২০০৭ সালের বন্যা ও অতিবৃষ্টিতে ক্ষতিগ্রস্ত ঢাকা সিটি করপোরেশনের সড়ক অবকাঠামো পুনর্বাসন
(সমাপ্তঃ জুন, ২০১০)

০১।	**প্রকল্পের অবস্থানঃ**	:	ঢাকা সিটি করপোরেশন এলাকা (জোন ১, ৪, ৭ ও ৯ এর বিভিন্ন এলাকা)
০২।	**বাস্তবায়নকারী সংস্থাঃ**	:	ঢাকা সিটি কর্পোরেশন (ডিসিসি)
০৩।	**প্রশাসনিক মন্ত্রণালয়/বিভাগঃ**	:	স্থানীয় সরকার, পল্লী উন্নয়ন ও সমবায় মন্ত্রণালয়/ স্থানীয় সরকার বিভাগ
০৪।	**<u>প্রকল্পের বাস্তবায়ন সময় ও ব্যয়ঃ</u>**	:	

(লক্ষ টাকায়)

প্রাক্কলিত ব্যয়		প্রকৃত ব্যয় (সমাপ্তি পর্যন্ত)	পরিকল্পিত বাস্তবায়নকাল		প্রকৃত বাস্তবায়ন কাল	অতিক্রান্ত ব্যয় (মূল প্রাক্কলিত ব্যয়ের%)	অতিক্রান্ত সময় (মূল বাস্তবায়ন কালের %
মূল	সংশোধিত		মূল	সংশোধিত			
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮
২৪৪১.৪৬ (সম্পূর্ণ জিওবি)	-	২২৭৭.৯১ (সম্পূর্ণ জিওবি)	জুলাই, ২০০৮ হতে জুন, ২০০৯	-	জুলাই, ২০০৮ হতে মার্চ, ২০১০	ব্যয় অতিক্রান্ত হয়নি।	৯ মাস (৭৫%)

০৫। <u>প্রকল্পের অঙ্গাভিত্তিক বাস্তবায়ন অগ্রগতিঃ</u> প্রকল্পটি মার্চ, ২০১০ এ সমাপ্ত হয়েছে। গত ১০/১০/২০১০ তারিখে এ প্রকল্পের সমাপ্তি প্রতিবেদন (Project Completion Report, PCR) এর একটি অনুলিপি ঢাকা সিটি কর্পোরেশন হতে সরাসরি আইএমইডিতে পাওয়া যায়। তবে এ মূল্যায়ন প্রতিবেদন প্রণয়নকালে গত ৩১/১২/২০১০ তারিখে স্থানীয় সরকার বিভাগ হতে বিভাগের মহা-পরিচালক (দায়িত্বপ্রাপ্ত কর্মকর্তা হিসেবে) এর প্রতিস্বাক্ষর ও মন্তব্যসহ প্রকল্পের PCR আইএমইডিতে পাওয়া যায়। অনুমোদিত ডিপিপি অনুযায়ী প্রকল্পের অঙ্গাভিত্তিক লক্ষ্যমাত্রা এবং বিভাগ হতে প্রাপ্ত PCR অনুযায়ী প্রকল্পের অঙ্গাভিত্তিক অগ্রগতি (আর্থিক ও বাস্তব) নীচের সারণীতে প্রদর্শন করা হলোঃ

(লক্ষ টাকায়)

ক্রমিক নং	ডিপিপি অনুযায়ী কাজের অঙ্গ	পরিকল্পিত লক্ষ্যমাত্রা		প্রকৃত বাস্তবায়ন অগ্রগতি (আর্থিক ও %)	প্রকৃত বাস্তবায়ন অগ্রগতি (বাস্তব)	
		আর্থিক	বাস্তব		পরিমাণ ও অঙ্গের %	প্রকল্পের %
১	২	৩	৪	৫	৬	
১।	সড়ক উন্নয়ন	১৭১৯.৭২	৬০.৫১ কিঃমিঃ	১৬৩৫.৩৬৯(৯০.০৯%)	৫৮.৬৯৬ কিঃমিঃ (৯৭.০০%)	৬৮.১৬%
২।	নর্দমা উন্নয়ন	৭২১.৭৪	৫৫.২৫ কিঃমিঃ	৬৪২.৫৪১ (৮৯.০৩%)	৫৩.০৮১ কিঃমিঃ (৯৬.০৭%)	২৮.৪০%
	সর্বমোটঃ	**২৪৪১.৪৬**	**১০০%**	**২২৭৭.৯১০ (৯৩.৩০%)**	-	**৯৬.৫৬%**

০৬। <u>কাজ অসমাপ্ত থাকলে তার কারণঃ</u> প্রয়োজনীয় অর্থ সংস্থান থাকা সত্ত্বেও সম্পূর্ণ প্রকল্পের ৩.২৭% বাস্তব কাজ সম্পন্ন হয়নি। প্রকল্পের আওতায় নির্বাচিত কয়েকটি সড়ক ও নর্দমা উন্নয়ন কাজ সম্পাদিত/বাস্তবায়িত না হওয়ায় সার্বিক বিচারে এ পরিমাণ কাজ সম্পন্ন হয়নি। নীচের সারণীতে অসমাপ্ত কাজ অসমাপ্ত থাকার কারণ বর্ণনা করা হলো। উলেস্নখ্য, কাজ অসমাপ্ত থাকার কারণ প্রকল্প পরিচালককে না পাওয়ায় ঢাকা সিটি করপোরেশনের জোন সংশ্লিষ্ট নির্বাহী প্রকৌশলীর সঙ্গে আলোচনা ও প্রাপ্ত তথ্য হতে জানা গেছে।

অসমাপ্ত কাজের নাম	অসমাপ্ত থাকার কারণ
১	২
প্রকল্পের আওতায় নির্ধারিত ১০টি রাস্তা (১.৮১৪ কিঃমিঃ) নির্মাণ/উন্নয়ন এবং ১৪টি নর্দমা (২.১৬৯ কিঃমিঃ) নির্মাণ/উন্নয়ন কাজ সম্পন্ন না হওয়ায় প্রকল্পের ৩.২৭% বাস্তব অগ্রগতি অর্জিত হয়নি।	জমি সংক্রান্ত জটিলতার কারণে (রাস্তা নির্মাণের জন্য প্রয়োজনীয় জমি না পাওয়ায়) প্রকল্পের আওতায় মোট ১০টি রাস্তা (১.৮১৪ কিঃমিঃ) ও এসব রাস্তায় ১৪টি নর্দমা (২.১৬৯ কিঃমিঃ) নির্মাণ, উন্নয়ন ও মেরামত/পুনর্বাসন কাজ সম্পন্ন হয়নি। এ কারণে প্রকল্পের ৩.২৭% বাস্তব অগ্রগতি অর্জিত হয়নি।

০৭। **সাধারণ পর্যবেক্ষণঃ**

৭.১। **প্রকল্পের পটভূমিঃ** ২০০৭ সালের ভয়ংকর বন্যায় রাজধানী ঢাকার (ঢাকা সিটি করপোরেশনের) বেশীর ভাগ রাস্তাঘাট মারাত্মকভাবে ক্ষতিগ্রস্ত হয়। এসব ক্ষতিগ্রস্ত রাস্তার মেরামত ও উন্নয়ন করার দায়িত্ব ঢাকা সিটি করপোরেশনের। কিন্তু বিশাল চাহিদার বিপরীতে ডিসিসির নিজস্ব আয় কম হওয়ায় ডিসিসির পক্ষক্ষ এ সকল রাস্তার উন্নয়ন কাজ দ্রুত সম্পাদন করা সম্ভব হয়নি। এসব রাস্তা ও নর্দমা দ্রুত মেরামত করা সম্ভব না হলে দিন দিন রাস্তাগুলো আরো ক্ষতিগ্রস্ত হবে বিবেচনায় প্রাথমিকভাবে সমগ্র ঢাকা শহরের জন্য ১২৭.৭৪ কোটি টাকার প্রাক্কলিত ব্যয় সম্বলিত একটি প্রকল্প প্রণয়ন করা হলেও পরবর্তীতে পরিকল্পনা কমিশনের পরামর্শে (২৪.৫০ কোটি টাকার মধ্যে) কেবলমাত্র ঢাকা শহরের পূর্বাঞ্চলীয় ও মিরপুর এলাকার জন্য ২৪৪১.৪৬ লক্ষ টাকা প্রাক্কলিত ব্যয় সম্বলিত এ প্রকল্পটি গৃহীত হয়।

৭.২। **প্রকল্পের উদ্দেশ্যঃ** প্রকল্পের প্রধান উদ্দেশ্য হলো-

(ক) ২০০৭ সালের বন্যা ও অতিবৃষ্টিতে ক্ষতিগ্রস্ত রাস্তা ও ড্রেনের মেরামত ও উন্নয়ন করা।
(খ) যানজট হ্রাস করে যান চলাচল সহজ ও নির্বিঘ্ন করা।
(গ) ড্রেনেজ ব্যবস্থার উন্নয়নের মাধ্যমে রাস্তা হতে জলাবদ্ধতা নিরসন করা।

৭.৩। **প্রকল্পের অনুমোদন ও সংশোধন অবস্থাঃ** প্রকল্পের ডিপিপির উপর গত ২১/০৪/২০০৮ তারিখে পরিকল্পনা কমিশনে পিইসি সভা অনুষ্ঠিত হয় এবং পুনর্গঠিত ডিপিপিটি মাননীয় অর্থ ও পরিকল্পনা উপদেষ্টা কর্তৃক গত ০৯/০৬/২০০৮ তারিখে ২৪৪১.৪৬ লক্ষ টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে অনুমোদিত হয়। প্রকল্পটি সংশোধন করা হয়নি। তবে ব্যয় বৃদ্ধি ব্যতীত একবার মেয়াদ বৃদ্ধি (মার্চ, ২০১০ পর্যন্ত) করা হয়। বর্ধিত মেয়াদে প্রকল্পের বাস্তবায়ন সমাপ্ত হয়।

৭.৪। **প্রকল্পের অর্থায়ন সার্বিক অগ্রগতিঃ** প্রকল্পটি সম্পূর্ণরূপে বাংলাদেশ সরকারের (জিওবি) অনুদানকৃত অর্থে এডিপি বরাদ্দ প্রাপ্তির মাধ্যমে বাস্তবায়িত হয়। এতে প্রকল্প সাহায্য বা ঢাকা সিটি কর্পোরেশন এর নিজস্ব তহবিল হতে কোন অর্থ বরাদ্দ ছিল না। প্রকল্পের ডিপিপিতে প্রাক্কলিত ব্যয় ছিল ২৪৪১.৪৬ লক্ষ টাকা (জিওবি)। পিসিআর অনুযায়ী প্রকল্পের শুরু হতে সমাপ্তিকাল পর্যন্ত মোট ২২৭৮.০০ লক্ষ টাকা বরাদ্দ ও অবমুক্ত করা হয় (ডিপিপির প্রাক্কলনের ৯৩.৩০%) এবং ব্যয় হয় **২২৭৭.৯১** লক্ষ টাকা (অবমুক্তির ৯৯.৯৯৬%)। এ সময়ে প্রকল্পের বাস্তব অগ্রগতি লক্ষমাত্রার ৯৬.৫৬%। ডিপিপি অনুযায়ী প্রকল্পের সংস্থান, সংশোধিত এডিপি বরাদ্দ, অবমুক্তি ও পিসিআর অনুযায়ী সমাপ্তি পর্যন্ত ব্যয় এবং বাস্তব লক্ষ্যমাত্রা ও অগ্রগতি সংক্রান্ত সংক্ষক্ষপ্ত বিবরণ নিমণরূপঃ

(লক্ষ টাকা)

অর্থ বছর	ডিপিপি'র সংস্থান অনুযায়ী		সংশোধিত এডিপি'র অনুযায়ী		টাকা অবমুক্তি	সমাপ্তি পর্যন্ত অগ্রগতি	
	আর্থিক	বাস্তব	আর্থিক	বাস্তব		ব্যয়	বাস্তব
১	২	৩	৬	৭	৮	৯	১০
২০০৭-০৮	১০৩৯.৯৫	৪২.৫৯%	-	-	-	-	-
২০০৮-০৯	১৪০১.৫১	৫৭.৪১%	**১৫০০.০০**	৬১.৪৪%	**১৫০০.০০**	**১৫০০.০০০**	৬১.৪৪%
২০০৯-১০	-	-	৭৭৮.০০	৩৫.১২%	৭৭৮.০০	৭৭৭.৯১১	৩৫.১২%
মোটঃ	**২৪৪১.৪৬**	**১০০%**	**২২৭৮.০০**	**৯৬.৫৬%**	**২২৭৮.০০**	**২২৭৭.৯১১**	**৯৬.৫৬%**

৭.৬.১। প্রকল্পের অনুকূলে অবমুক্তকৃত ২২৭৮.০০ লক্ষ টাকা হতে বিভিন্ন অর্থ বছরে অব্যয়িত মোট ৮৯৪৮.০০ টাকা আগস্ট, ২০১০ এ সরকারী কোষাগারে তথা সোনালী ব্যাংক লিমিটেড, নগর ভবন শাখা, ঢাকার ১-৩৭০৫-৮৫০০-২৬৭১ নং কোডে জমা

প্রদান করা হয়। প্রকল্প বাস্তবায়নকালে প্রকল্পের একাউন্ট ধারক ব্যাংক বিভিন্ন অর্থবছরে বিভিন্ন পরিমাণ অর্থ আদান-প্রদান হলে সাধারণতঃ লভ্যাংশ/সুদ প্রদান করে থাকে। কিন্তু **এ প্রকল্পের ব্যাংক হিসাব পর্যালোচনায় দেখা যায় যে, ব্যাংক হতে কোন লভ্যাংশ/সুদ প্রদান করা হয়নি। এটি অসাধারণ ঘটনা হিসেবে বিবেচনা করা যায়।** প্রকল্প সমাপ্তিলগ্নে প্রকল্পের সকল কাজের ব্যয় পরিশোধ অন্তে আয়-ব্যয় নিরূপণ ও অবশিষ্ট অব্যয়িত অর্থ সরকারী কোষাগারে সমর্পণ করতঃ ব্যাংক একাউন্ট বন্ধ করে দেয়ার কথা। এ মূল্যায়ন প্রতিবেদন প্রণয়নকালে গত ৩০/০৬/২০১০ তারিখে প্রকল্পের একাউন্টের ব্যালেন্স ছিল ৮৯৪৮.০০ টাকা। তবে এ একাউন্ট ৩০-০৬-২০১০ তারিখের পর উত্তোলন করা বা একাউন্ট ব্যালেন্স শূন্য করা হয়েছিল কি না তা জানা যায়নি।

৭.৫। **প্রকল্প ব্যবস্থাপনা ও প্রকল্প পরিচালকঃ** প্রকল্পটি বাস্তবায়নকালে ঢাকা সিটি কর্পোরেশনের ৪ জন প্রকৌশলী প্রকল্পের পরিচালকের দায়িত্ব পালন করেন। এ সময়ে প্রকল্পটির মেয়াদ ১ বছর বৃদ্ধি করা হয়। এ সংক্রান্ত সংক্ষক্ষপ্ত বিবরণ নিম্নরূপঃ

প্রকল্প পরিচালকের নাম ও পদবী	দায়িত্ব পালনের সময়	চাকুরীর ধরণ	মন্তব্য
১	২	৩	৪
কর্ণেল মোঃ আশফাকুল ইসলাম, প্রধান প্রকৌশলী, ঢাকা সিটি কর্পোরেশন	--	খন্ডকালীন	প্রকল্প পরিচালক নিজ দায়িত্বের অতিরিক্ত দায়িত্ব ও একাধিক প্রকল্পের দায়িত্বে নিয়োজিত। তিনি ঢাকা সিটি কর্পোরেশনের রাজস্বখাত হতে বেতন-ভাতা গ্রহণ করেন। ডিপিপিতে সংস্থান না থাকায় তিনি প্রকল্প হতে কোন বেতন-ভাতা গ্রহণ করেননি। তিনি প্রকল্প এলাকা তথা ঢাকায় অবস্থান করেন।
ব্রিগেডিয়ার জেনারেল মোঃ আব্দুল কাদির, প্রধান প্রকৌশলী, ঢাকা সিটি কর্পোরেশন	--	খন্ডকালীন	
খন্দকার সুজাত আলী, অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী, ঢাকা সিটি কর্পোরেশন	--	খন্ডকালীন	
মোঃ আব্দুস সালাম, তত্ত্বাবধায়ক প্রকৌশলী, ঢাকা সিটি কর্পোরেশন	০৪/০৭/২০০৬ হতে ৩০/০৬/২০০৯ পর্যন্ত	খন্ডকালীন	

৭.৫.১। এ প্রকল্পে পৃথক নিজস্ব কোন জনবলের সংস্থান ছিলনা। প্রকল্প পরিচালককে সহায়তার জন্য ঢাকা সিটি কর্পোরেশন এর সংশ্লিষ্ট জোনের নির্বাহী প্রকৌশলী ও জোনে কর্মরত প্রকৌশল বিভাগের রাজস্বখাতভুক্ত নিজস্ব জনবলকে প্রকল্পের কাজে নিয়োজিত করা হয়।

৭.৬। **প্রকল্পের অঙ্গভিত্তিক অগ্রগতির বিবরণ :** প্রকল্পের ডিপিপিতে মোট ২টি প্রধান কাজের অঙ্গ রয়েছে। এগুলো হলো- (১) সড়ক উন্নয়ন ও (২) নর্দমা উন্নয়ন। এ সংক্রান্ত সংক্ষক্ষপ্ত বিবরণ পরবর্তী অনুচ্ছেদসমূহে প্রদান করা হলোঃ

৭.৬.১। সড়ক উন্নয়নঃ প্রকল্পের ডিপিপিতে ২১৩টি রাস্তার আওতায় ৬০.৫১ কিলোমিটার সড়ক নির্মাণ/উন্নয়নের জন্য ১৭১৯.৭২ লক্ষ টাকার সংস্থান ছিল। প্রকল্প বাস্তবায়নকালে ১৬৩৫.৩৬৯ লক্ষ টাকা (৯৫.০৯৫%) ব্যয়ে ২০৩টি রাস্তায় মোট ৫৮.৬৯৬ কিলোমিটার (৯৭%) সড়ক নির্মাণ/উন্নয়ন করা হয়। প্রকল্পের এ অঙ্গের বাস্তব অগ্রগতি ৬৮.৩৩% (সমগ্র প্রকল্পের)। প্রকল্প বাস্তবায়নকালে মোট ২০৩টি প্যাকেজের আওতায় বর্ণিত দৈর্ঘ্যের সড়ক নির্মিত হয়। তবে ভূমি না পাওয়ায় লক্ষ্যমাত্রাভুক্ত ১০টি প্যাকেজের আওতায় ১০টি রাস্তার কাজ বাস্তবায়িত হয়নি।

৭.৬.২। নর্দমা নির্মাণ কাজ : প্রকল্পের ডিপিপিতে ১৬০টি নর্দমার আওতায় মোট ৫৫.২৫ কিলোমিটার নর্দমা নির্মাণের জন্য ৭২১.৭৪ লক্ষ টাকার সংস্থান ছিল। প্রকল্প বাস্তবায়নকালে তন্মধ্যে ৬৪২.৫৪১ লক্ষ টাকা (৮৯.০৩%) ব্যয়ে ১৪৬টি নর্দমার আওতায় ৫৩.০৮১ কিলোমিটার (৯৬.০৭%) নর্দমা নির্মাণ/উন্নয়ন করা হয়। প্রকল্পের এ অঙ্গের বাস্তব অগ্রগতি ২৮.৪০% (সমগ্র প্রকল্পের)। প্রকল্প বাস্তবায়নকালে মোট ১৪টি প্যাকেজের আওতায় প্রায় ২.১৬৯ কিঃমিঃ নর্দমা নির্মিত হয়নি।

৭.৭। **প্রকল্পের কার্যক্রম পরিদর্শন :** স্থানীয় সরকার বিভাগের আওতায় ঢাকা সিটি কর্পোরেশন কর্তৃক বাস্তবায়িত প্রকল্পটি সমাপ্তি মূল্যায়নের উদ্দেশ্যে বিগত ১৯-০১-২০১১ এবং ২০-০১-২০১১ তারিখে প্রকল্পের মাঠ পর্যায়ের কার্যক্রম সরেজমিনে পরিদর্শন করা হয়। পরিদর্শনকালে আইএমইডি'র সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তার সঙ্গে সিটি কর্পোরেশনের সংশ্লিষ্ট জোনের নির্বাহী এবং সহকারী প্রকৌশলীসহ অন্যান্য কর্মকর্তাগণ উপস্থিত ছিলেন। প্রকল্প পরিচালক উপস্থিত ছিলেন না। প্রকল্প পরিদর্শনকালে ঢাকা সিটি কর্পোরেশনের ৪টি জোনের আওতাধীন ১৯টি প্যাকেজের কাজ সরেজমিন পরিদর্শন করা হয়। পরিদর্শিত কাজসমূহের ক্রয় কার্যক্রম এবং পরিদর্শন পর্যবেক্ষণ/বিবরণ ও প্রযোজ্য মন্তব্য নিচের অনুচ্ছেদসমূহে প্রদান করা হলো।

৭.৭.১। <u>প্রকল্পের ক্রয় কার্যক্রম</u> : প্রকল্পটি সরেজমিন পরিদর্শনকালে পরিদর্শিত কাজসমূহের ক্রয় কার্যক্রম সংক্রান্ত বিবরণ নিম্নরূপঃ

(লক্ষ টাকা)

কাজের পরিচিতি	দৈর্ঘ্য (মিটার)		বর্গমিটার	প্রাক্কলিত ব্যয়	প্রকৃত কাজ (রাস্তা)		প্রকৃত দৈর্ঘ্য	চুক্তিমূল্য প্রকৃত ব্যয়	কাজ শুরু ও সমাপ্তির তাং	নির্বাচিত ঠিকাদারের নাম
	রাস্তা	নর্দমা	আয়তন		দৈর্ঘ্য	প্রস্থ	নর্দমা (মি.)			
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮	৯	১০	১১
অঞ্চল-১										
১। আরকে মিশনরোডে উপ-গলি সমূহ ও পাইপ নর্দমা মেরামত কাজ	৯৫	৯৫	১৪০	৩.৬২	১০৬	১.৪-১.৬ ও ৩.৫	৯৫	৪.১৩ 8.১০	২২/০৫/২০০৯ হতে ২০/০৬/২০০৯	মেসার্স নিউ ইউনিক ট্রেড ইন্টারন্যাশনাল
২। স্বামীবাগ রোডে উপ-গলিসমূহ ও পাইপ নর্দমাসহ মেরামত কাজ	৫৪২	৫৬৩	৯০০	৩৯.৬০	৫৪২	৩.৮-৬.১	৩৬৭	৪৫.৩১ ৪৪.৯৮	১৬/০৮/২০০৯ হতে ০৫/১১/২০০৯	মেসার্স শামীমা এন্টারপ্রাইজ
অঞ্চল-৪										
৩। তিলপা পাড়া ৮০র্ রোড সংলগ্ন রাস্তায় পাইপ নর্দমাসহ রাস্তার মেরামত কাজ	১৬৩	১৬৩	৭১১.৯৩	১০.৮২	১৬৩	৫.২৫	১৬৩	৯.৪০ ৯.৩৭	০২/১১/২০০৮ হতে ০১/১২/২০০৮	মেসার্স সুলতান এ্যান্ড কোং
৪। পূর্ব হাজী পাড়া (নবীনবাগ-মৌলভীর টেক) ওয়াসা রোড সংস্কার কাজ	৫৫০	০	৩৩০০	৪৭.৫০	৫৫০	৪.৭	৫৪৯	৪৭.৩৪ ৪৭.২৩	২৯/১১/২০০৮ হতে ০২/০১/২০০৯	মেসার্স আচিফ ট্রেডার্স
৫। ওয়াসা রোড (সিপাহীবাগ-নবীন বাগ) সংস্কার কাজ	৪৬০	০	২৭৬০	৩২.০০	৪৬০	৪.৫	০	৩১.৯৬ ৩১.৯২	২৯/১১/২০০৮ হতে ০২/০১/২০০৯	মেসার্স তামান্না এন্টারপ্রাইজ
৬। মেরাদিয়া তিতাস রোড (নবীনবাগ-রামপুরা) মাটি ভরাট সহ পেভমেন্টের কাজ	৩৭৫	০	২২৫০	৫০.০০	৩৭৫	৩.২	-	৪৯.৯৫ ৪৯.৮৩	১০/০৫/২০০৯ হতে ০৮/০৭/২০০৯	মেসার্স শহীদ ব্রাদার্স
৭। কদমতলা ওয়াসা রোড পাইপ নর্দমা নির্মাণসহ সংস্কার	২০৫	২০৫	১৬৯১.২৫	২৮.৭০	২০৫	৯.০	২০৭	২৮.৬৩ ২৮.৫৯৫	১০/০৫/২০০৯ হতে ১৯/০৬/২০০৯	মেসার্স আলী এ্যান্ড সন্স
৮। কাজীপাড়া বেগম রোকেয়া সরণীর বাই-লেনের মেরামত কাজ	১৯	১৯	১১৪	০.৭৬	১৬	৪	৩৩	১.০৫৪ ১.১৬	১৩/০৫/২০০৯ হতে ০৬/০৬/২০০৯	মেসার্স নিয়াজ ট্রেডার্স
অঞ্চল-৭										
৯। পূর্ব কাজীপাড়া বেগম রোকেয়া সরণী হতে আইসক্রীম ফ্যাক্টরীর গলির মেরামত কাজ	৫৫০	৫৫০	২৩৬৫	১২.৮৩	৫৪৫	৪	০	১৩.৮২৮ ১৩.৮২	২০/১০/২০০৮ হতে ২৩/১১/২০০৮	মেসার্স পল্লবী ট্রেডার্স
১০। গ্রামীণ ব্যাংকের পিছনে বড়বাগ, পশ্চিম মণিপুর এর অভ্যন্তরীণ	৬৫২	৬৫২	৩৯১২ (৬মি.)	১৯.০০	৬৩০	৬	০	১৯.৬৮৭ ১৯.৬৮	১৫/১০/২০০৮ হতে ২৩/১১/২	মেসার্স ডালাস ইন্টারন্যাশনাল

রাস্তা মেরামত কাজ									০০৮	
১১। উত্তর কাফরুল কচুক্ষক্ষত প্রধান সড়ক হতে দক্ষক্ষণ ইব্রাহীমপুর পর্যন্ত রাস্তা মেরামত	৪০০	৪০০	১৪৬০	১৯.০৭	৪০০	৪	৩২৬	২০.০৮ ১৯.৯৯	০১/১১/২০০৮ হতে ১০/১২/২০০৮	মেসার্স বদরুল এন্টারপ্রাইজ
অঞ্চল-৯										
১২। খিলক্ষক্ষত নামা পাড়া সাইদ কসাইএর বাড়ী পর্যন্ত রাস্তার মেরামত ও সংস্কার	১৩২	০	৪৮৩.১২ (৩.৬৬মি)	৪.৩০	১০০	৩.৬	০	৪.০০৪ ৩.৯৯৬	১৫/১০/২০০৮ হতে ০৩/১১/২০০৮	মেসার্স সোহাগ এন্টারপ্রাইজ
১৩। খিলক্ষক্ষত প্রধান সড়ক (আংশিক) এর মেরামত ও সংস্কার	৩৯০	০	২৩০৩ (৫.৯মি)	১৪.৭২	৪১৬	৭.৩	০	১২.৬৯৮ ১১.৭২৭	২৩/০৯/২০০৮ হতে ২২/১০/২০০৮	মেসার্স ভিকো ট্রেড ইন্টারন্যাশনাল
১৪। খিলক্ষক্ষত বটতলা হোল্ডিং নং ক-১৬৮ হতে ক-১৩৪/৩ পর্যন্ত রাস্তা মেরামত ও সংস্কার	২২৫	২২৫	১০৯১.৩৭ (৪.৮৫মি)	১৫.০০	২২৫	৪.৯৮	২২৫	১২.৭৪৬ ১২.৭৩৯	১৪/০৯/২০০৮ হতে ০৮/১০/২০০৮	মেসার্স এম হক এন্টারপ্রাইজ
১৫। খিলক্ষক্ষত বেপারী পাড়া সড়ক মেরামতকাজ	৭২৫	১০	৩৯৮৭.৫০ (৫.৫ মি)	১৩.০০	২৯০	৫.০০	১৪৩	১১.৬৯৫ ১১.৬৯০	২৪/০৫/২০০৯ হতে ০১/০৮/২০০৯	মেসার্স বদরুল এন্টারপ্রাইজ
১৬। খিলক্ষক্ষত বেপারী পাড়া অভ্যন্তরীণ রাস্তা সমূহের উন্নয়ন ও মেরামত কাজ	৬৩০	৬৩০	২৩০০ (৩.৬৫ মি)	৩৪.০০	৬৩০	৩.৬৫	১৪৩	৩৯.২৬৩ ৩৮.৯৯৯	৩০/০৮/২০০৯ হতে ১২/১১/২০০৯	মেসার্স সুলতান এ্যান্ড কোং
১৭। কুড়াতলী এলাকার রাস্তা ও পাইপ নর্দমা মেরামত ও সংস্কার	২৫১	২৫১	৮৯২.৬৮ (৩.৯১৬ মি)	১২.৭১	২৭০	৩.৬৫	১৪৩	১১.৯১৬ ১১.৯১২	০৯/০৯/২০০৮ হতে ০৩/১০/২০০৮	মেসার্স ঢাকা সিটি কনস্ট্রাকশন এ্যান্ড কোং
১৮। কুড়াতলী বাজার রোড হতে কুড়িল পর্যন্ত রাস্তা ও পাইপ নর্দমা মেরামত ও সংস্কার	৯২	৭৩	২৯৯.০৮ (৩.২৫ মি)	৪.২০	৮০	৩.৬৫	৭৩	৩.৯০ ৩.৮৯৫	২৫/০৫/২০০৯ হতে ২৩/০৭/২০০৯	মেসার্স নিশাদ এ্যান্ড কোং
১৯। কুড়িল আদর্শ বিদ্যাপীঠ হতে কুড়িল সরকারী প্রাথমিক বিদ্যালয় পর্যন্ত নর্দমাসহ রাস্তার মেরামত ও সংস্কার	৩১৪	১০০	১১১০.৫৮ (৩.৫৪ মি)	১৪.৭৫	৩১৪	৩.৬৫	৫০+১০০	১৪.৫৭৭ ১৩.৮২৭	২৪/০৫/২০০৯ হতে ০১/০৮/২০০৯	মেসার্স ঢাকা সিটি কনস্ট্রাকশন এ্যান্ড কোং

৭.৭.২। **<u>প্রকল্পের ক্রয় কার্যক্রম এবং পরিদর্শন পর্যবেক্ষণ</u> :** প্রকল্পটি সরেজমিন পরিদর্শনকালে পরিদর্শিত কাজসমূহের বিবরণ এবং পরিদর্শন পর্যবেক্ষণ ও প্রযোজ্য মন্তব্য নিম্নরূপঃ

ক্রমিক	কাজের/প্যাকেজের নাম, পরিচিতি ও পরিদর্শন পর্যবেক্ষণ	প্রযোজ্য মন্তব্য
১	২	৩
	অঞ্চল-১	
১।	**আরকে মিশনরোডে উপ-গলি সমূহ ও পাইপ নর্দমা মেরামত কাজঃ**	
	আরকে মিশন রোডের হোল্ডিং নং ৮৯/৯ হতে হোল্ডিং ৮৯ পর্যন্ত গলি-উপগলি সমূহে ৯৫ মিটার দীর্ঘ সিসি রাস্তা ও পাইপ নর্দমা ৪.১৩ লক্ষ টাকা চুক্তিমূল্যের মধ্যে ৪.১০ লক্ষ টাকা ব্যয়ে নির্মাণ সম্পন্ন হয়। বাস্তব কাজের অগ্রগতি ১০০%। কাজের মান মোটামুটি সমেন্তাষজনক। তবে সিসি রাস্তার সার্ফেস অমসৃণ	এগুলো মূলত দু'টি বাসার মধ্যবর্তী অপরিসর গলি ও উপ-গলি এবং ব্যাক্তিগত মালিকানাধীন। এ

	এবং তা মসৃণ হওয়া সঙ্গত ছিল। পরিদর্শনকালে দেখা যায় এ স্থানে মোট ১০৬ মিটার দীর্ঘ রাস্তা নির্মাণ করা হয়েছে। তন্মধ্যে ১ম ৫০মিটার অংশে গড়ে ৩.৫ মিটার প্রশস্ত রাস্তা নির্মিত হয়েছে। তবে এ স্থানেই অপর ৫৬ মিটার দীর্ঘ অংশে গড়ে ১.৪-১.৬ মিটার প্রশস্ত রাস্তা নির্মাণ করা হয়েছে।	রাস্তাসমূহকে ডিসিসি/ সরকারী অর্থে বাস্তবায়ন অযৌক্তিক হিসেবে প্রতিভাত হয়। পরিদর্শনকালে প্রকল্প পরিচালক এর বক্তব্য জানা সম্ভব হয়নি।

ক্রমিক	কাজের/প্যাকেজের নাম, পরিচিতি ও পরিদর্শন পর্যবেক্ষণ	প্রযোজ্য মন্তব্য
২।	**স্বামীবাগ রোডে উপ-গলিসমূহ ও পাইপ নর্দমাসহ মেরামত কাজঃ**	
	স্বামীবাগ রোডের হোল্ডিং নং ৭৫ হতে মিতালী স্কুল হয়ে হোল্ডিং ১২/১ পর্যন্ত, হোল্ডিং নং ৬৭ হতে প্রাথমিক বিদ্যালয় এবং হোল্ডিং ৪৫ হতে ৪১/৪ হয়ে ওয়ান্ডার ল্যান্ড পার্ক পর্যন্ত গলি-উপগলি সমূহে ৫৪২ মিটার দীর্ঘ সিসি রাস্তা ও ৫৬৩ মিটার দীর্ঘ পাইপ নর্দমা নির্মাণের সংস্থানের বিপরীতে বাস্তবায়নকালে ৫৪২ মিটার দীর্ঘ সিসি রাস্তা (১০০%) ও ৩৬৭ মিটার (৬৫.১৯%) দীর্ঘ পাইপ নর্দমা নির্মাণ সম্পন্ন হয়। কাজের মান মোটামুটি সমেত্মাষজনক। পরিদর্শনকালে দেখা যায় এখানে ৩.৮-৬.১ মিটার পর্যন্ত প্রশস্ত রাস্তা নির্মাণ সম্পন্ন হয়েছে। এ কাজে ব্যয় হয় ৪৪.৯৮ লক্ষ টাকা, যা ডিপিপির তুলনায় ১১৩.৫৯% এবং চুক্তিমূল্যের ৯৯.২৭%। প্রতিবেদন হতে জানা যায় এ স্থানে প্রকল্পের অর্থে ১৯৮৬ মিটার ফুটপাতও নির্মাণ করা হয়েছে, যদিও ডিপিপিতে এ সংক্রান্ত কোন সংস্থান ছিল না। পরিদর্শনকালে সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তাগণ জোনে কর্মরত না থাকায় ১৪.৪২% অতিরিক্ত ব্যয়ে চুক্তিমূল্য সম্পাদন বা চুক্তি বহির্ভূত কাজের বিষয়ে প্রকল্প পরিচালকের মন্তব্য জানা যায়নি।	ডিপিপি'র সংস্থান বহির্ভূতভাবে ফুটপাত নির্মাণ ও প্রাক্কলিত ব্যয়ের ১৪.৪২% অতিরিক্ত ব্যয়ে চুক্তিমূল্য সম্পাদিত হওয়ার কারণ ও যথার্থতা জানা যেতে পারে।
	অঞ্চল-৪	
৩।	**তিলপা পাড়া ৮০র্ রোড সংলগ্ন রাস্তায় পাইপ নর্দমাসহ রাস্তার মেরামত কাজঃ**	
	তিলপাপাড়া ১১ নং রোডের হোল্ডিং ৩১৭/এ হতে ৩১৭/৮/এ, ৩২২, হয়ে ৮০র্ রোড সংলগ্ন হোল্ডিং ৪১২/১/এ পর্যন্ত এবং ১৪১৯/৪ সংলগ্ন ৭৫০ ব্যাসের ১৬৩ মিটার পাইপ নর্দমা স্থাপনসহ ও রাস্তা মেরামত কাজ ৯.৩৭ লক্ষ টাকা ব্যয়ে সম্পন্ন হয়। প্রকল্প বাস্তবায়নকালে সমাপ্তিকাল পর্যন্ত ১৬৩ মিটার দীর্ঘ কার্পেটিং রাস্তা (১০০%) ও পাইপ নর্দমা (১০০%) নির্মাণ সম্পন্ন হয়। কাজের মান মোটামুটি সমেত্মাষজনক। পরিদর্শনকালে রাস্তার বিভিন্ন স্থানে খানা-খন্দক দেখা যায়। পরিদর্শনকালে গড়ে ৫.২৫ মিটার প্রশস্ত রাস্তা পাওয়া যায়। বিভিন্ন স্থানে রাস্তার সার্ফেস উঁচু-নীচু ও রাস্তার পাশের সার্ফেস ড্রেন পুরোপুবি ভাঙ্গা/অকার্যকর অবস্থায় দেখা গেছে। তবে এ স্থানে এ রাস্তাসমূহ বাস্তবায়ন যৌক্তিক হিসেবে প্রতিভাত হয়। পরিদর্শনকালে প্রকল্প পরিচালক ছিলেন না। জোন এর সংশ্লিষ্ট প্রকৌশলীদের নিকট হতে সন্তোষজনক কোন জবাব পাওয়া যায়নি।	রাস্তার বিভিন্ন স্থানে খানা-খন্দক জামানতের অর্থে মেরামত করা যেতে পারে। রাস্তার পাশের সার্ফেস ড্রেন মেরামত ও কার্যকর করা যেতে পারে।
৪।	**পূর্ব হাজী পাড়া (নবীনবাগ-মৌলভীর টেক) ওয়াসা রোড সংস্কার কাজঃ**	
	পূর্ব হাজী পাড়া ওয়াসা রোডে হোল্ডিং নং ২৫৫/১ পশ্চিম মেরাদিয়া নবীনবাগ হতে ১৩৮৩/৮/১১/এ মৌলভীর টেক পর্যন্ত ৫৫০ মিটার রাস্তা সংস্কার কাজ ৪৭.২৩ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ১০০% সম্পন্ন হয়। প্রকল্প বাস্তবায়নকালে সমাপ্তিকাল পর্যন্ত ৫৪৯ (৯৯.৮২%) মিটার দীর্ঘ কার্পেটিং রাস্তা নির্মাণ সম্পন্ন (১০০%) হয়। পরিদর্শনকালে গড়ে ৪.৭ মিটার প্রশস্ত রাস্তা পাওয়া যায়। এ স্থানে এ রাস্তা নির্মাণ যথার্থ হলেও কাজের মান সমেত্মাষজনক নয়। পরিদর্শনকালে রাস্তার ৫৫% অংশে বিভিন্ন স্থানে খানা-খন্দক দেখা যায় ও বিভিন্ন স্থানে রাস্তার সার্ফেস উঁচু-নীচু এবং অবশিষ্ট ৪৫% রাস্তার কার্পেটিং পুরোপুবি ভাঙ্গা/অকার্যকর অবস্থায় দেখা গেছে। পরিদর্শনকালে জোন এর সংশ্লিষ্ট প্রকৌশলীদের নিকট হতে প্রাপ্ত জবাব হতে জানা যায়, রাস্তাটির যেসব স্থান বন্যায় ডোবে সেসব স্থান ভেঙ্গে গেছে।	জামানতের অর্থে মেরামত করা যেতে পারে। জোন এর সংশ্লিষ্ট প্রকৌশলীদের নিকট হতে নিমণমানের কাজের বিষয়ে প্রযোজ্য বক্তব্য গ্রহণ করা যেতে পারে।
৫।	**ওয়াসা রোড (সিপাহীবাগ-নবীন বাগ) সংস্কার কাজঃ**	
	ওয়াসা রোডে সিপাইবাগ কাঁচা বাজার হতে হোল্ডিং নং ২৫৫/১ পশ্চিম মেরাদিয়া নবীনবাগ পর্যন্ত ৪৬০ মিটার রাস্তা সংস্কার কাজ ৩১.৯২ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ১০০% সম্পন্ন হয়। প্রকল্প বাস্তবায়নকালে সমাপ্তিকাল পর্যন্ত ৪৫৪ (৯৮.৭০%) মিটার দীর্ঘ কার্পেটিং রাস্তা নির্মাণ	জামানতের অর্থে খানা-খন্দক ও ভাঙ্গাচোরা অংশ

