজ সম্পন্ন করা সম্ভব হয়নি। ৭৩.২৩ মিটার দীর্ঘ ব্রীজ নির্মাণের কাজ প্রকল্প শুরুর ৩ বছর ৬ মাস পর এবং প্রকল্প সমাপ্তির মাত্র ৫ মাস পূর্বে কার্যাদেশ প্রদানের কারণ জানতে চাইলে সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তা জানান যে, পূর্বে নির্মিত ব্রীজের নকশা খুঁজে পেতে বিলম্ব হওয়ার কারণে কার্যাদেশ প্রদানেও বিলম্ব হয়েছে। যা হোক, এ ব্রীজের কার্যাদেশ প্রদানের বিলম্বের কারণ তদন্তপূর্বক দায়ী ব্যক্তিদের সতর্ক করা সহ ভবিষ্যতে এ ধরণের পুনরাবৃত্তি যাতে না ঘটে সে বিষয়ে যোগাযোগ মন্ত্রণালয়ের প্রয়োজনীয় ব্যবস্থা নেয়া দরকার। এছাড়া অনুমোদিত ডিপিপিতে এ ব্রীজ নির্মাণ বাবদ ৩২৯.৫০ লক্ষ টাকার সংস্থান ছিল। ব্রীজ নির্মাণের জন্য প্রাক্কলিত মূল্য নির্ধারণ করা হয় প্রায় ১৯১.০৫ লক্ষ টাকা এবং কার্যাদেশ প্রদান করা হয় প্রায় ১৫৯.০৭ লক্ষ টাকা। এর মধ্যে ৬৮.০০ লক্ষ টাকা ব্যয় করে ৪০% কাজ করা হয়েছে। কার্যাদেশকৃত মূল্যের মধ্যে অবশিষ্ট কাজ সম্পন্ন করতে দরদাতা প্রতিষ্ঠান সম্মত রয়েছে বলে সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তা জানান। এমতাবস্থায়, নতুনভাবে টেন্ডার আহবান করে ব্রীজের অবশিষ্ট কাজ সম্পন্ন করা হলে উক্ত কার্যাদেশ দরের চেয়ে আরও বেশী অর্থ ব্যয় হতে পারে। এ বিবেচনায় সরকারী অর্থের সুষ্ঠু ব্যবহারের স্বার্থে ব্রীজের অবশিষ্ট কাজ উক্ত ঠিকাদার দ্বারা সম্পন্ন করা যেতে পারে এবং সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের রক্ষণাবেক্ষণ খাতের বরাদ্দ হতে প্রয়োজনীয় ব্যয় মিটানো যেতে পারে। এ বিষয়ে যোগাযোগ মন্ত্রণালয় সওজ অধিদপ্তরকে প্রয়োজনীয় নির্দেশনা দিতে পারে।

১০.৫ **হার্ডসোল্ডার নির্মাণঃ** প্রকল্পের আওতায় ১৯ কি:মি: সড়কে হার্ডসোল্ডার নির্মাণ বাবদ ৪৩৫.৭২ লক্ষ টাকা বরাদ্দ ছিল, যার শতভাগ অর্জিত হয়েছে। অর্থাৎ এ অঙ্গে আর্থিক ও বাস্তব অগ্রগতি ১০০%। সরেজমিন পরিদর্শনকালে দেখা যায় যে, সড়কের উভয় পাশে ৩ মিটার করে হার্ডসোল্ডার নির্মাণ করা হয়েছে।

১০.৬ **রক্ষাপ্রদ কাজঃ** প্রকল্পের আওতায় ৪৮০০ বঃমিঃ সিসি ব্লক (জিও টেক্সটাইলসহ) কাজ বাবদ ৪৮.০০ লক্ষ টাকা, ৪৯০ ঘঃমিঃ টো-ওয়াল নির্মাণ বাবদ ২৯.৪০ লক্ষ টাকা এবং ৩৭০০ মিটার আরসিসি প্যালাসাইডিং কাজ বাবদ ১৪৮.০০ লক্ষ টাকার সংস্থান ছিল যার সমুদয় অর্থ ব্যয় করে ১০০% বাস্তব অগ্রগতি সাধিত হয়েছে। সরেজমিনে পরিদর্শনকালে দেখা যায় যে, সড়কের ১৩তম (অংশ) থেকে ১৭তম (অংশ) কি:মি: এ আরসিসি প্যালাসাইডিং এবং ৬ ষ্ঠ (অংশ) কি:মি: এ জিও টেক্সটাইলসহ সিসি ব্লাক কাজ করা হয়েছে।

১০.৭ **অন্যান্য :** প্রকল্পের আওতায় ১৯ কি:মি: সড়কে বনায়ন বাবদ ১১.৪০ লক্ষ টাকা বরাদ্দ ছিল। বনায়ন কাজ না করায় এ খাতে কোন অর্থ ব্যয় হয়নি। এছাড়া ২০ কি:মি: সড়ক নিরাপত্তা কাজ (সাইন, সিগন্যাল কি:মি: পোষ্ট ইত্যাদি) বাবদ ১৪.০০ লক্ষ টাকা বরাদ্দ ছিল, যার শতভাগ বাস্তব কাজ করে ১০.০০ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে, যা বরাদ্দের ৫০%।

১১। **প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জনঃ**

পরিকল্পিত উদ্দেশ্য	উদ্দেশ্য অর্জন
প্রকল্পের মূল উদ্দেশ্য হলো মুন্সিগঞ্জ-(হাতিমারা)-শ্রীনগর সড়ক উন্নয়নের মাধ্যমে মুন্সিগঞ্জ শহরের সাথে শ্রীনগর উপজেলার সরাসরি যোগাযোগ স্থাপন এবং টঙ্গীবাড়ী ও সিরাজদিখান উপজেলার সাথে সংযোগ সড়ক স্থাপন করে অত্র এলাকার যোগাযোগ ব্যবস্থা উন্নত ও সহজতর করা।	সড়কটি প্রশস্তকরণের ফলে যোগাযোগ ব্যবস্থা সহজতর ও উন্নত হয়েছে। তবে সড়কের ১৯তম কি:মি: এ ৭৩.২৩ মি: সেতুর কাজ অসম্পন্ন থাকায় যানবাহন চলাচলে অসুবিধা হচ্ছে।

১২। বিশেষ পর্যবেক্ষণঃ ২৪ কি:মি: দীর্ঘ আলোচ্য সড়কে ছোট-বড় ৩০টি ব্রীজ বিদ্যমান। এর মধ্যে ১১টি বেইলী ব্রীজ এবং ১৯টি আরসিসি গার্ডার ব্রীজ। আলোচ্য প্রকল্পের আওতায় সড়কটিকে প্রশস্ত করা হলেও অধিক সংখ্যক বেইলী ব্রীজ ও আরসিসি

ন্যারো (Narrow) ব্রীজের কারণে সড়কে যানবাহন চলাচলে অসুবিধা হয় বলে সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তাসহ স্থানীয় জনগণ জানান। উল্লেখ্য, মুন্সিগঞ্জ জেলা গোল আলু উৎপাদনের জন্য বিখ্যাত বিধায় এ জেলায় গড়ে উঠেছে অসংখ্য (প্রায় ৬০-৭০টি) কোল্ড ষ্টোরেজ। এ কোল্ড ষ্টোরেজ হতে গোল আলুসহ অন্যান্য কৃষি ফসল ট্রাকে করে উক্ত সড়কের মাধ্যমে ঢাকাসহ অন্যান্য জেলায় পরিবহন করা হয়। আলু ভর্তি ট্রাকের ওজন অপেক্ষাকৃত বেশী হওয়ায় অধিকাংশ সময় বেইলী ব্রীজ ভেঙ্গে দূর্ঘটনা ঘটে বলে সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তাসহ স্থানীয় জনগণ জানান। এছাড়া পদ্মা সেতু নির্মিত হলে এ সড়কে যানবাহন চলাচল অনেকাংশে বৃদ্ধি পাবে। এ বিবেচনায় অত্র এলাকা হতে গোল আলুসহ অন্যান্য কৃষি ফসল দেশের অন্য জেলায় সুষ্ঠভাবে সরবরাহের স্বার্থে এ সড়কে স্থাপিত বেইলী ব্রীজগুলোকে আরসিসি ব্রীজে রূপান্তর করা অত্যন্ত প্রয়োজন। এ বিষয়ে যোগাযোগ মন্ত্রণালয় সওজ অধিদপ্তরকে প্রয়োজনীয় নির্দেশনা দিতে পারে।

১৩। **সমস্যাঃ**

১৩.১ **প্রকল্পের টাইম ওভাররান** : প্রকল্পটির মূল বাস্তবায়নকাল নির্ধারণ করা হয় ৩ বছর মেয়াদে (২০০৫-২০০৬ থেকে ২০০৭-২০০৮)। প্রকল্পটির সংশোধিত ও প্রকৃত বাস্তবায়নকাল ০৫ বছর (২০০৫-২০০৬ থেকে ২০০৯-২০১০), যা মূল বাস্তবায়নকাল অপেক্ষা ০২ বছর বা ৬৬.৬৭% বেশী।

১৩.২ **ব্রীজের কাজ অসম্পন্নঃ** সড়কের ১৯তম (অংশ) কি:মি: এ ৭৩.২৩ মিটার দীর্ঘ একটি আরসিসি ব্রীজ নির্মাণ কাজ সম্পন্ন না করেই প্রকল্পটি সমাপ্ত ঘোষণা করা হয়েছে। ফলে পাশ দিয়ে স্থাপিত বেইলী ব্রীজের মাধ্যমে যানবাহন চলাচল করায় অনেক অসুবিধা হচ্ছে বলে স্থানীয় জনগণ জানান। এত দীর্ঘ একটি ব্রীজের নির্মাণ কাজ অসমাপ্ত রেখে প্রকল্পটি সমাপ্ত ঘোষণা করা কোন ক্রমেই সমীচীন হয়নি।

১৩.৩ **ছোট ছোট লটে/প্যাকেজে ঠিকাদার নিয়োগঃ** প্রকল্পের কাজ বছরভিত্তিক রক্ষণাবেক্ষণ ব্যয়ের আদলে অসংখ্য ছোট ছোট লট/প্যাকের মাধ্যমে ঠিকাদার নিয়োগ করে সম্পন্ন করা হয়েছে। প্রকল্পের অনুকুলে বছরভিত্তিক অর্থ বরাদ্দ কম হওয়ায় ছোট ছোট প্যাকেজে কাজ সম্পন্ন করতে হয়েছে বলে সংশিষ্ট কর্মকর্তা জানান। বছরভিত্তিক বরাদ্দের বিপরীতে অসংখ্য ছোট ছোট লটের মাধ্যমে ঠিকাদার নিয়োগ করা কোন মতেই প্রকল্পের মূল উদ্দেশ্যের সাথে সামঞ্জস্যপূর্ণ হয়নি। বাস্তবায়নকারী সংস্থার অব্যবস্থাপনা এবং দূর্বল মনিটরিং-এর জন্য এ ধরণের অবস্থা হয়েছে বলে প্রতীয়মান হয়।

১৩.৪ **ঘন ঘন প্রকল্প পরিচালক বদলিঃ** ২০০৫-০৬ থেকে ২০০৯-১০ মেয়াদে ৫ বছর ব্যাপী বাস্তবায়িত ১২৪৪.০০ লক্ষ টাকা ব্যয়ে এ প্রকল্পে সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী পর্যায়ের একাধিক কর্মকর্তা বিভিন্ন সময়ে খন্ডকালীন প্রকল্প পরিচালক হিসেবে দায়িত্ব পালন করলেও তারা একই সাথে একাধিক প্রকল্পের দায়িত্ব পালন করেন। ফলে প্রকল্প ব্যবস্থাপনা ও মনিটরিং দূর্বল হয়েছে বলে প্রতীয়মান হয়। এ ধরণের প্রকল্পের (১৫-২০ কোটি টাকার মধ্যে) জন্য তত্বাবধায়ক প্রকৌশলী/নির্বাহী প্রকৌশলী পর্যায়ে একজন কর্মকর্তাকে পূর্ণকালীন প্রকল্প পরিচালক হিসেবে নিয়োগ দেয়া প্রয়োজন।

১৪। **মতামত/সুপারিশঃ**

১৪.১ ভবিষ্যতে প্রকল্প বাস্তবায়নে দীর্ঘসূত্রিতা পরিহার করে যথাসময়ে প্রকল্প বাস্তবায়নের বিষয়ে যোগাযোগ মন্ত্রণালয় এবং সওজ অধিদপ্তর প্রয়োজনীয় ব্যবস্থা নেবে।

১৪.২ আলোচ্য সড়কের ১৯তম কি:মি:-এ ৭৩.২৩ মিটার দীর্ঘ ব্রীজ নির্মাণের কার্যাদেশ প্রদানে বিলম্ব এবং নির্মাণ কাজ সমাপ্ত না হওয়ার কারণে জনগণ সুফল পাচ্ছে না। ফলে সরকারী অর্থের অপচয় হয়েছে মাত্র। এ জন্য কার্যাদেশ প্রদানে বিলম্ব এবং নির্মাণ কাজ অসমাপ্তের কারণ তদন্তপূর্বক দায়ী কর্মকর্তাদের বিরুদ্ধে যোগাযোগ মন্ত্রণালয় প্রয়োজনীয় ব্যবস্থা গ্রহণ করবে।

১৪.৩ সরকারী অর্থের সুষ্ঠু ব্যবহারের স্বার্থে আলোচ্য সড়কের ১৯তম কি:মি:-এ ৭৩.২৩ মিটার দীর্ঘ ব্রীজ নির্মাণের অবশিষ্ট কাজ ইতোপূর্বে কার্যাদেশকৃত ঠিকাদার কর্তক সম্পন্ন করা যেতে পারে এবং সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের রক্ষণাবেক্ষণ

খাতের বরাদ্দ হতে প্রয়োজনীয় ব্যয় মিটানো যেতে পারে। এ বিষয়ে যোগাযোগ মন্ত্রণালয় সওজ অধিদপ্তরকে প্রয়োজনীয় নির্দেশনা দিতে পারে (অনু: ১০.৪)।

১৪.৪ ভবিষ্যতে অনুরূপ প্রকল্প বাস্তবায়নের ক্ষেত্রে বছরভিত্তিক রক্ষণাবেক্ষণ ব্যয়ের আদলে অসংখ্য ছোট ছোট লট/প্যাকেজের মাধ্যমে ঠিকাদার নিয়োগ পরিহারপূর্বক কম পক্ষে ১০ কি:মি: রাস্তা নির্মাণের জন্য ১টি লট/প্যাকেজের মাধ্যমে ঠিকাদার নিয়োগের উদ্দেশ্যে দরপত্র আহবান করার বিষয়ে যোগাযোগ মন্ত্রণালয় সওজ অধিদপ্তরকে নির্দেশনা দিবে।

১৪.৫ মুন্সিগঞ্জ জেলা হতে গোল আলুসহ অন্যান্য কৃষি ফসল ঢাকাসহ দেশের অন্যান্য জেলায় সুষ্ঠুভাবে সরবরাহের সুবিধার্থে আলোচ্য সড়কে স্থাপিত ন্যারো আরসিসি ব্রীজসহ বেইলী ব্রীজসমূহকে আরসিসি ব্রীজে রূপান্তর করা প্রয়োজন। এ বিষয়ে যোগাযোগ মন্ত্রণালয় সওজ অধিদপ্তরকে প্রয়োজনীয় নির্দেশনা দিতে পারে (অনু: ১২)।

১৪.৬ প্রকল্প পরিচালকের ঘন ঘন বদলি এবং একজন প্রকল্প পরিচালক একই সাথে একাধিক প্রকল্পে দায়িত্ব পালন করায় প্রকল্প বাস্তবায়নে দীর্ঘসূত্রিতার সৃষ্টি হয় বিধায় প্রকল্প ব্যবস্থাপনার সরকারী সার্কুলার অনুযায়ী মন্ত্রণালয়/সংস্থার আওতায় বাস্তবায়নাধীন প্রকল্পসমূহের সার্বক্ষনিক প্রকল্প পরিচালক নিয়োগসহ প্রকল্প পরিচালকের ঘন ঘন বদলি এবং একজন প্রকল্প পরিচালকের একাধিক প্রকল্পের দায়িত্ব পালন রোধে যোগাযোগ মন্ত্রণালয় ও সওজ অধিদপ্তর প্রয়োজনীয় ব্যবস্থা নেবে।

১৪.৭ সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের আওতায় বাস্তবায়িতব্য ১৫-২০ কোটি টাকার মধ্যে প্রকল্পের জন্য তত্ত্বাবধায়ক প্রকৌশলী/নির্বাহী প্রকৌশলী পর্যায়ের একজন কর্মকর্তাকে পূর্ণকালীন প্রকল্প পরিচালক হিসেবে দায়িত্ব দেওয়া যেতে পারে।

লক্ষ্মীপুর-চরআলেকজান্ডার-সোনাপুর-মাইজদী (নোয়াখালী) সড়ককে আঞ্চলিক মহাসড়কে উন্নয়ন
(সমাপ্তঃ জুন, ২০১০)

১। প্রকল্পের অবস্থান : লক্ষীপুর জেলার রামগতি উপজেলা এবং নোয়াখালী জেলার সুধারাম উপজেলা।
২। বাস্তবায়নকারী সংস্থা : সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর।
৩। প্রশাসনিক মন্ত্রণালয় : যোগাযোগ মন্ত্রণালয়/সড়ক ও রেলপত্র বিভাগ

৪। প্রকল্পের বাস্তবায়ন সময় ও ব্যয় : (লক্ষ টাকায়)

প্রাক্কলিত ব্যয় (প্রঃ সাঃ)		প্রকৃত ব্যয় (প্রঃ সাঃ)	পরিকল্পিত বাস্তবায়নকাল		প্রকৃত বাস্তবায়নকাল	অতিক্রান্ত ব্যয় (মূল প্রাক্কলিত ব্যয়ের %)	অতিক্রান্ত সময় (মূল বাস্তবায়ন কালের (%)
মূল	সর্বশেষ সংশোধিত		মূল	সর্বশেষ সংশোধিত			
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮
৩৯০৩.০০ (--)	৪৬৩২.০৮ (--)	৪৬১৩.১৫ (--)	০১/০৭/২০০২ থেকে ৩০/০৬/২০০৭	০১/০৭/২০০২ থেকে ৩০/০৬/২০১০	০১/০৭/২০০২ থেকে ৩০/০৬/২০১০	--	৩ বছর (৬০%)

৫। **প্রকল্পের অঙ্গভিত্তিক বাস্তবায়ন :**

(লক্ষ টাকায়)

ক্রমিক নং	অঙ্গের নাম	একক	সর্বশেষ সংশোধিত ডিপিপি ও অন্ত:খাত সমন্বয়অনুযায়ী লক্ষ্যমাত্রা		প্রকৃত বাস্তবায়ন	
			বাস্তব পরিমাণ (%)	আর্থিক (%)	বাস্তব (%)	আর্থিক (%)
১	২	৩	৪	৫	৬	৭
১.	জরিপ ও নক্সা	থোক	--	২.২০	থোক	২.২০ (১০০%)
২.	ভূমি অধিগ্রহণ	হে:	৭.৮৪৩	২০৫.৯৫	১.৮৯২ (২৪.১২%)	২০৫.৯৫ (১০০%)
৩.	**সড়ক বাঁধ নির্মাণ**					
	(ক) বাঁক সরলীকরণ অংশ	ল: ঘ: মি:	০.৭২	৭৮.৬০	০.৫৬৫ (৭৮.৪৭%)	৭৩.০০ (৯২.৮৮%)
	(খ) সরল অংশ	ল: ঘ: মি:	৪.৫৭৫	৪৫২.৫৮	৩.৭৫ (৮১.৯৭%)	৪৪৯.৯৯ (৯৯.৪৩%)
৪.	ফেক্সিবল পেভমেন্ট নির্মাণ					
	(ক) নতুন নির্মাণ সার্ফেসিংসহ (৫.০০ মি: চওড়া)	কি: মি:	১.০৫	৮৬.১৫	০.৯১ (৮৬.৬৭%)	৮৬.১৫ (১০০%)
	(খ) নতুন নির্মাণ সার্ফেসিংসহ (১.৮৩ মি: চওড়া)	কি: মি:	৩৮.৬০	১১২৩.১৭	৩৮.৬০ (১০০%)	১১২৩.১৭ (১০০%)
	(গ) মজুবুতীকরণ সার্ফেসিংসহ	কি: মি:	৬৫.৮০	১৯০৩.৫২	৬৪.৭৪ (৯৮.৩৯%)	১৯০৩.১২ (৯৯.৯৮%)
	(ঘ) নতুন নির্মাণ	কি: মি:	২.৫০	১০২.২৩	২.৫৩	১০২.২৩

(লক্ষ টাকায়)

ক্রমিক নং	অঙ্গের নাম	একক	সর্বশেষ সংশোধিত ডিপিপি ও অন্ত:খাত সমন্বয়অনুযায়ী লক্ষ্যমাত্রা		প্রকৃত বাস্তবায়ন	
			বাস্তব পরিমাণ (%)	আর্থিক (%)	বাস্তব (%)	আর্থিক (%)
১	২	৩	৪	৫	৬	৭
	সার্ফেসিংসহ (৩.৬৬ মি: চওড়া)				(১০১.২০%)	(১০০%)
৫.	আরসিসি সেতু নির্মাণ	মি:	২০	১৮৫.০০	১৮.৯২ (৯৪.৬০%)	১৮৫.০০ (১০০%)
৬.	আরসিসি কার্লভাট নির্মাণ (৭টি)	মি:	২৫.৬৪	১১৫.৩৮	২৫.৬৪ (১০০%)	১১৪.৬০ (৯৯.৩২%)
৭.	পাইপ কার্লভাট নির্মাণ	সংখ্যা	৪	৬.০০	৪ (১০০%)	৪.৪২ (৭৩.৬৭%)
৮.	রক্ষাপ্রদ কাজ					
	(ক) আরসিসি প্রি-কাষ্ট প্লেট পালাসাইডিং	মি:	৩০১৫.০০	৪৮.২০	৩০১৫.০০ (১০০%)	৪৮.৯০ (১০১.৪৫%)
	(খ) ম্যাশনারী টো-ওয়াল	মি:	১০৫০.০০	৬৬.৮০	৯১৪.৩০ (৮৭.০৮%)	৫৯.৪০ (৮৮.৯২%)
৯.	সাইন, সিগন্যাল, কি: মি: পোষ্ট	থোক	--	১৫.০০	থোক	১৪.৯৬ (৯৯.৭৩%)
১০.	ব্রীক ম্যাশনারী/সসার ড্রেন	মি:	১২২৫.০০	১১.২৪	৪৭৬.০০ (৩৮.৮৬%)	১০.০০ (৮৮.৯৭%)
১১.	নির্মাণকালীন রক্ষণাবেক্ষণ	থোক		২৩০.০৬	থোক	২৩০.০৬ (১০০%)
	মোটঃ		**১০০%**	**৪৬৩২.০৮**	**৯২.৬৫%**	**৪৬১৩.১৫ (৯৯.৫৯%)**

বি: দ্র: সর্বশেষ সংশোধিত অনুমোদিত ডিপিপি অনুযায়ী বাস্তব লক্ষ্যমাত্রা এবং অন্ত:খাত সমন্বয় অনুযায়ী আর্থিক লক্ষ্যমাত্রা প্রদর্শিত হয়েছে।

৬। **কাজ অসম্পূর্ণ থাকলে তার কারণ** : প্রকল্পের আওতায় নির্মিত আরসিসি সেতুর প্রায় ৬০ মিটার এপ্রোচের সার্ফেসিং ব্যতিত অন্য সকল ভৌত কাজ সমাপ্ত হয়েছে। যথাযথ compaction না হওয়ার কারণে উক্ত কাজ সমাপ্ত করা সম্ভব হয়নি বলে জানা যায়।

৭। **সাধারণ পর্যবেক্ষণঃ**

৭.১ **উদ্দেশ্য** : ৭৩ কিলোমিটার দীর্ঘ লক্ষীপুর-চরআলেকজান্ডার-সোনাপুর-মাইজদী (নোয়াখালী) সড়ককে আঞ্চলিক মহাসড়কে উন্নীত করা প্রকল্পের উদ্দেশ্য।

৭.২ **পটভূমি** : সড়কটি লক্ষীপুর জেলা সদরের কালেক্টরেট ভবন ও জজ কোর্ট ভবনের সম্মুখস্থ বেগমগঞ্জ-রায়পুর সড়কের ২৮তম কিলোমিটার থেকে আরম্ভ হয়েছে। অত:পর ভবানীগঞ্জ, তোরাবগঞ্জ, চরলরেঞ্জ, হাজীরহাট, করুনানগর, জমিদারহাট, রামগতি থানা হয়ে চরআলেকজান্ডার, রামদয়াল, হাজীগঞ্জ বাজার ও আজাদনগর বাজার অতিক্রম করে নোয়াখালী জেলার সোনাপুর হয়ে মাইজদীতে গিয়ে নোয়াখালী সদরের সাথে মিলিত হয়েছে। লক্ষীপুর জেলার দক্ষিণাংশে অবস্থিত রামগতি উপজেলার মেঘনা নদীর তীরবর্তী উপকূলীয় অঞ্চল বরিশাল ও ভোলা থেকে জনসাধারণ বর্তমানে নৌ-পথে মেঘনা নদী পার হয়ে নোয়াখালী ও লক্ষীপুর হয়ে রাজধানী ঢাকা ও বন্দর নগরী চট্টগ্রামে যাতায়াত করে। সড়কটিকে আঞ্চলিক সড়ক মানে উন্নয়ন করা হলে নোয়াখালী ও লক্ষীপুর জেলার জনগণ ছাড়াও ভোলা ও বরিশালের জনগণ সড়ক পথে দ্রুত ও নিরাপদে ঢাকা ও চট্টগ্রাম

যাতায়াত করতে পারবে। বিশেষ করে দুর্যোগের সময় উপকূলীয় এলাকার জনগণকে নিরাপদ স্থানে স্থানান্তর এবং ত্রাণ তৎপরতায় সড়কটি গুরুত্বপূর্ণ ভূমিকা রাখবে। এ প্রেক্ষাপটে প্রকল্পটি গ্রহণ করা হয়।

৭.৩ **প্রকল্পের অনুমোদন ও সংশোধন :** মূল প্রকল্পটি ৩৯০৩.০০ লক্ষ টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে ২৫.০৮.২০০৪ তারিখে একনেক কর্তৃক অনুমোদিত হয়। এর অনুমোদিত বাস্তবায়নকাল ছিল ০১.০৭.২০০২ হতে ৩০.০৬.২০০৬ পর্যন্ত। পরবর্তীতে ভূমি অধিগ্রহণের ব্যয় বৃদ্ধি, সওজ অধিদপ্তরের সিডিউল দর পরিবর্তনের কারণে মাটির কাজ, পেভমেন্ট নির্মাণ, সেতু/কালভার্ট নির্মাণ, রক্ষাপ্রদ কাজ প্রভৃতি অঙ্গের ব্যয় বৃদ্ধি এবং ম্যাশনারী টো-ওয়াল ও ব্রিক ম্যাশনারী/সসার ড্রেন নতুনভাবে অর্ন্তভুক্ত করার কারণে প্রকল্পটি ১ম সংশোধন করা হয়। ১ম সংশোধিত প্রকল্পটি মাননীয় অর্থ ও পরিকল্পনা উপদেষ্টা কর্তৃক ২৮.০২.২০০৮ তারিখে ৪৬৩২.০৮ লক্ষ টাকা ব্যয়ে অনুমোদিত হয়। সংশোধিত বাস্তবায়ন কাল দাঁড়ায় ০১.০৭.২০০২ থেকে ৩০.০৬.২০০৯ পর্যন্ত। সর্বশেষ যথাযথ কর্তৃপক্ষের অনুমোদনক্রমে ব্যয় বৃদ্ধি ব্যতিরেকে প্রকল্পের মেয়াদ ৩০.০৬.২০১০ পর্যন্ত বৃদ্ধি করা হয়।

৭.৪ **অন্ত:খাত সমন্বয়** : বাস্তবায়ন পর্যায়ে আরসিসি সেতু নির্মাণ ব্যয় ১২০.০০ লক্ষ টাকা থেকে ১৮৫.০০ লক্ষ টাকায় বৃদ্ধি পাওয়ায় ১৬.০২.২০০৯ তারিখে অনুষ্ঠিত ডিপিইসি সভার সুপারিশক্রমে সংশোধিত অনুমোদিত ব্যয়ের মধ্যে সীমিত রেখে অন্ত:খাত সমন্বয় করা হয়। সংশোধিত অনুমোদিত ডিপিপি'র আওতায় (১) সড়ক বাঁধ নির্মাণের (ক) বাঁক সরলীকরণ অংশ বাবদ সংস্থানকৃত ৯৩.৬০ লক্ষ টাকা থেকে ১৫.০০ লক্ষ টাকা, (খ) সরল অংশ বাবদ সংস্থানকৃত ৪৬৭.৫৮ লক্ষ টাকা থেকে ১৫.০০ লক্ষ টাকা, (২) ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট (ক) সার্ফেসিংসহ নতুন নির্মাণ (৫.৫০ মি: চওড়া) বাবদ সংস্থানকৃত ৯৬.১৫ লক্ষ টাকা থেকে ১০.০০ লক্ষ টাকা, (খ) সার্ফেসিংসহ মজুবতীকরণ বাবদ সংস্থানকৃত ১৯১৩.৫২ লক্ষ টাকা থেকে ১০.০০ লক্ষ টাকা এবং (৩) ব্রীক ম্যাশনারি/সসার ড্রেন নির্মাণ বাবদ সংস্থানকৃত ২৬.২৪ লক্ষ টাকা থেকে ১৫.০০ লক্ষ টাকাসহ সর্বমোট ৬৫.০০ লক্ষ টাকা অন্ত:খাত সমন্বয়ে মাধ্যমে আরসিসি সেতু নির্মাণ বাবদ সংস্থানকৃত ১২০.০০ লক্ষ টাকা থেকে ১৮৫.০০ লক্ষ টাকায় উন্নীত করা হয়।

৭.৫ বছর ভিত্তিক এডিপি বরাদ্দ, অবমুক্তি ও ব্যয় : প্রকল্পের আওতায় ২০০২-০৩ অর্থ বছর থেকে ২০০৯-১০ অর্থ বছর পর্যন্ত বাস্তবায়ন মেয়াদে ৫০০.০০ লক্ষ টাকা বা তদূর্ধ্ব বরাদ্দ পাওয়া যায় মাত্র ৩টি বছরে। অন্যদিকে বাকী ৭ বছরে পাওয়া যায় ৫০০.০০ লক্ষ টাকার কম বরাদ্দ। নিম্নে বছর ভিত্তিক এডিপি বরাদ্দ, অবমুক্ত ও ব্যয় দেখানো হলো:

(লক্ষ টাকায়)

অর্থ বছর	সংশোধিত এডিপি বরাদ্দ	অবমুক্ত	ব্যয়
২০০২-২০০৩	২৫০.০০	২৫০.০০	২৫০.০০
২০০৩-২০০৪	১৫০.০০	১৫০.০০	১৫০.০০
২০০৪-২০০৫	১০০০.০০	১০০০.০০	১০০০.০০
২০০৫-২০০৬	২০০০.০০	২০০০.০০	২০০০.০০
২০০৬-২০০৭	১১৯.২৩	১১৯.২৩	১১৯.২৩
২০০৭-২০০৮	৩১৯.৩০	৩১৯.৩০	৩৯১.৩০
২০০৮-২০০৯	৫০০.০০	৫০০.০০	৫০০.০০
২০০৯-২০১০	২২১.৫৫	২০২.৬২	২০২.৬২
মোট	৪৬৩২.০৮	৪৬১৩.১৫	৪৬১৩.১৫

৭.৬ **প্রকল্প পরিচালক সংক্রান্ত তথ্যাদি :** প্রকল্পের শুরু হতে শেষ পর্যন্ত নোয়াখালী সড়ক সার্কেলের নিম্নোল্লখিত ৪(চার) জন তত্ত্বাবধায়ক প্রকৌশলী প্রকল্প পরিচালক হিসেবে দায়িত্ব পালন করেন :

ক্রঃ নং	প্রকল্প পরিচালকের নাম	দায়িত্বের ধরণ	কর্মকাল
১.	জনাব এস, এম, সাইফুদ্দিন খালেদ	খন্ডকালীন	২২.১০.২০০১ থেকে ২৯.০৫.২০০৩
২.	জনাব সাইদ রশিদুল হাসান	খন্ডকালীন	২৯.০৫.২০০৩ থেকে ০৮.১১.২০০৬
৩.	জনাব মো: গোলাম কিবরিয়া	খন্ডকালীন	০৮.১১.২০০৬ থেকে ০১.০২.২০১০
৪.	কাজী মোহাম্মদ আলী	খন্ডকালীন	০১.০২.২০১০ থেকে ৩০.০৬.২০১০

৭.৭ **ক্রয় সংক্রান্ত কার্যক্রম** : পিসিআর-এ ক্রয় সংক্রান্ত কার্যাদির বিবরণ প্রদান করা হয়নি বলে এতদ্সংক্রান্ত তথ্যাদি উল্লেখ করা সম্ভব হয়নি।

৭.৮ **পরিদর্শন** : প্রকল্পটি ২৪.১২.২০১০ তারিখে আইএমইডি থেকে পরিদর্শন করা হয়। পরিদর্শনকালে লক্ষীপুর ও নোয়াখালী সড়ক বিভাগের নির্বাহী প্রকৌশলীগণ উপস্থিত ছিলেন।

৮। **প্রকল্পের বাস্তবায়ন অগ্রগতি** : প্রকল্পের শুর থেকে সমাপ্তি পর্যন্ত ক্রমপুঞ্জিত আর্থিক অগ্রগতি হয়েছে ৪৬১৩.১৫ লক্ষ টাকা যা সর্বশেষ সংশোধিত ব্যয়ের ৯৯.৫৯% এবং বাস্তব অগ্রগতি হয়েছে ৯২.৬৫%। পিসিআর -এ প্রদত্ত তথ্যানুসারে ২০৫.৯৫ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ১.৮৯২ হেক্টর ভুমি অধিগ্রহণ, ৫২২.৯৯ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ৪.৩১৫ ল:ঘ:মি: সড়ক বাঁধের মাটির কাজ, ৮৬.১৫ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ০.৯১ কি: মি: সড়কাংশ ৫.৫ মি: প্রস্তে নতুন ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট নির্মাণ, ১১২৩.১৭ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ৩৮.৬০ কি: মি: সড়কাংশ ১.৮৩ মি: প্রস্তে সার্ফেসিংসহ প্রশস্তকরণ, ১০২.২৩ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ২.৫৩ কি: মি: সড়কাংশ ৩.৬৬ মি: প্রস্তে নতুনভাবে ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট নির্মাণ, ১৯০৩.১২ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ৬৪.৭৪ কিঃমিঃ সড়কাংশ ৩.৬৬ মি: প্রস্তে শক্তিশালীকরণ, ১৮৫.০০ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ১৮.৯২ মিটার দৈর্ঘ্যের ১টি আরসিসি সেতু নির্মাণ, ১১৪.৬০ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ২৫.৬৪ মিটার দৈর্ঘ্যের ৭টি আরসিসি বক্স কালভার্ট নির্মাণ, ৪.৪২ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ৪টি পাইপ কালভার্ট নির্মাণ, ৪৮.৯০ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ৩০১৫.০০ মি: আরসিসি প্রি-কাষ্ট প্লেট প্যালাসাইডিং, ৫৯.৪০ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ৯১৪.৩০ মি: ব্রিক ম্যাশনারী টো-ওয়াল নির্মাণ, ১০ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ৪৭৬.০০ মি: ব্রিক ম্যাশনারী/সসার ড্রেন, ১৪.৯৬ লক্ষ টাকা ব্যয়ে সাইন, সিগনাল ও কিঃমিঃ পোস্ট এবং ২৩০.০৬ লক্ষ টাকা নির্মাণকালীন সময়ে রক্ষণাবেক্ষণ কাজ সম্পাদন করা হয়েছে। সড়কটির বিভিন্ন অংশ প্রশস্তকরণের মাধ্যমে ১৮ ফুট পেভমেন্টে এবং গড়ে ২২ থেকে ২৪ ফুট ক্রেস্টে উন্নয়ন করা সম্ভব হয়েছে।

৯। **প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জন** :

পরিকল্পিত	উদ্দেশ্য অর্জন
৭৩ কিলোমিটার দীর্ঘ লক্ষীপুর-চরআলেকজান্ডার-সোনাপুর-মাইজদী (নোয়াখালী) সড়ককে আঞ্চলিক মহাসড়কে উন্নীত করা।	৭৩ কিলোমিটার দীর্ঘ লক্ষীপুর-চরআলেকজান্ডার-সোনাপুর-মাইজদী (নোয়াখালী) সড়ককে আঞ্চলিক মহাসড়কে উন্নীত করা হয়েছে।

১০। **উদ্দেশ্য অর্জিত না হয়ে থাকলে তার কারণ** : ভৌত কাজ সম্পাদনের মাধ্যমে উদ্দেশ্য অর্জিত হলেও কাজের মান খারাপ হওয়ায় যান চলাচলের গতি বৃদ্ধি পায়নি এবং নিরাপদ ও আরামদায়ক ভ্রমণ নিশ্চিত হয়নি।

১১। **প্রকল্প বাস্তবায়ন সমস্যা** :

১১.১ **মানসম্মত কাজ সম্পাদিত না হওয়া** : পরিদর্শনের সময় পরিলক্ষিত হয় যে, লক্ষীপুর সড়ক বিভাগের আওতাধীন সিংহভাগ অংশের সার্ফেস মারাত্নকভাবে নষ্ট হয়ে গেছে। বিশেষ করে ৭+০০০ কি: মি: থেকে ৫০+০০০ কি: মি:-এর মধ্যে রাস্তাটির স্থানে স্থানে অসংখ্য গর্তের (pot hole) সৃষ্টি হয়েছে। কোথাও কোথাও base পর্যন্ত নষ্ট হয়ে গেছে। ফলে পরিদর্শনের সময় ব্যবহৃত জীপটিকে ২০ থেকে ২৫ কি: মি: বেগে চালাতে দেখা যায় এবং অসম্ভব ঝাঁকুনির সৃষ্টি হয় যা স্বাস্থ্যের জন্য খুবই ক্ষতিকর। প্রকল্পের আওতায় রাস্তার নিম্নমানের কাজের জন্য এ অবস্থার সৃষ্টি হয়েছে। এ ছাড়া রাস্তাটির ক্রেস্ট স্থানে স্থানে ২৮-৩২ ফুট পর্যন্ত প্রশস্তকরণের লক্ষ্যমাত্রা থাকলেও তা পরিপালন করা হয়নি। রাস্তার পাশে ছোট ছোট পুকুরের পাড়ে পেভমেন্ট ভেঙ্গে যেতে দেখা যায়। পর্যাপ্ত earthen shoulder না থাকার কারণে এ অবস্থার সৃষ্টি হচ্ছে। জানা যায় যে, রাস্তার ক্ষতিগ্রস্ত অংশ ২৪.০২.২০১১ তারিখে একনেক কর্তৃক অনুমোদিত “সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের আওতাধীন ক্ষতিগ্রস্ত সড়কসমূহের জরুরী পুনর্বাসন” শীর্ষক একটি নতুন প্রকল্পের আওতায় মেরামতের উদ্যোগ গ্রহণ করা হয়েছে। এ জন্যে ব্যয় ধরা হয়েছে প্রায় ১৯.৫২ কোটি টাকা। এ ভাবে এক প্রকল্পের আওতায় রাস্তার উন্নয়ন করে অন্য প্রকল্পের মাধ্যমে মেরামত করার প্রবণতা খুবই দু:খজনক।

১১.২ **সেতুর এপ্রোচ সমাপ্ত না হওয়া** : ৫৮তম কি: মি:-এ নির্মিত ১৮.৯২ মি: দৈর্ঘ্যের আরসিসি সেতুর প্রায় ৬০ মি: এপ্রোচের কার্পেটিং কাজ সমাপ্ত হয়নি। সংশ্লিষ্ট নির্বাহী প্রকৌশলী জানান যে, সেতুর এপ্রোচটি আরও Compacted হওয়ার পর কার্পেটিং কাজ সম্পাদন করা হবে। প্রকল্পটি সমাপ্ত ঘোষণার পর এ ধরণের যৌক্তিকতা আদৌ গ্রহণযোগ্য নয়। উল্লেখ্য, সেতুর কাজ যথাযথভাবে অন্ত:খাত সমন্বয়ের মাধ্যমে অনুমোদিত সংস্থান ১২০.০০ লক্ষ টাকা থেকে ১৮৫.০০ লক্ষ টাকায় উন্নীত করা হয়েছিল (অনু- ৭.৪)।

১১.৩ **বাস্তবায়ন মেয়াদ ও ব্যয় বৃদ্ধি :** প্রকল্পটির মূল বাস্তবায়নকাল ছিল ৫ বছর। কিন্তু সার্বিক কাজ শেষ করতে ৮ বছর অর্থাৎ মূল বাস্তবায়নকালের তুলনায় ৩ বছর (৬০%) বেশী সময় লেগেছে যা কাম্য নয়। তথ্যাদি পর্যালোচনায় দেখা যায় যে, অপ্রতুল বরাদ্দ এবং পেভমেন্ট ও স্ট্রাকচার (সেতু ও কালভার্ট) নির্মাণে বিলম্বের কারণে সার্বিকভাবে মেয়াদ ও ব্যয় বৃদ্ধি পেয়েছে।

১২। **মতামত/সুপারিশঃ**

১২.১ সওজ অধিদপ্তর কর্তৃক মানসম্মত কাজ নিশ্চিত করা না গেলে উন্নয়ন প্রকল্পের উদ্দেশ্য ব্যাহত হবে এবং টেকসই উন্নয়ন সম্ভব হবে না। এ লক্ষ্যে সওজ অধিদপ্তর যাতে মানসম্মত কাজ করতে পারে সে জন্য যোগাযোগ মন্ত্রণালয়কে কার্যকর পদক্ষেপ গ্রহণ করতে হবে।

১২.২ আলোচ্য প্রকল্পের আওতায় মানসম্মত কাজ সম্পাদন করতে না পারার বিষয়টি (অনু: ১১.১) এবং নির্মিত আরসিসি সেতুর এপ্রোচ যথাসময়ে সমাপ্ত করতে না পারার কারণ (অনু: ১১.২) যোগাযোগ মন্ত্রণালয় কর্তৃক তদন্ত করা সমীচীন হবে।

১২.৩ অনুমোদিত ব্যয় ও মেয়াদের মধ্যে প্রকল্প বাস্তবায়নের জন্য সওজ অধিদপ্তরকে আরো সর্তকতা অবলম্বন করতে হবে।

বাইগুনি-দূর্গাহাটা সড়কের ২টি অসমাপ্ত সেতুসহ অবশিষ্ট কাজ সমাপ্তকরণ
(সমাপ্তঃ জুন ২০১০)

০১। প্রকল্পের অবস্থান : বগুড়া জেলা।
০২। বাস্তবায়নকারী সংস্থা : সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর।
০৩। প্রশাসনিক মন্ত্রণালয় : যোগাযোগ মন্ত্রণালয়।

০৪। প্রকল্পের বাস্তবায়ন সময় ও ব্যয় : (ব্যয় লক্ষ টাকায়)

প্রাক্কলিত ব্যয় (প্রঃ সাঃ)		প্রকৃত ব্যয় (প্রঃ সাঃ)	পরিকল্পিত বাস্তবায়নকাল		প্রকৃত বাস্তবায়নকাল	অতিক্রান্ত ব্যয় (মূল প্রাক্কলিত ব্যয়ের %)	অতিক্রান্ত সময় (মূল বাস্তবায়ন কালের (%)
মুল	সর্বশেষ সংশোধিত		মূল	সর্বশেষ সংশোধিত			
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮
২০৯২.৭৯ (--)	১৩৩৪.৯০ (-)	১৩২৮.৯৪ (--)	জুলাই, ২০০২ হতে জুন, ২০০৬	জুলাই, ২০০২ হতে জুন, ২০১০	জুলাই, ২০০২ হতে জুন, ২০১০	-	৪ বছর (১০০%)

০৫। **প্রকল্পের অঙ্গভিত্তিক বাস্তবায়ন (মন্ত্রণালয় হতে প্রাপ্ত পিসিআর এর ভিত্তিতে** (ব্যয় লক্ষ টাকায়)

ক্রমিক নং	অঙ্গের নাম	একক	সর্বশেষ সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী লক্ষ্যমাত্রা		প্রকৃত বাস্তবায়ন	
			বাস্তব	আর্থিক	বাস্তব (%)	আর্থিক (%)
১	২		৩	৪	৫	৬
১.	ভূমি অধিগ্রহণ	হেক্টর	৩.২১	৩৩.০৭	৩.২১ (১০০)	৩৩.০৭ (১০০)
২.	সড়ক বাধ প্রশস্তকরণে মাটির কাজ	লঃঘঃমিঃ	২.৪৫	১১৯.৯৭	২.৫৫ (১০৪.১০)	১৩৪.৯৭ (১১২.৫০)
৩.	ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট নির্মাণ	কিঃ মিঃ				
৩.১	নতুন পেভমেন্ট নির্মাণ	কিঃমিঃ	৩.০০	৯৯.৫০	৩.০	১১৩.০০ (১০০)
৩.২	পুরাতন পেভমেন্ট নিমান	কিঃমিঃ	৫.০		৫.০	
৩.৩	সার্ফেসিং(কার্পেটিং)	কিঃমিঃ	৮.০	৫৪.৫০	৮.০ (১০০)	৫৬.০০ (১০০)
৪.০	আরসিসি সেতু নির্মাণ (০২টি)	মিঃ	১৩৯.৪৫	৫৫৭.১৬	১৩৯.৪৫ (১০০)	৫২১.২০ (৯৩.৫৫)
৫.০	রক্ষাপদ কাজ	বঃমিঃ	৩২৩৮২.৫৫	৪৫৯.৮০	৩০৩৮২.০০ (৯৩.৮২)	৪৫৯.৮০ (১০০)
৬.০	সাইন, সিগনাল, কিঃমিঃ স্ট, রোড মার্কিং।	থোক	-	৯.৬৪	১০০%	৯.৬৪ (১০০)
৭.০	আইইই/ইআইএ সমীক্ষা	থোক	-	১.২৬	১০০%	১.২৬ (১০০)
	মোট		১০০%	১৩৩৪.৯০	১০০%	১৩২৮.৯৪ (৯৯.৫৫)

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

০৭। **সাধারণ পর্যবেক্ষণঃ**

৭.১ **পটভূমি ও উদ্দেশ্যঃ** বাইগুনি-দূর্গাহাটা সড়কটি বগুড়া-সারিয়াকান্দি সড়কের ১৩তম কিঃমিঃ থেকে শুরু হয়ে হাতিবান্ধা বাজার অতিক্রম করে দূর্গাহাটা বাজারে এলজিইডির সড়কের সাথে মিলিতি হয়েছে। উক্ত সড়কটিতে ৫ম কিঃমিঃ এ বাশবাকা ও কানিরদহ নামক দুটি খালে সেতু নির্মাণের অভাবে গাবতলী থানা সদরের সাথে কয়েকটি ইউনিয়নের লোকজনসহ স্কুল-কলেজের ছেলে-মেয়েরা উপজেলা সদরের সাথে যোগাযোগ রক্ষায় দারুণ কষ্ট ভোগ করে আসছিল। এছাড়া ঐ এলাকার কৃষকগণ উৎপাদিত ফসলাদি বিপণনে ব্যর্থতার কারণে ফসলের ন্যায্যমূল্য হতে বঞ্চিত হচ্ছিল। বিশেষ করে বর্ষা মৌসুমে স্কুল কলেজগামী ছেলে মেয়েরা শিক্ষা প্রতিষ্ঠানে যাতায়াতসহ অত্র এলাকার জন সাধারণ থানা সদরের সাথে যোগাযোগ করতে পারছে না। এ সব দিকে বিবেচনায় মাননীয় প্রধান মন্ত্রীর অগ্রাধিকার প্রকল্প হিসেবে প্রকল্পটি হাতে নেয়া হয়।

