

**সড়ক পরিবহন ও সেতু মন্ত্রণালয়/সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগের আওতায়
২০১৩-১৪ অর্থ বছরে এডিপিভুক্ত সমাপ্ত প্রকল্পের মূল্যায়ন প্রতিবেদনের
ওপর মন্ত্রণালয়/বিভাগ ভিত্তিক সার-সংক্ষেপ**

ক্রঃনং	মন্ত্রণালয়/ বিভাগের নাম	মোট সমাপ্ত প্রকল্পের সংখ্যা	সমাপ্ত প্রকল্পের ধরণ			মূল সময় ও ব্যয়ের তুলনায়				
			বিনিয়োগ প্রকল্পের সংখ্যা	কারিগরি সহায়তা প্রকল্পের সংখ্যা	জেডিসিএফ ভুক্ত প্রকল্পের সংখ্যা	সময় ও ব্যয় উভয়ই অতিক্রান্ত প্রকল্পের সংখ্যা	সময় অতিক্রান্ত প্রকল্পের সংখ্যা	সময় অতিক্রান্ত শতকরা হার (%) সর্বনিম্ন সর্বোচ্চ	ব্যয় অতিক্রান্ত প্রকল্পের সংখ্যা	ব্যয় অতিক্রান্তের শতকরা হার (%) সর্ব নিম্ন- সর্বোচ্চ
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮	৯	১০	১১
১	সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ	২৬টি	২৬টি	-	-	১২টি	১৩টি	৪০০% - ৩৩%	০.০০ টি	১৪৬% - ০.৫৯%

- ১। সমাপ্ত প্রকল্পের সংখ্যা: ২৬টি
- ২। সমাপ্তকৃত প্রকল্পের প্রকৃত ব্যয় ও মেয়াদকাল :
- ৩। সমাপ্ত প্রকল্পের ব্যয় ও মেয়াদ বৃদ্ধির কারণ: ভূমি অধিগ্রহণ ব্যয় বৃদ্ধি, ডিজাইন পরিবর্তন, অঞ্জের হাস বৃদ্ধি, দরপত্র চূড়ান্তকরণে দীর্ঘ সময় ব্যয়, রোট সিডিউল পরিবর্তন ও বরাদ্দের স্বল্পতা।
- ৪। সমাপ্তকৃত প্রকল্প বাস্তবায়নের ক্ষেত্রে প্রধান প্রধান সমস্যা ও সুপারিশ:

	সমস্যা		সুপারিশ
৪.১	যথাযথ সমীক্ষা ছাড়া প্রকল্প গ্রহণ ও ব্যয় প্রাক্কলন করা।	৪.১	প্রকল্প গ্রহণকালে পর্যাপ্ত সমীক্ষা ও বাস্তবভিত্তিক ব্যয় প্রাক্কলনপূর্বক প্রকল্প প্রস্তাব প্রণয়ন করতে হবে।
৪.২	ঘন ঘন প্রকল্প পরিচালক পরিবর্তন ও পূর্ণকালীন প্রকল্প পরিচালক না থাকা।	৪.২	প্রতিটি প্রকল্পের বিপরীতে একজন পূর্ণকালীন প্রকল্প পরিচালক নিয়োগ করতে হবে এবং প্রকল্প সমাপ্ত না হওয়া পর্যন্ত যথাসম্ভব প্রকল্প পরিচালককে বদলী করা যাবেনা। প্রয়োজনে ছোট ছোট প্রকল্পের ক্ষেত্রে অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী/তত্ত্বাবধায়ক প্রকৌশলীর পরিবর্তে নির্বাহী প্রকৌশলী পদমর্যাদার কর্মকর্তাকে প্রকল্প পরিচালক হিসেবে নিয়োগ প্রদান করা যেতে পারে।
৪.৩	প্রকল্পভিত্তিক ক্রয় কার্যক্রম/ঠিকাদার নিয়োগ প্রক্রিয়া সম্পন্ন না করে আর্থিক বছরভিত্তিক ছোট ছোট প্যাকেজে ঠিকাদার নিয়োগ করার প্রবণতা।	৪.৩	প্রকল্প অনুমোদনের অনধিক ৬ মাসের মধ্যে প্রকল্পের বিপরীতে যথাসম্ভব সকল ঠিকাদার নিয়োগ/ক্রয় কার্যক্রম সম্পন্ন করতে হবে।
৪.৪	ভূমি অধিগ্রহণে জটিলতা।	৪.৪	ভূমি অধিগ্রহণ প্রক্রিয়া ত্বরান্বিতকরণের লক্ষ্যে মন্ত্রণালয় কর্তৃক ভূমি অধিগ্রহণের প্রতিটি পর্যায়ে যথাযথ মনি টরিং এবং জেলা প্রশাসকের সাথে সমন্বয় নিশ্চিত করতে হবে।
৪.৫	অনুমোদিত ডিপিপি'র তুলনায় অধিক সময় ও ব্যয়ে প্রকল্প সমাপ্ত করা	৪.৫	অনুমোদিত ডিপিপি'র কর্ম পরিকল্পনা অনুযায়ী এডিপি বরাদ্দ এবং কার্যাদেশ প্রদান করতে হবে।

**“জেলা সড়ক উন্নয়ন (রাজশাহী জোন)” শীর্ষক প্রকল্পের
সমাপ্ত মূল্যায়ন প্রতিবেদন
(সমাপ্তঃ জুন, ২০১৪)**

- ১। প্রকল্পের নাম : জেলা সড়ক উন্নয়ন (রাজশাহী জোন)
- ২। প্রকল্পের অবস্থান : সিরাজগঞ্জ, পাবনা, নাটোর, নওগাঁ, রাজশাহী ও নবাবগঞ্জ জেলা
- ৩। বাস্তবায়নকারী সংস্থা : সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর।
- ৪। প্রশাসনিক মন্ত্রণালয় : সড়ক পরিবহন ও সেতু মন্ত্রণালয়।
- ৫। প্রকল্পের বাস্তবায়ন সময় ও ব্যয় :

(লক্ষ টাকায়)

প্রাক্কলিত ব্যয় (প্রঃ সাঃ)		প্রকৃত ব্যয় (প্রঃ সাঃ)	পরিকল্পিত বাস্তবায়নকাল		প্রকৃত বাস্তবায়নকাল	অতিক্রান্ত ব্যয় (মূল প্রাক্কলিত ব্যয়ের %)	অতিক্রান্ত সময় (মূল বাস্তবায়ন কালের %)
মূল	সর্বশেষ সংশোধিত		মূল	সর্বশেষ সংশোধিত			
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮
২২৪৯৮.০৪	-	১৬৬১৭.০৭	জানুয়ারি, ২০০৯ হতে ডিসেম্বর, ২০১১	-	জানুয়ারি, ২০০৯ হতে জুন ২০১৪	-	২ বছর ৬ মাস ৮৩.৩৩%

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

৭। প্রকল্পের অঙ্গভিত্তিক বাস্তবায়ন (পিসিআর এর ভিত্তিতে):

(লক্ষ টাকায়)

ক্র: নং	অঙ্গের নাম	একক	সর্বশেষ সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী লক্ষ্যমাত্রা		প্রকৃত বাস্তবায়ন	
			বাস্তব	আর্থিক	বাস্তব (%)	আর্থিক (%)
১	২	৩	৪	৫	৬	৭
১।	বৃক্ষরোপন	কিঃমিঃ	৮১.০০০	৪৮.৬০	৪.৬৬৫৬	২.৮০
২।	মাটির কাজ	-	-	-	-	-
ক.	সড়ক বাঁধের মাটির কাজ	লঃঘঃমিঃ	৪.৫৯৯	৬৮৯.৮৫	২.০১১১২	৩০১.৫৭
খ.	সড়ক বাঁধ প্রশস্ত ও উঁচুকরণ	লঃঘঃমিঃ	১৫.৮৫৪৭৩	২৩৭৮.২১	১১.৪০৭৬৭	১৭১০.৯৪
৩।	নতুন ফ্লোবিল পেভমেন্ট নির্মাণ (সার্ফেসিং/কার্পেটিং)	কিঃমিঃ				
ক.	নতুন নির্মাণ	কিঃমিঃ	১১৯.৯৬৭৬	৫১৫৮.৬১	৯৩.৯৩৪৬৩	৪০৩৯.১৭
খ.	পুনঃ নির্মাণ	কিঃমিঃ	৭.০৯৯৪	২১৯.২৩	৫.০১৮৫৬	১৫৪.৯৮
গ.	মজবুতকরণ	কিঃমিঃ	৬৪.৫১০৯	১৩৫৪.৭৩	৫৬.৫৫৬৭	১১৮৭.৭৩
ঘ.	প্রশস্তকরণ	কিঃমিঃ	৩৪.৪৬৮১	৭৫৮.৩০	৩১.৯৭২৬১	৭০৩.৪০
ঙ.	সার্ফেসিং (কার্পেটিং/সিলকোটসহ)	কিঃমিঃ	৩২১.১৩৮৩	৫৯৪১.০৬	২৯৮.১৭৬৯১	৫৫১৫.৯৪

ক্র: নং	অঙ্কের নাম	একক	সর্বশেষ সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী লক্ষ্যমাত্রা		প্রকৃত বাস্তবায়ন	
			বাস্তব	আর্থিক	বাস্তব (%)	আর্থিক (%)
১	২	৩	৪	৫	৬	৭
৪।	আরসিসি ব্রীজ নির্মাণ (৭টি)	মিটার	১৯৭.৫০০	১৫৮০.০০	১৮১.৯৭৬৫	১৪৫৫.৮০
৫।	আরসিসি কালভার্ট নির্মাণ (৪৮টি)	মিটার	২০৫.৫৪০	১০২৭.৭০	১২০.৮৫৭৫২	৬০৪.৩৩
৬।	রক্ষাপ্রদ কাজ					
ক.	আরসিসি প্লেট প্যালাসাইডিং	মিটার	৪২৪৫.৭৫	১৬৯.৮৩	২৯৪১.৪৫৫৬	১১৭.৬৫
খ	কনক্রিট ব্লোপ প্রোটেকশন	বর্গমিটার	৯৩৬৪২.৯৮	৯৬৭.৩৩	৭২৯৮৫.৩৩৮৬	৭৫৩.৯২
৭।	সাইন, সিগন্যাল, কিঃমিঃ পোস্ট	থোক	থোক	৭৫.১৬	থোক	১০.১৯
৮।	নির্মাণকালীন রক্ষণাবেক্ষণ	থোক	থোক	৮৪.১৫	থোক	৫৮.৬৫
	উপ মোট (মূলধন ব্যয়)			২০৪৫২.৭৬	-	১৬৬১৭.০৭
৯।	ফিজিক্যাল কন্টিনজেন্সি (২%)	-		৪০৯.০৬	-	-
১০।	প্রাইস কন্টিনজেন্সি (৮%)	-		১৬৩৬.২২	-	-
			মোট =	২২৪৯৮.০৪		১৬৬১৭.০৭

৮। প্রকল্প পরিচালক সংক্রান্ত তথ্যাদিঃ প্রকল্পটি সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের মাঠ পর্যায়ের নিজস্ব জনবল দ্বারা বাস্তবায়িত হয়েছে।
প্রকল্প পরিচালক সংক্রান্ত তথ্য নিম্নরূপঃ

ক্র: নং	কর্মকর্তার নাম, পদবী	পূর্ণকালীন/ খন্ডকালীন	একাধিক প্রকল্পের দায়িত্বে নিয়োজিত?	মেয়াদকাল	
				যোগদান	বদলী
১	২	৩	৪	৫	
১।	Md. Khurshed Alam Addl. Chief Engineer RHD Rajshahi Zone Rajshahi	খন্ডকালীন	হ্যাঁ	২৩-১২-২০০৮	১১-০৬-২০০৯
২।	Kazi Golam Mustafa Addl. Chief Engineer RHD Rajshahi Zone Rajshahi	খন্ডকালীন	হ্যাঁ	১১-০৬-২০০৯	১৩-০৯-২০০৯
৩।	Ali Ahmed Choudhury Addl. Chief Engineer RHD Rajshahi Zone Rajshahi	খন্ডকালীন	হ্যাঁ	১৩-০৯-২০০৯	১০-০২-২০১০
৪।	Md. Abdul Gaffar Addl. Chief Engineer RHD Rajshahi Zone Rajshahi	খন্ডকালীন	হ্যাঁ	১০-০২-২০১০	০৯-০৯-২০১০
৫।	Md. Mofizul Islam Addl. Chief Engineer RHD Rajshahi Zone Rajshahi	খন্ডকালীন	হ্যাঁ	০৯-০৯-২০১০	০৩-১০-২০১০
৬।	Md. Abdul halim Miah Addl. Chief Engineer RHD Rajshahi Zone Rajshahi	খন্ডকালীন	হ্যাঁ	০৩-১০-২০১০	০৮-০২-২০১১
৭।	Md. Habibul Haque Addl. Chief Engineer RHD Rajshahi Zone Rajshahi	খন্ডকালীন	হ্যাঁ	০৮-০২-২০১১	৩০-০৪-২০১৩
৮।	Md. Abdus Salam Addl. Chief Engineer RHD Rajshahi Zone Rajshahi	খন্ডকালীন	হ্যাঁ	৩০-০৪-২০১৩	৩০-০৬-২০১৪

সংশ্লিষ্ট ছক পর্যালোচনায় দেখা যায়, বর্ণিত প্রকল্পে মোট ৮ জন প্রকল্প পরিচালক দায়িত্ব পালন করেছেন। তাঁদের অধিকাংশের মেয়াদ ১ বছরেরও কম। বর্ণিত প্রকল্পের ক্ষেত্রে ৩ বছর মেয়াদে ২২৪৯৮.০৪ লক্ষ টাকায় প্রকল্পটি বাস্তবায়নের নিমিত্তে অনুমোদন করা হলেও প্রকল্পের প্রকৃত ব্যয় হয়েছে ১৬৬১৭.০৭ লক্ষ টাকা এবং বাস্তবায়ন সময় লেগেছে ৫ বছর ৬ মাস। অর্থাৎ ব্যয় বৃদ্ধি না পেলেও বাস্তবায়নকাল বৃদ্ধি পেয়েছে ৮৩.৩৩%। এ সময় প্রকল্পের মাত্র ৮০% বাস্তব কাজ সম্পন্ন করে প্রকল্পটি সমাপ্ত করা হয়েছে। ফলে প্রকল্পের শতভাগ উদ্দেশ্য অর্জিত হয়নি এবং যথাসময়ে প্রকল্পের সুফল হতে জনগণ বঞ্চিত হয়েছে। ঘন ঘন প্রকল্প পরিচালক বদলের প্রেক্ষিতে প্রকল্প পরিচালকগণ প্রকল্পের কাজ যথাযথভাবে সুপারভিশন ও মনিটরিং করতে পারেন না বিধায় প্রকল্পের বাস্তবায়ন বিঘ্নিত হয়েছে।

৯। ক্রয় সংক্রান্ত তথ্যাদিঃ

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

৯.২ পণ্য, কার্য ও সেবা ক্রয়ঃ (পণ্য ও কার্য ২০০.০০ লক্ষ টাকার উপরে এবং সেবা ১০০.০০ লক্ষ টাকার উপরে) প্রকল্পের অনুমোদিত ডিপিপি অনুযায়ী ভৌগোলিক অবস্থান ও কাজের ধরন ন বিবেচনায় ২৯টি সড়কের মূল পূর্ত কাজ ৫৩টি ছোট ছোট প্যাকেজের মাধ্যমে ২০৪৫২.৭০ লক্ষ টাকায় ক্রয়ের সংস্থান ছিল। তবে বাস্তবে HOPE এর অনুমোদনক্রমে প্যাকেজ সংখ্যা অপরিবর্তিত রেখে অধিকাংশ প্যাকেজকে ছোট ছোট লটে বিভক্ত করা হয়েছে। এ লক্ষ্যে প্রতিটি দরপত্র ২টি বাংলা, ১টি ইংরেজী, সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের নিজস্ব ওয়েব সাইট ও প্রযোজ্য ক্ষেত্রে সিপিটিইউ এর ওয়েব সাইটে প্রকাশ করা হয়। দরপত্র উন্মুক্তকরণ কমিটিতে মূল্যায়ন কমিটি হতে ১জন সদস্য অন্তর্ভুক্ত করা হয়েছে। ক্রয়কারী প্রতিষ্ঠান হতে ৬০ দিন সময় দিয়ে দরপত্র গ্রহণ করা হয়েছে। দরপত্র মূল্যায়ন কমিটির সদস্য সংখ্যা ছিল ৭ জন। তন্মধ্যে সংস্থা বহির্ভূত সদস্য ছিল ৩ (তিন) জন। মূল্যায়ন কমিটির আহ্বায়ক ছিলেন অনুমোদনকারী কর্তৃপক্ষের উপর ভিত্তি করে সংশ্লিষ্ট সড়ক বিভাগ/সার্কেলের নির্বাহী/তত্ত্বাবধায়ক প্রকৌশলী। দরপত্র খোলার পর ৭ দিনের মধ্যে দরপত্র মূল্যায়ন করা হয়। তত্ত্বাবধায়ক/অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী, রাজশাহী জোন কর্তৃক সবকটি দরপত্র অনুমোদন করা হয়। এ ক্ষেত্রে দরপত্র উন্মুক্তকরণের দিন হতে প্রস্তাব অনুমোদন পর্যন্ত সময় লেগেছে সর্বনিম্ন ৭৩ দিন ও সর্বোচ্চ ১৪৯ দিন (প্রস্তাবের বৈধতার গ্রহণযোগ্য মেয়াদ ৬০ হতে ১২০ দিন)। এছাড়া ঠিকাদারের দুর্বল পারফরম্যান্সের কারণে ১০% জরিমানা আরোপপূর্বক কয়েকটি চুক্তি বাতিল করা হয়েছে। তবে যে বিষয়গুলো বিবেচনায় নিয়ে প্যাকেজ ভাঙা হয়েছে সে বিষয়গুলো ডিপিপি প্রণয়নের সময় বিবেচনায় নেয়ার বিষয়টি মন্ত্রণালয়/সংস্থাকে নিশ্চিত করতে হবে। প্রধান প্রধান দরপত্র সংক্রান্ত তথ্য নিম্নরূপ:

Description of procurement (Goods/works/consultancy) as per bid document		Tender/Bid/ Proposal Cost (In lac Taka)		Tender/Bid/Proposal		Date of completion of works/services and supply of goods	
		As per PP	Contract Value	Invitation Data	Contract Signing/L.C opening date	As per contract	Actual
1		2	3	4	5	6	7
1	Flexible pavement at 15+700 to 17+075km. of Atrasingra Road (Naogaon Division)		2.72 (Package-02)	2010-2011	25-08-2011	30-06-2013	28-06-13
2	Flexible pavement at 7+000 to 11+000km. of Atrai-Singra Road (Naogaon Division)		2.30 (Lot 01/01)	2009-2010	24-11-2009	24-03-2010	24-03-10
3	Widening, Strengthening and Surfacing of Existing Pavement at 47 th (p), 48 th , 49 th (p), 50 th (p) 51 st (p), 61 st (p) and 62 nd (p) Km of Patnitala-Sapahar-Porsha-Rahonpur Road (Naogaon Division)		2.69	2009-2010	02-08-2010	30-11-2010	25-11-10
4	Strengthening and Surfacing of Existing Pavement at 37 th (P), 38 th (p), 44 th (p), 45 th (p), 46 th (p), 53 rd (p), 54 th (p) & 60 th (p) km of Patnitala-Shapahar-Porsha-Rahonpur Road. (Naogaon Division)		2.22 (Lot 01/05)	2009-2010	24-11-2009	23-04-2010	15-04-10

Description of procurement (Goods/works/consultancy) as per bid document		Tender/Bid/ Proposal Cost (In lac Taka)		Tender/Bid/Proposal		Date of completion of works/services and supply of goods	
		As per PP	Contract Value	Invitation Data	Contract Signing/L.C opening date	As per contract	Actual
5	Widening, Strengthening and Surfacing of Existing Pavement at 36 th (p), 37 th (p) 40 th (P), 41 st (p), 42 nd (p), 46 th (p), 47 th (p) & 53 rd (p) km of Patnitala-Sapahar-Porsha-Rahonpur Road (Naogaon Division)		3.06 (Pakage-03)	2010-2011	25-08-2011	16-04-2013	14-04-13
6	Widening/Raising Strengthening, Carpeting & Seal Coat at 7 th (p) to 12 (p), 17 th (p) to 19 th (p), 20 th to 24 th (p), 28 th (p) to 32 nd , 46 th to 48 th km of B-J-P-M Tanore Road (Rajshahi Division)		4.47 (Lot 02)	2010-2011	29-05-2011	25-12-2011	18-12-12
7	Strengthening Carpeting & Seal Coat at 12 th (p), to 15 th (p), 21 st (p) to 24 th km of Bagshare-Bagdhani-Bidhrampur-Habbishnagar-Palashbari- Gunigram road Rajshahi Division)		2.07 (Lot 01)	2010-2011	26-05-2011	23-10-2011	12-10-11
8	Construction of 42.68 meter long P.C Girder Bridge at 26 th km of Baliaghata-Jouban-Pakrey-Moundumala-Pakerhat-Tanore Road Rajshahi Division)		4.62	2009-2010	21-04-2010	13-10-2011	20-08-11
9	Flexible Pavement at 16 th (p), 17 th (p), 18 th (p), 33 rd (p), 34 th (p) km & Surfacing work existing base coarse at 23th (p), 26 th (p) km, Protective work at 10 th (p), 11 th (p), 33th (p), 34 th (p) km of Kaligonj-Naldangarhat-Sarkutiabazar Road,		2.21	2010-2011	19-01-2011	30-06-2013	28-05-13
10	Construction of 24.40 meter long Pre-Stressed Concrete girder bridge at 21 st km (p) of Ahamedpur-Baraigram-Gurudaspur Road, (Natore Division)		2.09	2010-2011	19-01-2011	19-01-2012	19-01-12
11	Improvement of Kaligonj (Sherkol)-Naldangarhat-Sarkutiabazar Road, (Nataore Divsion)		3.76	2009-2010	29-12-2009	27-06-2010	21-06-10
12	Improvement of Signra-Gurudaspur-Chatmohore Road. (Nataore Divsion)		2.30 (Lot 01/01)	2009-2010	10-12-2009	08-06-2010	18-05-10

১০। বছর ভিত্তিক ডিপিপি লক্ষ্যমাত্রা, আরএডিপি বরাদ্দ, অবমুক্তি ও ব্যয় (পিসিআর এর ভিত্তিতে):

(লক্ষ টাকায়)

অর্থবছর	সংশোধিত বরাদ্দ ও লক্ষ্যমাত্রা				টাকা অবমুক্তি	ব্যয় ও বাস্তব অগ্রগতি			
	মোট	টাকা	প্রকল্প সাহায্য	বাস্তব লক্ষ্যমাত্রা %		মোট	টাকা	প্রকল্প সাহায্য	বাস্তব অগ্রগতি %
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮	৯	১০
২০০৮-২০০৯	৫০০.০০	৫০০.০০	-	২.২২%	৫০০.০০	৫০০.০০	৫০০.০০	-	২.২২%
২০০৯-২০১০	৫৩২৫.০০	৫৩২৫.০০	-	২৩.৬৭%	৫৩২৫.০০	৫৩২৫.০০	৫৩২৫.০০	-	২৩.৬৭%
২০১০-২০১১	৩৩০০.০০	৩৩০০.০০	-	১৪.৬৭%	৩৩০০.০০	৩৩০০.০০	৩৩০০.০০	-	১৪.৬৭%
২০১১-২০১২	৯০০.০০	৯০০.০০	-	৪.০০%	৪৫০.০০	৪৫০.০০	৪৫০.০০	-	২.০০%
২০১২-২০১৩	৬৫১৮.৩৭	৬৫১৮.৩৭	-	৩০.৯৭%	৬৯৬৮.৩৭	৬৯৬৮.৩৭	৬৯৬৮.৩৭	-	৩০.৯৭%
২০১৩-২০১৪	৭৩.৭০	৭৩.৭০	-	০.৩৩%	৭৩.৭০	৭৩.৭০	৭৩.৭০	-	০.৩৩%
মোট=	১৭০৬৭.০৭	১৭০৬৭.০৭	-	৭৫.৮৬%	১৬৬১৭.০৭	১৬৬১৭.০৭	১৬৬১৭.০৭	-	৭৩.৮৬%

১১। **কাজ অসম্পূর্ণ থাকলে তার কারণঃ** এটি একটি আমরেলা প্রকল্প। কর্তৃপক্ষের সিদ্ধান্তক্রমে জুন ২০১৪ এরপর প্রকল্পের মেয়াদ বৃদ্ধি না করা, অর্থ বরাদ্দের স্বল্পতা, অত্যধিক নিমণ কিংবা উচ্চদরের কারণে বারংবার দরপত্র বাতিলপূর্বক পুনঃদরপত্র আহবানে সময় ক্ষেপন এবং কয়েকটি প্যাকেজে ঠিকাদারের দুর্বল পারফরম্যান্স যথা মালামাল ও যন্ত্রপাতি সরবরাহে ব্যর্থতা, কম বাসআব অগ্রগতি ও গুণগতমান রক্ষায় ব্যর্থতা প্রভৃতি কারণে দরপত্র বাতিল করায় কিছু কিছু অংগে কাজ অসমাপ্ত রয়ে গেছে।

১২। **সাধারণ পর্যবেক্ষণঃ**

১২.১ **পটভূমি ও উদ্দেশ্যঃ** সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর কর্তৃক ৫৪৯৫.৯১ কোটি টাকা প্রাক্কলিত ব্যয় সম্বলিত ৯টি গুচ্ছ প্রকল্প বার্ষিক উন্নয়ন কর্মসূচির আওতায় বাস্তবায়িত হয়ে আসছিল। সারা দেশব্যাপী বিস্তৃত এ সকল প্রকল্পে অসংখ্য উপ-প্রকল্প অন্তর্ভুক্ত থাকায় এগুলোর বাস্তবায়ন, পরিবীক্ষণ ও মূল্যায়ন করা সম্ভব হচ্ছিল না। এ ফলশ্রুতিতে মাননীয় প্রধান উপদেষ্টার সভাপতিত্বে ১৬/০৮/২০০৭ তারিখে অনুষ্ঠিত সভায় সড়ক পরিবহন ও সেতু মন্ত্রণালয়ের আওতায় বাস্তবায়নধীন গুচ্ছ প্রকল্পগুলো অবশ্যই জুন/২০০৮ এ সমাপ্ত করতে হবে মর্মে সিদ্ধান্ত গৃহীত হয়। পরবর্তীতে অর্থাৎ গত ১১/১২/২০০৭ তারিখে অনুষ্ঠিত আরো একটি সভায় সড়ক পরিবহন ও সেতু মন্ত্রণালয়ের আওতায় বাস্তবায়নধীন ৯টি গুচ্ছ প্রকল্প নিয়ে বিস্তারিত আলোচনা হয়। উক্ত সভায় সিদ্ধান্ত গৃহীত হয় যে, সড়ক পরিবহন ও সেতু মন্ত্রণালয়ের ৯টি গুচ্ছ প্রকল্পভুক্ত ৬৬৭টি উপ-প্রকল্পের মধ্যে ৪৩১টি উপ-প্রকল্প জুন, ২০০৮ এর মধ্যে সমাপ্ত করতে হবে এবং গুচ্ছ প্রকল্পগুলোর অবশিষ্ট ২৩৬টি উপ-প্রকল্প এবং “জেলা সড়ক উন্নয়ন (২য় পর্যায়)” শীর্ষক প্রকল্পের ৫৮টি উপ-প্রকল্পের বাস্তবায়ন পদ্ধতি আলোচনার জন্য পরিকল্পনা কমিশনের সংশ্লিষ্ট সেক্টর কর্তৃক সভা আহবান করে নতুন প্রকল্প গ্রহণের ব্যাপারে প্রয়োজনীয় পদক্ষেপ গ্রহণ করবে। সে অনুযায়ী পরিকল্পনা কমিশনের সদস্য (ভৌত অবকাঠামো বিভাগ) এর সভাপতিত্বে ৩০/০৩/২০০৮ তারিখে অনুষ্ঠিত আন্তঃমন্ত্রণালয় সভায় সওজ’র ৮টি জোন ভিত্তিক মোট ২০০০.০০ কোটি টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে ৮টি গুচ্ছ প্রকল্প প্রণয়নের সিদ্ধান্ত গৃহীত হয়। উক্ত সভার সিদ্ধান্ত অনুযায়ী সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ থেকে সওজ-এর রাজশাহী জোনের ৬টি জেলার ২৯টি গুরুত্বপূর্ণ জেলা সড়ক উন্নয়নের লক্ষে ২২৪.৯৮০৪ কোটি টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে বিবেচ্য প্রকল্পটি গ্রহণের প্রস্তাব করা হয়েছে।

প্রকল্পের উদ্দেশ্যঃ প্রকল্পটির উদ্দেশ্য হলো সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের রাজশাহী জোনের আওতাধীন ২৯টি জেলা সড়ক উন্নয়নের মাধ্যমে দেশের অন্যান্য স্থানের সাথে নিরাপদ ও নিরবচ্ছিন্ন সড়ক যোগাযোগ স্থাপন।

১২.২ **প্রকল্পের অনুমোদন ও সংশোধনঃ** প্রকল্পটি ০৩/০২/২০০৯ তারিখে অনুষ্ঠিত একনেক সভায় মোট ২২৪৯৮.০৪ লক্ষ টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে জানুয়ারি, ২০০৯ হতে ডিসেম্বর ২০১১ মেয়াদে বাস্তবায়নের লক্ষে অনুমোদিত হয়। পরবর্তীতে সড়ক পরিবহন ও সেতু মন্ত্রণালয় হতে ২৩/১১/২০০৯ তারিখে প্রকল্পটি অনুমোদনের প্রশাসনিক আদেশ জারী করা হয়। মূল অনুমোদন মোতাবেক নির্ধারিত মেয়াদে সম্পন্ন করতে না পারায় যথায়থ কর্তৃপক্ষ কর্তৃক প্রকল্পটির ব্যয় বৃদ্ধি ব্যতিরেকে মেয়াদকাল জুন, ২০১৪ পর্যন্ত বৃদ্ধি করা হয়।

১২.৩ **সার্বিক আর্থিক ও বাস্তব অগ্রগতিঃ** প্রকল্পের আওতায় জুন, ২০১৪ পর্যন্ত ক্রমপুঞ্জিত আর্থিক অগ্রগতি হয়েছে ১৬৬১৭.০৭ লক্ষ টাকা যা অনুমোদিত ব্যয় ২২৪৯৮.০৪ লক্ষ টাকার ৭৩.৮৬%। উক্ত সময়ে অনুমোদিত প্রকল্পের মাত্র ৮৫% বাস্তব অগ্রগতি সাধিত হয়েছে (অনুচ্ছেদ-৬)।

সড়কওয়ারী বাস্তবায়ন অগ্রগতি

(লক্ষ টাকায়)

ক্রঃ নং	সড়ক বিভাগ	সড়কের নাম	সড়কের দৈর্ঘ্য (কিঃমিঃ)	ডিপিপি প্রাক্কলিত মূল্য	অগ্রগতি	
					বাস্তব (%)	আর্থিক
১	২	৩	৪	৫	৬	৭
১.	নবাবগঞ্জ	গোদাগাড়ী-নাচোল-নিয়ামতপুর সড়ক (নবাবগঞ্জ অংশ)	২০.৭০০	১১০০.০০	৮৫%	৯৯৪.৯৮
২.	রাজশাহী	রাজশাহী-দামকুড়াহাট-কাকনহাট- আমনুরা সড়ক	৩৬.০০	৩২৫.৮৬৪	৯০%	২৯৫.১৩
৩.	রাজশাহী	মান্দা-বাগমারা-আত্রাই সড়ক (রাজশাহী অংশ)	২২.৫০০	৮৫১.৩০১	৩৭%	১৪৩.০৫
৪.	রাজশাহী	বাগমারা-বাগধানী-বিলধরপুর-চক্কিশনগর- পলাশবাড়ী-গুনিগ্রাম সড়ক	২৮.৯৩০	৪৭৩.৩৯৬	৯০%	৩৮৪.২১
৫.	রাজশাহী	সারদা বাজার-সাদীপুর-সলুয়া মালেকের মোড়-পুটিয়া সড়ক	৭.৪৭০	৩৪১.৬০৫	৬৫%	১৯১.৬৫
৬.	রাজশাহী	বালিয়াঘাটা-যৌবনপাকড়ী-কালিতলা- মন্ডুমালা-ময়েনপুর-তানোর সড়ক	৪৫.৮৯০	১৬৬৪.৩৪৪	৭০%	৯৯৬.০৯
৭.	রাজশাহী	মোহনপুর-বাগমারা (ভবানীগঞ্জ) সড়ক	২২.৯৫০	৫৮৪.৮৮১	৬৭%	২৮১.৭৮
৮.	রাজশাহী	রাজশাহী-হাটগোদাগাড়ী-ফলিয়ারবিল- মোহনগঞ্জ সড়ক	২৪.১৫০	৭৪৯.৭১৬	৩৫%	২১৩.৩৪
৯.	নওগাঁ	পল্লীতলা-সাপাহার-রহনপুর-কানসাট সড়ক উন্নয়ন (নওগাঁ অংশ)	৪৬.৫০০	১০৩৮.৭০৮	৯০%	৮৩০.৯৬
১০.	নওগাঁ	আত্রাই-সিংড়া সড়ক (নওগাঁ অংশ)	১৭.৭০০	১০৭৭.৫৮২	৫৫%	৫৬৪.৬৩
১১.	নওগাঁ	মান্দা-বাগমাড়া-আত্রাই সড়ক (নওগাঁ অংশ)	২৫.৬৩০	৮৬৪.৯৩০	৫৭%	৪৫০.৭৩
১২.	নওগাঁ	জয়পুরহাট-আক্কেলপুর-বদলগাছী- চৌমাসিয়া সড়ক (আক্কেলপুর-বদলগাছী অংশ এবং মাতাজিরহাট-চৌমাসিয়া অংশ)	১২.০০	৬৩৯.৭২৭	৭৫%	৪২১.৭২
১৩.	নওগাঁ	এনায়েতপুর-মহাদেবপুর-পাটাকাটাহাট সড়ক	১৮.২৯০	৬১৬.২০৯	৯৫%	৫৯৪.২৫
১৪.	নওগাঁ	মহাদেবপুর (নওগাঁ-জয়পুরহাট আঞ্চলিক মহাসড়ক)-সরাইগাছি পোরশা সড়ক (পল্লীতলা-শিবপুর সংযোগসহ)	৪৭.২৫০	৬০১.৭০০	৯০%	৫২৩.৬৫
১৫.	নাটোর	আত্রাই-সিংড়া সড়ক (নাটোর অংশ)	৭.০৩০	৬২৩.৩৩৭	১০০%	৬০৭.৮৫
১৬.	নাটোর	আহমেদপুর-বড়াইগ্রাম-গুরুদাসপুর সড়ক উন্নয়ন	২২.৪৫৫	৩৬৩.১৯৮	১০০%	৩০৮.৬০
১৭.	নাটোর	কালিগঞ্জ (শেরকুল)- নলডাঙ্গার হাট- সরকুতিয়া বাজার সড়ক	২৫.৮২০	৯২৪.০৯৩	৬৫%	৫৮৮.২৫
১৮.	নাটোর	সিংড়া-গুরুদাসপুর-চাটমোহর সড়ক (নাটোর অংশ)	৩৫.৩০০	৫৭৯.১২৮	৭৫%	৩৭০.১৭
১৯.	পাবনা	সাটিয়াখোলা-মানপুর-হইখালী-কল্যানপুর- ২৪ মাইল বিশ্বরোড সড়ক	১২.০০	৮০৮.৫০০	৬৪%	৪৫৩.৬৭

ক্রঃ নং	সড়ক বিভাগ	সড়কের নাম	সড়কের দৈর্ঘ্য (কিঃমিঃ)	ডিপিপি প্রাক্কলিত মূল্য	অগ্রগতি	
					বাসআব (%)	আর্থিক
১	২	৩	৪	৫	৬	৭
২০.	পাবনা	সিংড়া-গুরুদাসপুর-চাটমোহর সড়ক (পাবনা অংশ)	৮.৪০০	৫৪২.৪৮৭	৮৫%	৩২৫.৮৭
২১.	পাবনা	চাটমোহর সড়ক-পার্বাডাঙ্গা-ইদিলপুর- ডেংগারগাঁও-পাবনা সদর সড়ক	৩২.০০	১৫৬৯.৭০০	৯০%	১১৪৩.৪৭
২২.	পাবনা	উল্লাপাড়া-লাহিড়ী-মোহনপুর-ভাংগুড়া সড়ক (পাবনা অংশ)	৫.০০	১৬৪৭.৬২৪	৯৫%	১২১৫.২৩
২৩.	সিরাজগঞ্জ	দৌলতপুর (ডুফুরিয়া)-সলিমাবাদ-চৌহালী সড়ক (সিরাজগঞ্জ অংশ)	৮.০০	৬৬০.০০	৮৫%	৪৫৭.৩৭
২৪.	সিরাজগঞ্জ	কালিয়াকান্দা-কামারখন্দ উল্লাপাড়া সড়ক	১৮.১৮৫	৩৩০.০০	৭৩%	২১৫.১৯
২৫.	সিরাজগঞ্জ	সিরাজগঞ্জ-কাজিগঞ্জ-ধুনট-শেরপুর সড়ক (সিরাজগঞ্জ অংশ)	৩৯.০০	৮৮০.০০	৭৫%	৫৬৭.৮২
২৬.	সিরাজগঞ্জ	রায়গঞ্জ (ডুইয়াগাতী)-নিমগাছি-তাড়াশ সড়ক	১৬.৭৯০	৪৪০.০০	৫৫%	২০০.৩২
২৭.	সিরাজগঞ্জ	সিরাজগঞ্জ (বাগবাটি)-ধুনট (সেনামুখী) সড়ক	২০.৩৫০	৮৮০.০০	৭৫%	৬৪৫.২৯
২৮.	সিরাজগঞ্জ	উল্লাপাড়া-লাহিড়ী-মোহনপুর-ভাংগুড়া সড়ক (সিরাজগঞ্জ অংশ)	১৪.৭১৭	৭৭০.০০	৭৫%	৫৪৩.৪৭
২৯.	সিরাজগঞ্জ	পোড়াবাড়ী-কামারখন্দ (জামতৈল)-নলকা সড়ক	১৬.৩৩০	৫৫০.০০	৬৫%	৩৫০.২৬
মোট=			৬৫৭.৩৪	২২৪৯৮.০৪	৮৫%	১৬৬১৭.০৭

১৩। প্রকল্প পরিদর্শন : আইএমইডি কর্তৃক প্রকল্পটি ২৯ ও ৩০ সেপ্টেম্বর এবং ১৪ ও ১৫ অক্টোবর ২০১৫ তারিখে পরিদর্শন করা হয়। পরিদর্শনকালে রাজশাহী, চাঁপাইনবাবগঞ্জ, নওগাঁ ও নাটোর জেলার সংশ্লিষ্ট নির্বাহী প্রকৌশলীগণ এবং সওজ-এর সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তাগণ উপস্থিত ছিলেন। প্রকল্প এলাকা সরেজমিনে পরিদর্শন, প্রকল্প সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তাদের সঙ্গে আলোচনা, প্রাপ্ত তথ্য বিশ্লেষণ ও পিসিআর এর তথ্যের ভিত্তিতে প্রতিবেদনটি প্রণয়ন করা হয়েছে।

১৩.১ পল্লীতলা-সাপাহার-রহনপুর-কানসাট সড়ক উন্নয়ন (নওগাঁ অংশ): এ উপ-প্রকল্পের জন্য অনুমোদিত ডিপিপিতে ০.৪০ লক্ষ ঘনমিটার মাটির কাজ, ৯.০০ কি:মি: পেভমেন্ট শক্তিশালীকরণ, ৮ কি:মি: পেভমেন্ট প্রশস্তকরণ, ২৫.০০ কি:মি: পেভমেন্ট সার্ফেসিং ও ৬ মিটার কালভার্ট (২টি) নির্মাণ বাবদ ২টি প্যাকেজের আওতায় ১০৩৮.৭০৮ লক্ষ টাকার সংস্থান ছিল। সে অনুযায়ী ২টি প্যাকেজের আওতায় ঠিকাদার প্রতিষ্ঠানের সঙ্গে ৮৩০.৯৬ লক্ষ টাকায় ১৫/০৮/২০০৯ তারিখে চুক্তি স্বাক্ষরিত হয়। চুক্তি মোতাবেক ১৫/০৬/২০১০ তারিখে কাজ সম্পাদনের সময় থাকলেও কাজ সম্পাদনে ২৩/০১/২০১৩ পর্যন্ত সময় লেগে যায়। প্রকল্পের আওতায় ৯.০০ কি:মি: বিদ্যমান সড়ক শক্তিশালীকরণ, ৬.৫ কি:মি: সড়ক বাঁধ প্রশস্তকরণ, ২০ কি:মি: পেভমেন্ট সার্ফেসিং এবং ৬ মিটার (২টি) কালভার্ট নির্মাণ সম্পন্ন হয়েছে। সড়কের উভয় পাশে সড়ক হতে উঁচুতে প্রচুর দোকানপাট ও বাড়ি ঘর অবস্থিত দেখা যায়। সড়কে ড্রেনের সংস্থান নেই। ফলে সড়কে র বাজার অংশে পানি জমে থাকতে এবং কিছু গটহোল ও সার্ফেসিং নষ্ট হয়েছে দেখা যায়। পরিদর্শনের সময়ে প্রকল্পের আওতায় নির্মিত ২টি কালভার্ট (৬ মি:) দেখা হয়। কালভার্টগুলো বাহ্যিকভাবে গুণগত মানসম্পন্ন প্রতীয়মান হয়েছে।



চিত্র-১: ডেন না থাকায় সড়কে জমে থাকা পানি



চিত্র-২: নির্মিত ফ্লেস্কিবল পেভমেন্ট

১৩.২ এনায়েতপুর-মহাদেবপুর-পাটকাটাহাট সড়ক (নওগাঁ জেলা): এ উপ-প্রকল্পের জন্য অনুমোদিত ডিপিপিতে ০.৫০ লক্ষ ঘনমিটার মাটির কাজ, ৩.০০ কি:মি: পেভমেন্ট নতুন নির্মাণ, ৪.৬০ কি:মি: পেভমেন্ট পুনঃনির্মাণ, ১.০০ কি:মি: পেভমেন্ট শক্তিশালীকরণ, ৭.৬০ পেভমেন্ট সার্ফেসিং ও ৫০০.০০ মিটার আরসিসি প্রি-কাস্ট প্যালাসাইডিং দ্বারা রক্ষাপ্রদ কাজ বাবদ ২টি প্যাকেজের আওতায় ৬১৬.২০৯ লক্ষ টাকার সংস্থান ছিল। সে অনুযায়ী ২টি প্যাকেজের আওতায় ঠিকাদার প্রতিষ্ঠানের সঙ্গে ৫৯৪.২৫ লক্ষ টাকায় চুক্তি স্বাক্ষরিত হয়। জুন ২০১৪ পর্যন্ত প্রকল্পের আওতায় ০.৫০ লক্ষ ঘনমিটার মাটির কাজ, ৩.০০ কি:মি: পেভমেন্ট নতুন নির্মাণ, ৩.০০ কি:মি: পেভমেন্ট পুনঃনির্মাণ, ০.৮০ কি:মি: পেভমেন্ট শক্তিশালীকরণ, ৬.৮০ কি:মি: পেভমেন্ট সার্ফেসিং ও ২৫০.০০ মিটার আরসিসি প্রি-কাস্ট প্যালাসাইডিং দ্বারা রক্ষাপ্রদ কাজ সম্পন্ন হয়েছে দেখা যায়। সড়কটির সার্ফেসিং কোন কোন অংশে ক্ষয়, আনডিউলেশন ও কিনারা ভাঙা দেখা গেছে। ডিপিপিতে সংস্থান না থাকলেও পরিদর্শনকালে সড়কটিতে কিছু রক্ষাপ্রদ কাজের প্রয়োজনীয়তা অনুভূত হয়েছে।

১৩.৩ সিংড়া-আত্রাই সড়ক (নাটোর জেলা): এ উপ-প্রকল্পের জন্য অনুমোদিত ডিপিপিতে ০.৬৮ লক্ষ ঘনমিটার মাটি দ্বারা সড়ক বাঁধ নির্মাণ, ৩.৭০ কি:মি: নতুন পেভমেন্ট নির্মাণ, ৬.৬৮ কি:মি: পেভমেন্ট সার্ফেসিং, ১৫০০০.০০ বর্গ মিটার কনক্রিট স্লোপ প্রটেকশন নির্মাণ ও ৩৫০.০০ মিটার আরসিসি গ্লেট প্যালাসাইডিং নির্মাণ বাবদ ২টি প্যাকেজের আওতায় ৬২৩.৩৩৭ লক্ষ টাকার সংস্থান ছিল। সে অনুযায়ী ২টি প্যাকেজের আওতায় ঠিকাদার প্রতিষ্ঠানের সঙ্গে ৬০৭.৮৫ লক্ষ টাকায় চুক্তি স্বাক্ষরিত হয়। জুন ২০১৪ পর্যন্ত প্রকল্পের আওতায় ০.৭৫ লক্ষ ঘনমিটার মাটির কাজ, ৩.০০ কি:মি: পেভমেন্ট নতুন নির্মাণ, ৫.৮০ কি:মি: পেভমেন্ট সার্ফেসিং ও ১৩৭৫০.০০ বর্গমিটার কনক্রিট স্লোপ প্রটেকশনের কাজ সম্পন্ন হয়েছে দেখা যায়। পরিদর্শনকালে বিলের উপর দিয়ে সড়কটি নির্মাণ করা হয়েছে দেখা যায়। ফলে ব্যাপক রক্ষাপ্রদ কাজের প্রয়োজন হয়েছে। নির্মিত কনক্রিট স্লোপ ২/১টি স্থানে কিছুটা ধসে যেতে দেখা গেছে। এছাড়া সড়ক বাঁধের সোল্ডারে কিছু গর্ত হতেও দেখা গেছে। ডিপিপি'র সংস্থান অনুযায়ী সড়কটি বেইজ টাইপ-২ দ্বারা নির্মাণ করা হয়েছে মর্মে নির্বাহী প্রকৌশলী পরিদর্শনকালে আইএমইডিকে অবহিত করেন।



চিত্র-৩: নির্মিত রক্ষাপ্রদ কাজ



চিত্র-৪: নির্মিত ফ্লেস্কিবল পেভমেন্ট

১৩.৪। **গোদাগাড়ী-নাচোল-নিয়ামতপুর সড়ক (নবাবগঞ্জ জেলা):** এ উপ-প্রকল্পের জন্য অনুমোদিত ডিপিপিতে ০.৩১ লক্ষ ঘনমিটার মাটি দ্বারা সড়ক বাঁধ প্রশস্তকরণ, ২.৭০ কি:মি: পেভমেন্ট পুনঃনির্মাণ, ৯.৮৬১ কি:মি: পেভমেন্ট শক্তিশালীকরণ, ৯.২৬ কি:মি: পেভমেন্ট প্রশস্তকরণ ও ২৫.০৯১ কি:মি: পেভমেন্ট সার্ফেসিং (কার্পেটিং ও সীলকোট) বাবদ ২টি প্যাকেজের আওতায় ১১০০.০০ লক্ষ টাকার সংস্থান ছিল। সে অনুযায়ী ২টি প্যাকেজের আওতায় ঠিকাদার প্রতিষ্ঠানের সঙ্গে ৯৯৪.৯৮ লক্ষ টাকায় চুক্তি স্বাক্ষরিত হয়। জুন ২০১৪ পর্যন্ত প্রকল্পের আওতায় ০.৩৫ লক্ষ ঘনমিটার মাটির কাজ, ২.৫০ কি:মি: পেভমেন্ট পুনঃনির্মাণ, ৬.৫ কি:মি: পেভমেন্ট শক্তিশালীকরণ, ৮.৫০ কি:মি: পেভমেন্ট প্রশস্তকরণ ও ২২.০০ কি:মি: পেভমেন্ট সার্ফেসিং (কার্পেটিং ও সীলকোট) সম্পন্ন হয়েছে দেখা যায়। পরিদর্শনকালে নির্মিত পেভমেন্টের কিছু কিছু স্থানে কিনারা ভাঙ্গা ও সার্ফেস ক্ষয় হয়েছে দেখা যায়। সড়কের চেইনেজ কিঃমিঃ ৬+৬০০ ১৩+২৫০ তে পেভমেন্ট খুঁড়ে বেইজ টাইপ-১ ও সার্ফেসিং পাওয়া গেছে যথাক্রমে ১৫০ মি:মি: ও ৪২ মি:মি: (গ্রহণযোগ্য পরিমাপ যথাক্রমে ১৫০ মি:মি: ও ৫০ মি:মি:) এবং ১৫০ মি:মি: ও ৪০ মি:মি: (গ্রহণযোগ্য পরিমাপ যথাক্রমে ১২৫ মি:মি: ও ৫০ মি:মি:)। এছাড়া বেইজ টাইপ-২ তে খোয়া:বালুর অনুপাত পাওয়া গেছে আনুমানিক ৬০:৪০ (গ্রহণযোগ্য অনুপাত ৬৫:৩৫)। এ প্রসঙ্গে সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তাগণ জানান, তিনটি বর্ষা মৌসুম অতিক্রান্ত হওয়া ও অত্যধিক যানবাহন চলাচলের কারণে সার্ফেস ক্ষয় হওয়ায় পুরো কিছুটা কম পাওয়া গেছে। তবে পাথর ও বালুর অনুপাত সঠিক রয়েছে মর্মে তিনি দাবী করেন।



চিত্র-৫: নির্মিত ফ্লেস্কিবল পেভমেন্ট



চিত্র-৬: নির্মিত ফ্লেস্কিবল পেভমেন্টের বিভিন্ন লেয়ার পরীক্ষা

১৩.৫ **রাজশাহী-দামকুড়াহাট-কাকনহাট-আমনুরা সড়ক (রাজশাহী জেলা):** এ উপ-প্রকল্পের জন্য অনুমোদিত ডিপিপিতে ০.০১৫২ লক্ষ ঘনমিটার মাটি দ্বারা সড়ক বাঁধ প্রশস্তকরণ, ১.৬৫ কি:মি: পেভমেন্ট নতুন নির্মাণ, ১৩.৯০ কি:মি: বিদ্যমান পেভমেন্ট সার্ফেসিং ও ২০.৭৫ মিটার আরসিসি প্লেট প্যালাসাইডিং দ্বারা রক্ষাপ্রদ কাজ বাবদ ১টি প্যাকেজের আওতায় ৩২৫.৮৬৪ লক্ষ টাকার সংস্থান ছিল। সে অনুযায়ী ১টি প্যাকেজের আওতায় ঠিকাদার প্রতিষ্ঠানের সঙ্গে ২৯৫.১৩ লক্ষ টাকায় চুক্তি স্বাক্ষরিত হয়। জুন ২০১৪ পর্যন্ত প্রকল্পের আওতায় ০.১০ লক্ষ ঘনমিটার মাটির কাজ, ১.৫০ কি:মি: পেভমেন্ট নতুন নির্মাণ ও ১৩.৬৫০ কি:মি: পেভমেন্ট সার্ফেসিং (কার্পেটিং ও সীলকোট) সম্পন্ন হয়েছে দেখা যায়। অনুমোদিত ডিপিপির সংস্থান অনুযায়ী নতুন নির্মিত পেভমেন্টে বেইজ টাইপ-২ ব্যবহার করা হয়েছে মর্মে নির্বাহী প্রকৌশলী পরিদর্শনকালে আইএমইডিকে অবহিত করেন। পরিদর্শনকালে নির্মিত পেভমেন্টে কোন পটহোল দেখা যায়নি। সড়কের চেইনেজ কিঃমিঃ ৫+২০০ ও ৯+২৫০ তে পেভমেন্ট খুঁড়ে বেইজ টাইপ-২ ও সার্ফেসিং পাওয়া গেছে যথাক্রমে ১৫০ মি:মি:, ৪২ মি:মি: ও ১৫০ মি:মি:, ৪০ মি:মি: (গ্রহণযোগ্য পরিমাপ যথাক্রমে ১৫০ মি:মি: ও ৪৭ মি:মি:)। এ প্রসঙ্গে সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তাগণ জানান, প্রকল্পের কাজ ঠিকাদারের নিকট হতে ২০১২ সালের জুন মাসে বুকে নেওয়া হয়েছে। ইতোমধ্যে তিনটি বর্ষা মৌসুম অতিক্রান্ত হওয়ায় সার্ফেসের সীলকোট কিছু ক্ষয় ও কিছু ভিতরে ঢুকে গেছে। ফলে পরিমাপে কিছুটা কম পাওয়া গেছে যা অস্বাভাবিক নয়।



চিত্র-৭: নির্মিত ব্রিজ



চিত্র-৮: নির্মিত সড়ক বাঁধ

১৪। প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জনঃ

পরিকল্পিত	উদ্দেশ্য অর্জন
প্রকল্পটির উদ্দেশ্য হলো সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের রাজশাহী জোনের আওতাধীন ২৯টি জেলা সড়ক উন্নয়নের মাধ্যমে দেশের অন্যান্য স্থানের সাথে নিরাপদ ও নিরবচ্ছিন্ন সড়ক যোগাযোগ স্থাপন।	প্রকল্পের আওতায় সওজ-এর রাজশাহী জোনের আওতাধীন ২৯টি গুরুত্বপূর্ণ জেলা সড়ক উন্নয়নের মাধ্যমে জেলা হেডকোয়ার্টারের সাথে উপজেলা হেডকোয়ার্টার এবং ইউনিয়ন গ্রোথ সেন্টারের সরাসরি সড়ক যোগাযোগ স্থাপিত হয়েছে বিধায় উদ্দেশ্য অনেকাংশে অর্জিত হয়েছে। তবে কিছু কিছু ক্ষেত্রে অনুমোদিত ডিপিপি অনুযায়ী শতভাগ বাসত্বব কাজ সম্পাদন না হওয়ায় উদ্দেশ্য শতভাগ অর্জিত হয়নি।

- ১৫। উদ্দেশ্য অর্জিত না হয়ে থাকলে তার কারণঃ প্রকল্পের আওতায় মাত্র ৮৫% বাসত্বব কাজ সম্পাদিত হয়েছে। ফলে শতভাগ উদ্দেশ্য অর্জিত হয়নি।
- ১৬। প্রকল্প বাস্তবায়ন সমস্যাঃ অর্থ বরাদ্দের স্বল্পতা, অত্যধিক নিমণ কিংবা উচ্চদরের কারণে বারংবার দরপত্র বাতিলপূর্বক পুনঃদরপত্র আহ্বানে সময় ক্ষেপন এবং কয়েকটি প্যাকেজে ঠিকাদারের দুর্বল পারফরম্যান্সের কারণে দরপত্র বাতিল করা প্রভৃতি কারণে কিছু কিছু অংশে কাজ অসমাপ্ত রয়ে গেছে।
- ১৭। রাজস্ব খাতে স্থানান্তরঃ প্রকল্পের আওতায় সম্পাদিত কাজ ইতোমধ্যে সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের রাজস্ব খাতে (ওপেন লাইন)-এ স্থানান্তর করা হয়েছে।
- ১৮। External Audit: মন্ত্রণালয় হতে প্রেরিত পিসিআর পর্যালোচনায় দেখা যায় প্রকল্পটির কোন Internal ও External Audit করা হয়নি। মন্ত্রণালয় কর্তৃক সমাপ্তি প্রতিবেদন প্রেরণের পূর্বে প্রকল্পটির External Audit করা প্রয়োজন ছিল।

১৯। মতামত/সুপারিশঃ

- ১৯.১ প্রকল্পটি বাস্তবায়নে মূল অনুমোদিত প্রকল্পের ২ বছর ৬ মাস (৮৩.৩৩%) অতিরিক্ত সময় ব্যয় হলেও বাস্তব অগ্রগতি হয়েছে মাত্র ৮৫%। ফলে প্রকল্পের উদ্দেশ্য যথাযথভাবে অর্জিত হয়নি। অর্থ বরাদ্দের স্বল্পতা, অত্যধিক নিমণ কিংবা উচ্চদরের কারণে বারংবার দরপত্র বাতিলপূর্বক পুনঃদরপত্র আহবানে সময় ক্ষেপন এবং কয়েকটি প্যাকেজে ঠিকাদারের দুর্বল পারফরম্যান্স যথা মালামাল ও যন্ত্রপাতি সরবরাহে ব্যর্থতা, কম বা স্তব অগ্রগতি ও গুণগতমান র ক্ষায় ব্যর্থতা প্রভৃতি কারণে কিছু কিছু অংশে কাজ অসমাপ্ত থাকায় এমনটি হয়েছে। এমটিবিএফ মন্ত্রণালয় হিসেবে সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ ভবিষ্যতে অনুমোদিত মেয়াদে প্রকল্পের সফল বাস্তবায়নের মাধ্যমে উদ্দেশ্য অর্জনের লক্ষ্যে এডিপিতে প্রয়োজনীয় অর্থ বরাদ্দসহ যথাযথ মনিটরিং ও সুপারভিশন নিশ্চিত করবে (অনু: ৫ ও ১১);
- ১৯.২ প্রকল্পটি বাস্তবায়নে ৮ (আট) বার প্রকল্প পরিচালক পরিবর্তন করা হয়েছে। ঘন ঘন প্রকল্প পরিচালক বদলের প্রেক্ষিতে প্রকল্প পরিচালকগণ যথাযথ সুপারভিশন ও মনিটরিং করতে পারেন না। ফলে প্রকল্পের যথাসময়ে বাস্তবায়ন বিঘ্নিত হওয়ার পাশাপাশি গুণগতমান নিশ্চিত করা করা সম্ভব হয় না। মন্ত্রণালয় বিষয়টি গুরুত্বের সাথে বিবেচনা করে ভবিষ্যতে গৃহীতব্য প্রকল্পের শুরু হতে সমাপ্তি পর্যন্ত এক ব্যক্তিকে প্রকল্প পরিচালকের দায়িত্ব প্রদানের বিষয়টি নিশ্চিত করবে (অনু: ৮);
- ১৯.৩ যে বিষয়গুলো বিবেচনায় নিয়ে প্যাকেজ ভাঙ্গা হয়েছে সে বিষয়গুলো ডিপিপি প্রণয়নের সময় বিবেচনায় নেয়ার বিষয়টি মন্ত্রণালয়/সংস্থাকে নিশ্চিত করতে হবে। সড়ক নির্মাণ/উন্নয়ন কাজে ডিপিপি প্রণয়নের সময় পিপিআর, ২০০৮ এর বিধানের আলোকে প্যাকেজের সংখ্যা সর্বনিম্ন পর্যায়ে রাখার লক্ষ্যে মন্ত্রণালয়কে আরো সচেষ্টিত হতে হবে (অনু: ৯.২);
- ১৯.৪ প্রকল্পের আওতায় নির্মিত সড়ক বাধের যে সকল স্থানে খাড়া ঢাল ও রেইন কাট সৃষ্টি হয়েছে তা চিহ্নিত পূর্বক দ্রুত মেরামতের উদ্যোগ নিতে হবে (অনু: ১৩.১-১৩.৬);
- ১৯.৫ নির্মিত পেভমেন্টের যে সকল স্থানে কিনারা ভাঙ্গা, পটহোল সৃষ্টি, সার্ফেস ক্ষয় ও সার্ফেসে ক্র্যাক সৃষ্টি হয়েছে তা চিহ্নিতপূর্বক দ্রুত সংস্কার করতে হবে। এছাড়া গুণগতমান রক্ষার স্বার্থে ভবিষ্যতে প্রকল্প বাস্তবায়নের সময় পেভমেন্টের বিভিন্ন লেয়ারে মেটারিয়ালের অনুপাত অনুমোদিত ডিজাইন অনুযায়ী নিশ্চিতকরণের বিষয়টি বিবেচনা করতে হবে (অনু: ১৩.১-১৩.৬)।
- ১৯.৬ যে সকল স্থানে কনক্রিট স্লোপ/প্যালাসাইডিং ধসে/হেলে পড়েছে তা চিহ্নিতপূর্বক দ্রুত সংস্কার করতে হবে (অনু: ১৩.১ - ১৩.৬);
- ১৯.৭ সমাপ্ত প্রকল্পটির সত্ত্বর External Audit সম্পাদন করতে হবে এবং কোন আপত্তি উত্থাপিত হলে তা দ্রুত নিষ্পত্তি করতে হবে (অনু: ১৮); এবং
- ১৯.৮ অনুচ্ছেদ ১৯.১ হতে ১৯. ৭ এর বিষয়ে গৃহীত ব্যবস্থা মন্ত্রণালয় আগামী ১ মাসের মধ্যে আইএমইডিকে অবহিত করবে।

প্রকল্পের নামঃ “জেলা সড়ক উন্নয়ন প্রকল্প (কুমিল্লা জোন) সংশোধিত” শীর্ষক
প্রকল্পের মূল্যায়ন প্রতিবেদন
(সমাপ্ত: জুন, ২০১৪)

- ১। উদ্যোগী বিভাগ/মন্ত্রণালয় : সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ/সড়ক পরিবহন ও সেতু মন্ত্রণালয়।
- ২। বাস্তবায়নকারী সংস্থা : সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর।

৩। প্রকল্পের অবস্থান:	জেলা	উপজেলা
	কুমিল্লা	চান্দিন্যা বরুড়া লাকসাম কুমিল্লা সদরলাঙ্গলকোটনবীনগর মুরাদনগর বুড়িচং দাউদকান্দিমেঘনা ও ব্রাহ্মণপাড়া।
	চাঁদপুর	হাজিগঞ্জদক্ষিণ মতলবউত্তর মতলবকচুয়া সদর ও ফরিদগঞ্জ।
	ব্রাহ্মণবাড়ীয়া	আশুগঞ্জ আখাউড়া বাঞ্ছারামপুরকসবা নবীনগর ও নাসিরনগর।
	নোয়াখালী	বেগমগঞ্জচাটখিলসদর সেনবাগ ও সোনাইমুড়ি।
	ফেনী	ছাগলনাইয়া দাঁগনভূইয়া সোনাগাজী ও পরশুরাম।
	লক্ষ্মীপুর	সদর রায়পুরচর আলেকজান্ডার ও রামগঞ্জ।

৪। প্রকল্পের বাস্তবায়ন সময় ও ব্যয়ে

(লক্ষ টাকায়)

প্রাক্কলিত ব্যয় (প্রঃ সাঃ)		প্রকৃত ব্যয় (প্রঃ সাঃ)	পরিকল্পিত বাস্তবায়নকাল		প্রকৃত বাস্তবায়নকাল	অতিক্রান্ত ব্যয় (মূল প্রাক্কলিত ব্যয়ের %)	অতিক্রান্ত সময় (মূল বাস্তবায়নকালের %)
মূল	সর্বশেষ সংশোধিত		মূল	সর্বশেষ সংশোধিত			
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮
২০৪৯৭.১৭	২২৩৫৪.৭৬	১৮০৬৭.৮৮	জানুয়ারী ২০০৯ থেকে ডিসেম্বর ২০১১	জানুয়ারী ২০০৯ থেকে জুন ২০১৩	জানুয়ারী ২০০৯ থেকে জুন ২০১৪	-	৮৩.৩৭%

৫। প্রকল্পের অঙ্গভিত্তিক বাস্তবায়ন অগ্রগতি নিম্নরূপ:

ক্র: নং	অঙ্গের বিবরণ (সর্বশেষ অনুমোদিত আরডিপিপি অনুযায়ী)	পরিমাণ/ সংখ্যা	অনুমোদিত আরডিপিপি অনুসারে লক্ষ্যমাত্রা	প্রকৃত বাস্তবায়ন		মন্তব্য
			আর্থিক	আর্থিক	বাস্তব (%)	
১	২	৩	৪	৬	৭	৮
১।	মাটির কাজ					
ক)	সড়ক বাঁধে মাটির কাজ	১.২০ ঘঃ মিঃ	১৮০.০০	১১৭.০৪	০.৭৪ (৬৫%)	
খ)	সড়ক প্রশস্তকরণ / সড়ক বাঁধে মাটির কাজ	১৬.৭৮ ঘঃ মিঃ	২৫২৬.১১	১৮৪৬.৪১	১২.৭৮ (৭৬.১৬%)	
২।	ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট নির্মাণ	-	-	-	-	
ক)	নতুন নির্মাণ	৭০.৭২ কিঃমিঃ	৩০৩১.৪৭	২৭১৩.৭০	৮০.৪৫ (১১৩.৭৫%)	
খ)	পুনঃনির্মাণ (এইচবিবি এর স্থলে ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট)	০.৭০ কিঃমিঃ	২৩.১০	১৬.০০	০.৪৮ (৬৮.৫৭%)	

ক্র: নং	অঙ্কের বিবরণ (সর্বশেষ অনুমোদিত আরডিপিপি অনুযায়ী)	পরিমাণ/ সংখ্যা	অনুমোদিত আরডিপিপি অনুসারে লক্ষ্যমাত্রা		প্রকৃত বাস্তবায়ন		মন্তব্য
			আর্থিক	আর্থিক	বাস্তব (%)		
১	২	৩	৪	৬	৭	৮	
গ)	মজবুতকরণ (-১৫০ মিঃমিঃ বেইজ টাইপ-১)	৪৭.৩২ কিঃ মিঃ	১০১৯.২৪	৯৭৩.৭৮	৪৫.২১ (৯৫.৫৪%)		
ঘ)	প্রশস্তকরণ	৭৩.৬০ কিঃ মিঃ	১৫৯৪.৫০	১৪৯৩.৬৩	৬৮.৯৪ (৯৩.৬৬%)		
ঙ)	মেরামত (ডব্লিউবিএম/কার্পেটিং এবং সীলকোটসহ)	৯.৩০ কিঃ মিঃ	৩৬৭.৩৫	৩৬৩.৫০	৯.২০ (৯৮.৯২%)		
চ)	হার্ড শোল্ডার	৩.২০ কিঃ মিঃ	৭০.৪০	৫১.০০	২.৩২ (৭২.৫%)		
ছ)	সার্ফেসিং (কার্পেটিং এবং সীলকোট)	৩৮৯.৯৩ কিঃমিঃ	৭০৭২.১৫	৫৮৬৯.৮৯	৩৩৪.৫৮ (৮৫.৮০%)		
৩।	কংক্রিট ব্রীজ ও কালভার্ট নির্মাণ	-	-	-	-		
৪।	আরসিসি ব্রীজ নির্মাণ ৬টি	১৫৯.৯১ মিঃ	১৩০৮.৯০	১০০৭.৬৭	১২৩.১৩ (৭৬.৯৯%)		
৫।	আরসিসি কালভার্ট নির্মাণ ১১৩টি	৫৯৫.৪৭ মিঃ	৩০৪২.৩৫	২৬০৪.৮৯	৪৯০.৮৭ (৮২.৫৭%)		
৬।	পাইপ কালভার্ট নির্মাণ	১৫টি	৩.০০	২.০০	১০টি (৬৬.৬৭%)		
৭।	বৃক্ষরোপণ	২১.০০ কিঃমিঃ	১২.৬০				
৮।	রক্ষাপ্রদ কাজ						
ক)	মেট্রেসিং	৫৮৮৬০.০০ বঃ মিঃ	৫২৭.৪১	২৮৩.০৮	৩৪৬৫১.১৬ (৫৮.৮৭%)		
খ)	টোওয়াল	১০৫৬০.০০ মিঃ	৩৪৫.৭৫	১৫২.৪৭	৪৬৭৬.৯৬ (৪৪.২৮%)		
গ)	আরসিসি প্লেট প্যালাসাইডিং	৯৬৭৫.০০ মিঃ	৩৭৮.৭০	২৩৬.৪৯	৬১৮২.০৪ (৬৩.৮৯%)		
৯।	নির্মাণকালীন রক্ষণাবেক্ষণ	থোক	৩৪৫.৯০	২৯৭.৩৩			
১০।	সাইন সিগন্যাল, কি: পোস্ট	থোক	৬৫.২৭	৪১.০০			
১১।	ইউটিলিটি শিফটিং	থোক	২.২৩				
১২।	ফিজিক্যাল কন্ট্রোল	১%	২১৯.১৬৪৩				
১৩।	প্রাইজ কন্ট্রোল	১%	২১৯.১৬৪৩				
	সর্বমোট:		২২৩৫৪.৭৬	১৮০৬৭.৮৮	৮০.৮২%		

৬। বছর ভিত্তিক আরডিপিপি বরাদ্দ, অবমুক্তি ও ব্যয় (পিসিআর এর ভিত্তিতে)

(লক্ষ টাকায়)

অর্থ বছর	অনুমোদিত আরডিপিপি'র সংস্থান	সংশোধিত এডিপি বরাদ্দ	অবমুক্ত	ব্যয়
২০০৮-২০০৯	২৬০.৫০	৫০০.০০	৫০০.০০	৪৯৯.৮৯
২০০৯-২০১০	৫৭৬৩.৮৯	৫১২৫.০০	৫১২৫.০০	৫১২৫.০০

২০১০-২০১১	৭২০৫.২২	৩৫০২.০০	৩৫০২.০০	৩৫০২.০০
২০১১-২০১২	৭০৫৬.৬৫	১৪০০.০০	১৪০০.০০	১৪০০.০০
২০১২-২০১৩	২০৬৮.৫০	৭১৫০.০০	৭১৫০.০০	৭১৪৯.৯৫
২০১৩-২০১৪		৪০২.৬৬	৪০২.৬৬	৩৯১.০০
মোট=	২২৩৫৪.৭৫	১৮০৭৯.৬৬	১৮০৭৯.৬৬	১৮০৬৭.৮৪

সূত্র: সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর কর্তৃক প্রেরিত ১৮ ডিসেম্বর ২০১৪ তারিখের সমাপ্ত মূল্যায়ন প্রতিবেদন।

৬.১। উপরের ছক পর্যালোচনান্তে দেখা যায় যে, ২০০৮-০৯ থেকে ২০১৩-১৪ অর্থ বছর পর্যন্ত আরএডিপি-তে প্রকল্পের অনুকূলে ১৮০৭৯.৬৬ লক্ষ টাকা বরাদ্দ প্রদান, অবমুক্ত ও ব্যয় করা হয়েছে। এডিপি/আরএডিপি বরাদ্দের অগ্রগতি ১০০%। কিন্তু এ প্রকল্পে কুমিল্লা জোনের মোট প্রাক্কলিত ব্যয় হচ্ছে ২২৩৫৪.৭৫ লক্ষ টাকা এবং এর বিপরীতে এডিপি/আরএডিপি-তে (২২৩৫৪.৭৫ - ১৮০৭৯.৬৬) ৪২৭৫.০৯ লক্ষ টাকা কম বরাদ্দ প্রদান করা হয়। অন্যান্যের মধ্যে অপরিাপ্ত বরাদ্দের কারণে প্রকল্পের বাস্তবায়ন অগ্রগতি ১০০% হয়নি বলে প্রতীয়মান হয়।

৭। **কাজ অসম্পূর্ণ থাকলে তার কারণ :** এডিপি/আরএডিপি-তে অপরিাপ্ত বরাদ্দের কারণে বাস্তবায়ন ১০০% করা সম্ভব হয়নি বলে প্রকল্প সমাপ্তি প্রতিবেদনে উল্লেখ করা হয়েছে।

৮। **সাধারণ পর্যবেক্ষণ:**

৮.১। **প্রকল্পের পটভূমি ও উদ্দেশ্য:**

৮.১.১। **পটভূমি :** যোগাযোগ মন্ত্রণালয়ের বাস্তবায়নাধীন ৯টি গুচ্ছ প্রকল্পভুক্ত ৬৬৭টি উপ প্রকল্পের মধ্যে ৪৩১টি উপ-প্রকল্প জুন, ২০০৮ এর মধ্যে সমাপ্ত করা হয়। অবশিষ্ট ২৩৬টি উপ-প্রকল্প ও জেলা সড়ক উন্নয়ন (২য় পর্যায়) শীর্ষক প্রকল্পের অধীনে বাস্তবায়নাধীন ৫৮টি উপ-প্রকল্পের বাস্তবায়ন পদ্ধতি পরিকল্পনা কমিশনে সংশ্লিষ্ট সেক্টর কর্তৃক সভা আহবানের মাধ্যমে আলোচনা করে নতুন প্রকল্প গ্রহণের প্রয়োজনীয় পদক্ষেপ গ্রহণ করতে হবে মর্মে সিদ্ধান্ত গৃহীত হয়। সে অনুযায়ী পরিকল্পনা কমিশনের সদস্য ভেত অবকাঠামো বিভাগের সভাপতিত্বে ৩০.৩.২০০৮ তারিখে অনুষ্ঠিত আন্তঃমন্ত্রণালয় সভায় সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের ৮টি জোনভিত্তিক ৮টি গুচ্ছ প্রকল্প মোট ২০০০০০০.০০ লক্ষ টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে প্রণয়নের জন্য সিদ্ধান্ত হয়। উক্ত সিদ্ধান্ত অনুযায়ী যোগাযোগ মন্ত্রণালয় কর্তৃক কুমিল্লা জোনের ৬টি জেলার মোট ৩১টি গুরুত্বপূর্ণ জেলা সড়ক উন্নয়নের লক্ষ্যে ২০৪৯.১৭ লক্ষ টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে জানুয়ারী ২০০৯ থেকে ডিসেম্বর, ২০১১ পর্যন্ত মেয়াদে বাস্তবায়নের জন্য আলোচ্য প্রকল্পটি গ্রহণের সুপারিশ করা হয়।

৮.১.২। **উদ্দেশ্য :** প্রকল্পের মূল উদ্দেশ্য হলো কুমিল্লা ও নোয়াখালী জেলার ৫২৩.৫২ কিঃ মিঃ জেলা সড়ক উন্নয়ন, ১৫৯.৯১ মিটার (৬টি) সেতু এবং ৫৯৫.৪৭ মিটার (১১৩টি) কালভার্ট নির্মাণ বৃহত্তর কুমিল্লা, নোয়াখালী জেলার বিভিন্ন উপজেলার মধ্যে উন্নত সড়ক যোগাযোগ স্থাপন এবং স্থানীয় ও জাতীয় সড়ক নেটওয়ার্ক স্থাপন নিশ্চিত করা।

৮.২। **প্রকল্পের অনুমোদন:** প্রকল্পটি গত ৩ মার্চ ২০০৯ তারিখে অনুষ্ঠিত একনেক সভায় অনুমোদিত হয়। প্রকল্পটির গুরুত্ব বিবেচনায় বাস্তবায়নকাল ধরা হয় মাত্র দুই বছর অর্থাৎ জানুয়ারী ২০০৯ হতে ডিসেম্বর ২০১১ এবং প্রাক্কলিত ব্যয় ধরা হয় ২০৪৯.১১ লক্ষ টাকা। পরবর্তীতে নির্ধারিত মেয়াদে প্রকল্পটি সম্পন্ন করতে না পারায় আইএমইডি'র সুপারিশের পরিপ্রেক্ষিতে প্রকল্পটির ব্যয় বৃদ্ধি ব্যতিরেকে মেয়াদকাল জুন, ২০১৩ পর্যন্ত বৃদ্ধি করা হয়। সর্বশেষ ১৭ নভেম্বর ২০১৩ তারিখে কোনরূপ ব্যয় বৃদ্ধি ব্যতিরেকে প্রকল্পের মেয়াদ জুন ২০১৪ পর্যন্ত বৃদ্ধি করা হয়।

৮.৩। **প্রকল্প পরিদর্শন:** প্রকল্পের বাস্তবায়নকাজ সরেজমিনে পরিদর্শনের জন্য বাস্তবায়ন পরিবীক্ষণ ও মূল্যায়ন বিভাগের যোগাযোগ ও স্থানীয় সরকার সেক্টরের পরিচালক (পরিবহন) বেগম নাসিমা মহসিন কর্তৃক ২৪-২৫ আগস্ট ২০১৫ তারিখে যথাক্রমে ব্রাহ্মণবাড়ীয়া, কুমিল্লা ও ফেনী জেলা, ১৯ অক্টোবর ২০১৫ তারিখে চাঁদপুর জেলা এবং সহকারী পরিচালক (সড়ক) কর্তৃক ২০ অক্টোবর ২০১৫ তারিখে নোয়াখালী ও লক্ষ্মীপুর জেলা প্রকল্প এলাকা পরিদর্শন করা হয়। পরিদর্শনের সময় প্রকল্প সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তাগণ উপস্থিত থেকে সহায়তা প্রদান করেন।

৮.৪। প্রকল্প পরিচালক সম্পর্কিত তথ্য:

ক্রমিক নম্বর	কর্মকর্তার নাম ও পদবী	পূর্ণকালীন/ খন্ডকালীন	মেয়াদকাল
১	২	৩	৫
১।	প্রকৌশলী মোঃ হারুন অর রশিদ অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী	পূর্ণকালীন	০১ সেপ্টেম্বর ২০০৮ হতে ১১ জানুয়ারী ২০০৯
২।	প্রকৌশলী মোঃ মোস্তাক হুসাইন অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী	ঐ	১১ জানুয়ারী ২০০৯ হতে ৪ মে ২০০৯
৩।	প্রকৌশলী মোঃ আফতাব উদ্দিন অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী	ঐ	৪মে ২০০৯ হতে ৭ মে ২০০৯
৪।	প্রকৌশলী মোঃ আবুল কাশেম ভূঁইয়া অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী	ঐ	৭ মে ২০০৯ হতে ১৮ জানুয়ারী ২০১০
৫।	প্রকৌশলী মোঃ গেলাম কিবরীয়া অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী	ঐ	১৮ জানুয়ারী ২০১০ হতে ৩০ মার্চ ২০১০
৬।	প্রকৌশলী মোঃ আব্দুস সবুর অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী	ঐ	৩০ মার্চ ২০১০ হতে ২ জুন, ২০১০
৭।	প্রকৌশলী ইন্দ্ররোজিত কুমার রায় অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী	ঐ	১৩ জুন ২০১০ হতে ১৩ জুন, ২০১০
৮।	প্রকৌশলী মোঃ জাফর উল্লাহ অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী	ঐ	০২ জুন ২০১০ হতে ২৮ সেপ্টেম্বর ২০১০
৯।	প্রকৌশলী মোঃ মফিজুল ইসলাম	ঐ	২৯ সেপ্টেম্বর ২০১০ হতে ২৪ ফেব্রুয়ারী ২০১৪
১০।	জনাব জুনায়েদ আহসান সাবিব	ঐ	২৪ ফেব্রুয়ারী ২০১৪ হতে ৩০ জুন ২০১৪

সূত্র: সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ কর্তৃক প্রেরিত ১০ ডিসেম্বর ২০১৪ তারিখের সমাপ্ত মূল্যায়ন প্রতিবেদন।

উপরের ছক থেকে দেখা যায় যে, ১০ জন অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী বিভিন্ন মেয়াদে প্রকল্প বাস্তবায়নকালে পূর্ণকালীন প্রকল্প পরিচালকের দায়িত্ব পালন করেন। আলোচ্য প্রকল্পের ক্ষেত্রে ঘন ঘন প্রকল্প পরিচালক বদলী করা হয়েছে। ঘন ঘন প্রকল্প পরিচালক বদলী প্রকল্প বাস্তবায়নের উপর নেতিবাচক প্রভাব ফেলে এবং ফলে বাস্তবায়ন ব্যাহত হয়। সুতরাং এ প্রক্রিয়া পরিহার করা বাঞ্ছনীয়।

৯। পরিদর্শনকালীন পর্যবেক্ষণ:

- ৯.১। ডিপিপি অনুসারে প্রকল্পের আওতায় কুমিল্লা জোনের আওতায় উন্নয়ন কাজের মোট প্রাক্কলিত ব্যয় ২২৩৫৪.৭৫ লক্ষ টাকা। তন্মধ্যে ১৮০৬৭.৮৪ লক্ষ টাকা ব্যয় হয়েছে এবং বাস্তব অগ্রগতি ৮০.৮২%। আরডিপিপি'র ১.২০ ঘন মিটারের মধ্যে ০.৭৮ ঘন মিটার সড়ক বাঁধে মাটির কাজ, ১৬.৭৮ ঘন মিটারের মধ্যে ১২.৭৮ ঘন মিটার সড়ক প্রশস্তকরণ, ৭০.৭২ কিলোমিটারের মধ্যে ৮০.৪৫ কিলোমিটার নতুন পেভমেন্ট নির্মাণ, ০.৭০ কিলোমিটারে মধ্যে ০.৪৮ কিলোমিটার পেভমেন্ট পুনঃনির্মাণ (এইচবিবি এর স্থলে ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট), ৪৭.৩২ কিলোমিটারের মধ্যে ৪৫.২১ কিলোমিটার পেভমেন্ট মজবুতকরণ (১৫০ মিঃমিঃ বেইজ টাইপ-১), ৭৩.৬০ কিলোমিটারের মধ্যে ৬৮.৯৪ কিলোমিটার পেভমেন্ট প্রশস্তকরণ, ৯.৩০ কিলোমিটারের মধ্যে ৯.২০ কিলো মিটার পেভমেন্ট মেরামত (ডার্লিউবিএম/কার্পেটিং ও সীলকোট), ৩.২০ কিলোমিটারের মধ্যে ২.৩২ কিলোমিটার হার্ডশোল্ডার নির্মাণ, ৩৮৯.৯৩ কিলোমিটারের মধ্যে ৩৩.৪৫৮ কিলোমিটার সার্ফেসিং (কার্পেটিং ও সীলকোট), ৬টি সেতুর মধ্যে ৪টি সেতু, ১১৩টি আরসিসি কালভার্টের মধ্যে ৮৯টি কালভার্ট, ১৫টি পাইপ কালভার্টের মধ্যে ১০টি পাইপ কালভার্ট, ৫৮৮৬০ বর্গ মিটারের মধ্যে ৩৪৬৫১.১৬ বর্গ মিটার ম্যাট্রেসিং, ১০৫৬০ মিটারের মধ্যে ৪৬৭৬.৯৬ মিটার টো-ওয়াল ও ৯৬৭৫ মিটারের মধ্যে ৬১৮২.০৪ মিটার আরসিসি প্লেট প্যালাসাইডিং সম্পন্ন করা হয়েছে। অনুচ্ছেদ ৫ এ রক্ষিত ছক পর্যালোচনায় দেখা যায় যে প্রকল্পের কোন অংশের বাস্তবায়ন ১০০% সম্পন্ন হয়নি। প্রয়োজনীয় বরাদ্দ পাওয়া যায়নি বিধায় সকল অংশের বাস্তবায়ন ১০০% সম্পন্ন করা জানা যায়। প্রকল্পের আওতায় ভূমি অধিগ্রহণের কোন অঙ্গ অন্তর্ভুক্ত নেই।

৯.২। কুমিল্লা অংশ :