	সম্পন্ন (১০০%) হয়। ডিপিপিতে রাস্তার প্রশস্ততা ৬ মিটার হিসেবে উল্লেখ ছিল। পরিদর্শনকালে গড়ে ৪.৭ মিটার প্রশস্ত রাস্তা পাওয়া যায়। এ প্যাকেজে এ রাস্তা নির্মাণ কাজের মান মোটামুটি। পরিদর্শনকালে রাস্তার বিভিন্ন স্থানে খানা-খন্দক দেখা যায় ও কয়েকস্থানে রাস্তায় ভাঙ্গাচোরা লক্ষ্য করা গেছে। জোন এর সংশ্লিষ্ট প্রকৌশলীদের নিকট হতে প্রাপ্ত জবাব হতে জানা যায়, রাস্তাটির যেসব স্থান বন্যায় ডুবে যায় সে সব স্থান ক্ষতিগ্রস্ত হয়েছে।	মেরামত করা যেতে পারে। জোন এর সংশ্লিষ্ট প্রকৌশলীদের মানসম্মত কাজ সম্পাদনের আরো তৎপর হবার পরামর্শ প্রদান করা যায়।
৬।	**মেরাদিয়া তিতাস রোড (নবীনবাগ-রামপুরা):**	
	মেরাদিয়া তিতাস রোডে হোল্ডিং নং ২৬৪/৫ নবীনবাগ হতে ১৮০/৬/২৩-এ পূর্ব রামপুরা পর্যন্ত মাটি ভরাটসহ ৩৭৫ মিটার পেভমেন্টের কাজ ৪৯.৮৩৪ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ১০০% সম্পন্ন হয়। প্রকল্প বাস্তবায়নকালে সমাপ্তিকাল পর্যন্ত ৩৮৬ (১০৩%) মিটার দীর্ঘ হেরিং বন্ড রাস্তা নির্মাণ সম্পন্ন হয়। ডিপিপিতে রাস্তার প্রশস্ততা ৬ মিটার উল্লেখ ছিল। পরিদর্শনকালে গড়ে ৩.৪মি.প্রশস্ত রাস্তা পাওয়া যায়। এ স্থানে পূর্বে একটি বিশালাকার ডোবা ছিল। এ প্রকল্পের মাধ্যমে ডোবার মাঝ বরাবর এ রাস্তা নির্মাণ করা হয়। কাজের মান সন্তোষজনক নয়। পরিদর্শনকালে দেখা যায় রাস্তার ৭০% অংশ ভেঙ্গে গেছে। রাস্তার অবশিষ্ট ৩০% রাস্তায় অল্প কিছু হেরিং বন্ডের ইট লক্ষ্য করা গেছে, কিন্তু তা অসমতল ও রিক্সা বা যানবাহন চলাচলের অনুপযোগী। তবে রাস্তা যা আছে, তাতেই এলাকাবাসী উপকৃত হচ্ছেন। পরিদর্শনকালে প্রকল্প পরিচালক না থাকায় জোন এর সংশ্লিষ্ট প্রকৌশলীদের নিকট হতে প্রাপ্ত জবাব হতে জানা যায়, রাস্তাটি পুরোপুরি নতুন উত্তোলিত মাটির উপর নির্মাণ করনা হয় এবং বর্ষা/বন্যায় মাটির কম্প্যাকশন হওয়ায় এমনটি হয়েছে। মূলতঃ রাস্তাটি ২/১ বছরে ভেঙ্গে যাবে বিবেচনায় এতে সিসি/ কার্পেটিং এর কাজ করা হয়নি। এ হিসেবে রাস্তার কাজ সঠিক বলে তারা মনে করেন।	ঠিকাদারের জামানতের অর্থে মেরামত করা যেতে পারে। জোন এর সংশ্লিষ্ট প্রকৌশলীদের নিকট হতে নিম্নমানের কাজের বিষয়ে প্রযোজ্য বক্তব্য গ্রহণ করা যেতে পারে।
৭।	**কদমতলা ওয়াসা রোড পাইপ নর্দমা নির্মাণসহ সংস্কার কাজ**	
	কদমতলা ওয়াসা রোড হোল্ডিং নং ১/৭/১ হতে ১০/৩/২ পর্যন্ত ৯০০ মিলিমিটার ব্যসের ২০৫ মিটার পাইপ নর্দমা নির্মাণসহ রাস্তা সংস্কার কাজ ২৮.৫৯৫ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ১০০% সম্পন্ন। বাস্তবায়নকালে সমাপ্তিকাল পর্যন্ত ২০৭ (১০১%) মিটার দীর্ঘ কার্পেটিং রাস্তা সংস্কার/ওভার-লে সম্পন্ন হয়। ডিপিপিতে রাস্তার প্রশস্ততা ৮.২৫ মিটার উল্লেখ ছিল। পরিদর্শনকালে গড়ে ৯ মিটার প্রশস্ত রাস্তা পাওয়া যায়। কাজ গড় মানের। পরিদর্শনকালে দেখা যায় রাস্তা অসমতল, খানাখন্দকে ভরা। বিভিন্ন অংশ ভেঙ্গে গেছে। এটি পুরাতন রাস্তা হলেও কার্পেটিং এর সার্ফেস দেখে মনে হয়নি যে, রাস্তাটি পুরাতন ও নতুনভাবে কার্পেটিং করা। তবে জোন এর সংশ্লিষ্ট প্রকৌশলীগণ রাস্তার কাজ সঠিক রয়েছে বলে তারা মনে করেন।	জামানতের অর্থে খানা-খন্দক ও ভাঙ্গাচোরা অংশ মেরামত করা যেতে পারে। জোন এর সংশ্লিষ্ট প্রকৌশলীদের মানসম্মত কাজ সম্পাদনের আরো তৎপর হবার পরামর্শ প্রদান করা যায়।
৮।	**কাজীপাড়া বেগম রোকেয়া সরণীর বাই- লেনের মেরামত কাজঃ**	
	কাজীপাড়া বেগম রোকেয়া সরণীর বাইলেনের হোল্ডিং নং ৫৭১/১ হতে ৫৭৩ পর্যন্ত ১৯ মিটার দীর্ঘ ও ৬ মিটার প্রশস্ত রাস্তা মেরামত কাজে ব্যয় করা হয় ১.১৬ লক্ষ টাকা। প্রকল্প বাস্তবায়নকালে সমাপ্তিকাল পর্যন্ত ১৬ (১০১%) মিটার দীর্ঘ ও ৪ মিটার প্রশস্ত সিসি রাস্তা সংস্কার/নির্মাণ সম্পন্ন হয়। ডিপিপিতে রাস্তার প্রশস্ততা ৬ মিটার উল্লেখ ছিল। পরিদর্শনকালে গড়ে ৪ মিটার প্রশস্ত রাস্তা পাওয়া যায়। কাজ গড় মানসম্পন্ন। পরিদর্শনকালে দেখা যায় এ রাস্তাটি মূলত দু'টি দোকানের মধ্যবর্তী অপরিসর গলি এবং ব্যাক্তি মালিকানাধীন। এ রাস্তাটিকে ডিসিসি/সরকারী অর্থে বাস্তবায়ন অযৌক্তিক হিসেবে প্রতিভাত হয়।	-
৯।	**পূর্ব কাজীপাড়া বেগম রোকেয়া সরণী হতে আইসক্রীম ফ্যাক্টরীর গলির মেরামত কাজঃ**	
	পূর্ব কাজীপাড়া বেগম রোকেয়া সরণীর হোল্ডিং নং ৫৭৫ হতে ৩৭৭, ৩৭৪, ১৯২/১, ১৯৬ ও ১৯৩ পর্যন্ত আইসক্রীম ফ্যাক্টরীর গলির ৫৫০ মিটার দীর্ঘ ও ৪.৩ মিটার প্রশস্ত রাস্তা মেরামত কাজ ১৩.৮২ লক্ষ টাকা ব্যয়ে সম্পন্ন হয়। প্রকল্প বাস্তবায়নকালে	আইএমইডি'র পূর্বোক্ত পরিদর্শনের সুপারিশের ন্যায় সংশ্লিষ্ট ঠিকাদার

	সমাপ্তিকাল পর্যন্ত ৫৪৫ (৯৯%) মিটার দীর্ঘ ও ৪ মিটার প্রশস্ত সিসি রাস্তা সংস্কার/নির্মাণ করা হয়। অবশ্য ডিপিপিতে রাস্তার প্রশস্ততা ৪.৩ মিটার উল্লেখ ছিল। রাস্তাটি দু'বার পরিদর্শন করা হয়। ১ম দফায় বিগত ১০/১০/২০০৯ তারিখে পরিদর্শনে রাস্তার কাজ মান সম্মত নয় বলে উল্লেখ করা হয়। সে সময় দেখা যায় যে, রাস্তার পেভমেন্টের ঢালাই অমসৃণ, কাজ দায়সারা গোছের, রাস্তায় ক্যাচপিটের সংখ্যা কম, অধিকাংশ ক্যাচপিট সস্নাবের ছিদ্র ময়লা আবর্জনায় বন্ধ, পানি রাস্তায় জমে থাকে, রাস্তার বিভিন্ন অংশে ঢালাই ভেঙ্গে ও রাস্তা গর্ত হয়ে নষ্ট হয়ে গেছে, ২/১ স্থানে কভার সস্নাব ভেঙ্গে গেছে এবং রাস্তাটি নতুন বলে মনে হয়নি। রাস্তার নির্মাণ কাজের বিষয়ে এলাকাবাসী গভীর অসমেত্মাষ প্রকাশ করেন। ২য় বার পরিদর্শনে অবস্থা আরও খারাপ অবস্থায় দেখা গেছে। রাস্তার ৬০% অংশ পুরোপুরি ভেঙ্গে গেছে, ২০% অংশ আংশিক ভেঙ্গে গেছে। এছাড়া সম্পূর্ণ রাস্তার (১০০%) পেভমেন্ট এর পাথর বেরিয়ে পড়েছে। আইএমইডি'র পূর্বোক্ত পরিদর্শনে প্রাপ্ত সমস্যা জামানতের অর্থে সমাধান করতঃ সংশ্লিষ্ট ঠিকাদার ও প্রকৌশলীর জবারদিহিতা নিশ্চিত করার জন্য সুপারিশ করা হয়, যার বিপরীতে ডিসিসি কর্তৃক কোন ব্যাবস্থাই গ্রহণ করা হয়নি। এ কারণে এ পর্যায়ে এলাকাবাসীর সঙ্গে কোন কথা বলা হয়নি। এছাড়া এ স্থানে ডিপিপিতে নর্দমা নির্মাণের সংস্থান থাকলেও নতুন করে নর্দমা নির্মাণ করতে হয়নি।	ও প্রকৌশলীর জবারদিহিতা নিশ্চিত করার জন্য পুনারায় সুপারিশ করা যায়। এছাড়া পূর্বের সুপারিশের ভিত্তিতে ডিসিসি কর্তৃক কোন ব্যাবস্থা গ্রহণ না করা সঠিক হয়নি। এ বিষয়ে ডিসিসি/প্রকল্প পরিচালকের বক্তব্য অবিলম্বে আইএমইডিকে জানানো যেতে পারে।
১০।	**গ্রামীণ ব্যাংকের পিছনে বড়বাগ, পশ্চিম মণিপুর এর অভ্যন্তরীণ রাস্তা মেরামত কাজঃ**	
	গ্রামীণ ব্যাংকের পিছনে বড়বাগ হোল্ডিং নং ২২/আই/৭ হতে ১/ক বড়বাগ, ৬ নং পশ্চিম মণিপুর, ১০৯ পশ্চিম মণিপুর হয়ে ১২৭ নং পশ্চিম মনিপুর কাশেমের দোকান পর্যন্ত ৬৫২ মিটার দীর্ঘ ও ৬ মিটার প্রশস্ত রাস্তা মেরামত কাজ প্রকল্প বাস্তবায়নকালে সমাপ্তিকাল পর্যন্ত সময়ে ৬৩০ (৯৬.৬৩%) মিটার দীর্ঘ ও ৬ মিটার প্রশস্ত কার্পেটিং রাস্তা সংস্কার/নির্মাণ সম্পন্ন হয়। রাস্তাটি পরিদর্শনে কাজ মান সম্মত নয় বলে প্রতীয়মান হয়। সে সময় দেখা যায় যে, রাস্তার কার্পেটিং ৮০% স্থানে ভেঙ্গে গেছে। কোন কোন স্থানে গভীর খানা-খন্দকের সৃষ্টি হয়েছে এবং এ রাস্তায় কোন কাজ হয়েছে বলে মনে হয়নি। তবে এলাকাবাসীর সঙ্গে আলোচনায় তারা রাস্তার কাজ হয়েছিল বলে জানান। তবে রাস্তার নির্মাণ কাজের বিষয়ে এলাকাবাসী গভীর অসন্তোষ প্রকাশ করেন। তারা আরো জানান, রাস্তার মাটির কমপ্যাকশন না করেই কার্পেটিং রাস্তা নির্মাণ করায়, রাস্তা পর্যাপ্ত উঁচু না করায়, কাজ দায়সারাভাবে করায় এবং রাস্তা নীচু হওয়ায় বর্ষাকালে রাস্তায় পানি জমে যায়। এতে রাস্তার বিভিন্ন অংশ ভেঙ্গে ও গর্ত হয়ে নষ্ট হয়ে গেছে। এ বিষয়ে উপস্থিত প্রকৌশলী জানান যে, এ এলাকার পার্শ্ববর্তী ডোবা-নালায় পানি নেমে যাবার জন্য ড্রেনের আউটলেট দেয়া ছিল। কিন্তু ডোবা-নালাসমূহ ক্রমশঃ ভরাট করে বসতবাড়ী নির্মাণ করায় ও নর্দমার ঢাল রাতারাতি পরিবর্তন করা সম্ভব না হওয়ায় এমনটি হয়েছে। তাঁদের এ কথা যুক্তির বিচারে গ্রহণযোগ্য। কিন্তু এ কারণে একটি রাস্তার ৮০% নষ্ট হতে পারে না। এতে অবশ্যই সংশ্লিষ্ট ঠিকাদার/নির্মাণ প্রকৌশলীদের কাজের মানহীনতা দায়ী বলে প্রতীয়মান হয়। এছাড়া এ স্থানে ডিপিপিতে নর্দমা নির্মাণের সংস্থান থাকলেও নতুন করে কোন নর্দমা নির্মাণ করা হয়নি।	এ কাজে অবশ্যই সংশ্লিষ্ট ঠিকাদার/নির্মাণ প্রকৌশলীদের কাজের মানহীনতা দায়ী বলে প্রতীয়মান হয়। জোন এর সংশ্লিষ্ট প্রকৌশলীদের নিকট হতে নিমণমানের কাজের ব্যাখ্যা গ্রহণ করা যেতে পারে। ডিপিপিতে নর্দমা নির্মাণের সংস্থান থাকলেও নতুন করে কোন নর্দমা নির্মাণ না করার বিষয়ে প্রযোজ্য বক্তব্য গ্রহণ করা যেতে পারে।
১১।	**উত্তর কাফরুল কচুক্ষেত প্রধান সড়ক হতে দক্ষক্ষণ ইব্রাহীমপুর পর্যন্ত রাস্তা মেরামত কাজ**	
	উত্তর কাফরুল হোল্ডিং নং ২২ কচুক্ষক্ষত প্রধান সড়ক হতে ৯৯২ দক্ষিণ ইব্রাহীমপুর পর্যন্ত রাস্তা মেরামত কাজে প্রকল্প বাস্তবায়নকালে সমাপ্তিকাল পর্যন্ত ৪০০ মিটার দীর্ঘ সিসি রাস্তা (১০০%) ও ৩২৬ মিটার (৮১.৫%) দীর্ঘ পাইপ নর্দমা নির্মাণ সম্পন্ন হয়। বাস্তব কাজ ১০০% সমাপ্ত হয়েছে। ডিপিতেত এ স্থানে ৩.৬৫ মিটার প্রশশস্ত রাস্তা নির্মাণের সংস্থান থাকলেও পরিদর্শনকালে দেখা যায়, এ স্থানে গড়ে ২.৫ হতে ৩ মিটার পর্যন্ত প্রশস্ত রাস্তা নির্মাণ সম্পন্ন হয়েছে। তবে ডিপিপিতে ১৯.০৭ লক্ষ টাকার সংস্থান থাকলেও বাস্তবায়নকালে ২০.০৮ লক্ষ টাকার চুক্তিমূল্য স্বাক্ষরিত হয় এবং ব্যয় হয় ১৯.৯৯ লক্ষ টাকা (ডিপিপির তুলনায় ১০৪.৮২% এবং চুক্তিমূল্যের ৯৯.৫৫%)। পরিদর্শনকালে প্রকল্প পরিচালক উপস্থিত না থাকায় কেন ৫.৩% অতিরিক্ত ব্যয়ে চুক্তিমূল্য সম্পাদিত হয় তা জানা সম্ভব হয়নি। এ স্থানে রাস্তার ১ম ৫০ মিটার অংশে রাস্তা ভাঙ্গা ও নষ্ট হয়ে গেছে। তবে অবশিষ্ট ৩৫০ মিটার অংশে রাস্তা মোটামুটি রয়েছে।	এ স্থানে কাজ গ্রহণযোগ্য হিসেবে বিবেচনা করা যায়। রাস্তার শুরু হতে পরবর্তী ৫০ মিটার পর্যন্ত অংশে রাস্তা ভাঙ্গা ও নষ্ট ঠিকাদারের জামানতের অর্থে মেরামত করা যেতে পারে।

	অঞ্চল-৯	
১২।	**খিলক্ষেত নামা পাড়া সাইদ কসাইএর বাড়ী পর্যন্ত রাস্তার মেরামত ও সংস্কার**	
	খিলক্ষেত নামাপাড়া হোল্ডিং নং ২০২/৩ হতে সাইদ কসাই এর বাড়ী পর্যন্ত ১৩২ মিটার দীর্ঘ ও ৩.৬৬ মিটার প্রশস্ত রাস্তাটি পূর্বে মাটি নির্মিত ছিল। এ প্রকল্পের আওতায় ১মে হেরিং বোন বন্ড রাস্তা ও পরে সিসি ঢালাই দ্বারা ও সংস্কার কাজ করা হয়। এ জন্য ডিপিপিতে ৪.৩০ লক্ষ টাকার সংস্থান থাকলেও চুক্তি সম্পাদিত হয় ৪.০০৮ লক্ষ টাকার। তবে ব্যয় হয় ৩.৯৯৬ লক্ষ টাকা। কাজটি ২০০৮-০৯ অর্থবছরে সমাপ্ত হয়। ডিপিপিতে ৪০০ মিটারে সংস্থান থাকলেও একই পরিমাণ অর্থ ব্যয়ে মাত্র এক চতুর্থাংশ বা ১০০ মিটার রাস্তা নির্মাণ, সাইড ওয়াল ও রক্ষাপ্রদ কাজ করা হয়। এ স্থানে কাজের মান মোটমুটি এবং এলাকাবাসী উপকৃত হলেও কিন্তু ডিপিপির সংস্থানের ব্যত্যয় করা হয়েছে। নবনির্মিত এ রাস্তায় পানির লাইন স্থাপনের জন্য ওয়াসা কর্তৃক রাস্তাটি কাট হয়েছে, এতেও রাস্তাটি ক্ষতিগ্রস্ত হয়েছে, ২/১ স্থানে রাস্তা ভেঙ্গে পড়েছে এবং রাস্তা হতে কাটিং এর আবর্জনা অপসারণ না করায় রাস্তাটি পুনরায় চলাচলের আংশিক অনুপযোগী হয়েছে।	এ স্থানে কাজে ডিপিপির সংস্থানের ব্যত্যয় করার কারণ ক্রয়কারী কর্তৃপক্ষক্ষর নিকট হতে জানা যেতে পারে। রাস্তা হতে কাটিং এর আবর্জনা অপসারণ করে রাস্তাটি পুনরায় চলাচলের উপযোগী করা যেতে পারে।
১৩।	**খিলক্ষেত প্রধান সড়ক (আংশিক) এর মেরামত ও সংস্কার**	
	খিলক্ষেত প্রধান সড়ক (আংশিক) এর মেরামত ও সংস্কার কাজের আওতায় রাস্তাটিতে ওভার-লে প্রদান করা হয়েছে। রাস্তাটি প্রায় ৭ মিটার প্রশস্ত হলেও এস্টিমেট প্রণয়নকালে তা প্রায় ৬ মিটার হিসেবে বিবেচনা করার কারণ বোধগম্য নয়। ডিপিপিতে ৩৯০ মিটারে সংস্থান থাকলেও একই পরিমাণ অর্থ ব্যয়ে দৈর্ঘ্যে ২৬ মিটার ও প্রস্থে ১ মিটার বেশী করে রাস্তা উন্নয়ন (বলি ভরাট দ্বারা রাস্তা উঁচুকরণ, ইটের খোয়াসহ রাস্তায় ম্যাকাডাম, লেভেলিং কোর্স ও সিলকোটসহ কার্পেটিং) কাজ করা হয়। পরিদর্শনকালে রাস্তার বেশ কয়েকস্থানে খান-খন্দক সৃষ্টি হয়েছে ও সার্ফেস অমসৃণ। এছাড়া রাস্তার ১০% পরিমাণ কাজ নষ্ট হয়ে গেছে। এ স্থানে কাজের মান চলনসই।	জামানতের অর্থে খানা-খন্দক ও ভাঙ্গাচোরা অংশ মেরামত করা যেতে পারে। জোন এর সংশ্লিষ্ট প্রকৌশলীদের মানসমম্মত কাজ সম্পাদনের আরো তৎপর হবার পরামর্শ প্রদান করা যায়।
১৪।	**খিলক্ষেত বটতলা হোল্ডিং নং ক-১৬৮ হতে ক-১৩৪/৩ পর্যন্ত রাস্তা মেরামত ও সংস্কার**	
	খিলক্ষেত প্রধান সড়ক হতে আরম্ভ এ সড়কটি অপেক্ষাকৃত বর্ধিত এলাকা অভিমূখী এবং সিসি নির্মিত। রাস্তাটির দৈর্ঘ্য প্রায় নির্ধারিত মাপে পাওয়া গেলেও প্রশস্ততা বিভিন্ন স্থানে বিভিন্ন পাওয়া যায় (৪.২০ হতে ৬.০০ মিটার পর্যন্ত)। এ স্থানে কাজের মান সমেত্মাষজনক নয়। রাস্তার মাঝে মাঝে কভার স্লাব ভেঙ্গে গেছে। নবনির্মিত এ রাস্তার নীচ দিয়ে ৭৫০ মিলিমিটার ব্যাসের ড্রেন স্থাপন করা হয়েছে। তবে ৮০% পরিমাণ সার্ফেস নষ্ট হয়ে গেছে।	জামানতের অর্থে খানা-খন্দক ও ভাঙ্গাচোরা অংশ মেরামত করা যেতে পারে। জোন এর সংশ্লিষ্ট প্রকৌশলীদের মানসমম্মত কাজ সম্পাদনের আরো তৎপর হবার পরামর্শ প্রদান করা যায়।
১৫।	**খিলক্ষেত বেপারী পাড়া সড়ক মেরামত কাজ**	
	খিলক্ষেত প্রধান সড়ক হতে আরম্ভ এ সড়কটি এ এলাকার ১ম সড়ক ও সিসি নির্মিত। বাস্তবায়নকালে এ রাস্তার দৈর্ঘ্য ও প্রস্থ কোনটিই নির্ধারিত মাপে পাওয়া যায়নি। গেলেও প্রশস্ততা বিভিন্ন স্থানে বিভিন্ন পাওয়া যায় যা গড়ে ৫.০০ মিটার পর্যন্ত। এ স্থানে কাজের মান সমেত্মাষজনক নয়। রাস্তার শুরু হতে ১ম ৩০% রাস্তা এবড়ো-থেবড়ো। মাঝে মাঝে কভার সিসি ঢালাই ভেঙ্গে গেছে। তবে ৪০% পরিমাণ সার্ফেস নষ্ট হয়ে গেছে। তবে ডিপিপিতে সংস্থান না থাকলেও এ স্থানে ১৪৩০% অতিরিক্ত নর্দমা নির্মাণে অর্থ ব্যয় করায় নির্ধারিত দৈর্ঘ্য-প্রস্থে রাস্তা নির্মাণ করা সম্ভব হয়নি বলে প্রতীয়মান হয়।	তবে চুক্তিমূল্যের প্রায় সমুদয় অর্থ ব্যয় হলেও রাস্তার কাজে ৬০% বাস্তবায়িত না হওয়া গ্রহণযোগ্য নয়। এ বিষয়ে সংশ্লিষ্ট ঠিকাদার/ প্রকৌশলী ও প্রকল্প পরিচালকের জবাবদিহিতা নিশ্চিত করা আবশ্যক।
১৬।	**খিলক্ষেত বেপারী পাড়া অভ্যন্তরীণ রাস্তা সমূহের উন্নয়ন ও মেরামত কাজ**	
	খিলক্ষেত বেপারী পাড়া হোল্ডিং নং খ-৪ হতে ১৯/গ হয়ে ১৪/১/ক পর্যন্ত, ১৪/১/খ হতে ১৪/১০/১-এ হয়ে ১৯/ডি পর্যন্ত এবং এ/২৫/৩ ও খ/৩২/৪ সংলগ্ন রাস্তাসমূহের উন্নয়ন কাজ এর আওতায় সিসি নির্মিত রাস্তা নির্মাণ করা হয়েছে। বাস্তবায়নকালে এ রাস্তার দৈর্ঘ্য ও প্রস্থ প্রায় নির্ধারিত মাপে পাওয়া যায়। অনুন্নত এলাকায় রাস্তা নির্মাণের জন্য রাস্তার দু'পাশে গাইড ওয়াল নির্মাণ করা হয়েছে, যা	এ স্থানে কাজের মান সমেত্মাষজনক। এ স্থানে অবস্থাদৃষ্টে প্রতীয়মান হয় যে, সিসি রাস্তা টিকিয়ে রাখার জন্য গাইড ওয়াল নির্মাণ

	ডিপিপিতে ছিল না। এছাড়া ডিপিপি'র সংস্থান অনুযায়ী নর্দমা নির্মাণ করা হয়েছে।	করতে হয়।
১৭।	**কুড়াতলী এলাকার রাস্তা ও পাইপ নর্দমা মেরামত ও সংস্কার**	
	বিশ্বরোড কুড়াতলী এলাকায় হোল্ডিং নং ক-২০ হতে ক-৩২/৪ পর্যন্ত রাস্তা ও পাইপ নর্দমা মেরামত ও সংস্কার কাজ এর আওতায় সিসি রাস্তা ও পাইপ নর্দমা নির্মাণ করা হয়েছে। রাস্তার কাজের মধ্যে রয়েছে নির্ধারিত স্থানে ৬০০ মিলিমিটার পাইপ ড্রেন স্থাপন, বালি ভরাট, ব্রিক সোলিং, সিসি ঢালাই কাজ। এছাড়া রাস্তার পাশে প্রায় ১৫ মিটার প্যালসাইডিং কাজ করা হয়েছে। বাস্তবায়নকালে এ রাস্তার দৈর্ঘ্য কিছুটা বেশী এবং প্রস্থ প্রায় নির্ধারিত মাপে পাওয়া যায়। প্যালাসাইডিং খানিকটা ভেঙ্গে পড়েছে। এছাড়া স্টর্ম স্যুয়ার লাইনের ক্যাচ-পিটের স্লাব উঠানোর পর সঠিকভাবে পুনঃস্থাপিত না হওয়ায় একদিকে চলাচলের অসুবিধা হচ্ছে, অন্যদিকে স্লাবসমূহ ও সন্নিহিত স্থানে রাস্তা ভেঙ্গে যাচ্ছে।	বাস্তবায়নকালে এ রাস্তার দৈর্ঘ্য কিছুটা বেশী এবং প্রস্থ প্রায় নির্ধারিত মাপে পাওয়া যায়। প্যালাসাইডিং খানিকটা ভেঙ্গে পড়েছে। এ স্থানে রাস্তার কাজের ৭০% মান সন্তোষজনক, ৩০%- মোটামুটি।
১৮।	**কুড়াতলী বাজার রোড হতে কুড়িল পর্যন্ত রাস্তা ও পাইপ নর্দমা মেরামত ও সংস্কার**	
	বিশ্বরোড কুড়াতলী বাজার রোড হতে হোল্ডিং নং ক-১২৩ হতে কুড়িল পর্যন্ত রাস্তা ও পাইপ নর্দমা মেরামত ও সংস্কার কাজ এর আওতায় সিসি রাস্তা ও পাইপ নর্দমা নির্মাণ করা হয়েছে। রাস্তার কাজের মধ্যে রয়েছে নির্ধারিত স্থানে ৬০০ মিলিমিটার পাইপ ড্রেন স্থাপন, বালি ভরাট, ব্রিক সোলিং, সিসি ঢালাই কাজ। বাস্তবায়নকালে এ রাস্তার দৈর্ঘ্য কিছুটা কম এবং প্রস্থ ১.৫ মিটার হতে ৩ মিটার পর্যন্ত পাওয়া যায়। রাস্তাটি অতিসরু ও ২টি রিক্সা পরস্পরকে অতিক্রম করতে পারে না এমন। এগুলো মূলত দু'টি বাসার মধ্যবর্তী অপরিসর উপ-গলি। রাস্তার কাজ মোটামুটি।	জামানতের অর্থে ছোটখাট ত্রুটিসমূহ মেরামত করা যেতে পারে। জোন এর সংশ্লিষ্ট প্রকৌশলীদের মানসম্মত কাজ সম্পাদনের আরো তৎপর হবার পরামর্শ প্রদান করা যায়।
১৯।	**কুড়িল আদর্শ বিদ্যাপীঠ হতে কুড়িল সরকারী প্রাথমিক বিদ্যালয় পর্যন্ত নর্দমাসহ রাস্তার মেরামত ও সংস্কার**	
	বিশ্বরোড কুড়িল আদর্শ বিদ্যাপীঠ হতে হোল্ডিং নং ক-১৯৩ হয়ে কুড়িল সরকারী প্রাথমিক বিদ্যালয় পর্যন্ত পাইপ নর্দমাসহ রাস্তা মেরামত ও সংস্কার কাজ এর আওতায় প্রধানতঃ পাইপ নর্দমা সংস্কার করা হয়েছে এবং সিসি রাস্তা নির্মাণ করা হয়েছে। রাস্তার কাজের মধ্যে রয়েছে নির্ধারিত স্থানে ৫০ মিটার নতুন ৬০০ মিলিমিটার ডায়ার পাইপ ড্রেন স্থাপন, বালি ভরাট, ব্রিক সোলিং, সিসি ঢালাই কাজ। বাস্তবায়নকালে এ রাস্তার দৈর্ঘ্য প্রস্থ প্রায় সঠিক পাওয়া যায়। রাস্তার কাজের ৯৫% মান ভালো। রাস্তার কুড়িল সরকারী প্রাথমিক বিদ্যালয় অংশে রাস্তা কিছুটা খারাপ, নয়তো রাস্তাটি প্রায় অক্ষত ও ভালো রয়েছে।	-

০৮। <u>প্রকল্পের উদ্দেশ্য ও অর্জন অবস্থাঃ</u>

পরিকল্পিত উদ্দেশ্য	অর্জন অবস্থা
প্রকল্পের প্রধান উদ্দেশ্য হলো ঢাকা শহরে-	প্রকল্পের উদ্দেশ্য অনেকাংশে অর্জিত হয়েছে।
(ক) ২০০৭ সালের বন্যা ও অতিবৃষ্টিতে ক্ষতিগ্রস্ত রাস্তা ও ড্রেনের মেরামত ও উন্নয়ন করা।	প্রকল্প বাস্তবায়নকালে প্রায় ৫৮.৬৯৬ কিলোমিটার সড়ক ও ৫৩.০৮১ কিলোমিটার নর্দমা নির্মিত হয়েছে (লক্ষ্যমাত্রার ৯৭% এবং ৯৬.০৭%)। ফলে প্রকল্পের এ উদ্দেশ্য অনেকাংশে অর্জিত হয়েছে।
(খ) যানজট হ্রাস করে যান চলাচল সহজ ও নির্বিঘ্ন করা।	প্রকল্পের এ উদ্দেশ্য অনেকাংশে অর্জিত হয়েছে।
(গ) ড্রেনেজ ব্যবস্থার উন্নয়নের মাধ্যমে রাস্তা হতে জলাবদ্ধতা নিরসন করা।	প্রকল্পের আওতায় ড্রেনেজ ব্যবস্থার উন্নয়নের মাধ্যমে রাস্তা হতে জলাবদ্ধতা নিরসনের উদ্দেশ্য অনেকাংশে অর্জিত হয়েছে।

০৯। <u>প্রকল্পের উদ্দেশ্য পুরোপুরি অর্জিত না হলে তার কারণঃ</u> প্রকল্পের পরিকল্পিত উদ্দেশ্য আংশিকভাবে অর্জিত হয়েছে, পুরোপুরি হয়নি। প্রকল্প বাস্তবায়নকালে ঢাকা মহানগরীর প্রকল্প সংশ্লিষ্ট এলাকায় রাস্তা ও নর্দমার কাজ যথাক্রমে ৩% ও ৩.৯৩% নির্মিত/ বাস্তবায়িত না হওয়ায় প্রকল্পের উদ্দেশ্যের কিছু অংশ অর্জিত হয়নি। এসব কারণে প্রকল্পের উদ্দেশ্য পুরোপুরি অর্জন ব্যাহত হয়েছে।

১০। <u>সমস্যাঃ</u>

১০.১। <u>সময় অতিক্রান্তি;</u> প্রকল্পটি জুলাই, ২০০৮ হতে মার্চ, ২০০৯ সময়ে অর্থাৎ ১ বছর সময়ে বাস্তবায়নের জন্য নির্ধারিত ছিল। কিন্তু কাজে প্রকৃতপক্ষে সময় প্রয়োজন হয়েছে ১ বছর ৯ মাস। এতে সময় অতিক্রান্ত হয়েছে ৯ মাস (মূল বাস্তবায়নকালের ৭৫%) বেশী।

১০.২। <u>প্রকল্পের কাজ অসমাপ্ত থাকা ও উদ্দেশ্য পুরোপুরি অর্জিত না হওয়াঃ</u> প্রকল্পের আওতায় প্রয়োজনীয় অর্থ সংস্থান থাকা সত্ত্বেও প্রকল্পের বাস্তব কাজের অগ্রগতি অর্জিত হয়েছে ৯৬.৭৩%, অর্থাৎ সম্পূর্ণ প্রকল্পের ৩.২৭% বাস্তব কাজ সম্পন্ন হয়নি। প্রকল্পের আওতায় নির্ধারিত ১০টি রাস্তা ও ১৪টি নর্দমা নির্মাণ/উন্নয়ন বাস্তবায়ন সম্পন্ন না হওয়ায় সার্বিক বিচারে প্রকল্পের এ পরিমাণ অগ্রগতি অর্জিত হয়নি। এসব কারণে প্রকল্পের উদ্দেশ্য আংশিক অর্জিত হয়নি।

১০.৩। <u>প্রকল্পের অর্থ ব্যয় সংক্রান্ত</u> প্রকল্পের অনুকূলে অবমুক্তকৃত ২২৭৮.০০ লক্ষ টাকা হতে বিভিন্ন অর্থ বছরে অব্যয়িত মোট ৮৯৪৮.০০ টাকা আগস্ট, ২০১০ এ সরকারী কোষাগারে তথা সোনালী ব্যাংক লিমিটেড, নগর ভবন শাখা, ঢাকার ১-৩৭০৫-৮৫০০-২৬৭১ নং কোডে জমা প্রদান করা হয়। প্রকল্প বাস্তবায়নকালে প্রকল্পের একাউন্ট ধারক ব্যাংক বিভিন্ন অর্থবছরে বিভিন্ন পরিমাণ অর্থ আদান-প্রদান হলে সাধারণতঃ লভ্যাংশ/সুদ প্রদান করে থাকে। কিন্তু এ প্রকল্পের ব্যাংক হিসাব পর্যালোচনায় দেখা যায় যে, ব্যাংক হতে কোন লভ্যাংশ/সুদ প্রদান করা হয়নি। প্রকল্প সমাপ্তিলগ্নে প্রকল্পের সকল কাজের ব্যয় পরিশোধ অন্তে আয়-ব্যয় নিরূপণ ও অবশিষ্ট অব্যয়িত অর্থ সরকারী কোষাগারে সমর্পণ করতঃ ব্যাংক একাউন্ট বন্ধ করে দেয়ার কথা। এ মূল্যায়ন প্রতিবেদন প্রণয়নকালে গত ৩০/০৬/২০১০ তারিখে প্রকল্পের একাউন্টের ব্যালেন্স ছিল ৮৯৪৮.০০ টাকা। তবে এ একাউন্ট ৩০-০৬-২০১০ তারিখের পর উত্তোলন করা বা একাউন্ট ব্যালেন্স শূন্য করা হয়েছিল কি না এবং ব্যাংক একাউন্ট আনুষ্ঠানিকভাবে বন্ধ করা হয় কি না তা জানা যায়নি।

১০.৪। <u>প্রকল্প পরিদর্শনে প্রাপ্ত সমস্যাঃ</u> প্রকল্পের আওতায় সম্পাদিত কাজ বাস্তবায়নোত্তর পরিদর্শনে কয়েক ধরণের সমস্যা গোচরীভূত হয়। এর মধ্যে রয়েছে- (১) বাস্তবায়ন কাজে মান নিয়ন্ত্রণ ও ডড়ৎশসবহংযরঢ় এর অভাব, যেমন- মেরাদিয়া তিতাস রোড, গ্রামীণ ব্যাংকের পিছনে বড়বাগ, পশ্চিম মণিপুর এর অভ্যন্তরীণ রাস্তা ভেঙ্গে যাওয়া; (২) নির্মিত/মেরামতকৃত রাস্তাসমূহ রক্ষণাবেক্ষণ ও তদারকির ঘাটতি বা অপর্যাপ্ততাও রাস্তাসমূহকে আংশিক ব্যবহার অনুপযোগী (রাস্তার বিভিন্ন স্থান ভেঙ্গে যাওয়া, রাস্তার সার্ফেস ক্ষতিগ্রস্ত বা উঁচুনিচু বা নষ্ট হয়ে যাওয়ায়) করেছে, যেমন- তিলপা পাড়া ৮০র্ রাস্তা, পূর্ব হাজীপাড়া হতে সিপাহীবাগ-নবীন বাগ-মৌলভীরটেক পর্যন্ত ওয়াসা রোড, কদমতলা ওয়াসা রোড, পূর্ব কাজীপাড়া বেগম রোকেয়া সরণী হতে আইসক্রীম ফ্যাক্টরীর গলির মেরামত কাজ, খিলক্ষক্ষত বটতলা হোল্ডিং নং ক-১৬৮ হতে ক-১৩৪/৩ পর্যন্ত রাস্তা মেরামত ও সংস্কার কাজ ইত্যাদি; (৩) রাস্তা বা ড্রেন নির্মাণকালে ডিপিপি'র সংস্থানের চেয়ে অধিক বা কম দরে চুক্তি সম্পাদন ও সংস্থান অনুসরণ না করে নির্মাণ কাজ সম্পাদন, যেমন- আরকে মিশন ও স্বামীবাগ রোডে উপ-গলি, কাজীপাড়া বেগম রোকেয়া সরণীর বাই- লেন ও আইসক্রীম ফ্যাক্টরীর গলি, গ্রামীণ ব্যাংকের পিছনে বড়বাগ, পশ্চিম মণিপুর এর অভ্যন্তরীণ রাস্তা, উত্তর কাফরুল কচুক্ষক্ষত প্রধান সড়ক হতে দক্ষক্ষণ ইব্রাহীমপুর পর্যন্ত রাস্তা, খিলক্ষক্ষত বেপারী পাড়া অভ্যন্তরীণ রাস্তা মেরামত/সংস্কার/উন্নয়ন কাজ; এবং (৪) ডিপিপি'র সংস্থান বর্হিভূতভাবে কাজ সম্পাদন, যেমন-স্বামীবাগ রোডে উপ-গলিসমূহ ও পাইপ নর্দমাসহ মেরামত কাজে ফুটপাত নির্মাণের কোন সংস্থান ছিল না, তথাপি এ স্থানে প্রকল্পের অর্থে ১৯৮৬ মিটার ফুটপাতও নির্মাণ করা হয়েছে। এ প্রতিবেদনের অনুচ্ছেদ ৭.৭.২ এ সমস্যাসমূহ বিস্তারিতভাবে বর্ণনা করা হয়েছে।