৭.২ **প্রকল্পের অনুমোদনঃ** আলোচ্য প্রকল্পটি গত ০৭.০৭.২০০৪ তারিখে ২০৯২.৭৯ লক্ষ টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে এবং জুলাই, ২০০২ হতে জুন, ২০০৬ মেয়াদে বাস্তবায়নের লক্ষ্যে একনেক কর্তৃক অনুমোদিত হয়। যথা সময়ে ভূমি অধিগ্রহণ করতে না পারা এবং প্রকল্পের আওতায় নির্ধারিত বিভিন্ন অংগের পরিমাণ হ্রাস/বৃদ্ধির কারণে প্রকল্পটি সংশোধন কর হয়। সংশোধিত প্রকল্প প্রস্তাবটি গত ০৬.০৯.২০১০ তারিখে মাননীয় পরিকল্পনা মন্ত্রী কর্তৃক অনুমোদন করা হয়। সংশোধিত প্রস্তাবমতে ১৩৩৪.৯০ লক্ষ টাকা প্রাক্কলিত ব্যয় এবং মেয়াদকাল জুলাই, ২০০২ হতে জুন, ২০১০ নির্ধারণ করা হয়।

৭.৩ **বছর ভিত্তিক ডিপিপি লক্ষ্যমাত্রা, এডিপি ও আরএডিপি বরাদ্দ, অবমুক্তি ও ব্যয় সংক্রান্ত (সড়ক ও রেলপথ বিভাগ হতে প্রাপ্ত পিসিআর এর ভিত্তিতে)**

(লক্ষ টাকায়)

অর্থ বছর	ডিপিপি অনুযায়ী লক্ষ্যমাত্রা	সংশোধিত এডিপি বরাদ্দ	অবমুক্ত	ব্যয়
২০০২-০৩	২৪৯.৮৮	৫০০.০০	২৫০.০০	২৪৯.৮৮
২০০৩-০৪	২৪৯.২৩	৩৫০.০০	২৫০.০০	২৪৯.২৩
২০০৪-০৫	১৫০.০০	৩০০.০০	১৫০.০০	১৫০.০০
২০০৫-০৬	৯৭.৬৩	৩০০.০০	৩০০.০০	৯৭.৬৩
২০০৬-০৭	৩৭.৬৬	৫০.০০	৫০.০০	৩৭.৬৬
২০০৭-০৮	৬৫.৫০	৬৫০.০০	৩২৫.০০	৬৫.৫০
২০০৮-০৯	১৭৫.০০	১৭৫.০০	১৭৫.০০	১৭৫.০০
২০০৯-১০	৩১০.০০	৩২৫.০০	৩১০.০০	৩০৪.০৪

৭.৪ **বাস্তবায়ন অগ্রগতিঃ** প্রকল্পটির সর্বশেষ অনুমোদিত মোট প্রাক্কলিত ব্যয় ১৩৩৪.৯০ লক্ষ টাকার বিপরীতে সমাপ্তিকাল (জুন, ২০১০) পর্যন্ত প্রকল্পটির বিপরীতে প্রকৃত ব্যয় হয়েছে ১৩২৮.৯৪ লক্ষ টাকা। এ ব্যয়ের মধ্যে ৩৩.০৭ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ৩.২১ হেক্টর ভুমি অধিগ্রহণ, ১৩৪.৯৭ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ২.৫৫ লঃঘঃমিঃ সড়ক বাঁধের মাটির কাজ, ১৬৯.০০ লক্ষ টাকা ব্যয়ে সার্ফেসিংসহ ৮ কিঃমিঃ ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট নির্মাণ, ৫২১.২০ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ১৩৯.৪৫ মিটার দৈর্ঘ্যের ০২টি আরসিসি সেতু নির্মাণ ও ৪৫৯.৮০ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ৩০৩৮২.০০ বঃমিঃ সিসি ব্লক দ্বারা সড়ক বাঁধ রক্ষাপ্রদ কাজ উল্লেখযোগ্য।

৭.৫ **প্রকল্পের ব্যবস্থাপনা ও প্রকল্প পরিচালক সম্পর্কিতঃ** যোগাযোগ মন্ত্রণালয়ের আওতায় সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর কর্তৃক ৮ বছর যাবৎ বাস্তবায়িত প্রকল্পটির প্রকল্প পরিচালক হিসেবে সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের বগুড়া সড়ক সার্কেলের তত্ত্বাবধায়ক প্রকৌশলী দায়িত্ব পালন করেন। তাকে সহায়তার জন্য বগুড়া সড়ক বিভাগের নির্বাহী প্রকৌশলী, উপ-বিভাগীয় প্রকৌশলী দায়িত্ব পালন করেন। প্রকল্প পরিচালক হিসেবে দায়িত্ব পালনকারী কর্মকর্তাদের নাম, পদবী ও দায়িত্বকাল নিম্নে দেয়া হলোঃ

ক্রঃনঃ	কর্মকর্তার নাম, পদবী	পূর্ণকালীন/ খন্ডকালীন	কতটি প্রকল্পর দায়িত্ব পালন করেন	মেয়াদকাল
১	জনাব মোঃ মজিবর রহমান	পূর্ণকালীন	”	২০.০৫.০২-০২.০৪.০৬
২	জনাব মোঃ আবদুল্লাহেল কাফী	পূর্ণকালীন	”	০৯.০৪.০৬-২০.০৯.০৭
৩	জনাব মোঃ আফতাব উদ্দিন	*খন্ডকালীন*	”	২০.০৯.০৭-৩০.১২.০৭
৪	জনাব কাজী গোলাম মোস্তফা	পূর্ণকালীন	”	৩০.১২.০৭-১৩.০৭.০৮
৫	জনাব মোঃ ওয়াজেদ আলী	*খন্ডকালীন*	”	১৪.০৭.০৮-২০.০৭.০৮
৬	জনাব মোঃ সাহাবুদ্দিন	পূর্ণকালীন	”	২০.০৭-০৮-২৯.১০.০৮
৭	জনাব মোঃ খুরশিদ আলম	*খন্ডকালীন*	”	৩০.১০.০৮-০৭.১২.০৮
৮	জনাব তরুন তপন দেওয়ান	পূর্ণকালীন	”	০৭.১২.০৮-০৫.০১.০৯
৯	এস কে মোঃ আবু মনসুর রহমান	পূর্ণকালীন	”	০৫.০১.০৯-২০.০৫.০৯
১০	জনাব মোঃ খুরশিদ আলম	*খন্ডকালীন*	”	২০.০৫.০৯-১১.০৬.০৯
১১	জনাব কাজী গোলাম মোস্তফা	*খন্ডকালীন*	”	১১.০৬.০৯-০৭.০৭.০৯
১২	জনাব মোঃ রহুল আলম	পূর্ণকালীন	”	০৭.০৭.০৯-২৭.০৭.০৯
১৩	জনাব মোঃ ইদ্রিস মিয়া	পূর্ণকালীন	”	২৭.০৭.০৯-১৮.০২.১০
১৪	জনাব মোঃ আব্দুল গার্ফার	*খন্ডকালীন*	”	১৮.০২.১০-০৯.০৩.১০
১৫	জনাব মোঃ আলতাফ হোসেন	পূর্ণকালীন	”	০৯.০৩.১০-২৬.০৭.১০

৭.৬ **প্রকল্প পরিদর্শনঃ** গত ২৭.১১.২০১০ তারিখে আইএমইডি কর্তৃক প্রকল্পটি পরিদর্শন করা হয়। পরিদর্শনকালে বগুড়া সড়ক সার্কেলের তত্ত্বাবধায়ক প্রকৌশলী, বগুড়া সড়ক বিভাগের নির্বাহী প্রকৌশলী, উপ-বিভাগীয় প্রকৌশলীসহ সংশ্লিষ্ট কমকর্তারা উপস্থিত ছিলেন।

৮। **প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জনঃ**

পরিকল্পিত	উদ্দেশ্য অর্জন
প্রকল্পটির মূল উদ্দেশ্য হলো ৮.০০ কিলোমিটার দীর্ঘ বাইগুনি-দূর্গাহাটা সড়কের উন্নয়ন এবং উক্ত সড়কের ০২টি সেতুসহ অসমাপ্ত কাজ সমাপ্তকরণ।	প্রকল্পের আওতায় ০৮ দীর্ঘ বাইগুনি-দূর্গাহাটা সড়ক উন্নয়নসহ ১৩৯.৪৫ মিটার দৈর্ঘ্যের ০২টি সেতু নির্মাণ করা হয়েছে।

৯.০। **উদ্দেশ্য অর্জিত না হয়ে থাকলে তার কারণঃ** আপাতত উদ্দেশ্য অর্জিত হলেও সড়কটির বিভিন্ন অংশে রাস্তার কিণারা ভেঙে যাওয়ায় এবং গর্ত সৃষ্টি হয়েছে। এছাড়া রাস্তাটির সড়ক বাধ রক্ষার্থে যথাযথভাবে স্পেসিফিকেশন বি হয়েছে।

১০। **প্রকল্প বাস্তবায়ন সমস্যাঃ**

১০.১ **সড়ক রক্ষার নামে অধিক ব্যয়ে রক্ষাপ্রদ কাজ করাঃ** প্রকল্পটি পরিদর্শনকালে দেখা যায়, রাস্তাটির গড় উচ্চতা ২.৭৫ মিটার। কিন্তু রাস্তাটির বিভিন্ন অংশে রাস্তার পাশের পুকুর ও অন্যান্যস্থানে যেখানে তুলনামূলকভাবে উচু সড়ক বাঁধ রয়েছে সেখানে সড়ক বাঁধ রক্ষার্থে রাস্তার দু-পাশে সিসি ব্লকের ন্যায় অধিক ব্যয় সম্বলিত নির্মাণ সামগ্রী দ্বারা ৪৫৯.৮০ লক্ষ টাকা ব্যয়ে রক্ষাপ্রদ কাজ করা হয়েছে। সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের সড়ক রক্ষণাবেক্ষণের বিদ্যমান বিধি মোতাবেক রাস্তার ROW হতে কমপক্ষে ১০ মিটার দুরত্বে কোন স্ট্রাকচার নির্মাণ কিংবা পুকুর না কাটার বিধান রয়েছে। অথচ আলোচ্য রাস্তাটির এ্যালাইনমেন্ট বরাবর সড়ক বাঁধের কিণারা ঘেষে ছোট বড় অনেক পুকুরের কারণে অধিক ব্যয়ের নির্মাণ সামগ্রী অর্থাৎ সিসি ব্লক দ্বারা রক্ষাপ্রদ কাজ করা হয়েছ। অথচ এ সকল অংশে ১:২ স্লোপে ও যথাযথ কমপ্যাকশন কন্ট্রোল করে মাটির কাজ করে সড়ক বাঁধ নির্মাণ করা হলে রাস্তাটি রক্ষার্থে এধরণের অধিক ব্যয়ের নির্মাণ সামগ্রী দ্বারা রক্ষাপ্রদ কাজ করার প্রয়োজন হতো না। রাস্তাটির নদীর পাশে না হয়েও ফসলী জমির পাশ দিয়ে যাওয়া রাস্তাটির উভয় পাশে সিসি ব্লক কাজ করায় ভবিষ্যতে রাস্তাটি প্রশস্তকরণ করা যাবে না। রাস্তাটির বিভিন্ন অংশে সিসি ব্লক দ্বারা রক্ষাপ্রদ কাজ করায় একদিকে সরকারী অর্থ ব্যয় বেশী হয়েছে অন্যদিকে ভবিষ্যতে রাস্তাটির প্রশস্তকরণ প্রয়োজন হলে এ প্রকল্পের আওতায় যে সকল সিসি ব্লক দ্বারা রক্ষাপ্রদ কাজ করা হয়েছে তার অপচয় হবে। তবে এ বিষয়ে সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তার কাছে জানতে চাওয়া হলে তিনি জানান, প্রকল্প

এলাকায় মাটি না পাওয়ায় বালি দিয়ে সড়ক বাঁধ নির্মাণ করায় সড়ক বাঁধ রক্ষার্থে সিসি ব্লক দিয়ে রক্ষাপ্রদ কাজ করা হয়েছে। তবে কারিগরি ও আর্থিক দিক বিবেচনাকরত বালি দিয়ে নির্মিত সড়ক বাঁধের ক্ষেত্রে বালি ভরাটের সময় যথাযথ কমপ্যাকশনসহ অবশ্যই বালু ভরাটের দুই পাশে কমপক্ষে ১ মিটার প্রশস্তে মাটি দিয়ে Protective/ Clayding layer দিলে অধিক ব্যয়ের সিসি ব্লকের মাধ্যমে রক্ষাপ্রদ কাজ করার প্রয়োজন হতো না। কারিগরি ও আর্থিক দিকে বিবেচনা করে রাস্তা নির্মাণের ডিজাইন করা হলে সরকারী অর্থের অপচয়রোধসহ রাস্তাটি অধিক টেকসই হতো হলে প্রতীয়মান হয়।

১০.২ **কাজের গুণগতমান নিশ্চিত না করাঃ** পরিদর্শনকালে দেখা যায়, রাস্তাটির বিভিন্ন অংশে গর্ত হওয়াসহ রাস্তার কিণারা ভেঙ্গে মুল পেভমেন্ট নষ্ট হওয়ার উপক্রম হয়েছে। রাস্তাটি নির্মাণকালে মাটির কাজসহ পেভমেন্ট নিমাণ কাজের গুনগতমান যথাযথভাবে অনুসরণ না করায় এ ধরণের অবস্থার সৃষ্টি হয়েছে বলে প্রতীয়মান হয়।

১০.৩ **ঘন ঘন প্রকল্প পরিচালক পরিবর্তনঃ** প্রকল্পটির অনুমোদিত বাস্তবায়নকাল ছিল জুলাই, ২০০২ হতে জুন, ২০১০ পর্যন্ত। অর্থাৎ প্রকল্পটি সমাপ্ত হতে সময় লেগেছে ৮ বছর। প্রকল্পটির বাস্তবায়নকালে মোট ১৫ জন কর্মকর্তা প্রকল্প পরিচালক হিসেবে দায়িত্ব পালন করেন। ঘন ঘন প্রকল্প পরিচালক পরিবর্তন হওয়ায় প্রকল্প বাস্তবায়ন কাজ বিঘ্নিত হয়েছে। এতে প্রকল্পের বাস্তবায়নকালীন সময় বৃদ্ধি পেয়েছে। প্রকল্পের শৃংখলা, অনুমোদিত সময় ও ব্যয়ের মধ্যে বাস্তবায়ন নিশ্চিত করতে হলে পূর্নকালীন একজন প্রকল্প পরিচালক নিয়োগ করা জরুরী। যা এ প্রকল্পের ক্ষেত্রে করা হয়নি।

১০.৪ **Time Over Run** প্রকল্পটি মূল অনুমোদিত মেয়াদকাল ছিল জুলাই, ২০০২ হতে জুন, ২০০৬। কিন্তু প্রকল্পটির প্রকৃত বাস্তবায়নকাল ছিল জুলাই, ২০০২ হতে জুন, ২০১০। অর্থাৎ ৪ বছরে বাস্বায়নের জন্য নির্ধারিত প্রকল্পটি ৮ বছরে বাস্তবায়িত হয়েছে। ফলে আলোচ্য প্রকল্পে টাইমওভাররান হয়েছে ৪ বছর যা’ মূল বাস্তবায়নকালের ১০০%। প্রকল্পের আওতায় মূল অনুমোদিত ডিপিপি হতে সর্বশেষ সংশোধিত ডিপিপিতে কাজের পরিমাণ বৃদ্ধি না পেলেও এ জাতীয় অস্বাভাবিক সময় বৃদ্ধি কাম্য নয়। প্রকল্প প্রণয়নে দূরদর্শিতার অভাব, বাস্তবায়নকারী কর্তৃপক্ষের অব্যবস্থাপনার জন্যেই প্রকল্পটির ক্ষেত্রে অস্বাভাবিক টাইম ওভার রান (৪ বছর) হয়েছে বলে প্রতীয়মান হয়।

১১। সুপারিশঃ

১১.১ ভবিষ্যতে বালি দিয়ে নির্মিত সড়ক বাঁধ ভেঙ্গে যাওয়া রোধে রাস্তা নির্মাণ প্রকল্পের ক্ষেত্রে সড়ক বাঁধে বালি ভরাটের সময় যথাযথ কমপ্যাকশনসহ অবশ্যই বালু ভরাটের দুই পাশে কমপক্ষে ১ মিটার প্রশস্তে মাটি দিয়ে Protective/Clayding layer দেয়ার বিষয়টি যোগাযোগ মন্ত্রণালয় সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরকে নির্দেশনা প্রদান করবে। অন্যদিকে আর্থিক ও কারিগরি দিকে বিবেচনাকরত একমাত্র সেতু/কালভার্ট এ্যাপ্রোচ ব্যতিত সড়ক বাঁধের অন্যান্য অংশ রক্ষার্থে সিসি ব্লক দিয়ে রক্ষাপ্রদ কাজ করার পরিবর্তে মাটির কাজের যথাযথ স্পেসিফিকেশন অনুসরণপূর্বক কমপ্যাকশন কন্টোলের মাধ্যমে ১:২ স্লোপে সড়ক বাঁধ নিমাণ করার বিষয়ে যোগাযোগ মন্ত্রণালয় সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরকে নির্দেশ প্রদান করবে (অনুঃ ১০.১)।

১১.২ রাস্তার কাজের গুনগতমান নিশ্চিত করতে যোগাযোগ মন্ত্রণালয় সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরকে রাস্তা নির্মাণ সংক্রান্ত স্পেসিফিকেশন যথাযথভাবে অনুসরণ করার জন্য কঠোর নির্দেশনা প্রদান করবে, যাতে একই রাস্তার কাজের জন্য ২/১ বছর পর পর সরকারকে অর্থ ব্যয় করতে না হয় (অনুঃ ১০.২)।

১১.৩ ঘন ঘন প্রকল্প পরিচালক পরিবর্তনের কারণে যাতে প্রকল্প বাস্তবায়ন বাধাগ্রস্থ না হয়, এ জন্য প্রতিটি প্রকল্পের জন্য একজন পূর্ণকালীণ ও পূর্ণমেয়াদে প্রকল্প পরিচালক নিয়োগের বিষয়ে যোগাযোগ মন্ত্রণালয় উদ্যোগ গ্রহণ করবে (অনুঃ ১০.৩)।

১১.৪ যোগাযোগ মন্ত্রণালয়ের আওতায় বাস্তবায়নাধীন প্রকল্পে যাতে এ জাতীয় অস্বাভাবিক টাইম ওভাররান না হয় এজন্য যোগাযোগ মন্ত্রণালয়ের মনিটরিং বাড়াতে হবে (অনুঃ ১০.৪)।

ফিজিবিলিটি স্টাডি ফর শীতলক্ষ্যা ব্রীজ এ্যাট বন্দর উপজেলা, নারায়নগঞ্জ
(সমাপ্তঃ জুন, ২০১০)

০১। প্রকল্পের অবস্থান : নারায়নগঞ্জ জেলার বন্দর উপজেলা।
০২। বাস্তবায়নকারী সংস্থা : সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর।
০৩। প্রশাসনিক মন্ত্রণালয় : যোগাযোগ মন্ত্রণালয়।

০৪। প্রকল্পের বাস্তবায়ন সময় ও ব্যয় :

(লক্ষ টাকায়)

প্রাক্কলিত ব্যয় (প্রঃ সাঃ)		প্রকৃত ব্যয় (প্রঃ সাঃ)	পরিকল্পিত বাস্তবায়নকাল		প্রকৃত বাস্তবায়নকাল	অতিক্রান্ত ব্যয় (মূল প্রাক্কলিত ব্যয়ের %)	অতিক্রান্ত সময় (মূল বাস্তবায়ন কালের (%)
মূল	সর্বশেষ সংশোধিত		মূল	সর্বশেষ সংশোধিত			
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮
১৮৩.০০ (--)	(-)	১০২.২১ (--)	জুলাই, ০৮ হতে ডিসেম্বর ০৮	জুলাই, ০৮ হতে জুন, ১০	জুলাই, ০৮ হতে জুন, ১০	-	১৮ মাস (৩০০%)

০৫। প্রকল্পের অঙ্গভিত্তিক বাস্তবায়ন (মন্ত্রণালয় হতে প্রাপ্ত পিসিআর এর ভিত্তিতে):

(লক্ষ টাকায়)

ক্রমিক নং	অঙ্গের নাম	একক	অনুমোদিত ডিপিপি অনুযায়ী লক্ষ্যমাত্রা		প্রকৃত বাস্তবায়ন	
			বাস্তব	আর্থিক	বাস্তব (%)	আর্থিক(%)
১	২	৩	৪	৫	৬	৭
১.০	পরামর্শক (আন্তর্জাতিক)	জনমাস	৬	৫৫.৬০	৫.৬৭ (১০০)	৩২.৭৭ (৫৮.৯৪)
২.০	পরামর্শক (স্থানীয়)	জনমাস	১৮.৫০	২৭.৭৫	২০.৩০ (১০৯.৭৩)	২২.৫৬ (৮১.৩০)
৩.০	স্টাফদের বেতন	থোক	-	১৫.৩০	১০০%	৯.৯০ (৬৪.৭০)
৪.০	যাতায়ত ব্যয়	বিমান টিকিট	-	১.৭০	১০০%	১.৬ (৯৪.১২)
৫.০	যানবাহন (০৪)	ভেহিকেল মাস	২৪	১৫.৬০	১০০%	৬.৪ (৪১.০৩)
৬.০	অফিস ভাড়া	জনমাস	৬	৩.০০	৬ (১০০)	২.৪ (৮০)
৭.০	টেলিফোন/টেলিগ্রাম(যোগাযোগ)	জনমাস	৬	৩.০০	-	-
৮.০	স্টেশনারী	জনমাস	৬	১.৫০	৬ (১০০)	১.৫ (১০০)
৯.০	বাসা ভাড়া	জনমাস	৬	১.৮০	৬ (১০০)	৩.০ (১৬৭)

(লক্ষ টাকায়)

ক্রমিক নং	অঙ্গের নাম	একক	অনুমোদিত ডিপিপি অনুযায়ী লক্ষ্যমাত্রা		প্রকৃত বাস্তবায়ন	
			বাস্তব	আর্থিক	বাস্তব (%)	আর্থিক(%)
১	২	৩	৪	৫	৬	৭
১০.০	প্রতিবেদন প্রণয়ন	থোক	-	৩.০০	১০০%	২.৪৩ (৮১)
১১.০	রিসার্স	থোক		৫.০০	-	-
১২.০	ট্রাফিক, ল্যান্ড ও অন্যান্য সার্ভে	থোক	-	১৫.০০	১০০%	৫.০ (৩৩.৩৩)
১৩.০	কন্টিনজেন্সি	থোক	-	৮.৮৫	-	-
১৪.০	স্থানীয় ট্যাক্স (ভ্যাট ও আইটি)	থোক	-	২২.৪০	-	১২.৯৪ (৫৭.৭৭)
	উপ-মোট (ক)			**১৭৯.৫০**		
১৫.০	অফিস ইকুইপমেন্ট	থোক	-	১.৫০	১০০%	১.২০ (৮০)
১৬.০	ডিজিটাল ক্যামেরা	১	-	০.৩০	১ (১০০)	০.২১ (৭০)
১৭.০	কম্পিউটার ও প্রিন্টার	২	-	১.৭০	১ (৫০)	০.৩০ (১৭.৬৫)
	উপ-মোট (খ)		**১০০%**	**৩.৫০**	**১০০%**	**১.৭১ (৪৮.৮৬)**
	সর্বমোট (ক+ খ)			**১৮৩.০০**	**১০০%**	**১০২.২১ (৫৫.৮৫)**

০৬। **<u>কাজ অসম্পূর্ণ থাকলে তার কারণঃ</u>** লক্ষ্যমাত্রা অনুযায়ী সমীক্ষা কার্যক্রম সম্পন্ন করা হয়েছে।

০৭। **<u>সাধারণ পর্যবেক্ষণঃ</u>**

৭.১ **<u>পটভূমি ও উদ্দেশ্য :</u>** শীতলক্ষ্যা নদী বন্দর উপজেলাকে নারায়ণগঞ্জ জেলা সদর থেকে বিচ্ছিন্ন করে রেখেছে। বর্তমানে উক্ত উপজেলার যানবাহন ঢাকা-চট্রগ্রাম মহাসড়কে কাঁচপুর হয়ে শিমরাইল-ইপিজেড-নারায়ণগঞ্জ সড়ক দিয়ে জেলা সদরে যাতায়াত করে। বন্দর উপজেলাকে জেলা সদরের সাথে সড়ক যোগাযোগের মাধ্যমে সংযোগ সাধনের লক্ষ্যে শীতলক্ষ্যা নদীর উপর একটি সেতু নির্মাণ আবশ্যক। সেতুটি নির্মাণের জন্য বৈদেশিক সাহায্য প্রাপ্তির লক্ষ্যে অর্থনৈতিক সম্পর্ক বিভাগের মাধ্যমে কুয়েত ফান্ডের সাথে যোগাযোগ করা হয়। ডিপিপি ও অন্যান্য তথ্যাদি কুয়েত ফান্ডে প্রেরণ করা হলে কুয়েত ফান্ড এ সেতুর অর্থায়নের প্রস্তাব বিবেচনার লক্ষ্যে Detailed Techno-Economic Feasibility Study সম্পন্ন করার পরামর্শ প্রদান করে। কুয়েত ফান্ডের পরামর্শ মোতাবেক সেতু নির্মাণের লক্ষ্যে আলোচ্য সমীক্ষা প্রকল্পটি গ্রহণ করা হয়।

৭.২ **<u>প্রকল্পের অনুমোদন :</u>** প্রকল্পটি মাত্র ৬মাস (জুলাই, ২০০৮ থেকে ডিসেম্বর, ২০০৮) মেয়াদে বাস্তবায়নের জন্য ০৯/০৪/২০০৮ তারিখে মাননীয় অর্থ ও পরিকল্পনা উপদেষ্টা কর্তৃক ১৮৩.০০ লক্ষ টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে অনুমোদিত হয়। পরবর্তীতে যথাযথ কর্তৃপক্ষের অনুমোদনক্রমে দুই দফায় প্রকল্পটির বাস্তবায়ন মেয়াদ জুন, ২০১০ পর্যন্ত বৃদ্ধি করা হয়।

৭.৩ **প্রকল্প পরিচালক সংক্রান্ত তথ্যঃ** প্রকল্পের শুরু হতে শেষ পর্যন্ত দায়িত্ব পালনকারী প্রকল্প পরিচালকের তথ্য নিম্নে দেয়া হলো

ক্রঃনঃ	কর্মকর্তার নাম, পদবী	পূর্ণকালীন/ খন্ডকালীন	কতটি প্রকল্পর দায়িত্ব পালন করেন	মেয়াদকাল
১	জনাব আশরাফুল ইসলাম অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী, সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর	পূর্ণকালীন	একাধিক	১১.০৫.০৯-২১.০১.১০
২	জনাব এফ এম সিরাজুল ইসলাম অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী, সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর	পূর্ণকালীন	,,	২১.০১.১০-০৮.০২.১০
৩	জনাব সরফউদ্দিন অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী, সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর	পূর্ণকালীন	,,	০৮.০২.১০-০৭.০৩.১০
৪	জনাব মোঃ আব্দুল মালেক অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী, সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর	পূর্ণকালীন	,,	০৭.০৩.১০-০৫.০৪.১০
৫	জনাব মোঃ আব্দুল বারী অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী, সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর	পূর্ণকালীন	,,	০৫.০৪.১০-সমাপ্তি পর্যন্ত

৭.৪ **সমীক্ষা কার্যক্রম :** প্রকল্পটির আওতায় নারায়নগঞ্জ বন্দর উপজেলায় শীতলক্ষ্যা নদীর উপর ৩য় শীতলক্ষ্যা সেতু নির্মাণের জন্য ১৪.৬৩ হেক্টর ভূমি অধিগ্রহণের জন্য ৩০৩.৫৯ লক্ষ টাকা, রিসেটেলমেন্ট (ভুমি, অবকাঠামো ও গাছ) এর জন্য ৫১৬.৯২ লক্ষ টাকা, ২.১৩ কিঃমিঃ সড়ক বাঁধের মাটির কাজের জন্য ৩৯.৫৪ লক্ষ টাকা, দুই লেনের ১.৬৮ কিঃমিঃ ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট নির্মাণের জন্য ৮২৩.৯১ লক্ষ টাকা, চার লেনের ০.৪৩ কিঃমিঃ ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট নির্মাণের জন্য ৩৬৬.৮৭ লক্ষ টাকা, নদী শাসন কাজের জন্য ৫০০.০০ লক্ষ টাকা, ৪০০ মিটার মূল সেতুর সুপার স্ট্রাকচার নির্মাণ বাবদ ৬৬৯৬.০০ লক্ষ টাকা ও সাব-স্ট্রাকচার নির্মাণ বাবদ ৫৭৯৬.০০ লক্ষ টাকা, ৮৯০.০ মিটার ভায়াডাক্টের সুপার স্ট্রাকচার নির্মাণ বাবদ ৫৬২৪.৮০ লক্ষ টাকা ও সাব-স্ট্রাকচার নির্মাণ বাবদ ৬০৫২.০০ লক্ষ টাকা, সেতুর সৌন্দর্য্য বর্ধন বাবদ ১০০০.০০ লক্ষ টাকা ও সাইন, সিগনাল কিঃমিঃ পোস্ট, স্লোপ প্রটেকশন, টোল প্লাজা, বৃক্ষরোপণ বাবদ ৭৮১.৮৩ লক্ষ টাকা ব্যয়ের সুপারিশ করা হয়। উক্ত সুপারিশ মোতাবেক নারায়নগঞ্জে ৩য় শীতলক্ষ্যা সেতু নিমাণ প্রকল্পটি ইতোমধ্যে অনুমোদনপূর্বক তা বর্তমানে বাস্তবায়নাধীন রয়েছে।

৮। প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জনঃ

পরিকল্পিত	উদ্দেশ্য অর্জন
মদনপুর-মদনগঞ্জ (বন্দর)-সৈয়দপুর সড়কের ৮ম কিঃমিঃ-এ বন্দর উপজেলায় শীতলক্ষ্যা নদীর উপর একটি সেতু নিমার্ণের লক্ষ্যে সমীক্ষা পরিচালনা করা।	সমীক্ষা কার্যক্রম সম্পন্ন করা হয়েছে, যার ভিত্তিতে একটি বিনিয়োগ প্রকল্পের আওতায় নারায়নগঞ্জের বন্দর উপজেলায় ৩য় শীতলক্ষ্যা সেতু নির্মাণ কাজ শুরু হয়েছে।

৯.০। **উদ্দেশ্য অর্জিত না হয়ে থাকলে তার কারণঃ** উদ্দেশ্য অর্জিত হয়েছে।

১০। **প্রকল্প বাস্তবায়ন সমস্যাঃ**

১০.১ **ঘন ঘন প্রকল্প পরিচালক পরিবর্তন :** প্রকল্পটির গুরুত্ব বিবেচনায় মাত্র ৬ মাস মেয়াদে সমীক্ষা কার্যক্রম সম্পন্নের জন্য অনুমোদন করা হলেও প্রকল্পটি প্রকৃতপক্ষে সমাপ্ত হতে সময় লাগে ২ বছর। প্রকল্পটির বাস্তবায়ন মেয়াদে মোট ৫ বার প্রকল্প পরিচালক পরিবর্তন হয়। যার মধ্যে ১ম প্রকল্প পরিচালক ৬ মাস, ২য় প্রকল্প পরিচালক ১৭ দিন, ৩য় প্রকল্প পরিচালক ১ মাস, ৪র্থ প্রকল্প পরিচালক ১ মাস এবং সর্বশেষ প্রকল্প পরিচালক দায়িত্ব পালন করেন মাত্র ৩ মাস। সেতু নির্মাণের ন্যায় উচ্চ কারিগরী প্রকল্পের সমীক্ষা কার্যক্রম সংক্রান্ত প্রকল্পে ঘন ঘন প্রকল্প পরিচালক পরিবর্তন হওয়ায় প্রকল্প বাস্তবায়ন কাজ বিঘ্নিত হয়েছে। এতে প্রকল্পের বাস্তবায়নকালীন সময় বৃদ্ধি পেয়েছে। প্রকল্পের শৃংখলা, অনুমোদিত সময় ও ব্যয়ের মধ্যে বাস্তবায়ন নিশ্চিত করতে হলে পূর্ণকালীন একজন প্রকল্প পরিচালক নিয়োগ করা একামত প্রয়োজন। এ প্রকল্পের ক্ষেত্রে তা করা হয়নি।

১০.২ **<u>Time ও Cost Over Run</u>** : বৈদেশিক সাহায্য প্রাপ্তির প্রতিশ্রুতির প্রেক্ষিতে আলোচ্য সমীক্ষা প্রকল্পটির মূল অনুমোদিত মেয়াদকাল ধরা হয় জুলাই, ২০০৮ হতে ডিসেম্বর, ২০০৮ পর্যন্ত মাত্র ৬ মাস। কিন্তু জাতীয় গুরুত্ব বিবেচনায় মাত্র ৬মাসের মধ্যে সমীক্ষা কার্যক্রমটি সম্পন্ন করার জন্য পরিকল্পিত লক্ষ্যমাত্রা থাকলেও তা সম্পন্ন হতে সময় লেগেছে দুই বছর বা ২৪ মাস। অর্থাৎ আলোচ্য প্রকল্পের আওতায় সমীক্ষা কার্যক্রমটি সমাপ্ত করতে মূল অনুমোদিত মেয়াদকাল হতে সময় বেশী লেগেছে ১৮ মাস যা' মূল বাস্তবায়নকালের ৩০০%। ঘন ঘন প্রকল্প পরিচালক পরিবর্তন, বাস্তবায়নকারী সংস্থার সঠিক দিক নির্দেশনা ও দূরদর্শিতার অভাব এবং অব্যবস্থাপনাই দায়ী বলে প্রতীয়মান হয়।

১০.৩ **<u>সমীক্ষা কার্যক্রম বিলম্বে সম্পন্ন হওয়ায় সেতু নির্মাণ কাজ শুরু হতেও বিলম্ব :</u>** বৈদেশিক সাহায্য প্রাপ্তির প্রতিশ্রুতির প্রেক্ষিতে সম্পূর্ণ জিওবি অর্থে আলোচ্য প্রকল্পের আওতায় শীতলক্ষ্যা সেতুর সমীক্ষা কার্যক্রমটি হাতে নেয়া হয় এবং মেয়াদকাল ধরা হয় মাত্র ৬ মাস। ঢাকা মহানগরীর যানজট নিরসনকল্পে শীতলক্ষ্যা নদীর উপর ৩য় সেতু নির্মাণ কাজ দ্রুত শুরু করা এবং প্রতিশ্রুত বৈদেশিক সাহায্য প্রাপ্তির বিষয়টি বিবেচনায় নিয়ে সমীক্ষা কার্যক্রমটি অতি দ্রুত সম্পন্নের বিষয়ে তাগিদ ছিল। কিন্তু বাস্তবে উদ্দেশ্যের সাথে সামঞ্জস্য রেখে আলোচ্য প্রকল্পের আওতায় নির্ধারিত সময়ের মধ্যে সমীক্ষা কার্যক্রমটি সম্পন্ন করা যায়নি। ফলে শীতলক্ষ্যা নদীর উপর ৩য় সেতু নির্মাণ প্রকল্পটি অনুমোদনেও বিলম্ব হয়েছে। সমীক্ষা কার্যক্রম সম্পন্নের পর শীতলক্ষ্যা নদীর উপর ৩য় সেতু নির্মাণ প্রকল্পটি ০৯/১১/২০১০ তারিখে অনুষ্ঠিত একনেক সভায় অনুমোদিত হয়। সেতু নির্মাণ প্রকল্পটির অনুমোদিত প্রাক্কলিত ব্যয় ধরা হয় ৩৭৭৬২.৭৮ লক্ষ টাকা এবং মেয়াদকাল নভেম্বর, ২০১০ হতে ডিসেম্বর, ২০১৩। প্রকল্পটির অনুমোদিত প্রাক্কলিত ব্যয়ের ৩১১৬৪.৮৯ লক্ষ টাকা প্রকল্প সাহায্য হিসেবে Saudi Fund for Development (SFD) কর্তৃক নির্বাহ করা হবে, যা মোট সেতু নির্মাণ ব্যয়ের ৮২.৫৩%। সমীক্ষা কার্যক্রমটি নির্ধারিত সময়ে সম্পন্ন হলে বৈদেশিক সাহায্যে আলোচ্য সেতুর নির্মাণ কাজ আরও অনেক আগেই শুরু করা যেত।

১১। **<u>বিশেষ পর্যবেক্ষণ :</u>**

<u>অসম্পন্ন পিসিআর প্রেরণঃ</u> আলোচ্য প্রকল্পের জন্য অত্যন্ত নিম্নমানের ও অসম্পন্ন পিসিআর প্রেরণ করা হয়েছে। যেমন পিসিআর-এর পার্ট-এ এর ৭ নং অনুচ্ছেদে মূল প্রকল্প ও সর্বশেষ সংশোধিত প্রকল্প অনুমোদনের তারিখ উল্লেখ করার কথা থাকলেও তা করা হয়নি। অনুচ্ছেদ ৮-এ প্রকল্পের মেয়াদকাল সঠিকভাবে দেয়া হয়নি। অন্যদিকে পার্ট বি-তে অনুচ্ছেদ ০১-এ বাস্তবায়নকাল, অনুচ্ছেদ ০৫-এ অঙ্গভিত্তিক সর্বশেষ অনুমোদিত ডিপিপি লক্ষ্যমাত্রা ও প্রকৃত বাস্তবায়নের ছকটিও সঠিকভাবে দেয়া হয়নি। অনুচ্ছেদ ০৬-এ প্রকল্প পরিচালকের কর্মকাল দেয়া হয়নি। অনুচ্ছেদ ০৮-এ বলা আছে পরামর্শক নিয়োগের ক্ষেত্রে ৫০.০০ লক্ষ টাকার উর্দ্ধে দরপত্র আহবানপূর্বক পরামর্শক নিয়োগ করা হয়ে থাকলে তার তথ্য দিতে হবে। কিন্ত আলোচ্য পিসিআর-এ এতদ্সংক্রান্ত কোন তথ্যই দেয়া হয়নি। এক কথায় আলোচ্য প্রকল্পটির পিসিআরটি দায় সারাভাবে প্রণয়ন করা হয়েছে।

১১। **<u>মতামত/সুপারিশঃ</u>**

১১.১ পূর্ণকালীন প্রকল্প পরিচালক না থাকা এবং ঘন ঘন প্রকল্প পরিচালক পরিবর্তন হওয়ায় সিদ্ধান্তহীনতার কারণে প্রকল্পটি বাস্তবায়নে অস্বাভাবিক বিলম্ব হয়েছে, যা কাম্য নয়। ভবিষ্যতে যোগাযোগ মন্ত্রণালয়ের আওতায় বাস্তবায়নাধীন অন্যান্য প্রকল্প, বিশেষ করে সমীক্ষা, উচ্চ কারিগরি ও বৃহৎ প্রকল্পের ক্ষেত্রে পূর্ণকালীণ প্রকল্প পরিচালক নিয়োগের বিষয়ে যোগাযোগ মন্ত্রণালয়কে প্রয়োজনীয় উদ্যোগ গ্রহণ করতে হবে (অনুঃ ১০.১)।

১১.২ যোগাযোগ মন্ত্রণালয়ের আওতায় বাস্তবায়নাধীন প্রকল্পে এ জাতীয় অস্বাভাবিক টাইম ওভাররান রোধে মনিটরিং আরও বাড়াতে হবে (অনুঃ ১০.২)।

১১.৩ সমীক্ষা কার্যক্রম বিলম্বের কারণে বৈদেশিক সাহায্যে শীতলক্ষ্যা নদীর উপর ৩য় সেতু নির্মাণ কাজ ইতোমধ্যে ১৮ মাস বিলম্ব হয়েছে। আলোচ্য সমীক্ষা প্রকল্পের সুপারিশের প্রেক্ষিতে শীতলক্ষ্যা নদীর উপর নির্মাণাধীন সেতু নির্মাণ কাজটি যাতে দ্রুত সম্পন্ন করা যায়, এ বিষয়ে সড়ক ও রেলপথ বিভাগকে আরও উদ্যোগী হতে হবে (অনুঃ ১০.৩)।

বাকেরগঞ্জ-পাদ্রীশিবপুর-কাঁঠালতলী-সুবিদখালী-চান্দুখালী-বরগুনা সড়ক উন্নয়ন (১ম সংশোধিত)
(সমাপ্তঃ জুন, ২০১০)

০১। প্রকল্পের অবস্থান : বরিশাল জেলার বাকেরগঞ্জ, পটুয়াখালী জেলার মিরজাগঞ্জ ও বরগুনা জেলার বরগুনা সদর উপজেলা।

০২। বাস্তবায়নকারী সংস্থা : সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর।

০৩। প্রশাসনিক মন্ত্রণালয় : যোগাযোগ মন্ত্রণালয়।

০৪। প্রকল্পের বাস্তবায়ন সময় ও ব্যয় :

(লক্ষ টাকায়)

প্রাক্কলিত ব্যয় (প্রঃ সাঃ)		প্রকৃত ব্যয় (প্রঃ সাঃ)	পরিকল্পিত বাস্তবায়নকাল		প্রকৃত বাস্তবায়ন-কাল	অতিক্রান্ত ব্যয় (মূল প্রাক্কলিত ব্যয়ের %)	অতিক্রান্ত সময় (মূল বাস্তবায়ন কালের (%)
মূল	সর্বশেষ সংশোধিত		মূল	সর্বশেষ সংশোধিত			
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮
৩৪৯৩.৯৩ (--)	৩৬৩৩.১৫ (-)	৩৬৩২.৮৯ (--)	জুলাই, ২০০৩ হতে জুন, ২০০৬	জুলাই, ২০০৩ হতে জুন, ২০১০	জুলাই, ২০০৩ হতে জুন, ২০১০	১৩৮.৯৬ (৩.৯৮%)	৪ বছর (১৩৩%)

০৫। **প্রকল্পের অঙ্গভিত্তিক বাস্তবায়ন (মন্ত্রণালয় হতে প্রাপ্ত পিসিআর এর ভিত্তিতে) :**

(লক্ষ টাকায়)

ক্রমিক নং	অঙ্গের নাম	একক	সর্বশেষ সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী লক্ষ্যমাত্রা		প্রকৃত বাস্তবায়ন	
			বাস্তব	আর্থিক	বাস্তব (%)	আর্থিক (%)
১	২	৩	৪	৫	৬	৭
১.০	সার্ভে ও ডিজাইন	থোক	-	৪.০০	থোক	৪.০০ (১০০)
২.০	ভূমি অধিগ্রহণ	হেক্টর	১.২৩	১৫৯.৫০	১.২৩ (১০০)	১৫৯.৫০ (১০০)
৩.০	সড়ক বাধ নির্মাণ(মাটির কাজ)	লঃঘঃমিঃ	০.২১	১০.৫০	০.২১ (১০০)	১০.৫০ (১০০)
৪.০	সড়ক বাঁধ প্রশস্ত ও উচুকরণ	লঃঘঃমিঃ	৪.৪১	২১৭.৩৩	৪.৪১ (১০০)	২১৭.৩৩ (১০০)
৫.০	ব্রিক পেভমেন্ট নির্মাণ	কিঃ মিঃ	৫.৮৯	১৫৯.৭৬	৫.৮৯ (১০০)	১৫৯.৭৬ (১০০)
৬.০	নতুন ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট নির্মাণ	কিঃমিঃ	৩৪.৪৫	১২২৭.৬৩	৩৪.৪৫ (১০০)	১২২৭.৬৩ (১০০)
৭.০	সার্ফেসিং (কার্পেটিং ও সিলকোট)	কিঃমিঃ	৪২.০৪	৬২৯.০৯	৪২.০৪ (১০০)	৬২৯.০৯ (১০০)
৮.০	আরসিসি সেতু নির্মাণ (০৪টি)	মিঃ	১৩৭.৭০	৭৮০.০০	১৩৭.৭০ (১০০)	৭৮০.০০ (১০০)
৯.০	আরসিসি বক্স কালভার্ট নির্মাণ (১১টি)	মিঃ	৬৩.২৬	৩১৩.৬৯	৬৩.২৬ (১০০)	৩১৩.৬৯ (১০০)
১০.০	পাইপ কালভার্ট নির্মাণ	সংখ্যা	০৭	১২.০৪	০৭ (১০০)	১২.০৪ (১০০)

১১.০	রক্ষাপ্রদ কাজ (আরসিসি প্রি-কাস্ট প্যালাসাইডিং)	মিঃ	৮৬০.০০	৩৬.৪০	৮৬০ (১০০)	৩৬.৪০ (১০০)
১২.০	সাইন, সিগনাল, কিঃমিঃপোস্ট, রোড মার্কিং	থোক	-	২৫.৯৬	থোক	২৫.৯৬ (১০০)
১৩.০	নির্মাণকালীণ রক্ষণাবেক্ষণ	থোক	-	৫৭.২৫	১০০%	৫৬.৯৯ (৯৯.৫৫)
	মোট		১০০%	৩৬৩৩.১৫	১০০%	৩৬৩২.৮৯ (৯৯.৯৯)

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

০৭। **সাধারণ পর্যবেক্ষণঃ**

৭.১ **পটভূমি ও উদ্দেশ্য :** বাকেরগঞ্জ-পাদ্রীশিবপুর-কাঁঠালতলী-সুবিদখালী-চান্দুখালী-বরগুনা সড়কটি মূলতঃ বরগুনা জেলা শহর হতে আরাম্ভ হয়ে বাকেরগঞ্জ থানাকে সংযোগ করে বরিশাল-পটুয়াখালী মহাসড়কের বাকেরগঞ্জে মিলিত হয়েছে। উক্ত সড়কের ১২.০০ কিঃমিঃ বরিশাল সড়ক বিভাগের এবং ৪৫.০০ কিঃমিঃ বরগুনা সড়ক বিভাগের অধীন। সড়কটি বরগুনা জেলার সাথে বিভাগীয় শহর বরিশাল এবং ঢাকাসহ দেশের বিভিন্ন অংশের সাথে যোগাযোগের একমাত্র মাধ্যম। বরগুনার সাথে বরিশাল বিভাগের অন্য কোন যোগাযোগ ব্যবস্থা না থাকায় উক্ত এলাকার জনসাধারণের জীবনের ঝুঁকি নিয়ে নৌকা যোগে বিভাগীয় শহর বরিশালের সাথে যাতায়াত করে। এ সড়কটি বাংলাদেশের সর্ব দক্ষিণাঞ্চলের শিক্ষার অগ্রগতির জন্য বিভিন্ন স্কুল, কলেজ, মাদ্রাসা, গ্রোথ সেন্টার, কৃষিজাত পণ্য ও মৎস্য সম্পদ বাজারজাতকরণ ছাড়াও আর্থ-সামাজিক উন্নয়নের সহায়ক ভূমিকা পালন করেব। এ প্রেক্ষাপটে প্রকল্পটি গ্রহণ করা হয়।