কোম্পানীগঞ্জ-নবীনগর-শিবপুর-রাধিকা সড়কের মোট দৈর্ঘ্য ২৯ কিঃমিঃ। তন্মধ্যে ১৭ কিঃমিঃ কুমিল্লা জেলায় এবং ১২ কিঃমিঃ ব্রাহ্মণবাড়ীয়ায় অবস্থিত। এ সড়কের কুমিল্লা অংশে ১৩তম -১৭তম কিঃমিঃ পর্যন্ত পেভমেন্ট ৩.৭ মিঃ থেকে ৫.৫ মিঃ প্রশস্ত করা হয়েছে। এ অংশে পেভমেন্টের edge সমূহ ভাঙা পাওয়া যায়। সফট শোল্ডারের সঙ্গে পেভমেন্ট একই লেভেলে না থাকায় edge সমূহ ভেঙে গেছে বলে প্রতীয়মান হয়। এছাড়া ২য়- ৫ম কিঃমিঃ পর্যন্ত সার্ফেসিংসহ পেভমেন্ট প্রশস্ত করা হয়েছে। পেভমেন্টের অবস্থা খুবই খারাপ, জায়গায় জায়গায় পটহোল ও কিনারা ভাঙা পাওয়া যায়। এছাড়া সড়কটিতে প্রচুর সংখ্যক ভারী যানবাহন চলাচল করে বলে দেখা যায়। সড়কটি নির্ধারিত ডিজাইনের ভিত্তিতে নির্মিত হয়েছে বিধায় ধারণক্ষমতার অতিরিক্ত লোডসম্পন্ন যানবাহন চলাচলের কারণে সড়কটির আয়ুকাল দ্রুত হ্রাস পাবে বলে প্রতীয়মান হয়।

৯.৩। পিপুলিয়া-লুলবাড়ীয়া-রতনপুর-চন্ডিমুড়া-মগবাড়ী সড়কের মোট দৈর্ঘ্য ১৪ কিঃমিঃ। এ সড়কের ৭ কিঃমিঃ দৈর্ঘ্যের নতুন পেভমেন্ট নির্মাণের কাজ সম্পন্ন হয়েছে। পেভমেন্টের প্রস্থ ডিজাইন অনুসারে ১২ ফুট পাওয়া যায়। সড়কের এক অংশে ১টি পাইপ কালভার্টের কাছে মাটি ডেবে গিয়ে বড় গর্তের সৃষ্টি হয়েছে বলে দেখা যায়। মাটির কমপ্যাকশন যথাযথভাবে না করায় এরূপ হয়েছে বলে প্রতীয়মান হয়। সড়কটিতে বেশ কয়েকটি বাঁক পাওয়া যায়। এ বিষয়ে জিজ্ঞাসা করা হলে নির্বাহী প্রকৌশলী, কুমিল্লা জানান যে, পূর্বের মাটির রাস্তার উপর সড়কটি নির্মিত হয়েছে বিধায় নতুন করে এলাইনমেন্ট নির্ধারণের সুযোগ ছিল না। এ সড়কের একটি মাত্র কালভার্ট ৭ম কিঃমিটারে অবস্থিত। ডিজাইন অনুসারে কালভার্টের দৈর্ঘ্য ৭.৩ মিঃ ও প্রস্থ ৩ মিঃ পাওয়া যায়।

৯.৪। ব্রাহ্মণবাড়ীয়া অংশ:

সড়ক প্রশস্তকরণসহ সড়ক বাঁধে ৫৬২.৫০ লক্ষ টাকার ৩.৭০ লক্ষ ঘন মিটার মাটির কাজের সংস্থান আরডিপিপি -তে রয়েছে। তন্মধ্যে ২৯৯.৩০ লক্ষ টাকায় ১.৯৮ লক্ষ কিঃমিঃ মাটির কাজ হয়েছে। আরডিপিপি 'র ৯.৩২ কিঃমিঃ নতুন পেভমেন্ট নির্মাণের মধ্যে ৬.৮ কিঃমিঃ পেভমেন্ট নির্মাণ করা হয়েছে , অর্থাৎ ৭৪.০৩% কাজ সম্পন্ন হয়েছে। ৫ কিঃমিঃ পেভমেন্ট মজবুতকরণের কাজ ১০০%, ১১.৫০ কিঃমিঃ পেভমেন্ট প্রশস্তকরণের মধ্যে ৪.২কিঃমিঃ বা ৩৬.০৬% কাজ, ১.২০ কিঃমিঃ হার্ড শোল্ডারের মধ্যে .৯ কিঃমিঃ হার্ড শোল্ডার অর্থাৎ ৭৬.৯২% কাজ এবং ৩৬.০০ কিঃমিঃ সার্ফেসিং (কার্পেটিং এবং সীলকোট)-এর মধ্যে ২৮.৮৪ কিঃমিঃ সার্ফেসিং অর্থাৎ ৮০.৪৪% কাজ সম্পন্ন হয়েছে। ব্রাহ্মণবাড়ীয়া অংশে কোন সেতু নির্মাণের সংস্থান নেই। আরডিপিপি অনুসারে ২০ (বিশ) টি কালভার্ট নির্মাণের সংস্থান থাকলেও বাস্তবে ১১টি কালভার্ট নির্মাণ করা হয়েছে। নির্মিত ১১টি কালভার্টের মধ্যে আশুগঞ্জ-নবীনগর সড়কের ৪র্থ ও ৬ষ্ঠ কিঃমিটারে ২টি, কোম্পানীগঞ্জ- নবীনগর সড়কের ১৮তম, ১৯তম ও ২৭তম কিঃ মিটারে ৩টি কালভার্ট এবং ভোলাচং - শ্যামগ্রাম-জীবনগঞ্জ সড়কের ২য়, ৩য়, ৫ম, ৭ম, ৮ম ও ১২তম কিঃমিটারে নির্মিত হয়েছে। সময়মত অর্থ বরাদ্দ না পাওয়ার কারণে অবশিষ্ট ৯টি কালভার্ট নির্মাণ করা হয়নি বলে উপস্থিত উপবিভাগীয় প্রকৌশলী জানান।

৯.৫। ধরখার-আখাউড়া-সেনারবাদীর ১৬ কিঃমিঃ সড়কের মধ্যে ৩য় কিঃ মিটারের অংশ বিশেষে এবং ১০ম ও ১১তম কিঃ মিটারের অংশ বিশেষে মোট ১.৮৬ কিঃমিঃ নতুন পেভমেন্ট নির্মাণ করা হয়েছে। এখানে পেভমেন্টের অবস্থা সন্তোষজনক পাওয়া যায়নি। জায়গায় জায়গায় পটহোলের সৃষ্টি হয়েছে বলে দেখা যায়। ৩য়-৮ম কিঃমিটারের অংশ বিশেষে এবং ১০ম কিঃমিটারের অংশ বিশেষে মোট ৫ কিঃমিঃ পেভমেন্ট মজবুতকরণের কাজ সম্পন্ন করা হয়েছে। মজবুতকরণ বলতে বেইজ টাইপ ২-এর উপর সার্ফেসিং করা হয়েছে। কিন্তু আরডিপিপি -তে মজবুতকরণের ক্ষেত্রে বেইজ টাইপ ১-এর উল্লেখ রয়েছে। অতএব দেখা যায় পেভমেন্ট মজবুতকরণের ক্ষেত্রে ডিপিপি'র ব্যত্যয় ঘটানো হয়েছে।

৯.৬। ধরখার - আখাউড়া-সেনারবাদী সড়কটির ০ কিঃমিঃ থেকে ১ম কিঃমিঃ পর্যন্ত প্রশস্তকরণ ও ১২.৯৭ কিঃ মিটারের সার্ফেসিংয়ের কাজ সম্পন্ন হয়েছে। প্রশস্তকরণের ক্ষেত্রে পেভমেন্ট ৩.৭ মিটার থেকে ৫.৫ মিটার প্রশস্ত করা হয়েছে। এখানে ৪র্থ কিঃ মিটারের এক অংশে পেভমেন্ট অনেকখানি ডেবে গেছে বলে দেখা যায়। উপবিভাগীয় প্রকৌশলী জানান যে , প্রতি বছরই এ অংশে মা টি ফেলে সমান করা হয়। কিন্তু কিছুদিন পরই তা পুনরায় ডেবে যায়। তিনি আরও জানান যে ভারতের আগরতলা পর্যন্ত নির্মিতব্য ৪ লেনের সড়কের এলাইনমেন্ট এ অংশের উপর দিয়ে নির্ধারণ করা হলে তখন এখানে গভীর পাইলিংয়ের কাজ সম্পন্ন করে পেভমেন্টের মাটি যাতে বসে না যায় সে বিষয়ে ব্যবস্থা গ্রহণ করা হবে। তবে যদি উক্ত সড়কের এলাইনমেন্ট এ অংশের উপর দিয়ে নির্ধারিত না হয় সেক্ষেত্রে এখানকার পেভমেন্টের মাটি সত্বর পরীক্ষা করে সে অনুযায়ী পরবর্তী ব্যবস্থা গ্রহণ করা সমীচীন হবে। ২য়-৩য় কিলোমিটারের অংশ বিশেষে ম্যাট্রেসিংয়ের উপর সিসি ব্লক দ্বারা ১৩০ মিটারের রক্ষাপ্রদ কাজ করা হয়েছে। সিসি ব্লকের নীচে টো-ওয়ালও নির্মাণ করা হয়েছে। রক্ষাপ্রদ কাজের সিসি ব্লকের উপর প্রচুর ছোট ছোট গাছ ও আগাছা জন্মেছে বলে দেখা যায়।

৯.৭। প্রকল্পের বাস্তবায়ন অগ্রগতি পর্যালোচনা করে দেখা যায় যে , ৫ কিঃমিঃ পেভমেন্ট মজবুতকরণ ব্যতীত কোন অঞ্জের কাজ ১০০% বাস্তবায়িত হয়নি। ব্রাহ্মণবাড়ীয়া অংশে মোট প্রাক্কলিত ব্যয় ৩২১৪.২৯ লক্ষ টাকার মধ্যে ২১৭৫.২০ লক্ষ টাকা ব্যয় হয়েছে এবং বাস্তব অগ্রগতি ৬৭.৬৭%। আর্থিক ব্যয় ও বাস্তব অগ্রগতি পর্যালোচনা করে প্রকল্পের বাস্তবায়ন অগ্রগতি সন্তোষজনক বলে বিবেচনা করা যায় না। এরূপ আংশিক বাস্তবায়নের ফলে প্রকল্পের সার্বিক মান নিশ্চিত হয়নি।

৯.৮। ফেনী অংশ:

ডিপিপি অনুসারে প্রকল্পের আওতায় ফেনী জেলার উন্নয়ন কাজের মোট প্রাক্কলিত ব্যয় ৪৭৮৪.৪১ লক্ষ টাকা। তন্মধ্যে ৩৮৯৯.৯৩ লক্ষ টাকা ব্যয় হয়েছে এবং বাস্তব অগ্রগতি ৮১.৫১%। ডিপিপি'র ১.২৩ ঘঃমিঃ সড়ক বাঁধে মাটির কাজের মধ্যে ০.৮৭ ঘঃমিঃ মাটির কাজ, ৩.১৯ ঘঃমিঃ সড়ক প্রশস্তকরণে মাটির কাজের মধ্যে ২.২৫ ঘঃমিঃ মাটির কাজ, ৬.০৮ কিঃমিঃ ফ্লেক্সিবল নতুন পেভমেন্ট নির্মাণের মধ্যে ৬.৪৮ কিঃমিঃ পেভমেন্ট নির্মাণ , ১৫০ মিঃমিঃ বেইজটাইপ -১ সহ ৬.৭২ কিঃমিঃ পেভমেন্ট মজবুতকরণের মধ্যে ৫.৫০ কিঃমিঃ মজবুতকরণ, ২০.৩০ কিঃমিঃ পেভমেন্ট প্রশস্তকরণের মধ্যে ১৩.৪০ কিঃমিঃ প্রশস্তকরণ, ৯.৮৪ কিঃমিঃ মেরামত (ডব্লিউবিএম/কার্পেটিং এবং সীলকোট)-এর মধ্যে ৫.৯৯ কিঃমিঃ মেরামত , ২.০০ কিঃমিঃ হার্ডশোল্ডারের মধ্যে ১.৮৬ কিঃমিঃ হার্ডশোল্ডার, ৫৮ কিঃমিঃ সার্ফেসিং (কার্পেটিং এবং সীলকোট)-এর মধ্যে ৫২.১৩ কিঃমিঃ সার্ফেসিং, ৯৪.৫৩ মিটারের ৪টি কংক্রীট সেতুর মধ্যে ৮২.২৪ মিটারের ৩টি সেতু, ১৭২.১০ মিটারের (৩৫টি) আরসিসি কালভার্টের মধ্যে ১৪৫.০৭ মিটারের ৩৯টি কালভার্ট, ১৭০০.০০ মিটারের টো-ওয়ালের মধ্যে ১৩০০.০০ মিটার টো-ওয়াল, ৯৩৮.০০ কিঃ প্যালাসাইডিংয়ের মধ্যে ৫৭২.৫০ প্যালাসাইডিং কাজ সম্পন্ন করা হয়েছে। ডিপিপি -তে ফেনী জেলা অংশে ভূমি অধিগ্রহণের কোন অঙ্ক অন্তর্ভুক্ত নেই। অনুচ্ছেদ ৬ এ রক্ষিত বাস্তবায়ন অগ্রগতির বিবরণ থেকে এটা স্পষ্ট যে প্রকল্পের ফেনী অংশে কোন অঞ্জের বাস্তবায়ন ডিপিপি'র লক্ষ্যমাত্রা অনুসারে ১০০% সম্পন্ন হয়নি। অর্থাৎ প্রকল্প বাস্তবায়ন অগ্রগতি সন্তোষজনক নয়।

৯.৯। প্রকল্পের অধীনে বক্তারমুন্সি (সোনাগাজী)- কাজিরহাট-দাগনভূঞা সড়কের মোট দৈর্ঘ্য ডিপিপি অনুসারে ১৬ কিঃমিঃ। তন্মধ্যে ১০.৫০ কিলোমিটার ফেনী নদীর পশ্চিম প্রান্তে এবং ৫.৫ কিঃমিঃ ফেনী নদীর পূর্ব পাড়ে নির্মিত হয়েছে। সড়কের ১ কিলোমিটার থেকে ৪.৫০ কিঃমিঃ পর্যন্ত সার্ফেসিংসহ প্রশস্তকরণের কাজ সম্পাদিত হয়েছে। এ অংশে সড়ক ১২ ফুট থেকে ১৮ ফুট প্রশস্ত করা হয়েছে। ২০০৯-১০ সালে সার্ফেসিংয়ের কাজ সম্পন্ন হয়েছে এবং বর্তমানে সার্ফেসিং উঠে পেভমেন্টে অসংখ্য পটহালের সৃষ্টি হয়েছে। পেভমেন্টের ১ম কিঃ মিটারে নির্মিত আরসিসি বক্স কালভার্টের প্রস্থ ডিজাইন অনুসারে এবাটমেন্ট ওয়ালসহ ৭.৩২ মিঃ ও দৈর্ঘ্য ৪ মিটার পাওয়া যায়। ডিপিপি -তে এ সড়কে কোন সেতু নির্মাণের সংস্থান নেই। কিন্তু সড়কের ৮ম কিলোমিটারে ১টি আরসিসি সেতু নির্মাণ করা হয়েছে যার প্রস্থ ডিজাইন অনুসারে ২৪ ফুট ও দৈর্ঘ্য ৮০ ফুট পাওয়া যায়। সেতুর এবাটমেন্ট পেভমেন্টের সঙ্গে একই লেভেলে নির্মিত হয়নি। পেভমেন্টের ৮ম কিঃমিঃ থেকে ৯ম কিঃমিঃ পর্যন্ত ১২ ফুট থেকে ১৮ ফুট পর্যন্ত প্রশস্তকরণ করা হয়েছে। এ ছাড়া পেভমেন্টে নির্মিত কালভার্টের সংখ্যা ১১টি। কিন্তু ডিপিপি-তে ১৩টি কালভার্ট নির্মাণের সংস্থান রয়েছে।

৯.১০। ঢাকা-চট্টগ্রাম মহাসড়কের পুরাতন ট্রাংক সড়কের মোট দৈর্ঘ্য ৩৩.৩৮ কিঃমিঃ। এ সড়কের বিভিন্ন কিলোমিটারে ১৪.১ কিঃমিঃ সার্ফেসিংয়ের কাজ সম্পন্ন হয়েছে। পেভমেন্টের ৯৮তম (অংশ) কিলোমিটারে ৯৮/১ গ্যাপে ৩৭.৩৪ মিটারের ১টি পিসি গার্ডার সেতু নির্মিত হয়েছে। ডিপিপি -তে ১১০/১, ৯৬/১, ৯৬/২, ৮৭/২ ও ৮৫/১ গ্যাপে ৫টি কালভার্ট নির্মাণের সংস্থান রয়েছে। কিন্তু পেভমেন্টের ৮৮তম (অংশ) কিঃমিটারে ৮৮/১ গ্যাপে ২ মিটারের একটি ও ৯৬/১ গ্যাপে ৬ মিটারের অপর আরেকটি আরসিসি বক্স কালভার্ট নির্মিত হয়েছে।

৯.১১। ফেনী-ছাগলনাইয়া সড়কের মোট দৈর্ঘ্য ১৪.৩৩ কিলোমিটার। তন্মধ্যে মুহুরী নদীর পূর্ব পাড়ে ১০ কিলোমিটার এবং পশ্চিম পাড়ে ৪.৩৩ কিলোমিটার নির্মিত হয়েছে। ১১তম -১৪ তম কিলোমিটার পর্যন্ত সড়ক ৮ ফুট থেকে ১২ ফুট প্রশস্তকরণ করা হয়েছে। ডিপিপি-তে সড়কের ৩/১, ৪/১, ৫/১, ৬/১, ১০/১, ১১/১, ১৩/১ ও ১৪/১ গ্যাপে ৮টি কালভার্ট নির্মাণের উল্লেখ রয়েছে। কিন্তু বাস্তবে সড়কের ৩/৩, ৪/৩, ৫/২, ৯/১, ৯/২, ১১/১, ১১/২, ১৩/২, ১৪/১, ১৪/২ ও ১৪/৩ গ্যাপে ১১টি কালভার্ট নির্মিত হয়েছে।

৯.১২। ফেনী-সিলোনিয়া-আমুভূঞারহাট-প্রতাপুর-সেনবাগ সড়কের মোট দৈর্ঘ্য ১২.৮ কিলোমিটার। ডিপিপি-তে সড়কের ৫/১ ও ৮/১ গ্যাপে ২টি সেতু নির্মাণের সংস্থান থাকলেও বাস্তবে শুধুমাত্র ৫/১ গ্যাপে ২৫.৭৪ মিটার ১টি পিসি গার্ডার সেতু নির্মিত হয়েছে। কালভার্টের ক্ষেত্রে ৫/২, ৬/১ ও ৭/২ গ্যাপে ডিপিপি-তে ৩টি কালভার্ট নির্মাণের সংস্থান রয়েছে কিন্তু ৫/৪, ৭/৩, ৯/১ ও বিভিন্ন গ্যাপে ৪টি সহ মোট ৭টি কালভার্ট নির্মিত হয়েছে।

৯.১৩। ফেনী সদর-এলাহীগঞ্জ-রাজাপুর-কোরাইমুন্সি-তুলাতলি সড়কের মোট দৈর্ঘ্য ২৩.০৫ কিলোমিটার। সড়কের ৬ষ্ঠ (অংশ) ও ৭ম (অংশ) কিলোমিটারে ১১১০ মিটারের ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট নির্মিত হয়েছে। ডিপিপি -তে সড়কের ২/১, ৪/১, ৬/২, ১৩/১ ও ১৬/১ গ্যাপে ৫টি কালভার্ট নির্মাণের উল্লেখ থাকলেও ১৩/১, ১৭/১ গ্যাপে ২টি ও বিভিন্ন কিলোমিটার ৩টি কালভার্টসহ মোট ৫টি কালভার্ট নির্মিত হয়েছে।

৯.১৪। ফেনী-তেমুহনী-বিরলীবাজার-গাজীরহাট-সোনাইমুড়ী সড়কের মোট দৈর্ঘ্য ১৩.২৮ কিলোমিটার। ডিপিপি-তে এ সড়কের ৭/২ গ্যাপে ১৫ মিটারের ১টি সেতু নির্মাণের সংস্থান রয়েছে। কিন্তু প্রকৃতপক্ষে ৬/২ গ্যাপে ১৬.৫৯ মিটারের ১টি সেতু নির্মাণ করা হয়েছে। ডিপিপি'র সংস্থান অনুসারে এ সড়কের ৭/১ গ্যাপে ১টি কালভার্ট নির্মিত হয়েছে।

৯.১৫। চাঁদপুর অংশ :

অনুমোদিত আরডিপিপি অনুসারে প্রকল্পের আওতায় চাঁদপুর জেলার উন্নয়ন কাজের মোট প্রাক্কলিত ব্যয় ৩৫৪৬.৫৭ লক্ষ টাকা। তন্মধ্যে ৩১৭৫.৬৯ লক্ষ টাকা ব্যয় হয়েছে যা মোট প্রাক্কলিত ব্যয়ের ৮৯.৫৪%। আরডিপিপি'র ১.৮২৮ ঘন মিটারের মধ্যে ১.৩৬৫ ঘন মিটার মাটির কাজ, ২২.০৩ কিলোমিটারের মধ্যে ১৪.৫২ কিলোমিটার ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট নির্মাণ, (সার্ফেসিং/কার্পেটিং ব্যতীত) ০.৭০ কিঃমিঃ -এর বিপরীতে ০.৬৬ কিঃমিঃ ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট পুনঃনির্মাণ, ১৫০ মিঃমিঃ বেইজ টাইপ ১ সহ ৩.৯৯৬ কিঃমিঃ এর বিপরীতে ৩.৩০ কিঃমিঃ পেভমেন্ট মজবুতকরণ, ৫৬.৩১ কিলোমিটারের বিপরীতে ৪৫.৯৬ কিঃমিঃ সার্ফেসিং (কার্পেটিং এবং সীলকোট), ২টির মধ্যে ১টি সেতু, ২২টির মধ্য ১৯টি আরসিসি কালভার্ট, ২২৪২.৫০ মিটারের বিপরীতে ১৮৬৭.৫০ মিটার প্যালাসাইডিং, ১৯৪০০.০০ বর্গ মিটারের বিপরীতে ১২৩৭৫.০০ বর্গ মিটার ম্যাট্রেসিং, ১৫০০ মিটারের বিপরীতে ৭৫০ মিটার টো-ওয়াল নির্মাণ কাজ সম্পন্ন করা হয়েছে। অনুচ্ছেদ ৫ এ রক্ষিত বাস্তবায়ন অগ্রগতির হুক পর্যালোচনা করে দেখা যায় যে কোন অঞ্জের বাস্তবায়ন ১০০% সম্পন্ন হয়নি। তবে আরডিপিপি-তে ৩০.৫০ মিটারের ২টি সেতু নির্মানের সংস্থান থাকলেও বাস্তবে ৩০.৫০ মিটারের ১টি সেতু নির্মান করা হয়েছে। অর্থাৎ দৈর্ঘ্যের বিবেচনায় সম্পূর্ণ ৩০.৫০ মিটার দৈর্ঘ্য বাস্তবায়িত হলেও ২টির পরিবর্তে ১টি সেতু নির্মিত হয়েছে। প্রয়োজনীয় বরাদ্দ পাওয়া যায়নি বিধায় সকল অঞ্জের বাস্তবায়ন ১০০% সম্পন্ন করা সম্ভব হয়নি বলে নির্বাহী প্রকৌশলী চাঁদপুর অবহিত করেন। প্রকল্পের আওতায় চাঁদপুর জেলার জন্য ভূমি অধিগ্রহণের কোন অঞ্জ আরডিপিপি-তে অন্তর্ভুক্ত নেই।

৯.১৬। দাউদকান্দি-গোয়ালমারী-শ্রীরায়েরচর (মতলব উত্তর)-ছেজারচর সড়কের মোট ২১.০০ কিঃমিঃ দৈর্ঘ্যের মধ্যে ১০.৫০ কিঃমিঃ চাঁদপুরে ও অবশিষ্ট ১০.৫০ কিঃমিঃ কুমিল্লা জেলায় অবস্থিত। সড়কের সম্পূর্ণ অংশের সার্ফেসিং উঠে গেছে। ডিজাইন অনুসারে সড়কের প্রস্থ ১২ ফুট পাওয়া যায়। সড়কের ১৫তম কিলোমিটারে নির্মিত কালভার্টের পর পরই সড়কের এক অংশে বড় গর্তের সৃষ্টি হয়েছে মর্মে পরিলক্ষিত হয়।

৯.১৭। মতলব-মেঘনা-খনাগোদা-বেড়ীবাঁধ সড়কটি পানি উন্নয়ন বোর্ড কর্তৃক নির্মিত বেড়ী বাঁধের উপর নির্মিত হয়েছে। সড়কের কয়েকটি স্থানে ভাঙ্গা প্রান্ত ও পটহোল পরিলক্ষিত হয়। সড়কের ১৩+০০০ থেকে ১৫+৩৩৮ চেইনএজ পর্যন্ত এবং ১৫+৬৩৮ থেকে ১৬+৬২২ চেইনএজ পর্যন্ত নতুন পেভমেন্ট নির্মিত হয়েছে। পূর্বে এ পেভমেন্টের স্থলে কাঁচা সড়ক ছিল। সড়কটির প্রস্থ ডিজাইন অনুসারে ১২ ফুট পাওয়া যায়।

৯.১৮। বাকিলা-টেকেরহাট-জনতাবাজার-নারায়ণপুর-মতলব দক্ষিণ সড়কটি ইতোপূর্বে এলজিইডি কর্তৃক নির্মিত হয়েছে বিধায় শুধুমাত্র ক্ষতিগ্রস্ত অংশে সড়ক উন্নয়নের কাজ সম্পাদিত হয়েছে। সড়কে উল্লেখযোগ্য সংখ্যক বাঁক লক্ষ্য করা যায়। এলজিইডি কর্তৃক ইতোপূর্বে নির্ধারিত এলাইনমেন্টে সড়কটি নির্মিত হয়েছে বিধায় বাঁকসমূহ দূর করা সম্ভব হয়নি। সড়কটিতে ১১টি কালভার্ট নির্মিত হয়েছে। তবে কালভার্টসমূহের এপ্রোচে রেইনকাট/বড় গর্ত সৃষ্টি হয়েছে বলে লক্ষ্য করা যায়। এছাড়া সড়কের অন্যান্য অংশেও ভাঙ্গা প্রান্ত ও রেইনকাট পরিলক্ষিত হয়। প্রকল্পের আওতায় চাঁদপুর জেলায় সড়কের ১১তম কিলোমিটারে ৩০.৫০ মিটার দৈর্ঘ্যের একমাত্র সেতু নির্মিত হয়েছে। তবে সেতুর এপ্রোচ সড়ক নির্মিত হয়নি। এপ্রোচ সড়ক ব্যতীত সেতুটি এলাকাসী ব্যবহারের সুযোগ পাচ্ছে না। এ বিষয়ে জানতে চাইলে নির্বাহী প্রকৌশলী, চাঁদপুর জানান যে, সেতুর এপ্রোচ সড়কের জন্য ভূমি অধিগ্রহণের অঞ্জ প্রকল্পের আরডিপিপি-তে অন্তর্ভুক্ত করা হয়নি বিধায় এপ্রোচ সড়ক নির্মাণ করা যায়নি। যথাযথ বাস্তবতা ও সঠিক প্রয়োজনীয়তার ভিত্তিতে প্রকল্পের অঞ্জ ও এর পরিমাণ/সংখ্যা নির্ধারণ করা হয়নি বিধায় এরূপ ঘটেছে বলে প্রতীয়মান হয়। এরূপ ঘটনার পুনরাবৃত্তি রোধ করা না হলে সরকারি অর্থের অপচয় রোধ করা সম্ভব হবে না।

৯.১৯। নোয়াখালী অংশ:

প্রকল্পের আওতায় নোয়াখালীর সোনাপুর (মান্নান নগর)-চরজন্নার-স্টীমারঘাট সড়কের জন্য প্রকল্পের আওতায় ০.৪৯৩ লক্ষ ঘনমিটার মাটির কাজ, ২২.৬৫ কি:মি: বিদ্যমান ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট উভয় পাশে ৩ ফুট করে বর্ধিতকরণ ও ৪৩.৭৩ কিঃমিঃ সড়ক সার্ফেসিং করা হয়েছে। অনুমোদিত ডিপিপির সংস্থান অনুযায়ী নতুন নির্মিত পেভমেন্টে বেইজ টাইপ-২ ব্যবহার করা হয়েছে মর্মে নির্বাহী প্রকৌশলী পরিদর্শনকালে আইএমইডিকে অবহিত করেন। পরিদর্শনকালে নির্মিত পেভমেন্টের কিছু কিছু স্থানে পটহোল, সার্ফেস ক্ষয় ও কিনারা ভাঙ্গা দেখা গেছে। সড়কের চেইনেজ কিঃমিঃ ৫+২০০ ও ১৭+২৫০ তে পেভমেন্ট খুঁড়ে বেইজ টাইপ-২ ও সার্ফেসিং পাওয়া গেছে যথাক্রমে ১৫০ মি:মি:, ৪২ মি:মি: ও ১৫০ মি:মি:, ৪০ মি:মি: (গ্রহণযোগ্য পরিমাপ যথাক্রমে ১৫০ মি:মি: ও ৪৭ মি:মি:)। এ প্রসঙ্গে সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তাগণ জানান, প্রকল্পের কাজ ঠিকাদারের কাছ থেকে ২০১৩ সালের জুন মাসে বুঝে নেওয়া হয়েছে। ইতোমধ্যে তিনটি বর্ষা মৌসুম অতিক্রান্ত হওয়ায় সার্ফেসের সীলকোট কিছু ক্ষয় ও কিছু ভিতরে ঢুকে গেছে। ফলে পরিমাপে কিছুটা কম পাওয়া গেছে যা অস্বাভাবিক নয়। পিএমপি'র মাইনর ওয়ার্কের আওতায় ইতোমধ্যে ক্ষতিগ্রস্ত পেভমেন্ট সংস্কারের উদ্যোগ নেওয়া হয়েছে। প্রকল্পের External Audit ইতোমধ্যে সম্পন্ন হয়েছে এবং কোন Audit objection pending নেই।

৯.২০। লক্ষ্মীপুর অংশ: এ প্রকল্পের আওতায় লক্ষ্মীপুরে মাইজদী-ইসলামিয়া- ওদারহাট-দাশেরহাট-নূতন তেয়ারীগঞ্জ-ভবানীগঞ্জ সড়কের জন্য ০.৯৪৬ লক্ষ ঘনমিটার মাটির কাজ, ৯.৯০ কি:মি: সড়ক সার্ফেসিং (৪০ মিলি মিটার কার্পেটিং ও ৭ মিলিমিটার সীলকোট), ৩৫.৮৮ মিটার (১২টি) কনক্রিট কালভার্ট এবং ৭২৬.৩৫ মিটার আরসিসি প্যালাসাইডিং দ্বারা রক্ষাপ্রদ করা হয়েছে। অনুমোদিত ডিপিপির সংস্থান অনুযায়ী নতুন নির্মিত পেভমেন্টে বেইজ টাইপ-২ ব্যবহার করা হয়েছে মর্মে নির্বাহী প্রকৌশলী পরিদর্শনকালে আইএমইডিকে অবহিত করেন। পরিদর্শনকালে নির্মিত পেভমেন্টের কিছু কিছু স্থানে সার্ফেস ক্ষয়, পটহোল ও কিনারা ভাঙ্গা দেখা গেছে। সড়কের চেইনেজ কিঃমিঃ ৩+৩৫০ ও ৭+২৫০ তে পেভমেন্ট খুঁড়ে সার্ফেসিং পাওয়া গেছে যথাক্রমে ৪২ মি:মি: ও ৪৫ মি:মি: (গ্রহণযোগ্য পরিমাপ ৪৭ মি:মি:)। এ প্রসঙ্গে সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তাগণ জানান, প্রকল্পের কাজ ঠিকাদারের নিকট হতে ২০১৩ সালের জুন মাসে বুঝে নেওয়া হয়েছে। ইতোমধ্যে তিনটি বর্ষা মৌসুম অতিক্রান্ত হওয়ায় সার্ফেসের সীলকোট কিছু ক্ষয় ও কিছু ভিতরে ঢুকে গেছে। ফলে পরিমাপে কিছুটা কম পাওয়া গেছে যা অস্বাভাবিক নয়। প্রকল্পের External Audit ইতোমধ্যে সম্পন্ন হয়েছে এবং কোন Audit objection pending নেই।

১০। প্রকল্পের প্রধান প্রধান প্যাকেজের প্রকিউরমেন্টের চিত্র নিম্নরূপ

১০.১। প্রকল্পের প্রকিউরমেন্ট সংক্রান্ত বিস্তারিত বিবরণ পরিশিষ্ট 'ক'-তে রক্ষিত। প্রকল্পের অধীনে অনুমোদিত ডিপিপি অনুসারে কুমিল্লা জেলায় নিম্নোক্ত ১০ (দশ)টি সড়ক উন্নয়নের কাজ সম্পাদিত হয়েছে:

- দাউদকান্দি-গোয়ালমারী-শ্রীরায়চর-মতলব-ছেঙ্গারচর সড়ক (১১ কিঃমিঃ)
- কোম্পানীগঞ্জ-নবীনগর-শিবপুর-রাধিকা সড়ক (১৭ কিঃমিঃ)
- মাধাইয়া-মরিচা-চাপারা-কোম্পানীগঞ্জ সড়ক (১৯.৫ কিঃমিঃ)
- বরুড়া-নিমসর-কংসনগর-বুড়িচং সড়ক (২৭ কিঃমিঃ)
- বালম-চান্দিনা সড়ক (১৩ কিঃমিঃ)
- বিনয়ঘর-বিয়ারা বাজার-ওমরগঞ্জ-নাঙ্গলকোট সড়ক (১০ কিঃমিঃ)
- কুমিল্লা সেনানিবাস-বরুড়া সড়ক (২০ কিঃমিঃ)
- পিপুলিয়া-লুলবাড়িয়া-রতনপুর-চন্ডিমুড়া-মগবাড়ি সড়ক (১৪ কিঃমিঃ)
- খাজুরিয়া-বরুড়া সড়ক (২০ কিঃমিঃ)
- বিজরাবাজার-হরিশচর-কাসিনগর-মিয়াবাজার (২৭ কিঃমিঃ)

১০.২। পঞ্চকিতা-নগরকান্দি সড়কের ১টি প্যাকেজের দরপত্র ডিপিপি বহির্ভূতভাবে আহবান করা হয়েছে বলে দেখা যায়। প্যাকেজটির প্রাক্কলিত ব্যয় ১৬.১৮০৩২ লক্ষ টাকার বিপরীতে ১০.৫২৩২৩ লক্ষ টাকার কার্যাদেশ প্রদান করা হয়। এ দশটি সড়কের জন্য ডিপিপি-তে প্রকিউরমেন্টের ৩৯ (উনচল্লিশ) টি প্যাকেজ আছে। বাস্তবে ৫৪টি প্যাকেজের অধীনে দরপত্র আহবান করা হয়েছে।

- ১০.৩। ডিপিপি'র প্রকিউরমেন্ট পরিকল্পনা অনুসারে দাউদকান্দি -ছেজারচর সড়কের ৪টি প্যাকেজের মোট প্রাক্কলিত ব্যয় ৬০৬.৫১ লক্ষ টাকা এবং বাস্তবে ৫টি প্যাকেজের আওতায় ৩,৯৩,৭৯,৭৯৪.৩৫ টাকার কার্যাদেশ প্রদান করা হয়। এ সড়কে ২টি কালভার্ট নির্মাণের সংস্থান থাকলেও সে দুটি নির্মাণ করা হয়নি।
- ১০.৪। ডিপিপি'র কোম্পানীগঞ্জ-রাধিকা সড়কের ৪টি প্যাকেজের মোট প্রাক্কলিত ব্যয় ১০২৬.৬৩ লক্ষ টাকার বিপরীতে ১০ (দশ)টি প্যাকেজের অধীনে ৭,৭২,৫৬,৯৬৮.৩৬ টাকার কার্যাদেশ প্রদান করা হয়। ডিপিপি অনুসারে ২টি কালভার্ট নির্মাণের সংস্থান থাকলেও ৬ষ্ঠ কিলোমিটারে ১টি কালভার্ট নির্মাণ করা হয়েছে। জরুরী ভিত্তিতে ১২তম কিঃমিটারে ১টি বেইলি সেতুর প্রতিস্থাপক সেতু নির্মাণ করা হয়েছে। প্রতিস্থাপক হিসাবে নির্মিত সেতুটি ডিপিপি-তে অন্তর্ভুক্ত নেই।
- ১০.৫। ডিপিপি'র মাধিইয়া-কোম্পানীগঞ্জ সড়কের ৪টি প্যাকেজের মোট প্রাক্কলিত ব্যয় ৮৭৪.৩৮ লক্ষ টাকা এবং এর বিপরীতে ৮টি প্যাকেজের আওতায় ৬,৯৩,৫২,১৮৭.৯৩ টাকার কার্যাদেশ প্রদান করা হয়। সড়কটিতে ১০ (দশ)টি পাইপ কালভার্ট নির্মাণের সংস্থান থাকলেও একটি কালভার্টও নির্মাণ করা হয়নি এবং ১৫তম কিঃ মিটারে ১টি আরসিসি কালভার্ট পুনর্নির্মাণ করা হয়েছে।
- ১০.৬। বরুড়া-নিমসর-কংসনগর সড়কের জন্য ডিপিপি-তে ৪টি প্যাকেজ আছে এবং এ ৪টি প্যাকেজের মোট প্রাক্কলিত ব্যয় ৫৯০.৩৮ লক্ষ টাকা। এ ব্যয়ের বিপরীতে ৭টি প্যাকেজের আওতায় ৪,৯৫,৫৮০.০৮ টাকার কার্যাদেশ প্রদান করা হয়। এ সড়কে কোন কালভার্ট নির্মাণের সংস্থান ডিপিপি-তে নেই, কিন্তু ১৬তম ও ১৭ তম কিঃ মিটারে ২টি আরসিসি বক্স কালভার্ট নির্মাণ করা হয়েছে।
- ১০.৭। ঝলম-চান্দিনা সড়কের জন্য ডিপিপি -তে ৪টি প্যাকেজের মোট প্রাক্কলিত ব্যয় ৬১৭.৫০ লক্ষ টাকা এবং এর বিপরীতে ৫টি প্যাকেজের অধীনে ৫,৩৯,০৯,৫২৬.৭৭ টাকার কার্যাদেশ প্রদান করা হয়।
- ১০.৮। ডিপিপি-তে পিপুলিয়া -মগবাড়ি সড়কের ৪টি প্যাকেজের প্রাক্কলিত ব্যয় ৫৮৫.৭৫ লক্ষ টাকা এবং এর বিপরীতে ৫টি প্যাকেজের অধীনে ৫,০৯,৫২,০১২.৫৬ টাকার কার্যাদেশ প্রদান করা হয়। ডিপিপি-তে ৩টি কালভার্ট নির্মাণ অন্তর্ভুক্ত আছে, কিন্তু বাস্তবে ১০+৪১০ চেইনএজ ও ১০+৪৫০ চেইনএজে ২টি আরসিসি বক্স কালভার্ট নির্মিত হয়েছে।
- ১০.৯। কুমিল্লা সেনানিবাস-বরুড়া সড়কের জন্য ডিপিপি-তে ৪টি প্যাকেজের আওতায় ৬০৫.৪৯ লক্ষ টাকা ব্যয়ের সংস্থান আছে। কিন্তু প্রকৃতপক্ষে ২টি প্যাকেজের আওতায় ৪,৪৮,৩৩,০৩৬ টাকার কার্যাদেশ প্রদান করা হয়। ডিপিপি 'র ৯ কিঃমিঃ আরসিসি কালভার্টের বিপরীতে ১০ম ও ১১তম কিলোমিটারে যথাক্রমে ৩ মিটার ও ৬মিটারের ২টি আরসিসি বক্স কালভার্ট নির্মাণ করা হয়েছে।
- ১০.১০। খাজুরিয়া-বরুড়া সড়কের অনুকূলে ডিপিপি -তে ৩টি প্যাকেজের আওতায় ডিপিপি -তে ৩৭৫.৮০ লক্ষ টাকা প্রাক্কলিত ব্যয় অন্তর্ভুক্ত আছে। এ ব্যয়ের বিপরীতে ৩টি প্যাকেজের অধীনে ২,৮৩,৯৭,১৪৯.৯২ টাকার কার্যাদেশ প্রদান করা হয়।
- ১০.১১। বিনয়ঘর-নাঙ্গলকোট সড়কের জন্য ডিপিপি -তে ৪টি প্যাকেজের অধীনে মোট ৪৯০.০০ লক্ষ টাকা প্রাক্কলিত ব্যয় অন্তর্ভুক্ত আছে। এ ব্যয়ের বিপরীতে ৬টি প্যাকেজের অধীনে ৩,৭৫,২৬,৯৫০.৫৯ টাকার কার্যাদেশ প্রদান করা হয়। ডিপিপি 'র ১০ কিলোমিটারের আরসিসি কালভার্টের বিপরীতে ৬ মিটারের ১টি, ৩ মিটারের ১টি ও ২ মিটারের অপর আরেকটি কালভার্ট নির্মাণ করা হয়েছে।
- ১০.১২। বিজরাবাজার-মিয়াবাজার সড়কের ৪টি প্যাকেজের আওতায় ডিপিপি-তে ৬৮৮.০০ লক্ষ টাকার প্রাক্কলিত ব্যয় অন্তর্ভুক্ত আছে। এ ব্যয়ের বিপরীতে ২টি প্যাকেজের অধীনে ১,৩০,২১,৬২০.১৮ টাকার কার্যাদেশ প্রদান করা হয়।

- ১০.১৩। ডিপিপি'র ৩৯টি প্যাকেজের বিপরীতে ৫৪টি প্যাকেজের আওতায় দরপত্র আহবানপূর্বক প্রকল্পের নির্মাণ কাজ সম্পন্ন করা হয়েছে। প্রকল্পের প্রকিউরমেন্ট সংক্রান্ত সকল ভেরিয়েশন বিষয়ে চুক্তি, অনুমোদনকারী কর্তৃপক্ষের অনুমোদন গ্রহণ করা হয়েছে কিনা জানতে চাইলে উপবিভাগীয় প্রকৌশলী, কুমিল্লা জানান যে, ফিন্যান্সিয়াল ডেলিগেশনস্ বিধি অনুসারে এ বিষয়ে যথাযথ কর্তৃপক্ষের অনুমোদন গ্রহণ করা হয়েছে। তিনি আরও জানান যে, ৫৪টি প্যাকেজের আওতায় মোট ৪৬৩৪২৭১৪৯.৭৪ টাকার কার্যাদেশ প্রদান করা হয় এবং ১৭২৫০১৬০৪.১৬ টাকার কার্যাদেশ প্রদান করা হয়নি। উক্ত টাকার কার্যাদেশ প্রদান করা হয়নি বিধায় প্রকল্পের বাস্তবায়ন ১০০% সম্পন্ন হয়নি বলে প্রতীয়মান হয়।
- ১০.১৪। ব্রাহ্মণবাড়ীয়া জেলায় নিম্নোক্ত ৪টি সড়ক উন্নয়নের কাজ সম্পাদিত হয়েছে:
- আশুগঞ্জ-নবীনগর সড়ক (১৯কিঃমিঃ)
 - ধরখার -আখাউড়া-সেনারবাদী সড়ক (১৫.১৩ কিঃমিঃ)
 - কোম্পানীগঞ্জ-নবীনগর-শিবপুর-রাধিকা সড়ক (১২ কিঃমিঃ)
 - তোলাচং-শ্যামগ্রাম-জীবনগঞ্জ বাজার সড়ক (১৩ কিঃমিঃ)
- ১০.১৫। ডিপিপি-তে ব্রাহ্মণবাড়ীয়ার জন্য ১৬টি দরপত্র প্যাকেজের সংস্থান রয়েছে। বাস্তবে আশুগঞ্জ -নবীনগর-শিবপুর-রাধিকা সড়কের জন্য ৬টি প্যাকেজ, ধরখার-আখাউড়া-সেনারবাদী সড়কের জন্য ৫টি প্যাকেজ, কোম্পানীগঞ্জ-নবীনগর সড়কের জন্য ৫টি প্যাকেজ ও তোলাচং -শ্যামগ্রাম-জীবনগঞ্জ বাজার সড়কের জন্য ৫টি প্যাকেজের অধীন সর্ব মোট ৬+৫+৫+৫=২১টি প্যাকেজের অধীন দরপত্র আহবান করা হয়।
- ১০.১৬। প্রকল্পের ডিপিপি-তে ব্রাহ্মণবাড়ীয়ার ধরখার -আখাউড়া-সেনারবাদী সড়কের জন্য ৬টি প্যাকেজ আছে। তন্মধ্যে নির্মাণ কাজের ৫টি প্যাকেজ আছে এবং ৫টি প্যাকেজের মোট প্রাক্কলিত ব্যয় ৯২৪.০৪ লক্ষ টাকা। বাস্তবে এ সড়কের জন্য ৫টি প্যাকেজের বিপরীতে মোট ৭৪৫.৬৭ লক্ষ টাকার কাজ সম্পন্ন করা হয়েছে। অর্থাৎ ডিপিপি অপেক্ষা (৯২৪.০৪-৭৪৫.৬৭) ১৭৯.৩৭ লক্ষ টাকার কম কাজ করা হয়েছে। ডিপিপি -তে ১৬ কিলোমিটার সার্ফেসিং কাজের সংস্থান থাকলেও বাস্তবে ১৭.৫০ কিঃমিঃ সার্ফেসিং কাজ সম্পন্ন করা হয়েছে। অনুরূপভাবে ডিপিপি'র ৬০.০০ লক্ষ টাকার ১২ মিটার কালভার্ট নির্মাণের বিপরীতে ১১৪.৭৭ লক্ষ টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে ৬.০০ মিটার কালভার্ট ও ৩.৪০ কিঃমিঃ সার্ফেসিং কাজ সম্পন্ন করা হয়েছে। ডিপিপি'র ৮৬ লক্ষ টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে ২ কিঃমিঃ ফ্লেক্সিবল পেভমেন্টের বিপরীতে ৩.০০ কিঃমিঃ ফ্লেক্সিবল পেভমেন্টে ১.২৫ কিঃমিঃ রক্ষাপ্রদ কাজ করা হয়েছে। ১১১৬০ বঃ মিটারের পরিবর্তে ১.২৫ কিঃমিঃ রক্ষাপ্রদ কাজ করা হয়েছে।
- ১০.১৭। ব্রাহ্মণবাড়ীয়ার আশুগঞ্জ -নবীনগর সড়কের জন্য ডিপিপি -তে নির্মাণ কাজের ৫টি প্যাকেজ আছে এবং এ প্যাকেজসমূহের প্রাক্কলিত ব্যয় ১০২৭.১১ লক্ষ টাকা। তন্মধ্যে নির্মাণ কাজের প্রাক্কলিত ব্যয় ১০০৪.১১ লক্ষ টাকা। এ ব্যয়ের বিপরীতে ৫৯০.৩৮ লক্ষ টাকার ৬টি প্যাকেজের অধীন কার্যাদেশ প্রদান করা হয়। অপরদিকে ডিপিপি'র ৩৩ মিটারের ৪টি কালভার্টের বিপরীতে ২৮ মিটারের ৪টি কালভার্ট, ১৫০০০০ ঘঃমিঃ মাটির কাজের বিপরীতে ৩.৫০ কিঃ মিটারের কাজ, ৭ কিঃমিঃ ফ্লেক্সিবল পেভমেন্টের বিপরীতে ৫.৫৫ কিঃমিঃ পেভমেন্ট সম্পন্ন করা হয়েছে।
- ১০.১৮। তোলাচং-শ্যামগ্রাম-জীবনগঞ্জ বাজার সড়কের জন্য ডিপিপি -তে নির্মাণ কাজের ৫টি প্যাকেজ আছে এবং এ প্যাকেজসমূহের প্রাক্কলিত ব্যয় ৭০০.৩৪ লক্ষ টাকা। ৭০০.৩৪ লক্ষ টাকার বিপরীতে (বাস্তবে ৫টি প্যাকেজের অধীনে) ৬৩০.৩৫ লক্ষ টাকার কার্যাদেশ প্রদান করা হয়। ৪৫ মিটারের ৮টি কালভার্টের মধ্যে ৩৪ মিটারের কালভার্ট নির্মাণ, ৩০০০০ ঘঃমিঃ মাটির কাজের মধ্যে ৩ কিঃমিঃ মাটির কাজ, ১৩ কিঃমিঃ কার্পেটিং ও সীলকোটের মধ্যে ৬ কিঃমিঃ কার্পেটিং ও সীলকোট কাজ, ২৭০০ বর্গ মিটার ম্যাট্রেসিংয়ের মধ্যে ৫০২০ বর্গ মিঃ ম্যাট্রেসিং সম্পন্ন করা হয়েছে। ৪৬০ মিঃ টো-ওয়াল ও ০.৩২ কিঃমিঃ ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট নির্মাণ করা হয়নি। প্রয়োজনীয় বরাদ্দ ছিল না বিধায় এবং প্রশাসনিক মন্ত্রণালয় /বিভাগ থেকে প্রকল্পটি সমাপ্ত ঘোষণা করার অনানুষ্ঠানিক নির্দেশ ছিল বিধায় এ দুটি অঙ্গের কাজ সম্পন্ন করা হয়নি।
- ১০.১৯। কোম্পানীগঞ্জ- নবীনগর-শিবপুর-রাধিকা সড়কের জন্য ডিপিপি -তে কোন প্রকিউরমেন্ট পরিকল্পনা নেই। তবে ডিপিপি'র আইটেমওয়ারী অঙ্গের বিবরণ থেকে দেখা যায় যে ৪৫০০০ লঃঘঃমিঃ সড়ক বাঁধে মাটির কাজ, ১১.৫০ কিঃমিঃ পেভমেন্ট প্রশস্তকরণ, ২৩ মিঃ (৪টি) কালভার্ট নির্মাণ, ১০০ কিঃ টো-ওয়াল নির্মাণ ও ৬০০ বঃমিঃ ম্যাট্রেসিংয়ের রক্ষাপ্রদ কাজের সংস্থান আছে। এ অঙ্গসমূহের বিপরীতে ৫টি প্যাকেজের আওতায় ১৪৪২১.০৯ লঃঘঃমিঃ মাটির কাজ, ২৩ মিটারের ৪টি কালভার্ট নির্মাণ ও ১০.২৮ কিঃমিঃ পেভমেন্ট প্রশস্তকরণ সম্পন্ন করা হয়েছে। ৩০৫৭৮.৯০ লঃঘঃমিঃ মাটির কাজ, ১.২২ কিঃমিঃ পেভমেন্ট প্রশস্তকরণ, ১০০ কিঃ টো-ওয়াল নির্মাণ ও ৬০০ বঃমিঃ ম্যাট্রেসিংয়ের রক্ষাপ্রদ কাজ বাস্তবায়ন করা

হয়নি। ডিপিপি 'র প্যাকেজ অপেক্ষা কম কাজ এবং কতিপয় প্যাকেজের কাজ সম্পন্ন করা হয়নি কেন জানতে চাইলে উপবিভাগীয় প্রকৌশলী জানান যে প্রয়োজনীয় বরাদ্দ না থাকার কারণে সব প্যাকেজের কাজ সম্পন্ন করা সম্ভব হয়নি।

১০.২০। ফেনী জেলায় নিম্নোক্ত ৬টি সড়ক উন্নয়নের কাজ সম্পন্ন হয়েছে:

- বস্তারমুন্সি (সোনাগাজী)- কাজিরহাট-দাগনভূঞা সড়ক (১৬ কিলোমিটার)
- ঢাক-চট্টগ্রাম মহাসড়কের পুরাতন ট্রাংক সড়ক (৩৩.৩৮ কিলোমিটার)
- ফেনী-ছাগলনাইয়া সড়ক (১৪.৩৩ কিলোমিটার)
- ফেনী-সিলোনিয়া-আমুভূঞারহাট-প্রতাপুর-সেনবাগ সড়ক (১২.৮ কিলোমিটার)
- ফেনী সদর-এলাহীগঞ্জ-রাজাপুর-কোরাইমুন্সি-তুলাতলি সড়ক (২৩.০৫ কিলোমিটার)
- ফেনী-তেমুহনী-বিরলীবাজার-গাজীরহাট-সোনাইমুড়ী সড়ক (১৩.২৮ কিলোমিটার)

১০.২১। ফেনী জেলায় ডিপিপি 'র ৩২টি প্যাকেজের বিপরীতে ৩৭টি প্যাকেজের মাধ্যমে কার্যাদেশ প্রদানপূর্বক বাস্তবায়ন কাজ সম্পন্ন করা হয়েছে। ৩৩.৩৮ কিলোমিটার দৈর্ঘ্যের ঢাকা-চট্টগ্রাম মহাসড়কের পুরাতন ট্রাংক সড়কের জন্য ডিপিপি 'র প্রকিউরমেন্ট পরিকল্পনায় ৪টি প্যাকেজ রয়েছে এবং এ ৪টি প্যাকেজের মোট প্রাক্কলিত ব্যয় ১০৫২.২৪ লক্ষ টাকা। কিন্তু বাস্তবে মোট ৮৬৮.০৫ লক্ষ টাকার কার্যাদেশ প্রদানপূর্বক ৭টি প্যাকেজের মাধ্যমে এ সড়কের নির্মাণ কাজ সম্পন্ন করা হয়েছে।

১০.২২। ফেনী-ছাগলনাইয়া সড়কের জন্য ডিপিপি 'র মোট ৬৩১.৪৯ লক্ষ টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ের বিপরীতে ৫৬৯.৩১ লক্ষ টাকার কার্যাদেশ প্রদানপূর্বক ৫টি প্যাকেজের মাধ্যমে বাস্তবায়ন সম্পন্ন করা হয়েছে। ৩ নম্বর প্যাকেজের ক্ষেত্রে ডিপিপি অপেক্ষা ১৬.৭৩ লক্ষ টাকা বেশী মূল্যে কার্যাদেশ প্রদান করে নির্মাণ কাজ সম্পন্ন করা হয়েছে। অধিকন্তু ডিপিপি-তে প্রতিটি প্যাকেজের চুক্তি অনুমোদনকারী কর্তৃপক্ষ হিসাবে অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলীর উল্লেখ রয়েছে। কিন্তু প্রতিটি প্যাকেজের চুক্তি অনুমোদন করেন নির্বাহী প্রকৌশলী। বিষয়টি আর্থিক শৃঙ্খলার পরিপন্থী হয়েছে।

১০.২৩। ফেনী-সিলোনিয়া-আমুভূঞারহাট-প্রতাপুর-সেনবাগ সড়কের জন্য ডিপিপি 'র প্রকিউরমেন্ট পরিকল্পনায় ৭৪০.২৬ লক্ষ টাকার প্রাক্কলিত ব্যয়ের ৬টি প্যাকেজের সংস্থান রয়েছে। এ প্রাক্কলনের বিপরীতে প্রকল্পের অধীনে ৭৫৪.৩৮ লক্ষ টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে ৬টি প্যাকেজের মাধ্যমে বাস্তবায়ন কাজ সম্পন্ন করা হয়েছে। ডিপিপি-তে অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলীকে চুক্তি অনুমোদনকারী কর্তৃপক্ষ হিসাবে উল্লেখ করা হলেও প্রতিটি প্যাকেজের চুক্তি নির্বাহী প্রকৌশলী অনুমোদন করেন। বিষয়টি আর্থিক শৃঙ্খলার পরিপন্থী হয়েছে।

১০.২৪। প্রকল্পের ফেনী সদর-এলাহীগঞ্জ-রাজাপুর-কোরাইমুন্সি-তুলাতলি সড়কের জন্য ডিপিপি -তে ৮টি প্যাকেজের ৭২৩.৪৬ লক্ষ টাকার প্রাক্কলন ব্যয় অন্তর্ভুক্ত আছে। কিন্তু বাস্তবে ৩৫৬.৭৮ লক্ষ টাকার কার্যাদেশ প্রদানপূর্বক ৭টি প্যাকেজের মাধ্যমে নির্মাণ কাজ সম্পন্ন করা হয়েছে। এ সড়কের ক্ষেত্রেও আর্থিক শৃঙ্খলার ব্যত্যয় ঘটিয়ে ডিপিপি -তে উল্লিখিত চুক্তি অনুমোদনকারী কর্তৃপক্ষ অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী, কুমিল্লা-এর পরিবর্তে নির্বাহী প্রকৌশলীর অনুমোদন গ্রহণ করা হয়।

১০.২৫। ফেনী-তেমুহনী-বিরলীবাজার-গাজীরহাট-সোনাইমুড়ী সড়কের জন্য ডিপিপি-তে ৫টি প্যাকেজের অনুকূলে ৮২৩.২৪ লক্ষ টাকার প্রাক্কলন অন্তর্ভুক্ত আছে। কিন্তু বাস্তবে ৬৯৩.৬৬ লক্ষ টাকার কার্যাদেশ প্রদানপূর্বক ৬টি প্যাকেজের মাধ্যমে বাস্তবায়ন কাজ সম্পন্ন করা হয়েছে। অর্থাৎ ডিপিপি 'র মোট প্রাক্কলিত ব্যয় অপেক্ষা (৮২৩.২৪-৬৯৩.৬৬) ১২৯.৫৩ লক্ষ টাকার কম কাজ করা হয়েছে। এডিপি-তে যথাযথ বরাদ্দ না পাওয়ার কারণে হয়তো এরূপ হয়েছে। এছাড়া এ সড়কের জন্য ডিপিপি -তে উল্লিখিত চুক্তি অনুমোদনকারী কর্তৃপক্ষ অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী, কুমিল্লা-এর অনুমোদন গ্রহণ না করে প্রতিটি প্যাকেজের চুক্তি অনুমোদন করেছেন নির্বাহী প্রকৌশলী, ফেনী।

১০.২৬। বস্তারমুন্সি (সোনাগাজী)-কাজিরহাট-দাগনভূঞা সড়কের ডিপিপি 'র ৪টি প্যাকেজের ৭১৮.০৩ লক্ষ টাকার মোট প্রাক্কলনের বিপরীতে ৬৩২.৫২ লক্ষ টাকার কার্যাদেশ প্রদান করে ৫টি প্যাকেজের মাধ্যমে বাস্তবায়ন কাজ সম্পন্ন করা হয়েছে। পূর্বের ৫টি সড়কের ন্যায় এ ক্ষেত্রেও অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী, কুমিল্লা-এর পরিবর্তে প্রতিটি প্যাকেজের চুক্তি অনুমোদন করেছেন নির্বাহী প্রকৌশলী, ফেনী।

১০.২৭। চাঁদপুর জেলায় নিম্নোক্ত ৪টি সড়ক উন্নয়নের কাজ সম্পাদিত হয়েছে:

- কচুয়া-গুলবাহার-কাশিমপুর (মতলব দক্ষিণ) সড়ক (২০.১৫ কিঃমিঃ)
- মতলব মেঘনা-খনাগোদা-বেড়ীবাঁধ সড়ক (৬০.৭০ কিঃমিঃ)
- দাউদকান্দি-গোয়ালমারী-শ্রীরায়ের চর (মতলব উত্তর)-ছেজার চর (২১.০০ কিঃমিঃ)
- বাকিলা-টেকেরহাট-জনতাবাজার-নারায়ণপুর-মতলব দক্ষিণ সড়ক (১৬.৮৩ কিঃমিঃ)

প্রকল্পের অধীনে এ ৪টি সড়কের জন্য আরডিপিপি অনুসারে ১৮টি প্যাকেজের অধীনে দরপত্র আহবান করা হয়।

১০.২৮। আরডিপিপি'র প্রকিউরমেন্ট পরিকল্পনা অনু সারে কচুয়া-গুলবাহার-কাশিমপুর (মতলব দক্ষিণ) সড়কের ৪টি প্যাকেজের মোট প্রাক্কলিত ব্যয় ৮২৪.৩৯ লক্ষ টাকা। বাস্তবে ৬টি প্যাকেজের অধীনে এ সড়কের জন্য ৮২৬.৭৪ লক্ষ টাকার কাজ সম্পন্ন করা এছাড়া আরডিপিপি-তে এ সড়কে ৩টি আরসিসি কালভার্ট নির্মাণের সংস্থান রয়েছে। কিন্তু বাস্তবে ৬টি কালভার্ট নির্মাণ করা হয়েছে। আরডিপিপি-তে বর্ণিত ৫টি প্রকিউরমেন্ট প্যাকেজের চুক্তি অনুমোদনকারী কর্তৃপক্ষ হিসাবে সাবেক যোগাযোগ মন্ত্রণালয় (বর্তমানে সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ) কে উল্লেখ করা হয়েছে, কিন্তু বাস্তবায়নকালে ৬টি প্যাকেজের মধ্যে ২টি প্যাকেজের চুক্তি অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী অনুমোদন করেন এবং ৪টি প্যাকেজের চুক্তি তত্ত্বাবধায়ক প্রকৌশলী অনুমোদন করেন। বিষয়টি আর্থিক ও পরিকল্পনা শৃঙ্খলার পরিপন্থী হয়েছে।

১০.২৯। মতলব-মেঘনা-খনাগোদা-বেড়ীবাঁধ সড়কের জন্য আরডিপিপি-তে ৩টি প্রকিউরমেন্ট প্যাকেজের বিপরীতে ৭১৫.১৩ লক্ষ টাকার প্রাক্কলন উল্লেখ করা হয়েছে। প্রকৃতপক্ষে ৩টি প্যাকেজের বিপরীতে ৭২৮.৭৮ লক্ষ টাকার কাজ সম্পন্ন করা হয়েছে। আরডিপিপি অনুসারে এ ৩টি প্যাকেজের চুক্তি অনুমোদন করার কথা মন্ত্রণালয়ের কিন্তু বাস্তবে ৩টি প্যাকেজের চুক্তি অনুমোদন করেন অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী। বিষয়টি আর্থিক ও পরিকল্পনা শৃঙ্খলার পরিপন্থী হয়েছে।

১০.৩০। আরডিপিপি-তে দাউদকান্দি-গোয়ালমারী-শ্রীরায়ের চর (মতলব উত্তর)-ছেজারচর সড়কের ৪টি প্যাকেজের জন্য ৬৬০.১৭ লক্ষ টাকার প্রাক্কলনের সংস্থান রয়েছে। এর বিপরীতে ৩টি প্যাকেজের আওতায় ৪২৮.৪০ লক্ষ টাকার কাজ বাস্তবায়ন করা হয়েছে। এছাড়া আরডিপিপি'র ব্যত্যয় ঘটিয়ে ৩টি প্যাকেজের চুক্তি মন্ত্রণালয়ের পরিবর্তে অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী অনুমোদন করেন।

১০.৩১। বাকিলা-টেকেরহাট-জনতাবাজার-নারায়ণপুর-মতলব দক্ষিণ সড়কের ক্ষেত্রে আরডিপিপি'র ৬টি প্যাকেজের ১২৭৭.৩৫ লক্ষ টাকার বিপরীতে একই সংখ্যক প্যাকেজের আওতায় ১১৯৯.৭৭ লক্ষ টাকার বাস্তবায়ন কাজ সম্পন্ন করা হয়েছে। আরডিপিপি অনুসারে এ সড়কের ২টি কালভার্টের সংস্থান থাকলেও ১১টি কালভার্ট বাস্তবে নির্মাণ করা হয়েছে। চুক্তি অনুমোদনের বিষয়েও আরডিপিপি'র ব্যত্যয় ঘটানো হয়েছে, অর্থাৎ মন্ত্রণালয়ের পরিবর্তে এ সড়কের ৬টি প্যাকেজের চুক্তি অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী অনুমোদন করেন।

১০.৩২। নোয়াখালী জেলায় নিম্নোক্ত ৫টি সড়ক উন্নয়নের কাজ সম্পাদিত হয়েছে:

- সোনাপুর (মান্নান নগর)-চরজন্নার-স্টীমারঘাট (২৮.৫ কিঃমিঃ)
- চাটখিল- চিতোসি (৭.৮০ কিঃমিঃ)
- মাইজদী-ইসলামিয়া- ওদারহাট (২০ কিঃমিঃ)
- ফেনী (তেমুহনী)-বিরলীবাজার-সোনাইমুড়ী (গাজীরহাট) (৩.৭০ কিঃমিঃ)
- ফেনী (সিলোনিয়া) আমুভুঞার হাট-প্রতাপপুর-সেনবাগ (৩ কিঃমিঃ)

১০.৩৩। অনুমোদিত ডিপিপিতে ০.৬৩ লক্ষ ঘনমিটার মাটির কাজ, ২২.৭৫ কিঃমিঃ বিদ্যমান ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট উভয় পাশে ৩ ফুট করে বর্ধিতকরণ ও ৪৩.৭৫ কিঃমিঃ সড়ক সার্ফেসিং বাবদ ৩টি প্যাকেজের আওতায় মোট ১২৪৪.৮৪ লক্ষ টাকার সংস্থান ছিল। সে অনুযায়ী ৫টি প্যাকেজের আওতায় ১১৩৫.২১ লক্ষ টাকার কার্যাদেশ প্রদান করা হয়েছে। কার্যাদেশ অনুযায়ী কাজ সমাপ্তির তারিখ ২০/০৪/২০১২ হলেও প্রকৃত কাজ সমাপ্তির তারিখ ৩০/৬/২০১৩। ২টি ভেরিয়েশনসহ মোট অর্থ ব্যয় হয়েছে ১১৯৭.৬২ লক্ষ টাকা।

১০.৩৪। লক্ষ্মীপুর জেলায় নিম্নোক্ত ২টি সড়ক উন্নয়নের কাজ সম্পাদিত হয়েছে:

- মাইজদী-ইসলামিয়া- ওদারহাট-দাশেরহাট-নূতন তেয়ারীগঞ্জ-ভবানীগঞ্জ (২৫ কিঃমিঃ)
- লক্ষ্মীপুর (ইটেরপুল)- দালালবাজার-চারুহিতা-মোল্লারহাট- হায়দারগঞ্জ- রায়পুর (২০ কিঃমিঃ)

১০.৩৫। অনুমোদিত ডিপিপিতে ১.০২ লক্ষ ঘনমিটার মাটির কাজ, ১০.০০ কি:মি: ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট সার্ফেসিং, ৩৮.৭০ মিটার (১৩টি) কনক্রিট কালভার্ট নির্মাণ এবং ১৫৫০ মিটার প্যালাসাইডিং দ্বারা রক্ষাপ্রদ কাজ বাবদ ২টি প্যাকেজের আওতায় মোট ৬৪৭.৬০ লক্ষ টাকার সংস্থান ছিল। সে অনুযায়ী ২টি প্যাকেজের আওতায় ৫টি লটে ৫৮৫.৭৬ লক্ষ টাকার কার্যাদেশ প্রদান করা হয়েছে। কাজ সম্পাদনের তারিখ ৩০/০৫/২০১২ হলেও প্রকৃত কাজ সমাপ্তির তারিখ ৩০/০৫/২০১৩। Measurement book এর হিসাব অনুযায়ী ঠিকাদারকে ৫৭৪.৮৭ লক্ষ টাকা পরিশোধ করা হয়েছে।

১১। প্রকল্প সংশ্লিষ্ট কয়েকটি স্থির চিত্র নিয়ে প্রদান করা হলো



চিত্র ১: কুমিল্লার পিপুলিয়া-লুলবাড়িয়া-রতনপুর-চন্ডিমুড়া-মগবাড়ি সড়কের একাংশের মাটি ডেবে গর্তের সৃষ্টি হয়েছে।



চিত্র ২: ব্রাহ্মণবাড়ীয়ার ধরখার-আখাউড়া-সেনারবাদী সড়কের ৪র্থ কিঃ মিটারের এক অংশের ডেবে যাওয়া মাটি।



চিত্র ৩: চাঁদপুরের এপ্রোচ সড়কবিহীন বাকিলা-টেকেরহাট-জনতাবাজার-নারায়ণপুর (মতলব দক্ষিণ) সড়কের ১১তম কিলোমিটারে নির্মিত ৩০.৫০ মিটার পিসি গার্ডার সেতু।



চিত্র ৪: ফেনীর বক্তারমুন্সি (সোনাগাজী)- কাজিরহাট-দাগনভূঞা সড়কের বাজার এলাকায় পেভমেন্টের সার্ফেসিং উঠে গেছে।

১২। প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জন:

পরিকল্পিত	অর্জন
ক) বৃহত্তর কুমিল্লা ও নোয়াখালীর উপজেলাসমূহের মধ্যে সরাসরি সড়ক যোগাযোগ স্থাপন।	ক) প্রকল্পের অধীনে ফেনী জেলা ব্যতিত কুমিল্লা , ব্রাহ্মণবাড়ীয়া, চাঁদপুর জেলা সমূহের সকল উপজেলার সঙ্গে জেলা সদরের এখনও সরাসরি সড়ক যোগাযোগ স্থাপিত হয়নি। অতএব , বর্ণিত উদ্দেশ্যের অংশবিশেষ এখনও বাস্তবায়িত হয়নি।
খ) ১৫৯.৯১ মিটার (৬টি) সেতু ও ৫৯৫.৪৭ মিটার (১১৩টি) কালভার্ট নির্মাণ।	খ) প্রকল্পের আওতায় বৃহত্তর কুমিল্লা ও নোয়াখালী জেলায় ৬টি সেতুর মধ্যে ৪টি সেতু, ১১৩টি আরসিসি কালভার্টের মধ্যে ৮৯টি কালভার্ট নির্মিত হয়েছে। অতএব এ উদ্দেশ্যও সম্পূর্ণ বাস্তবায়িত হয়নি।

১৩। সমস্যা:

১৩.১। প্রকল্পের ডিপিপি -তে মোট প্রাক্কলিত ব্যয় ২২৩৫৪.৭৫ লক্ষ টাকা অন্তর্ভুক্ত আছে। এ প্রাক্কলিত ব্যয়ের বিপরীতে প্রকল্পের এডিপি/আরএডিপি-তে ২০০৮-০৯ থেকে ২০১৩-১৪ অর্থ বছর পর্যন্ত ১৮০৭৯.৬৬ টাকা বরাদ্দ করা হয়। অর্থাৎ মোট প্রাক্কলিত ব্যয় অপেক্ষা (২২৩৫৪.৭৫ -১৮০৭৯.৬৬) ৪২৬৬.০৯ লক্ষ টাকা কম বরাদ্দ করা হয়। এ অপরিপূর্ণ বরাদ্দের কারণে প্রকল্পের বাস্তবায়ন ১০০% হয়নি বলে প্রতীয়মান হয় (অনুচ্ছেদ ৬.১);

১৩.২। ডিপিপি'র প্রকিউরমেন্ট পরিকল্পনার প্যাকেজ সংখ্যা অনুসরণে প্রকল্পের বাস্তবায়ন সম্পন্ন করা হয়নি। যেমন কুমিল্লার ডিপিপি'র ৩৯টি প্যাকেজের বিপরীতে ৫৪টি প্যাকেজ, ব্রাহ্মণবাড়ীয়ার ডিপিপি'র ১৬টি প্যাকেজের বিপরীতে ২১টি প্যাকেজ ও ফেনী জেলার ৩২টি প্যাকেজের বিপরীতে ৩৭টি প্যাকেজের মাধ্যমে কার্যাদেশ প্রদান করে বাস্তবায়ন কাজ সম্পন্ন করা হয় (অনুচ্ছেদ ১০.২, ১০.১৫ ও ১০.২০);

১৩.৩। অনুমোদিত ডিপিপি'র অঙ্কের পরিমাণ/সংখ্যার ভিত্তিতে প্রকল্পের বাস্তবায়ন সম্পন্ন করা হয়নি। যেমন কুমিল্লার দাউদকান্দি - ছেজারচর সড়কে ২টি কালভার্ট নির্মাণের সংস্থান থাকলেও সে দুটি নির্মাণ করা হয়নি , কোম্পানীগঞ্জ-রাধিকা সড়কের ১২তম কিঃ মিটারে নির্মিত বেইলী সেতুর প্রতিস্থাপক হিসাবে নির্মিত সেতুটি ডিপিপি-তে অন্তর্ভুক্ত নেই, মাধইয়া-কোম্পানীগঞ্জ সড়কে ১০ (দশ)টি পাইপ কালভার্ট নির্মাণের সংস্থান থাকলেও একটি কালভার্টও নির্মাণ করা হয়নি, বরুড়া-কংসনগর সড়কে কোন কালভার্ট নির্মাণের সংস্থান ডিপিপি-তে নেই, কিন্তু সড়কের ১৬তম ও ১৭তম কিঃ মিটারে ২টি আরসিসি ব্লক কালভার্ট নির্মাণ করা হয় , ব্রাহ্মণবাড়ীয়া জেলায় ২০টি কালভার্টের পরিবর্তে ১১টি কালভার্ট নির্মাণ, ফেনী জেলার ৩৫টি কালভার্টের মধ্যে ৩৯টি কালভার্ট ও ৪টি সেতুর মধ্যে ৩টি সেতু, চাঁদপুর জেলার জন্য ২টি কংক্রিট সেতু ও ২২টি আরসিসি কালভার্টের মধ্যে এপ্রোচ সড়কবিহীন ১টি পিসিগার্ডার সেতু ও ১৯টি কালভার্ট নির্মিত হয়েছে (অনুচ্ছেদ ৯.৪, ৯.৮, ৯.১৫, ৯.১৮, ১০.২-১০.৬, ১০.২০);

১৩.৪। ১টি প্যাকেজের আওতায় কুমিল্লার পঞ্চকিতা -নগরকান্দি সড়কে ২মিঃ একটি কালভার্ট নির্মাণ করা হয় এবং উক্ত প্যাকেজটি ডিপিপি-তে অন্তর্ভুক্ত নেই (অনুচ্ছেদ ১০.২);

১৩.৫। ব্রাহ্মণবাড়ীয়ার ধরখার-আখাউড়া-সেনারবাদী পেভমেন্টের ৪র্থ কিঃ মিটারে এক অংশের মাটি প্রতি বছরই ডেবে যায় বলে পরিদর্শনকালে বাস্তবায়নকারী সংস্থা অবহিত করে। কিন্তু এ অংশের মাটি কেন ডেবে যায় কিংবা কি ধরনের নির্মাণ কৌশল গৃহীত হলে মাটি ডেবে যাবে না এ বিষয়ে কোন যথাযথ সমীক্ষা অদ্যাবধি করা হয়নি। জানা যায় যে এ অংশের জন্য সঠিক নির্মাণ কৌশল সংবলিত কোন স্থায়ী প্রতিকারমূলক ব্যবস্থা গৃহীত হয়নি বিধায় প্রতিবছর এ অংশের জন্য সরকারি অর্থ ব্যয় করে সাময়িকভাবে পেভমেন্ট মেরামতের ব্যবস্থা নেয়া হয়ে থাকে (অনুচ্ছেদ ৯.৬) ;

- ১৩.৬। চাঁদপুরের বাকি লা-টেকেরহাট-জনতাবাজার-নারায়ণপুর-মতলব দক্ষিণ সড়কের ১১তম কিলোমিটারে ৩০.৫০ মিটার দৈর্ঘ্যের একটি সেতু নির্মিত হলেও ভূমি অধিগ্রহণের সংস্থান না থাকায় এপ্রোচ সড়ক নির্মাণ করা হয়নি। ফলে কোন যানবাহন ও এলাকাবাসী সেতুর উপর দিয়ে চলাচল করতে পারছে না। এলাকাবাসী সেতু ব্যবহারের সুবিধা ভোগ থেকে বঞ্চিত হয়েছে এবং সরকারি অর্থের অপচয় ঘটেছে। বাস্তবতা ও সঠিক জরীপের ভিত্তিতে প্রকল্পের অঞ্জের সঠিক পরিমাণ নির্ধারিত হয়নি বলে প্রতীয়মান হয় (অনুচ্ছেদ ৯.১৮);
- ১৩.৭। চাঁদপুর জেলায় এ প্রকল্পের আওতায় ১৮টি প্রকিউরমেন্ট প্যাকেজের চুক্তি আরডিপিপি 'র প্রকিউরমেন্ট পরিকল্পনার ব্যত্যয় ঘটিয়ে মন্ত্রণালয়/বিভাগের পরিবর্তে অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী /তত্ত্বাবধায়ক প্রকৌশলী কর্তৃক অনুমোদিত হয়েছে (অনুচ্ছেদ ১০.২৮-১০.৩১);
- ১৩.৮। প্রকল্পের কুমিল্লার পিপুলিয়া-মগবাড়ী সড়কের এক অংশে পেভমেন্টের মাটি ডেবে গিয়ে গর্তের সৃষ্টি হয়েছে, চাঁদপুরের দাউদকান্দি-গোয়ালমারী-শ্রীরায়েরচর (মতলব উত্তর)-ছেজারচর সড়কের সম্পূর্ণ অংশের সার্ফেসিং উঠে গেছে এবং ১৫তম কিলোমিটারে নির্মিত কালভার্টের পর সড়কের এক অংশে বড় গর্তের সৃষ্টি হয়েছে মর্মে পরিলক্ষিত হয়। এছাড়া মতলব-মেঘনা-ধনাগোদা-বেড়াবীধ সড়কের কয়েকটি স্থানে ভাঙ্গা প্রান্ত ও পটহোল পরিলক্ষিত হয় (অনুচ্ছেদ ৯.৩, ৯.১৬ ও ৯.১৭);
- ১৪। মতামত/সুপারিশ:
- ১৪.১। প্রকল্পের ডিপিপি 'র মোট প্রাক্কলিত ব্যয় ২২৩৫৪.৭৫ লক্ষ টাকার বিপরীতে প্রকল্পের এডিপি /আরএডিপি-তে ২০০৮-০৯ থেকে ২০১৩-১৪ অর্থ বছর পর্যন্ত ১৮০৭৯.৬৬ টাকা বরাদ্দ করা হয়। অর্থাৎ মোট প্রাক্কলিত ব্যয় অপেক্ষা (২২৩৫৪.৭৫ -১৮০৭৯.৬৬) ৪২৬৬.০৯ লক্ষ টাকা কম বরাদ্দ করা হয়। এ অপরিপূর্ণ বরাদ্দের কারণে প্রকল্পের বাস্তবায়ন ১০০% হয়নি বলে প্রতীয়মান হয় (অনুচ্ছেদ ১৩.১);
- ১৪.২। ডিপিপিহর প্রকিউরমেন্ট পরিকল্পনার প্যাকেজ সংখ্যা অনুসরণে প্রকল্পের বাস্তবায়ন সম্পন্ন করা হয়নি। যেমন কুমিল্লার ডিপিপিহর ৩৯টি প্যাকেজের বিপরীতে ৫৪টি প্যাকেজ, ব্রাহ্মণবাড়ীয়ার ডিপিপিহর ১৬টি প্যাকেজের বিপরীতে ২১টি প্যাকেজ ও ফেনী জেলার ৩২টি প্যাকেজের বিপরীতে ৩৭টি প্যাকেজের মাধ্যমে কার্যাদেশ প্রদান করে বাস্তবায়ন কাজ সম্পন্ন করা হয়। বিষয়টি পরিকল্পনা ও আর্থিক শৃঙ্খলার পরিপন্থী হয়েছে বিধায় সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ খতিয়ে দেখবে (অনুচ্ছেদ ১৩.২);
- ১৪.৩। অনুমোদিত ডিপিপি'র অঞ্জের পরিমাণ/সংখ্যার ভিত্তিতে প্রকল্পের বাস্তবায়ন সম্পন্ন করা হয়নি। যেমন কুমিল্লার দাউদকান্দি - ছেজারচর সড়কে ২টি কালভার্ট নির্মাণের সংস্থান থাকলেও সে দুটি নির্মাণ করা হয়নি , কোম্পানীগঞ্জ-রাধিকা সড়কের ১২তম কিঃ মিটারে নির্মিত বেইলী সেতুর প্রতিস্থাপক হিসাবে নির্মিত সেতুটি ডিপিপি-তে অন্তর্ভুক্ত নেই, মাধইয়া-কোম্পানীগঞ্জ সড়কে ১০ (দশ)টি পাইপ কালভার্ট নির্মাণের সংস্থান থাকলেও একটি কালভার্টও নির্মাণ করা হয়নি , বরুড়া-কংসনগর সড়কে কোন কালভার্ট নির্মাণের সংস্থান ডিপিপি -তে নেই, কিন্তু সড়কের ১৬তম ও ১৭তম কিঃ মিটারে ২টি আরসিসি বক্স কালভার্ট নির্মাণ করা হয় , ফেনী জেলার ৩৫টি কালভার্টের মধ্যে ৩৯টি কালভার্ট নির্মিত হয়েছে। বিষয়টি পরিকল্পনা ও আর্থিক শৃঙ্খলার পরিপন্থী হয়েছে বিধায় সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ খতিয়ে দেখবে (অনুচ্ছেদ ১৩.৩);
- ১৪.৪। ১টি প্যাকেজের আওতায় কুমিল্লার পঞ্চকিতা -নগরকান্দি সড়কে ২মিঃ একটি কালভার্ট নির্মাণ করা হয় এবং উক্ত প্যাকেজটি ডিপিপি-তে অন্তর্ভুক্ত নেই (অনুচ্ছেদ ১৩.৪);
- ১৪.৫। ব্রাহ্মণবাড়ীয়ার ধরখার-আখাউড়া-সেনারবাদী পেভমেন্টের ৪র্থ কিঃ মিটারে এক অংশের মাটি প্রতি বছরই ডেবে যায় বলে পরিদর্শনকালে বাস্তবায়নকারী সংস্থা অবহিত করে। কিন্তু এ অংশের মাটি কেন ডেবে যায় কিংবা কি ধরনের নির্মাণ কৌশল গৃহীত হলে মাটি ডেবে যাবে না এ বিষয়ে কোন যথাযথ সমীক্ষা অদ্যাবধি করা হয়নি। এ অংশের জন্য যথাযথ সমীক্ষাপূর্বক সঠিক নির্মাণ কৌশল সংবলিত স্থায়ী প্রতিকারমূলক ব্যবস্থা গ্রহণের বিষয়ে সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ ও সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর সত্বর উদ্যোগ গ্রহণ করবে (অনুচ্ছেদ ১৩.৫) ;

- ১৪.৬। চাঁদপুরের বাকি লা-টেকেরহাট-জনতাবাজার-নারায়ণপুর-মতলব দক্ষিণ সড়কের ১১তম কিলোমিটারে ৩০.৫০ মিটার দৈর্ঘ্যের একটি সেতু নির্মিত হলেও ভূমি অধিগ্রহণের সংস্থান না থাকায় এপ্রোচ সড়ক নির্মাণ করা হয়নি। ফলে কোন যানবাহন ও এলাকাসী সেতুর উপর দিয়ে চলাচল করতে পারছে না। এলাকাসী সেতু ব্যবহারের সুবিধা ভোগ থেকে বঞ্চিত হয়েছে এবং সরকারি অর্থের অপচয় ঘটেছে। প্রকল্প সংশোধনকালে সেতুর এপ্রোচ সড়কের জন্য ভূমি অধিগ্রহণের সংস্থান আরডিপিপি -তে কেন অন্তর্ভুক্ত করা হয়নি সে বিষয়টি সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ খতিয়ে দেখবে এবং ভবিষ্যতে গৃহীতব্য প্রকল্পের ক্ষেত্রে বাস্তবতা ও সঠিক জরীপের ভিত্তিতে প্রকল্পের অঙ্গের সঠিক পরিমাণ নির্ধারণ বিষয়ে বাস্তবায়নকারী সংস্থা সচেষ্ট থাকবে (অনুচ্ছেদ ১৩.৬);
- ১৪.৭। চাঁদপুর জেলায় এ প্রকল্পের আওতায় ১৮টি প্রকিউরমেন্ট প্যাকেজের চুক্তি আরডিপিপি 'র প্রকিউরমেন্ট পরিকল্পনার ব্যত্যয় ঘটিয়ে মন্ত্রণালয়/বিভাগের পরিবর্তে অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী /তত্ত্বাবধায়ক প্রকৌশলী কর্তৃক অনুমোদিত হয়েছে। বিষয়টি পরিকল্পনা ও আর্থিক শৃঙ্খলার পরিপন্থী হয়েছে বিধায় সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ খতিয়ে দেখবে (অনুচ্ছেদ ১৩.৭);
- ১৪.৮। প্রকল্পের কুমিল্লার পিপুলিয়া-মগবাড়ী সড়কের এক অংশে মাটি ডেবে সৃষ্ট গর্ত, চাঁদপুরের দাউদকান্দি-গোয়ালমারী-শ্রীরায়েচর (মতলব উত্তর)-ছেজারচর সড়কের ক্ষতিগ্রস্ত সার্ফেসিং এবং ১৫তম কিলোমিটারে নির্মিত কালভার্টের পর সড়কে সৃষ্ট গর্ত ও মতলব-মেঘনা-ধনাগোদা-বেড়ীবীধ সড়কের ভাঙ্গা প্রান্ত ও সৃষ্ট পটহোল মেরামতের বিষয়ে বাস্তবায়নকারী সংস্থা দ্রুত উদ্যোগ গ্রহণ করবে (অনুচ্ছেদ ১৩.৮);
- ১৪.৯। প্রকল্পটির External অডিট দ্রুত সম্পন্ন করতে হবে এবং অডিট প্রতিবেদনের কপি আইএমই বিভাগে প্রেরণ করতে হবে; এবং
- ১৪.১০। অনুচ্ছেদ ১৪.১-১৪.১০ এর আলোকে গৃহীত কার্যাবলী আগামী ১ (এক) মাসের মধ্যে আইএমই বিভাগকে অবহিত করতে হবে।