১০.৫। <u>প্রকল্পের নিরীক্ষা:</u> প্রকল্পের বাস্তবায়নকালের ৩টি অর্থবছরে প্রকল্প বাস্তবায়ন ও অর্থ ব্যয় এবং বাস্তব কাজ বাস্তবায়নের উপর মূল্যায়নকাল পর্যন্ত কোন নিরীক্ষা সম্পন্ন হয়নি। এজন্য প্রকল্পের সমাপ্তি প্রতিবেদনে প্রকল্পের নিরীক্ষা সংক্রান্ত পর্যবেক্ষণ প্রদান করা হয়নি। এ কারণে প্রকল্প বাস্তবায়নে প্রচলিত নিয়মনীতি যথাযথভাবে অনুসরণ করা হয়নি।

১১। <u>সুপারিশঃ</u>

১১.১। সঠিকভাবে মাঠ পর্যায়ে চাহিদা যাচাই-বাছাই করে প্রকল্পের ডিপিপি প্রণয়ন করলে প্রকল্প বাস্তবায়নকালে বেশী পরিমাণ সময় বা সময় অতিক্রামিত্মর প্রয়োজন হয় না। ভবিষ্যতে প্রকল্পের কাজ বিবেচনায় সুপরিকল্পিত ও যৌক্তিকভাবে মেয়াদ নির্ধারণ করা যেতে পারে।

১১.২। ভবিষ্যতে প্রকল্প বাস্তবায়নকালে প্রকল্পের উদ্দেশ্য শতভাগ অর্জনের প্রচেষ্টা গ্রহণ করা আবশ্যক। এতে প্রকল্পের কাঙ্খিত সুবিধা প্রাপ্তির পথ সুগম হবে। এ বিষয়ে ঢাকা সিটি কর্পোরেশনের সংশ্লিষ্ট প্রকৌশল বিভাগসহ স্থানীয় সরকার বিভাগের দৃষ্টি আকর্ষণ করা হলো।

১১.৩। এ প্রকল্পের ব্যাংক হিসাব পর্যালোচনায় দেখা যায় যে, ব্যাংক হতে কোন লভ্যাংশ/সুদ প্রদান করা হয়নি। সংশ্লিষ্ট ব্যাংকের কাছ হতে এর কারণ জানা যেতে পারে। প্রকল্প সমাপ্তির পর প্রকল্পের সকল আর্থিক ও বাস্তব কাজ শেষে ব্যাংক একাউন্ট আনুষ্ঠানিকভাবে বন্ধ করে আইএমইডিকে জানানো যেতে পারে।

১১.৪। প্রকল্পের আওতায় কাজ বাস্তবায়নকালে ডিপিপি'র সংস্থানের ব্যত্যয় করা সমীচীন নয়। প্রকল্প প্রণয়ন ও স্কীম নির্বাচন ও ডিজাইন প্রণয়নকালে সংশ্লিষ্ট এলাকার বৈশিষ্ট্য, এলাকাবাসীর চাহিদা ও প্রকৃত কাজের প্রয়োজন বিবেচনায় নেয়া হলে এ ধরণের ব্যত্যয় ও অসম্পূর্ণতা পরিহার করা সম্ভব হবে। এছাড়া রাস্তা নর্দমা ইত্যাদি অবকাঠামো নির্মাণকালে কাজটি যাতে মানসম্মত হয় সেদিকে সকল পক্ষ সুতীব্র দৃষ্টি নিবদ্ধ রাখা কাঙ্খিত। ডিপিপি'র সংস্থানের চেয়ে অধিক বা কম দরে চুক্তি সম্পাদন, ডিপিপি'র সংস্থান অনুসরণ না করে ও মান যথাযথভাবে নিয়ন্ত্রণ করে নির্মাণ কাজ সম্পাদন ও সংস্থান বর্হিভূতভাবে কাজ সম্পাদন এর বিষয়ে প্রকল্প পরিচালক/কর্তৃপক্ষের বক্তব্য জানা যেতে পারে এবং এ ধরণের কর্মকান্ড বন্ধে কার্যকর উদ্যোগ/ব্যবস্থা গ্রহণ করা যেতে পারে। এছাড়া ঢাকা সিটি কর্পোরেশনের আওতায় নির্মিত স্থাপনা সমূহের সঠিক, নিয়মিত ও রুটিন রক্ষণাবেক্ষণ ও তদারকির ব্যবস্থা করা প্রয়োজন। এতে স্থাপনাসমূহ টেকসই হবে। এ বিষয়ে ঢাকা সিটি কর্পোরেশনের যথাযথ কর্তৃপক্ষক্ষর দৃষ্টি আকর্ষণ করা হলো।

১১.৫। প্রকল্পের বাস্তবায়ন কাজ ও অর্থ ব্যয়ের উপর নিরীক্ষা পরিচালিত হওয়া আবশ্যক এবং নিরীক্ষার পর্যবেক্ষণের আলোকে অবিলম্বে একইরূপ ব্যবস্থা গ্রহণ করা উচিত।

ঢাকা মহানগরীর পরিবেশ ও অবকাঠামোগত দক্ষতা উন্নয়ন
(সমাপ্তঃ জুন, ২০১০)

১।	প্রকল্পের অবস্থান	:	ঢাকা সিটি কর্পোরেশনের বিভিন্ন এলাকা।
২।	বাস্তবায়নকারী সংস্থা	:	ঢাকা সিটি কর্পোরেশন (ডিসিসি)।
৩।	প্রশাসনিক মন্ত্রণালয়/বিভাগ	:	স্থানীয় সরকার, পল্লী উন্নয়ন ও সমবায় মন্ত্রণালয়/ স্থানীয় সরকার বিভাগ
৪।	প্রকল্পের বাস্তবায়ন সময় ও ব্যয়	:	

(লক্ষ টাকায়)

প্রাক্কলিত ব্যয়		প্রকৃত ব্যয় (সমাপ্তি পর্যন্ত)	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
২০৮৪.৭০ (জিওবি- ১৬৬৭.৭৬ ডিসিসি- ৪১৬.৯৪)	২১৫৪.৫০ (জিওবি- ১৭২৩.৬০ ডিসিসি- ৪৩০.৯০)	২১৪৯.৯২ (জিওবি- ১৭২০.৯৮ ডিসিসি- ৪২৮.৯৪)	জানুয়ারি, ২০০৯ হতে জুন, ২০১০	জানুয়ারি, ২০০৯ হতে জুন, ২০১০	জানুয়ারি, ২০০৯ হতে জুন, ২০১০	কোন ব্যয় অতিক্রান্ত হয়নি	কোন সময় অতিক্রান্ত হয়নি

৫। **<u>প্রকল্পের অঙ্গভিত্তিক বাস্তবায়ন অগ্রগতিঃ</u>** প্রকল্পটি জুন, ২০১০ এ সমাপ্ত হয়েছে। গত ১৪/০৯/২০১০ তারিখে এ প্রকল্পের সমাপ্তি প্রতিবেদন (Project Completion Report, PCR) এর একটি কপি সরাসরি ঢাকা সিটি করপোরেশন হতে আইএমইডিতে প্রেরণ করা হয়। তবে স্থানীয় সরকার বিভাগ হতে যথাযথ কর্তৃপক্ষ কর্তৃক অনুমোদিত (স্থানীয় সরকার বিভাগ এর সচিব/কর্তৃত্বপ্রাপ্ত অফিসার কর্তৃক স্বাক্ষরিত) প্রতিবেদন প্রণয়নকাল পর্যন্ত আইএমইডিতে পাওয়া যায়নি। সংশোধিত অনুমোদিত ডিপিপি অনুযায়ী প্রকল্পের অঙ্গভিত্তিক লক্ষ্যমাত্রা এবং প্রাপ্ত PCR অনুযায়ী প্রকল্পের অঙ্গভিত্তিক অগ্রগতি (আর্থিক ও বাস্তব) নীচের সারণীতে প্রদর্শন করা হলোঃ

(লক্ষ টাকায়)

ক্রমিক নং	ডিপিপি অনুযায়ী বিভিন্ন কাজের অঙ্গ	পরিকল্পিত লক্ষ্যমাত্রা		প্রকৃত বাস্তবায়ন (জুন, ২০০৯ পর্যন্ত)	
		আর্থিক	বাস্তব	আর্থিক (%)	বাস্তব (%)
১	২	৩	৪	৫	৬
১।	(ক) বুলডোজার (চেইন মাউন্টেড)	৬৮৬.০৩	৩টি	৬৮৬.০২ (১০০%)	৩টি (১০০%)
	(খ) খুচরা যন্ত্রাংশ	৬৮.৬০	থোক	৬৮.৬০ (১০০%)	(থোক) ৩ সেট
২।	(ক) রোড রোলার	৮৫.৬৫	২টি	৮৫.৬৫ (১০০%)	২টি (১০০%)
	(খ) খুচরা যন্ত্রাংশ	২.৭৪	থোক	২.৭৪ (১০০%)	(থোক) ২ সেট
৩।	(ক) হাইড্রলিক এক্সক্যাভেটর (চেইন মাউন্টেড)	১১২৪.০০	৪টি	১১২৪.০০(১০০%)	৪টি (১০০%)
	(খ) খুচরা যন্ত্রাংশ	১৯.১৩	থোক	১৯.০১ (৯৯.৩৭%)	(থোক) ৪ সেট
৪।	যানবাহনের শেড নির্মাণ ও মেঝে উন্নয়ন	১৬৩.৩৬	৩৯০০ বঃমিঃ	১৫৮.৯৪ (৯৭.২৯%)	৩৯০০ বঃমিঃ (১০০%)
৫।	বিবিধ ব্যয় (ফটোকপি কম্পিউটার মেরামত, কালি, কাগজ, অফিস সজ্জিতকরণ, সভার সম্মানী ইত্যাদি)	৫.০০	থোক	৪.৯৬ (৯৯.২০%)	থোক
	মোটঃ	**২১৫৪.৫০**		২১৪৯.৯২ (৯৯.৭৯%)	

উৎসঃ সংস্থা কর্তৃক সরবরাহকৃত পিসিআর।

৬। **কাজ অসমাপ্ত থাকলে তার কারণঃ** প্রকল্পের কোন কাজ অসমাপ্ত নেই।

৭। **সাধারণ পর্যবেক্ষণঃ**

৭.১ **প্রকল্পের পটভূমিঃ** ঢাকা সিটি করপোরেশন অধ্যাদেশে ঢাকা মহানগরীর ব্যাপক পরিমাণ অবর্জনা/বর্জ্য অপসারণ এবং Final Disposal এর দায়িত্ব ঢাকা সিটি করপোরেশনের নিকট ন্যস্ত করা হয়। বর্তমানে ঢাকা সিটি করপোরেশনের প্রায় সাড়ে তিনশ যানবাহনের ৮০%-ই প্রায় ১০ বছরের অধিককাল পূর্বে সংগৃহীত। এসব যানবাহন পুরাতন, যান্ত্রিকভাবে ত্রুটিপূর্ণ এবং রক্ষণাবেক্ষণ ব্যয় বেশী। তাছাড়া প্রয়োজনের তুলনায় অপ্রতুল। এসব যানবাহন ঢাকা শহরের বর্জ্য পরিবহণের জন্য উপযুক্ত ও মানসম্মত নয় এবং মহানগরীর শ্রীবৃদ্ধি ও সৌন্দর্য্যের পথে বাধাস্বরূপ। ফলে এ ধরণের আরো নতুন যানবাহন ক্রয়/সংগ্রহের আবশ্যকতা সৃষ্টি হয়। কিন্তু পর্যাপ্ত আর্থিক সঙ্গতি না থাকায় জিওবি অর্থ ব্যয়ে যানবাহন ক্রয়ের (যানবাহন রাখার শেড নির্মাণসহ) মাধ্যমে ঢাকা মহানগরীর ব্যাপক পরিমাণ আবর্জনা/বর্জ্য সংগ্রহ ও পরিবহণ ব্যবস্থার উন্নয়নের লক্ষ্যে প্রকল্পটি গৃহীত হয়।

৭.২ **প্রকল্পের উদ্দেশ্যঃ** প্রকল্পের প্রধান উদ্দেশ্য হলো যান্ত্রিক পদ্ধতির সহায়তায় ঢাকা মহানগরীর ব্যাপক পরিমাণ আবর্জনা/বর্জ্য সংগ্রহ ও পরিবহণ ব্যবস্থার উন্নয়ন।

৭.৩ **প্রকল্প অনুমোদন ও সংশোধন অবস্থাঃ** মোট ২০৮৪.৭০ লক্ষ টাকা প্রাক্কলিত ব্যয় সম্বলিত (জিওবি ১৬৬৭.৭৬ লক্ষ টাকা এবং ডিসিসি'র ৪১৬.৯৪ লক্ষ টাকা) প্রকল্পের ডিপিপি ০৯/০৩/২০০৯ তারিখে মাননীয় পরিকল্পনা মন্ত্রী কর্তৃক অনুমোদনের পর ১৭/০৩/২০০৯ তারিখে জানুয়ারি, ২০০৯ হতে জুন, ২০১০ মেয়াদে বাস্তবায়নের জন্য পরিকল্পনা কমিশন হতে অনুমোদন আদেশ জারী করা হয়। কিন্তু প্রকল্পের কাজ নির্ধারিত ব্যয়ে সম্পন্ন করা সম্ভব না হওয়ায় বিভাগীয় প্রকল্প মূল্যায়ন কমিটির সভার সুপারিশ অনুযায়ী ডিপিপি সংশোধন করা হয়, যা ২১৫৪.৫০ লক্ষ টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে (জিওবি অনুদান ১৭২৩.৬০ লক্ষ টাকা এবং ডিসিসি'র ৪৩০.৯০ লক্ষ টাকা) একই বাস্তবায়ন মেয়াদে ০৪/০২/২০১০ তারিখে স্থানীয় সরকার, পল্লী উন্নয়ন ও সমবায় মন্ত্রণালয়ের দায়িত্বে নিয়োজিত মাননীয় মন্ত্রী কর্তৃক অনুমোদিত হয়। মূলতঃ প্রকল্পের ক্রয়কার্যে টেন্ডার এর ফলে প্রাপ্ত মূল্যায়িত দর প্রাক্কলিত দরের চেয়ে অধিক হওয়ায় অতিরিক্ত ৬৯.৮০ লক্ষ টাকা সংস্থানের জন্য ডিপিপি সংশোধনের প্রয়োজন হয়।

৭.৪ **প্রকল্প ব্যবস্থাপনা ও প্রকল্প পরিচালকঃ** প্রকল্পটির বাস্তবায়নকালে ১ জন প্রকৌশলী প্রকল্প পরিচালকের দায়িত্ব পালন করেন। প্রকল্প পরিচালক সংক্রান্ত সংক্ষিপ্ত বিবরণ নিম্নরূপঃ

প্রকল্প পরিচালকের নাম ও বেতন স্কেল	দায়িত্ব পালনের সময়	চাকুরীর ধরণ	দায়িত্বের ধরণ
১	২	৩	৪
জনাব মোঃ অনিসুর রহমান নির্বাহী প্রকৌশলী, ঢাকা সিটি কর্পোরেশন	২১/০৫/২০০৯ হতে ৩০/০৬/২০১০ পর্যন্ত	খন্ডকালীন নিজ দায়িত্বের অতিরিক্ত দায়িত্ব	একাধিক প্রকল্পের দায়িত্বে

প্রকল্প পরিচালক প্রকল্প এলাকায় অবস্থান করেন। তবে তিনি প্রকল্প হতে কোন বেতন-ভাতা গ্রহণ করেননি। এ প্রকল্পে পৃথক নিজস্ব কোন জনবলের সংস্থান ছিল না। ঢাকা সিটি কর্পোরেশনের মেকানিক্যাল বিভাগের অন্যান্য প্রকৌশলীগণ প্রকল্প পরিচালককে প্রকল্প বাস্তবায়নে সহায়তা করেন।

৭.৫ **প্রকল্পের সার্বিক অগ্রগতিঃ** প্রকল্পের শুরু থেকে জুন'১০ পর্যন্ত ক্রমপুঞ্জিত ব্যয় হয়েছে ২১৪৯.৯২ লক্ষ টাকা, যা সর্বশেষ সংশোধিত ব্যয়ের ৯৯.৭৯%। উক্ত সময়ে ১০০% সার্বিক বাস্তব অগ্রগতি অর্জিত হয়েছে।

৭.৬ **অর্থ বরাদ্দ, অবমুক্তি ও ব্যয়ঃ** পিসিআর এ প্রদত্ত তথ্য অনুযায়ী প্রকল্পের শুরু হতে সমাপ্তিকাল পর্যন্ত মোট জিওবি অর্থ বরাদ্দ ১৭২৩.৬০ লক্ষ টাকা (প্রাক্কলনের ১০০.১৫%), যার ৯৯.৯৭% অর্থাৎ ১৭২৩.০০ লক্ষ টাকা অবমুক্ত করা হয় এবং ব্যয় হয় ১৭২০.৯৮ লক্ষ টাকা (অবমুক্তির ৯৯.৮৮%)। প্রকল্পের সর্বশেষ সংশোধিত ডিপিপিতে ঢাকা সিটি কর্পোরেশনের অংশ ছিল ৪৩০.৯০ লক্ষ টাকা। তবে সমাপ্তিকাল পর্যন্ত সম্পূর্ণ অর্থ বরাদ্দ দেয়া হয়। তবে অবমুক্ত করা হয় ৪২৮.৯৪ লক্ষ টাকা (বরাদ্দের ৯৯.৫৫%) যার পুরোটাই (১০০%) ব্যয় হয়। সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী প্রকল্পের সংস্থান, সংশোধিত এডিপি বরাদ্দ, অবমুক্তি ও ব্যয় নিচের সারণীতে প্রদর্শন করা হলোঃ

অর্থবছর	মুল ডিপিপি’র সংস্থান		সংশোধিত ডিপিপি’র সংস্থান		সংশোধিত এডিপি বরাদ্দ		টাকা অবমুক্তি	সমাপ্তি পর্যন্ত অগ্রগতি	
	আর্থিক	বাস্তব	আর্থিক	বাস্তব	আর্থিক	বাস্তব		ব্যয়	বাস্তব
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮	৯	১০
২০০৮-০৯	৩০০.০০ (ডিসিসি)	১৪.৩৮ %	৪.০০ (জিওবি ১.০০ ডিসিসি ৩.০০)	০.১৯%	৪.০০ (জিওবি-১.০০ ডিসিসি-৩.০০)	০.১৯%	৪.০০ (জিওবি-১.০০ ডিসিসি-৩.০০)	৪.০০ (জিওবি-১.০০ ডিসিসি-৩.০০)	০.১৯ %
২০০৯-১০	১৭৮৪.৭০ (ডিসিসি+ জিওবি)	৮৫.৬২ %	২১৫০.৫০ (জিওবি ১৭২২.৬০ ডিসিসি ৪২৭.৯০)	৯৯.৮১ %	২১৫০.৫০ (জিওবি-১৭২২.৬০ ডিসিসি-৪২৭.৯০)	৯৯.৮১%	২১৪৭.৯৪ (জিওবি-১৭২২.০০ ডিসিসি-৪২৫.৯৪)	২১৪৫.৯২ (জিওবি-১৭১৯.৯৮ ডিসিসি-৪২৫.৯৪)	৯৯.৮১ %
মোটঃ	**২০৮৪.৭০**	**১০০%**	**২১৫৪.৫০**	**১০০%**	**২১৫৪.৫০**	**১০০%**	**২১৫১.৯৪ (বরাদ্দের ৯৯.৮৮%)**	**২১৪৯.৯২ (অবমুক্তির ৯৯.৯১%)**	**১০০%**

৭.৬.১ প্রকল্পের সংশোধিত ডিপিপি’র সংস্থান অনুযায়ী ২১৫৪.৫০ লক্ষ টাকার পুরোটাই প্রকল্প বাস্তবায়নকালে বরাদ্দ পাওয়া যায়। এর মধ্যে ব্যয় হয় মোট ২১৪৯.৯২ লক্ষ টাকা (অবমুক্তির ৯৯.৯১%)। এতে অব্যয়িত থাকে ২.০২ লক্ষ টাকা, যা যথানিয়মে সরকারী কোষাগারে সমর্পণ করা হয়েছে। অব্যয়িত হিসেবে সমর্পিত অর্থের পুরোটাই জিওবি অর্থ। প্রকল্প বাস্তবায়নকালে ২টি অর্থবছরে প্রকল্পের একাউন্টে (এসটিডি-৫৯-৬, জনতা ব্যাংক, নগর ভবন শাখা) মোট ৭,৫৭,৪৮১.০০ টাকা লভ্যাংশ প্রদান করা হয়। এর মধ্যে উৎসে কর ও ব্যাংক চার্জসহ মোট ৭৫৮৮৯.০০ টাকা কর্তন করা হয়। ফলে জমা প্রদানের জন্য ব্যাংক চার্জ বাদে মোট ৬,৮১,৫৯২.০০ টাকা চালানের বাংলাদেশ ব্যাংকে (সরকারী কোষাগারে) জমা প্রদান করা হয়েছে বলে প্রকল্প পরিচালক জানান। প্রকল্প সমাপ্তির পর প্রকল্পের সকল কাজের ব্যয় পরিশোধ অন্তে আয়-ব্যয় নিরূপণ করে অবশিষ্ট অব্যয়িত অর্থ সরকারী কোষাগারে সমর্পণ করতঃ ব্যাংক একাউন্ট বন্ধ করে দেয়ার নিয়ম এ প্রকল্পের ক্ষক্ষত্রে প্রতিপালিত হয়েছে। এ মূল্যায়ন প্রতিবেদন প্রণয়নকল্পে পরিদর্শনকালে জানা যায় ২৩/০৯/২০১০ তারিখে জনতা ব্যাংক লিমিটেড-এর প্রধান কার্যালয় হতে পত্র প্রেরণ করে একাউন্ট বন্ধের কথা জানানো হয়। এটি এ প্রকল্পের একটি ইতিবাচক দিক।

৭.৭ প্রকল্প পরিদর্শন ও পর্যবেক্ষণঃ স্থানীয় সরকার বিভাগের আওতায় ঢাকা সিটি করপোরেশন কর্তৃক বাস্তবায়িত প্রকল্পটি সমাপ্তি মূল্যায়নের উদ্দেশ্যে বিগত ২৭-০৯-২০১০ তারিখে প্রকল্পের মাঠ পর্যায়ের কার্যক্রম সরেজমিনে পরিদর্শন করা হয়। পরিদর্শনকালে আইএমইডি’র সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তার সঙ্গে ঢাকা সিটি কর্পোরেশনের সংশ্লিষ্ট প্রকল্পের পরিচালক/নির্বাহী প্রকৌশলী এবং সহকারী প্রকৌশলীসহ অন্যান্য কর্মকর্তাগণ উপস্থিত ছিলেন। প্রকল্পটি সরেজমিন পরিদর্শনকালে পরিদর্শিত কাজসমূহ নিম্নরূপঃ

৭.৭.১ দরপত্রঃ প্রকল্পের ডিপিপিতে মোট ২ ধরণের কাজের অঙ্গ ছিল, যথা-(১) মালামাল ক্রয় (খুচরা যন্ত্রাংশসহ যানবাহন ক্রয়) এবং (২) নির্মাণ ও আনুষঙ্গিক কাজ (যানবাহন শেড নির্মাণ, অফিস ডেকোরেশন ইত্যাদি)। ৪টি প্যাকেজের আওতায় সকল ক্রয় কাজ (৪ টি প্যাকেজের মাধ্যমে ৯টি যানবাহন এবং ১টি ৩৯০০ বঃমিঃ ক্ষেত্রফলের টিনশেড গাড়ী রাখার শেড, কিছু উন্মুক্ত (শেড বিহীন) ফ্লোর নির্মাণ করা হয়) সম্পন্ন করা হয়। প্রকল্প বাস্তবায়নকালে মাত্র একবার দরপত্র আহবানের মাধ্যমে ঠিকাদার নির্বাচনপূর্বক বাস্তবায়ন করা হয় বলে প্রকল্প পরিচালক জানান। এ সংক্রান্ত সংক্ষিপ্ত বিবরণ নিচের সারণী-১ ও ২ দ্রষ্টব্যঃ

সারণী-১: প্যাকেজ ভিত্তিক বরাদ্দ ও গৃহীত দর

প্যাকেজ	প্যাকেজ অনুযায়ী কাজের পরিচিতি	ডিপিপি-তে সংস্থান (লক্ষ টাকা)	আরডিপিপি-তে সংস্থান (লক্ষ টাকা)	প্রাপ্ত দর (টাকা)	নির্বাচিত দর (টাকা)
১	২	৩	৪	৬	৭
ক	**বুলডোজার (চেইন মাউন্টেড)**	৬৩০.০০	৬৮৬.০২	৭৫৪৬২০৩৩.০০	৭৫৪৬২০৩৩.০০
	খুচরা যন্ত্রাংশ (১০%)	৬৩.০০	৬৮.৬০		
	উপমোটঃ ক	৬৯৩.০০	৭৫৫.৬২	৭৫৪৬২০৩৩.০০	৭৫৪৬২০৩৩.০০

প্যাকেজ	প্যাকেজ অনুযায়ী কাজের পরিচিতি	ডিপিপি-তে সংস্থান (লক্ষ টাকা)	আরডিপিপি-তে সংস্থান (লক্ষ টাকা)	প্রাপ্ত দর (টাকা)	নির্বাচিত দর (টাকা)
খ	রোড রোলার	৬০.০০	৮৫.৬৫	৮৮,৩৯,০০০.০০	৮৮,৩৯,০০০.০০
	খুচরা যন্ত্রাংশ	৬.০০	২.৭৪		
	উপমোটঃ খ	**৬৬.০০**	**৮৮.৩৯**	৮৮,৩৯,০০০.০০	৮৮,৩৯,০০০.০০
গ	হাইড্রলিক এক্সক্যাভেটর (চেইন মাউন্টেড)	১০৪০.০০	১১২৪.০০	১১,৪৩,১৩,৭৮৪.০০	১১,৪৩,১৩,৭৮৪.০০
	খুচরা যন্ত্রাংশ	১০৪.০০	১৯.১৩		
	উপমোটঃ গ	**১১৪৪.০০**	**১১৪৩.১৩**	১১,৪৩,১৩,৭৮৪.০০	১১,৪৩,১৩,৭৮৪.০০
ঘ	ভেহিক্যাল শেড নির্মাণ	১৭৬.৭০	১৬৩.৩৬	১,৫৮,৫০,৮৪২.০০	১,৪৮,৫০,৮৪২.০০
	উপমোটঃ ঘ	১৭৬.৭০	১৬৩.৩৬	১,৫৮,৯৪,১২৬.০০	১,৫৮,৯৪,১২৬.০০
	সর্বমোটঃ (উপমোট ক+খ+গ+ঘ)	**২০৮৪.৭০**	**২১৫১.৫০**	**২১,৪৫,০৮,৯৪৩.০০**	**২১,৪৫,০৮,৯৪৩.০০**

<u>সারণী-২:</u> দরপত্র গ্রহণ ও অগ্রগতি

ক্রমিক নং	প্যাকেজ অনুযায়ী কাজের পরিচিতি	প্যাকেজ-ক	প্যাকেজ-খ	প্যাকেজ-গ	প্যাকেজ-ঘ	মোট
		বুলডোজার (চে.মা.) খুচরা যন্ত্রাংশসহ	রোড রোলার খুচরা যন্ত্রাংশসহ	হাইড্রলিক এক্সক্যাভেটর (চে.মা.) খুচরা যন্ত্রাংশসহ	ভেহিক্যাল শেড নির্মাণ	
১	২	৩	৪	৫	৬	৭
১।	দরপত্র আহবানের তারিখ	১৫/৬/০৯	১৫/৬/০৯	১৫/৬/০৯	১৫/৬/০৯	-
২।	দরপত্র বিক্রয়ের সংখ্যা	৯ টি	৫ টি	৮ টি	৪ টি	২৬ টি
৩।	দাখিলকৃত দর দাতার সংখ্যা	৭ টি	৫ টি	৭ টি	৪ টি	২৩ টি
৪।	রেসপন্সিভ দরদাতার সংখ্যা	২ টি	২টি	২ টি	৪টি	১০ টি
৫।	নির্বাচিত দর	৭,৫৪,৬২,০৩৩.০০	৮৮,৩৯,০০০.০০	১১,৪৩,১৩,৭৮৪.০০	১,৫৮,৯৪,১২৬.০০	২১,৪৫,০৮,৯৪৩.০০
৭।	কাজ শুরু ও সমাপ্তির তারিখ	০৩/৯/০৯-৩১/১২/০৯	০৩/৯/০৯-৩১/১২/০৯	০৩/৯/০৯-৩১/১২/০৯	০২/৯/০৯-২৮/০২/১০	-
৮।	প্রকৃত সমাপ্তির তারিখ	১০/০৩/১০	০৭/০৩/১০	০২/০৩/১০	৩০/০৫/১০	-
৯।	প্রকৃত ব্যয়	৭৫৪৬২০৩৩	৮৮৩৯০০০.০০	১১৪৩০০৬১৬.০০	১৫৮৯৪১২৬.০০	২১,৪৪,৯৫,৭৭৫.০০
১০।	মোট কর্তন	৪৭১৬৩৭৭	৫৫২৪৩৮.০০	৪৬৪৩৭৯০.০০	৮৪৮৮৩২.০০	১,০৭,৬১,৪৩৭.০০
১১।	কাজের অগ্রগতি	১০০%	১০০%	১০০%	১০০%	
৬।	নির্বাচিত	মেসার্স সোহেল	মেসার্স ডায়নামিক	বাংলা ট্রেক	মেসার্স নিপা	-

ক্রমিক নং	প্যাকেজ অনুযায়ী কাজের পরিচিতি	প্যাকেজ-ক বুলডোজার (চে.মা.) খুচরা যন্ত্রাংশসহ	প্যাকেজ-খ রোড রোলার খুচরা যন্ত্রাংশসহ	প্যাকেজ-গ হাইড্রলিক এক্সক্যাভেটর (চে.মা.) খুচরা যন্ত্রাংশসহ	প্যাকেজ-ঘ ভেহিক্যাল শেড নির্মাণ	মোট
১	২	৩	৪	৫	৬	৭
	ঠিকাদারের নাম ঠিকানা	এন্টারপ্রাইজ ট্রপিকানা টাওয়ার (৪র্থ তলা), ৪৫, তোপখানা রোড, ঢাকা	সলিউসন এন্ড সাপোর্ট বাংলাদেশ লিঃ ১৯২/১ ইস্ট কাফরুল (২য় তলা), ঢাকা ক্যান্টনমেন্ট, ঢাকা	লিমিটেড ৪, মহাখালী বা/এ (২য় তলা), ঢাকা-১২১২	এন্টারপ্রাইজ, ৯৫, মতিঝিলবা/এ, ঢাকা	

৭.৭.২ **শেড নির্মাণ ও ফ্লোর উন্নয়নঃ** প্রকল্প বাস্তবায়নকালে এ কাজের অগ্রগতি ১০০%। নির্মাণ কাজের প্যাকেজের আওতায় ঢাকা সিটি করপোরেশনের সায়েদাবাদ কারিগরী কারখানা ও এ্যাসফল্ট প্লান্ট এলাকায় অবস্থিত বেশ কিছু অতি পুরাতন স্থাপনা ও ফ্লোর এরিয়া মেরামত ও সংস্কার (উঁচু) করা হয়।

৭.৭.৩ **কন্টিনজেন্সীঃ** প্রকল্পের কন্টিনজেন্সী খাতের আওতায় প্রকল্প অফিস (প্রকল্প পরিচালকের কার্যালয়) মেরামত ও ডেকোরেশন, প্রকল্প অফিসের জন্য ফটোকপিয়ার ও কম্পিউটার মেরামত ও অন্যান্য যন্ত্রাংশ ও অফিস আনুষঙ্গিক ক্রয় এবং প্রকল্পের দরপত্র প্রক্রিয়াকরণ ও প্রকল্প বাস্তবায়ন পরিচালনার জন্য অনুষ্ঠিত বিভিন্ন সভার সদস্যগণের সম্মানী প্রদান করা হয়।

৭.৭.৪ **পরিদর্শন পর্যবেক্ষণঃ** প্রকল্প পরিদর্শনকালে প্রকল্প পরিচালকের কার্যালয়, ঢাকা সিটি করপোরেশনের সায়েদাবাদ কারিগরী কারখানা ও এ্যাসফল্ট প্লান্ট এলাকা এবং এ স্থানে রাখা বিভিন্ন ধরণের ইকুইপমেন্ট (এক্সক্যাভেটর, রোড রোলার, বুলডোজার ইত্যাদি) পরিদর্শন করা হয়। এ সময় প্রকল্পের আওতায় ক্রয়কৃত ৬টি যানবাহন লক্ষ্য করা যায়। প্রকল্প পরিচালক জানান যে, ক্রয়কৃত ইকুইপমেন্টসমূহ সচল রয়েছে। এছাড়া ঢাকা ওয়াসার সায়েদাবাদ পানি শোধনাগার এলাকায় ভূমি উন্নয়ন কাজে ব্যবহারাধীন ৩টি এক্সক্যাভেটর ও বুলডোজারও পানি শোধনাগার নির্মাণস্থলে কর্মরত অবস্থায় দেখা যায়। প্রকল্পের আওতায় নির্মিত শেড পরিদর্শনে দেখা যায় যে, শেড নির্মাণ কাজ ১০০% সম্পন্ন হয়েছে। ৩০টি ২৫ ফুট উঁচু কংক্রীটের কলামের উপরে এমএস এ্যাঙ্গেল-এর ফ্রেম-এর উপরে টিন দিয়ে ইকুইপমেন্ট শেড নির্মাণ করা হয়েছে। এ শেডের নীচে একসঙ্গে ১৫-২০টি বৃহদাকার ইকুইপমেন্ট রাখা যায়। শেডের চারপাশ উন্মুক্ত এবং শেডের উঁচু প্লাটফরমে যানবাহন তোলার জন্য রাম্প নির্মাণ করা হয়েছে। নির্মাণ কাজ সন্তোষজনক। তবে নির্মিত কলামসমূহের গোড়ায় বিম আকারে রাম্প তৈরী করা হয়েছে ইট দ্বারা। এ রাম্পসমূহ কংক্রীট দ্বারা নির্মাণ করলে কলামের স্থায়ীত্ব বৃদ্ধি পেত বলে প্রতীয়মান হয়। এ স্থানে উন্মুক্ত পার্কিং প্লেস উঁচু করা হয়েছে, বিদ্যমান কয়েকটি পুরাতন গোডাউনের মেরামত কাজ করা হয়েছে। তবে পরিদর্শনকালে দেখা যায়, রাশিয়ান এ্যাসফল্ট প্লান্টটির প্লাটফরম এখনও গ্রাউন্ড লেভেলের চেয়ে নিচু এবং পানি জমে রয়েছে। এ এ্যাসফল্ট প্লান্টটির প্লাটফরমটি উঁচু করা উচিত ছিল।

৮। **প্রকল্পের উদ্দেশ্য ও অর্জনঃ**

পরিকল্পিত উদ্দেশ্য	অর্জন অবস্থা
প্রকল্পের প্রধান উদ্দেশ্য হলো যান্ত্রিক পদ্ধতির সহায়তায় ঢাকা মহানগরীর ব্যাপক পরিমাণ আবর্জনা/বর্জ্য সংগ্রহ ও পরিবহণ ব্যবস্থার উন্নয়ন।	প্রকল্প বাস্তবায়নের ফলে ঢাকা সিটি কর্পোরেশনের কনজার্ভেন্সী বিভাগের কাজের জন্য লক্ষ্যমাত্রা অনুযায়ী ৯টি বিভিন্ন ধরণের ইকুইপমেন্ট ক্রয়/সংগ্রহের মাধ্যমে মহানগরীর ব্যাপক পরিমাণ আবর্জনা/বর্জ্য সংগ্রহ ও পরিবহণ ব্যবস্থার উন্নয়ন সাধিত হয়েছে। ফলে প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জিত হয়েছে।

৯। **প্রকল্পের উদ্দেশ্য পুরোপুরি অর্জিত না হলে তার কারণঃ** প্রকল্পের উদ্দেশ্য পুরোপুরি অর্জিত হয়েছে।

১০। **<u>সমস্যাঃ</u>**

১০.১ **<u>প্রকল্পের পিসিআর সংক্রামতঃ</u>** প্রকল্পটি জুন, ২০১০ এ সমাপ্ত হবার পর যথাসময়ে (১৪/০৯/২০১০ তারিখে) সমাপ্তি প্রতিবেদন **(Project Completion Report, PCR)**-এর একটি কপি ঢাকা সিটি করপোরেশন হতে সরাসরি আইএমইডি ও স্থানীয় সরকার বিভাগে দাখিল করা হলেও স্থানীয় সরকার বিভাগ হতে যথাসময়ে (৩০/০৯/২০১০ তারিখ) সমাপ্তি প্রতিবেদনের কপি আইএমইডিতে প্রেরণ করা হয়নি।

১০.২ **<u>প্রকল্প পরিদর্শনে প্রাপ্ত সমস্যাঃ</u>** প্রকল্পের আওতায় নির্মিত শেড পরিদর্শনে দেখা যায় যে, নির্মিত শেড-এর কলামসমূহের গোড়ায় বিম আকারে ইট দ্বারা রাম্প তৈরী করা হয়েছে। এ র‍্যাম্পসমূহ কংক্রীট দ্বারা নির্মাণ করলে কলামের স্থায়ীত্ব বৃদ্ধি পেত বলে প্রতীয়মান হয়। এছাড়া এ স্থানে রাশিয়ান এ্যাসফল্ট প্লান্টটির প্লাটফরম এখনও গ্রাউন্ড লেভেলের চেয়ে নিচু রয়েছে এবং পানি জমে রয়েছে। এ এ্যাসফল্ট প্লান্টটির প্লাটফরমটি উঁচু করা উচিত ছিল।

১০.৩ **<u>প্রকল্পের নিরীক্ষাঃ</u>** প্রকল্পের বাস্তবায়ন ও অর্থ ব্যয়ের উপর নিরীক্ষা পরিচালিত হয়নি। মূল্যায়নকাল পর্যন্ত কোন নিরীক্ষা সম্পন্ন না হওয়ায় প্রকল্পের সমাপ্তি প্রতিবেদনে নিরীক্ষা সংক্রান্ত কোন তথ্য প্রদান করা হয়নি। সমাপ্তি প্রতিবেদনে নিরীক্ষা সংক্রান্ত তথ্য না পাওয়ায় বা মূল্যায়নকালে এ সংক্রান্ত কোন তথ্য জানা সম্ভব না হওয়ায় প্রকল্প বাস্তবায়নকালে অর্থ ব্যয়ে প্রচলিত আর্থিক নিয়মনীতি অনুসরণ বিষয়ে নিরীক্ষা কর্মকর্তা/অধিদপ্তরের পর্যবেক্ষণ জানা যায়নি।

১১। **<u>মতামত/সুপারিশঃ</u>**

১১.১ ঢাকা সিটি করপোরেশন কর্তৃক সমাপ্ত ঘোষিত প্রকল্পসমূহের পিসিআর যথাসময়ে (মেয়াদ সমাপ্তির ৩ মাসের মধ্যে) আইএমইডিতে প্রেরণের জন্য স্থানীয় সরকার বিভাগ প্রয়োজনীয় ব্যবস্থা গ্রহণ করবে।

১১.২ প্রকল্পের আওতায় নির্মিত শেড-এর কলামসমূহের গোড়ায় বিম আকারে ইট দ্বারা রাম্প কংক্রীট দ্বারা নির্মাণ করা যুক্তিসঙ্গত ছিল। ভবিষ্যতে কলামসমূহের স্থায়ীত্ব বৃদ্ধির জন্য এ ধরণের ব্যবস্থা করা যেতে পারে। এ স্থানে রাশিয়ান এ্যাসফল্ট প্লান্টটির প্লাটফরম উঁচু করা অথবা প্লাটফরমের চারপাশ হতে জমে থাকা পানি অপসারণ ও পানি জমা বন্ধে ব্যবস্থা গ্রহণ করা দরকার।

১১.৩ প্রকল্পের আওতায় ক্রয়কৃত ইকুইমেন্টসমূহ ঢাকা সিটি করপোরেশনের TOE তে অন্তর্ভুক্ত করে এগুলোর রক্ষণাবেক্ষণ নিশ্চিত করা প্রয়োজন। এছাড়া প্রকল্পের আওতায় সংগৃহীত যন্ত্রাংশের সঠিক ব্যবহার ও হিসেব যথাযথভাবে সংরক্ষণ করতে ঢাকা সিটি করপোরেশনের উদ্যোগ গ্রহণ করবে।