৭.২ **প্রকল্পের অনুমোদন :** প্রকল্পটি একনেক কর্তৃক ০৬/১২/২০০৩ তারিখে ৩৪৯৩.৯৩ লক্ষ টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে জুলাই, ২০০৩ হতে জুন, ২০০৬ মেয়াদে বাস্তবায়নের জন্য অনুমোদিত হয়। যথাসময়ে সমাপ্ত করতে না পারায় যথাযথ কর্তৃপক্ষের অনুমোদনক্রমে এর মেয়াদ জুন, ২০০৯ পর্যন্ত ব্যয় বৃদ্ধি ব্যতিরেকে মেয়াদ বৃদ্ধি করা হয়। পরবর্তীতে নির্মাণ সামগ্রীর মূল্য বৃদ্ধিসহ বাস্তবায়ন মেয়াদ বৃদ্ধির কারণে ডিপিইসি সভার সুপারিশক্রমে প্রকল্পটি সংশোধন করা হয়। প্রকল্পটির ১ম সংশোধন প্রস্তাব গত ০২/০৫/২০১০ তারিখে ৩৬৩৩.১৫ লক্ষ টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে এবং বাস্তবায়নকাল জুলাই, ২০০৩ হতে জুন, ২০১০ নির্ধারণপূর্বক যোগাযোগ মন্ত্রণালয়ের দায়িত্বে নিয়োজিত মাননীয় মন্ত্রী কর্তৃক অনুমোদিত হয়।

৭.৩ বছর ভিত্তিক ডিপিপি লক্ষ্যমাত্রা, এডিপি ও আরএডিপি বরাদ্দ, অবমুক্তি ও ব্যয় (পিসিআর এর ভিত্তিতে): প্রকল্পটির সর্বশেষ অনুমোদিত প্রাক্কলিত ব্যয় ৩৬৩৩.১৫ লক্ষ টাকার বিপরীতে ২০০৩-০৪ অর্থ বছর হতে ২০০৯-১০ অর্থ বছর পর্যন্ত ডিপিপি লক্ষ্যমাত্রা, আরএডিপি বরাদ্দ, অবমুক্ত ও ব্যয় সংক্রান্ত তথ্য নিম্নের সারণীতে দেয়া হলোঃ

(লক্ষ টাকায়)

অর্থ বছর	ডিপিপি অনুযায়ী লক্ষ্যমাত্রা	সংশোধিত এডিপি বরাদ্দ	অবমুক্ত	ব্যয়
২০০৩-০৪	**৪০০.০০**	**৪০০.০০**	**৪০০.০০**	**৪০০.০০**
২০০৪-০৫	**৮৫০.০০**	**৮৫০.০০**	**৮৬০.০০**	**৮৬০.০০**
২০০৫-০৬	৮০০.০০	৮০০.০০	৮১০.০০	৮১০.০০
২০০৬-০৭	৩৯৫.০০	৩৯৫.০০	৪০০.০০	৪০০.০০
২০০৭-০৮	৮১৯.০০	৮১৯.০০	৮২০.৮০	৮২০.৮০
২০০৮-০৯	১১৭.৮৯	১১৭.৮৯	৯০.১৭	৯০.১৭
২০০৯-১০	২৫১.২৬	২৫১.২৬	২৫১.০০	২৫১.০০
মোট	৩৬৩৩.১৫	৩৬৩৩.১৫	৩৬৩১.৯৭	৩৬৩১.৯৭

৭.৪ **বাস্তবায়ন অগ্রগতিঃ** প্রকল্পটির সর্বশেষ সংশোধিত অনুমোদিত ব্যয় ৩৬৩৩.১৫ লক্ষ টাকার বিপরীতে সমাপ্তিকাল (জুন, ২০১০) পর্যন্ত প্রকৃত ব্যয় হয়েছে ৩২৩২.৮৯ লক্ষ টাকা, যা অনুমোদিত প্রাক্কলিত ব্যয়ের প্রায় ১০০%। এ ব্যয়ের

মধ্যে ৪.০ লক্ষ টাকা ব্যয়ে সার্ভে ও ডিজাইন, ১৫৯.৫০ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ১.২৩ হেক্টর ভুমি অধিগ্রহণ, ১০.৫০ লক্ষ টাকা ব্যয়ে সড়ক বাঁধ নির্মাণে ০.২১ লঃঘঃমিঃ মাটির কাজ, সড়ক বাঁধ প্রশস্ত ও উঁচুকরণে ২১৭.৩৩ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ৪.৪১ লঃঘঃমিঃ মাটির কাজ, ১৫৯.৭৬ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ৫.৮৯ কিঃমিঃ ব্রিক পেভমেন্ট নির্মাণ, ১২২৭.৬৩ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ৩৪.৪৫ কিঃমিঃ নতুন ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট নির্মাণ, ৬২৯.০৯ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ৪২.০৪ কিঃমিঃ সড়কের কার্পেটিং ও সিলকোটের কাজ, ৭৮০.০০ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ১৩৭.৭০ মিটার দৈর্ঘ্যের ৪টি আরসিসি সেতু নির্মাণ, ৩১৩.৬৯ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ৬৩.২৬ মিটার দৈর্ঘ্যের ১১টি আরসিসি বক্স কালভার্ট নির্মাণ, ১২.০৪ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ৭টি পাইপ কালভার্ট নির্মাণ, ৩৬.৪০ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ৮৬০.০০ মিটার আরসিসি প্রি-কাস্ট প্যালাসাইডিং কাজ, ২৫.৯৬ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ৪২.০০ কিঃমিঃ সড়কের সাইন, সিগনাল, কিঃমিঃ পোস্ট, রোড মার্কিং এবং ৫৬.৯৯ লক্ষ টাকা নির্মাণকালীণ রক্ষণাবেক্ষণ বাবদ ব্যয় করা হয়েছে।

৭.৫ **প্রকল্পের ব্যবস্থাপনা ও প্রকল্প পরিচালক সম্পর্কিতঃ** সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের **বরিশাল জোনের** অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী তাঁর অন্যান্য দায়িত্বের সাথে অতিরিক্ত দায়িত্ব হিসেবে আলোচ্য প্রকল্পের প্রকল্প পরিচালকের দায়িত্ব পালন করেন। তাঁকে সহায়তার জন্য **বরিশাল** সড়ক সার্কেলের তত্ত্বাবধায়ক প্রকৌশলী, **বরিশাল ও বরগুনা** সড়ক বিভাগের নির্বাহী প্রকৌশলী, উপ-বিভাগীয় প্রকৌশলী দায়িত্ব পালন করেন।

৮। **প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জনঃ**

পরিকল্পিত	উদ্দেশ্য অর্জন
প্রকল্পের মূল উদ্দেশ্য হলো ৫৭ কিঃমিঃ দীর্ঘ বাকেরগঞ্জ-পাদ্রীশিবপুর-কাঁঠালতলী-সুবিদখালী-চান্দুখালী-বরগুনা সড়ক উন্নয়ন।	আলোচ্য প্রকল্প গ্রহণের পূর্বেও বাকেরগঞ্জ-পাদ্রীশিবপুর-কাঁঠালতলী-সুবিদখালী-বরগুনা পর্যন্ত ৫৭ কিঃমিঃ সড়ক ছিল। আলোচ্য প্রকল্পের মূল উদ্দেশ্য ছিল বিদ্যমান সড়কটি উন্নয়ন করা। কিন্তু বাস্তবে প্রকল্পের আওতায় সড়ক নির্মাণ কাজ এতটাই নিম্নমানের করা হয়েছে যে, বর্তমানে সড়কটি দিয়ে স্বাচ্ছন্দে যান চলাচল করা প্রায় অসম্ভব।

৯.০। **উদ্দেশ্য অর্জিত না হয়ে থাকলে তার কারণঃ** প্রকল্পের আওতায় সড়ক নির্মাণ কাজ অত্যন্ত নিম্নমানের হওয়ায় প্রকল্পের উদ্দেশ্য ব্যাহত হয়েছে।

১০। **প্রকল্প বাস্তবায়ন সমস্যাঃ**

১০.১ **কাজের গুণগতমান নিশ্চিত না করা :** প্রকল্পের আওতায় বাকেরগঞ্জ-পাদ্রীশিবপুর-কাঁঠালতলী-সুবিদখালী-চান্দুখালী-বরগুনা সড়ক উন্নয়নের কাজ এতটাই নিম্নমানের করা হয়েছে যে, বর্তমানে রাস্তাটি যান চলাচলের জন্য প্রায় অযোগ্য হয়ে পড়েছে। প্রকল্পের আওতায় মোট ৫৭ কিঃমিঃ সড়ক উন্নয়নের মধ্যে ১২.০০ কিঃমিঃ বরিশাল সড়ক বিভাগের আওতায় এবং ৪৫ কিঃমিঃ বরগুনা সড়ক বিভাগের আওতায় বাস্তবায়ন করা হয়েছে। পরিদর্শনকালে রাস্তাটির বরগুনা সড়ক বিভাগের আওতায় বাস্তবায়িত ৪৫ কিঃমিঃ সড়কের বেশীরভাগ রাস্তায় অসংখ্য pot hole, undualation, বিটুমিনাস স্তরে hair crack দেখা যায়। অন্যদিকে বরিশাল অংশে আলোচ্য প্রকল্পের আওতায় গৃহীত কোন কার্যক্রম সম্পর্কে স্পষ্ট ধারণা পাওয়া সম্ভব হয়নি। কারণ বরিশাল অংশে মেইনটেইনেন্স বাজেট হতে সড়কটি বেশ কিছু অংশ রক্ষণাবেক্ষণ কাজ করা হয়েছে। অনুমোদিত ডিপিপি মোতাবেক রাস্তাটিতে কার্পেটিং ৫০ মিঃমিঃ ও সিলকোট ১৫ মিঃমিঃ হিসেবে মোট ৬৫ মিঃমিঃ পুরুত্বে বিটুমিনাস স্তরের কাজ করার সংস্থান থাকলেও পরিদর্শনকালে পুরো রাস্তাটিতে ২৫ হতে ৩০ মিঃমিঃ পুরুত্বে বিটুমিনাস স্তরের কাজ দেখতে পাওয়া যায়। সড়কটি উন্নয়নকালে বিভিন্ন স্তরের স্পেসিফিকেশন মোতাবেক কমপ্যাকশন কন্ট্রোল না করা, সাব-বেইস/বেইস কোর্সে নিম্নমানের ইট/পাথর ব্যবহার, সাব-বেইস/বেইস কোর্সে ব্যবহৃত ইট/পাথরের খোয়ার সহিত স্পেসিফিকেশন মোতাবেক বালি না মিশিয়ে অপেক্ষাকৃত বেশী পরিমাণ বালি ব্যবহার, কার্পেটিং ও সিলকোট কাজে ব্যবহৃত পাথর, বালি ও বিটুমিনের পরিমাণ সঠিক অনুপাতে না মিশানো ও বিটুমিনাস মিক্সারের তাপমাত্রা সঠিকভাবে নিয়ন্ত্রণ না করাই এ ধরণের সমস্যা হয়েছে বলে পরিদর্শনকালে প্রতীয়মান হয়। সড়কটির উন্নয়নকালে যথাযথ স্পেসিফিকেশন অনুসরণপূর্বক গুনগতমান নিশ্চিত না করাই একদিকে যেমন সড়কটি যান চলাচলের অযোগ্য হয়ে পড়ায় প্রকল্প এলাকার জনগণ নিরাপদ ও আরামদায়ক সড়ক যোগাযোগ হতে বঞ্চিত হচ্ছে, অন্যদিকে সড়কটি ব্যবহারযোগ্য রাখতে সরকারকে আবার বিপুল অর্থ ব্যয় করতে হবে, যা কোন মতেই কাম্য নয়।

১০.২ **পূর্ণকালীন প্রকল্প পরিচালক না থাকা :** প্রকল্পটির বাস্তবায়নকালে সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের বরিশাল জোনের অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী হিসেবে রুটিন বদলীকৃত কর্মকর্তাগণ ২০০৩ সাল হতে ২০১০ সাল পর্যন্ত প্রায় ১৫ জন প্রকল্প

পরিচালক হিসেবে দায়িত্ব পালন করেন। আলোচ্য প্রকল্পের আওতায় পূর্ণকালীণ প্রকল্প পরিচালক না থাকায় প্রকল্পটি নির্ধারিত মেয়াদকাল ও ব্যয়ে সম্পন্ন করা যায়নি। ঘন ঘন প্রকল্প পরিচালক পরিবর্তনের কারণে কারও উপরই একক দায়িত্ব না আসায় একদিকে যেমন প্রকল্পটি নির্ধারিত মেয়াদ ও ব্যয়ে সম্পন্ন করার উদ্যোগের অভাব ছিল, অন্যদিকে আলোচ্য প্রকল্পের আওতায় সম্পন্নকৃত কাজের গুণগত মান নিশ্চিতের বিষয়েও কোন দায়িত্ববোধ কাজ করেনি। একক দায়িত্ব না থাকায় প্রকল্পটির আওতায় সড়ক উন্নয়ন কাজ যেনতেনভাবে করা হয়েছে। ফলে প্রকল্পটি সমাপ্ত হতে না হতেই যানচলাচলের অযোগ্য হয়ে পড়েছে। প্রকল্পের শৃংখলা, অনুমোদিত সময়, ব্যয় ও নির্মাণ কাজের গুনগতমান নিশ্চিত করতে হলে পূর্নকালীন একজন প্রকল্প পরিচালক নিয়োগ করা জরুরী, যা এ প্রকল্পের ক্ষেত্রে করা হয়নি।

১০.৩ **<u>Time Over Run</u>** : প্রকল্পটি মূল অনুমোদিত মেয়াদকাল ছিল জুলাই, ২০০৩ হতে জুন, ২০০৬। কিন্তু প্রকল্পটির প্রকৃতপক্ষে বাস্তবায়ন হতে সময় লেগেছে জুলাই, ২০০২ হতে জুন, ২০১০। অর্থাৎ ৩ বছরে বাস্বায়নের জন্য নির্ধারিত প্রকল্পটি ৭ বছরে সমাপ্ত হয়েছে। ফলে আলোচ্য প্রকল্পে টাইমওভাররান হয়েছে ৪ বছর, যা মূল বাস্তবায়নকালের ১৩৩%। প্রকল্প প্রণয়নে দূরদর্শিতার অভাব, বাস্তবায়নকারী কর্তৃপক্ষের অব্যবস্থাপনা ও দায়িত্বহীনতার কারণেই প্রকল্পটির ক্ষেত্রে অস্বাভাবিক টাইম ওভার রান (৭ বছর) হয়েছে বলে প্রতীয়মান হয়।

১১। <u>সুপারিশঃ</u>

১১.১ প্রকল্পের কাজ শেষ হতে না হতেই প্রকল্পের আওতায় বাস্তবায়িত রাস্তাটি দিয়ে স্বাচ্ছন্দে যানচলাচল করতে না পারার বিষয়টি অগ্রহণযোগ্য। টেকসই উন্নয়ন নিশ্চিত করতে ও একই সড়কে বারবার সরকারী অর্থের অপচর রোধে আলোচ্য প্রকল্পের আওতায় সড়ক উন্নয়ন কাজের গুণগতমাণ নিশ্চিত না করার জন্য সংশ্লিষ্ট দায়ী কর্মকর্তাদের বিরুদ্ধে সড়ক ও রেলপথ বিভাগ আইনানুগ ব্যবস্থা গ্রহণপূর্বক এ বিভাগকে অবহিত করবে (অনুঃ ১০.১)।

১১.২ ঘন ঘন প্রকল্প পরিচালক পরিবর্তনের কারণে যাতে প্রকল্প বাস্তবায়ন বাধাগ্রস্থ না হয়, এ জন্য প্রতিটি প্রকল্পের জন্য একজন পূর্ণকালীণ ও পূর্ণমেয়াদে প্রকল্প পরিচালক নিয়োগের বিষয়ে যোগাযোগ মন্ত্রণালয় উদ্যোগ গ্রহণ করবে (অনুঃ ১০.২)।

১২.৩ যোগাযোগ মন্ত্রণালয়ের আওতায় বাস্তবায়নাধীন প্রকল্পে যাতে এ জাতীয় অস্বাভাবিক টাইম ওভাররান না হয়, এজন্য প্রকল্প বাস্তবায়নে যোগাযোগ মন্ত্রণালয়ের মনিটরিং আরও বাড়াতে হবে (অনুঃ ১০.৩)।

বরিশাল-ভোলা-লক্ষীপুর সড়ক নির্মাণ
(সমাপ্তঃ জুন, ২০১০)

০১। প্রকল্পের অবস্থান : বরিশাল, ভোলা ও লক্ষীপুর জেলা।
০২। বাস্তবায়নকারী সংস্থা : সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর।
০৩। প্রশাসনিক মন্ত্রণালয় : যোগাযোগ মন্ত্রণালয়।

০৪। প্রকল্পের বাস্তবায়ন সময় ও ব্যয় :

(লক্ষ টাকায়)

প্রাক্কলিত ব্যয় (প্রঃ সাঃ)		প্রকৃত ব্যয় (প্রঃ সাঃ)	পরিকল্পিত বাস্তবায়নকাল		প্রকৃত বাস্তবায়ন-কাল	অতিক্রান্ত ব্যয় (মূল প্রাক্কলিত ব্যয়ের %)	অতিক্রান্ত সময় (মূল বাস্তবায়ন কালের (%)
মুল	সর্বশেষ সংশোধিত		মুল	সর্বশেষ সংশোধিত			
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮
৭২৬৩.৮৮ (--)	৭২২৭.৭২ (-)	৫৫২৯.৬৫ (--)	জুলাই, ১৯৯৪ হতে জুন, ২০০০	জুলাই, ১৯৯৪ হতে জুন, ২০১০	জুলাই, ১৯৯৪ হতে জুন, ২০১০	- (-)	১০ বছর (১৬৭%)

০৫। প্রকল্পের অঙ্গভিত্তিক বাস্তবায়ন (মন্ত্রণালয় হতে প্রাপ্ত পিসিআর এর ভিত্তিতে):

(লক্ষ টাকায়)

ক্রমিক নং	অঙ্গের নাম	একক	সর্বশেষ সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী লক্ষ্যমাত্রা		প্রকৃত বাস্তবায়ন	
			বাস্তব	আর্থিক	বাস্তব (%)	আর্থিক (%)
১	২	৩	৪	৫	৬	৭
১.০	সার্ভে ও ডিজাইন	থোক	-	৩.৬৭		
২.০	বৃক্ষরোপণ	কিঃমিঃ	০.৫০	০.৮৮	০.৫০ (১০০)	০.৮৮ (১০০)
৩.০	ভূমি অধিগ্রহণ	হেক্টর	৬২.০৯	২৮০.২৪	১৮.৭৮ (৩০.২৫)	৩৮.৯১ (১৩.৮৮)
৪.০	সড়ক বাধ নির্মাণ(মাটির কাজ)।	কিঃমিঃ	৩৮.৪৮	৫২৫.২৬	৩০.৬৩ (৭৯.৬০)	৪২১.১০ (৮০.১৭)
৫.০	এইচবিবি	কিঃমিঃ	১৯.৩৪	২৪৮.২১	৯.৩০ (৪৮.০০)	১৬২.৬১ (৬৫.৫১)
৬.০	ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট নির্মাণ	কিঃ মিঃ	৪৩.১৯	৩৬৭৩.৩২	৩৩.৫৪ (৭৭.৬৬)	২৯৮৯.৫৮ (৮১.৩৯)
৭.০	আরসিসি সেতু ও কালভার্ট নির্মাণ	মিঃ	৫৮৯.৭০	১২৮৪.৯৯	৫৪১.০৫ (৯১.৭৫)	১১৪৭.৭৫ (৮৯.৩২)
৮.০	রক্ষাপদ কাজ	মিঃ	৩৪৫৬.৭৭	১৩৮.৭৭	২৩৭০.৭৭ (৬৮.৫৮)	৮৯.৬৯ (৬৪.৬৩)
৯.০	বিবিধ	থোক		২৬১.৯৫	-	৯২.০৫ (৩৫.১৪)

ক্রমিক নং	অঙ্গের নাম	একক	সর্বশেষ সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী লক্ষ্যমাত্রা		প্রকৃত বাস্তবায়ন	
			বাস্তব	আর্থিক	বাস্তব (%)	আর্থিক (%)
১০.০	ফেরী স্থাপন	সংখ্যা	৪.০০	১৮১.৯৮	৪.০ (১০০)	১৮১.৯৮ (১০০)
১১.০	নির্মাণকালীন রক্ষণাবেক্ষণ	থোক		১৮৩.৬৮	-	১৬০.৪৪ (৮৭.৩৫)
১২.০	ওভারহেড ১০%	থোক	-	৩৫০.০৬	-	২৪৪.৬৬ (৬৯.৮৯)
১৩.০	কন্টিনজেন্সী (প্রাইস ও ফিজিক্যাল) ১০%	থোক		৯৪.৭১		০.০০
	মোট		১০০%	৭২২৭.৭২	৮০ %	৫৫২৯.৬৫ (৭৬.৫১)

০৬। **কাজ অসম্পূর্ণ থাকলে তার কারণঃ** সড়ক ও রেলপথ বিভাগ হতে প্রাপ্ত পিসিআর পর্যালোচনা করে দেখা যায়, ৬২.০৯ হেক্টর ভুমি অধিগ্রহণ বাবদ ২৮০.২৪ লক্ষ টাকা সংস্থানের বিপরীতে মাত্র ১৮.৭৮ হেক্টর ভুমি অধিগ্রহণ করে ৩৮.৯১ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে, ৩৮.৪৮ কিঃমিঃ সড়কে মাটির কাজ বাবদ ৫২৫.২৬ লক্ষ টাকা সংস্থানের বিপরীতে ৩০.৬৩ কিঃমিঃ সড়কে মাটির কাজ বাবদ ৪২১.১০ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে, ১৯.৩৪ কিঃমিঃ এইচবিবি সড়ক নির্মাণ বাবদ ২৪৮.২১ লক্ষ টাকা সংস্থানের বিপরীতে মাত্র ৯.৩০ কিঃমিঃ বাবদ ১৬২.৬১ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে, ৪৩.১৯ কিঃমিঃ ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট নির্মাণ বাবদ ৩৬৭৩.৩২ লক্ষ টাকা সংস্থানের বিপরীতে ৩৩.৫৪ কিঃমিঃ বাবদ ২৯৮৯.৫৮ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে, ৫৮৯.৭০ মিটার আরসিসি সেতু ও কালভার্ট নির্মাণ বাবদ ১২৮৪.৯৯ লক্ষ টাকা সংস্থানের বিপরীতে ৫৪১.০৫ মিটার বাবদ ১১৪৭.৭৫ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে, ৩৪৫৬.৭৭ মিটার রক্ষাপ্রদ কাজ বাবদ ১৩৮.৭৭ লক্ষ টাকা সংস্থানের বিপরীতে ২৩৭০.৭৭ মিটার বাবদ ৮৯.৬৯ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে। প্রায় ১৬ বছর মেয়াদে প্রকল্পটি বাস্তবায়নাধীন থাকলেও প্রকল্পের আওতায় নির্ধারিত প্রায় সকল অঙ্গেই আংশিক কাজ করে প্রকল্পটি সমাপ্ত ঘোষনা করা হয়। পরিকল্পিত লক্ষ্যমাত্রা অনুযায়ী অর্থ বরাদ্দ না পাওয়া, প্রকল্পের অর্থ প্রকল্পের আদলে খরচ না করে রুটিন রক্ষাবেক্ষণের আদলে খরচ করা, পূর্ণকালীন প্রকল্প পরিচালক না থাকা, সত্যিকার অর্থে প্রকল্পটিতে কোন পরিকল্পিত লক্ষ্যমাত্রা না থাকা এবং সর্বপুরি প্রকল্প বাস্তবায়নে চরম অব্যবস্থাপনা ও দায়িত্বহীনতার কারণে এ সকল কাজ অসমাপ্ত রয়েছে বলে প্রতীয়মান হয়।

০৭। **সাধারণ পর্যবেক্ষণঃ**

৭.১ **পটভূমি ও উদ্দেশ্য :** ভোলা জেলা বাংলাদেশের মূল ভুখন্ড হতে বিচ্ছিন্ন একটি দ্বীপ। ভোলা হতে সড়ক পথে বাংলাদেশের কোথাও কোন সড়ক যোগাযোগ ব্যবস্থা নেই। প্রস্তাবিত সড়কটি নির্মিত হলে একদিকে বিভাগীয় শহর বরিশাল ও খুলনা সহ বাংলাদেশের দক্ষিন ও পশ্চিমাঞ্চলীয় জেলা সমুহ ও রাজধানী ঢাকার সাথে সড়ক পথে ভোলার যোগাযোগ ব্যবস্থা প্রতিষ্ঠিত হবে। অপরদিকে বরিশাল ভোলা লক্ষীপুর হয়ে মংলা ও চট্রগ্রাম সমুদ্র বন্দর দুটির মধ্যে সরাসরি সংযোগ স্থাপিত হবে। বন্দর নগরী চট্রগ্রাম হতে বৃহত্তর বরিশাল, ফরিদপুর, খুলনা, যশোর ও কুষ্টিয়া জেলাগামী বাস, ট্রাক ও অন্যান্য যানবাহন লক্ষীপুর ও ভোলা হয়ে অতি অল্প সময়ে ও কম খরচে চলাচল করতে পারবে। ইহা ছাড়া আন্তঃজেলা বাস, ট্রাক সার্ভিস চালু হয়ে যোগাযোগ ও পরিবহণ দ্রুততর হবে এবং জনগন উন্নতর সেবা পাবে। প্রস্তাবিত সড়কটির মোট দৈর্ঘ্য ৩৮.০০ কি^মি^ বেং আঞ্চলিক মহাসড়কের মান অনুযায়ী ১০.০০ মিটার চওড়া মাটির বাধ ও ৫.৫০ মিটার চওড়া পেভমেন্টের প্রস্তাব করা হয়েছে।

৭.২ **প্রকল্পের অনুমোদন :** বরিশাল-ভোলা-লক্ষীপুর হয়ে মংলা ও চট্রগ্রাম বন্দর দুটির মধ্যে সরাসরি সংযোগ স্থাপনের লক্ষ্যে ৪৬.০০ কিঃমিঃ দীর্ঘ বরিশাল-ভোলা-লক্ষীপুর সড়কটি জাতীয় মহাসড়কমানে নির্মাণের লক্ষ্যে মূল প্রকল্পটি ৭২৬৩.৮৮ লক্ষ টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে জুলাই, ১৯৯৪ থেকে জুন, ২০০০ মেয়াদে ১৪/০৯/১৯৯৭ তারিখে একনেক সভায় অনুমোদিত হয়। পরবর্তীতে যোগাযোগ মন্ত্রণালয়ের দায়িত্বপ্রাপ্ত মাননীয় মন্ত্রী কর্তৃক প্রকল্পটির ১ম সংশোধন প্রস্তাব অনুমোদন করা হয়। ১ম সংশোধন মোতাবেক প্রকল্পটির প্রাক্কলিত ব্যয় ধরা হয় ৭২২৭.৭২ লক্ষ টাকা এবং বাস্তাবয়নকাল জুলাই, ১৯৯৪ হতে জুন, ২০১০।

৭.৩ **বছর ভিত্তিক ডিপিপি লক্ষ্যমাত্রা, এডিপি ও আরএডিপি বরাদ্দ, অবমুক্তি ও ব্যয় সংক্রান্ত** (পিসিআর এর ভিত্তিতে): প্রকল্পটির বিপরীতে ১৯৯৪-৯৫ অর্থ বছর হতে ২০০৯-১০ অর্থ বছর পর্যন্ত ডিপিপি লক্ষ্যমাত্রা, এডিপি/আরএডিপি বরাদ্দ, অবমুক্ত ও ব্যয় সংক্রান্ত তথ্য নিম্নের সারণীতে দেয়া হলোঃ

(লক্ষ টাকায়)

অর্থ বছর	ডিপিপি অনুযায়ী লক্ষ্যমাত্রা	সংশোধিত এডিপি বরাদ্দ	অবমুক্ত	ব্যয়
১৯৯৪-৯৫	৫৩৩.৯৪	৫৩৩.৯৪	-	-
১৯৯৫-৯৬	-	-	-	-
১৯৯৬-৯৭	-	-	-	-
১৯৯৭-৯৮	৯৫.০০	৯৫.০০	৭০.০০	৭০.০০
১৯৯৮-৯৯	৫৬০.০০	৫৬০.০০	৪৪০.০০	৪৪০.০০
১৯৯৯-০০	৮৯১.০০	৮৯১.০০	৬৮৭.৩৩	৬৮৭.৩৩
২০০০-০১	৬২৫.০০	৬২৫.০০	৫০৮.০০	৫০৮.০০
২০০১-০২	৪১৯.৭০	৪১৯.৭০	২০৮.৪৬	২০৮.৪৬
২০০২-০৩	২২৫.০০	২২৫.০০	১৫০.০০	১৫০.০০
২০০৩-০৪	৩৫৪.২৮	৩৫৪.২৮	২৪০.০০	২৪০.০০
২০০৪-০৫	৪৩৯.৬০	৪৩৯.৬০	৩০০.০০	৩০০.০০
২০০৫-০৬	৬১১.২১	৬১১.২১	৫৮১.২৫	৫৮১.২৫
২০০৬-০৭	৩৮২.৯৯	৩৮২.৯৯	৩৭৩.২৬	৩৭৩.২৬
২০০৭-০৮	৪৩৮.৯৬	৪৩৮.৯৬	৪২১.৯০	৪২১.৯০
২০০৮-০৯	৫২৩.৪৫	৫২৩.৪৫	৫২৩.৪৫	৫২৩.৪৫
২০০৯-১০	১১২৭.৫৯	১১২৭.৫৯	১০২৬.০০	১০২৬.০০
মোট	৭২২৭.৭২	৭২২৭.৭২	৫৫২৯.৬৫	৫৫২৯.৬৫

৭.৪ **বাস্তবায়ন অগ্রগতিঃ** প্রকল্পটির সর্বশেষ সংশোধিত অনুমোদিত ব্যয় ৭২২৭.৭২ লক্ষ টাকার বিপরীতে সমাপ্তিকাল (জুন, ২০১০) পর্যন্ত প্রকৃত ব্যয় হয়েছে ৫৫২৯.৬৫ লক্ষ টাকা, যা অনুমোদিত প্রাক্কলিত ব্যয়ের ৭৬.৫১%। এ ব্যয়ের মধ্যে ০.৮৮ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ০.৫০ কিঃমিঃ সড়কে বৃক্ষরোপণ, ৩৮.৯১ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ১৮.৭৮ হেক্টর ভুমি অধিগ্রহণ, ৪২১.১০ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ৩০.৬৩ কিঃমিঃ সড়কে মাটির কাজ, ১৬২.৬১ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ৯.৩০ কিঃমিঃ এইচবিবি সড়ক নির্মাণ, ২৯৮৯.৫৮ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ৩৩.৫৪ কিঃমিঃ ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট নির্মাণ, ১১৪৭.৭৫ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ৫৪১.০৫ মিটার আরসিসি সেতু ও কালভার্ট নির্মাণ, ৮৯.৬৯ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ২৩৭০.৭৭ মিটার রক্ষাপ্রদ কাজ, ৯২.০৫ লক্ষ টাকা বিবিধ খাতে ব্যয়, ১৮১.৯৮ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ৪টি ফেরী স্থাপন, ১৬০.৪৪ লক্ষ টাকা নির্মাণকালীন রক্ষণাবেক্ষণ বাবদ ব্যয় ও ২৪৪.৬৬ লক্ষ টাকা ওভারহেড বাবদ ব্যয় করা হয়েছে।

৭.৫ **প্রকল্পের ব্যবস্থাপনা ও প্রকল্প পরিচালক সম্পর্কিতঃ** সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের বরিশাল জোনের অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী প্রকল্প পরিচালক হিসেবে দায়িত্ব পালন করেন। তাকে সহায়তার জন্য বরিশাল ও নোয়াখালি সড়ক সার্কেলের তত্ত্বাবধায়ক প্রকৌশলী এবং বরিশাল, ভোলা ও লক্ষিপুর সড়ক বিভাগের নির্বাহী প্রকৌশলী, উপ-বিভাগীয় প্রকৌশলী দায়িত্ব পালন করেন। প্রকল্প পরিচালক হিসেবে বরিশাল জোনের যে সকল অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী দায়িত্বপালন করেন তাদের নাম ও কর্মকাল নিম্নে প্রদান করা হলোঃ

ক্রঃনঃ	কর্মকর্তার নাম, পদবী	পূর্ণকালীন/ খন্ডকালীন	কতটি প্রকল্পর দায়িত্ব পালন করেন	মেয়াদকাল
১	জনাব মোঃ শহিদুল আলম	পূর্ণকালীন	একাধিক	১৭.০২.০৫-০৯-০৮-২০০৫
২	জনাব মোঃ মাহবুবুর রহমান	*খন্ডকালীন*	’’	০৯.০৮.০৫-০৮.০৪.০৭
৩	জনাব মমাঃ নরুল আরফিন	পূর্ণকালীন	’’	০৮.০৪.০৭-৩১.০৫.০৮
৪	জনাব মোঃ মোস্তাক হোসেন	*খন্ডকালীন*	’’	০৫.০৬.০৮-৩০.০৬.০৮
৫	জনাব মোঃ রফিকুল ইসলাম	পূর্ণকালীন	’’	০৫.০৯.০৮-২৩.১১.০৮
৬	জনাব মোঃ মোমিনুল হক	পূর্ণকালীন	’’	২৩.১১.০৮-১৬.০২.০৯

ক্রঃনঃ	কর্মকর্তার নাম, পদবী	পূর্ণকালীন/ খন্ডকালীন	কতটি প্রকল্পর দায়িত্ব পালন করেন	মেয়াদকাল
৭	জনাব মোঃ আমিনুর রহমান	*খন্ডকালীন*	’’	১৬.০২.০৯-২০.০১.১০
৮	জনাব মোঃ আব্দুল কুদ্দুস-১	পূর্ণকালীন	’’	২০.০১.১০-১৬.০২.১০
৯	জনাব মোঃ আশরাফুল ইসলাম	পূর্ণকালীন	’’	১৬.০২.১০-০৬.০৩.১০
১০	জনাব সৈয়দ মোসাহেদ আলি	পূর্ণকালীন	’’	০৬.০৩.১০-সমাপ্ত পর্যন্ত

৮। **<u>প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জনঃ</u>**

পরিকল্পিত	উদ্দেশ্য অর্জন
প্রকল্পের মূল উদ্দেশ্য হলো সড়কটি নির্মাণের মাধ্যমে বরিশাল, ভোলা ও লক্ষীপুর জেলার মধ্যে সংক্ষিপ্ত ও নিরাপদ সড়ক যোগাযোগ ব্যবস্থা স্থাপন।	প্রকল্পটি বাস্তবায়নের ফলে বরিশাল, ভোলা ও লক্ষীপুর জেলার মধ্যে নিরাপদ সড়ক যোগাযোগ স্থাপিত হয়েছ।

৯.০। **<u>উদ্দেশ্য অর্জিত না হয়ে থাকলে তার কারণঃ</u>** পরিকল্পিত লক্ষ্যমাত্রা মোতাবেক প্রকল্পের আওতায় সকল কাজ নির্ধারিত সময়ের মধ্যে সম্পন্ন করতে না পারায় প্রকল্পের উদ্দেশ্য ব্যহত হয়েছে।

১০। **<u>প্রকল্প বাসতবায়ন সমস্যাঃ</u>**

১০.১ **<u>সঠিক তথ্য প্রদান না করা :</u>** প্রকল্পটির সর্বশেষ সংশোধিত প্রস্তাব অনুমোদনকালে গত ২৩.১১.২০০৯ তারিখে অনুষ্ঠিত ডিপিইসি সভায় উপস্থাপিত আরডিপিপি ও পিসিআর পর্যালোচনা করলে বিভিন্ন অঙ্গ বাবদ ব্যয়ের ব্যাপক তারতম্য পরিলক্ষিত হয়, যা নিম্নের সারণীতে ছক আকারে দেয়া হলোঃ

<u>(লক্ষ টাকা)</u>

অঙ্গের নাম	**ডিপিইসি সভায় উপস্থাপিত আরডিপিপি মোতাবেক জুন, ২০০৯ পর্যন্ত ক্রমপুঞ্জিত ব্যয়**	**পিসিআর মোতাবেক জুন, ২০১০ পর্যন্ত ক্রমপুঞ্জিত ব্যয়**	**জুন, ২০০৯ হতে জুন, ২০১০-এ কম ব্যয় (২-৩)**
১	**২**	**৩**	**৪**
সার্ভে ও ডিজাইন	৩.৬৭	০.০০	-৩.৬৭
ভূমি অধিগ্রহণ	২১৩.২৪	৩৮.৯১	-১৭৪.৩৩
সড়ক বাঁধ নির্মাণে মাটির কাজ	৪৯০.৮০	৪২১.১০	-৬৯.৭০
এইচবিবি নির্মাণ	২৪৮.২১	১৬২.৬১	-৮৫.৬০
ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট নির্মাণ	৩২৪৮.৩৮	২৯৮৯.৫৮	-২৫৮.৮০
রক্ষাপ্রদ কাজ	১১৪.৭৭	৮৯.৬৯	-২৫.০৮
বিবিধ	২৫৪.৯৫	৯২.০৫	-১৬২.৯০
ওভারহেড	৩৫০.০৬	২৪৪.৬৬	-১০৫.৪০
প্রাইস কন্টিনজেন্সি	৯৪.৭১	০.০০	-৯৪.৭১
মোট	৫০২০.৭৯	৪০৪১.৬	-৯৭৬.১৯

উপরের সারণী পর্যালোচনা করলে দেখা যায়, প্রকল্পটির সর্বশেষ সংশোধন প্রস্তাব অনুমোদনকালে উপস্থাপিত আরডিপিপি মোতাবেক জুন, ২০০৯ পর্যন্ত সারণীতে উল্লিখিত অঙ্গের বিপরীতে মোট ৫০২০.৭৯ লক্ষ টাকা ব্যয় দেখানো হয়। অথচ ১ বছর প্রকল্প সমাপ্তের পর পিসিআর মোতাবেক একই অঙ্গ বাবদ মোট ব্যয় দেখানো হয় ৪০৪১.৬০ লক্ষ টাকা। অর্থাৎ আলোচ্য প্রকল্পের অনুকুলে জুন, ২০০৯ হতে জুন, ২০১০-এ একই অঙ্গের বিপরীতে মোট ৯৭৬.১৯ লক্ষ টাকা ব্যয় কম দেখানো হয়। প্রকল্প সংশোধনের নামে সরকারের সর্বোচ্চ ফোরামে এই রকম অসত্য তথ্য প্রদান করে প্রকল্প সংশোধনের উদ্যোগ গ্রহণ করা গুরুতর আর্থিক শৃংখলা পরিপন্থী কাজ বলে প্রতীয়মান হয়।

১০.২ **<u>কাজের গুণগতমান নিশ্চিত না করা :</u>** প্রকল্পের আওতায় লক্ষীপুর অংশে রাস্তাটির মাঝ বরাবর Longitudinal Crack সহ রাস্তার দুইধারে বিভিন্ন অংশে দেবে যেতে দেখা যায়। এছাড়াও পরিদর্শনকালে রাস্তাটির উপরের অংশে

বেশ undulation পরিলক্ষিত হয়েছে। অন্যদিকে বরিশাল অংশে রাস্তাটির মাঝে মাঝে বিটুমিনাস স্তর উঠে গিয়ে Pot-hole সৃষ্টিসহ রাস্তাটির বেশীরভাগ অংশে hair crack হতে দেখা যায়। ফলে সড়টির উন্নয়ন কাজ সদ্য সম্পন্ন করা (জুন, ২০১০-এ সমাপ্ত) হলেও বর্তমানে রাস্তাটি দিয়ে স্বাচ্ছন্দে ও আরামদায়কভাবে যান চলাচল করতে অসুবিধা হচ্ছে। সড়কটি উন্নয়নকালে বিভিন্ন স্তরের স্পেসিফিকেশন মোতাবেক কমপ্যাকশন কন্ট্রোল না করা, সাব-বেইস/বেইস কোর্সে নিম্নমানের ইট/পাথর ব্যবহার, সাব-বেইস/বেইস কোর্সে ব্যবহৃত ইট/পাথরের খোয়ার সহিত স্পেসিফিকেশন মোতাবেক বালি না মিশিয়ে অপেক্ষাকৃত বেশী পরিমাণ বালি ব্যবহার, কার্পেটিং ও সিলকোট কাজে ব্যবহৃত পাথর, বালি ও বিটুমিনের পরিমাণ সঠিক অনুপাতে না মিশানো ও বিটুমিনাস মিক্সারের তাপমাত্রা সঠিকভাবে নিয়ন্ত্রণ না করাই এ ধরণের সমস্যা হয়েছে বলে পরিদর্শনকালে প্রতীয়মান হয়। সড়কটির উন্নয়নকালে যথাযথ স্পেসিফিকেশন অনুসরণপূর্বক গুনগতমান নিশ্চিত না করাই একদিকে যেমন সড়কটি যান চলাচলের অযোগ্য হয়ে পড়ায় প্রকল্প এলাকার জনগণ নিরাপদ ও আরামদায়ক সড়ক যোগাযোগ হতে বঞ্চিত হচ্ছে, অন্যদিকে সড়কটি ব্যবহারযোগ্য রাখতে সরকারকে আবার বিপুল অর্থ ব্যয় করতে হবে, যা কোন মতেই কাম্য নয়।

১০.৩ **<u>ঘন ঘন প্রকল্প পরিচালক পরিবর্তন :</u>** প্রকল্পটির অনুমোদিত বাস্তবায়নকাল ছিল জুলাই, ১৯৯৪ হতে জুন, ২০১০ পর্যন্ত। অর্থাৎ প্রকল্পটি সমাপ্ত হতে সময় লেগেছে ১৬ বছর। প্রকল্পটির বাস্তবায়নকালে মোট ১০ জন কর্মকর্তা প্রকল্প পরিচালক হিসেবে দায়িত্ব পালন করেন। ঘন ঘন প্রকল্প পরিচালক পরিবর্তন হওয়ায় প্রকল্প বাস্তবায়ন কাজ বিঘ্নিত হয়েছে। এতে প্রকল্পের বাস্তবায়নকাল অস্বাভাবিক বৃদ্ধি পেয়েছে। প্রকল্পের শৃংখলা, অনুমোদিত সময় ও ব্যয়ের মধ্যে বাস্তবায়ন নিশ্চিত করতে হলে পূর্নকালীন একজন প্রকল্প পরিচালক নিয়োগ করা জরুরী। যা এ প্রকল্পের ক্ষেত্রে করা হয়নি।

১০.৪ **<u>Time Over Run</u>** প্রকল্পটি মূল অনুমোদিত মেয়াদকাল ছিল জুলাই, ১৯৯৪ হতে জুন, ২০০০। কিন্তু প্রকল্পটির প্রকৃতপক্ষে বাস্তবায়ন হতে সময় লেগেছে জুলাই, ১৯৯৪ হতে জুন, ২০১০। অর্থাৎ ৬ বছরে বাস্বায়নের জন্য নির্ধারিত প্রকল্পটি ১৬ বছরে সমাপ্ত হয়েছে। ফলে আলোচ্য প্রকল্পে টাইমওভাররান হয়েছে ১০ বছর যা' মূল বাস্তবায়নকালের ১৬৭%। প্রকল্প প্রণয়নে দূরদর্শিতার অভাব, বাস্তবায়নকারী কর্তৃপক্ষের অব্যবস্থাপনা ও দায়িত্বহীনতার কারণেই প্রকল্পটির ক্ষেত্রে অস্বাভাবিক টাইম ওভার রান (১০ বছর) হয়েছে বলে প্রতীয়মান হয়।

১১.০ **<u>বিশেষ পর্যবেক্ষণ :</u>** প্রকল্পটির মূল অনুমোদন মোতাবেক প্রাক্কলিত ব্যয় ছিল ৭২৬৩.৮৮ লক্ষ টাকা এবং মেয়াদকাল ছিল জুলাই, ১৯৯৪ হতে জুন, ২০০০। কিন্তু প্রকল্পটি সমাপ্ত হতে প্রকৃতপক্ষে সময় লেগেছে জুলাই, ১৯৯৪ হতে জুন, ২০১১। অর্থাৎ ৬ বছরের জন্য নির্ধারিত প্রকল্পটি সমাপ্ত হতে সময় লেগেছে ১৬ বছর। প্রকল্পটির ১ম সংশোধন প্রস্তাবে প্রাক্কলিত ব্যয় মূল অনুমোদিত ব্যয় হতে কম হওয়ায় ডিপিইসি সভার সুপরিশের প্রেক্ষিতে যোগাযোগ মন্ত্রণালয়ের দায়িত্বপ্রাপ্ত মাননীয় মন্ত্রী কর্তৃক গত ২৩/০৩/২০১০ তারিখে অনুমোদন করা হয়। প্রকল্পটির ১ম সংশোধিত ডিপিপি ও মূল অনুমোদিত ডিপিপি পর্যালোচনা করলে দেখা যায়, প্রকল্পটির আওতায় নির্ধারিত কাজের স্কোপ তেমন কম/বেশী না হলেও মূল অনুমোদিত ব্যয় হতে ১ম সংশোধিত প্রকল্প প্রস্তাবে ব্যয় কমেছে ৩৬.১৬ লক্ষ টাকা। আইএমইডি'র মূল্যায়ন হতে দেখা যায়, সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর কর্তৃক বাস্তবায়নাধীন ও বাস্তবায়িত প্রায় ১০০% প্রকল্পের ক্ষেত্রে কাজের স্কোপ উল্লেখযোগ্য হারে না কমানো হলে সাধারনত প্রকল্পের মেয়াদ বৃদ্ধির সাথে সাথে নির্মাণ সামগ্রীর মূল্য বৃদ্ধির (সিডিউল রেট পরিবর্তন) কারণে প্রকল্পের ব্যয় বৃদ্ধি হয়ে থাকে। কিন্তু আলোচ্য প্রকল্পের ক্ষেত্রে কাজের স্কোপ তেমন পরিবর্তন না হলেও প্রকল্পটির মূল অনুমোদিত মেয়াদকাল হতে বাস্তবায়ন মেয়াদ ১০ বছর বৃদ্ধি পেয়েও প্রকল্প ব্যয় না বেড়ে বরং কমেছে, যা বাস্তবতার সাথে সামঞ্জহীন। প্রকল্পটি দীর্ঘ মেয়াদে (প্রায় ১৬ বছর) বাস্তবায়নাধীন থাকায় প্রকল্পের আওতায় নির্ধারিত রাস্তায় আলোচ্য প্রকল্পের অর্থ ছাড়াও অন্য অর্থ দিয়ে সড়ক নির্মাণ ও রক্ষণাবেক্ষণ কাজ করা হয়ে থাকতে পারে মর্মে প্রতীয়মান হয়। ফলে আলোচ্য প্রকল্পের অর্থ দিয়ে প্রকল্পের আওতায় সম্পন্ন কাজের প্রকৃত মূল্যায়ন করা সম্ভব হয়নি। আলোচ্য প্রকল্পের আওতায় সংস্থানকৃত অর্থ প্রকল্পের আদলে খরচ না হয়ে রক্ষণাবেক্ষণের আদলে খরচ হয়েছে বলে আইএমইডি'র পরিদর্শনে প্রতীয়মান হয়েছে। প্রকল্পটি দীর্ঘমেয়াদে বাস্তাবায়নাধীন ছিল বিধায়, আলোচ্য প্রকল্পের আওতায় নির্ধারিত রাস্তায় এ প্রকল্পের অর্থ ছাড়াও অন্য কোন অর্থ ব্যয় করা হয়েছে কিনা এবং প্রকল্পটির বাস্তবায়ন মেয়াদ ১০ বছর বৃদ্ধি পেলেও প্রকল্প ব্যয় না বেড়ে বরং কমেছে। এর প্রকৃত কারণ অনুসন্ধানে সড়ক ও রেলপথ বিভাগ বিষয়টি খতিয়ে দেখতে পারে।