“মোকামতলা (বগুড়া-রংপুর জাতীয় মহাসড়ক)- সোনাতলা-হরিখালী-সারিয়াকান্দি সড়ক উন্নয়ন”

সমাপ্ত মূল্যায়ন প্রতিবেদন

(সমাপ্তঃ জুন, ২০১৪)

- ১। প্রকল্পের নাম : মোকামতলা (বগুড়া-রংপুর জাতীয় মহাসড়ক)- সোনাতলা-হরিখালী-সারিয়াকান্দি সড়ক উন্নয়ন
- ২। বাস্তবায়নকারী সংস্থা : সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর।
- ৩। প্রশাসনিক মন্ত্রণালয়/বিভাগ : সড়ক পরিবহন ও সেতু মন্ত্রণালয়/সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ।
- ৪। প্রকল্পের বাস্তবায়ন সময় ও ব্যয় :

(লক্ষ টাকায়)

প্রাক্কলিত ব্যয় (প্রঃসাঃ)		প্রকৃত ব্যয় (প্রঃ সাঃ)	পরিকল্পিত বাস্তবায়নকাল		প্রকৃত বাস্তবায়নকাল	অতিরিক্ত ব্যয় (মূল প্রাক্কলিত ব্যয়ের %)	অতিরিক্ত সময় (মূল বাস্তবায়ন কালের %)
মূল	সর্বশেষ সংশোধিত		মূল	সর্বশেষ সংশোধিত			
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮
৩৮৬৮.৪৫ (-)	(-)	২৫১৪.৯২ (-)	০১-০৯-২০০৯ থেকে ৩১-১২-২০১১	-	০১-০৯-২০০৯ থেকে ৩০-০৬-২০১৪	-	১০৫.৭৯%

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

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

Items of Work (as per PP)	Unit	Target (as per PP)		Actual Progress	
		Financial	Physical (Quantity)	Financial	Physical (Quantity)
1	2	3	4	5	6
A) Revenue:					
Stationary	LS	2.50	LS	1.00	LS
Advertisement	LS	3.00	LS	1.50	LS
Laboratory Testing	LS	3.50	LS	--	--
Survey & Design	LS	3.00	LS	--	--
IEE/EIA Investigation	LS	3.50	LS	--	--
B) Capital:					
b) Earth work	Lac Cum	399.53	2.66353	176.69	2.6565
Construction of New Pavement	K.M	544.96	13.00	408.00	11.00
Widening of Pavement	K.M	350.56	16.00	290.77	16.00
Strengthening of Existing Pavement	K.M	203.50	10.00	200.33	9.82
Reconstruction of Existing Pavement	K.M	303.78	8.30	175.00	8.30
Surfacing (Carpeting & Seal Coat)	K.M	819.20	40.00	759.00	40.00
Construction of RCC Box Culvert (8 Nos)	Meter	119.04	24.00	60.00	24.00
Geo-Textile in/c. C.C. block	Lac Sqm	490.92	0.3543	285.00	0.3539
R.C.C. Plate Palisiding	Meter	219.36	600.00	127.63	591.86

Sign-Signal, Km post, Guide Post etc.	K.M	20.00	40.00		
Maintenance during Construction period.	L.S	30.00	L.S	30.00	L.S
Physical Contingency (2%)	--	70.79	--	--	--
Price Contingency (8%)	--	281.31	--	--	--
Total :		3868.45		2514.92	

৭। প্রকল্প পরিচালক সংক্রান্ত তথ্যাদিঃ

ক্রমিক নং	প্রকল্প পরিচালকের নাম ও পদবী	দায়িত্বের ধরণ		কর্মকাল
		পূর্ণকালীন	খন্ডকালীন	
১	২	৩	৪	৫
১.	Md. Idris Miah, A.C.E	-	হ্যাঁ	২৭-০৭-২০০৯-১৮-০২-২০১০
২.	Md. Abdul Gaffer, A.C.E	-	হ্যাঁ	১৮-০২-২০১০-০৯-০৩-২০১০
৩.	Md. Altaf Hossain, A.C.E	-	হ্যাঁ	০৯-০৩-২০১০-০৫-০৮-২০১০
৪.	Md. Mofijul Islam, A.C.E	-	হ্যাঁ	০৫-০৮-২০১০-২৩-০৮-২০১১
৫.	M. Md. Sharif-ul-Islam, A.C.E	-	হ্যাঁ	২৩-০৮-২০১১-০৪-০৬-২০১২
৬.	Md. Habibul Haque, A.C.E	-	হ্যাঁ	০৪-০৬-২০১২-০৮-০৮-২০১২
৭.	Kazi Mohammad Ali, A.C.E	-	হ্যাঁ	০৮-০৮-২০১২-০৫-০৩-২০১৩
৮.	Md. Arifur Rahman, A.C.E	-	হ্যাঁ	০৫-০৩-২০১৩-০৯-০৭-২০১৪

সংশ্লিষ্ট ছক পর্যালোচনায় দেখা যায়, বর্ণিত প্রকল্পে মোট ৮ জন প্রকল্প পরিচালক দায়িত্ব পালন করেছেন। তাঁদের অধিকাংশের মেয়াদ ১ বছরেরও কম। বর্ণিত প্রকল্পের ক্ষেত্রে ২ বছর ৩ মাস মেয়াদে ৩৮৬৮.৪৫ লক্ষ টাকায় প্রকল্পটি বাস্তবায়নের নিমিত্তে অনুমোদন করা হলেও প্রকল্পের প্রকৃত ব্যয় হয়েছে ২৫১৪.৯২ লক্ষ টাকা এবং বাস্তবায়ন সময় লেগেছে ৪ বছর ৯ মাস। অর্থাৎ ব্যয় বৃদ্ধি না পেলেও বাস্তবায়নকাল বৃদ্ধি পেয়েছে ১০৫.৭৯%। ফলে যথাসময়ে প্রকল্পের সুফল হতে জনগণ বঞ্চিত হয়েছে। ঘন ঘন প্রকল্প পরিচালক বদলের প্রেক্ষিতে প্রকল্প পরিচালকগণ যথাযথভাবে দায়িত্ব পালন করতে পারেন না বিধায় এমনটি হয়েছে।

৮। ক্রয় সংক্রান্ত তথ্যাদিঃ

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

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

(লক্ষ টাকায়)

	ক্রয় বিবরণী	দরপত্র				কাজ সমাপ্তির তারিখ	
		অনুমোদিত ডিপিপি অনুযায়ী	চুক্তিমূল্য	আহবানের তারিখ	চুক্তি স্বাক্ষর	চুক্তি অনুযায়ী	প্রকৃত
	১	২	৩	৪	৫	৬	৭
01	WP-01: Earthwork in Approach Road	২৯৯.০০	২৬৬.৮০	০৩/১১/১০	৩১/০৩/১১	৩১/০৯/১১	৩১/১১/১২
02	Construction of flexible Pavement in Approach Road including surfacing and hard/shoulder	৫২০.০৫	৫২০.০৫	১১/১০/১১	০৩/০৪/১১	৩১/১০/১১	৩৭/০৬/১২
03	construction of PC Girder Birdge (At Balipara)	২৬৩৫.০৭	২৩৭৩.৯৯	০৪/০৯/০৮	১৭/০৬/০৯	১৬/১২/১১	১৮/০৬/১৪

৯। সংশোধিত ডিপিপি বরাদ্দ ও অগ্রগতিঃ

(লক্ষ টাকায়)

অর্থবছর	সংশোধিত বরাদ্দ ও লক্ষ্যমাত্রা				টাকা অবমুক্তি	ব্যয় ও বাস্তব অগ্রগতি			
	মোট	টাকা	প্রকল্প সাহায্য	বাস্তব লক্ষ্যমাত্রা %		মোট	টাকা	প্রকল্প সাহায্য	বাস্তব অগ্রগতি %
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮	৯	১০
২০০৯-১০	১১৫.০০	১১৫.০০	-	১০০.০০%	১১৫.০০	১১৪.৯২	১১৪.৯২	-	৯৯.৯৩%
২০১০-১১	৭০০.০০	৭০০.০০	-	১০০.০০%	৭০০.০০	৭০০.০০	৭০০.০০	-	১০০.০০%
২০১১-১২	৫০০.০০	৫০০.০০	-	১০০.০০%	৫০০.০০	৫০০.০০	৫০০.০০	-	১০০.০০%
২০১২-১৩	৬০০.০০	৬০০.০০	-	১০০.০০%	৬০০.০০	৬০০.০০	৬০০.০০	-	১০০.০০%
২০১৩-১৪	৬০০.০০	৬০০.০০	-	১০০.০০%	৬০০.০০	৬০০.০০	৬০০.০০	-	১০০.০০%

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

১১। সাধারণ পর্যবেক্ষণঃ

১১.১ প্রকল্পের পটভূমি ও উদ্দেশ্যঃ মোকামতলা-সোনাতলা-হরিখালী-হাটশেরপুর-সারিয়াকান্দি সড়কটি বগুড়া জেলার একটি অন্যতম গুরুত্বপূর্ণ সড়ক। সড়কটির দৈর্ঘ্য ৪০.২৭ কিঃমিঃ। প্রস্তাবিত সড়কটি জাতীয় মহাসড়ক এর মোকামতলা থেকে আরম্ভ হয়ে হারিখালী বাজার, হাটশেরপুর বাজার হয়ে সোনাতলা উপজেলা সদরের সাথে মিলিত হয়েছে। আরিয়াকান্দি সেতু হতে সড়কটির পেভমেন্ট সম্পূর্ণ নষ্ট হয়ে যাওয়ায় প্রকল্প এলাকার সাথে বিভিন্ন স্থানের যোগাযোগ বিচ্ছিন্ন হয়ে পড়েছে। বাঙ্গালী নদীর বন্যার কারণে কয়েক বছর যাবৎ সড়কটি ক্ষতিগ্রস্ত হয়। ট্রাফিক ভলিউম বিবেচনায় মোকামতলা থেকে সোনাতলা পর্যন্ত সড়কটির ১৬ কিঃমিঃ ক্ষতিগ্রস্ত পেভমেন্ট ৩.৬৬ মিটার থেকে ৫.৫০ মিটার প্রশস্ততায় পুনর্নির্মাণের প্রস্তাব করা হয়েছে। সড়কটি নির্মিত হলে মোকামতলা ও সোনাতলা উপজেলার সাথে জাতীয় মহাসড়কের সরাসরি সংযোগ স্থাপিত হবে। প্রস্তাবিত প্রকল্পটি বাস্তবায়িত হলে প্রকল্প এলাকার উৎপাদিত কৃষিপণ্য পরিবহনের সুযোগ বৃদ্ধি পাবে এবং প্রকল্প এলাকার আর্থ-সামাজিক অবস্থার উন্নয়নে সড়কটি বিশেষ ভূমিকা পালন করবে। এ বিবেচনায় প্রকল্পটি গ্রহণ করা হয়েছে।

উদ্দেশ্যঃ প্রকল্পের মূল উদ্দেশ্য হলো ৪০.০০ কিঃমিঃ দীর্ঘ মোকামতলা (বগুড়া-রংপুর জাতীয় মহাসড়ক)-সোনাতলা-হরিখালী-হাটশেরপুর-সারিয়াকান্দি সড়ক পুনর্নির্মাণ ও উন্নয়নের মাধ্যমে উন্নত যোগাযোগ ব্যবস্থা স্থাপন, জাতীয় মহাসড়কের N-5 এর সাথে সোনাতলা উপজেলা সদরের সরাসরি সড়ক যোগাযোগ স্থাপন এবং হারিখালী গ্রোথসেন্টার ও খাদ্য গুদামের সাথে সড়ক যোগাযোগ স্থাপনের মাধ্যমে প্রকল্প এলাকার জনগণের আর্থ-সামাজিক অবস্থার উন্নয়ন।

১১.২ প্রকল্পের অনুমোদনঃ মূল প্রকল্পটি ০৮/০৯/২০০৯ তারিখে অনুষ্ঠিত একনেক সভায় ৩৮৬৮.৪৫ লক্ষ টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে সেপ্টেম্বর, ২০০৯ হতে ডিসেম্বর, ২০১১ মেয়াদে বাস্তবায়নের নিমিত্তে অনুমোদিত হয়। পরবর্তীতে আইএমইডি'র সুপারিশক্রমে ব্যয় বৃদ্ধি ব্যতিরেক প্রকল্পটি বাস্তবায়ন মেয়াদ তিন দফায় জুন, ২০১৪ পর্যন্ত বৃদ্ধি করা হয়।

১১.৩ সার্বিক আর্থিক ও বাস্তব অগ্রগতিঃ প্রকল্পের আওতায় জুন, ২০১৪ পর্যন্ত ক্রমপুঞ্জিত আর্থিক অগ্রগতি হয়েছে ২৫১৪.৯২ লক্ষ টাকা যা অনুমোদিত ব্যয় ৩৮৬৮.৯৫ লক্ষ টাকার ৬৫%। উক্ত সময়ে অনুমোদিত সংশোধিত প্রকল্পের ৯৫% বাস্তব অগ্রগতি সাধিত হয়েছে (অনুচ্ছেদ-৬)।

১২। প্রকল্প পরিদর্শনঃ গত ২৮/১০/২০১৫ তারিখে আইএমইডি কর্তৃক প্রকল্পটি সরেজমিন পরিদর্শন করা হয়। পরিদর্শনকালে বগুড়া সড়ক বিভাগের নির্বাহী প্রকৌশলী উপস্থিত ছিলেন। পরিদর্শন পর্যবেক্ষণ নিম্নরূপঃ

১২.১ সড়ক বীধ নির্মাণঃ অনুমোদিত ডিপিপি অনুযায়ী ৪০.০০ কিলোমিটার বিদ্যমান সড়ক বীধ ১:২ স্লোপ অনুযায়ী গড়ে ৫.০০ মিটার হতে ৮.৫০ মিটার ক্রেস্ট প্রশস্ততায় উন্নীতকরণের লক্ষ্যে ২.৬৬ লক্ষ ঘন মিটার মাটির কাজ বাবদ ৩৯৯.৫৩ লক্ষ টাকার সংস্থান

ছিল। পরিদর্শনকালে শতভাগ মাটির কাজ সম্পাদন বাবদ ১৭৬.৬৯ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে দেখা যায়। তবে পরিদর্শনকালে সড়ক বাঁধের অনেক স্থানে রেইন কাট ও খাড়া ঢাল দেখা যায়। এছাড়া সড়কের উভয় পাশে বসবাসরত লোকজন সড়কে ওঠানামা করে সড়ক বাঁধের ব্যাপক ক্ষতি সাধন করেছে দেখা যায়।



চিত্র ১ ও ২: নির্মিত সড়ক বাঁধে মাটির কাজ

১২.২ **ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট:** অনুমোদিত ডিপিপি অনুযায়ী বিদ্যমান সড়কের চেইনেজ ০+০০০ হতে ১৬+০০০ পর্যন্ত মোট ১৬ কি:মি: সড়ক ৩.৬৬ মিটার হতে ৫.৫০ মিটার প্রশস্ততায় উন্নীতকরণ, চেইনেজ ৬+০০০ হতে ১৬+০০০ পর্যন্ত ৩.৬৬ ফুট প্রশস্ততার মোট ১০.০০ কিঃমিঃ বিদ্যমান সড়ক শক্তিশালীকরণ, চেইনেজ ২৪+০০০ হতে ৩৭+০০০ পর্যন্ত মোট ১৩ কিঃমিঃ কাঁচা সড়কে নতুন পেভমেন্ট নির্মাণ, চেইনেজ ১৮+৭০০ হতে ২৪+০০০ পর্যন্ত ৫.৩ কিঃমিঃ ও ৩৭+০০০ হতে ৪০+০০০ পর্যন্ত ৩.০০ কিঃমিঃসহ মোট ৮.৩০ কিঃমিঃ ক্ষতিগ্রস্ত বিদ্যমান সড়ক পুনর্নির্মাণ এবং সম্পূর্ণ ৪০ কি:মি: সড়ক ৪০ মি:মি: কার্পেটিং এবং ৭ মি:মি: সীলকোট দ্বারা সার্ফেসিং এর সংস্থান ছিল। পরিদর্শনকালে ১৬ কি:মি: সড়ক ৩.৬৬ মিটার হতে ৫.৫০ মিটার প্রশস্ততায় উন্নীতকরণ, ৯.৮২ কিঃমিঃ বিদ্যমান সড়ক শক্তিশালীকরণ, ১১ কিঃমিঃ কাঁচা সড়কে নতুন পেভমেন্ট নির্মাণ এবং ৮.৩০ কিঃমিঃ ক্ষতিগ্রস্ত পেভমেন্ট পুনর্নির্মাণ করা হয়েছে দেখা যায়। এছাড়া ৩৭.৫ কি:মি: সড়ক ৪০ মি:মি: কার্পেটিং এবং ৭ মি:মি: সীলকোট দ্বারা সার্ফেসিং করা হয়েছে দেখা যায়। পরিদর্শনকালে সড়কের অসংখ্য স্থানে পেভমেন্টের কিনারা ভাঙ্গা এবং কার্পেটিং ও সীলকোট ক্ষয় হতে দেখা গেছে। চেইনেজ কিঃমিঃ ৪+৬০০ ও ৬+২৫০ তে পেভমেন্ট খুঁড়ে Base Type-1 ও Surfacing (Carpeting and Seal Coat) thickness পাওয়া গেছে যথাক্রমে ১ ৫০ মি:মি: , ৪০ মি:মি: এবং ১৫০ মি:মি: , ৪২ মি:মি: (গ্রহণযোগ্য পরিমাপ যথাক্রমে ১৫০ মি:মি:, ৪৭ মি:মি:)। এছাড়া Base Type-1-এ পাথরঃবালুর অনুপাত পাওয়া গেছে আনুমানিক ৫০:৫০ (গ্রহণযোগ্য অনুপাত ৬৫:৩৫)। এ বিষয়ে নির্বাহী প্রকৌশলী জানান, সড়কটি পানি উন্নয়ন বোর্ডের বাঁধের উপর নির্মিত। বাঁধের উভয় পাশে নদী ভাঙ্গনে ক্ষতিগ্রস্ত লোকজন আশ্রয় নিয়েছে। উপজেলা সদরে যাতায়াতের জন্য এটি তাদের একমাত্র সড়ক। সড়কে ওঠার জন্য কোন সার্ভিস সড়ক না থাকায় লোকজন সড়ক বাঁধের স্লোপ কেটে সড়কে উঠা-নামা করে। ফলে দ্রুত সড়ক বাঁধ ও পেভমেন্ট ক্ষতিগ্রস্ত হচ্ছে। এছাড়া বর্ষাকাল ও ধানের মৌসুমে উক্ত সড়কে ধান মাড়াই, খড় শুকানো এবং গরু-ছাগল প্রভৃতি বেঁধে রাখে বিধায় কার্পেটিং ক্ষয় হয়ে যাচ্ছে।



চিত্র ৩: ক্ষয়প্রাপ্ত কার্পেটিং



চিত্র ৪: পেভমেন্টের কিনারা ভাঙ্গা

১৩.৩ **কালভার্ট:** অনুমোদিত ডিপিপি অনুযায়ী ৮টি কালভার্ট (২৪.০০ মি:) নির্মাণ বাবদ ১১৯.০৪ লক্ষ টাকার সংস্থান ছিল। পরিদর্শনকালে সড়ক বাঁধের ২য়, ৩য়, ৬ষ্ঠ, ৮ম, ৯ম, ১০ম, ১১তম ও ১৪তম কিলোমিটারে ৩মি:×৭.৫০ মি:×৫ মি: পরিমাপের মোট ৮টি কালভার্ট (২৪.০০ মিটার) নির্মাণ করা হয়েছে দেখা যায়। পরিদর্শনকালে কালভার্টগুলো কার্যকর, সচল এবং উল্লেখযোগ্য কোন ডিফেক্ট নেই দেখা গেছে।

১৩.৪ **রক্ষাপ্রদ কাজ:** অনুমোদিত ডিপিপি অনুযায়ী সড়ক বাঁধের চেইনেজ ১৮+৭০০ হতে ১৯+৭০০ পর্যন্ত ১ কিঃমিঃ এবং চেইনেজ ৩৫+৯০০ হতে ৩৭+৯০০ পর্যন্ত ২ কিঃমিঃ সহ মোট ৩.০০ কিঃমিঃ সড়ক বাঁধ ৮.১৮ মিটার Slope Length পর্যন্ত জিও টেক্সটাইল ও সিসি ব্লক দ্বারা Pitching বাবদ ৪৯০.৯২ লক্ষ টাকার সংস্থান রয়েছে। এছাড়া সড়ক বাঁধের ৩য় হতে ২৪তম কিঃমিঃ পর্যন্ত সড়ক বাঁধের উভয় পাশে মোট ৬০০.০০ মিঃ আরসিসি প্লেট প্যালাসাইডিং দ্বারা রক্ষাপ্রদ কাজ বাবদ ২১৯.৩৬ লক্ষ টাকার সংস্থান রয়েছে। পরিদর্শনকালে বর্ণিত কাজসমূহ শতভাগ সম্পন্ন করা হয়েছে দেখা যায়। তবে Block Pitching বাবদ ২৮৫.০০ লক্ষ টাকা এবং প্লেট প্যালাসাইডিং বাবদ ১২৭.৬৩ লক্ষ টাকা ব্যয় হয়েছে। তবে সড়ক বাঁধের বেশ কিছু স্থানে সিসি ব্লক ধসে যেতে এবং আরসিসি প্লেট প্যালাসাইডিং হেলে পড়তে দেখা গেছে।

১৩। **প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জনঃ**

পরিকল্পিত	উদ্দেশ্য অর্জন
প্রকল্পের মূল উদ্দেশ্য হলো ৪০.০০ কিঃমিঃ দীর্ঘ মোকামতলা-সোনাতলা-হরিখালী-হাটশেরপুর-সারিয়াকান্দি সড়ক পুনর্বাসন ও উন্নয়নের মাধ্যমে উন্নত যোগাযোগ ব্যবস্থা স্থাপন, জাতীয় মহাসড়কের (ঘ-৫) সাথে সোনাতলা উপজেলা সদরের সরাসরি সড়ক যোগাযোগ স্থাপন এবং হরিখালী গ্রোথসেন্টার ও খাদ্য গুদামের সাথে সড়ক যোগাযোগ স্থাপনের মাধ্যমে প্রকল্প এলাকার জনগণের আর্থ-সামাজিক অবস্থার উন্নয়ন।	৪০.০০ কিঃমিঃ দীর্ঘ মোকামতলা-সোনাতলা-হরিখালী-হাটশেরপুর-সারিয়াকান্দি সড়ক পুনর্বাসন ও উন্নয়নের মাধ্যমে উন্নত যোগাযোগ, জাতীয় মহাসড়কের (ঘ-৫) সাথে সোনাতলা উপজেলা সদরের সরাসরি সড়ক যোগাযোগ এবং হরিখালী গ্রোথসেন্টার ও খাদ্য গুদামের সাথে সড়ক যোগাযোগ স্থাপিত হওয়ায় প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জিত হয়েছে। তবে সড়ক বাঁধের অনেক স্থানে রেইন কাট ও খাড়া ঢাল সৃষ্টি, পেভমেন্টের ব্যাপক ক্ষতি এবং বেশ কিছু স্থানে সিসি ব্লক ধসে যাওয়ায় সড়কের স্থায়িত্ব নিয়ে সংশয় রয়েছে।

- ১৪। **উদ্দেশ্য অর্জিত না হয়ে থাকলে তার কারণঃ** প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জিত হয়েছে। তবে সড়ক বাঁধের অনেক স্থানে রেইন কাট ও খাড়া ঢাল সৃষ্টি, পেভমেন্টের ব্যাপক ক্ষতি এবং বেশ কিছু স্থানে সিসি ব্লক ধসে যাওয়ায় সড়কের স্থায়িত্ব নিয়ে সংশয় রয়েছে।
- ১৫। **প্রকল্প বাস্তবায়ন সমস্যাঃ** প্রকল্পটি বাস্তবায়নে সময় বৃদ্ধি ব্যতিত উল্লেখযোগ্য কোন সমস্যা মোকাবেলা করতে হয়নি।
- ১৬। **রাজস্ব খাতে স্থানান্তরঃ** প্রকল্পের আওতায় সম্পাদিত কাজ ইতোমধ্যে সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের রাজস্ব খাতে (ওপেন লাইন)-এ স্থানান্তর করা হয়েছে।
- ১৭। **External Audit :** মন্ত্রণালয় হতে প্রেরিত পিসিআর পর্যালোচনায় দেখা যায় প্রকল্পটির কোন Internal ও External Audit করা হয়নি। কিন্তু মন্ত্রণালয় কর্তৃক সমাপ্তি প্রতিবেদন প্রেরণের পূর্বে প্রকল্পটির External Audit করা প্রয়োজন ছিল।

১৮। **মতামত/সুপারিশঃ**

- ১৮.১ প্রকল্পটি বাস্তবায়নে মূল অনুমোদিত প্রকল্পের তুলনায় অতিরিক্ত সময় ব্যয় হয়েছে ২ বছর ৭ মাস (১০৫.৭৯%)। ডিপিপি'র লক্ষ্যমাত্রার বিপরীতে এডিপিতে অর্থ বরাদ্দের স্বল্পতার কারণে এমনটি হয়েছে। এমটিবিএফ মন্ত্রণালয় হিসেবে সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ ভবিষ্যতে অনুমোদিত মেয়াদে প্রকল্পের বাস্তবায়ন সমাপ্তির লক্ষ্য এডিপিতে প্রয়োজনীয় অর্থ বরাদ্দের বিষয়টি নিশ্চিত করবে (অনু: ৪);
- ১৮.২ প্রকল্পটি বাস্তবায়নে ৮ (আট) বার প্রকল্প পরিচালক পরিবর্তন করা হয়েছে। ঘন ঘন প্রকল্প পরিচালক বদলের প্রেক্ষিতে প্রকল্প পরিচালকগণ যথাযথ সুপারভিশন ও মনিটরিং করতে পারেন না। ফলে প্রকল্পের বাস্তবায়ন বিঘ্নিত হওয়ার পাশাপাশি গুণগতমান নিশ্চিত করা করা সম্ভব হয় না। মন্ত্রণালয় বিষয়টি গুরুত্বের সাথে বিবেচনা করে প্রয়োজনীয় উদ্যোগ গ্রহণ করবে (অনু:৭);
- ১৮.৩ প্রকল্পের আওতায় নির্মিত সড়ক বাঁধের যে সকল স্থানে খাড়া ঢাল ও রেইন কাট সৃষ্টি হয়েছে তা চিহ্নিতপূর্বক দ্রুত মেরামতের উদ্যোগ নিতে হবে। এছাড়া সড়কের ঢালে বসবাসরত লোকজন হতে সড়ক বাঁধকে নিরাপদ রাখার লক্ষ্যে প্রয়োজনীয় সংখ্যক সার্ভিস সড়ক নির্মাণের বিষয়টি মন্ত্রণালয় বিবেচনা করতে পারে (অনু: ১২.১);

- ১৮.৪ Base Type-1-এ পাথরঃ বালুর অনুপাত অনুমোদিত স্পেসিফিকেশন অনুযায়ী নিশ্চিত করতে হবে। এছাড়া পেভমেন্টের যে সকল স্থানে পটহোল সৃষ্টি হয়েছে ও কিনারা ভেঙে গেছে তা চিহ্নিতপূর্বক দ্রুত মেরামতের উদ্যোগ নিতে হবে (অনু: ১২.২);।
- ১৮.৫ যে সকল সড়ক বাঁধের সিসি ব্লক ধসে গর্তের সৃষ্টি হয়েছে এবং প্যালাসাইডিং হলে পড়েছে তা চিহ্নিতপূর্বক দ্রুত সংস্কারের উদ্যোগ নিতে হবে (অনু: ১২.৪);
- ১৮.৬ সমাপ্ত প্রকল্পটির সত্ত্বর External Audit সম্পন্ন করতে হবে (অনু: ১৭); এবং
- ১৮.৭ অনুচ্ছেদ ১৮.১ হতে ১৮.৬ এর বিষয়ে গৃহীত ব্যবস্থা মন্ত্রণালয় আগামী ১ মাসের মধ্যে আইএমইডিকে অবহিত করবে।

**“নাজিরপুর-খামুরহাট-জয়পুরহাট সড়ক উন্নয়ন” শীর্ষক
প্রকল্প মূল্যায়ন প্রতিবেদন
(সমাপ্তঃ জুন, ২০১৪)**

- ১। প্রকল্পের নাম : নাজিরপুর-খামুরহাট-জয়পুরহাট সড়ক উন্নয়ন
- ২। বাস্তবায়নকারী সংস্থা : সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর।
- ৩। প্রশাসনিক মন্ত্রণালয়/বিভাগ : সড়ক পরিবহন ও সেতু মন্ত্রণালয়/সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ।
- ৪। প্রকল্পের বাস্তবায়ন সময় ও ব্যয় :

(লক্ষ টাকায়)

প্রাক্কলিত ব্যয় (প্রঃসাঃ)		প্রকৃত ব্যয় (প্রঃ সাঃ)	পরিকল্পিত বাস্তবায়নকাল		প্রকৃত বাস্তবায়নকাল	অতিরিক্ত ব্যয় (মূল প্রাক্কলিত ব্যয়ের %)	অতিরিক্ত সময় (মূল বাস্তবায়ন কালের %)
মূল	সর্বশেষ সংশোধিত		মূল	সর্বশেষ সংশোধিত			
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮
৩৩৪৪.৮৭ (-)	৩২৬৪.৭৩ (-)	৩২৬৪.৭৩ (-)	০১-০৭-২০১০ থেকে ৩০-০৬-২০১১	০১-০৭-২০১০ থেকে ৩০-০৬-২০১২	০১-০৭-২০১০ থেকে ৩০-০৬-২০১৪	-	৩০০%

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

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

SL	Items of Work (as per PP)	Unit	Target (as per PP)		Actual Progress	
			Financial	Physical (Quantity)	Financial	Physical (Quantity)
	1	2	3	4	5	6
A	Supply and Services					
1.	Laboratory testing, Advertising and Documentation	L.S	5.52	L.S	5.52	L.S
2.	Survey & Design	L.S	0.00	0.00	0.00	0.00
3.	IEE/EIA Investigation	L.S	0.00	0.00	0.00	0.00
B	Civil Works					
1	Earth Work	Lacm ³	40.00	1.20	40.00	1.20
2	Reconstruction	km	21.63	0.50	21.63	0.50
3	Widening of Pavement	km	193.05	11.59	193.05	11.59
4	Strengthening of Existing Pavement	km	145.15	5.00	145.15	5.00
5	Repair of Existing Pavement	km	70.41	32.35	70.41	32.35
6	Surfacing (DBS Wearing course)	km	1745.41	37.15	1729.07	37.15
7	Construction of RCC Bridge (2 Nos)	m	583.50	85.00	508.75	85.00

8	Construction of Culverts (13 No)	m	271.46	48.50	271.46	48.50
C	Protective Work	m/sqm	140.91	1800/1500	140.91	1800/1500
1	Construction of Surface Drain	m	15.00	600.00	15.00	600.00
2	Sign, Signal KM Post, Road Marking etc	L.S	17.54	L.S	17.54	L.S
D	Capital block Allocation & Miscellaneous Expenditure					
1	Maintenance During	L.S	5.00	L.S	5.00	L.S
2	Physical Contingency (2%)		3.38		-	-
3	Price Contingency (4%)		6.77		-	-
			3264.73		3163.49	

৭। প্রকল্প পরিচালক সংক্রান্ত তথ্যাদিঃ

ক্রঃ নং	নাম ও পদবী	কার্যধরণ	একাধিক প্রকল্পের দায়িত্ব	তারিখ	
				যোগদান	বদলী
১.	Md. Habibul Haque Addl. Chief Engineer RHD Rajshahi Zone Rajshahi	খন্ডকালীন	হ্যাঁ	০৮-০২-২০১১	৩০-০৪-২০১৩
২.	Md. Abdus Salam Addl. Chief Engineer RHD Rajshahi Zone Rajshahi	খন্ডকালীন	হ্যাঁ	৩০-০৪-২০১৩	৩০-০৬-২০১৪

৮। ক্রয় সংক্রান্ত তথ্যাদিঃ

প্রকল্পের অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী মূল পূর্ত কাজ ০৩ টি প্যাকেজের মাধ্যমে ৩২৪৯.০৬ লক্ষ টাকায় ক্রয়ের সংস্থান ছিল। তবে ৪টি প্যাকেজে প্রকল্পের পূর্তকাজ সম্পাদন করা হয়েছে। এক্ষেত্রে হোপের অনুমোদন গ্রহণ করা হয়েছে মর্মে আইএমইডিকে অবহিত করা হয়েছে। দি ফিন্যান্সিয়াল এক্সপ্রেস, দৈনিক যায়যায় দিন, দৈনিক সমকাল, ও দৈনিক আমাদের অর্থনীতি পত্রিকায় দরপত্র বিজ্ঞপ্তি প্রকাশ করা হয়। এছাড়া সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের নিজস্ব ওয়েব সাইট এবং সিপিটিইউ এর ওয়েব সাইটে সবকটি দরপত্র প্রকাশ করা হয়। দরপত্র উন্মুক্তকরণ কমিটিতে মূল্যায়ন কমিটি হতে ১জন সদস্য অন্তর্ভুক্ত ছিল। ক্রয়কারী প্রতিষ্ঠান হতে ৬০ দিন সময় দিয়ে দরপত্র গ্রহণ করা হয়েছে। দরপত্র মূল্যায়ন কমিটির সদস্য সংখ্যা ছিল ৭ জন। তন্মধ্যে সংস্থা বহির্ভূত সদস্য ছিল ৩ (তিন) জন। মূল্যায়ন কমিটির আহ্বায়ক ছিলেন প্যাকেজ ১ ও ২ এর জন্য অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী, রাজশাহী জোন ও প্রকল্প পরিচালক এবং অন্যান্য প্যাকেজের জন্য তত্ত্বাবধায়ক প্রকৌশলী, রাজশাহী সার্কেল। দরপত্র খোলার পর ৭ দিনের মধ্যে দরপত্র মূল্যায়ন করা হয়। মাননীয় মন্ত্রী মহোদয় কর্তৃক প্যাকেজ ১ ও ২ এবং অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী কর্তৃক প্যাকেজ ৩ ও ৪ নং দরপত্র অনুমোদন করা হয়। এক্ষেত্রে দরপত্র উন্মুক্তকরণের দিন হতে প্রস্তাব অনুমোদন পর্যন্ত সময় লেগেছে যথাক্রমে ১১৫, ১২৩, ১১১ ও ১১৭ দিন (প্রস্তাবের বৈধতার গ্রহণযোগ্য মেয়াদ ৬০ হতে ১২০ দিন)।

ক্রয়সংক্রান্ত তথ্য নিম্নরূপ:

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

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

(লক্ষ টাকায়)

	ক্রয় বিবরণী	দরপত্র				কাজ সমাপ্তির তারিখ	
		অনুমোদিত ডিপিপি অনুযায়ী	চুক্তিমূল্য	আহবানের তারিখ	চুক্তি স্বাক্ষর	চুক্তি অনুযায়ী	প্রকৃত
	১	২	৩	৪	৫	৬	৭
01	Improvement (Surfacing, Widening and Strengthening) of Nazipur-Dhamoirhat-Joypurhat Road (R-545)	১৪৯৮.৫০	১৫৯৬.৮৩	০৯/১০/১০	১৫/১২/১০	২৮/০২/১৩	১৭/০২/১৩
02	Construction of 02 Nos of (1×48.80 meter and 1×36.60) P.C Girder Bridge at 100+323 km & 107+100Km of Bogra-Naogaon-Mohadevpur-Patnitala-Dhamoirhat-Joypurhat road	১৪৯৮.৫০	৫১৪.৪২	১২/০৫/১০	০৪/০৮/১০	৩০/০২/১৩	২৪/০৬/১৪
03	DBS Wearing Course at 112 th (p) K.M. and earth work at 112 th (p) K.M to 1212st (p) K.M. & Protective work at 114 th (p) K.M of Nazipur-Dhamurhat-Joypurhat Road (Joypurhat Part)	৫০০.৬৩	২২৮.৬০	২০১০-২০১১	০৭/১২/১০	০৪/০৮/১১	৩০/০৬/১৩
04	DBS Wearing Course at 117 th (p) K.M. to 122th (p) K.M and earth work at 113km (p) K.M. to 117 th (p) K.M. of Nazipur-Dhamurhat-Joypurhat Road (Joypurhat Part)	২৮২.১৩	২৮২.০০	২০১২-২০১৩	৩০/০৪/১৩	২৯/০৭/১৩	২৬/০৬/১৩

৯। সংশোধিত ডিপিপি বরাদ্দ ও অগ্রগতিঃ

(লক্ষ টাকায়)

অর্থবছর	সংশোধিত বরাদ্দ ও লক্ষ্যমাত্রা				টাকা অবমুক্তি	ব্যয় ও বাস্তব অগ্রগতি			
	মোট	টাকা	প্রকল্প সাহায্য	বাস্তব লক্ষ্যমাত্রা %		মোট	টাকা	প্রকল্প সাহায্য	বাস্তব অগ্রগতি %
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮	৯	১০
২০১০-১১	১৫০০.০০	১৫০০.০০	-	৪৭.৪১%	১৫০০.০০	১৫০০.০০	১৫০০.০০	-	৪৭.৪১%
২০১১-১২	৫০০.০০	৫০০.০০	-	১৫.৮০%	৫০০.০০	৫০০.০০	৫০০.০০	-	১৫.৮০%
২০১২-১৩	১০১৩.৪৯	১০১৩.৪৯	-	৩২.০৪%	১০১৩.৪৯	১০১৩.৪৯	১০১৩.৪৯	-	৩২.০৪%
২০১৩-১৪	১৫০.০০	১৫০.০০	-	৪.৭৫%	১৫০.০০	১৫০.০০	১৫০.০০	-	৪.৭৫%
মোট	৩১৬৩.৪৯	৩১৬৩.৪৯		১০০.০০%	৩১৬৩.৪৯	৩১৬৩.৪৯	৩১৬৩.৪৯		১০০.০০%

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

১১। সাধারণ পর্যবেক্ষণঃ

১১.১ প্রকল্পের পটভূমি ও উদ্দেশ্যঃ নাজিরপুর-খামুরহাট-জয়পুরহাট সড়কটি উত্তর বঙ্গের একটি গুরুত্বপূর্ণ আঞ্চলিক মহাসড়ক। এটি নাজিরপুর বাজার সড়কের R-545 এবং R-547 সড়কের ক্রসিং পয়েন্ট থেকে আরম্ভ হয়ে জয়পুরহাট শহরের সাথে মিলিত হয়েছে। সড়কটির মোট দৈর্ঘ্য ৩৭.০০ কিঃমিঃ। সড়কটি ডিজাইন টাইপ-৩ (ক্রেস্ট প্রশস্ততা ৯.৮০মি/৩২ ফুট, হার্ডসোল্ডার ১.২০ মিঃ/৪ফুট এবং ক্যারেজওয়ে ৫.৫০ মিঃ/১৮ ফুট) অনুসারে উন্নয়নের জন্য ২০০৫ সালে ৬১১৪.৭৫ লক্ষ টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে পিসিপি পরিকল্পনা কমিশনে প্রেরণ করা হয়। গত ০৭/০৩/২০০৫ তারিখে পরিকল্পনা কমিশনে অনুষ্ঠিত আলোচনা সভায় সড়কটির ট্রাফিক ভলিউম বিবেচনা করে ডিজাইন টাইপ-৪ (ক্রেস্ট প্রশস্ততা ৯.৮০ মিঃ/৩২ ফুট, হার্ডসোল্ডার শূন্য এবং ক্যারেজওয়ে ৫.৫০ মিঃ/১৮ ফুট) অনুযায়ী উন্নয়নের সিদ্ধান্ত গৃহীত হয়। উক্ত সভার সিদ্ধান্ত অনুযায়ী ডিজাইন টাইপ-৪ অনুসারে মোট ৩৩৪৪.৮৭ লক্ষ টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে প্রকল্পের ডিপিপি পরিকল্পনা কমিশনে দাখিল করা হয় যা পিইসি সভা কর্তৃক সুপারিশের পর ২৪/১১/২০০৯ তারিখে একনেক কর্তৃক অনুমোদিত হয়।

উদ্দেশ্যঃ প্রকল্পের মূল উদ্দেশ্য হলো নাজিরপুর-খামুরহাট-জয়পুরহাট সড়ক উন্নয়নের মাধ্যমে প্রকল্প এলাকার আর্থ সামাজিক অবস্থার উন্নয়ন।

১১.২ প্রকল্পের অনুমোদনঃ মূল প্রকল্পটি ২৪/১১/২০০৯ তারিখে অনুষ্ঠিত একনেক সভায় ৩৩৪৪.৬৮৮৭ লক্ষ টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে জুলাই, ২০১০ হতে জুন, ২০১১ মেয়াদে বাস্তবায়নের নিমিত্তে অনুমোদিত হয়। এরপর ঠিকাদার কর্তৃক উদ্ধৃত দর এবং ডিপিপি'র সংস্থানকৃত অঙ্কসমূহের পরিমাণ হ্রাস/বৃদ্ধিজনিত কারণে প্রকল্পটি সংশোধনের প্রয়োজন দেখা দেয়। এ প্রেক্ষিতে ডিপিইসি সভার সুপারিশের প্রেক্ষিতে মাননীয় সড়ক পরিবহন ও সেতু মন্ত্রী কর্তৃক প্রকল্পটির ১ম সংশোধন অনুমোদন করা হয়। ১ম সংশোধিত প্রস্তাবমতে প্রকল্পটির প্রাক্কলিত ব্যয় ধরা হয় ৩২৬৪.৬৪ লক্ষ টাকা এবং মেয়াদকাল জুলাই ২০১০ হতে জুন, ২০১২ পর্যন্ত। পরবর্তীতে যথাসময়ে প্রকল্পটির কাজ শেষ না হওয়ায় আইএমইডি'র সুপারিশক্রমে প্রকল্পটির মেয়াদ দুই দফায় জুন, ২০১৪ পর্যন্ত বৃদ্ধি করা হয়।

১১.৩ সার্বিক আর্থিক ও বাস্তব অগ্রগতিঃ প্রকল্পের আওতায় জুন, ২০১৪ পর্যন্ত ক্রমপুঞ্জিত আর্থিক অগ্রগতি হয়েছে ৩১৬৩.৪৯ লক্ষ টাকা যা অনুমোদিত ব্যয় ৩২৬৪.৭৩ লক্ষ টাকার ৯৬.৮৯% এবং বাস্তব অগ্রগতি ১০০%।

১২। প্রকল্প পরিদর্শনঃ গত ২৮/০৭/২০১৫ তারিখে আইএমইডি কর্তৃক প্রকল্পটি সরেজমিন পরিদর্শন করা হয়। পরিদর্শনকালে নওগাঁ সড়ক বিভাগের উপ-বিভাগীয় প্রকৌশলী উপস্থিত ছিলেন। পরিদর্শন পর্যবেক্ষণ নিম্নরূপঃ

১২.১ মাটির কাজঃ প্রকল্পের অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী ৩৭.২১৩ কিঃমিঃ এমব্যাংকমেন্ট স্টের ক্রেস্ট প্রশস্ততা গড়ে ৬.০০ মিটার হতে ৭.৩২ মিটারে বর্ধিতকরণ এবং টো-প্রশস্ততা গড়ে ৯.৫ মিটার হতে জয়পুরহাট অংশে ১৮.৩২ মিটার এবং নওগাঁ অংশে ১১.৮০ মিটারে বর্ধিতকরণের লক্ষ্যে ১.২ লঃঘঃমিঃ মাটির কাজ বাবদ ৪০.০০ লক্ষ টাকার সংস্থান ছিল। এর মধ্যে নওগাঁ অংশে ৪০ হাজার ঘন মিটার এবং জয়পুরহাট অংশে ৮০ হাজার ২২ ঘন মিটার মাটির সংস্থান ছিল। প্রেরিত পিসিআর এর তথ্য অনুযায়ী ১.২০ লঃঘঃমিঃ মাটি বাবদ ৪০.০০ লক্ষ টাকা ব্যয় করে এমব্যাংকমেন্ট উন্নয়ন সম্পন্ন করা হয়েছে। পরিদর্শনকালে টেকনিক্যাল স্পেসিফিকেশন অনুযায়ী এমব্যাংকমেন্টের ক্রেস্ট প্রশস্ততা ৭.৩২ মিঃ সঠিক পাওয়া গেলেও কিছু কিছু স্থানে স্লোপ ১:১.৫ যথাযথ পাওয়া যায়নি। বরং বিচ্ছিন্নভাবে কিছু স্থানে রেইনকাট দেখা গেছে। এ বিষয়ে জিজ্ঞেস করা হলে নির্বাহী প্রকৌশলী জানান, ডিফেক্ট লায়াবিলিটি পিরিয়ড এর মধ্যে এমব্যাংকমেন্টের ত্রুটিগুলো সংশোধনের জন্য ঠিকাদারকে পত্র প্রদান করা হয়েছে। ঠিকাদার নভেম্বর নাগাদ কাজ শুরু করবেন মর্মে অবহিত করেন। জামানতের টাকা অদ্যাবধি পরিশোধ করা হয়নি। কাজ বুঝে পাওয়ার পর ঠিকাদারের জামানত পরিশোধ করা হবে।

১২.২ ফ্লেক্সিবল পেভমেন্টঃ অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী নওগাঁ অংশে ০.৫০ কিলোমিটার সড়ক ৫.৫০ মিটার প্রশস্ততায় পুনঃ নির্মাণ, ৩.৭০ মিটার প্রশস্ততার ১১.৫৯ কিলোমিটার সড়ককে ৫.৫ মিটার প্রশস্ততায় উন্নীতকরণ, ৩.৭ মিটার প্রশস্ততার ৪.৫২ কিলোমিটার সড়ক এবং ৫.৫০ মিটার প্রশস্ততার ০.৪৮০ কিলোমিটার সড়ককে ৭০.০০ মিলি মিটার পুরুত্বের ডিবিএস বেইজ কোর্স দ্বারা শক্তিশালীকরণ, ২২.৮২৪ কিলোমিটার পেভমেন্টের পটহোল মেরামত এবং ২৭.২১৪ কিলোমিটার সড়ককে ৭০ মিলি মিটার ডিবিএস ওয়ারিং কোর্স দ্বারা সার্ফেসিং এর সংস্থান রয়েছে। এছাড়া জয়পুরহাট অংশে ৫.৫০ মিটার প্রশস্ততার ৯.৯৪ কিলোমিটার পেভমেন্টের পটহোল, কিনারা ভাঙ্গা, আনডিউলেশন ও ক্যান্সার মেরামত এবং ৯.৮৪

কিলোমিটার সড়ককে ৭০.০০ মিলিমিটার ডিবিএস ওয়্যারিং কোর্স দ্বারা সার্ফেসিং এর সংস্থান রয়েছে। পরিদর্শনকালে বর্ণিত কাজসমূহ সম্পাদন করা হয়েছে দেখা যায়। চেইনেজ কিঃমিঃ ৮৯+৫০০, ৯৬+৪০০ ও ১১৫+৫০০ তে পেভমেন্ট খুঁড়ে **Base Type-I ও Surfacing (DBS Base/Wearing Course)** এর thickness পাওয়া গেছে যথাক্রমে ১৫০ মিঃমিঃ ও ৭০ মিঃমিঃ (গ্রহণযোগ্য পরিমাপ যথাক্রমে ১৫০ মিঃমিঃ ও ৭০ মিঃমিঃ)। এছাড়া **Base Type-1-এ** পাথরঃবালুর অনুপাত পাওয়া গেছে আনুমানিক ৫০:৫০ (গ্রহণযোগ্য অনুপাত ৬৫:৩৫)। তবে পাথর ও বালুর অনুপাত সঠিক রয়েছে মর্মে উপস্থিত উপ-বিভাগীয় প্রকৌশলী দাবী করেন। পরিদর্শনকালে সড়কটিতে কোন পটহোল দেখা যায়নি।



চিত্র-১: নির্মিত পেভমেন্ট



চিত্র-২: নির্মিত পেভমেন্টের ওভার লে পরীক্ষা

১২.৩ পিসি গার্ডার ব্রিজ নির্মাণঃ অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী ২টি পিসি গার্ডার ব্রিজ (৮৫.০০ মিটার) নির্মাণ বাবদ ৫৮৩.৫০ লক্ষ টাকা এবং ১৩টি কালভার্ট (৪৮.৫০ মিটার) নির্মাণ বাবদ ২৭১.৪৬ লক্ষ টাকার সংস্থান ছিল। পরিদর্শনকালে চেইনেজ কিলোমিটার ১০০+৩২৩ তে ৪৮.৮০ মিটার প ১০.২৫ মিটার এবং চেইনেজ কিলোমিটার ১০৭+১০০ তে ৩৬.৬০ মিটার ৭.৬ মিটার মাপের ২টি পিসি গার্ডার সেতু নির্মাণ করা হয়েছে দেখা যায়। ৫ গার্ডার বিশিষ্ট সেতু ২টির প্রতিটিতে ২টি এ্যাটমেন্ট ও ১টি স্প্যান রয়েছে। প্রতিটি এ্যাটমেন্টে ২০টি করে পাইল রয়েছে জানা যায়। ৪৮.৮০ মিটার দৈর্ঘ্য বিশিষ্ট সেতুটির প্রতিটি পাইলের গভীরতা ২৮ মিটার ও ব্যাস ৭৫০ মিঃমিঃ এবং ৩৬.৬০ মিটার দৈর্ঘ্য বিশিষ্ট সেতুটির প্রতিটি পাইলের গভীরতা ২৪ মিটার ও ব্যাস ৭৫০ মিঃমিঃ। সেতু দুটির প্রতিটির স্পানে সি-৩০ কনক্রিট এবং গার্ডারে সি-৩৫ কনক্রিট ব্যবহার করা হয়েছে দেখা যায়। এ সংক্রামন্ত্র টেস্ট রিপোর্ট পরিদর্শনকালে আইএমইডি'কে সরবরাহ করা হয়েছে। পরিদর্শনকালে সেতু দুটির রেলিং ও এ্যাটমেন্ট ওয়ালে কিছু হানিকম লক্ষ্য করা গেছে। এছাড়া প্রতিটি সেতুর উভয় পাশের এ্যাপ্রোচ সড়কের পেভমেন্টে যথাযথ স্লেমাপ মেইনটেইন না করে মাটির পরিমাণ কম দেওয়া হয়েছে দেখা যায়। এ্যাপ্রোচ সড়কের ঢালে রেইন কাট ও খাড়া ঢাল দেখা গেছে।



চিত্র-৩: নির্মিত ব্রিজের এ্যাপ্রোচ



চিত্র-৪: নির্মিত ব্রিজের গার্ডার

১২.৪ **কালভার্ট নির্মাণঃ** অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী ১৩টি কালভার্ট (৪৮.৫০ মিটার) নির্মাণ বাবদ ২৭১.৪৬ লক্ষ টাকার সংস্থান ছিল। পরিদর্শনকালে নওগাঁ অংশে ১০টি কালভার্ট (৩০ মিটার) এবং জয়পুরহাট অংশে ৩টি কালভার্ট (১৮.৫০ মিটার) কালভার্ট নির্মাণ করা হয়েছে দেখা যায়। কালভার্টগুলো চেইনেজ কিলোমিটার ৯১+৭০০, ৯৪+৪৪৭, ৯৪+৬৪০, ৯৫+৩০৭, ১০৩+২০৭, ১০৪+২৭৪, ১০৭+৩২৫, ১০৮+৮৫৮, ১০৯+৫৩০, ১১০+৪৬৪, ১১২+৪৩৪, ১১৩+৩০০ ও ১১৩+৭৫০ তে অবস্থিত। নির্মিত বক্স কালভার্টগুলো পরিদর্শনকালে কাঠের সাটার ব্যবহার করায় কাষ্টিং যথাযথ হয়নি দেখা যায়। এছাড়া কনক্রিটের গায়ে পলিথিন, কাঠ ও প্লাস্টিকের বসত্মা, লেগে থাকতে দেখা গেছে।

১২.৫ **রক্ষাপ্রদ কাজঃ** অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী ১৮০০.০০ মিটার আরসিসি প্লেট প্যালাসাইডিং ও ১৫০০ বর্গ মিটার কনক্রিট স্লোপ প্রটেকশনের সংস্থান রয়েছে। পরিদর্শনকালে ব্রীজ দুটির এ্যাভাটমেন্ট ও এ্যাপ্রোচে কনক্রিট স্লোপ দ্বারা ১৫০০.০০ বর্গ মিটার রক্ষাপ্রদ করা করা হয়েছে দেখা যায়। তবে দামুরহাট ব্রীজের এ্যাপ্রোচে রেইনকাট হয়ে কনক্রিট স্লোপ ভেঙে পড়তে দেখা গেছে। এছাড়া পুকুর, নালা ও খাল সংলগ্ন সড়ক বাঁধের ঢালে ৩.০০ মিটার পোস্টের উপর ১৮০০.০০ মিটার আরসিসি প্লেট প্যালাসাইডিং দ্বারা রক্ষাপ্রদ কাজ করা হয়েছে দেখা যায়। পরিদর্শনকালে কয়েকটি স্থানে সড়ক বাঁধের ঢাল ক্ষতিগ্রস্ত হওয়ায় প্যালাসাইডিং হলে পড়েছে দেখা যায়।

১৩। **প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জনঃ**

পরিকল্পিত	উদ্দেশ্য অর্জন
প্রকল্পটির উদ্দেশ্যে হলো নাজিরপুর-খামুরহাট-জয়পুরহাট সড়কটিকে উন্নীতকরণের মাধ্যমে উন্নততর ও নিরাপদ সড়ক যোগাযোগ ব্যবস্থা স্থাপন।	নাজিরপুর-খামুরহাট-জয়পুরহাট সড়কটিকে উন্নীতকরণের মাধ্যমে দেশের অন্যান্য স্থানের সাথে সরাসরি উন্নততর ও নিরাপদ সড়ক যোগাযোগ স্থাপিত হয়েছে। ফলে প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জিত হয়েছে।

১৪। **উদ্দেশ্য অর্জিত না হয়ে থাকলে তার কারণঃ**প্রযোজ্য নয়।

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

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

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

১৮। মতামত:

- ১৮.১ প্রকল্পটি বাস্তবায়নে মূল অনুমোদিত সময়ের তুলনায় অতিরিক্ত সময় ব্যয় হয়েছে ৩ বছর (৩০০%)। ডিপিপি'র লক্ষ্যমাত্রার বিপরীতে এডিপিতে অর্থ বরাদ্দের স্বল্পতার কারণে এমনিটি হয়েছে। ভবিষ্যতে মন্ত্রণালয় ও সংস্থা অনুমোদিত মেয়াদে প্রকল্পের বাস্তবায়ন সমাপ্তির লক্ষ্যে অর্থ বরাদ্দের প্রয়োজনীয় পদক্ষেপ গ্রহণ করবে (অনু: ৪);
- ১৮.২ প্রকল্পের আওতায় নির্মিত সড়ক বাঁধের যে সকল স্থানে রেইন কাট সৃষ্টি হয়েছে ও যথাযথ স্লোপ পাওয়া যায়নি তা চিহ্নিত পূর্বক দ্রুত মেরামতের উদ্যোগ নিতে হবে (অনু: ১২.১);
- ১৮.৩ Base Type-1-এ পাথরঃবালুর অনুপাত অনুমোদিত স্পেসিফিকেশন অনুযায়ী যথাযথ পাওয়া যায়নি। বিষয়টি মন্ত্রণালয় খতিয়ে দেখবে এবং গুণগতমান রক্ষার স্বার্থে ভবিষ্যতে প্রকল্প বাস্তবায়নের সময় পেভমেন্টের বিভিন্ন লেয়ারে মেটারিয়ালের অনুপাত অনুমোদিত ডিজাইন অনুযায়ী সম্পাদনের বিষয়টি মন্ত্রণালয় ও সংস্থা নিশ্চিত করবে (অনু: ১২.১)।
- ১৮.৪ নির্মিত ব্রীজ দুটির রেলিং ও এ্যাভাটমেন্ট ওয়ালে কিছু হানিকম এবং এ্যাপ্রোচ সড়কে রেইনকাট ও খাড়া ঢাল দেখা গেছে। এছাড়া নির্মিত কালভার্টগুলোর কনক্রিটের গায়ে পলিথিন, কাঠ ও প্লাস্টিকের বসআ, লেগে থাকতে দেখা গেছে। মন্ত্রণালয় বিষয়টি খতিয়ে দেখে প্রয়োজনীয় পদক্ষেপ গ্রহণ করবে(অনু: ১২.৩);
- ১৮.৫ সড়ক বাঁধের যে সকল স্থানে ঢাল ক্ষতিগ্রস্ত হওয়ায় প্যালাসাইডিং হলে পড়েছে তা চিহ্নিতপূর্বক দ্রুত সংস্কারের পদক্ষেপ গ্রহণ করতে হবে (অনু: ১২.৫);
- ১৮.৬ সমাপ্ত প্রকল্পটির সত্ত্বর External Audit সম্পাদনের বিষয়টি মন্ত্রণালয় বিবেচনা করতে পারে (অনু: ১৭); এবং
- ১৮.৭ অনুচ্ছেদ ১৮.১ হতে ১৮.৬ এর বিষয়ে গৃহীত ব্যবস্থা মন্ত্রণালয় আগামী ১ মাসের মধ্যে আইএমইডিকে অবহিত করবে।

**“পাবনা-পাকশী (রূপপুর মোড় পর্যন্ত) ইপিজেড সংযোগ সড়ক উন্নয়ন” শীর্ষক
প্রকল্পের মূল্যায়ন প্রতিবেদন
(সমাপ্তঃ জুন, ২০১৪)**

- ১। প্রকল্পের নামঃ পাবনা-পাকশী (রূপপুর মোড় পর্যন্ত) ইপিজেড সংযোগ সড়ক উন্নয়ন
- ২। বাস্তবায়নকারী সংস্থাঃ সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর।
- ৩। প্রশাসনিক মন্ত্রণালয়/বিভাগঃ সড়ক পরিবহন ও সেতু মন্ত্রণালয়/সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ।
- ৪। প্রকল্পের বাস্তবায়ন সময় ও ব্যয়ঃ

(লক্ষ টাকায়)

প্রাক্কলিত ব্যয় (প্রঃসাঃ)		প্রকৃত ব্যয় (প্রঃ সাঃ)	পরিকল্পিত বাস্তবায়নকাল		প্রকৃত বাস্তবায়নকাল	অতিরিক্ত ব্যয় (মূল প্রাক্কলিত ব্যয়ের %)	অতিরিক্ত সময় (মূল বাস্তবায়নকালের %)
মূল	সর্বশেষ সংশোধিত		মূল	সর্বশেষ সংশোধিত			
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮
২১৫৭.৫১ (-)	(-)	২০১৫.০০ (-)	০১-০১-২০১১ থেকে ৩১-১২-২০১২	০১-০১-২০১১ থেকে ৩০-০৬-২০১৪	০১-০১-২০১১ থেকে ৩০-০৬-২০১৪	-	২৫০%

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

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

Items of Work (as per DPP)	Unit	Target (as per DPP)		Actual Progress	
		Financial	Physical (Quantity)	Financial	Physical (Quantity)
1	2	3	4	5	6
Widening of Road Embankment	Lac. Cum	298.81	1.99	282.36	1.879
Flexible Pavement					
Widening of Pavement	km	620.82	22.60	620.82	22.60
Surfacing Work	km	972.67	22.60	972.67	22.60
Sign Signal Km Post, Road Marking	L.S	22.00	L.S	22.00	L.S
Construction of Drain	m.	83.92	500.00	83.92	500.00
Protective Work by R.C.C plate Palasiding	m.	36.56	1000.00	33.23	909.00
Maintenance during construction	-	-	-	-	-
Utility Shifting Electric pole/T&T pole etc.	-	20.00	50.00	-	-
Physical Contingency (2%)		41.09	-	-	-
Price Contingency (3%)		61.64	-	-	-
Total=		2157.51		2015.00	

৭। প্রকল্প পরিচালক সংক্রান্ত তথ্যাদিঃ

ক্র নং	নাম ও পদবী	কার্যধরণ	একাধিক প্রকল্পের দায়িত্ব	তারিখ	
				যোগদান	বদলী
১.	Md. Abdul Halim Mia Addl. Chief Engineer RHD Rajshahi Zone Rajshahi	হ্যাঁ	হ্যাঁ	০৩-১০-২০১০	০৪-০২-২০১১
২.	Md. Habibul Haque Addl. Chief Engineer RHD Rajshahi Zone Rajshahi	হ্যাঁ	হ্যাঁ	০৮-০২-২০১১	৩০-০৪-২০১৩
৩.	Md. Abdus Salam Addl. Chief Engineer RHD Rajshahi Zone Rajshahi	হ্যাঁ	হ্যাঁ	৩০-০৪-২০১৩	৩০-০৬-২০১৪

সংশ্লিষ্ট ছক পর্যালোচনায় দেখা যায়, বর্ণিত প্রকল্পে মোট ৩ জন প্রকল্প পরিচালক দায়িত্ব পালন করেছেন। তাঁদের মধ্যে ১ জনের মেয়াদ ১ বছরেরও কম। বর্ণিত প্রকল্পের ক্ষেত্রে ১ বছর মেয়াদে ২১৫৭.৫১ লক্ষ টাকায় প্রকল্পটি বাস্তবায়নের নিমিত্তে অনুমোদন করা হলেও প্রকল্পের প্রকৃত ব্যয় হয়েছে ২০১৫.০০ লক্ষ টাকা এবং বাস্তবায়ন সময় লেগেছে ৩ বছর ৬মাস। অর্থাৎ ব্যয় বৃদ্ধি না পেলেও বাস্তবায়নকাল বৃদ্ধি পেয়েছে ২৫০%। ফলে যথাসময়ে প্রকল্পের সুফল হতে জনগণ বঞ্চিত হয়েছে। ঘন ঘন প্রকল্প পরিচালক বদলের প্রেক্ষিতে প্রকল্প পরিচালকগণ প্রকল্পটিকে নিজের হিসেবে ধারণ করেন না বিধায় প্রকল্পের বাস্তবায়ন বিঘ্নিত হয়েছে।

৮। ক্রয় সংক্রান্ত তথ্যাদিঃ

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

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

(লক্ষ টাকায়)

	ক্রয় বিবরণী	দরপত্র				কাজ সমাপ্তির তারিখ	
		অনুমোদিত ডিপিপি অনুযায়ী	চুক্তিমূল্য	আহবানের তারিখ	চুক্তি স্বাক্ষর	চুক্তি অনুযায়ী	প্রকৃত
	১	২	৩	৪	৫	৬	৭
01	Widening of Pavement by flexible pavement & road embankment by earthwork, surfacing with DBS wearing course (Asphalt overlay/ Asphalt concrete pavement) & protective work at 1 st km to 12 th km (p) of Pabna-Paksey (Up to Ruppur More) EPZ Connecting Road under Road Division Pabna	৮৮৮.৫০	৮৮৮.৫০	১০/০২/১১	২৪/০৫/১১	২২/০৬/১২	২৫/১১/১৩
02	Widening of Pavement & road embankment by earthwork, surfacing with	৮৭৬.৬১	৮৭৬.৬১	১০/০২/১১	২৪/০৫/১১	২২/০৬/১২	২৫/১১/১৩

(লক্ষ টাকায়)

ক্রয় বিবরণী	দরপত্র				কাজ সমাপ্তির তারিখ	
	অনুমোদিত ডিপিপি অনুযায়ী	চুক্তিমূল্য	আহবানের তারিখ	চুক্তি স্বাক্ষর	চুক্তি অনুযায়ী	প্রকৃত
১	২	৩	৪	৫	৬	৭
DBS wearing course (Asphalt overlya /Asphalt concrete pavement & protective work at 12 th km (p) to 23 rd km (p) of Pabna-Paksey (Up to Ruppur More) EPZ Connecting Road under Road Division Pabna.						

প্রকল্পের অনুমোদিত ডিপিপি অনুযায়ী মূল পূর্ত কাজ ০ ২ টি প্যাকেজের মাধ্যমে ২১৫৭.৫১ লক্ষ টাকায় ক্রয়ের সংস্থান রয়েছে। ১০ ফেব্রুয়ারি, ২০১১ তারিখে দৈনিক ভোরের কাগজ, মানবজমিন, গৃহকোণ ও দি ফাইন্যান্সিয়াল এক্সপ্রেস পত্রিকা, সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের নিজস্ব ওয়েব সাইট ও সিপিটিইউ এর ওয়েব সাইটে প্যাকেজ দুটির দরপত্র প্রকাশ করা হয়। দরপত্র উন্মুক্তকরণ কমিটিতে মূল্যায়ন কমিটি হতে ১জন সদস্য অন্তর্ভুক্ত করা হয়েছে। ক্রয়কারী প্রতিষ্ঠান হতে ৬০ দিন সময় দিয়ে দরপত্র গ্রহণ করা হয়েছে। দরপত্র মূল্যায়ন কমিটির সদস্য সংখ্যা ছিল ৭ জন। তন্মধ্যে সংস্থা বহির্ভূত সদস্য ছিল ৩ (তিন) জন। মূল্যায়ন কমিটির আহবায়ক ছিলেন তত্ত্বাবধায়ক প্রকৌশলী, পাবনা সড়ক সার্কেল। দরপত্র খোলার পর ৭ দিনের মধ্যে দরপত্র মূল্যায়ন করা হয়। অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী, রাজশাহী জোন কর্তৃক দরপত্র ২টি অনুমোদন করা হয়। এ ক্ষেত্রে দরপত্র উন্মুক্তকরণের দিন হতে প্রস্তাব অনুমোদন পর্যন্ত সময় লেগেছে যথাক্রমে ৯০ ও ৯১দিন (প্রস্তাবের বৈধতার গ্রহণযোগ্য মেয়াদ ৬০ হতে ১২০ দিন)।

৯। সংশোধিত ডিপিপি বরাদ্দ ও অগ্রগতিঃ

(লক্ষ টাকায়)

অর্থ বছর	সংশোধিত বরাদ্দ ও লক্ষ্যমাত্রা				টাকা অবমুক্তি	ব্যয় ও বাস্তব অগ্রগতি			
	মোট	টাকা	প্রকল্প সাহায্য	বাস্তব লক্ষ্যমাত্রা %		মোট	টাকা	প্রকল্প সাহায্য	বাস্তব অগ্রগতি %
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮	৯	১০
২০১০-১১	200.00	200.00		9.93%	200.00	200.00	200.00		9.93%
২০১১-১২	300.00	300.00		14.89%	300.00	300.00	300.00		14.89%
২০১২-১৩	400.00	400.00		19.85%	400.00	400.00	400.00		19.85%
২০১৩-১৪	1115.00	1115.00		55.33%	1115.00	1115.00	1115.00		55.33%
মোট	2015.00	2015.00		100%	2015.00	2015.00	2015.00		100%

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

১১। সাধারণ পর্যবেক্ষণঃ

১১.১ প্রকল্পের পটভূমি ও উদ্দেশ্যঃ পাবনা বাংলাদেশের একটি পুরাতন শহর। শহরটি ১৯৮৯ সালের ১ম শ্রেণীর মিউনিসিপ্যাল শহর হিসেবে উন্নীত হয়। বাংলাদেশের অন্যান্য স্থানের চেয়ে এ এলাকার শিক্ষার হার এবং জনগণের আর্থ-সামাজিক অবস্থা উন্নত। পাবনা এলাকার অধিকাংশ জনগণ যান্ত্রিক যানবাহন ব্যবহার করে থাকে। কিন্তু শহরের সড়কসমূহ উন্নত নয়। পাবনা-পাকশী

নদীবন্দর (ইপিজেড) সড়কটি একটি আঞ্চলিক মহাসড়ক (জ ৬০৩)। এর মোট দৈর্ঘ্য ২৬.৬০ কিঃমিঃ। সড়কটির উভয় পাশে অসংখ্য কৃষি খামার, সবজি খামার, রাইস মিল, শিল্প প্রতিষ্ঠান এবং ফিশারিজ ও পোল্ট্রি ফার্ম রয়েছে। ফলে দিনের বেলায় সড়কটিতে প্রায়শই যানজটের সৃষ্টি হয় এবং দুর্ঘটনার ঘটে বিধায় সড়কটির সংকীর্ণ অংশের প্রশস্ততা বৃদ্ধিসহ ডেন ও ফুটপাথ নির্মাণ করা।

উদ্দেশ্য: প্রকল্পের মূল উদ্দেশ্য হলো পাবনা-পাকশী (রূপপুর মোড় পর্যন্ত)-ইপিজেড সংযোগ সড়ক উন্নয়ন এর মাধ্যমে নিরাপদ ও উন্নততর যোগাযোগ স্থাপনসহ যানজট নিরসন এবং প্রকল্প এলাকার আর্থ-সামাজিক অবস্থার উন্নয়ন।

- ১১.২ **প্রকল্পের অনুমোদন:** মূল প্রকল্পটি ০৩-০১-২০১১ তারিখে মাননীয় পরিকল্পনা মন্ত্রী মহোদয় কর্তৃক অনুমোদিত হয়েছে। প্রকল্পটি ২১৫৭.৫১ লক্ষ টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে জানুয়ারি, ২০১১ হতে ডিসেম্বর, ২০১২ মেয়াদে বাস্তবায়নের নিমিত্তে অনুমোদিত হয়। পরবর্তীতে যথাসময়ে প্রকল্পটির কাজ শেষ না হওয়ায় আইএমইডি'র সুপারিশক্রমে প্রকল্পটির মেয়াদ দুই দফায় জুন, ২০১৪ পর্যন্ত বৃদ্ধি করা হয়।
- ১১.৩ **সার্বিক আর্থিক ও বাস্তব অগ্রগতি:** প্রকল্পের আওতায় জুন, ২০১৪ পর্যন্ত ক্রমপুঞ্জিত আর্থিক অগ্রগতি হয়েছে ২০১৫.০০ লক্ষ টাকা যা অনুমোদিত ব্যয় ২১৫৭.৫১ লক্ষ টাকার ৯৩.৩৯% এবং বাস্তব অগ্রগতি ১০০%।
- ১২। **প্রকল্প পরিদর্শন:** গত ২৮/১০/২০১৫ তারিখে আইএমইডি কর্তৃক প্রকল্পটি সরেজমিন পরিদর্শন করা হয়। পরিদর্শন পর্যবেক্ষণ নিম্নরূপঃ
- ১২.১ **সড়ক বাঁধ প্রশস্তকরণ :** প্রকল্পের অনুমোদিত সংস্থান অনুযায়ী ২১.৬০ কি:মি: সড়ক বাঁধের বিদ্যমান উচ্চতা বজায় রেখে ক্রেস্ট প্রশস্ততা গড়ে ৬.১৫ মিটার হতে ১:২ স্লোপ ও ৯.১০ মিটার প্রশস্ততায় উন্নয়নের লক্ষ্যে ১.৯৯ ল:ঘ:মি: মাটির কাজ বাবদ ২৯৮.৮১ লক্ষ্য টাকার সংস্থান ছিল। প্রেরিত পিসিআর এর তথ্য অনুযায়ী ১.৮৭৯ ল:ঘ:মি: মাটির কাজ বাবদ ২৮২.৩৬ লক্ষ টাকা ব্যয় করে সড়ক বাঁধ প্রশস্তকরণ সম্পন্ন করা হয়েছে। পরিদর্শনকালে এমব্যাংকেমেন্টের ক্রেস্ট প্রশস্ততা ৯.১০ মি: সঠিক পাওয়া গেলেও অনেক স্থানে স্লোপ ১:২ যথাযথ পাওয়া যায়নি। বরং কিছু কিছু স্থানে রেইনকোট দেখা গেছে। এ বিষয়ে জিজ্ঞেস করা হলে নির্বাহী প্রকৌশলী জানান, ডিফেক্ট লায়াবিলিটি পিরিয়ড এর মধ্যে এমব্যাংকেমেন্টের ত্রুটিগুলো সংশোধনের জন্য ঠিকাদারকে পত্র প্রদান করা হয়েছে। কাজ বুঝে পাওয়ার পর ঠিকাদারের জামানত পরিশোধ করা হবে।
- ১২.২ **ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট:** অনুমোদিত ডিপিপি অনুযায়ী ৫.৫ মিটার প্রশস্ততার ২২.৬০ কিঃমিঃ বিদ্যমান পেভমেন্ট ১৫০.০০ মিলিমিটার বেইজ টাইপ-১ দ্বারা শক্তিশালীকরণ এবং উক্ত বিদ্যমান পেভমেন্টের উভয় পাশে ৩ ফুট প্রশস্ততার হার্ড সোল্ডার অপসারণপূর্বক ৩০০ মিলিমিটার আইএসজি, ২০০ মিলিমিটার সাব-বেইজ ও ১৫০ মিলিমিটার বেইজ টাইপ-১ দ্বারা নির্মাণের পর সম্পূর্ণ অংশ (৭.৩০ মিটার ক্রেস্ট প্রশস্ত) ৫০.০০ মিলিমিটার কার্পেটিং ও ১২ মিলিমিটার সীলকোট দ্বারা নির্মাণের সংস্থান ছিল। এ জন্য ডিপিপিতে ১৫৯৩.৪৯ লক্ষ টাকার সংস্থান ছিল। পরিদর্শনকালে ডিপিপি'র সংস্থান অনুযায়ী বর্ণিত কাজসমূহ করা হয়েছে দেখা যায়। চেইনেজ কিঃমিঃ ০+৩০০, ৪+৬০০ ও ১২+২৫০ তে পেভমেন্ট খুঁড়ে Base Type-1, কার্পেটিং ও সীলকোট এর thickness পাওয়া গেছে যথাক্রমে ১৫০ মি:মি:, ৫০ মি:মি:, ৫ মি:মি:, ১৫৫ মি:মি:, ৪৭ মি:মি:, ৫ মি:মি: এবং ১৫০ মি:মি:, ৫০ মি:মি:, ০.০০ মি:মি: (গ্রহণযোগ্য পরিমাপ যথাক্রমে ১৫০ মি:মি:, ৫০ মি:মি: ও ১২ মি:মি:)। Base Type-1-এ পাথরঃবালুর অনুপাত পাওয়া গেছে ৫০:৫০ (গ্রহণযোগ্য অনুপাত ৬৫:৩৫)। এছাড়া ব্যবহৃত পাথরের মধ্যে কিছু মরা, সিঙ্গেল ও ওভার সাইজ পাথর পাওয়া গেছে। পরিদর্শনকালে নির্মিত পেভমেন্টের উভয় প্রান্তে বিচ্ছিন্নভাবে কিনারা ভাঙ্গা এবং পটহোল দেখা গেছে।



চিত্র-১: নির্মিত ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট



চিত্র-২: ফ্লেক্সিবল পেভমেন্টের বিভিন্ন লেয়ার পরীক্ষা

১২.৩ **ডেন:** অনুমোদিত ডিপিপি অনুযায়ী বাজার অংশগুলোর উভয় পাশে বৃষ্টির পানি নিষ্কাশনের লক্ষ্যে ৫০০.০০ মিটার ইউ ডেন নির্মাণ বাবদ ৮৩.৯২ লক্ষ টাকার সংস্থান ছিল। পরিদর্শনকালে বর্ণিত কাজসমূহ সম্পাদন করা হয়েছে দেখা যায়। তবে কয়েকটি স্থানে ময়লা, আবর্জনা দ্বারা ডেনগুলো পরিপূর্ণ হয়ে অকার্যকর হতে দেখা গেছে। এছাড়া উক্ত ডেনের পানি নিষ্কাশনের জন্য খাল/জলাশয়ের সাথে সংযোগ না থাকায় পানি অপসারিত হতে পারছে না দেখা যায়।

১২.৪ **রক্ষাপ্রদ কাজ:** অনুমোদিত ডিপিপি অনুযায়ী নির্মিত সড়ক বাঁধের উভয় পাশে বিদ্যমান পুকুর/জলাশয় হতে সড়ক বাঁধ রক্ষার লক্ষ্যে ১০০০ মিটার আরসিসি প্লেট প্যালাসাইডিং বাবদ ৩৬.৫৬ লক্ষ টাকার সংস্থান ছিল। পরিদর্শনকালে সড়ক বাঁধের উভয় পাশে ৫টি পুকুর ও ৪টি জলাশয়/নিচু জমিতে রক্ষাপ্রদ কাজ হিসেবে ৩ ফুট দীর্ঘ কনক্রিট পোস্টের উপর ১০০০ মিলিমিটার x ৬০০ মিলিমিটার x ৭৫ মিলিমিটার পরিমাপের প্যালাসাইডিং স্থাপন করা হয়েছে দেখা যায়। তবে কয়েকটি স্থানে সড়ক বাঁধের মাটির চাপে প্যালাসাইডিংসমূহ পোস্টসহ হেলে পড়েছে দেখা যায়।



চিত্র-৩ ও ৪: আরসিসি প্যালাসাইডিং দ্বারা রক্ষাপ্রদ কাজ

১৩। প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জনঃ

পরিকল্পিত	উদ্দেশ্য অর্জন
প্রকল্পের মূল উদ্দেশ্য হলো পাবনা-পাকশী (বুপপুর মোড় পর্যন্ত)-ইপিজেড সংযোগ সড়ক উন্নয়ন এর মাধ্যমে নিরাপদ ও উন্নততর যোগাযোগ স্থাপনসহ যানজট নিরসন এবং প্রকল্প এলাকার আর্থ-সামাজিক অবস্থার উন্নয়ন।	প্রকল্পের আওতায় ২২.৬০ কিঃমিঃ সড়ক ডিপিপি'র অনুমোদিত স্পেসিফিকেশন অনুযায়ী উন্নয়নের মাধ্যমে নিরাপদ ও উন্নততর যোগাযোগ স্থাপন ও যানজট নিরসন হওয়ায় প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জিত হয়েছে। তবে পেভমেন্টের উভয় পাশে বিচ্ছিন্নভাবে কিনারা ভেঙে যাওয়ায় এবং বাজার অংশগুলোতে পানি অপসারণ বাধাগ্রস্ত হওয়ায় সড়কের স্থায়িত্ব নিয়ে সংশয় রয়েছে।

১৪। **উদ্দেশ্য অর্জিত না হয়ে থাকলে তার কারণঃ** প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জিত হয়েছে। তবে পেভমেন্টের উভয় পাশে বিচ্ছিন্নভাবে কিনারা ভেঙে যাওয়ায় এবং বাজার অংশগুলোতে পানি অপসারণ বাধাগ্রস্ত হওয়ায় সড়কের স্থায়িত্ব নিয়ে সংশয় রয়েছে।

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

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

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

১৮। মতামত/সুপারিশঃ

- ১৮.১ প্রকল্পটি বা স্তবায়নে মূল অনুমোদিত প্রকল্পের তুলনায় অতিরিক্ত সময় ব্যয় হয়েছে ২ বছর ৬ মাস (২৫০%)। ডিপিপি'র লক্ষ্যমাত্রার বিপরীতে এডিপিতে অর্থ বরাদ্দের স্বল্পতা এবং ঘন ঘন প্রকল্প পরিচালক বদল করায় এমনটি হয়েছে। ভবিষ্যতে মন্ত্রণালয় ও সংস্থা অনুমোদিত মেয়াদে প্রকল্পের বাস্তবায়ন সমাপ্তির লক্ষ্যে প্রয়োজনীয় পদক্ষেপ গ্রহণ করবে (অনু: ৪ ও ৭);
- ১৮.২ প্রকল্পের আওতায় নির্মিত সড়ক বাধের যে সকল স্থানে রেইন কাট সৃষ্টি হয়েছে তা চিহ্নিতপূর্বক দ্রুত মেরামতের উদ্যোগ নিতে হবে (অনু: ১২.১);
- ১৮.৩ Base Type-1 এ পাথরঃ বালুর অনুপাত অনুমোদিত স্পেসিফিকেশন অনুযায়ী যথাযথ পাওয়া যায়নি। গুণগতমান রক্ষার স্বার্থে ভবিষ্যতে প্রকল্প বাস্তবায়নের সময় পেভমেন্টের বিভিন্ন লেয়ারে মেটারিয়ালের অনুপাত অনুমোদিত ডিজাইন অনুযায়ী নিশ্চিতকরণের বিষয়টি মন্ত্রণালয় ও সংস্থা বিবেচনা করবে (অনু: ১২.২)।
- ১৮.৪ প্রকল্পের আওতায় নির্মিত সড়কের যে সকল স্থানে পেভমেন্টের কিনারা ভেঙে গেছে ও সীলকোট উঠে গেছে তা চিহ্নিতপূর্বক দ্রুত সংস্কার করতে হবে (অনু: ১২.২);
- ১৮.৫ বাজার অংশগুলোতে নির্মিত ডেনের পানি নিষ্কাশনের জন্য পর্যাপ্ত স্লোপ বজায় রেখে খাল/জলাশয়ের সাথে সংযোগ স্থাপনের বিষয়টি মন্ত্রণালয় বিবেচনা করবে (অনু: ১২.৩)
- ১৮.৬ সমাপ্ত প্রকল্পটির সত্ত্বর ডীঃবৎহধষ ংফরঃ কার্য সম্পাদনের বিষয়টি মন্ত্রণালয় বিবেচনা করতে পারে (অনু: ১৭; এবং
- ১৮.৭ অনুচ্ছেদ ১৮.১ হতে ১৮.৬ এর বিষয়ে গৃহীত ব্যবস্থা মন্ত্রণালয় আগামী ১ মাসের মধ্যে আইএমইডিকে অবহিত করবে।