১১.৪ প্রকল্পের বাস্তবায়ন কাজ ও অর্থ ব্যয়ের উপর এ পর্যন্ত কোন নিরীক্ষায় পরিচালিত না হওয়ায় অবিলম্বে তা পরিচালনা করা আবশ্যক এবং নিরীক্ষা কর্মকর্তা/অধিদপ্তরের পর্যবেক্ষণের আলোকে যথোপযুক্ত ব্যবস্থা গ্রহণ করা সমীচীন হবে।

ঢাকা সিটি করপোরেশনের আবর্জনা অপসারণ ব্যবস্থার উন্নয়ন
(সমাপ্তঃ জুন, ২০১০)

০১। **প্রকল্পের অবস্থান** : ঢাকা সিটি করপোরেশনভুক্ত এলাকা।

০২। **বাস্তবায়নকারী সংস্থা** : ঢাকা সিটি কর্পোরেশন (ডিসিসি)।

০৩। **প্রশাসনিক মন্ত্রণালয়/বিভাগ** : স্থানীয় সরকার, পল্লী উন্নয়ন ও সমবায় মন্ত্রণালয়/ স্থানীয় সরকার বিভাগ।

০৪। **প্রকল্পের বাস্তবায়ন সময় ও ব্যয়** :

(লক্ষ টাকায়)

প্রাক্কলিত ব্যয়		প্রকৃত ব্যয় (সমাপ্তি পর্যন্ত)	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
১৬০১.০০ (জিওবি-৯৬০.৬০ ডিসিসি-৬৪০.৪০)	-	১৩৪৬.৭৫ (জিওবি-৮০৮.০৫ ডিসিসি-৫৩৮.৭০)	অক্টোবর, ২০০৮ হতে ডিসেম্বর, ২০০৯	-	অক্টোবর, ২০০৮ হতে জুন, ২০১০	ব্যয় অতিক্রান্ত হয়নি	৬ মাস (৪২.৮৬%)

০৫। **<u>প্রকল্পের অঙ্গভিত্তিক বাস্তবায়ন অগ্রগতিঃ</u>** প্রকল্পটি জুন, ২০১০ এ সমাপ্ত হয়েছে। গত ১৪/০৯/২০১০ তারিখে এ প্রকল্পের সমাপ্তি প্রতিবেদন (Project Completion Report, PCR) এর কপি ঢাকা সিটি কর্পোরেশন হতে যুগপৎ স্থানীয় সরকার বিভাগ ও আইএমইডিতে (অবগতির জন্য) প্রেরণ করা হয়। তবে স্থানীয় সরকার বিভাগ হতে যথাযথ কর্তৃপক্ষ কর্তৃক অনুমোদিত (স্থানীয় সরকার বিভাগ এর সচিব/কর্তৃত্বপ্রাপ্ত অফিসার কর্তৃক স্বাক্ষরিত) প্রতিবেদন প্রণয়নকাল পর্যন্ত আইএমইডিতে পাওয়া যায়নি। সংশোধিত অনুমোদিত ডিপিপি অনুযায়ী প্রকল্পের অঙ্গভিত্তিক লক্ষ্যমাত্রা এবং ডিসিসি হতে প্রাপ্ত PCR অনুযায়ী প্রকল্পের অঙ্গভিত্তিক অগ্রগতি (আর্থিক ও বাস্তব) নীচের সারণীতে দেয়া হলোঃ

(লক্ষ টাকায়)

ক্রমিক নং	সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী কাজের অঙ্গ	পরিকল্পিত লক্ষ্যমাত্রা		প্রকৃত বাস্তবায়ন	
		আর্থিক	বাস্তব	আর্থিক (%)	বাস্তব (%)
১	২	৩	৪	৫	৬
(ক)	**রাজস্ব**				
১।	**বিবিধ ব্যয়** (ফটোকপি কম্পিউটার মেরামত, কাগজ, কালি, অফিস, সভার সম্মানী ইত্যাদি)	**৫.০০**	থোক	৪.৯৫	থোক
(খ)	**মুলধন**				
২।	(ক) Hydraulic Garbez Compacting Truck	**৩৮০.০০**	৪টি	২৫২.০০	৪টি (১০০%)
	(খ) Fast Moving Spare Parts	**২০.০০**	৪সেট	৪.০০	৪সেট (১০০%)
৩।	(ক) Hydraulic Garbez Compacting Truck	**৯৫.০০**	১টি	৬৩.০০	১টি (১০০%)
	(খ) Fast Moving Spare Parts	**৩০.০০**	১সেট	১.০০	১সেট (১০০%)
৪।	(ক) ডাম্প ট্রাক	**১৭৫.০০**	৫টি (৩ টন)	৯৮.৭২	৫টি (৩ টন) (১০০%)
	(খ) Fast Moving Spare Parts	**১০.০০**	৫সেট	৪.৯২	৫সেট (১০০%)
৫।	Wheel Loader	**১৬০.০০**	১টি	১৫০.০০	১টি (১০০%)
৬।	Wheel Dozer	**২০০.০০**	১টি	২২৩.৭০	১টি (১০০%)
৭।	(ক) Recker (Recovery Vehicle)	**১৪০.০০**	২টি	১৬৫.৫০	১টি (১০০%)

	(খ) Fast Moving Spare Parts	১০.০০	২সেট	৪.৫৮	১সেট (১০০%)
৮।	Prime Mover with Low bed Trailer	১০০.০০	১টি	৯৫.০০	১টি (১০০%)
৯।	(ক) Truck Mounted Vacuumed road Sweeper Machene	৯৫.০০	১টি (৫ টন)	১৩৯.১০	১টি (৫ টন) (১০০%)
	(খ) Fast Moving Spare Parts	১৫.০০	১সেট	৫.৫২	১সেট (১০০%)
১০।	(ক) Truck Mounted Vacuumed road Sweeper Machene	৭৫.০০	১টি (৩ টন)	১২৯.২৪	১টি (৩ টন) (১০০%)
	(খ) Fast Moving Spare Parts	১৫.০০	১সেট	৫.৫২	১সেট (১০০%)
	উপমোটঃ মূলধন	**১৫২০.০০**		**১৩৪১.৮০**	
১১।	মূল্য বৃদ্ধিজনিত ব্যয়	৭৬.০০	থোক	০	থোক
	মোটঃ	**১৬০১.০০**	১০০%	১৩৪৬.৭৫ (৮৪.১২%)	১০০%

০৬। **কাজ অসমাপ্ত থাকলে তার কারণঃ** প্রকল্পের কোন কাজ অসমাপ্ত নেই।

০৭। **সাধারণ পর্যবেক্ষণঃ**

৭.১। **প্রকল্পের পটভূমিঃ** ঢাকা সিটি করপোরেশন অধ্যাদেশে ঢাকা মহানগরীর ব্যাপক পরিমাণ অবর্জনা/বর্জ্য অপসারণ এবং Final Disposal এর দায়িত্ব ঢাকা সিটি করপোরেশনের নিকট ন্যস্ত করা হয়। অধ্যাদেশের ৭৮ নং অনুচ্ছেদ অনুযায়ী ঢাকা সিটি করপোরেশনের দায়িত্ব হলো আবর্জনা সংগ্রহের জন্য শহরের বিভিন্ন স্থানে ডাস্টবিন বা অন্যান্য স্থানান্তরযোগ্য আবর্জনা সংগ্রহ উপকরণ (replacements) স্থাপন, নগরবাসীদের আবর্জনা ডাস্টবিন/ replacements/Containers হতে সংগ্রহ ও পরিবহণ করে Final Disposal এর ব্যবস্থা করা। এখানে নাগরিকদের দায়িত্ব হলো তাদের গৃহস্থালী বা অন্যান্য উৎস হতে উৎসরিত আবর্জনা ঢাকা সিটি কর্পোরেশনের আবর্জনা সংগ্রহ পয়েন্ট, ডাস্টবিন/ replacements/ Containers ইত্যাদি পর্যন্ত পৌঁছানো। ঢাকা সিটি করপোরেশনের **আবর্জনা জরীপ, ২০০৪** এর তথ্য অনুযায়ী দৈনিক ২২০০ টন আবর্জনা উৎপাদিত হয়, যা বর্তমানে বেড়ে ৩৪২০ টনে উন্নীত হয়েছে। উক্ত আবর্জনা হতে ঢাকা সিটি কর্পোরেশনের নিজস্ব ব্যবস্থাপনায় দৈনিক ১৫৯০ টন সংগ্রহ ও পরিবহণ করা হয়। এ কাজে বর্তমানে ঢাকা সিটি করপোরেশনের অধীনে প্রায় ৫০০টি যানবাহন রয়েছে। কিস্তু এর ৮০% ই প্রায় ১০ বছর পূর্বে সংগৃহীত। এসব যানবাহন পুরাতন, যান্ত্রিকভাবে ত্রুটিপূর্ণ এবং রক্ষণাবেক্ষণ ব্যয় বেশী। তাছাড়া তা প্রয়োজনের তুলনায় অপ্রতুল। এসব যানবাহন ঢাকা শহরের বর্জ্য পরিবহণের জন্য উপযুক্ত ও মানসম্মত নয় এবং মহানগরীর শ্রীবৃদ্ধি ও সৌন্দর্য্যের পথে বাধাস্বরূপ। এর ফলে জাইকার কারিগরী সহায়তায় ঢাকা সিটি করপোরেশনের আবর্জনা ব্যবস্থাপনার জন্য একটি মাস্টার প্ল্যান তৈরী করা হয় এবং সে পরিকল্পনার সুপারিশ অনুযায়ী সিটি করপোরেশনের আবর্জনা অপসারণের জন্য নতুন যানবাহন ক্রয়/সংগ্রহের আবশ্যকতা সৃষ্টি হয়। কিন্তু পর্যাপ্ত আর্থিক সঙ্গতি না থাকায় জিওবি অর্থে কতিপয় যানবাহন ক্রয়ের মাধ্যমে ঢাকা মহানগরীর ব্যাপক পরিমাণ অবর্জনা/বর্জ্য সংগ্রহ ও পরিবহণ ব্যবস্থার উন্নয়ন এবং এ যাবৎ পরিচালিত ম্যানুয়াল পদ্ধতির পরিচ্ছন্নতা কার্যক্রমকে আরও দক্ষতার সঙ্গে পরিচালনার জন্য কতিপয় যান্ত্রিক রাস্তা পরিচ্ছন্ন যানবাহন ক্রয়ের লক্ষ্যে বিবেচ্য প্রকল্পটি গৃহীত হয়।

৭.২। **প্রকল্পের উদ্দেশ্যঃ** প্রকল্পের উদ্দেশ্য হলো যান্ত্রিক পদ্ধতির সহায়তায় পরিবেশ বান্ধব উপায়ে ঢাকা মহানগরীর ব্যাপক পরিমাণ সলিড ওয়েস্ট সংগ্রহ ও পরিবহণ ব্যবস্থার উন্নয়ন এবং সড়ক পরিস্কারকরণে ম্যানুয়াল পদ্ধতির ক্ষেত্রে নতুন যান্ত্রিক পদ্ধতির প্রবর্তন।

৭.৩। **প্রকল্প অনুমোদন, সংশোধন ও মেয়াদ বৃদ্ধিঃ** মোট ১৬০১.০০ লক্ষ টাকা প্রাক্কলিত ব্যয় সম্বলিত প্রকল্পের ডিপিপি গত ২৫/০৩/২০০৯ তাVারেখে মাননীয় পরিকল্পনা মন্ত্রী কর্তৃক অনুমোদিত হয়। গত ০১/০৪/২০০৯ তারিখে পরিকল্পনা কমিশন হতে প্রকল্পের অনুমোদন আদেশ এবং ০৭/০৪/২০০৯ তারিখে স্থানীয় সরকার বিভাগ হতে প্রশাসনিক আদেশ জারী করা হয়। কিন্তু প্রকল্পের কাজ নির্ধারিত সময়ে সম্পন্ন করা সম্ভব না হওয়ায় গত ২৫/১১/২০১০ তারিখে প্রকল্পটির মেয়াদ ব্যয় বৃদ্ধি ব্যতিরেকে ৬ মাস তথা জুন, ২০১০ পর্যন্ত বৃদ্ধি করা হয়। তবে প্রকল্পটি সংশোধন করতে হয়নি। বর্ধিত মেয়াদে প্রকল্প বাস্তবায়ন সমাপ্ত হয়।

৭.৪। **প্রকল্পের অর্থায়ন ও সার্বিক অগ্রগতিঃ** প্রকল্পটি বাংলাদেশ সরকারের (জিওবি) এবং ঢাকা সিটি কর্পোরেশনের অর্থে এডিপি বরাদ্দ ব্যয়ের মাধ্যমে বাস্তবায়িত হয়। এ প্রকল্পে কোন প্রকল্প সাহায্য ছিল না। প্রকল্পের ডিপিপিতে প্রাক্কলিত ব্যয়

১৬০১.০০ লক্ষ টাকা, এর মধ্যে জিওবি অর্থ ৯৬০.৬০ লক্ষ টাকা (৬০%) এবং ডিসিসি'র অংশ ৬৪০.৪০ লক্ষ টাকা (৪০%)। পিসিআর-এ প্রদত্ত তথ্য অনুযায়ী প্রকল্পের শুরু হতে সমাপ্তিকাল পর্যন্ত মোট ১৬০১.০০ লক্ষ টাকা (প্রাক্কলনের ১০০%) বরাদ্দ প্রদান করা হয়, যার মধ্যে ১৩৪৬.৭৯ (৮৪.১২%) লক্ষ টাকা অবমুক্ত করা হয় এবং ব্যয় হয় ১৩৪৬.৭৫ লক্ষ টাকা (অবমুক্তির প্রায় ১০০%), এর মধ্যে জিওবি ৮০৮.০৫ লক্ষ টাকা (৬০%) এবং ডিসিসি'র ৫৩৮.৭০ লক্ষ টাকা (৪০%)। প্রকল্পের বাস্তব অগ্রগতি লক্ষমাত্রার ১০০%। সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী প্রকল্পের সংস্থান, আরএডিপি বরাদ্দ, অবমুক্তি ও পিসিআর-এ প্রদত্ত তথ্যানুসারে ব্যয় এবং বাস্তব লক্ষ্যমাত্রা ও অগ্রগতি সংক্রান্ত সংক্ষিপ্ত বিবরণ নিচের সারণীতে দেয়া হলোঃ

অর্থ বছর	ডিপিপি'র সংস্থান		সংশোধিত এডিপি বরাদ্দ		টাকা অবমুক্তি	সমাপ্তি পর্যন্ত অগ্রগতি	
	আর্থিক	বাস্তব	আর্থিক	বাস্তব		ব্যয়	বাস্তব
১	২	৩	৬	৭	৮	৯	১০
২০০৮-০৯	৪০০.০০ (জিওবি-১.০০ ডিসিসি-৩৯৯.০০)	২৪.৯৮%	৪০০.০০ (জিওবি-১.০০ ডিসিসি-৩৯৯.০০)	২৪.৯৮%	৪০০.০০ (জিওবি-১.০০ ডিসিসি-৩৯৯.০০)	৪০০.০০ (জিওবি-১.০০ ডিসিসি-৩৯৯.০০)	২৯.৭০ %
২০০৯-১০	১২০১.০০ (জিওবি-৯৫৯.৬০ ডিসিসি-২৪১.৪০)	৭৫.০২%	১২০১.০০ (জিওবি-৯৫৯.৬০ ডিসিসি-২৪১.৪০)	৭৫.০২%	৯৪৬.৭৯ (জিওবি-৮০৭.০৯ ডিসিসি-১৩৯.৭০)	৯৪৬.৭৫ (জিওবি-৮০৭.০৫ ডিসিসি-১৩৯.৭০)	৭০.৩০ %
মোটঃ	**১৬০১.০০** **(জিওবি-৯৫৯.৬০ ডিসিসি-২৪১.৪০)**	**১০০%**	**১৬০১.০০** **(জিওবি-৯৬০.৬০ ডিসিসি-৬৪০.৪০)**	**১০০%**	**১৩৪৬.৭৯ (৮৪.১২%)** **(জিওবি-৯৫৯.৬০ ডিসিসি-৬৪০.৪০)**	**১৩৪৬.৭৫ (৯৯.৯৯%)** **(জিওবি-৮০৮.০৫ ডিসিসি-৮৩৮.৭০)**	**১০০%**

৭.৪.১ প্রকল্প বাস্তবায়নকালে অব্যয়িত থাকে ৪০০০.০০ টাকা (সম্পূর্ণ জিওবি)। এছাড়া প্রকল্প বাস্তবায়নকালে অন্যান্য উৎস হতে ১৮১৫.০০ টাকা পাওয়া যায়। ফলে সর্বমোট ৫৮১৫.০০ টাকা অব্যয়িত থাকে যা যথানিয়মে সরকারী কোষাগারে সমর্পণ করা হয়। প্রকল্প বাস্তবায়নকালে ২টি অর্থবছরে প্রকল্পের একাউন্টে (এসটিডি-৫৮-৮, জনতা ব্যাংক লিমিটেড, নগর ভবন শাখা) মোট ৭,১৯,২২১.০০ টাকা লভ্যাংশ প্রদান করা হয়, যা চালানের মাধ্যমে বাংলাদেশ ব্যাংকে (সরকারী কোষাগারে) জমা প্রদান করা হয়েছে। প্রকল্প সমাপ্তির পর প্রকল্পের সকল কাজের ব্যয় পরিশোধ অন্তে ব্যাংক একাউন্ট বন্ধ করে দেয়া হয়েছে। এ মূল্যায়ন প্রতিবেদন প্রণয়নকল্পে পরিদর্শনকালে জানা যায় ২৩/০৯/২০১০ তারিখে জনতা ব্যাংক লিমিটেড-এর প্রধান কার্যালয় হতে পত্র প্রেরণ করে একাউন্ট বন্ধের কথা জানানো হয়।

৭.৫। **প্রকল্প ব্যবস্থাপনা ও প্রকল্প পরিচালকঃ** প্রকল্পটি বাস্তবায়নকালে ১ জন প্রকৌশলী এ প্রকল্পের প্রকল্প পরিচালকের দায়িত্ব পালন করেন। এ প্রকল্পে প্রকল্প পরিচালক পরিবর্তন করা হয়নি। প্রকল্প পরিচালক সংক্রান্ত সংক্ষিপ্ত বিবরণ নিম্নরূপঃ

প্রকল্প পরিচালকের নাম ও বেতন স্কেল	দায়িত্ব পালনের সময়	চাকুরীর ধরণ	দায়িত্বের ধরণ
১	২	৩	৪
জনাব মোঃ আনিসুর রহমান নির্বাহী প্রকৌশলী, ঢাকা সিটি কর্পোরেশন	২১/০৫/২০০৯ হতে ৩০/০৬/২০১০ পর্যন্ত	খন্ডকালীন নিজ দায়িত্বের অতিরিক্ত দায়িত্ব	একাধিক প্রকল্পের দায়িত্বে

প্রকল্প পরিচালক প্রকল্প এলাকায় অবস্থান করেন। তবে তিনি প্রকল্প হতে কোন বেতন-ভাতা গ্রহণ করেননি। এ প্রকল্পে পৃথক নিজস্ব কোন জনবলের সংস্থান ছিলনা। ঢাকা সিটি কর্পোরেশন এর মেকানিক্যাল বিভাগের অন্যান্য প্রকৌশলীগণ প্রকল্প পরিচালককে প্রকল্প বাস্তবায়নে সহায়তা করেন।

৭.৬। **প্রকল্পের বাস্তবায়ন কার্যক্রম ও অগ্রগতিঃ** প্রকল্পের ডিপিপিতে এক ধরণের কাজের অঙ্গ ছিল, যথা- মালামাল ক্রয় (খুচরা যন্ত্রাংশসহ যানবাহন ক্রয়)। ডিপিপিতে ৩টি গ্রুপের আওতায় ৯টি প্যাকেজের মাধ্যমে সকল ক্রয় কাজ (১৭টি যন্ত্রযান/ইকুইপমেন্ট) সম্পাদনের লক্ষ্য ছিল। হাইড্রলিক গার্বেজ কম্প্যাকটিং ট্রাক ক্রয়ের জন্য ডিপিপিতে ২টি প্যাকেজ ছিল। একই ধরণের কাজ হওয়ায় প্যাকেজ ২টি একত্রিত করে ১টি প্যাকেজ তৈরি করা হয়। ফলে প্যাকেজের মোট সংখ্যা হয় ৮টি। প্রকল্প বাস্তবায়নকালে দু'বার দরপত্র আহবানের মাধ্যমে ৩টি গ্রুপে ৮টি প্যাকেজের আওতায় ঠিকাদার নির্বাচনপূর্বক ক্রয় কাজ সম্পন্ন করা হয় বলে প্রকল্প পরিচালক জানান। এ বিষয়ে প্রকল্প পরিচালক সূত্রে প্রাপ্ত সংক্ষিপ্ত বিবরণ নিচের সারণী-১, ২ ও ৩ দ্রষ্টব্যঃ

৭.৬.১ **দরপত্র গ্রহণঃ** প্রকল্প বাস্তবায়নকালে ২০০৮-০৯ সালে ৩টি ও ২০০৯-১০ সালে ৫টি প্যাকেজের দরপত্র আহবান করা হয় এবং ২০০৯-১০ সালে দরপত্র চুড়ান্ত করে ঠিকাদার নির্বাচন ও ক্রয় কাজ সম্পন্ন করা হয়। প্রকল্পের আওতায় যন্ত্রপাতি সংগ্রহ সংক্রান্ত সংক্ষিপ্ত বিবরণ নিচের সারণীতে প্রদর্শন করা হলোঃ

ক্রমিক	প্যাকেজ অনুযায়ী কাজের পরিচিতি	দরপত্র আহবানের তারিখ	দরপত্র বিক্রয়ের সংখ্যা	দাখিলকৃত দরদাতার সংখ্যা	রেসপন্সিভ দরদাতার সংখ্যা	নির্বাচিত দর	নির্বাচিত ঠিকাদারের নাম ঠিকানা	কাজ শুরু ও সমাপ্তির নির্ধারিত তারিখ	প্রকৃত সমাপ্তির তারিখ
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮	৯	১০
১।	প্যাকেজ-ক হাইড্রলিক গার্বেজ কম্পাকটিং ট্রাক ও খুচরা যন্ত্রাংশ	৩০/৮/০৯	১২টি	৭টি	৩টি	৩,২০,০২,৫০০/-	এইচ ইউ ইন্টারন্যাশনাল বাসা-৫৪০, (৪র্থ তলা), রোড নং-১২, ডিওএইচএস, বারিধারা, ঢাকা	২৭/০১/১০ হতে ২৬/০৫/১০	১৭/০৫/১০
২।	প্যাকেজ-খ ডাম্প ট্রাক ও খুচরা যন্ত্রাংশ	১৭/৫/০৯	১০টি	৯টি	৪টি	১,০৩,৬৩,৪৬৫/-	হকস্ বে অটোমোবাইলস্ লিঃ, ৩১ ইনার সার্কুলার রোড, ঢাকা	০৩/০৯/০৯ হতে ৩১/১২/০৯	২৫/০২/১০
৩।	প্যাকেজ-গ হুইল লোডার	১৭/৫/০৯	৬টি	৯টি	৩টি	১,৫০,০০,০০০/-	বাংলা ট্রেক লিমিটেড , ৪, মহাখালী বা/এ (২য় তলা), ঢাকা-১২১২	০৩/০৯/০৯ হতে ৩১/১২/০৯	০২/০৩/১০
৪।	প্যাকেজ-ঘ হুইল ডোজার	১৭/৫/০৯	৭টি	৬টি	২টি	২,২৩,৭০,০০০/-	মেসার্স সোহেল এন্টারপ্রাইজ, ট্রপিকানা টাওয়ার (৪র্থ তলা), ৪৫, তোপখানা রোড, ঢাকা	০৩/০৯/০৯ হতে ৩১/১২/০৯	১০/০৩/১০
৫।	প্যাকেজ- ঙ রেকার রিকভারী ভেহিক্যাল ও খুচরা যন্ত্রাংশ	৩০/৮/০৯	১০টি	৪টি	৩টি	১,৭০,০৮,০০০/-	মেসার্স দুলাল এন্টারপ্রাইজ এইচ.এম. প্লাজা, লেভেল-১৪, প্লট নং-৩৪, রোড নং-০২, সেক্টর-৩, উত্তরা বা/এ, ঢাকা-১২৩০	৩১/১২/০৯ হতে ২৯/০৪/১০	০৩/০৬/১০
৬।	প্যাকেজ-চ	৩০/৮/০৯	১০টি	৩টি	১টি	৯৫,০০,০০০/-	মেসার্স সোহেল	৩১/১২/০৯	২৯/০৬

	প্রাইম মুভার উইথ লো-বেড টেইলর						এন্টারপ্রাইজ, ট্রপিকানা টাওয়ার (৪র্থ তলা), ৪৫, তোপখানা রোড, ঢাকা	হতে ২৯/০৪/১০	/১০
৭।	প্যাকেজ-ছ রোড সুইপার মেশিন (৩ টন) ও খুচরা যন্ত্রাংশ	৩০/৮/০৯	১১টি	৫টি	২টি	১,৩৪,৭৫,৭২০/-	মেসার্স নিপা এন্টারপ্রাইজ ৯৫, মতিঝিল বা/এ, ঢাকা	২৪/০১/১০ হতে ২৩/০৫/১০	০৩/০৬ /১০
৮।	প্যাকেজ-জ রোড সুইপার মেশিন (৫ টন) ও খুচরা যন্ত্রাংশ	৩০/৮/০৯	১২টি	৫টি	২টি	১,৪৪,৬১,৭২০/-	মেসার্স নিপা এন্টারপ্রাইজ ৯৫, মতিঝিল বা/এ, ঢাকা	২৪/০১/১০ হতে ২৩/০৫/১০	০৩/০৬ /১০

৭.৬.২ **দরপত্রের ব্যয়ঃ** প্রকল্প বাস্তবায়নকালে ৮টি প্যাকেজের বিপরীতে ডিপিপিতে ১৫২০.০০ লক্ষ টাকা সংস্থানের বিপরীতে ১৩৪১.৮১৪ লক্ষ টাকায় দর নির্বাচন ও ব্যয় হয়। তন্মধ্যে ঠিকাদারের নিকট হতে আয়কর, ভ্যাট ইত্যাদি বাবদ মোট ৭৯.৯৩ লক্ষ টাকা (প্রায়) কর্তন করা হয়। প্রকল্প বাস্তবায়নকালে ৮টি প্যাকেজের জন্য ডিপিপি'র সংস্থান, নির্বাচিত দর, প্রকৃত ব্যয় এবং কর্তন সংক্রান্ত প্যাকেজ ভিত্তিক সংক্ষক্ষপ্ত বিবরণ নিচের সারণীতে প্রদর্শন করা হলোঃ

ক্রমিক	প্যাকেজ ভিত্তিক কাজের পরিচিতি	ডিপিপিতে সংস্থান	নির্বাচিত দর	প্রকৃত ব্যয়	মোট কর্তন
১	২	৩	৪	৫	৬
১।	**প্যাকেজ-ক**				
	হাইড্রলিক গার্বেজ কম্পাকটিং ট্রাক	৪৭৫.০০	৩,২০,০২,৫০০.০০	৩,২০,০২,৫০০.০০	২০,০০,১৫৭.০০
	খুচরা যন্ত্রাংশ	৫০.০০			
২।	**প্যাকেজ-খ**				
	ডাম্প ট্রাক	১৭৫.০০	১,০৩,৬৩,৪৬৫.০০	১,০৩,৬৩,৪৬৫.০০	৬,৪৭,৭১৪.০০
	খুচরা যন্ত্রাংশ	১০.০০			
৩।	**প্যাকেজ-গ**				
	হুইল লোডার	১৬০.০০	১,৫০,০০,০০০.০০	১,৫০,০০,০০০.০০	৯,৩৭,৫০০.০০
৪।	**প্যাকেজ-ঘ**				
	হুইল ডোজার	২০০.০০	২,২৩,৭০,০০০.০০	২,২৩,৭০,০০০.০০	১৩,৯৮,১২৫.০০
৫।	**প্যাকেজ- ঙ**				
	রেকার রিকভারী ভেহিক্যাল	১৪০.০০	১,৭০,০৮,০০০.০০	১,৭০,০৮,০০০.০০	৬,৬৯,৪৩৬.০০
	খুচরা যন্ত্রাংশ	১০.০০			
৬।	**প্যাকেজ-চ**				
	প্রাইম মুভার উইথ লো-বেড টেইলর	১০০.০০	৯৫,০০,০০০.০০	৯৫,০০,০০০.০০	৫,৯৩,৭৫০.০০
৭।	**প্যাকেজ-ছ**				
	রোড সুইপার মেশিন ৩ টন	৭৫.০০	১,৩৪,৭৫,৭২০.০০	১,৩৪,৭৫,৭২০.০০	৮,৪২,৩৩৩.০০
	খুচরা যন্ত্রাংশ	১৫.০০			
৮।	**প্যাকেজ-জ**				
	রোড সুইপার মেশিন ৫ টন	৯৫.০০	১,৪৪,৬১,৭২০.০০	১,৪৪,৬১,৭২০.০০	৯,০৩,৮৫৮.০০
	খুচরা যন্ত্রাংশ	১৫.০০			
	মোটঃ	১৫২০.০০	১৩,৪১,৮১,৪০৫.০০	১৩,৪১,৮১,৪০৫.০০	৭৯,৯২,৮৭৩.০০
	সর্বমোটঃ	১৫৯৬.০০	১৩,৪১,৮১,৪০৫.০০	১৩,৪১,৮১,৪০৫.০০	৭৯,৯২,৮৭৩.০০

৭.৬.৩ **সংগৃহীত যন্ত্রপাতিঃ** প্রকল্প বাস্তবায়নকালে ৮টি প্যাকেজের মাধ্যমে বিভিন্ন ধরণের মোট ১৭টি যন্ত্রযান/ইকুইপমেন্ট ক্রয়/সংগ্রহ করা হয়। এছাড়া এ যন্ত্রযানসমূহের মধ্যে ১৪টির জন্য প্রয়োজনীয় বিভিন্ন ধরণের খুচরা যন্ত্রাংশও একইসঙ্গে সংশ্লিষ্ট প্যাকেজের আওতায় ক্রয়/সংগ্রহ করা হয়। এ সংক্রান্ত সংক্ষিপ্ত বিবরণ নিচের সারণীতে প্রদর্শন করা হলোঃ

Sl. No.	Type of Equipment	As per Specific Type/ID	Date of Supply Order	Date of Supply	Description
1	2	3	4	5	6
1	Hydraulic Garbage Compacting Truck Fast Moving Spare Parts	Model- Tata-1613, Country of Origin- India, Type- 4 stroke cycle, direct injection, water-cooled, turbo charged, Max Output- 136 HP @ 2400 RPM, Displacement- 6,540 CC, Gross vehicle weight- 16,200 kg , Compactor volume (m^3)- 12m^3, Overall length- 7981 mm **Chassis No. Engine No.** MB1A3KBA4ARWB1731 WAE455844 MB1A3KBA4ARWB1907 WAE455855 MB1A3KBA6ARWB1732 WAE455853 MB1A3KBA8ARWB1781 WAE455846 MB1A3KBAXARWB1782 WAE455854	27/01/10	17/05/10	5 Set Piston, Cylinder liner (slave), Piston Ring, Engine valve (inlet and exhaust), Fan Belt, Injector Nozzle, Fuel pump planger, Fuel pump delivery valve, A/C pump assay, Hydraulic high pressure pipe (with nipple), Water pump assay, Radiator hose pipe, Diesel Filter, Mobil Filter, Hydraulic Filter Assay/ Element.
2	Dump Truck (3 ton) Fast Moving Spare Parts	Model: DFA1044TZ11D2Y, Country of Origin- China, Type- 4 Cylinder turbo charged water cooled, Direct Injection, Diesel Engine, Max Output-75KW at the rated rpm, Displacement- 3298 CC, Gross vehicle weight- 5,350 kg , Overall length- 5740 mm **Chassis No: Engine No** i) 9A101052 N6851035A ii)9A101049 N6851052A iii) 9A101045 N6851036A iv) 9A101055 N6851051A v) 9A101061 N6851030A	03/09/09	25/02/10	5 Set Piston, Cylinder liner (slave), Piston Ring, Engine valve (inlet and exhaust), Fan Belt, Injector Nozzle, Fuel pump planger, Fuel pump delivery valve, A/C pump assay, Hydraulic high pressure pipe (with nipple), Water pump assay, Radiator hose pipe,

Sl. No.	Type of Equipment	As per Specific Type/ID	Date of Supply Order	Date of Supply	Description
					Diesel Filter, Mobil Filter, Hydraulic Filter Assay/ Element. Turbo charger
3	Wheel Loader	Model: 950H, Country of Origin Japan, Type- 6 Cylinder 4 cycle, Verticle in line, water colled diesel engine, Direct Injection, Max Output- 197HP, Displacement-7,200 cc, Gross Vehicle Weight: 18510kgs, Bucket Capacity: 4.62M^3, Overall Length-8,146mm **<u>Chassis No: Engine No:</u>** J5J01176 KHX19031	03/09/09	02/03/10	No Spare Parts
4	Wheel Dozer	Mode: WD420-3, Brand: Komatsu, Country of Origin Japan, Type-6 Cylinder water colled 4 cycle direct injection, turbocharged & after cooled diesel engine, Maximum Output: 224HP, Piston Displacement: 7150cc, Operating Weight: 20000kgs, Overall length-7245mm **<u>Chassis No:</u>** **<u>Engine No:</u>** *KMTWD001K01053166* 39826	03/09/09	10/03/10	No Spare Parts
5	Wrecker (Recovery Vehicle) Fast Moving Spare Parts	Model: ZQS5140TQZJF, Country of Origin: China, Type- 4 stroke cycle, water colled direct injection, Max Output- 196KW, Displacement-8,000 cc, Gross Vehicle Weight: 9620kgs, Overall Length-8,150mm **<u>Chassis No Engine No</u>** AAC03249 01720938 AAC03250 01697619	31/12/09	03/06/10	**<u>2 Set</u>** Piston, Cylinder liner (slave), Piston Ring, Engine valve (inlet and exhaust), Fan Belt, Injector Nozzle, Fuel pump planger, Fuel pump delivery valve, A/C pump assay, Hydraulic high pressure

Sl. No.	Type of Equipment	As per Specific Type/ID	Date of Supply Order	Date of Supply	Description
					pipe (with nipple), Water pump assay, Radiator hose pipe, Diesel Filter, Mobil Filter, HydraulicFilter Assay/ Element.
6	Prime Mover with low bed trailer	PRIME MOVER: Model: 4930TR, Brand- AMW, Country of Origin: India, Type: 6 Cylinder, 4 stroke, turbo charged after cooled, diesel Engine, Maximum Output-296HP, Displacement-8,300cc, Overall Length-6,610mm, **Chassis No: Engine No:** MBYB37000ADA09237 01C64005190 TRAILOR Pay load: 50 Ton, Ground clearance: 260mm, Usable Length of Trailor bed: 13,000mm, **Chassis No: Engine No:** 017/2010 -------	31/12/09	29/06/10	No Spare Parts
7	Truck mounted vacuum type road sweeper machine (3 ton) Fast Moving Spare Parts	Brand: TPS, Model: TPS VACS WEEP-3, , Country of Origin- India, Type- 6 Cylinder-in line, 4 stroke Cycle, Water cooled, Direct Injectin, Turbo Chaged, , Max Output-260HP, Displacement- 6540 CC, Gross vehicle weight- 16000 kg , Overall length- 7900 mm **Chassis No: Engine No:** MB1A3JJCX9RFA0886 FXH57846.	24/01/10	03/06/10	**1 Set** Piston, Cylinder liner (slave), Piston Ring, Engine valve (inlet and exhaust), Fan Belt, Injector Nozzle, Fuel pump planger, Fuel pump delivery valve, A/C pump assay, Hydraulic high pressure pipe (with nipple), Water pump assay, Radiator

Sl. No.	Type of Equipment	As per Specific Type/ID	Date of Supply Order	Date of Supply	Description
					hose pipe, Diesel Filter, Mobil Filter, Hydraulic Filter Assay/ Element. Spare sweeping brush, Turbo charger
8	Truck mounted vacuum type road sweeper machine (5 ton) Fast Moving Spare Parts	Brand: TPS, Model: TPS VACS WEEP-5, , Country of Origin-India, Type- 6 Cylinder-in line, 4 stroke Cycle, Water cooled, Direct Injection, Turbo Chaged, , Max Output-260HP, Displacement- 6540 CC, Gross vehicle weight-16000 kg , Overall length-7900 mm **Chassis No: Engine No:** MB1A3JJC99RFA1012 FXH578467	24/01/10	03/06/10	**1 Set** Piston, Cylinder liner (slave), Piston Ring, Engine valve (inlet and exhaust), Fan Belt, Injector Nozzle, Fuel pump planger, Fuel pump delivery valve, A/C pump assay, Hydraulic high pressure pipe (with nipple), Water pump assay, Radiator hose pipe, Diesel Filter, Mobil Filter, Hydraulic Filter Assay/ Element., Spare sweeping brush , Turbo charger

৭.৬.৪ **বিবিধ ব্যয়ঃ** প্রকল্পের ডিপিপিতে বিবিধ ব্যয় খাতের আওতায় প্রকল্প অফিস (প্রকল্প পরিচালকের কার্যালয়) পরিচালনা, প্রকল্প অফিসের জন্য ফটোকপিয়ার ও কম্পিউটার মেরামত ও কাগজ কালি ক্রয় এবং প্রকল্পের দরপত্র প্রক্রিয়াকরণ ও প্রকল্প বাস্তবায়ন পরিচালনার জন্য অনুষ্ঠিত বিভিন্ন সভার সদস্যগণের সম্মানী প্রদান ইত্যাদি কাজের জন্য ৫.০০ লক্ষ টাকা সংস্থানের বিপরীতে সমাপ্তি পর্যন্ত ব্যয় হয় ৪.৯৫ লক্ষ টাকা।

৭.৭। **প্রকল্প পরিদর্শনঃ** প্রকল্পটি সমাপ্তি মূল্যায়নের উদ্দেশ্যে বিগত ১৪-১০-২০১০ তারিখে প্রকল্পের মাঠ পর্যায়ের কার্যক্রম বাস্তবায়নোত্তর সরেজমিনে পরিদর্শন করা হয়। পরিদর্শনকালে আইএমইডি'র সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তার সঙ্গে ঢাকা সিটি কর্পোরেশনের সংশ্লিষ্ট প্রকল্পের পরিচালক/নির্বাহী প্রকৌশলী এবং সহকারী প্রকৌশলীসহ অন্যান্য কর্মকর্তাগণ উপস্থিত ছিলেন।

৭.৭.১ পরিদর্শনকালে প্রকল্প পরিচালকের কার্যালয়, ঢাকা সিটি করপোরেশনের সায়েদাবাদ কারিগরী কারখানা ও এ্যাসফল্ট প্লান্ট এলাকা এবং এ স্থানে রাখা ২টি রেকার বা রিকভারী ভেহিক্যাল এবং মেকানিক্যাল অফিস কম্পাউন্ডে রাখা হাইড্রলিক গার্বেজ কম্প্যাকটিং ট্রাক (৫টি), হুইল লোডার (১টি), হুইল ডোজার (১টি), প্রাইম মুভার উইথ লো-বেড টেইলর (১টি-২টি ট্রেলারসহ), রোড সুইপার মেশিন ৩ টন (১টি) পরিদর্শন করা হয়। পরিদর্শনকালে ৫টি ডাম্প ট্রাক ও ১টি রোড সুইপার মেশিন অন্যত্র থাকায় পরিদর্শন করা সম্ভব হয়নি। পরিদর্শনকালে ২টি ডাম্প ট্রাক ও ১টি রোড সুইপার-এর চেসিস নম্বর যাচাই করে সঠিক পাওয়া যায়। ইতোমধ্যে স্থানীয় সরকার বিভাগের প্রতিনিধি দল কর্তৃক প্রকল্পের আওতায় সংগৃহীত যন্ত্রযান ও খুচরা যন্ত্রাংশসহ প্রকল্পের বাস্তবায়ন কার্যক্রম বাস্তবায়নোত্তর পরিদর্শন করা হয়েছে এবং প্রকল্পের সমাপ্তি প্রতিবেদন অনুমোদনাধীন রয়েছে। প্রকল্পের যন্ত্রযানসমূহের প্যাকেজের সঙ্গে ক্রয়কৃত খুচরা যন্ত্রাংশ ডিসিসি'র যান্ত্রিক বিভাগের গুদামে সংরক্ষণ করা হচ্ছে। পরিদর্শনকালে দেখা যায়, গুদামে সংগৃহীত যন্ত্রপাতির যন্ত্রাংশসমূহ সাজিয়ে রাখা হয়েছে। তন্মধ্যে পরিদর্শনের জন্য কয়েকটি প্যাকেট খোলা রয়েছে। স্থানীয় সরকার বিভাগ হতে প্রেরিত পরিদর্শন দল কর্তৃক এ প্যাকেটসমূহের যন্ত্রাংশ পরিদর্শন করা হয়। পরিদর্শনকালে প্রকল্প পরিচালক জানান যে, সমুদয় মালামাল গ্রহণ করা হয়েছে, স্টক রেজিস্টারে এন্ট্রি করা হয়েছে এবং এ পর্যন্ত কোন খুচরা যন্ত্রাংশ ব্যবহারের প্রয়োজন হয়নি।