১২। <u>সুপারিশঃ</u>

১২.১ জুন, ২০১০ হতে জুন, ২০০৯-এ বিভিন্ন অঙ্গে প্রকল্প ব্যয় বেশী হওয়ার বিষয়টি সড়ক ও রেলপথ বিভাগ খতিয়ে দেখে এ বিভাগকে অবহিত করবে (অনুঃ ১০.১)।

১২.২ প্রকল্পের কাজ শেষ হতে না হতেই প্রকল্পের আওতায় বাস্তবায়িত রাস্তাটি দিয়ে স্বাচ্ছন্দে যানচলাচল করতে না পারার বিষয়টি গ্রহণযোগ্য নয়। টেকসই উন্নয়ন নিশ্চিত করতে ও একই সড়কে বারবার সরকারী অর্থের অপচর রোধে সড়ক নির্মাণ কাজের জন্য নির্ধারিত স্পেসিফিকেশন অনুসরণ করে পূর্ত কাজের গুণগতমান নিশ্চিত করতে সড়ক ও রেলপথ বিভাগ সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরকে প্রয়োজনীয় দিক নির্দেশনা প্রদান করবে (অনুঃ ১০.২)।

১২.৩ ঘন ঘন প্রকল্প পরিচালক পরিবর্তনের কারণে যাতে প্রকল্প বাস্তবায়ন বাধাগ্রস্থ না হয়, এ জন্য প্রতিটি প্রকল্পের জন্য একজন পূর্ণকালীণ ও পূর্ণমেয়াদে প্রকল্প পরিচালক নিয়োগের বিষয়ে যোগাযোগ মন্ত্রণালয় উদ্যোগ গ্রহণ করবে (অনুঃ ১০.৩)।

১২.৪ যোগাযোগ মন্ত্রণালয়ের আওতায় বাস্তবায়নাধীন প্রকল্পে যাতে এ জাতীয় অস্বাভাবিক টাইম ওভাররান ও ব্যয় বৃদ্ধি না পায় এজন্য যোগাযোগ মন্ত্রণালয়ের মনিটরিং বাড়াতে হবে (অনুঃ ১০.৪)।

১২.৫ আলোচ্য প্রকল্পের আওতায় ১ম সংশোধিত ও মূল অনুমোদিত ডিপিপিতে কাজের স্কোপ উল্লেখযোগ্য হারে না কমলেও প্রকল্পটির বাস্তাবায়ন মেয়াদ ১০ বছর বৃদ্ধি পেয়েও প্রকল্প ব্যয় না বেড়ে কমার কারণ কি, এ বিষয়ে সড়ক ও রেলপথ বিভাগ তদন্ত করে এ বিভাগকে জানাবে (অনুঃ ১১.০)।

কুমিল্লা-পালপাড়া-বুড়িচং-ব্রাহ্মণপাড়া-মীরপুর সড়ক নির্মাণ (১ম সংশোধিত)
(সমাপ্তঃ জুন, ২০১০)

০১। প্রকল্পের অবস্থান : কুমিল্লা জেলা।
০২। বাস্তবায়নকারী সংস্থা : সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর।
০৩। প্রশাসনিক মন্ত্রণালয় : যোগাযোগ মন্ত্রণালয়।

০৪। প্রকল্পের বাস্তবায়ন সময় ও ব্যয় :

(লক্ষ টাকায়)

প্রাক্কলিত ব্যয় (প্রঃ সাঃ)		প্রকৃত ব্যয় (প্রঃ সাঃ)	পরিকল্পিত বাস্তবায়নকাল		প্রকৃত বাস্তবায়ন কাল	অতিক্রান্ত ব্যয় (মূল প্রাক্কলিত ব্যয়ের %)	অতিক্রান্ত সময় (মূল বাস্তবায়নকালের (%)
মূল	সর্বশেষ সংশোধিত		মূল	সর্বশেষ সংশোধিত			
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮
২৭৫৩.১৬ (--)	৩২৮৪.৬৬ (-)	৩২৩২.০৬ (--)	২০০১-২০০২ ২০০৯-২০১০	-	-	৪৭৮.৯০ (%)	১০ বছর (%)

০৫। **প্রকল্পের অঙ্গভিত্তিক বাস্তবায়ন (মন্ত্রণালয় হতে প্রাপ্ত পিসিআর এর ভিত্তিতে) :**

(লক্ষ টাকায়)

ক্রমিক নং	অঙ্গের নাম	একক	সর্বশেষ সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী লক্ষ্যমাত্রা		প্রকৃত বাস্তবায়ন	
			বাস্তব	আর্থিক	বাস্তব (%)	আর্থিক (%)
১	২		৩	৪	৫	৬
১.	ভূমি অধিগ্রহণ	হেক্টর	-	-	১০০%	৫.০০ (১০০%)
২.	জরীপ ও নক্সা	থোক	-	-	৩.৬২ (১০০%)	১৯১.৬৫ (১০০%)
৩.	সড়ক বাঁধ প্রশস্তকরণ	লঃঘঃমিঃ	২.৫৯	২৭২.৪৬	২৫.৫০ (১০০%)	৯৯৫.৯৭ (১০০%)
৪.	পেভমেন্ট নির্মাণ				৩০৩ (১০০%)	১৮৯৮.১৮ (১০০%)
	ক. পেভমেন্ট প্রশস্তকরণ	কিঃ মিঃ	১৪	২১৪.০০		
	খ. হার্ডসোল্ডার নির্মাণ	কিঃ মিঃ	১৯	২৯৫.০০		
	গ. পেভমেন্ট পুনর্বাসন	কিঃ মিঃ	৫	৫৬.০০		
	ঘ. সার্ফেসিং (কার্পেটিং ও সীলকোট)	কিঃ মিঃ	২৮	৪৫০.০০		
৫.	সেতু ও কালভার্ট				১৮৮.০০ (১০০%)	১৮৮.০০ (১০০%)
	ক. আরসিসি সেতু নির্মাণ	মিঃ	৯০ (৩টি)	৬৩০.০০		
	খ. আরসিসি কালভার্ট নির্মাণ	মিঃ	১৫৫	৬৪৩.৮৮		

ক্রমিক নং	অঙ্গের নাম	একক	সর্বশেষ সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী লক্ষ্যমাত্রা		প্রকৃত বাস্তবায়ন	
			বাস্তব	আর্থিক	বাস্তব (%)	আর্থিক (%)
১	২		৩	৪	৫	৬
			(২৩টি)			
	গ. পাইপ কালভার্ট নির্মাণ	মিঃ	১০ মিঃ	১০.০০		
৬.	রক্ষাপ্রদ				২৪.৮৮ (১০০%)	৮৭.১০ (১০০%)
	ক. ব্রীক ম্যাট্রেসিং	বঃ মিঃ	৩০০০০	১৪০.৬০		
	খ. জিও টেক্সটাইল নির্মাণ	বঃ মিঃ	২০০০০	২২.৮০		
	গ. ব্রীক টো-ওয়াল	বঃ মিঃ	৫৯২৭	৪১৪.৯২		
৭.	সার্ফেসিং ড্রেন নির্মাণ (বাজার অংশ)					
	ক. সসার ড্রেন	মিঃ	২৫০০	২৭.০০		
	খ. ইউ ড্রেন	মিঃ	১০০০	৩৮.০০		
৮.	সাইন, সিগন্যাল, কিঃ মিঃ পোষ্ট ইত্যাদি		-	২০.০০		
৯.	বনায়ন		১০	১০.০০		
১০.	নির্মাণকালীন রক্ষণাবেক্ষণ		-	৪০.০০		
	মোটঃ					

০৮. প্রকল্পের পটভূমিঃ

৮.১ সড়কটি কুমিল্লা শহরের শাসনগাছা থেকে শুরু হয়ে ব্রাক্ষনবাড়ীয়া-ময়নামতি সড়কের মীরপুর নামক স্থানে মিলিত হয়েছে। কুমিল্লা-পালপাড়া-বুড়িং-ব্রাক্ষ্মণপাড়া-মীরপুর সড়কটি নির্মিত হলে ব্রাক্ষ্মণবাড়ীয়া ও কুমিল্লা জেলার মধ্যে সংযোগের ফলে দেশের দক্ষিণ অঞ্চলের সাথে দূরুত্ব প্রায় ১২ কিঃ মিঃ কমে যাবে। তাছাড়া, বন্যা ও অন্যান্য প্রাকৃতিক দুর্যোগের কারণে ব্রাক্ষ্মণবাড়ীয়া-কালামুড়া-ময়নামতি সড়কের সড়ক যোগাযোগ বিচ্ছিন্ন হলে উক্ত সড়কটি বিকল্প সড়ক হিসেবে ব্যবহার করা যাবে।

৮.২ বর্তমানে সড়কের উভয় পার্শ্বে বহু হাটবাজার, স্কুল, কলেজ, মাদ্রাসাসহ আরও অনেক প্রতিষ্ঠান রয়েছে। তাছাড়া সড়কের বিস্তৃত অঞ্চরে অনেক কৃষিভিত্তিক শিল্প কারখানা গড়ে উঠেছে। ফলে মালামাল পরিবহণসহ জনগণের সার্বক্ষণিক যাতায়াতের জন্য সড়কের উপর বর্তমানে প্রচুর যানবাহন চলাচল করছে এবং ক্রমাগত যানবাহন চলাচলের সংখ্যা আরও বৃদ্ধি পাচ্ছে। সড়কটি ইতঃপূর্বে ফিডার সড়কের মান অনুযায়ী (প্রশস্ত ৩.৬৬ মিঃ) নির্মাণ করায় ভারী যানবাহনসহ পাশাপাশি দু'টি যানবাহন চলাচলে বিঘ্ন ঘটছে। তাছাড়া, রাস্তার উভয় পার্শ্বে হাট-বাজার থাকায় বাজারের উপর প্রতিনিয়ত যানজট সৃষ্টি হচ্ছে। ফলে জনসাধারণের দৈনন্দিন চলাচলসহ মালামাল পরিবহণে বিঘ্ণ ঘটেছে। বর্ষাকালীন সময় পেভমেন্ট অপ্রশস্ততার কারণে ভারী যানবাহন চলাচল প্রায় অসম্ভব হয়ে পড়ে। বুড়িচং ও ব্রাক্ষ্মণপাড়া উপজেলা সদরসহ অত্র এলাকায় সড়ক যোগাযোগ ছাড়া অন্য কোন যোগাযোগের মাধ্যম না থাকায় উক্ত সড়কের গুরুত্ব অনুধাবন করে সড়কটি উন্নয়নের জন্য একটি প্রকল্প হাতে নেয়া হয়।

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

০৭। **সাধারণ পর্যবেক্ষণঃ**

৭.১ **পটভূমি ও উদ্দেশ্য :** ফেনী-পরশুরাম-বিলোনিয়া সড়কটি একটি গুরুত্বপূর্ণ সড়ক। ফেনী জেলার পরশুরাম ও ফুলগাজী উপজেলাকে এ সড়কটি জেলা সদরের সাথে সংযোগ সাধন করেছে। স্বাধীনতার পূর্বে সড়কটি ১২ফুট প্রশস্তে নির্মিত হয়। পাকিস্তান আমল থেকে শুরু করে স্বাধীনতার পরবর্তী সময় পর্যন্ত সড়ক যোগাযোগ ছাড়াও ফেনী থেকে বিলোনিয়া পর্যন্ত রেল যোগাযোগ চালু ছিল। কিন্তু বর্তমানে এ শাখা লাইনে রেল যোগাযোগ ব্যবস্থা চালু না থাকায় এ সড়কটির

গুরুত্ব বহুলাংশে বৃদ্ধি পায়। বিলোনিয়া বাংলাদেশ ও ভারতের সীমান্তে অবস্থিত। বিলোনিয়া অপর পার্শ্বে ভারতের ত্রিপুরা রাজ্য অবস্থিত। সড়কটি বাংলাদেশ ও ভারতের মধ্যে ব্যবসা-বাণিজ্য প্রসারে গুরুত্বপূর্ণ ভূমিকা পালন করবে।

৭.২ **প্রকল্পের অনুমোদন :** প্রকল্পটি জুলাই ২০০২ থেকে জুন, ২০০৭ মেয়াদে ৪৫৭৬.০৮ লক্ষ টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে ০৩/০৪/২০০৪ তারিখে একনেক কর্তৃক নীতিগতভাবে অনুমোদিত হয়। পরবর্তীতে একনেক সভার সিদ্ধান্তক্রমে আইএমইডি কর্তৃক প্রকল্পটির ব্যয় যুক্তিযুক্তকরণের ভিত্তিতে ৪২৯৮.০০ লক্ষ টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে ডিপিইসি সভার সুপারিশক্রমে প্রকল্প ছক চূড়ান্ত করা হয়। পরবর্তীতে বাস্তবায়ন পর্যায়ে বিভিন্ন অঙ্গের হ্রাস/বৃদ্ধি ও নির্মাণ সামগ্রীর মূল্য বৃদ্ধির কারণে প্রকল্প ব্যয় ১০% এর মধ্যে বৃদ্ধি পাওয়ায় প্রকল্পটির ১ম সংশোধন প্রস্তাব ডিপিইসি'র সভার সুপারিশক্রমে ০২/০৪/০৮ তারিখে মাননীয় যোগাযোগ উপদেষ্টা কর্তৃক ৪৭২০.৫২ লক্ষ টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে ২০০২-২০০৮ মেয়াদে বাস্তবায়নের জন্য অনুমোদিত হয়। সর্বশেষ আরও কতিপয় অঙ্গের ব্যয় হ্রাস/বৃদ্ধির কারণে পরিকল্পনা কমিশনে ২৩.০৪.২০০৯ তারিখে অনুষ্ঠিত পিইসি সভার সুপারিশক্রম মাননীয় পরিকল্পনা মন্ত্রী কর্তৃক ৪৮৮৭.১৬ লক্ষ টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে ২য় সংশোধন প্রস্তাব অনুমোদিত হয় এবং জুন, ২০০৯-এ তা সমাপ্ত করার সিদ্ধান্ত গৃহীত হয়।

৭.৩ বছর ভিত্তিক ডিপিপি লক্ষ্যমাত্রা, এডিপি ও আরএডিপি বরাদ্দ, অবমুক্তি ও ব্যয় সংক্রান্ত (যোগাযোগ মন্ত্রনালয় হতে প্রাপ্ত পিসিআর এর ভিত্তিতে):

(লক্ষ টাকায়)

অর্থ বছর	ডিপিপি অনুযায়ী লক্ষ্যমাত্রা	সংশোধিত এডিপি বরাদ্দ	অবমুক্ত	ব্যয়
২০০২-০৩	**১০.০০**	**১০.০০**		**১০.০০**
২০০৩-০৪	**৪৫০.০০**	**৪৫০.০০**		**৪৫০.০০**
২০০৪-০৫	**১৭০০.০০**	**১৭০০.০০**		**১৭০০.০০**
২০০৫-০৬	১৭০০.০০	১৭০০.০০		১৭০০.০০
২০০৬-০৭	৪৩০.০০	৪৩০.০০		৪৩০.০০
২০০৭-০৮	৪৩০.০০	৪৩০.০০		৪৩০.০০
২০০৮-০৯	১৬৬.০০	১৬৬.০০		১৬৬.০০
মোট	৪৮৮৬.০০	৪৮৮৬.০০		৪৮৮৬.০০

* বাস্তবায়নকারী সংস্থা হতে প্রাপ্ত পিসিআরে বছর ভিত্তিক ডিপিপি লক্ষ্যমাত্রা, সংশোধিত এডিপি বরাদ্দ এর পরিমান দেয়া হলেও বরাদ্দের বিপরীতে অর্থ ব্যয়ের হিসাব দেখানো হয়নি।

৭.৪ **প্রকল্প পরিচালক সংক্রান্ত তথ্যাদি :** প্রকল্পের শুরু হতে শেষ পর্যন্ত ঢাকা সড়ক জোনের অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী প্রকল্প পরিচালক হিসেবে দায়িত্ব পালন করেন। ঢাকা সড়ক সার্কেলের তত্বাবধায়ক প্রকৌশলী, ঢাকা সড়ক বিভাগের নির্বাহী প্রকৌশলী, উপ-বিভাগীয় প্রকৌশলী ও উপ-সহকারী প্রকৌশলী মূলত মাঠ পর্যায়ে প্রকল্পটির সার্বিক বাস্তবায়নের দায়িত্বে ছিলেন।

৭.৫ **প্রকল্প পরিদর্শনঃ** গত ২৩.০১.২০১০ তারিখে আইএমইডি কর্তৃক প্রকল্পটি পরিদর্শন করা হয়। পরিদর্শনকালে ঢাকা সড়ক বিভাগের উপ-বিভাগীয় প্রকৌশলীসহ সংশ্লিষ্ট কমকর্তারা উপস্থিত ছিলেন।

৮। **প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জনঃ**

পরিকল্পিত	উদ্দেশ্য অর্জন
উন্নততর সড়ক যোগাযোগ স্থাপনের লক্ষ্যে কোনাখোলা-খোলামোড়া-হযরতপুর-ইটাভাটা-হেমায়েতপুর সড়কটি নির্মাণ করা প্রকল্পটির উদ্দেশ্য।	প্রকল্পের আওতায় বিদ্যমান ৯.০০ কিঃমিঃ কাঁচা রাস্তা পাকাকরণ, ইন্টারসেকশনসহ ১৬.৭৯ কিঃমিঃ পুরাতন রাস্তার ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট প্রশস্তকরণ, ৩০৩ মিটার দৈর্ঘ্যের ইটাভাটা সেতু নির্মাণ করায় কোনাখোলা হতে হেমায়েতপুর পর্যন্ত সরাসরি সড়ক যোগাযোগ সুবিধা সৃষ্টি হয়েছে।

৯.০। **উদ্দেশ্য অর্জিত না হয়ে থাকলে তার কারণঃ** উদ্দেশ্য অর্জিত হয়েছে।

১০। **প্রকল্প বাসতবায়ন সমস্যাঃ**

১০.১ **একই কাজে সরকারী অর্থের দ্বৈত ব্যবহারঃ** প্রকল্পটি পরিদর্শনকালে দেখা যায়, রাস্তাটির কোণাখোলা পয়েন্ট (বিবেচ্য রাস্তার ০+০০০ মিটার পয়েন্ট) হতে কলাতিয়া বাজার (বিবেচ্য রাস্তার ১২+৫০০ কিলোমিটার) পর্যন্ত ''জরুরী দূর্যোগ ক্ষয়ক্ষতি পূণর্বাসন (সড়ক পরিবহন) ২০০৭'' প্রকল্পের আওতায় একই এল্যাইনমেন্ট বরাবর রাস্তা নির্মাণের কাজ করা হয়েছে। আলোচ্য প্রকল্পের আওতায় কিছুদিন আগে যেখানে এই রাস্তা নির্মাণের কাজ করা হয়েছে সেখানে একই রাস্তার এ্যালাইনমেন্ট বরাবর অন্য প্রকল্পের অর্থ হতে রাস্তাটির পুণর্বাসন কাজ করাই একই কাজে সরকারী অর্থের দ্বৈত ব্যবহার হয়েছে বলে প্রতীয়মনা হয় অথবা সদ্য সমাপ্ত রাস্তাটির কাজের মান এতটাই নিম্নমানে ছিল যে, অন্য প্রকল্পের আও্াতয় আলোচ্য রাস্তাটির পুনর্বাসন কাজ করা ছাড়া কোন উপায় ছিল না। অন্যদিকে সদ্য সমাপ্ত প্রকল্পের আওতায় সম্পাদিত সড়কের একই এ্যালাইনমেন্ট বরাবর অন্য প্রকল্পের আওতায় পূনর্বাসন কাজ করায় পূর্ববর্তী প্রকল্পের আওতায় সম্পাদিত কাজ সম্পর্কে ধারণা পাওয়া সম্ভব হয়নি। পূর্ববর্তী কাজের মূল্যায়নের পূর্বেই একই সড়কে ভিন্ন প্রকল্পের মাধ্যমে অর্থ ব্যয় করায় সরকারী অর্থের বিপুল অপচয় হবে বলে প্রতীয়মনা হয়, যা আর্থিক ও পরিকল্পনা শৃংখলা পরিপন্থী। ।

১০.২ **কাজের গুণগতমান নিশ্চিত না করাঃ** পরিদর্শনকালে দেখা যায়, রাস্তার কাজে গুণগতমান যথাযথভাবে নিশ্চিত করা হয়নি বিধায় রাস্তার পেভমেন্টের ওপর অসংখ্য গর্তের সৃষ্টি হয়েছে। আবার ৩০৩ মিটার দৈর্ঘ্যের নির্মিত আরসিসি সেতুর হেমায়েতপুর প্রামেত্মর এবাটমেন্টের একপাশের সিসি ব্লকের দ্বারা নির্মিত প্রতিরক্ষা কাজের কিয়দংশ ধ্বসে পড়তে দেখা যায়। সেতুটির এ্যাপ্রোচ সড়কটির স্লোপ নকশা অনুযায়ী ১:২ রক্ষা করা হয়নি বলে পরিদর্শনকালে প্রতীয়মান হয়েছে। এছাড়া সেতু এ্যাপ্রোচের সড়কটিতে সড়ক বাঁধের কাজে ধলেশ্বরী নদীর বালি ব্যবহার করা হয়েছে। কিন্তু বৃষ্টির পানি কিংবা বন্যার পানিতে যাতে সড়ক বাঁধের বালি সরে না যায় এর জন্য বালি স্তরের পাশে/ওপর মাটির clayding layer/protective layer দেয়া হয়নি। বরং মাটির clayding layer/protective layer না দিয়েই সেতু এ্যাপ্রোচ সড়ক বাঁধে বালির উপর রক্ষপ্রদ কাজ হিসেবে সিসি ব্লকের কাজ করা হয়েছে। এছাড়াও পুরো রাস্তাটিতে সড়ক বাঁধে মাটির কাজে বালি মাটি ব্যবহার করা হলেও তা সড়ক বাঁধে স্থায়ীভাবে ধরে রাখার জন্য স্পেসিফিকেশন মোতাবেক ১:২ স্লোপে সড়ক বাঁধ নির্মাণ করত মাটির clayding layer/protective layer দেয়া হয়নি। ফলে রাস্তাটির বিভিন্ন সেকশনে সড়ক বাঁধ ক্ষতিগ্রস্ত হতে দেখা গেছে।

১০.৩ অনুমোদিত ডিপিপি'র ক্রস সেকশন মোতাবেক মাটির কাজ না করা : প্রকল্পটির সর্বশেষ সংশোধিত অনুমোদিত ডিপিপি মোতাবেক রাস্তাটির সফট সোল্ডারসহ ক্রেস্ট প্রশস্থ ৯.৮ মিটার, সাইড স্লোপ ১:২ স্লোপ এবং গড়ে ২ মিটার হতে ৫ মিটার পর্যন্ত সড়ক বাঁধের টো প্রশস্থ গড়ে ২৩.২০ মিটার হতে ২৯.৮০ মিটার হওয়ার কথা। কিন্তু বাস্তবে পরিদর্শনকালে উক্ত সেকশন মোতাবেক কোথাও সড়ক বাঁধের কাজ করা হয়নি। পরিদর্শনকালে রাস্তাটির ৫.৫ মিটার (১৮ ফুট) প্রস্থে ফ্লেক্সিবল পেভমেন্টের উভয় পাশে সফট (মাটির) সোল্ডার প্রায় ১ মিটার দেখতে পাওয়া যায়, অর্থাৎ রাস্তাটির সফট সোল্ডারসহ ক্রেস্ট প্রশস্থ ৯.৮ মিটারের পরিবর্তে মাত্র ৭.৫০ মিটার পাওয়া যায়। অন্যদিকে রাস্তাটির বেশীরভাগ অংশেই ১:২ স্লোপ মেইনটেইন না করে মাটির কাজ করায় কোথায় ডিজাইন মোতাবেক টো প্রশস্থ পাওয়া যায়নি। আলোচ্য রাস্তাটিতে ডিজাইন মোতাবেক বাস্তাবে মাটির কাজ করা না হলেও এ খাতে ৭.১০ লক্ষ ঘনমিটার মাটির কাজ বাবদ ৮৫৬.১০ লক্ষ টাকা সংস্থানের সমদুয় অর্থ ব্যয় করা হয়েছে। রাস্তাটির ফ্লেক্সিবল পেভমেন্টের উভয় পার্শ্বে ডিজাইন মোতাবেক যথাযথভাবে সফট সোল্ডার ও স্লোপ মেনইনটেইন না করায় রাস্তাটির বিভিন্ন অংশে কিনারা ভেঙ্গে যেতে দেখা গেছে। অনুমোদিত ডিপিপিতে মাটির কাজের পর্যাপ্ত সংস্থান থাকা সত্ত্বেও রাস্তার প্রশস্থকরণ কাজে বাস্তবে মাটির কাজ করা না হলেও এ খাতে সংস্থানকৃত অর্থ পুরোটাই ব্যয় করার বিষয়টি অগ্রহণযোগ্য। অন্যদিকে রাস্তাটি টেকসই করার স্বার্থে করিগরি দিকে বিবেচনা করে যথাযথভাবে রাস্তাটির সাইড স্লোপ, সফট সোল্ডার, ক্রেস্ট ও টো প্রশস্থ মেইনটেইন না করার বিষয়টি কোন মতেই কাম্য নয়।

১০.৪ **সংস্থা কর্তৃক অসম্পন্ন পিসিআর প্রেরণঃ** সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর কর্তৃক প্রকল্পটি সমাপ্ত হওয়ার পর যোগাযোগ মন্ত্রণালয় হতে প্রাপ্ত পিসিআর হতে দেখা যায়, পিসিআরটি র্নিধারিত ছক মোতাবেক অনেকগুলো প্রয়োজনীয় তথ্য প্রদান পুরন করা হয়নি। যেমন পিসিআর এর ৬ নং অনুচ্ছেদে প্রকল্প পরিচালক সংক্রান্ত ছক, ৮.১ নং অনুচ্ছেদের ক্রয় সংক্রান্ত ছক পুরণ করা হয়নি। এছাড়াও পিসিআর ছকে প্রকল্পটির আওতায় ডিপিপি অনুযায়ী পরিকল্পিত লক্ষ্যমাত্রা, এডিপি/আরএডিপি বরাদ্দ, অর্থ অবমুক্ত ও ব্যয়ের হিসাব বছর ভিত্তিক যথাযথভাবে পুরণ করা হয়নি। প্রকল্পটির

অনুমোদিত প্রাক্কলিত ব্যয় ৪৮৮৭.১৬ লক্ষ টাকা কিন্তু যোগাযোগ মন্ত্রণালয় হতে প্রাপ্ত পিসিআরে দেখা যায়, প্রকল্পের আওতায় বিভিন্ন অঙ্গের বিপরীতে মোট ব্যয় করা হয়েছে ৪৮৮৭.২৬ লক্ষ টাকা এবং বিভিন্ন অর্থ বছরে প্রকল্পটির বিপরীতে অর্থ অবমুক্ত ও ব্যয় সংক্রান্ত ছকে প্রকল্পের বিপরীতে মোট ৪৮৮৬.০০ লক্ষ টাকা ব্যয় দেখানো হয়েছে। এক্ষেত্রে আসলে কোন তথ্যটি সত্য এ বিষয়ে সংস্থা কর্তৃক ব্যখ্যা প্রয়োজন। সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের ন্যয় সংস্থার কাছে এ ধরণের দায়সারা গোছের পিসিআর প্রেরণ করা কোন মতেই কাম্য নয়।

১১। <u>সুপারিশঃ</u>

১১.১ আলোচ্য প্রকল্পটি সমাপ্ত হওয়ার সাথে সাথে একই এলাইনমেন্ট বরাবর প্রায় ১২.৫০ কিঃমিঃ রাস্তা ‘জরুরী দুর্যোগ ক্ষতিগ্রস্ত পুনর্বাসন (সড়ক) প্রকল্প, ২০০৭’-এ অন্তর্ভুক্ত করা এবং উক্ত প্রকল্প সংশোধন না করে কিভাবে বাস্তবায়ন কাজ শুরু করা হল তা যোগাযোগ মন্ত্রণালয় খতিয়ে দেখতে পারে এবং গৃহীত ব্যবস্থা আই,এম,ই, ডি কে করতে পারে (অনু: ১০.১)।

১১.২ ভবিষ্যতে সামান্য বৃষ্টির পানিতে বালি দিয়ে নির্মিত সড়ক বাঁধ ভেঙ্গে যাওয়া রোধে সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর কর্তৃক বাস্তবায়নাধীন সকল প্রকল্পের ক্ষেত্রে সড়ক বাঁধে বালি ভরাটের সময় যথাযথ কমপ্যাকশনসহ অবশ্যই বালু ভরাটের দুই পাশে কমপক্ষে ১ মিটার প্রশস্তে মাটি দিয়ে চৎড়ঃবপঃরাব/ঈষধুফরহম ষধুবৎ দেয়ার বিষয়টি যোগাযোগ মন্ত্রণালয় সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরকে নির্দেশনা প্রদান করবে। মVাটির কাজসহ ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট মানসম্মতভাবে নির্মাণ না করার বিষয়টি যোগাযোগ মন্ত্রণালয় তদন্ত করে দায়ী ব্যক্তিদের বিরুদ্ধে আইনানুগ ব্যবস্থা গ্রহণ করবে (অনুঃ ১০.২)।

১১.৩ সর্বশেষ সংশোধিত অনুমোদিত ডিপিপি’র সংস্থান মোতাবেক বাস্তবে মাটির কাজ করা না হলেও এ সংস্থানকৃত সমদূয় অর্থ ব্যয় করার বিষয়টি তদন্তপূর্বক দায়ী কর্মকর্তাদের বিরুদ্ধে যোগাযোগ মন্ত্রণালয় প্রয়োজনীয় উদ্যোগ গ্রহণ করতে পারে (অনুঃ ১০.৩)।

১১.৪ সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর কর্তৃক বাস্তাবায়নাধীন প্রকল্পের পিসিআর প্রেরণে আরও যত্নবান হওয়ার ব্যাপারে উদ্যোগী মন্ত্রণালয় সংশ্লিষ্ট প্রকল্প পরিচালকগণকে সতর্ক করবে। প্রকল্পের আওতায় অনুমোদিত ডিপিপির সংস্থানের বিপরীতে প্রকৃতপক্ষে কত ব্যয় করা হয়েছে তা যাচাইপুর্বক যোগাযোগ মন্ত্রণালয় প্রকল্পটির পিসিআর সংশোধনপূর্বক অত্র বিভাগকে অবহিত করবে (অনুঃ ১০.৪)।

১১.৫ রাস্তার কাজের গুনগতমান নিশ্চিত করতে যোগাযোগ মন্ত্রণালয় সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরকে রাস্তা নির্মাণ সংক্রান্ত স্পেসিফিকেশন যথাযথভাবে অনুসরণ করার জন্য কঠোর নির্দেশনা প্রদান করতে পারে, যাতে একই রাস্তার কাজের জন্য ২/১ বছর পর পর সরকারকে অর্থ ব্যয় করতে না হয়।

বগুড়া ২য় শহর বাইপাস সড়ক উন্নয়ন (২য় সংশোধিত)
(সমাপ্তঃ জুন ২০১০)

০১। প্রকল্পের অবস্থান : বগুড়া জেলা।
০২। বাস্তবায়নকারী সংস্থা : সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর।
০৩। প্রশাসনিক মন্ত্রণালয় : যোগাযোগ মন্ত্রণালয়।
০৪। প্রকল্পের বাস্তবায়ন সময় 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 (%)
মুল	সর্বশেষ সংশোধিত		মুল	সর্বশেষ সংশোধিত			
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮
২৭৯৫.৫১ (--)	৪৯৫৩.১০ (-)	৪৮৩৯.৩২ (--)	জুলাই, ২০০০ হতে জুন, ২০০৫	জুলাই, ২০০০ হতে জুন, ২০১০	জুলাই, ২০০০ হতে জুন, ২০১০	২০৪৩.৮১ (৭৩.১১%)	৫ বছর (১০০%)

০৫। **প্রকল্পের অঙ্গভিত্তিক বাস্তবায়ন (মন্ত্রণালয় হতে প্রাপ্ত পিসিআর এর ভিত্তিতে) :**

(লক্ষ টাকায়)

ক্রমিক নং	অঙ্গের নাম	একক	সর্বশেষ সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী লক্ষ্যমাত্রা		প্রকৃত বাস্তবায়ন	
			বাস্তব	আর্থিক	বাস্তব (%)	আর্থিক (%)
১	২	৩	৪	৫	৬	৭
১.০	ভূমি অধিগ্রহণ	হেক্টর	৪৮.৮৯	৬৫৭.১১	৪৮.৮৯ (১০০)	৬৫৭.১১ (১০০)
২.০	সড়ক বাধ নির্মাণ(মাটির কাজ)।	লঃঘঃ মিঃ	৭.১৭	৮৯০.১০	৬.৯৮ (৯৭.৩৫)	৮৬০.০০ (৯৬.৬২)
৩.০	ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট নির্মাণ	কিঃ মিঃ	১৫.৮০	২২৮৬.২২	১৫.৮০ (১০০)	২২৫০.৬৭ (৯৮.৪৫)
৪.০	আরসিসি সেতু নির্মাণ (০২টি)	মিঃ	১৩২.৬১	৩৮৫.২২	১৩২.০০ (১০০)	৩৮৫.২২ (১০০)
৫.০	আরসিসি বক্স কালভার্ট নির্মাণ। (৪০টি)	মিঃ	১৮৬.০০	২৯৭.২৬	১৮৬.০০ (১০০)	২৯৭.২৬ (১০০)
৬.০	রেলওয়ে লেভেল ক্রসিং	সংখ্যা	০১	৫০.০০	০১ (১০০)	৫০.০০ (১০০)
৭.০	সাইন, সিগনাল, কিঃমিঃপোস্ট, রোড মার্কিং।	থোক	-	৭০.০০	১০০%	৫৫.২৩ (৭৮.৯০)

ক্রমিক নং	অঙ্গের নাম	একক	সর্বশেষ সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী লক্ষ্যমাত্রা		প্রকৃত বাস্তবায়ন	
			বাস্তব	আর্থিক	বাস্তব (%)	আর্থিক (%)
১	২	৩	৪	৫	৬	৭
৮.০	রক্ষাপদ কাজ	মিঃ				
৮.১	ব্লক পিচিং	বঃমিঃ	১০০০০	৯৮.২৭	৭১৯৯.০০ (৭২.০০)	৬৮.১৯ (৬৯.৩৯)
৮.২	প্যালাসাইডিং কাজ	মিঃ	৫০০.০০	১৮.২৮	৩৯০.০০ (৭৮.০০)	১৫.০০ (৮২.০০)
৯.০	ফুয়েল ও লুবরিকেন্ট, ইকুইপমেন্ট রিপিয়ার, অফিস ইকুইপমেন্ট এবং ইত্যাদি।	থোক	-	১৭.১২	১০০%	১৭.১২ (১০০)
১০.০	ইন্টারসেকশন ০১টি ও আন্ডারপাস ০১টি	থোক		১৮৩.৫২	১০০%	১৮৩.৫২ (১০০)
	মোট		১০০%	৪৯৫৩.১০	১০০%	৪৮৩৯.৩২

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

০৭। **সাধারণ পর্যবেক্ষণঃ**

৭.১ **পটভূমি ও উদ্দেশ্য :** বগুড়া শহরটি উত্তরবঙ্গের মধ্যে সবচেয়ে গুরুত্বপূর্ণ বাণিজ্যিক ও শিল্পনগরী। বৃহত্তর রংপুর, দিনাজপুর, রাজশাহী ও পাবনা শহরের সাথে ব্যবসা বাণিজ্যের জন্য বগুড়া শহরের উপর দিয়ে প্রচুর যানবাহন চলাচল করে। ব্যবসা-বাণিজ্য সম্প্রাসারণ এবং নতুন নতুন শিল্প কারখানা স্থাপনের ফলে বগুড়া শহরের আয়তনও বৃদ্ধি পেয়েছে বিধায় বগুড়া শহরে নিয়মিত যানজট সৃষ্টি হচ্ছে। উক্ত যানজটের কারণে জনগণের যাতায়াতে প্রচুর সময় ও অর্থ ব্যয় হয়। এ প্রেক্ষাপটে বিবেচ্য প্রকল্পটি হাতে নেয়া হয়।

৭.২ **প্রকল্পের অনুমোদন :** গত ২৮/১১/২০০০ তারিখে মোট ২৭৯৫.৫১ লক্ষ টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে ২ লেইন বিশিষ্ট বাইপাস সড়ক নির্মাণ প্রকল্পটি জুলাই, ২০০০ হতে জুন, ২০০৫ মেয়াদে বাস্তবায়নের জন্য একনেক কর্তৃক অনুমোদিত হয়। পরবর্তীতে নির্মাণ সামগ্রীর মূল্য বৃদ্ধির কারণে প্রকল্পটি সংশোধন করা হয়। প্রকল্পটির ১ম সংশোধন প্রস্তাব গত ১২/১২/২০০৫ তারিখে ৪৬০১.৬৮ লক্ষ টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে এবং জুলাই, ২০০০ হতে জুন, ২০০৭ মেয়াদে বাস্তবায়নের জন্য একনেক কর্তৃক পুনরায় অনুমোদিত হয়। পরবর্তীতে আবার নির্ধারিত সময়ে প্রকল্পের কাজ সমাপ্ত করতে না পারা এবং অন্তঃখাত সমন্বয়ের কারণে প্রকল্পটি ২য় বারের মত সংশোধন করা হয়। প্রকল্পটির ২য় সংশোধন প্রস্তাব মাননীয় পরিকল্পনা মন্ত্রী কর্তৃক গত ১৪.০৯.২০০৯ তারিখে অনুমোদিত হয়। ২য় সংশোধন প্রস্তাবমতে প্রকল্পটির প্রাক্কলিত ব্যয় ৪৯৫৩.১০ লক্ষ টাকা এবং সংশোধিত মেয়াদকাল জুলাই, ২০০০ হতে জুন, ২০১০।

৭.৩ **বছর ভিত্তিক ডিপিপি লক্ষ্যমাত্রা, এডিপি ও আরএডিপি বরাদ্দ, অবমুক্তি ও ব্যয় সংক্রান্ত (যোগাযোগ মন্ত্রনালয় হতে প্রাপ্ত পিসিআর এর ভিত্তিতে):** আলোচ্য প্রকল্পটির সর্বশেষ অনুমোদিত প্রাক্কলিত ব্যয় ৪৯৫৩.১০ লক্ষ টাকার বিপরীতে ২০০০-০১ অর্থ বছর হতে ২০০৯-১০ অর্থ বছর পর্যন্ত সংশোধিত এডিপিতে মোট বরাদ্দ প্রদান করা হয় ৫২৪৩.০০ লক্ষ টাকা। যার মধ্যে অবমুক্ত করা হয় ৫০৯৩.০০ লক্ষ টাকা এবং ব্যয় করা হয় ৪৮৩৯.৩২ লক্ষ টাকা। প্রকল্পটির অনুকুলে প্রাক্কলিত ব্যয় হতে বিভিন্ন অর্থ বছরের সংশোধিত এডিপির যোগফল বেশী হলেও সংশোধিত এডিপি বরাদ্দ re-adjust করা হয়েছে বলে সংশ্লিষ্ট প্রকল্প পরিচালকের সাথে আলোচনায় জানা যায়।

(লক্ষ টাকায়)

অর্থ বছর	ডিপিপি অনুযায়ী লক্ষ্যমাত্রা	সংশোধিত এডিপি বরাদ্দ	অবমুক্ত	ব্যয়
২০০০-০১	৫০.০০	৫০.০০	৫০.০০	৫০.০০

অর্থ বছর	ডিপিপি অনুযায়ী লক্ষ্যমাত্রা	সংশোধিত এডিপি বরাদ্দ	অবমুক্ত	ব্যয়
২০০১-০২	**৫০.০০**	**৫০.০০**	**৫০.০০**	**৪৯.৯৬**
২০০২-০৩	**৬৫০.০০**	**৮০০.০০**	**৬৫০.০০**	**৬৫০.০০**
২০০৩-০৪	**৫৫০.০০**	**৫৫০.০০**	**৫৫০.০০**	**৫৪৯.৯৭**
২০০৪-০৫	**১০০০.০০**	**১০০০.০০**	**১০০০.০০**	**১০০০.০০**
২০০৫-০৬	৯৩৪.০২	১১০০.০০	১১০০.০০	৯৩৪.০২
২০০৬-০৭	৬০০.০০	৬০০.০০	৬০০.০০	৬০০.০০
২০০৭-০৮	৫১১.১৫	৫৭৬.০০	৫৭৬.০০	৫১১.২২
২০০৮-০৯	১৯২.০০	১৯২.০০	১৯২.০০	১৯২.০০
২০০৯-১০	৪১৫.৯৩	৩২৫.০০	৩২৫.০০	৩০২.১৫
মোট	৪৯৫৩.১০	৫২৪৩.০০	৫০৯৩.০০	৪৮৩৯.৩২

৭.৪ **<u>প্রকল্পের ব্যবস্থাপনা ও প্রকল্প পরিচালক সম্পর্কিতঃ</u>** সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের রংপুর জোনের অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী প্রকল্প পরিচালক হিসেবে দায়িত্ব পালন করেন। তাকে সহায়তার জন্য বগুড়া সড়ক সার্কেলের তত্বাবধায়ক প্রকৌশলী, বগুড়া সড়ক বিভাগের নির্বাহী প্রকৌশলী, উপ-বিভাগীয় প্রকৌশলী দায়িত্ব পালন করেন। প্রকল্প পরিচালক হিসেবে রংপুর জোনের যে সকল অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী দায়িত্বপালন করেন তাদের নাম ও কর্মকাল নিম্নে প্রদান করা হলোঃ

ক্রঃনঃ	কর্মকর্তার নাম, পদবী	পূর্ণকালীন/ খন্ডকালীন	কতটি প্রকল্পর দায়িত্ব পালন করেন	মেয়াদকাল
১	জনাব মোঃ ফরহাদ হোসেন	পূর্ণকালীন	একাধীক	১০.০৬.৯৭-১৯-০১-২০০০
২	জনাব মোঃ আমিনুল ইসলাম তালুকদার	*খন্ডকালীন*	’’	২০.০১.০০-০৬.০২.০০
৩	জনাব জে সি করিম	পূর্ণকালীন	’’	০৬.০২.০০-১২.০৩.০০
৪	জনাব মোঃ আমিনুল ইসলাম তালুকদার	*খন্ডকালীন*	’’	১২.০৩.০০-১৪.০৯.০০
৫	জনাব মোঃ আমিনুল ইসলাম তালুকদার	পূর্ণকালীন	’’	১৪.০৯.০০-০৫.০২.০১
৬	জনাব মোঃ একরামূল হক	পূর্ণকালীন	’’	০৫.০২.০১-২৫.০৯.০১
৭	জনাব মোঃ মোক্তার আলী গাজী	*খন্ডকালীন*	’’	২৫.০৯.০১-১১.১০.০১
৮	জনাব মোঃ আমজাদ হোসেন	পূর্ণকালীন	’’	১১.১০.০১-২০.০৫.০২
৯	জনাব মোঃ মজিবর রহমান	পূর্ণকালীন	’’	২০.০২.০৫-০২.০৪.০৬
১০	জনাব মোঃ আবদুল্লাহেল কাফী	পূর্ণকালীন	’’	০৯.০৪.০৬-২০.০৯.০৭
১১	জনাব মোঃ আফতাব উদ্দিন	*খন্ডকালীন*	’’	২০.০৯.০৭-৩০.১২.০৭
১২	জনাব কাজী গোলাম মোস্তফা	পূর্ণকালীন	’’	৩০.১২.০৭-১৩.০৭.০৮
১৩	জনাব মোঃ ওয়াজেদ আলী	*খন্ডকালীন*	’’	১৪.০৭.০৮-২০.০৭.০৮
১৪	জনাব মোঃ সাহাবুদ্দিন	পূর্ণকালীন	’’	২০.০৭-০৮-২৯.১০.০৮
১৫	জনাব মোঃ খুরশিদ আলম	*খন্ডকালীন*	’’	৩০.১০.০৮-০৭.১২.০৮
১৬	জনাব তরুন তপন দেওয়ান	পূর্ণকালীন	’’	০৭.১২.০৮-০৫.০১.০৯
১৭	এস কে মোঃ আবু মনসুর রহমান	পূর্ণকালীন	’’	০৫.০১.০৯-২০.০৫.০৯
১৮	জনাব মোঃ খুরশিদ আলম	*খন্ডকালীন*	’’	২০.০৫.০৯-১১.০৬.০৯
১৯	জনাব কাজী গোলাম মোস্তফা	*খন্ডকালীন*	’’	১১.০৬.০৯-০৭.০৭.০৯
২০	জনাব মোঃ রহুল আলম	পূর্ণকালীন	’’	০৭.০৭.০৯-২৭.০৭.০৯
২১	জনাব মোঃ ইদ্রিস মিয়া	পূর্ণকালীন	’’	২৭.০৭.০৯-১৮.০২.১০
২২	জনাব মোঃ আব্দুল গার্ফার	*খন্ডকালীন*	’’	১৮.০২.১০-০৯.০৩.১০
২৩	জনাব মোঃ আলতাফ হোসেন	পূর্ণকালীন	’’	০৯.০৩.১০-২৬.০৭.১০

৭.৫ **<u>প্রকল্প পরিদর্শনঃ</u>** গত ২৭.১১.২০১০ তারিখে আইএমইডি কর্তৃক প্রকল্পটি পরিদর্শন করা হয়। পরিদর্শনকালে বগুড়া সড়ক সার্কেলের তত্ত্বাবধায়ক প্রকৌশলী, বগুড়া সড়ক বিভাগের নির্বাহী প্রকৌশলী ও উপ-বিভাগীয় প্রকৌশলীগণ উপস্থিত ছিলেন।

৮। **<u>প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জনঃ</u>**

পরিকল্পিত	উদ্দেশ্য অর্জন
বগুড়া শহরের যানজট এড়াতে ঢাকা হতে রংপুর-দিনাজপুর-জাতীয় মহাসড়কে সরাসরি যাতায়াতের জন্য বগুড়া শহরকে বাইপাস করে ১৫.৮০ কিঃমিঃ বাইপাস সড়ক নির্মাণ করাই প্রকল্পের মূল উদ্দেশ্য।	প্রকল্পের আওতায় নির্ধারিত ১৫.৮০ কিঃমিঃ বাইপাস সড়ক নির্মাণ করা হয়েছে। তবে বগুড়া শহরের যানজট নিরসনের জন্য আলোচ্য প্রকল্পের পূর্বেই আরও একটি বাইপাস সড়ক নির্মাণ করাই আলোচ্য বাইপাস সড়কটি খুব একটা ব্যবহারের প্রয়োজন হচ্ছে না।