**“বগুড়া-সারিয়াকান্দি সড়কে ৫টি সেতু নির্মাণ” শীর্ষক
প্রকল্প মূল্যায়ন প্রতিবেদন
(সমাপ্তঃ জুন, ২০১৪)**

- ১। প্রকল্পের নামঃ : বগুড়া-সারিয়াকান্দি সড়কে ৫টি সেতু নির্মাণ
- ২। বাস্তবায়নকারী সংস্থাঃ : সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর।
- ৩। প্রশাসনিক মন্ত্রণালয়/বিভাগঃ : সড়ক পরিবহন ও সেতু মন্ত্রণালয়/সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ।
- ৪। প্রকল্পের বাস্তবায়ন সময় ও ব্যয়ঃ :

(লক্ষ টাকায়)

প্রাক্কলিত ব্যয় (প্রঃসাঃ)		প্রকৃত ব্যয় (প্রঃ সাঃ)	পরিকল্পিত বাস্তবায়নকাল		প্রকৃত বাস্তবায়নকাল	অতিরিক্ত ব্যয় (মূল প্রাক্কলিত ব্যয়ের %)	অতিরিক্ত সময় (মূল বাস্তবায়ন কালের %)
মূল	সর্বশেষ সংশোধিত		মূল	সর্বশেষ সংশোধিত			
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮
২২৬৬.৬৩ (-)	(-)	২১৫২.৪০ (-)	০১-০১-২০১১ থেকে ৩১-১২-২০১২	-	০১-০১-২০১১ থেকে ৩০-০৬-২০১৪	-	৭৫%

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

৬। প্রকল্পের অঙ্গভিত্তিক বাস্তবায়ন (পিসিআর অনুসারে) :

Items of Work (as per PP)	Unit	Target (as per PP)		Actual Progress	
		Financial	Physical (Quantity)	Financial	Physical (Quantity)
1	2	3	4	5	6
A) Revenue:					
B) Capital					
B) Works					
Earth Work	Cum.	152.40	101600.00	152.40	101600.00
Construction of pavement	Meter	151.01	1400.00	151.01	1400.00
R.C.C. Bridge (05 Nos)	Meter	1696.50	344.37	1690.20	344.37
Protective work	Cum.	158.79	8400.00	158.79	8400.00
Physical Contingency (2%)	%	43.17	2%	-	-
Price Contingency (3%)	%	64.76	3%	-	-
Total=		2666.63		2152.40	

ক্র: নং	প্রকল্প পরিচালকের নাম ও পদবী	দায়িত্বের ধরণ		কর্মকাল
		পূর্ণকালীন	খন্ডকালীন	
১	২	৩	৪	৫
১.	Md. Mofijul Islam, A.C.E	-	হ্যাঁ	০৫-০৮-২০১০-২৩-০৮-২০১১
২.	M. Md. Sharif-ul-Islam, A.C.E	-	হ্যাঁ	২৩-০৮-২০১১-০৪-০৬-২০১২
৩.	Md. Habibul Haque, A.C.E	-	হ্যাঁ	০৪-০৬-২০১২-০৮-০৮-২০১২
৪.	Kazi Mohammad Ali, A.C.E	-	হ্যাঁ	০৮-০৮-২০১২-০৫-০৩-২০১৩
৫.	Md. Arifur Rahman, A.C.E	-	হ্যাঁ	০৫-০৩-২০১৩-০৯-০৭-২০১৪

সংশ্লিষ্ট ছক পর্যালোচনায় দেখা যায়, বর্ণিত প্রকল্পে মোট ৫ জন প্রকল্প পরিচালক দায়িত্ব পালন করেছেন। তাঁদের অধিকাংশের মেয়াদ ১ বছরেরও কম। বর্ণিত প্রকল্পের ক্ষেত্রে ২ বছর মেয়াদে প্রকল্পটি বাস্তবায়নের নিমিত্তে অনুমোদন করা হলেও প্রকল্পের প্রকৃত বাস্তবায়ন সময় লেগেছে ৩ বছর ৬ মাস। অর্থাৎ ব্যয় বৃদ্ধি না পেলেও বাস্তবায়নকাল বৃদ্ধি পেয়েছে ৭৫%। ফলে যথাসময়ে প্রকল্পের সুফল হতে জনগণ বঞ্চিত হয়েছে। ঘন ঘন প্রকল্প পরিচালক বদলের প্রেক্ষিতে প্রকল্প পরিচালকগণ যথাযথভাবে দায়িত্ব পালন করতে পারেন না বিধায় এমনটি হয়েছে।

৮। ক্রয় সংক্রান্ত তথ্যাদিঃ

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

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

৯। সংশোধিত ডিপিপি বরাদ্দ ও অগ্রগতিঃ

(লক্ষ টাকায়)

অর্থবছর	সংশোধিত বরাদ্দ ও লক্ষ্যমাত্রা				টাকা অবমুক্তি	ব্যয় ও বাস্তব অগ্রগতি			
	মোট	টাকা	প্রকল্প সাহায্য	বাস্তব লক্ষ্যমাত্রা %		মোট	টাকা	প্রকল্প সাহায্য	বাস্তব অগ্রগতি %
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮	৯	১০
২০১০-১১									
২০১১-১২	২০০.০০	২০০.০০	-	১০০%	২০০.০০	২০০.০০	২০০.০০	-	১০০%
২০১২-১৩	৭০০.০০	৭০০.০০	-	১০০%	৭০০.০০	৭০০.০০	৭০০.০০	-	১০০%
২০১৩-১৪	১৮০০.০০	১৮০০.০০	-	১০০%	১২৫২.৪০	১২৫২.৪০	১২৫২.৪০	-	৮৩.৪৯%

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

১১। সাধারণ পর্যবেক্ষণঃ

১১.১ প্রকল্পের পটভূমি ও উদ্দেশ্যঃ বগুড়া-সারিয়াকান্দি একটি গুরুত্বপূর্ণ জেলা সড়ক। সড়কটি বগুড়া শহরের সাতমাথা থেকে শুরু হয়ে গাবতলী উপজেলা সদরকে সংযুক্ত করে সারিয়াকান্দিতে সমাপ্ত হয়েছে। সারিয়াকান্দি একটি নদীবন্দর। জামালপুরের যমুনা সার কারখানা থেকে উৎপাদিত সার এই নদী বন্দরের মাধ্যমে সারিয়াকান্দি পৌঁছায়। এরপর সড়কপথে সমগ্র উত্তরাঞ্চলে সার পরিবহন করা হয়ে থাকে। এছাড়া জামালপুর ও শেরপুর জেলার লোকজন উত্তরাঞ্চলে যাতায়াতের জন্য এই সড়ক ব্যবহার করে। সড়কটিতে মোট ১১টি বেইলী সেতু আছে যার মধ্যে ৭টি অত্যন্ত ক্ষতিগ্রস্ত। এছাড়া সড়কের ১৯তম কিলোমিটারে একটি ক্ষতিগ্রস্ত কংক্রিট সেতু রয়েছে। এই ৮টি সেতুর মধ্যে ৩টি সেতু বগুড়া-সারিয়াকান্দি সড়ক উন্নয়ন প্রকল্পের আওতায় বাস্তবায়িত হচ্ছে। প্রকল্পের সংশোধিত ডিপিপিতে ৫টি সেতু অন্তর্ভুক্ত করা হলে গত ২৪.১২.২০০৯ তারিখে প্রকল্পের উপর পিইসি সভা অনুষ্ঠিত হয়।

উক্ত সভায় সড়কের এলাইনমেন্টে অবস্থিত সেতুসমূহ নতুনভাবে নির্মাণের লক্ষ্যে পৃথকভাবে নতুন প্রকল্প প্রণয়ন করার সিদ্ধান্ত প্রদান করা হয়। উক্ত সিদ্ধান্ত অনুযায়ী বিবেচ্য প্রকল্পের ডিপিপি প্রণয়ন করা হয়েছে।

উদ্দেশ্য : প্রকল্পের মূল উদ্দেশ্য হলো: বগুড়া-সারিয়াকান্দি সড়কে ৫টি সেতু নির্মাণের মাধ্যমে নিরবিচ্ছিন্ন সড়ক যোগাযোগ ব্যবস্থা স্থাপন।

- ১১.২ **প্রকল্পের অনুমোদনঃ** মূল প্রকল্পটি ১১/০৪/২০১১ তারিখে মোট ২২৬৬.৬৩ লক্ষ টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে জানুয়ারি, ২০১১ হতে ডিসেম্বর, ২০১২ মেয়াদে বাস্তবায়নের লক্ষ্যে মাননীয় পরিকল্পনা মন্ত্রী কর্তৃক অনুমোদিত হয়। ০৫ মে, ২০১১ তারিখে মন্ত্রণালয় কর্তৃক প্রশাসনিক আদেশ জারি হয়। পরবর্তীতে আইএমইডি'র সুপারিশক্রমে যথাযথ কর্তৃপক্ষ কর্তৃক ব্যয় বৃদ্ধি ব্যতিরেক প্রকল্পটির বাস্তবায়ন মেয়াদ জুন, ২০১৪ পর্যন্ত বৃদ্ধি করা হয়।
- ১১.৩ **সার্বিক আর্থিক ও বাস্তব অগ্রগতিঃ** প্রকল্পের আওতায় জুন, ২০১৪ পর্যন্ত ক্রমপুঞ্জিত আর্থিক অগ্রগতি হয়েছে ২১৫২.৪০ লক্ষ টাকা যা অনুমোদিত ব্যয় ২২৬৬.৬৩ লক্ষ টাকার ৯৫.১২%। উক্ত সময়ে অনুমোদিত প্রকল্পের ১০০% বাস্তব অগ্রগতি সাধিত হয়েছে (অনুচ্ছেদ-৬)।
- ১১.৪ **দরপত্র সংক্রান্ত তথ্য:** প্রকল্পের দরপত্র সংক্রান্ত তথ্য প্রেরিত পিসিআরে অর্ন্তভুক্ত করা হয়নি। তবে পরিদর্শনকালে দরপত্র সংক্রান্ত তথ্য আইএমইডিকে সরবরাহ করা হয়েছে। আলোচ্য প্রকল্পের আওতায় মোট ৫টি সেতু নির্মাণের জন্য ডিপিপির সংস্থান অনুযায়ী ৩টি প্যাকেজের আওতায় দরপত্র আহবানপূর্বক ঠিকাদার নিয়োগ করা হয়। দরপত্র সংক্রান্ত তথ্য নিম্নরূপ:

নং	প্যাকেজ/কাজের নাম	-প্রাক্কলিত ব্যয় -কার্যাদেশকৃত মূল্য	-কার্যাদেশ প্রদানের তারিখ -কাজ শুরুর তারিখ -কাজ সমাপ্তির তারিখ	ঠিকাদার প্রতিষ্ঠানের নাম ও ঠিকানা	অগ্রগতি
প্যাকেজ নং-১					
১	বগুড়া-সারিয়াকান্দি সড়কের ৮ম কিঃমিঃ এ ৫০.২৫ মিঃ দৈর্ঘ্য পি.সি গার্ডার সেতু নির্মাণ কাজ	৮৬৫.২৫ ৬৯০.৪৭	২৪-০১-২০১২ ২৮-০২-২০১২ ১৭-০৭-২০১৩	এ্যাটকো ইন্টারন্যাশনাল সাক্সির টাওয়ার (৪র্থ তলা), ৩/৪ এ পুরানা পল্টন, ঢাকা।	বাস্তব: ১০০% আর্থিক: ৬৯০.৪৭ লক্ষ টাকা (১০০%)
২	বগুড়া-সারিয়াকান্দি সড়কের ১৮তম কিঃমিঃ এ ২১.৩৪ মিঃ দৈর্ঘ্য আরসিসি গার্ডার সেতু নির্মাণ কাজ				
প্যাকেজ নং-২					
১	বগুড়া-সারিয়াকান্দি সড়কের ১৫তম কিঃমিঃ এ ৪৩.৩৯ মিঃ দৈর্ঘ্য পি.সি. গার্ডার সেতু নির্মাণ	১১৭১.৩৬ ৯৮৭.০৭	২৪-০১-২০১২ ১০-০৩-২০১২ ১৭-০৭-২০১৩	এম.এম. (বাসী)- এম.বি.জেভি মুনুজান মার্কেট, টিনপাট্টি, বগুড়া	বাস্তব: ১০০% আর্থিক: ৯৮৭.০৭ লক্ষ টাকা (১০০%)
২	বগুড়া-সারিয়াকান্দি সড়কের ১৯তম কিঃমিঃ এ ৪৩.৩৯ মিঃ দৈর্ঘ্য পি.সি. গার্ডার সেতু নির্মাণ কাজ				
প্যাকেজ নং-৩					
১	বগুড়া-সারিয়াকান্দি সড়কের ২১তম কিঃমিঃ এ ১৮৫.০০ মিঃ দৈর্ঘ্য পি.সি. গার্ডার (সুপার স্ট্রাকচার) সেতু নির্মাণ কাজ	৫৯৪.৫৫ ৫৩৫.০২	০৭-১২-২০১১ ১০-০২-২০১২ ৩০-০৫-২০১৩	প্যারিশা ট্রেড সিস্টেম লিঃ সাক্সির টাওয়ার (৪র্থ তলা) ৩/৪ এ পুরানো পল্টন, ঢাকা	বাস্তব: ১০০% আর্থিক: ৫৩৫.০২ লক্ষ টাকা (১০০%)

- ১২। **প্রকল্প পরিদর্শন:** গত ০৩/১১/২০১৫ তারিখে আইএমইডি কর্তৃক প্রকল্পটি সরেজমিন পরিদর্শন করা হয়। পরিদর্শনকালে বগুড়া সড়ক বিভাগের নির্বাহী প্রকৌশলী উপস্থিত ছিলেন। পরিদর্শন পর্যবেক্ষণ নিম্নরূপঃ
- ১২.১ **সড়ক বাঁধ নির্মাণ:** অনুমোদিত ডিপিপি অনুযায়ী বিদ্যমান সড়কে অবস্থিত ৫টি সেতুর উভয় পাশে এপ্রোচ সড়ক নির্মাণ বাবদ ৮ম, ১৫তম, ১৮তম, ১৯তম ও ২১তম কিলোমিটারে মোট ১.৪ কিলোমিটার নতুন সড়ক বাঁধ ১০.০০ মিটার ক্রেস্ট প্রশস্ততা, ১:২ স্লোপ এবং গড়ে ৪ মিটার উঁচু করণের মাধ্যমে নির্মাণের লক্ষ্যে ১.০১৬ লক্ষ ঘনমিটার মাটির কাজ বাবদ ১৫২.৪০ লক্ষ টাকার সংস্থান ছিল। পরিদর্শনকালে বাঁধে মাটির কাজ শতভাগ সম্পন্ন হয়েছে দেখা যায়। তবে সড়ক বাঁধের কিছু কিছু স্থানে রেইন কাট ও বাঁধের ঢালের কম্প্যাকশন যথাযথ হয়নি দেখা যায়। এছাড়া সড়ক বাঁধের অনেক স্থানে স্থানে স্লোপ ১:২ যথাযথ পাওয়া যায়নি।



চিত্র-১ ও ২ : সেতুর এপ্রোচ সড়ক বাঁধ

- ১২.২ **ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট:** অনুমোদিত ডিপিপি অনুযায়ী নতুন নির্মিত সড়ক বাঁধে ৬০০ মিটার পেভমেন্ট ৭.৩ মিটার প্রশস্ততায় এবং ৮০০ মিটার পেভমেন্ট ৫.৫ মিটার প্রশস্ততায় ১৫০ মি:মি: আইএসসিজি, ২৫০ মি:মি: সাব-বেইজ, ১৫০ মি:মি: বেইজ টাইপ-১, ৪০ মি:মি: কার্পেটিং ও ১২ মি:মি: সীলকোট দ্বারা নির্মাণের সংস্থান ছিল। পরিদর্শনকালে বর্ণিত স্পেসিফিকেশন অনুযায়ী পেভমেন্টের কাজ শতভাগ সম্পন্ন হয়েছে দেখা যায়। সড়ক বাঁধের চেইনেজ ১৪+২০০ কিলোমিটারে পেভমেন্ট খুঁড়ে বেইজ টাইপ-১ ১৫০ মি:মি: (গ্রহণযোগ্য ১৫০ মি:মি:), কার্পেটিং ৪০ মি:মি: (গ্রহণযোগ্য ৪০ মি:মি:) ও সীলকোট ৭ মি:মি: (গ্রহণযোগ্য ১২ মি:মি:) পাওয়া গেছে। তবে বেইজ টাইপ-১ এ পাথর:বালুর অনুপাত ৫০:৫০ (গ্রহণযোগ্য ৬৫:৩৫) পাওয়া গেছে। নির্মিত পেভমেন্টে বিচ্ছিন্নভাবে কিছু পটহোল এবং কিনারা ভাঙ্গা দেখা গেলেও সার্বিকভাবে পেভমেন্ট বেশ ভাল অবস্থায় পাওয়া গেছে।



চিত্র-৩ : নির্মিত ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট



চিত্র-৪: পেভমেন্টের বিভিন্ন লেয়ার পরীক্ষা

- ১২.৩ **ব্রিজ:** অনুমোদিত ডিপিপি অনুযায়ী বিদ্যমান বগুড়া-সারিয়াকান্দি সড়কের ৮ম, ১৫তম, ১৮তম, ১৯তম ও ২১তম কিলোমিটারে ১টি করে মোট ৫টি ব্রিজ (৩৪৪.৩৭ মি:) নির্মাণ বাবদ ১৪০০.০০ লক্ষ টাকার সংস্থান ছিল। তন্মধ্যে ২১তম কিলোমিটারে ১৮৬.০ মিটার দীর্ঘ সেতুর সাব-স্ট্রাকচারের কাজ ইতোপূর্বে নির্মিত হওয়ায় এবং তা লোড বহনে কার্যকর ও সক্ষম হওয়ায় বর্ণিত প্রকল্পের আওতায় শুধু সুপার-স্ট্রাকচারের কাজ অন্তর্ভুক্ত করা হয়। পরিদর্শনকালে ডিপিপি'র সংস্থান অনুযায়ী সড়কের চেইনেজ কি:মি: ৭+৪৬৩, ১৪+০৫০, ১৭+৩০৩, ১৮+২৪৭ ও ২০+৪৫০ তে ৫-গার্ডার বিশিষ্ট যথাক্রমে ৫০.২৫ মিটার (২x২৪.৪ মি: পিসি গার্ডার), ৪৩.৩৯ মিটার (১x৪২.৬৮ মি: পিসি গার্ডার), ২১.৩৪ মিটার (১x ২১.৩৪ মি: আরসিসি গার্ডার), ৪৩.৩৯ মিটার (১x৪২.৬৮ মি: পিসি গার্ডার) ও ১৮৬ মিটার (৪x৪৬.৫ মি: পিসি গার্ডার) দীর্ঘ সেতু নির্মাণ করা হয়েছে দেখা যায়। প্রতিটি

স্প্যানের মাঝে স্টীলের Expansion Joint ব্যবহার করা হয়েছে। পরিদর্শনকালে ব্রীজগুলো কার্যকর, সচল এবং উল্লেখযোগ্য কোন ডিফেক্ট নেই দেখা গেছে। তবে সেতুর রেলিং, এবাটমেন্ট ও ট্রাস-গার্ডারে কিছু হানিকম লক্ষ্য করা গেছে।



১২.৪ **রক্ষাপ্রদ কাজ:** অনুমোদিত ডিপিপি অনুযায়ী ৫টি সেতুর এপ্রোচের উভয় পাশ ও এবাটমেন্ট সংলগ্ন অংশে ৪০ মিটার করে এপ্রোচ সড়ক জিও-টেক্সটাইল ফিল্টার ফেব্রিক ও সিসি ব্লক দ্বারা **Pitching** করে ১০.৫০ মিটার Slope length পর্যন্ত রক্ষাপ্রদ কাজের সংস্থান রয়েছে। পরিদর্শনকালে ডিপিপির সংস্থান অনুযায়ী ১৫০ মি:মি: ফিল্টার ফেব্রিকের উপর জিও-টেক্সটাইল ও ৪০০মি:মি: x ৪০০মি:মি: x ২০০মি:মি: পরিমাপের সিসি ব্লক দ্বারা রক্ষাপ্রদ কাজ সম্পাদন করা হয়েছে দেখা যায়। তবে পরিদর্শনকালে ব্রীজের এবাটমেন্ট সংলগ্ন অংশে সিসি ব্লক ধসে গর্তের সৃষ্টি হতে দেখা গেছে।



চিত্র-৫ ও ৬: সিসি ব্লক দ্বারা রক্ষাপ্রদ কাজ

১৩। প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জন:

পরিকল্পিত	উদ্দেশ্য অর্জন
প্রকল্পের মূল উদ্দেশ্য হলো বগুড়া-সারিয়াকান্দি সড়কে ৫টি সেতু নির্মাণের মাধ্যমে নিরবিচ্ছিন্ন সড়ক যোগাযোগ ব্যবস্থা স্থাপন।	বগুড়া-সারিয়াকান্দি সড়কের চেইনেজ কি:মি: ৭+৪৬৩, ১৪+০৫০, ১৭+৩০৩, ১৮+২৪৭ ও ২০+৪৫০ তে ৫-গার্ডার বিশিষ্ট যথাক্রমে ৫০.২৫ মিটার (২৬২৪.৪ মি: পিসি গার্ডার), ৪৩.৩৯ মিটার (১ x ৪২.৬৮ মি: পিসি গার্ডার), ২১.৩৪ মিটার (১ x ২১.৩৪ মি: আরসিসি গার্ডার), ৪৩.৩৯ মিটার (১ x ৪২.৬৮ মি: পিসি গার্ডার) ও ১৮৬ মিটার (৪ x ৪৬.৫ মি: পিসি গার্ডার) দীর্ঘ সেতু নির্মাণ করায় নিরবিচ্ছিন্ন সড়ক যোগাযোগ ব্যবস্থা স্থাপিত হয়েছে। ফলে প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জিত হয়েছে।

১৪। **উদ্দেশ্য অর্জিত না হয়ে থাকলে তার কারণ:** প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জিত হয়েছে।

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

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

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

১৮। মতামত/সুপারিশঃ

- ১৮.১ প্রকল্পটি বাস্তবায়নে মূল অনুমোদিত প্রকল্পের তুলনায় অতিরিক্ত সময় ব্যয় হয়েছে ২ বছর ৭ মাস (১০৫.৭৯%)। ডিপিপি'র লক্ষ্যমাত্রার বিপরীতে এডিপিতে অর্থ বরাদ্দের স্বল্পতার কারণে এমনটি হয়েছে। এমটিবিএফ মন্ত্রণালয় হিসেবে সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ ভবিষ্যতে অনুমোদিত মেয়াদে প্রকল্পের বাস্তবায়ন সমাপ্তির লক্ষ্যে এডিপিতে প্রয়োজনীয় অর্থ বরাদ্দের বিষয়টি নিশ্চিত করবে (অনু: ৪);
- ১৮.২ প্রকল্পটি বাস্তবায়নে ৫ (পাঁচ) বার প্রকল্প পরিচালক পরিবর্তন করা হয়েছে। ঘন ঘন প্রকল্প পরিচালক বদলের প্রেক্ষিতে প্রকল্প পরিচালকগণ যথাযথ সুপারভিশন ও মনিটরিং করতে পারেন না। ফলে প্রকল্পের বাস্তবায়ন বিঘ্নিত হওয়ার পাশাপাশি গুণগতমান নিশ্চিত করা করা সম্ভব হয় না। মন্ত্রণালয় বিষয়টি গুরুত্বের সাথে বিবেচনা করে প্রয়োজনীয় উদ্যোগ গ্রহণ করবে (অনু:৭);
- ১৮.৩ বেইজ টাইপ-১-এ পাথরঃ বালুর অনুপাত অনুমোদিত স্পেসিফিকেশন অনুযায়ী নিশ্চিত করতে হবে। এছাড়া পেভমেন্টের যে সকল স্থানে পটহোল সৃষ্টি হয়েছে ও কিনারা ভেঙ্গে গেছে তা চিহ্নিতপূর্বক দ্রুত মেরামতের উদ্যোগ নিতে হবে (অনু: ১২.২);
- ১৮.৪ যে সকল সেতুর রেলিং, এবাটমেন্ট ও ক্রস-গার্ডারে হানিকম সৃষ্টি হয়েছে তা চিহ্নিতপূর্বক দ্রুত সংস্কারের উদ্যোগ নিতে হবে (অনু: ১২.৩);
- ১৮.৫ যে সকল ব্রীজের এবাটমেন্ট সংলগ্ন অংশে সিসি ব্লক ধসে গর্তের সৃষ্টি হয়েছে তা চিহ্নিতপূর্বক দ্রুত সংস্কারের উদ্যোগ নিতে হবে (অনু: ১২.৪);
- ১৮.৬ সমাপ্ত প্রকল্পটির সত্ত্বর External Audit সম্পন্ন করতে হবে (অনু: ১৭); এবং
- ১৮.৭ অনুচ্ছেদ ১৮.১ হতে ১৮.৬ এর বিষয়ে গৃহীত ব্যবস্থা মন্ত্রণালয় আগামী ১ মাসের মধ্যে আইএমইডিকে অবহিত করবে।

**“Procurement of Double Decker, Single Decker
AC and Articulated Buses for BRTC (১ম সংশোধিত)”**

শীর্ষক প্রকল্প মূল্যায়ন প্রতিবেদন

(সমাপ্ত: জুন, ২০১৪)

- ১। উদ্যোগী বিভাগ/মন্ত্রণালয় : সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ/সড়ক পরিবহন ও সেতু মন্ত্রণালয়।
- ২। বাস্তবায়নকারী সংস্থা : বাংলাদেশ রোড ট্রান্সপোর্ট কর্পোরেশন (বিআরটিসি)।
- ৩। প্রকল্পের অবস্থান : ঢাকা শহর, ঢাকা বিভাগ, জেলা ও উপজেলাসহ অন্যান্য বিভাগ, জেলা ও উপজেলাসমূহ।

- ৪। প্রকল্পের বাস্তবায়ন সময় ও ব্যয় :

(লক্ষ টাকায়)

প্রাক্কলিত ব্যয় (প্রঃ সাঃ)		প্রকৃত ব্যয় (প্রঃ সাঃ)	প্রকল্প সাহায্যের উৎস (ধরন)	পরিকল্পিত বাস্তবায়নকাল		প্রকৃত বাস্তবায়নকাল	অতিক্রান্ত ব্যয় (মূল প্রাক্কলিত ব্যয়ের %)	অতিক্রান্ত সময় (মূল বাস্তবায়ন কালের (%)
মূল (প্রঃ সাঃ)	সর্বশেষ সংশোধিত (প্রঃ সাঃ)			মূল	সর্বশেষ সংশোধিত			
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮	৯
৩০৩৩৩.৮৫ (২৫৪২৪.৩৫)	৩৮৬০৩.০০ (২৯৩৯৫.০০)	৩৭৯৩৩.১৮ (২৯৩৬৫.০০)	ইন্ডিয়ান ডলার ক্রেডিট লাইন এগ্রিমেন্ট(ঋণ)	ডিসেম্বর ২০১০ থেকে ডিসেম্বর	ডিসেম্বর ২০১০ থেকে ডিসেম্বর	ডিসেম্বর ২০১০ থেকে ডিসেম্বর ২০১৩	৭৪.৫২%	২০০%

- ৫। প্রকল্পের অঙ্গভিত্তিক বাস্তবায়ন অগ্রগতি নিম্নরূপ:

ক্র: নং	অঙ্গের বিবরণ (সর্বশেষ অনুমোদিত ডিপিপি অনুযায়ী)	পরিমাণ/ সংখ্যা	পরিকল্পিত লক্ষ্যমাত্রা (সর্বশেষ অনুমোদিত ডিপিপি অনুযায়ী)		প্রকৃত বাস্তবায়ন		মন্তব্য
			আর্থিক	বাস্তব (%)	আর্থিক	বাস্তব (%)	
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮
(ক)	রাজস্ব ব্যয়:						
	স্থানীয় প্রশিক্ষণ						
১।	২৯০ ডিডি বাস	১৫০	৫.০০	-	৫.০০	১০০%	
২।	৮৮ এস ডি বাস	১৫০	৫.০০	-	৫.০০	১০০%	
৩।	৫০ আটিকুলেটেড সাব	১৫০	৫.০০	-	৫.০০	১০০%	
	বৈদেশিক প্রশিক্ষণ						
৪।	২৯০ ডিডি বাস	১৫	১০.০০	-	০	০	বৈদেশিক প্রশিক্ষণ বাবদ ব্যয় বাসের মূল্যের মধ্যে অন্তর্ভুক্ত করা হয় বিধায় এ বাবদ ব্যয় অব্যয়িত রয়েছে।
৫।	৮৮ এস ডি বাস	১২	১০.০০	-	০	০	
৬।	৫০ আটিকুলেটেড সাব	১২	১০.০০	-	০	০	

ক্র: নং	অঞ্জের বিবরণ (সর্বশেষ অনুমোদিত ডিপিপি অনুযায়ী)	পরিমাণ/ সংখ্যা	পরিকল্পিত লক্ষ্যমাত্রা (সর্বশেষ অনুমোদিত ডিপিপি অনুযায়ী)		প্রকৃত বাস্তবায়ন		মন্তব্য
			আর্থিক	বাস্তব (%)	আর্থিক	বাস্তব (%)	
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮
৭।	ডিপিপি প্রিপারেশন , টেন্ডার ডকুমেন্ট প্রিপারেশন , টেকনিক্যাল স্পেসিফিকেশন প্রিপারেশন	থোক	২.০০	-	২.০০	১০০%	
৮।	স্টেশনারী	থোক	২.০০	-	১.৬২	৮১%	
৯।	পোস্টেজ	থোক	১.০০	-	০.১৩	১৩%	
১০।	রেজিস্ট্রেশন ফি	৪২৮ মাস	২১৪.০০	-	১৮৮.৩৭	৭৮.১৬%	
১১।	বিবিধ	থোক	৪.০০	-	৩.২৪	৮১%	
১২।	এলসি কমিশন	থোক	২৫৫.০০	-	২৪৮.১৫	৯৭.৩১%	
১৩।	ক্লিয়ারিং এন্ড ফরওয়ার্ডিং	-	৮০.০০	-	৬০.৮৬	৭৭%	
(খ)	মূলধন ব্যয়:						
১৪।	প্রকিউরমেন্ট অব ২৯০ ডিডি বাস উইথ ৫% স্পেয়ার পার্টস , ইকুইপমেন্ট এন্ড রিলেটেড সার্ভিস	২৯০টি	১৯৩৫৭.০০	-	১৯৩৫৭.০০	১০০%	
১৫।	প্রকিউরমেন্ট অব ৮৮ এসি বাস উইথ ৪% স্পেয়ার পার্টস , ইকুইপমেন্ট এন্ড রিলেটেড সার্ভিস	৮৮টি	৫০৬২.০০	-	৫০৬২.০০	১০০%	
১৬।	প্রকিউরমেন্ট অব ৫০ আর্টিকুলেটেড বাস উইথ ১০% স্পেয়ার পার্টস , ইকুইপমেন্ট এন্ড রিলেটেড সার্ভিস	৫০টি	৪৯৪৬.০০	-	৪৯৪৬.০০	১০০%	
১৭।	ডেভেলপমেন্ট ইমপোর্ট ডিউটি এন্ড ভ্যাট	থোক	৮৬৩৫.০০	-	৮০৪৮.৮১	৯৩.২১%	
	মোট =		৩৮৬০৩.০০	-	৩৭৯৩৩.৮১	৯৮.২৬%	

উপরের ছক থেকে পরিলক্ষিত হয় যে প্রকল্পের সকল অঞ্জের বাস্তবায়ন অনুমোদিত আরডিপিপি'র আর্থিক লক্ষ্যমাত্রার মধ্যে সম্পাদিত হয়েছে। বরঞ্চ স্টেশনারী, পোস্টেজ, রেজিস্ট্রেশন, বিবিধ, এলসি কমিশন, ক্লিয়ারিং ও ফরওয়ার্ডিং এবং ডেভেলপমেন্ট ইমপোর্ট ডিউটি ও ভ্যাট অঞ্জের ক্ষেত্রে আরডিপিপি'র আর্থিক লক্ষ্যমাত্রা অপেক্ষা কম ব্যয় হয়েছে। প্রকৃত প্রয়োজনের ভিত্তিতে এ সকল অঞ্জের ব্যয় সম্পন্ন হয়েছে বিধায় লক্ষ্যমাত্রা অপেক্ষা কম ব্যয় হয়েছে।

৬। কাজ অসম্পূর্ণ থাকলে তার কারণ প্রযোজ্য নয়।

৭। সাধারণ পর্যবেক্ষণ:

৭.১। পটভূমি :

বিআরটিসি গণ পরিবহন খাতে স্বল্প মূল্যে দ্রুত, আরামপ্রদ ও নিরাপদ সড়ক পরিবহন ব্যবস্থা নিশ্চিতকরণে উল্লেখযোগ্য ভূমিকা পালন করে আসছে। প্রকল্পটি বাস্তবায়নের পূর্বে এ সংস্থার মোট ৭৯৭টি বাস ছিল, যার মধ্যে ২৬৩টি দোতলা বাস ছিল। ৭৯৭টি বাসের মধ্যে ৩০০টি ঢাকা শহরে চলাচল করে। জনসাধারণের চাহিদার তুলনায় বিআরটিসি'র বাসের সংখ্যা অপ্রতুল এবং মোট বাস সংখ্যার ৭০% পুরোনো। এ পরিপ্রেক্ষিতে বিআরটিসি'র জন্য ৩০০টি ডাবল ডেকার, ১০০টি সিঙ্গেল ডেকার এবং ৫০টি আর্টিকুলেটেড বাস সংগ্রহের লক্ষ্যে ইন্ডিয়ান ডলার ক্রেডিট লাইনের আওতায় মোট ৩০৩৩৩.৮৫ লক্ষ টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে প্রকল্পটি বাস্তবায়নের জন্য গ্রহণ করা হয়।

৭.২। উদ্দেশ্য :

- ক) ডাবল ডেকার ও সিঙ্গেল ডেকার বাসের সংখ্যা বৃদ্ধি;
- খ) নতুন আর্টিকুলেটেড বাস প্রবর্তন;
- গ) ট্রাফিক সমস্যা সহজকরণ;
- ঘ) ঢাকাসহ শহরতলীর বায়ু দূষণসহ পরিবেশ দূষণ হ্রাসকরণ;
- ঙ) দারিদ্র্য হ্রাসকরণ এবং
- চ) নিয়োগের মাধ্যমে মহিলাদের কর্মসংস্থান বৃদ্ধি এবং কর্মস্থলে যাতায়াত সহ চাকুরী প্রাপ্তির বিষয়ে মহিলাদের যাতায়াত নিশ্চিতকরণ।

৭.৩। প্রকল্পের অনুমোদন ও সংশোধন :

মূল প্রকল্পটি ৩০৩৩৩.৮৫ লক্ষ টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে এবং ডিসেম্বর ২০১০ থেকে ডিসেম্বর ২০১১ মেয়াদে বাস্তবায়নের জন্য ৭ ডিসেম্বর ২০১০ তারিখে অনুষ্ঠিত একনেক বৈঠকে অনুমোদিত হয়। ১৬ মার্চ ২০১১ তারিখে সাবেক যোগাযোগ মন্ত্রণালয় (বর্তমানে সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ) থেকে প্রকল্পটির অনুমোদন সংক্রান্ত প্রশাসনিক আদেশ জারী করা হয়। অনুমোদিত প্রাক্কলিত ব্যয় ৩০৩৩৩.৮৫ লক্ষ টাকার মধ্যে জিওবি অংশ ৪৯০৯.৫০ লক্ষ টাকা এবং প্রকল্প সাহায্য ২৫৪২৪.৩৫ লক্ষ টাকা। নির্ধারিত মেয়াদে প্রকল্পটি সমাপ্ত না হওয়ায় সাবেক যোগাযোগ মন্ত্রণালয় কর্তৃক ১ ফেব্রুয়ারি ২০১২ তারিখে বাস্তবায়ন মেয়াদ ডিসেম্বর ২০১২ পর্যন্ত ব্যয় বৃদ্ধি ব্যতিরেকে বৃদ্ধি করা হয়। ১৮ ফেব্রুয়ারি ২০১৩ তারিখে পরিকল্পনা কমিশন কর্তৃক প্রকল্পের মেয়াদ ব্যয় বৃদ্ধি ব্যতিরেকে জুন ২০১৩ পর্যন্ত ২য় বার বৃদ্ধি করা হয়। অতঃপর রেজিস্ট্রেশন ও ভ্যাট বাবদ ব্যয় বৃদ্ধি এবং ডলার এক্সচেঞ্জ রেট বৃদ্ধির কারণে প্রকল্প সাহায্যের পরিমাণ বৃদ্ধি পায় বিধায় প্রকল্পের সংশোধন প্রয়োজন হয়ে পড়ে। অতএব মোট ৩৮৬০৩.০০ লক্ষ টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে এবং ডিসেম্বর ২০১৩ মেয়াদে বাস্তবায়নের জন্য প্রকল্পের ১ম সংশোধন ২ জুলাই ২০১৩ তারিখে অনুষ্ঠিত একনেক সভায় অনুমোদিত হয়।

৭.৪। বছর ভিত্তিক ডিপিপি'র সংস্থান, এডিপি/আরএডিপি বরাদ্দ, অর্থ অবমুক্তি ও ব্যয়ের বিবরণ:

প্রকল্পের আওতায় বছরভিত্তিক মূল/সংশোধিত ডিপিপি'র সংস্থান, এডিপি/আরএডিপি-তে বরাদ্দ, অবমুক্তি ও ব্যয়ের বিবরণ নিম্নে ছকে প্রদান করা হলো:

অর্থ বছর	মূল ডিপিপি অনুসারে লক্ষ্যমাত্রা		
	জিওবি	প্রঃসাঃ	মোট
২০১০-১১	২৪৫৪.৭৫	১২৭১২.১৭	১৫১৬৬.৯২
২০১১-১২	২৪৫৪.৭৫	১২৭১২.১৭	১৫১৬৬.৯২
২০১২-১৩	-	-	-
২০১৩-১৪	-	-	-
মোট =	৪৯০৯.৫০	২৫৪২৪.৩৫	৩০৩৩৩.৮৫

সূত্র: সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ কর্তৃক প্রেরিত ১৮ মে ২০১৪ তারিখের সমাপ্ত মূল্যায়ন প্রতিবেদন।

অর্থ বছর	সংশোধিত ডিপিপি অনুসারে লক্ষ্যমাত্রা			সংশোধিত এডিপি বরাদ্দ			অবমুক্তি (জিওবি)	ব্যয়		
	জিওবি	প্রঃসাঃ	মোট	জিওবি	প্রঃসাঃ	মোট		জিওবি	প্রঃসাঃ	মোট
২০১০-১১	-	-	-	২২১৬.০০	১১৩১৬.০০	১৩৫৩২.০০	-	-	-	-
২০১১-১২	১৬১৩.৮৫	৪১১৪.০০	৫৭২৭.৮৫	১৯০৭.০০	১৯০০০.০০	২০৯০৭.০০	২৬৩০.২৫	১৬১৩.৮৫	৪১০৪.০০	৫৭১৭.৮৫
২০১২-১৩	৭২০৩.৮০	২৪৬১২.০০	৩১৮১৫.৮০	৫৭০৮.০০	১৬৯৯৮.০০	২২৭০৬.০০	৫৫১৯.৭৫	৬২৩৩.৬৪	২৪৫৯২.০০	৩০৮২৫.৬৪
২০১৩-১৪	৩৯০.৩৫	৬৬৯.০০	১০৫৯.৩৫	৭৩০.০০	৭৫.০০	৮০৫.০০	৭২৬.৮১	৭২০.৬৯	৬৬৯.০০	১৩৮৯.৬৯
মোট =								৮৫৬৮.১৮	২৯৩৬৫.০০	৩৭৯৩৩.১৮

সূত্র: সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ কর্তৃক প্রেরিত ১৮ মে ২০১৪ তারিখের সমাপ্ত মূল্যায়ন প্রতিবেদন।

উপরের ছক দুটি পর্যালোচনা করে দেখা যায় যে, ২০১০-১১ অর্থ বছরে মূল ডিপিপি'র ১৫১৬৬.৯২ লক্ষ টাকার লক্ষ্যমাত্রার বিপরীতে ১৩৫৩২.০০ লক্ষ টাকা আরএডিপি-তে বরাদ্দ করা হয়। অর্থাৎ ১৬৩৪.৯২ লক্ষ টাকা কম বরাদ্দ করা হয়। কিন্তু উক্ত অর্থ বছরে কোন অর্থ অবমুক্ত করা হয়নি বিধায় কোন ব্যয় হয়নি। ২০১১-১২ অর্থ বছরের সংশোধিত ডিপিপি'র ৫৭২৭.৮৫ লক্ষ টাকার বিপরীতে ২০৯০৭.০০ লক্ষ টাকা আরএডিপি-তে বরাদ্দ করা হয়। কিন্তু সে বছর মাত্র ২৬৩০.২৫ লক্ষ টাকা অবমুক্ত করা হয় এবং ৪১০৪.০০ লক্ষ টাকা প্রকল্প সাহায্যসহ ৫৭১৭.৮৫ লক্ষ টাকা ব্যয় হয়। অনুরূপভাবে ২০১২-১৩ ও ২০১৩-১৪ অর্থ বছরে আরএডিপি'র যথাক্রমে ২২৭০৬.০০ লক্ষ টাকা ও ৮০৫.০০ লক্ষ টাকার বিপরীতে যথাক্রমে ৫৫১৯.৭৫ লক্ষ টাকা ও ৭২৬.৮১ লক্ষ টাকা অবমুক্ত করা হয় এবং যথাক্রমে ৬২৩৩.৬৪ লক্ষ টাকা ও ৭২০.৬৯ লক্ষ টাকা প্রকল্প সাহায্যসহ ৩০৮২৫.৬৪ লক্ষ টাকা ও ১৩৮৯.৬৯ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়। সংশোধিত ডিপিপি'র মোট ৩৮৬০৩.০০ লক্ষ টাকার মোট সংস্থানের বিপরীতে আরএডিপি-তে মোট ৩৭৯৫০.০০ লক্ষ টাকা বরাদ্দ করা হয়। এ বরাদ্দের বিপরীতে মোট ৮৮৭৬.৮১ লক্ষ টাকা অবমুক্ত করা হয় এবং ৩৭৯৩৩.১৮ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়।

৭.৫। প্রকল্প পরিদর্শন:

প্রকল্পের বাস্তবায়নকাজ সরেজমিনে পরিদর্শনের জন্য বাস্তবায়ন পরিবীক্ষণ ও মূল্যায়ন বিভাগের যোগাযোগ ও স্থানীয় সরকার সেক্টরের পরিচালক (পরিবহন) বেগম নাসিমা মহসিন কর্তৃক ৫ নভেম্বর ২০১৫ আগষ্ট তারিখে প্রকল্প এলাকা পরিদর্শন করা হয়। পরিদর্শনের সময় নির্বাহী প্রকৌশলী, বিআরটিসি, ঢাকা উপস্থিত থেকে সহায়তা প্রদান করেন।

৭.৬ প্রকল্প পরিচালক সম্পর্কিত তথ্য:

ক্র: নং	কর্মকর্তার নাম ও পদবী	পূর্ণকালীন/ খন্ডকালীন	মেয়াদকাল
১	২	৩	৫
১।	কর্ণেল আকতার কামাল, পিএসসি পরিচালক (টেকনিক্যাল), বিআরটিসি	খন্ডকালীন	১ জুলাই ২০০৯ থেকে ১৯ এপ্রিল ২০১১
২।	কর্ণেল কাজী জহিরুল হক পরিচালক (টেকনিক্যাল), বিআরটিসি	ঐ	২০ এপ্রিল ২০১১ থেকে ২৯ ফেব্রুয়ারি ২০১২
৩।	কর্ণেল মোঃ আবদুল্লাহেল করিম পরিচালক (টেকনিক্যাল), বিআরটিসি	ঐ	১ মার্চ ২০১৩ থেকে প্রকল্প সমাপ্ত পর্যন্ত।

সূত্র: সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ কর্তৃক প্রেরিত ১৮ মে ২০১৪ তারিখের সমাপ্ত মূল্যায়ন প্রতিবেদন।

৮। পরিদর্শনকালীন পর্যবেক্ষণ :

- ৮.১। বিআরটিসি'র মতিঝিল বাস ডিপো-তে রক্ষিত প্রকল্পের অধীনে সংগৃহীত ডাবল ডেকার, সিঙ্গেল ডেকার এসি বাস ও আর্টিকুলেটেড বাস পরিদর্শন করা হয়। পরিদর্শনকালে পরিলক্ষিত হয় যে সিঙ্গেল ডেকার এসি বাসের ভেতরের অংশের দেয়াল যে কভার দ্বারা আচ্ছাদিত হয়েছে তা যথেষ্ট টেকসই নয়। কভারটি দুর্বল রেক্সিন জাতীয় কভার দ্বারা নির্মিত বিধায় কয়েক জায়গায় বিশেষত সিঁড়ির জায়গা ও আসন সংলগ্ন দেয়ালে ফাটল দেখা দিয়েছে। বাস ডিপোর ম্যানেজার জানান যে বাইরের বডি ও ভেতরের আচ্ছাদনের মাঝে তাপ নিরোধক কোন শীট না থাকায়, বাইরের তাপ বাসের ভেতর প্রবেশ করে এবং সে কারণে বাসের ভেতর ঠান্ডা হতে সময় নেয়। এতে বাসের ভেতর যাত্রীদের আরামপ্রদ সেবা নিশ্চিত করা সম্ভব হয় না।
- ৮.২। মতিঝিল বাস ডিপোতে আর্টিকুলেটেড বাসের অবস্থাও তেমন ভাল পাওয়া যায়নি। এ বাসের গুরুত্বপূর্ণ অংশ যথা Air Bellows যা বাসের দুই অংশকে সংযুক্ত করেছে, সেটির জায়গায় জায়গায় ফেটে গেছে বলে দেখা যায়। এ ফাটা জায়গা দিয়ে বাইরে থেকে রাস্তার ধূলাবালি বাসের ভেতরে প্রবেশ করে যা যাত্রী সাধারণের স্বাস্থ্যের জন্য ক্ষতিকর। দরদাতা কর্তৃক দরপত্র ডকুমেন্টে এ বাসের আয়ুষ্কাল ১২ বছর উল্লেখ করা হয়েছে। অতএব ডিসেম্বর ২০১৩ মাসে যে বাস সংগ্রহ করা হয়েছে তা প্রায় দুই বছরের মাথায় এরূপ জরাজীর্ণ হয়ে পড়া গ্রহণযোগ্য নয়। বাসের অভ্যন্তরে বসার আসনসমূহও জরাজীর্ণ হয়ে পড়েছে। বাসের Air Bellows অংশ মানসম্মত নয় বিধায় এরূপ হয়েছে বলে প্রতীয়মান হয়।
- ৮.৩। পরিদর্শনকালে আরও দেখা যায় যে, সিঙ্গেল ডেকার এসি বাসের জানালাসমূহ ফিক্সড না হয়ে স্লাইডিং করা হয়েছে। স্লাইডিং জানালার কারণে যাত্রীসাধারণ প্রায়ই জানালা খুলে রাখে। এর ফলে বাইরের তাপ ভেতরে সহজে প্রবেশ করে এবং ভেতরের ঠান্ডা বাইরে বের হয়ে যায়। এ কারণে বাসের এসির উপর চাপ পড়ে।
- ৮.৪। সিঙ্গেল ডেকার এসি বাস ও আর্টিকুলেটেড বাস অপেক্ষা ডাবল ডেকার বাসের অবস্থা তুলনামূলকভাবে ভাল পাওয়া যায়। বাসের বডি ও অভ্যন্তরে ভাঙ্গা, ফাটা পূর্বের দুই ধরনের বাস অপেক্ষা কম পাওয়া যায়। এ বাসের বডি তুলনামূলকভাবে শক্ত বিধায় এর অবস্থা এখনও অপেক্ষাকৃত ভাল আছে বলে প্রতীয়মান হয়।

৯। প্রকল্পের প্রধান প্রধান প্যাকেজের প্রকিউরমেন্ট সংক্রান্ত তথ্য:

- ৯.১। প্রকল্পের প্রধান প্রধান প্যাকেজের প্রকিউরমেন্ট বিবরণ পরিশিষ্ট 'ক'-তে রক্ষিত। প্রকল্পের আওতায় ২৯০টি দ্বিতল বাস, ৮৮টি একতলা এসি বাস ও ৫০টি আর্টিকুলেটেড বাস সংগ্রহের ৩টি প্যাকেজ অনুমোদিত আরডিপিপি 'র প্রকিউরমেন্ট পরিকল্পনায় অন্তর্ভুক্ত আছে এবং প্যাকেজ ৩টির বিপরীতে ৩৮৬০৩.০০ লক্ষ টাকা প্রাক্কলনের সংস্থান আছে। এখানে উল্লেখ্য যে প্রকল্পের প্রথম অনুমোদিত ডিপিপি -তে ৩০০টি দ্বিতল বাস, ১০০টি একতলা এসি বাস ও ৫০টি আর্টিকুলেটেড বাস সংগ্রহের প্রস্তাব অন্তর্ভুক্ত ছিল। কিন্তু প্রকল্পের আওতায় দরপত্র প্রক্রিয়াকরণকালে দেখা যায় যে ৩০০টি দ্বিতল বাসের ক্ষেত্রে সর্বনিম্ন দরদাতা কর্তৃক উদ্ধৃত দর ডিপিপি-তে প্রাক্কলিত মূল্য অপেক্ষা ২.৭৩% বেশী, ১০০টি একতলা এসি বাসের ক্ষেত্রে সর্বনিম্ন দরদাতা কর্তৃক উদ্ধৃত দর প্রাক্কলিত মূল্য অপেক্ষা ২০% বেশী হয়। সে কারণে ৩০০টির পরিবর্তে ২৯০টি দ্বিতল বাস ও ১০০টির পরিবর্তে ৮৮টি একতলা এসি বাস সংগ্রহের বিষয় অন্তর্ভুক্ত করে ডিপিপি সংশোধনের প্রস্তাব ২ জুলাই ২০১৩ তারিখের একনেক বৈঠকে অনুমোদিত হয়।
- ৯.২। পরিশিষ্ট 'ক'-তে রক্ষিত ছক পর্যালোচনা করে দেখা যায় যে ২৯০টি দ্বিতল বাস সংগ্রহের উদ্দেশ্যে উন্মুক্ত দরপত্র পদ্ধতির আওতায় ৩, ৫, ও ৬ ডিসেম্বর ২০১০ তারিখে ৫টি দৈনিক পত্রিকায় (৪টি ইংরেজি, ১টি বাংলা) দরপত্র বিজ্ঞপ্তি প্রকাশ করা হয়। প্রথম দরপত্র বিজ্ঞপ্তি প্রকাশের তারিখ অর্থাৎ ৩ ডিসেম্বর ২০১০ তারিখ থেকে পিপিআর, ২০০৮-এর বিধি ৮৩(১) (ক) সংশ্লিষ্ট তফসিল ২ অনুসারে কমপক্ষে ৪২দিনের বেশী অর্থাৎ ৪৪ দিন পর ১৭ জানুয়ারি ২০১১ তারিখে দরপত্র খোলা হয়। এ প্রস্তাবের চুক্তি অনুমোদনকারী কর্তৃপক্ষ সিসিজিপি হওয়ায় পিপিআর, ২০০৮-এর বিধি ৮(১৪) সংশ্লিষ্ট তফসিল-৩ অনুসারে দরপত্র খোলার পর ৩ সপ্তাহ অর্থাৎ ২১ দিনের মধ্যে মূল্যায়ন কার্যক্রম সম্পন্ন করার বিধান রয়েছে এবং এ ক্ষেত্রে ৯ দিনের মধ্যে মূল্যায়ন কার্যক্রম সম্পন্ন করা হয় এবং ১৩৯ দিনের মধ্যে দরপত্র প্রক্রিয়া সম্পন্ন করা হয়েছে।
- ৯.৩। ৮৮টি একতলা এসি বাস সংগ্রহের উদ্দেশ্যে উন্মুক্ত দরপত্র পদ্ধতির আওতায় ৩, ৪ ও ৫ আগস্ট ২০১১ তারিখে ৪টি দৈনিক পত্রিকায় (২টি ইংরেজি, ২টি বাংলা) দরপত্র বিজ্ঞপ্তি প্রকাশ করা হয়। পিপিআর, ২০০৮-এর বিধি ৮৩(১) (ক) অনুসারে কমপক্ষে ৪২ দিনের বেশী অর্থাৎ ৪৬ দিন পর দরপত্র খোলা হয়। তবে এ ক্ষেত্রে ৭ মাস ২০ দিন অর্থাৎ ২৫০ দিন পর মূল্যায়ন সম্পন্ন করা হয়। পিপিআর, ২০০৮-এর বিধি ৮(১৪) সংশ্লিষ্ট তফসিল-৩ অনুসারে জটিল কেস হলে এবং

সিসিজিপি অনুমোদনকারী কর্তৃপক্ষ হলে দরপত্র খোলার তারিখ থেকে ৪ সপ্তাহের মধ্যে মূল্যায়ন সম্পন্ন করতে হবে। কিন্তু এ ক্ষেত্রে ৭ মাস ২০ দিন অর্থাৎ ২৩০ দিন পর মূল্যায়ন সম্পন্ন করা হয়। সুতরাং এ ক্ষেত্রে পিপিআর , ২০০৮-এর ব্যত্যয় ঘটানো হয়েছে বলে পরিলক্ষিত হয়। এ ছাড়া এ প্রস্তাব সংশ্লিষ্ট বিজ্ঞপ্তি প্রকাশের তারিখ থেকে চুক্তি সম্পাদন পর্যন্ত দরপত্র প্রক্রিয়া ৯ মাস ১০ দিন অর্থাৎ ৩৭০ দিনের মধ্যে সম্পন্ন করা হয়েছে।

- ৯.৪। ৫০টি আর্টিকুলেটেড বাস সংগ্রহের ক্ষেত্রেও উন্মুক্ত দরপত্র পদ্ধতির আওতায় ৪ আগস্ট ২০১১ ও ৭ আগস্ট ২০১১ তারিখে ৪টি দৈনিক পত্রিকায় (২টি ইংরেজি, ২টি বাংলা) দরপত্র বিজ্ঞপ্তি প্রকাশ করা হয়। পিপিআর , ২০০৮- এর বিধি ৮৩(১) (ক) অনুসারে কমপক্ষে ৪২ দিনের বেশী অর্থাৎ ৪৭ দিন পর দরপত্র খোলা হয় এবং ২৮ দিন পর মূল্যায়ন সম্পন্ন করা হয়। বিজ্ঞপ্তি প্রকাশ থেকে চুক্তি স্বাক্ষর পর্যন্ত দরপত্র প্রক্রিয়া ৯ মাস ২৭ দিন অর্থাৎ ২৯৭ দিনের মধ্যে সম্পন্ন করা হয়।
- ৯.৫। ১০০টি একতলা এসি বাস সংগ্রহের দর প্রস্তাবের মেয়াদ ২ জুন ২০১২ তারিখ পর্যন্ত বলবৎ ছিল বলে বিআরটিসি 'র ম্যানেজার (পরিকল্পন) জানান। কিন্তু এ সংশ্লিষ্ট ঠিকাদারের সংগে ১২ জুন ২০১২ তারিখে চুক্তি সম্পাদিত হয় এবং কার্যাদেশ ২৯ আগস্ট ২০১২ তারিখে প্রদান করা হয়। দরপত্রের মেয়াদের পর এরূপ কার্যাদেশ প্রদান ও চুক্তি সম্পাদন বিধিসম্মত হয়নি বলে প্রতীয়মান হয়।
- ৯.৬। ৩০০টি দ্বিতল বাস সংগ্রহের দর প্রস্তাবের মেয়াদ ১৪ জুন ২০১১ তারিখ পর্যন্ত বলবৎ ছিল বলে বিআরটিসি 'র ম্যানেজার (পরিকল্পন) জানান। কিন্তু এ সংশ্লিষ্ট কার্যাদেশ ২৫ আগস্ট ২০১১ তারিখে প্রদান করা হয় বলে দেখা যায়। দরপত্রের মেয়াদের পর এরূপ কার্যাদেশ প্রদান বিধিসম্মত হয়নি বলে প্রতীয়মান হয়।
- ৯.৭। অতঃপর মূল্যায়ন কমিটির সুপারিশ ও যথাযথ কর্তৃপক্ষের অনুমোদনক্রমে ৩টি প্যাকেজের জন্য সর্বনিম্ন রেসপনসিভ দরদাতা ভারতের মেসার্স অশোক লেল্যান্ড লিমিটেডকে ঠিকাদার নিয়োগ করা হয় এবং উক্ত প্রতিষ্ঠান অক্টোবর ২০১২ (২৯০টি দ্বিতল বাস), জুন ২০১৩ (৮৮টি একতলা এসি বাস) ও মে ২০১৩ (৫৬০টি আর্টিকুলেটেড বাস) মাসে কার্য সম্পাদন করে।

১০। প্রকল্প সংশ্লিষ্ট কয়েকটি স্থির চিত্র নিয়ে প্রদান করা হলো



চিত্র ১: সংগৃহীত আর্টিকুলেটেড বাসের ভাঙ্গা Air Bellows



চিত্র ২: সংগৃহীত আর্টিকুলেটেড বাসের ছাদে ভাঙ্গা Air Bellows



চিত্র ৩: সংগৃহীত ডবল ডেকার বাস



চিত্র ৪: সংগৃহীত সিঙ্গেল ডেকার এসি বাসের ফাটা অভ্যন্তর দেয়াল

১১। প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জন:

পরিকল্পিত	অর্জন
ক) ডাবল ডেকার ও সিঙ্গেল ডেকার বাসের সংখ্যা বৃদ্ধি;	ক) বিআরটিসি'র বাসের বহরে নতুনভাবে ২৯০টি ডাবল ডেকার ও ৮৮টি সিঙ্গেল ডেকার বাস সংযোজিত হয়েছে বিধায় স্বাভাবিকভাবে বাসের সংখ্যা বৃদ্ধি পেয়েছে। অতএব এ উদ্দেশ্য অর্জিত হয়েছে।
খ) নতুন আর্টিকুলেটেড বাস প্রবর্তন;	খ) বিআরটিসি'র বাসের বহরে প্রথমবারের মত ৫০টি আর্টিকুলেটেড বাস সংযোজিত হয়েছে।
গ) ট্রাফিক সমস্যা হ্রাসকরণ;	গ) বিআরটিসি'র বাসের বহরে নতুনভাবে ২৯০টি ডাবল ডেকার ও ৮৮টি সিঙ্গেল ডেকার বাস ও ৫০টি আর্টিকুলেটেড বাস সংযোজিত হয়েছে। অর্থাৎ মোট ৪২৮টি (২৯০+৮৮+৫০) নতুন বাস বিআরটিসিতে চালু হয়েছে। এভাবে সমসংখ্যক প্রাইভেট গাড়ীর পরিবর্তে এ কই সংখ্যক গাড়ীতে বেশী সংখ্যক যাত্রীর যাতায়াতের সুযোগ বৃদ্ধি পেয়েছে।

ঘ) ঢাকাসহ শহরতলীর বায়ু দূষণসহ পরিবেশ দূষণ হ্রাসকরণ;	ঘ) বেশী যাত্রী ধারণক্ষমতা সম্পন্ন যান প্রবর্তিত হওয়ার কারণে ঢাকাসহ শহরতলীর বায়ু দূষণসহ পরিবেশ দূষণ হ্রাস পাবে বলে আশা করা যায়।
ঙ) দারিদ্র্য হ্রাসকরণ এবং	ঙ) এ বিষয়ে কোন তথ্য বিআরটিসি থেকে পাওয়া যায়নি।
চ) নিয়োগের মাধ্যমে মহিলাদের কর্মসংস্থান বৃদ্ধি এবং কর্মস্থলে যাতায়াতসহ চাকুরী প্রাপ্তির বিষয়ে মহিলাদের যাতায়াত নিশ্চিতকরণ।	চ) এ বিষয়ে কোন তথ্য বিআরটিসি থেকে পাওয়া যায়নি।

১২। সমস্যা:

- ১২.১। সিঞ্জেল ডেকার এসি বাসের ভেতরের অংশের দেয়াল যে কভার দ্বারা আচ্ছাদিত হয়েছে তা যথেষ্ট টেকসই নয়। আচ্ছাদনটি দুর্বল রেক্সিন জাতীয় কভার দ্বারা নির্মিত বিধায় কয়েক জায়গায় বিশেষত সিড়ির জায়গা ও আসন সংলগ্ন দেয়ালে ফাটল দেখা দিয়েছে। এছাড়া জানা যায় যে, বাইরের বডি ও ভেতরের আচ্ছাদনের মাঝে তাপ নিরোধক কোন শীট না থাকায় বাইরের তাপ বাসের ভেতর প্রবেশ করে এবং সে কারণে শীতাতপ যন্ত্র চালু হতে সময় নেয়। এতে বাসের ভেতরে যাত্রীদের আরামপ্রদ সেবা নিশ্চিত করা সম্ভব হয় না (অনুচ্ছেদ ৮.১);
- ১২.২। সিঞ্জেল ডেকার এসি বাসের জানালাসমূহ ফিক্সড না হয়ে স্লাইডিং রাখা হয়েছে। স্লাইডিং জানালার কারণে যাত্রীসাধারণ প্রায়ই জানালা খুলে রাখে। এর ফলে বাইরের তাপ ভেতরে সহজে প্রবেশ করে এবং ভেতরের ঠান্ডা বাইরে বের হয়ে যায়। এ কারণে বাসের এসি ঠিকমত কাজ করতে পারে না (অনুচ্ছেদ ৮.৩);
- ১২.৩। কয়েকটি আর্টিকুলেটেড বাসের গুরুত্বপূর্ণ অংশ যথা Air Bellows যা বাসের দুই অংশকে সংযুক্ত করেছে, সেগুলির জায়গায় জায়গায় ফেটে গেছে। এ ফাটা জায়গা দিয়ে বাইরে থেকে রাস্তার ধূলাবালি বাসের ভেতরে প্রবেশ করে যা যাত্রী সাধারণের স্বাস্থ্যের জন্য ক্ষতিকর। কয়েকটি বাসের অভ্যন্তরে বসার আসনসমূহও জরাজীর্ণ হয়ে পড়েছে এবং ছাদের অবস্থাও ভাল নয় (অনুচ্ছেদ ৮.২);
- ১২.৪। প্রকল্পের ডিপিপি প্রণয়নকালে সঠিক উৎস থেকে বাসের মূল্য নির্ধারণ করা হয়নি বিধায় পরবর্তী পর্যায়ে বাসের মূল্য বৃদ্ধি পায় এবং প্রকল্পের প্রাক্কলিত ব্যয়ও বৃদ্ধি পায়। এ কারণে প্রকল্প সংশোধন করা হয় (অনুচ্ছেদ ৯.১);
- ১২.৫। ১০০টি একতলা এসি বাস সংগ্রহের দর প্রস্তাবের মেয়াদ ২ জুন ২০১২ তারিখ পর্যন্ত ছিল। কিন্তু এ সংশ্লিষ্ট ঠিকাদারের সংগে ১২ জুন ২০১২ তারিখে চুক্তি সম্পাদিত হয় এবং কার্যাদেশ ২৯ আগস্ট ২০১২ তারিখে প্রদান করা হয়। দরপত্রের মেয়াদের পর এরূপ কার্যাদেশ প্রদান ও চুক্তি সম্পাদন বিধিসম্মত হয়নি বলে প্রতীয়মান হয় (অনুচ্ছেদ ৯.৫);
- ১২.৬। ৩০০টি দ্বিতল বাস সংগ্রহের দর প্রস্তাবের মেয়াদ ১৪ জুন ২০১১ তারিখ পর্যন্ত বলবৎ ছিল। কিন্তু এ সংশ্লিষ্ট কার্যাদেশ ২৫ আগস্ট ২০১১ তারিখে প্রদান করা হয়। দরপত্রের মেয়াদের পর এরূপ কার্যাদেশ প্রদান বিধিসম্মত হয়নি বলে প্রতীয়মান হয় (অনুচ্ছেদ ৯.৬)।

১৩। মতামত/সুপারিশ:

- ১৩.১। সিঞ্জেল ডেকার এসি বাসের ভেতরের অংশের আচ্ছাদন দুর্বল রেক্সিন জাতীয় কভার দ্বারা নির্মিত বিধায় কয়েক জায়গায় বিশেষত সিড়ির জায়গা ও আসন সংলগ্ন দেয়ালে ফাটল দেখা দিয়েছে। এছাড়া বাইরের বডি ও ভেতরের আচ্ছাদনের মাঝে তাপ নিরোধক কোন শীট না থাকায় বাইরের তাপ বাসের ভেতর প্রবেশ করে এবং সে কারণে শীতাতপ যন্ত্র চালু হতে সময় নেয়। বিপুল পরিমাণ সরকারি অর্থ ব্যয়ে এরূপ নিম্নমানের বাস কিভাবে সংগ্রহ করা হলো সে বিষয়টি সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ খতিয়ে দেখবে (অনুচ্ছেদ ১২.১);
- ১৩.২। সিঞ্জেল ডেকার এসি বাসের জানালাসমূহ ফিক্সড না হয়ে স্লাইডিং রাখা হয়েছে। স্লাইডিং জানালার কারণে যাত্রীসাধারণ প্রায়ই জানালা খুলে রাখে। এর ফলে বাইরের তাপ ভেতরে সহজে প্রবেশ করে এবং ভেতরের ঠান্ডা বাইরে বের হয়ে যায়। এ কারণে বাসের এসি ঠিকমত কাজ করতে পারে না। সিঞ্জেল ডেকার এসি বাসের স্লাইডিং জানালাসমূহের পরিবর্তে ফিক্সড জানালা প্রতিস্থাপন করা যেতে পারে (অনুচ্ছেদ ১২.২);

- ১৩.৩। কয়েকটি আর্টিকুলেটেড বাসের গুরুত্বপূর্ণ অংশ যথা Air Bellows যা বাসের দুই অংশকে সংযুক্ত করেছে, সেগুলির জায়গায় জায়গায় ফেটে গেছে। এ ফাটা জায়গা দিয়ে বাইরে থেকে রাস্তার ধূলাবালি বাসের ভেতরে প্রবেশ করে যা যাত্রী সাধারণের স্বাস্থ্যের জন্য ক্ষতিকর। এছাড়া কয়েকটি বাসের অভ্যন্তরে বসার আসনসমূহও জরাজীর্ণ হয়ে পড়েছে এবং ছাদের অবস্থাও ভাল নয়। দরদাতা কর্তৃক দরপত্র ডকুমেন্টে এ বাসের আয়ুষ্কাল ১২ বছর উল্লেখ করা হয়েছে। অতএব ডিসেম্বর ২০১৩ মাসে যে বাস সংগ্রহ করা হয়েছে তা প্রায় দুই বছরের মাথায় এরূপ জরাজীর্ণ হয়ে পড়া গ্রহণযোগ্য নয়। বিষয়টি সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ খতিয়ে দেখবে (অনুচ্ছেদ ১২.৩ ও ৮.২);
- ১৩.৪। ১০০টি একতলা এসি বাস সংগ্রহের দর প্রস্তাবের মেয়াদ ২ জুন, ২০১২ তারিখ পর্যন্ত বলবৎ ছিল। কিন্তু উক্ত মেয়াদের পর এ সংশ্লিষ্ট ঠিকাদারের সংগে ১২ জুন ২০১২ তারিখে চুক্তি সম্পাদন এবং ২৯ আগস্ট ২০১২ তারিখে কার্যাদেশ প্রদানের বিষয়টি সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ খতিয়ে দেখবে (অনুচ্ছেদ ১২.৫);
- ১৩.৫। ৩০০টি দ্বিতল বাস সংগ্রহের দর প্রস্তাবের মেয়াদ ১৪ জুন ২০১১ তারিখ পর্যন্ত বলবৎ ছিল। কিন্তু উক্ত মেয়াদের পর এ সংশ্লিষ্ট কার্যাদেশ ২৫ আগস্ট ২০১১ তারিখে প্রদানের বিষয়টি সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ খতিয়ে দেখবে (অনুচ্ছেদ ১২.৬);
- ১৩.৬। প্রকল্পটির External অডিট দ্রুত সম্পন্ন করতে হবে এবং অডিট প্রতিবেদনের কপি আইএমই বিভাগে প্রেরণ করতে হবে; এবং
- ১৩.৭। অনুচ্ছেদ ১৩.১-১৩.৬ এর আলোকে গৃহীত কার্যাবলী আগামী ১ (এক) মাসের মধ্যে আইএমই বিভাগকে অবহিত করতে হবে।

“আরিচা-ঘিওর-দৌলতপুর-নাগরপুর-টাঙ্গাইল সড়ক উন্নয়ন (সংশোধিত)”

শীর্ষক প্রকল্পের মূল্যায়ন প্রতিবেদন।

(সমাপ্তঃ জুন, ২০১৪)

১। প্রকল্পের অবস্থান : মানিকগঞ্জ ও টাঙ্গাইল জেলা।

২। বাস্তবায়নকারী সংস্থা : সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর।

৩। প্রশাসনিক মন্ত্রণালয়/বিভাগ : সড়ক পরিবহন ও সেতু মন্ত্রণালয়/সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ।

৪। প্রকল্পের বাস্তবায়ন সময় ও ব্যয় :

(লক্ষ টাকায়)

প্রাক্কলিত ব্যয়		প্রকৃত ব্যয়	পরিকল্পিত বাস্তবায়নকাল		প্রকৃত বাস্তবায়নকাল	অতিক্রান্ত ব্যয় (মূল প্রাক্কলিত ব্যয়ের %)	অতিক্রান্ত সময় (মূল বাস্তবায়ন কালের %)
মূল	সর্বশেষ সংশোধিত		মূল	সর্বশেষ সংশোধিত			
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮
৮৬৪৩.২৮	১৩৫৯৫.৪১	১২৬৩৯.০০	জুলাই, ২০০৪ হতে জুন, ২০০৭	জুলাই, ২০০৪ হতে জুন, ২০১৪	জুলাই, ২০০৪ হতে জুন, ২০১৪	১৪৬.২৩%	২৩৩.৩৪%

৫। প্রকল্পের অংগভিত্তিক বাস্তবায়নঃ

(লক্ষ টাকায়)

ক্রঃ নং	ডিপিপি অনুযায়ী কাজের অংগ	একক	ডিপিপি অনুযায়ী পরিকল্পিত লক্ষ্যমাত্রা		প্রকৃত বাস্তবায়ন	
			বাস্তব	আর্থিক	বাস্তব (%)	আর্থিক (%)
১	২	৩	৪	৫	৬	৭
Manikgonj Portion						
1.	Plantation	km	10.00	20.00	9.42	18.00
2.	Land Acquisition	Hec	530.46	20.57	520.46	20.18
3.	Earth work					
	a) Const. of new Road Embankment	Lm3	918.67	5.24	918.67	5.24
	b) Widening of Road Embankment	Lm3	271.04	2.65	271.04	
	c) Const of Bridge Approach Road Embankment	Lm3	56.72	0.378	56.72	0.38
	d) Earth work on river bank slope					
	i) Earth cutting	M3	0.70	8323.00	0.70	8323
	ii) Earth filling	M3	3.89	4500.50	3.89	4500.50
4.	Const. of Diversion road (3nos)	M	19.60	180.00	19.60	180
5.	Const. of flexible pavement					
	a) New Construction	km	375.21	8.90	375.21	8.90
	b) Surfacing					

ক্র: নং	ডিপিপি অনুযায়ী কাজের অংগ	একক	ডিপিপি অনুযায়ী পরিকল্পিত লক্ষ্যমাত্রা		প্রকৃত বাস্তবায়ন	
			বাস্তব	আর্থিক	বাস্তব (%)	আর্থিক (%)
১	২	৩	৪	৫	৬	৭
	i) 5.50m wide (existing)	km	77.16	4.00	77.16	4.00
	ii) 3.66m wide (new)	km	202.50	16.00	202.50	16.00
6.	Constuction of Hard shoulder	km	456.96	20.00	456.96	20.00
7.	Construction of Bridge					
	a) RCC Bridge	M	1547.25	201.24	1454.70	201.24m (p)
	b) Bailey Bridge (1no)	M	85.00	67.08	85.00	67308
8.	Construction Culvert	M	286.85	58	286.85	58.00
9.	Protection work					
10.	Sign & Signal, km post etc.	km	10.00	20.00	10.00	
11.	Maintenance at the time of construction	LS	200.00	LS	195.63	
12.	Servey & Design	LS	6.00	LS	5.00	
13.	EIA Study Cost	LS	4.00	LS		
14.	Hydrological & Morphological study	km	40.00	7.00	40.00	7.00
	Sub-Total Tk =		6077.12		5951.50	
Tangail Portion						
1.	Plantation	km	16.00	32.00	-	-
2.	Land Accusation	Hector	812.50	81.25	-	-
3.	Widening of Road Embankment	Lm3	1290.00	90.9	1290.00	9.09
4.	Flexible pavement					
	a) Flexible pavement New	km	1559.19	32.50	1559.19	32.50
	b) Surfacing	km	572.20	32.50	572.20	32.50
5.	Hard shoulder	km	893.60	32.50	893.60	32.50
6.	Construction of R.C.C Bridge	m	1428.00	204.00	1428.00	199.71
7.	Construction of Box Culvert	m	146.40	36.60	146.40	36.60
8.	Protection work					
	a) Brick mat racing	m2	200.00	19300.00	197.96	19103.00
	b) Surface Drain	m	124.20	5400.00	124.20	5400.00
	c) Tow-Wall	m	97.20	1200.00	97.20	1200.00
9.	Ferry Ghat Maintenance	Nos	100.00	1.00	99.75	1.00
10.	Sign & Signal km post etc.	km	18.00	32.50	18.00	32.50
11.	Maintenance during Construction	LS	250.00	LS	250.00	LS
12.	Survey & Design	LS	10.00	LS	10.00	LS
13.	EIA	LS	1.00	LS	1.00	LS
	Sub-Total =		7518.29		6687.00	
	Total =		13595.41		12639.00	

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

৭। সাধারণ পর্যবেক্ষণঃ

- ৭.১। **পটভূমি ও উদ্দেশ্যঃ** প্রকল্পটির মূল উদ্দেশ্য হলো আরিচা-ঘিওর-দৌলতপুর-টাঙ্গাইল সড়কের ২০ কিঃমিঃ (মানিকগঞ্জ সড়ক বিভাগ অংশ) সড়ক উন্নয়ন ও ১৪তম কিঃমিঃ সেতু ও কালভার্ট নির্মাণ এবং টাঙ্গাইল সড়ক বিভাগ অংশ ৩২.৫০ কিঃমিঃ সড়ক উন্নয়ন ও ব্রীজ/কালভার্ট নির্মাণ করে যোগাযোগ ব্যবস্থার উন্নততর করা।
- ৭.৩। **প্রকল্প অনুমোদন এবং সংশোধনঃ** প্রকল্পটি গত ০৯/০১/২০০৫ তারিখে অনুষ্ঠিত একনেক সভায় ৮৬৪৩.২৮ লক্ষ টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে জুলাই, ২০০৪ হতে জুন ২০০৭ মেয়াদে বাস্তবায়নের জন্য অনুমোদিত হয়। পরবর্তীতে প্রকল্পটির সংশোধিত প্রস্তাব ১৮/০৮/২০০৯ তারিখে অনুষ্ঠিত একনেক সভায় অনুমোদিত হয়। উক্ত সংশোধিত অনুমোদন মোতাবেক প্রকল্পটির প্রাক্কলিত ব্যয় ধরা হয় ১৩৫৯৫.৪১ লক্ষ টাকা এবং বাস্তবায়নকাল জুলাই, ২০০৪ হতে জুন, ২০১২ পর্যন্ত। এরপর প্রকল্পটির মেয়াদ ব্যয় বৃদ্ধি ব্যতিরেকে দু' দফায় জুন ২০১৪ পর্যন্ত আরও দু' বছর বৃদ্ধি করা হয়।
- ৮। **প্রকল্প পরিদর্শনঃ** আইএমইডি কর্তৃক প্রকল্প এলাকার বাস্তবায়িত কাজ গত ২৪ জুন, ২০১৫ তারিখে পরিদর্শন করা হয়। পরিদর্শনকালে নির্বাহী প্রকৌশলী, মানিকগঞ্জ এবং নির্বাহী প্রকৌশলী, টাঙ্গাইল উপস্থিত ছিলেন। প্রকল্প সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তাদের সঙ্গে আলোচনা, প্রাপ্ত তথ্য বিশ্লেষণ ও পিসিআর এর তথ্যের ভিত্তিতে প্রতিবেদনটি প্রণয়ন করা হয়েছে। নিম্নে পরিদর্শিত স্কিমগুলোর সংক্ষিপ্ত বর্ণনা দেওয়া হলঃ
- ৮.১। **আরিচা-ঘিওর-দৌলতপুর-টাঙ্গাইল সড়কের ২০ কিঃমিঃ সড়ক উন্নয়ন (মানিকগঞ্জ অংশ):** সড়কটি আরিচা সড়কের ৭৯ কিঃমিঃ এ বরংগাইল নামক স্থান থেকে শুরু হয়ে ঘিওর, দৌলতপুর, নাগরপুর, দেলদুয়ার উপজেলা হয়ে টাঙ্গাইল শহরের সঙ্গে মিলিত হয়েছে। সড়কের মোট দৈর্ঘ্য ৫৫.৫০ কিঃমিঃ; তন্মধ্যে মানিকগঞ্জ অংশে দৌলতপুর পর্যন্ত ২০ কিঃমিঃ এবং টাঙ্গাইল অংশে ৩২.৫০ কিঃমিঃ। অনুমোদিত আরডিপিপিতে এ অংশের জন্য মোট ৬০৭৭.১২ লক্ষ টাকার সংস্থান ছিল। প্রকল্প সমাপ্তির সময় অর্থাৎ জুন ২০১৪ পর্যন্ত এ অংশের জন্য ৫৯৫১.৫০ লক্ষ টাকা ব্যয় হয়েছে। পরিদর্শনকালে প্রকল্পের মানিকগঞ্জ অংশের সড়কসমূহের ভৌত কাজ সরেজমিনে দেখা হয়। এ সড়কের মোট দৈর্ঘ্য ২০ কিঃমিঃ। প্রকল্পের আওতায় এ অংশের ২০.৫৭ হেক্টর ভূমি অধিগ্রহণ করা হয়েছে এবং একাজে মোট ৫৩০.৪৬ লক্ষ টাকা ব্যয় হয়েছে। এছাড়া প্রকল্পের আওতায় ২০.০০ কিঃমিঃ হার্ড শোল্ডার নির্মাণ করা হয়। পরিদর্শনকালে দেখা যায় যে, সড়কের নতুন করে সার্ফেসিং এর কাজ করা হয়েছে। নির্বাহী প্রকৌশলী, মানিকগঞ্জ আইএমইডিকে অবহিত করেন যে, সওজ নির্মিত সড়কের ক্ষেত্রে নির্মাণের পর তৃতীয় বছরে রক্ষণাবেক্ষণের কাজ করা হয়। সড়ক ও জনপথ বিভাগের রাজস্ব খাত হতে এর ব্যয় নির্বাহ করা হয়ে থাকে। মানিকগঞ্জ অংশের কাজ ২০০৯ এর প্রথমভাগে শেষ হয়েছে। পরবর্তীতে সড়কটি চলাচলের অনুপযোগী হয়ে পড়ায় ২০১৪ সালে 'পেরিওডিক্যাল মেইনটেন্যান্স প্রোগ্রাম (পিএমপি)'-এর আওতায় এ সড়কের সংস্কার করা হয়েছে। পরিদর্শনের সময় সড়কটি পুরোপুরি যান চলাচলের উপযোগী রয়েছে দেখা যায়। সড়কে নতুন করে সীলকোট বসানোর কারণে প্রকল্পের আওতায় পূর্বের নির্মাণ কাজ পর্যবেক্ষণ করা যায়নি। পরিদর্শনের সময় দেখা যায় যে, সড়কের ০+৩০০মিঃ চেইনেজে প্রতিরক্ষা দেয়ালের কংক্রিট স্লাব সরে গিয়েছে। এটি দ্রুত মেরামতের উদ্যোগ গ্রহণ করা প্রয়োজন মর্মে আইএমইডির পক্ষ থেকে অভিমত ব্যক্ত করা হয়। এছাড়া সড়কের ২০তম কিঃমিঃ এ বড় আকারের রেইনকাট দেখা যায়। এটি সংস্কারের উদ্যোগ গ্রহণ করা হবে মর্মে নির্বাহী প্রকৌশলী, মানিকগঞ্জ আইএইডি'কে অবহিত করেন।



রেইনকাট



প্রতিরক্ষা দেয়ালের কংক্রিট স্লাব সরে যাওয়া

পরিদর্শনকালে এ সড়কের ৩য় কিঃমিঃ এর দোতরা সেতুটি দেখা হয়। সেতুটিতে বাহ্যিকভাবে বড় কোন ত্রুটি চোখে পড়েনি। মোট ২ স্প্যান বিশিষ্ট সেতুটির দৈর্ঘ্য ৭২.৪৪ মিটার। ঠিকাদার প্রতিষ্ঠান মেসার্স মাইনুদ্দীন বাশি কর্তৃক ৩২৯.২৪ লক্ষ টাকা ব্যয়ে সেতুটির নির্মাণ কাজ ১৪/০৫/২০০৬ তারিখে শুরু হয় এবং ১২/০২/২০১০ তারিখে এর নির্মাণ কাজ শেষ হয়। এ সড়কের ১০ম কিঃমিঃ এর তেরশী সেতুটি পরিদর্শন করা হয়। মেসার্স মোঃ হামিল ইকবাল কর্তৃক ৩০.৫০ মিটার দৈর্ঘ্যবিশিষ্ট এ সেতুটির নির্মাণ কাজ ১৫/০১/২০০৯ তারিখে শুরু হয় এবং ১৪/০৭/২০০৯ তারিখে এর নির্মাণ কাজ সমাপ্ত হয়। সেতুটি নির্মাণে মোট ২২৯.৫৫ লক্ষ টাকা ব্যয় হয়। পরিদর্শনের সময় সেতুটিতে বাহ্যিকভাবে বড় কোন ত্রুটি চোখে পড়েনি। পরিদর্শনের সময় এ সড়কের ১৪তম কিঃমিঃ এ মূলকান্দি সেতুটি দেখা হয়। সেতুটির দৈর্ঘ্য ৬৭.৮৪ মিটার। ঠিকাদার প্রতিষ্ঠান মেসার্স নবাবুন ট্রেডার্স লিমিটেড কর্তৃক মোট ৪০০.০৫ লক্ষ টাকায় নির্মিত হয়। এর নির্মাণ কাজ শুরু হয় ১৪/০১/২০০৯ তারিখে এবং ৩১/০৩/২০১১ তারিখে নির্মাণ কাজ শেষ হয়। সেতুটির সংযোগ সড়কের প্রতিরক্ষা দেয়াল ধসে পড়েছে এবং রেইনকাট সৃষ্টি হয়েছে। পরিদর্শনের সময় দেখা যায় যে, ভেঙে যাওয়া অংশ সংস্কারের জন্য ইট সংগ্রহ করে রাখা হয়েছে। এখানে সড়ক বাঁধের স্লোপ অত্যন্ত খাড়া দেখতে পাওয়া যায়। নির্বাহী প্রকৌশলী মানিকগঞ্জ আইএমইডিকে জানান যে, সেতু সংলগ্ন ব্যক্তিগত বসতবাড়ি থাকাতে স্পেসিফিকেশন অনুযায়ী স্লোপ নির্মাণ করা সম্ভব হয়নি। তবে সংযোগ সড়কে প্রতিরক্ষা দেয়াল এবং গাইড পোস্ট নির্মাণ করা হয়েছে, যার একটি অংশ বর্ষায় তীব্র পানির স্রোতে ধসে পড়েছে। শীঘ্রই এ স্থানে সংস্কারমূলক কাজ করা হবে মর্মে নির্বাহী প্রকৌশলী, মানিকগঞ্জ আইএমইডিকে অবহিত করেন। সংযোগ সড়কের প্রতিরক্ষা দেয়াল ধসে পড়া এবং রেইনকাট সৃষ্টি যাওয়ার কারণ খতিয়ে দেখে মন্ত্রণালয় প্রয়োজনীয় ব্যবস্থা গ্রহণ করতে পারে।