০৮। **<u>প্রকল্পের উদ্দেশ্য ও অর্জন অবস্থাঃ</u>**

পরিকল্পিত উদ্দেশ্য	অর্জন অবস্থা
প্রকল্পের উদ্দেশ্য হলো যান্ত্রিক পদ্ধতির সহায়তায় পরিবেশ বান্ধব উপায়ে ঢাকা মহানগরীর ব্যাপক পরিমাণ সলিড ওয়েস্ট সংগ্রহ ও পরিবহণ ব্যবস্থার উন্নয়ন এবং সড়ক পরিস্কারকরণে ম্যানুয়াল পদ্ধতির ক্ষেত্রে নতুন যান্ত্রিক পদ্ধতির প্রবর্তন।	প্রকল্প বাস্তবায়নের ফলে ঢাকা সিটি কর্পোরেশনের কনজার্ভেন্সী বিভাগের কাজের ১৭টি বিভিন্ন ধরণের যন্ত্রযান ও এসবের খুচরা যন্ত্রাংশ ক্রয় করা হয়েছে। এর মাধ্যমে মহানগরীর ব্যাপক পরিমাণ সলিড ওয়েস্ট সংগ্রহ ও পরিবহণ ব্যবস্থায় নতুন উপকরণ যুক্ত হওয়ায় সক্ষমতা বৃদ্ধি পেয়েছে। ফলে প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জিত হয়েছে বলে প্রতীয়মান হয়।

০৯। **<u>প্রকল্পের উদ্দেশ্য পুরোপুরি অর্জিত না হলে তার কারণঃ</u>** প্রকল্পের উদ্দেশ্য পুরোপুরি অর্জিত হয়েছে।

১০। <u>সমস্যাঃ</u>

১০.১ প্রকল্পের আওতায় সংগৃহীত ২/১ টি যন্ত্রযানের বডিতে মরিচা লক্ষ্য করা গেছে। গার্বেজ পরিবহণকারী গাড়ি (যন্ত্রযান) ব্যবহার শেষে সঠিকভাবে পরিষ্কার না করায় এমনটি হয়ে থাকতে পারে। এ মরিচা বডির স্থায়ী ক্ষতি করতে পারে।

১০.২ প্রকল্পের বাস্তবায়ন ও অর্থ ব্যয়ের উপর নিরীক্ষা পরিচালিত হয়নি। মূল্যায়নকাল পর্যন্ত কোন নিরীক্ষা সম্পন্ন না হওয়ায় প্রকল্পের সমাপ্তি প্রতিবেদনে নিরীক্ষা সংক্রান্ত কোন তথ্য প্রদান করা হয়নি। এ কারণে মূল্যায়নকালে নিরীক্ষা সংক্রান্ত কোন তথ্য জানা সম্ভব হয়নি। এরফলে প্রকল্প বাস্তবায়নকালে অর্থ ব্যয়ে প্রচলিত আর্থিক নিয়মনীতি অনুসরণ বিষয়ে নিরীক্ষা কর্মকর্তা/অধিদপ্তরের পর্যবেক্ষণ জানা যায়নি।

১০.৩ প্রকল্পটি জুন, ২০১০ এ সমাপ্ত হলেও স্থানীয় সরকার বিভাগ হতে যথাসময়ে (৩০/০৯/২০১০ তারিখ), এমনকি এ মূল্যায়ন প্রতিবেদন প্রণয়নকাল পর্যন্ত প্রকল্পের সমাপ্তি প্রতিবেদন (Project Completion Report, PCR)-এর কপি আইএমইডিতে পাওয়া যায়নি।

১১। <u>সুপারিশঃ</u>

১১.১ প্রকল্পের আওতায় ক্রয়কৃত ইকুইপমেন্টসমূহ ঢাকা সিটি করপোরেশনের TOE তে অন্তর্ভুক্ত করে এগুলোর সঠিক ব্যবহার, হিসাব ও যথাযথ সংরক্ষণ নিশ্চিত করতে হবে। যন্ত্রযানসমূহ ব্যবহারের পর সঠিকভাবে পরিষ্কার করা দরকার। এছাড়া মরিচা প্রতিরোধে এখনই ব্যবস্থা গ্রহণ করা প্রয়োজন।

১১.২ প্রকল্পের বাস্তবায়ন কাজ ও অর্থ ব্যয়ের উপর এ পর্যন্ত কোন নিরীক্ষায় পরিচালিত না হওয়ায় অবিলম্বে তা পরিচালনা করা আবশ্যক এবং নিরীক্ষা কর্মকর্তা/অধিদপ্তরের পর্যবেক্ষণের আলোকে যথোপযুক্ত ব্যবস্থা গ্রহণ করা সমীচীন হবে।

১১.৩ ঢাকা সিটি করপোরেশন কর্তৃক সমাপ্ত ঘোষিত প্রকল্পসমূহের পিসিআর যথাসময়ে (মেয়াদ সমাপ্তির ৩ মাসের মধ্যে) আইএমইডিতে প্রেরণের জন্য স্থানীয় সরকার বিভাগ প্রয়োজনীয় ব্যবস্থা গ্রহণ করবে।

সিলেট সিটি কর্পোরেশনের গুরুত্বপূর্ণ সড়ক ও ড্রেনেজ ব্যবস্থার উন্নয়ন
(সমাপ্তঃ ৩০ জুন ২০১০)

১। প্রকল্পের অবস্থান : সিলেট সিটি কর্পোরেশন এলাকা ।
২। বাস্তবায়নকারী সংস্থা : সিলেট সিটি কর্পোরেশন ।
৩। প্রশাসনিক মন্ত্রণালয় : স্থানীয় সরকার পল্লী উন্নয়ন ও সমবায় মন্ত্রণালয়/স্থানীয় সরকার বিভাগ ।
৪। প্রকল্পের বাস্তবায়ন সময় ও ব্যয় :

(লক্ষ টাকায়)

প্রাক্কলিত ব্যয়		সমাপ্তি পর্যন্ত প্রকৃত ব্যয়	পরিকল্পিত বাস্তবায়নকাল		প্রকৃত বাস্তবায়ন কাল	অতিক্রান্ত ব্যয় (মূল প্রাক্কলিত ব্যয়ের%)	অতিক্রান্ত সময় (মূল বাস্তবায়ন কালের %)
মূল	সংশোধিত		মূল	সংশোধিত			
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮
৭০৫৭.০০ (সম্পূর্ণ জিওবি)	-	৭০৫৭.০০ (সম্পূর্ণ জিওবি)	জুলাই, ২০০৬ হতে জুন, ২০০৮	-	জুলাই, ২০০৬ হতে জুন, ২০১০	ব্যয় অতিক্রান্ত হয়নি	২ বছর (১০০%)

৫। **<u>প্রকল্পের অঙ্গভিত্তিক বাস্তবায়ন অগ্রগতিঃ</u>** প্রকল্পটি জুন, ২০১০-এ সমাপ্ত ঘোষণা করা হয়েছে। গত ০৪/১০/২০১০ তারিখে সিলেট সিটি কর্পোরেশন হতে প্রকল্পের সমাপ্তি প্রতিবেদন (Project Completion Report, PCR) এর কপি যুগপৎ স্থানীয় সরকার বিভাগ ও আইএমইডিতে (অবগতির জন্য) প্রেরণ করা হয়। তবে এ মূল্যায়ন প্রতিবেদন প্রণয়নকাল পর্যন্ত স্থানীয় সরকার বিভাগ হতে যথাযথ কর্তৃপক্ষ কর্তৃক অনুমোদিত ও স্বাক্ষরিত চূড়ান্ত আইএমইডিতে পাওয়া যায়নি। সংস্থা হতে প্রাপ্ত সমাপ্তি প্রতিবেদনে প্রদত্ত তথ্য অনুযায়ী প্রকল্পের অঙ্গভিত্তিক বাস্তব কাজ ও আর্থিক সংস্থান এবং সমাপ্তি পর্যন্ত অগ্রগতির বিবরণ নীচের সারণীতে প্রদান করা হলোঃ

(লক্ষ টাকায়)

ক্রমিক নং	ডিপিপি অনুযায়ী কাজের অঙ্গ	পরিকল্পিত লক্ষ্যমাত্রা		প্রকৃত বাস্তবায়ন (জুন, ২০১০ পর্যন্ত)	
		আর্থিক	বাস্তব	আর্থিক (%)	বাস্তব (%)
১	২	৩	৪	৫	৬
(ক)	রাজস্ব অঙ্গঃ				
১।	রোড রোলার ক্রয়	৩০.০০	১টি	৩০.০০ (১০০%)	১টি (১০০%)
(খ)	মূলধন অঙ্গঃ				
২।	সড়ক উন্নয়ন	৪৮০০.০০	৯২.৯১ কিঃমিঃ	৪৮০০.০০ (১০০%)	৯২.৯১ কিঃমিঃ (১০০%)
৩।	নর্দমা নির্মাণ	২২২৭.০০	৩১.৬৪ কিঃমিঃ	২২২৭.০০ (১০০%)	৩১.৭০ কিঃমিঃ (১০০.১৫%)
	সর্বমোটঃ	**৭০৫৭.০০**	**১০০%**	**৭০৫৭.০০ (১০০%)**	**১০০%**

৬। **<u>কাজ অসমাপ্ত থাকলে উহার কারণঃ</u>** প্রকল্পের কোন কাজ অসমাপ্ত নেই।

০৭। **<u>সাধারণ পর্যবেক্ষণঃ</u>**

৭.১। **<u>পটভূমিঃ</u>** বাংলাদেশের প্রায় ২৩ ভাগ মানুষ শহরে বাস করে। তন্মধ্যে সিলেট নগরীতেই প্রায় ৭ (সাত) লক্ষাধিক লোকের বাস। সিলেট সিটি কর্পোরেশনকে এই নগরবাসীর মৌলিক নাগরিক চাহিদাসমূহ পূরণ করতে হয়। সিলেট নগরীতে প্রতিদিনই জনসংখ্যা বৃদ্ধি পাচ্ছে। জনসংখ্যা বৃদ্ধির সাথে সাথে অবকাঠামো উন্নয়ন ও নাগরিক সেবার চাহিদাও আনুপাতিক হারে বৃদ্ধি পাচ্ছে। নগরবাসীর এ নাগরিক সুবিধাসমূহ নগরবাসীর বর্ধিত চাহিদার তুলনায় নগণ্য এবং তা সিলেট সিটি কর্পোরেশনকেই সরবরাহ করতে হয়। এ কারণে সিলেট নগরীর রাস্তা-ঘাট উন্নয়ন, পাকা নর্দমা নির্মাণ ইত্যাদি গুরুত্বপূর্ণ। এর মধ্যে বেশ কিছু

গুরুত্বপূর্ণ সড়ক ও নর্দমা ক্ষতিগ্রস্ত ছিল, যা সিলেট পৌরসভা হতে উত্তরাধিকার সূত্রে সিটি কর্পোরেশন এর নিকট ন্যস্ত হয়। কিন্তু সিটি কর্পোরেশনের আর্থিক সীমাবদ্ধতার কারণে ক্ষতিগ্রস্ত ৪০০টি সড়কের কাঙ্খিত উন্নয়ন যথাসময়ে সম্পন্ন করা সম্ভব হয়নি। ক্ষতিগ্রস্ত সড়কসমূহের মধ্যে নির্দিষ্ট কিছু সড়ক/সড়কাংশ ও নর্দমা/নর্দমাংশ উন্নয়ন/নির্মাণের লক্ষ্যে প্রকল্পটি গ্রহণ করা হয়।

৭.২। **প্রকল্পের উদ্দেশ্যঃ** প্রকল্পের প্রধান উদ্দেশ্য হলোঃ

(ক) সিলেট সিটি কর্পোরেশন এলাকায় গুরুত্বপূর্ণ ক্ষতিগ্রস্ত সড়ক উন্নয়নের দ্বারা যাতায়াত ব্যবস্থার উন্নয়ন এবং যানজট হ্রাসকরণ;

(খ) আরসিসি ড্রেন নির্মাণ করে নগরীর জলাবদ্ধতা নিরসন; এবং

(গ) প্রকল্প বাস্তবায়নের মাধ্যমে প্রত্যক্ষ বা পরোক্ষভাবে নগরবাসীর সামাজিক ও অর্থনৈতিক উপকার সাধন।

৭.৩। **প্রকল্পের অনুমোদন ও সংশোধন অবস্থাঃ** প্রকল্পটি গত ১০/০৫/২০০৬ তারিখে অনুষ্ঠিত একনেক বৈঠকে অনুমোদিত হয় (সূত্র নং পবি/একনেক-১/০৯/২০০৬/১০৬, তারিখ-২১/০৫/২০০৬)। গত ২১/১১/২০০৬ তারিখে পরিকল্পনা কমিশন হতে প্রকল্পটির অনুমোদন আদেশ এবং ১৫/০১/২০০৭ তারিখে স্থানীয় সরকার বিভাগ হতে প্রশাসনিক আদেশ জারী করা হয় এবং মেয়াদ নির্ধারিত হয় জুলাই, ২০০৬ হতে জুন, ২০০৮ পর্যন্ত। প্রকল্পটির বাস্তবায়ন যথাসময়ে সমাপ্ত হয়নি। এ কারণে ব্যয় বৃদ্ধি ব্যতিরেকে প্রকল্পের মেয়াদ ১ম বার জুন, ২০০৯ পর্যন্ত এবং পরে জুন, ২০১০ পর্যন্ত বৃদ্ধি করা হয়। তবে প্রকল্পটি সংশোধনের প্রয়োজন হয়নি।

৭.৪। **প্রকল্পের অর্থায়নঃ** প্রকল্পটি সম্পূর্ণরূপে বাংলাদেশ সরকারের (জিওবি) অনুদানে বাস্তবায়িত হয়েছে। প্রকল্পের বিনিয়োগ ব্যয়ের পুরোটাই এডিপিতে বরাদ্দের মাধ্যমে সংস্থান করা হয়েছে।

৭.৫। **প্রকল্পের সার্বিক অগ্রগতিঃ** সংস্থা হতে প্রাপ্ত প্রকল্পের সমাপ্তি প্রতিবেদন (PCR)-এর তথ্য অনুযায়ী ৪টি অর্থবছরের সংশোধিত এডিপিতে প্রকল্পের অনুকূলে মোট ৭০৫৭.০০ লক্ষ বরাদ্দ, বরাদ্দের ১০০% অর্থ অবমুক্ত এবং অবমুক্তকৃত সমুদয় অর্থ (১০০%) ব্যয় করা হয়। প্রকল্পের ডিপিপি’র সংস্থান, সংশোধিত এডিপিতে বছরভিত্তিক বরাদ্দ, অবমুক্তি এবং সংস্থা হতে প্রাপ্ত পিসিআর অনুযায়ী সমাপ্তিকাল পর্যন্ত ব্যয় এবং বাস্তব লক্ষ্যমাত্রা ও অগ্রগতি সংক্রান্ত তথ্য নিচের সারণীতে প্রদান করা হলোঃ

(লক্ষ টাকায়)

অর্থ বছর	ডিপিপি অনুযায়ী		সংশোধিত এডিপিতে বরাদ্দ	পুনঃ নির্ধারিত বাস্তব লক্ষ্যমাত্রা	টাকা অবমুক্তি	মোট ব্যয়	বাস্তব অগ্রগতি
	আর্থিক সংস্থান	বাস্তব লক্ষ্যমাত্রা					
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮
২০০৬-২০০৭	৩৬৫৭.০০	৫১.৯২%	২৪০০.০০	৩৪%	২৪০০.০০	২৪০০.০০	৩৪%
২০০৭-২০০৮	৩৪০০.০০	৪৮.০৮%	১২০০.০০	১৭%	১২০০.০০	১২০০.০০	১৭%
২০০৮-২০০৯	--	--	৯৫৭.০০	১৩.৫৭%	৯৫৭.০০	৯৫৭.০০	১৩.৫৭%
২০০৯-২০১০	--	--	২৫০০.০০	৩৫.৪৩%	২৫০০.০০	২৫০০.০০	৩৫.৪৩%
মোটঃ	৭০৫৭.০০	১০০%	৭০৫৭.০০	১০০%	৭০৫৭.০০	৭০৫৭.০০	১০০%

৭.৬। **প্রকল্প পরিচালক সম্পর্কিত তথ্যঃ** প্রকল্পটি বাস্তবায়নকালে ৪ জন কর্মকর্তা প্রকল্প পরিচালকের দায়িত্ব পালন করেন। তাঁরা প্রত্যেকেই নিজ দায়িত্বের অতিরিক্ত হিসেবে সিলেট সিটি কর্পোরেশনের একাধিক প্রকল্পের দায়িত্ব পালন করেন। প্রত্যেকেই প্রকল্প এলাকা/ঢাকায় অবস্থান করেন ও প্রকল্প হতে কোন বেতন-ভাতা গ্রহণ করেন নি। এ সংক্রান্ত বিবরণ নীচের সারণী দ্রষ্টব্যঃ

ক্রমিক	কর্মকর্তার নাম, পদবী ও বেতন স্কেল	দায়িত্বের ধরণ	দায়িত্ব পালনকাল	মন্তব্য
১	২	৩	৪	৬
১।	প্রকৌশলী মোঃ সাইফুল ইসলাম, নির্বাহী প্রকৌশলী, প্রধান প্রকৌশলী (চলতি দায়িত্ব),২২২৫০/-৯০০×১০-৩১২৫০/-	খন্ডকালীন	২৩/০৬/২০০২ হতে ১৩/০৩/২০০৭ পর্যন্ত	চাকরী হতে অব্যাহতি
২।	প্রকৌশলী নুর আজিজুর রহমান, নির্বাহী প্রকৌশলী, ভারপ্রাপ্ত প্রধান প্রকৌশলী, ১৫০০০/-৭০০×১৬-২৬২০০/-	খন্ডকালীন	১৩/০৩/২০০৭ হতে	বদলী

ক্রমিক	কর্মকর্তার নাম, পদবী ও বেতন স্কেল	দায়িত্বের ধরণ	দায়িত্ব পালনকাল	মন্তব্য
১	২	৩	৪	৬
			০২/০৩/২০০৮ পর্যন্ত	
৩।	জনাব এ.কে.এম লুৎফুর রহমান, নির্বাহী প্রকৌশলী, ভারপ্রাপ্ত প্রধান প্রকৌশলী, ১৫০০০/-৭০০×১৬-২৬২০০/-	খন্ডকালীন	০৩/০৩/২০০৮ হতে ১৯/০৫/২০০৯ পর্যন্ত	এলজিইডিতে বদলী
৪।	জনাব নুর আজিজুর রহমান, নির্বাহী প্রকৌশলী, ভারপ্রাপ্ত প্রধান প্রকৌশলী, ২২২৫০/-৯০০×১০-৩১২৫০/-	খন্ডকালীন	২০/০৫/২০০৯ হতে ৩০/০৬/২০১০ পর্যন্ত	সমাপ্তি পর্যন্ত দায়িত্ব পালন।

৭.৭। **প্রকল্পের অঙ্গভিত্তিক অগ্রগতিঃ** প্রকল্পটির অঙ্গ মোট তিনটি, যথা- (ক) রোড রোলার ক্রয়, (খ) সড়ক উন্নয়ন এবং (গ) নর্দমা নির্মাণ। এ সংক্রান্ত সংক্ষক্ষপ্ত বিবরণ নিচে দেয়া হলোঃ

(ক) **রোড রোলার ক্রয়ঃ** প্রকল্পের অনুমোদিত ডিপিপিতে ১টি রোড রোলার ক্রয়ের জন্য মোট ৩০.০০ লক্ষ টাকার সংস্থান ছিল। প্রকল্প বাস্তবায়নকালে ও পিসিআর এ প্রদত্ত তথ্য হতে দেখা যায় যে, ৩০.০০ লক্ষ টাকা (সংস্থানের ১০০%) ব্যয়ে রোড রোলারটি ক্রয় করা হয়েছে। প্রকল্পের এ অঙ্গের বাস্তব অগ্রগতি ১০০%।

(খ) **সড়ক উন্নয়নঃ** প্রকল্পের অনুমোদিত ডিপিপিতে ৬৩টি সড়কে মোট ৯২.৯০৪ কিলোমিটার উন্নয়ন কাজের জন্য মোট ৪৮০০.০০ লক্ষ টাকার সংস্থান ছিল। প্রকল্প বাস্তবায়নকালে ও পিসিআর-এ প্রদত্ত তথ্য হতে দেখা যায় যে, মোট ৯২.৯১ কিলোমিটার (সংস্থানের ১০০%) সড়ক উন্নয়ন কাজ সম্পাদন করা হয়েছে এবং এ জন্য ব্যয় হয়েছে ৪৮০০.০০ লক্ষ টাকা (বরাদ্দের ১০০%)। প্রকল্পের এ অঙ্গের আওতায় ডিপিপি নির্ধারিত ৬৩টি সড়কে সর্বনিম্ন ৩.৫০ মিটার হতে সর্বোচ্চ ৬.৬৫ মিটার প্রশস্ত এবং সর্বনিম্ন ১.০০ কিলোমিটার হতে সর্বোচ্চ ২.০০ কিলোমিটার দীর্ঘ সড়ক উন্নয়ন/রি-কার্পেটিং কাজ করা হয়েছে। প্রকল্পের এ অঙ্গের বাস্তব অগ্রগতি ১০০%।

(গ) **নর্দমা নির্মাণঃ** প্রকল্পের অনুমোদিত ডিপিপিতে ৫৩টি নর্দমা সমন্বয়ে মোট ৩১.৭০ কিলোমিটার নর্দমা নির্মাণ কাজের জন্য মোট ২২২৭.০০ লক্ষ টাকার সংস্থান ছিল। প্রকল্প বাস্তবায়নকালে মোট ৩১.৭০ কিলোমিটার (সংস্থানের ১০০%) নর্দমা নির্মাণ কাজ সম্পন্ন হয়েছে এবং এ জন্য বরাদ্দকৃত/অবমুক্তকৃত সমুদয় অর্থ ২২২৭.০০ লক্ষ টাকা (বরাদ্দের ১০০%) ব্যয় হয়েছে। প্রকল্পের এ অঙ্গের আওতায় ডিপিপিতে নির্ধারিত ৫৩টি আরসিসি নর্দমা নির্মাণ (লক্ষ্যমাত্রার ১০০%) সম্পন্ন করা হয়েছে। প্রকল্পের এ অঙ্গের বাস্তব অগ্রগতি ১০০%।

৭.৮। **প্রকল্প পরিদর্শন ও অগ্রগতি পর্যবেক্ষণঃ** প্রকল্পটি গত ২১/১০/২০১০ তারিখে আইএমইডি কর্তৃক সরেজমিনে পরিদর্শিত হয়েছে। পরিদর্শনকালে সংশ্লিষ্ট প্রকল্প পরিচালক, সিলেট সিটি কর্পোরেশনের সংশ্লিষ্ট প্রকৌশলীগণ উপস্থিত ছিলেন। এ সময় প্রকল্পের আওতায় ক্রয়কৃত একমাত্র রোড রোলারটি এবং ৭টি সড়ক ও ৩টি নর্দমার কাজ সরেজমিন পরিদর্শন করা হয়। পরিদর্শন সংক্রান্ত বিবরণ নিমেণ বর্ণনা করা হলোঃ

৭.৮.১ **রোড রোলারঃ** প্রকল্পের কাজ পরিদর্শনকালে জানা যায় যে, রোড রোলারটি এ প্রকল্পের কাজ ছাড়াও সিলেট সিটি কর্পোরেশনের বিভিন্ন সড়ক উন্নয়ন কাজে ব্যবহৃত হচ্ছে। রোলারটি সচল রয়েছে।

৭.৮.২ **সড়ক উন্নয়নঃ** সড়ক উন্নয়ন কাজ পরিদর্শন কালে প্রাপ্ত তথ্য ও পরিদর্শন সংক্রান্ত সংক্ষিপ্ত বিবরণ নিম্নরূপঃ

SL No	Name of the Scheme সড়ক	Date of the Tender	Length Breath	Name of the contractor and Address	Estimated Cost (Tk)	Contract price (Tk).	Date of commence ment Date of Completion	Physical Progress	Actual Expenditure	Actual Date of Comple tion
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)
	FY-2006-07									
1	Development of Road at Kuritula road, Zindabazar road to Kuritula, Kazi Elias end by carpeting (Near Jallarpar)	12/07/06	1.50 Km 4.50 m	Chowdhury Enterprise, Mendibag, Sylhet	73.10	72.60	20/07/06 120 Days	100%	72.60	18/11/06
	পরিদর্শন পর্যবেক্ষণঃ ৩.০০ কিলোমিটার দৈর্ঘ্যবিশিষ্ট রাস্তার মধ্যে এ স্কীমের আওতায় ১.৫০ কিলোমিটার দীর্ঘ ও গড়ে ৪.৫০ মিটার প্রশস্ত (পেভমেন্ট) রাস্তা নির্মাণ করা হয়। কাজ ২০০৬-০৭ সালে ১০০% সম্পন্ন হয়। পরিদর্শনকালে দেখা যায় যে, রাস্তায় সিসি ঢালাই করা হয়েছে। ঢালাই ২/১ স্থানে ফেঠে গেছে। এছাড়া কয়েকস্থানে রাস্তার পাশে ছোট গর্ত ও রোড কাটিং লক্ষ্য করা গেছে, তবে তা হেয়ার ক্র্যাক ধরণের। এ বিষয়ে উপস্থিত প্রকৌশলী জানান যে, সিটি কর্পোরেশনকে না জানিয়েই রাস্তা কাটায় এমন হয়েছে। রাস্তার সার্ফেস মসৃণ, কাজের মান মোটামুটি।									
2	Development of Road at Sayed Mogni Area to end of Sayed Mogni by carpeting	04/03/07	2.00 Km, 4.35 m	Juhi Enterprise, Bondor Bazar, Sylhet	94.22	94.00	10/03/07 120 Days	100%	94.00	11/07/07
	পরিদর্শন পর্যবেক্ষণঃ ৩.৭৫ কিলোমিটার দীর্ঘ রাস্তার মধ্যে এ স্কীমের আওতায় ২.০০ কিলোমিটার অংশ গড়ে ৪.৩৫ মিটার পেভমেন্ট নির্মাণ করা হয়। কাজ ২০০৬-০৭ সালে ১০০% সম্পন্ন হয়। পরিদর্শনকালে দেখা যায়, রাস্তাটি বেশ পুরোনো হয়ে গেছে। রাস্তার বিভিন্ন স্থানে পাথর উঠে গেছে। এ রাস্তার মাঝ বরাবর একটি নর্দমা নির্মাণ করা হয়েছে, যার কারণে রাস্তাটির বিভিন্ন স্থান ক্ষতিগ্রস্ত হয়েছে। তবে প্রধান রাস্তার পাশে বাই লেনের কাজ অপেক্ষাকৃত ভাল প্রতীয়মান হয়েছে। রাস্তার মধ্যবর্তী নর্দমার সস্নাব অসমতল ও অপসারণের পর পুনঃস্থাপন সঠিক না হওয়ায় তা একইসঙ্গে নর্দমা ও রাস্তা উভয়কে ক্ষতিগ্রস্ত করেছে।									
3	Development of Road at Patanpara North to Latif Monjil by carpeting.	26/11/06	1.50Km, 4.50 m	Galib Trading	73.10	73.80	05/12/06 120 Days	100%	73.80	03/04/07
	পরিদর্শন পর্যবেক্ষণঃ ২.৭৫ কিলোমিটার দীর্ঘ রাস্তার মধ্যে এ স্কীমের আওতায় ১.৫০ কিলোমিটার অংশ গড়ে ৪.৫০ মিটার প্রশস্ততায় (পেভমেন্ট) নির্মাণ করা হয়। কাজ ২০০৬-০৭ সালে ১০০% সম্পন্ন হয়। পরিদর্শনকালে রাস্তাটির বিভিন্ন অংশ পরিমাপ করা হয়। এতে রাস্তার প্রস্থ গড়ে ৪.৪৫ মিটার পাওয়া যায়, যা প্রাক্কলিত গড়ের কাছাকাছি। রাস্তার কাজের মান সমেন্তাষজনক।									
	FY-2007-08									
4	Development of Road at	06/11/07	2.50 Km	Dilar Ahmed,	145.93	145.94	28/01/08	100%	145.94	12/04/08

	Housing Estate inner Road Housing estate to end of HE by carpeting.		5.39 m	Kamalgor,Sylhet & Chowdhury Enterprise, Ponitula, Sylhet			12/04/08			
	<u>পরিদর্শন পর্যবেক্ষণঃ</u> ৩.৮৫ কিলোমিটার রাস্তার মধ্যে এ স্কীমের আওতায় ২.৫০ কিলোমিটার অংশ গড়ে ৫.৩৯ মিটার প্রশস্ততায় (পেভমেন্ট) নির্মাণ কাজ ২০০৭-০৮ সালে ১০০% সম্পন্ন হয়। পরিদর্শনকালে দেখা যায় যে, ২টি প্রধান সড়ক ১৬০০ মিটার (২টি ৮০০ মিটার দৈর্ঘ্য বিশিষ্ট), ৩টি মাঝারি দৈর্ঘ্যের ৫১০ মিটার (৩টি, প্রতিটি ১৭০ মিটার) ২টি ও অপেক্ষকৃত কম দীর্ঘ ৬টি বাইলেনের প্রতিটি ৬৫ মিটার কার্পেটিং দ্বারা উন্নয়ন করা হয়েছে। ৫টি বাইলেনের কাজ সমেত্মাষজনক মনে হয়েছে। রাস্তার সার্ফেস মসৃণ, কাজের মান মোটামুটি। তবে ১টি বাইলেনের বিভিন্ন স্থানে রাস্তা ভেঙ্গে গেছে, পাশে গর্ত হয়েছে। এ কাজটি গ্রহণযোগ্য নয়। এ বিষয়ে উপস্থিত প্রকৌশলী জানান যে, সিটি কর্পোরেশনকে না জানিয়েই রাস্তার উপরে গৃহনির্মাণ সামগ্রী যেমন, ইট, রড ইত্যাদি রাখা হয়েছে এবং পিটিয়ে রড সোজা করা ইত্যাদি কাজ করায় রাস্তাটির এ অংশ ভেঙ্গে গেছে। এ এলাকায় উন্নয়নকৃত প্রধান সড়কের কাজ সন্তোষজনক।									
	FY-2008-09									
5	Development of Road at West Patantula Sunam gonj Road to Ragib Rabia area by carpeting	04/09/08	1.50 Km 4.00 m	Shafique Hussain, Amberkhana, Sylhet	64.98	64.95	<u>12/11/08</u> 180 Days	100%	64.95	11/04/09
	<u>পরিদর্শন পর্যবেক্ষণঃ</u> ২.৫০ কিলোমিটার রাস্তার মধ্যে এ স্কীমের আওতায় ১.৫০ কিলোমিটার অংশ গড়ে ৪.০০ মিটার প্রশস্ততার পেভমেন্ট নির্মাণ কাজ ২০০৮-০৯ সালে সম্পন্ন হয়। এতে প্রাক্কলিত ব্যয় ৬৪.৯৮ লক্ষ টাকার স্থলে ৬৪.৯৫ লক্ষ টাকা ব্যয়ে কাজ ১০০% সম্পন্ন হয়। পরিদর্শনকালে রাস্তাটির বিভিন্ন অংশ পরিমাপ করা হয়। এতে দেখা যায়, রাস্তার কোন অংশ ৫.৭০ মিটার, কোন অংশ ৪.০০ মিটার এবং কোন অংশ ৪.৫০ মিটার প্রশস্ত, যা গড়ে ৪.৪০ মিটার পাওয়া যায়। ফলে রাস্তার প্রস্থ ও দৈর্ঘ্য সমন্বয়ে ক্ষেত্রফল প্রায় সঠিক পাওয়া গেছে। রাস্তার কাজের মান সন্তোষজনক।									
	FY-2009-10									
6	Development of Road at Amber khana West-south Pirmoholla & Sunamgonj raod to Shahjalal Dorgah by carpeting.	10/12/09	1.50 Km, 5.00 m	M/S. Semun Ahmed Chararpar, Sylhet.	81.43	81.45	<u>31/01/10</u> 31/04/10	100%	81.45	31/04/10
	<u>পরিদর্শন পর্যবেক্ষণঃ</u> ৩.০০ কিলোমিটার রাস্তার মধ্যে এ স্কীমের আওতায় ১.৫০৪ কিলোমিটার গড়ে ৫.০০ মিটার চওড়া পেভমেন্ট নির্মাণ করা হয়। কাজ ২০০৯-১০ সালে ১০০% সম্পন্ন হয়। পরিদর্শনকালে দেখা যায় যে, রাস্তার একপাশ (হলিসাইড হোটেলের পাশ) অপর পাশের চেয়ে কিছুটা উচুঁ। ফলে এ রাস্তাটি একপাশে উচুঁ ও অন্যপাশে কিছুটা ঢালু। তবে রাস্তার সার্ফেস মসৃণ এবং কার্পেটিং এর মান ভাল।									
7	Development of Biresh Chandra School Road at Akhalia	10/12/09	1.00 Km 4.75 m	M/S. Mukon Miah, Kazitula, Sylhet.	51.44	51.55	<u>25/04/10</u> 25/06/10	100%	51.55	25/06/10

	(Starting Nababi Road to Haldarpara Road) by carpeting									
	পরিদর্শন পর্যবেক্ষণঃ ২.২৫ কিলোমিটার রাস্তার মধ্যে এ স্কীমের আওতায় ১.০০ কিলোমিটার গড়ে ৪.৭৫ মিটার চওড়া পেভমেন্ট নির্মাণ কাজ অন্তর্ভুক্ত রয়েছে। এ রাস্তাটি শাহজালাল বিজ্ঞান ও প্রযুক্তি বিশ্ববিদ্যালয়, বিডিআর ক্যাম্প এবং বিরেস চন্দ্র স্কুলকে সংযুক্ত করায় রাস্তাটি বেশ গুরুত্বপূর্ণ বলে প্রতীয়মান হয়েছে। রাস্তার কাজের অগ্রগতি ১০০%। পরিদর্শনকালে দেখা যায় যে, রাস্তার সার্ফেস মসৃণ এবং কার্পেটিং এর মান ভাল। কিন্তু রাস্তার অবশিষ্ট ১.২৫ কিলোমিটার অংশে (স্কীম বহির্ভূত) খানাখন্দক/প্লট হোল (Pot hole) লক্ষ্য করা গেছে। রাস্তাটি সম্পূর্ণরূপে (আগাগোড়া) কার্পেটিং করা হলে এলাকাবাসী উপকৃত হতেন বলে প্রতীয়মান হয়। রাস্তাটির আংশিক উন্নয়ন হওয়ায় সৃষ্ট সুবিধা পূর্ণমাত্রায় পাওয়া সম্ভব হয়নি।									

৭.৮.৩ **নর্দমা নির্মাণঃ** নর্দমা নির্মাণ কাজ পরিদর্শন কালে প্রাপ্ত তথ্য ও পরিদর্শন সংক্রান্ত সংক্ষিপ্ত বিবরণ নিম্নরূপঃ

SL No	Name of the Scheme নর্দমা	Date of the Tender	Length Breath	Name of the contractor and Address	Estimated Cost (Tk)	Contract price (Tk).	Date of commencement Date of Completion	Physical Progress	Actual Expenditure	Actual Date of Completion
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)
	FY-2009-10									
1	Construction of R.C.C. Drain at Jarnarpar. Dorshan Dewri Mirer Maidan (Shahjalal Dorgah)	04/09/08	709.0 m, 1.01 m	Rafique Enterprise.	49.9845	49.98	12/11/08 180 Days	100%	49.98	11/04/09
	পরিদর্শন পর্যবেক্ষণঃ অনুমোদিত ডিপিপিতে ৭০৯.০০ মিটার দীর্ঘ এবং ১.০১ মিটার চওড়া ও ১.৫০ মিটার গভীর একটি নর্দমা নির্মাণের সংস্থানের বিপরীতে প্রকল্প বাস্তবায়নকালে ২০০৯-১০ অর্থবছরে এ কাজ ১০০% সম্পন্ন করা হয়। নর্দমাটি শুরু হতে শেষ পর্যন্ত কভার সস্নাবে ঢাকা, তবে স্থানে স্থানে ওপেনিং-এর জন্য রিমুভেবল (Removable) স্লাব রয়েছে। নর্দমাটি সচল রয়েছে এবং কাজের মান সমেত্মাষজনক।									
	FY-2008-09									
2	Construction of R.C.C. Drain at Patantula West Sunamgonj Road to Near Ragib Ali MC.	04/09/08	709.00 m 1.01 m	Confident Enterprise, Masudigir par, Sylhet	49.9845	49.99	12/11/08 180 Days	100%	49.99	11/04/09
	পরিদর্শন পর্যবেক্ষণঃ অনুমোদিত ডিপিপিতে ৭০৯.০০ মিটার দীর্ঘ এবং ১.০১ মিটার চওড়া ও ১.৫০ মিটার গভীর একটি নর্দমা নির্মাণের সংস্থানের বিপরীতে প্রকল্প বাস্তবায়নকালে ২০০৮-০৯ অর্থবছরে এ কাজ ১০০% সম্পন্ন করা হয়। পরিদর্শনকালে দেখা যায়, এ স্থানে গড়ে ১.০০ মিটার চওড়া এবং ১.৫০ মিটার হতে ২.৫০ মিটার পর্যন্ত গভীর একটি নর্দমা নির্মাণ করা হয়েছে। এর একটি অংশ টিলার উপর হতে ক্রমশ নীচে নেমে এসেছে। এ কারণে গভীরতায় এত তারতম্য পরিলক্ষক্ষত হয়েছে। এ নর্দমার ফলে রাগীব রাবেয়া মেডিক্যাল কলেজের শিক্ষার্থীদের উপকার হয়েছে বলে প্রতীয়মান হয়। নর্দমার অপরাংশ বিরেশচন্দ্র সড়কের পাশে নির্মিত হয়েছে। কাজের মান সন্তোষজনক।									

3	Construction of R.C.C. Drain at North Jallarpar (Jallarpar to Alia Madrasha).	04/09/08	618.00 m 1.01 m	Jamil and Brother, Roy Nagar, Sylhet	43.569	43.569	12/11/08 180 Days	100%	43.569	11/04/09
	পরিদর্শন পর্যবেক্ষণঃ অনুমোদিত ডিপিপিতে ৬১৮.০০মিটার দীর্ঘ এবং ১.০১ মিটার চওড়া ও ১.৫০ মিটার গভীর একটি নর্দমা নির্মাণের সংস্থানের বিপরীতে প্রকল্প বাস্তবায়নকালে ২০০৮-০৯ অর্থবছরে এ কাজ ১০০% সম্পন্ন করা হয়। পরিদর্শনকালে নর্দমার কাজী ইলিয়াস লেন অংশ পরিদর্শন করা হয়। দেখা যায়, নর্দমাটি লেনের ডান পাশ দিয়ে শুরু হতে শেষ পর্যন্ত বিসত্মৃত এবং কভার স্ল্যাবে ঢাকা। লেনের প্রশস্ততা বৃদ্ধির জন্য নর্দমার উপরে আরসিসি কভার স্ল্যাব দেয়া হয়েছে। এতে রাস্তার প্রশস্ততা ১.০০ মিটার বৃদ্ধি পেয়েছে। এতে এলাকাবাসীর দু'টি সুবিধা হয়েছে- (ক) নর্দমার কারণে এলাকার জলাবদ্ধতা নিরসন হয়েছে এবং (খ) রাস্তার প্রশস্ততা বৃদ্ধি পাওয়ায় চলাচলের সুবিধা সৃষ্টি হয়েছে। নর্দমাটি সচল রয়েছে এবং কাজের মান সমেত্মাষজনক।									
	FY-2007-08									
4	Construction of R.C.C. Drain at Sayed Mogni Airport Road to Badam Bagicha. (Near Elashkani by lane).	20/07/06	618.00 m 1.01 m	Galib Trading	43.569	43.57	<u>28/07/06</u> 120 Days	100%	43.57	30/11/06
	পরিদর্শন পর্যবেক্ষণঃ ডিপিপিতে ৬১৮ মিটার দীর্ঘ, ১.০১ মিটার চওড়া ও ১.৫০ মিটার গভীর একটি আরসিসি ড্রেন নির্মাণের সংস্থানের বিপরীতে প্রকল্প বাস্তবায়নকালে ২০০৭-০৮ অর্থবছরে কাজটি ১০০% সম্পন্ন করা হয়। এ স্থানে পরিদর্শনে দেখা যায়, নর্দমাটি রাস্তার মাঝ বরাবর নির্মিত হয়েছে, যার কারণে ৬১৮ মিটার অংশেই কভার স্ল্যাব দিতে হবে। মাঝে মাঝে ২/১টি সিগমেন্টে এসএস বার দিয়ে হবঃ তৈরী করে স্ল্যাবের বিকল্প হিসেবে স্থাপন করা হয়েছে। স্থাপিত স্ল্যাবসমূহ অসমতল। ২টি স্ল্যাবের মান উত্তম। আবার কিছু স্ল্যাব ইতোমধ্যে ভেঙ্গে গেছে। নর্দমা সামগ্রিকভাবে কভার স্ল্যাবসমূহের মধ্যে নেট-স্ল্যাবসমূহ জনস্বার্থে ব্যবহার করা হলেও পার্শ্ববর্তী দোকানদারগণ ও এলাকাবাসী নানারকম আবর্জনা ফেলে ড্রেনের প্রবাহ বাধাগ্রস্ত করছে। এ বিষয়ে সংশ্লিষ্ট এলাকাবাসীর মধ্যে সচেতনতার অভাব লক্ষ্য করা গেছে। এ স্থানে কাজের মান মোটামুটি বলা যায়।									