৯.০। **<u>উদ্দেশ্য অর্জিত না হয়ে থাকলে তার কারণঃ</u>** উদ্দেশ্য অর্জিত হয়েছে।

১০। **<u>প্রকল্প বাসতবায়ন সমস্যাঃ</u>**

১০.১ **<u>একই কাজে সরকারী অর্থের দ্বৈত ব্যবহারঃ</u>** প্রকল্পটি পরিদর্শনকালে দেখা যায়, প্রকল্পের আওতায় সম্পন্নকৃত মোট ১৫.৮০ কিঃমিঃ রাস্তার মধ্যে বিভিন্ন চেইনেজে ৪.৯০ কিঃমিঃ রাস্তায় পিরিয়ডিক মেইনটেন্স প্রোগ্রামের আওতায় প্রায় ৭০.০০ লক্ষ টাকা ব্যয়ে overlay-এর কাজ করা হয়েছে। প্রকল্পের আওতায় কিছুদিন আগে যেখানে এই রাস্তা নির্মাণের কাজ করা হয়েছে সেখানে একই রাস্তার এ্যালাইনমেন্ট বরাবর অন্য প্রকল্পের অর্থ হতে রাস্তাটির পুনর্বাসন কাজ করায় একই কাজে সরকারী অর্থের দ্বৈত ব্যবহার হয়েছে বলে প্রতীয়মান হয় অথবা সদ্য সমাপ্ত রাস্তাটির কাজের মান নিম্নমানের ছিল বিধায় রাস্তাটির পুনর্বাসন কাজ করা ছাড়া কোন উপায় ছিল না। অন্যদিকে সদ্য সমাপ্ত প্রকল্পের আওতায় সম্পাদিত সড়কের একই এ্যালাইনমেন্ট বরাবর অন্য প্রকল্পের আওতায় পুনর্বাসন কাজ করায় পূর্ববর্তী প্রকল্পের আওতায় সম্পাদিত কাজ সম্পর্কে ধারণা পাওয়া সম্ভব হয়নি। পূর্ববর্তী কাজের মূল্যায়নের পূর্বেই একই সড়কে ভিন্ন প্রকল্পের/প্রোগ্রামের মাধ্যমে অর্থ ব্যয় করায় সরকারী অর্থের অপচয় হয়েছে বলে প্রতীয়মান হয়, যা আর্থিক ও পরিকল্পনা শৃংখলা পরিপন্থী।

১০.২ **<u>জাতীয় অগ্রাধীকারের ভিত্তিতে প্রকল্প গ্রহণ না করাঃ</u>** আলোচ্য প্রকল্পের ডিপিপির পটভূমি ও উদ্দেশ্যে বলা হয়েছে বগুড়া শহরের তীব্র যানজট নিরসনে প্রকল্পটি গ্রহণ করা প্রয়োজন। কিন্তু আলোচ্য প্রকল্পের আওতায় প্রায় ৪৯.০০ কোটি টাকা ব্যয়ে ১৫.৮০ কিঃমিঃ দীর্ঘ বাইপাস সড়ক নির্মাণ করা হলেও বগুড়া শহরে আরও একটি বাইপাস (১ম বাইপাস) সড়ক থাকায় রাস্তাটিতে তেমন যান চলাচল করতে দেখা যায়নি। পরিদর্শনকালে রাস্তাটির বিভিন্ন অংশে স্থানীয় জনগনকে ধান শুকাতে দেখা যায়, যাতে স্পষ্টতই প্রতীয়মান হয়, প্রায় ৪৯.০০ কোটি টাকা ব্যয়ে আলোচ্য প্রকল্পটি অগ্রাধিকার তালিকাভুক্ত করা সমীচীন হয়নি।

১০.৩ <u>বাইপাস রাস্তাটির মাটিঢালী প্রান্তের সেতু এ্যাপ্রোচে অস্বাভাবিক বাঁকে রাস্তা নির্মাণ :</u> প্রকল্পের আওতায় মোট ১৫.৮০ কিঃমিঃ বাইপাস সড়ক নির্মাণের জন্য ৬৫৭.১১ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ৪৮.৮৯ হেক্টর ভূমি অধিগ্রহণ করা হয়। পরিদর্শনকালে দেখা যায়, বাইপাস রাস্তাটির মাটিঢালী প্রান্তে নির্মিত সেতু এ্যাপ্রোচে সোজা এ্যালাইনমেন্ট নির্ধারণ না করে অনেকখানি বাঁকে ভূমি অধিগ্রহণপূর্বক সড়ক নির্মাণ করা হয়েছে। ফলে রাস্তাটি নির্মাণে অধিক ভূমি অধিগ্রহণ করতে হয়েছে এবং রাস্তাটিতে যান চলাচলে দূর্ঘটনার ঝুকিও বেড়েছে। ভূমি অধিগ্রহণপূর্বক নতুন রাস্তা নির্মাণের ক্ষেত্রে কারিগরি ও আর্থিক দিক বিবেচনা না করে রাস্তার এ্যালাইনমেন্ট নির্ধারণ করা কোন মতেই সমীচীন হয়নি।

১০.৪ <u>ঘন ঘন প্রকল্প পরিচালক পরিবর্তন :</u> প্রকল্পটির অনুমোদিত বাস্তবায়নকাল ছিল জুলাই, ২০০০ হতে জুন, ২০১০ পর্যন্ত। অর্থাৎ প্রকল্পটি সমাপ্ত হতে সময় লেগেছে ১০ বছর। প্রকল্পটির বাস্তবায়নকালে মোট ২৩ জন কর্মকর্তা প্রকল্প পরিচালক হিসেবে দায়িত্ব পালন করেন। ঘন ঘন প্রকল্প পরিচালক পরিবর্তন হওয়ায় প্রকল্প বাস্তবায়ন কাজ বিঘ্নিত হয়েছে। এতে প্রকল্পের বাস্তবায়নকালীন সময় ও ব্যয় উভয়ই বৃদ্ধি পেয়েছে। প্রকল্পের শৃংখলা, অনুমোদিত সময় ও ব্যয়ের মধ্যে বাস্তবায়ন নিশ্চিত করতে হলে পূর্নকালীন একজন প্রকল্প পরিচালক নিয়োগ করা জরুরী। যা এ প্রকল্পের ক্ষেত্রে করা হয়নি।

১০.৫ **Time ও Cost Over Run** : প্রকল্পটি মূল অনুমোদিত মেয়াদকাল ছিল জুলাই, ২০০০ হতে জুন, ২০০৫। কিন্তু প্রকল্পটির প্রকৃত বাস্তবায়নকাল ছিল জুলাই, ২০০০ হতে জুন, ২০১০। অর্থাৎ ৫ বছরে বাস্বায়নের জন্য নির্ধারিত প্রকল্পটি ১০ বছরে বাস্তবায়িত হয়েছে। ফলে আলোচ্য প্রকল্পে টাইমওভাররান হয়েছে ৫ বছর যা' মূল বাস্তবায়নকালের ২০০%। অন্যদিকে প্রকল্পের মূল অনুমোদিত ব্যয় ২৭৯৫.৫১ লক্ষ টাকার বিপরীতে প্রকৃত ব্যয় হয়েছে ৪৮৩৯.৩২ লক্ষ টাকা, অর্থাৎ মূল অনুমোদিত ব্যয় হতে ২০৪৩.৮১ লক্ষ টাকা বেশী ব্যয় হয়েছে। প্রকল্পের আওতায় মূল অনুমোদিত ডিপিপি হতে সর্বশেষ সংশোধিত ডিপিপিতে কাজের পরিমাণ বৃদ্ধি না পেলেও এ জাতীয় অস্বাভাবিক ব্যয় বৃদ্ধি কাম্য নয়। প্রকল্প প্রণয়নে দূরদর্শিতার অভাব, বাস্তবায়নকারী কর্তৃপক্ষের অব্যবস্থাপনার জন্যেই প্রকল্পটির ক্ষেত্রে অস্বাভাবিক টাইম ওভার রান (৫ বছর) ও মুল অনুমোদিত ব্যয় অপেক্ষা ২০৪৩.৮১ লক্ষ টাকা বেশী ব্যয় হয়েছে বলে প্রতীয়মান হয়।

১১। **সুপারিশঃ**

১১.১ আলোচ্য প্রকল্পটি সমাপ্ত হওয়ার সাথে সাথে রাস্তা রক্ষণাবেক্ষণের নামে সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর কর্তৃক বাস্তবায়নাধীন পিরিয়ডিক মেইনটেনেন্স (পিএমপি) প্রোগ্রামের আওতায় বাইপাস সড়কটির বিভিন্ন চেইনেজে ৪.৯০ কিঃমিঃ রাস্তার ওভারলে বাবদ প্রায় ৭০.০০ লক্ষ টাকা ব্যয় করা সমীচীন হয়নি। টেকসই উন্নয়নের স্বার্থে কাজের গুনগতমান নিশ্চিতকল্পে ভবিষ্যতে সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর কর্তৃক বাস্তবায়িত যে কোন প্রকল্প বাস্তবায়ন শেষে কমপক্ষে ৩ বছর মেয়াদে রক্ষণাবেক্ষণ বাজেট হতে কোন প্রকার অর্থ ব্যয় করা যাবে না মর্মে সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরকে যোগাযোগ মন্ত্রণালয় হতে নির্দেশনা প্রদান করা যেতে পারে। এক্ষেত্রে প্রয়োজনে নির্মাণকারী ঠিকাদার প্রতিষ্ঠানের Defect Liabilty Period ০১ বছরের পরিবর্তে ০৩ বছর পর্যন্ত বৃদ্ধি করা যেতে পারে (অনুঃ ১০.১)।

১১.২ সরকারের আর্থিক সীমাবদ্ধতার বিষয়টি বিবেচনাকরতঃ যোগাযোগ মন্ত্রণালয়ের আওতায় ভবিষ্যতে প্রকল্প গ্রহণের ক্ষেত্রে জাতীয় অগ্রাধিকারের ভিত্তিতে প্রকল্প প্রস্তাবের বিষয়টি নিশ্চিত করতে হবে (অনুঃ ১০.২)।

১১.৩ আর্থিক ও কারিগরি দিক বিবেচনা না করে মাটিঢালী প্রান্তের সেতু এ্যাপ্রোচে বাইপাস সড়কটি অস্বাভাবিক বাঁকে নির্মাণের কারণ অনুসন্ধানপূর্বক দায়ী কর্মকর্তাদের বিরুদ্ধে সড়ক ও রেলপথ বিভাগ আইনানুগ ব্যবস্থা গ্রহণ করতে পারে (অনু: ১০.৩)।

১১.৪ ঘন ঘন প্রকল্প পরিচালক পরিবর্তনের কারণে যাতে প্রকল্প বাস্তবায়ন বাধাগ্রস্থ না হয়, এ জন্য প্রতিটি প্রকল্পের জন্য একজন পূর্ণকালীণ ও পূর্ণমেয়াদে প্রকল্প পরিচালক নিয়োগের বিষয়ে যোগাযোগ মন্ত্রণালয় উদ্যোগ গ্রহণ করবে (অনুঃ ১০.৪)।

১১.৫ যোগাযোগ মন্ত্রণালয়ের আওতায় বাস্তবায়নাধীন প্রকল্পে যাতে এ জাতীয় অস্বাভাবিক টাইম ওভাররান ও ব্যয় বৃদ্ধি না পায় এজন্য যোগাযোগ মন্ত্রণালয়ের মনিটরিং বাড়াতে হবে (অনুঃ ১০.৫)।

কুমিল্লা শহরের দক্ষিণ-পশ্চিম করিডোর উন্নয়ন
(সমাপ্তঃ জুন ২০১০)

০১। প্রকল্পের অবস্থান : **কুমিল্লা জেলা।**

০২। বাস্তবায়নকারী সংস্থা : সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর।

০৩। প্রশাসনিক মন্ত্রণালয় : যোগাযোগ মন্ত্রণালয়।

০৪। প্রকল্পের বাস্তবায়ন সময় ও ব্যয় :

(লক্ষ টাকায়)

প্রাক্কলিত ব্যয় (প্রঃ সাঃ)		প্রকৃত ব্যয় (প্রঃ সাঃ)	পরিকল্পিত বাস্তবায়নকাল		প্রকৃত বাস্তবায়ন কাল	অতিক্রান্ত ব্যয় (মূল প্রাক্কলিত ব্যয়ের %)	অতিক্রান্ত সময় (মূল বাস্তবায়নকালের (%)
মুল	সর্বশেষ সংশোধিত		মুল	সর্বশেষ সংশোধিত			
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮
১৬৩৩.৫৬ (--)	-	১২৮১.৩৫ (--)	জুলাই, ২০০৬ হতে জুন, ২০০৮	জুলাই, ২০০৬ হতে জুন, ২০১০	জুলাই, ২০০৬ হতে জুন, ২০১০	-	২ বছর (১০০%)

০৫। **প্রকল্পের অঙ্গভিত্তিক বাস্তবায়ন (মন্ত্রণালয় হতে প্রাপ্ত পিসিআর এর ভিত্তিতে) :**

(লক্ষ টাকায়)

ক্রমিক নং	অঙ্গের নাম	একক	সর্বশেষ সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী লক্ষ্যমাত্রা		প্রকৃত বাস্তবায়ন	
			বাস্তব	আর্থিক	বাস্তব (%)	আর্থিক (%)
১	**২**		**৩**	**৪**	**৫**	**৬**
১.	সড়ক বাঁধ নির্মাণে মাটির কাজ	ঘঃমিঃ	-	**১৩৭.৮৩**	৭০.০০ (৫১.৮০)	৭০.০০ (৫০.৭৯)
১.১	বিজয়নগরে নতুন লেভেল ক্রসিং নির্মাণ	ঘঃ মিঃ	১৪০০০			
১.২	কুমিল্লা-চাঁদপুর সড়ক প্রশস্তকরণ	ঘঃ মিঃ	১০২৩৭৫			
১.৩	পুরাতন ঢাকা-চট্টগ্রাম মহাসড়ক প্রশস্তকরণ	ঘঃ মিঃ	১৮৭৫০			
	মোট	**লঃঘঃমিঃ**	**১৩৫.১৩**			
২.০	পেভমেন্ট নির্মাণ					
২.১	বিজয়নগরে নতুন লেভেল ক্রসিং নির্মাণ (৭.৫ মিঃ)	কিঃ মিঃ	০.৫০	৫২.৭৭	০.৫০ (১০০)	৫০.০০ (৯৪.৭৫)
২.২	কুমিল্লা-চাঁদপুর সড়কের কান্দিরপাড় থেকে লালমাই পর্যন্ত প্রশস্তকরণ (উভয় পার্শ্বে ১.৫ মিঃ)	কিঃ মিঃ	১৩.৫০	৫৩৯.৪৬	১৪.৮৩ (১০৯.৮৫)	৪৫৩.৭৬ (৮৪.১১)

ক্রমিক নং	অঙ্গের নাম	একক	সর্বশেষ সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী লক্ষ্যমাত্রা		প্রকৃত বাস্তবায়ন	
			বাস্তব	আর্থিক	বাস্তব (%)	আর্থিক (%)
১	২		৩	৪	৫	৬
২.৩	বিরতি থেকে শাসনগাছা পর্যন্ত (উভয় পার্শ্বে ২.৫ মিঃ)	কিঃ মিঃ	৩.০০	২২৬.৩৩	৩.৩১ (১১০.৩৩)	২২৫.৫০ (৯৯.৬৩)
২.৪	শাসনগাছা-পুলিশ লাইন অংশ (উভয় পার্শ্বে ১ মিঃ)	কিঃ মিঃ	১.৫	৪৮.৯০	১.৫০ (১০০)	৪৮.০০ (৯৮.১৬)
৩.০	পুরাতন ঢাকা-চট্টগ্রাম মহাসড়কাংশ মজবুতিকরণ					
৩.১	বিরতি থেকে শাসনগাছা পর্যন্ত (প্রশস্ততা ৫.৫ মিঃ)	কিঃ মিঃ	৩.০	১৩৫.৬৬	২.৭৫ (৯১.৬৭)	১৩২.০০ (৯৭.৩০)
৩.২	শাসনগাছা-পুলিশ লাইন অংশ (প্রশস্ততা- ৮.৫মিঃ)	কিঃ মিঃ	১.৫	১০৪.৪০	১.১৫ (৭৬.৬৭)	৮১.০০ (৭৭.৫৯)
৪.০	রেলওয়ে লেভেল ক্রসিং নির্মাণ	সংখ্যা	১টি	২০.০০	১.০ (১০০)	১৫.০০ (৭৫)
৫.০	রক্ষাপ্রদ কাজ	-				
৫.১	কুমিল্লা-চাঁদপুর সড়কে ম্যশনারী রিটেইনিং ওয়াল নির্মাণ	মিঃ	১০০০	৯০.০০	৮৮৯.০০ (৮৯.০)	৮৩.০০ (৯২.২২)
৬.০	কিঃ মিঃ পোষ্ট, সাইন ও সিগন্যাল, রোড মার্কিং	কিঃমিঃ	১৭.৫০	২৫.০০	১৭.৫০ (১০০)	৯.০৯ (৩৬.৩৬)
৭.০	সার্ফেস ড্রেন	:				
৭.১	কুমিল্লা-চাঁদপুর সড়কে ইউ-ড্রেন নির্মাণ	মিঃ	২০০০	১০২.০০	১৩৪০.০০ (৪৪.৬৭)	৩৮.২২ (৩৭.৪৭)
৭.২	পুরাতন ঢাকা-চট্টগ্রাম মহাসড়কে ড্রেন নির্মাণ	মিঃ	১০০০			
৭.৩	সসার ড্রেন	মিঃ	৮০০	৭.২১	৩৫০.০০ (৪৩.৭৫)	৬.০০ (৮৩.২২)
৮.০	ফুটপাথ নির্মাণ					
৮.১	কুমিল্লা-চাঁদপুর সড়কে	মিঃ	২০০০	১২.০০	৩০০০.০০ (১০০)	১২.০০ (১০০)
	পুরাতন ঢাকা-চট্টগ্রাম মহাসড়কে	মিঃ	১০০০			
৯.০	সিসি ব্লক দ্বারা রোড ডিভাইডার নির্মাণ	মিঃ	৩০০০	১০২.০০	২৯৪.০০ (৯.৮)	১০.০০ (৯.৮)
১০.০	ইউটিলিটি অপসারণ	থোক	-	২০.০০	১০০%	২০.০০ (১০০)
১১.০	নির্মাণকালীন রক্ষণাবেক্ষণ	কিঃ মিঃ	১৭.০০	১০.০০	১৭.০০ (১০০)	১০.০০ (১০০)
	মোটঃ		১০০%	১৬৩৩.৫৬	১০০%	১২৮১.৩৫ (৭৮.৪৪)

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

০৭। **সাধারণ পর্যবেক্ষণঃ**

৭.১ **পটভূমি ও উদ্দেশ্যঃ** কুমিল্লা শহরের আগমন নির্গমনের জন্য প্রধানতঃ ঢকা-চট্টগ্রাম পুরাতন মহাসড়ক ও কুমিল্লা চাঁদপুর আঞ্চলিক মহাসড়কের অংশবিশেষ ব্যবহৃত হয়ে থাকে। উক্ত সড়ক দু'টি অপ্রশস্ত হওয়ায় এবং যানবাহনের পরিমান অত্যাধিক বৃদ্ধি পাওয়ায় সড়ক দু'টি প্রশস্তকরণের প্রয়োজন দেখা দেয়। তাছাড়া, কুমিল্লা-চাঁদপুর আঞ্চলিক মহাসড়কের বিজয়পুর রেল ক্রসিং-এ বিদ্যমান মারাত্মক বাঁক সরলীকরণ করা জরুরী। বর্ণিত প্রেক্ষাপটে যানজট নিরসনের মাধ্যমে নিরাপদ ও সহজ যোগাযোগ ব্যবস্থা স্থাপনের লক্ষ্যে (ক) কুমিল্লা-চাঁদপুর আঞ্চলিক মহাসড়কের কান্দির পাড় থেকে লালমাই পর্যন্ত প্রশস্তকরণ এবং (খ) পুরাতন ঢাকা-চট্টগ্রাম মহাসড়কের আলেখার চর হতে রাজগঞ্জ পর্যন্ত সড়ক প্রশস্তকরণ; এবং (গ) বিজয়পুরে কুমিল্লা-চাঁদপুর মহাসড়কে রেলওয়ে লেভেল ক্রসিং-এর বিদ্যমান মারাত্মক বাক সরলীকরণের উদ্দেশ্যে **১৬৩৩.৫৬** লক্ষ টাকা ব্যয়ে প্রকল্পটি হাতে নেয়া হয়।

৭.২ **প্রকল্পের অনুমোদনঃ** প্রকল্পটি জুলাই ২০০৬ থেকে জুন, ২০০৮ মেয়াদে ১৬৩৩.৫৬ লক্ষ টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে ১১/১০/২০০৬ তারিখে মাননীয় অর্থ ও পরিকল্পনা মন্ত্রী কর্তৃক অনুমোদিত হয়। পরবর্তীতে যথাযথ কর্তৃপক্ষের অনুমোদনক্রমে প্রকল্পটির ব্যয় বৃদ্ধি ব্যাতিরেকে মেয়াদকাল জুন, ২০১০ পর্যন্ত বৃদ্ধি করা হয়।

৭.৩ **বছর ভিত্তিক ডিপিপি লক্ষ্যমাত্রা, এডিপি ও আরএডিপি বরাদ্দ, অবমুক্তি ও ব্যয় সংক্রান্ত (সড়ক রেলপথ বিভাগ হতে প্রাপ্ত পিসিআর এর ভিত্তিতে) :**

(লক্ষ টাকায়)

অর্থ বছর	ডিপিপি অনুযায়ী লক্ষ্যমাত্রা	সংশোধিত এডিপি বরাদ্দ	অবমুক্ত	ব্যয়
২০০৬-০৭	৮৪৬.৭৫	৫০.০০	৫০.০০	৫০.০০
২০০৭-০৮	৭৮৬.৮১	৫০০.০০	৫০০.০০	৪৭৭.২৬
২০০৮-০৯	-	৫২৫.০০	৫২৫.০০	৪৯৬.৩২
২০০৯-১০	-	২৬৫.০০	২৬৫.০০	২৫৭.৭৭
মোট	১৬৩৩.৫৬	১৩৪০.০০	১৩৪০.০০	১২৮১.৩৫

* প্রকল্পটির বিপরীতে মোট প্রাক্কলিত ব্যয় ১৬৩৩.৫৬ লক্ষ টাকার মধ্যে আরএডিপি বরাদ্দ ও অবমুক্ত করা হয় ১৩৪০.০০ লক্ষ টাকা, যার মধ্যে প্রকৃত ব্যয় হয় ১২৮১.৩৫ লক্ষ টাকা। প্রকল্পের আওতায় এডিপি বরাদ্দের বিপরীতে অবমুক্তকৃত ১৩৪০.০০ লক্ষ টাকার মধ্যে অব্যয়িত (১৩৪০.০০-১২৮১.৩৫) বা ৫৮.৬৫ লক্ষ টাকা সমর্পন করা হয় বলে সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তা জানান।

৭.৪ **বাস্তবায়ন অগ্রগতিঃ** প্রকল্পটির অনুমোদিত মোট প্রাক্কলিত ব্যয় ১৬৩৩.৫৬ লক্ষ টাকার বিপরীতে সমাপ্তিকাল (জুন, ২০১০) পর্যন্ত প্রকল্পটির বিপরীতে প্রকৃত ব্যয় হয়েছে ১২৮১.৩৫ লক্ষ টাকা। এ ব্যয়ের মধ্যে ৭০.০০ লক্ষ টাকা ব্যয়ে সড়ক বাঁধ নির্মাণে ১৩৭.৮৩ লঃঘঃমিঃ মাটির কাজ, ৫০.০০ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ০.৫০ কিঃমিঃ নতুন ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট নির্মাণ, ৪৫৩.৭৬ লক্ষ টাকা ব্যয়ে কুমিল্লা-চাঁদপুর সড়কের কান্দিরপাড় থেকে লালমাই পর্যন্ত ১৩.৫০ কিঃমিঃ রাস্তার উভয় পার্শ্বে ১.৫০ মিঃ প্রশস্তকরণ, ২২৫.৫০ লক্ষ টাকা ব্যয়ে পুরাতন ঢাকা-চট্রগ্রাম মহাসড়কের বিরতি থেকে শাসনগাছা পর্যন্ত ৩.০০ কিঃমিঃ রাস্তার উভয় পার্শ্বে ২.৫০ মিটার করে প্রশস্তকরণ, ৪৮.০০ লক্ষ টাকা ব্যয়ে শাসনগাছা-পুলিশ লাইন অংশে ১.৫০ কিঃমিঃ রাস্তার উভয় পার্শ্বে ১.০০ মিটার করে প্রশস্তকরণ, ১৩২.০০ লক্ষ টাকা ব্যয়ে বিরতি থেকে শাসনগাছা পর্যন্ত বিদ্যমান ৫.৫ মিটার প্রশস্তের রাস্তা মজবুতিকরণ, ৮১.০০ লক্ষ টাকা ব্যয়ে শাসনগাছা-পুলিশ লাইন অংশে বিদ্যমান ৮.৫০ মিটার প্রশস্ত রাস্তা মজবুতিকরণ, ১৫.০০ লক্ষ টাকা ব্যয়ে রেলওয়ে লেভেল ক্রসিং নির্মাণ, ৯২.০৯ লক্ষ টাকা ব্যয়ে রক্ষাপ্রদ কাজ, ৪৪.২২ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ড্রেইন নির্মাণ কাজ, ১২.০০ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ফুটপাথ নির্মাণ, ১০.০০ লক্ষ টাকা ব্যয়ে সিসি ব্লক দ্বারা রোড ডিভাইডার নির্মাণ এবং ২০.০০ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ইউটিলিটি অপসারণ উল্লেখযোগ্য।

৭.৪ **প্রকল্প পরিচালক সংক্রান্ত তথ্যাদিঃ** প্রকল্পের শুরু হতে শেষ পর্যন্ত কুমিল্লা সড়ক সার্কেলের তত্ত্বাবধায়ক প্রকৌশলী প্রকল্প পরিচালক হিসেবে দায়িত্ব পালন করেন। কুমিল্লা সড়ক বিভাগের নির্বাহী প্রকৌশলী, উপ-বিভাগীয় প্রকৌশলী

ও উপ-সহকারী প্রকৌশলী মূলত মাঠ পর্যায়ে প্রকল্পটির সার্বিক বাস্তবায়নের দায়িত্বে ছিলেন। প্রকল্পের শুরু হতে সমাপ্তি পর্যন্ত দায়িত্ব পালনকাল প্রকল্প পরিচালকের তথ্য নিম্নে দেয়া হলো

ক্রঃ নং	প্রকল্প পরিচালকের নাম ও পদবী	দায়িত্বের ধরণ	কর্মকাল	মন্তব্য
১	মো আবুল কাসেম তত্ত্বাবধায়ক প্রকৌশলী, কুমিল্লা সড়ক সার্কেল	অতিরিক্ত দায়িত্ব	২০/১১/০৫-১৫/০২/০৭	
২	মো হামিদুর রহমান তত্ত্বাবধায়ক প্রকৌশলী, কুমিল্লা সড়ক সার্কেল	অতিরিক্ত দায়িত্ব	১৫/০২/০৭-১৬/০৩/০৯	
৩	এবি মহিউদ্দিন আহমেদ তত্ত্বাবধায়ক প্রকৌশলী, কুমিল্লা সড়ক সার্কেল	অতিরিক্ত দায়িত্ব	২০/০৩/০৮-২৬/০৫/০৯	
৪	ইন্দ্রজিত কুমার রায় তত্ত্বাবধায়ক প্রকৌশলী, কুমিল্লা সড়ক সার্কেল	অতিরিক্ত দায়িত্ব	০৭/০৬/০৯-১২/০৫/১০	
৫	মো সাহাবুদ্দিন খান তত্ত্বাবধায়ক প্রকৌশলী, কুমিল্লা সড়ক সার্কেল	অতিরিক্ত দায়িত্ব	০৬/০৬/১০-সমাপ্ত পর্যন্ত	

৮। **প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জনঃ**

পরিকল্পিত	উদ্দেশ্য অর্জন
১। যানজট নিরসনে কুমিল্লা-চঁদপুর আঞ্চলিক মহাসড়কের কান্দিরপাড়-হতে লালমাই পর্যন্ত সড়ক প্রশস্তকরণ;	১। যানজট নিরসনের উদ্দেশ্যে প্রকল্পের আওতায় কুমিল্লা-চঁদপুর আঞ্চলিক মহাসড়কের কান্দিরপাড়-হতে লালমাই পর্যন্ত সড়ক প্রশস্তকরণ করা হয়েছে।
২। কুমিল্লা-চাদপুর আঞ্চলিক মহাসড়কে বিজয়পুর রেলওয়ে ক্রসিং স্থলে বাক সরলীকরণের মাধ্যমে সহজতর যোগাযোগ ব্যবস্থা নিশ্চিত করা;	২। কুমিল্লা-চাদপুর আঞ্চলিক মহাসড়কে বিজয়পুর রেলওয়ে ক্রসিং স্থলে বাক সরলীকরণের মাধ্যমে সহজ যোগাযোগ ব্যবস্থা নিশ্চিত করা হয়েছে।
৩। পুরাতন ঢাকা-চট্রগ্রাম মহাসড়কের আলেখার চর হতে পুলিশ লাইন পর্যন্ত সড়ক প্রশস্তকরণ।	৩। পুরাতন ঢাকা-চট্রগ্রাম মহাসড়কের আলেখার চর হতে পুলিশ লাইন পর্যন্ত সড়ক প্রশস্তকরণ করা হয়েছে।

৯.০। **উদ্দেশ্য অর্জিত না হয়ে থাকলে তার কারণঃ** উদ্দেশ্য অর্জিত হয়েছে।

১০। **প্রকল্প বাস্তবায়ন সমস্যাঃ**

১০.১ **যথাযথভাবে রাস্তার স্লোপ ও ক্যমবার অনুসরণ না করাঃ** প্রকল্প এলাকা সরেজমিন পরিদর্শনকালে দেখা যায়, রাস্তাটির অনেক জায়গায় গর্ত ও pot hole তৈরী হয়েছে। রাস্তাটি নির্মাণকালে যথাযথভাবে slope ও camber maintain না করায় বৃষ্টির সমস্ত পানি রাস্তা হতে না নেমে রাস্তায় জমে থাকে। ফলে জলাবদ্ধতার কারণে রাস্তা নির্মাণ কাজ শেষ হতে না হতেই সামান্য বৃষ্টির পানিতে নষ্ট হতে দেখা যায়। রাস্তাটি নির্মাণকালে বাস্তবায়নকারী সংস্থার এ সকল কারিগরি দিক বিবেচনা করে রাস্তা নির্মাণ করা সমীচীন ছিল, যা এ প্রকল্পের ক্ষেত্রে করা হয়নি।

১০.২ **ড্রেইন নিমাণ করা হলেও ড্রেইনের সঠিক ব্যবহার না হওয়াঃ** আলোচ্য প্রকল্পের আওতায় প্রায় ৪৪.০ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ড্রেইন নির্মাণ করা হলেও যথাযথ slope ও camber maintain করে রাস্তা নির্মাণ না করায় বৃষ্টির সময় রাস্তার পানি সহজে ড্রেইনে না নেমে কিছু পানি রাস্তাতে জমে থাকে। এছাড়া রাস্তাটির বাজার অংশে কিংবা জনবসতি এলাকায় যেখানে ড্রেইন নির্মাণ করা হয়েছে উক্ত এলাকার জনসাধারণের মধ্যে জনসচেতনতা না থাকায় ড্রেইনের মধ্যে ময়লা-আবর্জনা ফেলে ড্রেইন ব্যবহারের অনুপযোগী করে ফেলছে। ফলে রাস্তার পাশে ড্রেইন নির্মাণের উদ্দেশ্য ব্যহত হচ্ছে।

১০.৪ **<u>ঘন ঘন প্রকল্প পরিচালক পরিবর্তনঃ</u>** প্রকল্পটির অনুমোদিত বাস্তবায়নকাল ছিল জুলাই, ২০০৬ হতে জুন, ২০১০ পর্যন্ত। অর্থাৎ প্রকল্পটি সমাপ্ত হতে সময় লেগেছে ৪ বছর। প্রকল্পটির বাস্তবায়নকালে মোট ৫ জন কর্মকর্তা প্রকল্প পরিচালক হিসেবে দায়িত্ব পালন করেন। ঘন ঘন প্রকল্প পরিচালক পরিবর্তন হওয়ায় প্রকল্প বাস্তবায়ন কাজ বিঘ্নিত হয়েছে। এতে প্রকল্পের বাস্তবায়নকালীন সময় বৃদ্ধি পেয়েছে। প্রকল্পের শৃংখলা, অনুমোদিত সময় ও ব্যয়ের মধ্যে বাস্তবায়ন নিশ্চিত করতে হলে পূর্নকালীন একজন প্রকল্প পরিচালক নিয়োগ করা জরুরী। যা এ প্রকল্পের ক্ষেত্রে করা হয়নি।

১১। <u>সুপারিশঃ</u>

১১.১ যোগাযোগ মন্ত্রণালয় আলোচ্য রাস্তাটির ক্ষেত্রে কারিগরি দিক বিবেচনা করতঃ রাস্তাটির যথাযথ slope ও camber অনুসরণ না করার কারণ খতিয়ে দেখতে পারে। ভবিষ্যতে সামান্য বৃষ্টির পানিতে রাস্তা যাতে নষ্ট না হয় এজন্য রাস্তা নির্মাণকালে যথাযথ স্পেসিফিকেশন মোতাবেক রাস্তার slope ও camber অনুসরণের বিষয়ে যোগাযোগ মন্ত্রণালয় সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরকে নির্দেশনা প্রদান করবে। এছাড়া রাস্তার কাজের গুনগতমান নিশ্চিত করতে যোগাযোগ মন্ত্রণালয় সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরকে রাস্তা নির্মাণ সংক্রান্ত স্পেসিফিকেশন যথাযথভাবে অনুসরণ করার জন্য কঠোর নির্দেশনা প্রদান করতে পারে, যাতে একই রাস্তার কাজের জন্য ২/১ বছর পর পর সরকারকে অর্থ ব্যয় করতে না হয় (অনুঃ ১০.১)।

১১.২ বৃষ্টির পানিতে রাস্তা নষ্ট না হওয়ার জন্য রাস্তার পাশে ড্রেইন নির্মাণ করা হলেও স্থানীয় জনসাধারণের ড্রেইন ব্যবহারের ব্যাপারে সচেতনতা না থাকার দরুণ রাস্তায় রক্ষায় তা কোন কাজে আসছে না। এজন্য ভবিষ্যতে রাস্তার পাশে বাজার এলাকায় কিংবা ঘনজনবসতি এলাকায় এধরণের ড্রেইন নির্মাণের পূর্বে স্থানীয় জন সচেতনতা বৃদ্ধির উদ্যোগ গ্রহণ করা যেতে পারে অথবা সরকারী অর্থের পাশাপাশি মূল উপকারভোগীদের অংশিদারিত্বের মাধ্যমে রাস্তার পাশে ড্রেইন নির্মাণ করা সমীচীন হবে (অনুঃ ১০.২)।

১১.৩ ঘন ঘন প্রকল্প পরিচালক পরিবর্তনের কারণে যাতে প্রকল্প বাস্তবায়ন বাধাগ্রস্থ না হয়, এ জন্য প্রতিটি প্রকল্পের জন্য একজন পূর্ণকালীণ ও পূর্ণমেয়াদে প্রকল্প পরিচালক নিয়োগের বিষয়ে যোগাযোগ মন্ত্রণালয় উদ্যোগ গ্রহণ করবে (অনুঃ ১০.৩)।

রাজাচাপিতলা-রামচন্দ্রপুর-পাঁচকিত্তা সড়ক উন্নয়ন (২য় সংশোধিত)
(সমাপ্তঃ জুন, ২০১০)

০১। প্রকল্পের অবস্থান : কুমিল্লা জেলা সদর ও গৌরীপুর উপজেলা।
০২। বাস্তবায়নকারী সংস্থা : সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর।
০৩। প্রশাসনিক মন্ত্রণালয় : যোগাযোগ মন্ত্রণালয়।

০৪। প্রকল্পের বাস্তবায়ন সময় ও ব্যয়ঃ

(লক্ষ টাকায়)

প্রাক্কলিত ব্যয় (প্রঃ সাঃ)		প্রকৃত ব্যয় (প্রঃ সাঃ)	পরিকল্পিত বাস্তবায়নকাল		প্রকৃত বাস্তবায়নকাল	অতিক্রান্ত ব্যয় (মূল প্রাক্কলিত ব্যয়ের %)	অতিক্রান্ত সময় (মূল বাস্তবায়নকালের (%)
মুল	সর্বশেষ সংশোধিত		মুল	সর্বশেষ সংশোধিত			
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮
১৭৪৬.০০	২৪০৩.৪৭ (-)	২৩২৬.৮৬ (—)	জুলাই, ০৪ হতে জুন, ০৮	জুলাই, ০৪ হতে জুন, ১০	জুলাই, ০৪ হতে জুন, ১০	৫৮০.৮৬ (৩৩.২৭)	২ বছর (৫০%)

০৫। **<u>প্রকল্পের অঙ্গভিত্তিক বাস্তবায়ন (মন্ত্রণালয় হতে প্রাপ্ত পিসিআর এর ভিত্তিতে)</u>**

(লক্ষ টাকায়)

ক্রমিক নং	অঙ্গের নাম	একক	সর্বশেষ সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী লক্ষ্যমাত্রা		প্রকৃত বাস্তবায়ন	
			বাস্তব	আর্থিক	বাস্তব (%)	আর্থিক (%)
১	২	৩	৪	৫	৬	৭
১	ভূমি অধিগ্রহণ	হেক্টর	৩.০০	২১.০০	০.৭৭২ (২৫.৭৩)	৯.০০ (৪২.৮৬)
২	সড়ক বাধ প্রশস্তকরণ					
২.১	নতুন সড়ক বাঁধ নির্মাণ	লঃঘঃমিঃ	০.৮৪	৯৩.৫৭	০.৮৪ (১০০)	৯৩.৫৭ (১০০)
২.২	সড়ক বাঁধ উচু ও প্রশস্তকরণ	লঃঘঃমিঃ	৪.৪৫	৫০০.৪৩	৪.২০ (৯৪.৩৮)	৪৭৮.৪৩ (৯৫.৬০)
৩	ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট নির্মাণ	কিঃমিঃ	১৬.৫০	৬৫২.৮৪	১৬.৪৯ (১০০)	৬৫২.৮৪ (১০০)
৪	সেতু ও কালভার্ট					
৪.১	আরসিসি সেতু নির্মাণ (৪টি)	মিঃ	৭৩.২০	৫৪৮.৮৪	৭১.৬৩ (৯৭.৮৬)	৫৩৮.৮৪ (৯৮.১৮)
৪.২	আরসিসি কালভার্ট নির্মাণ (১৩ টি)	মিঃ	৭৬.২৫	৩১৫.৯৪	৭১.৮৬ (৯৪.২৪)	২৯৭.৩৩ (৯৪.১১)
৪.৩	বেইলী সেতু নির্মাণ (১টি)	মিঃ	৩০.৪৯	২৪.০০	৩০.৪৯ (১০০)	২৪.০০ (১০০)

ক্রমিক নং	অঙ্গের নাম	একক	সর্বশেষ সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী লক্ষ্যমাত্রা		প্রকৃত বাস্তবায়ন	
			বাস্তব	আর্থিক	বাস্তব (%)	আর্থিক (%)
১	২	৩	৪	৫	৬	৭
৫	রক্ষাপ্রদ					
৫.১	জিও টেক্সটাইলের উপর ম্যাট্রেসিং	বঃ মিঃ	৩১৮৪০	১৬৫.০০	২৯৯১৪ (৯৩.৯৫)	১৫৫.০০ (৯৩.৯৪)
৫.২	টো-ওয়াল নির্মাণ	মিঃ	৯৬৫	৭৪.৪৫	৯৬৫ (১০০)	৭৪.৪৫ (১০০)
৬	সাইন, সিগন্যাল, কিঃ মিঃ পোষ্ট ইত্যাদি	থোক	-	৭.৪০	-	৭.৪০ (১০০)
	মোটঃ		১০০%	২৪০৩.৪৭	১০০%	২৩২৬.৮৬ (৯৬.৮১)

০৬। **কাজ অসম্পূর্ণ থাকলে তার কারণঃ** অনুমোদিত ডিপিপি অনুযায়ী নির্ধারিত সকল অঙ্গের বাস্তব কাজ সমাপ্ত হয়েছে।

০৭। **সাধারণ পর্যবেক্ষণঃ**

৭.১ **পটভূমি ও উদ্দেশ্যঃ** প্রকল্পভুক্ত সড়কটি কোম্পানীগঞ্জ-নবীনগর-শিবপুর-রাধিকা জেলা সড়কের রাজাচাপিতলা নামক স্থান থেকে শুরু হয়ে রামচন্দ্রপুর বাজার হয়ে পাঁচকিত্তা নামক স্থানে মিলিত হয়েছে। সড়কটির উভয় পাশে প্রশস্ত করে রাজাপাপিতলা প্রান্তকে কুমিল্লা-ব্রাহ্মণবাড়িয়া মহাসড়কের মাধবপুর এবং পাঁচকিত্তা প্রান্তকে কোম্পানীগঞ্জ-মুরাদনগর-হোমনা সড়কের নাগেরকান্দি নামক স্থানে সংযোগ সাধনপূর্বক উন্নয়নের লক্ষ্যে প্রকল্পটি গ্রহণ করা হয়। সড়কটি উন্নয়ন করা হলে মুরাদনগর উপজেলার বিস্তীর্ণ এলাকার জনসাধারণের রাজধানী ঢাকা, চট্রগ্রামসহ দেশের অন্যান্য অঞ্চলে সরাসরি সড়ক পথে যোগাযোগ স্থাপন এবং প্রকল্প এলাকার কৃষি উপকরণ পরিবহণ ও জনসাধারণের আর্থ-সামাজিক অবস্থার উন্নয়নসহ শিক্ষা, স্বাস্থ্য, গ্রামীণ বিদ্যুৎ উন্নয়ন, প্রশাসনিক ও আইন শৃংখলা উন্নয়নসহ জনগণের দৈনন্দিন কর্মকান্ডে উপজেলা, জেলা সদর এবং অন্যান্য এলাকার সাথে সুষ্ঠু সড়ক যোগাযোগ নিশ্চিত হবে।

৭.২ **প্রকল্পের অনুমোদনঃ** মূল প্রকল্পটি মাননীয় অর্থ ও পরিকল্পনা মন্ত্রী কর্তৃক ০৬.০৪.২০০৫ তারিখে ১৭৪৬.০০ লক্ষ টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে জুলাই, ২০০৪ হতে জুন, ২০০৮ মেয়াদে অনুমোদিত হয়। পরবর্তীতে সিডিউল অব রেটস পরিবর্তন এবং বিভিন্ন অঙ্গের পরিমাণ ও ব্যয় পরিবর্তনের কারণে ২০০৮.৪৮ লক্ষ টাকায় ১ম সংশোধন করা হয়। প্রকল্পটির ২য় সংশোধিত প্রস্তাব ১২.০৩.২০০৯ তারিখে মাননীয় পরিকল্পনা মন্ত্রী কর্তৃক ২৪০৩.৪৭ লক্ষ টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে জুলাই, ২০০৪ হতে জুন, ২০০৯ মেয়াদে অনুমোদিত হয়। পরবর্তীতে যথাযথ কর্তৃপক্ষের অনুমোদনক্রমে ব্যয় বৃদ্ধি ব্যতিরেকে প্রকল্পটির বাস্তবায়ন মেয়াদ জুন, ২০১০ পর্যন্ত বৃদ্ধি করা হয়।

৭.৩ **প্রকল্পটির সংশোধনের কারণঃ** মূল অনুমোদিত প্রকল্প হতে সড়কের দৈর্ঘ্য বৃদ্ধির কারণে মাটির কাজ, পেভমেন্ট নির্মাণ, ভুমি অধিগ্রহণ, সেতু/কালভার্ট নির্মাণ ইত্যাদি অংগে ব্যয় বৃদ্ধি। সেতু ও কালভার্টের সংখ্যা এবং দৈর্ঘ্য বৃদ্ধি এবং সিডিউল দর বৃদ্ধির কারণে সেতু নির্মাণ ব্যয় বৃদ্ধিসহ বিভিন্ন অঙ্গের পরিমাণ হ্রাস/বৃদ্ধির কারণে প্রকল্পটি ২ বার সংশোধন করা হয়।

৭.৪ **বছর ভিত্তিক ডিপিপি লক্ষ্যমাত্রা, এডিপি ও আরএডিপি বরাদ্দ, অবমুক্তি ও ব্যয়ঃ**

(লক্ষ টাকায়)

অর্থ বছর	ডিপিপি অনুযায়ী লক্ষ্যমাত্রা	সংশোধিত এডিপি বরাদ্দ	অবমুক্ত	ব্যয়
২০০৪-০৫	-	১০০.০০	১০০.০০	১০০.০০
২০০৫-০৬	০.০০	৬৪২.৩৫	৬৪২.৩৫	৬২১.০০

অর্থ বছর	ডিপিপি অনুযায়ী লক্ষ্যমাত্রা	সংশোধিত এডিপি বরাদ্দ	অবমুক্ত	ব্যয়
২০০৬-০৭	৫০৭.৯৮	৪৫০.০০	৪৫০.০০	৪২০.৭৪
২০০৭-০৮	৬৩৪.৭৬	৪৭৫.০০	৪৭৫.০০	৪৭৫.০০
২০০৮-০৯	৭৫০.০০	৪৪০.১২	৪৪০.১২	৪৪০.১২
২০০৯-১০	৫১০.৭৩	২৯৬.০০	২৯৬.০০	২৭০.০০
মোট	**২৪০৩.৪৭**	**২৪০৩.৪৭**	**২৪০৩.৪৭**	**২৩২৬.৮৬**

৭.৪ **প্রকল্প পরিচালক সংক্রান্ত তথ্যাদিঃ** প্রকল্পের শুরু হতে শেষ পর্যন্ত কুমিল্লা সড়ক সার্কেলের তত্ত্বাবধায়ক প্রকৌশলী প্রকল্প পরিচালক হিসেবে দায়িত্ব পালন করেন। কুমিল্লা সড়ক বিভাগের নির্বাহী প্রকৌশলী, উপ-বিভাগীয় প্রকৌশলী ও উপ-সহকারী প্রকৌশলী মূলত মাঠ পর্যায়ে প্রকল্পটির সার্বিক বাস্তবায়নের দায়িত্বে ছিলেন। প্রকল্পের শুরু হতে সমাপ্তি পর্যন্ত দায়িত্ব পালনকাল প্রকল্প পরিচালকের তথ্য নিম্নে দেয়া হলোঃ-

ক্রঃ নং	প্রকল্প পরিচালকের নাম ও পদবী	দায়িত্বের ধরণ	কর্মকাল	মন্তব্য
১	মাসুদ ইবনে আজিজ তত্ত্বাবধায়ক প্রকৌশলী, কুমিল্লা সড়ক সার্কেল	অতিরিক্ত দায়িত্ব	১০.০২.০৫-২০.১১.০৫	
২	মো আবুল কাসেম তত্ত্বাবধায়ক প্রকৌশলী, কুমিল্লা সড়ক সার্কেল	অতিরিক্ত দায়িত্ব	২০/১১/০৫-১৫/০২/০৭	
৩	মো হামিদুর রহমান তত্ত্বাবধায়ক প্রকৌশলী, কুমিল্লা সড়ক সার্কেল	অতিরিক্ত দায়িত্ব	১৫/০২/০৭-১৬/০৩/০৯	
৪	এবি মহিউদ্দিন আহমেদ তত্ত্বাবধায়ক প্রকৌশলী, কুমিল্লা সড়ক সার্কেল	অতিরিক্ত দায়িত্ব	২০/০৩/০৮-২৬/০৫/০৯	
৫	ইন্দ্রজিত কুমার রায় তত্ত্বাবধায়ক প্রকৌশলী, কুমিল্লা সড়ক সার্কেল	অতিরিক্ত দায়িত্ব	০৭/০৬/০৯-১২/০৫/১০	
৬	মো সাহাবুদ্দিন খান তত্ত্বাবধায়ক প্রকৌশলী, কুমিল্লা সড়ক সার্কেল	অতিরিক্ত দায়িত্ব	০৬/০৬/১০-সমাপ্ত পর্যন্ত	