মূলকান্দি সেতু



তেরশী সেতু



প্রতিরক্ষা দেয়াল ভেঙে যাওয়া



এপ্রোচ সড়কে রেইনকাট

৮.২। আরিচা-ঘিওর-দৌলতপুর-টাঙ্গাইল সড়ক নির্মাণ (টাঙ্গাইল অংশ):

প্রকল্পের অনুমোদিত আরডিপিপিতে সড়কের টাঙ্গাইল অংশের জন্য ৮১.২৫ হেক্টর ভূমি অধিগ্রহণের জন্য ৮১২.৫০ লক্ষ টাকার সংস্থান ছিল। পিসিআর পরীক্ষান্তে দেখা যায় যে, প্রকল্পের আওতায় কোন জমি অধিগ্রহণ করা হয়নি বিধায় ৮১২.৫০ লক্ষ টাকা পুরোটাই অব্যবহৃত থেকে যায়। প্রকল্পের আরডিপিপিতে ৩২.৫০ কিঃমিঃ হার্ডশোল্ডার নির্মাণের জন্য ৮৯৩.৬০ লক্ষ টাকার সংস্থান ছিল। প্রকল্প সমাপ্তির সময় এ খাতের অর্থ পুরোটাই ব্যয় হয়েছে মর্মে পিসিআর-এ উল্লেখ করা হয়েছে। অনুমোদিত আরডিপিপিতে এ অংশের জন্য মোট ৭৫১৮.১৯ লক্ষ টাকার সংস্থান ছিল। প্রকল্প সমাপ্তির সময় অর্থাৎ জুন ২০১৪ পর্যন্ত এ অংশের জন্য ৬৬৮৭.৫০ লক্ষ টাকা ব্যয় হয়েছে। পরিদর্শনের সময় দেখা যায় যে, সড়কের কিছু অংশে নতুন করে ওভারলেইংয়ের কাজ করা হচ্ছে। নির্বাহী প্রকৌশলী টাঙ্গাইল জানান যে, পিএমপির আওতায় এ সংস্কার কাজ করা হয়েছে। পরিদর্শনের সময় সড়কের ১৯তম কিঃমিঃ এ কালভার্টটি দেখা হয়। এ কালভার্টটির নির্মাণ কাজ ২০০৮-২০০৯ অর্থ বছরে সমাপ্ত হয়েছে মর্মে নির্বাহী প্রকৌশলী, টাঙ্গাইল আইএমইডিকে অবহিত করেন। পরিদর্শনের সময় সড়কের ২০তম কিঃমিঃ এ বড় আকারের রেইনকাট পরিলক্ষিত হয়। এছাড়া সড়কের ১৫ কিঃমিঃ থেকে ১৬তম কিঃমিঃ পর্যন্ত সড়কের অধিকাংশ স্থানে

সীলকোট উঠে যাওয়াসহ রেইনকোট এবং হেয়ার ক্র্যাক দেখা যায়। এর ফলে সড়কের এ অংশটি যানবাহন চলাচলের অনুপযোগী হয়ে যেতে দেখা যায়। স্থানীয় জনগণের সাথে আলাপে জানা যায় যে, এ সড়কে প্রায়ই দুর্ঘটনা ঘটে থাকে। প্রকল্প বাসআবায়নের শুরুর দিকে অর্থাৎ ২০০৫-০৬ অর্থ বছরে এ অংশের কাজ শেষ হওয়ার পর কোন ধরনের সংস্কার কাজ হয়নি মর্মে নির্বাহী প্রকৌশলী, টাঙ্গাইল আইএমইডিকে জানান। তিনি আরও জানান যে, পিএমপির আওতায় বরাদ্দ প্রাপ্তি সাপেক্ষে সড়কের এ অংশ সংস্কার করা হবে। এ সড়কের ২২তম কিঃমিঃ-এ এলেমজানি নদীর উপর নির্মিত সেতুর প্রতিরক্ষামূলক কাজে ব্যবহৃত জিও টেক্সটাইল ব্যাগ সরে যেতে দেখা যায়। এটি সত্বর সংস্কার করা না হলে সেতুটি হুমকীর সম্মুখীন হতে পারে।



সড়কের হেয়ার ক্র্যাক এবং উঁচু শোল্ডার



এপ্রোচ সড়কে রেইনকোট



পটহোল



সীলকোট উঠে যাওয়া



সীলকোট উঠে যাওয়া



এলেমজানি সেতু



সংস্কারকৃত সড়ক



জিও টেক্সটাইল ব্যাগ সরে যাওয়া



ওভারলেইংয়ের কাজ

৯। **ক্রয় কার্যক্রম সংক্রান্ত তথ্য (পিসিআর অনুযায়ী):**

Description of Procurement Goods/works/Consultancy as per bid document)	Tender/Bid/Propssal Cost (in Corer Taka)		Tender/Bid/Personal		Date of Completion of works/Services and supply of Goods	
	As per DPP (Revised)	Contracted value (Revised)	Invitation date	Contract Signing/L.C. Opening date	As per Contract	Actual
1	2	3	4	5	6	7
Manikgonj Portion :						
Construction of road Embankment by earth filling, flexible pavement & RCC box culvert at 1 st (p) & 2 nd (p) km (new alignment)	-	3.72	-	20/12/2005	19/05/2006	27/02/2009
Construction of road Embankment	-	3.50	-	20/12/2005	19/05/2006	02/03/2009

Description of Procurement Goods/works/Consultancy as per bid document)	Tender/Bid/Propssal Cost (in Corer Taka)		Tender/Bid/Personal		Date of Completion of works/Services and supply of Goods	
	As per DPP (Revised)	Contracted value (Revised)	Invitation date	Contract Signing/L.C. Opening date	As per Contract	Actual
1	2	3	4	5	6	7
by earth filling, flexible pavement & RCC box culvert at 2 nd (p) km (new alignment)						
Construction of road Embankment by earth filling, flexible pavement & RCC box culvert at 3 rd (p) & (p) km (new alignment)	-	3.64	-	20/12/2005	19/05/2006	25/03/2009
Construction of road Embankment by earth filling, flexible pavement & RCC box culvert at 5 th (p) & 6 th (p) & 7 th (p) km (new alignment)	-	3.73	-	20/12/2005	19/05/2006	19/04/2009
Construction of RCC box culvert at 5 th to 7 th km & Surfacing work over existing pavement from 1 st to 5 th (p), 6 th (p), 14 th (p), 15 th (p), 17 th (p) & 18 th (p) km	-	3.23	-	20/12/2005	19/05/2006	20/03/2009
Construction of 2X36.22m P.C. Girder Bridge (Dotara Bridge) over permanent foundation at 3 rd km	-	3.30	-	14/05/2006	14/05/2007	12/02/2010
River bank revetment work at Ghior khal Bridge embankment (Right side bank)	-	2.27	-	13/04/2008	10/10/2008	25/05/2011
River bank revetment work at Ghior khal Bridge embankment (Left side bank)	-	2.07	-	13/04/2008	10/09/2008	25/05/2011
Construction of 30X50m Long P.C. Girder Bridge at 6 th km (new alignment)	-	2.31	-	15/01/2009	15/07/2009	14/07/2009
Construction of 30X50m Long P.C. Girder Bridge at 4 th km (new alignment)	-	2.33	-	15/01/2009	15/07/2009	14/07/2009
Construction of 67.84 (2X33.54m) Long P.C. Girder Bridge at 4 th km (New alignment)	-	4.01	-	14/01/2009	13/01/2010	31/03/2011
Construction of 30.50m Long P.C. Girder Bridge at 5 th km (Bridge no.15/1) of Aricha-Ghior-Daulatpur-Nagarapur-Tangail Road	-	2.13	-	26/06/2011	23/12/2011	16/10/2011

Description of Procurement Goods/works/Consultancy as per bid document)	Tender/Bid/Propssal Cost (in Corer Taka)		Tender/Bid/Personal		Date of Completion of works/Services and supply of Goods	
	As per DPP (Revised)	Contracted value (Revised)	Invitation date	Contract Signing/L.C. Opening date	As per Contract	Actual
1	2	3	4	5	6	7
Tangail Portion :						
Construction of 92.97m Long (3X 30.50m) P.C Girder Bridge over Elemjani River at Hingangar at 45 th km of Aricha-Ghior-Daulatpur-Nagorpur-Tangail Road, under Road Division Tangail, during the year 2009-2010	-	5.00	15/09/2009	01/02/2010	31/01/2012	17/09/2013
Construction of 48.80m Long P.C Girder Bridge over Elemjani River at Hingangar at 53 th km of Aricha-Ghior-Daulatpur-Nagorpur-Tangail Road, under Road Division Tangail, during the year 2009-2010		3.93	15/09/2009	01/02/2010	31/01/2011	17/09/2013
Construction of Flexible oavement in/c hard shoulder & surfacing work at 30 th (p), 32 nd (p), 34 th (p), 35 th (p), 36 th (p) 37 th (p) km of Aricha-Ghior-Daulatpur-Nagarpur-Tangail Road under Road Division Tangail, during the year 2010-2011	-	5.28	10/11/2010	20/04/2011	18/10/2011	03/12/2011
Construction of 36.60m Long P.C Girder Bridge at 47 th km, 21.34m long R.C.C Girder Bridge at 43 rd km & R.C.C Box Culvert Gap No 41/2 at 41 st km of Aricha-Ghior-Daulatpur-Nagarpur-Tangail Road under Road Division Tangail, during the year 2010-2011	-	7.28	04/01/2011	04/07/2011	03/07/2012	20/01/2014

১০। প্রকল্পের সার্বিক অগ্রগতিঃ প্রকল্পের শুরু হতে মে, ২০১৫ পর্যন্ত ক্রমপুঞ্জিত আর্থিক অগ্রগতি হয়েছে মোট ১২৬৩৯.০০ লক্ষ টাকা যা অনুমোদিত প্রাক্কলিত ব্যয়ের ৯২.৯৭%। প্রকল্পের বছরভিত্তিক সংশোধিত এডিপি বরাদ্দ, অবমুক্ত ও ব্যয়ের চিত্র নিম্নরূপঃ

অর্থ বছর	সংশোধিত এডিপি বরাদ্দ			অবমুক্তি	ব্যয়		
	মোট	টাকা	প্রঃ সাঃ		মোট	টাকা	প্রঃসাঃ
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮
২০০৪-২০০৫	৩০০.০০	৩০০.০০	-	৩০০.০০	৩০০.০০	৩০০.০০	-
২০০৫-২০০৬	৯৫০.০০	৯৫০.০০	-	৯৫০.০০	৯৫০.০০	৯৫০.০০	-
২০০৬-২০০৭	১৬০০.০০	১৬০০.০০	-	১৬০০.০০	১৬০০.০০	১৬০০.০০	-
২০০৭-২০০৮	৫০০.০০	৫০০.০০	-	৫০০.০০	৫০০.০০	৫০০.০০	-
২০০৮-২০০৯	১৮০০.০০	১৮০০.০০	-	১৮০০.০০	১৮০০.০০	১৮০০.০০	-
২০০৯-২০১০	২৪০০.০০	২৪০০.০০	-	২৪০০.০০	২৪০০.০০	২৪০০.০০	-
২০১০-২০১১	২১২৫.০০	২১২৫.০০	-	২১২৫.০০	২১২৫.০০	২১২৫.০০	-
২০১১-২০১২	৭০০.০০	৭০০.০০	-	৭০০.০০	৭০০.০০	৭০০.০০	-
২০১২-২০১৩	১৪০০.০০	১৪০০.০০	-	১৪০০.০০	১৪০০.০০	১৪০০.০০	-
২০১৩-২০১৪	৮৬৪.০০	৮৬৪.০০	-	৮৬৪.০০	৮৬৪.০০	৮৬৪.০০	-
উপ-মোট=	১২৬৩৯.০০	১২৬৩৯.০০	-	১২৬৩৯.০০	১২৬৩৯.০০	১২৬৩৯.০০	-

১১। উপকারভোগীদের মতামতঃ

পরিদর্শনকালে স্থানীয় জনগণের সঙ্গে আলাপে জানা গিয়েছে যে, প্রকল্পটি বাস্তবায়নের ফলে যাতায়াত অনেক সহজ হয়েছে। পরিদর্শনকালে নাগরপুর, টাঙ্গাইল বাসস্ট্যান্ডে অপেক্ষমান স্থানীয় জনগণের সাথে আলাপকালে জানা যায় যে, সড়ক নির্মাণের তিন বছরের মধ্যে সীলকোট/কার্পেটিং নষ্ট হয়ে যাওয়াতে সড়কটি যান চলাচলের অনুপযোগী হয়ে পড়ে আছে। এতে করে স্থানীয় জনগণকে চরম দুর্দশার মধ্যে চলাচল করতে হচ্ছে এবং সড়ক নষ্ট থাকার কারণে অনেক দুর্ঘটনা ঘটছে। নির্বাহী প্রকৌশলী, টাঙ্গাইল এ বিষয়ে আইএমইডি'কে জানান যে, পর্যাপ্ত বরাদ্দ না থাকায় সীলকোট নষ্ট হয়ে যাওয়া অংশের সবটুকু মেরামত করা সম্ভব হয়নি, তবে অচিরেই সড়কটি সংস্কারের প্রয়োজনীয় ব্যবস্থা গ্রহণ করা হবে।

১২। **প্রকল্প পরিচালক সম্পর্কিত তথ্যঃ** প্রকল্পের শুরু থেকে শেষ পর্যন্ত ২১ জন কর্মকর্তা প্রকল্প পরিচালকের দায়িত্ব পালন করেছেন। প্রকল্প পরিচালক সংক্রান্ত তথ্যাদি নিচে প্রদান করা হলঃ

ক্র: নং	নাম ও পদবী	পূর্ণকালীন	খন্ডকালীন	যোগদানের তারিখ	বদলীর তারিখ
১	মোঃ আদম আলী গাজী	-	□	১৩-০৪-২০০৪	১৬-১১-২০০৫
১	নুরুল আরেফিন	-	□	১৬-১১-২০০৫	২৯-০৩-২০০৭
৩	মোঃ মোজাম্মেল হক	-	□	২৯-০৩-২০০৭	০৯-০১-২০০৮
৪	মোঃ আসমতদৌলা	-	□	২৭-০১-২০০৮	১৫-১০-২০০৮
৫	মোঃ আব্দুল ওয়াদুদ	-	□	১৫-১০-২০০৮	২৭-১১-২০০৮
৬	কাজী গোলাম মোসআফা	-	□	২৭-১১-২০০৮	০৪-০১-২০০৯
৭	তরুণ তপন দেওয়ান	-	□	০৪-০১-২০০৯	১৫-০৬-২০০৯
৮	মোঃ খুরশিদ আলম	-	□	১৫-০৬-২০০৯	২৯-০৬-২০০৯
৯	তরুণ তপন দেওয়ান	-	□	২৯-০৬-২০০৯	০১-০৭-২০০৯
১০	শাহাব উদ্দিন	-	□	০১-০৭-২০০৯	০৩-১১-২০০৯
১১	এএফএম সিরাজুল ইসলাম	-	□	০৩-১১-২০০৯	১২-১১-২০০৯
১২	শাহাব উদ্দিন	-	□	১২-১১-২০০৯	১৭-১১-২০০৯
১৩	তরুণ তপন দেওয়ান	-	□	১৭-১১-২০০৯	১৭-১২-২০০৯
১৪	এএফএম সিরাজুল ইসলাম	-	□	১৭-১২-২০০৯	১১-০-২০১০
১৫	তরুণ তপন দেওয়ান	-	□	১১-০-২০১০	১৭-০১-২০১০
১৬	মোঃ মোহাম্মদ বায়োজিদ	-	□	১৭-০১-২০১০	২১-০১-২০১০
১৭	মোঃ সোহরাব উদ্দিন মিয়া	-	□	২১-০১-২০১০	০৯-০২-২০১০
১৮	শাহাব উদ্দিন	-	□	০৯-০২-২০১০	০২-০২-২০১১
১৯	মোঃ আব্দুল কুদ্দুস	-	□	০২-০২-২০১১	১০-০১-২০১২
২০	মোঃ মফিজুল ইসলাম	-	□	১০-০১-২০১২	৩০-০১-২০১৩
২১	মোঃ হাবিবুল হক	-	□	৩০-০১-২০১৩	৩০-০৬-২০১৪

১৩। **প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জনঃ**

পরিকল্পিত উদ্দেশ্য	অর্জিত ফলাফল
প্রকল্পটির মূল উদ্দেশ্য হলো আরিচা-ঘিওর-দৌলতপুর-টাঙ্গাইল সড়কের ২০ কিঃমিঃ (মানিকগঞ্জ সড়ক বিভাগ অংশ) সড়ক উন্নয়ন ও ১৪তম কিঃমিঃ সেতু ও কালভার্ট নির্মাণ এবং টাঙ্গাইল রোড ডিভিশন ৩২.৫০ কিঃমিঃ সড়ক উন্নয়ন ও ব্রিজ/কালভার্ট নির্মাণ করে যোগাযোগ ব্যবস্থার উন্নততর করা।	প্রকল্পের আওতায় আরিচা-ঘিওর-দৌলতপুর-টাঙ্গাইল সড়কের সড়ক উন্নয়ন ও সেতু/কালভার্ট নির্মাণ করা হয়েছে। এর ফলে এ এলাকার যোগাযোগ ব্যবস্থার উন্নয়ন ঘটেছে।

১৪। উদ্দেশ্য পুরোপুরি অর্জিত না হলে এর কারণঃ প্রযোজ্য নয়।

১৫। অডিট সংক্রান্তঃ প্রকল্পটির ইনটারনাল অডিট সম্পন্ন হলেও এক্সটারনাল অডিট এখনও সম্পন্ন হয়নি।

১৬। প্রকল্প বাস্তবায়ন সমস্যাঃ

১৬.১। ঘন ঘন প্রকল্প পরিচালক বদলী : জুলাই, ২০০৪ হতে জুন, ২০১৪ অর্থাৎ ১০ (দশ) বছর মেয়াদে বাস্তবায়িত প্রকল্পে মোট ২১ (একুশ) জন প্রকল্প পরিচালক নিয়োগ দেওয়া হয়েছে। প্রকল্পের কাঙ্ক্ষিত সুফল টেকসই করতে প্রকল্পের আওতায় গৃহীত কার্যক্রম মানসম্পন্নভাবে সম্পাদন করা প্রয়োজন। ঘন ঘন প্রকল্প পরিচালক বদল হলে প্রকল্পের কাজ যথাযথভাবে তদারকি বিঘ্নিত হয়। এর ফলে প্রকল্পের কার্যক্রম গুণগত মান বজায় রেখে সম্পাদন করা সম্ভব হয় না। প্রকল্পের সুফল সুবিধাভোগীদের নিকট ঠিকমত পৌঁছে দিতে এবং টেকসই করার লক্ষ্যে ভবিষ্যতে এ ধরনের বড় প্রকল্পে স্থায়ী প্রকল্প পরিচালকের পদায়ন করা আবশ্যিক।

১৬.২ ডিপিপি/আরডিপিপি অনুযায়ী এডিপি/সংশোধিত এডিপিতে প্রয়োজনীয় বরাদ্দ না পাওয়াঃ প্রকল্পটির অনুমোদিত ডিপিপি অনুযায়ী এডিপি/সংশোধিত এডিপিতে বছরভিত্তিক বরাদ্দ পাওয়া যায়নি। আলোচ্য প্রকল্পের ১ম সংশোধিত ডিপিপি'তে ২০০৯-১০, ২০১০-১১ এবং ২০১১-১২ অর্থ বছরের জন্য যথাক্রমে ৩১৭৪.১৯ লক্ষ টাকা, ৩১৪৭.৪৬ লক্ষ টাকা, এবং ২৫২৩.৭৬ লক্ষ টাকার সংস্থান থাকলেও ২০০৯-১০, ২০১০-১১ এবং ২০১১-১২ অর্থ বছরের এডিপিতে প্রকল্পটির অনুকূলে যথাক্রমে ২৪০০.০০ লক্ষ টাকা, ২১২৫.০০ লক্ষ টাকা, ৭০০.০০ লক্ষ টাকা বরাদ্দ পাওয়া যায়। এর ফলে প্রকল্পটির সমস্ত কাজ নির্ধারিত সময়ে বাস্তবায়ন বিঘ্নিত হয়। প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জন তথা এর সুফল টেকসইকরণের লক্ষ্যে নির্ধারিত সময়ে বাস্তবায়ন প্রয়োজন। কেননা দীর্ঘ সময় ধরে সড়কের মত নির্মাণধর্মী কাজ চলমান থাকলে প্রকল্প সমাপ্তির পূর্বেই প্রথমদিকে সম্পাদিত কাজের রক্ষণাবেক্ষণ প্রয়োজন দেখা দেয়। এ ধরনের প্রবণতা পরিহারের জন্য এমটিবিএফভুক্ত মন্ত্রণালয় হিসেবে প্রকল্পের ডিপিপি'র সংস্থান অনুযায়ী বরাদ্দের বিষয়টি পুঞ্জানুপুঞ্জভাবে যাচাই করা আবশ্যিক মর্মে প্রতীয়মান হয়। এছাড়া এমটিবিএফভুক্ত মন্ত্রণালয় হিসেবে নতুন প্রকল্প গ্রহণ করার পূর্বে সড়ক পরিবহন ও সেতু মন্ত্রণালয়ের খোক বরাদ্দ অনুযায়ী প্রকল্প গ্রহণ এবং নির্ধারিত সময়ে প্রকল্প সমাপ্তির লক্ষ্যে প্রয়োজনীয় অর্থ বরাদ্দ নিশ্চিতকরণসহ নিয়মিত মনিটরিং করা প্রয়োজন।

১৬.৩ প্রকল্পের বাস্তবায়ন মেয়াদকাল বৃদ্ধি ও ব্যয় বৃদ্ধিঃ প্রকল্পটি গত ০৯/০১/২০০৫ তারিখে অনুষ্ঠিত একনেক সভায় ৮৬৪৩.২৮ লক্ষ টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে জুলাই, ২০০৪ হতে জুন ২০০৭ মেয়াদে বাস্তবায়নের জন্য অনুমোদিত হয়। পরবর্তীতে ১৯৯৮ সালে মানিকগঞ্জ জেলার ঘিওর ও দৌলতপুরের মধ্যবর্তী প্রায় ৯ কিঃমিঃ সড়ক ব্যাপক ক্ষতি হওয়ায় উক্ত অংশে হাইডোলজিক্যাল ও মরফোলজিক্যাল সমীক্ষার ভিত্তিতে এ্যালাইনমেন্ট পুনঃনির্ধারণ, সড়ক বাঁধের উচ্চতা, স্লোপ, প্রতিরক্ষামূলক কাজ এবং সেতু ও কালভার্টসমূহের সংখ্যা অবস্থান এবং ওপেনিং এর পরিমাণ পরিবর্তনের কারণে প্রকল্পটি সংশোধনের প্রয়োজন দেখা দেয়। এ প্রেক্ষিতে এ সকল বিষয় অন্তর্ভুক্ত করে প্রকল্পটির সংশোধিত প্রস্তাব ১৮/০৮/২০০৯ তারিখে অনুষ্ঠিত একনেক সভায় অনুমোদিত হয়। উক্ত সংশোধিত অনুমোদন মোতাবেক প্রকল্পটির প্রাক্কলিত ব্যয় ধরা হয় ১৩৫৯৫.৪১ লক্ষ টাকা এবং বাস্তবায়নকাল জুলাই, ২০০৪ হতে জুন, ২০১২ পর্যন্ত। পরবর্তীতে প্রকল্পটির মেয়াদ ব্যয় বৃদ্ধি ব্যতিরেকে দুই দফায় জুন ২০১৪ পর্যন্ত আরও দুই বছর বৃদ্ধি করা হয়। অর্থাৎ প্রকল্পটির ব্যয় ১৪৬.২৩% এবং মেয়াদ ২৩৩.৩৪% বৃদ্ধি পায়। দেশজ সম্পদের সুষ্ঠু ব্যবহার নিশ্চিতকল্পে এবং প্রকল্পের সুফল টেকসই করার লক্ষ্যে ভবিষ্যতে মন্ত্রণালয়াদীন অন্যান্য প্রকল্প ডিজাইন ও বাস্তবায়নে এ প্রবণতা নিরুৎসাহিত করা এবং সে জন্য মন্ত্রণালয়/সংস্থা যথাযথভাবে অর্থাৎ সময়, ভৌগলিক এলাকা এবং ব্যয় ইত্যাদি সঠিকভাবে বিবেচনায় রেখে প্রকল্প প্রণয়ন করা আবশ্যিক।

১৭। বিশেষ পর্যবেক্ষণঃ পিসিআর ফরম্যাটের একটি গুরুত্বপূর্ণ অংশ হচ্ছে এর Part G. Descriptive Report যেখানে প্রকল্পের অর্জিত ফলাফল, প্রকল্পের স্থায়িত্ব, দারিদ্র দূরীকরণে প্রকল্পের ভূমিকাসহ বাস্তবায়নকালীন সময়ে কোন সমস্যা সৃষ্টি হয়েছে কী না, হলে তা প্রতিকারের জন্য কী কী পদক্ষেপ গ্রহণ করা হয়েছে তার উল্লেখ করা হয়। আলোচ্য প্রকল্পের পিসিআর-এ উপরোক্ত অংশটি সড়ক পরিবহন ও সেতু মন্ত্রণালয় কর্তৃক পূরণ করা হয়নি। এর ফলে প্রকল্পটির সমাপ্তি মূল্যায়ন প্রতিবেদনটি যথাযথভাবে প্রণয়নের কাজ বিঘ্নিত হয়েছে। ভবিষ্যতে পিসিআর ফর্মের সকল অংশ যাতে যথাযথভাবে পূরণ করা হয়, সে বিষয়ে সড়ক পরিবহন ও সেতু মন্ত্রণালয়ের সচেতন হওয়া প্রয়োজন।

১৮। মতামতঃ

- ১৮.১। প্রকল্পটির ব্যয় ১৪৬.২৩% এবং মেয়াদ ২৩৩.৩৪% বৃদ্ধি পেয়েছে। দেশজ সম্পদের সুষ্ঠু ব্যবহার নিশ্চিতকল্পে এবং প্রকল্পের সুফল টেকসই করার লক্ষ্যে ভবিষ্যতে মন্ত্রণালয়াদীন অন্যান্য প্রকল্প ডিজাইন ও বাস্তবায়নে এ প্রবণতা নিরুৎসাহিত করতে হবে এবং সে জন্য মন্ত্রণালয়/সংস্থা যথাযথভাবে অর্থাৎ সময়, ভৌগলিক এলাকা এবং ব্যয় ইত্যাদি সঠিকভাবে বিবেচনায় রেখে প্রকল্প প্রণয়ন করতে হবে (অনুচ্ছেদ-১৬.৩);
- ১৮.২। সড়কের যেসব স্থানে রেইনকোট, সীলকোট উঠে যাওয়া, পটহোল হয়েছে তা সংস্কারের উদ্যোগ গ্রহণ করতে হবে (অনুচ্ছেদ-৮.১ ও ৮.২);
- ১৮.৩। মুলকান্দি সেতুর দৌলতপুর উপজেলা প্রান্তে প্রতিরক্ষা দেয়াল ভেঙে যে বড় আকারের গর্ত সৃষ্টি হয়েছে তার কারণ খতিয়ে দেখে মন্ত্রণালয় প্রয়োজনীয় ব্যবস্থা গ্রহণ করবে (অনুচ্ছেদ- ৮.১);
- ১৮.৪। এমটিবিএফভুক্ত মন্ত্রণালয় হিসেবে নতুন প্রকল্প গ্রহণ করার পূর্বে সড়ক পরিবহন ও সেতু মন্ত্রণালয়ের প্রকল্পে ডিপিপি'র সংস্থান অনুযায়ী অর্থায়ন প্রাপ্তির বিষয়টি পুঙ্খানুপুঙ্খভাবে যাচাই করতে হবে। এছাড়া নতুন প্রকল্প গ্রহণ করার পূর্বে সড়ক পরিবহন ও সেতু মন্ত্রণালয়ের এমটিবিএফ-এর থোক বরাদ্দ অনুযায়ী প্রকল্প গ্রহণ এবং নির্ধারিত সময়ে প্রকল্প সমাপ্তির লক্ষ্যে প্রয়োজনীয় অর্থ বরাদ্দ নিশ্চিতকরণসহ নিয়মিত মনিটরিং করতে হবে (অনুচ্ছেদ-১৬.২);
- ১৮.৫। যথাসময়ে এবং সুষ্ঠু বাস্তবায়ন নিশ্চিতকরণের লক্ষ্যে বৃহদাকার প্রকল্পে একক এবং স্থায়ী প্রকল্প পরিচালক নিয়োগ প্রদান নিশ্চিত করতে হবে (অনুচ্ছেদ-১৬.১);
- ১৮.৬। প্রকল্পটির External Audit সম্পাদনের ব্যবস্থা গ্রহণ করতে হবে এবং এতে কোন আপত্তি উত্থাপিত হলে তা নিষ্পত্তির উদ্যোগ গ্রহণ করতে হবে (অনুচ্ছেদ-১৫); এবং
- ১৮.৭। ভবিষ্যতে পিসিআর ফর্মের Part G. Descriptive Report-সহ সকল অংশ যথাযথভাবে পূরণের বিষয়ে সড়ক পরিবহন ও সেতু মন্ত্রণালয় প্রয়োজনীয় ব্যবস্থা গ্রহণ করবে (অনুচ্ছেদ-১৭)।

“কিশোরগঞ্জ-করিমগঞ্জ-চামড়াঘাট-মিঠামইন (কিশোরগঞ্জ-চামড়াঘাট অংশ) সড়ক উন্নয়ন ”
শীর্ষক প্রকল্পের মূল্যায়ন প্রতিবেদন
(সমাপ্তঃ জুন, ২০১৪)

- ১। প্রকল্পের নাম : কিশোরগঞ্জ-করিমগঞ্জ-চামড়াঘাট-মিঠামইন (কিশোরগঞ্জ-চামড়াঘাট অংশ) সড়ক উন্নয়ন
- ২। প্রকল্পের অবস্থান : কিশোরগঞ্জ সদর/করিমগঞ্জ উপজেলা
- ৩। বাস্তবায়নকারী সংস্থা : সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর
- ৪। প্রশাসনিক মন্ত্রণালয় : সড়ক পরিবহন ও সেতু মন্ত্রণালয়।

৫। প্রকল্পের বাস্তবায়ন সময় ও ব্যয় :

(লক্ষ টাকায়)

প্রাক্কলিত ব্যয় (প্রঃ সাঃ)		প্রকৃত ব্যয় (প্রঃ সাঃ)	পরিকল্পিত বাস্তবায়নকাল		প্রকৃত বাস্তবায়নকাল	অতিক্রান্ত ব্যয় (মূল প্রাক্কলিত ব্যয়ের %)	অতিক্রান্ত সময় (মূল বাস্তবায়ন কালের %)
মূল	সর্বশেষ সংশোধিত		মূল	সর্বশেষ সংশোধিত			
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮
১৮৫৬.২০	২৪৯৭.৮৫	২১৬১.৫৫	জুলাই, ২০০৬ হতে জুন, ২০০৮	জুলাই, ২০০৬ হতে জুন, ২০১০	জুলাই, ২০০৭ হতে জুন, ২০১৪	১৬.৪৫%	৩০০%

০৫। প্রকল্পের অংশভিত্তিক বাস্তবায়ন (পিসিআর এর ভিত্তিতে):

(লক্ষ টাকায়)

Sl.No	Items of Work (as per PP)	Unit	Target (as per PP)		Actual Progress	
			Financial	Physical (Quantity)	Financial	Physical (Quantity)
1	2	3	4	5	6	7
১.	Land acquisition	Hactor	906.92	15.799	653.26	6.809
২.	Construction of Flexible pavement					
৩.	Earth work in Road embankment (Widening/ Raising	Cum	110.00	1.70	110.00	1.185
৪.	Construction of Hard shoulders	km.	410.00	20.00	410.00	19.12
৫.	Strengthening of existing pavement	km.	130.00	8.50	110.16	7.18
৬.	Construction of new flexible pavement	km.	66.50	1.07	32.00	0.90
৭.	Surfacing (Over lay)	km.	410.00	20.00	398.76	18.57

Sl.No	Items of Work (as per PP)	Unit	Target (as per PP)		Actual Progress	
			Financial	Physical (Quantity)	Financial	Physical (Quantity)
1	2	3	4	5	6	7
৮.	Construction of RCC bridge	m	328.93	65.30	325.52	63.39
৯.	Construction of RCC box culvert	m	60.00	25.00	48.50	20.50
১০.	protective works	Sqm.	15.00	547.20	12.85	525.00
১১.	Construction of drain	m	25.00	2000.00	25.00	1880.89
১২.	Installation of sign, signal	No	3.00	30.00	3.00	30.00
১৩.	Installation of km. post	No.	1.00	20.00	1.00	15.00
১৪.	Tree plantation	km.	1.50	3.75	1.50	3.75
১৫.	Maintenance of during construction	L.S.	30.00		30.00	L.S.
Total =			2497.85		2161.55	

৭। প্রকল্প পরিচালক সংক্রান্ত তথ্যাদিঃ প্রকল্পটি সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের মাঠ পর্যায়ের নিজস্ব জনবল দ্বারা বাস্তবায়িত হয়েছে।
প্রকল্প পরিচালক সংক্রান্ত তথ্য নিম্নরূপঃ

ক্র: নং	প্রকল্প পরিচালকের নাম ও পদবী	দায়িত্বের ধরণ	কর্মকাল	
			যোগদান	বদলী
১.	Mr. Nurul Arefin ACE, RHD, Dhaka Zone, Dhaka	খন্ডকালীন	01/07 /06	29/03/07
২.	Md. Mujammel Hoque ACE, RHD, Dhaka Zone, Dhaka	খন্ডকালীন	29/03/07	09/01/08
৩.	Mohammad Asmatuddowla ACE, RHD, Dhaka Zone, Dhaka	খন্ডকালীন	27/01/08	15/10/08
৪.	Mohammad Abdul Wadud ACE, RHD, Dhaka Zone, Dhaka	খন্ডকালীন	15/10/08	27/11/08
৫.	Mr. Kazi Golam Mostofa ACE, RHD, Dhaka Zone, Dhaka	খন্ডকালীন	27/11/08	04/01/09
৬.	Tarun Tapan Dewan ACE, RHD, Dhaka Zone, Dhaka	খন্ডকালীন	04/01/09	15/06/09
৭.	Md.Khurshid Alam ACE, RHD, Dhaka Zone, Dhaka	খন্ডকালীন	15/06/09	29/06/09
৮.	Tarun Tapan Dewan ACE, RHD, Dhaka Zone, Dhaka	খন্ডকালীন	29/06/09	01/07/09
৯.	Shahabuddin ACE, RHD, Dhaka Zone, Dhaka	খন্ডকালীন	01/07/09	03/11/09
১০.	AFM Shirazul Islam ACE, RHD, Dhaka Zone, Dhaka	খন্ডকালীন	03/11/09	12/11/09
১১.	Shahabuddin ACE, RHD, Dhaka Zone, Dhaka	খন্ডকালীন	12/11/09	17/11/09
১২.	Tarun Tapan Dewan ACE, RHD, Dhaka Zone, Dhaka	খন্ডকালীন	17/11/09	17/12/09
১৩.	AFM Shirazul Islam ACE, RHD, Dhaka Zone, Dhaka	খন্ডকালীন	17/12/09	11/01/10

ক্র: নং	প্রকল্প পরিচালকের নাম ও পদবী	দায়িত্বের ধরণ	কর্মকাল	
			যোগদান	বদলী
১৪.	Tarun Tapan Dewan ACE, RHD, Dhaka Zone, Dhaka	খন্ডকালীন	11/01/10	17/01/10
১৫.	Md. Bayzeed ACE, RHD, Dhaka Zone, Dhaka	খন্ডকালীন	17/01/10	21/01/10
১৬.	Md. Shuhrab Uddin Mia ACE, RHD, Dhaka Zone, Dhaka	খন্ডকালীন	21/01/10	09/02/10
১৭.	Shabuddin ACE, RHD, Dhaka Zone, Dhaka	খন্ডকালীন	09/02/10	02/02/11
১৮.	Md. Abdul Kuddus ACE, RHD, Dhaka Zone, Dhaka	খন্ডকালীন	02/02/11	10/01/12
১৯.	Md. Mafizul Islam ACE, RHD, Dhaka Zone, Dhaka	খন্ডকালীন	12/01/12	31/01/13
২০.	Md. Habibul Hoque ACE, RHD, Dhaka Zone, Dhaka	খন্ডকালীন	26/02/13	09/07/14

সংশ্লিষ্ট ছক পর্যালোচনায় দেখা যায়, বর্ণিত প্রকল্পে মোট ২০ জন প্রকল্প পরিচালক দায়িত্ব পালন করেছেন। তাঁদের অধিকাংশের মেয়াদ ১ বছরেরও কম। বর্ণিত প্রকল্পের ক্ষেত্রে ২ বছর মেয়াদে ১৮৫৬.২০ লক্ষ টাকায় প্রকল্পটি বাস্তবায়নের নিমিত্তে অনুমোদন করা হলেও প্রকল্পের প্রকৃত ব্যয় হয়েছে ২১৬১.৫৫ লক্ষ টাকা এবং বাস্তবায়ন সময় লেগেছে ৮ বছর। অর্থাৎ ব্যয় বৃদ্ধি পেয়েছে ১৬.৪৫% এবং বাস্তবায়নকাল বৃদ্ধি পেয়েছে ৩০০%। ফলে যথাসময়ে প্রকল্পের সুফল হতে জনগণ বঞ্চিত হয়েছে। ঘন ঘন প্রকল্প পরিচালক বদলের প্রেক্ষিতে প্রকল্প পরিচালকগণ প্রকল্পের কাজ যথাযথভাবে সুপারভিশন ও মনিটরিং করতে পারেন না বিধায় প্রকল্পের বাস্তবায়ন বিঘ্নিত হয়েছে।

৮। ক্রয় সংক্রান্ত তথ্যাদিঃ

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

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

প্রকল্পের অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী মূল পূর্ত কাজ ০৭ টি প্যাকেজের মাধ্যমে ৩৪২১.০০ লক্ষ টাকায় ক্রয়ের সংস্থান ছিল। এ লক্ষ্যে দৈনিক বণিক বার্তা, মানবজমিন, গৃহকোণ ও দি ফাইন্যান্সিয়াল এক্সপ্রেস পত্রিকা, সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের নিজস্ব ওয়েব সাইট ও সিপিটিইউ এর ওয়েব সাইটে প্যাকেজ গুলোর দরপত্র প্রকাশ করা হয়। দরপত্র উন্মুক্তকরণ কমিটিতে মূল্যায়ন কমিটি হতে ১জন সদস্য অন্তর্ভুক্ত করা হয়েছে। ক্রয়কারী প্রতিষ্ঠান হতে ৬০ দিন সময় দিয়ে দরপত্র গ্রহণ করা হয়েছে। দরপত্র মূল্যায়ন কমিটির সদস্য সংখ্যা ছিল ৭ জন। তন্মধ্যে সংস্থা বহির্ভূত সদস্য ছিল ৩ (তিন) জন। মূল্যায়ন কমিটির আহ্বায়ক ছিলেন তত্ত্বাবধায়ক প্রকৌশলী, ময়মনসিংহ সড়ক সার্কেল। দরপত্র খোলার পর ৭ দিনের মধ্যে দরপত্র মূল্যায়ন করা হয়। অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী, ঢাকা জোন কর্তৃক সবকটি দরপত্র অনুমোদন করা হয়। এ ক্ষেত্রে দরপত্র উন্মুক্তকরণের দিন হতে প্রস্তাব অনুমোদন পর্যন্ত সময় লেগেছে যথাক্রমে ৯০ ও ৯১দিন (প্রস্তাবের বৈধতার গ্রহণযোগ্য মেয়াদ ৬০ হতে ১২০ দিন)। দরপত্র সংক্রান্ত তথ্য নিম্নরূপ:

Desorption of procurement (Goods/works/consultancy) as per bid document		Tender/Bid/Proposal Cost (In lac Taka)		Tender/Bid/Proposal		Date of completion of works/services and supply of goods	
		As per PP	Contract Value	Invitation date	Contract Signing/L.C opening date	As per contract	Actual
1		2	3	4	5	6	7
1	Strengthening, Surface and Construction of Hard Shoulder of existing pavement, earthwork on road embankment & construction of RCC box culverts at 12 th , 13 th & 14 th km. of kishoreganj-karimganj –chamraghat-Mithamain road under Kishoreganj Road division during the year 2007-2008.	299.33	253.79		03/01/2008	01/07/2008	30/06/13
2	Strengthening, Surface and Construction of Hard Shoulder of existing pavement, earthwork on road embankment & construction of RCC box culverts at 15 th , 16 th & 17 th km. of kishoreganj-karimganj-Chamraghat-Mithamain road under kishoreganj Road Division during the year 2007-2008.	271.97	243.78		03/01/2008	01/07/2008	24/09/2008
3	Strengthening, Surfacing and Construction of Hard Shoulder of existing pavement, earthwork on road embankment of Kishoreganj-Karimganj-Chamraghat-Mithamain road under Kishoreganj road Dicision during the year 2006-2007.	290.08	251.24		20/5/2007	17/10/2007	19/05/2008
4	Construction of Hard Shoulder of existing pavement, earthwork on road embankment of Kishoreganj-Karimganj-Chamraghat-Mithamain road under Kishoreganj road Dicision during the year 2007-2008.	204.35	162.46		20/05/2007	17/10/2007	18/02/2008
5	Construction of Hard Shoulder of existing pavement, earthwork on road embankment of Kishoreganj-Karimganj-Chamraghat-Mithamain road under Kishoreganj road Dicision	19.99	11.31		25/06/2009	10/08/2009	10/12/2009

Desorption of procurement (Goods/works/consultancy) as per bid document	Tender/Bid/Proposal Cost (In lac Taka)		Tender/Bid/Proposal		Date of completion of works/services and supply of goods		
	As per PP	Contract Value	Invitation date	Contract Signing/L.C opening date	As per contract	Actual	
	during the year 2009-2010.						
6	Construction of Hard Shoulder of existing pavement, earthwork on road embankment of Kishoreganj-Karimganj-Chamraghat-Mithamain road under Kishoreganj road Dicision during the year 2008-20009.	48.22	37.65		20/05/2007	17/10/2007	18/02/2008
7	Construction of 65.27m long RCC Girder Bridge 16 th km. and surface drain, kilometer post at different km. of kishoreganj-karimganj-Chamraghat-Mithamain road over the Narashunda river.	328.90	334.00		14/12/2005	14/12/2007	

৯। সংশোধিত ডিপিপি বরাদ্দ ও অগ্রগতিঃ

(লক্ষ টাকায়)

অর্থবছর	সংশোধিত বরাদ্দ ও লক্ষ্যমাত্রা				টাকা অবমুক্তি	ব্যয় ও বাস্তব অগ্রগতি			
	মোট	টাকা	প্রকল্প সাহায্য	বাস্তব লক্ষ্যমাত্রা %		মোট	টাকা	প্রকল্প সাহায্য	বাস্তব অগ্রগতি %
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮	৯	১০
২০০৬-২০০৭	৩০০.০০	৩০০.০০		১২.৩৭	৩০০.০০	৩০০.০০	৩০০.০০		১৩.৮৮%
২০০৭-২০০৮	১১০০.০০	১১০০.০০		৪৫.৩৬%	১০২০.৬২	১০২০.৬২	১০২০.৬২		৪৭.২২%
২০০৮-২০০৯	৩০০.০০	৩০০.০০		১২.৩৭%	১৪৫.৯৫	১৪৫.৯৫	১৪৫.৯৫		৬.৭৫%
২০০৯-২০১০	২৩৫.০০	২৩৫.০০		৯.৬৯%	২৩৫.০০	২৩৫.০০	২৩৫.০০		১০.৮৭%
২০১০-২০১১	৫০.০০	৫০.০০		২.০৬%	৫০.০০	৪৯.৯৮	৪৯.৯৮		২.৩১%
২০১১-২০১২	৪০০.০০	৪০০.০০		১৬.৫০%	৩৭০.০০	৩৭০.০০	৩৭০.০০		১৭.১২%
২০১২-২০১৩	৪০.০০	৪০.০০		১.৬৫%	৪০.০০	৪০.০০	৪০.০০		১.৮৫%
	২৪২৫.০০	২৪২৫.০০		১০০%	২১৬১.৫৫	২১৬১.৫৫	২১৬১.৫৫		১০০%

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

১১। সাধারণ পর্যবেক্ষণঃ

১১.১ প্রকল্পের পটভূমি ও উদ্দেশ্যঃ কিশোরগঞ্জ-করিমগঞ্জ-চামড়াঘাট-মিঠামইন সড়কটির মোট দৈর্ঘ্য ৩৭.০০ কিঃমিঃ। গণপ্রজাতন্ত্রী বাংলাদেশ সরকারের মাননীয় প্রধানমন্ত্রী গত ০৫ মে, ২০০৫ ইং তারিখে কিশোরগঞ্জ জেলা সফরকালে উক্ত সড়কের কিশোরগঞ্জ-চামড়াঘাট অংশ অর্থাৎ চেইনেজ ০+০০০ কিঃমিঃ হতে ২০+০০০ কিঃমিঃ পর্যন্ত সড়ক প্রশস্তকরণ এবং ১৬.০০ কিঃমিঃ- এ ৬৫. ২৭ মিটার দৈর্ঘ্য বিশিষ্ট বিধ্বস্ত সাকুয়া সেতুটি পুনঃনির্মাণ কাজ অগ্রাধিকার ভিত্তিতে বাস্তবায়নের ঘোষণা দেন। চামড়াঘাট একটি নদী বন্দর এবং এতে পাকা জেটিসহ ৪টি ঘাট আছে। উক্ত নদী বন্দরের মাধ্যমে কিশোরগঞ্জ জেলার ভাঁটি এলাকার উপজেলা ইটনা, মিঠামইন, হবিগঞ্জ, সুনামগঞ্জ ও নেত্রকোনা জেলার কিছু অংশের জনসাধারণের রাজধানী ঢাকার সহিত বর্ষাকালে যোগাযোগের একমাত্র সড়কপথ। বর্ণিত জেলাগুলির ভাঁটি অঞ্চলের প্রধান উৎপাদিত শস্য একমাত্র ধান। তাছাড়া প্রচুর জলাশয় থাকায় উক্ত অঞ্চলে প্রচুর মাছ উৎপন্ন হয়। ধান ও মাছ রাজধানীসহ দেশের অন্যান্য অঞ্চলে পাঠানো হয়। জেলা সদরের সহিত ভাঁটি অঞ্চলের যোগাযোগ সাধনের জন্য উক্ত সড়কের গুরুত্ব অপরিসীম। কিশোরগঞ্জ জেলা ইটনা, মিঠামইন উপজেলার কৃষিজ পণ্য ও মাছ পরিবহন, আইন-শৃঙ্খলা রক্ষা, অর্থনৈতিক দৃষ্টিকোণ থেকে আর্থ-সামাজিক উন্নয়ন এবং দারিদ্র-বিমোচনে এই সড়কটি খুবই গুরুত্বপূর্ণ এবং যোগাযোগের একমাত্র মাধ্যম। এছাড়াও প্রেক্ষিত পরিকল্পনার অধীনে ব্যাপক অর্থনৈতিক উন্নয়নের লক্ষ্যে যোগাযোগ ব্যবস্থার উন্নতির জন্য অবকাঠামো নির্মাণের জাতীয় নীতির সহিত সংগতিপূর্ণ এবং দারিদ্র বিমোচনে সহায়ক। এ লক্ষ্যে প্রকল্পটি গ্রহণ করা হয়েছে।

উদ্দেশ্যঃ এ প্রকল্পের মূল উদ্দেশ্য হলো-নিরাপদ যোগাযোগ ব্যবস্থা স্থাপনের লক্ষ্যে কিশোরগঞ্জ-করিমগঞ্জ-চামড়াঘাট সড়ক প্রশস্তকরণ ও মজবুতকরণ।

- ১১.২ **প্রকল্পের অনুমোদন:** মূল প্রকল্পটি ২৩.১০.২০০৬ তারিখে মাননীয় পরিকল্পনা মন্ত্রী কর্তৃক ১৮৫৬.২০ লক্ষ টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে জুলাই, ২০০৬ হতে জুন, ২০০৮ মেয়াদে বাস্তবায়নের নিমিত্তে অনুমোদিত হয়। প্রকল্পটির সম্পূর্ণ অর্থই জিওবি থেকে ব্যয় করা হবে। পরবর্তীতে ভূমির অস্বাভাবিক মূল্য বৃদ্ধি, ৫টি কালভার্ট পুনঃনির্মাণ, নির্মাণ সামগ্রীর মূল্য জিওবি থেকে ব্যয় করা হবে। পরবর্তীতে ভূমির অস্বাভাবিক মূল্য বৃদ্ধি, ৫টি কালভার্ট পুনঃনির্মাণ, নির্মাণ সামগ্রীর মূল্য বৃদ্ধি, বন্যার কারণে নির্মাণধীন ক্ষতিগ্রস্ত সড়কের নির্মাণাকালীন রক্ষণাবেক্ষণ এর জন্য প্রকল্পটি সংশোধনের প্রয়োজন দেখা দেয়। এ প্রেক্ষিতে, যথাযথ কর্তৃপক্ষ কর্তৃক প্রকল্পটির ১ম সংশোধনের প্রস্তাব অনুমোদন করা হয় এবং যোগাযোগ মন্ত্রণালয় ২৭.০৭.২০১০ তারিখে এ সংক্রান্ত প্রশাসনিক আদেশ জারী করেন। ১ম সংশোধন মোতাবেক প্রাক্কলিত ব্যয় ধরা হয় ২৪৯৭.৮৫ লক্ষ টাকা এবং মেয়াদকাল জুলাই, ২০০৬ হতে জুন ২০১০ পর্যন্ত। পরবর্তীতে আইএমইডি'র সুপারিশক্রমে ৩য় দফায় জুন, ২০১৪ পর্যন্ত মেয়াদ বৃদ্ধি করা হয়।
- ১১.৩ **সার্বিক আর্থিক ও বাস্তব অগ্রগতি:** প্রকল্পের আওতায় জুন, ২০১৪ পর্যন্ত ক্রমপুঞ্জিত আর্থিক অগ্রগতি হয়েছে ২১৬১.৫৫ লক্ষ টাকা যা মূল অনুমোদিত ব্যয় ১৮৫৬.২০ লক্ষ টাকার ১১৬.৪৫% এবং বাস্তব অগ্রগতি ১০০%।
- ১২। **প্রকল্প পরিদর্শন:** গত ০৫/১১/২০১৫ তারিখে আইএমইডি কর্তৃক প্রকল্পটি সরেজমিন পরিদর্শন করা হয়। পরিদর্শনকালে কিশোরগঞ্জ সড়ক বিভাগের নির্বাহী প্রকৌশলী উপস্থিত ছিলেন। পরিদর্শন পর্যবেক্ষণ নিম্নরূপঃ
- ১২.১ **ভূমি অধিগ্রহণ:** অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী বাঁক সরলীকরণ ও এপ্রোচ সড়ক নির্মাণের লক্ষ্যে ১৫.৭৯৯ হেক্টর ভূমি অধিগ্রহণ বাবদ ৯০৬.৯২ লক্ষ টাকার সংস্থান ছিল। তবে বাস্তব প্রয়োজনে ৬.৮০৯ হেক্টর ভূমি অধিগ্রহণবাবদ ৬৫৩.২৬ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে। এ বিষয়ে জানা যায়, ভূমি অধিগ্রহণকালীন সময়ে ক্ষতিগ্রস্ত ব্যক্তিগণ কর্তৃক আদালতে মামলা দায়ের করা হলে বিষয়টি নিষ্পত্তি হতে সময় অতিরিক্ত সময় লেগে যায়। এছাড়া অর্থ বরাদ্দের স্বল্পতার কারণে সকল এলএ কেইস একসাথে নিষ্পত্তি করা সম্ভব হয়নি। স্থানীয় জটিলতার প্রেক্ষিতে বাঁক সরলীকরণ বাবদ দুটি এলএ কেইস কর্তৃপক্ষের সিদ্ধান্তক্রমে বাদ দেওয়া হয়। প্রকল্প সমাপ্ত হলেও ক্ষতিগ্রস্ত ব্যক্তি কর্তৃক একটি ক্ষতিপূরণ মামলা অদ্যাবধি মহামান্য হাইকোর্টে বিচারাধীন রয়েছে।
- ১২.২ **সড়ক বাঁধে মাটির কাজ:** অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী সড়ক বাঁধের উচ্চতা অপরিবর্তিত ও স্লোপ ১:২ বজায় রেখে ২০ কিঃমিঃ বিদ্যমান সড়ক বাঁধ সর্বনিম্ন ৫.৪০ মিটার ও সর্বোচ্চ ৬.৭৫ মিটার ক্রেস্ট প্রশস্ততা হতে ৭.৩১ মিটার ক্রেস্ট প্রশস্ততায় উন্নীতকরণের লক্ষ্যে ১.৭০ লঃঘঃমিঃ মাটির কাজ বাবদ ১১০.০০ লক্ষ টাকার সংস্থান ছিল। পরিদর্শনকালে ১.১৮৫ লঃঘঃমিঃ মাটির কাজ বাবদ ১১০.০০ লক্ষ টাকা ব্যয় করে বর্ণিত সড়ক ৭.৩১ মিটার ক্রেস্ট প্রশস্ততায় উন্নীত করা হয়েছে দেখা যায়। তবে পরিদর্শনকালে সড়ক বাঁধের ডোবা, জলাশয় ও পুকুর সংলগ্ন কিছু কিছু অংশে মাটি ক্ষয় হয়ে ঢাল খাড়া হয়ে গেছে এবং বাঁধের স্লোপ ১:২ পাওয়া যায়নি দেখা যায়। এছাড়া কিছু স্থানে রেইনকাটও দেখা গেছে।
- ১২.২ **স্লোপ পেমেন্ট:** অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী বাঁক সরলীকরণ ও এপ্রোচ সড়ক নির্মাণ বাবদ ৫.৫ মিটার প্রশস্ততায় ১.০৭ কিঃমিঃ নতুন পেমেন্ট ২৫০ মিঃমিঃ আইএসজি, ১৫০ মিঃমিঃ সাব-বেইজ ও ১৫০ মিঃমিঃ বেইজ টাইপ-১ দ্বারা নির্মাণ এবং ৫০ মিঃমিঃ ডিবিএস ওয়্যারিং কোর্স দ্বারা সার্ফেসিং, কিশোরগঞ্জ রেল গেইট সংলগ্ন চেইনেজ ০+০০০ হতে ১+০০০ পর্যন্ত ১ কিঃমিঃ এবং চেইনেজ ১০+০০০ হতে ১৭+৫০০ পর্যন্ত ৭.৫ কিঃমিঃসহ মোট ৮.৫ কিঃমিঃ ক্ষতিগ্রস্ত সড়ক ১৫০ মিঃমিঃ বেইজ টাইপ-১ দ্বারা শক্তিশালীকরণ, সড়কের চেইনেজ ১+০০০ হতে ২০+০০০ পর্যন্ত অংশে ৩.৬৭ মিটার প্রশস্ততায় ১৯.০ কিঃমিঃ পেমেন্ট ৫০ মিঃমিঃ ডিবিএস ওয়্যারিং কোর্স দ্বারা সার্ফেসিং এবং সম্পূর্ণ ২০.০০ কিঃমিঃ পেমেন্টের উভয় পাশে ০.৯০ মিটার হার্ডসোল্ডার নির্মাণেরও সংস্থান ছিল। পরিদর্শনকালে ০.৯০ কিঃমিঃ পেমেন্ট নতুন নির্মাণ, ৭.১৮ কিঃমিঃ ক্ষতিগ্রস্ত পেমেন্ট মজবুতকরণ, ২০ কিঃমিঃ সার্ফেসিং ও হার্ড সোল্ডার নির্মাণ সম্পন্ন হয়েছে দেখা যায়। তবে পরিদর্শনকালে নির্মিত পেমেন্টের কিছু কিছু স্থানে কিনারা ভাঙা, পটহোল সৃষ্টি, সার্ফেস ক্ষয় ও সার্ফেসে প্রচুর ক্র্যাক সৃষ্টি হয়েছে দেখা যায়। সড়কের চেইনেজ কিঃমিঃ ৬+৬০০ ৩৮+২৫০ তে পেমেন্ট খুঁড়ে বেইজ টাইপ-১ ও সার্ফেসিং পাওয়া গেছে যথাক্রমে ১৫০ মিঃমিঃ ও ৪২ মিঃমিঃ (গ্রহণযোগ্য পরিমাণ যথাক্রমে ১৫০ মিঃমিঃ ও ৫০ মিঃমিঃ) এবং ১৫০ মিঃমিঃ ও ৪০ মিঃমিঃ (গ্রহণযোগ্য পরিমাণ যথাক্রমে ১২৫ মিঃমিঃ ও ৫০ মিঃমিঃ)। এছাড়া বেইজ টাইপ-১ তে খোয়ঃবালুর অনুপাত পাওয়া গেছে আনুমানিক ৫০:৫০ (গ্রহণযোগ্য অনুপাত ৬৫:৩৫)। এ প্রসঙ্গে সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তাগণ জানান, তিনটি বর্ষা মৌসুম অতিক্রান্ত হওয়া ও অত্যধিক যানবাহন চলাচলের কারণে সার্ফেস ক্ষয় হওয়ায় পুরাত্ন কিছুটা কম পাওয়া গেছে। তবে পাথর ও বালুর অনুপাত সঠিক রয়েছে মর্মে তিনি দাবী করেন।



চিত্র-১: নির্মিত ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট



চিত্র-২: পেভমেন্টের বিভিন্ন লেয়ার পরীক্ষা

১২.৩ ব্রীজ ও কালভার্ট: অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী সড়কের ১৬তম কিলোমিটারে ৬৫.৩০ মিটার দৈর্ঘ্য ও ১০.২৫ মিটার প্রস্থবিশিষ্ট ১টি আরসিসি ব্রীজ নির্মাণ বাবদ ৩২৮.৯৩ লক্ষ টাকা এবং সড়কের ১৩তম ও ১৫তম কিলোমিটারে ২টি কালভার্ট (২৫.০০ মিটার) নির্মাণ বাবদ ৬০.০০ লক্ষ টাকার সংস্থান ছিল। পরিদর্শনকালে সড়কের ১৬তম কিলোমিটারে ৬৫.৩০ মিটার দৈর্ঘ্য ও ১০.২৫ মিটার প্রস্থবিশিষ্ট তিন স্প্যানের ৫-গার্ডার বিশিষ্ট একটি আরসিসি ব্রীজ এবং ১৩তম কিলোমিটারে তিন ভেন্ট (১৫ মিটার) ও ১৫তম কিলোমিটারে দুই ভেন্টের (৬.০ মিটার) ২টি কালভার্ট নির্মাণ করা হয়েছে দেখা যায়। পরিদর্শনকালে ব্রীজ ও কালভার্টগুলো কার্যকর এবং সচল দেখা গেছে। তবে নির্মিত বক্স কালভার্টগুলোতে দুর্বল কাঙ্টিং ও কাঠের সাটার ব্যবহার করায় প্রচুর হানিকম তৈরি হয়েছে। এছাড়া কনক্রিটের গায়ে পলিথিন, কাঠ ও প্লাস্টিকের বস্তা লেগে থাকতে দেখা গেছে।



চিত্র-৩ ও ৪: নির্মিত সেতু

১২.৪ ড্রেন ও রক্ষাপ্রদ কাজঃ অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী সড়ক বাঁধের উপজেলা সদর, গ্রোথ সেন্টার, বাজার প্রভৃতি অংশে পানি অপসারণের লক্ষ্যে ২০০০ মিটার ড্রেন নির্মাণ বাবদ ২৫.০০ লক্ষ টাকা এবং সড়ক বাঁধের ডোবা, পুকুর ও খাল সংলগ্ন ভাঙ্গান প্রবণ অংশে ৫৪৭.২০ মিটার আরসিসি প্যালাসাইডিং নির্মাণ বাবদ ১৫.০০ লক্ষ টাকার সংস্থান ছিল। সংগৃহীত তথ্য অনুযায়ী ১৮৮০.৮৯ মিটার ইউ ড্রেন নির্মাণ ২৫.০০ লক্ষ টাকা এবং ৫২৫ মিটার আরসিসি প্লেট প্যালাসাইডিং নির্মাণ বাবদ ১২.৮৫ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে জানা যায়। পরিদর্শনকালে ৩ মিটার লম্বা পোস্টের উপর ১০০০ মি:মি: x ৬০০ মি:মি: x ৭৫ মি:মি: পরিমাপের আরসিসি প্যালাসাইডিং স্থাপন করা হয়েছে দেখা যায়। সড়ক বাঁধের চেয়ে করিমগঞ্জ বাজার ও চামড়াঘাটে অবস্থিত দোকানগুলো উঁচুতে হওয়ায় উক্ত দোকানগুলোর ময়লা আবর্জনা ও বর্জ্য পানি দ্বারা নির্মিত ড্রেনগুলো ভরাট হয়ে প্রায় অকেজো দেখা গেছে। এছাড়া পরিদর্শনকালে কোন কোন স্থানে প্যালাসাইডিংগুলো হেলে পড়তে দেখা গেছে।



চিত্র-৫ ও ৬: নির্মিত ড্রেন

১৩। প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জনঃ

পরিকল্পিত	উদ্দেশ্য অর্জন
প্রকল্পের মূল উদ্দেশ্য হলো-নিরাপদ যোগাযোগ ব্যবস্থা স্থাপনের লক্ষ্যে কিশোরগঞ্জ-করিমগঞ্জ-চামড়াঘাট সড়ক প্রশস্তকরণ ও মজবুতকরণ।	প্রকল্পের আওতায় ২০ কি:মি: সড়ক ৭.৩১ মিটার প্রশস্ততায় উন্নীতকরণ, ৮.৫০ কি:মি: সড়ক মজবুতকরণ, ২০ কি:মি: হার্ড সোল্ডার নির্মাণ, ২০ কি:মি: সার্ফেসিং, ১টি ৬৫.২৭ মিটার দীর্ঘ সেতু ও ২টি কালভার্ট নির্মাণের মাধ্যমে সড়কটি পুনর্বাসন করে উন্নততর সড়ক যোগাযোগ ব্যবস্থা স্থাপন করায় প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জিত হয়েছে। তবে নির্মিত সড়ক বাঁধের যে সকল স্থানে রেইন কাট সৃষ্টি, পেভমেন্টের কিনারা ভাঙ্গা, পটহোল সৃষ্টি, সার্ফেস ক্ষয়, নির্মিত কালভার্টগুলোতে হানিকম সৃষ্টি এবং প্যালাসাইডিং হেলে পড়েছে তা চিহ্নিতপূর্বক দ্রুত সংস্কার করতে হবে।

১৪। **উদ্দেশ্য অর্জিত না হয়ে থাকলে তার কারণঃ** প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জিত হয়েছে। তবে নির্মিত সড়ক বাঁধের যে সকল স্থানে রেইন কাট সৃষ্টি, পেভমেন্টের কিনারা ভাঙ্গা, পটহোল সৃষ্টি, সার্ফেস ক্ষয়, নির্মিত কালভার্টগুলোতে হানিকম সৃষ্টি এবং প্যালাসাইডিং হেলে পড়েছে তা চিহ্নিতপূর্বক দ্রুত সংস্কার করতে হবে।

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

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

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

১৮। **মতামত/সুপারিশঃ**

১৮.১ প্রকল্পটি বাস্তবায়নে মূল অনুমোদিত প্রকল্পের তুলনায় অতিরিক্ত সময় লেগেছে ৬ বছর (৩০০%) এবং ব্যয় বৃদ্ধি পেয়েছে ১৬.৪৫%। ডিপিপি'র লক্ষ্যমাত্রার বিপরীতে এডিপিতে অর্থ বরাদ্দের স্বল্পতার কারণে এমনটি হয়েছে। এমটিবিএফ মন্ত্রণালয় হিসেবে সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ ভবিষ্যতে অনুমোদিত মেয়াদে প্রকল্পের বাস্তবায়ন সমাপ্তির লক্ষ্যে এডিপিতে প্রয়োজনীয় অর্থ বরাদ্দের বিষয়টি নিশ্চিত করবে (অনু: ৪);

১৮.২ প্রকল্পটি বাস্তবায়নে ২০ (বিশ) বার প্রকল্প পরিচালক পরিবর্তন করা হয়েছে। ঘন ঘন প্রকল্প পরিচালক বদলের প্রেক্ষিতে প্রকল্প পরিচালকগণ যথাযথ সুপারভিশন ও মনিটরিং করতে পারেন না। ফলে প্রকল্পের বাস্তবায়ন বিঘ্নিত হওয়ার পাশাপাশি গুণগতমান নিশ্চিত করা করা সম্ভব হয় না। মন্ত্রণালয় বিষয়টি গুরুত্বের সাথে বিবেচনা করে ভবিষ্যতে গৃহীতব্য প্রকল্পে প্রকল্প বাস্তবায়নকালীন সময়ের জন্য একজন ব্যক্তিকে পূর্ণকালীন প্রকল্প পরিচালক হিসেবে নিয়োগের প্রয়োজনীয় উদ্যোগ গ্রহণ করবে (অনু:৭);

১৮.৩ সড়ক নির্মাণ ও উন্নয়নে ভূমি অধিগ্রহণের প্রয়োজন হলে ভূমি অধিগ্রহণ বাবদ এককালীন সমুদয় অর্থ বরাদ্দের বিষয়টি মন্ত্রণালয়কে নিশ্চিত করতে হবে। এছাড়া ভূমি অধিগ্রহণ সম্পন্ন হওয়ার পূর্বে নির্মাণ কাজ শুরু করা যাবে না (১২.১);

১৮.৪ প্রকল্পের আওতায় নির্মিত সড়ক বাঁধের যে সকল স্থানে খাড়া ঢাল ও রেইন কাট সৃষ্টি হয়েছে তা চিহ্নিত পূর্বক দ্রুত মেরামতের উদ্যোগ নিতে হবে (অনু: ১২.১);

১৮.৫ নির্মিত সড়ক বাঁধে যে সকল স্থানে রেইন কাট সৃষ্টি, পেভমেন্টের কিনারা ভাঙ্গা, পটহোল সৃষ্টি, সার্ফেস ক্ষয়, নির্মিত কালভার্টগুলোতে হানিকম সৃষ্টি এবং প্যালাসাইডিং হেলে পড়েছে তা চিহ্নিতপূর্বক দ্রুত সংস্কার করতে হবে। এছাড়া গুণগতমান রক্ষার স্বার্থে ভবিষ্যতে প্রকল্প বাস্তবায়নের সময় পেভমেন্টের বিভিন্ন লেয়ারে মেটারিয়ালের অনুপাত অনুমোদিত ডিজাইন অনুযায়ী নিশ্চিতকরণের বিষয়টি বিবেচনা করতে হবে (অনু: ১২.১)।

১৮.৬ নির্মিত বক্স কালভার্টগুলোতে সৃষ্ট হানিকম চিহ্নিতপূর্বক দ্রুত সংস্কার করতে হবে (অনু: ১২.১);

- ১৮.৭ উপজেলা সদর ও বাজার অংশগুলোতে নির্মিত ড়েন নিয়মিত পরিষ্কার এবং ড়েনের পানি নিষ্কাশনের লক্ষ্যে নির্মিত ড়েনগুলোকে সংলগ্ন খাল/বিল/জলাধারের সাথে সংযুক্ত করার উদ্যোগ গ্রহণ করতে হবে (অনু: ১২.৪);
- ১৮.৮ যে সকল স্থানে প্যালাসাইডিং হলে/ভেঞ্জে পড়েছে তা চিহ্নিতপূর্বক দ্রুত সংস্কার করতে হবে (অনু: ১২.৪);
- ১৮.৯ সমাপ্ত প্রকল্পটির সত্ত্বর External Audit সম্পাদন করতে হবে এবং কোন আপত্তি উত্থাপিত হলে তা দ্রুত নিষ্পত্তি করতে হবে (অনু: ১৭); এবং
- ১৮.১০ অনুচ্ছেদ ১৮.১ হতে ১৮.৯ এর বিষয়ে গৃহীত ব্যবস্থা মন্ত্রণালয় আগামী ১ মাসের মধ্যে আইএমইডিকে অবহিত করবে।

“ত্রিশাল-নান্দাইল-তাড়াইল সড়কের ১৩তম কিলোমিটারে ব্রহ্মপুত্র নদের উপর বালিয়াপাড়া সেতু নির্মাণ”

শীর্ষক প্রকল্প মূল্যায়ন প্রতিবেদন

(সমাপ্তঃ জুন, ২০১৪)

- ১। প্রকল্পের নাম : ত্রিশাল-নান্দাইল-তাড়াইল সড়কের ১৩তম কিলোমিটারে ব্রহ্মপুত্র নদের উপর বালিয়াপাড়া সেতু নির্মাণ
- ২। বাস্তবায়নকারী সংস্থা : সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর।
- ৩। প্রশাসনিক মন্ত্রণালয়/বিভাগ : সড়ক পরিবহন ও সেতু মন্ত্রণালয়/সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ।
- ৪। প্রকল্পের বাস্তবায়ন সময় ও ব্যয় :

(লক্ষ টাকায়)

প্রাক্কলিত ব্যয় (প্রঃসাঃ)		প্রকৃত ব্যয় (প্রঃ সাঃ)	পরিকল্পিত বাস্তবায়নকাল		প্রকৃত বাস্তবায়নকাল	অতিরিক্ত ব্যয় (মূল প্রাক্কলিত ব্যয়ের %)	অতিরিক্ত সময় (মূল বাস্তবায়ন কালের %)
মূল	সর্বশেষ সংশোধিত		মূল	সর্বশেষ সংশোধিত			
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮
৩৮৯২.২০ (-)	৩৮৯২.২০ (-)	৩৬৮০.০০ (-)	০১-০৭-২০০৭ থেকে ৩০-০৬-২০১০	০১-০৭-২০০৭ থেকে ৩০-০৬-২০১২	০১-০৭-২০০৭ থেকে ৩০-০৬-২০১৪	-	৪ বছর (১৩৩%)

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

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

Items of Work (as per PP)	Unit	Target (as per PP)		Actual Progress	
		Financial	Physical (Quantity)	Financial	Physical (Quantity)
1	2	3	4	5	6
Survey, Desing etc	LS	2.00	LS		
IEE/EIA study	LS	2.00	LS		
Morphological Study	LS	26.00	LS		
Plantation	K.m	0.50	3.00		
Land Acquisition	Hector	283.93	5.36	283.93	5.36
Earthwork in Approach Road	Lacm ³	299.00	2.30	298.89	2.30
Construction of Flexible pavement in Approach road					
a) Flexible Pavement	K.m	141.51	3.00	141.51	3.00
b) Surfacing	K.m	49.14	3.00	49.14	3.00
c) Hard Shoulder	K.m	24.30	3.00	24.30	3.00

Construction of PC Girder Bridge (at Balipara)	meter	2635.07	477.00	2546.23	477.00
Via-duct construction at Balipara end	meter	32.85	7.30		
Construction of RCC Culvert	meter	105.00	30.00 (5 nos)	105.00	30.00
Protective work					
a) Bank Protection with CC block	meter	135.00	150.00	135.00	150.00
b) Approach Slope Protection	meter	18.00	120.	18.00	120.00
c) Mattressing works	sq.m	54.40	12000.00	-	-
Construction of Drain	meter	50.00	2000.00	50.00	2000.00
Sign, Signal, Guide post, Reflecting sheet	LS	28.00	LS	28.00	LS
Contingency	LS	5.50	LS		
Total =			3892.20	3680.00	3680.00

৭। প্রকল্প পরিচালক সংক্রান্ত তথ্যাদিঃ

ক্রমিক নং	প্রকল্প পরিচালকের নাম ও পদবী	দায়িত্বের ধরণ	কর্মকাল
১	২	৩	৪
১.	Md. Mujammel Hoque ACE, RHD, Dhaka Zone, Dhaka	খন্ডকালীন	29/03/2007 to 09/01/2008
২.	Mohammad Asmatuddowla ACE, RHD, Dhaka Zone, Dhaka	খন্ডকালীন	27/01/08 to 15/10/08
৩.	Mohammad Abdul Wadud ACE, RHD, Dhaka Zone, Dhaka	খন্ডকালীন	15/10/08 to 27/11/084
৪.	Tarun Tapan Dewan ACE, RHD, Dhaka Zone, Dhaka	খন্ডকালীন	27/11/08 to 04/01/09
৫.	Md. Khurshid Alam ACE, RHD, Dhaka Zone, Dhaka	খন্ডকালীন	04/01/09 to 15/06/09
৬.	Tarun Tapan Dewan ACE, RHD, Dhaka Zone, Dhaka	খন্ডকালীন	15/06/09 to 29/06/09
৭.	Shahabuddin ACE, RHD, Dhaka Zone, Dhaka	খন্ডকালীন	29/06/09 to 01/07/09
৮.	AFM Shirazul Islam ACE, RHD, Dhaka Zone, Dhaka	খন্ডকালীন	01/07/09 to 03/11/09
৯.	Tarun Tapan Dewan ACE, RHD, Dhaka Zone, Dhaka	খন্ডকালীন	03/11/09 to 12/11/09
১০.	Md. Bayzeed ACE, RHD, Dhaka Zone, Dhaka	খন্ডকালীন	17/11/09 to 17/12/09
১১.	Md. Shuhrab Uddin Mia ACE, RHD, Dhaka Zone, Dhaka	খন্ডকালীন	17/01/10 to 21/01/10
১২.	Shabuddin ACE, RHD, Dhaka Zone, Dhaka	খন্ডকালীন	21/01/10 to 09/02/10

১৩.	Md. Abdul Kuddus ACE, RHD, Dhaka Zone, Dhaka	খন্ডকালীন	09/02/10 to 02/02/11
১৪.	Md. Abdul Kuddus ACE, RHD, Dhaka Zone, Dhaka	খন্ডকালীন	02/02/11 to 10/01/12
১৫.	Md. Mafizul Islam ACE, RHD, Dhaka Zone, Dhaka	খন্ডকালীন	10/01/12 to 31/01/13
১৬.	Md. Habibul Hoque ACE, RHD, Dhaka Zone, Dhaka	খন্ডকালীন	26/02/13 to 09/07/14

সংশ্লিষ্ট ছক পর্যালোচনায় দেখা যায়, বর্ণিত প্রকল্পে মোট ১৬ জন প্রকল্প পরিচালক দায়িত্ব পালন করেছেন। তাঁদের অধিকাংশের মেয়াদ ১ বছরেরও কম। বর্ণিত প্রকল্পের ক্ষেত্রে ৩ বছর মেয়াদে ৩৮৯২.২০ লক্ষ টাকায় প্রকল্পটি বাস্তবায়নের নিমিত্তে অনুমোদন করা হলেও প্রকল্পের প্রকৃত ব্যয় হয়েছে ৩৬৮০.০০ লক্ষ টাকা এবং বাস্তবায়ন সময় লেগেছে ৭ বছর। অর্থাৎ ব্যয় বৃদ্ধি না পেলেও বাস্তবায়নকাল বৃদ্ধি পেয়েছে ১৩৩%। ফলে যথাসময়ে প্রকল্পের সুফল হতে জনগণ বঞ্চিত হয়েছে। ঘন ঘন প্রকল্প পরিচালক বদলের প্রেক্ষিতে প্রকল্প পরিচালকগণ প্রকল্পটিকে নিজের হিসেবে ধারণ করেন না বিধায় প্রকল্পের বাস্তবায়ন বিঘ্নিত হয়েছে।

৮। ক্রয় সংক্রান্ত তথ্যাদিঃ

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

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

(লক্ষ টাকায়)

	ক্রয় বিবরণী	দরপত্র				কাজ সমাপ্তির তারিখ	
		অনুমোদিত ডিপিপি অনুযায়ী	চুক্তিমূল্য	আহবানের তারিখ	চুক্তি স্বাক্ষর	চুক্তি অনুযায়ী	প্রকৃত
	১	২	৩	৪	৫	৬	৭
01	WP-01: Earthwork in Approach Road	২৯৯.০০	২৬৬.৮০	০৩/১১/১০	৩১/০৩/১১	৩১/০৯/১১	৩১/১১/১২
02	Construction of flexible Pavment in Approach Road including surfacing and hard/shoulder	৫২০.০৫	৫২০.০৫	১১/১০/১১	০৩/০৪/১১	৩১/১০/১১	৩৭/০৬/১২
03	construction of PC Girder Birdge (At Balipara)	২৬৩৫.০৭	২৩৭৩.৯৯	০৪/০৯/০৮	১৭/০৬/০৯	১৬/১২/১১	১৮/০৬/১৪

৯। সংশোধিত ডিপিপি বরাদ্দ ও অগ্রগতিঃ

(লক্ষ টাকায়)

অর্থবছর	সংশোধিত বরাদ্দ ও লক্ষ্যমাত্রা				টাকা অবমুক্তি	ব্যয় ও বাস্তব অগ্রগতি			
	মোট	টাকা	প্রকল্প সাহায্য	বাস্তব লক্ষ্যমাত্রা %		মোট	টাকা	প্রকল্প সাহায্য	বাস্তব অগ্রগতি %
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮	৯	১০
২০০৯-১০	৭০০.০০	৭০০.০০	-	১৭.৯৮%	৭০০.০০	৭০০.০০	৭০০.০০	-	১৭.৯৮%
২০১০-১১	৮০০.০০	৮০০.০০	-	২০.৫৫%	৮০০.০০	৮০০.০০	৮০০.০০	-	২০.৫৫%
২০১১-১২	১০০০.০০	১০০০.০০	-	২৫.৬৯%	৭৮৮.০০	৭৮৮.০০	৭৮৮.০০	-	২৫.৬৯%
২০১২-১৩	৭৫০.০০	৭৫০.০০	-	১৯.২৭%	৭৫০.০০	৭৫০.০০	৭৫০.০০	-	১৯.২৭%
২০১৩-১৪	৬৪২.০০	৬৪২.০০	-	১৬.৪৯%	৬৪২.০০	৬৪২.০০	৬৪২.০০	-	১৬.৪৯%
মোট =	৩৮৯২.০০	৩৮৯২.০০	-	১০০%	৩৬৮০.০০	৩৬৮০.০০	৩৬৮০.০০	-	৯৪.৫৫%

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

১১। সাধারণ পর্যবেক্ষণ :

১১.১ প্রকল্পের পটভূমি ও উদ্দেশ্য: বর্তমানে ত্রিশাল থেকে বালিয়াপাড়া হয়ে কিশোরগঞ্জ জেলার নান্দাইল উপজেলা ও তাড়াইলের মধ্যে সড়ক যোগাযোগ আছে। কিন্তু বালিয়াপাড়ায় ব্রহ্মপুত্র নদের উপর সেতু না থাকায় জনসাধারণ খেয়া পারাপারের মাধ্যমে যাতায়াত করে থাকে। ফলে অনেক সময় স্থানীয় জনগণকে চরম দুর্ভোগের স্বীকার হতে হয়। প্রসঙ্গাভিত্তিক এলাকায় সেতুটি নির্মিত হলে উক্ত সমস্যার সমাধানসহ ময়মনসিংহ শহর বাইপাস ব্যবহার করে ত্রিশাল উপজেলা হয়ে নান্দাইল, তাড়াইল, গফরগাঁও, ঈশ্বরগঞ্জ উপজেলা এবং কিশোরগঞ্জ জেলার জনগণ দ্রুত রাজধানী ঢাকার সাথে যোগাযোগ রক্ষা করতে পারবে এবং ঢাকার সাথে উক্ত এলাকার দূরত্ব ৪৫ কিলোমিটার হ্রাস পাবে। তাছাড়া দেশের উত্তর-পূর্বাঞ্চলের সাথে বিশেষ করে সিলেট, হবিগঞ্জ, মৌলভীবাজার ও কিশোরগঞ্জের মধ্যে সরাসরি যোগাযোগ স্থাপিত হবে। এ প্রেক্ষাপটেই 'ত্রিশাল-নান্দাইল তাড়াইল সড়কের ১৩তম কিলোমিটারে ব্রহ্মপুত্র নদের উপর বালিয়াপাড়া সেতু নির্মাণ' শীর্ষক প্রকল্পটি জুলাই, ২০০৭ হতে জুন, ২০১০ মেয়াদে বাস্তবায়নের জন্য গ্রহণ করা হয়। প্রকল্পটির মূল উদ্দেশ্য হচ্ছে ত্রিশাল-নান্দাইল-তাড়াইল সড়কের ১৩তম কিলোমিটারে ব্রহ্মপুত্র নদের উপর বালিয়াপাড়া নামক স্থানে ৪৭৭.০০ মিটার সেতু নির্মাণ করে সড়ক যোগাযোগ ব্যবস্থার উন্নয়ন সাধন করা।

১১.২ প্রকল্পের অনুমোদন : মূল প্রকল্পটি ২০/০৮/২০০৭ তারিখে অনুষ্ঠিত একনেক সভায় ৩৮৯২.২০ লক্ষটাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে জুলাই, ২০০৭ হতে জুন, ২০১০ মেয়াদে বাস্তবায়নের নিমিত্তে অনুমোদিত হয়। পরবর্তীতে ভূমির অস্বাভাবিক মূল্য বৃদ্ধির প্রেক্ষিতে ডিপিপি'র সভার সুপারিশের প্রেক্ষিতে আন্তঃঅঙ্গ সমন্বয়পূর্বক ৩৮৯২.২০ লক্ষটাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে সড়ক পরিবহন ও সেতু মন্ত্রী কর্তৃক ০৪/০১/২০১১ তারিখে প্রকল্পটির ১ম সংশোধন অনুমোদিত হয় এবং বাস্তবায়নকাল নির্ধারণ করা হয় জুলাই, ২০০৭ হতে জুন, ২০১২ পর্যন্ত। পরবর্তীতে এডিপিতে অর্থ বরাদ্দের স্বল্পতার কারণে আইএমইডি'র সুপারিশের প্রেক্ষিতে যথাযথ কর্তৃপক্ষ কর্তৃক ব্যয় বৃদ্ধি ব্যতিরেক প্রকল্পটি বাস্তবায়ন মেয়াদ জুন, ২০১৪ পর্যন্ত বৃদ্ধি করা হয়।

১১.৩ সার্বিক আর্থিক ও বাস্তব অগ্রগতি: প্রকল্পের আওতায় জুন, ২০১৪ পর্যন্ত ক্রমপুঞ্জিত আর্থিক অগ্রগতি হয়েছে ৩৬৮০.০০ লক্ষ টাকা যা অনুমোদিত ব্যয় ৩৮৯২.০০ লক্ষটাকার ৯৪.৫৫%। উক্ত সময়ে অনুমোদিত সংশোধিত প্রকল্পের ১০০% বাস্তব অগ্রগতি সাধিত হয়েছে (অনুচ্ছেদ-৬)।