০৮। **<u>প্রকল্পের উদ্দেশ্য ও অর্জনঃ</u>**

পরিকল্পিত উদ্দেশ্য	অর্জন অবস্থা
(ক) সিলেট সিটি কর্পোরেশন এলাকায় গুরুত্বপূর্ণ ক্ষতিগ্রস্ত সড়ক উন্নয়নের দ্বারা যাতায়াত ব্যবস্থার উন্নয়ন এবং যানজট হ্রাসকরণ।	উদ্দেশ্যটি অনেকাংশে অর্জিত হয়েছে।
(খ) আরসিসি ড্রেন নির্মাণ করে নগরীর জলাবদ্ধতা নিরসন করা।	উদ্দেশ্যটি অর্জিত হয়েছে।
(গ) প্রকল্প বাস্তবায়নের মাধ্যমে প্রত্যক্ষ বা পরোক্ষভাবে নগরবাসীর সামাজিক ও অর্থনৈতিক উপকার সাধন।	উদ্দেশ্যটি অর্জিত হয়েছে।

০৯। **<u>প্রকল্পের উদ্দেশ্য পুরোপুরি অর্জিত না হলে তার কারণঃ</u>** প্রকল্পের উদ্দেশ্য পুরোপুরি অর্জিত হয়েছে।

১০। **<u>সমস্যাঃ</u>**

১০.১ **<u>সময় অতিক্রামিত্মঃ</u>** প্রকল্পটি জুলাই, ২০০৬ হতে জুন, ২০০৮ পর্যন্ত অর্থাৎ ২ বছর সময়ে বাস্তবায়নের জন্য নির্ধারিত ছিল; কিন্তু বাস্তবায়নে প্রকৃতপক্ষে ৪ বছর সময় প্রয়োজন হয়েছে। প্রয়োজনীয় এডিপি বরাদ্দ না পাওয়ায় যথাসময়ে প্রকল্পের কাজ বাস্তবায়ন করা সম্ভব হয়নি। ফলে মেয়াদ বৃদ্ধি করতে হয়েছে। এতে সময় অতিক্রান্ত হয়েছে ২ বছর, যা মূল বাস্তবায়নকালের দ্বিগুণ।

১০.২ **<u>নির্মাণ ত্রম্নটিঃ</u>** প্রকল্পের নির্মাণ কাজ পyুরদর্শনে বেশ কিছু সমস্যা দৃষ্টিগোচর হয়। এ সংক্রান্ত সংক্ষিপ্ত বিবরণ নিম্নরূপঃ

১০.২.১ **জিন্দাবাজার রোড হতে কুরিটোলা প্রান্ত পর্যন্ত কুরিটোলা সড়ক উন্নয়নঃ** ঢালাই ২/১ স্থানে ফেঠে গেছে। এছাড়া কয়েকস্থানে রাস্তার পাশে ছোট গর্ত ও রোড কাটিং লক্ষ্য করা গেছে। এ বিষয়ে উপস্থিত প্রকৌশলী জানান যে, সিটি কর্পোরেশনকে না জানিয়েই এলাকাবাসী রাস্তা কাটায় এমনটি হয়েছে।

১০.২.২ **সায়েদ মগনী এলাকায় সায়েদ মগনী এয়ারপোর্ট রোড হতে বাদাম বাগিচা পর্যন্ত আরসিসি সড়ক উন্নয়ন ও নর্দমা নির্মাণঃ** রাস্তাটি বেশ পুরোনো হয়ে গেছে। রাস্তার বিভিন্ন স্থানে পাথর উঠে গেছে। এ রাস্তার মাঝ বরাবর একটি নর্দমা নির্মাণ করা হয়েছে, যার কারণে রাস্তাটির বিভিন্ন স্থান ক্ষতিগ্রস্ত হয়েছে। তবে প্রধান রাস্তার পাশে বাই লেনের কাজ অপেক্ষাকৃত ভাল প্রতীয়মান হয়েছে। রাস্তার মধ্যবর্তী নর্দমার সম্ভাব অসমতল ও অপসারণের পর পুনঃস্থাপন সঠিক না হওয়ায় তা একইসঙ্গে নর্দমা ও রাস্তা উভয়কে ক্ষতিগ্রস্ত করেছে।

১০.২.৩ **হাউজিং এস্টেট এর মধ্যবর্তী (ইনার) বিভিন্ন রোড হতে হাউজিং এস্টেট শেষ প্রান্ত পর্যন্ত সড়ক উন্নয়নঃ** ১টি বাইলেনের বিভিন্ন স্থানে রাস্তা ভেঙ্গে গেছে, পাশে গর্ত হয়েছে। এ কাজটি গ্রহণযোগ্য নয়। এ বিষয়ে উপস্থিত প্রকৌশলী জানান যে, সিটি কর্পোরেশনকে না জানিয়েই রাস্তার উপরে গৃহনির্মাণ সামগ্রী, যেমন- ইট, রড ইত্যাদি রাখা হয়েছে এবং পিটিয়ে রড সোজা করা ইত্যাদি কাজ করায় রাস্তাটির এ অংশ ভেঙ্গে গেছে।

১০.৩ **প্রকল্পের নিরীক্ষাঃ** প্রকল্পের বাস্তবায়নকালের ৪টি অর্থবছরের মধ্যে এ পর্যন্ত ৩টি অর্থবছরের অর্থ ব্যয়ের উপর নিরীক্ষা অধিদপ্তর কর্তৃক নিরীক্ষা পরিচালিত হয়েছে। এ নিরীক্ষায় কোন পর্যবেক্ষণ/আপত্তি প্রদান করা হয়নি বলে পিসিআর-এ উল্লেখ করা হয়েছে এবং পরিদর্শনকালেও প্রকল্প পরিচালক তা জানান। অপর অর্থবছর (২০০৯-১০) এর কাজের উপর মূল্যায়নকাল পর্যন্ত কোন নিরীক্ষা পরিচালিত হয়নি। মূল্যায়নকালে বা প্রকল্পের সমাপ্তি প্রতিবেদনে নিরীক্ষার মন্তব্য না পাওয়ায় প্রকল্প বাস্তবায়নকালে অর্থ ব্যয়ে প্রচলিত নিয়মনীতি যথাযথভাবে অনুসৃত হয়েছে কিনা তা জানা যায়নি।

১১। মতামত/সুপারিশঃ

১১.১ দু'বছরে বাস্তবায়িতব্য প্রকল্পে সময় অতিক্রান্ত হয়েছে ২ বছর (১০০%), যা কাঙ্খিত নয়। ভবিষ্যতে প্রকল্পের কাজ এবং এডিপি বরাদ্দ প্রাপ্তির সম্ভাবনা বিবেচনায় সুপরিকল্পিত ও যৌক্তিকভাবে প্রকল্পের মেয়াদ নির্ধারণের পরামর্শ প্রদান করা হলো।

১১.২ প্রকল্পের আওতায় নির্মিত/উন্নয়নকৃত রাস্তার কাজ সমাপ্তির ১-৩ বছরের মধ্যে ঢালাই ফেটে যাওয়া কাঙ্খিত নয় (অনুচ্ছেদ-১০.২.১)। এ বিষয়ে স্থানীয় সরকার বিভাগ/সিলেট সিটি কর্পোরেশন প্রয়োজনীয় ব্যবস্থা গ্রহণ করতে পারে।

১১.৩ প্রকল্পের বাস্তবায়ন কাজ ও অর্থ ব্যয়ের (২০০৯-১০ অর্থবছরের) উপর অবিলম্বে নিরীক্ষা পরিচালনা করা আবশ্যক এবং নিরীক্ষার পর্যবেক্ষণের আলোকে যথোপযুক্ত ব্যবস্থা গ্রহণ করা উচিত।

চট্টগ্রাম সিটি কর্পোরেশনের আওতাধীন অনুন্নত এলাকার কাঁচা রাস্তা, নর্দমা, রিটেইনিং ওয়াল ও ব্রীজ/কালভার্ট সমূহের উন্নয়ন
(সমাপ্তঃ জুন ২০১০)

০১। প্রকল্পের অবস্থান : চট্টগ্রাম সিটি কর্পোরেশনের বিভিন্ন অনুন্নতএলাকা ।

০২। বাস্তবায়নকারী সংস্থা : চট্টগ্রাম সিটি কর্পোরেশন (চসিক) ।

০৩। প্রশাসনিক মন্ত্রণালয়/বিভাগ : স্থানীয় সরকার, পল্লী উন্নয়ন ও সমবায় মন্ত্রণালয়/ স্থানীয় সরকার বিভাগ ।

০৪। প্রকল্পের বাস্তবায়ন সময় ও ব্যয় :

(লক্ষ টাকায়)

প্রাক্কলিত ব্যয়		প্রকৃত ব্যয় (সমাপ্তি পর্যন্ত)	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
মোট-১৯৬০.০০ জিওবি-১৫৬৮.০০ সিসিসি-৩৯২.০০	-	মোট-১৯৬০.০০ জিওবি-১৫৬৮.০০ সিসিসি-৩৯২.০০	আগস্ট, ২০০৮ হতে জুন, ২০১০	-	আগস্ট, ২০০৮ হতে জুন, ২০১০	কোন ব্যয় অতিক্রান্ত হয়নি	কোন সময় অতিক্রান্ত হয়নি

০৫। **<u>প্রকল্পের অঙ্গভিত্তিক বাস্তবায়ন অগ্রগতিঃ</u>** প্রকল্পটি জুন, ২০১০ এ সমাপ্ত হয়েছে। গত ২১/১০/২০১০ তারিখে চট্টগ্রাম সিটি কর্পোরেশন হতে স্থানীয় সরকার বিভাগে প্রেরিত এ প্রকল্পের সমাপ্তি প্রতিবেদন (Project Completion Report, PCR) এর একটি অনুলিপি ২৪/১০/২০১০ তারিখে আইএমইডিতে পাওয়া যায়। তবে এ মূল্যায়ন প্রতিবেদন প্রণয়নকাল পর্যন্ত স্থানীয় সরকার বিভাগ এর সচিব/কর্তৃত্বপ্রাপ্ত অফিসার কর্তৃক অনুস্বাক্ষরিত PCR আইএমইডিতে পাওয়া যায়নি। অনুমোদিত ডিপিপি অনুযায়ী প্রকল্পের অঙ্গভিত্তিক লক্ষ্যমাত্রা এবং সংস্থা হতে প্রাপ্ত PCR অনুযায়ী প্রকল্পের অঙ্গভিত্তিক অগ্রগতি (আর্থিক ও বাস্তব) নীচের সারণীতে প্রদর্শন করা হলোঃ

(লক্ষ টাকায়)

ক্রমিক নং	ডিপিপি অনুযায়ী বিভিন্ন কাজের অঙ্গ	পরিকল্পিত লক্ষ্যমাত্রা		প্রকৃত বাস্তবায়ন (জুন, ২০০৯ পর্যন্ত)	
		আর্থিক	বাস্তব	আর্থিক (%)	বাস্তব (%)
১	২	৩	৪	৫	৬
১।	**রাস্তা উন্নয়ন**				
১.১।	ম্যাকাডাম	৭১.৬০	২৮৭৪.৩৫ ঘঃমিঃ	৭১.৬০	২৮৭৪.৩৫ ঘঃমিঃ
১.২।	গ্রাউটিং	৭.৯৭	১৫৫১.৭৫ বঃমিঃ	৮.৭৬	১৭০৫.৫৬ বঃমিঃ
১.৩।	কার্পেটিং	১০২.৪৯	১৮৭০২.৫৫ বঃমিঃ	১০১.৭০	১৮৫৫৮.৩৮ বঃমিঃ
১.৪।	সিসি সড়ক	৬০৯.৪১	১০৪৫৬.৫০ ঘঃমিঃ	৬০৯.৪১	১০৪৫৬.৫০ ঘঃমিঃ
১.৫।	সোলিং রোড	২৭৪.৫৬	৯২৬৭৩ বঃমিঃ	২৭৪.৫৬	৯২৬৭৩ বঃমিঃ
২।	নর্দমা উন্নয়ন	৪৬৫.০১	২৬৮৪৩.৯০ মিটার	৪৬৫.০১	২৬৮৪৩.৯০ মিটার
৩।	রিটেইনিং ওয়াল	২৪৮.৫৯	৬৮৪২.১৯ মিটার	২৪৮.৫৯	৬৮৪২.১৯ মিটার
৪।	ব্রীজ/কালভার্ট	২০.৭৩	১৪টি	২০.৭৩	১৪টি
৫।	বিবিধ ব্যয়	৬৬.২৭	থোক	৬৬.২৭	থোক
৬।	মূল্য বৃদ্ধিজনিত ব্যয় (৫%)	৯৩.৩৭	থোক	৯৩.৩৭	থোক
	মোটঃ	**১৯৬০.০০**	**১০০%**	**১৯৬০.০০ (১০০%)**	**১০০%**

০৬। **<u>কাজ অসমাপ্ত থাকলে তার কারণঃ</u>** প্রকল্পের আওতায় ১৮৭০২.৫৫ বঃমিঃ কার্পেটিং সড়ক নির্মাণের লক্ষ্যমাত্রা থাকলেও সড়ক নির্মাণ করা হয় ১৮৫৫৮.৩৮ বঃমিঃ যা লক্ষ্যমাত্রার চেয়ে ১৪৪.১৭ বঃমিঃ কম। অন্যদিকে ডিপিপিতে

১৫৫১.৭৫ বঃমিঃ গ্রাউটিং কাজ এর লক্ষ্যমাত্রা থাকলেও গ্রাউটিং করতে হয় ১৭০৫.৫৬ বঃমিঃ, যা লক্ষ্যমাত্রার চেয়ে ১৫৩.৮১ বঃমিঃ কাজ বেশী। এর কারণ হিসেবে প্রকল্পের পরিচালক জানান যে, এলাকার বাস্তব চাহিদার কারণে কয়েকটি সড়কে কিছু কাজ সমন্বয় করতে হয়েছে। চট্টগ্রাম সিটি কর্পোরেশন এর মেয়র মহোদয়ের (Head of the procuring Entity হিসেবে) অনুমোদনক্রমে এ হ্রাস-বৃদ্ধি করা হয়েছে, যা মোট কাজের ১০% এর মধ্যে সীমিত রয়েছে। ৩টি সড়কে কার্পেটিং কাজ কিছু কম হয়েছে, তবে গ্রাউটিং বেশী করতে হয়েছে। তবে এতে মোট প্রকল্পের লক্ষ্যমাত্রার ১০০%ই অর্জিত হয়েছে এবং ব্যয়ে কোন পরিবর্তন হয়নি।

০৭। **সাধারণ পর্যবেক্ষণঃ**

৭.১ **প্রকল্পের পটভূমিঃ** প্রাকৃতিক সৌন্দর্য্যে ভরপুর চট্টগ্রাম মহানগরী বাংলাদেশের বন্দর নগরী হিসেবে সুপরিচিত। বাংলাদেশের বৃহত্তম সমুদ্র বন্দর এবং আন্তর্জাতিক বিমান বন্দর এ নগরীতে অবস্থিত। দেশের সিংহভাগ রাজস্ব আদায় এ বন্দরের মাধ্যমে সম্ভব হচ্ছে। ক্রমবর্ধমান জনসংখ্যা ও দ্রম্নতগতির নগরায়ন নগর এলাকাকে দ্রম্নত গতিতে আনুভূমিকভাবে সম্প্রসারিত করছে। কিন্তু সম্পদের সীমাবদ্ধতা নগরীর এ দ্রম্নত বর্ধনশীলতার সংগে পেরে উঠছে না। সম্পদের সীমাবদ্ধতার কারণে বর্ধিষ্ণু এলাকা এখনও অনুন্নত রয়ে গেছে এবং এসব এলাকায় নর্দমা, রাস্তাঘাট ইত্যাদি উন্নত হয়নি। ফলে নগরবাসী যানবাহন চলাচল এবং স্বাভাবিক জীবন যাপনে প্রতিবন্ধকতার সম্মুখীন হচ্ছে। নগরীর অনুন্নত এলাকার অধিকাংশ রাস্তা, নদর্মা ইত্যাদি মাটির তৈরী। ফলে মৌসুমি বৃষ্টিপাতে বা বর্ষাকালে এসব রাস্তাঘাট ও নর্দমা পরিবেশকে জীবন যাপনের অনুপযোগী করে তোলে এবং জলাবদ্ধতার সৃষ্টি হয়, যা প্রকারান্তরে এ বন্দর নগরীর সৌন্দর্য্য নষ্ট করে। একারণে, চট্টগ্রাম সিটি কর্পোরেশন নগরীর অনুন্নত এলাকার রাস্তাঘাট, নর্দমা ইত্যাদি মেরামত, উন্নয়ন, ব্রীজ কালভার্ট তৈরী ইত্যাদি বিষয়কে সামনে রেখে মহানগরীর অনুন্নত এলাকার উন্নয়নের জন্য প্রকল্পটি প্রণয়ন করা হয়। প্রাথমিকভাবে যতটা সম্ভব চট্টগ্রাম সিটি কর্পোরেশন-এর অর্থায়নে প্রকল্পটি বাস্তবায়নের জন্য গৃহীত হয়। তবে পরবর্তীতে জিওবি হতে ৮০% ও সিটি কর্পোরেশন হতে ২০% অনুদান সহায়তায় বাস্তবায়নের জন্য প্রকল্পটি গ্রহণ করা হয়।

৭.২ **প্রকল্পের উদ্দেশ্যঃ** প্রকল্পের উদ্দেশ্য হলো চট্টগ্রাম মহানগরীর অনুন্নত ওয়ার্ডসমূহের রাস্তা, নর্দমা ইত্যাদি উন্নয়নের মাধ্যমে মহানগরীর অবকাঠামো ও পরিবেশ উনন্নয়ন।

৭.৩ **প্রকল্প অনুমোদন ও সংশোধন অবস্থাঃ** প্রকল্পটি বিগত ০৬-১০-২০০৮ তারিখে মাননীয় পরিকল্পনা উপদেষ্টা কর্তৃক অনুমোদিত হয়। বিগত ১৩/১০/২০০৮ তারিখে পরিকল্পনা কমিশন হতে প্রকল্পটির অনুমোদন আদেশ এবং ২৭/১০/২০০৮ তারিখে স্থানীয় সরকার বিভাগ হতে প্রশাসনিক আদেশ জারী করা হয়। প্রকল্পের কাজ নির্ধারিতভাবে সম্পন্ন করা সম্ভব হয়। নির্ধারিত সময়ে প্রকল্পটির বাস্তবায়ন সমাপ্ত হয় এবং প্রকল্পটি সংশোধনের প্রয়োজন হয়নি।

৭.৪ **প্রকল্প ব্যবস্থাপনা ও প্রকল্প পরিচালকঃ** প্রকল্পটির বাস্তবায়নকালে ১ জন প্রকৌশলী এ প্রকল্পের প্রকল্প পরিচালকের দায়িত্ব পালন করেন। প্রকল্প পরিচালক পরিবর্তন করা হয়নি। এ সংক্রান্ত সংক্ষক্ষপ্ত বিবরণ নিম্নরূপঃ

প্রকল্প পরিচালকের নাম ও বেতন স্কেল	দায়িত্ব পালনের সময়	চাকুরীর ধরণ	দায়িত্বের ধরণ
১	২	৩	৪
জনাব মোঃ আবুল হাসনাত, প্রকল্প পরিচালক প্রধান প্রকৌশলী (ভারপ্রাপ্ত), ২২২৫০-৯০০-৩১২৫০/-	২২/১২/২০০৯ হতে ৩০/০৬/২০১০ পর্যন্ত	খন্ডকালীন নিজ দায়িত্বের অতিরিক্ত দায়িত্ব	একাধিক প্রকল্পের দায়িত্বে

প্রকল্প পরিচালক প্রকল্প এলাকায় অবস্থান করেন। তিনি প্রকল্প হতে কোন বেতন-ভাতা গ্রহণ করেননি। এ প্রকল্পে পৃথক নিজস্ব কোন জনবলের সংস্থান ছিলনা। তবে চট্টগ্রাম সিটি কর্পোরেশন এর নিজস্ব জনবলকে প্রকল্পের কাজে নিয়োজিত করা হয়।

৭.৫ **প্রকল্পের অর্থায়ন ও সার্বিক অগ্রগতিঃ** প্রকল্পটি বাংলাদেশ সরকারের (সম্পূর্ণ জিওবি) অর্থে এডিপি-তে বরাদ্দ প্রাপ্তির মাধ্যমে বাস্তবায়িত হয়। এ প্রকল্পে কোন প্রকল্প সাহায্য ছিল না। পিসিআর এ প্রদত্ত তথ্য অনুযায়ী প্রকল্পের শুরু হতে সমাপ্তিকাল পর্যন্ত মোট ১৫৬৮.০০ লক্ষ টাকা (জিওবি অর্থ, প্রাক্কলনের ৮০%) বরাদ্দ ও অবমুক্ত করা হয়। প্রকল্প বাস্তবায়নকালে চট্টগ্রাম সিটি কর্পোরেশনের নিজস্ব তহবিল হতে মোট প্রকল্প ব্যয়ের ২০% বা ৩৯২.০০ লক্ষ টাকা সংস্থানের ব্যবস্থা ছিল। প্রকল্প বাস্তবায়নকালে নিজস্ব তহবিল হতে উক্ত অর্থ হতে প্রাথমিক অবস্থায় ২৫৩.১৫ লক্ষ টাকা দ্বারা প্রকল্পের বাস্তবায়ন কাজ আরম্ভ

করা হয়, পরবর্তীতে প্রকল্পের অনুকূলে সরকারী অর্থ বরাদ্দ পাওয়া গেলে পূর্ণোদ্যমে প্রকল্পের কাজ আরম্ভ হয় যা সম্পূর্ণরূপে (অবমুক্তির ১০০%) ব্যয় হয়। বাস্তবায়নকালে চট্টগ্রাম সিটি কর্পোরেশনের নিজস্ব তহবিল হতে ৩৯২.০০ লক্ষ টাকা ব্যয় হয়। প্রকল্প বাস্তবায়নকালে চসিক ও জিওবি উভয় খাত হতে বরাদ্দকৃত সমুদয় অর্থ ব্যয় হয় বা প্রকল্পের আর্থিক ও বাস্তব উভয় অগ্রগতি লক্ষমাত্রার ১০০% অর্জিত হয় বলে প্রকল্প পরিচালক জানান। প্রকল্পের অর্থবছরভিত্তিক ডিপিপি'র সংস্থান, আরএডিপি বরাদ্দ, অবমুক্তি ও পিসিআর এ প্রদত্ত তথ্যানুসারে ব্যয়, বাস্তব লক্ষ্যমাত্রা ও অগ্রগতি সংক্রান্ত সংক্ষক্ষপ্ত বিবরণ নিমণরূপঃ

(লক্ষ টাকায়)

অর্থবছর	ডিপিপি'র সংস্থান		সংশোধিত এডিপি বরাদ্দ		টাকা অবমুক্তি	সমাপ্তি পর্যন্ত অগ্রগতি	
	আর্থিক	বাস্তব	আর্থিক	বাস্তব		ব্যয়	বাস্তব
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮
২০০৮-০৯	১০৮৯.৫৬	৫৫.৫৮%	২৪৭.০৪ (২০০+৪৭.০৪)	১২.৬০%	২০০.০০(+৪৭.০৪)	২৪৭.০৪ (২০০+৪৭.০৪)	১২.৬০%
২০০৯-১০	৮৭০.৪৪	৪৪.৪৪%	১৭১২.৯৬ (১৩৬৮+৩৪৪.৯৬)	৮৭.৪০%	১৩৬৮.০০(+৩৪৪.৯৬)	১৭১২.৯৬ (১৩৬৮+৩৪৪.৯৬)	৮৭.৪০%
মোটঃ	**১৯৬০.০০**	**১০০%**	**১৯৬০.০০ (১৫৬৮.০০+৩৯২.০০)**	**১০০%**	**১৫৬৮.০০ (+৩৯২.০০)**	**১৯৬০.০০ (১৫৬৮.০০+৩৯২.০০)**	**১০০%**

(খ) প্রকল্পের জন্য চট্টগ্রাম সিটি কর্পোরেশন কর্তৃক প্রকল্পের নামে পৃথক কোন একাউন্ট খোলা হয়নি। অগ্রণী ব্যাংক, লালদীঘি পূর্ব কর্পোরেট শাখা, চট্টগ্রাম এ খোলা চট্টগ্রাম সিটি কর্পোরেশনের চলমান এসটিডি একাউন্টে (নং ০২৪৫৩৬০০০৭০৩) এ প্রকল্পের আওতায় জিওবি হতে প্রাপ্ত অর্থ জমা প্রদান ও উত্তোলনপূর্বক ব্যয় করা হয়। প্রকল্পের বাস্তবায়ন শেষে একাউন্টে প্রকল্পের কোন অর্থ অবশিষ্ট রয়েছে/ছিল কিনা তা জানা সম্ভব হয়নি। মূল্যায়নকালে প্রকল্প পরিচালক জানান যে, ১৩/০৯/২০১০ তারিখে প্রকল্পের যাবতীয় পাওনা পরিশোধিত হয়, বাস্তবায়ন শেষে একাউন্টে প্রকল্পের কোন অর্থ অবশিষ্ট ছিল না, তবে প্রকল্পের নিজস্ব একাউন্ট না থাকায় প্রকল্প সমাপ্তির পর ব্যাংক একাউন্ট বন্ধ করা হয়নি এবং একাউন্টটি চলমান রয়েছে।

৭.৬ **প্রকল্প বাস্তবায়ন কার্যক্রম :** স্থানীয় সরকার বিভাগের আওতায় চট্টগ্রাম সিটি করপোরেশন কর্তৃক বাস্তবায়িত প্রকল্পটির আওতায় চট্টগ্রাম সিটি কর্পোরেশনের ৪১টি ওয়ার্ডের অনুন্নত এলাকায় ১৬০টি রাস্তা, রাস্তার পার্শ্ববর্তী নর্দমা ও রিটেইনিং ওয়াল নির্মাণ এবং ১৪টি ব্রীজ/কালভার্ট নির্মাণ কাজ করা হয়। মোট ১৬০টি প্যাকেজের আওতায় এ কাজ সম্পন্ন করা হয় বলে প্রকল্প বাস্তবায়নকারী প্রকৌশলীগণ জানান। এ ১৬০টি রাস্তার মধ্যে কতটিতে কি কি কাজ করা হয়েছে তার সংক্ষক্ষপ্ত বিবরণ নিমণরূপঃ

ক্রমিক	কাজের ধরণ	রাস্তার সংখ্যা	পরিমাণ	প্রাক্কলিত ব্যয়	মন্তব্য
১	২	৩	৪	৫	৬
১।	ম্যাকাডাম	১৪টি	২৮৭৪.৩৫ ঘঃমিঃ	৭১.৬০	* প্রকল্পের আওতায় নির্মিত রাস্তার মোট দৈর্ঘ্য ৪৩৭৩৬.২২ মিটার বা ৪৩.৭৩৬ কিলোমিটার। ** রাস্তাসমূহ ৩.৫মিটার হতে ৪.৫৩ মিটার পর্যন্ত প্রশস্ত। স্বতন্ত্রভাবে ১টি রাস্তা ৪.৫৩ মিটার ও ৪টি রাস্তা ৪ মিটার প্রশস্ত। অবশিষ্ট ১৫৫টি রাস্তা গড়ে ৩.৫ মিটার প্রশস্ত। *** প্রকল্পভুক্ত কাজসমূহ বাস্তবায়নে আনুষঙ্গিক ব্যয় ও মূল্যবৃদ্ধি জনিত ব্যয় নির্বাহের জন্য যথাক্রমে ৬৬.২৭ লক্ষ এবং ৯৩.৩৭ লক্ষ টাকার সংস্থান ছিল, যা প্রকল্প বাস্তবায়নকালে ব্যয় করা হয় বলে প্রকল্প পরিচালক জানান।
২।	গ্রাউটিং	৩টি	১৫৫১.৭৫ বঃমিঃ	৮.৭৬	
৩।	কার্পেটিং	২৫টি	১৮৭০২.৫৫ বঃমিঃ	১০১.৭০	
৪।	সিসি রোড	১১৪টি	১০৪৫৬.৫০ ঘঃমিঃ	৬০৯.৪১	
৫।	সোলিং রোড	৮৩টি	৯২৬৭৩.৩০ বঃমিঃ	২৭৪.৫৬	
৬।	নর্দমা	১০২টি	২৬৮৪৩.৯০ মিটার	৪৬৫.০১	
৭।	রিটেইনিং ওয়াল	৪৩টি	৬৮৪২.১৯ মিটার	২৪৮.৫৯	
৮।	ব্রীজ কালভার্ট	১৪টি	-	২০.৭৩	
	মোটঃ			**১৮০০.৩৬**	

৭.৭ **প্রকল্প পরিদর্শন পর্যবেক্ষণ :** স্থানীয় সরকার বিভাগের আওতায় চট্টগ্রাম সিটি করপোরেশন কর্তৃক বাস্তবায়িত প্রকল্পটির সমাপ্তি মূল্যায়নের উদ্দেশ্যে গত ২৫-১১-২০১০ তারিখে প্রকল্পের মাঠ পর্যায়ের কার্যক্রম সরেজমিনে পরিদর্শন করা হয়। পরিদর্শনকালে আইএমইডি'র সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তার সঙ্গে সিটি কর্পোরেশনের প্রধান প্রকৌশলী ও সংশ্লিষ্ট প্রকল্প পরিচালক উপস্থিত ছিলেন না। তবে প্রকল্প পরিচালকের অবর্তমানে সংশ্লিষ্ট নির্বাহী প্রকৌশলী ও সহকারী প্রকৌশলীগণ উপস্থিত ছিলেন। প্রকল্পটি সরেজমিন পরিদর্শনকালে পরিদর্শিত কাজসমূহ নিম্নরূপঃ

ক্রমিক	কাজের নাম	কাজের বিবরণ	পরিদর্শন পর্যবেক্ষণ ও মন্তব্য
১।	ওয়ার্ড-৪ (চাঁন্দগাঁও): বোর্ড স্কুল সড়ক নির্মাণ/ উন্নয়ন	৬১০ মিটার দীর্ঘ ও গড়ে ৩.৫ মিটার প্রশস্ত এ রাস্তায় ২৫৬.৯২ ঘণমিটার ম্যাকাডাম এবং ৯৩৪.৩১ বর্গমিটার কার্পেটিং কাজ করা হয়েছে। এছাড়া এ রাস্তার পাশে ১৪১.২৬ মিটার ইটের নর্দমা নির্মাণ করা হয়েছে। কাজ ২০০৮-০৯ সালে ১০০% সম্পন্ন।	পরিদর্শনকালে দেখা যায় যে, এ রাস্তায় রিকার্পেটিং কাজ করা হয়েছে। পরিমাপে ক্ষক্ষত্র বিশেষে রাস্তার প্রশস্ততা ৩.৫ মিটার হতে ৩.৭ মিটার পর্যন্ত পাওয়া গেছে। তবে নর্দমার দৈর্ঘ্য কিছুটা কম মনে হয়েছে। রাস্তার কাজের মান সমেত্মাষজনক।
২।	ওয়ার্ড-৫ (মোহরা): তাজমাজী সড়ক নির্মাণ/ উন্নয়ন	২১৩.৪১ মিটার দীর্ঘ ও গড়ে ৩.৫ মিটার প্রশস্ত এ রাস্তায় ৯৯ ঘণমিটার সিসি কাজ এবং রাস্তার দু'পাশে ১২৩ মিটার রিটেইনিং ওয়াল নির্মাণ করা হয়েছে। এলাকাটি প্রকৃত অর্থেই অনুন্নত এবং যাতায়াতের কোন পথ না থাকায় এ স্থানে রাস্তা বরাবর দু'পাশে রিটেইনিং ওয়াল নির্মাণ করে সিসি রাস্তা নির্মাণ যথার্থ হয়েছে। কাজ ২০০৮-০৯ সালে ১০০% সম্পন্ন।	পরিদর্শনকালে সিসি ঢালাই এ রাস্তার প্রশস্ততা ক্ষক্ষত্র বিশেষে ২.৮ মিটার হতে ৩.৭ মিটার পর্যন্ত পাওয়া গেছে। রাস্তা ও রিটেইনিং ওয়াল উভয় কাজের মান চলনসই। এলাকাবাসীর মধ্যে হাইজিন, স্যানিটেশন ও পরিচ্ছন্নতার বিষয়ে সচেতনতার ভীষণ অভাব লক্ষ্য করা গেছে। ২/১ স্থানে রাস্তার উপর দিয়ে গৃহস্থালী ও পয়ঃ বর্জ্য প্রবাহিত হতে দেখা গেছে।
৩।	ওয়ার্ড-৫ (মোহরা): সৈয়দ আমির-ফকির সড়ক উন্নয়ন	৩০৫ মিটার দীর্ঘ ও গড়ে ৩.৫ মিটার প্রশস্ত মোট ১০৭৫ বর্গমিটার সোলিং রাস্তা নির্মাণ এবং রাস্তার দু'পাশে ১১০ মিটার রিটেইনিং ওয়াল নির্মাণ করা হয়েছে। এ রাস্তাটি সম্পূর্ণ নতুন এবং ধানক্ষক্ষতের মাঝ দিয়ে সংযোগ সড়ক হিসেবে নির্মিত। ২টি কালভার্ট/ক্রস পাইপ ড্রেন এবং পাশে রাস্তার কয়েক অংশের পাশে প্রায় ১১০ মিটার রিটেইনিং ওয়াল নির্মাণ করা হয়েছে বলে প্রকল্প পরিচালক জানান। কাজ ২০০৮-০৯ সালে সমাপ্ত হয়েছে্।	পরিদর্শনকালে এ রাস্তায় সোলিং এর কাজ ক্ষতিগ্রস্ত অবস্থায় দেখা গেছে। ক্ষক্ষত্র বিশেষে রাস্তার প্রশস্ততা ২.৮ মিটার হতে ৩.৭ মিটার পর্যন্ত পাওয়া গেছে। কালভার্ট ও রিটেইনিং ওয়াল উভয় কাজের মান ভালো। এলাকাটি প্রকৃত অর্থেই অনুন্নত এবং যাতায়াতের কোন পথ না থাকায় এ স্থানে সোলিং রাস্তা নির্মাণ যথার্থ হয়েছে।
৪।	ওয়ার্ড-১১ (দক্ষক্ষণ কাট্টলী): গোবিন্দ সড়কের উন্নয়ন	৩৩৫ মিটার দীর্ঘ ও গড়ে ৩.৫ মিটার প্রশস্ত এ রাস্তায় প্রায় ১১৫ বর্গমিটার সিসি ঢালাই, ৭২৫ বর্গমিটার সোলিং এর কাজ এবং রাস্তার দু'পাশে বিভিন্ন অংশে ৩৩৫ মিটার নর্দমা নির্মাণ কাজ করা হয়েছে। এ এলাকাটি পুরাতন ও অনুন্নত। রাস্তাটির রেললাইন প্রান্ত হতে প্রায় ২৫০ মিটার পর্যন্ত সোলিং, অবশিষ্ট সড়ক সিসি ঢালাই। রাস্তার রেললাইন প্রান্তে ১টি কালভার্ট এবং মাঝে আরো ২টি কালভার্ট রয়েছে। এ রাস্তার প্রশস্ততা বিভিন্ন স্থানে ২ হতে ৪ মিটার পর্যন্ত। কাজ ২০০৯-১০ সালে ১০০% সম্পন্ন।	পরিদর্শনকালে দেখা যায় যে, রাস্তার ১ম কালভার্টের প্রশস্ততা রাস্তার প্রশস্ততার চেয়ে দু'পাশ মিলিয়ে প্রায় ১ মিটার কম এবং কালভার্টের উভয় পাশে রাস্তার ইট এবড়ো-থেবড়ো হয়ে পড়েছে। এ রাস্তার রেললাইন প্রান্ত প্রায় ৪ মিটার প্রশস্ত হলেও বিপরীত প্রান্তে জেলেপাড়ার ভিতরে তা ২ মিটারের কাছাকাছি। রাস্তার কাজের মান সমেত্মাষজনক। এলাকাটি অনুন্নত এবং যাতায়াতের কোন পথ না থাকায় এ স্থানে রাস্তা নির্মাণ যথার্থ হয়েছে। লোকালয়ের ভিতরে রাস্তা ঘণ আবাসিক এলাকার ভিতর দিয়ে গলির আকারে বিসত্মৃত এবং আগুন বা যে কোন দুর্ঘটনা ঘটলে এ পথ দিয়ে যানবাহন চলাচল করতে পারবে না। এতে এলাকাবাসী ক্ষতিগ্রস্ত হতে পারে। রাস্তার সংকীর্ণ অংশ প্রশস্ত করা হলে অনায়াসে যানবাহন চলাচল করতে