৭.৫ **বাস্তবায়ন অগ্রগতিঃ** প্রকল্পটির সর্বশেষ অনুমোদিত মোট প্রাক্কলিত ব্যয় ২৪০৩.৪৭ লক্ষ টাকার বিপরীতে সমাপ্তিকাল (জুন, ২০১০) পর্যন্ত প্রকৃত ব্যয় হয়েছে ২৩২৬.৮৬ লক্ষ টাকা। এ ব্যয়ের মধ্যে ৯.০০ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ০.৭৭২ হেক্টর ভুমি অধিগ্রহণ, ৯৩.৫৭ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ০.৮৪ লঃঘঃমিঃ সড়ক বাঁধের মাটির কাজ, ৪৭৮.৪৩ লক্ষ টাকা ব্যয়ে সড়ক বাঁধ প্রশস্ত ও উঁচুকরণে ৪.২০ লঃঘঃমিঃ মাটির কাজ, ৬৫২.৮৪ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ১৬.৪৯ কিঃমিঃ ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট নির্মাণ, ৫৩৮.৮৪ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ৭১.৬৩ মিটার দৈর্ঘ্যের ০৩টি আরসিসি সেতু নির্মাণ, ২৯৭.৩৩ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ৭১.৮৬ মিটার দৈর্ঘ্যের ১৩টি আরসিসি বক্স কালভার্ট নির্মাণ, ২৪.০০ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ১টি বেইলী ব্রীজ নির্মাণ, ১৫৫.০০ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ২৯৯১৪ বঃমিঃ জিও-টেক্সটাইলের ওপর ব্রীক ম্যাট্রেসিং ওয়ার্ক, ৭৪.৪৫ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ৯৬৫.০০ মিটার টো-ওয়াল নির্মাণ কাজ এবং এবং ৭.৪০ লক্ষ টাকা ব্যয়ে সাইন, সিগনাল, কিঃমিঃ পোস্টের কাজ করা হয়েছে।

৮। **প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জনঃ**

পরিকল্পিত	উদ্দেশ্য অর্জন
রাজাচাপিতলা-রামচন্দ্রপুর-পাঁচকিত্তা সড়ক উন্নয়ন।	প্রকল্পের আওতায় রাজাচাপিতলা-রামচন্দ্রপুর-পাঁচকিত্তা পর্যন্ত মোট ১৭.০০ কিঃমিঃ সড়ক উন্নয়ন করা হয়েছে।

৯.০। **উদ্দেশ্য অর্জিত না হয়ে থাকলে তার কারণঃ** উদ্দেশ্য অর্জিত হয়েছে।

১০। **প্রকল্প বাসতবায়ন সমস্যাঃ**

১০.১ **যথাযথ স্লোপ মেইনটেইন করে সড়ক বাঁধের স্লোপ ও সোল্ডার অংশের মাটির কাজ না করাঃ** পরিদর্শনকালে দেখা যায়, রাস্তাটির বিভিন্ন অংশে রাস্তার কিনারা ভেঙ্গে পেভমেন্ট ক্ষতিগ্রস্ত হয়েছে। এছাড়াও সড়ক বাঁধের মাটির কাজে

যথাযথ স্লোপ মেইনটেইন না করায় সড়ক বাঁধও ক্ষতিগ্রস্ত হয়েছে। পেভমেন্টসহ সড়ক বাঁধ ক্ষতিগ্রস্ত হওয়ার কারণ সম্পর্কে সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তার নিকট জানতে চাওয়া হলে তিনি জানান, রাস্তাটির বিভিন্ন অংশে রাস্তার পাশের স্থানীয় জনগণ কর্তৃক রাইট অব ওয়ের (ROW) মধ্যে ছোট/বড় পুকুর কাটাসহ মাটি কেটে গৃহস্থালী কাজের ব্যবহারের দরুন রাস্তাটির সড়ক বাঁধসহ পেভমেন্ট ক্ষতিগ্রস্ত হচ্ছে। স্থানীয় জনগণ কর্তৃক রাস্তার পাশের মাটি কাটার দরুন রাস্তা ক্ষতিগ্রস্ত হওয়ার বিষয়ে দায়ী জনগণের বিরুদ্ধে কোন আইনানুগ ব্যবস্থা গ্রহণের সুযোগ আছে কিনা জানতে চাওয়া হলে সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তা জানান, রাস্তাটির এ্যালাইনমেন্টের সকল জমি সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের মালিকানাভুক্ত নয়। তিনি আরও জানান, বিদ্যমান আইন অনুযায়ী সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের মালিকানাভুক্ত রাস্তার রাইট অব ওয়ে হতে কমপক্ষে ১০ মিটারের মধ্যে কোন প্রকার অবকাঠামো নির্মাণের সুযোগ নেই। কিন্তু বাস্তবে এ আইনের কোন প্রয়োগ না থাকায় সারা বাংলাদেশে সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের আওতাভুক্ত প্রায় রাস্তাই এ ধরণের ক্ষতিসাধন হচ্ছে, যা বিদ্যমান আইনের প্রয়োগ কিংবা পাবলিক সচেতনতা বৃদ্ধির মাধ্যমে অনেকাংশে রোধ করা সম্ভব। সারা দেশে সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের আওতাভুক্ত রাস্তার পেভমেন্টসহ সড়ক বাঁধের স্থায়ীত্ব নিশ্চিতকরণের মাধ্যমে টেকসই উন্নয়ন অর্জনের জন্য দেশের যে কোন এলাকায় সরকার কর্তৃক একবার রাস্তা নির্মাণের পর রাস্তার পাশের মাটি সরে যাওয়ার কারণে রাস্তার পেভমেন্টসহ সড়ক বাঁধের যে ক্ষতিসাধন হচ্ছে তার যেন পুনরাবৃত্তি না হয় এজন্য রাস্তার যে অংশে এ জাতীয় ক্ষতি হবে তার ঠিক পাশের জনগণকে (রাস্তার ঐ অংশের সবচেয়ে বেশী ব্যবহারকারী) এ অংশের মাটির কাজ নিজ দায়িত্বে কিংবা স্থানীয় জনগণের সম্মিলিত প্রচেষ্টায় যার যার এলাকার রাস্তা রক্ষার কাজে এগিয়ে আসার ব্যাপরে পাবলিক সচেতনা বৃদ্ধি করাসহ আইন প্রণয়ন করা জরুরী। এতে সারা দেশের সড়ক অবকাঠামো খাতের টেকসই উন্নয়ন নিশ্চিত হওয়ার পাশাপাশি প্রতি বছর সড়ক রক্ষণাবক্ষণের নামে মাটির কাজ বাবদ যে বিপুল পরিমাণ অর্থ ব্যয় হচ্ছে তা সাশ্রয় করা যাবে।

১০.২ **সড়ক বাঁধ নির্মাণে কারিগরি দিক বিবেচনা না করে মাটির কাজ করায় রাস্তার বিভিন্ন অংশে সড়ক বাঁধ ভেঙে পেভমেন্ট ক্ষতিগ্রস্ত হওয়াঃ** রাস্তাটির পেভমেন্টের বিভিন্ন অংশে বৃষ্টির পানিতে মারাত্বক ক্ষতি হতে দেখা গেছে। অনেক জায়গায় পেভমেন্টের সড়ক বাঁধ Carriage way-এর মাঝ পর্যন্ত ধসে যেতে দেখা গেছে। এ সকল ক্ষতিগ্রস্ত পেভমেন্ট অবশ্য বালুর বস্তা দিয়ে অস্থায়ীভাবে Protection দিতে দেখা গেছে। রাস্তাটির সড়ক বাঁধ নির্মাণের সময় স্পেসিফিকেশন অনুযায়ী কমপ্যাকশন কন্ট্রোল না করা এবং বালি দিয়ে সড়ক বাঁধ নির্মাণ করা হলেও পেভমেন্টের দুই কিনারা বালি মাটি ধরে রাখার জন্য Protective layer/Cladding layer হিসেবে মাটির বাঁধ না দেওয়ায় সদ্য নির্মিত এ রাস্তাটির পেভমেন্ট ধ্বসে যাওয়ার মূল কারণ বলে পরিদর্শনকালে প্রতীয়মান হয়েছে। সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের ন্যায় রাস্তা নির্মাণে অভিজ্ঞ সংস্থা হতে সড়ক বাঁধ নির্মাণে কারিগরি দিক বিবেচনা না করার বিষয়টি অগ্রহণযোগ্য।

১১। সুপারিশঃ

১১.১ সরকারের পাশাপাশি স্থানীয় জনগণ ও উপকারভোগীদের অংশীদারীত্বের মাধ্যমে সারা দেশের সড়ক অবকাঠামো খাতের টেকসই উন্নয়ন নিশ্চিত করতে মাটি কাঁটা বা সড়ক বাঁধের স্লোপে মাটি না থাকার দরুন রাস্তার যে অংশে পেভমেন্টসহ সড়ক বাঁধের ক্ষতি হবে তার ঠিক পাশের জনগণকে (রাস্তার ঐ অংশের সবচেয়ে বেশী ব্যবহারকারী) যথাযথ স্লোপ মেইনটেইন করে এ অংশের মাটির কাজ নিজ দায়িত্বে কিংবা স্থানীয় জনগণের সম্মিলিত প্রচেষ্টায় যার যার এলাকার রাস্তা রক্ষার কাজে এগিয়ে আসার ব্যাপরে পাবলিক সচেতনা বৃদ্ধি করাসহ প্রয়োজনীয় আইন প্রণয়নের বিষয়ে সড়ক ও রেলপথ বিভাগ কার্যকরী উদ্যোগ গ্রহণ করতে পারে (অনুঃ ১০.১)।

১১.২ ভবিষ্যতে সামান্য বৃষ্টির পানিতে বালি দিয়ে নির্মিত সড়ক বাঁধ ভেঙ্গে যাওয়া রোধে সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর কর্তৃক বাস্তবায়নাধীন সকল প্রকল্পের ক্ষেত্রে সড়ক বাঁধে বালি ভরাটের সময় যথাযথ কমপ্যাকশনসহ অবশ্যই বালু ভরাটের দুই পাশে কমপক্ষে ১ মিটার প্রশস্তে মাটি দিয়ে Protective/Cladding layer দেয়ার বিষয়টি যোগাযোগ মন্ত্রণালয় সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরকে নির্দেশনা প্রদান করবে (অনুঃ১০.২)।

১১.৩ যোগাযোগ মন্ত্রণালয়ের আওতায় সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর কর্তৃক বাস্তবায়নাধীন সড়ক নির্মাণ প্রকল্পে পূর্ত কাজের গুনগতমান যাচাইয়ের মাধ্যমে কিভাবে টেকসই উন্নয়ন নিশ্চিত করা যায় এ বিষয়ে যোগাযোগ মন্ত্রণালয় প্রয়োজনীয় উদ্যোগ গ্রহণ করতে হবে (অনুঃ ১০.২)।

সীমান্ত (সন্ধ্যাকুড়া-হাতীপাগাড়-হালুয়াঘাট) সড়কে ভোগাই নদীর উপর সেতু নির্মাণ (২য় সংশোধিত)
(সমাপ্তঃ জুন, ২০১০)

১। প্রকল্পের অবস্থান : শেরপুর জেলার নালিতাবাড়ী উপজেলার নাকুগাঁও ও হাতীপাগাড় এলাকা।

২। বাস্তবায়নকারী সংস্থা : সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর।

৩। প্রশাসনিক মন্ত্রণালয় : যোগাযোগ মন্ত্রণালয়।

৪। প্রকল্পের বাস্তবায়ন সময় ও ব্যয়

(লক্ষ টাকায়)

প্রাক্কলিত ব্যয় (প্রঃ সাঃ)		প্রকৃত ব্যয় (প্রঃ সাঃ)	পরিকল্পিত বাস্তবায়নকাল		প্রকৃত বাস্তবায়নকাল	অতিক্রান্ত ব্যয় (মূল প্রাক্কলিত ব্যয়ের %)	অতিক্রান্ত সময় (মূল বাস্তবায়ন কালের %)
মূল	সর্বশেষ সংশোধিত		মূল	সর্বশেষ সংশোধিত			
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮
৯৮৫.০০ (--)	১৬৪৫.৯৩ (--)	১৬১৪.৪১ (--)	জুলাই, ২০০১ থেকে জুন, ২০০৪	জুলাই, ২০০১ থেকে জুন, ২০১০	জুলাই ২০০১ থেকে জুন, ২০১০	৬২৯.৪১ (৬৩.৯০%)	৬ বছর (২০০%)

৫। **প্রকল্পের অঙ্গভিত্তিক বাস্তবায়ন :**

(লক্ষ টাকায়)

ক্রমিক নং	অঙ্গের নাম	একক	সর্বশেষ সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী লক্ষ্যমাত্রা		প্রকৃত বাস্তবায়ন	
			বাস্তব পরিমাণ (%)	আর্থিক (%)	বাস্তব (%)	আর্থিক (%)
১	২	৩	৪	৫	৬	৭
১.	পেট্রল এবং লুব্রিকেট	থোক	থোক	২.০০	থোক	২.০০ (১০০%)
২.	ষ্টেশনারী	থোক	থোক	১.০০	থোক	১.০০ (১০০%)
৩.	বিজ্ঞপ্তি	থোক	থোক	১.০০	থোক	১.০০ (১০০%)
৪.	সার্ভে এবং ডিজাইন	থোক	থোক	১.১০	থোক	১.১০ (১০০%)
৫.	ভূমি অধিগ্রহণ	হেক্টর	৩.৪৪	৭.৩৭	৩.৪৪ (১০০%)	৭.৩৭ (১০০%)
৬.	সাব-ষ্ট্রাকচার নির্মাণ	মি:	১৮৬.০৪	৫৯৬.৮২	১৮৬.০৪ (১০০%)	৫৯৬.৮২ (১০০%)
৭.	সুপার ষ্ট্রাকচার নির্মাণ	মি:	১৮৬.০৪	৩৭৫.৯৫	১৮৬.০৪ (১০০%)	৩৬৯.০০ (৯৮.১৫%)
৮.	আর.সি.সি বক্স কালভার্ট নির্মাণ	মি:	১৪.০০	৫১.৩০	১৪.০০	৪৮.৩০

(লক্ষ টাকায়)

ক্রমিক নং	অঙ্গের নাম	একক	সর্বশেষ সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী লক্ষ্যমাত্রা		প্রকৃত বাস্তবায়ন	
			বাস্তব পরিমাণ (%)	আর্থিক (%)	বাস্তব (%)	আর্থিক (%)
১	২	৩	৪	৫	৬	৭
					(১০০%)	(৯৪.১৫%)
৯.	সড়ক বাঁধ নির্মাণে মাটির কাজ	ল:ঘ:মি:	১.৪৭	৭৫.২৭	১.৪৭ (১০০%)	৭২.২৭ (৯৬%)
১০.	ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট নির্মাণ	কি:মি:	৪.২০	২৪৫.৯৯	৪.০০ (৯৫.২৪%)	২৪৩.১০ (৯৮.৮২%)
১১.	ব্রীক মেট্রেসিং	ব:মি:	৩২৫৮.০০	১৮.০৩	১৩১৩.০০ (৪০.৩০%)	১০.৫৫ (৫৮.৫১%)
১২.	সিসি ব্লকসহ জিও টেক্সটাইল, সসার ড্রেন, টোওয়াল	ব:মি:	১৪১৯৮.০০	১৪৪.৪৯	১৪১৯৮.০০ (১০০%)	১৩৭.৪০ (৯৫.০৩%)
১৩.	আরসিসি পেলাসাইডিং	মি:	২৫.৭০	২.৫০	২৫.৭০ (১০০%)	২.৫০ (১০০%)
১৪.	নদীশাসন	ব:মি:	৩০০০.০০	১২২.১১	৩০০০.০০ (১০০%)	১২১.০০ (৯৯%)
১৫.	সাইন, সিগনাল, গাইড পোষ্ট, বৃক্ষরোপণ ইত্যাদি	থোক	থোক	১.০০	থোক	১.০০ (১০০%)
	মোটঃ		**১০০%**	**১৬৪৫.৯৩**	**১০০%**	**১৬১৪.৪১ (৯৮.০৮%)**

উৎসঃ পিসিআর

৬। **কাজ অসম্পূর্ণ থাকলে তার কারণ :** সর্বশেষ সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী কাজ সমাপ্ত হয়েছে।

৭। **সাধারণ পর্যবেক্ষণঃ**

৭.১ **পটভূমি :** সীমান্ত সড়কটির দৈর্ঘ্য ২১৪ কিঃমিঃ যা সুনামগঞ্জ জেলা থেকে শুরু হয়ে নেত্রকোনা, ময়মনসিংহ এবং শেরপুর জেলার মধ্য দিয়ে ভারত-বাংলাদেশ সীমানা ঘেষে জামালপুর জেলা পর্যন্ত বিস্তৃত। এ সীমান্ত সড়কের সন্ধ্যাকুড়া-হাতীপাগাড়-হালুয়াঘাট অংশে ভোগাই নদীর উপর সেতুর অভাবে শেরপুর জেলার সড়কাংশ ব্যবহার করা যাচ্ছে না। সেতুটি নির্মিত হলে এ এলাকার পর্যটন শিল্পের বিকাশসহ স্থানীয় জনসাধারণের আর্থ-সামাজিক অবস্থার উন্নয়ন হবে। তাছাড়া উক্ত সড়কে দেশের নিরাপত্তা রক্ষায় নিয়োজিত সীমান্তরক্ষী বাহিনীসহ সর্বসাধারণের চলাচলের সুবিধে হবে। এ পরিপ্রেক্ষিতে প্রকল্পটি গ্রহণ করা হয়।

৭.২ **উদ্দেশ্য :** সীমান্ত (সন্ধ্যাকুড়া-হাতীপাগাড়-হালুয়াঘাট) সড়কে ভোগাই নদীর উপর সেতু নির্মাণের মাধ্যমে সরাসরি সড়ক যোগাযোগ ব্যবস্থার উন্নয়ন করা।

৭.৩ **প্রকল্পের অনুমোদন ও সংশোধন :** মূল প্রকল্পটি ০২.০৭.২০০১ তারিখে মাননীয় পরিকল্পনা মন্ত্রী কর্তৃক ৯৮৫.০০ লক্ষ টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে এবং জুলাই, ২০০০ হতে জুন, ২০০৩ পর্যন্ত বাস্তবায়ন মেয়াদে অনুমোদিত হয়। মূল অনুমোদিত প্রকল্প প্রস্তাবে স্থায়ী ভিত্তি (সাব-স্ট্রাকচার) এর উপর পরিবহনযোগ্য ইস্পাত সেতুর মাধ্যমে সেতুটি নির্মাণের লক্ষ্যমাত্রা ছিল। কিন্তু সেতুর সাব-স্ট্রাকচার নির্মাণ করার পর সওজ অধিদপ্তরের নিকট পরিবহনযোগ্য ইস্পাত সেতু না থাকায় সুপার-স্ট্রাকচার নির্মাণ করা সম্ভব হয়নি। এ কারণে যোগাযোগ মন্ত্রণালয় কর্তৃক ইস্পাত সেতুর পরিবর্তে ১৮৬.০৪ মিটার দৈর্ঘ্যের পিসি গার্ডার সেতু নির্মাণের জন্য প্রকল্পটি প্রথম সংশোধনের উদ্যোগ গ্রহণ করা হয়। ১ম সংশাধিত প্রস্তাব ২৭.০১.০৯ তারিখে মাননীয় পরিকল্পনা

মন্ত্রী কর্তৃক ১৬৪৫.৯৩ লক্ষ টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে এবং জুলাই, ২০০০ হতে ডিসেম্বর, ২০০৯ মেয়াদে অনুমোদিত হয়। পরবর্তীতে সেতু সংলগ্ন ২.২ কিঃ মিঃ সড়ক পাকা করার জন্য মাটিরকাজ ও ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট নির্মাণ, সিসি ব্লকসহ জিও টেক্সটাইল, ব্রীক মেট্রেসিং, আরসিসি প্যালাসাইডিং, নদীশাসন অঙ্গে কাজের পরিমাণ ও ব্যয় হ্রাস, সুপার-স্ট্রাকচার নির্মাণ অঙ্গের ব্যয় বৃদ্ধি, নতুনভাবে বক্স কালভার্ট অন্তর্ভুক্তি, ল্যাবরেটরি টেষ্টিং, ফিজিক্যাল কন্টিনজেন্সি ও প্রাইস কন্টিনজেন্সি অঙ্গ বাদ দেয়া প্রভৃতি কারণে প্রকল্পটি ২য় সংশোধন করা হয়। ২য় সংশোধিত প্রস্তাবটি মাননীয় পরিকল্পনা মন্ত্রী কর্তৃক ০৬.০৯.২০১০ তারিখে ১ম সংশোধিত ব্যয়ের মধ্যে সীমিত রেখে অনুমোদন করা হয়। সর্বশেষ সংশোধিত বাস্তবায়নকাল দাঁড়ায় জুলাই, ২০০০ থেকে জুন, ২০১০ পর্যন্ত।

৭.৪ **সার্বিক অগ্রগতি :** প্রকল্পের শুরু থেকে জুন, ২০০৯ পর্যন্ত ক্রমপুঞ্জিত আর্থিক অগ্রগতি হয়েছে ১৬১৪.৪১ লক্ষ টাকা যা সর্বশেষ সংশোধিত অনুমোদিত ব্যয়ের ৯৮.০৮%। উক্ত সময়ে প্রকল্পের ১০০% বাস্তব অগ্রগতি সাধিত হয়েছে।

৭.৫ **প্রকল্প পরিচালক সংক্রান্ত তথ্যাদিঃ** প্রকল্পটি বাস্তবায়নকালীন সময়ে সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের ৬ জন কর্মকর্তা ময়মনসিংহ সড়ক সার্কেলের তত্ত্বাবধায়ক প্রকৌশলী খন্ডকালীন প্রকল্প পরিচালক হিসেবে নিয়োজিত ছিলেন। জনাব মোঃ আব্দুল বাতেন, জনাব খন্দকার নূরুল আরেফিন, জনাব মোহাম্মদ বায়েজিদ, জনাব মোঃ নূরুল হুদা মোল্লা, জনাব খন্দকার মনছুরুল আলম, জনাব মোঃ শফিকুল ইসলাম যথাক্রমে ২৭.০২.২০০০ থেকে ২২.০৬.২০০২, ২২.০৬.২০০২ থেকে ১০.০৮.২০০৫, ১০.০৮.২০০৫ থেকে ২৫.০৬.২০০৭, ২৫.০৬.২০০৭ থেকে ১২.০১.২০১০, ১২.০১.২০১০ থেকে ২৪.০১.২০১০ এবং ২৪.০১.২০১০ পর্যন্ত সময়ে প্রকল্প পরিচালক হিসেবে নিয়োজিত ছিলেন।

৭.৬ **ক্রয় সংক্রান্ত কার্যক্রমঃ** প্রকল্পের আওতায় সম্পাদিত প্রধান প্রধান কাজের দরপত্র নিম্নঃ

(লক্ষ টাকায়)

ক্রমিক নং	চুক্তির নাম	চুক্তিমূল্য	দরপত্র		কাজ সমাপ্তির তারিখ		মন্তব্য
			আহবানের তারিখ	চুক্তি স্বাক্ষরের তারিখ	চুক্তি অনুযায়ী	প্রকৃত	
১.	সন্ধ্যাকুড়া-হাতীপাগাড়-হালুয়াঘাট সড়কের সপ্তম কিঃ মিঃ -এ ভোগাই নদীর উপর ১৮৬.০৪ মিঃ (৫ x ৩৬.৬০ মিঃ) দৈর্ঘ্যের পোর্টেবল স্টীল ব্রীজ নির্মাণ	৬২০.৯৩	৩১.০৮.২০০০	১৯.০৩.২০০১	১৮.০৩.২০০৩	৩১.১২.২০০৭	এর আওতায় সেতুর সাবষ্ট্রাকচার নির্মাণ করা হয়। পোর্টেবল স্টীল ব্রীজ না পাওয়ায় পিসি গার্ডার সেতু নির্মাণে সিদ্ধান্ত গৃহীত হয়।
২.	সন্ধ্যাকুড়া-হাতীপাগাড়-হালুয়াঘাট সড়কের সপ্তম কিঃ মিঃ -এ ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট ও প্রতিরক্ষা কাজসহ ভোগাই নদীর উপর ১৮৬.০৪ মিঃ (৫ x	৫৩৬.৫৬	২৩.০৯.২০০৮	০৩.১১.২০০৮	১৮.০৮.২০১০	০৬.০৬.২০১০	--

	৩৬.৬০ মিঃ) দৈর্ঘ্যের পিসি গার্ডার (সুপার স্ট্রাকচার) ব্রীজ নির্মাণ						
৩.	সন্ধ্যাকুড়া-হাতীপাগাড়-হালুয়াঘাট সড়কের ২য়, ৩য় এবং ৪র্থ কিঃ মিঃ এ মাটির কাজ ও ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট নির্মাণ	১৪১.৮৮	১৬.০২.২০১০	১০.০৩.২০১০	০১.০৭.২০১০	২৬.০৬.২০১০	--
৪.	সন্ধ্যাকুড়া-হাতীপাগাড়-হালুয়াঘাট সড়কের ৭ম কিঃ মিঃ এ ভোগাই নদীর উপর দক্ষিণ তীরে নদীর শাসন কাজ হাতীপাগার প্রান্ত	১২২.১০	৩০.১২.২০০৯	২৬.০১.২০১০	২৮.০৬.২০১০	১৭.০৬.২০১০	--

উৎসঃ পিসিআর

৭.৭ **প্রকল্প পরিদর্শনঃ** গত ১৮.১২.২০১০ তারিখে আইএমইডি কর্তৃক প্রকল্প এলাকা পরিদর্শন করা হয়। পরিদর্শনকালে সংশ্লিষ্ট নির্বাহী প্রকৌশলী ও উপ-বিভাগীয় প্রকৌশলী উপস্থিত ছিলেন।

৮। **প্রকল্পের অঙ্গভিত্তিক বাস্তবায়ন অগ্রগতি :** প্রকল্পের সর্বশেষ লক্ষ্যমাত্রা অনুযায়ী ১৮৬.০৪ মিটার (১০০%) দৈর্ঘ্যের দুই লেন বিশিষ্ট পিসি গার্ডার সেতু, সেতুর শেরপুর (নাকুগাঁও) প্রান্তে ২ কিঃ মিঃ এবং হালুয়াঘাট (হাতীপাগাড়) প্রান্তে ২.২০ কিঃ মিঃ সহ মোট ৪.২০ কিঃ মিঃ (১০০%) ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট, ১৪ মিঃ (১০০%) আরসিসি কালভার্ট নির্মাণ করা হয়েছে। এ ছাড়া সড়ক বাঁধ নির্মাণে ১.৪৭ লক্ষ ঘন মিঃ (১০০%) মাটির কাজ, সেতুর উভয় পাশে ১৪১98.০০ বর্গ মিঃ (১০০%) সিসি ব্লকসহ জিও টেক্সটাইল দ্বারা প্রতিরক্ষার কাজ এবং হালুয়াঘাট প্রান্তে ৩০০০ বর্গ মিঃ (১০০%) নদী শাসনের কাজ সম্পাদিত হয়েছে বলে পিসিআর-এ উল্লেখ করা হয়েছে।

৯। **প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জনঃ**

পরিকল্পিত	উদ্দেশ্য অর্জন
সীমান্ত (সন্ধ্যাকুড়া-হাতীপাগাড়-হালুয়াঘাট) সড়কে ভোগাই নদীর উপর সেতু নির্মাণের মাধ্যমে সরাসরি সড়ক যোগাযোগ ব্যবস্থার উন্নয়ন করা।	সীমান্ত (সন্ধ্যাকুড়া-হাতীপাগাড়-হালুয়াঘাট) সড়কে ভোগাই নদীর উপর ১৮৬.০৪ মিঃ দৈর্ঘ্যের সেতু নির্মাণের মাধ্যমে সরাসরি সড়ক যোগাযোগ ব্যবস্থার উন্নয়ন সাধিত হয়েছে।

১০। **উদ্দেশ্য অর্জিত না হয়ে থাকলে তার কারণঃ** উদ্দেশ্য অর্জিত হয়েছে।

১১। **প্রকল্প বাস্তবায়ন সমস্যাঃ**

১১.৪ **বাস্তবায়ন মেয়াদ ও ব্যয় বৃদ্ধিঃ** সওজ অধিদপ্তর কর্তৃক ১৮৬.০৬ মিটার দৈর্ঘ্যের ১টি সেতু নির্মাণ করতে ১০ বছর সময় লেগেছে যা কাম্য নয়। মূল প্রকল্পের আওতায় পরিবহনযোগ্য স্টীল ব্রীজ নির্মাণের সংস্থান ছিল। এ লক্ষ্যে সাব-স্ট্রাকচার নির্মাণের পর পরিবহনযোগ্য স্টীল ব্রীজ না পাওয়ায় এক পর্যায়ে পিসি গার্ডার ব্রীজ নির্মাণের সিদ্ধান্ত গৃহীত হয়। দরপত্র কার্যক্রম (অনুচ্ছেদ-

৭.৭) পর্যবেক্ষণে দেখা যায়, ঠিকাদার কর্তৃক সাব-স্ট্রাকচার নির্মাণে প্রায় ৪ বছর ১০ মাস সময় বেশী লেগেছে। ফলে ৪ বছর মেয়াদে বাস্তবায়নের জন্য নির্ধারিত প্রকল্পটি সংশোধন করে পিসি গার্ডার ব্রীজসহ অন্যান্য কাজ সমাপ্ত করতে ৬ বছর বেশী সময় লেগেছে। অন্যদিকে মূল অনুমোদিত ব্যয় থেকে প্রকল্পটির প্রকৃত ব্যয় ৬২৯.৪১ লক্ষ টাকা (৬৩.৯০%) বৃদ্ধি পেয়েছে।

১১.৫ **ঘনঘন পরিচালক বদলীঃ** ১৬৪৫.৯৩ লক্ষ টাকা ব্যয়ের আলোচ্য এ প্রকল্পটির বাস্তবায়নকালের মোট ৬ জন প্রকল্প পরিচালক খন্ডকালীন দায়িত্ব পালন করেছেন। পদোন্নতি ও বদলী জনিত কারণে বারবার প্রকল্প পরিচালক পরিবর্তন করা হয়েছে। এর ফলে প্রকল্পের সুষ্ঠু বাস্তবায়ন অনেকাংশে ব্যাহত হয়েছে।

১১.৬ **নদী শাসন কাজঃ** সেতুটির হাতিপাগার প্রান্তে (ভোগাই নদীর দক্ষিণপাড়) ৩০০০ বর্গ মিটার নদী শাসন কাজ সম্পাদিত হয়েছে, যার দৈর্ঘ্য ২২০ মিঃ বলে সংশ্লিষ্ট নির্বাহী প্রকৌশলী জানান। পরিদর্শনের সময় দেখা যায় যে, হাতিপাগাড় প্রান্তের up-stream-এ নদী শাসন সংলগ্ন অংশে নদীর পাড়ে ভাঙ্গন দেখা দিয়েছে। এ বিষয়ে সংশ্লিষ্ট নির্বাহী প্রকৌশলী জানান, প্রকল্প সমাপ্তি শেষে জুন-জুলাই ২০১০-এর দিকে flash flood-এর কারণে এ ভাঙ্গন দেখা দিয়েছে। পরিদর্শনকালে প্রতীয়মান হয়েছে, প্রকৃতপক্ষে নদী শাসন কাজের দৈর্ঘ্য up-stream-এ আরো বৃদ্ধি করার প্রয়োজন ছিল। এ বিষয়ে জানতে চাইলে নির্বাহী প্রকৌশলী জানান, প্রকল্পের আওতায় নদী শাসন কাজের যে সংস্থান ছিল তার মাধ্যমে বর্তমানে সৃষ্ট ভাঙ্গা অংশে প্রতিরক্ষা কাজ করা সম্ভব হয়নি।

১২। **মতামত/সুপারিশঃ**

১২.৪ অনুমোদিত ব্যয় ও মেয়াদের মধ্যে প্রকল্প বাস্তবায়নের জন্য সওজ অধিদপ্তরকে আরো সর্তকতা অবলম্বন করতে হবে।

১২.৫ ঠিকাদার যাতে চুক্তি মোতাবেক নির্ধারিত সময়ের মধ্যে কাজ সম্পাদন করে সে জন্য সওজ অধিদপ্তরকে আরো তৎপর হতে হবে।

১২.৩ ঘনঘন প্রকল্প পরিচালক বদলী না করার বিষয়ে যোগাযোগ মন্ত্রণালয় কার্যকর ভূমিকা পালন করবে। এ ধরনের স্বল্প ব্যয়ের প্রকল্পের জন্য নির্বাহী প্রকৌশলী পর্যায়ের কর্মকর্তাকে পূর্ণকালীন/খন্ডকালীন প্রকল্প পরিচালক নিয়োগ করা যেতে পারে।

১২.৪ সেতুটির হাতিপাগাড় প্রান্তের up-stream-এ নদীর পাড়ে যে ভাঙ্গন দেখা দিয়েছে তা প্রতিরোধের জন্য আরো প্রতিরক্ষা কাজের প্রয়োজন। সওজ অধিদপ্তর এ বিষয়ে দ্রুত পদক্ষেপ গ্রহণ করবে।

শিবপুর-দুলালপুর-লাকপুর-হাতিরদিয়া সড়ক নির্মাণ
(সমাপ্তঃ জুন, ২০১০)

০১। প্রকল্পের অবস্থান : নরসিংদী জেলার শিবপুর ও মনোহরদী উপজেলা।
০২। বাস্তবায়নকারী সংস্থা : সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর।
০৩। প্রশাসনিক মন্ত্রণালয়/বিভাগ : যোগাযোগ মন্ত্রণালয়/সড়ক ও রেলপথ বিভাগ

০৪। প্রকল্পের বাস্তবায়ন সময় 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	সর্বশেষ সংশোধিত		মূল	সর্বশেষ সংশোধিত			
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮
২৩৯২.২২ (--)	২৪৬৮.৩৮ (--)	২৩৫৭.৯৩ (--)	জুলাই, ২০০৪ থেকে জুন, ২০০৯	জুলাই.২০০৪ থেকে জুন, ২০১০	জুলাই, ২০০৪ থেকে জুন, ২০১০	--	১ বছর (২০%)

০৫। **প্রকল্পের অঙ্গভিত্তিক বাস্তবায়ন (পিসিআর অনুসারে)** :

(লক্ষ টাকায়)

ক্রমিক নং	অঙ্গের নাম	একক	সর্বশেষ সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী লক্ষ্যমাত্রা		পিইসি সভায় সুপারিশকৃত ব্যয় প্রাক্কলন	
			বাস্তব পরিমান	আর্থিক	বাস্তব (%)	আর্থিক (%)
১.	বৃক্ষরোপন (২ বছরের রক্ষণাবেক্ষণসহ)	কি: মি:	৪.০০	২.০০	৪.০০ (১০০%)	২.০০ ((১০০%)
২.	ভূমি অধিগ্রহণ	হেক্টর	০.৫৫	১১.০০	--	--
৩.	সড়ক বাঁধ প্রশস্তকরণ/উঁচুকরণ	ল: ঘ: মি:	৪.৭০	৪৯৪.৯৯	৪.৩৭ (১০০%)	৪৯৪.৯৯ (১০০%)
৪.	ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট					
	(ক) ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট পুন:নির্মাণ	কি: মি:	৭.০০	২৩৯.৯১	৭.০০ (১০০%)	২৪০.৪০ (১০০%)
	(খ) ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট প্রশস্তকরণ/মজবুতিকরণ	কি: মি:	২১.০০	৬৬১.৪৮	২১.০০ (১০০%)	৬৬১.৪৮ (১০০%)
	(গ) হার্ডসোল্ডার	কি: মি:	২৮.০০	২১৫.৮৮	২৮.০০ (১০০%)	২১৫.৮৮ (১০০%)
৫.	আরসিস সেতু নির্মাণ	মি:	১০.০০	৪৫.৮২	১০.০০ (১০০%)	৪২.৮২ (১০০%)
৬.	আরসিসি বক্স কালভার্ট নির্মাণ	কি: মি:	৬৪.৫০	৪২০.১৬	৬৪.৫০ (১০০%)	৩৫৮.১৬ (৮৫.২৪%)
৭.	স্ল্যাব কালভার্ট নির্মাণ	সংখ্যা	৪০	১৪১.০০	৪০ (১০০%)	১৪১.০০ (১০০%)

ক্রমিক নং	অঙ্গের নাম	একক	সর্বশেষ সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী লক্ষ্যমাত্রা		পিইসি সভায় সুপারিশকৃত ব্যয় প্রাক্কলন	
			বাস্তব পরিমান	আর্থিক	বাস্তব (%)	আর্থিক (%)
৮.	স্ল্যাব কালভার্ট বর্ধিতকরণ	সংখ্যা	১০	২১.০০	১০ (১০০%)	২১.০০ (১০০%)
৯.	রক্ষাপ্রদ কাজ					
	(ক) রিটেইনিং, ওয়াল/গাইড ওয়াল	মি:	৪০০০.০০	১৪৪.৬৪	৩৬০০.০০ (৯০%)	১০৯.৭০ (৭৫.৮৪%)
	(খ) ব্রীক মেট্রেসিং (জিও-টেক্সটাইলসহ)	মি:	৮০০.০০	১০.৫০	৮০০.০০ (১০০%)	১০.৫০ (১০০%)
১০.	সাইন, সিগন্যাল, কিঃ মিঃ পোষ্ট, রোড মার্কিং ইত্যাদি	থোক	থোক	১৬.০০	--	১৬.০০ (১০০%)
১১.	রোড সাইড ড্রেন	মি:	১২০০	২৪.০০	১২০০ (১০০%)	২৪.০০ (১০০%)
১২.	টেলিফোন ও বিদ্যুৎ লাইন স্থানান্তর	থোক	থোক	২০.০০	--	২০.০০ (১০০%)
মোট :			**১০০%**	**২৪৬৮.৩৮**	**৯৮.৫২%**	**২৩৫৭.৯৩ (৯৫.৫৩%)**

০৬। **কাজ অসম্পূর্ণ থাকলে তার কারণ :** সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী ০.৫৫ হেক্টর ভূমি অধিগ্রহণসহ উক্ত অংশে সড়ক লাইন ছাড়া এবং ৪০০.০০ মি: রিটেইনিং ওয়াল/গাইড ওয়ালের কাজ অসম্পূর্ণ থাকে। ডিপিপি সংশোধনপূর্বক প্রশাসনিক আদেশ পেতে বিলম্ব হওয়ায় ভূমি অধিগ্রহণ করা সম্ভব হয়নি। অন্যদিকে বাস্তবতার নিরিখে ৪০০.০০ মি: রিটেইনিং সাইড ওয়াল নির্মাণের প্রয়োজন হয়নি বিধায় লক্ষ্যমাত্রা অনুযায়ী তা অস্পূর্ণ থেকে যায়।

০৭। **সাধারণ পর্যবেক্ষণঃ**

৭.১ **উদ্দেশ্য :** অপেক্ষাকৃত ভাল সড়ক যোগাযোগ স্থাপনের উদ্দেশ্যে শিবপুর-দুলালপুর-লাকপুর হাতিরদিয়া সড়ক নির্মাণ করা।

৭.২ **পটভূমি :** শিবপুর-দুলালপুর-লাকপুর-হাতিরদিয়া সড়কটি সওজ অধিদপ্তরের একটি জেলা সড়ক। ফিডার সড়কের স্পেসিফিকেশন অনুযায়ী ২৮ কি: মি: দৈর্ঘের এ সড়কটি নির্মিত ছিল যা শিবপুর ও মনোহরদী উপজেলার মধ্যে অবস্থিত। সড়কটি ইটাখোলা-মঠখোলা-কটিয়াদি আঞ্চলিক মহাসড়কের ৮ম কি:মি: -এ শিবপুর হতে শুরু হয়ে দুলালপুরে পাঁচদোনা-চরসিন্দুর আঞ্চলিক মহাসড়কে সংযুক্ত করে লাকপুর হয়ে ইটাখোলা-মঠখোলা-কটিয়াদি আঞ্চলিক মহাসড়কের ১৬তম কি: মি:-এ হাতিরদিয়ায় শেষ হয়েছে। ট্রাফিক সার্ভে অনুযায়ী ঢাকাসহ দেশের বিভিন্ন জেলাসমূহে নির্মাণ কাজের জন্য প্রতিদিন শিবপুর-দুলালপুর হতে গড়ে প্রতিদিন প্রায় ২০০ বালির ট্রাক এ সড়ক দিয়ে চলাচল করে। উলেখ্য, শিবপুর-দুলালপুরের বালি নির্মাণ কাজের জন্য প্রসিদ্ধ এবং সারাদেশে এ বালি নির্মাণ কাজে ব্যবহার করা হয়। অন্যদিকে পাঁচদোনা-চরসিন্দুর আঞ্চলিক মহাসড়কের যানবাহন শিবপুর-দুলালপুর-লাকপুর-হাতিরদিয়া সড়ক হয়ে ইটাখোলা-মঠখোলা-কটিয়াদি আঞ্চলিক মহাসড়কের মাধ্যমে কিশোরগঞ্জসহ বিভিন্ন এলাকায় চলাচল করে। এ ছাড়া শিবপুর-দুলালপুর-লাকপুর-হাতিরদিয়া কৃষি প্রধান এলাকা, এ এলাকায় উৎপাদিত কৃষি পন্য তথা- ধান, শাকসবজি এবং কলা ঢাকাসহ দেশের বিভিন্ন এলাকায় এ সড়ক দিয়ে পরিবহন করা হয়। কিন্তু বিদ্যমান সড়কটি ও ব্রীজ/কালভার্টসমূহ সরু (narrow) হওয়ায় ভারি যানবাহন চলাচলে বিঘ্ন সৃষ্টি হয়। এ প্রেক্ষিতে সড়কটির সওজ অধিদপ্তরের জেলা সড়ক মানে নির্মাণের লক্ষ্যে প্রকল্পটি গ্রহণ করা হয়।

৭.৫ **বছর ভিত্তিক এডিপি বরাদ্দ, অবমুক্তি ও ব্যয় :** প্রকল্পের আওতায় ২০০৫-০৬ অর্থ বছর থেকে ২০০৯-১০ অর্থ বছর পর্যন্ত বাস্তবায়ন মেয়াদে ৫০০.০০ লক্ষ টাকা বা তদূর্ধ্ব বরাদ্দ পাওয়া যায় মাত্র ২টি বছরে। অন্যদিকে বাকী ৩বছরে পাওয়া যায় ৫০০.০০ লক্ষ টাকার কম বরাদ্দ। নিম্নে বছর ভিত্তিক এডিপি বরাদ্দ, অবমুক্ত ও ব্যয় দেখানো হলো :

(লক্ষ টাকায়)

অর্থ বছর	সংশোধিত এডিপি বরাদ্দ	অবমুক্ত	ব্যয়
২০০৪-২০০৫	০.০০	০.০০	০.০০
২০০৫-০৬	৬৯৫.০০	৬৯৫.০০	৬৯৫.০০
২০০৬-০৭	৩০০.০০	৩০০.০০	৩০০.০০
২০০৭-০৮	৭০০.০০	৭০০.০০	৭০০.০০
২০০৮-০৯	৪৫০.০০	৪৫০.০০	৪৫০.০
২০০৯-১০	২৪৭.০০	২৪৭.০০	২৪৭.০০
মোট	২৩৯২.০০	২৩২৯.০০	২৩৫৫.৯৪

৭.৬ **প্রকল্প পরিচালক সংক্রান্ত তথ্যাদি** : প্রকল্পের শুরু হতে শেষ পর্যন্ত ঢাকা সড়ক সার্কেলের নিম্নোল্লিখিত ৬(ছয়) জন তত্ত্বাবধায়ক প্রকৌশলী প্রকল্প পরিচালক হিসেবে দায়িত্ব পালন করেন :

ক্রঃ নং	প্রকল্প পরিচালকের নাম	দায়িত্বের ধরণ	কর্মকাল
১.	জনাব মো: আরিফুর রহমান (জিন্না)	খন্ডকালীন	১৯.০৯.২০০৬ থেকে ০২.০৪.২০০৭
২.	জনাব মহশুদ ইবনে আজিজ	খন্ডকালীন	০২.০৪.২০০৭ থেকে ১৪.০১.২০০৮
৩.	জনাব মো: আবদুল অদুদ	খন্ডকালীন	১৪.০১.২০০৮ থেকে ২২.০১.২০০৯
৪.	জনাব মো: রহুল আলম	খন্ডকালীন	২২.০১.২০০৯ থেকে ০৯.০৩.২০০৯
৫.	খন্দকার মনসুর-উল আলম	খন্ডকালীন	০৯.০৩.২০০৯ থেকে ১১.০২.২০১০
৬.	মো: আরিফুর রহমান	খন্ডকালীন	১১.০২.২০১০ থেকে **on going**

৭.৭ **ক্রয় সংক্রান্ত কার্যক্রম** : দরপত্র মূল্য ২.০০ লক্ষ টাকা থেকে ৫৩.১৩ লক্ষ টাকার মধ্যে মোট ৮৭টি ছোট ছোট দরপত্রের মাধ্যমে প্রকল্পের আওতায় সমস্ত ভৌত কাজ সম্পাদন করা হয়েছে।

৭.৮ **পরিদর্শন** : প্রকল্পটি ১৩.০৪.২০১১ তারিখে আইএমইডি থেকে পরিদর্শন করা হয়। পরিদর্শনকালে নরসিংদী সড়ক বিভাগের নির্বাহী প্রকৌশলী উপস্থিত ছিলেন।

৮। **প্রকল্পের বাস্তবায়ন অগ্রগতি** : প্রকল্পের শুর থেকে সমাপ্তি পর্যন্ত ক্রমপুঞ্জিত আর্থিক অগ্রগতি হয়েছে ২৩৫৭.৯৩ লক্ষ টাকা যা সর্বশেষ সংশোধিত ব্যয়ের ৯৫.৫৩% এবং বাস্তব অগ্রগতি হয়েছে ৯৮.৫২%। পিসিআর -এ প্রদত্ত তথ্যানুসারে ২.০০ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ৪.০০ কি: মি: সড়কে বৃক্ষরোপন, ৪৯৪.৯৯ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ৪.৩৭ ল:ঘ:মি: মাটির কাজ, ২৪০.৪০ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ৭ কি: মি: নতুন ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট পুন:নির্মাণ, ৬৬১.৪৮ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ২১.০০ কি: মি: সড়কাংশে ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট প্রশস্তকরণ/মজবুতীকরণ, ২১৫.৮৮ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ২৮ কি: মি: হার্ডসোল্ডার, ৪২.৮২ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ১০.০০ মি: আরসিসি সেতু নির্মাণ, ৩৫৮.১৬ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ৬৪.৫০ মি: বক্স কালভার্ট নির্মাণ, ১৪১.০০ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ৪০টি স্ল্যাব কালভার্ট নির্মাণ, ২১.০০ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ১০টি স্ল্যাব কালভার্ট বর্ধিতকরণ, ১০৯.৭০ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ৩৬০০ মিটার দৈর্ঘ্যের রিটেইনিং ওয়াল/গাইড ওয়াল নির্মাণ, ১০.৫০ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ৮০০.০০ মি: ব্রিক ম্যাট্রেসিং কাজ, ১৬.০০ লক্ষ টাকা ব্যয়ে সাইন, সিগন্যাল ও কিঃ মিঃ পোষ্ট, ২৪.০০ লক্ষ টাকা ব্যয়ে রোড সাইড ড্রেন, ২০.০০ লক্ষ টাকা ব্যয়ে টেলিফোন ও বৈদ্যুতিক খুটিঁ স্থানান্তর প্রভৃতি কার্যাদি সম্পাদন করা হয়েছে। সড়কটির বিভিন্ন অংশ প্রশস্তকরণের মাধ্যমে ১২ ফুট পেভমেন্ট এবং ৩ফুট হার্ড সোল্ডারসহ ১৮ থেকে ২৪ ফুট ক্রেস্টে উন্নয়ন করা সম্ভব হয়েছে।