১২। প্রকল্প পরিদর্শনঃ গত ০৪/০৭/২০১৫ তারিখে আইএমইডি কর্তৃক প্রকল্পটি সরেজমিন পরিদর্শন করা হয়। পরিদর্শনকালে ময়মনসিংহ সড়ক বিভাগের নির্বাহী প্রকৌশলী জনাব শামীম আল মামুন উপস্থিত ছিলেন। পরিদর্শন পর্যবেক্ষণ নিম্নরূপঃ

১২.১ ভূমি অধিগ্রহণঃ সেতুর উভয় প্রান্তে এ্যাপ্রোচ সড়ক নির্মাণের লক্ষ্যে অনুমোদিত মূল ডিপিপি অনুযায়ী ১১.০০ হেক্টর ভূমি অধিগ্রহণের জন্য ৭৭.০০ লক্ষটাকার সংস্থান ছিল। কিন্তু ভূমির অস্বাভাবিক মূল্য বৃদ্ধির প্রেক্ষিতে ভূমির প্রকৃত প্রয়োজনীয়তার নিরিখে ৫.৩৬ হেক্টর ভূমি অধিগ্রহণপূর্বক ২৮৩.৯৩ লক্ষটাকা ব্যয় করা হয়। এ অতিরিক্ত অর্থ সমন্বয়ের

লক্ষ্যে ডিপিইসি সভার সুপারিশক্রমে আন্তঃঅঞ্চল ব্যয় সমন্বয়পূর্বক সড়ক পরিবহন ও সেতু মন্ত্রী কর্তৃক প্রকল্পটির ১ম সংশোধন অনুমোদন করা হয়।

১২.২ **এ্যাপ্রোচ সড়ক নির্মাণঃ** সেতুর ত্রিশাল প্রামেত্র লিংক রোডসহ ১.১২০ কিঃমিঃ এ্যাপ্রোচ সড়ক এবং কানুরামপুর প্রান্তে ১.৫ কিঃমিঃ এ্যাপ্রোচ সড়ক নির্মাণের লক্ষ্যে ২.৩০ লঃঘঃমিঃ মাটির কাজের সংস্থান ছিল। পরিদর্শনকালে বর্ণিত মাটি দ্বারা সেতুর উভয় প্রামেত্র ২৪ ফুট প্রশস্ততায় এ্যাপ্রোচ সড়ক বীধ নির্মাণপূর্বক ২৫০ মিঃমিঃ ISG, ১৫০ মিঃমিঃ সাব বেইজ, ১৫০ মিঃমিঃ বেইজ টাইপ-১, ৪০ মিঃমিঃ কার্পেটিং এবং ১২ মিঃমিঃ সীলকোট দ্বারা ১৮ ফুট প্রশস্ততায় পেভমেন্ট নির্মাণ করা হয়েছে দেখা যায়। তবে পরিদর্শনকালে সড়ক বীধের ঢালে কিছু রেইন কাট দেখা গেছে। সড়কের ত্রিশাল প্রামেত্র লিংক রোডের জন্য ২৫০ মিঃমিঃ ISG, ১৫০ মিঃমিঃ সাব বেইজ, ১৫০ মিঃমিঃ বেইজ টাইপ-১, ৪০ মিঃমিঃ কার্পেটিং এবং ৭ মিঃমিঃ সীলকোট দ্বারা ১২ ফুট প্রশস্ততায় পেভমেন্ট এবং সীলকোট ব্যতীত উভয় প্রামেত্র ৩ ফুট করে মোট ৬ ফুট হার্ড সোল্ডার নির্মাণ করা হয়েছে। সড়কের ত্রিশাল প্রামেত্র এ্যাপ্রোচ রোডের পেভমেন্ট খুঁড়ে বেইজ টাইপ-১ ১৫০ মিঃমিঃ এবং কার্পেটিং ও সীলকোট ৪৭ মিঃমিঃ পাওয়া গেছে। এছাড়া পাথর ও বালুর মিশ্রণে পাথর কিছুটা কম পাওয়া গেছে যদিও নির্বাহী প্রকৌশলী তা সঠিক রয়েছে দাবী করেন। কার্পেটিং ও সীলকোট ৫ মিঃমিঃ কম পাওয়ার বিষয়ে নির্বাহী প্রকৌশলী জানান ২০১২ সালে উক্ত কাজ সম্পাদন করা হয়েছে। বালুবাহী ভারী ট্রাক চলাচল করায় এ ক্ষয় স্বাভাবিক।

১২.৩ **সেতু নির্মাণঃ** অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী ২ লেন বিশিষ্ট ৪৭৭ মিঃ দীর্ঘ পিসি গার্ডার সেতু নির্মাণের জন্য ২৬৩৫.০৭ লক্ষটাকার সংস্থান ছিল। পরিদর্শনকালে ১০.২৫ মিটার প্রশস্ততার ২ লেন বিশিষ্ট ৪৭৭ মিঃ দীর্ঘ পিসি গার্ডার সেতু নির্মাণ করা হয়েছে দেখা যায়। সেতুর মাঝে কোন ডিভাইডার নেই, তবে ফুটপাথ কাম ডেইনেজ সুবিধা রয়েছে দেখা যায়। ৫ গার্ডার বিশিষ্ট সেতুটিতে ২টি এ্যাবাটমেন্ট ও ১০টি পিয়ার রয়েছে। প্রতিটি এ্যাবাটমেন্টে ২০টি করে পাইল এবং প্রতিটি পাইলের গভীরতা ২৮ মিটার ও ব্যাস ৭৫০ মিঃমিঃ জানা যায়। ১০টি পিয়ারের প্রতিটিতে ১৩টি করে পাইল। তন্মধ্যে নদীর মাঝে অবস্থিত ৪টি পিয়ারের প্রতিটির পাইল গভীরতা ২৫ মিটার, নদীর ঢালে অবস্থিত ৩টি পিয়ারের প্রতিটির পাইল গভীরতা ২৩ মিটার এবং নদীর প্রামেত্র অবস্থিত ৩টি পিয়ারের প্রতিটির পাইল গভীরতা ২১ মিটার। সবকটি পিয়ারের পাইল ব্যাস ৭৫০ মিঃমিঃ। সেতুতে মোট স্প্যানের সংখ্যা ১১টি এবং প্রতিটি স্প্যানের দৈর্ঘ্য ৪২.৬৮ মিটার। প্রতিটি স্প্যানে কনক্রিট ঢালাইয়ের ক্ষেত্রে কনক্রিট সি-৩৫ ব্যবহার করা হয়েছে। এ সংক্রান্ত টেষ্ট রিপোর্ট পরিদর্শনকালে আইএমইডি'কে সরবরাহ করা হয়েছে। এছাড়া প্রতিটি স্প্যানের মাঝে স্টীলের Expansion Joint ব্যবহার করা হয়েছে দেখা যায়। তবে সেতুর রেলিং এ কিছু হানিকম লক্ষ্য করা গেছে। সেতুতে বিআইডব্লিউটিএ এর শর্ত অনুযায়ী ৬ মিটার ভার্টিক্যাল ক্লিয়ারেন্স নিশ্চিত করা হয়েছে দেখা যায়।

১২.৪ **রক্ষাপ্রদ কাজঃ** অনুমোদিত ডিপিপি'র সংস্থান অনুযায়ী ১৫০ মিটার নদীর তীর সংরক্ষণ (Class-10 সিসি ব্লক দ্বারা) এবং ১২০ মিটার এ্যাপ্রোচ সড়কের ঢাল সংরক্ষণ, ১২০০০ বর্গ মিটার ম্যাট্রেসিং ওয়ার্ক এবং ২০০০ মিটার ডেন নির্মাণের সংস্থান ছিল। পরিদর্শনকালে ডিপিপি'র সংস্থান অনুযায়ী ত্রিশাল প্রামেত্র ১৪০ মিটার দীর্ঘ ও ৭.৫ মিটার প্রশস্ততার সড়ক বীধ রক্ষা কাজ এবং ১০৫ মিটার দীর্ঘ ও ১৩.১০ মিটার প্রশস্ততার নদী তীর রক্ষা কাজ এবং কানুরামপুর প্রামেত্র ৬০ মিটার দীর্ঘ ও ১২.৫০ মিটার প্রশস্ততার সড়ক বীধ রক্ষা কাজ সম্পাদন করা হয়েছে দেখা যায়। তবে উভয় প্রান্তে কিছু কিছু সিসি ব্লকের উপরের সিমেন্ট স্তর উঠে গেছে এবং কিনারা ভেঙ্গে পড়েছে দেখা যায়। দুটি সিসি ব্লকের মাঝের ফ্লাশ পয়েন্টও উঠে গেছে দেখা যায়। এছাড়া এ্যাপ্রোচ সড়কের কয়েকটি স্থানে ব্রীক ম্যাট্রেসিং ওয়ার্কের তারজালি ভেঙ্গে ইটের খোয়া বের হয়ে যাচ্ছে দেখা যায়।

১৩। প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জনঃ

পরিকল্পিত	উদ্দেশ্য অর্জন
প্রকল্পটির মূল উদ্দেশ্য হচ্ছে ত্রিশাল-নান্দাইল-তাড়াইল সড়কের ১৩তম কিলোমিটারে ব্রহ্মপুত্র নদের উপর বালিয়াপাড়া নামক স্থানে ৪৭৭.০০ মিটার সেতু নির্মাণ করে নিরবিচ্ছিন্ন সড়ক যোগাযোগ ব্যবস্থার উন্নয়ন সাধন করা।	ত্রিশাল-নান্দাইল-তাড়াইল সড়কের ১৩তম কিলোমিটারে ব্রহ্মপুত্র নদের উপর বালিয়াপাড়া নামক স্থানে ৪৭৭.০০ মিটার সেতু নির্মাণ করায় নিরবিচ্ছিন্ন সড়ক যোগাযোগ ব্যবস্থা প্রতিষ্ঠিত হয়েছে। ফলে প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জিত হয়েছে।

- ১৪। উদ্দেশ্য অর্জিত না হয়ে থাকলে তার কারণঃ প্রয়োজ্য নয়।
- ১৫। প্রকল্প বাস্তবায়ন সমস্যাঃ প্রকল্পটি বাস্তবায়নে সময় বৃদ্ধি ব্যতিত উল্লেখযোগ্য কোন সমস্যা মোকাবেলা করতে হয়নি।
- ১৬। রাজস্ব খাতে স্থানান্তরঃ প্রকল্পের আওতায় সম্পাদিত কাজ ইতোমধ্যে সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের রাজস্ব খাতে (ওপেন লাইন)-এ স্থানান্তর করা হয়েছে।
- ১৭। **External Audit:** মন্ত্রণালয় হতে প্রেরিত পিসিআর পর্যালোচনায় দেখা যায় প্রকল্পটির কোন Internal ও External Audit করা হয়নি। কিন্তু মন্ত্রণালয় কর্তৃক সমাপ্তি প্রতিবেদন প্রেরণের পূর্বে প্রকল্পটির External Audit করা প্রয়োজন ছিল।
- ১৮। মতামত/সুপারিশঃ
- ১৮.১ প্রকল্পটি বাস্তবায়নে মূল অনুমোদিত প্রকল্পের তুলনায় অতিরিক্ত সময় ব্যয় হয়েছে ৪ বছর (১৩৩%)। ডিপিপি'র লক্ষ্যমাত্রার বিপরীতে এডিপিতে অর্থ বরাদ্দের স্বল্পতা এবং ঘন ঘন প্রকল্প পরিচালক বদল করায় এমনটি হয়েছে। ভবিষ্যতে মন্ত্রণালয় ও সংস্থা অনুমোদিত মেয়াদে প্রকল্পের বাস্তবায়ন সমাপ্তির লক্ষ্যে প্রয়োজনীয় পদক্ষেপ গ্রহণ করবে (অনু: ৪ ও ৭);
- ১৮.২ প্রকল্পের আওতায় নির্মিত সড়ক বাধের যে সকল স্থানে খাড়া ঢাল ও রেইন কাট সৃষ্টি হয়েছে তা চিহ্নিতপূর্বক দ্রুত মেরামতের উদ্যোগ নিতে হবে (অনু: ১২.১);
- ১৮.৩ Base Type-1-এ পাথরঃবালুর অনুপাত অনুমোদিত স্পেসিফিকেশন অনুযায়ী যথাযথ পাওয়া যায়নি। গুণগতমান রক্ষার স্বার্থে ভবিষ্যতে প্রকল্প বাস্তবায়নের সময় পেভমেন্টের বিভিন্ন লেয়ারে মেটারিয়ালের অনুপাত অনুমোদিত ডিজাইন অনুযায়ী নিশ্চিতকরণের বিষয়টি মন্ত্রণালয় ও সংস্থা বিবেচনা করবে (অনু: ১২.১)।
- ১৮.৪ প্রকল্পের আওতায় নির্মিত এ্যাপ্রোচ সড়কের যে সকল স্থানে সীল কোট উঠে গেছে তা চিহ্নিতপূর্বক দ্রুত সংস্কার করতে হবে (অনু: ১২.২);
- ১৮.৫ সমাপ্ত প্রকল্পটির স্বল্প External Audit কার্য সম্পাদনের বিষয়টি মন্ত্রণালয় বিবেচনা করতে পারে (অনু: ১৫.৩); এবং
- ১৮.৬ অনুচ্ছেদ ১৬.১ হতে ১৬.৪ এর বিষয়ে গৃহীত ব্যবস্থা মন্ত্রণালয় আগামী ১ মাসের মধ্যে আইএমইডিকে অবহিত করবে।

“জেলা সড়ক উন্নয়ন (ঢাকা জোন)”
শীর্ষক প্রকল্পের মূল্যায়ন প্রতিবেদন
(সমাপ্তঃ জুন, ২০১৪)

- ১। প্রকল্পের নাম : জেলা সড়ক উন্নয়ন (ঢাকা জোন)
- ২। প্রকল্পের অবস্থান : ঢাকা, নারায়ণগঞ্জ, মুন্সিগঞ্জ, মানিকগঞ্জ, গাজীপুর, নরসিংদী, ময়মনসিংহ, জামালপুর, টাঙ্গাইল, কিশোরগঞ্জ, শেরপুর ও নেত্রকোনা।
- ৩। বাস্তবায়নকারী সংস্থা : সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর।
- ৪। প্রশাসনিক মন্ত্রণালয় : সড়ক পরিবহন ও সেতু মন্ত্রণালয়।

৫। প্রকল্পের বাস্তবায়ন সময় ও ব্যয়:

(লক্ষ টাকায়)

প্রাক্কলিত ব্যয় (প্রঃ সাঃ)		প্রকৃত ব্যয় (প্রঃ সাঃ)	পরিকল্পিত বাস্তবায়নকাল		প্রকৃত বাস্তবায়নকাল	অতিক্রান্ত ব্যয় (মূল প্রাক্কলিত ব্যয়ের %)	অতিক্রান্ত সময় (মূল বাস্তবায়ন কালের %)
মূল	সর্বশেষ সংশোধিত		মূল	সর্বশেষ সংশোধিত			
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮
৩৭৪৩০.২৯	-	২১৪২৩.২৫	জানুয়ারি, ২০০৯ হতে ডিসেম্বর, ২০১১	-	জানুয়ারি, ২০০৯ হতে জুন, ২০১৪	-	২ বছর (৬৬.৬৬%)

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

৭। প্রকল্পের অঙ্গভিত্তিক বাস্তবায়ন (পিসিআর এর ভিত্তিতে):

(লক্ষ টাকায়)

ক্র: নং	অঙ্গের নাম	একক	সর্বশেষ সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী লক্ষ্যমাত্রা		প্রকৃত বাস্তবায়ন	
			বাস্তব	আর্থিক	বাস্তব (%)	আর্থিক (%)
১	২	৩	৪	৫	৬	৭
1.	Survey & Design	LS	LS	56	LS	10.00
2.	Land Acquisition	H	76.95	1131.73	3.67	70.72
3.	Earth Work	Lac/m ³	10.687	1603.05	16.68	3096.49
4.	Widening of Road Embankment	Lac/m ³	34.944	5241.6	9.65	1245.39
5.	New flexible Pavement	Km	178.82	7689.26	101.33	4776.16
6.	Re-Construction of flexible Pavement	Km	18	594	22.07	1001.24

ক্র: নং	অংশের নাম	একক	সর্বশেষ সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী লক্ষ্যমাত্রা		প্রকৃত বাস্তবায়ন	
			বাস্তব	আর্থিক	বাস্তব (%)	আর্থিক (%)
১	২	৩	৪	৫	৬	৭
7.	Widening & Strengthening of Existing Pavement	Km	72.841	1529.66	40.79	1083.31
8.	Widening Hard Shoulder	Km	46.78	1029.16	25.87	948.29
9.	Surfacing work	Km	347.961	6437.26	236.13	5334.83
10.	RCC Bridge	m	241	1928	109.90	692.20
11.	RCC Culvert	m	408.55	4022.75	308.14	1555.25
12.	Pipe Culvert	m	266.8	5.8	53.59	147.93
13.	RCC Protective Work	m	21748	869.92	11918.36	601.59
14.	RCC Block & Geo Textile	Lac/m ³	0.371	383.243	5448.00	52.72
15.	Toe Wall/Retaining Wall/Drain	m	15550.00	388.75	1619.40	101.66
16.	Maintenance During Construction	LS	LS	693.5	LS	507.36
17.	Sign/Signal, Km post	LS	LS	252.17	LS	108.97
18.	Plantation	Km	1286.06	171.636		
19.	Physical Contingency (2%)			680.551		36.14
20.	Price Contingency (8%)			2722.203		
Total =				37430.29		21423.25

৮। প্রকল্প পরিচালক সংক্রান্ত তথ্যাদিঃ প্রকল্পটি সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের মাঠ পর্যায়ের নিজস্ব জনবল দ্বারা বাস্তবায়িত হয়েছে।
প্রকল্প পরিচালক সংক্রান্ত তথ্য নিম্নরূপঃ

ক্র: নং	প্রকল্প পরিচালকের নাম ও পদবী	দায়িত্বের ধরণ	কর্মকাল	
			যোগদান	বদলী
১.	Md. Habibul Hoque ACE, RHD, Dhaka Zone, Dhaka	খন্ডকালীন	26/02/13	09/07/14
২.	Md. Shahabuddin Khan SE, RHD, Dhaka Zone, Dhaka	খন্ডকালীন	31/01/13	26/02/13
৩.	Md. Mofizul Islam ACE, RHD, Dhaka Zone, Dhaka	খন্ডকালীন	12/01/12	31/01/13
৪.	Md. Abdul Quddus ACE, RHD, Dhaka Zone, Dhaka	খন্ডকালীন	02/02/11	10/01/12
৫.	Shahabuddin ACE, RHD, Dhaka Zone, Dhaka	খন্ডকালীন	09/02/10	02/02/11

সংশ্লিষ্ট ছক পর্যালোচনায় দেখা যায়, বর্ণিত প্রকল্পে মোট ৫ জন প্রকল্প পরিচালক দায়িত্ব পালন করেছেন। তাঁদের অধিকাংশের মেয়াদ ১ বছরেরও কম। বর্ণিত প্রকল্পের ক্ষেত্রে ৩ বছর মেয়াদে ৩৭৪৩০.২৯ লক্ষ টাকায় প্রকল্পটি বাস্তবায়নের নিমিত্তে অনুমোদন করা হলেও প্রকল্পের প্রকৃত ব্যয় হয়েছে ২১৪২৩.২৫ লক্ষ টাকা এবং বাস্তবায়ন সময় লেগেছে ৫ বছর ৬ মাস। অর্থাৎ ব্যয় বৃদ্ধি না পেলেও বাস্তবায়নকাল বৃদ্ধি পেয়েছে ৬৬.৬৬%। ফলে যথাসময়ে প্রকল্পের সুফল হতে জনগণ বঞ্চিত হয়েছে। ঘন ঘন প্রকল্প পরিচালক বদলের প্রেক্ষিতে প্রকল্প পরিচালকগণ প্রকল্পের কাজ যথাযথভাবে সুপারভিশন ও মনিটরিং করতে পারেন না বিধায় প্রকল্পের বাস্তবায়ন বিঘ্নিত হয়েছে।

৯। ক্রয় সংক্রান্ত তথ্যাদিঃ

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

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

প্রকল্পের অনুমোদিত ডিপিপি অনুযায়ী ভৌগোলিক অবস্থান ও কাজের ধরন বিবেচনায় ৪০টি সড়কের মূল পূর্ত কাজ ১২৬টি ছোট ছোট প্যাকেজের মাধ্যমে ৩২৬৬৮.১৭ লক্ষ টাকায় ক্রয়ের সংস্থান ছিল। তবে বাস্তবে HOPE এর অনুমোদনক্রমে প্যাকেজ সংখ্যা অপরিবর্তিত রেখে অধিকাংশ প্যাকেজকে ছোট ছোট লটে বিভক্ত করা হয়েছে। এ লক্ষ্যে প্রতিটি দরপত্র ২টি বাংলা, ১টি ইংরেজী, সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের নিজস্ব ওয়েব সাইট ও প্রযোজ্য ক্ষেত্রে সিপিটিইউ এর ওয়েব সাইটে প্রকাশ করা হয়। দরপত্র উন্মুক্তকরণ কমিটিতে মূল্যায়ন কমিটি হতে ১জন সদস্য অন্তর্ভুক্ত করা হয়েছে। ক্রয়কারী প্রতিষ্ঠান হতে ৬০ দিন সময় দিয়ে দরপত্র গ্রহণ করা হয়েছে। দরপত্র মূল্যায়ন কমিটির সদস্য সংখ্যা ছিল ৭ জন। তন্মধ্যে সংস্থা বহির্ভূত সদস্য ছিল ৩ (তিন) জন। মূল্যায়ন কমিটির আহ্বায়ক ছিলেন অনুমোদনকারী কর্তৃপক্ষের উপর ভিত্তি করে সংশ্লিষ্ট সড়ক বিভাগের নির্বাহী/তত্ত্বাবধায়ক প্রকৌশলী। দরপত্র খোলার পর ৭ দিনের মধ্যে দরপত্র মূল্যায়ন করা হয়। তত্ত্বাবধায়ক/অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী, ঢাকা জোন কর্তৃক সবকটি দরপত্র অনুমোদন করা হয়। এ ক্ষেত্রে দরপত্র উন্মুক্তকরণের দিন হতে প্রস্তাব অনুমোদন পর্যন্ত সময় লেগেছে সর্বনিম্ন ৭১ দিন ও সর্বোচ্চ ১২৯দিন (প্রস্তাবের বৈধতার গ্রহণযোগ্য মেয়াদ ৬০ হতে ১২০ দিন)। তবে যে বিষয়গুলো বিবেচনায় নিয়ে প্যাকেজ ভাঙা হয়েছে সে বিষয়গুলো ডিপিপি প্রণয়নের সময় বিবেচনায় নেয়ার বিষয়টি মন্ত্রণালয়/সংস্থাকে নিশ্চিত করতে হবে। প্রধান প্রধান দরপত্র সংক্রান্ত তথ্য নিম্নরূপ:

Description of procurement (Goods/works/consultancy) as per bid document		Tender/Bid/Proposal Cost (In lac Taka)		Tender/Bid/Proposal		Date of completion of works/services and supply of goods	
		As per PP	Contract Value	Invitation Data	Contract Signing/L.C opening date	As per contract	Actual
1		2	3	4	5	6	7
WP-49	Widening/Raising of Embankment, Flexible Pavement (New construction, surfacing), Construction of RCC Culver (4 Nos), RCC Pre-cast Palisading. Sign signal KM post. (Bagarbarazar-Sankibanga-Asim-fulbaria Road) (Mymensingh Road Division)	586.89	256.32	02/08/09	10/12/09	09/05/10	
WP-36	widening/Raising of Embankment, Flexible pavement pavement (New construction, Surfacing), toe wall,	788.72	240.25	10/10/10	10/02/11	09/07/11	

Description of procurement (Goods/works/consultancy) as per bid document		Tender/Bid/Proposal Cost (In lac Taka)		Tender/Bid/Proposal		Date of completion of works/services and supply of goods	
		As per PP	Contract Value	Invitation Data	Contract Signing/L.C opening date	As per contract	Actual
	Metressing, RCC pre-cast palisading, Sign Signal KM post, (Bokshigonj-bhalugonj-Dhewengonj road) Jamalpur road Division)						
PW-02	Construction of Bridges (Bokshigonj-Bhalugonj-Dhewengonj Road) (Jamalpur Road Division)	480.00	335.92	28/12/09	26/05/10	25/05/11	
WP-32	Construction of Embankment, Flexible pavement (strengthening ,Surfacing), Construction of RCC Culvert (1 No.) RCC pre-cast palisading,	364.88	201.00	03/08/09	24/01/10	23/05/10	
WP-41	Widening/Raising of Embankment, Construction of pipe culvert, Tow wall, RCC pre- cast palisading, Sign Signal, KM post, (Nandail-Atharobari-kendua road)(Netrokona Road Division)	226.26	205.14	30/08/09	14/02/10	13/08/10	26/06/10
WP-48	Widening/Raising of Embankment, Flexible pavement (Strengthening, Widening, Surfacing), Construction of RCC Culvert (7 Nos) Sign Signal KM post. (Nandail-Atharobari-kendua Road) (Kishoregonj Road Division)	356.65	303.32	10/10/10	01/02/11	31/07/11	21/06/12

১০। বছর ভিত্তিক ডিপিপি লক্ষ্যমাত্রা, আরএডিপি বরাদ্দ, অবমুক্তি ও ব্যয় (পিসিআর এর ভিত্তিতে):

(লক্ষ টাকায়)

অর্থ বছর	ডিপিপি অনুযায়ী লক্ষ্যমাত্রা	সংশোধিত এডিপি বরাদ্দ	অবমুক্ত	ব্যয়
২০০৮-২০০৯	৫০০.০০	৪৯৯.৬০	৪৯৯.৬০	৪৯৯.৬০
২০০৯-২০১০	১৩৭৬১.৯৫	৭১২৮.৫২	৭১২৮.৫২	৭১২৮.৫২
২০১০-২০১১	১৩১৪৭.৭৬	৪২০১.০০	৪২০১.০০	৪২০১.০০
২০১১-২০১২	১০০২০.৬০	১৯৪৬.৫০	১৯৪৬.৫০	১৯৪৬.৫০
২০১২-২০১৩	-	৭০৮০.৯০	৭০৮০.৯০	৭০৮০.৯০
২০১৩-২০১৪	-	৫৬৬.৭৩	৫৬৬.৭৩	৫৬৬.৭৩
মোটঃ	৩৭৪৩০.২৯	২১৪২৩.২৫	২১৪২৩.২৫	২১৪২৩.২৫

১১। কাজ অসম্পূর্ণ থাকলে তার কারণঃ এটি একটি আমব্রেলা প্রকল্প। কর্তৃপক্ষের সিদ্ধান্তক্রমে জুন ২০১৪ এরপর প্রকল্পের মেয়াদ বৃদ্ধি না করা, অর্থ বরাদ্দের স্বল্পতা, ভূমির অতিরিক্ত মূল্য ও ভূমি অধিগ্রহণ জটিলতা, অত্যধিক নিমণ কিংবা উচ্চদরের কারণে বারংবার দরপত্র বাতিলপূর্বক পুনঃদরপত্র আহবানে সময় ক্ষেপন এবং কয়েকটি প্যাকেজে ঠিকাদারের দুর্বল পারফরম্যান্সের কারণে দরপত্র বাতিল করা প্রভৃতি কারণে কিছু কিছু অংশে কাজ অসমাপ্ত রয়ে গেছে।

১২। সাধারণ পর্যবেক্ষণঃ

১২.১ পটভূমি ও উদ্দেশ্যঃ সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর কর্তৃক ৫৪২৬.১৫ কোটি টাকা প্রাক্কলিত ব্যয় সম্বলিত গুচ্ছ প্রকল্প বার্ষিক উন্নয়ন কর্মসূচীর আওতায় বাস্তবায়িত হয়ে আসছিল। সারা দেশব্যাপী বিসত্বৃত এ সকল প্রকল্পে অসংখ্য গুচ্ছ প্রকল্প অন্তর্ভুক্ত থাকায় এগুলোর বাস্তবায়ন পরিবীক্ষণ ও মূল্যায়ন করা সম্ভব হচ্ছিল না। তাই মাননীয় প্রধান উপদেষ্টার সভাপতিত্বে ১৬/০৮/২০০৭ তারিখে অনুষ্ঠিত সভায় তৎকালীন যোগাযোগ মন্ত্রণালয়ের আওতায় বাস্তবায়নাধীন গুচ্ছ প্রকল্পগুলো অবশ্যই জুন, ২০০৮ এ সমাপ্ত করতে হবে মর্মে সিদ্ধান্ত গৃহীত হয়। পরবর্তীতে অর্থাৎ গত ১১/১২/২০০৭ তারিখে অনুষ্ঠিত সভায় তৎকালীন যোগাযোগ মন্ত্রণালয়ের আওতায় বাস্তবায়নাধীন ৯টি গুচ্ছ প্রকল্প নিয়ে বিস্তারিত আলোচনা হয়। উক্ত সভায় সিদ্ধান্ত গৃহীত হয় যে, ৯টি গুচ্ছ প্রকল্পভুক্ত ৬৬৭টি উপ-প্রকল্পের মধ্যে ৪৩১টি উপ-প্রকল্প জুন, ২০০৮ এর মধ্যে সমাপ্ত করতে হবে এবং গুচ্ছ প্রকল্পের অবশিষ্ট ২৩৬টি উপ-প্রকল্প এবং “জেলা সড়ক উন্নয়ন (২য় পর্যায়)” প্রকল্পের ৫৮টি উপ-প্রকল্পের বাস্তবায়ন পদ্ধতি আলোচনার জন্য পরিকল্পনা কমিশনের সংশ্লিষ্ট সেক্টর কর্তৃক সভা আহবান করে নতুন প্রকল্প গ্রহণের ব্যাপারে প্রয়োজনীয় পদক্ষেপ গ্রহণ করতে হবে। সে অনুযায়ী পরিকল্পনা কমিশনের সদস্য (ভৌত অবকাঠামো বিভাগ)-এর সভাপতিত্বে গত ৩০.০৩.২০০৮ তারিখে অনুষ্ঠিত আন্তঃমন্ত্রণালয় সভায় সওজ’র ৮টি জোন ভিত্তিক ৮টি গুচ্ছ প্রকল্প মোট ২০০০.০০ কোটি টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে প্রণয়নের সিদ্ধান্ত গৃহীত হয়। উক্ত সভার সিদ্ধান্ত অনুযায়ী সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের ঢাকা জোনের ৬৩৯.২৬ কিলোমিটার দৈর্ঘ্যের মোট ৪০টি গুরুত্বপূর্ণ জেলা সড়ক উন্নয়নের লক্ষ্যে ৩৭৪৩০.২৯ লক্ষ টাকা ব্যয়ে আলোচ্য প্রকল্পটি হাতে নেয়া হয়।

প্রকল্পের উদ্দেশ্যঃ প্রকল্পের মূল উদ্দেশ্য হলো সওজ-এর ঢাকা জোনের আওতাধীন সড়ক বিভাগের ৪০টি গুরুত্বপূর্ণ জেলা সড়ক উন্নয়নের মাধ্যমে সরাসরি সড়ক যোগাযোগ স্থাপন, সেতু ও কালভার্ট নির্মাণ এবং সুষ্ঠু স্থানীয় ও জাতীয় সড়ক নেটওয়ার্ক নিশ্চিতকরণ।

১২.২ প্রকল্পের অনুমোদন ও সংশোধনঃ জেলা সড়ক উন্নয়ন (ঢাকা জোন) প্রকল্পটি ৮টি জোনাল DPP’র একটি যা ২১/০৮/২০০৮ সালে PEC সভায় উপস্থাপন করা হয়। পিইসি’র সভার সুপারিশের প্রেক্ষিতে প্রকল্পটি ১৯/০৩/২০০৯ তারিখে অনুষ্ঠিত একনেক সভায় ৩৭৪৩০.২৯ লক্ষ টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে এবং জানুয়ারি, ২০০৯ হতে ডিসেম্বর, ২০১১ মেয়াদে বাস্তবায়নের উদ্দেশ্যে অনুমোদিত হয়। পরবর্তীতে অনুমোদিত ডিপিপি’র লক্ষ্যমাত্রা অনুযায়ী নির্ধারিত মেয়াদে প্রকল্পটি সমাপ্ত না হওয়ায় যথাযথ কর্তৃপক্ষ কর্তৃক প্রকল্পটির ব্যয় বৃদ্ধি ব্যতিরেকে মেয়াদকাল জুন, ২০১৪ পর্যন্ত বৃদ্ধি করা হয়।

১২.৩ সার্বিক আর্থিক ও বাস্তব অগ্রগতিঃ প্রকল্পের আওতায় জুন, ২০১৪ পর্যন্ত ক্রমপুঞ্জিত আর্থিক অগ্রগতি হয়েছে ২১৪২৩.২৫ লক্ষ টাকা যা অনুমোদিত ব্যয় ৩৭৪৩০.২৯ লক্ষ টাকার ৫৭.২৩%। উক্ত সময়ে অনুমোদিত প্রকল্পের মাত্র ৬০% বাস্তব অগ্রগতি সাধিত হয়েছে (অনুচ্ছেদ-৬)।

১৩। প্রকল্প পরিদর্শন : আইএমইডি কর্তৃক প্রকল্পটি ১৩ ও ১৪ সেপ্টেম্বর এবং ১০ ও ১১ অক্টোবর ২০১৫ তারিখে পরিদর্শন করা হয়। পরিদর্শনকালে ঢাকা, গাজীপুর, মুন্সিগঞ্জ, নারায়ণগঞ্জ, নেত্রকোণা ও জামালপুর জেলার সংশ্লিষ্ট নির্বাহী প্রকৌশলীগণ এবং সওজ-এর সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তাগণ উপস্থিত ছিলেন। প্রকল্প এলাকা সরেজমিনে পরিদর্শন, প্রকল্প সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তাদের সঙ্গে আলোচনা, প্রাপ্ত তথ্য বিশ্লেষণ ও পিসিআর এর তথ্যের ভিত্তিতে প্রতিবেদনটি প্রণয়ন করা হয়েছে।

১৩.১ আব্দুল্লাহপুর-তেরমুখ-রায়েরদিয়া-উলখোলা (আযমপুর সংযোগসহ) (ঢাকা জেলা): পরিদর্শনের সময় প্রকল্পের আওতায় গৃহীত ঢাকা জেলার ৫টি উপ-প্রকল্পের মধ্যে বর্ণিত সড়কটি সরেজমিনে দেখা হয়। এ উপ-প্রকল্পের জন্য অনুমোদিত ডিপিপিতে ৮৯১.৮৮ লক্ষ টাকা এবং ৩টি প্যাকেজের সংস্থান ছিল। সে অনুযায়ী ৩টি প্যাকেজের আওতায় ১৩টি লটে ঠিকাদার প্রতিষ্ঠানের সঙ্গে ৬২৫.৪৫ লক্ষ টাকায় ১৫/০৮/২০০৯ তারিখে চুক্তি স্বাক্ষরিত হয়। চুক্তি মোতাবেক ১৫/০৬/২০১০ তারিখে কাজ সম্পাদনের সময় থাকলেও ভূমি অধিগ্রহণ জটিলতার কারণে ২.৫০ কি:মি: সড়কের কাজ সম্পাদনে ২৩/০১/২০১৩ পর্যন্ত সময় লেগে যায়। প্রকল্পের অনুমোদিত ডিপিপিতে এ সড়কের ৭.০০ কি:মি: ফ্লেসিবল পেভমেন্ট নতুন নির্মাণ ও সার্ফেসিং, ১২ মি: কালভার্ট (৫টি) ও ১২০০ মিটার টো-ওয়াল নির্মাণ কাজ অন্তর্ভুক্ত ছিল। তবে শহরতলীতে অবস্থিত হওয়ায় ভূমির অতিরিক্ত মূল্য ও ভূমি অধিগ্রহণ জটিলতার কারণে ১.৫০ হেক্টর ভূমির মধ্যে দুই দফায় উদ্যোগ নিয়েও কোন ভূমি অধিগ্রহণ সম্ভব হয়নি। জুন ২০১৪ পর্যন্ত প্রকল্পের আওতায় ২.৫০ কি:মি: বিদ্যমান সড়ক বাঁধ প্রশস্তকরণ ও উঁচুকরণ এবং ২.৫০ কি:মি: নতুন সড়ক নির্মাণ সম্পন্ন হয়েছে। পরিদর্শনকালে ক্যারেজওয়ে ৫.৫ মিটার পাওয়া গেলেও সোল্ডার এর জন্য সড়কটিতে কোন জায়গা নেই দেখা গেছে। সড়কের উভয় পাশে সড়ক হতে উঁচুতে প্রচুর দোকানপাট ও বাড়িঘর অবস্থিত দেখা যায়। সড়কে ড্রেনের সংস্থান নেই। ফলে সড়কের বাজার অংশে পানি জমে থাকতে এবং অসংখ্য পটহোল ও সার্ফেসিং নষ্ট হয়েছে দেখা যায়। পরিদর্শনের সময়ে প্রকল্পের আওতায় নির্মিত ৩টি কালভার্ট (৯ মি:) দেখা হয়। কালভার্টগুলো বাহ্যিকভাবে গুণগত মানসম্পন্ন প্রতীয়মান হয়েছে। তবে কালভার্টের গায়ে কিছু হানিকম দেখা গেছে।



চিত্র-১: নির্মিত ফ্লেসিবল পেভমেন্ট



চিত্র-২: নির্মিত ফ্লেসিবল পেভমেন্টের লেয়ার পরীক্ষা

১৩.২ কালিগঞ্জ-তুমুলিয়া-উলখোলা সড়ক (গাজীপুর জেলা): এ উপ-প্রকল্পের জন্য অনুমোদিত ডিপিপিতে ৪ হেক্টর ভূমি অধিগ্রহণ, ১.১০ লক্ষ ঘনমিটার মাটির কাজ, ৫.০০ কি:মি: নতুন ফ্লেসিবল পেভমেন্ট নির্মাণ, ৭.০০ কি:মি: সড়ক কার্পেটিং ও সিলকোটসহ সার্ফেসিং, ২৫ মিটার কালভার্ট (৬টি) ও ২৫০.০০ মি: আরসিসি প্রিকাস্ট প্যালাসাইডিং নির্মাণ বাবদ ৩টি প্যাকেজের আওতায় ৮০০.৭৮ লক্ষ টাকার সংস্থান ছিল। সে অনুযায়ী ৩টি প্যাকেজের আওতায় ১৩টি লটে ঠিকাদার প্রতিষ্ঠানের সঙ্গে ৭৭২.০০ লক্ষ টাকায় ১৩/১১/২০০৯ তারিখে চুক্তি স্বাক্ষরিত হয়। চুক্তি মোতাবেক ১২/০৭/২০১০ তারিখে কাজ সম্পাদনের সময় থাকলেও কাজ সম্পাদনে ২৩/০১/২০১২ পর্যন্ত সময় লেগে যায়। তবে ভূমির অতিরিক্ত মূল্য ও ভূমি অধিগ্রহণ জটিলতার কারণে কোন ভূমি অধিগ্রহণ সম্ভব হয়নি। জুন ২০১৪ পর্যন্ত প্রকল্পের আওতায় ৫.০০ কি:মি: বিদ্যমান সড়ক বাঁধ প্রশস্তকরণ ও উঁচুকরণপূর্বক নতুন সড়ক নির্মাণ এবং ৭.০০ কি:মি: সার্ফেসিং সম্পন্ন হয়েছে দেখা যায়। পরিদর্শনকালে ক্যারেজওয়ে ৫.৫ মিটার পাওয়া গেলেও সোল্ডার এর জন্য সড়কটিতে কোন জায়গা নেই দেখা গেছে। সড়কটির সার্ফেসিংয়ে কিছু ক্র্যাক পরিলক্ষিত হলেও পটহোল দেখা যায়নি। চেইনেজ কিঃমিঃ ০+৩০০ ও ৪+৬০০ তে পেভমেন্ট খুঁড়ে বেইজ টাইপ-২ ও সার্ফেসিং এর পুরুত্ব পাওয়া গেছে যথাক্রমে

১৫০ মি:মি: ও ৪৫ মি:মি: এবং ১৫০ মি:মি: ও ৪৩ মি:মি: (গ্রহণযোগ্য পরিমাপ যথাক্রমে ১৫০ মি:মি: ও ৫০ মি:মি:)। বেইজ টাইপ-২-এ খোয়া:বালুর অনুপাত পাওয়া গেছে ৫০:৫০ (গ্রহণযোগ্য অনুপাত ৬৫:৩৫)। এ বিষয়ে নির্বাহী প্রকৌশলী জানান, সড়কটির বেইজে খোয়া ব্যবহার করা হলেও এটি বেইজ টাইপ-১। ডুয়েট পরীক্ষাগার হতে পরীক্ষার পর মিক্স ডিজাইন অনুমোদন করা হয়েছে। এছাড়া খোয়া:বালুর অনুপাত সঠিক রয়েছে মর্মেও তিনি দাবী করেন। সড়কে পরিদর্শনের সময়ে প্রকল্পের আওতায় নির্মিত ৩টি কালভার্ট (৯ মি:) দেখা হয়। কালভার্টগুলো বাহ্যিকভাবে কার্যকর ও সচল দেখা গেলেও কালভার্টের গায়ে হানিকম পরিলক্ষিত হয়েছে।



চিত্র-৩ ও ৪: নির্মিত ফ্লেস্কিবল পেভমেন্ট

১৩.৩ দোহার (ফুলতলা)-শ্রীনগর (হাসাড়া) সড়ক (মুন্সীগঞ্জ): এ উপ-প্রকল্পের জন্য অনুমোদিত ডিপিপিতে ৩.০ লক্ষ ঘনমিটার মাটির কাজ, ৬.০০ কি:মি: নতুন ফ্লেস্কিবল পেভমেন্ট নির্মাণ ও সার্ফেসিং, ১৮ মিটার কালভার্ট (৩টি) ও ৪০০.০০ মি: আরসিসি প্রিকাস্ট প্যালাসাইডিং নির্মাণ বাবদ ৩টি প্যাকেজের আওতায় ১০৫৫.৭৮ লক্ষ টাকার সংস্থান ছিল। সে অনুযায়ী ৩টি প্যাকেজের আওতায় ৭টি লটে ঠিকাদার প্রতিষ্ঠানের সঙ্গে ৬৫০.৬২ লক্ষ টাকায় ১৫/১০/২০১০ তারিখে চুক্তি স্বাক্ষরিত হয়। চুক্তি মোতাবেক ১৫/০৭/২০১১ তারিখে কাজ সম্পাদনের সময় থাকলেও কাজ সম্পাদনে ২৫/০২/২০১২ পর্যন্ত সময় লেগে যায়। জুন ২০১৪ পর্যন্ত প্রকল্পের আওতায় ৬.০০ কি:মি: বিদ্যমান সড়ক বাঁধ প্রশস্তকরণ ও উচ্চকরণপূর্বক নতুন সড়ক নির্মাণ এবং সার্ফেসিং সম্পন্ন হয়েছে দেখা যায়। পরিদর্শনকালে ক্যারেজওয়ে ৫.৫ মিটার পাওয়া গেলেও সোল্ডার এর জন্য সড়কটিতে কোন জায়গা নেই দেখা গেছে। সড়কটির সার্ফেসিংয়ে কিছু স্থানে পেভমেন্টের কিনারা ভাঙা দেখা গেছে। চেইনেজ কিঃমিঃ ১+৩০০ ও ৩+৫০০ তে পেভমেন্ট খুঁড়ে বেইজ টাইপ-১ ও সার্ফেসিং এর পুরুত্ব পাওয়া গেছে যথাক্রমে ১৫০ মি:মি: ও ৪৫ মি:মি: এবং ১৫০ মি:মি: ও ৪৩ মি:মি: (গ্রহণযোগ্য পরিমাপ যথাক্রমে ১৫০ মি:মি: ও ৫০ মি:মি:)। বেইজ টাইপ -১-এ পাথর:বালুর অনুপাত পাওয়া গেছে ৫০:৫০ (গ্রহণযোগ্য অনুপাত ৬৫:৩৫)। সড়কে পরিদর্শনের সময়ে প্রকল্পের আওতায় নির্মিত ২টি কালভার্ট (১২মি:) দেখা হয়। কালভার্টগুলো কার্যকর ও সচল দেখা গেছে।



চিত্র-৫: নির্মিত ফ্লেস্কিবল পেভমেন্ট

চিত্র-৬: নির্মিত ফ্লেস্কিবল পেভমেন্টের লেয়ার পরীক্ষা

১৩.৪। **ভুলতা-রুপগঞ্জ-বেরাইদ-বাড্ডা সড়ক (নারায়ণগঞ্জ জেলা):** এ উপ-প্রকল্পের আওতায় অনুমোদিত ডিপিপিতে ৪.২৫ হেক্টর ভূমি অধিগ্রহণ, ১.৬০ লক্ষ ঘনমিটার মাটির কাজ, ৪.০৬ কি:মি: ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট নির্মাণও সার্ফেসিং, ৩০ মিটার কালভার্ট (৫টি), ৪৫০ মিটার টো-ওয়াল এবং ৭৫০০ বর্গমিটার ম্যাড্রেসিং বাবদ ৩টি প্যাকেজের আওতায় মোট ১১৬৩.৮৯ লক্ষ টাকা বরাদ্দ ছিল। তবে বাস্তবে ভূমির অত্যধিক মূল্য ও ভূমি অধিগ্রহণ জটিলতা সৃষ্টির প্রেক্ষিতে অধিগ্রহণ সম্ভব না হওয়ায় ১টি প্যাকেজের ১টি লটের আওতায় ১.৫০ কিঃমিঃ বিদ্যমান সড়ক ২০.০০ লক্ষ টাকা ব্যয়ে পটহোল মেরামত ও ১৫ মিলিমিটার সীলকোট দ্বারা রিসার্ফেসিং করা হয়েছে দেখা যায়। ভূমি অধিগ্রহণ বাতিল হওয়ায় এ উপ-প্রকল্পের আওতায় অন্য কোন কাজ হয়নি।



চিত্র ৭ ও ৮: নির্মিত ও অসমাপ্ত সড়ক

১৩.৫ **মুক্তাগাছা-পিয়ারণুর-কার্নিল সড়ক (জামালপুর জেলা):** এ উপ-প্রকল্পের আওতায় অনুমোদিত ডিপিপিতে ৪.০০ হেক্টর ভূমি অধিগ্রহণ, ১.৬১৭ লক্ষ ঘনমিটার মাটির কাজ, ১১.০০ কি:মি: ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট নতুন নির্মাণ, ০.৭০ কি:মি: বিদ্যমান পেভমেন্ট শক্তিশালীকরণ, ১১.৪০ কি:মি: সার্ফেসিং, ১২ মিটার কালভার্ট (৩টি), ৮০০ মিটার টো-ওয়াল, ১৪৫৮ মিটার প্যালাসাইডিং এবং ৩০০০ বর্গমিটার ম্যাড্রেসিং বাবদ ৩টি প্যাকেজের আওতায় মোট ১৩৭০.৪৫ লক্ষ টাকা বরাদ্দ ছিল। তবে বাস্তবে ৪টি প্যাকেজের আওতায় ৯৭৯.২১ লক্ষ টাকার কার্যাদেশ প্রদান করা হয়েছে। জুন, ২০১৪ পর্যন্ত ১.২ হেক্টর ভূমি অধিগ্রহণপূর্বক ০.৯৫ লক্ষ ঘন মিটার মাটি দ্বারা ৬ কিলোমিটার বিদ্যমান সড়ক উভয় পাশে ৩ ফুট বর্ধিত করে পেভমেন্ট নির্মাণ ও সার্ফেসিং করা হয়েছে দেখা যায়। এছাড়া ০.৭০ কিলোমিটার বিদ্যমান পেভমেন্ট ১৫০ মিলিমিটার বেইজ টাইপ-১ দ্বারা শক্তিশালীকরণ করা হয়েছে। প্রকল্পের আওতায় ব্রহ্মপুত্র নদের তীর সংলগ্ন ভাঙ্গনপ্রবণ অংশে ৮০০ মিটার আরসিসি প্রি-কাষ্ট প্যালাসাইডিং দ্বারা রক্ষাপ্রদ কাজ করা হয়েছে যা নদী ভাঙ্গনের কারণে ক্ষেত্রবিশেষে ধ্বসে পড়েছে দেখা যায়। পরিদর্শনকালে পেভমেন্টে বড় বড় কিনারা ভাঙ্গা দেখা গেছে। এছাড়া রাস্তাটির বেশ কিছু অংশ ব্রহ্মপুত্র নদের পাড়ে হওয়ায় সড়কের মাটি সরে পেভমেন্ট ও রক্ষাপ্রদ কাজ ব্যাপক ক্ষতিগ্রস্ত হয়েছে দেখা যায়। প্রকল্পের আওতায় ৩টি কালভার্ট (৯ মিটার) নির্মাণ করা হয়েছে যা পরিদর্শনকালে কার্যকর ও সচল পাওয়া গেছে। তবে কালভার্টের গায়ে কিছু হানিকম দেখা গেছে।



চিত্র-৯ ও ১০ : ক্ষতিগ্রস্ত সড়ক বাঁধ

১৩.৬ **নান্দাইল- আঠারবাড়ী- কেন্দুয়া সড়ক (নেত্রকোনা জেলা):** এ উপ-প্রকল্পের আওতায় অনুমোদিত ডিপিপিতে ০.৮৬৪ লক্ষ ঘনমিটার মাটির কাজ, ১২.০০ কি:মি: বিদ্যমান পেভমেন্ট উভয় পাশে ৩ ফুট করে বর্ধিতকরণ, ১২ কি:মি: সার্ফেসিং, ৬৪.৭৫ মিটার কালভার্ট (৩টি), ১২০০ মিটার টো-ওয়াল এবং ২০০০ মিটার প্যালাসাইডিং বাবদ ৩টি প্যাকেজের আওতায় মোট ১১৬১.৭৭ লক্ষ টাকা বরাদ্দ ছিল। তবে বাস্তবে ৫টি প্যাকেজের আওতায় ৭৩৩.০৯ লক্ষ টাকার কার্যাদেশ প্রদান করা হয়েছে। জুন ২০১৪ পর্যন্ত প্রকল্পের আওতায় ৭.০০ কি:মি: বিদ্যমান সড়ক বাঁধ প্রশস্তকরণপূর্বক সার্ফেসিং এবং ১.৫ কি:মি: বিদ্যমান পেভমেন্ট

১৫০ মিলিমিটার বেইজ টাইপ-২ দ্বারা শক্তিশালীকরণ করা হয়েছে। উক্ত অংশে অর্থাভাবে সার্ফেসিং করা সম্ভব হয়নি। এছাড়া ২টি কালভার্ট (৩৬ মিটার), ৫০০ মিটার টো-ওয়াল এবং ৭০০ মিটার প্যালাসাইডিং নির্মাণ করা হয়েছে। পরিদর্শনকালে সড়কের কয়েকটি স্থানে পটহোল ও রেইনকাট দেখা গেছে। তবে কালভার্টগুলো কার্যকর ও সচল পাওয়া গেছে।



চিত্র-১১: বিদ্যমান সড়ক বাঁধ প্রশস্তকরণপূর্বক সার্ফেসিং



চিত্র-১২: ক্ষতিগ্রস্থ পেভমেন্ট

১৪। প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জনঃ

পরিকল্পিত	উদ্দেশ্য অর্জন
প্রকল্পের মূল উদ্দেশ্য হলো সওজ-এর ঢাকা জোনের আওতাধীন ৪০টি গুরুত্বপূর্ণ জেলা সড়কের উন্নয়নের মাধ্যমে সরাসরি সড়ক যোগাযোগ স্থাপন এবং জেলা হেডকোয়ার্টারের সাথে উপজেলা হেডকোয়ার্টারের সংযোগ স্থাপন।	অনুমোদিত ডিপিপি'র সংস্থান অনুযায়ী প্রকল্পের আওতায় সওজ-এর ঢাকা জোনের আওতাধীন ৪০টি গুরুত্বপূর্ণ জেলা সড়কের ৬০% বাস্তব কাজ সম্পাদনের মাধ্যমে জেলা হেডকোয়ার্টারের সাথে উপজেলা হেডকোয়ার্টার এবং ইউনিয়ন গ্রোথ সেন্টারের সরাসরি সড়ক যোগাযোগ অনেকাংশে স্থাপিত হয়েছে। বিধায় উদ্দেশ্য অনেকাংশে অর্জিত হয়েছে। তবে অবশিষ্ট অনুমোদিত কাজগুলো দ্রুত সম্পাদনের উদ্যোগ নিতে হবে।

- ১৫। **উদ্দেশ্য অর্জিত না হয়ে থাকলে তার কারণঃ** প্রকল্পের আওতায় মাত্র ৬০% বাস্তব কাজ সম্পাদিত হয়েছে। কাজ অসমাপ্ত থাকায় উদ্দেশ্য আংশিক অর্জিত হয়েছে।
- ১৬। **প্রকল্প বাস্তবায়ন সমস্যাঃ** অর্থ বরাদ্দের স্বল্পতা, ভূমির অতিরিক্ত মূল্য ও ভূমি অধিগ্রহণ জটিলতা, অত্যধিক নিমণ কিংবা উচ্চদরের কারণে বারংবার দরপত্র বাতিলপূর্বক পুনঃদরপত্র আহবানে সময় ক্ষেপন এবং কয়েকটি প্যাকেজে ঠিকাদারের দুর্বল পারফরম্যান্সের কারণে দরপত্র বাতিল করা প্রভৃতি কারণে কিছু কিছু অংশে কাজ অসমাপ্ত রয়ে গেছে।
- ১৭। **রাজস্ব খাতে স্থানান্তরঃ** প্রকল্পের আওতায় সম্পাদিত কাজ ইতোমধ্যে সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের রাজস্ব খাতে (ওপেন লাইন)-এ স্থানান্তর করা হয়েছে।
- ১৮। **External Audit:** মন্ত্রণালয় হতে প্রেরিত পিসিআর পর্যালোচনায় দেখা যায় প্রকল্পটির কোন Internal ও External Audit করা হয়নি। মন্ত্রণালয় কর্তৃক সমাপ্তি প্রতিবেদন প্রেরণের পূর্বে প্রকল্পটির External Audit করা প্রয়োজন ছিল।

১৯। মতামত/সুপারিশঃ

- ১৯.১ প্রকল্পটি বাস্তবায়নে মূল অনুমোদিত সময়ের ২ বছর (৬৬.৬৬%) অতিরিক্ত সময় ব্যয় হলেও বাস্তব অগ্রগতি হয়েছে মাত্র ৬০%। ফলে প্রকল্পের উদ্দেশ্য যথাযথভাবে অর্জিত হয়নি। অর্থ বরাদ্দের স্বল্পতা, ভূমির অতিরিক্ত মূল্য ও ভূমি অধিগ্রহণ জটিলতা, অত্যধিক নিমণ কিংবা উচ্চদরের কারণে বারংবার দরপত্র বাতিলপূর্বক পুনঃদরপত্র আহবানে সময় ক্ষেপন এবং কয়েকটি প্যাকেজে ঠিকাদারের দুর্বল পারফরম্যান্সের কারণে দরপত্র বাতিল করা প্রভৃতি কারণে কিছু কিছু অংশে কাজ অসমাপ্ত থাকায় এমনটি হয়েছে। এমটিবিএফ মন্ত্রণালয় হিসেবে সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ ভবিষ্যতে অনুমোদিত মেয়াদে প্রকল্পের সফল বাস্তবায়নের মাধ্যমে উদ্দেশ্য অর্জনের লক্ষ্যে এডিপিতে প্রয়োজনীয় অর্থ বরাদ্দসহ যথাযথ মনিটরিং ও সুপারভিশন নিশ্চিত করবে (অনু: ৫ ও ১১);
- ১৯.২ প্রকল্পটি বাস্তবায়নে ৫ (পাঁচ) বার প্রকল্প পরিচালক পরিবর্তন করা হয়েছে। ঘন ঘন প্রকল্প পরিচালক বদলের প্রেক্ষিতে প্রকল্প পরিচালকগণ যথাযথ সুপারভিশন ও মনিটরিং করতে পারেন না। ফলে প্রকল্পের যথাসময়ে বাস্তবায়ন বিঘ্নিত হওয়ার পাশাপাশি গুণগতমান নিশ্চিত করা করা সম্ভব হয় না। মন্ত্রণালয় বিষয়টি গুরুত্বের সাথে বিবেচনা করে ভবিষ্যতে গৃহীতব্য প্রকল্পের শুরু হতে সমাপ্তি পর্যন্ত এক ব্যক্তিকে প্রকল্প পরিচালকের দায়িত্ব প্রদানের বিষয়টি নিশ্চিত করবে (অনু: ৮);
- ১৯.৩ যে বিষয়গুলো বিবেচনায় নিয়ে প্যাকেজ ভাঙা হয়েছে সে বিষয়গুলো ডিপিপি প্রণয়নের সময় বিবেচনায় নেয়ার বিষয়টি মন্ত্রণালয়/সংস্থাকে নিশ্চিত করতে হবে। সড়ক নির্মাণ/উন্নয়ন কাজে ডিপিপি প্রণয়নের সময় পিপিআর, ২০০৮ এর বিধানের আলোকে প্যাকেজের সংখ্যা সর্বনিম্ন পর্যায়ে রাখার লক্ষ্যে মন্ত্রণালয়কে আরো সচেতন হতে হবে (অনু: ৯.২);
- ১৯.৪ প্রকল্পের আওতায় নির্মিত সড়ক বাধের যে সকল স্থানে খাড়া ঢাল ও রেইন কাট সৃষ্টি হয়েছে তা চিহ্নিত পূর্বক দ্রুত মেরামতের উদ্যোগ নিতে হবে (অনু: ১৩.১-১৩.৬);
- ১৯.৫ নির্মিত পেভমেন্টের যে সকল স্থানে কিনারা ভাঙা, পটহোল সৃষ্টি, সার্ফেস ক্ষয় ও সার্ফেসে ক্রোকোডাইল ক্র্যাক সৃষ্টি হয়েছে তা চিহ্নিতপূর্বক দ্রুত সংস্কার করতে হবে। এছাড়া গুণগতমান রক্ষার স্বার্থে ভবিষ্যতে প্রকল্প বাস্তবায়নের সময় পেভমেন্টের বিভিন্ন লেয়ারে মেটারিয়ালের অনুপাত অনুমোদিত ডিজাইন অনুযায়ী নিশ্চিতকরণের বিষয়টি বিবেচনা করতে হবে (অনু: ১৩.১-১৩.৬)।
- ১৯.৬ নির্মিত বস্ত্র কালভার্টগুলোতে সৃষ্ট হানিকম চিহ্নিতপূর্বক দ্রুত সংস্কার করতে হবে (অনু: ১৩.১-১৩.৬);
- ১৯.৭ যে সকল স্থানে প্যালাসাইডিং হেলে/ভেঙ্গে পড়েছে তা চিহ্নিতপূর্বক দ্রুত সংস্কার করতে হবে (অনু: ১৩.১ - ১৩.৬);
- ১৯.৮ সমাপ্ত প্রকল্পটির সত্ত্ব External Audit সম্পাদন করতে হবে এবং কোন আপত্তি উত্থাপিত হলে তা দ্রুত নিষ্পত্তি করতে হবে (অনু: ১৮); এবং
- ১৯.৯ অনুচ্ছেদ ১৯.১ হতে ১৯.৪ এর বিষয়ে গৃহীত ব্যবস্থা মন্ত্রণালয় আগামী ১ মাসের মধ্যে আইএমইডিকে অবহিত করবে।

**“গৌরনদী-আগৈলঝাড়া-পয়সারহাট-কোটালীপাড়া-গোপালগঞ্জ সড়ক উন্নয়ন
(গোপালগঞ্জ বাস টার্মিনাল সংযোগ সড়কসহ) ১ম সংশোধিত”**

শীর্ষক প্রকল্প মূল্যায়ন প্রতিবেদন

(সমাপ্ত: জুন, ২০১৪)

- ১। উদ্যোগী বিভাগ/মন্ত্রণালয় : সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ/সড়ক পরিবহন ও সেতু মন্ত্রণালয়।
- ২। বাস্তবায়নকারী সংস্থা : সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর।
- ৩। প্রকল্পের অবস্থান : বরিশাল জেলার গৌরনদী ও আগৈলঝাড়া উপজেলা এবং গোপালগঞ্জ জেলার সদর ও কোটালীপাড়া উপজেলা।
- ৪। প্রকল্পের বাস্তবায়ন সময় ও ব্যয় :

(লক্ষ টাকায়)

প্রাক্কলিত ব্যয় (প্রঃ সাঃ)		প্রকৃত ব্যয় (প্রঃ সাঃ)	পরিকল্পিত বাস্তবায়নকাল		প্রকৃত বাস্তবায়নকাল	অতিক্রান্ত ব্যয় (মূল প্রাক্কলিত ব্যয়ের %)	অতিক্রান্ত সময় (মূল বাস্তবায়নকা লের %)
মূল	সর্বশেষ সংশোধিত		মূল	সর্বশেষ সংশোধিত			
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮
১৬৩৯৯.৪৪	২১৭৫২.৮৩	২১২৩৭.৫০	আগস্ট ২০০৯ থেকে জুন ২০১১	আগস্ট ২০০৯ থেকে জুন ২০১৪	আগস্ট ২০০৯ থেকে জুন ২০১৪	২৯.৫০%	২৫৬%

৫। সাধারণ পর্যবেক্ষণ:

৫.১। পটভূমি:

গোপালগঞ্জ বাস টার্মিনাল সংযোগ সড়কসহ প্রস্তাবিত গৌরনদী-আগৈলঝাড়া-পয়সারহাট-কোটালীপাড়া-গোপালগঞ্জ সড়কটির মোট দৈর্ঘ্য ৪৯.৭৮৫ কি:মি:। তন্মধ্যে বরিশাল অংশের দৈর্ঘ্য ১৯.৫ কি:মি: এবং গোপালগঞ্জ অংশের দৈর্ঘ্য ৩০.২৮৫ কি:মি:। সড়কটি ঢাকা (যাত্রাবাড়ী)-মাওয়া-ভাঙ্গা-বরিশাল-পটুয়াখালী জাতীয় মহাসড়কের (এন-৮) এর গৌরনদী থেকে শুরু হয়ে ভাঙ্গা-ভাটিয়াপাড়া-মোল্লাহাট জাতীয় মহাসড়কের (এন-৮০৫) গোপালগঞ্জে মিলিত হয়েছে। তাছাড়া, ০.৬৬ কি:মি:বিশিষ্ট একটি সংযোগ সড়ক গোপালগঞ্জ শহরকে নতুন বাস টার্মিনালের সঙ্গে সংযুক্ত করেছে। গোপালগঞ্জ জেলার কোটালীপাড়া ও সদর উপজেলা এবং বরিশাল জেলার গৌরনদী, আগৈলঝাড়া ও পয়সারহাট উপজেলাকে একই নেটওয়ার্কভুক্ত করার ক্ষেত্রে গুরুত্বপূর্ণ এ সড়কটি ভূমিকা পালন করে থাকে। মাননীয় প্রধান মন্ত্রী সড়কটি পরিদর্শনপূর্বক এটিকে আঞ্চলিক মহাসড়কে উন্নীত করার জন্য নির্দেশ প্রদান করেন। উক্ত নির্দেশের পরিপ্রেক্ষিতে আলোচ্য প্রকল্পটি বাস্তবায়নের জন্য গ্রহণ করা হয়েছে।

৫.২। **উদ্দেশ্য :** প্রকল্পের মূল উদ্দেশ্য হলো জাতীয় সড়ক নেটওয়ার্কের সঙ্গে উন্নততর ও নিরাপদ যোগাযোগ স্থাপনের লক্ষ্যে ৪৭.৮২৯ কি:মি:বিশিষ্ট গৌরনদী-আগৈলঝাড়া-পয়সারহাট-কোটালীপাড়া-গোপালগঞ্জ সড়ক আঞ্চলিক মহাসড়ক মানে উন্নয়ন এবং প্রকল্প এলাকার আর্থ-সামাজিক অবস্থার উন্নয়ন দেশের অন্যান্য স্থানের সাথে সড়ক নেটওয়ার্ক স্থাপনসহ উন্নততর ও নিরাপদ যোগাযোগ স্থাপনের লক্ষ্যে গৌরনদী -আগৈলঝাড়া-পয়সারহাট-কোটালীপাড়া-গোপালগঞ্জ সড়ক আঞ্চলিক মহাসড়কমাসে উন্নয়ন এবং প্রকল্প এলাকার আর্থ-সামাজিক অবস্থার উন্নয়ন।

৫.৩। প্রকল্পের অনুমোদন: প্রকল্পটি গত ৮ সেপ্টেম্বর ২০০৯ তারিখে অনুষ্ঠিত একনেক সভায় অনুমোদিত হয়। প্রকল্পটির গুরুত্ব বিবেচনায় বাস্তবায়নকাল ধরা হয় মাত্র দুই বছর অর্থাৎ ১ আগস্ট ২০০৯ হতে ৩০ জুন ২০১১ এবং প্রাক্কলিত ব্যয় ধরা হয় ১৬৩৯৯.৪৪ লক্ষ টাকা। পরবর্তীতে নির্ধারিত মেয়াদে প্রকল্পটি সম্পন্ন করতে না পারায় আইএমইডি'র সুপারিশের পরিপ্রেক্ষিতে প্রকল্পটির ব্যয় বৃদ্ধি ব্যতিরেকে মেয়াদকাল জুন, ২০১২ পর্যন্ত বৃদ্ধি করা হয়। ২১৭৫২.৮৩ লক্ষ টাকা ব্যয়ে প্রকল্পটির প্রথম সংশোধন ১৭ এপ্রিল ২০১৩ তারিখে অনুমোদন করা হয় এবং বাস্তবায়নকাল নির্ধারণ করা হয় আগস্ট ২০০৯ থেকে ডিসেম্বর ২০১৩ পর্যন্ত। সর্বশেষ ২০ মার্চ ২০১৪ তারিখে কোনরূপ ব্যয় বৃদ্ধি ব্যতিরেকে প্রকল্পের মেয়াদ জুন ২০১৪ পর্যন্ত বৃদ্ধি করা হয়।

৫.৪। প্রকল্প পরিদর্শন: প্রকল্পের বাস্তবায়নকাজ সরেজমিনে পরিদর্শনের জন্য বাস্তবায়ন পরিবীক্ষণ ও মূল্যায়ন বিভাগের যোগাযোগ ও স্থানীয় সরকার সেক্টরের পরিচালক (পরিবহন) বেগম নাসিমা মহসিন কর্তৃক ১৩মে ২০১৫ তারিখে প্রকল্প এলাকা পরিদর্শন করা হয়। পরিদর্শনের সময় প্রকল্প সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তাগণ উপস্থিত থেকে সহায়তা প্রদান করেন।

৫.৫ প্রকল্প পরিচালক সম্পর্কিত তথ্য:

ক্র: নং	কর্মকর্তার নাম ও পদবী	পূর্ণকালীন/ খন্ডকালীন	কতটি প্রকল্পের দায়িত্ব পালন করেন	মেয়াদকাল
১	২	৩	৪	৫
১।	মোঃ আবদুল কুদ্দুস-১ অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী গোপালগঞ্জ জোন, গোপালগঞ্জ	খন্ডকালীন	একটি	২১ জুলাই ২০০৯-১৬ ফেব্রুয়ারি ২০১০
২।	মোঃ আবদুর রহমান অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী গোপালগঞ্জ জোন, গোপালগঞ্জ	ঐ	ঐ	১৬ ফেব্রুয়ারি ২০১০-১১ জুলাই ২০১০
৩।	মোঃ আবদুস সবুর অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী গোপালগঞ্জ জোন, গোপালগঞ্জ	ঐ	ঐ	১১ জুলাই ২০১০-৭ মার্চ ২০১১
৪।	মোঃ সোহরাবউদ্দিন মিয়া অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী গোপালগঞ্জ জোন, গোপালগঞ্জ	ঐ	ঐ	৭ মার্চ ২০১১-২৬ সেপ্টেম্বর ২০১১
৫।	মোঃ আবদুস সালাম অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী গোপালগঞ্জ জোন, গোপালগঞ্জ	ঐ	ঐ	২৬ সেপ্টেম্বর ২০১১-৮ ফেব্রুয়ারি ২০১২
৬।	মোঃ আবুল কাশেম দেওয়ান অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী গোপালগঞ্জ জোন, গোপালগঞ্জ	ঐ	ঐ	৮ ফেব্রুয়ারি ২০১২ থেকে প্রকল্প সমাপ্ত পর্যন্ত

উপরের ছক থেকে দেখা যায় যে, ৬ জন অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী বিভিন্ন মেয়াদে প্রকল্প বাস্তবায়নকালে খন্ডকালীন প্রকল্প পরিচালকের দায়িত্ব পালন করেন। এ ৬ জনের মধ্যে প্রথম ৫ জনের দায়িত্ব পালন মেয়াদকালের মধ্যে সর্বোচ্চ মেয়াদ ছিল ৮মাস এবং সর্বনিম্ন মেয়াদ ছিল ৫ মাস। শুধুমাত্র শেষোক্ত জন ২ বছর ৪মাসের অধিক সময় প্রকল্প পরিচালকের দায়িত্ব পালন করেন। সুতরাং এ থেকে এটা স্পষ্ট আলোচ্য প্রকল্পের ক্ষেত্রে ঘন ঘন প্রকল্প পরিচালক বদলী করা হয়েছে। ঘন ঘন প্রকল্প পরিচালক বদলী প্রকল্প বাস্তবায়নের উপর নেতিবাচক প্রভাব ফেলে এবং ফলে বাস্তবায়ন ব্যাহত হয়। সুতরাং এ প্রক্রিয়া পরিহার করা বাঞ্ছনীয়।

৬। প্রকল্পের অংশভিত্তিক বাস্তবায়ন অগ্রগতি নিম্নরূপ:

(লক্ষ টাকায়)

ক্র: নং	অংশের নাম	একক	সর্বশেষ সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী লক্ষ্যমাত্রা		প্রকৃত বাস্তবায়ন	
			বাস্তব	আর্থিক	বাস্তব	আর্থিক
১	২	৩	৪	৫	৬	৭
১।	জরীপ ও নক্সা	থোক	১	২০.০০	থোক	১৫.০০
২।	ভূমি অধিগ্রহণ	হেক্টর	৩৯.২২	৪৮৫৯.৬২	৩৬.৯৩	৪৭২১.৭৮
৩।	সড়কবাঁধ নির্মাণ	ল:ঘ:মি:	৩.৫০২৮	৫২৬.৫৭	৩.৫০৩	৫২৬.৫৭
৪।	সড়কবাঁধ প্রশস্তকরণ/উটুকরণ	ল:ঘ:মি:	৭.৬০০৭	১১১০.৯৪	৭.৬০০৭	১১১০.৯৪
৫।	ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট (নতুন নির্মাণ)	কি:মি:	৭.৬৩৮	৭৬৩.২২	৭.৬২৮	৭৩৬.৪৩
৬।	পেভমেন্ট (পুনঃনির্মাণ)	কি:মি:	৭.৭০	৭৪৪.৫১	৭.৭০	৭৪৪.৫১
৭।	পেভমেন্ট মজবুতকরণ	কি:মি:	২৮.০৭৪	১০১০.১০	২৮.০৭৪	১০০৭.৬০
৮।	পেভমেন্ট প্রশস্তকরণ	কি:মি:	২৪.৬৪৩	৮১৭.৯৭	২৪.৬৪৩	৮১৭.৭৪
৯।	হার্ডসোল্ডার নির্মাণ	কি:মি:	৪৫.৫০৫	২০৭৫.৪১	৪৫.৫০৫	২০৫৭.৭৮
১০।	সার্ফেসিং (ডিবিএস)	কি:মি:	৪৭.৪৫০	৩৪৮৯.০৩	৪৭.২৮	৩৪৩৩.৯৮
১১।	আরসিসি সেতু নির্মাণ	মিটার	৪৬৬.৫৬(৯টি)	৩৮১৬.১৬	৪৬৫.৮৬(৯টি)	৩৬৫৬.৩০
১২।	আরসিসি বক্স কালভার্ট নির্মাণ	মিটার	৪৯.০০(১২টি)	৩২২.০১	৪৬.০০(১১টি)	৩০১.৩০
১৩।	আরসিসি আন্ডার পাস নির্মাণ	মিটার	১৪.০০ (২টি)	১২২.৪০	১৪.০০(২টি)	১২২.৪০
১৪।	আরসিসি রেগুলেটর নির্মাণ	টি	৬	১০৪৮.৯৩	৬	১০৪৮.৯৩
১৫।	আরসিসি প্যালাসাইডিং	মিটার	১০১৭৭.০০	৫৩৭.৫৬	৯৭৯৫.০০	৫২২.০৫
১৬।	গাইড পোস্ট	টি	৩০০০	৫৫.৯৩	৩০০০	৫৫.৯৩
১৭।	ডিমার্কেশন পিলার	টি	৫০০	৭.৪৪	৪৯৮	৭.৪১
১৮।	ইউ-ডেন	মিটার	১৪২০.০০	৭৪.৪৬	৯৭৭.০০	৩৫.৩২
১৯।	সসার ডেন	মিটার	২৪০০.০০	৫২.৮০	২৪০০.০০	৫২.৮০
২০।	সাইন, সিগনাল, কি:মি: পোস্ট	থোক	১	৫৬.০০	১	৫৬.০০
২১।	রোড মার্কিং	ব:মি:	৭৭১২.০৭	৪১.৭৫	৭৭১২.০০	৪১.৩৫
২২।	ইউটিলিটি অপসারণ	টি	১০৭	৫০.০০	৭২	১৫.৩৮
২৩।	নির্মাণকালীন রক্ষণাবেক্ষণ	থোক	১	১৫০.০০	১	৫০.০০
২৪।	ফিজিক্যাল কন্ট্রিনজেন্সি ২%			০		০
২৫।	প্রাইস কন্ট্রিনজেন্সি ৩%			০		০
	সর্বমোট:			২১৭৫২.৮৩		২১২৩৭.৫০

সূত্র: সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর কর্তৃক প্রেরিত ১৮ ডিসেম্বর ২০১৪ তারিখের সমাপ্ত মূল্যায়ন প্রতিবেদন।

অনুমোদিত ডিপিপি'র ৪৮৫৯.৬২ লক্ষ টাকায় ৩৯.২২ হেক্টর জমি অধিগ্রহণ লক্ষ্য মাত্রার বিপরীতে জুন ২০১৪ পর্যন্ত ৩৬.৯৩ হেক্টর জমি অধিগ্রহণ বাবদ ৪৭২১.৭৮ লক্ষ টাকা ব্যয় হয়েছে। অর্থাৎ প্রকল্প প্রস্তাব প্রণয়নের সময় বাস্তবে কি পরিমাণ জমির প্রয়োজন তা যাচাই করে দেখা হয়নি। নির্বাহী প্রকৌশলী গোপালগঞ্জ জানান যে , ডিপিপি'তে বর্ণিত সংস্থান অনুসারে বাস্তবে সে পরিমাণ জমির প্রয়োজন হয়নি বিধায় এ আইটেমে ডিপিপি 'র লক্ষ্যমাত্রা অপেক্ষা কম ব্যয় হয়েছে। অনুরূপভাবে নতুন পেভমেন্ট নির্মাণ, শক্তিশালীকরণ ও প্রশস্তকরণ, হার্ড শোল্ডার, সার্ফেসিং (ডিবিএস), আরসিসি সেতু ও বক্স কালভার্ট নির্মাণ এবং আরসিসি প্যালাসাইডিং আইটেমে ডিপিপি 'র লক্ষ্যমাত্রার চাইতে কম ব্যয় হয়েছে। ডিপিপি 'র লক্ষ্যমাত্রা অনুসারে ১২টি আরসিসি বক্স কালভার্ট নির্মাণের সংস্থান থাকলেও বাস্তব প্রয়োজনে ১১ (এগার)টি বক্স কালভার্ট নির্মাণ করা হয়েছে বলে সংশ্লিষ্ট নির্বাহী প্রকৌশলী উল্লেখ করেন। এতে প্রতীয়মান হয় যে, বাস্তব প্রয়োজনীয়তার ভিত্তিতে প্রকল্প প্রস্তাব প্রণয়ন করা হয়নি যা প্রকল্প প্রণয়ন প্রক্রিয়ার একটি অন্যতম ত্রুটি হিসাবে চিহ্নিত করা যেতে পারে।

প্রকিউরমেন্টের ক্ষেত্রে দেখা যায় যে , ডিপিপিতে বরিশাল অংশের জন্য ভূমি অধিগ্রহণসহ সকল নির্মাণকাজ ৭(সাত)টি প্যাকেজ এবং গোপালগঞ্জ অংশের জন্য ২০ (বিশ) টি সহ মোট ২৭টি প্যাকেজের সংস্থান রয়েছে। বরিশাল অংশের ৭টি প্যাকেজের মধ্যে ভূমি অধিগ্রহণের একটি প্যাকেজ এবং অপর একটি প্যাকেজের মূল্য ১ কোটি টাকার নিম্নে হওয়ায় পিসিআর -এ ২টি প্যাকেজ উল্লেখ করা হয়নি। অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপি অনুসারে অব শিষ্ট ৫টি প্যাকেজের দরপত্র আহবান করা হয়েছে। অনুরূপভাবে গোপালগঞ্জ অংশের ২০টি প্যাকেজের মধ্যে ভূমি অধিগ্রহণের প্যাকেজ, জরীপ ও নকশা সংক্রান্ত প্যাকেজ এবং 01/GZ/2010-11 Lot-2 প্যাকেজের মূল্য ১(এক) কোটি টাকার নিম্নে হওয়ায় পিসিআর -এ প্যাকেজ ৩টি উল্লেখ করা হয়নি। অ বশিষ্ট ১৭টি প্যাকেজের দরপত্র সংশোধিত ডিপিপি অনুসারে আহবান করা হয়েছে। বরিশাল অংশে ৫ (পাঁচ)টি প্যাকেজেই অনুমোদিত ডিপিপি'র প্রাক্কলিত মূল্য অপেক্ষা কম মূল্যে চুক্তি সম্পাদিত হয়েছে। এ ৫টি প্যাকেজের মধ্যে WD-3 প্যাকেজের ক্ষেত্রে ১৩.৭৭ লক্ষ টাকা, WD-5 প্যাকেজের ক্ষেত্রে ৪৬.৫৪ লক্ষ টাকা, WD-4 প্যাকেজের ক্ষেত্রে ৪.৮৬ লক্ষ টাকা, WD-6 প্যাকেজের ক্ষেত্রে ২৫.৮৭ লক্ষ টাকা ও WD-7 প্যাকেজের ক্ষেত্রে ২৪৮.৯৬ লক্ষ টাকা কম মূল্যে চুক্তি সম্পাদিত হয়েছে। গোপালগঞ্জ অংশে ১৭টি প্যাকেজের মধ্যে ৭টি প্যাকেজের ক্ষেত্রে ডিপিপি 'র প্রাক্কলিত মূল্য অপেক্ষা কম মূল্যে চুক্তিমূল্য সম্পাদিত হয়েছে এবং ৪টি প্যাকেজের ক্ষেত্রে ডিপিপি 'র চাইতে বেশি মূল্যে চুক্তিমূল্য সম্পাদিত হয়েছে। যে ৪টি প্যাকেজে বেশী মূল্যে চুক্তি সম্পাদিত হয়েছে সেগুলি হচ্ছে 01/SE/GRC/201 2-13, 04/ SE/GRC/201 2-13, 06/ SE/GRC/201 1-12 ও RHD/GRC/e-Tender. e-PW-04, এবং এগুলির বিপরীতে যথাক্রমে ১৮.৪৪ লক্ষ টাকা, ১.২৮ লক্ষ টাকা, ১০২.৫৫ লক্ষ টাকা ও ৩৭.৯৩ লক্ষ টাকা বেশী মূল্যে চুক্তি সম্পাদিত হয়েছে। উক্ত ৪টি চুক্তির ক্ষেত্রেই চুক্তি অনুমোদনকারী কর্তৃপক্ষ অর্থাৎ সংশ্লিষ্ট অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী কর্তৃক চুক্তির variation অনুমোদন করা হয়েছে মর্মে সংশ্লিষ্ট নির্বাহী প্রকৌশলী অবহিত করেন।

পরিদর্শনকালে গোপালগঞ্জ অংশে নির্মিত ৩.৪০ কি:মি: নতুন পেভমেন্টের মধ্যে চেইনএজ কি :মি: ১৫+২৫০ এ পেভমেন্ট খুঁড়ে সার্ফেসিং (ডিবিএস) এর পুরুত্ব ৪০ মি:মি:+৩৫ মি:মি:=৭৫ মি:মি:-এর বিপরীতে ৮০ মি:মি: পাওয়া যায়। এছাড়া, পেভমেন্টের বেস টাইপ-১ এর পুরুত্ব ২০০ মি:মি: এর বিপরীতে ২০৫ মি:মি: পাওয়া যায়। পেভমেন্টের কোথায়ও কোন পটহোল পরিলক্ষিত হয়নি। তবে কয়েকটি বাকৈ কতিপয় রেইনকাট দেখা গেছে। পেভমেন্টের গুনগতমান ও নির্ধারিত আয়ুষ্কাল বজায় রাখার জন্য রেনকাটসমূহ দ্রুত মেরামতের ব্যবস্থা গ্রহণের জন্য সংশ্লিষ্ট নির্বাহী প্রকৌশলীকে পরামর্শ প্রদান করা হয়।

বরিশাল জেলা অংশে নির্মিত নতুন পেভমেন্টের চেইনএজ কি :মি:৩+৫০০ এ কি: মিটারে সার্ফেসিং (ডিবিএস) এর পুরুত্ব ৭৫ মি:মি: এর বিপরীতে ৭৮ মি:মি: পাওয়া যায়। নির্মিত ২.৬৮৪ কি: মি: দীর্ঘ সড়ক বাঁধের কিছু স্থানে রেইনকাট দেখা যায় এবং এগুলি দ্রুত মেরামতের উদ্যোগ গ্রহণের জন্য সংশ্লিষ্ট নির্বাহী প্রকৌশলীকে পরামর্শ প্রদান করা হয়। ৩ স্প্যানবিশিষ্ট সেতুটির দৈর্ঘ্য ৭৪.৫৪ মি: এবং প্রস্থ ১০.২৫ মি:।

সংশোধিত এডিপি বরাদ্দ পর্যা্য লোচনা করে দেখা যায় যে , ২০০৯-২০১৪ অর্থ বছর পর্যন্ত প্রতি বছরই যে পরিমাণ বরাদ্দ দেয়া হয়েছে সে পরিমাণ টাকাই অবমুক্ত করা হয়েছে। তবে প্রকল্প বাস্তবায়নধীন সময়ে বা সমাপ্তির পরে কোন অডিট কার্যক্রম সম্পন্ন কর হয়নি। বাস্তবায়নধীন সময়ে বা সমাপ্তির পরে অডিট কার্যক্রম পরিচালিত হলে প্রকল্পের আর্থিক শৃঙ্খলা পরিপন্থী কার্যাবলী চিহ্নিত করা সম্ভব হয় এবং পরবর্তী সময়ে এ ধরণের ত্রুটি-বিদ্যুতি কাটিয়ে উঠা সম্ভব হয়।

৮। প্রকল্পের প্রধান প্রধান প্যাকেজের প্রকিউরমেন্টের চিত্র নিম্নরূপ

(বরিশাল অংশ)