ক্রমিক	কাজের নাম	কাজের বিবরণ	পরিদর্শন পর্যবেক্ষণ ও মন্তব্য
			পারত। তবে এ রাস্তা প্রশস্ত করতে হলে ভূমি অধিগ্রহণের প্রয়োজন হতো, যার সংস্থান প্রকল্পে ছিল না।
৫।	ওয়ার্ড-১১ (দক্ষিণ কাট্টলী): জেলে পাড়া সড়কের উন্নয়ন	৩৫২মিটার দীর্ঘ ও গড়ে ৩.৫ মিটার প্রশস্ত এ রাস্তায় ১০৫০ বর্গমিটার সোলিং এর কাজ এবং রাস্তার দু'পাশে বিভিন্ন অংশে ৩৫২মিটার নর্দমা নির্মাণ কাজ করার লক্ষ্য থাকলেও একই ব্যয়ে প্রায় ৪০০মিটার দীর্ঘ ও ২.৫ মিটার চওড়া সিসি ঢালাই রাস্তা নির্মাণ করা হয়েছে। রাস্তাটির বিভিন্ন স্থানে প্রায় ২০০ মিটার রিটেইনিং ওয়াল নির্মাণ করা হয়েছে। রাস্তাটির প্রশস্ততা জেলেপাড়ার ভিতরে কমবেশী ২ মিটার। রাস্তার ৩টি কালভার্ট/ক্রস/ড্রেন/পাইপ ড্রেন নির্মাণ করা হয়েছে। কাজের গুণগত মান সমেত্মাষজনক বলে প্রতীয়মান হয়। কাজ ২০০৯-১০ সালে ১০০% সম্পন্ন।	এ এলাকাটি পুরাতন ও অনুন্নত। ঘণ জনবসতিপূর্ণ দরিদ্র এ এলাকায় রাস্তা নির্মাণ যথার্থ হয়েছে। লোকালয়ের ভিতরে পর্যাপ্ত স্থান না থাকায় রাস্তাটি ২ মিটারের কাছাকাছি চওড়া এবং এ কারণে তা যানবাহন চলাচল উপযোগী হয়নি। এতে তা পুরোপুরি ব্যবহারোপযোগী হয়নি। ফলে আগুন বা যে কোন দুর্ঘটনা ঘটলে এ পথ দিয়ে যানবাহন চলাচল করতে না পারায় এলাকাবাসী ক্ষতিগ্রস্ত হতে পারে। রাস্তার এ প্রান্ত প্রশস্ত করা হলে এ পথ দিয়ে অনায়াসে যানবাহন চলাচল করতে পারত। তবে এ রাস্তা প্রশস্ত করতে হলে ভূমি অধিগ্রহণের প্রয়োজন হতো, যার সংস্থান প্রকল্পে ছিল না।
৬।	ওয়ার্ড-১৭ (পশ্চিম বাকলিয়া): সৈয়দ শাহ বাই লেনের উন্নয়ন	৬১০ মিটার দীর্ঘ ও গড়ে ৩.৫ মিটার প্রশস্ত এ রাস্তায় ২৭৮৩.৩৩ বর্গমিটার সিসি কাজ, ৬১০ মিটার রিটেইনিং ওয়াল (রাস্তার পাশে) এবং ৬১০ মিটার রোড সাইড ইটের নর্দমা নির্মাণ করা হয়েছে। কাজ ২০০৮-০৯ ও ২০০৯-১০ সালে ১০০% সম্পন্ন।	পরিদর্শনকালে দেখা যায় যে, রাস্তায় প্রায় ৬৮০ মিটার দীর্ঘ ও গড়ে ৩.৫ মিটার প্রশস্ত সিসি রাস্তা, ৬১০ মিটার রোড সাইড ড্রেন এবং ৬৪০ মিটার রিটেইনিং ওয়াল (রাস্তার পাশে) নির্মাণ করা হয়েছে। পরিমাপে রাস্তার প্রশস্ততা সঠিক পাওয়া যায়। ড্রেন ও রিটেইনিং ওয়ালের দৈর্ঘ্য কিছুটা বেশী পাওয়া যায়। উলেস্নখ্য, নর্দমার প্রস্থ/গভীরতা জানা যায়নি। তবে রিটেইনিং ওয়ালের দৈর্ঘ্য কার্যকারণেই বেশী হয়েছে।
৭।	ওয়ার্ড-১৭ (পশ্চিম বাকলিয়া): সৈয়দশাহ প্রধান সড়কের উন্নয়ন	৮৫ মিটার দীর্ঘ ও গড়ে ৩.৫ মিটার প্রশস্ত এ রাস্তায় ১৬৮.৬১ ঘণমিটার ম্যাকাডামসহ ৩৬৪.৯৬ বর্গমিটার কার্পেটিং কাজ, ৪৬ মিটার রিটেইনিং ওয়াল (রাস্তার পার্শ্বস্থ ক্যানেলের পাশে) এবং ৩৬৫ মিটার রোড সাইড নর্দমা নির্মাণ করা হয়েছে। কাজ ২০০৮-০৯ ও ২০০৯-১০ সালে ১০০% সম্পন্ন।	পরিদর্শনকালে দেখা যায় যে, নির্ধারিত রাস্তা, রোড সাইড ড্রেন এবং রিটেইনিং ওয়াল (রাস্তার পাশে) নির্মাণ করা হয়েছে। পরিমাপে রাস্তার প্রস্থ প্রায় সঠিক পাওয়া যায়। ড্রেন ও রিটেইনিং ওয়ালের দৈর্ঘ্য সঠিক রয়েছে বলে সংশ্লিষ্ট প্রকৌশলীগণ জানান। পরিদর্শনকালে দেখা যায় যে, সৈয়দশাহ প্রধান সড়কের প্রবেশ মুখ হতে প্রায় ১০০ মিটার পর্যন্ত সড়কের বিভিন্ন স্থানে পাথর বেরিয়ে পড়েছে। এ অংশের কাজটুকু সমেত্মাষজনক নয়। বিভিন্ন স্থানে নানা কারণে রাস্তার পাশে নির্মিত ড্রেনের সস্নাব উঠানোর পর তা সঠিকভাবে পুনঃস্থাপিত না হওয়ায় সস্নাবসমূহ ক্ষতিগ্রস্ত হয়েছে। তবে নর্দমা দৈর্ঘ্যে-প্রস্থে সঠিক পাওয়া গেছে। এছাড়া রাস্তাটির একক অংশের উচ্চতা একেক রকম।

০৮। প্রকল্পের উদ্দেশ্য ও অর্জন অবস্থাঃ

পরিকল্পিত উদ্দেশ্য	অর্জন অবস্থা
প্রকল্পের উদ্দেশ্য হলো চট্টগ্রাম মহানগরীর অনুন্নত ওয়ার্ডসমুহের রাস্তা, নর্দমা ইত্যাদি উন্নয়নের মাধ্যমে মহানগরীর অবকাঠামো ও পরিবেশ উন্নয়ন।	প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জিত হয়েছে।

০৯। **প্রকল্পের উদ্দেশ্য পুরোপুরি অর্জিত না হলে তার কারণঃ** প্রকল্পের উদ্দেশ্য পুরোপুরি অর্জিত হয়েছে।

১০। **সমস্যাঃ**

১০.১ **প্রকল্প পরিদর্শনে প্রাপ্ত সমস্যাঃ** প্রকল্পের আওতায় নির্মিত/মেরামতকৃত রাস্তা/নর্দমা/রিটেইনিংওয়াল ইত্যাদি অবকাঠামোসমূহ পরিদর্শনে কতিপয় ছোট-খাট সমস্যা লক্ষ্য করা যায়। এ সংক্রান্ত বিবরণ নিম্নরূপঃ

ক্রমিক	কাজের নাম	পরিদর্শন পর্যবেক্ষণ ও মন্তব্য
১।	তাজমাজী সড়ক নির্মাণ/ উন্নয়ন	এলাকাবাসীর মধ্যে হাইজিন, স্যানিটেশন ও পরিচ্ছন্নতার বিষয়ে সচেতনতার ভীষণ অভাব লক্ষ্য করা গেছে। ২/১ স্থানে রাস্তার উপর দিয়ে গৃহস্থালী ও পয়ঃ বর্জ্য প্রবাহিত হতে দেখা গেছে।
২।	সৈয়দ আমির-ফকির সড়ক উন্নয়ন	পরিদর্শনকালে এ রাস্তায় সোলিং এর কাজ ক্ষতিগ্রস্ত অবস্থায় দেখা গেছে।
৩।	গোবিন্দ সড়কের উন্নয়ন	লোকালয়/ঘণ আবাসিক এলাকার ভিতর দিয়ে রাস্তাটি গলির আকারে বিসতৃত এবং আগুন বা যে কোন দুর্ঘটনা ঘটলে এ পথ দিয়ে যানবাহন চলাচল করতে পারবে না। এতে এলাকাবাসী ক্ষতিগ্রস্ত হতে পারে।
৪।	জেলে পাড়া সড়কের উন্নয়ন	
৫।	সৈয়দশাহ প্রধান সড়কের উন্নয়ন	সৈয়দশাহ প্রধান সড়কের প্রবেশ মুখ হতে প্রায় ১০০ মিটার পর্যন্ত সড়কের বিভিন্ন স্থানে পাথর বেরিয়ে পড়েছে। এ অংশের কাজটুকু সমেন্তাষজনক নয়। বিভিন্ন স্থানে নানা কারণে রাস্তার পাশে নির্মিত ড্রেনের সস্নাব উঠানোর পর তা সঠিকভাবে পুনঃস্থাপিত না হওয়ায় সস্নাবসমূহ ক্ষতিগ্রস্ত হয়েছে। এছাড়া রাস্তাটির একক অংশের উচ্চতা একেক রকম।

১০.২। **বিশেষ সমস্যাঃ** এ প্রকল্পের জন্য চট্টগ্রাম সিটি কর্পোরেশন কর্তৃক প্রকল্পের নামে পৃথক কোন একাউন্ট খোলা হয়নি। চট্টগ্রাম সিটি কর্পোরেশনের একটি চলমান এসটিডি একাউন্টে (নং ০২৪৫৩৬০০০৭০৩) প্রকল্পের আওতায় জিওবি হতে প্রাপ্ত অর্থ জমা প্রদান ও উত্তোলনপূর্বক ব্যয় করা হয়। প্রকল্পের নিজস্ব একাউন্ট না থাকায় প্রকল্প বাস্তবায়ন শেষে একাউন্টে প্রকল্পের কোন অর্থ অবশিষ্ট রয়েছে/ছিল কিনা তা জানা সম্ভব হয়নি।

১০.৩ **প্রকল্পের নিরীক্ষা:** প্রকল্পের বাস্তবায়নকালের ২টি অর্থবছরে প্রকল্প বাস্তবায়ন ও অর্থ ব্যয়ের উপর গত ২৮-০৫-২০১০ তারিখে নিরীক্ষা অধিদপ্তর কর্তৃক নিরীক্ষা পরিচালিত হয় বলে জানা যায়। তবে প্রকল্প পরিদর্শনকাল ও এ মূল্যায়ন প্রতিবেদন প্রণয়নকাল পর্যন্ত উক্ত নিরীক্ষার কোন প্রতিবেদন পাওয়া যায়নি। প্রকল্পের সমাপ্তি প্রতিবেদনে নিরীক্ষা সংক্রান্ত কোন তথ্য প্রদান না করায় প্রকল্প বাস্তবায়নকালে অর্থ ব্যয়ে প্রচলিত আর্থিক নিয়মনীতি অনুসরণ বিষয়ে নিরীক্ষা কর্মকর্তা/অধিদপ্তরের পর্যবেক্ষণ জানা যায়নি।

১১। **সুপারিশঃ**

১১.১ **প্রকল্পের আওতায় নির্মিত/মেরামতকৃত স্থাপনা/অবকাঠামোসমূহ পরিদর্শনে চিহ্নিত ছোট-খাট সমস্যা নিরসনে নিম্নরূপ ব্যবস্থা গ্রহণ করা যায়ঃ**

ক্রমিক	কাজের নাম	সুপারিশ
১।	তাজমাজী সড়ক নির্মাণ/ উন্নয়ন	এলাকাবাসীর মধ্যে হাইজিন, স্যানিটেশন ও পরিচ্ছন্নতার বিষয়ে সচেতনতার সৃষ্টি করা প্রয়োজন, যাতে তারা এ বিষয়ে নিজে থেকেই পরিচ্ছন্নতা নিশ্চিত করতে পারেন।
২।	সৈয়দ আমির-ফকির সড়ক উন্নয়ন	এইচবিবি সড়কের ডিফেক্ট-লায়াবিলিটি পিরিয়ড কাজ সমাপ্তির পরে ০৬ মাস পর্যন্ত থাকে। এ সড়কের কাজ ৩০/১২/২০০৯ এ সমাপ্ত হওয়ায় ডিফেক্ট-লায়াবিলিটি পিরিয়ডের মেয়াদ ৩০/০৬/২০১০ এ উত্তীর্ণ হয়েছে। এ কারণে এ রাস্তার ক্ষতিসমূহ সিসিসি'র রক্ষণাবেক্ষণ খাতের আওতায় পূরণ করা যেতে পারে।
৩।	গোবিন্দ সড়কের উন্নয়ন	রাস্তার সংকীর্ণ অংশ প্রশস্ত করা হলে অনায়াসে যানবাহন চলাচল করতে পারত। ভবিষ্যতে রাস্তা নির্মাণ কালে এ ধরণের বিষয়ে যথেষ্ট মনোযোগ দেয়া প্রয়োজন এবং দুর্ঘটনা প্রতিকারমূলক ব্যবস্থা গ্রহণ করা প্রয়োজন।
৪।	জেলে পাড়া সড়কের উন্নয়ন	

৫।	সৈয়দশাহ প্রধান সড়কের উন্নয়ন	রাস্তার সকল অংশের কাজে একইরূপ মনোযোগ ও গুরুত্ব প্রদান করা সমীচীন। প্রকল্পের ডিফেক্ট-লায়াবিলিটি পিরিয়ডের মধ্যে সড়কাংশের পাথর বেরিয়ে পড়া রোধে কার্যকর ব্যবস্থা গ্রহণ করা যেতে পারে। নির্মিত ড্রেনের স্লাব উঠানোর পর তা সঠিকভাবে পুনঃস্থাপন করা উচিত।

১১.২ প্রকল্প বাস্তবায়নকালে অর্থছাড়ের পূর্বেই প্রকল্পের নামে একটি পৃথক ব্যাংক একাউন্ট খুলে প্রকল্পের যাবতীয় অর্থ লেনদেন করা সমীচীন, যা এ প্রকল্পের ক্ষেত্রে হয়নি। ভবিষ্যতে চট্টগ্রাম সিটি কর্পোরেশন কর্তৃক বাস্তবায়নাধীন অন্যান্য প্রকল্পের ক্ষেত্রে প্রকল্পের নামে পৃথক কোন একাউন্ট খোলা এবং অর্থ লেনদেন সঠিকভাবে সম্পন্ন করার জন্য চট্টগ্রাম সিটি কর্পোরেশন এবং একই সঙ্গে স্থানীয় সরকার বিভাগের দৃষ্টি আকর্ষণ করা হলো।

১১.৩ প্রকল্পের বাস্তবায়ন কাজ ও অর্থ ব্যয়ের উপর পরিচালিত নিরীক্ষা কর্মকর্তা/অধিদপ্তরের পর্যবেক্ষণের আলোকে যথোপযুক্ত ব্যবস্থা গ্রহণ করা যেতে পারে।

খুলনা শহরে বন্যায় ক্ষতিগ্রস্ত ভৌত সুবিধাদির মেরামত ও পুনর্বাসন
(সমাপ্তঃ জুন ২০১০)

০১।	প্রকল্পের অবস্থান	:	খুলনা সিটি কর্পোরেশনের বিভিন্ন এলাকা।
০২।	বাস্তবায়নকারী সংস্থা	:	খুলনা সিটি কর্পোরেশন (কেসিসি)।
০৩।	প্রশাসনিক মন্ত্রণালয়/বিভাগ	:	স্থানীয় সরকার, পল্লী উন্নয়ন ও সমবায় মন্ত্রণালয়/ স্থানীয় সরকার বিভাগ।
০৪।	প্রকল্পের বাস্তবায়ন সময় ও ব্যয়	:	

(লক্ষ টাকায়)

প্রাক্কলিত ব্যয়		প্রকৃত ব্যয় (সমাপ্তি পর্যন্ত)	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
৮২৩.০০ (সম্পূর্ণ জিওবি)	-	৮১৮.৯২ (সম্পূর্ণ জিওবি)	এপ্রিল, ২০০৮ হতে ডিসেম্বর, ২০০৯	-	এপ্রিল, ২০০৮ হতে জুন, ২০১০	কোন ব্যয় অতিক্রান্ত হয়নি	৬ মাস (৩০%)

০৫। **প্রকল্পের অঙ্গভিত্তিক বাস্তবায়ন অগ্রগতিঃ** প্রকল্পটি জুন, ২০১০ এ সমাপ্ত হয়েছে। গত ২৬/১০/২০১০ তারিখে এ প্রকল্পের সমাপ্তি প্রতিবেদন (Project Completion Report, PCR) এর একটি কপি সরাসরি খুলনা সিটি কর্পোরেশন হতে আইএমইডিতে প্রেরণ করা হয়। তবে স্থানীয় সরকার বিভাগ হতে যথাযথ কর্তৃপক্ষ কর্তৃক অনুমোদিত (স্থানীয় সরকার বিভাগ এর সচিব/কর্তৃত্বপ্রাপ্ত অফিসার কর্তৃক স্বাক্ষরিত) প্রতিবেদন প্রণয়নকালে গত ২০/১২/২০১০ তারিখে আইএমইডিতে পাওয়া যায়। অনুমোদিত ডিপিপি অনুযায়ী প্রকল্পের অঙ্গভিত্তিক লক্ষ্যমাত্রা এবং খুলনা সিটি কর্পোরেশন হতে প্রাপ্ত PCR অনুযায়ী প্রকল্পের অঙ্গভিত্তিক অগ্রগতি (আর্থিক ও বাস্তব) নীচের সারণীতে প্রদর্শন করা হলোঃ

(লক্ষ টাকায়)

ক্রমিক নং	ডিপিপি অনুযায়ী বিভিন্ন কাজের অঙ্গ	পরিকল্পিত লক্ষ্যমাত্রা		প্রকৃত বাস্তবায়ন (জুন, ২০১০ পর্যন্ত)	
		আর্থিক	বাস্তব	আর্থিক (%)	বাস্তব (%)
১	২	৩	৪	৫	৬
১।	বিদ্যমান সড়ক মেরামত	৫০০.০০	১০ কিঃমিঃ	৪৯৯.২০	১০ কিঃমিঃ
২।	রিটেইনিং/সাইড ওয়াল মেরামত ও নির্মাণ	২০০.০০	৩ কিঃমিঃ	১৯৮.৮৮	৩ কিঃমিঃ
৩।	ড্রেন ও কালভার্টসহ ফুটপাত মেরামত	৮০.০০	২.৩ কিঃমিঃ	৭৮.৯৪	২.৩ কিঃমিঃ
৪।	স্লুইস গেট মেরামত	৪০.০০	৩টি	৩৮.৯০	৩টি
৫।	কন্টিনজেন্সী	৩.০০	থোক	৩.০০	থোক
	মোটঃ	৮২৩.০০	১০০%	৮১৮.৯২	১০০%

০৬। **কাজ অসমাপ্ত থাকলে তার কারণঃ** প্রকল্পের কোন কাজ অসমাপ্ত নেই।

০৭। **সাধারণ পর্যবেক্ষণঃ**

৭.১। **প্রকল্পের পটভূমিঃ** খুলনা বাংলাদেশের ৩য় বৃহত্তম বিভাগীয় ও শিল্প নগরী এবং বন্দরনগরী। শহরটি অতিরিক্ত এবং ঘণবসতি পূর্ণ। দক্ষিণাঞ্চলে অবস্থিত এ শহর প্রায় প্রতি বছরই সাইক্লোন, ঘুর্ণিঝড়, বন্যা ইত্যাদির আঘাতে ক্ষতিগ্রস্ত হয়। এসবের কারণে শহরের গুরুত্বপূর্ণ ও নিম্নঞ্চলের সড়ক, নর্দমা, ফুটপাত প্লাবিত, চলাচলের অনুপযোগী এবং শহরের বিভিন্ন স্থানে রিটেইনিং ওয়াল, ৩টি স্লুইসগেট, কালভার্ট ইত্যাদি অকার্যকর হয়ে পড়ে। খুলনা সিটি কর্পোরেশনের নিজস্ব অর্থে এসব স্থাপনা প্রাথমিকভাবে মেরামত ও অল্পবিস্তর কার্যকরী করা হলেও স্থায়ীভাবে ক্ষতিগ্রস্ত রাস্তা, নর্দমা, ফুটপাত, রিটেইনিং ওয়াল, স্লুইসগেট, কালভার্ট ইত্যাদি স্থাপনা মেরামত করা সম্ভব হয়নি। সিটি কর্পোরেশনের নিজস্ব আয় থেকে উল্লেখিত পরিমাণ অর্থ জোগান দেয়া সম্ভব হয়নি। বর্ণিত অবস্থায় এ স্থাপনাসমূহ মেরামত ও কার্যকর করার জন্য এ প্রকল্পটি গ্রহণ করা হয়।

৭.২। **প্রকল্পের উদ্দেশ্যঃ** প্রকল্পের প্রধান উদ্দেশ্য হলো বন্যায় ক্ষতিগ্রস্ত খুলনা মহানগরীর বিভিন্ন অবকাঠামো মেরামত ও পুনর্বাসন, যেমন-

(ক) খুলনা মহানগরীর ভৌত সুবিধাদির মেরামত;

(খ) খুলনা মহানগরীর ক্ষতিগ্রস্ত যাতায়াত ব্যবস্থা ও বিদ্যমান সড়কসমূহের মেরামত এবং

(গ) খুলনা মহানগরীর ক্ষতিগ্রস্ত ড্রেনেজ নেটওয়ার্ক সিস্টেমের উন্নয়ন।

৭.৩। **প্রকল্প অনুমোদন ও সংশোধন অবস্থাঃ** প্রকল্পটির ডিপিপি গত ৩০/০৩/২০০৮ তারিখে মাননীয় পরিকল্পনা উপদেষ্টা কর্তৃক অনুমোদিত হয়। গত ০১/০৪/২০০৮ তারিখে পরিকল্পনা কমিশন হতে প্রকল্পটির অনুমোদন আদেশ এবং ১০/০৪/২০০৮ তারিখে স্থানীয় সরকার বিভাগ হতে প্রকল্পটির প্রশাসনিক আদেশ জারী করা হয়। কিন্তু প্রকল্পের প্রাক্কলিত কাজ ডিপিপি নির্ধারিতভাবে সম্পন্ন করা সম্ভব হলেও ডিএসএল পরিশোধ সংক্রান্ত জটিলতার কারণে যথাসময়ে অর্থ ছাড় না হওয়ায় বাস্তব কাজের বিল পরিশোধ করা সম্ভব হয়নি। এ কারণে গত ২৭/০৪/২০১০ তারিখে প্রকল্পের মেয়াদ ৬ মাস অর্থাৎ জুন, ২০১০ পর্যন্ত বৃদ্ধি করা হয়। এ বর্ধিত মেয়াদে প্রকল্পটির বাস্তবায়ন সমাপ্ত হয় এবং সমাপ্ত ঘোষিত হয়। প্রকল্পটি সংশোধনের প্রয়োজন হয়নি।

৭.৪। **প্রকল্প ব্যবস্থাপনা ও প্রকল্প পরিচালকঃ** প্রকল্পটি বাস্তবায়নকালে ১ জন প্রকৌশলী এ প্রকল্পের প্রকল্প পরিচালকের দায়িত্ব পালন করেন। প্রকল্প পরিচালক পরিবর্তন করা হয়নি। এ সংক্রান্ত সংক্ষিপ্ত বিবরণ সারণীতে প্রদর্শন করা হলোঃ

প্রকল্প পরিচালকের নাম ও বেতন স্কেল	দায়িত্ব পালনের সময়	চাকুরীর ধরণ	দায়িত্বের ধরণ
১	২	৩	৪
জনাব মোঃ নাজমুল ইসলাম, প্রকল্প পরিচালক প্রধান প্রকৌশলী (ভারপ্রাপ্ত), ২২২৫০-৯০০-৩১২৫০/-	০১/০৪/২০০৮ হতে ৩০/০৬/২০১০ পর্যন্ত	খন্ডকালীন	নিজ দায়িত্বের অতিরিক্ত দায়িত্ব ও একাধিক প্রকল্পের দায়িত্বে

৭.৪.১। প্রকল্প পরিচালক প্রকল্প এলাকায় অবস্থান করেন। নিজ দায়িত্বের অতিরিক্ত হিসেবে প্রকল্প পরিচালকের দায়িত্ব পালন করায় তাঁকে প্রকল্প হতে কোন বেতন-ভাতা গ্রহণ করতে হয়নি। এ প্রকল্পে পৃথক নিজস্ব কোন জনবলের সংস্থান ছিলনা; খুলনা সিটি কর্পোরেশন এর নিজস্ব জনবলকে প্রকল্পের কাজে নিয়োজিত করা হয়।

৭.৫। **প্রকল্পের অর্থায়ন ও সার্বিক অগ্রগতিঃ** প্রকল্পটি বাংলাদেশ সরকারের (সম্পূর্ণ জিওবি) অর্থে এডিপি-তে বরাদ্দ প্রাপ্তির মাধ্যমে বাস্তবায়িত হয়। এ প্রকল্পে কোন প্রকল্প সাহায্য বা খুলনা সিটি কর্পোরেশনের নিজস্ব কোন অর্থায়ন ছিল না। পিসিআর এ প্রদত্ত তথ্য অনুযায়ী প্রকল্পের শুরু হতে সমাপ্তিকাল পর্যন্ত মোট ৮২০.০০ লক্ষ টাকা (প্রাক্কলিত ব্যয় ৮২৩.০০ লক্ষ টাকার ৯৯.৬৪%) বরাদ্দ ও অবমুক্ত করা হয়। যার মধ্যে ব্যয় হয় ৮১৮.৯২ লক্ষ টাকা (অবমুক্তির ৯৯.৮৭%)। এ সময়ে প্রকল্পের বাস্তব অগ্রগতি লক্ষ্যমাত্রার ১০০% অর্জিত হয়। প্রকল্পের অর্থবছর ভিত্তিক ডিপিপি'র সংস্থান, আরএডিপি বরাদ্দ, অবমুক্তি ও পিসিআর এ প্রদত্ত তথ্যানুসারে ব্যয়, বাস্তব লক্ষ্যমাত্রা ও অগ্রগতি সংক্রান্ত সংক্ষিপ্ত বিবরণ নিচের সারণীতে প্রদর্শন করা হলোঃ

(লক্ষ টাকা)

অর্থবছর	ডিপিপি'র সংস্থান		সংশোধিত এডিপি বরাদ্দ		টাকা অবমুক্তি	সমাপ্তি পর্যন্ত অগ্রগতি	
	আর্থিক	বাস্তব	আর্থিক	বাস্তব		ব্যয়	বাস্তব
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮
২০০৭-২০০৮	১০০.০০	১২.১৫%	-	-	-	-	-
২০০৮-২০০৯	৭২৩.০০	৮৭.৮৫%	৫০০.০০	৬০.৯৭%	৫০০.০০	৫০০.০০	৬১.০৫%
২০০৯-২০১০	-	-	৩২০.০০	৩৯.০৩ %	৩২০.০০	৩১৮.৯২	৩৮.৯৫%
মোটঃ	৮২৩.০০	১০০%	৮২০.০০	১০০%	৮২০.০০	৮১৮.৯২	১০০%

৭.৫.১। প্রকল্প বাস্তবায়নকালে ১.০৮ লক্ষ টাকা অব্যয়িত থাকে, যা এ মূল্যায়ন প্রতিবেদন প্রণয়নকাল পর্যন্ত সরকারী কোষাগারে সমর্পণ করা হয়নি। প্রকল্প বাস্তবায়নকালে ১ম অর্থবছরে কোন অর্থ বরাদ্দ বা ব্যয় হয়নি। ফলে শেষ ২টি অর্থবছরে প্রকল্পের ছাড়কৃত অর্থের বিপরীতে ব্যাংকের একাউন্টে ৩০/১২/২০০৮ তারিখে ৫৯,৬৪৮/- টাকা এবং ৩০/১২/২০০৯ তারিখে ৫,৩৫,১২০/- টাকা সহযোগে মোট ৫,৯৪,৭৬৮/- টাকা লভ্যাংশ অর্জিত হয় (এর মধ্যে উৎস কর ও ব্যাংক চার্জ কর্তন করা

হবে); এ অর্থও বাংলাদেশ ব্যাংকে (সরকারী কোষাগারে) সমর্পণ করা হয়নি। প্রকল্প সমাপ্তির পর প্রকল্পের সকল দায় নিরূপণ ও পরিশোধ পূর্বক অব্যয়িত অর্থ সরকারী কোষাগারে সমর্পণ করতঃ ব্যাংক একাউন্ট বন্ধ করে দেয়ার কথা; কিন্তু এ মূল্যায়ন প্রতিবেদন প্রণয়নকাল পর্যন্ত ব্যাংক একাউন্ট বন্ধ করা হয়নি বলে জানা গেছে। এ বিষয়ে প্রকল্প পরিচালক ও প্রধান প্রকৌশলী জানান যে, প্রকল্পের অর্থ সংক্রান্ত বিষয়াদি সিটি কর্পোরেশনের হিসাব রক্ষণ শাখার নিকট ন্যস্ত। ইতোমধ্যে এ বিষয়ে হিসাব রক্ষণ শাখাকে অবহিত করা হয়েছে। উক্ত শাখা হতে অব্যয়িত অর্থ যথানিয়মে সরকারী কোষাগারে সমর্পণ করা হবে বলে তাঁকে জানানো হয়েছে।

৭.৬। <u>প্রকল্প বাস্তবায়ন কার্যক্রমঃ</u>

৭.৬.১। প্রকল্পের অঙ্গভিত্তিক বাস্তবায়নঃ প্রকল্পের প্রধান প্রধান কাজের অঙ্গের অঙ্গভিত্তিক বাস্তবায়ন অগ্রগতির বিবরণ নিমণরূপঃ

(ক) বিদ্যমান সড়ক মেরামতঃ খুলনা সিটি কর্পোরেশনের প্রায় ১০ কিলোমিটার সড়কের মেরামত কাজের জন্য প্রকল্পের ডিপিপিতে ৫০০.০০ লক্ষ টাকার সংস্থান ছিল। প্রকল্প বাস্তবায়নকালে খুলনা শহরের ১০ কিলোমিটার সড়কের মেরামত কাজই সম্পন্ন করা হয় এবং এজন্য ব্যয় হয় ৪৯৯.২০ লক্ষ টাকা (প্রাক্কলিত ব্যয়ের ৯৯.৮৪%)। এ কাজের আওতায় খুলনা শহরের ৩২টি সড়কের মেরামত/পুনঃনির্মাণ কাজ সম্পন্ন করা হয়। প্রকল্পের এ অঙ্গের বাস্তব অগ্রগতি ১০০%।

(খ) রিটেইনিং/সাইড ওয়াল মেরামত ও নির্মাণঃ খুলনা সিটি কর্পোরেশন এলাকায় ৩ কিলোমিটার রিটেইনিং/সাইড ওয়াল মেরামত/নির্মাণের জন্য প্রকল্পের ডিপিপিতে ২০০.০০ লক্ষ টাকার সংস্থান ছিল। প্রকল্প বাস্তবায়নকালে ১৯৮.৮৮ লক্ষ টাকা ব্যয়ে (প্রাক্কলিত ব্যয়ের ৯৯.৮৪%) খুলনা শহরের ৮টি সড়কের পাশে ৩ কিলোমিটার রিটেইনিং/সাইড ওয়াল মেরামত/নির্মাণ সম্পন্ন করা হয়। প্রকল্পের এ অঙ্গের বাস্তব অগ্রগতি ১০০%।

(গ) ড্রেন ও কালভার্টসহ ফুটপাত মেরামতঃ প্রকল্পের ডিপিপিতে এ অঙ্গের আওতায় ২.৩ কিলোমিটার ড্রেন ও কালভার্টসহ ফুটপাত মেরামত কাজের জন্য ৮০.০০ লক্ষ টাকার সংস্থান ছিল। প্রকল্প বাস্তবায়নকালে ৭৮.৯৪ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ২.৩ কিলোমিটার ড্রেন ও কালভার্টসহ ফুটপাত মেরামত হয়। তবে ব্যয় হয় ২৪৯.৩২ লক্ষ টাকা (প্রাক্কলনের ৯৯.৭৩% এবং চুক্তিমূল্যের ৯৮.৯৯%)। প্রকল্পের এ অঙ্গের বাস্তব অগ্রগতি ১০০%।

(ঘ) সস্নুইস গেট মেরামতঃ প্রকল্পের আওতায় খুলনা সিটি কর্পোরেশন এলাকায় অবস্থিত ৩টি সস্নুইস গেট মেরামতের জন্য ডিপিপিতে ৪০.০০ লক্ষ টাকার সংস্থান ছিল। প্রকল্প বাস্তবায়নকালে ৩টি সস্নুইস গেটই সংস্কার করা হয়। এর আওতায় সস্নুইস গেটের ডেক সস্নাব উভয় পাশে সম্প্রসারণ, গেট উঠানোর জন্য মেশিন স্থাপন, মেশিন রূম নির্মাণ, এছাড়া দু'পাশে রেলিং নির্মাণ/সংস্কার, সস্নুইস গেটের মুখের ভাঙ্গন রক্ষার্থে সিসি বস্নক স্থাপন এবং সস্নুইস গেটে যাবার রাস্তা সংস্কার ও গেটের পানি নিষ্কাশনের জন্য সস্নুইস গেটের মুখের প্রতিবন্ধকতা অপসারণ ইত্যাদি কাজ করা হয় এবং এজন্য ৪০.০০ লক্ষ টাকা চুক্তি সম্পাদন করা হয়। চুক্তিকৃত সমুদয় অর্থ ব্যয়ে প্রকল্পের এ অঙ্গের ১০০% বাস্তব অগ্রগতি অর্জিত হয়।

(ঙ) কন্টিনজেন্সীঃ প্রকল্পের ডিপিপিতে আনুষাঙ্গিক ব্যয় নির্বাহের জন্য ৩.০০ লক্ষ টাকার সংস্থান ছিল। প্রকল্প বাস্তবায়নকালে সমুদয় অর্থ ব্যয় হয়। প্রকল্পের এ অঙ্গের অগ্রগতি ১০০%।

৭.৭। **<u>প্রকল্প পরিদর্শন পর্যবেক্ষণঃ</u>** স্থানীয় সরকার বিভাগের আওতায় খুলনা সিটি করপোরেশন কর্তৃক বাস্তবায়িত প্রকল্পটি সমাপ্তি মূল্যায়নের উদ্দেশ্যে বিগত ১৪ জানুয়ারি, ২০১০ তারিখে প্রকল্পের মাঠ পর্যায়ের কার্যক্রম সরেজমিনে পরিদর্শন করা হয়। পরিদর্শনকালে আইএমইডি'র সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তার সঙ্গে সিটি কর্পোরেশনের সংশ্লিষ্ট প্রকল্পের পরিচালক/প্রধান প্রকৌশলী এবং অন্যান্য প্রকৌশলী/কর্মকর্তাগণ উপস্থিত ছিলেন। প্রকল্পটি সরেজমিন পরিদর্শনকালে পরিদর্শিত কাজসমূহের সংক্ষিপ্ত বিবরণ নিম্নরূপঃ

ক্রমিক	K¨‡Ri bvg	কাজের বিবরণ	মন্তব্য
১	২	৩	৪
১।	(ক) ১ ও ২ নং স্লুইস গেটের পানি নিস্কাশনের জন্য প্রতিবন্ধক অপসারণ ও ১ নং গেটে যাবার রাস্তার সংস্কার এবং (খ) ২ নং স্লুইস গেটের মুখের ভাঙ্গন রক্ষার্থে সিসি ব্লক স্থাপন	সিলেট শহরের রূপসা ঘাটের কাছে অবস্থিত ১ ও ৩নং স্লুইস গেট এর বন্ধ হয়ে যাওয়া মুখের সয়াজ অপসারণ ও গেটে যাবার রাস্তার সংস্কার কাজ এর জন্য ৭.০০ লক্ষ টাকা এবং ২ নং স্লুইস গেট এর মুখের ভাঙ্গন রক্ষা ও একটি ঘাটলা নির্মাণের জন্য ২১.৯২ লক্ষ টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে ২টি প্যাকেজের আওতায় ২টি ঠিকাদারী প্রতিষ্ঠান যথাক্রমে মেসার্স সোহেল কনস্ট্রাকশন এবং মেসার্স রত্না কনস্ট্রাকশন এর সঙ্গে ২৯/০৩/২০১০ তারিখে ২টি কার্যাদেশ প্রদান এবং ০৪/০৪/২০১০ তারিখে ২টি চুক্তি স্বাক্ষরিত হয়। যথাক্রমে ৭.৫৬ লক্ষ এবং ২০.৮১ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ২৫/০৬/২০১০ তারিখে কাজ দু'টি সম্পন্ন হয়।	পরিদর্শনকালে দেখা যায় ১ ও ৩ নং স্লুইস গেট এর উপরে গেট উঠানোর জন্য মেশিন রূম ও প্রতিরক্ষা দেয়াল, ১ নং স্লুইস গেট সংলগ্ন স্থানে আরসিসি রাস্তা নির্মাণ করা হয়েছে। রাস্তার কাজের মান সমেত্মাষজনক। পাশে নির্মিত সার্ফেস ড্রেন আবর্জনায় পরিপূর্ণ। এস্থানে ৩ নং স্লুইস গেট এর পাশে একইভাবে গেট উঠানোর জন্য উইনস্ মেশিন রূম নির্মাণ করা হয়েছে ও প্রতিরক্ষা দেয়াল, মুখের ভাঙ্গন রক্ষা ও একটি ঘাটলা নির্মাণের জন্য ব্লক স্থাপন করা হয়েছে। পরিদর্শনকালে ব্লক স্থাপন কাজের ফিনিশিং কাজ বাকী ছিল। স্লুইস গেটের ভিতরের প্রান্তে ভার্টিক্যাল গেটের শ্যাফট্ বদলে নতুন স্থাপন করা হয়েছে। নদীর দিকের ফ্লাপ গেটের শাফ্ট এ্যাঙ্গেল প্রতিস্থাপন করা হয়েছে। ৩য় গেটের দু'পাশের শীট এ্যাঙ্গেল ইত্যাদি মেরামত করা হয়েছে।তিনটি গেটের সম্নাব পাশে সম্প্রসারণ করে মেশিন রূম ইত্যাদি নির্মাণ করা হয়েছে।
২।	স্লুইসগেট সংস্কার ও গেট উঠানোর জন্য মেশিন স্থাপন	প্রকল্পের আওতায় ৩টি স্লুইসগেটের প্রতিটির জন্য ২টি করে মোট ৬টি উইনস্ মেশিন ক্রয় ও স্থাপন কাজের জন্য ১১.০৮ লক্ষ টাকায় ঠিকাদার মামুন আল হাসান এর সঙ্গে ০৪/০৪/২০১০ তারিখে চুক্তি স্বাক্ষরিত হয়। ঠিকাদার ০৮/০৬/২০১০ তারিখে মেশিনসমূহ সরবরাহ করে এবং এজন্য ব্যয় হয় ১০.৫৩ লক্ষ টাকা।	প্রকল্পের আওতায় ৩টি স্লুইসগেটের প্রতিটির জন্য ২টি করে মোট ৬টি উইনস্ মেশিন ক্রয় ও স্থাপন করা হয়। (৩+২+১) একটি উইনস্ মেশিন না বসিয়ে সিটি কর্পোরেশনের তত্ত্বাবধানে রাখা হয়েছে।
৩।	জববার সরণী মেরামত কাজ	৫০০ মিটার দীর্ঘ ও ১০.৬৬ মিটার প্রশস্ত সড়কের জন্য ডিপিপিতে মোট ৭৫.০০ লক্ষ টাকা সংস্থান ছিল। গত ২৩/১০/২০০৮ তারিখে কাজের দরপত্র আহবান করা হয় এবং ১৬/০৩/২০০৯ নির্বাচিত ঠিকাদার জনাব মোঃ জাহাঙ্গীর কবীর এর সঙ্গে চুক্তি স্বাক্ষরিত হয়। প্রকল্প বাস্তবায়নকালে ৭৪.৯৪ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ১০০% রাস্তা নির্মিত হয়। কাজের আওতায় খোয়া মেটালিং/ম্যাকাডাম/ কনসোলিডেশন ও কার্পেটিং কাজ করা হয়।	কাজটি ১০০% রাস্তা নির্মিত হয়। কাজের আওতায় খোয়া মেটালিং/ম্যাকাডাম/ কনসোলিডেশন ও কার্পেটিং করা হয়। পরিদর্শনকালে দেখা যায় রাস্তার কাজ সমাপ্ত হয়েছে এবং তা বহুলভাবে ব্যবহৃত হচ্ছে। তবে রাস্তার সার্ফেস ততটা অমসৃণ নয়। রাস্তায় সিলকোট দেয়া প্রয়োজন ছিল বলে প্রতীয়মান হয়।
৪।	অগ্রণী ব্যাংক কলোনী রোড মেরামত	২৫০ মিটার দীর্ঘ এবং ৩.৪৭ মিটার প্রস্থ সড়কের জন্য ডিপিপিতে মোট ১০.০০ লক্ষ টাকা সংস্থান ছিল। তবে প্রকল্প বাস্তবায়নকালে এ কাজের সঙ্গে ড্রেন নির্মাণ উপ-অঙ্গ যুক্ত করে ১২.০০ লক্ষ টাকার এস্টিমেট প্রস্তুত করা হয়। পরিদর্শন কালে দেখা যায় ১০.৭৪ লক্ষ টাকা ব্যয়ে (রাস্তা ৯.৬০ লক্ষ এবং ড্রেন ১.১৪ লক্ষ টাকা) মেসার্স মিউচুয়াল এন্টারপ্রাইজ এর অনুকূলে ০৬-০৪-২০০৯ তারিখে কার্যাদেশ দেয়া হয় এবং ২৪/১০/২০০৯ তারিখে কাজ সম্পন্ন হয়।	কাজটি ১০০% সম্পন্ন হয়েছে। এ কাজের আওতায় রাস্তায় পিকিং আপ, খোয়া মেটালিং ও কার্পেটিং কাজের সংস্থান থাকলেও বাস্তবে এ সড়কে সিসি কাজ করা হয়েছে। কাজ পরিদর্শনে তেমন কোন সমস্যা দৃষ্টিগোচর হয়নি।