৯। **প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জন** :

পরিকল্পিত	উদ্দেশ্য অর্জন
অপেক্ষাকৃত ভাল সড়ক যোগাযোগ স্থাপনের উদ্দেশ্যে শিবপুর-দুলালপুর-লাকপুর-হাতিরদিয়া সড়ক নির্মাণ।	অপেক্ষাকৃত ভাল সড়ক যোগাযোগ স্থাপনের উদ্দেশ্যে শিবপুর-দুলালপুর-লাকপুর-হাতিরদিয়া সড়ক নির্মাণ করা হয়েছে।

১০। **উদ্দেশ্য অর্জিত না হয়ে থাকলে তার কারণ :** উদ্দেশ্য অর্জিত হয়েছে বিধায় প্রযোজ্য নয়।

১১। **প্রকল্প বাস্তবায়ন সমস্যা** :

১১.৭ **ভূমি অধিগ্রহণ :** সড়কটির ১১তম কি:মি: (পাতারদিয়া বাজার সংলগ্ন)-এ একটি ত্রিভূজ আকৃতির বাঁক সরলীকরণের জন্যে ০.৫৫ হে: ভূমি অধিগ্রহণের সংস্থান ছিল। কিন্তু যথাসময়ে প্রকল্পের ডিপিপি সংশোধনপূর্বক প্রশাসনিক আদেশ পেতে বিলম্ব হওয়ায় ভূমি অধিগ্রহণ করা সম্ভব হয়নি। প্রকল্পটির প্রথম সঙশোধনের প্রস্তাবের ওপর যোগাযোগ মন্ত্রণালয়ে ১৪.০৯.২০০৯ তারিখে ডিপিইসি সভা অনুষ্ঠিত হয়। প্রকল্পটির সংশোধন প্রস্তাব অনুমোদন করে প্রশাসনিক আদেশ জারী করা ২৮.০৪.২০১০ তারিখে । অথার্ ডিপিইসি সভা অনুষ্ঠানের দীর্ঘ ৬ মাস ১৫দিন পর প্রশাসনিক আদেশ জারী করা হয়, যা আদৌ কাম্য নহে। ভূমি অধিগ্রহণ না করার কারণে প্রায় ৩০০ মি: দৈর্ঘের উক্ত বাঁক সরলীকরণ সম্ভব হয়নি।

১১.৮ **সড়কের ক্রেস্ট ও অন্যান্য** : প্রকল্পের আওতায় সড়কটি ২৪ ফুট ক্রেস্টে নির্মাণের সংস্থান থাকলেও বাস্তবে তা বজায় রাখা হয়নি। পরিদর্শনের সময় স্থানে স্থানে ১৮ ফুট, ২১ ফুট বা ২৩ ফুট ক্রেস্ট পরিলক্ষিত হয়েছে। মূল লক্ষ্যমাত্রানুযায়ী (৪৭.০৪ হে:) ভূমি অধিগ্রহণ করতে না পারার কারণে এ অবস্থার সৃষ্টি হয়েছে বলে সংশ্লিষ্ট কর্মকতাগণ জানান। পরিদর্শনের সময় রথতলা বাজারের কাছে ১টি কালভার্ট ভেঙ্গে যেতে দেখা যায়। এছাড়া হাতিরদিয়া অংশে potholes-এর সৃষ্টি হযেছে। এগুলো মেরামত করা প্রয়োজন।

১২। **মতামত/সুপারিশঃ**

১২.১ প্রকল্পের আওতায় শিবপুর-দুলালপুর-লাকপুর-হাতিরদিয়া সড়কটিকে ৩ফুট হার্ড সোল্ডারসহ ১২ফুট পেভমেন্টে জেলা সড়কমানে নির্মাণ করা হয়েছে। তবে ২৪ ফুট ক্রেস্ট সর্বত্র বজায় রাখা সম্ভব হয়নি।

১২.২ প্রকল্পের আওতায় ০.৫৫ হে: ভূমি অধিগ্রহণ করতে না পারায় সড়কটির ১১তম কি:মি: (পাতারদিয়া বাজার সংলগ্ন)-এ একটি ত্রিভূজ আকৃতির বাঁক সরলীকরণ সম্ভব হয়নি। মূলত: ডিপিইসি সভা অনুষ্ঠানের দীর্ঘ ৬ মাস ১৫দিন পর প্রশাসনিক আদেশ জারী করার কারণে যথাসময়ে ভূমি অধিগ্রহণ না করার কারণে প্রায় ৩০০ মি: দৈর্ঘের উক্ত বাঁক সরলীকরণ সম্ভব হয়নি। বিষয়টি যোগাযোগ মন্ত্রণালয় খতিয়ে দেখে (অনু: ১১.১) দায়দায়িত্ব নিরুপণ করাসহ প্রয়োজনীয় ব্যবস্থা গ্রহণ করতে পারে ।

১২.৪ প্রকল্পের আওতায় নির্ধারিত লক্ষ্যমাত্রানুযায়ী সড়কের ক্রেস্ট নির্মাণের বিষয়ে সওজ অধিদপ্তরকে আরও সতর্ক হতে হবে।

১২.৫ অনুমোদিত ব্যয় ও মেয়াদের মধ্যে প্রকল্প বাস্তবায়নের জন্য সওজ অধিদপ্তরকে আরো সর্তকতা অবলম্বন করতে হবে।

১২.৬ ছোট ছোট লটে দরপত্র প্রক্রিয়াকরণ (অনু:৭.৭) থেকে বিরত রাখতে যোগাযোগ মন্ত্রণালয় সওজ অধিদপ্তরকে কঠোর নির্দেশ প্রদান করবে।

ফেনী-পশুরাম-বিলোনিয়া সড়ক নির্মাণ (১ম সংশোধিত)
(সমাপ্তঃ জুন, ২০১০)

০১। প্রকল্পের অবস্থানঃ : ফেনী জেলা
০২। বাস্তবায়নকারী সংস্থাঃ : সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর।
০৩। প্রশাসনিক মন্ত্রণালয়ঃ : যোগাযোগ মন্ত্রণালয়।

০৪। প্রকল্পের বাস্তবায়ন সময় ও ব্যয়ঃ

(লক্ষ টাকায়)

প্রাক্কলিত ব্যয় (প্রঃ সাঃ)		প্রকৃত ব্যয় (প্রঃ সাঃ)	পরিকল্পিত বাস্তবায়নকাল		প্রকৃত বাস্তবায়নকাল	অতিক্রান্ত ব্যয় (মূল প্রাক্কলিত ব্যয়ের %)	অতিক্রান্ত সময় (মূল বাস্তবায়নকালের (%)
মুল	সর্বশেষ সংশোধিত		মূল	সর্বশেষ সংশোধিত			
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮
১৮৬১.০০ (--)	২২৪৬.৬২ (-)	২২৪৬.২৬ (--)	জুলাই, ২০০০ হতে জুন, ২০০৩	জুলাই, ২০০০ হতে জুন, ২০১০	জুলাই, ২০০০ হতে জুন, ২০১০	৩৮৫.২৬ (২০.৭০%)	৭ বছর (২৩৩.৩৩ %)

০৫। **<u>প্রকল্পের অঙ্গভিত্তিক বাস্তবায়ন (মন্ত্রণালয় হতে প্রাপ্ত পিসিআর এর ভিত্তিতে):</u>**

(লক্ষ টাকায়)

ক্রমিক নং	অঙ্গের নাম	একক	সর্বশেষ সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী লক্ষ্যমাত্রা		প্রকৃত বাস্তবায়ন	
			বাস্তব	আর্থিক	বাস্তব(%)	আর্থিক(%)
১	২	৩	৪	৫	৬	৭
১.	সার্ভে ও ডিজাইন	থোক	-	৫.০০	থোক	৫.০০ (১০০%)
২.	সড়ক বাঁধ প্রশস্তকরণে মাটির কাজ	লঃঘঃমিঃ	৩.৬২	১৯১.৬৫	৩.৬২ (১০০%)	১৯১.৬৫ (১০০%)
৩.	ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট নির্মাণ (মজবুতিকরণ, প্রশস্তকরণ ও সার্ফেসিংসহ)	কিঃমিঃ	২৫.৫০	৯৯৫.৯৭	২৫.৫০ (১০০%)	৯৯৫.৯৭ (১০০%)
৪.	আরসিসি ব্রীজ নির্মাণ (৪টি)	মিটার	১৩৩ (৪টি)	৭৮২.৫৯	১৩৩ (১০০%)	৭৮২.৫৯ (১০০%)
৫.	আরসিসি বক্স কালভার্ট নির্মাণ ১২ টি	মিটার	৩৫.৩৩ (১২টি)	১৭০.৩৩	৩৫.৩৩ (১০০%)	১৭০.৩৩ (১০০%)
৬.	রক্ষাপ্রদ কাজ (আরসিসি পোষ্ট প্যালাসাইডিং, সিসি ব্লক, ড্রেন ব্রীক ওয়াল)	মিটার	১২৮০	৭৯.৮০	১২৮০ (১০০%)	৭৯.৮০ (১০০%)
৭.	বিবিধ (টেলিফোন, গ্যাস লাইন ইত্যাদি)	থোক	--	২১.২৮	থোক	২১.২৮ (১০০%)
	মোটঃ		**১০০%**	**২২৪৬.৬২**	**১০০%**	**২২৪৬.২৬** (১০০%)

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

০৭। **সাধারণ পর্যবেক্ষণঃ**

৭.১ **পটভুমি ও উদ্দেশ্য** ফেনী-পরশুরাম-বিলোনিয়া সড়কটি একটি গুরুত্বপূর্ণ সড়ক। ফেনী জেলার পরশুরাম ও ফুলগাজী উপজেলাকে এ সড়কটি জেলা সদরের সাথে সংযোগ সাধন করেছে। স্বাধীনতার পূর্বে সড়কটি ১২ফুট প্রশস্তে নির্মিত হয়। পাকিস্তান আমল থেকে শুরু করে স্বাধীনতার পরবর্তী সময় পর্যন্ত সড়ক যোগাযোগ ছাড়াও ফেনী থেকে বিলোনিয়া পর্যন্ত রেল যোগাযোগ চালু ছিল। কিন্তু বর্তমানে এ শাখা লাইনে রেল যোগাযোগ ব্যবস্থা চালু না থাকায় এ সড়কটির গুরুত্ব বহুলাংশে বৃদ্ধি পায়। বিলোনিয়া বাংলাদেশ ও ভারতের সীমান্তে অবস্থিত। বিলোনিয়ার অপর পার্শ্বে ভারতের ত্রিপুরা রাজ্য অবস্থিত। সড়কটি নির্মিত হলে বাংলাদেশ ও ভারতের মধ্যে ব্যবসা-বাণিজ্য প্রসারে গুরুত্বপূর্ণ ভূমিকা পালন করবে। এ সকল দিক বিবেচনায় প্রকল্পটি হাতে নেয়া হয়।

৭.২ **প্রকল্পের অনুমোদন ও সংশোধনঃ** আলোচ্য সড়কটি আঞ্চলিক সড়কমানে নির্মাণের লক্ষ্যে মূল প্রকল্পটি ১৮৬১.০০ লক্ষ টাকা প্রাক্কিলত ব্যয়ে জুলাই ২০০০ থেকে জুন, ২০০৩ মেয়াদে বাস্তবায়নের জন্য ২৮/১১/২০০০ তারিখে 'একনেক' কর্তৃক অনুমোদিত হয়। বাস্তবায়ন পর্যায়ে অনুমোদিত প্রকল্পের বিভিন্ন অঙ্গের হ্রাস/বৃদ্ধি এবং মূল অনুমোদনকালীন সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের রেট সিডিউল ২০০০-এর পরিবর্তে ২০০৩ সালের রেট বিবেচনা করায় প্রকল্পটি সংশোধনের প্রয়োজন দেখা দেয় এবং ৩১/০৫/২০০৬ তারিখে ২০৪৬.৬২ লক্ষ টাকায় প্রকল্পটির ১ম সংশোধিত প্রস্তাব অনুমোদন করা হয়।

পরবর্তীতে ২০০৭ সালের বন্যায় রাস্তাটির ব্যাপক ক্ষতিসাধন ও মেয়াদ বৃদ্ধির কারণে মাননীয় পরিকল্পনা মন্ত্রী কর্তৃক ৩০.০৪.২০০৯ তারিখে ২২৪৬.৬২ লক্ষ টাকা প্রাক্কিলত ব্যয়ে জুলাই, ২০০০ হতে জুন, ২০০৯ মেয়াদ প্রকল্পটির ২য় সংশোধন প্রস্তাব অনুমোদন করা হয়। সর্বশেষ যথাযথ কর্তৃপক্ষের অনুমোদনক্রমে এর মেয়াদ জুন, ২০১০ পর্যন্ত বৃদ্ধি করা হয়।

৭.৩ **বছর ভিত্তিক ডিপিপি লক্ষ্যমাত্রা, এডিপি ও আরএডিপি বরাদ্দ, অবমুক্তি ও ব্যয় সংক্রান্ত (যোগাযোগ মন্ত্রনালয় হতে প্রাপ্ত পিসিআর এর ভিত্তিতে)**: প্রকল্পটির ২০০১-০২ থেকে ২০০৯-১০ পর্যন্ত সময়ে মোট ২২৪৬.৬২ লক্ষ টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ের বিপরীতে ২২৪৬.৬২ লক্ষ টাকা অবমুক্ত হয় এবং ২২৪৬.২৬ লক্ষ টাকা ব্যয় হয়। বছরভিত্তিক বরাদ্দ, অবমুক্ত ও ব্যয় নিম্নরূপঃ

(লক্ষ টাকায়)

অর্থ বছর	ডিপিপি অনুযায়ী লক্ষ্যমাত্রা	সংশোধিত এডিপি বরাদ্দ	অবমুক্ত	ব্যয়
২০০১-০২	**৫০.০০**	**৫০.০০**	**৫০.০০**	**৫০.০০**
২০০২-০৩	**২২৫.০০**	২২৫.০০	২২৫.০০	২২৫.০০
২০০৩-০৪	৫০০.০০	৫০০.০০	৫০০.০০	৫০০.০০
২০০৪-০৫	৭০০.০০	৭০০.০০	৭০০.০০	৭০০.০০
২০০৫-০৬	৩৩৬.০০	৩৩৬.০০	৩৩৬.০০	৩৩৬.০০
২০০৬-০৭	৪০.০০	৪০.০০	৪০.০০	৪০.০০
২০০৭-০৮	১৫০.০০	১৫০.০০	১৫০.০০	১৫০.০০
২০০৮-০৯	১৪৫.০০	১৪৫.০০	১৪৫.০০	১৪৫.০০
২০০৯-১০	১০০.২৬	১০০.৬২	১০০.৬২	১০০.২৬
মোট	২২৪৬.৬২	২২৪৬.৬২	২২৪৬.৬২	২২৪৬.২৬

* প্রকল্প বাস্তবায়নের শেষ পর্যায়ে অর্থাৎ ৩০.০৪.২০০৯ তারিখে প্রকল্পটির ২য় সংশোধন প্রস্তাব অনুমোদন করায় ডিপিপি লক্ষ্যমাত্রা, আরএডিপি বরাদ্দ, অবমুক্ত ও ব্যয়ের হিসেবে হুবুহ মিল পাওয়া যায়।

৭.৪ **প্রকল্প পরিচালক সংক্রান্ত তথ্যাদিঃ** প্রকল্পের শুরু হতে শেষ পর্যন্ত বিভিন্ন সময় জনাব সৈয়দ রশিদুল হাসান, জনাব মোঃ গোলাম কিবরিয়া ও মোঃ কাজী মোহাম্মদ আলী নোয়াখালী সড়ক সার্কেলের তত্ত্বাবধায়ক প্রকৌশলী তাদের

নিজ দায়িত্বের অতিরিক্ত দায়িত্ব হিসেবে প্রকল্প পরিচালকের দায়িত্ব পালন করেন। ফেণী সড়ক বিভাগের নির্বাহী প্রকৌশলী, উপ-বিভাগীয় প্রকৌশলী ও উপ-সহকারী প্রকৌশলী মূলত মাঠ পর্যায়ে প্রকল্পটির সার্বিক বাস্তবায়নের দায়িত্বে ছিলেন।

৭.৫ **বাস্তবায়ন অগ্রগতিঃ** প্রকল্পটির সর্বশেষ অনুমোদিত মোট প্রাক্কলিত ব্যয় ২২৪৬.৬২ লক্ষ টাকার বিপরীতে সমাপ্তিকাল (জুন, ২০১০) পর্যন্ত প্রকল্পটির বিপরীতে প্রকৃত ব্যয় হয়েছে ২২৪৬.২৬ লক্ষ টাকা। এ ব্যয়ের মধ্যে ১৯১.৬৫ লক্ষ টাকা ব্যয়ে সড়ক বাঁধ প্রশস্তকরণে ৩.৬২ লঃঘঃমিঃ মাটির কাজ, ৯৯৫.৯৭ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ২৫.৫০ কিঃমিঃ ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট মজবুতিকরণ, প্রশস্তকরণ ও সার্ফেসিং-এর কাজ, ৭৮২.৫৯ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ১৩৩.০ মিটার দৈর্ঘ্যের ০৪টি আরসিসি সেতু নির্মাণ, ১৭০.৩৩ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ৩৫.৩৩ মিটার দৈর্ঘের ১২টি আরসিসি বক্স কালভার্ট নির্মাণ এবং ৭৯.৮০ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ১২৮০ মিটার রক্ষাপ্রদ কাজ উল্লেখযোগ্য।

৮। **প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জনঃ**

পরিকল্পিত	উদ্দেশ্য অর্জন
১। ফেনী-পরশুরাম-বিলোনিয়া বিদ্যমান সড়ককে আঞ্চলিক মহাসড়ক মানে উন্নীত করা; ২। উন্নত সড়ক যোগাযোগ স্থাপন করা; ৩। নিরাপদ যানচলাচল নিশ্চিত করা।	১। প্রকল্পটি বাস্তবায়নের মাধ্যমে ফেনী-পরশুরাম-বিলোনিয়া বিদ্যমান সড়ককে আঞ্চলিক মহাসড়ক মানে উন্নীত করা হয়েছে। ২। প্রকল্প বাস্তবায়নের ফলে রাস্তাটি উন্নত সড়ক যোগাযোগ নিশ্চিত হয়েছে। ৩। প্রকল্প বাস্তবায়নের ফলে রাস্তাটিতে নিরাপদ যানচলাচল নিশ্চিত হয়েছে।

৯.০। **উদ্দেশ্য অর্জিত না হয়ে থাকলে তার কারণঃ** উদ্দেশ্য অর্জিত হয়েছে।

১০। **প্রকল্প বাস্তবায়ন সমস্যাঃ**

১০.১ **Time ও Cost Over Run** : প্রকল্পটি মূল অনুমোদিত মেয়াদকাল ছিল জুলাই, ২০০০ হতে জুন, ২০০৩। কিন্তু প্রকল্পটি সমাপ্ত হতে প্রকৃত সময় লাগে জুলাই, ২০০০ হতে জুন, ২০১০। অর্থাৎ ৩ বছরে বাস্তবায়নের জন্য নির্ধারিত প্রকল্পটি ১০ বছরে বাস্তবায়িত হয়। ফলে আলোচ্য প্রকল্পে টাইম ওভাররান হয়েছে ৭ বছর যা মূল বাস্তবায়নকালের ২৩৩.৩৩%। অন্যদিকে প্রকল্পটির মূল অনুমোদিত প্রাক্কলিত ব্যয় ছিল ১৮৬১.০০ লক্ষ টাকা অথচ প্রকল্পটি সমাপ্ত হতে প্রকৃত ব্যয় হয় ২২৪৬.২৬ লক্ষ টাকা, যা মুল অনুমোদিত ব্যয় হতে ৩৮৫.২৬ লক্ষ টাকা বেশী। অর্থাৎ ব্যয় অতিক্রান্ত হয় ২০.৭০%। প্রকল্পের আওতায় মূল অনুমোদিত ডিপিপি হতে সর্বশেষ সংশোধিত ডিপিপিতে কাজের পরিমাণ বৃদ্ধি না পেলেও এ জাতীয় অস্বাভাবিক সময় ও ব্যয় বৃদ্ধি কাম্য নয়। প্রকল্প প্রণয়নে দূরদর্শিতার অভাব, বাস্তবায়নকারী কর্তৃপক্ষের অব্যবস্থাপনার জন্যেই প্রকল্পটির ক্ষেত্রে অস্বাভাবিক টাইম ও কস্ট ওভার রান হয়েছে বলে প্রতীয়মান হয়।

১০.২ **রাস্তাটির বাংলাদেশ ও ভারতের সীমান্তবর্তী এলাকা বিলোনিয়া অংশের অবস্থা ভাল না থাকাঃ** রাস্তাটি পরিদর্শনকালে দেখা যায়, রাস্তাটির বিলুনিয়া অংশের অবস্থা অত্যন্ত খারাপ, যা স্বাভাবিক যান চলাচলের জন্য প্রায় অযোগ্য। রাস্তাটির এ ধরণের ব্যাপক ক্ষতি সাধনের কারণ সম্পর্কে সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তার কাছে জানতে চাওয়া হলে তিনি জানান, রাস্তাটির এ অংশের কাজ প্রকল্প বাস্তবায়নের ১ম দিকে অর্থাৎ ২০০১-২০০২ সালের দিকে করা হয়। এছাড়া রাস্তাটির এ অংশ দিয়ে ভারত সীমান্ত থেকে বালু, পাথর ও অন্যান্য সামগ্রী ভর্তি ওভারলোডেড ট্রাকের মাধ্যমে পণ্য পরিবহন করা হয় এবং ফ্লাশ ফ্লাডের কারণে রাস্তাটির এ অংশ এভাবে নষ্ট হয়েছে। তবে রাস্তাটি নির্মাণের জন্য প্রকল্প গ্রহণকালে রাস্তাটি দিয়ে সম্ভাব্য পরিবহনের সংখ্যা, ওজন এবং বন্যার বিষয়টি বিবেচনা করে ডিজাইন করতঃ রাস্তাটি নির্মাণ করা হলে সড়কটি হয়ত এত তাড়াতাড়ি নষ্ট হতো না।

১০.৩ **কাজের গুণগতমান নিশ্চিত না করাঃ** পরিদর্শনকালে দেখা যায়, রাস্তাটির বিভিন্ন অংশে গর্ত হওয়াসহ রাস্তার কিনরা ভেঙ্গে মূল পেভমেন্ট নষ্ট হওয়ার উপক্রম হয়েছে। রাস্তাটি নির্মাণকালে মাটির কাজসহ পেভমেন্ট নিমাণ কাজের গুনগতমান যথাযথভাবে অনুসরণ না করায় এ ধরণের অবস্থার সৃষ্টি হয়েছে বলে প্রতীয়মান হয়।

১১। **সুপারিশঃ**

১১.১ সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর কতৃক বাস্তবায়নাধীন প্রকল্পে যাতে এ জাতীয় অস্বাভাবিক টাইম ও কস্ট ওভাররান না হয় এজন্য যোগাযোগ মন্ত্রণালয়কে প্রয়োজনীয় উদ্যোগ গ্রহণ করতে হবে। অন্যদিকে নির্ধারিত মেয়াদের মধ্যে রাস্তার নির্মাণের ন্যায় প্রকল্প বাস্তবায়ন কাজ সমাপ্ত করার বিষয়ে যোগাযোগ মন্ত্রণালয়কে আরও উদ্যোগী হতে হবে। দীর্ঘ মেয়াদে রাস্তা নির্মাণের কাজ চলমান রাখলে প্রকল্পের অর্থ রক্ষণাবেক্ষণ কাজের আদলে ব্যয় হয়। ফলে প্রকল্পের আসল উদ্দেশ্য ব্যহত হয়। (অনুঃ ১০.১)।

১১.২ রাস্তাটির বিলোনিয়া প্রান্তের ক্ষতিগ্রস্ত অংশটি দ্রুত সংস্কারের জন্য সড়ক ও রেলপথ বিভাগকে উদ্যোগ গ্রহণ করতে হবে। ভবিষ্যতে এ জাতীয় রাস্তা নির্মাণের পূর্বে রাস্তাটির সম্ভাব্য ট্রাফিক ভলিউম ও বন্যার বিষয় বিবেচনা করে প্রকল্প গ্রহণে সংশ্লিষ্টদের সতর্ক থাকতে হবে, যাতে প্রকল্প শেষ হতে না হতেই রাস্তা সংস্কারের জন্য সরকারী অর্থ ব্যয় করা না লাগে (অনুঃ ১০.২)।

১১.৩ রাস্তার কাজের গুণগতমান নিশ্চিত করতে যোগাযোগ মন্ত্রণালয় সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরকে রাস্তা নির্মাণ সংক্রান্ত স্পেসিফিকেশন যথাযথভাবে অনুসরণ করার জন্য কঠোর নির্দেশনা প্রদান করতে পারে, যাতে রাস্তা নির্মাণ কাজ শেষ হতে না হতেই নষ্ট হয়ে যায় (অনুঃ ১০.৩)।

টঙ্গী-কালিগঞ্জ-ঘোড়াশাল-পাঁচদোনা সড়কের ১ম কিঃমিঃ-এ টঙ্গী রেল ক্রসিং-এর উপর ৭১৯.০০ মিটার দীর্ঘ ফ্লাইওভার নির্মাণ
(সমাপ্তঃ জুন, ২০১০)

০১। প্রকল্পের অবস্থান : **টঙ্গী, গাজীপুর জেলা।**
০২। বাস্তবায়নকারী সংস্থা : সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর।
০৩। প্রশাসনিক মন্ত্রণালয়/বিভাগ : যোগাযোগ মন্ত্রণালয়/সড়ক ও রেলপথ বিভাগ।

০৪। প্রকল্পের বাস্তবায়ন সময় ও ব্যয়ঃ

(লক্ষ টাকায়)

প্রাক্কলিত ব্যয় (প্রঃ সাঃ)		প্রকৃত ব্যয় (প্রঃ সাঃ)	পরিকল্পিত বাস্তবায়নকাল		প্রকৃত বাস্তবায়ন কাল	অতিক্রান্ত ব্যয় (মূল প্রাক্কলিত ব্যয়ের %)	অতিক্রান্ত সময় (মূল বাস্তবায়নকালের (%)
মুল	সর্বশেষ সংশোধিত		মুল	সর্বশেষ সংশোধিত			
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮
২০০০.০০ (--)	২৩৭৮.১১ (-)	২৩৫৩.০৭ (--)	জুলাই, ২০০৫ হতে জুন, ২০০৯	জুলাই, ২০০৫ হতে মার্চ, ২০১০	জুলাই, ২০০৫ হতে জুন, ২০১০	৩৫৩.০৭ (১৭.৬৫%)	১ বছর (২৫%)

০৫। **<u>প্রকল্পের অঙ্গভিত্তিক বাস্তবায়ন (মন্ত্রণালয় হতে প্রাপ্ত পিসিআর এর ভিত্তিতে) :</u>**

(লক্ষ টাকায়)

ক্রমিক নং	অঙ্গের নাম	একক	সর্বশেষ সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী লক্ষ্যমাত্রা		প্রকৃত বাস্তবায়ন	
			বাস্তব	আর্থিক	বাস্তব (%)	আর্থিক (%)
১	২		৩	৪	৫	৬
১.০	জরীপ ও নক্সা প্রণয়ন	থোক	-	৩.০০	থোক	৩.০০ (১০০)
২.০	রেলওয়ে স্থাপনার ক্ষতিপূরণ	থোক	-	৫০.০০	থোক	৫০.০০ (১০০)
৩.০	ফ্লাইওভার নির্মাণঃ					
	ক) ফাউন্ডেশন	মিঃ	৩৫০.০০	৩০৪.০০	৩৫০.০০ (১০০)	১৩১৪.০০ (১০০)
	খ) সাব-স্ট্রাকচার	মিঃ	৩৫০.০০	২৫০.০০	৩৫০.০০ (১০০)	
	গ) সুপারস্ট্রাকচার	মিঃ	৩৫০.০০	৭২৯.০০	৩৫০.০০ (১০০)	
	ঘ) রেলিং	মিঃ	৩৫০.০০	৩১.০০	৩৫০.০০ (১০০)	
৪.০	Ramp নির্মাণ					
	ক) বালি ভরাট	লঃঘঃ মিঃ	০.৩০	১৬.৫০	০.৩০ (১০০)	২০২.৬০ (১০০)
	খ) এংকর আর্থ রিটেইনিং ওয়াল	মিটার	২০০.০০	১৬৩.১০	২০০.০০	

ক্রমিক নং	অঙ্গের নাম	একক	সর্বশেষ সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী লক্ষ্যমাত্রা		প্রকৃত বাস্তবায়ন	
			বাস্তব	আর্থিক	বাস্তব (%)	আর্থিক (%)
১	২		৩	৪	৫	৬
					(১০০)	
	গ) রেলিং	মিটার	২০০.০০	২২.০০	২০০.০০ (১০০)	
	ঘ) অন্যান্য	থোক	-	১.০০	১০০%	
৫.০	সড়ক নির্মাণঃ					
	ক) Ramp-এর উপর পেভমেন্ট নির্মাণ	মিঃ	২০০.০০	৩৭০.০০	২০০.০০ (১০০)	৩৭০.০০ (১০০)
	খ) সার্ভিস সড়ক নির্মাণ	মিঃ	১৭৫০.০০		১৭৫০.০০ (১০০)	
৬.০	পাকা ড্রেইন ও ফুটপাথ নির্মাণ	মিঃ	১৫০০.০০	৭৭.০০	৬০০.০০ (৪০)	৭৭.০০ (১০০)
৭.০	গাইড পোস্ট নির্মাণ	থোক	-	৮.২৫	১০০%	৮.২৫ (১০০)
৮.০	সাইন, সিগন্যাল এবং বিদ্যুতায়ন	থোক	-	৫০.০০	১০০%	৫০.০০ (১০০)
৯.০	সৌন্দর্য বর্ধন	থোক	-	৭৫.০০	১০০%	৭৫.০০ (১০০)
১০.০	বাস-বে নির্মাণ	বঃমিঃ	২১৫০.০০	৯১.২৬	১০০%	৯১.২৬ (১০০)
১১.০	ইউলিটি অপসারণ	থোক	-	১৩২.০০	১০০%	১০৬.৯৬ (৮১)
১২.০	ওভারহেড	থোক	-	৫.০০	১০০%	৫.০০ (১০০)
	মোট		১০০%	২৩৭৮.১১	৯৮.১৯%	২৩৫৩.০৭ (৯৮.৯৫%)

০৬। **কাজ অসম্পূর্ণ থাকলে তার কারণঃ** সর্বশেষ অনুমোদিত ডিপিপি মোতাবেক প্রকল্পের ৯৮% বাস্তব অগ্রগতি হয়েছে। শুধু ১৫০০ মিটার পাকা ড্রেইন ও ফুটপাথ নির্মাণের সংস্থানের বিপরীতে মাত্র ৬০০ মিটার ড্রেইন ও ফুটপাথ নির্মাণ করা হয়েছে। বাস্তবে প্রয়োজন না থাকায় এ অঙ্গের কাজ কম করা হয়েছে বলে সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তারা জানান।

০৭। **সাধারণ পর্যবেক্ষণঃ**

৭.১ **পটভূমি ও উদ্দেশ্যঃ** গাজীপুর জেলাধীন টঙ্গী-কালিগঞ্জ-ঘোড়াশাল-পাঁচদোনা সড়কটি গুরুত্বপূর্ণ আঞ্চলিক মহাসড়ক। সড়কটি ঢাকার সাথে সিলেট ও চট্রগ্রাম বিভাগসহ বিভিন্ন জেলা শহরের অত্যন্ত সংক্ষিপ্ত দূরত্বে সংযোগ স্থাপন করেছে। বঙ্গবন্ধু সেতু, ঢাকা বাইপাস সড়ক উন্নয়ন এবং টঙ্গী-কালিগঞ্জ-ঘোড়াশাল-পাঁচদোনা সড়ক চালু হওয়ার পর দেশের উওরাঞ্চল এবং দক্ষিণ-পূর্বাঞ্চলের যানবাহনসমূহ ঢাকা শহরের যানজট এড়ানোর জন্য এ সড়কটি ব্যবহার করছে। এছাড়া এ সড়কের দুই পাশে সরকারী ও বে-সরকারীভাবে নির্মিত অনেক শিল্প প্রতিষ্ঠান রয়েছে। সড়কটি ঢাকা মহানগরীর অন্যতম বাইপাস সড়ক হিসেবেও ব্যবহার হচ্ছে। এই সড়কটি ব্যবহার করায় যানবাহন ও যাত্রী সাধারণের একদিকে কম সময় লাগে অন্যদিকে কাঁচপুর ব্রীজ হয়ে সিলেট ও চট্রগ্রামগামী যানবাহনের কাঁচপুর অংশে চাপ কমিয়ে তুলনামূলক ভাবে কম যানজট সৃষ্টিতে সহায়ক ভূমিকা পালন করে। অন্যদিকে ঢাকা-কালিগঞ্জ-ঘোড়াশাল সড়কে যানজটের মূল কারণ সড়করে ১ম কিঃমিঃ-এ টঙ্গী রেল ক্রসিং অবস্থিত। ঢাকা হতে চট্রগ্রাম, সিলেট, ময়মনসিংহ এবং উত্তর ও দক্ষিণবঙ্গাগামী সকল ট্রেনই টঙ্গী রেলওয়ে ক্রসিং অতিক্রম করে বিধায় প্রতিদিন সড়কটিতে অসহনীয়

যানজট সৃষ্টি হয়। এ বিবেচনায় উক্ত সড়কের গুরুত্বপূর্ণ টঙ্গী জংশন ও টঙ্গী এলাকার রেল ক্রসিং -এর উপর ফ্লাইওভার নির্মাণের জন্য প্রকল্পটি গ্রহণ করা হয়।

৭.২ **প্রকল্পের অনুমোদনঃ** মূল প্রকল্পটি ২০.০০ কোটি টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে এবং জুলাই, ২০০৫ থেকে জুন, ২০০৭ মেয়াদে বাস্তবায়নের জন্য ০৯.১০.২০০৫ তারিখে মাননীয় অর্থ ও পরিকল্পনা মন্ত্রী কর্তৃক অনুমোদন করা হয় এবং ১২.০৩.২০০৬ তারিখে যোগাযোগ মন্ত্রণালয় হতে এ সংক্রান্ত প্রশাসনিক আদেশ জারী করা হয়। ফ্লাইওভারের ডিজাইন ও স্কোপ পরিবর্তন হওয়ায় প্রকল্পটির ব্যয় অপরিবর্তিত রেখে জুলাই, ২০০৫ থেকে জুন, ২০০৯ মেয়াদে বাস্তবায়নের জন্য প্রকল্পটির ১ম সংশোধন প্রস্তাব ০৬.০৬.২০০৮ তারিখে মাননীয় পরিকল্পনা উপদেষ্টা কর্তৃক পুনরায় অনুমোদিত করা হয়। সর্বশেষ প্রকল্পের আওতায় ইউটিলিটি অপসারন, ড্রেন ও ফুটপাথ নির্মাণ এবং বাস্তবতার নিরিখে ফ্ল্যাইওভারে বিদ্যুতায়ন অঙ্গের ব্যয় অন্তর্ভুক্ত হওয়ায় প্রকল্পটির ২য় সংশোধন করা হয়। ২য় সংশোধন প্রস্তাব ১৫.১২.২০০৯ তারিখে মাননীয় পরিকল্পনা মন্ত্রী কর্তৃক অনুমোদিত হয়।

৭.৩ **প্রকল্পের ব্যবস্থাপনা ও প্রকল্প পরিচালক সম্পর্কিতঃ** প্রকল্পের শুরু হতে শেষ পর্যন্ত ঢাকা সড়ক সার্কেলের তত্ত্বাবধায়ক প্রকৌশলী প্রকল্প পরিচালক হিসেবে দায়িত্ব পালন করেন। গাজীপুর সড়ক বিভাগের নির্বাহী প্রকৌশলী, উপ-বিভাগীয় প্রকৌশলী ও উপ-সহকারী প্রকৌশলী মূলত মাঠ পর্যায়ে প্রকল্পটির সার্বিক বাস্তবায়নের দায়িত্বে ছিলেন। প্রকল্পের শুরু হতে সমাপ্তি পর্যন্ত দায়িত্ব পালনকালে প্রকল্প পরিচালকের তথ্য নিম্নে দেয়া হলো :

ক্রঃনঃ	কর্মকর্তার নাম, পদবী	পূর্ণকালীন/ খন্ডকালীন	কতটি প্রকল্পর দায়িত্ব পালন করেন	মেয়াদকাল
১	জনাব মোঃ ফখরুল আলম তালুকদার তত্ত্বাবধায়ক প্রকৌশলী, সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর, ঢাকা সার্কেল।	পূর্ণকালীন	একাধিক	১০.০২.০৫ থেকে ২২.০১.০৭
২	জনাব মোঃ আব্দুল ওয়াদুদ তত্ত্বাবধায়ক প্রকৌশলী, সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর, ঢাকা সার্কেল।	পূর্ণকালীন	,,	১৮.০৪.০৭ থেকে ১১.০১.১০
৩	জনাব মোঃ আরিফুর রহমান তত্ত্বাবধায়ক প্রকৌশলী, সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর, ঢাকা সার্কেল।	পূর্ণকালীন	,,	১২.০১.২০১০ থেকে প্রকল্প সমাপ্ত পর্যন্ত

৭.৪ **বছর ভিত্তিক ডিপিপি লক্ষ্যমাত্রা, এডিপি ও আরএডিপি বরাদ্দ, অবমুক্তি ও ব্যয় সংক্রান্ত (পিসিআর এর ভিত্তিতে):**

(লক্ষ টাকায়)

অর্থ বছর	ডিপিপি অনুযায়ী লক্ষ্যমাত্রা	সংশোধিত এডিপি বরাদ্দ	অবমুক্ত	ব্যয়
২০০৫-০৬	১০০.০০	১০০.০০	১০০.০০	১০০.০০
২০০৬-০৭	৯৯.২০	৯৯.২০	৯৯.২০	৯৯.২০
২০০৭-০৮	৬০০.০০	৬০০.০০	৬০০.০০	৬০০.০০
২০০৮-০৯	৭০০.০০	৭০০.০০	৭০০.০০	৭০০.০০
২০০৯-১০	৮৫৩.৮৭	৮৫৩.৮৭	৮৫৩.৮৭	৮৫৩.৮৭
মোট	২৩৫৩.০৭	২৩৫৩.০৭	২৩৫৩.০৭	২৩৫৩.০৭

৭.৫ **বাস্তবায়ন অগ্রগতিঃ** প্রকল্পটির সর্বশেষ অনুমোদিত মোট প্রাক্কলিত ব্যয় ২৩৭৮.১১ লক্ষ টাকার বিপরীতে সমাপ্তিকাল (জুন, ২০১০) পর্যন্ত প্রকৃত ব্যয় হয়েছে ২৩৫৩.০৭ লক্ষ টাকা। এ ব্যয়ের মধ্যে ৩.০০ লক্ষ টাকা ব্যয়ে জরীপ ও নক্সা প্রণয়ন কাজ, ৫০.০০ লক্ষ টাকা ব্যয়ে রেলওয়ে স্থাপনার ক্ষতিপূরণ, ১৩১৪.০০ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ৩৫০.০০ মিটার দৈর্ঘ্যের মূল ফ্লাইওভার নির্মাণ, ২০২.৬০ লক্ষ টাকা ব্যয়ে Ramp নির্মাণ, ৩৭০.০০ লক্ষ টাকা ব্যয়ে Ramp-এর উপর ২০০ মিটার পেভমেন্ট নির্মাণ ও ১৭৫০ মিটার সার্ভিস সড়ক নির্মাণ, ৭৭.০০ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ৬০০.০০ মিটার দৈর্ঘ্যের পাকা ড্রেইন ও ফুটপাথ নির্মাণ, ৮.২৫ লক্ষ টাকা ব্যয়ে গাইড পোস্ট নির্মাণ, ৫০.০০ লক্ষ টাকা ব্যয়ে সাইন, সিগনাল এবং বিদ্যুতায়ন, ৭৫.০০ লক্ষ টাকা ব্যয়ে সৌন্দর্য্য বর্ধন, ৯১.২৬ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ২১৫০ বর্গমিটার

আয়তেনের বাস-বে নির্মাণ, ১৩২.০০ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ইউটিলিটি অপসারন ও ৫.০ লক্ষ টাকা ওভারহেড বাবদ ব্যয় করা হয়েছে।

৭.৬ **ফ্লাইওভারের প্রধান প্রধান অঙ্গ ও ডাইমেনশনঃ**

- মেইন ফ্লাইওভারের দৈর্ঘ্য ৩৫০ মিটার;
- টঙ্গী ও কালিগঞ্জ প্রান্তে ১০০ মিটার করে মোট ২০০ মিটার Ramp;
- এবাটমেন্ট সংখ্যা ০২ টি;
- স্প্যান সংখ্যা ১৪ টি (প্রি-স্ট্রেস গার্ডার স্প্যান ০৮ টি ও আরসিসি গার্ডার স্পান ০৬টি);
- আরসিসি গার্ডার ২৭টি;
- পিসি গার্ডার ৩২টি;
- লেন ০২টি;
- মোট ডেক প্রশস্থ ৮.৯৫ মিটার (কার্ভ স্থানে ১০.১৫ মিটার);
- ক্যারেজ ওয়ে প্রশস্থ ৭.৫ মিটার;
- ফুটপাথ ০.৭২৫ মিটার উভয় সাইডে;
- ফাউন্ডেশন : আরসিসি বোরড পাইল ফাউন্ডেশন এবং
- পাইল সংখ্যা ১১০ টি (পাইলের দৈর্ঘ্য ১৮ হতে ৩০ মিটার)।

৮। **প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জনঃ**

পরিকল্পিত	উদ্দেশ্য অর্জন
ঢাকা-কালিগঞ্জ-ঘোড়াশাল সড়কের ১ম কিঃমিঃ-এ টঙ্গী রেল ক্রসিং-এ সৃষ্ট ভয়াবহ যানজট নিরসনে টঙ্গী রেল ক্রসিং -এর উপর ফ্লাইওভার নির্মাণ।	আলোচ্য প্রকল্পের মাধ্যমে টঙ্গী রেল ক্রসিং স্থলে ফ্লাইওভার নির্মাণের মাধ্যমে আপাতাত যানজট সমস্যার সমাধান হলেও ফ্লাইওভারে প্রশস্থ কম (২ লেন) হওয়ায় আগামী ১০ বছর পর এ এলাকায় ফ্লাইওভারটি যানজট নিরসনে কোন কাজে আসবে না।

৯.০। **উদ্দেশ্য অর্জিত না হয়ে থাকলে তার কারণঃ** আপাতত উদ্দেশ্য অর্জিত হয়েছে। তবে দীর্ঘমেয়াদী যানজট সমস্যা বিবেচনায় ফ্লাইওভারের প্রশস্থ ৪ লেন না করে ২ লেন করায় আগামী ১০ বছর পর আলোচ্য ফ্ল্যাইওভারটি যানজট নিরসনে তেমন ভূমিকা রাখতে পারবে না বলে প্রতীয়মান হয়।

১০। **প্রকল্প বাস্তবায়ন সমস্যাঃ**

১০.১ **অপ্রশস্ত ফ্লাইওভার নির্মাণঃ** আলোচ্য প্রকল্পের মূল উদ্দেশ্য ছিল টঙ্গী রেল ক্রসিং-এর উপর ফ্লাইওভার নির্মাণের মাধ্যমে ঢাকা-কালিগঞ্জ-ঘোড়াশাল-পাঁচদোনা সড়কের টঙ্গীর নিকট সৃষ্ট যানজট নিরসন করা। কিন্তু প্রকল্প এলাকা পরিদর্শনকালে দেখা যায়, ২ লেন প্রশস্থে ফ্লাইওভারটি নির্মাণের ফলে উক্ত এলাকায় আপাতত যানজট কমলেও রাস্তাটিতে যে হারে ট্রাফিক ভলিউম বাড়ছে তাতে আগামী ১০ বছর পর ফ্লাইওভারটি যানজট নিরসনে তেমন একটা ভূমিকা রাখতে পারবে না। যানজট নিরসনে ফ্লাইওভারের ন্যায় উচ্চ কারিগরি সম্পন্ন প্রকল্প বাস্তবায়নের পূর্বে দীর্ঘমেয়াদী ট্রাফিক ভলিউম বিবেচনা করে ফ্লাইওভারের দৈর্ঘ্য, প্রস্থ নির্ধারণ করা সমীচীন ছিল। তবে আলোচ্য প্রকল্পের ক্ষেত্রে এ ধরণের সমীক্ষা করা হয়েছে বলে প্রতীয়মান হয়নি।

১০.২ **সৌন্দর্য বর্ধন কাজ দীর্ঘ স্থায়ী না হওয়াঃ** আইএমইডি কর্তৃক প্রকল্প এলাকা পরিদর্শনকালে দেখা যায়, ফ্লাইওভারের পিইয়ার ভূমি সংলগ্ন নিচের অংশে দো-আঁশ মাটির পরিবর্তে বালি মাটিতে সৌন্দর্য বর্ধন ঘাস লাগানোতে বেশীরভাগ ঘাস মরে যেতে দেখা গেছে। এছাড়া এ সকল স্থানে কোন প্রকার fencing না থাকায় প্রকল্পের আওতায় যে সকল সৌন্দর্য বর্ধন ঘাস লাগানো হয়েছিল তা প্রায় নষ্ট হয়ে গেছে। এ সকল স্থানে fencing দেয়া না হলে ভাসমান লোকজন কর্তৃক দোকানপাট নির্মাণসহ বিভিন্ন ধরণের অবৈধ দখলের মাধ্যমে ফ্লাইওভারের অব্যবহত জায়গাগুলি অবৈধ দখলে চলে যাওযারও আশংকা রয়েছে।

১১। **বিশেষ পর্যবেক্ষণ :**

অসম্পন্ন পিসিআর প্রেরণঃ আলোচ্য প্রকল্পের জন্য অত্যন্ত নিম্নমানের ও অসম্পন্ন পিসিআর প্রেরণ করা হয়েছে। যেমন পিসিআর-এর পার্ট-এ এর ৭ নং অনুচ্ছেদে মূল প্রকল্প ও সর্বশেষ সংশোধিত প্রকল্প অনুমোদনের তারিখ উল্লেখ করার কথা থাকলেও তা করা হয়নি। অনুচ্ছেদ ৮-এ প্রকল্পের মেয়াদকাল সঠিকভাবে দেয়া হয়নি। অন্যদিকে পার্ট বি-তে অনুচ্ছেদ ০১-এ বাস্তবায়নকাল, অনুচ্ছেদ ০৫-এ অঙ্গভিত্তিক সর্বশেষ অনুমোদিত ডিপিপি লক্ষ্যমাত্রা ও প্রকৃত বাস্তবায়নের ছকটিও সঠিকভাবে দেয়া হয়নি। অনুচ্ছেদ ০৬-এ প্রকল্প পরিচালকের কর্মকাল দেয়া হয়নি। অনুচ্ছেদ ০৮-এ বলা আছে পূর্ত কাজের জন্য ১.০ কোটি টাকার উর্দ্ধে দরপত্র আহবানপূর্বক ঠিকাদার নিয়োগ করা হয়ে থাকলে তার তথ্য দিতে হবে। কিন্তু আলোচ্য পিসিআর-এ এতদ্সংক্রান্ত কোন তথ্যই দেয়া হয়নি। এক কথায় আলোচ্য প্রকল্পটির পিসিআরটি দায় সারাভাবে প্রণয়ন করা হয়েছে। ঢাকা মহানগরীর যানজট নিরসনে ২৩৭৮.১১ লক্ষ টাকা ব্যয় সম্বলিত এ জাতীয় গুরুত্বপূর্ণ একটি প্রকল্পের পিসিআর প্রণয়নে প্রকল্প পরিচালকের এ ধরণের দায়িত্বহীনতা গ্রহণযোগ্য নয়।