ক্রমিক নম্বর/ প্যাকেজ নম্বর	প্রকিউরমেন্টের বর্ণনা (ডিপিপি/বীড ডকুমেন্ট অনুসারে পণ্য, কাজ/সেবা)	টেন্ডার/বীড/প্রস্তাব মূল্য (লক্ষ টাকায়)		টেন্ডার/বীড প্রস্তাব		কাজ, সেবা সম্পাদনের তারিখ/পণ্য সরবরাহের তারিখ	
		সর্বশেষ সংশোধিত ডিপিপি অনুসারে	চুক্তি মূল্য	দরপত্র আহবানের তারিখ	চুক্তি স্বাক্ষর/এলসি খোলার তারিখ	চুক্তি মোতাবেক	প্রকৃত
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮
১/WD3	Construction of flexible pavement and earthwork at Ch. 0+000 To 8+200 of Gournadi-Agailjhara-Paisarhat-Kotalipara-Gopalgonj Road including Gopalgonj under Road Division during 2009-2010.	১৪৩৭.০৩	১৪২৩.২৬	৩০ ডিসেম্বর ২০০৯	১৭ এপ্রিল ২০১১	৩১ ডিসেম্বর ২০১৩	৩০ডিসে ম্বর ২০১৩
২/ WD5	Construction of Double Vent RCC Box Culvert (2x6.00m, Height 6.00m, Width 10.25m) at Ch. 06+167, Remaining work of Flexible Pavement at Ch, 06+725 to 08+200 & Ch. 08+440 to 08+640 & Protective work etc. of Gournadi-Agailjhara-Paisarhat-Kotalipara-Gopalgonj including Gopalgonj Bus Terminal Road under Barisal Road Division during 2012-2013	৫২৬.৮৯	৪৮০.৩৫	২২অক্টোবর ২০১২	২৪ ফেব্রুয়ারি ২০১৩	৩১ মে ২০১৪	২৯ মে ২০১৪
৩/ WD4	Construction of 74.54m (21.34x 2+30.50m) long RCC & P.C. girder bridge, approach road & retaining wall for bridge approaches etc. at 9 th km. (Ch. 08+255) of Gournadi-Agailjhara-Paisarhat-Kotalipara-Gopalgonj Road including Gopalgonj Bus Terminal Road under Barisal Road Division during the year 2012-2013	১০৫৩.৩৭	১০৪৮.৫১	২২অক্টোবর ২০১২	২৪ ফেব্রুয়ারি ২০১৩	২০এপ্রিল ২০১৪	১৯ এপ্রিল ২০১৪
৪/ WD6	Construction of 111.32m long P.C. Girder Bridge over Paisarhat Bazar Khal, 7 nos. culverts and flexible pavement and earthwork at Ch. 8+440 to 17+350 of Gournadi-Agailjhara-Paisarhat-Kotalipara-Gopalgonj Road including Gopalgonj Bus Terminal Link Road under Barisal Road Division, Barisal during the year 2009-2010.	২১৪৩.৩২	২১১৭.৪৫	৩১ জানুয়ারি ২০১০	৮ নভেম্বর ২০১০	৩১ ডিসেম্বর ২০১৩	৩০ ডিসেম্বর ২০১৩
৫/ WD7	Construction of Double Vent 2x4.00m span & 5.00m clear height RCC Underpass & Reaining wall at 18 th km, earthwork, at Ch. 06+167,	১০১৬.০৪	৭৬৭.৩৫	২২অক্টোবর ২০১২	২২ এপ্রিল ২০১৩	৩১ মে ২০১৪	৩০ মে ২০১৪

ক্রমিক নম্বর/ প্যাকেজ নম্বর	প্রকিউমেন্টের বর্ণনা (ডিপিপি/বীড ডকুমেন্ট অনুসারে পণ্য, কাজ/সেবা)	টেন্ডার/বীড/প্রস্তাব মূল্য (লক্ষ টাকায়)		টেন্ডার/বীড প্রস্তাব		কাজ, সেবা সম্পাদনের তারিখ/পণ্য সরবরাহের তারিখ	
		সর্বশেষ সংশোধিত ডিপিপি অনুসারে	চুক্তি মূল্য	দরপত্র আহবানের তারিখ	চুক্তি স্বাক্ষর/এলসি খোলার তারিখ	চুক্তি মোতাবেক	প্রকৃত
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮
	Remaining work of Flexible Pavement & protective work etc. at Ch, 15+855 to 17+800 Gournadi-Agailjhara-Paisarhat-Kotalipara-Gopalganj including Gopalganj Bus Terminal Road under Barisal Road Division during 2012-2013						

(গোপালগঞ্জ অংশ)

ক্রমিক নম্বর/ প্যাকেজ নম্বর	প্রকিউমেন্টের বর্ণনা (ডিপিপি/বীড ডকুমেন্ট অনুসারে পণ্য, কাজ/সেবা)	টেন্ডার/বীড/প্রস্তাব মূল্য (লক্ষ টাকায়)		টেন্ডার/বীড প্রস্তাব		কাজ, সেবা সম্পাদনের তারিখ/পণ্য সরবরাহের তারিখ	
		সর্বশেষ সংশোধিত ডিপিপি অনুসারে	চুক্তি মূল্য	দরপত্র আহবানের তারিখ	চুক্তি স্বাক্ষর/এল সি খোলার তারিখ	চুক্তি মোতাবেক	প্রকৃত
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮
১/RHD/GR C/ e- Tender. e- PW-02	Improvement of Gournadi-Agailjhara-Paisarhat-Kotalipara-Gopalganj Road (Goplaognj portion) (Ch.31+675 to Ch.34+000) under Gopalganj Road Division during the year 2012-13	৫০৯.৩৬	৫০৯.৩৬	২৮ অক্টোবর ২০১২	৫ ডিসেম্বর ২০১২	১২ সেপ্টেম্বর ২০১৩	২২ অক্টোবর ২০১৩
২/01/GZ/20 10-11 Lot-1	Improvement of Gournadi-Agailjhara-Paisarhat-Kotalipara-Gopalganj Road (Goplaognj portion) (Ch.37+000 to Ch.40+000) in/c. construction of 2 nos. 44.02m long PC girder birde at 38 th & 39 th km. under Gopalganj Road Division during the year 2010-11	৩৮২.৩২	২৭৮.৪২	১৯ জুলাই ২০১০	১০ এপ্রিল ২০১১	৯ এপ্রিল ২০১২	২৫ মার্চ ২০১২
৩/01/GC/20 09-10	Improvement of Gournadi-Agailjhara-Paisarhat-Kotalipara-Gopalganj Road (Goplaogonj portion) (Ch.19+500 to Ch.26+250) under Gopalganj Road Division during the year 2009-10	২৫৪.০৯	২৫৪.০৯	১০ জানুয়ারি ২০১০	৪ মে ২০১০	২৪ জুন ২০১২	২৪ জুন ২০১২

ক্রমিক নম্বর/ প্যাকেজ নম্বর	প্রকিউমেন্টের বর্ণনা (ডিপিপি/বীড ডকুমেন্ট অনুসারে পণ্য, কাজ/সেবা)	টেন্ডার/বীড/প্রস্তাব মূল্য (লক্ষ টাকায়)		টেন্ডার/বীড প্রস্তাব		কাজ, সেবা সম্পাদনের তারিখ/পণ্য সরবরাহের তারিখ	
		সর্বশেষ সংশোধিত ডিপিপি অনুসারে	চুক্তি মূল্য	দরপত্র আহবানের তারিখ	চুক্তি স্বাক্ষর/এল সি খোলার তারিখ	চুক্তি মোতাবেক	প্রকৃত
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮
8/01/SE/GR C/201 2-13	Improvement of Gournadi- Agailjhara-Paisarhat-Kotalipara- Gopalganj Road (Gopalgonj portion) (Ch. 19+500 to Ch.22+660) under Gopalganj Road Division during the year 2012-13	৬৯৩.৯৩	৭১২.৩৭	১৯ জুলাই ২০১২	৮ অক্টোবর ২০১২	১৮ ডিসেম্বর ২০১৩	১৫ ডিসেম্বর ২০১৩
৫/RHD/GR C/ e- Tender. e- PW-03	Improvement of Gournadi- Agailjhara-Paisarhat-Kotalipara- Gopalganj Road (Gopalgonj portion) (Ch.34+000 to Ch.37+000) under Gopalganj Road Division during the year 2012-13	৬১৪.৮০	৬১৪.৭৯	২৯ অক্টোবর ২০১২	৫ ডিসেম্বর ২০১২	১২ সেপ্টেম্বর ২০১৩	২২ অক্টোবর ২০১৩
৬/02/SE/G RC/201 2- 13	Improvement of Gournadi- Agailjhara-Paisarhat-Kotalipara- Gopalganj Road (Gopalgonj portion) (Ch. 22+660to Ch.25+290) under Gopalganj Road Division during the year 2012-13	৬৮৫.৬৬	৬৮৫.৬৬	১৯ জুলাই ২০১২	২৭ সেপ্টেম্বর ২০১২	২৭ সেপ্টেম্বর ২০১৩	২৭ সেপ্টেম্বর ২০১৩
৭/03/GZ/20 10-11	Improvement of Gournadi- Agailjhara-Paisarhat-Kotalipara- Gopalganj Road (Gopalgonj portion) (Ch.45+200 to Ch.48+850) in/c. construction one nos. 6.00m span RCC box culvert, 37.94m long one no. PC girder birde & 25.74m long one no.PC Girder bridge during the year 2010-11. (terminated)	৪৯০.০০	৪৮৬.৫০	২৫ জুলাই ২০১০	৩ ফেব্রুয়ারি ২০১১	৩০ জুন ২০১২	২৩ মে ২০১২
৮/03/SE/GR C/201 2-13	Improvement of Gournadi- Agailjhara-Paisarhat-Kotalipara- Gopalganj Road (Gopalgonj portion) at 38 th & 39 th km. in/c. Construction of 1 (one) no. 44.02 long P.C. Girder Bridge at 38 th km. under Gopalganj Road Division during the year 2011-12	৬২১.৭০	৬১১.২৯	১৩ মার্চ ২০১২	৭ জুলাই ২০১২	৭ সেপ্টেম্বর ২০১৩	২৫ নভেম্বর ২০১৩
৯/04/SE/GR C/2011-12	Improvement of Gournadi- Agailjhara-Paisarhat-Kotalipara- Gopalganj Road (Gopalgonj portion) at 40 th & 41 st (p) km. in/c. Construction of 1 (one) no. 44.02 long P.C. Girder Bridge at 40 th km.	৬৩৯.০৫	৬২৭.৫৯	১৩ মার্চ ২০১২	১৪ জুন ২০১২	৩০ নভেম্বর ২০১৩	২৭ নভেম্বর ২০১৩

ক্রমিক নম্বর/ প্যাকেজ নম্বর	প্রকিউমেন্টের বর্ণনা (ডিপিপি/বীড ডকুমেন্ট অনুসারে পণ্য, কাজ/সেবা	টেন্ডার/বীড/প্রস্তাব মূল্য (লক্ষ টাকায়)		টেন্ডার/বীড প্রস্তাব		কাজ, সেবা সম্পাদনের তারিখ/পণ্য সরবরাহের তারিখ	
		সর্বশেষ সংশোধিত ডিপিপি অনুসারে	চুক্তি মূল্য	দরপত্র আহবানের তারিখ	চুক্তি স্বাক্ষর/এল সি খোলার তারিখ	চুক্তি মোতাবেক	প্রকৃত
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮
	under Gopalganj Road Division during the year 2011-12						
১০/04/SE/G RC/202-13	Improvement of Gournadi-Agailjhara-Paisarhat-Kotalipara-Gopalganj Road (Gopalganj portion) at Ch 45+200 to Ch. 47+744 in/c. Construction of 37.94m, long 1 (one) no. P.C. Girder Bridge at 46 th km. & 25.74m long 1 no PC Girder Bridge at 74 th km./2012-13.	৭৬৭.৪৮	৭৬৮.৭৬	২ আগস্ট ২০১২	৪ নভেম্বর ২০১১	৪ নভেম্বর ২০১৩	৩ নভেম্বর ২০১৩
১১/05/SE/ GRC/ 2011-12	Improvement of Gournadi-Agailjhara-Paisarhat-Kotalipara-Gopalganj Road (Gopalganj portion) at 41 st (p), 42 nd & 43 rd (p) km. in/c. Construction of 1 (one) no. 37.94m long P.C. Girder Bridge at 42 nd km. under Gopalganj Road Division during the year 2011-12	৭২৭.২৪	৭২৪.৬৫	১৩ মার্চ ২০১২	৫ জুন ২০১২	৪ ডিসেম্বর ২০১৩	২ ডিসেম্বর ২০১৩
১২/06/SE/ GRC/ 2011-12	Improvement of Gournadi-Agailjhara-Paisarhat-Kotalipara-Gopalganj Road (Gopalganj portion) at 43 rd (p), 44 th · 45 th & 46 th (p) km. under Gopalganj Road Division during the year 2011-12	৬৮৪.৭১	৭৮৭.২৬	১৩ মার্চ ২০১২	৬ জুন ২০১২	৩০ জুন ২০১৪	২৫ জুন ২০১৪
১৩/07/SE/ GRC/2011- 12	Improvement of Gournadi-Agailjhara-Paisarhat-Kotalipara-Gopalganj Road (Gopalganj portion) (Ch.25+690 to Ch.29+336) under Gopalganj Road Division during the year 2012-13	৭৬০.১০	৭২৯.৪৯	১ অক্টোবর ২০১২	৩ ডিসেম্বর ২০১২	৩ ডিসেম্বর ২০১৩	৩ ডিসেম্বর ২০১৩
১৫/RHD/G RC/ e- Tender. e- PW-04	Improvement of Gournadi-Agailjhara-Paisarhat-Kotalipara-Gopalganj Road (Gopalganj portion) (Ch.47+744 to Ch.48+869) with Gopalganj Bus Terminal Link Road under Gopalganj Road Division during the year 2012-13	৪১৫.৩৯	৪৫৩.৩২	৫ নভেম্বর ২০১২	১৬ জানুয়ারি ২০১৩	১৭ অক্টোবর ২০১৩	১৭ অক্টোবর ২০১৩

ক্রমিক নম্বর/ প্যাকেজ নম্বর	প্রকিউমেন্টের বর্ণনা (ডিপিপি/বীড ডকুমেন্ট অনুসারে পণ্য, কাজ/সেবা)	টেন্ডার/বীড/প্রস্তাব মূল্য (লক্ষ টাকায়)		টেন্ডার/বীড প্রস্তাব		কাজ, সেবা সম্পাদনের তারিখ/পণ্য সরবরাহের তারিখ	
		সর্বশেষ সংশোধিত ডিপিপি অনুসারে	চুক্তি মূল্য	দরপত্র আহবানের তারিখ	চুক্তি স্বাক্ষর/এল সি খোলার তারিখ	চুক্তি মোতাবেক	প্রকৃত
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮
১৬/ RHD/GRC/ e-Tender. e-PW-01	Improvement of Gournadi- Agailjhara-Paisarhat-Kotalipara- Gopalganj Road (Gopalganj portion) (Ch.34+000 to Ch.37+000) under Gopalganj Road Division during the year 2012-13	৭০৫.৮৭	৬৮৮.২৭	৩০ অক্টোবর ২০১২	৬ ডিসেম্বর ২০১২	২৫ অক্টোবর ২০১৩	২২ অক্টোবর ২০১৩
১৭/22/GRD/ 2010-11	Construction of RCC Palisading work for embankment protection at Ch.26+250 to Ch.36+000) of Gournadi-Agailjhara-Paisarhat- Kotalipara-Gopalganj under Gopalganj Road Division during the year 2010-11	২১৯.২৭	২১৯.২৭	৩০ জুন ২০১১	২৯ অক্টোবর ২০১১	২৭ এপ্রিল ২০১২	২৭ এপ্রিল ২০১১

৯। বছর ভিত্তিক ডিপিপি লক্ষ্যমাত্রা, এডিপি ও আরএডিপি বরাদ্দ, অবমুক্তি ও ব্যয় (পিসিআর এর ভিত্তিতে)

(লক্ষ টাকায়)

অর্থ বছর	ডিপিপি অনুযায়ী লক্ষ্যমাত্রা	সংশোধিত এডিপি বরাদ্দ	অবমুক্ত	ব্যয়
২০০৯-২০১০	৫৪৫৪.০৮	১০০.০০	১০০.০০	১০০.০০
২০১০-২০১১	৬০৮১.৫৮	৮৩৭.৫০	৮৩৭.৫০	৮৩৭.৫০
২০১১-২০১২	৪৮৬৩.৭৮	৬৮০০.০০	৬৮০০.০০	৬৮০০.০০
২০১২-২০১৩	--	৭৫০০.০০	৭৫০০.০০	৭৫০০.০০
২০১৩-২০১৪	--	৬০০০.০০	৬০০০.০০	৬০০০.০০

সূত্র: সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর কর্তৃক প্রেরিত ১৮ ডিসেম্বর ২০১৪ তারিখের সমাপ্ত মূল্যায়ন প্রতিবেদন।

১০। প্রকল্প সংশ্লিষ্ট কয়েকটি স্থির চিত্র নিম্নে প্রদান করা হলো



চিত্র ১: গোপালগঞ্জ জেলায় চেইনেজ ৪৮ এ খালের উপর নির্মিত আরসিসি রেগুলেটর।



চিত্র ২: গোপালগঞ্জ জেলায় ১৭তম কি:মিটারে নির্মিত সেতুর নিকটে রেইনকাট।



চিত্র ৩: গোপালগঞ্জ অংশে ৩১তম কি:মিটারে নির্মিত সেতু



চিত্র ৪: বরিশাল অংশে ৯ম কি:মিটারে নির্মিত সেতুর এপ্রোচ রোড

১১। প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জন:

পরিকল্পিত	অর্জন
১১.১। জাতীয় সড়ক নেটওয়ার্কের সঙ্গে উন্নততর ও নিরাপদ যোগাযোগ স্থাপন	১১.১। জাতীয় সড়ক নেটওয়ার্কের সঙ্গে গোপালগঞ্জ ও বরিশাল জেলার উন্নততর ও নিরাপদ যোগাযোগ স্থাপিত হয়েছে।
১১.২। গৌরনদী-আগৈলঝাড়া-পয়সারহাট-কোটালীপাড়া-গোপালগঞ্জ সড়ক মহাসড়ক মানে উন্নীতকরণ।	১১.২। গৌরনদী-আগৈলঝাড়া-পয়সারহাট-কোটালীপাড়া-গোপালগঞ্জ সড়ক মহাসড়ক মানে উন্নীত হয়েছে।
১১.৩। প্রকল্প এলাকার আর্থ-সামাজিক অবস্থার উন্নয়ন।	১১.৩। প্রকল্প এলাকার আর্থ-সামাজিক অবস্থার উন্নয়ন ঘটেছে।

১২। কাজ অসম্পূর্ণ থাকলে তার কারণ: প্রয়োজ্য নয়।

১৩। বাস্তবায়ন সমস্যা:

- ১৩.১। প্রকল্পটির মূল বাস্তবায়নকাল নির্ধারণ করা হয় ২ বছর। কিন্তু প্রকল্পটির সংশোধিত ও প্রকৃত বাস্তবায়নকাল ৫ বছর, যা মূল বাস্তবায়নকাল অপেক্ষা ৩ বছর বা ২৫৬% বেশী হয়েছে;
- ১৩.২। যথাযথ সমীক্ষা ছাড়া প্রকল্প গ্রহণ ও ব্যয় প্রাক্কলন করা; এবং
- ১৩.৩। ঘন ঘন প্রকল্প পরিচালক পরিবর্তন ও পূর্ণকালীন প্রকল্প পরিচালক না থাকা।

১৪। মতামত:

- ১৪.১। সড়ক বাঁধের রেইনকাটসমূহ দূত মেরামতের জন্য সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর উদ্যোগ গ্রহণ করবে;
- ১৪.২। ভবিষ্যতে শুল্ক কর্মপরিকল্পনা এবং যথাযথ মনিটরিং-এর মাধ্যমে যথাসময়ে প্রকল্প বাস্তবায়নে সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর উদ্যোগ গ্রহণ করবে;
- ১৪.৩। প্রতিটি প্রকল্পের বিপরীতে একজন পূর্ণকালীন প্রকল্প পরিচালক নিয়োগ করতে হবে এবং প্রকল্প সমাপ্ত না হওয়া পর্যন্ত যথাসম্ভব প্রকল্প পরিচালকে বদলী না করা সমীচীন হবে;
- ১৪.৪। প্রকল্প গ্রহণকালে পর্যাপ্ত সমীক্ষা ও বাস্তবভিত্তিক ব্যয় প্রাক্কলনপূর্বক প্রকল্প প্রস্তাব প্রণয়ন করতে হবে;
- ১৪.৫। দূত প্রকল্পের অডিট সম্পাদনের উদ্যোগ গ্রহণ করতে হবে এবং কোন আপত্তি উত্থাপিত হলে তা নিষ্পত্তি করতে হবে; এবং
- ১৪.৬। অনুচ্ছেদ ১৪.১-১৪.৫ এর আলোকে গৃহীত কার্যাবলী আইএমই বিভাগকে অবহিত করতে হবে।

**“মাদারীপুর-আগৈলঝাড়া সড়ক প্রশস্তকরণ ও উন্নয়ন” শীর্ষক
প্রকল্প মূল্যায়ন প্রতিবেদন
(সমাপ্তঃ জুন, ২০১৪)**

- ১। প্রকল্পের নাম : মাদারীপুর-আগৈলঝাড়া সড়ক প্রশস্তকরণ ও উন্নয়ন
- ২। বাস্তবায়নকারী সংস্থা : সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর।
- ৩। প্রশাসনিক মন্ত্রণালয়/বিভাগ : সড়ক পরিবহন ও সেতু মন্ত্রণালয়/সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ।
- ৪। প্রকল্পের বাস্তবায়ন সময় ও ব্যয় :

(লক্ষ টাকায়)

প্রাক্কলিত ব্যয় (প্রঃসাঃ)		প্রকৃত ব্যয় (প্রঃ সাঃ)	পরিকল্পিত বাস্তবায়নকাল		প্রকৃত বাস্তবায়নকাল	অতিরিক্ত ব্যয় (মূল প্রাক্কলিত ব্যয়ের %)	অতিরিক্ত সময় (মূল বাস্তবায়নকালের %)
মূল	সর্বশেষ সংশোধিত		মূল	সর্বশেষ সংশোধিত			
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮
৩১৪৬.১৪	(-)	২৪৭৫.০০	০১-১০-২০০৯	-	০১-১০-২০০৯	-২১.৩৩%	৭২.৭২%
(-)		(-)	থেকে ৩০-০৬-২০১২		থেকে ৩০-০৬-২০১৪		

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

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

SL. No.	Items of Work (as per PP)	Unit	Target (as per PP)		Actual Progress	
			Financial	Physical (Quantity)	Financial	Physical (Quantity)
1	2	3	4	5	6	7
1.	Stationary	L.S	2.00	-	-	-
2.	Publication & Tendering	L.S	2.50			
3.	Laboratory Testing	L.S	3.00	-	-	-
4.	Survey, Design & Drawing	L.S	1.00			
5.	Land Acquisition	Hector	105.10	1.61	46.87	0.71
6.	Widening of Road Embankment (Earthwork)	L.Cu m	270.00	1.80	259.90	1.69
7.	Flexible Pavement	Km	-	-	-	-
8.	New Pavement	Km.	265.97	6.366	194.02	3.80
9.	0.90m both side widening (Hard shoulder)	Km.	680.84	31.53	595.44	21.534
10.	Re-construction of Pavement (HBB portion)	Km.	325.56	10.794	221.02	5.35
11.	Surfacing (Main Pavement)	Km.	513.44	29.24	482.55	25.505
12.	Construction of RCC Bridge (1 Nos)	M	250.00	25.00	250.00	25.00

13.	Construction of RCC Box Culvert (13 Nos)	M	327.30	43.64	201.78	24.00
14.	Road marking-Thermoplastic	Sqm	5.40	636.67	1.36	160.34
15.	R.C.C. Palisiding	M	100.80	2520.00	99.35	2132.00
16.	Toe wall	m.	56.00	1400.00	45.12	798.00
17.	Furnishing & Installation Mattress	Sqm	14.50	2500.00	14.50	2500.00
18.	Geo-Textile Filter	Sqm	2.93	2500.00	2.90	2500.00
19.	Sing-Signal, Km Post, Guide post etc.	L.S	20.00	-	10.19	-
20.	Maintenance during construction	L.S	50.00	-	50.00	-
21.	Physical Contingency (2%)		59.92	2%	-	-
22.	Price Contingency (3%)		89.89	3%	-	-
Total=			3146.14	-	2475.00	-

৭। প্রকল্প পরিচালক সংক্রান্ত তথ্যাদিঃ

ক্র নং	নাম ও পদবী	কার্যধরণ	একাধিক প্রকল্পের দায়িত্ব	তারিখ	
				যোগদান	বদলী
১.	Md. Abdul Kuddus-1 Additional Chief Engineer, RHD, Gopalganj Zone	খন্ডকালীন	হ্যাঁ	২১/০৭/২০০৯	১৬/০২/২০১০
২.	Md. Abdur Rahman Additional Chief Engineer, RHD, Gopalganj Zone	খন্ডকালীন	হ্যাঁ	১৬/০২/২০১০	১১/০৭/২০১০
৩.	Md. Abdus Sabur Additional Chief Engineer, RHD, Gopalganj Zone	খন্ডকালীন	হ্যাঁ	১১/০৭/২০১০	০৭/০৩/২০১১
৪.	Md. Soharab Uddin Miah Additional Chief Engineer, RHD, Gopalganj Zone	খন্ডকালীন	হ্যাঁ	০৭/০৩/২০১১	২৬/০৯/২০১১
৫.	Md. Abdus Salam Additional Chief Engineer, RHD, Gopalganj Zone	খন্ডকালীন	হ্যাঁ	২৬/০৯/২০১১	০৮/০২/২০১২
৬.	Md. Abul Kashem Bhuyan Additional Chief Engineer, RHD, Gopalganj Zone	খন্ডকালীন	হ্যাঁ	০৮/০২/২০১২	প্রকল্প সমাপ্ত পর্যন্ত

সংশ্লিষ্ট ছক পর্যালোচনায় দেখা যায়, বর্ণিত প্রকল্পে মোট ৬ জন প্রকল্প পরিচালক দায়িত্ব পালন করেছেন। তাঁদের অধিকাংশের মেয়াদ ১ বছরেরও কম। বর্ণিত প্রকল্পের ক্ষেত্রে ২ বছর ৩ মাস মেয়াদে ৩১৪৬.১৪ লক্ষ টাকায় প্রকল্পটি বাস্তবায়নের নিমিত্তে অনুমোদন করা হলেও প্রকল্পের প্রকৃত ব্যয় হয়েছে ২৪৭৫.০০ লক্ষ টাকা এবং বাস্তবায়ন সময় লেগেছে ৪ বছর ৩ মাস। অর্থাৎ ব্যয় বৃদ্ধি না পেলেও বাস্তবায়নকাল বৃদ্ধি পেয়েছে ৭২.৭২%। ফলে যথাসময়ে প্রকল্পের সুফল হতে জনগণ বঞ্চিত হয়েছে। ঘন ঘন প্রকল্প পরিচালক বদলের প্রেক্ষিতে প্রকল্প পরিচালকগণ যথাযথ সুপারভিশন ও মনিটরিং করতে পারেন না বিধায় প্রকল্পের বাস্তবায়ন বিঘ্নিত হয়েছে।

৮। **ক্রয় সংক্রান্ত তথ্যাদিঃ**

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

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

প্রকল্পের অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী মূল পূর্ত কাজ ০৬টি প্যাকেজের মাধ্যমে ২৯৯৩.৩৩ লক্ষ টাকায় ক্রয়ের সংস্থান ছিল। তবে বাস্তবে HOPE এর অনুমোদন ব্যতীত ০৭টি প্যাকেজের আওতায় পূর্ত কাজ সম্পাদন করা হয়েছে। এছাড়া প্রেরিত পিসিআর এ প্রদত্ত দরপত্র সংক্রান্ত তথ্য পর্যালোচনায় দেখা যায়, মাদারীপুর সড়ক বিভাগের আওতায় ২০০৯-১০ এবং ২০১২-১৩ অর্থ বছরে দুইবার ১টি পিসি গার্ডার সেতু ও ১০ কিঃমিঃ সড়কের (১ম হতে ৪র্থ কিলোমিটার ও ৮ম হতে ১৪তম কিলোমিটার পর্যন্ত ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট ও হার্ডসোল্ডার নির্মাণ) কাজ প্রদান করা হয়েছে। এ ক্ষেত্রে প্রেরিত পিসিআর এ কোন ব্যাখ্যা প্রদান করা হয়নি। দরপত্র সংক্রান্ত তথ্য নিম্নরূপ:

		(লক্ষ টাকায়)				
ক্রয় বিবরণী	দরপত্র			কাজ সমাপ্তির তারিখ		
	চুক্তিমূল্য	আহবানের তারিখ	চুক্তি স্বাক্ষর	চুক্তি অনুযায়ী	প্রকৃত	
১	২	৩	৪	৫	৬	৭
01	Construction of Flexible Pavement with both side widening (Hard Shoulder) including Earth work at 1 st km. (p) to 5 th k.m (p) and 8 th km. (p) to 14 th km. (p) of Madaripur-Agailjhara Road under Madaripur Road Division during the year 2009-2010.	৪৮৮.৯৬	৩০/১১/২০০৯	১৮/০২/২০১০	১৭/০২/২০১১	
02	Construction of Flexible Pavement with both side widening (Hard Shoulder) including Earth work at link portion of (Ch. 0.000 to Ch.5.000) South Daser and Kathaltala Bazar from Ghoserhat starting from 14 th (p) km. of Madaripur-Agailjhara Road under Madaripur Road Division during the year 2009-2010.	৩৮৯.৭২	৩০/১১/২০০৯	০২/০৩/২০১০	০১/০৩/২০১১	
03	Construciton of 1 (one) Number 25.47m span P.C Girder Bridge at 14 th Km. (14/2 no Gap) & 10 nos R.C.C Box Culvert at different km. in/c. link portion of Madaripur-Agailjhara Road under Madaripur Road Division during the year 2009-2010.	২৮৯.৫৫	০২/০২/২০১০	১৩/০৪/২০১০	১২/০৪/২০১১	

04	Construction of Flexible pavement and installation of road furniture at different location from (ch. 19+100 to 31.700) of Madaripur-Agailjhara Road under Barisal Road Division during the year 2009-2010.	৬৯৭.৫০	৩০/১১/২০০৯	০২/০৩/২০১০	০১/০৩/২০১১	
05	Repair work by providing Brick Chips & Seal Coat at 4 th km (p) to 8 th km (p) & 18 th km (p) (Ch.3.+800to ch. 7+640 & Ch. 15+448 to Ch. 17+198) of Madaripur-Agailjhara Road under Barisal Road Division during the year 2013-2014.	৩৪.৪০	৩০/০৫/২০১৪	১৫/০৬/২০১৪	২৯/০৬/২০১৪	
06	Construction of 1 No. P.C Girder Bridge at 14 th km & 3 Nos, RCC Box Culvert at different km of Madaripur-Agailjhara Road under Barisal Road Division during the year 2012-2013.	৩৫৪.৯৫	০১/০৯/২০১৩	০১/০৯/২০১৩	২০/০৬/২০১৪	
07	Construction of Flexible Pavement with both side widening (Hard Shoulder) including earth work at 1 st km. (p) to 4 th km (p) & 8 th km (-) to 14 th km (p) of Madaripur-Agailjhara Road under Barisal Road Division during the year 2012-2013.	৫৬৬.০৮	২৩/১০/২০১২	২৬/১১/২০১২	২৫/০৯/২০১৩	

৯। সংশোধিত ডিপিপি বরাদ্দ ও অগ্রগতিঃ

(লক্ষ টাকায়)

অর্থবছর	সংশোধিত বরাদ্দ ও লক্ষ্যমাত্রা				টাকা অবমুক্তি	ব্যয় ও বাস্তব অগ্রগতি			
	মোট	টাকা	প্রকল্প সাহায্য	বাস্তব লক্ষ্যমাত্রা %		মোট	টাকা	প্রকল্প সাহায্য	বাস্তব অগ্রগতি %
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮	৯	১০
২০০৯-১০	২০০.০০	২০০.০০	-	৬.৩৫%	২০০.০০	২০০.০০	২০০.০০	-	৬.৩৫%
২০১০-১১	৬৫০.০০	৬৫০.০০	-	২০.৬৬%	৬৫০.০০	৬৫০.০০	৬৫০.০০	-	২০.৬৬%
২০১১-১২	৩০০.০০	৩০০.০০	-	৯.৫৩%	৩০০.০০	৩০০.০০	৩০০.০০	-	৯.৫৩%
২০১২-১৩	৫২৫.০০	৫২৫.০০	-	১৬.৬৯%	৫২৫.০০	৫২৫.০০	৫২৫.০০	-	১৬.৬৯%
২০১৩-১৪	৮০০.০০	৮০০.০০	-	২৫.৪৩%	৮০০.০০	৮০০.০০	৮০০.০০	-	২৫.৪৩%
মোট =	২৪৭৫.০০	২৪৭৫.০০			২৪৭৫.০০	২৪৭৫.০০	২৪৭৫.০০		

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

১১। সাধারণ পর্যবেক্ষণঃ

১১.১ প্রকল্পের পটভূমি ও উদ্দেশ্যঃ মাদারীপুর (হাটেরপুর)-পাথরিয়ানপাড়-ঘোষেরহাট-ডাসার-আগৈলঝাড়া (ঘোষেরহাট-কাঁঠালতলা বাজার ভায়া দক্ষিণ ডাসার সংযোগসহ) সড়কটি (জেড-৮৬০৩) একটি গুরুত্বপূর্ণ জেলা সড়ক। সড়কটি মাদারীপুর জেলা সদর (ইটেরপুল) থেকে শুরু হয়ে আগৈলঝাড়ায় সমাপ্ত হয়েছে। সড়কটির মোট দৈর্ঘ্য ৪৮.২০ কিঃমিঃ। এর মধ্যে ১৬.৫০ কিঃমিঃ সড়ক উন্নয়নের কাজ “জেলা সড়ক উন্নয়ন (বরিশাল জোন)” শীর্ষক প্রকল্পে অন্তর্ভুক্ত ছিল। অবশিষ্ট ৩১.৭০ কিঃমিঃ সড়ক বিধ্বস্ত অবস্থায় থাকায় সংস্কার করা অতীব প্রয়োজন ছিল। মাদারীপুর জেলা সদর, কালকিনি উপজেলা সদর এবং আগৈলঝাড়া উপজেলার ৩(তিন) টি বিশ্ববিদ্যালয় কলেজ, অসংখ্য স্কুল, কলেজ, মাদ্রাসা এই সড়কের পার্শ্ব অবস্থিত। সড়কটি উন্নয়ন করা হলে সামগ্রিকভাবে এলাকার আর্থ-সামাজিক অবস্থার উন্নয়নসহ কৃষি ভিত্তিক শিল্পের প্রসার ঘটবে এবং স্বল্প সময়ে পণ্য পরিবহনসহ যানবাহনের অপারেটিং কষ্ট হ্রাস পাবে বিধায় প্রকল্পটি গ্রহণ করা হয়েছিল।

উদ্দেশ্যঃ প্রকল্পের মূল উদ্দেশ্য হলো মাদারীপুর জেলার সাথে অন্যান্য জেলার নিরবিচ্ছিন্ন সরাসরি সড়ক যোগাযোগ স্থাপন এবং প্রকল্প এলাকায় উৎপাদিত কৃষিপণ্য সহজে বাজারজাতকরণসহ প্রকল্প এলাকার আর্থ-সামাজিক অবস্থার উন্নয়ন।

১১.২ প্রকল্পের অনুমোদনঃ মূল প্রকল্পটি ১০/১১/২০০৯ তারিখে অনুষ্ঠিত একনেক সভায় ৩১৪৬.১৪ লক্ষ টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে অক্টোবর, ২০০৯ হতে জুন, ২০১২ মেয়াদে বাস্তবায়নের নিমিত্তে অনুমোদিত হয়। পরবর্তীতে আইএমইডি’র সুপারিশক্রমে প্রকল্পটির মেয়াদ দুই দফায় জুন, ২০১৪ পর্যন্ত বৃদ্ধি করা হয়।

১১.৩ সার্বিক আর্থিক ও বাস্তব অগ্রগতিঃ প্রকল্পের আওতায় জুন, ২০১৪ পর্যন্ত ক্রমপুঞ্জিত আর্থিক অগ্রগতি হয়েছে ২৪৭৫.০০ লক্ষ টাকা যা অনুমোদিত ব্যয় ৩১৪৬.১৪ লক্ষ টাকার ৭৮.৬৫% এবং বাস্তব অগ্রগতি ৭৯.৫০%।

১২। প্রকল্প পরিদর্শনঃ গত ১৪/১১/২০১৫ তারিখে আইএমইডি কর্তৃক প্রকল্পটি সরেজমিন পরিদর্শন করা হয়। পরিদর্শনকালে মাদারীপুর ও বরিশাল সড়ক বিভাগের নির্বাহী প্রকৌশলীদ্বয় উপস্থিত ছিলেন। পরিদর্শন পর্যবেক্ষণ নিম্নরূপঃ

১২.১ মাটির কাজঃ প্রকল্পের অনুমোদিত সংস্থান অনুযায়ী মাদারীপুর সড়ক বিভাগের আওতায় ১৮.৯৩ কিঃমিঃ এবং বরিশাল সড়ক বিভাগের আওতায় ১২.৬০ কিঃমিঃ বিদ্যমান সড়কের উচ্চতা অপরিবর্তিত রেখে এবং স্লোপ ১:২ অনুযায়ী ক্রেস্ট প্রশস্ততা ৫.৫ মিটার হতে ৭.৩০ মিটারে উন্নীতকরণের লক্ষ্যে ১.৮০ লঃঘঃমিঃ মাটির কাজ বাবদ ২৭০.০০ লক্ষ টাকার সংস্থান ছিল। প্রেরিত পিসিআর অনুযায়ী, ১.৬৯ লঃঘঃমিঃ মিটার কাজ বাবদ ২৫৯.০০ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে। পরিদর্শনকালে সড়ক বাঁধের কোথাও স্লোপ ১:২ পাওয়া যায়নি। বরং অসংখ্য স্থানে বিশাল বিশাল রেইনকাট ও খাড়া ঢাল দেখা গেছে। কোন কোন স্থানে সড়ক বাঁধ ভেঙে ক্যান্সার পর্যন্ত চলে এসেছে।



চিত্র-১ ও ২: ক্ষতিগ্রস্ত সড়ক বাঁধ

১২.১ **ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট:** অনুমোদিত ডিপিপি অনুযায়ী মাদারীপুর অংশে ৬.১৬৬ কিলোমিটার এবং বরিশাল অংশে ০.২০ কিলোমিটারসহ মোট ৩.৭০ মিটার প্রশস্ততার ৬.৩৬৬ কিলোমিটার নতুন সড়ক নির্মাণ, মাদারীপুর অংশে ১৮.৯৩৪ কিলোমিটার এবং বরিশাল অংশে ১২.৬০ কিলোমিটারসহ মোট ৩.৭০ মিটার প্রশস্ততার ৩১.৫৩৪ কিলোমিটার বিদ্যমান পেভমেন্টের উভয় পাশে ০.৯০ মিটার প্রশস্ততায় হার্ড সোল্ডার নির্মাণ, ইতোপূর্বে এবং ৩.৭ মিটার প্রশস্ততার ২৯.২৩৯ কি:মি: মূল পেভমেন্ট সার্ফেসিং এর সংস্থান ছিল। প্রেরিত পিসিআর অনুযায়ী ৩.৮০ কি:মি: নতুন পেভমেন্ট, ২১.৫৩৪ কি:মি: হার্ড সোল্ডার, ৫.৩৫ কি:মি: ক্ষতিগ্রস্ত এইচবিবি পেভমেন্ট পুনর্নির্মাণ এবং ২৫.৫০৫ কি:মি: সার্ফেসিং সমাপ্ত হয়েছে। পরিদর্শনকালে সড়কের অসংখ্য স্থানে কিনারা ভাঙ্গা, বড় বড় পটহোল সৃষ্টি, সার্ফেস উঠে যাওয়া, সার্ফেসে ক্রোকোডাইল ক্র্যাক এবং আনডিউলেশন সৃষ্টি হয়েছে দেখা যায়। সড়কের মাদারীপুর অংশে চেইনেজ কিঃমিঃ ১১+৬০০ ও ১৫+২৫০ তে পেভমেন্ট খুঁড়ে Base Type-2 ও Surfacing (Carpeting & Seal coat) এর thickness পাওয়া গেছে যথাক্রমে ১৪০ মি:মি: ও ৩০ মি:মি: (গ্রহণযোগ্য পরিমাপ যথাক্রমে ১৫০ মি:মি: ও ৪৭ মি:মি:) এবং ১৫০ মি:মি: ও ৩০ মি:মি: (গ্রহণযোগ্য পরিমাপ যথাক্রমে ১৫০ মি:মি: ও ৪৭ মি:মি:)। সড়ক নির্মাণ কাজে বেইজ টাইপ-২ ব্যবহার করা হলেও অনুমোদিত ডিপিপি অনুযায়ী বেইজ টাইপ-১ ব্যবহারের সংস্থান ছিল। পরিদর্শনকালে সড়কের কোন কোন স্থানে ৫০/৬০ মিটার জুড়ে সার্ফেস উঠে সড়ক ঢাল হয়ে কাদা পানি জমে থাকতে দেখা গেছে। ফলে স্থানীয় লোকজনের চলাফেরায় দুর্ভোগ সৃষ্টি হয়েছে। সার্বিকভাবে প্রকল্পের আওতায় অত্যন্ত নিম্নমানের ফ্লেক্সিবল পেভমেন্টের কাজ হয়েছে প্রতীয়মান হয়।



চিত্র- ৩ ও ৪: বিধ্বস্ত পেভমেন্ট

১২.৩ **ব্রীজ ও কালভার্ট:** অনুমোদিত ডিপিপি অনুযায়ী সড়কের ১৪তম কিলোমিটারে ২৫.০০ মিটার দৈর্ঘ্য ও ১০.২৫ মিটার প্রস্থবিশিষ্ট ১টি আরসিসি ব্রীজ নির্মাণ বাবদ ২৫০.০০ লক্ষ টাকা এবং সড়কের বিভিন্ন কিলোমিটারে ১৩টি কালভার্ট (৪৩.৬৪ মিটার) নির্মাণ বাবদ ৩২৭.৩০ লক্ষ টাকার সংস্থান ছিল। পরিদর্শনকালে সড়কের ১৪তম কিলোমিটারে ২৫ মিটার দৈর্ঘ্য ও ১০.২৫ মিটার প্রস্থবিশিষ্ট এক স্প্যানের ৫-গার্ডার বিশিষ্ট একটি আরসিসি ব্রীজ এবং সড়কের ২/২=১.৫২মিঃ, ৩/১=১.৫২মিঃ, ৩/২=১.৫২মিঃ, ৫/১=৫.০০মিঃ, ১১/১=১.৫২মিঃ, ১৩/১= ৬.০০মিঃ, ১৬/১=১.৫২মিঃ এবং ১৭/১=৬.০০ কিলোমিটারে সর্বমোট ৯টি কালভার্ট (২৪.৬০ মিটার) নির্মাণ করা হয়েছে দেখা যায়। পরিদর্শনকালে ব্রীজ ও কালভার্টগুলো সচল দেখা গেছে। তবে এগুলোতে প্রচুর হানিকম তৈরি হয়েছে দেখা যায়। যানবাহন চলাচলের সময় ব্রীজের এক্সপানশন জয়েন্টে প্রচুর শব্দ হয়। এছাড়া কনক্রিটের গায়ে পলিথিন, কাঠ ও প্লাষ্টিকের বস্তা লেগে থাকতে দেখা গেছে।

১২.৪ **রক্ষাপ্রদ কাজঃ** অনুমোদিত ডিপিপি অনুযায়ী সড়ক বাঁধের ডোবা, পুকুর ও খাল সংলগ্ন ভাঙ্গন প্রবণ অংশ হতে সড়ক বাঁধ রক্ষার লক্ষ্যে ১৯২৫ মিটার আরসিসি প্যালাসাইডিং নির্মাণ বাবদ ৭৭.০০ লক্ষ টাকা এবং ১৪০০ মিটার টো-ওয়াল নির্মাণ বাবদ ৫৬.০০ লক্ষ টাকার সংস্থান ছিল। সংগৃহীত তথ্য অনুযায়ী ৭৯৮.০ মিটার টো-ওয়াল নির্মাণ বাবদ ২৫.০০ লক্ষ টাকা এবং ১৫৩৭ মিটার আরসিসি প্লেট প্যালাসাইডিং নির্মাণ বাবদ ৭৫.৫৫ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে জানা যায়। পরিদর্শনকালে মাদারীপুর সড়ক অংশে সড়ক বাঁধের নিচে টো-ওয়াল এবং উভয় সড়ক বিভাগ অংশে ৩ মিটার লম্বা পোস্টের উপর ১০০০ মি:মি: x৬০০ মি:মি:x৭৫ মি:মি: পরিমাপের আরসিসি প্লেট প্যালাসাইডিং স্থাপন করা হয়েছে দেখা যায়। তবে পরিদর্শনকালে অনেক স্থানে প্যালাসাইডিংগুলো ভেঙে ও হলে পড়তে দেখা গেছে।

১৩। প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জনঃ

পরিকল্পিত	উদ্দেশ্য অর্জন
প্রকল্পের মূল উদ্দেশ্য হলো মাদারীপুর জেলার সাথে অন্যান্য জেলার নিরবিচ্ছিন্ন সরাসরি সড়ক যোগাযোগ স্থাপন এবং প্রকল্প এলাকায় উৎপাদিত কৃষিপণ্য সহজে বাজারজাতকরণসহ প্রকল্প এলাকার আর্থ-সামাজিক অবস্থার উন্নয়ন।	প্রকল্পের আওতায় ৩.৮০ কি:মি: নতুন পেভমেন্ট, ২১.৫৩৪ কি:মি: হার্ড সোল্ডার, ৫.৩৫ কি:মি: ক্ষতিগ্রস্ত এইচবিবি পেভমেন্ট পুনর্নির্মাণ, ২৫.৫০৫ কি:মি: সার্ফেসিং, ২৫ মিটার দীর্ঘ ১টি সেতু ও ৯টি কালভার্ট নির্মাণ করা হলেও সড়কের অসংখ্য স্থানে কিনারা ভাঙ্গা, বড় বড় পটহোল সৃষ্টি, সার্ফেস উঠে যাওয়া, সার্ফেসে ক্রোকোডাইল ক্র্যাক ও আনডিউলেশন সৃষ্টি এবং সড়কের কোন কোন স্থানে ৫০/৬০ মিটার জুড়ে সার্ফেস উঠে সড়ক ঢালু হওয়ায় কাদা পানি জমে জন দুর্ভোগ সৃষ্টি করেছে। ফলে প্রকল্পের কাঙ্ক্ষিত উদ্দেশ্য অর্জিত হয়নি।

১৪। **উদ্দেশ্য অর্জিত না হয়ে থাকলে তার কারণঃ** সড়কের অসংখ্য স্থানে কিনারা ভাঙ্গা, বড় বড় পটহোল সৃষ্টি, সার্ফেস উঠে যাওয়া, সার্ফেসে ক্রোকোডাইল ক্র্যাক ও আনডিউলেশন সৃষ্টি এবং সড়কের কোন কোন স্থানে ৫০/৬০ মিটার জুড়ে সার্ফেস উঠে সড়ক ঢালু হওয়ায় কাদা পানি জমে জন দুর্ভোগ সৃষ্টি করেছে। প্রকল্পটি জুন, ২০১৪ তে সমাপ্ত হলেও এত অল্প সময়ে Defect সৃষ্টি হওয়ার কারণ মন্ত্রণালয় খতিয়ে দেখতে পারে।

১৫। **প্রকল্প বাস্তবায়ন সমস্যাঃ** প্রকল্পটি বাস্তবায়নে সময় ও ব্যয় বৃদ্ধি ব্যতীত উল্লেখযোগ্য কোন সমস্যা মোকাবেলা করতে হয়নি।

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

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

১৮। মতামত/সুপারিশঃ

- ১৮.১ প্রকল্পের আওতায় ৭৯.৫০% বাস্তব কাজ সম্পাদিত হলেও অনুমোদিত প্রকল্পের তুলনায় অতিরিক্ত সময় লেগেছে ২ বছর ৬ মাস (৭২.৭২%)। ডিপিপি'র লক্ষ্যমাত্রার বিপরীতে এডিপিতে অর্থ বরাদ্দের স্বল্পতার কারণে এমনটি হয়েছে। এমটিবিএফ মন্ত্রণালয় হিসেবে সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ ভবিষ্যতে অনুমোদিত মেয়াদে প্রকল্পের বাস্তবায়ন সমাপ্তির লক্ষ্যে এডিপিতে প্রয়োজনীয় অর্থ বরাদ্দের বিষয়টি নিশ্চিত করবে (অনু: ৪);
- ১৮.২ প্রকল্পটি বাস্তবায়নে ৬ (ছয়) বার প্রকল্প পরিচালক পরিবর্তন করা হয়েছে। ঘন ঘন প্রকল্প পরিচালক বদলের প্রেক্ষিতে প্রকল্প পরিচালকগণ যথাযথ সুপারভিশন ও মনিটরিং করতে পারেন না। ফলে প্রকল্পের বাস্তবায়ন বিঘ্নিত হওয়ার পাশাপাশি গুণগতমান নিশ্চিত করা করা সম্ভব হয় না। মন্ত্রণালয় বিষয়টি গুরুত্বের সাথে বিবেচনা করে ভবিষ্যতে গৃহীতব্য প্রকল্পে প্রকল্প বাস্তবায়নকালীন সময়ের জন্য একজন ব্যক্তিকে পূর্ণকালীন প্রকল্প পরিচালক হিসেবে নিয়োগের প্রয়োজনীয় উদ্যোগ গ্রহণ করবে (অনু:৭);
- ১৮.৩ HOPE—এর অনুমোদন ব্যতীত ডিপিপি'র অনুমোদিত প্যাকেজ/লট পরিবর্তন এবং ১টি পিসি গার্ডার সেতু ও ১০ কিঃমিঃ সড়কের কার্যাদেশ ২০০৯-১০ ও ২০১২-১৩ অর্থ বছরে দুইবার প্রদানের বিষয়টি মন্ত্রণালয় খতিয়ে দেখবে (অনু: ৮.২);
- ১৮.৪ প্রকল্পের আওতায় নির্মিত সড়ক বাধের যে সকল স্থানে খাড়া ঢাল ও রেইন কাট সৃষ্টি হয়েছে তা চিহ্নিত পূর্বক দ্রুত মেরামতের উদ্যোগ নিতে হবে (অনু: ১২.১);
- ১৮.৫ সড়কের অসংখ্য স্থানে কিনারা ভাঙা, বড় বড় পটহোল সৃষ্টি, সার্ফেস উঠে যাওয়া, সার্ফেসে ক্রোকোডাইল ক্র্যাক ও আনডিউলেশন সৃষ্টি এবং কোন কোন স্থানে ৫০/৬০ মিটার জুড়ে সার্ফেস উঠে সড়ক ঢালু হওয়ায় কাদা পানি জমে জন দুর্ভোগ সৃষ্টি করেছে। প্রকল্পটি জুন, ২০১৪ তে সমাপ্ত হলেও এত অল্প সময়ে Defect সৃষ্টি হওয়ার কারণ মন্ত্রণালয় খতিয়ে দেখতে পারে (অনু: ১২.২);
- ১৮.৬ নির্মিত ব্রীজ ও বক্স কালভার্টগুলোতে সৃষ্ট হানিকম চিহ্নিতপূর্বক দ্রুত সংস্কার করতে হবে (অনু: ১২.১);
- ১৮.৭ যে সকল স্থানে প্যালাসাইডিং হেলে/ভেঙ্গে পড়েছে তা চিহ্নিতপূর্বক দ্রুত সংস্কার করতে হবে (অনু: ১২.৪);
- ১৮.৮ সমাপ্ত প্রকল্পটির সত্ত্বর External Audit সম্পাদন করতে হবে এবং কোন আপত্তি উত্থাপিত হলে তা দ্রুত নিষ্পত্তি করতে হবে (অনু: ১৭); এবং
- ১৮.৯ অনুচ্ছেদ ১৮.১ হতে ১৮.৮ এর বিষয়ে গৃহীত ব্যবস্থা মন্ত্রণালয় আগামী ১ মাসের মধ্যে আইএমইডিকে অবহিত করবে।

**“পাঁচর-শিবচর-মাদারীপুর সড়ক প্রশস্তকরণ ও উন্নয়ন” শীর্ষক
প্রকল্প মূল্যায়ন প্রতিবেদন
(সমাপ্তঃ জুন, ২০১৪)**

- ১। প্রকল্পের নাম : পাঁচর-শিবচর-মাদারীপুর সড়ক প্রশস্তকরণ ও উন্নয়ন
- ২। বাস্তবায়নকারী সংস্থা : সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর।
- ৩। প্রশাসনিক মন্ত্রণালয়/বিভাগ : সড়ক পরিবহন ও সেতু মন্ত্রণালয়/সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ।
- ৪। প্রকল্পের বাস্তবায়ন সময় ও ব্যয় :

(লক্ষ টাকায়)

প্রাক্কলিত ব্যয় (প্রঃসাঃ)		প্রকৃত ব্যয় (প্রঃ সাঃ)	পরিকল্পিত বাস্তবায়নকাল		প্রকৃত বাস্তবায়নকাল	অতিরিক্ত ব্যয় (মূল প্রাক্কলিত ব্যয়ের %)	অতিরিক্ত সময় (মূল বাস্তবায়ন কালের %)
মূল	সর্বশেষ সংশোধিত		মূল	সর্বশেষ সংশোধিত			
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮
৩৩৩৪.২৩	(-)	২২১৩.০০	০১-০১-২০১০ থেকে ৩০-০৬-২০১২	-	০১-০১-২০১০ থেকে ৩০-০৬-২০১৪	-৩৩.৬২%	১৩৩.৩৩%
(-)		(-)					

- ৫। **প্রশিক্ষণঃ** প্রকল্পের আওতায় কোন স্থানীয় ও বৈদেশিক প্রশিক্ষণের সংস্থান না থাকায় প্রশিক্ষণ প্রদান করা হয়নি।
- ৬। **প্রকল্পের অঙ্গভিত্তিক বাস্তবায়ন (পিসিআর অনুসারে):**

SL. No.	Items of Work (as per PP)	Unit	Target (as per PP)		Actual Progress	
			Financial	Physical (Quantity)	Financial	Physical (Quantity)
1	2	3	4	5	6	7
23.	Stationary & Advertising	L.S	1.00			
24.	Publication & Tendering	L.S	1.50			
25.	Laboratory Testing	L.S	2.50			
26.	Land Acquisition	Hector	20.00	0.40		
27.	Widening of Road Embankment (Earthwork)	L.Cum	532.50	3.55	433.70	3.27
28.	Flexible Pavement					
29.	New Flexible Pavement	Km	19.73	0.25		
30.	Both side widening	Km	381.66	14.702	305.17	13.63
31.	Surfacing Existing Pavement	Km	148.36	18.592	148.36	18.59
32.	Surfacing/Carpeting (New Pavement)	Km	6.84	0.25		
33.	Surfacing/Carpeting (Widening Portion)	Km	197.42	14.70	197.42	14.70

34.	Construction of RCC Bridge Superstructure	M	480.00	60.00	336.14	44.02
35.	Construction of RCC Box Culvert	M	684.04	97.72	307.90	47.00
36.	Protective Work					
37.	RCC Palisiding	M	200.00	5000.00	86.82	3428.00
38.	Toe Wall	M	80.00	2000.00	26.37	799.00
39.	Furnishing & Installation Brick Mattress	Sqm	46.40	8000.00	16.79	2758.32
40.	Geo Textile Filter	Sqm	9.36	8000.00	3.36	2758.32
41.	Sing-Signal, Km Post Guide post, Road Marking, CC block, Reflecting Road Studs etc.	L.S	20.00	-	6.82	560.00
42.	Physical Contingency (2%)		63.51			
43.	Price Contingency (3%)		95.26			
Total =			3334.23		2213.00	

৭। প্রকল্প পরিচালক সংক্রান্ত তথ্যাদিঃ

ক্র নং	নাম ও পদবী	কার্যধরণ	একাধিক প্রকল্পের দায়িত্ব	তারিখ	
				যোগদান	বদলী
১.	Md. Abdul Kuddus-1 Additional Chief Engineer, RHD, Gopalganj Zone	খন্ডকালীন	হ্যাঁ	২১/০৭/২০০৯	১৬/০২/২০১০
২.	Md. Abdur Rahman Additional Chief Engineer, RHD, Gopalganj Zone	খন্ডকালীন	হ্যাঁ	১৬/০২/২০১০	১১/০৭/২০১০
৩.	Md. Abdus Sabur Additional Chief Engineer, RHD, Gopalganj Zone	খন্ডকালীন	হ্যাঁ	১১/০৭/২০১০	০৭/০৩/২০১১
৪.	Md. Soharab Uddin Miah Additional Chief Engineer, RHD, Gopalganj Zone	খন্ডকালীন	হ্যাঁ	০৭/০৩/২০১১	২৬/০৯/২০১১
৫.	Md. Abdus Salam Additional Chief Engineer, RHD, Gopalganj Zone	খন্ডকালীন	হ্যাঁ	২৬/০৯/২০১১	০৮/০২/২০১২
৬.	Md. Abul Kashem Bhuyan Additional Chief Engineer, RHD, Gopalganj Zone	খন্ডকালীন	হ্যাঁ	০৮/০২/২০১২	প্রকল্প সমাপ্ত পর্যন্ত

সংশ্লিষ্ট ছক পর্যালোচনায় দেখা যায়, বর্ণিত প্রকল্পে মোট ৬ জন প্রকল্প পরিচালক দায়িত্ব পালন করেছেন। তাঁদের অধিকাংশের মেয়াদ ১ বছরেরও কম। বর্ণিত প্রকল্পের ক্ষেত্রে ১ বছর ৬ মাস মেয়াদে ৩৩৩৪.২৩ লক্ষ টাকায় প্রকল্পটি বাস্তবায়নের নিমিত্তে অনুমোদন করা হলেও প্রকল্পের প্রকৃত ব্যয় হয়েছে ২২১৩.০০ লক্ষ টাকা এবং বাস্তবায়ন সময় লেগেছে ৩ বছর ৬ মাস। অর্থাৎ ব্যয় বৃদ্ধি না পেলেও বাস্তবায়নকাল বৃদ্ধি পেয়েছে ১৩৩.৩৩%। ফলে যথাসময়ে প্রকল্পের সুফল হতে জনগণ বঞ্চিত হয়েছে। ঘন ঘন প্রকল্প পরিচালক বদলের প্রেক্ষিতে প্রকল্প পরিচালকগণ প্রকল্পের কাজে যথাযথভাবে মনোনিবেশ করতে পারেন না বিধায় প্রকল্পের বাস্তবায়ন বিঘ্নিত হয়েছে।

৮। **ক্রয় সংক্রান্ত তথ্যাদিঃ**

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

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

প্রকল্পের অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী মূল পূর্ত কাজ ০৭ টি প্যাকেজের মাধ্যমে ৩১৭৫.৪৭ লক্ষ টাকায় ক্রয়ের সংস্থান ছিল। সে অনুযায়ী ০৭টি প্যাকেজের আওতায় পূর্ত কাজ সম্পাদন করা হয়েছে। দরপত্র সংক্রান্ত প্রধান প্রধান তথ্য নিম্নরূপ:

		(লক্ষ টাকায়)				
	ক্রয় বিবরণী	দরপত্র			কাজ সমাপ্তির তারিখ	
		চুক্তিমূল্য	আহবানের তারিখ	চুক্তি স্বাক্ষর	চুক্তি অনুযায়ী	প্রকৃত
	১	৩	৪	৫	৬	৭
01	Widening By Flexible Pavement at 18 th Km (p) to 24 th Km (p) including 250.00 m new flexible pavement construction (at 16 th km (p) with necessary earth work & protective work.	৪৯৮.৪৩	৩৪২.৯৫	০২/০২/২০১০	২৬/০৫/২০১০	১৯/০৪/২০১১
02	Widening By flexible Pavement at 24 th km (p) to 33 th km (p) of Panchar-Shibchar-Madaripur Road (Z-8011)	৫৩৩.৩৫	৩৬২.২০	০২/০২/২০১০	২৬/০৫/২০১০	১৯/০৪/২০১১
03	Construction of 23 nos RCC box Culvert at different km of Panchar-Shibchar-Madaripur Road (Z-8011)	৬৭৬.১১	৫১৮.৬৪	০২/০২/২০১০	২৬/০৫/২০১০	১৯/০৪/২০১১
04	Surfacing work at 0.00 km to 18 th km (p) & 33 rd km (p) to 35 th (p) of Panchar-Shibchar-Madaripur Road (Z-8011)	১৫৩.২৮	১৬০.৭২	১৯/০৬/২০১১	০৫/০৯/২০১১	০৪/০১/২০১২
05	Earth work & necessary protective work by RCC Plate Palisading and toe wall at 1 st km to 18 th km (p) & 33 th km (p) to 35 km (p) of Panchar-Shibchar-Madaripur Road (Z-8011)	৩১৪.৪৫	২১৯.১০	০১/০৮/২০১০	০৪/১১/২০১০	০৩/০৭/২০১১
06	Construction of 69.155m long PC Girder Bridge at 8 th Km (Gap No 8/1) of Panchar-Shibchar-Madaripur Road (Z-8011)	৪৬১.৫৬	৪৮৩.২৮	২৫/০৫/২০১১	২০/১০/২০১১	১৯/১০/২০১২
07	Construction of 2 nos PC Girder Bridge 44.02m long at 13 th km. & 34.88 m long at 13 th of Panchar-Shibchar-Madaripur Road (Z-8011)	৬০২.৩৭	৬৫৮.০৪	২৫/০৫/২০১১	২০/১০/২০১০	১৯/১০/২০১৩

৯। সংশোধিত ডিপিপি বরাদ্দ ও অগ্রগতিঃ

(লক্ষ টাকায়)

অর্থবছর	সংশোধিত বরাদ্দ ও লক্ষ্যমাত্রা				টাকা অবমুক্তি	ব্যয় ও বাস্তব অগ্রগতি			
	মোট	টাকা	প্রকল্প সাহায্য	বাস্তব লক্ষ্যমাত্রা %		মোট	টাকা	প্রকল্প সাহায্য	বাস্তব অগ্রগতি %
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮	৯	১০
২০০৯-১০	২০০.০০	২০০.০০	-	৬.০০%	২০০.০০	২০০.০০	২০০.০০	-	৬.০০%
২০১০-১১	৩৫০.০০	৩৫০.০০	-	১০.৪৯%	৩৫০.০০	৩৫০.০০	৩৫০.০০	-	১০.৪৯%
২০১১-১২	৫০০.০০	৫০০.০০	-	১৫.০০%	৫০০.০০	৫০০.০০	৫০০.০০	-	১৫.০০%
২০১২-১৩	৫০০.০০	৫০০.০০	-	১৫.০০%	৫০০.০০	৫০০.০০	৫০০.০০	-	১৫.০০%
২০১৩-১৪	৬৬৩.০০	৬৬৩.০০	-	১৯.৮৮%	৬৬৩.০০	৬৬৩.০০	৬৬৩.০০	-	১৯.৮৮%
মোট =	২২১৩.০০	২২১৩.০০				২২১৩.০০	২২১৩.০০		

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

১১। সাধারণ পর্যবেক্ষণঃ

১১.১ প্রকল্পের পটভূমি ও উদ্দেশ্যঃ পাঁচর-শিবচর-মাদারীপুর (জেড ৮০১১) সড়কটি একটি গুরুত্বপূর্ণ জেলা সড়ক। সড়কটির মোট দৈর্ঘ্য ৩৪.১৪ কিঃমিঃ। সড়কটি মাদারীপুর জেলার সাথে শিবচর উপজেলাকে সংযুক্ত করে ঢাকা-মাওয়া-ভাঙ্গা জাতীয় মহাসড়কে (এন-৮) মিলিত হয়েছে। সড়কটি মাদারীপুর জেলা সদর থেকে শিবচর উপজেলাতে যাতায়াতের সংক্ষিপ্ততম পথ। এছাড়া সড়কটি মাদারীপুর, বরিশাল ও পটুয়াখালীকে স্বল্প দূরত্বে ঢাকার সাথে সংযুক্ত করেছে। বৃহত্তর বরিশাল এবং মাদারীপুর জেলার জনগণ এ সড়ক ব্যবহার করে ঢাকা ও চট্টগ্রাম যাতায়াত করে বিধায় প্রতিদিন অসংখ্য যানবাহন সড়ক দিয়ে চলাচল করে। বিবেচ্য সড়কটি “বৃহত্তর ফরিদপুরের ৫টি সড়ক উন্নয়ন” শীর্ষক প্রকল্পের একটি উপ-প্রকল্প হিসেবে অন্তর্ভুক্ত ছিল। প্রকল্পের আওতায় সড়কটির ১৭.৫০ কিঃমিঃ ৫.৫০ মিঃ প্রশস্ততায় উন্নয়ন করা হয়। প্রকল্পটি জুন/ ২০০৮ এ বন্ধ করে দেয়া হয় এবং সড়কের ১৬.৬৪ কিঃমিঃ কাজ অসমাপ্ত থেকে যায়। বর্তমানে সড়কটির চেইনেজ ০+০০০ থেকে ১৭+৭৭৫ পর্যন্ত প্রশস্ততা ৫.৫০ মিঃ এবং চেইনেজ ১৭+৭৭৫ থেকে ৩২+৬৪০ পর্যন্ত প্রশস্ততা ৩.৭০ মিঃ। সড়কটির চেইনেজ ১৭+৭৭৫ থেকে ৩২+৬৪০ পর্যন্ত পেভমেন্ট ভারী যানবাহন চলাচলের উপযোগী নয়। ফলে প্রস্তাবিত প্রকল্পের আওতায় সড়কটি ডিজাইন টাইপ-৪ অনুযায়ী উন্নয়নের লক্ষ্যে মোট ৩৬.৯১৫৫ কোটি টাকা ব্যয়ে র প্রস্তাবিত ডিপিপি’র উপর গত ২৫/১০/২০০৯ তারিখ পিইসি সভা অনুষ্ঠিত হয়। উক্ত সভার সিদ্ধান্ত মোতাবেক গত ২৬/১০/২০০৯ তারিখ পরিকল্পনা কমিশনের যুগ্ম-প্রধানের নেতৃত্বে বিবেচ্য প্রকল্পটির ব্যয় পর্যালোচনা জন্য একটি সভা অনুষ্ঠিত হয়। উক্ত সভার সুপারিশ অনুযায়ী মোট ৩৩.৩৪২৩ কোটি টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে বিবেচ্য প্রকল্পটির ডিপিপি পুনর্গঠনপূর্বক অনুমোদনের জন্য গত ২২.১২.২০০৯ তারিখে পুনরায় পরিকল্পনা কমিশনে দাখিল করা হলে ২১/০১/২০১০ তারিখে অনুষ্ঠিত একনেক বৈঠকে অনুমোদিত হয়।

উদ্দেশ্যঃ প্রকল্পের মূল উদ্দেশ্য হলো মাদারীপুর ও ঢাকার মধ্যে সরাসরি এবং নিরবিচ্ছিন্ন সড়ক যোগাযোগ ব্যবস্থা স্থাপন।

- ১১.২ **প্রকল্পের অনুমোদন:** মূল প্রকল্পটি ২১/০১/২০১০ তারিখে অনুষ্ঠিত একনেক সভায় ৩৩৩৪.২৩ লক্ষ টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে জানুয়ারি, ২০১০ হতে জুন, ২০১২ মেয়াদে বাস্তবায়নের নিমিত্তে অনুমোদিত হয়। পরবর্তীতে আইএমইডি'র সুপারিশক্রমে প্রকল্পটির মেয়াদ দুই দফায় জুন, ২০১৪ পর্যন্ত বৃদ্ধি করা হয়।
- ১১.৩ **সার্বিক আর্থিক ও বাস্তব অগ্রগতি:** প্রকল্পের আওতায় জুন, ২০১৪ পর্যন্ত ক্রমপুঞ্জিত আর্থিক অগ্রগতি হয়েছে ২২১৩.০০ লক্ষ টাকা যা অনুমোদিত ব্যয় ৩৩৩৪.২৩ লক্ষ টাকার ৬৬.৩৮% এবং বাস্তব অগ্রগতি ৬৬.৩৮%।
- ১২। **প্রকল্প পরিদর্শন:** গত ১৪/১১/২০১৫ তারিখে আইএমইডি কর্তৃক প্রকল্পটি সরেজমিন পরিদর্শন করা হয়। পরিদর্শনকালে মাদারীপুর সড়ক বিভাগের নির্বাহী প্রকৌশলী উপস্থিত ছিলেন। পরিদর্শন পর্যবেক্ষণ নিম্নরূপঃ
- ১২.১ **মাটির কাজ:** প্রকল্পের অনুমোদিত ডিপিপি অনুযায়ী উচ্চতা অপরিবর্তিত এবং স্লোপ ১:২ বজায় রেখে ৩৩.৫৪ কি:মি: এমব্যাংকমেন্টের ক্রেস্ট প্রশস্ততা সর্বনিম্ন ৬.১০ মিটার এবং সর্বোচ্চ ৭ মিটার হতে ১০ মিটারে উন্নীতকরণের লক্ষ্যে ৩.৫৫ ল:ঘ:মি: মাটির কাজ বাবদ ৫৩২.৫০ লক্ষ টাকার সংস্থান ছিল। প্রেরিত পিসিআর এর তথ্য অনুযায়ী ৩.২৭ ল:ঘ:মি: মাটি বাবদ ৪৩৩.৭০ লক্ষ টাকা ব্যয় করে এমব্যাংকমেন্ট উন্নয়ন সম্পন্ন করা হয়েছে। পরিদর্শনকালে অনেক স্থানে ক্রেস্ট প্রশস্ততা ১০ মিটার এবং কোথাও স্লোপ ১:২ পাওয়া যায়নি। বরং অসংখ্য স্থানে রেইনকাট ও মাটি ক্ষয় হয়ে ঢাল খাড়া হয়ে যেতে দেখা গেছে।
- ১২.২ **ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট:** অনুমোদিত ডিপিপি অনুযায়ী ৫.৫০ মিটার প্রশস্ততার ০.২৫ কিলোমিটার নতুন পেভমেন্ট নির্মাণ ও সার্ফেসিং (৪০ মিলিমিটার কার্পেটিং ও ১২ মিলিমিটার সীলকোট), বিদ্যমান ৩.৭০ মিটার প্রশস্ততার ১৪.৭০ কিলোমিটার পেভমেন্টের উভয় পাশে ০.৯০ মিটার প্রশস্ততায় পেভমেন্ট বর্ধিতকরণ ও সার্ফেসিং (৪০ মিলিমিটার কার্পেটিং ও ১২ মিলিমিটার সীলকোট) এবং ইতোপূর্বে নির্মিত ৫.৫ মিটার প্রশস্ততার ১৮.৫৯২ কিলোমিটার মূল পেভমেন্ট ১৫ মিলিমিটার সীলকোট দ্বারা সার্ফেসিং এর সংস্থান ছিল। প্রেরিত পিসিআর অনুযায়ী ১৩.৬৩ কি:মি: পেভমেন্ট উভয় পাশে বর্ধিতকরণপূর্বক ৪০ মিলিমিটার কার্পেটিং ও ১২ মিলিমিটার সীলকোট দ্বারা সার্ফেসিং এবং ১৮.৫৯ কি:মি: বিদ্যমান পেভমেন্ট কেবল ১৫ মিলিমিটার সীল কোট দ্বারা সার্ফেসিং করা হয়েছে। তবে প্রকল্পের আওতায় নতুন পেভমেন্ট নির্মাণ ও সার্ফেসিং এর কাজ করা হয়নি। পরিদর্শনকালে সড়কের অসংখ্য স্থানে কিনারা ভাঙ্গা, বড় বড় পটহোল সৃষ্টি, সার্ফেস উঠে যাওয়া, সার্ফেসে ক্র্যাক এবং আনডিউলেশন সৃষ্টি হয়েছে দেখা যায়। এমতাস্থায়, ১৮.৫৯ কি:মি: বিদ্যমান পেভমেন্ট কেবল ১৫ মিলিমিটার সীলকোট দ্বারা সার্ফেসিং করে সড়ক উন্নয়ন প্রস্তাবের যথার্থতা যাচাই করা যেতে পারে। সড়কের চেইনেজ কিঃমিঃ ১০+৫০০ ও ২৮+২৫০ তে পেভমেন্ট খুঁড়ে Base Type-1 ও Surfacing (Carpeting & Seal coat) এর thickness পাওয়া গেছে যথাক্রমে ১৮৫ মি:মি: ও ৩৫ মি:মি: (গ্রহণযোগ্য পরিমাপ যথাক্রমে ২০০ মি:মি: ও ৫৫ মি:মি:) এবং ২০০ মি:মি: ও ৪০ মি:মি: (গ্রহণযোগ্য পরিমাপ যথাক্রমে ২০০ মি:মি: ও ৫২ মি:মি:)। এছাড়া পাথর : বালুর অনুপাত পাওয়া গেছে ৪০: ৬০ (গ্রহণযোগ্য ৬৫:৩৫)। **সার্বিকভাবে প্রকল্পের আওতায় অত্যন্ত নিম্নমানের ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট ও সার্ফেসিং কাজ হয়েছে প্রতীয়মান হয়।**



চিত্র-১ ও ২: ক্ষতিগ্রস্ত ও বিধ্বস্ত পেভমেন্ট

- ১২.৩ **ব্রীজ ও কালভার্ট:** অনুমোদিত ডিপিপি অনুযায়ী সড়কের ৮ম কিলোমিটারে ৬৮.৮৩ মিটার দৈর্ঘ্য ও ১০.২৫ মিটার প্রস্থবিশিষ্ট ১টি আরসিসি ব্রীজের সুপার স্ট্রাকচার নির্মাণ বাবদ ৩৪৪.১৮ লক্ষ টাকা, সড়কের ৭ম ও ১৩তম কিলোমিটারে ৩০.০০ মিটার দৈর্ঘ্য ও ১০.২৫ মিটার প্রস্থবিশিষ্ট ২টি আরসিসি ব্রীজ নির্মাণ বাবদ ৪৮০.০০ লক্ষ টাকা এবং সড়কের বিভিন্ন কিলোমিটারে ২৪টি কালভার্ট (৯৭.৭২ মিটার) নির্মাণ বাবদ ৬৮৪.০৪ লক্ষ টাকার সংস্থান ছিল। পরিদর্শনকালে সড়কের ৮ম কিলোমিটারে ৬৮.৮৩ মিটার দৈর্ঘ্য ও ১০.২৫ মিটার প্রস্থবিশিষ্ট তিন স্প্যানের ৫-গার্ডার বিশিষ্ট একটি আরসিসি ব্রীজের সুপার স্ট্রাকচার, ৭ম ও ১৩তম কিলোমিটারে যথাক্রমে ২২.০০ মিটার ও ২২.০২ মিটার দৈর্ঘ্য ও ১০.২৫ মিটার প্রস্থ বিশিষ্ট ১-স্প্যানের ৫-গার্ডার বিশিষ্ট ২টি আরসিসি ব্রীজ নির্মাণ করা হয়েছে দেখা যায়। এছাড়া সড়কের ৩/১=৬.০০মিঃ, ৬/১=৬.০০মিঃ, ৯/১=৬.০০মিঃ, ১১/১=১.৫২

মিঃ, ১১/২=১.৫২ মিঃ, ১২/১=১.৫২মিঃ, ১২/২=১.৫২মিঃ, ১৪/২= ৬.০০মিঃ, ১৬/১=১.৫২মিঃ, ২০/২=১.৫২মিঃ, ২৩/১=১.৫২মিঃ, ২৩/২=১.৫২মিঃ, ২৭/২=১.৫২মিঃ, ২৮/২=৬.০০ মিঃ, ২৯/১=১.৫২মিঃ, ৩০/১=১.৫২মিঃ, এবং ৩২/১=১.৫২মিঃ কিলোমিটারে সর্বমোট ১৮টি কালভার্ট (৪৭.০০ মিটার) নির্মাণ করা হয়েছে দেখা যায়। পরিদর্শনকালে ব্রীজ ও কালভার্টগুলো সচল দেখা গেছে। তবে এগুলোতে প্রচুর হানিকম হয়েছে দেখা যায়। যানবাহন চলাচলের সময় ব্রীজের এক্সপানশন জয়েন্টে প্রচুর শব্দ হয়। এছাড়া কনক্রিটের গায়ে পলিথিন, কাঠ ও প্লাস্টিকের বস্তা লেগে থাকতে দেখা গেছে।

১২.৪ **রক্ষাপ্রদ কাজঃ** অনুমোদিত ডিপিপি অনুযায়ী সড়ক বাঁধের ডোবা, পুকুর ও খাল সংলগ্ন ভাঞ্জন প্রবণ অংশ হতে সড়ক বাঁধ রক্ষার লক্ষ্যে ৫০০০.০০ মিটার আরসিসি প্যালাসাইডিং নির্মাণ বাবদ ২০০.০০ লক্ষ টাকা এবং ২০০০.০০ মিটার টো-ওয়াল নির্মাণ বাবদ ৮০.০০ লক্ষ টাকারে সংস্থান ছিল। সংগৃহীত তথ্য অনুযায়ী ৭৯৯.০০ মিটার টো-ওয়াল নির্মাণ বাবদ ২৬.৩৭ লক্ষ টাকা এবং ৩৪২৮.০০ মিটার আরসিসি প্লেট প্যালাসাইডিং নির্মাণ বাবদ ৮৬.৮২ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে জানা যায়। পরিদর্শনকালে সড়ক বাঁধের নিচে টো-ওয়াল এবং বাঁধের পুকুর, ডোবা ও খাল সংলগ্ন ভাঞ্জন প্রবণ অংশে ৩ মিটার লম্বা পোস্টের উপর ১০০০ মিঃমিঃ x ৬০০ মিঃমিঃ x ৭৫ মিঃমিঃ পরিমাপের আরসিসি প্লেট প্যালাসাইডিং স্থাপন করা হয়েছে দেখা যায়। তবে পরিদর্শনকালে অনেক স্থানে প্যালাসাইডিংগুলো ভেঙে ও হলে পড়তে দেখা গেছে।

১৩। প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জনঃ

পরিকল্পিত	উদ্দেশ্য অর্জন
প্রকল্পের মূল উদ্দেশ্য হলো মাদারীপুর ও ঢাকার মধ্যে সরাসরি ও নিরবিচ্ছিন্ন সড়ক যোগাযোগ ব্যবস্থা স্থাপন।	প্রকল্পের আওতায় ১৩.৬৩ কিঃমিঃ পেভমেন্ট উভয় পাশে বর্ধিতকরণপূর্বক সার্ফেসিং, ১৮.৫৯ কিঃমিঃ বিদ্যমান পেভমেন্ট ১৫ মিলিমিটার সীল কোট দ্বারা সার্ফেসিং, ৬৮.৮৩ মিটার দীর্ঘ ১টি আরসিসি সেতুর সুপার স্ট্রাকচার নির্মাণ, ২ টি আরসিসি সেতু (৪৪.০২ মিটার) এবং ১৮টি কালভার্ট নির্মাণ করায় সরাসরি সড়ক যোগাযোগ স্থাপিত হয়েছে। তবে উন্নয়নকৃত সড়কের অসংখ্য স্থানে পেভমেন্টের কিনারা ভাঞ্জা, সার্ফেস উঠে যাওয়া, বড় বড় পটহোল সৃষ্টি, সার্ফেসে ক্র্যাক ও আনডিউলেশন সৃষ্টি হওয়ায় জন দুর্ভোগ হ্রাস পায়নি। ফলে প্রকল্পের কাঙ্ক্ষিত উদ্দেশ্য অর্জিত হয়নি।

- ১৪। **উদ্দেশ্য অর্জিত না হয়ে থাকলে তার কারণঃ** উন্নয়নকৃত সড়কের অসংখ্য স্থানে পেভমেন্টের কিনারা ভাঞ্জা, সার্ফেস উঠে যাওয়া, বড় বড় পটহোল সৃষ্টি, সার্ফেসে ক্র্যাক ও আনডিউলেশন সৃষ্টি হওয়ায় জন দুর্ভোগ হ্রাস পায়নি। প্রকল্পটি জুন, ২০১৪ তে সমাপ্ত হলেও এত অল্প সময়ে Defect সৃষ্টি হওয়ার কারণ মন্ত্রণালয় খতিয়ে দেখতে পারে।
- ১৫। **প্রকল্প বাস্তবায়ন সমস্যাঃ** প্রকল্পটি বাস্তবায়নে সময় ও ব্যয় বৃদ্ধি ব্যতীত উল্লেখযোগ্য কোন সমস্যা মোকাবেলা করতে হয়নি।
- ১৬। **রাজস্ব খাতে স্থানান্তরঃ** প্রকল্পের আওতায় সম্পাদিত কাজ ইতোমধ্যে সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের রাজস্ব খাতে (ওপেন লাইন)-এ স্থানান্তর করা হয়েছে।
- ১৭। External Audit: মন্ত্রণালয় হতে প্রেরিত পিসিআর পর্যালোচনায় দেখা যায় প্রকল্পটির কোন Internal ও External Audit করা হয়নি। মন্ত্রণালয় কর্তৃক সমাপ্তি প্রতিবেদন প্রেরণের পূর্বে প্রকল্পটির External Audit করা প্রয়োজন ছিল।