ক্রমিক	K¨v‡Ri b¨vg	কাজের বিবরণ	মন্তব্য
১	২	৩	৪
৫।	ক্লে রোড মেরামত, ওয়েস্ট মেকট রোড ও ভৈরব ষ্ট্যান্ড রোড মেরামত	৬৫০ মিটার দীর্ঘ এবং ৬.৭০ মিটার প্রস্থ সড়কের জন্য ডিপিপিতে মোট ১৯.০০ লক্ষ টাকা সংস্থান ছিল। প্রকল্প বাস্তবায়নকালে ১৯.০০ লক্ষ টাকার এস্টিমেট প্রস্তুত করা হয় এবং দেখা যায় ১৫.০১১ লক্ষ টাকা ব্যয়ে মেসার্স কেসিসি ইন্টারন্যাশনাল এর অনুকূলে ২৭-০১-২০০৯ তারিখে কার্যাদেশ প্রদান করা হয় এবং ১৪-০৫-২০০৯ তারিখে কাজ সম্পন্ন হয়।	কাজটি ১০০% সম্পন্ন হয়েছে। এ কাজের আওতায় রাস্তায় পিকিং আপ, খোয়া মেটালিং ও কার্পেটিং কাজের সংস্থান থাকলেও বাস্তবে এ সড়কে সিসি কাজ করা হয়েছে। কাজ পরিদর্শনে তেমন কোন সমস্যা দৃষ্টিগোচর হয়নি।
৬।	কেডিএ এ্যাপ্রোচ রোড ও বেলায়েত হোসেন সড়ক মেরামত	৩৮১ মিটার দীর্ঘ এবং ৬.১১ মিটার প্রস্থ সড়কের জন্য ডিপিপিতে মোট ১৮.০০ লক্ষ টাকা সংস্থান ছিল। তবে প্রকল্প বাস্তবায়নকালে এ কাজের সঙ্গে ড্রেন নির্মাণ অঙ্গ যুক্ত করে ২০.০০ লক্ষ টাকার এস্টিমেট প্রস্তুত করা হয় এবং দেখা যায় ১৫.৪১ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ঠিকাদার জনাব আব্দুস সাত্তার এর অনুকূলে ২৩-০৬-২০০৯ তারিখে কার্যাদেশ প্রদান করা হয় এবং ০৭-০১-২০১০ তারিখে কাজ সম্পন্ন হয়েছে।	কাজটি ১০০% সম্পন্ন হয়। এ রাস্তা পূর্বে নিচু থাকায় বৃষ্টিতে রাস্তায় পানি জমে যেত বলে এ প্রকল্পের আওতায় পূর্বের রাস্তা ভেঙ্গে এজিং সহ বালি ভরাট করে রাস্তার কিছু অংশ প্রায় ৩০ মিঃমিঃ উঁচু করে ইটের গাথুনী, পিকিং আপ, খোয়া মেটালিং সহ এ্যাসফল্ট কার্পেটিং করা হয়েছে।
৭।	সিমেট্রি রোড মেরামত	২৪৫ মিটার দীর্ঘ এবং ৬ মিটার প্রস্থ সড়কের জন্য পিপিতে মোট ১০.০০ লক্ষ টাকা সংস্থান ছিল। তবে প্রকল্প বাস্তবায়নকালে এ কাজের সঙ্গে ২৩নং ওয়ার্ডের হাসান আহম্মেদ রোডের বাই লেনে ইউসুফ রোড, মির্জাপুর রোড ও স্যার ইকবাল রোডের সাইড ওয়াল নির্মাণ অঙ্গ যুক্ত করে ১৩.০০ লক্ষ টাকার এস্টিমেট প্রস্তুত করা হয়। পরিদর্শন কালে দেখা যায় ১১.০৩ লক্ষ টাকা ব্যয়ে মেসার্স কেসিসি ইন্টারন্যাশনাল এর অনুকূলে ২৭-০১-২০০৯ তারিখে কার্যাদেশ প্রদান করা হয় এবং ০২-০৬-২০০৯ তারিখে কাজটি সম্পন্ন হয়।	এ কাজের আওতায় ২৪৫মিটার রাস্তায় ইটের গাথুনী, পিকিং আপ, খোয়া মেটালিং ও কার্পেটিং এবং ৯০ মিটার সাইড ওয়াল নির্মাণ কাজ সম্পন্ন করা হয়। কাজের সার্বিক অগ্রগতি ১০০%। কাজ পরিদর্শনে তেমন কোন সমস্যা দৃষ্টিগোচর হয়নি।
৮।	গগন বাবু রোড মেরামত	এ প্যাকেজের আওতায় গগন বাবু রোডের মেরামত (খান জাহানআলী রোড হতে হোল্ডিং নং ৫০-৩৩ পর্যন্ত) কাজের সঙ্গে একই রোডের সাইড ওয়াল মেরামত কাজ অন্তর্ভুক্ত করা হয়। ২৭৫ মিটার দীর্ঘ এবং ৯.২০ মিটার প্রস্থ সড়কের জন্য পিপিতে মোট ১৫.০০ লক্ষ টাকা সংস্থান ছিল। তবে প্রকল্প বাস্তবায়নকালে এ কাজের সঙ্গে সাইড ওয়াল নির্মাণ অঙ্গ যুক্ত করে প্যাকেজের জন্য ২০.০৮ লক্ষ টাকার এস্টিমেট প্রস্তুত করা হয়। পরিদর্শন কালে দেখা যায় ১৪.৮৬ লক্ষ টাকা ব্যয়ে মেসার্স কাজী ট্রেডার্স এর অনুকূলে ১৪-০৬-২০০৯ তারিখে কার্যাদেশ প্রদান করা হয় এবং ০৫-০১-২০১০ তারিখে কাজটি ১০০% সম্পন্ন হয়।	এ কাজের আওতায় রাস্তায় ২৭৫মিটার ইটের গাঁথুনী, পিকিং আপ, খোয়া মেটালিং ও কার্পেটিং এবং ৮০ মিটার সাইড ওয়াল নির্মাণ কাজ করা হয়। কাজের সার্বিক অগ্রগতি ১০০%। রাস্তার মসৃণতা কিছুটা কম। এছাড়া তেমন কোন সমস্যা দৃষ্টিগোচর হয়নি।
৯।	জান্নাতুল বাকী কবরখানা রোড মেরামত	এ প্যাকেজের আওতায় জান্নাতুল বাঁকী কবর খানা রোড (শিপইয়াঁড রোড হতে দারুস সালাম মাদ্রাসা ও এতিমখানা পর্যন্ত) কাজের সঙ্গে কবর খানার পুকুরের পাশে রিটেইনিং ওয়াল নির্মাণ কাজ অন্তর্ভুক্ত করা হয়। ২২০ মিটার দীর্ঘ এবং ৩.৪০ মিটার প্রস্থ সড়কের জন্য পিপিতে মোট ৮.০০ লক্ষ টাকা সংস্থান ছিল। তবে প্রকল্প বাস্তবায়নকালে এ কাজের সঙ্গে সাইড ওয়াল নির্মাণ অঙ্গ যুক্ত করে প্যাকেজের জন্য ১৩.৩৫ লক্ষ টাকার এস্টিমেট প্রস্তুত করা হয়। পরিদর্শন কালে দেখা	এ কাজের আওতায় রাস্তায় পিকিং আপ, খোয়া মেটালিং ও কার্পেটিং কাজের সংস্থান থাকলেও বাস্তবে এ সড়কে সিসি কাজ করা হয়েছে। পুকুরের পাশে রিটেইনিং ওয়াল নির্মাণ করা হয়েছে। এছাড়া এখানে সড়ক বরাবর প্রায় ১০০ মিটার দীর্ঘ এবং কবরখানার অভ্যন্তরে প্রায় ৯৫ মিটার দীর্ঘ ব্রিক ড্রেনও নির্মাণ করা হয়েছে। ব্রিক দু-এক স্থানে হেয়ার ক্র্যাক লক্ষ্য করা গেছে। তবে একটি কবরস্থানে অবস্থিত পুকুর পাড়ে রিটেইনিং ওয়াল

ক্রমিক	Kv‡Ri bvg	কাজের বিবরণ	মন্তব্য
১	২	৩	৪
		যায় ১১.৮৫ লক্ষ টাকা ব্যয়ে মেসার্স ইয়াকুব কর্পোরেশন এর অনুকূলে ২৭-০১-২০০৯ তারিখে কার্যাদেশ প্রদান করা হয় এবং ০৬-০৭-২০০৯ তারিখে কাজটি সম্পন্ন হয়।	নির্মাণের যৌক্তিকতা পাওয়া যায়নি।
১০।	রায়ের মহল বাজার রোডের পুকুরের পাশে রিটেইনিং ওয়াল নির্মাণ	প্রকল্পের ডিপিপিতে মোট ৩ কিঃমিঃ রিটেইনিং ওয়াল/সাইড ওয়াল নির্মাণ ও মেরামত কাজের জন্য ২০০.০০ লক্ষ টাকার সংস্থান ছিল, তবে পিপিতে কোন কাজের নাম বা প্যাকেজ/লট উল্লেখ ছিল না। প্রকল্প বাস্তবায়নকালে রায়ের মহল বাজার রোডের পুকুরের পাশে রিটেইনিং ওয়াল নির্মাণ ও খ্রীস্টান পাড়া ও খন্দকার আব্দুল মালেক সড়কের উন্নয়ন কাজ একীভূত করে একটি প্যাকেজ তৈরী ও ১৪.০০ লক্ষ টাকার এস্টিমেট প্রস্তুত করা হয় এবং ১১.৫৮ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ঠিকাদার সৈয়দ শফিকুল বারী কর্তৃক ২৫-০৬-২০০৯ তারিখে কাজটি সম্পন্ন হয়।	পরিদর্শন কালে দেখা যায় কাজটি ১০০% সম্পন্ন হয়। এ কাজের আওতায় পুকুরের পাশে প্রায় ১০০ মিটার দীর্ঘ ইটের রিটেইনিং ওয়াল নির্মাণ করা হয়েছে। পুকুরের কিছু অংশে রিটেইনিং ওয়াল নির্মাণ বাকী রয়েছে(স্কীম বহির্ভূত)। এ কাজটি এভাবে সম্পাদনের যৌক্তিকতা প্রতিপন্ন হয়নি। কাজ পরিদর্শনে তেমন কোন সমস্যা দৃষ্টিগোচর হয়নি।
১১।	খালিশপুর স্কাউট মাঠের পুকুর পাড়ে রিটেইনিং ওয়াল নির্মাণ	প্রকল্পের ডিপিপিতে মোট ৩ কিঃমিঃ রিটেইনিং ওয়াল/সাইড ওয়াল নির্মাণ ও মেরামত কাজের জন্য ২০.০০ লক্ষ টাকার সংস্থান ছিল, তবে পিপিতে কোন কাজের নাম বা প্যাকেজ/ লট উল্লেখ ছিল না। প্রকল্প বাস্তবায়ন কালের খালিশপুর স্কাউট মাঠের পুকুর পাড়ে রিটেইনিং ওয়াল নির্মাণ কাজের সঙ্গে আরও ৪টি কাজ সংযুক্ত করে একটি প্যাকেজ তৈরী ও ২০.০০ লক্ষ টাকার এস্টিমেট প্রস্তুত করা হয়। পরিদর্শন কালে দেখা যায় ১৭.০৯ লক্ষ টাকা ব্যয়ে মেসার্স শাহীনা এন্টারপ্রাইজ এর অনুকূলে ১৫-০৬-২০০৯ তারিখে কাজের আদেশ দেয়া হয় এবং ০৪-০২-২০১০ তারিখে কাজ সম্পন্ন হয়।	কাজটি ১০০% সম্পন্ন হয়। এ কাজের আওতায় পুকুরের পাশে প্রায় ১০০ মিটার দীর্ঘ ইটের প্রশস্ত রিটেইনিং ওয়াল নির্মাণ করা হয়েছে।কাজের মান মোটামুটি। এ স্থানে বিকেলে এলাকাবাসী ভ্রমণে আসে। কাজেই এ স্থানে কেসিসির নিজস্ব অর্থে রিটেইনিং ওয়ালের পাশে বসার বেঞ্চ তৈরী করে দিলে লোকজনের সুবিধা হতো।
১২।	মুজগুন্নী রেল ক্রসিং রোড বাইলেনের পাশে আংশিক রিটেইনিং ওয়াল নির্মাণ	প্রকল্প বাস্তবায়ন কালে মুজগুন্নী রেল ক্রসিং রোড বাইলেনের পাশে আংশিক রিটেইনিং ওয়াল নির্মাণ কাজের সঙ্গে আরও ২টি কাজ সংযুক্ত করে একটি প্যাকেজ তৈরী ও ১৮.০৪ লক্ষ টাকার এস্টিমেট প্রস্তুত করা হয়। পরিদর্শন কালে দেখা যায় ১৭.২৬ লক্ষ টাকা ব্যয়ে মেসার্স কামাল এন্টারপ্রাইজ এর অনুকূলে ২৫-০২-২০০৯ তারিখে কার্যাদেশ দেয়া হয়। কাজ সমাপ্ত হয়েছে।	পরিদর্শন কালে দেখা যায় কাজটি ১০০% সম্পন্ন হয়। এ কাজের আওতায় পুকুরের পাশে প্রায় ২৫০ মিটার দীর্ঘ ইটের রিটেইনিং ওয়াল নির্মাণ করা হয়েছে। এ কাজ সম্পাদনের যৌক্তিকতা রয়েছে। কাজেও তেমন কোন সমস্যা লক্ষ্য করা যায়নি।

০৮। **<u>প্রকল্পের উদ্দেশ্য ও অর্জন অবস্থাঃ</u>**

পরিকল্পিত উদ্দেশ্য	অর্জন অবস্থা
প্রকল্পের প্রধান উদ্দেশ্য হলো বন্যায় ক্ষতিগ্রস্ত খুলনা মহানগরীর বিভিন্ন অবকাঠামো মেরামত, পুনর্বাসন ও উন্নয়ন, যেমন-	প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জিত হয়েছে। প্রকল্পটি বাস্তবায়নের ফলে বন্যায় ক্ষতিগ্রস্ত খুলনা মহানগরীর বিভিন্ন অবকাঠামো মেরামত, পুনর্বাসন ও উন্নয়ন কাজ সম্পন্ন হয়েছে, যেমন-
(ক) খুলনা মহানগরীর ভৌত সুবিধাদির মেরামত;	(ক) খুলনা মহানগরীর ভৌত সুবিধাদির মেরামত করা হয়েছে।
(খ) খুলনা মহানগরীর ক্ষতিগ্রস্ত যাতায়াত ব্যবস্থা ও বিদ্যমান সড়কসমূহের মেরামত এবং	(গ) ক্ষতিগ্রস্ত ড্রেনেজ নেটওয়ার্ক সিস্টেমের উন্নয়ন সম্পন্ন হয়েছে।
(গ) খুলনা মহানগরীর ক্ষতিগ্রস্ত ড্রেনেজ নেটওয়ার্ক সিস্টেমের উন্নয়ন।	(খ) ক্ষতিগ্রস্ত যাতায়াত ব্যবস্থা ও বিদ্যমান সড়কসমূহের মেরামত সম্পন্ন হয়েছে।

০৯। **<u>প্রকল্পের উদ্দেশ্য পুরোপুরি অর্জিত না হলে তার কারণঃ</u>** প্রকল্পের উদ্দেশ্য পুরোপুরি অর্জিত হয়েছে।

১০। **<u>সমস্যাঃ</u>**

১০.১। **<u>প্রকল্পের সময় অতিক্রান্ত</u>** প্রকল্পটি এপ্রিল, ২০০৮ হতে ডিসেম্বর, ২০০৯ সময়ে অর্থাৎ ১ বছর ৮ মাস সময়ে বাস্তবায়নের জন্য নির্ধারিত ছিল। কিন্তু বাস্তবায়নে প্রকৃতপক্ষে সময় প্রয়োজন হয়েছে ২ বছর ২ মাস। এতে সময় অতিক্রান্ত হয়েছে ৬ মাস, যা মূল বাস্তবায়ন কালের ৩০% বেশী। খুলনা সিটি কর্পোরেশনের ডিএসএল যথাসময়ে পরিশোধিত না হওয়ায় যথাসময়ে এ প্রকল্পের অর্থ ছাড় হয়নি। ফলে প্রাপ্য অবশিষ্ট অর্থ বরাদ্দ ও অবমুক্তি জন্য অতিরিক্ত সময় প্রয়োজন হয়েছে। সমস্যাটি প্রকল্প বহির্ভূত হলেও এ কারণে প্রকল্পের বাস্তবায়ন বিঘ্নিত হয়। এ পরিস্থিতি অনভিপ্রেত।

১০.২। <u>প্রকল্পের অর্থায়ন ও সার্বিক অগ্রগতিঃ</u> প্রকল্প বাস্তবায়নকালে ১.০৮ লক্ষ টাকা অব্যয়িত থাকে, যা এ মূল্যায়ন প্রতিবেদন প্রণয়নকাল পর্যন্তও সরকারী কোষাগারে সমর্পণ করা হয়নি। প্রকল্প বাস্তবায়নকালে ১ম অর্থবছরে কোন অর্থ বরাদ্দ বা ব্যয় হয়নি। ফলে শেষ ২টি অর্থবছরে প্রকল্পের ছাড়কৃত অর্থের বিপরীতে ব্যাংকের একাউন্টে ৩০/১২/২০০৮ তারিখে ৫৯,৬৪৮/- টাকা এবং ৩০/১২/২০০৯ তারিখে ৫,৩৫,১২০/- টাকা সহযোগে মোট ৫,৯৪,৭৬৮/- টাকা লভ্যাংশ অর্জিত হয় (এর মধ্যে উৎস কর ও ব্যাংক চার্জ কর্তন করা হবে); এ অর্থও বাংলাদেশ ব্যাংকে (সরকারী কোষাগারে) সমর্পণ করা হয়নি। প্রকল্প সমাপ্তির পর প্রকল্পের সকল দায় নিরূপণ ও পরিশোধ পূর্বক অব্যয়িত অর্থ সরকারী কোষাগারে সমর্পণ করতঃ ব্যাংক একাউন্ট বন্ধ করে দেয়ার কথা; কিন্তু এ মূল্যায়ন প্রতিবেদন প্রণয়নকাল পর্যন্ত ব্যাংক একাউন্ট বন্ধ করা হয়নি বলে জানা গেছে। এ বিষয়ে প্রকল্প পরিচালক ও প্রধান প্রকৌশলী জানান যে, প্রকল্পের অর্থ সংক্রান্ত বিষয়াদি সিটি কর্পোরেশনের হিসাব রক্ষণ শাখার নিকট ন্যস্ত। ইতোমধ্যে এ বিষয়ে হিসাব রক্ষণ শাখাকে অবহিত করা হয়েছে। উক্ত শাখা হতে অব্যয়িত অর্থ যথানিয়মে সরকারী কোষাগারে সমর্পণ করা হবে বলে তাঁকে জানানো হয়েছে।

১০.৩। **<u>প্রকল্প বাস্তবায়নোত্তর পরিদর্শনে পরিলক্ষক্ষত সমস্যাঃ</u>** প্রকল্পের আওতায় সম্পাদিত কাজ বাস্তবানোয়ত্তর পরিদর্শনে কয়েক ধরণের সমস্যা গোচরীভূত হয়। এর মধ্যে রয়েছে-ডিপিপি'র সংস্থানে ব্যত্যয় করে রাস্তা নির্মাণ, স্কীম প্রণয়নে অসম্পূর্ণতা, বাস্তবায়ন কাজে Workmenship এর অভাব এবং নির্মিত/মেরামতকৃত স্থাপনা/অবকাঠামোসমূহ রক্ষণাবেক্ষণ ও তদারকির ঘাটতি। যেমন- জান্নাতুল বাকী কবরখানা রোড এর কাজে এলাকাবাসীর চাহিদার প্রেক্ষক্ষতে কার্পেটিং রাস্তার পরিবর্তে সিসি রাস্তা নির্মাণ, রায়ের মহল বাজার রাস্তার পাশের পুকুরের পাশে আংশিক রিটেইনিং ওয়াল নির্মাণ, জববার সরণী মেরামত কাজে রাস্তার সার্ফেস ততটা মসৃণ হয়নি এবং খুলনা সিটির ২ নং সস্নুইস গেটের মুখের ভাঙ্গান রক্ষার্থে সিসি বস্নক স্থাপন কাজের ফিনিশিং কাজ বাকী রয়েছে ও ১ নং সস্নুইস গেট সংলগ্ন স্থানে নির্মিত আরসিসি রাস্তার পাশে নির্মিত সার্ফেস ড্রেন আবর্জনায় পরিপূর্ণ হয়ে ব্যবহার অনুপযোগী হয়ে পড়েছে (বিস্তারিত এ প্রতিবেদনের অনুচ্ছেদ ৭.৭)।

১০.৪। **<u>প্রকল্পের নিরীক্ষা:</u>** প্রকল্প বাস্তবায়নকালের ২টি অর্থবছরে বাস্তব কাজ ও অর্থ ব্যয়ের উপর নিরীক্ষা সংক্রান্ত কোন তথ্য প্রকল্পের সমাপ্তি প্রতিবেদনে উল্লেখ করা হয়নি। প্রকল্প পরিদর্শনকালে প্রকল্প পরিচালক জানান যে, এ পর্যন্ত প্রকল্পের কাজ বা অর্থ ব্যয়ের উপর নিরীক্ষা অধিদপ্তর কর্তৃক নিরীক্ষা পরিচালিত হয়নি। সমাপ্তি প্রতিবেদনে নিরীক্ষা সংক্রান্ত তথ্য না থাকায়/পাওয়ায় প্রকল্প বাস্তবায়নকালে অর্থ ব্যয়ে প্রচলিত আর্থিক নিয়মনীতি অনুসরণ বিষয়ে নিরীক্ষা কর্মকর্তা/অধিদপ্তরের পর্যবেক্ষণ জানা যায়নি।

১১। **<u>সুপারিশঃ</u>**

১১.১। সিটি কর্পোরেশন সমূহের ডিএসএল যথাসময়ে পরিশোধে সংশ্লিষ্ট পক্ষসমূহের সময়ানুগ উদ্যোগ প্রয়োজন। অন্যদিকে, ডিএসএল কে প্রকল্পের অর্থ অবমুক্তির সঙ্গে সম্পর্কযুক্ত না করাই শ্রেয়।

১১.২। প্রকল্প বাস্তবায়নকালে অব্যয়িত ১,০৮,০০০/- টাকা এবং লভ্যাংশ হিসেবে অর্জিত ৫,৯৪,৭৬৮/- টাকা প্রচলিত নিয়মানুসারে অবিলম্বে সরকারী কোষাগারে সমর্পণ করা এবং প্রকল্প সমাপ্তির পর প্রকল্পের সকল দায় পরিশোধ-অন্তে ব্যাংক একাউন্টটি বন্ধ করা দরকার। এ বিষয়ে খুলনা সিটি কর্পোরেশন/স্থানীয় সরকার বিভাগ প্রয়োজনীয় ব্যবস্থা গ্রহণ করে আইএমইডিকে অবহিত করতে পারে।

১১.৩। প্রকল্পের আওতায় কাজ বাস্তবায়নকালে ডিপিপি'র সংস্থানের ব্যত্যয় করা সমীচীন নয়। প্রকল্প প্রণয়ন ও স্কীম নির্বাচন ও ডিজাইন প্রণয়নকালে সংশ্লিষ্ট এলাকার বৈশিষ্ট্য, এলাকাবাসীর চাহিদা ও প্রকৃত কাজের প্রয়োজন বিবেচনায় নেয়া হলে এ ধরণের ব্যত্যয় ও অস্পূর্ণতা পরিহার করা সম্ভব হবে। এছাড়া রাস্তা নর্দমা ইত্যাদি অবকাঠামো নির্মাণকালে কাজটি যাতে

মানসম্মত হয় সেদিকে সকল পক্ষক্ষ সুতীব্র দৃষ্টি নিবদ্ধ রাখা কাঙ্খিত। এছাড়া খুলনা সিটি কর্পোরেশনের আওতায় নির্মিত স্থাপনা সমূহের সঠিক, নিয়মিত ও রুটিন রক্ষণাবেক্ষণ ও তদারকির ব্যবস্থা করা প্রয়োজন। এতে স্থাপনাসমূহ টেকসই হবে। এ বিষয়ে খুলনা সিটি কর্পোরেশনের যথাযথ কর্তৃপক্ষক্ষর দৃষ্টি আকর্ষণ করা হলো।

১১.৪। প্রকল্পের বাস্তবায়ন কাজ ও অর্থ ব্যয়ের উপর নিরীক্ষা পরিচালিত হওয়া আবশ্যক এবং নিরীক্ষার পর্যবেক্ষণের আলোকে অবিলম্বে একইরূপ ব্যবস্থা গ্রহণ করা উচিত।

খুলনা শহরে ঘূর্ণীঝড় সিডরে ক্ষতিগ্রস্ত নাগরিক সুবিধাদি এবং অন্যান্য অবকাঠামো মেরামত ও পুনর্বাসন প্রকল্প
(সমাপ্তঃ জুন, ২০১০)

১। প্রকল্পের অবস্থান : খুলনা সিটি কর্পোরেশনের বিভিন্ন এলাকা।

২। বাস্তবায়নকারী সংস্থা : খুলনা সিটি কর্পোরেশন (কেসিসি)।

৩। প্রশাসনিক মন্ত্রণালয়/বিভাগ : স্থানীয় সরকার, পল্লী উন্নয়ন ও সমবায় মন্ত্রণালয়/ স্থানীয় সরকার বিভাগ

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

প্রাক্কলিত ব্যয়		প্রকৃত ব্যয় (সমাপ্তি পর্যন্তল)	পরিকল্পিত বাস্তবায়নকাল		প্রকৃত বাস্তবায়ন কাল	অতিক্রান্তল ব্যয় (মূল প্রাক্কলিত ব্যয়ের%)	অতিক্রান্তল সময় (মূল বাস্তবায়ন কালের %)
মূল	সর্বশেষ সংশোধিত		মূল	সর্বশেষ সংশোধিত			
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮
৭১৩.০০ (সম্পূর্ণ জিওবি)	-	৭০৯.১৬ (সম্পূর্ণ জিওবি)	এপ্রিল, ২০০৮ হতে ডিসেম্বর, ২০০৯	-	এপ্রিল, ২০০৮ হতে জুন, ২০১০	কোন ব্যয় অতিক্রান্ত হয়নি	৬ মাস (৩০%)

৫। <u>**প্রকল্পের অঙ্গভিত্তিক বাস্তবায়ন অগ্রগতিঃ**</u> প্রকল্পটি জুন, ২০১০ এ সমাপ্ত হয়েছে। গত ২৬/১০/২০১০ তারিখে এ প্রকল্পের সমাপ্তি প্রতিবেদন (Project Completion Report, PCR) এর একটি কপি সরাসরি খুলনা সিটি কর্পোরেশন হতে আইএমইডিতে প্রেরণ করা হয়। তবে স্থানীয় সরকার বিভাগ হতে যথাযথ কর্তৃপক্ষ কর্তৃক অনুমোদিত (স্থানীয় সরকার বিভাগ এর সচিব/কর্তৃত্বপ্রাপ্ত অফিসার কর্তৃক স্বাক্ষরিত) PCR এ প্রতিবেদন প্রণয়নকাল পর্যন্তল আইএমইডিতে পাওয়া যায়নি। অনুমোদিত ডিপিপি অনুযায়ী প্রকল্পের অঙ্গভিত্তিক লক্ষ্যমাত্রা এবং কেসিসি হতে প্রাপ্ত PCR অনুযায়ী প্রকল্পের অঙ্গভিত্তিক অগ্রগতি (আর্থিক ও বাস্তব) নীচের সারণীতে প্রদর্শন করা হলোঃ

(লক্ষ টাকায়)

ক্রমিক নং	ডিপিপি অনুযায়ী বিভিন্ন কাজের অঙ্গ	পরিকল্পিত লক্ষ্যমাত্রা		প্রকৃত বাস্তবায়ন (জুন, ২০০৯ পর্যন্তল)	
		আর্থিক	বাস্তব	আর্থিক (%)	বাস্তব (%)
১	২	৩	৪	৫	৬
১।	সড়ক বাতি মেরামত	১৫০.০০	৩৭৫০ সেট	১৪৯.৩৬ (৯৯.৫৭%)	৩৭৫০ সেট (১০০%)
২।	সীমানা/কবরস্থানের সীমানা প্রাচীর মেরামত	১০০.০০	২০০০ মিটার	১০০.০০ (১০০%)	২০০০ মিটার (১০০%)
৩।	কাঁচা বাজার মেরামত	২৫০.০০	৩৫০০ বঃমিঃ	২৪৯.৩২ (৯৯.৭৩%)	৩৫০০ বঃমিঃ (১০০%)
৪।	খেয়াঘাট মেরামত	১২০.০০	৪ টি	১১৯.৭০ (৯৯.৭৫%)	৪ টি (১০০%)
৫।	গ্যারেজ শেড মেরামত	৪০.০০	৫০০ বঃমিঃ	৩৯.২০ (৯৮%)	৫০০ বঃমিঃ (১০০%)
৬।	ভবন মেরামত	৫০.০০	৪৫০০০বঃফুঃ	৪৮.৫৮ (৯৭.১৬%)	৪৫০০০বঃফুঃ (১০০%)
৫।	কন্টিনজেন্সী (কাগজ, কলম, কম্পিউটার যন্ত্রাংশ)	৩.০০	থোক	৩.০০ (১০০%)	থোক
	মোটঃ	৭১৩.০০	১০০%	৭০৯.১৬ (৯৯.৪৬%)	১০০%

৬। <u>**কাজ অসমাপ্ত থাকলে তার কারণঃ**</u> প্রকল্পের কোন কাজ অসমাপ্ত নেই।

৭। **সাধারণ পর্যবেক্ষণঃ**

৭.১। **প্রকল্পের পটভূমিঃ** বাংলাদেশের দক্ষিণাঞ্চলে অবস্থিত খুলনা শহরে প্রতি বছরই সাইক্লোন, ঘুর্ণিঝড় আঘাত হানে। গত ১৫/১১/২০০৭ তারিখে ঘু©র্ণঝড় সিডরে খুলনা শহর লন্ডভন্ড হয়ে যায়। খুলনা শহরে রাস্তার উপর গাছ, বৈদ্যুতিক খুটি, বিল বোর্ড ইত্যাদি বিভিন্ন জিনিসপত্র পড়ে যানবাহন চলাচল বন্ধ হয়ে যায়। এতে প্রায় ৯ (নয়) কোটি টাকার ক্ষয়ক্ষতি হয়। প্রাথমিকভাবে খুলনা সিটি কর্পোরেশনের জনবল দ্বারা রাস্তা পরিষ্কার করা হলেও স্থায়ীভাবে ক্ষতিগ্রস্ত রাস্তার বাতি, কবরস্থানের বাউন্ডারী ওয়াল, খেয়াঘাট, কর্পোরেশনের গ্যারেজ শেড ইত্যাদি স্থাপনা মেরামত করা সম্ভব হয়নি। সিটি কর্পোরেশনের নিজস্ব আয় থেকে উল্লেখিত পরিমাণ অর্থ জোগান দেয়া সম্ভব হয়নি। অন্যদিকে, খুলনা শহরে প্রায় ১৫ লক্ষ লোক বসবাস করে। রাতের বেলা সড়ক বাতির অভাবে এ বিপুল জনগোষ্ঠীর এক উল্লেখযোগ্য অংশ নিরাপত্তাহীনতায় পতিত হয়। বর্ণিত প্রকল্পটি বাস্তবায়িত হলে খুলনা সিটি কর্পোরেশন এলাকায় বসবাসরত জনসাধারণের নাগরিক সুবিধাদি বৃদ্ধি পাবে।

৭.২। **প্রকল্পের উদ্দেশ্যঃ** প্রকল্পের প্রধান উদ্দেশ্য হলো ঘুর্ণিঝড় সিডরে ক্ষতিগ্রস্ত খুলনা মহানগরীর বিভিন্ন অবকাঠামো মেরামত ও পুনর্বাসন, যেমন-

(ক) খুলনা মহানগরীর ক্ষতিগ্রস্ত ভৌত সুবিধাদির মেরামত;
(খ) ক্ষতিগ্রস্ত মার্কেট সমূহের মেরামত, সংস্কার ও উন্নয়ন ; এবং
(গ) ঘুর্ণিঝড়ে ক্ষতিগ্রস্ত মহানগরীর বিদ্যমান নাগরিক সুবিধাদির উন্নয়ন ও পুনর্বাসন।

৭.৩। **প্রকল্প অনুমোদন ও সংশোধন অবস্থাঃ** প্রকল্পটির ডিপিপি গত ৩০/০৩/২০০৮ তাVারখে মাননীয় পরিকল্পনা উপদেষ্টা কর্তৃক অনুমোদিত হয়। গত ০১/০৪/২০০৮ তারিখে পরিকল্পনা কমিশন হতে প্রকল্পটির অনুমোদন আদেশ এবং ১০/০৪/২০০৮ তারিখে স্থানীয় সরকার বিভাগ হতে প্রকল্পটির প্রশাসনিক আদেশ জারী করা হয়। কিন্তু প্রকল্পের প্রাক্কলিত কাজ ডিপিপি নির্ধারিতভাবে সম্পন্ন করা সম্ভব হলেও ডিএসএল পরিশোধ সংক্রান্তল জটিলতার কারণে যথাসময়ে অর্থ ছাড় না হওয়ায় প্রকল্পের মেয়াদ ৬ মাস অর্থাৎ জুন, ২০১০ পর্যন্তল বৃদ্ধি করা হয়। বর্ধিত মেয়াদে প্রকল্পটির বাস্তবায়ন সমাপ্ত হয় এবং সমাপ্ত ঘোষিত হয়। প্রকল্পটি সংশোধিত হয়নি।

৭.৪। **প্রকল্প ব্যবস্থাপনা ও প্রকল্প পরিচালকঃ** প্রকল্পটি বাস্তবায়নকালে ১ জন প্রকৌশলী এ প্রকল্পের প্রকল্প পরিচালকের দায়িত্ব পালন করেন। প্রকল্প পরিচালক পরিবর্তন করা হয়নি। এ সংক্রান্তল সংক্ষিপ্ত বিবরণ নিম্নরূপঃ

প্রকল্প পরিচালকের নাম ও বেতন স্কেল	দায়িত্ব পালনের সময়	চাকুরীর ধরণ	দায়িত্বের ধরণ
১	২	৩	৪
জনাব মোঃ নাজমুল ইসলাম, প্রকল্প পরিচালক প্রধান প্রকৌশলী (ভারপ্রাপ্ত), ২২২৫০-৯০০-৩১২৫০/-	০১/০৪/২০০৮ হতে ৩০/০৬/২০১০ পর্যন্তল	খন্ডকালীন নিজ দায়িত্বের অতিরিক্ত দায়িত্ব	একাধিক প্রকল্পের দায়িত্বে

প্রকল্প পরিচালক প্রকল্প এলাকায় অবস্থান করেন। তিনি প্রকল্প হতে কোন বেতন-ভাতা গ্রহণ করেননি। এ প্রকল্পে পৃথক নিজস্ব কোন জনবলের সংস্থান ছিলনা। এছাড়া খুলনা সিটি কর্পোরেশন এর নিজস্ব জনবলকে প্রকল্পের কাজে নিয়োজিত করা হয়।

৭.৫। **প্রকল্পের অর্থায়ন ও সার্বিক অগ্রগতিঃ** প্রকল্পটি বাংলাদেশ সরকারের (সম্পূর্ণ জিওবি) অর্থে এডিপি-তে বরাদ্দ প্রাপ্তির মাধ্যমে বাস্তবায়িত হয়। এ প্রকল্পে কোন প্রকল্প সাহায্য ও খুলনা সিটি কর্পোরেশনের অনুদান ছিল না। পিসিআর এ প্রদত্ত তথ্য অনুযায়ী প্রকল্পের শুরু হতে সমাপ্তিকাল পর্যন্তল মোট ৭১০.০০ লক্ষ টাকা (প্রাক্কলনের ৯৯.৫৮%) বরাদ্দ ও অবমুক্ত করা হয়। যার মধ্যে ব্যয় হয় ৭০৯.১৬ লক্ষ টাকা (অবমুক্তির ৯৯.৪৬%)। এ সময়ে প্রকল্পের বাস্তব অগ্রগতি লক্ষমাত্রার ১০০% অর্জিত হয়। অর্থবছরভিত্তিক ডিপিপি'র সংস্থান, আরএডিপি বরাদ্দ, অবমুক্তি ও পিসিআর এ প্রদত্ত তথ্যানুসারে ব্যয়, বাস্তব লক্ষ্যমাত্রা ও অগ্রগতি সংক্রান্ত সংক্ষিপ্ত বিবরণ নিম্নরূপঃ

(লক্ষ টাকা)

অর্থবছর	ডিপিপি'র সংস্থান		সংশোধিত এডিপি বরাদ্দ		টাকা অবমুক্তি	সমাপ্তি পর্যন্তল অগ্রগতি	
	আর্থিক	বাস্তব	আর্থিক	বাস্তব		ব্যয়	বাস্তব
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮
২০০৭-০৮	১০০.০০	১৮.০৬%	-	-	-	-	-
২০০৮-০৯	৬১৩.০০	৮১.৯৪%	৪৫০.০০	৬৩.৩৮%	৪৫০.০০	৪৫০.০০	৬৩.৪৫ %
২০০৯-১০	-	-	২৬০.০০	৩৬.৬২%	২৬০.০০	২৫৯.১৬	৩৬.৫৫ %
মোটঃ	৭১৩.০০	১০০%	৭১০.০০	১০০%	৭১০.০০	৭০৯.১৬	১০০%

৭.৫.১ প্রকল্প বাস্তবায়ন শেষে ০.৮৪ লক্ষ টাকা অব্যয়িত থাকে, যা এ মূল্যায়ন প্রতিবেদন প্রণয়নকাল পর্যন্ত সরকারী কোষাগারে সমর্পণ করা হয়নি। এ বিষয়ে প্রকল্প পরিচালক ও প্রধান প্রকৌশলী জানান যে, প্রকল্পের সমুদয় অর্থ সংক্রান্তল বিষয়াদি সিটি কর্পোরেশনের হিসাব রক্ষণ শাখার নিকট ন্যস্ত। ইতোমধ্যে হিসাবরক্ষণ শাখাকে এ বিষয় অবহিত করা হয়েছে। উক্ত শাখা হতে অব্যয়িত অর্থ যথানিয়মে সরকারী কোষাগারে সমর্পণ করা হবে বলে তিনি জানান। তিনি আরও জানান যে, প্রকল্প সমাপ্ত হওয়ায় প্রকল্পের সকল দায় (জামানত ও অন্যান্য) নিরূপণ ও পরিশোধ পূর্বক অব্যয়িত অর্থ সরকারী কোষাগারে সমর্পণ করতঃ ব্যাংক একাউন্ট বন্ধ করে দেয়া হবে। তবে এ প্রতিবেদন প্রণয়নকাল পর্যন্ত উক্ত ব্যাংক একাউন্ট বন্ধ করা হয়নি।

৭.৬। <u>প্রকল্প বাস্তবায়ন কার্যক্রমঃ</u>

৭.৬.১। <u>প্রকল্পের ক্রয় কার্যক্রমঃ</u> প্রকল্পের ডিপিপিতে মোট ৭টি অঙ্গের আওতায় ২ ধরণের কাজ ছিল, যথা-(১) মেরামত ও সংস্কার কাজ (সিভিল ওয়ার্কস) এবং (২) মেরামত ও প্রতিস্থাপন কাজ (ইলেকট্রিক্যাল ওয়ার্কস)। প্রকল্পের ডিপিপিতে এ ৬টি প্যাকেজের আওতায় সকল ক্রয় কাজ (সড়ক বাতি মেরামত, কবরস্থান ও অন্যান্য সীমানা প্রাচীর মেরামত/সংস্কার/নির্মাণ, কাঁচা বাজার ও মাছবাজার মেরামত ও পুনঃনির্মাণ, খেয়াঘাট মেরামত ও পুনঃনির্মাণ, গ্যারেজ শেড মেরামত ও পুনঃনির্মাণ, ভবন নির্মাণ ও মেরামত ইত্যাদি) সম্পাদনের লক্ষ্য ছিল। প্রকল্প বাস্তবায়নকালে ৬টি প্যাকেজের আওতায়ই নির্ধারিত কাজসমূহ সম্পন্ন করা হয়। এ সংক্রান্ত সংক্ষিপ্ত বিবরণ পরবর্তী পৃষ্ঠায় (পৃঃ ১২২৬-১২৩১ দ্রষ্টব্য) প্রদর্শন করা হলোঃ