১২। **সুপারিশঃ**

১২.১ ভবিষ্যতে যানজট নিরসনে ফ্লাইওভারের ন্যায় উচ্চ কারিগরি সম্পন্ন প্রকল্প গ্রহণের পূর্বে দীর্ঘমেয়াদী ট্রাফিক ভলিউম বিবেচনা করে বিস্তাবিত সমীক্ষার মাধ্যমে প্রকল্প গ্রহণের বিষয়ে যোগাযোগ মন্ত্রণালয়কে আরও সতর্ক হতে হবে (অনুঃ১০.১)।

১২.২ আলোচ্য প্রকল্পের আওতায় সৌন্দর্য বর্ধন বাবদ প্রায় ৭৫.০০ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হলেও তা দীর্ঘস্থায়ী না হওয়ার বিষয়টি অগ্রহণযোগ্য। সৌন্দর্য বর্ধনের জন্য দো-আঁশ মাটির পরিবর্তে বালি মাটিতে যে সকল ঘাস লাগানো হয়েছে সে সকল স্থানে দো-আঁশ মাটি সংগ্রহপূর্বক নতুন করে ঘাস লাগানো এবং তার সঠিক পরিচর্যা প্রয়োজনে এ সকল স্থানে fencing দেয়ার জন্য সড়ক ও রেলপথ বিভাগ সংশ্লিষ্ট সংস্থাকে নির্দেশ প্রদান করতে পারে (অনুঃ১০.২)।

১২.৩ ভবিষ্যতে যোগাযোগ মন্ত্রণালয়ের আওতায় সম্পন্নকৃত সকল প্রকল্পের পিসিআর প্রেরণে সংশ্লিষ্ট প্রকল্প পরিচালককে আরও যন্তবান হওয়ার বিষয়ে সড়ক ও রেলপথ বিভাগ হতে সকল নির্দেশনা প্রদান করতে পারে (অনুঃ ১১.০)।

ঝিনাইদহ-হামদাহ-বিসিক শিল্প নগরী বাস টার্মিনাল বাইপাস সড়ক নির্মাণ
(সমাপ্তঃ জুন, ২০১০)

০১। প্রকল্পের অবস্থান : ঝিনাইদহ জেলার ঝিনাইদহ সদর উপজেলা।
০২। বাস্তবায়নকারী সংস্থা : সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর।
০৩। প্রশাসনিক মন্ত্রণালয় : যোগাযোগ মন্ত্রণালয়।

০৪। প্রকল্পের বাস্তবায়ন সময় ও ব্যয় : (লক্ষ টাকায়)

প্রাক্কলিত ব্যয় (প্রঃ সাঃ)		প্রকৃত ব্যয় (প্রঃ সাঃ)	পরিকল্পিত বাস্তবায়নকাল		প্রকৃত বাস্তবায়ন কাল	অতিক্রান্ত ব্যয় (মূল প্রাক্কলিত ব্যয়ের %)	অতিক্রান্ত সময় (মূল বাস্তবায়নকালের (%)
মূল	সর্বশেষ সংশোধিত		মূল	সর্বশেষ সংশোধিত			
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮
১৮৫৩.৪০ (--)	১৬৬৬.৫৭ (-)	১৬৬৬.৫৭ (--)	জানুয়ারি, ২০০৬ হতে জুন, ২০০৮	জানুয়ারি, ২০০৬ হতে জুন, ২০১০	জানুয়ারি, ২০০৬ হতে	-	২ বছর (৮০%)

০৫। **প্রকল্পের অঙ্গভিত্তিক বাস্তবায়ন (পিসিআর এর ভিত্তিতে) :**

(লক্ষ টাকায়)

ক্রমিক নং	অঙ্গের নাম	একক	সর্বশেষ সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী লক্ষ্যমাত্রা		প্রকৃত বাস্তবায়ন	
			বাস্তব	আর্থিক	বাস্তব (%)	আর্থিক (%)
১	২		৩	৪	৫	৬
১.০	জরীপ ও নক্সা প্রণয়ন	থোক	-	১.০০	১০০%	১.০০ (১০০)
২.০	ভূমি অধিগ্রহণ	হেক্টর	১১.২৫১	৫০২.৬২	১১.২৫১ (১০০)	৫০২.৬২ (১০০)
৩.০	মাটির বাঁধ নির্মাণ (উচু ও প্রশস্তকরণ)	লঃঘঃমিঃ	১.৯০	২০০.০০	১.৯০ (১০০)	২০০.০০ (১০০)
৪.০	ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট নির্মাণঃ					
ক)	নতুন পেভমেন্ট নির্মাণ	কিঃমিঃ	৩.৫০	৩৮৮.৯৫	৩.৫০ (১০০)	৩৮৮.৯৫ (১০০)
খ)	সার্ফেসিং (কার্পেটিং এবং সীলকোট)	কিঃমিঃ	৩.৫০	১০০.০০	৩.৫০ (১০০)	১০০.০০ (১০০)
৫.০	পিসি গার্ডার সেতু নির্মাণ (০১টি)	মিঃ	৪২.৬৮	৩৩০.০০	৪২.৬৮ (১০০)	৩৩০.০০ (১০০)
৬.০	আরসিসি কালভার্ট নির্মাণ	মিঃ	৩৯.৩৫	১২০.০০	৩৯.৩৫ (১০০)	১২০.০০ (১০০)
৭.০	রক্ষাপদ কাজ (প্যালাসাইডিং কাজ)	লঃঘঃমিঃ	০.০০১৯৮	৬.০০	০.০০১৯৮	৬.০০
৮.০	সাইন, সিগনাল, কিঃমিঃপোস্ট, রোড মার্কিং ইত্যাদি	থোক	-	৩.০০	-	৩.০০ (১০০)
৯.০	ইউটিলিটি অপসারণ	থোক	-	১৫.০০	-	১৫.০০ (১০০)
	মোট		১০০%	১৬৬৬.৫৭	১০০%	১৬৬৬.৫৭ (১০০)

বিঃদ্রঃ প্রকৃত পরিমাণ ও ব্যয়ের আলোকে ডিপিপি সংশোধন করা হয় বলে লক্ষ্যমাত্রার সাথে প্রকৃত বাস্তবায়ন হুবুহ মিলে গেছে।

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

০৭। **সাধারণ পর্যবেক্ষণঃ**

৭.১ **পটভূমি ও উদ্দেশ্য :** আলোচ্য প্রকল্পের আওতায় ঝিনাইদহ বাইপাস সড়কটি ঝিনাইদহের হামদাহ এলাকার কাছ থেকে ঝিনাইদহ-যশোর মহাসড়কে শুরু হয়ে ঝিনাইদহ-মাগুড়া সড়কের বিসিক শিল্প নগরী এলাকায় নির্মাণাধীন চক্ষু হাসপাতালের পূব পাশ ঘেষে ঝিনাইদহ- মাগুড়া সড়কে মিলিত হয়েছে। এর ফলে ফরিদপুর/মাগুড়া হতে যে সকল যানবাহন ঝিনাইদহ শহরের ভিতর দিয়ে যশোর/খুলনা যাতায়াত করবে সে সকল যানবাহন আর শহরে যানজট সৃষ্টি করতে পারবে না এবং চলাচলের স্বাভাবিক গতিও বজায় থাকবে। ঝিনাইদহ শহরের ভিতর যানজট ও সড়ক দুর্ঘটনা এড়ানোর উদ্দেশ্যে বাইপাস সড়কটি গ্রহণ করা হয়।

৭.২ **প্রকল্পের অনুমোদন :** মূল প্রকল্পটি গত ১৯/০৩/২০০৬ তারিখে মাননীয় পরিকল্পনা মন্ত্রী কর্তৃক অনুমোদিত হয়। মূল অনুমোদন মোতাবেক প্রকল্পটির প্রাক্কলিত ব্যয় ১৮৫৩.৪০ লক্ষ টাকা এবং বাস্তবায়নকাল ছিল জানুয়ারি, ২০০৬ হতে জুন, ২০০৮। ভূমি অধিগ্রহণে বিলম্ব ও পরিকল্পিত লক্ষ্যমাত্রা অনুযায়ী প্রকল্পটির বিপরীতে অর্থ বরাদ্দ প্রদান করতে না পারায় ব্যয় বৃদ্ধি ব্যতিরেকে প্রকল্পটির বাস্তবায়ন মেয়াদ জুন, ২০০৯ পর্যন্ত বৃদ্ধি করা হয়। পরবর্তীতে ৩.৫০ কিঃমিঃ হার্ডসোল্ডার ও ইউটিলিটি অপসারণ অঙ্গ নতুনভাবে অন্তর্ভুক্তকরণ এবং ঠিকাদার প্রতিষ্ঠান কর্তৃক উদ্ধৃত দর ও প্রকৃত কাজের প্রেক্ষিতে বাস্তবায়নের শেষ পর্যায়ে প্রকল্পটি সংশোধন করা হয়। সংশোধিত প্রকল্পটি ১২.০৪.২০১০ তারিখে মাননীয় পরিকল্পনা মন্ত্রী কর্তৃক ১৬৬৬.৫৭ লক্ষ টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে এবং জানুয়ারি, ২০০৬ হতে জুন, ২০১০ মেয়াদে অনুমোদন করা হয়।

৭.৩ **বছর ভিত্তিক ডিপিপি লক্ষ্যমাত্রা, এডিপি ও আরএডিপি বরাদ্দ, অবমুক্তি ও ব্যয় (পিসিআর এর ভিত্তিতে) :**

(লক্ষ টাকায়)

অর্থ বছর	ডিপিপি অনুযায়ী লক্ষ্যমাত্রা	সংশোধিত এডিপি বরাদ্দ	অবমুক্ত	ব্যয়
২০০৫-০৬	৫০.০০	৫০.০০	৫০.০০	৫০.০০
২০০৬-০৭	২০০.০০	২০০.০০	২০০.০০	২০০.০০
২০০৭-০৮	৩০০.০০	৩০০.০০	৩০০.০০	৩০০.০০
২০০৮-০৯	৮০০.০০	৮০০.০০	৮০০.০০	৮০০.০০
২০০৯-১০	৩১৬.৫৭	৩১৬.৫৭	৩১৬.৫৭	৩১৬.৫৭
মোট	১৬৬৬.৫৭	১৬৬৬.৫৭	১৬৬৬.৫৭	১৬৬৬.৫৭

* প্রকল্প বাস্তবায়নের শেষ পর্যায়ে অর্থাৎ ১২.০৪.২০০৯ তারিখে প্রকল্পটির ২য় সংশোধন প্রস্তাব অনুমোদন করায় ডিপিপি লক্ষ্যমাত্রা, আরএডিপি বরাদ্দ, অবমুক্ত ও ব্যয়ের হিসেবে হুবহু মিল পাওয়া যায়।

৭.৪ **বাস্তবায়ন অগ্রগতিঃ** প্রকল্পটির সর্বশেষ সংশোধিত অনুমোদিত ব্যয় ১৬৬৬.৫৭ লক্ষ টাকার বিপরীতে সমাপ্তিকাল (জুন, ২০১০) পর্যন্ত প্রকৃত ১০০% ব্যয় হয়েছে। এ ব্যয়ের মধ্যে ১.০০ লক্ষ টাকা ব্যয়ে জরীপ, ডিজাইন ও ড্রইং প্রণয়ন কাজ, ৫০২.৬২ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ভূমি অধিগ্রহণ, ২০০.০০ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ১.৯০ লঃঘঃমিঃ মাটির কাজ, ৪৮৮.৯৫ লক্ষ টাকা ব্যয়ে কার্পেটিং সিলকোটসহ ৩.৫০ কিঃমিঃ নতুন ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট নির্মাণ কাজ, ৩৩০.০০ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ৪২.৬৮ মিটার দৈর্ঘ্যের ১টি আরসিসি পিসি গার্ডার সেতু নির্মাণ, ১২০.০০ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ৩৯.৩৫ মিটার আরসিসি কালভার্ট নির্মাণ, ৬.০০ লক্ষ টাকা ব্যয়ে প্যালাসাইডিং, ৩.০০ লক্ষ টাকা ব্যয়ে সাইন, সিগনাল ও কিঃমিঃ পোস্ট স্থাপন এবং ১৫.০০ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ইউটিলিটি অপসারণ কাজ করা হয়েছে।

৭.৫ **প্রকল্পের ব্যবস্থাপনা ও প্রকল্প পরিচালক সম্পর্কিতঃ** প্রকল্পের শুরু হতে শেষ পর্যন্ত যশোর সড়ক সার্কেলের তত্ত্বাবধায়ক প্রকৌশলী প্রকল্প পরিচালক হিসেবে দায়িত্ব পালন করেন। ঝিনাইদহ সড়ক বিভাগের নির্বাহী প্রকৌশলী, উপ-বিভাগীয় প্রকৌশলী ও উপ-সহকারী প্রকৌশলী মূলত মাঠ পর্যায়ে প্রকল্পটির সার্বিক বাস্তবায়নের দায়িত্বে ছিলেন। প্রকল্পের শুরু হতে সমাপ্তি পর্যন্ত দায়িত্ব পালনকালে প্রকল্প পরিচালকের তথ্য নিম্নে দেয়া হলো

ক্রঃনঃ	কর্মকর্তার নাম, পদবী	পূর্ণকালীন/ খন্ডকালীন	কতটি প্রকল্পর দায়িত্ব পালন করেন	মেয়াদকাল
১	জনাব মোঃ আফতাব উদ্দিন তত্ত্বাবধায়ক প্রকৌশলী, সড়ক ও জনপথ	পূর্ণকালীন	একাধিক	১০.০২.০৫-২২-০১-০৭

ক্রঃনঃ	কর্মকর্তার নাম, পদবী	পূর্ণকালীন/ খন্ডকালীন	কতটি প্রকল্পর দায়িত্ব পালন করেন	মেয়াদকাল
	অধিদপ্তর, যশোর সার্কেল।			
২	জনাব আব্দুল কুদ্দুস-২ তত্বাবধায়ক প্রকৌশলী, সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর, যশোর সার্কেল।	পূর্ণকালীন	,,	১৮.০৪.০৭-১১.০১.১০
৩	জনাব মোঃ বুলবুল হোসেন তত্বাবধায়ক প্রকৌশলী, সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর, যশোর সার্কেল।	পূর্ণকালীন	,,	১২.০১.২০১০ হতে সমাপ্তি পর্যন্ত

৮। **প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জনঃ**

পরিকল্পিত	অর্জন
প্রকল্পের আওতায় ৩.৫০ কিঃমিঃ বাইপাস সড়ক নির্মাণের মাধ্যমে ঝিনাইদহ শহরের ট্রাফিক ভলিউম হ্রাস করা এবং ঝিনাইদহ শহরের অদূরে নির্মিত আন্তঃজিলা বাস টার্মিনালকে আরও ফাংশনাল করা প্রকল্পের উদ্দেশ্য।	প্রকল্পের আওতায় ৩.৫০ কিঃমিঃ বাইপাস সড়ক নির্মিত হলেও বাইপাস সড়কটির সর্বোচ্চ ব্যবহার না হওয়ায় ঝিনাইদহ শহরের যানজট সমস্যা একই রকম রয়ে গেছে। এছাড়াও বাইপাস সড়কটির সর্বোচ্চ ব্যাবহার না হওয়ায় আন্তঃজিলা বাস টার্মনালটির ব্যবহারও তেমন একটা বাড়েনি।

৯.০। **উদ্দেশ্য অর্জিত না হয়ে থাকলে তার কারণঃ** ১০০% উদ্দেশ্য অর্জিত হয়নি কারণ স্থানীয় পরিবহন মালিক সমিতি বাইপাস সড়কটি ব্যবহারে এখনও খুব একটা আগ্রহী নয়।

১০। **প্রকল্প বাস্তবায়ন সমস্যাঃ**

১০.১ **বাইপাস সড়কটির সর্বোচ্চ ব্যবহার না হওয়াঃ** প্রকল্পটি গ্রহণের অন্যতম উদ্দেশ্যে ছিল ঝিনাইদহের আশপাশের শহর হতে আগত যানবাহনের কারণে যাতে ঝিনাইদহ শহরে কোনরকম যানজট সৃষ্টি না হয়। এ জন্য বাইপাস সড়কটির এক প্রান্তে অবস্থিত ঝিনাইদহ বাস টার্মিনাল ব্যবহারের মাধ্যমে আলোচ্য বাইপাস সড়কটি নির্মাণের উদ্যোগ গ্রহণ করা হয়। কিন্তু বাস্তবে প্রকল্প এলাকা পরিদর্শনে গিয়ে দেখা যায়, মালবাহী কিছু ট্রাক ও স্থানীয় কিছু যান্ত্রিক/অযান্ত্রিক যানবাহন আলোচ্য বাইপাস সড়কটি ব্যবহার করলেও ঝিনাইদহের আশপাশের কোন জেলার যাত্রীবাহী যানবাহন বাইপাস সড়কটি তেমন একটা ব্যবহার করে না। ফলে এ মুহুর্তে বাইপাস সড়ক নির্মাণ প্রকল্পটির উদ্দেশ্যের সাথে কিছুটা অসামঞ্জস্য প্রতীয়মান হয়েছে এবং ঝিনাইদহ শহরের যানজট সমস্যা আগের মতোই রয়েছে। এ বিষয়ে সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তারা জানান, শহরের মধ্যে যাত্রীদের উঠানামার সুবিধার্থে পরিবহন মালিক সমিতি এ মহুর্তে আলোচ্য বাইপাস সড়কটি ব্যবহারে ততটা আগ্রহী না। আলোচ্য বাইপাস সড়কটি সর্বোচ্চ ব্যবহারের জন্য পরিবহন মালিক সমিতিসহ আইন শৃংখলা বাহিনীর সদিচ্ছা থাকতে হবে। তবে ২/১ বছরের মধ্যেই আলোচ্য বাইপাস সড়কটিতে ট্রাফিক ভলিউম অনেকগুন বেড়ে যাবে বলে তারা জানান।

১০.১ **যথাযথভাবে স্লোপ ও সোল্ডার অংশে মাটির কাজ না করাঃ** পরিদর্শনকালে দেখা যায়, রাস্তাটির বিভিন্ন অংশে সড়ক বাঁধের মাটির কাজে যথাযথ স্লোপ ১:২ মেইনটেইন করা হয়নি। ফলে সড়ক বাঁধটির স্থানে স্থানে ক্ষতিগ্রস্ত হতে দেখা যায়। এছাড়াও সড়কটির রাইট অব ওয়ে((ROW) হতে মাঝে মাঝে মাটি কেটে সড়ক বাধেঁ ব্যবহার করা হয়েছে। ফলে পরবর্তীতে সড়ক বাঁধের খুব কাছেই গর্ত থাকার দরুণ সামান্য বৃষ্টির পানিতে সড়ক বাঁধটি ক্ষতিগ্রস্ত হওয়ার সম্ভাবনা রয়েছে। এছাড়া সড়কটি বিভিন্ন স্থানে সোল্ডার অংশে মূল carriage way এর সাথে মিল রেখে মাটির কাজ না করায় সড়কটি দিয়ে গাড়ী চলার সময় রাস্তার কিনারা ভাঙ্গার সম্ভাবনা আছে। বাইপাস সড়কটির সড়ক বাঁধ নতুনভাবে নির্মিত হওয়ায় যথাযথ স্লোপ ১:২ মেইনটেইন করত রাস্তার কাজে ব্যবহৃত

১০০% মাটি দূর থেকে আনা হলে সড়ক বাঁধটি আরও বেশী টেকসই ও দীর্ঘস্থায়ী হতো, যা আলোচ্য প্রকল্পে ১০০% নিশ্চিত করা হয়নি।

১০.৪ **Time Over Run**: প্রকল্পটির আওতায় মাত্র ৩.৫০ কিঃমিঃ বাইপাস সড়ক নির্মাণের জন্য মূল অনুমোদিত মেয়াদকাল ছিল জানুয়ারি, ২০০৬ হতে জুন, ২০০৮ কিন্তু প্রকল্পটির সমাপ্ত করতে প্রকৃত সময় ব্যয় হয় জানুয়ারি, ২০০৬ হতে জুন, ২০১০ পর্যন্ত। অর্থাৎ মাত্র ৩.৫০ কিঃমিঃ সড়ক নির্মাণে মূল অনুমোদিত মেয়াদকাল ২ বছরের পরিবর্তে প্রকল্পটি ৪ বছরে বাস্তবায়িত হয়েছে। ফলে আলোচ্য প্রকল্পে টাইম ওভাররান হয়েছে ২ বছর যা মূল বাস্তবায়নকালের ১০০%। প্রকল্পের আওতায় মূল অনুমোদিত ডিপিপি হতে সর্বশেষ সংশোধিত ডিপিপিতে কাজের পরিমাণ উল্লেখযোগ্যভাবে বৃদ্ধি না পেলেও এ জাতীয় অস্বাভাবিক সময় বৃদ্ধি কাম্য নয়। প্রকল্প বাস্তবায়নের দুরদর্শিতার অভাব, বাস্তবায়নকারী কর্তৃপক্ষের অব্যবস্থাপনার জন্যই আলোচ্য প্রকল্পটির ক্ষেত্রে অস্বাভাবিক টাইম ওভর রান (২ বছর) হয়েছে বলে প্রতীয়মান হয়।

১১। সুপারিশঃ

১১.১ ঝিনাইদহ শহরের যানজট নিরসনের লক্ষ্যে অগ্রাধিকার ভিত্তিতে ১৬৬৬.৫৭ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ৩.৫০ কিঃমিঃ বাইপাস সড়কটি নির্মাণ করা হয়। অথচ বাইপাস সড়কটি যান চলাচলের জন্য উল্লেখযোগ্যভাবে ব্যবহার না হওয়ায় শহরের যানজট সমস্যার তেমন কোন পরিবর্তন হয়নি। ফলে প্রকল্পটির উদ্দেশ্য ব্যাহত হচ্ছে। ঝিনাইদহ শহরের যানজট নিরসনে বাইপাস সড়কটির সর্বোচ্চ ব্যবহার নিশ্চিত করতে উদ্যোগী মন্ত্রণালয় সংশ্লিষ্ট সকল সংস্থা কর্তৃক প্রয়োজনীয় কার্যক্রম গ্রহণ করবে (অনুঃ১০.১)।

১১.২ ঝিনাইদহ শহরের যানজট নিরসনে অলোচ্য বাইপাস সড়কটির সর্বোচ্চ ব্যবহার নিশ্চিত করতে যোগাযোগ মন্ত্রণালয় সংশ্লিষ্ট সকল সংস্থা(জেলা প্রশাসক কার্যালয়, ঝিনাইদহ পুলিশ সুপার কার্যালয়, সওজ, ঝিনাইদহ পৌরসভা ইত্যাদি) কে পত্র মারফত অনুরোধ জানাতে পারে। ভবিষ্যতে কোন শহরের বাইপাস সড়ক নির্মাণের পূর্বে তার সর্বোচ্চ ব্যবহার হবে কিনা তা যাচাইয়ে পর্যাপ্ত সমীক্ষা গ্রহণপূর্বক এ ধরণের প্রকল্প গ্রহণ করা সমীচীন হবে(অনুঃ ১০.১)।

১১.৩ বাইপাস সড়কটি টেকসই ও দীর্ঘস্থায়ী করতে সড়ক বাধেঁর যে সকল অংশে যথাযথ স্লোপ ১:২ মেইনটেইন করে মাটির কাজ করা হয়নি সে সকল অংশে মাটির কাজ করত সড়ক বাধেঁর দুধারে বৃক্ষরোপণ করা যেতে পারে (অনুঃ১০.২)।

১১.৩ যোগাযোগ মন্ত্রণালয়ের আওতায় বাস্তবায়নাধীন প্রকল্পে যাতে অস্বাভাবিক টাইম ওভাররান না হয় এজন্য যোগাযোগ মন্ত্রণালয়ের মনিটরিং বাড়াতে হবে (অনুঃ ১০.৪)।

কেবী হায়দার সড়ক ফুলগাজী (মুন্সিরহাট)-ফেনী(ফাজিলপুর) সড়ক উন্নয়ন প্রকল্প
(সমাপ্তঃ জুন, ২০১০)

০১। প্রকল্পের অবস্থান : ফেনী জেলা সদর, ফুলগাজী ও ছাগলনাইয়া উপজেলা।
০২। বাস্তবায়নকারী সংস্থা : সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর।
০৩। প্রশাসনিক মন্ত্রণালয় : যোগাযোগ মন্ত্রণালয়।

০৪। **প্রকল্পের বাস্তবায়ন সময় ও ব্যয়ঃ** (লক্ষ টাকায়)

প্রাক্কলিত ব্যয় (প্রঃ সাঃ)		প্রকৃত ব্যয় (প্রঃ সাঃ)	পরিকল্পিত বাস্তবায়নকাল		প্রকৃত বাস্তবায়ন কাল	অতিক্রান্ত ব্যয় (মূল প্রাক্কলিত ব্যয়ের %)	অতিক্রান্ত সময় (মূল বাস্তবায়নকালের (%)
মুল	সর্বশেষ সংশোধিত		মূল	সর্বশেষ সংশোধিত			
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮
২২৪৪.৯০ (--)	২৪৬৯.২২ (-)	২৪৬৫.৯৭ (--)	জুলাই, ২০০৬ হতে জুন, ২০০৯	জুলাই, ২০০৬ হতে জুন, ২০১০	জুলাই, ২০০৬ হতে জুন, ২০১০	২২১.০৭ (৯.৮৫)	১ বছর (৩৩.৩৩)

০৫। **প্রকল্পের অঙ্গভিত্তিক বাস্তবায়ন (মন্ত্রণালয় হতে প্রাপ্ত পিসিআর-এর ভিত্তিতে):**

(লক্ষ টাকায়)

ক্রমিক নং	অঙ্গের নাম	একক	সর্বশেষ সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী লক্ষ্যমাত্রা		প্রকৃত বাস্তবায়ন	
			বাস্তব	আর্থিক	বাস্তব (%)	আর্থিক (%)
১	২	৩	৪	৫	৬	৭
১.	ভূমি অধিগ্রহণ	হেক্টর	১০	২৪৭.০০	১০ (১০০)	২৪৭.০০ (১০০)
২.	সড়কবাঁধ নির্মাণে মাটির কাজ	লঃ ঘঃ মিঃ	৩.৪৫	৩৮৯.৬০	৩.৪৫ (১০০)	৩৮৯.৬০ (১০০)
৩.	ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট নির্মাণ					
	ক. প্রশস্তকরণ	কিঃ মিঃ	১৬	১৪৪.০০	১৬.০০ (১০০)	১৪৪.০০ (১০০)
	খ. বিদ্যমান পেভমেন্ট শক্তিশালীকরণ	কিঃ মিঃ	১৬	১৯২.০০	১৬.০০ (১০০)	১৯২.০০ (১০০)
	গ. নতুন ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট নির্মাণ	কিঃ মিঃ	৪.৮৪	২০৫.৪৯	৪.৮৪ (১০০)	২০৫.৪৯ (১০০)
	ঘ. হার্ডসোল্ডার নির্মাণ	কিঃ মিঃ	১১.৬০	২০৩.২৮	১১.৬০ (১০০)	২০৩.২৮ (১০০)
	ঙ. সার্ফেসিং (কার্পেটিং ও সীলকোট)	কিঃ মিঃ	২৩.১৫	৩২৬.৭৬	২৩.১৫ (১০০)	৩২৬.৭৬ (১০০)

ক্রমিক নং	অঙ্গের নাম	একক	সর্বশেষ সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী লক্ষ্যমাত্রা		প্রকৃত বাস্তবায়ন	
			বাস্তব	আর্থিক	বাস্তব (%)	আর্থিক (%)
১	২	৩	৪	৫	৬	৭
৪.	আরসিসি সেতু নির্মাণ	মিঃ	৪৩.৯৪	৩৬৪.৭০	৪৩.৯৪ (১০০)	৩৬৪.৭০ (১০০)
৫.	আরসিসি বক্স কালভার্ট নির্মাণ	মিঃ	৬৫.০০	২৮৭.২০	৬৫.০০ (১০০)	২৮৭.২০ (১০০)
৬.	রক্ষাপ্রদ কাজ					
	ক. ব্রীক টো-ওয়াল নির্মাণ	মিঃ	১২৬০.০০	৭০.১৮	১২৬০.০০ (১০০)	৭০.১৮ (১০০)
	খ. ম্যাট্রেসিং	লঃবঃমিঃ	০.০১	৪.০১	০.০১ (১০০)	৪.০১ (১০০)
৭.	সাইন ও সিগন্যাল স্থাপন	সংখ্যা	১৫০	৫.০০	১৫০.০০ (১০০)	৫.০০ (১০০)
৮.	কিঃ মিঃ পোষ্ট স্থাপন	সংখ্যা	২৫.০	৪.০	২৫.০০ (১০০)	৪.০০ (১০০)
৯.	নির্মাণকালীন রক্ষণাবেক্ষণ	থোক	--	২৬.০০	থোক	২৬.০০ (১০০)
	মোটঃ		**১০০%**	**২৪৬৯.২২**	**১০০%**	**২৪৬৯.২২ (১০০%)**

* প্রকল্প বাস্তবায়নের শেষ পর্যায়ে অর্থাৎ ২৩.১১.২০০৯ তারিখে প্রকল্পটির সংশোধন প্রস্তাব অনুমোদন করায় ডিপিপির লক্ষ্যমাত্রা ও প্রকৃত ব্যয়ের হিসেবে হুবুহু মিল পাওয়া যায়।

০৬। **কাজ অসম্পূর্ণ থাকলে তার কারণঃ** অনুমোদিত ডিপিপি অনুযায়ী সকল কাজ সমাপ্ত হয়েছে।

০৭। **সাধারণ পর্যবেক্ষণঃ**

৭.১ **পটভূমি ও উদ্দেশ্যঃ** কে. বি. হায়দার সড়কটি ফেনী জেলার ফুলগাজী, ছাগলনাইয়া ও ফেনী উপজেলার একটি গুরুত্বপূর্ণ সড়ক। সড়কটি ফেনী-পরশুরাম-বিলোনীয়া আঞ্চলিক মহাসড়কের ১০তম কিলোমিটারের মুন্সিরহাট থেকে শুরু হযে পুরাতন চট্রগ্রাম-ঢাকা ট্র্যাংক রোডের পাঠাননগর অতিক্রম করে ফেনী সদর উপজেলার ফাজিলপুর নামক স্থানে ঢাকা-চট্টগ্রাম মহাসড়কের সাথে মিলিত হয়েছে। ২৫ কিঃ মিঃ দীর্ঘ সড়কটির ১৭ কিঃ মিঃ এলজিইডি/সওজ কর্তৃক ২.৭৪ মিটার বা ৯ ফুট প্রশস্ত পেভমেন্ট নির্মিত হয়েছে। অবশিষ্ট ৮ কিলোমিটার সম্পূর্ণ কাঁচা। সড়ক শ্রেণীবিন্যাষ অনুযায়ী এ সড়কটির মালিকানা সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের নিকট ন্যস্ত করা হয়। সড়কটির পাঁকা অংশ বন্যা, অতিবৃষ্টি এবং ভারী যানবাহন চলাচলে ভেঙ্গে/নষ্ট হয়ে যানবাহন চলাচলের অনুপযোগী হয়ে পড়ে। অন্যদিকে ৮ কিলোমিটার সড়ক পাকা না হওয়াতে সম্পূর্ণ সড়কটিতে যানবাহন চলাচল বিঘ্নিত হচ্ছে। ফলে এতদ্অঞ্চলের জনগনের যাতায়াত ব্যবস্থা ও উৎপাদিত কৃষি পণ্যের পরিবহনে মারাত্বক অনুবিধা সৃষ্টি হয়। এ প্রেক্ষাপটে এতদঞ্চলের যোগাযোগ ব্যবস্থার উন্নয়নসহ আর্থ-সামাজিক অবস্থার উন্নয়নের লক্ষ্যে প্রকল্পটি গৃহীত হয়।

৭.২ **প্রকল্পের অনুমোদনঃ** প্রকল্পটি জুলাই ২০০৬ থেকে জুন, ২০০৯ মেয়াদে ২২৪৪.৯০ লক্ষ টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে ৩০.০৫.২০০৬ তারিখে মাননীয় অর্থ ও পরিকল্পনা মন্ত্রী কর্তৃক অনুমোদিত হয়। পরবর্তীতে সওজের সিডিউল দর পরিবতনের কারণে নির্মাণ ও পূর্ত কাজের ব্যয় বৃদ্ধি এবং সড়কের এল্যাইনমেন্টে ঢাকা-চট্রগ্রাম রেল লাইন অতিক্রম করেছে বিধায় বাংলাদেশ রেলওয়ের চাহিদা অনুযায়ী ১টি রেলওয়ে লেভেল ক্রসিং-এর আবশ্যকতা দেখা দেওয়ায় প্রকল্পটি সংশোধনের প্রয়োজন দেখা দেয়। পরবর্তীতে প্রকল্প ১০% এর মধ্যে সীমাবদ্ধ রেখে ২৪৬৯.২২ লক্ষ টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে গত ২৩.১১.২০০৯ তারিখ যোগাযোগ মন্ত্রনালয়ের দায়িত্বে নিয়োজিত মাননীয় মন্ত্রী কর্তৃক ১ম সংশোধন প্রস্তাব অনুমোদন করা হয়।

৭.৩ **বছর ভিত্তিক ডিপিপি লক্ষ্যমাত্রা, এডিপি ও আরএডিপি বরাদ্দ, অবমুক্তি ও ব্যয় সংক্রান্ত** (যোগাযোগ মন্ত্রনালয় হতে প্রাপ্ত পিসিআর এর ভিত্তিতে) (লক্ষ টাকায়)

অর্থ বছর	ডিপিপি অনুযায়ী লক্ষ্যমাত্রা	সংশোধিত এডিপি বরাদ্দ	অবমুক্ত	ব্যয়
২০০৬-০৭	৯৬০.০০	৯৬০.০০	৯৬০.০০	৯৬০.০০
২০০৭-০৮	৪০০.০০	৪০০.০০	৪০০.০০	৪০০.০০
২০০৮-০৯	৫৭০.০০	৫৭০.০০	৫৭০.০০	৫৭০.০০
২০০৯-১০	৫৩৯.০০	৫৩৯.০০	৫৩৯.০০	৫৩৫.৭৫
মোট	২৪৬৯.০০	২৪৬৯.০০	২৪৬৯.০০	২৪৬৫.৭৫

* প্রকল্পটির বিপরীতে মোট প্রাক্কলিত ব্যয় ২৪৬৯.০০ লক্ষ টাকার মধ্যে আরএডিপি বরাদ্দ ও অবমুক্ত করা হয় ২৪৬৯.০০ লক্ষ টাকা, যার মধ্যে প্রকৃত ব্যয় হয় ২৪৬৫.৭৫ লক্ষ টাকা। প্রকল্পের আওতায় এডিপি বরাদ্দের বিপরীতে অবমুক্তকৃত ২৪৬৯.০০ লক্ষ টাকার মধ্যে (২৪৬৯.০০-২৪৬৫.৭৫) বা ৩.২৫ লক্ষ টাকা অব্যয়িত রয়েছে, যা সরকারী কোষাগারে জমা দেয়া হয়েছে বলে জানা যায়।

৭.৪ **বাস্তবায়ন অগ্রগতিঃ** প্রকল্পটির সর্বশেষ অনুমোদিত মোট প্রাক্কলিত ব্যয় ২৪৬৯.২২ লক্ষ টাকার বিপরীতে সমাপ্তিকাল (জুন, ২০১০) পর্যন্ত প্রকৃত ব্যয় হয়েছে ২৪৬৫.৯৭ লক্ষ টাকা। এ ব্যয়ের মধ্যে ২৪৭.০০ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ১০.০০ হেক্টর ভুমি অধিগ্রহণ, ৩৮৯.৬০ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ৩.৪৫ লঃঘঃমিঃ সড়ক বাঁধের মাটির কাজ, ১৪৪.০০ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ১৬ কিঃমিঃ সড়ক প্রশস্তকরণ, ১৯২.০০ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ১৬.০০ কিঃমিঃ বিদ্যমান পেভমেন্ট প্রশস্তকরণ, ২০৫.৪৯ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ৪.৮৪ কিঃমিঃ নতুন ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট নির্মাণ, ২০৩.২৮ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ১১.৬০ কিঃমিঃ রাস্তার হাডসোল্ডার নির্মাণ, ৩২৬.৭৬ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ২৩.১৫ কিঃমিঃ সার্ফেসিং(কার্পেটিং ও সিলকোট), ৩৬৪.৭০ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ৪৩.৯৪ মিটার আরসিসি সেতু নির্মাণ, ২৮৭.২০ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ৬৫.০০ মিটার আরিসি বক্স কালভার্ট নিমাণ, ৭৪.১৯ লক্ষ টাকা ব্যয়ে রক্ষাপ্রদ কাজ এবং ৯.০০ লক্ষ টাকা ব্যয়ে সাইন, সিগনাল, কিঃমিঃ পোস্টের কাজ করা হয়েছে।

৭.৫ **প্রকল্প পরিচালক সংক্রান্ত তথ্যাদিঃ** প্রকল্পের শুরু হতে শেষ পর্যন্ত নোয়াখালী সড়ক সার্কেলের তত্ত্বাবধায়ক প্রকৌশলী প্রকল্প পরিচালক হিসেবে দায়িত্ব পালন করেন। ফেনী সড়ক বিভাগের নির্বাহী প্রকৌশলী, উপ-বিভাগীয় প্রকৌশলী ও উপ-সহকারী প্রকৌশলী মূলত মাঠ পর্যায়ে প্রকল্পটির সার্বিক বাস্তবায়নের দায়িত্বে ছিলেন। প্রকল্পের শুরু হতে সমাপ্তি পর্যন্ত দায়িত্ব পালনকালে প্রকল্প পরিচালকের তথ্য নিম্নে দেয়া হলো :

ক্রঃ নং	প্রকল্প পরিচালকের নাম ও পদবী	দায়িত্বের ধরণ	কর্মকাল	মন্তব্য
১	জনাব মোঃ সাইদ রাশিদুল তত্ত্বাবধায়ক প্রকৌশলী, নোয়াখালী সড়ক সার্কেল	অতিরিক্ত দায়িত্ব		সড়ক ও রেলপথ বিভাগ হতে প্রাপ্ত পিসিআর-এ উল্লেখ করা হয়নি।
২	জনাব মোঃ গোলাম কিবরিয়া তত্ত্বাবধায়ক প্রকৌশলী, নোয়াখালী সড়ক সার্কেল	অতিরিক্ত দায়িত্ব		
৩	জনাব মোঃ কাজী মোহাম্মদ আলী তত্ত্বাবধায়ক প্রকৌশলী, নোয়াখালী সড়ক সার্কেল	অতিরিক্ত দায়িত্ব		

৮। **প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জনঃ**

পরিকল্পিত	উদ্দেশ্য অর্জন
১। বিদ্যমান সড়ককে জেলা সড়ক মানে উন্নীত করা; ২। উন্নত সড়ক যোগাযোগ স্থাপন করা; ৩। নিরাপদ যানচলাচল নিশ্চিত করা।	১। প্রকল্পটি বাস্তবায়নের মাধ্যমে কেবি হায়দার বিদ্যমান সড়কটিকে জেলা সড়ক মানে উন্নীত করা হয়েছে। ২। প্রকল্প বাস্তবায়নের ফলে রাস্তাটি উন্নত সড়ক যোগাযোগ নিশ্চিত হয়েছে। ৩। প্রকল্প বাস্তবায়নের ফলে রাস্তাটিতে নিরাপদ যানচলাচল নিশ্চিত হয়েছে।

৯.০। **উদ্দেশ্য অর্জিত না হয়ে থাকলে তার কারণঃ** উদ্দেশ্য অর্জিত হয়েছে।

১০। **প্রকল্প বাস্তবায়ন সমস্যাঃ**

১০.১ **সড়ক ও রেলপথ বিভাগ কর্তৃক প্রণীত পিসিআর-এ আর্থিক বিবরণীর তথ্যের গরমিলঃ** সড়ক ও রেলপথ বিভাগ হতে প্রাপ্ত পিসিআর পর্যালোচনা করে দেখা যায়, পৃষ্ঠা নং-২-এ প্রকল্পটির সংশোধিত ব্যয় ২৪৬৯.২২ লক্ষ টাকার বিপরীতে ২৪৬৫.৯৭ লক্ষ টাকা প্রকৃত ব্যয় দেখানো হয়েছে। আবার পৃষ্ঠা নং ৩-এ ২৪৬৯.২২ লক্ষ টাকার বিপরীতে ২৪৬৯.২২ লক্ষ টাকা প্রকৃত ব্যয় দেখানো হয়েছে। এক্ষেত্রে প্রকল্পটির বিপরীতে প্রকৃতপক্ষে কত ব্যয় হয়েছে তা বোধগম্য নয়।

১০.২ **যথাযথ স্লোপ মেইনটেইন করে সড়ক বাঁধের স্লোপ ও সোল্ডার অংশের মাটির কাজ না করাঃ** পরিদর্শনকালে দেখা যায়, রাস্তাটির বিভিন্ন অংশে রাস্তার কিনারা ভেঙ্গে পেভমেন্ট ক্ষতিগ্রস্ত হয়েছে। এছাড়াও সড়ক বাঁধের মাটির কাজে যথাযথ স্লোপ মেইনটেইন না করায় সড়ক বাঁধও ক্ষতিগ্রস্ত হয়েছে। পেভমেন্টসহ সড়ক বাঁধ ক্ষতিগ্রস্ত হওয়ার কারণ সম্পর্কে সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তার নিকট জানতে চাওয়া হলে তিনি জানান, রস্তাটির বিভিন্ন অংশে রাস্তার পাশের স্থানীয় জনগণ কর্তৃক রাইট অব ওয়ের (ROW) মধ্যে ছোট/বড় পুকুর কাটাসহ মাটি কেটে গৃহাস্থালী কাজের ব্যবহারের দরুন রাস্তাটির সড়ক বাঁধসহ পেভমেন্ট ক্ষতিগ্রস্ত হচ্ছে। স্থানীয় জনগন কর্তৃক রাস্তার পাশের মাটি কাটার দরুন রাস্তা ক্ষতিগ্রস্ত হওয়ার বিষয়ে দায়ী জনগনের বিরুদ্ধে কোন আইনানুগ ব্যবস্থা গ্রহণের সুযোগ আছে কিনা জানতে চাওয়া হলে সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তা জানান, রাস্তাটির এ্যালাইনমেন্টের সকল জমি সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের মালিকানাভুক্ত নয়। তিনি আরও জানান, বিদ্যমান আইন অনুযায়ী সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের মালিকানাভুক্ত রাস্তার রাইট অব ওয়ে হতে কমপক্ষে ১০ মিটারের মধ্যে কোন প্রকার অবকাঠামো নির্মাণের সুযোগ নেই। কিন্তু বাস্তবে এ আইনের কোন প্রয়োগ না থাকায় সারা বাংলাদেশে সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের আওতাভুক্ত প্রায় রাস্তাই এ ধরণের ক্ষতিসাধন হচ্ছে, যা বিদ্যমান আইনের প্রয়োগ কিংবা পাবলিক সচেতনতা বৃদ্ধির মাধ্যমে অনেকাংশে রোধ করা সম্ভব। সারা দেশে সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের আওতাভুক্ত রাস্তার পেভমেন্টসহ সড়ক বাঁধের স্থায়ীত্ব নিশ্চিতকরণের মাধ্যমে টেকসই উন্নয়ন অর্জনের জন্য দেশের যে কোন এলাকায় সরকার কর্তৃক একবার রাস্তা নির্মাণের পর রাস্তার পাশের মাটি সরে যাওয়ার কারণে রাস্তার পেভমেন্টসহ সড়ক বাঁধের যে ক্ষতিসাধন হচ্ছে তার যেন পুনরাবৃত্তি না হয় এজন্য রাস্তার যে অংশে এ জাতীয় ক্ষতি হবে তার ঠিক পাশের জনগণকে (রাস্তার ঐ অংশের সবচেয়ে বেশী ব্যবহারকারী) এ অংশের মাটির কাজ নিজ দায়িত্বে কিংবা স্থানীয় জনগণের সম্মিলিত প্রচেষ্টায় যার যার এলাকার রাস্তা রক্ষার কাজে এগিয়ে আসার ব্যাপরে পাবলিক সচেতনা বৃদ্ধি করাসহ আইন প্রণয়ন করা জরুরী। এতে সারা দেশের সড়ক অবকাঠামো খাতের টেকসই উন্নয়ন নিশ্চিত হওয়ার পাশাপাশি প্রতি বছর সড়ক রক্ষণাবক্ষণের নামে মাটির কাজ বাবদ যে বিপুল পরিমাণ অর্থ ব্যয় হচ্ছে তা সাশ্রয় করা যাবে।

১১। **সুপারিশঃ**

১১.১ প্রকল্পটির বিপরীতে প্রকৃতপক্ষে কত ব্যয় হয়েছে সড়ক ও রেলপথ বিভাগ খতিয়ে দেখে এ বিভাগকে অবহিত করার পাশাপাশি ভবিষ্যতে যাতে প্রকল্পের পিসিআর-এ প্রদত্ত তথ্যে এ জাতীয় গরমিল না থাকে সে বিষয়ে সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরকে সতর্ক করবে (অনুঃ১০.১)।

১১.২ রাস্তার কাজের গুণগতমান নিশ্চিত করতে যোগাযোগ মন্ত্রণালয় সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরকে রাস্তা নির্মাণ সংক্রান্ত স্পেসিফিকেশন যথাযথভাবে অনুসরণ করার জন্য কঠোর নির্দেশনা প্রদান করবে (অনুঃ১০.২)।

১১.৩ সরকারের পাশাপাশি স্থানীয় জনগন ও উপকারভোগীদের অংশীদারীত্বের মাধ্যমে সারা দেশের সড়ক অবকাঠামো খাতের টেকসই উন্নয়ন নিশ্চিত করতে মাটি কাটা বা সড়ক বাঁধের স্লোপে মাটি না থাকার দরুন রাস্তার যে অংশে পেভমেন্টসহ সড়ক বাঁধের ক্ষতি হবে তার ঠিক পাশের জনগণকে (রাস্তার ঐ অংশের সবচেয়ে বেশী ব্যবহারকারী) যথাযথ স্লোপ মেইনটেইন করে এ অংশের মাটির কাজ নিজ দায়িত্বে কিংবা স্থানীয় জনগণের সম্মিলিত প্রচেষ্টায় যার যার এলাকার রাস্তা রক্ষার কাজে এগিয়ে আসার ব্যাপরে পাবলিক সচেতনা বৃদ্ধি করাসহ প্রয়োজনীয় আইন প্রণয়নের বিষয়ে সড়ক ও রেলপথ বিভাগ কার্যকরী উদ্যোগ গ্রহণ করতে পারে (অনুঃ ১০.২)।