১৮। মতামত/সুপারিশঃ

- ১৮.১ প্রকল্পের আওতায় ৬৬.৩৮% বাস্তব কাজ সম্পাদিত হলেও অনুমোদিত প্রকল্পের তুলনায় অতিরিক্ত সময় লেগেছে ২ বছর (১৩৩.৩৩%)। ডিপিপি'র লক্ষ্যমাত্রার বিপরীতে এডিপিতে অর্থ বরাদ্দের স্বল্পতার কারণে এমনটি হয়েছে। এমটিবিএফ মন্ত্রণালয় হিসেবে সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ ভবিষ্যতে চলমান ও গৃহীতব্য প্রকল্প অনুমোদিত মেয়াদে সমাপ্তির লক্ষ্যে এডিপিতে প্রয়োজনীয় অর্থ বরাদ্দের বিষয়টি নিশ্চিত করবে (অনু: ৪);
- ১৮.২ প্রকল্পটি বাস্তবায়নে ৬ (ছয়) বার প্রকল্প পরিচালক পরিবর্তন করা হয়েছে। ঘন ঘন প্রকল্প পরিচালক বদলের প্রেক্ষিতে প্রকল্প পরিচালকগণ নির্মাণ কাজের যথাযথ সুপারভিশন ও মনিটরিং করতে পারেন না। ফলে প্রকল্পের বাস্তবায়ন বিঘ্নিত হওয়ার পাশাপাশি গুণগতমান নিশ্চিত করা করা সম্ভব হয় না। মন্ত্রণালয় বিষয়টি গুরুত্বের সাথে বিবেচনা করে ভবিষ্যতে গৃহীতব্য প্রকল্পে প্রকল্প বাস্তবায়নকালীন সম্পূর্ণ সময়ের জন্য এক ব্যক্তিকে পূর্ণকালীন প্রকল্প পরিচালক হিসেবে নিয়োগের প্রয়োজনীয় উদ্যোগ গ্রহণ করবে (অনু: ৭);
- ১৮.৩ প্রকল্পের আওতায় নির্মিত সড়ক বাধের যে সকল স্থানে খাড়া ঢাল ও রেইন কাট সৃষ্টি হয়েছে তা চিহ্নিত পূর্বক দ্রুত মেরামতের উদ্যোগ নিতে হবে (অনু: ১২.১);
- ১৮.৪ সড়কের অসংখ্য স্থানে কিনারা ভাঙা, বড় বড় পটহোল সৃষ্টি, সার্ফেস উঠে যাওয়া, সার্ফেসে ক্রোকোডাইল ক্র্যাক ও আনডিউলেশন সৃষ্টি হওয়ায় জন দুর্ভোগ সৃষ্টি হয়েছে। প্রকল্পটি জুন, ২০১৪ তে সমাপ্ত হলেও এত অল্প সময়ে Defect সৃষ্টি হওয়ার কারণ মন্ত্রণালয় খতিয়ে দেখতে পারে এবং চলমান ও গৃহীতব্য প্রকল্পের ক্ষেত্রে প্রয়োজনীয় প্রতিরোধমূলক ব্যবস্থা গ্রহণ করতে পারে। এছাড়া ১৮.৫৯ কি:মি: বিদ্যমান পেভমেন্ট কেবল ১৫ মিলিমিটার সীলকোট দ্বারা সার্ফেসিং করে সড়ক উন্নয়ন প্রস্তাবের যথার্থতাও যাচাই করা যেতে পারে (অনু: ১২.২);
- ১৮.৫ নির্মিত ব্রীজ ও বক্স কালভার্টগুলোতে সৃষ্ট হানিকম চিহ্নিতপূর্বক দ্রুত সংস্কার করতে হবে (অনু: ১২.৩);
- ১৮.৬ যে সকল স্থানে প্যালাসাইডিং হলে/ভেঞ্জে পড়েছে তা চিহ্নিতপূর্বক দ্রুত সংস্কার করতে হবে (অনু: ১২.৪);
- ১৮.৭ সমাপ্ত প্রকল্পটির সত্ত্বর External Audit সম্পাদন করতে হবে এবং কোন আপত্তি উত্থাপিত হলে তা দ্রুত নিষ্পত্তি করতে হবে (অনু: ১৭); এবং
- ১৮.৮ অনুচ্ছেদ ১৮.১ হতে ১৮.৭ এর বিষয়ে গৃহীত ব্যবস্থা মন্ত্রণালয় আগামী ১ মাসের মধ্যে আইএমইডিকে অবহিত করবে।

**“নবীনগর-ডিইপিজেড-চন্দ্রা-মহাসড়ককে ৪ লেনে উন্নীতকরণ” শীর্ষক
প্রকল্প মূল্যায়ন প্রতিবেদন
(সমাপ্তঃ জুন, ২০১৪)**

- ১। প্রকল্পের নাম : নবীনগর-ডিইপিজেড-চন্দ্রা-মহাসড়ককে ৪ লেনে উন্নীতকরণ
- ২। বাস্তবায়নকারী সংস্থা : সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর
- ৩। প্রশাসনিক মন্ত্রণালয়/বিভাগ : সড়ক পরিবহন ও সেতু মন্ত্রণালয়/সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ
- ৪। প্রকল্পের বাস্তবায়ন সময় ও ব্যয় :

(লক্ষ টাকায়)

প্রাক্কলিত ব্যয় (প্রঃসাঃ)		প্রকৃত ব্যয় (প্রঃ সাঃ)	পরিকল্পিত বাস্তবায়নকাল		প্রকৃত বাস্তবায়নকাল	অতিরিক্ত ব্যয় (মূল প্রাক্কলিত ব্যয়ের %)	অতিরিক্ত সময় (মূল বাস্তবায়নকালের %)
মূল	সর্বশেষ সংশোধিত		মূল	সর্বশেষ সংশোধিত			
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮
৯৫৬০.৬৮ (-)	১৩০৮৪.৫৯ (-)	১৩০৭৭.৬৮ (-)	জুলাই, ২০১০ থেকে জুন, ২০১১	জুলাই, ২০১০ থেকে জুন, ২০১৩	জুলাই, ২০১০ থেকে জুন, ২০১৪	৩৬.৮৫%	৩ বছর (৩০০%)

- ৫। **প্রশিক্ষণঃ** প্রকল্পের আওতায় কোন স্থানীয় ও বৈদেশিক প্রশিক্ষণের সংস্থান না থাকায় প্রশিক্ষণ প্রদান করা হয়নি।
- ৬। **প্রকল্পের অঙ্গভিত্তিক বাস্তবায়ন (পিসিআর অনুসারে):**

SI No.	Items of Work (as per PP)	Unit	Target (as per PP)		Actual Progress	
			Financial	Physical (Quantity)	Financial	Physical (Quantity)
1	2	3	4	5	6	7
	Revenue					
1	Publication & Tendering	Ls	5.00			
	Capital					
	a) Clearing & Grubbing	L.Sqm	10.16	1.20	10.16	1.20
	b) Widening of Road Embankment	L.Cum	855.61	4.50	855.61	4.50
	c) Sand backfill to swamp	L.cum	337.41	0.95	337.41	0.95
02.	Flexible pavement					
	a) Widening of pavement	km	4282.11	14.10	4282.11	14.10
	b) Strengthening of existing pavement (Profile correction)	km	766.94	14.10	766.94	14.10
	c) Surfacing of Existing pavement	km	1304.59	16.00	1304.59	16.00

Sl No.	Items of Work (as per PP)	Unit	Target (as per PP)		Actual Progress	
			Financial	Physical (Quantity)	Financial	Physical (Quantity)
1	2	3	4	5	6	7
	(DBS wearing course)					
03.	Construction of Road Median :	km	126.13	3.00	126.13	3.00
	a) New Gersy Barrier (Bazar & Bus Stands portion)	km	296.37	14.00	296.37	14.00
	b) Road Median (Main pavement)	km	75.66	3.00	75.66	3.00
	c) Road Median for NMV	km	1023.90	10.00	1023.90	10.00
04.	Construction of Service Lane (NMV)	km	62.29	1.00	62.29	1.00
05.	Construction of Footpath	km	1014.75	9.00	1014.75	9.00
06.	Construction of Side Drain	km	38.40	3.00	38.40	3.00
07.	Construction of Saucer Drain	km	701.05	74.58	701.05	74.58
08.	Construction of RCC (PC Girder) Bridge (2 nos)	m	490.72	91.50	490.72	91.50
09.	Construction of RCC Box (Culvert (25nos)	m	506.90	2.00	506.90	2.00
10.	Intersection Development	nos	477.00	3.00	477.00	3.00
11.	Foot over Bridge	nos	128.44	8.00	128.44	8.00
12.	Construction of Bus-bay	nos	102.16	16.00	100.25	16.00
13.	Reflector, Road marking, sign, signal, KM post.	Km	100.00		100.00	
14.	Maintenance During Construction	LS				
	Capital Block allocation & Miscellaneous expenditure					
15.	Utility & Structure Shifting	LS	380.00		380.00	
	Total =		13084.59		13077.68	

৭। প্রকল্প পরিচালক সংক্রান্ত তথ্যাদিঃ প্রকল্পটি সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের মাঠ পর্যায়ের নিজস্ব জনবল দ্বারা বাস্তবায়িত হয়েছে।
প্রকল্প পরিচালক সংক্রান্ত তথ্য নিম্নরূপঃ

ক্র নং	নাম ও পদবী	কার্যধরণ	একাধিক প্রকল্পের দায়িত্ব	তারিখ	
				যোগদান	বদলী
১.	Md. Habibul Hoque ACE, RHD, Dhaka Zone, Dhaka	না	হ্যাঁ	২৬/০২/২০১৩	০৯/০৭/২০১৪
২.	Md. Mafizul Islam ACE, RHD, Dhaka Zone, Dhaka	না	হ্যাঁ	১২/০১/২০০১২	৩১/০১/২০১৩
৩.	Md. Abdul Quddus ACE, RHD, Dhaka Zone, Dhaka	না	হ্যাঁ	০২/০২/২০১১	২১/০১/২০১২
৪.	Shabuddin ACE, RHD, Dhaka Zone, Dhaka	না	হ্যাঁ	০৯/০২/২০১০	০২/০২/২০১১

সংশ্লিষ্ট ছক পর্যালোচনায় দেখা যায়, বর্ণিত প্রকল্পে মোট ৪ জন প্রকল্প পরিচালক দায়িত্ব পালন করেছেন। তাঁদের অধিকাংশের মেয়াদ ১ বছরেরও কম। বর্ণিত প্রকল্পের ক্ষেত্রে ১ বছর মেয়াদে ৯৫৬০.৬৮ লক্ষ টাকায় প্রকল্পটি বাস্তবায়নের নিমিত্তে অনুমোদন করা হলেও প্রকল্পের প্রকৃত ব্যয় হয়েছে ১৩০৭৭.৬ লক্ষ টাকা এবং বাস্তবায়ন সময় লেগেছে ৪ বছর। অর্থাৎ ব্যয় বৃদ্ধি পেয়েছে ৩৬.৮৫% এবং বাস্তবায়নকাল বৃদ্ধি পেয়েছে ৩০০%। ফলে যথাসময়ে প্রকল্পের সুফল হতে জনগণ বঞ্চিত হয়েছে। ঘন ঘন প্রকল্প পরিচালক বদলের প্রেক্ষিতে প্রকল্প পরিচালকগণ প্রকল্পের কাজে যথাযথভাবে মনোনিবেশ করতে পারেন না বিধায় প্রকল্পের বাস্তবায়ন বিঘ্নিত হয়েছে।

৮। **ক্রয় সংক্রান্ত তথ্যাদিঃ** অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপিতে ৫টি প্যাকেজে ক্রয় কার্যক্রম সম্পাদনের সংস্থান ছিল। প্রেরিত পিসিআর পর্যালোচনায় দেখা যায়, ডিপিপির সংস্থান অনুযায়ী যথাযথ কর্তৃপক্ষের অনুমোদনক্রমে ৫টি প্যাকেজেই ক্রয় কার্যক্রম সম্পাদন করা হয়েছে। দরপত্রগুলি স্থানীয় ও জাতীয় দৈনিক পত্রিকা, সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের নিজস্ব ওয়েবসাইট এবং সিপিটিইউ এর ওয়েবসাইটে প্রকাশ করা হয়েছে। তবে ৫টি প্যাকেজের ক্ষেত্রে দরপত্র আহবান ও দরপত্র অনুমোদনের মধ্যে অতিক্রান্ত সময় যথাক্রমে ১৩৫ দিন, ১৩৫ দিন, ১২৮ দিন, ১১৭ দিন ও ১২৯ দিন (গ্রহণযোগ্য ১২০ দিন) যা পিপিআর, ২০০৮ এর বিধির লংঘন। ক্রয়সংক্রান্ত তথ্য নিম্নরূপ:

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

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

Description of procurement (goods/work/consultancy as per bid document)	Tender/Bid/Proposal Cost (In lakh taka)		Tender/Bid Proposal		Date of completion of works/services & supply of goods	
	As per DPP (Revised)	Contract Value	Invitation Date	Contract signing/ L.C. Opening Date	As per Contract	Actual
1	2	3	4	5	6	7
1. Construction of Embankment, Flexible pavement, Road Medium, Service, Lane, Footpath, side drain, RCC Box culvert, intersection & Surfacing of existing pavement of Nabinagar-DEPZ-Chandra Road (Ch. 8+000 to 16+000)	5184.05	5140.73	24/12/2010	25/5/2011	19/02/2012	18/12/2013
2. Construction of Embankment, Flexible pavement, Road Medium, Service, Lane, Footpath, side drain, RCC Box culvert, intersection & Surfacing of existing pavement of Nabinagar-DEPZ-Chandra Road	6237.49	5984.99	20/12/2011	25/5/2011	24/02/2012	26/12/2012
3. Construction of 2 nos foot over Bridge at 3 rd & 5 th km of Nabinagar-DEPZ-Chandra Road, RCC Box Culvert, intersection & Surfacing of existing pavement of Nabinagar-DEPZ-Chandra Road	353.56	366.60	24/04/2011	22/09/2011	23/03/2012	13/06/2013
4. Construction of 37.29 m long P.C Girder Bridge at 8 th Km of Nabinagar-DEPZ-Chandra road	347.50	325.22	15/01/2011	05/06/2011	05/12/2011	01/11/2012
5. Construction of 37.29 long P.C Girder Bridged at 3 rd km of Nabinagar-DEPZ-Chandra Road,	477.00	376	28/03/2011	14/08/2011	15/01/2012	28/06/2013

৯। সংশোধিত ডিপিপি বরাদ্দ ও অগ্রগতিঃ

(লক্ষ টাকায়)

অর্থবছর	সংশোধিত বরাদ্দ ও লক্ষ্যমাত্রা				টাকা অবমুক্তি	ব্যয় ও বাস্তব অগ্রগতি			
	মোট	টাকা	প্রকল্প সাহায্য	বাস্তব লক্ষ্যমাত্রা %		মোট	টাকা	প্রকল্প সাহায্য	বাস্তব অগ্রগতি % সংশ্লিষ্ট অর্থ বছরের
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮	৯	১০
২০১০-১১	300.00	300.00		2.29%	300.00	300.00	300.00		2.29%
২০১১-১২	3500.00	3500.00		26.75%	3500.00	3500.00	3500.00		26.75%
২০১২-১৩	5761.00	5761.00		44.03%	5759.68	5759.68	5759.68		44.03%
২০১৩-১৪	3523.00	3523.00		26.93%	3518.00	3518.00	3518.00		26.93%
মোট =	13084.00	13084.00		100%	13077.00	13077.68	13077.68		100%

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

১১। সাধারণ পর্যবেক্ষণ :

১১.১ প্রকল্পের পটভূমি :

প্রকল্পের পটভূমি : নবীনগর-ডিইপিজেড-চন্দ্রা (আর-৫০৫) সড়কটি একটি গুরুত্বপূর্ণ আঞ্চলিক মহাসড়ক। ১৬ কিঃমিঃ দীর্ঘ সড়কটি উত্তরবঙ্গ এবং বৃহত্তর ময়মনসিংহ জেলার সাথে রাজধানী ঢাকাকে সংযোগ করেছে। ঢাকা ইপিজেড, শিল্পকারখানা, বিনোদনকেন্দ্র, গ্রোথ সেন্টার, শিক্ষাপ্রতিষ্ঠান প্রভৃতি সড়কের উভয়পার্শ্বে অবস্থিত। এ সড়কে অত্যধিক যানচলাচলের কারণে প্রতিনিয়ত যানজটের সৃষ্টি হয়। এ সমস্যা সমাধানকল্পে সড়কটিকে দুই লেন থেকে চার লেনে উন্নীত করার প্রয়োজনীয়তা দেখা দেয়। এ প্রেক্ষিতে সড়কটি ৪ লেনে উন্নীতকরণের জন্য ১১৪১৪.৪১ লক্ষ টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে ডিপিপি পরিকল্পনা কমিশনে প্রেরণ করা হলে প্রকল্পটির ওপর গত ২৪.০১.২০১০ তারিখের পিইসি সভা অনুষ্ঠিত হয়। পরবর্তীতে পুনর্গঠিত ডিপিপি'র ওপর ২৪.০৫.২০১০ তারিখে পুনরায় পিইসি সভা অনুষ্ঠিত হয়। সভার সিদ্ধান্ত অনুযায়ী প্রকল্পের ডিপিপি পুনর্গঠনপূর্বক পরিকল্পনা কমিশনে প্রেরণ করা হয় এবং প্রকল্পটি মোট ৯৫.৬০৬৮ কোটি টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে (সম্পূর্ণ জিওবি অর্থায়ন) ৩১/০৮/২০১০ তারিখে একনেক কর্তৃক অনুমোদিত হয়। পরবর্তীতে বাস্তবায়ন পর্যায়ে মাটির কাজের পরিমাণ বৃদ্ধি, সেতুর দৈর্ঘ্য বৃদ্ধি (৭০ মিটারের পরিবর্তে ৭৪.৫৮ মিটার), নতুন কালভার্ট নির্মাণ ও কালভার্ট প্রশস্তকরণ কাজ অন্তর্ভুক্তি, ফুটওভার ব্রীজের সংখ্যা (২টি হতে ৪টি) বৃদ্ধি, সড়কের ক্রেস্টের স্লোপ পরিবর্তন ও Wearing Course এর পুরুত্ব বৃদ্ধি প্রভৃতিসহ কতিপয় অংগের হ্রাস-বৃদ্ধি এবং ঠিকাদারের কোটেড রোট বেশি হওয়ায় প্রকল্পটির ১ম সংশোধন ০৪/০৬/২০১৩ তারিখে ১৩০৮৪.৫৯ লক্ষ টাকা প্রাক্কলিত ব্যয় ও জুন ২০১৪ মেয়াদে একনেক কর্তৃক অনুমোদিত হয়।

১১.২ **উদ্দেশ্য:** প্রকল্পটির উদ্দেশ্য হলো নবীনগর-ডিইপিজেড-চন্দ্রা সড়কটিকে চার লেন উন্নীতকরণের মাধ্যমে উন্নততর ও নিরাপদ সড়ক যোগাযোগ ব্যবস্থা স্থাপন।

১১.৩ **প্রকল্পের অনুমোদন ও সংশোধন:** মূল প্রকল্পটি গত ৩১/০৮/২০১০ তারিখে অনুষ্ঠিত একনেক বৈঠকে ৯৫৬০.৬৮ লক্ষ টাকা প্রাক্কলিত ব্যয় এবং জুলাই, ২০১০ হতে জুন, ২০১১ মেয়াদে বাস্তবায়নের লক্ষ্য অনুমোদিত হয় এবং সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ কর্তৃক ২৩/০৩/২০১১ তারিখ প্রশাসনিক আদেশ জারী করা হয়। পরবর্তীতে ০৪/০৬/২০১৩ তারিখে অনুষ্ঠিত একনেক সভায় প্রাক্কলিত ব্যয় ১৩০৮৪.৫৯ লক্ষ টাকা ও বাস্তবায়ন মেয়াদ জুলাই, ২০১০ হতে জুন ২০১৩ নির্ধারণপূর্বক প্রকল্পটি ১ম সংশোধন করা হয়। ২৭/০৬/২০১৩ তারিখে প্রশাসনিক আদেশ জারী করা হয়। অনুমোদিত আরডিপিপি এর বরাদ্দ সংস্থান অনুযায়ী বরাদ্দ না পাওয়ায় এবং Utility & Structure Shifting কাজ বাস্তবায়নে বিলম্বিত হওয়ার কারণে আইএমইডি'র সুপারিশের প্রেক্ষিতে যথাযথ কর্তৃপক্ষ কর্তৃক ব্যয় বৃদ্ধি ব্যতিরেকে প্রকল্পটি বাস্তবায়ন মেয়াদ জুন, ২০১৪ পর্যন্ত বৃদ্ধি করা হয়।

- ১১.৪ **সার্বিক আর্থিক ও বাস্তব অগ্রগতি** : প্রকল্পের আওতায় জুন, ২০১৪ পর্যন্ত ক্রমপুঞ্জিত আর্থিক অগ্রগতি হয়েছে ১৩০৭৭.৬৮ লক্ষ টাকা যা অনুমোদিত সংশোধিত প্রাক্কলিত ব্যয় ১৩০৮৪.৫৯ লক্ষ টাকার ১০০%। উক্ত সময়ে অনুমোদিত সংশোধিত প্রকল্পের ১০০% বাস্তব অগ্রগতি সাধিত হয়েছে (অনুচ্ছেদ-৬)।
- ১২। **প্রকল্প পরিদর্শন** : গত ০৮/০৭/২০১৫ তারিখে আইএমইডি কর্তৃক প্রকল্পটি সরেজমিন পরিদর্শন করা হয়। পরিদর্শন পর্যবেক্ষণ নিম্নরূপঃ
- ১২.১ **এমব্যাংকমেন্ট নির্মাণঃ** প্রকল্পের অনুমোদিত সংস্থান অনুযায়ী ২ লেন বিশিষ্ট ১৪ কিঃমিঃ সড়ককে একপাশে বর্ধিত করে ১৯.৫৫ মিটার হতে ৩৭.৩৮ মিটার পর্যন্ত প্রশস্তকরণ, ০.১৬ মিটার উচুকরণ এবং উভয় পাশের স্লোপ ১:২ বজায় রেখে ৪ লেনে উন্নীতকরণ ও সড়কের বাম পাশে বিদ্যমান ৫টি গার্বের্জ পীট ও গভীর জলাশয় বালু দ্বারা ভরাট করে সড়ক বীধ নির্মাণের লক্ষ্যে ৪.৫ লক্ষ ঘন মিটার মাটি এবং ০.৯৫ লক্ষ ঘন মিটার বালুর সংস্থান রয়েছে। পরিদর্শনকালে উল্লেখিত মাটি ও বালু দ্বারা বর্ধিত কাজসমূহ শতভাগ সম্পাদন করা হয়েছে দেখা যায়। পরিদর্শনকালে অনুমোদিত ডিজাইন অনুযায়ী চেইনেজ কিলোমিটার ৪+৫০০ তে এমব্যাংকমেন্টের ক্রেস্ট প্রশস্ততা ৩০.৩৮ মিটার সঠিক পাওয়া গেছে। তবে কিছু কিছু স্থানে স্লোপ ১:২ যথাযথ পাওয়া যায়নি। বরং মাঝে মাঝে ছোট রেইনকাট পরিলক্ষিত হয়েছে। এ বিষয়ে নির্বাহী প্রকৌশলী জানান, ডিফেক্ট লায়াবিলিটি পিরিয়ড এর মধ্যে এমব্যাংকমেন্টের ত্রুটিগুলো সংশোধনের জন্য ঠিকাদারকে পত্র প্রদান করা হয়েছে। কাজ বুঝে পাওয়ার পর ঠিকাদারের জামানত পরিশোধ করা হবে।
- ১২.২ **ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট নির্মাণঃ** অনুমোদিত সংশোধিত প্রকল্প অনুযায়ী ৭.৯ মিটার প্রশস্ততার ১৪.১০ কিঃমিঃ পেভমেন্ট ৩০০ মিঃমিঃ Improved Sub grade, ২২৫মিঃমিঃ Sub-base, ২০০ মিঃমিঃ Aggregate Base type-II, ১৩০ মিঃমিঃ Aggregate Base type-I, ৭০ মিঃমিঃ DBS Base Course (Plant Method) (৭.৩ মিটার) এবং ৫০ মিঃমিঃ DBS Wearing Course (Plant Method) (৭.৩ মিটার) দ্বারা সড়কটি নির্মাণের সংস্থান রয়েছে। পরিদর্শনকালীন সময় পর্যন্ত ২টি প্যাকেজের আওতায় ১৪.১০ কিঃমিঃ সড়ক বর্ধিত স্পেসিফিকেশন অনুযায়ী নির্মাণ সম্পন্ন হয়েছে দেখা যায়। পরিদর্শনকালে প্যাকেজ-১ এর আওতায় চেইনেজ কিঃমিঃ ৫+২৫০ তে পেভমেন্ট খুঁড়ে DBS (Base Course ও Wearing Course সমন্বয়ে) ১২০ মিঃমিঃ (গ্রহণযোগ্য ১২০ মিঃমিঃ), বেইজ টাইপ-১ ১৩২ মিঃমিঃ মিটার (গ্রহণযোগ্য ১৩০ মিঃমিঃ) এবং পাথর ও বালুর অনুপাত ৫০:৫০ পাওয়া গেছে (গ্রহণযোগ্য ৬৫:৩৫)। এছাড়া ব্যবহৃত পাথরের মধ্যে কিছু Shingles এবং বালুর মধ্যে কিছু কাদা মাটি পাওয়া গেছে। এ বিষয়ে উপস্থিত কর্মকর্তাবৃন্দ জানান, অনুমোদিত মিক্স ডিজাইন অনুযায়ী বেইজ টাইপ-১ এ ১৫% সিলেটের বালু, ১৫% স্থানীয় বালু এবং ৩৭.৫ মিঃমিঃ ডাউন গ্রেড Crushed Stone ব্যবহার করা হয়েছে। এছাড়া প্যাকেজ-২ এর আওতায় চেইনেজ কিঃমিঃ ১২+৪০০ তে পেভমেন্ট খুঁড়ে DBS (Base Course ও Wearing Course সমন্বয়ে) ১১৮ মিঃমিঃ (গ্রহণযোগ্য ১২০ মিঃমিঃ), বেইজ টাইপ-১ ১৩০ মিঃমিঃ মিটার (গ্রহণযোগ্য ১৩০ মিঃমিঃ) এবং পাথর ও বালুর অনুপাত ৬৫:৩৫ পাওয়া গেছে (গ্রহণযোগ্য ৬৫:৩৫)। পরিদর্শনকালে বাজার অংশগুলোতে ফ্লেক্সিবল পেভমেন্টে কিছু পটহোল সৃষ্টি এবং সীলকোট উঠে যেতে দেখা গেছে। এছাড়া যথাযথভাবে ক্যান্সার না থাকায় কয়েকটি স্থানে পানিও জমে থাকতে দেখা গেছে।



চিত্র-১: নির্মিত পেভমেন্ট ও ফুটপাথ



চিত্র-২: নির্মিত মিডিয়ান

১২.৩ রোড মিডিয়ান, ফুটপাথ ও ডেন: অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী বাজার ও বাস স্ট্যান্ড অংশে ০.৬৫ মিটার প্রশস্ততার ৩.০০ কিলোমিটার নিউ জার্সি বেরিয়ার, ৪ লেন পেভমেন্টের মাঝামাঝিতে ০.৪০ মিটার প্রশস্ততার ১৪.০০ কিলোমিটার রোড মিডিয়ান (মেইন পেভমেন্ট) ও ৩.০০ কিলোমিটার রোড মিডিয়ান (নন মুভিং ভেহিক্যালস), ২.৪৩ মিটার প্রশস্ততার ১.০০ কিলোমিটার ফুটপাথ, ২.৩ মিটার প্রশস্ততার ৯.০০ কিলোমিটার সাইড ডেন এবং ৩.০০ কিলোমিটার সসার ডেন নির্মাণের সংস্থান রয়েছে। পরিদর্শনকালে বর্ণিত কাজসমূহ সম্পাদন করা হয়েছে দেখা যায়। তবে দুই একটি স্থানে সাইড ডেনের স্ল্যাব ভেঙ্গে পড়তে এবং সসার ডেন ময়লা আর্বজনা দ্বারা ভরাট হয়ে যেতে দেখা গেছে। তবে রোড মিডিয়ান কার্যকর পাওয়া গেছে। তবে ফুটপাথ নবী নগর অংশে কিছু ফুটপাথ হকার ও ছোট ছোট দোকান দ্বারা দখল হয়ে গেছে।

১২.৪ সার্ভিস লেন: অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী বাজার/ইপিজেড ও জনবহুল অংশে শুধুমাত্র অযান্ত্রিক যানচলাচলের জন্য ১০.০০ কিলোমিটার সার্ভিস লেন নির্মাণের সংস্থান রয়েছে। উক্ত অংশে ৩০০ মিলিমিটার আইএসজি, ২০০ মিলিমিটার সাব-বেইজ, ২০০ মিলিমিটার বেইজ টাইপ-১ এবং ৫০ মিলিমিটার ডিবিএস ওয়্যারিং কোর্স দ্বারা নির্মাণের সংস্থান রয়েছে। পরিদর্শনকালে শত ভাগ সার্ভিস লেন নির্মাণ করা হয়েছে দেখা যায়। তবে ডেনের ময়লা পানি, বৃষ্টির পানি, দোকানীদের পতিত ময়লা আর্বজনা প্রভৃতি কারণে ওয়্যারিং কোর্স উঠে যাচ্ছে দেখা যায়। এছাড়া অবৈধভাবে গাড়ী পাকিং ও দোকান দ্বারা বেশ কিছু সার্ভিস লেন দখল হয়ে গেছে। ফলে সার্ভিস লেনের কাঙ্ক্ষিত উদ্দেশ্য হমকির সম্মুখীন।

১২.৫ ব্রিজ, কালভার্ট ও ওভার ব্রিজ নির্মাণ: প্রকল্পের অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী ৩য় ও ৮ম কিলোমিটারে ২টি পিসি গার্ডার সেতু (৭৪.৫৮ মিঃ), ২৫ টি কালভার্ট (৯১.৫০ মিঃ) এবং ৩য় ও ৫ম কিলোমিটারে ৩টি ফুট ওভার ব্রিজ নির্মাণের সংস্থান রয়েছে। পরিদর্শনকালে অনুমোদিত সংস্থান অনুযায়ী ২টি পিসি গার্ডার সেতু, ২৫টি কালভার্ট ও ৩টি ওভার ব্রিজ নির্মাণ করা হয়েছে দেখা যায়। পিসি গার্ডার সেতুর প্রতিটির দৈর্ঘ্য ৩৭.২৯ মিটার এবং প্রস্থ ১০.২৫ মিটার। ১ স্প্যান বিশিষ্ট পিসি গার্ডার সেতু ২টির প্রতিটিতে ২টি করে এবাটমেন্ট। স্টিল ফ্রেমের উপর নির্মিত ফুট ওভার ব্রিজ ৩টির প্রতিটির দৈর্ঘ্য ১৮ মিটার। পরিদর্শনকালে ব্রিজ, কালভার্ট ও ওভার ব্রিজগুলো কার্যকর ও সচল দেখা গেছে।



চিত্র-৩: নির্মিত ব্রিজ



চিত্র-৪: নির্মিত কালভার্ট



চিত্র-৫: নির্মিত ওভার ব্রিজ



চিত্র-৬: দখলকৃত ফুটপাথ

১২.৬ ইন্টারসেকশন ও বাস-বে নির্মাণ: প্রকল্পের অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী ২টি ইন্টারসেকশন ও ৮টি বাস-বে নির্মাণের সংস্থান রয়েছে। প্রতিটি বাস-বের দৈর্ঘ্য ১১৪ মিটার। পরিদর্শনকালে সড়কের চেইনেজ কিলোমিটার ১+১৯৬, ১+৩৫২, ৫+৪৬১, ৫+৫৪০ তে ১টি করে এবং ৯+৫০০, ১১+২৫০ তে উভয় পাশে ১টি করে মোট ৮টি বাস-বে, নবীনগর ও বাইপাইলে (চেইনেজ কিলোমিটার ১+২৫০ ও ৬+৩০০) যথাক্রমে ৯২৫০ বর্গ মিটার ও ৫৩০০ বর্গ মিটার ক্ষেত্র বিশিষ্ট ২টি ইন্টারসেকশন নির্মাণ করা হয়েছে দেখা যায়।

১৩। প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জনঃ

পরিকল্পিত	উদ্দেশ্য অর্জন
প্রকল্পটির উদ্দেশ্য হলো নবীনগর-ডিইপিজেড-চন্দ্রা সড়কটিকে চার লেনে উন্নীতকরণের মাধ্যমে উন্নততর ও নিরাপদ সড়ক যোগাযোগ ব্যবস্থা স্থাপন।	প্রকল্পটির উদ্দেশ্য হলো নবীনগর-ডিইপিজেড-চন্দ্রা সড়কটিকে চার লেনে উন্নীতকরণের মাধ্যমে দেশের অন্যান্য স্থানের সাথে সরাসরি সড়ক যোগাযোগ স্থাপিত হয়েছে। ফলে প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জিত হয়েছে।

১৪। উদ্দেশ্য অর্জিত না হয়ে থাকলে তার কারণঃ প্রযোজ্য নয়।

১৫। প্রকল্প বাস্তবায়ন সমস্যাঃ

১৫.১ প্রকল্পটি বাস্তবায়নে ডিপিপির লক্ষ্যমাত্রা অনুযায়ী অর্থ বরাদ্দ না পাওয়া ও ঘন ঘন প্রকল্প পরিচালক পরিবর্তন করা হয়েছে। ফলে প্রকল্পের ব্যয় ও সময় বৃদ্ধি পেয়েছে এবং প্রকল্পের সুফল যথাসময়ে পাওয়া যায়নি।

১৫.২ অডিট কার্যক্রম: সমাপ্ত প্রকল্পের পিসিআর-এ অডিট সংক্রান্ত কোন তথ্য সরবরাহ করা হয়নি এবং পরিদর্শনকালীন সময় পর্যন্ত কোন Internal & External Audit হয়নি জানা যায়।

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

১৭। মতামত:

১৭.১ প্রকল্পটি বাস্তবায়নে মূল অনুমোদিত প্রকল্পের তুলনায় ব্যয় বৃদ্ধি না পেলেও অতিরিক্ত সময় লেগেছে ৩ বছর (৩০০%) ও ব্যয় বৃদ্ধি পেয়েছে ৩৬.৮৫%। ডিপিপির লক্ষ্যমাত্রা অনুযায়ী এডিপিপিতে প্রয়োজনীয় অর্থ বরাদ্দ প্রদান না করায় এমনটি হয়েছে। ভবিষ্যতে মন্ত্রণালয় ও সংস্থা অনুমোদিত মেয়াদ ও প্রাক্কলিত ব্যয়ে প্রকল্প সমাপ্তির লক্ষ্যে সময় ভিত্তিক কর্ম-পরিকল্পনা প্রণয়ন এবং সে আলোকে অর্থ বরাদ্দ ও বাস্তবায়ন নিশ্চিতের লক্ষ্যে প্রয়োজনীয় পদক্ষেপ গ্রহণ করবে (অনু: ৪, ৭ ও ৯);

১৭.২ ক্রয়সংক্রান্ত কার্যক্রমে পিপিএ, ২০০৬ এবং পিপিআর, ২০০৮ এর বিধি যথাযথভাবে অনুসরণের বিষয়ে মন্ত্রণালয়/সংস্থাকে আরো সচেষ্টিত হতে হবে (অনু: ৮);

১৭.৩ প্রকল্পের আওতায় নির্মিত সড়ক বাধের যে সকল স্থানে খাড়া ঢাল ও রেইন কাট সৃষ্টি হয়েছে তা চিহ্নিতপূর্বক দ্রুত মেরামতের উদ্যোগ নিতে হবে (অনু: ১২.১);

১৭.৪ Base Type-1-এ পাথর:বালুর অনুপাত অনুমোদিত স্পেসিফিকেশন অনুযায়ী যথাযথ পাওয়া যায়নি। গুণগতমান রক্ষার স্বার্থে ভবিষ্যতে প্রকল্প বাস্তবায়নের সময় পেভমেন্টের বিভিন্ন লেয়ারে মেটারিয়ালের অনুপাত অনুমোদিত ডিজাইন অনুযায়ী নিশ্চিতকরণে মন্ত্রণালয় ও সংস্থা তদারকি জোরদার করবে (অনু: ১২.২)।

১৭.৫ প্রকল্পের আওতায় নির্মিত যে সমস্ত বাজার অংশগুলোর পেভমেন্টে পানি জমে থাকে ও সীল কোট উঠে গেছে তা চিহ্নিতপূর্বক দ্রুত সংস্কার করতে হবে। এছাড়া পানি অপসারণের লক্ষ্যে পর্যাপ্ত আউটলেট সম্বলিত ড্রেন নির্মাণ করতে হবে (অনু: ১২.২);

১৭.৬ সড়কটির কার্যকর ব্যবহার নিশ্চিতকরণের লক্ষ্যে নির্মিত সার্ভিস লেন ও ফুটপাথের যে সমস্ত অংশ অবৈধ গাড়ী পার্কিং, হকার ও ছোট ছোট দোকান দখল হয়ে গেছে তা উচ্ছেদের প্রয়োজনীয় ব্যবস্থা গ্রহণ করতে হবে (অনু: ১২.৩ ও ১২.৪);

১৭.৭ সমাপ্ত প্রকল্পটি দ্রুত External Audit করতে হবে এবং কোন আপত্তি থাকলে তা নিষ্পত্তি করতে হবে (অনু: ১৫.২); এবং

১৭.৮ অনুচ্ছেদ ১৭.১ হতে ১৭.৭ এ বর্ণিত বিষয়গুলি সম্পর্কে গৃহীত ব্যবস্থা মন্ত্রণালয় আইএমইডি'কে অবহিত করবে।

**“শেখপাড়া-শৈলকুপা-লাজালবন্দ সড়ক উন্নয়ন” শীর্ষক
প্রকল্প মূল্যায়ন প্রতিবেদন
(সমাপ্তঃ জুন, ২০১৪)**

- ১। প্রকল্পের নাম : শেখপাড়া-শৈলকুপা-লাজালবন্দ সড়ক উন্নয়ন
- ২। বাস্তবায়নকারী সংস্থা : সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর।
- ৩। প্রশাসনিক মন্ত্রণালয়/বিভাগ : সড়ক পরিবহন ও সেতু মন্ত্রণালয়/সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ।
- ৪। প্রকল্পের বাস্তবায়ন সময় ও ব্যয় :

(লক্ষ টাকায়)

প্রাক্কলিত ব্যয় (প্রঃসাঃ)		প্রকৃত ব্যয় (প্রঃ সাঃ)	পরিকল্পিত বাস্তবায়নকাল		প্রকৃত বাস্তবায়নকাল	অতিরিক্ত ব্যয় (মূল প্রাক্কলিত ব্যয়ের %)	অতিরিক্ত সময় (মূল বাস্তবায়ন কালের %)
মূল	সর্বশেষ সংশোধিত		মূল	সর্বশেষ সংশোধিত			
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮
১৬৩৬.৬২	২১১৭.০৮	২১১৫.০৮	০১-০১-২০১১ থেকে ৩০-০৬-২০১৩	০১-০১-২০১১ থেকে ৩০-০৬-২০১৪	০১-০১-২০১১ থেকে ৩০-০৬-২০১৪	২৯.২৩%	৩৩.৩৩%

- ৫। **প্রশিক্ষণঃ** প্রকল্পের আওতায় কোন স্থানীয় ও বৈদেশিক প্রশিক্ষণের সংস্থান না থাকায় প্রশিক্ষণ প্রদান করা হয়নি।
- ৬। **প্রকল্পের অঙ্গভিত্তিক বাস্তবায়ন (পিসিআর অনুসারে):**

SL. No.	Items of Work (as per PP)	Unit	Target (as per PP)		Actual Progress	
			Financial	Physical (Quantity)	Financial	Physical (Quantity)
1	2	3	4	5	6	7
1.	Stationary	L.S	1.00	-	-	-
2.	Laboratory Testing	L.S	-	-	-	-
3.	Publication & Tendering	L.S	1.00			
4.	Earthwork of Road Embankment (Widening)	L.Cum	163.46	0.85	163.46	0.85
5.	Construction of Flexible Pavement	Km	-	-	-	-
	a. Strengthening (200mm Aggregate Base Type-II)	Km	59.87	2.65	59.87	2.65
	b. Widening (2×0.92 m)	Km	719.87	25.00	719.87	25.00
6.	Surfacing	Km				
	a. Surfacing (DBS Base Course)	Km	818.00	26.20	818.00	26.20
	b. Surfacing (DBS Wearing Course)	Km	-	-	-	-
7.	Construction of RCC Box Culvert (3 Nos)	M	329.00	49.00	329.00	49.00

SL. No.	Items of Work (as per PP)	Unit	Target (as per PP)		Actual Progress	
			Financial	Physical (Quantity)	Financial	Physical (Quantity)
8.	Protective works (R.C.C. Palisading)	M	12.88	0.0515	12.88	0.0515
9.	Installation of Traffic Sing-Signal, Km Post, Road Marking etc.	L.S	2.00	-	2.00	-
10.	Maintenance within Construction project	L.S	10.00	-	10.00	-
Total =			2117.08	-	2115.08	-

৭। প্রকল্প পরিচালক সংক্রান্ত তথ্যাদিঃ

ক্র নং	নাম ও পদবী	কার্যধরণ	একাধিক প্রকল্পের দায়িত্ব	তারিখ	
				যোগদান	বদলী
১.	Muhammad Shahjahan, Executive Engineer, Road Division, Jhenidah	খন্ডকালীন	হ্যাঁ	০৬/১০/২০১০	০৯/০৬/২০১৩
২.	Md. Rafiqul Islam Executive Engineer (RHD) Road Division, Jhenidah	খন্ডকালীন	হ্যাঁ	১৪/১১/২০১৩	প্রকল্প সমাপ্তি পর্যন্ত

প্রকল্পটি বাস্তবায়নে একবার প্রকল্প পরিচালক পরিবর্তন করা হয়েছে। ঘন ঘন প্রকল্প পরিচালক বদলের প্রেক্ষিতে প্রকল্প পরিচালকগণ যথাযথ সুপারভিশন ও মনিটরিং করতে পারেন না। ফলে যথাসময়ে প্রকল্পের বাস্তবায়ন বিলম্বিত হওয়ার পাশাপাশি গুণগত মান নিশ্চিত করা সম্ভব হয় না। মন্ত্রণালয় বিষয়টি গুরুত্বের সাথে বিবেচনা করে ভবিষ্যতে গৃহীতব্য প্রকল্পের শুরুর হতে সমাপ্তি পর্যন্ত এক ব্যক্তিকে প্রকল্প পরিচালকের দায়িত্ব প্রদানের বিষয়টি বিবেচনা করতে পারে।

৮। ক্রয় সংক্রান্ত তথ্যাদিঃ

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

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

প্রকল্পের অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী মূল পূর্ত কাজ ৩টি প্যাকেজের মাধ্যমে ২০৮৪.৩০ লক্ষ টাকায় ক্রয়ের সংস্থান ছিল। তবে বাস্তবে HOPE এর অনুমোদন গ্রহণপূর্বক ৪টি প্যাকেজের আওতায় ক্রয় কার্য সম্পাদন করা হয়েছে। এ লক্ষ্যে দৈনিক ভোরের কাগজ, মানবজমিন, গৃহকোণ ও দি ফাইন্যান্সিয়াল এক্সপ্রেস পত্রিকা, সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের নিজস্ব ওয়েব সাইট ও সিপিটিইউ এর ওয়েব সাইটে প্যাকেজ গুলোর দরপত্র প্রকাশ করা হয়। দরপত্র উন্মুক্তকরণ কমিটিতে মূল্যায়ন কমিটি হতে ১জন সদস্য অন্তর্ভুক্ত করা হয়েছে। ক্রয়কারী প্রতিষ্ঠান হতে ৬০ দিন সময় দিয়ে দরপত্র গ্রহণ করা হয়েছে। দরপত্র মূল্যায়ন কমিটির সদস্য সংখ্যা ছিল ৭ জন। তন্মধ্যে সংস্থা বহির্ভূত সদস্য ছিল ৩ (তিন) জন। মূল্যায়ন কমিটির আহ্বায়ক ছিলেন তত্ত্বাবধায়ক প্রকৌশলী, যশোহর সড়ক সার্কেল। দরপত্র খোলার পর ৭ দিনের মধ্যে দরপত্র মূল্যায়ন করা হয়। অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী, খুলনা জোন কর্তৃক সবকটি দরপত্র অনুমোদন করা হয়। এ ক্ষেত্রে দরপত্র উন্মুক্তকরণের দিন হতে প্রস্তাব অনুমোদন পর্যন্ত সময় লেগেছে যথাক্রমে ৯০ ও ৯১দিন (প্রস্তাবের বৈধতার গ্রহণযোগ্য মেয়াদ ৬০ হতে ১২০ দিন)। তবে যে বিষয়গুলো বিবেচনায় নিয়ে প্যাকেজ ভাঙ্গা হয়েছে সে বিষয়গুলো ডিপিপি প্রণয়নের সময় বিবেচনায় নেয়ার বিষয়টি মন্ত্রণালয়/সংস্থাকে নিশ্চিত করতে হবে। প্রধান প্রধান দরপত্র সংক্রান্ত তথ্য নিম্নরূপ:

(লক্ষ টাকায়)

১	ক্রম বিবরণী	দরপত্র			কাজ সমাপ্তির তারিখ	
		চুক্তিমূল্য	আহবানের তারিখ	চুক্তি স্বাক্ষর	চুক্তি অনুযায়ী	প্রকৃত
১	২	৩	৪	৫	৬	৭
01	Widening of the road by flexible pavement bituminous carpeting & seal coat at 1 st to 5 th km and Construcion of 1 No. 1.00 m span, 1.00 m height & 7.32 width RCC Box culvert of Shekhpara-Shailkupa-Langolbandha Road under road division, Jhenidah 2010-11 (02/JRC/10-11,L/1)	৩২৪.০০	২৩/০১/২০১১	১৮/০৪/২০১২	১৭/১১/২০১২	২৬/১২/২০১৩
02	Widening of the road by flexible pavement bituminous carpeting & seal coat at 6 th to 11 th (p) km & Construcion of RCC box culvert at different chainage of Shekhpara-Shailkupa-Langolbandha Road (Road No. Z-7405) under road division, Jhenidah 2010-11 (02/JRC/10-11,L/2)	৩৯০.৭৩	২৩/০১/২০১১	১৮/০৪/২০১১	১৭/০৮/২০১২	২২/১২/২০১৩
03	Widening of the road by flexible pavement bituminous carpeting & seal coat at 13 th (p) to 17 th (p) km Road Construction of RCC Box Culvert at different Chainage of Shekhpara-Shailkupa-Langolbandha Road (Road No. Z-7405) under road division, Jhenidah 2010-11 (02/JRC/10-11,L/3)	৩২৭.৬১	২৩/০১/২০১১	২৬/০৪/২০১১	২৫/০৪/২০১১	১০/০৫/২০১৩
04	Widening of the road by flexible pavement bituminous carpeting & seal coat at 19 th (p) to 24 th (p) km's & RCC Box Culvert at different Chainage of Shekhpara-Shailkupa-Langolbandha Road under road division, Jhenidah 2010-11 (02/JRC/10-11,L/3)	৩৮৬.৭৩	১১/০৪/২০১১	২৫/০৫/২০১১	২৪/০৫/২০১২	২০/১২/২০১১

৯। সংশোধিত ডিপিপি বরাদ্দ ও অগ্রগতিঃ

(লক্ষ টাকায়)

অর্থবছর	সংশোধিত বরাদ্দ ও লক্ষ্যমাত্রা				টাকা অবমুক্তি	ব্যয় ও বাস্তব অগ্রগতি			
	মোট	টাকা	প্রকল্প সাহায্য	বাস্তব লক্ষ্যমাত্রা%		মোট	টাকা	প্রকল্প সাহায্য	বাস্তব অগ্রগতি%
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮	৯	১০
২০১০-১১	২০০.০০	২০০.০০	-	৯.৪৫%	২০০.০০	২০০.০০	২০০.০০	-	৯.৪৫%
২০১১-১২	১০০.০০	১০০.০০	-	৪.৭৩%	১০০.০০	১০০.০০	১০০.০০	-	৪.৭৩%
২০১২-১৩	৮০০.০০	৮০০.০০	-	৩৭.৭৮%	৮০০.০০	৮০০.০০	৮০০.০০	-	৩৭.৭৮%
২০১৩-১৪	১০১৫.০০	১০১৫.০০	-	৪৮.০৪%	১০১৫.০০	১০১৫.০০	১০১৫.০০	-	৪৮.০৪%
মোট =	২১১৫.০০	২১১৫.০০	-	১০০%	২১১৫.০০	২১১৫.০০	২১১৫.০০	-	১০০%

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

১১। সাধারণ পর্যবেক্ষণঃ

১১.১ **প্রকল্পের পটভূমি ও উদ্দেশ্যঃ** শেখপাড়া-শৈলকুপা-লাঙ্গলবন্দ সড়কটি একটি গুরুত্বপূর্ণ জেলা সড়ক (z-7405)। সড়কটির দৈর্ঘ্য ২৬.২০ কিলোমিটার। সড়কটি শৈলকুপা উপজেলা সদরকে ইসলামী বিশ্ববিদ্যালয় ও লাঙ্গলবন্দ গ্রোথ সেন্টারের সাথে সংযুক্ত করেছে। তাছাড়া সড়কটির উভয় পাশে গ্রোথ সেন্টার, স্কুল ও কলেজ রয়েছে। ঝিনাইদহ, রাজবাড়ী ও মাগুরা জেলার সীমান্তে লাঙ্গলবন্দ অবস্থিত। এ সকল জেলায় যাতায়াতকারী জনগণ এবং বিশ্ববিদ্যালয়ের ছাত্রছাত্রীগণ এ সড়কটি ব্যবহার করে। এছাড়া, এলাকায় উৎপাদিত কৃষি পণ্য এ সড়ক দিয়ে পরিবহন করা হয়। সড়কটির বিদ্যমান প্রশস্ততা ৩.০০ মিটার থেকে ৩.৬৬ মিটার এবং কোন হার্ডসোল্ডার নেই। ফলে পাশাপাশি দু'টি যানবাহন চলাচল করা ঝুঁকিপূর্ণ হয়ে পড়ে এবং প্রায়শই দুর্ঘটনা ঘটে। এছাড়া, সড়কটির বেশ কিছু পুরাতন সংকীর্ণ কালভার্ট এবং ১টি সেতু ঝুঁকিপূর্ণ হয়ে পড়েছে যা জরুরী ভিত্তিতে নতুনভাবে নির্মাণ করা প্রয়োজন। এ প্রেক্ষাপটে ১.৮ মিটার হার্ডসোল্ডার এবং ৩.৭ মিটার পেভমেন্টসহ ডিজাইন টাইপ-৫ অনুযায়ী সড়কটি উন্নয়নের জন্য মোট ১৬.৩৬৬২ কোটি টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে এবং জানুয়ারি, ২০১১ থেকে ডিসেম্বর, ২০১২ পর্যন্ত বাস্তবায়ন মেয়াদে প্রকল্পটি মাননীয় পরিকল্পনা মন্ত্রী কর্তৃক ১২ ডিসেম্বর, ২০১০ তারিখে অনুমোদিত হয়।

উদ্দেশ্যঃ প্রকল্পের মূল উদ্দেশ্য হলো শেখপাড়া-শৈলকুপা-লাঙ্গলবন্দ সড়ক উন্নয়নের মাধ্যমে উন্নত সড়ক যোগাযোগ ব্যবস্থা স্থাপন।

১১.২ **প্রকল্পের অনুমোদনঃ** মূল প্রকল্পটি ১২/১২/২০১০ তারিখে মাননীয় পরিকল্পনা মন্ত্রী কর্তৃক ১৬৩৬.৬২ লক্ষ টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে জানুয়ারি, ২০১১ থেকে ডিসেম্বর, ২০১২ পর্যন্ত মেয়াদে বাস্তবায়নের নিমিত্তে অনুমোদিত হয়। পরবর্তীতে পুনরায় মাননীয় পরিকল্পনা মন্ত্রী কর্তৃক ২০/০৮/২০১৩ তারিখে ২১১৭.০৮ লক্ষ টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে জানুয়ারি, ২০১১ থেকে জুন, ২০১৪ মেয়াদ প্রকল্পটি সংশোধন করা হয়।

১১.৩ **সার্বিক আর্থিক ও বাস্তব অগ্রগতিঃ** প্রকল্পের আওতায় জুন, ২০১৪ পর্যন্ত ক্রমপুঞ্জিত আর্থিক অগ্রগতি হয়েছে ২১১৫.০০ লক্ষ টাকা যা অনুমোদিত ব্যয় ২১১৭.০০ লক্ষ টাকার ৯৯.৯৪% এবং বাস্তব অগ্রগতি ৯৯.৯৪%।

১২। **প্রকল্প পরিদর্শনঃ** গত ৭/১১/২০১৫ তারিখে আইএমইডি কর্তৃক প্রকল্পটি সরেজমিন পরিদর্শন করা হয়। পরিদর্শনকালে ঝিনাইদহ সড়ক বিভাগের নির্বাহী প্রকৌশলী উপস্থিত ছিলেন। পরিদর্শন পর্যবেক্ষণ নিম্নরূপঃ

১২.১ **মাটির কাজঃ** প্রকল্পের সংশোধিত অনুমোদিত ডিপিপি অনুযায়ী ২৫.৬০ কি:মি: এমব্যাংকমেন্টের গড় উচ্চতা অপরিবর্তিত রেখে ক্রেস্ট প্রশস্ততা সর্বনিম্ন ৪.৬ মিটার ও সর্বোচ্চ ৬.৯ মিটার হতে ৭.৩৩ মিটারে উন্নীতকরণের লক্ষ্যে ০.৮৫ ল:ঘ:মি: মাটির কাজ বাবদ ১৬৩.৪৬ লক্ষ টাকার সংস্থান ছিল। প্রেরিত পিসিআর এর তথ্য অনুযায়ী শতভাগ মাটির কাজ সম্পাদনপূর্বক শতভাগ অর্থ ব্যয় করা হয়েছে। পরিদর্শনকালে এমব্যাংকমেন্টের বিভিন্ন চেইনেজে ক্রেস্ট প্রশস্ততা ৭.৩২ মি: সঠিক পাওয়া গেলেও কিছু কিছু স্থানে স্লোপ ১:২ যথাযথ পাওয়া যায়নি। বরং পুকুর, নালা ও ডোবা সংলগ্ন সড়ক বাঁধের কিছু কিছু স্থানে রেইনকাট ও খাড়া ঢাল দেখা গেছে।

১২.২ **ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট:** অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী ২৫.৬০ কি:মি: বিদ্যমান পেভমেন্টের প্রশস্ততা উভয় পাশে ০.৯২ মিটার বর্ধিত করে ৫.৫ মিটারে উন্নীতকরণ, ক্ষতিগ্রস্ত ২.৬৫ কি:মি: পেভমেন্ট ২০০ মি:মি: বেইজ টাইপ-২ দ্বারা শক্তিশালীকরণ এবং উন্নীতকরণকৃত ২৬.২০ কি:মি: ৫.৫ মিটার প্রশস্ততার পেভমেন্ট ৪০মি:মি: কার্পেটিং ও ৭ মি:মি: সীলকোট দ্বারা সার্ফেসিং এর সংস্থান ছিল। পরিদর্শনকালে অনুমোদিত ডিপিপির সংস্থান অনুসারে পেভমেন্ট উন্নীতকরণের কাজ শতভাগ সম্পন্ন হয়েছে দেখা যায়। তবে সার্ফেসিং এর ক্ষেত্রে ৪০মি:মি: কার্পেটিং ও ৭ মি:মি: সীলকোট এর পরিবর্তে ৪০ মি:মি: ডিবিএস বেইজ কোর্স দ্বারা সার্ফেসিং করা হয়েছে দেখা যায়। এ বিষয়ে নির্বাহী প্রকৌশলী জানান, কার্পেটিং ম্যানুয়েল পদ্ধতিতে করা হয় বিধায় এর স্থায়িত্ব অনেক কম। অনুমোদিত ব্যয়ের মধ্যে হওয়ায় প্রধান প্রকৌশলী এবং সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগের সচিব মহোদয়ের অনুমোদনক্রমে ডিবিএস বেইজ কোর্স (প্লান্ট মেথড) দ্বারা সার্ফেসিং করা হয়েছে। পরিদর্শনকালে সড়কের কোথাও পট হোল কিংবা কিনারা ভাঙ্গা দেখা যায়নি। সড়কের চেইনেজ কিঃমিঃ ৭+৬০০ ও ১৩+২৫০ তে পেভমেন্ট খুঁড়ে বেইজ টাইপ-২ ও সার্ফেসিং এর পুরনু পাওয়া গেছে যথাক্রমে ২০০ মি:মি:, ৪০ মি:মি: এবং ২০০ মি:মি:, ৪২ মি:মি: (গ্রহণযোগ্য পরিমাপ যথাক্রমে ২০০ মি:মি: ও ৪০ মি:মি:)। এছাড়া বেইজ টাইপ-২ তে খোয়া: বালু পাওয়া গেছে আনুমানিক ৫০:৫০ (গ্রহণযোগ্য অনুপাত ৬৫:৩৫)। তবে নির্বাহী প্রকৌশলী খোয়া ও বালুর অনুপাত সঠিক রয়েছে মর্মে দাবী করেন।



চিত্র-১: নির্মিত ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট



চিত্র-২: নির্মিত ফ্লেক্সিবল পেভমেন্টের লেয়ার পরীক্ষা

১২.৩ **কালভার্ট:** অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী ২০ টি কালভার্ট (৪৯.০০ মিটার) নির্মাণ বাবদ ৩২৯ .০০ লক্ষ টাকার সংস্থান ছিল। পরিদর্শনকালে সড়কের চেইনেজ কিলোমিটার ০+১০০, ৩+০০, ৪+২০০, ৫+৭৫০, ৭+১০০, ৭+২০০, ৭+৬০০, ৮+৩০০, ৯+৫৫০, ৯+৭৫০, ১১+১৫০, ১৩+৪৫০, ১৩+৭৭৫, ১৪+৫০০, ১৫+৯০০, ১৬+০০, ১৬+৭৫০, ১৭+২০০, ১৭+৩০০ ও ২৫+০০-তে মোট ২০ টি কালভার্ট নির্মাণ করা হয়েছে দেখা যায়। তবে নির্মিত বক্স কালভার্টগুলোতে দুর্বল কাষ্টিং ও কাঠের সাটার ব্যবহার করায় প্রচুর হানিকম তৈরি হয়েছে দেখা যায়। এছাড়া কনক্রিটের গায়ে পলিথিন, কাঠ ও প্লাস্টিকের বস্তা লেগে থাকতে দেখা গেছে।



চিত্র-৩: নির্মিত দুই ভেন্ট বিশিষ্ট কালভার্ট



চিত্র-৪: নির্মিত এক ভেন্টের কালভার্ট

১২.৪ **রক্ষাপ্রদ কাজঃ** অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী সড়ক বাঁধের, ৪র্থ, ৬ষ্ঠ, ৯ম, ১৪তম, ১৫তম, ১৭তম, ২১তম, ২৪তম ও ২৫তম কিঃমিঃ এ মোট ২৫০.০০ মিটার আরসিসি প্যালাসাইডিং স্থাপন বাবদ ১২.৮৮ লক্ষ টাকার সংস্থান ছিল। অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপি'র সংস্থান অনুযায়ী বর্ণিত কাজসমূহ শতভাগ সম্পন্ন করা হয়েছে দেখা যায়। পরিদর্শনকালে ৩ মিটার লম্বা পোস্টের উপর ১০০০ মিঃমিঃ x ৬০০ মিঃমিঃ x ৭৫ মিঃমিঃ পরিমাপের আরসিসি প্যালাসাইডিং স্থাপন করা হয়েছে দেখা যায়। তবে কোন কোন স্থানে প্যালাসাইডিংগুলো কিছুটা হেলে পড়তে দেখা গেছে।

৩। **প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জনঃ**

পরিকল্পিত	উদ্দেশ্য অর্জন
প্রকল্পের মূল উদ্দেশ্য হলো শেখপাড়া-শৈলকুপা-লাঞ্জালবন্দ সড়ক উন্নয়নের মাধ্যমে উন্নত সড়ক যোগাযোগ ব্যবস্থা স্থাপন।	প্রকল্পের আওতায় ২.৬৫ কিলোমিটার পেভমেন্ট শক্তিশালীকরণ, ২৫.৬০ কিলোমিটার পেভমেন্ট ৫.৫ মিটার প্রশস্ততায় উন্নীতকরণ, ২৬.২০ কিলোমিটার পেভমেন্ট সার্ফেসিং, ২০টি কালভার্ট পুনর্নির্মাণ ও ২৫০ মিটার রক্ষাপ্রদ কাজের মাধ্যমে সড়কটি পুনর্বাসন করে উন্নততর সড়ক যোগাযোগ ব্যবস্থা স্থাপন করায় প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জিত হয়েছে। তবে সড়কের স্থায়ী রক্ষার লক্ষ্যে সৃষ্ট রেইন কাট ও খাড়া ঢাল এবং হেলে পড়া প্যালাসাইডিংগুলো দ্রুত মেরামত করতে হবে।

১৪। **উদ্দেশ্য অর্জিত না হয়ে থাকলে তার কারণঃ** প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জিত হয়েছে। তবে সড়কের স্থায়ী রক্ষার লক্ষ্যে সৃষ্ট রেইন কাট ও খাড়া ঢাল এবং হেলে পড়া প্যালাসাইডিংগুলো দ্রুত মেরামত করতে হবে।

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

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

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

১৮। **মতামত/সুপারিশঃ**

১৮.১ প্রকল্পটি বাস্তবায়নে মূল অনুমোদিত সময়ের তুলনায় অতিরিক্ত ব্যয় বৃদ্ধি পেয়েছে ২৯.২৩% এবং সময় বৃদ্ধি পেয়েছে ১ বছর (৩৩.৩৩%)। ডিপিপি'র লক্ষ্যমাত্রার বিপরীতে এডিপিতে অর্থ বরাদ্দের স্বল্পতার কারণে এমনটি হয়েছে। ভবিষ্যতে মন্ত্রণালয় ও সংস্থা অনুমোদিত মেয়াদে প্রকল্পের বাস্তবায়ন সমাপ্তির লক্ষ্যে অর্থ বরাদ্দের প্রয়োজনীয় পদক্ষেপ গ্রহণ করবে (অনু: ৪);

১৮.২ যে বিষয়গুলো বিবেচনায় নিয়ে প্যাকেজ ভাঙা হয়েছে সে বিষয়গুলো ডিপিপি প্রণয়নের সময় বিবেচনায় নেয়ার বিষয়টি মন্ত্রণালয়/সংস্থাকে নিশ্চিত করতে হবে। ভবিষ্যতে ডিপিপি প্রণয়নের সময় প্যাকেজের সংখ্যা নির্ধারণে পিসিআর, ২০০৮ এর বিধি যথাযথভাবে অনুসরণের বিষয়ে মন্ত্রণালয়/সংস্থাকে আরো সচেতন হতে হবে (অনু: ৮.২);

১৮.৩ প্রকল্পের আওতায় নির্মিত সড়ক বাঁধের যে সকল স্থানে খাড়া ঢাল ও রেইন কাট সৃষ্টি হয়েছে তা চিহ্নিত পূর্বক দ্রুত মেরামতের উদ্যোগ নিতে হবে (অনু: ১২.১);

১৮.৪ গুণগতমান রক্ষার স্বার্থে ভবিষ্যতে প্রকল্প বাস্তবায়নের সময় পেভমেন্টের বিভিন্ন লেয়ারে মেটারিয়ালের অনুপাত অনুমোদিত ডিজাইন অনুযায়ী বাস্তবায়নের বিষয়টি মন্ত্রণালয় নিশ্চিত করবে (অনু: ১২.২)।

১৮.৫ নির্মিত বক্স কালভার্টগুলোতে সৃষ্ট হানিকম চিহ্নিতপূর্বক দ্রুত সংস্কার করতে হবে (অনু: ১২.৩);

১৮.৬ যে সকল স্থানে প্যালাসাইডিং হেলে/ভেঙে পড়েছে তা চিহ্নিতপূর্বক দ্রুত সংস্কার করতে হবে (অনু: ১২.৪);

১৮.৭ সমাপ্ত প্রকল্পটির সত্ত্বর External Audit সম্পাদনের বিষয়টি মন্ত্রণালয় বিবেচনা করতে পারে (অনু: ১৭); এবং

১৮.৮ অনুচ্ছেদ ১৮.১ হতে ১৮.৭ এর বিষয়ে গৃহীত ব্যবস্থা মন্ত্রণালয় আগামী ১ মাসের মধ্যে আইএমইডিকে অবহিত করবে।

“গাবতলী-সোয়ারীঘাট (বাদামতলী) সড়ককে ৪ লেনে উন্নীতকরণ (১ম সংশোধিত)”

শীর্ষক প্রকল্পের মূল্যায়ন প্রতিবেদন

(সমাপ্তঃ জুন, ২০১৪)

১। প্রকল্পের অবস্থান : ঢাকা।

২। বাস্তবায়নকারী সংস্থা : সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর।

৩। প্রশাসনিক মন্ত্রণালয়/বিভাগ : সড়ক পরিবহন ও সেতু মন্ত্রণালয়/ সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ।

৪। প্রকল্পের বাস্তবায়ন সময় ও ব্যয় :

(লক্ষ টাকায়)

প্রাক্কলিত ব্যয়		প্রকৃত ব্যয়	পরিকল্পিত বাস্তবায়নকাল		প্রকৃত বাস্তবায়নকাল	অতিক্রান্ত ব্যয় (মূল প্রাক্কলিত ব্যয়ের %)	অতিক্রান্ত সময় (মূল বাস্তবায়ন কালের %)
মূল	সর্বশেষ সংশোধিত		মূল	সর্বশেষ সংশোধিত			
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮
৭১১২.৯৬	২৫২.৫০	২৫১.২৬	জানুয়ারী, ২০১১ হতে ডিসেম্বর, ২০১২	জানুয়ারী, ২০১১ হতে ডিসেম্বর, ২০১৪	জানুয়ারী, ২০১১ হতে ডিসেম্বর, ২০১৪	--	১০০%

৫। প্রকল্পের অংগভিত্তিক বাস্তবায়ন

(লক্ষ টাকায়)

ক্র নং	ডিপিপি অনুযায়ী কাজের অংগ	একক	ডিপিপি অনুযায়ী পরিকল্পিত লক্ষ্যমাত্রা		প্রকৃত বাস্তবায়ন	
			বাস্তব	আর্থিক	বাস্তব (%)	আর্থিক (%)
১	২	৩	৪	৫	৬	৭
	4800 Supply & Service					
1	Stationary	LS	Ls	2.00	-	-
2.	Publications & Tendering	LS	LS	2.00	-	-
3.	Laboratory Tesing	LS	LS	5.00	-	-
4.	Survey & Design	LS	LS	5.00	-	-
	700 - Civil works					
5.	7021 Windening of Road Embankment (Earthwork)	Lac/M3	5.34	800.00	-	-
6.	7021- Widening & Strengthening of Existing Pavement	km	4.60	900.73	-	-
7.	Windening of Pavement	km	7.00	1080.03	0.15%	97.50%
8.	Surfacing work for 4.60 km	km	4.60	907.30	-	-
9.	Surfacing work for 7.00 km	km	7.00	1109.92	-	-

ক্র নং	ডিপিপি অনুযায়ী কাজের অংগ	একক	ডিপিপি অনুযায়ী পরিকল্পিত লক্ষ্যমাত্রা		প্রকৃত বাস্তবায়ন	
			বাস্তব	আর্থিক	বাস্তব (%)	আর্থিক (%)
১	২	৩	৪	৫	৬	৭
10.	Surfacing work of Existing Pavement	km	0.40	31.83	-	-
11.	Construction of Hard Shoulder	km	11.40	704.24	-	-
12.	7021- Construction of Road Median	km	11.00	217.58	-	-
13.	7081- cc Brick with Geo-textile	sqm	63000.00	706.63	-	-
14.	Toe wall	m	7000.00	150.92	-	-
15.	7041- Construction of Side Drain cum Footpath	m	740.00	50.00	7.42%	409.86%
16.	7081- Traffic Sign	nos.	50.00	2.25	-	-
17.	Sign Post	nos	30.00	0.58	-	-
18.	Concrete (KM) Post	nos	12.00	0.60	-	-
19.	Road Marking-Thermoplastic Material	Sqm	5800.00	49.18	-	-
20.	7021- Maintenance During Construction	LS	LS	30.00	LS	43.90%
	7980- Capital Block Allocation & Miscellaneous Expenditure					
21.	7980- Utility Shifting	LS	LS	150.00	43.90%	-
	Physical Contingency		LS	207.17	-	-
22.	7982- Physical Contingency		LS	207.17	-	-
	7982- Price Contingency					
23.	Price Contingency			0.00	-	-
	Total =	7112.96		251.26	-	-

৬। **কাজ অসমাপ্ত থাকলে তার কারণ:** প্রকল্পের আওতায় অনুমোদিত ডিপিপির সংস্থান অনুযায়ী প্রকল্পটির বাস্তবায়ন করা হলে সড়কের কিছু অংশে বৃষ্টির পানি প্রবাহ বিঘ্নিত হবে বিধায় নির্মাণ কাজ সম্পাদন দুরূহ ছিল। এ প্রেক্ষিতে উক্ত সড়কংশ সিটি কর্পোরেশনকে প্রদান এবং বাস্তবতার নিরিখে প্রকল্পের সম্প্রসারণ কাজ না করে ২ লেনবিশিষ্ট সড়কের মজবুতীকরণ/ওভারলেইং করার জন্য সিদ্ধান্ত গৃহীত হয় এবং প্রকল্পটির কাজ অসমাপ্ত রেখে সমাপ্ত ঘোষণা করা হয়।

৭। **সাধারণ পর্যবেক্ষণ :**

৭.১। **প্রকল্পের পটভূমি ও কার্যক্রম :** বিদ্যমান গাবতলী-সোয়ারীঘাট (বাদামতলী) ১২.০০ কিঃমিঃ দীর্ঘ সড়কটি পানি উন্নয়ন বোর্ডের বাঁধের উপর নির্মিত। গাবতলী-সোয়ারীঘাট (বাদামতলী) সড়কটি শহীদ বুদ্ধিজীবী সেতু এ্যাপ্রোচ, মোহাম্মদপুর, রায়েরবাজার, শহীদ বুদ্ধিজীবী স্মৃতিসৌধ, কামরাঞ্জীর চরসহ অন্যান্য আবাসিক ও বাণিজ্যিক এলাকাকে সংযুক্ত করেছে। ঢাকা শহরের যানজট নিরসনে সড়কটির ভূমিকা অত্যন্ত গুরুত্বপূর্ণ। বিদ্যমান সড়কের ১১.৬০ কিঃমিঃ সড়ক পানি উন্নয়ন বোর্ড এবং ০.৪০ কিঃমিঃ সড়ক ঢাকা সিটি কর্পোরেশন কর্তৃক রক্ষণাবেক্ষণ করা হয়। সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের স্পেসিফিকেশন অনুযায়ী সড়কটি নির্মিত হয়নি বিধায় ৪ লেনে সড়কটি প্রশস্তকরণ ও উন্নয়নের জন্য প্রকল্প প্রসন্ধান করা হয়। সড়কটির দৈর্ঘ্য ১২.০০ কিঃমিঃ এবং গড় প্রশস্ততা ৬.০০ মিঃ। মূল প্রকল্পের ডিপিপি ৭১.১২৯৬ কোটি টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে জানুয়ারী ২০১১ থেকে ডিসেম্বর ২০১২ মেয়াদে বাস্তবায়নের লক্ষ্যে ০৫/০৪/২০১১ তারিখে একনেক কর্তৃক

অনুমোদিত হয়। প্রকল্পের মেয়াদকাল সড়ক বিভাগ কর্তৃক ডিসেম্বর ২০১৩ পর্যন্ত বৃদ্ধি করা হয়েছে। সড়ক বিভাগের ০২/০৯/২০১৩ তারিখে ঢাকা মহানগরীর যানজট নিরসনকল্পে বাস্তবায়নধীন প্রকল্পসমূহের ওপর আলোচনা সভা অনুষ্ঠিত হয়েছে। সভায় উক্ত সড়কের কিছু অংশে বৃষ্টির পানি প্রবাহ বিঘ্নিত হবে বিধায় কাজ করা দুরূহ হবে বলে মত প্রকাশ করা হয়। উক্ত সড়কাংশ সিটি কর্পোরেশন-কে প্রদান এবং বাস্তবতার নিরিখে প্রকল্পের সম্প্রসারণ কাজ না করে ২ লেন বিশিষ্ট সড়কের মজবুতীকরণ/ওভারলেয়িং করার বিষয়ে সিদ্ধান্ত গ্রহণ করা হয়। সওজ অধিদপ্তর কর্তৃক Periodic Maintenance Programme (PMP) -এর আওতায় মজবুতীকরণ/ওভারলেয়িং সম্পাদনের লক্ষ্যে প্রকল্প হতে তা বাদ দেয়ার বিষয়ে সিদ্ধান্ত গৃহীত হয়। এ প্রেক্ষিতে প্রকল্পটির আওতায় শুধুমাত্র সম্পাদিত কাজ রেখে আরডিপিপি প্রণয়ন করা হয়।

৭.২. প্রকল্পের আওতায় গৃহীত কার্যাবলী

সংশোধিত প্রকল্পের আওতায় সড়কবাঁধে মাটির কাজ ০.০৪ ল:ঘ:মি:, বিদ্যমান প্রশস্তকরণ ও মজবুতীকরণ ০.১৫ কি:মি:, বিদ্যমান পেভমেন্ট প্রশস্তকরণ ০.১৫ কি:মি:, রোড মিডিয়ান নির্মাণ ০.১৫ কি:মি:, ডেনসহ ফুটপাথ নির্মাণ ১৫০০ মি: ও আনুষাংগিক কাজের সংস্থান রাখা হয়েছে।

- ৭.৪। উদ্দেশ্য: প্রকল্পটির মূল উদ্দেশ্য হলো গাবতলী থেকে সোয়ারীঘাট পর্যন্ত ৪ লেন সড়ক উন্নয়নের মাধ্যমে ঢাকা মহানগরীর যানজট হ্রাস এবং উন্নত ও নিরাপদ সড়ক যোগাযোগ ব্যবস্থা স্থাপন করা।
- ৭.৫। প্রকল্প অনুমোদন এবং সংশোধন: মূল প্রকল্পটি মোট ৭১১২.০০ লক্ষ টাকা ব্যয়ে এবং জানুয়ারি ২০১১ থেকে ডিসেম্বর ২০১২ মেয়াদে বাস্তবায়নের জন্য অনুমোদিত হয়। পরবর্তীতে সওজ-এর রেট শিডিউল পরিবর্তন এবং মাঠ পর্যায়ের বাস্তব চাহিদার তারতম্যের কারণে প্রকল্পটি বিভাগীয় মূল্যায়ন কমিটির সুপারিশক্রমে ২৫২.০০ লক্ষ টাকা ব্যয়ে জানুয়ারি ২০১১ থেকে ডিসেম্বর ২০১৩ মেয়াদে বাস্তবায়নের জন্য মাননীয় যোগাযোগ মন্ত্রী কর্তৃক ০৪/০৭/২০১২ তারিখে সংশোধন করা হয়। পরবর্তীতে প্রকল্পটির মেয়াদ জুন ২০১৪ পর্যন্ত বৃদ্ধি করা হয়।
- ৮। প্রকল্প পরিদর্শন: প্রকল্পটি আইএমইডি কর্তৃক গত ২৭ আগস্ট ২০১৫ তারিখে পরিদর্শন করা হয়। পরিদর্শনকালে সওজ-এর সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তাগণ উপস্থিত ছিলেন। প্রকল্প সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তাদের সঙ্গে আলোচনা, প্রাপ্ত তথ্য বিশ্লেষণ ও পিসিআর এর তথ্যের ভিত্তিতে প্রতিবেদনটি প্রণয়ন করা হয়েছে।
- ৮.১। বিদ্যমান পেভমেন্ট প্রশস্তকরণ: পরিদর্শনের সময় প্রকল্পের আওতায় সম্পাদিত বিদ্যমান পেভমেন্ট প্রশস্তকরণ অঙ্কটি পরিদর্শন করা হয়। প্রকল্পের ডিপিপিতে ৭ কি:মি: সড়কের জন্য ৯৫.৯১ লক্ষ টাকার সংস্থান ছিল। প্রকল্পের এ অংশের মাত্র ০.১৫ কি:মি: পেভমেন্ট প্রশস্তকরণের কাজ সম্পাদিত হয়েছে এবং এ কাজের জন্য মোট ৯৭.৫০ লক্ষ টাকা ব্যয় হয়েছে। পরিদর্শনের সময় এ সড়কের প্রশস্ততা পরিমাপ করে স্পেসিফিকেশন অনুযায়ী সড়কের উভয় পাশে ১.৯ মিটার করে শোল্ডার, ১৪.৬ মিটার ক্যারেজওয়ে এবং ১ মিটার মিডিয়ান পাওয়া গেছে। তবে পরিদর্শনের সময় সড়কের মিডিয়ানের ডিভাইডার ভাঙা অবস্থায় দেখা যায়।



চিত্র-১: ভাঙা ডিভাইডার

৮.২। **সাইড ড্রেন কাম ফুটপাথ নির্মাণ:** প্রকল্পের অনুমোদিত ডিপিপিতে ৭৪০ মিটার সাইড ড্রেন কাম ফুটপাথ নির্মাণের জন্য মোট ১১১.১০ লক্ষ টাকা বরাদ্দ ছিল। পিসিআর অনুযায়ী এ অঞ্চে ১০৯.৮৬ লক্ষ টাকা ব্যয় হয়েছে। পরিদর্শনের সময় দেখা যায় যে, নির্মিত সাইড ড্রেনের ৩টি আউটলেটের মুখ ব্যক্তি মালিকানাধীন প্রতিষ্ঠান কর্তৃক ভরাট করা হয়েছে। ফলে ড্রেনসমূহ পানি অপসারণে তেমন কোন কাজে আসছে না মর্মে প্রতীয়মান হয়। পরিদর্শনের সময় কয়েকটি স্থানে সাইড ড্রেনের উপরের স্ল্যাব ভাঙা দেখা যায়। এ বিষয়ে সওজ এর সহকারী প্রকৌশলী আইএমইডি'কে জানান যে, চালকের অসতর্কতার জন্য সাইড ড্রেনের উপর ভারী ট্রাক উঠে যাওয়ার কারণে ড্রেনের উপরের কংক্রিট স্ল্যাব ভেঙে গিয়েছে। সোয়ারীঘাট অঞ্চলে নির্মিত সসার ড্রেনসমূহ পরিদর্শনের সময় আবর্জনার স্তপে ভরাট হয়ে থাকতে দেখা যায়। এ সসার ড্রেনসমূহ নিয়মিত পরিষ্কারের উদ্যোগ গ্রহণ করা না হলে জলাবদ্ধতা সৃষ্টি হবে।



চিত্র-২: ড্রেনের উপরের ভাঙা কংক্রিট স্ল্যাব



চিত্র-৩: সাইড ড্রেনের আউটলেটের বন্ধ মুখ



চিত্র-৪: আবর্জনার স্তপে ভরাট সসার ড্রেন

৯। বাস্তবায়ন সমস্যা:

৯.১। ডিপিপির লক্ষ্যমাত্রা অনুযায়ী এডিপি বরাদ্দ না পাওয়া

ক্র নং	অর্থ বছর	সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী লক্ষ্যমাত্রা	এডিপি/আরএডিপি বরাদ্দ	অবমুক্ত	ব্যয়
১	২০১০-১১	১৭৪৯.৮৯.৮৩	০.০০	০.০০	০.০০
২	২০১১-১২	২৭৭৩.৫০	১.০০	০.০০	০.০০
৩	২০১২-১৩	৭১১২.৯৬	৩৫১.০০	২৫১.২৬	২৫১.২৬

উপরের সারণী পর্যালোচনা করলে দেখা যায়, প্রকল্পটির ২ বছর মেয়াদে বাস্তবায়নের জন্য নির্ধারিত ছিল। কিন্তু প্রকল্পটি অনুমোদনের পর ২০১০-১১, ২০১১-১২ ও ২০১২-১৩ অর্থ বছরে পরিকল্পিত লক্ষ্যমাত্রা মোতাবেক যথাক্রমে ১৭৪৯.৮৩, ২৭৭৩.৫০ ও ২৫৮৯.৬৩ লক্ষ টাকার বিপরীতে বরাদ্দ প্রদান করা হয়েছে মাত্র ০.০০, ১.০০ ও ৩৫০.০০ লক্ষ টাকা, যা পরিকল্পিত লক্ষ্যমাত্রা হতে অনেক কম। ফলে পর্যাপ্ত বরাদ্দের অভাবে প্রকল্পটি নির্ধারিত মেয়াদে সম্পন্ন করা যায়নি। প্রকল্পটির অনুমোদিত প্রাক্কলিত ব্যয় ৭১১২.৯৬ লক্ষ টাকার বিপরীতে ডিসেম্বর, ২০১২ পর্যন্ত কোন ব্যয় হয়নি। কিন্তু ২০১২-১৩ অর্থ বছরে প্রকল্পটির বিপরীতে এডিপি বরাদ্দ প্রদান করা হয়েছে মাত্র ৩৫০.০০ লক্ষ টাকা, যা প্রয়োজনীয় চাহিদা হতে (৭১১২.৯৬-৩৫০.০০) বা ৬৭৬২.৯৬ লক্ষ টাকা কম। অনুমোদিত ডিপিপি অনুযায়ী বরাদ্দ না পাওয়ায় প্রকল্পটির বাস্তবায়ন ব্যাহত হয়। এমটিবিএফভুক্ত মন্ত্রণালয় হিসেবে প্রকল্পের ডিপিপি'র সংস্থান অনুযায়ী বরাদ্দের বিষয়টি পুঞ্জানুপুঞ্জভাবে যাচাই করা আবশ্যিক মর্মে প্রতীয়মান হয়। এছাড়া এমটিবিএফভুক্ত মন্ত্রণালয় হিসেবে নতুন প্রকল্প গ্রহণ করার পূর্বে সড়ক পরিবহন ও সেতু মন্ত্রণালয়ের খোক বরাদ্দ অনুযায়ী প্রকল্প গ্রহণ এবং নির্ধারিত সময়ে প্রকল্প সমাপ্তির লক্ষ্যে প্রয়োজনীয় অর্থ বরাদ্দ নিশ্চিতকরণসহ নিয়মিত মনিটরিং করা প্রয়োজন।

৯.২। **গুরুত্বপূর্ণ প্রকল্প হওয়া সত্ত্বেও সড়ক বিভাগের আওতায় বাস্তবায়নধীন অগ্রাধিকার প্রকল্প তালিকায় অন্তর্ভুক্ত না হওয়া** প্রকল্পটির ডিপিপি পর্যালোচনা করে দেখা যায়, প্রকল্পটির অনুমোদনকালে ডিপিপি'র পটভূমিতে উল্লেখ করা হয়েছে যে, আলোচ্য প্রকল্পের আওতায় প্রস্তাবিত “গাবতলী-সোয়ারীঘাট (বাদামতলী) সড়ককে ৪-লেনে উন্নীতকরণ” শীর্ষক প্রকল্পের আওতায় বিদ্যমান সড়কটি পানি উন্নয়ন বোর্ডের বাঁধের উপর নির্মিত, যা বর্তমানে সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের আওতাভুক্ত সড়ক এলাইনমেন্ট হিসেবে

ব্যবহার হচ্ছে। সড়কটি শহীদ বুদ্ধিজীবী সেতু এ্যাপ্রোচে, মোহাম্মদপুর, রায়ের বাজার, শহীদ বুদ্ধিজীবী স্মৃতিসৌধ, জিগাতলা, কামরাঞ্জীরচরসহ অন্যান্য আবাসিক ও বাণিজ্যিক এলাকাকে সংযুক্ত করেছে। ঢাকা মহানগরীর যানজট নিরসনে সড়কটির ভূমিকা অত্যন্ত গুরুত্বপূর্ণ। পানি উন্নয়ন বোর্ড কর্তৃক নির্মিত গাবতলী হতে সোয়ারীঘাট (বাদামতলী) পর্যন্ত প্রায় ১২ কিঃমিঃ বিদ্যমান ২ লেনের সড়কটি আলোচ্য প্রকল্পের আওতায় ৪ লেনে উন্নীতকরণ করা হলে সড়কটি ঢাকা মহানগরীর যানজট নিরসনে গুরুত্বপূর্ণ ভূমিকা রাখবে বিচেনায় প্রকল্পটি মাত্র দুই বছরে সম্পন্ন করার উদ্দেশ্যে জানুয়ারী, ২০১১ হতে ডিসেম্বর, ২০১২ মেয়াদে বাস্তবায়নের জন্য প্রকল্পটি ৭১১২.৯৬ লক্ষ টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে ০৫/০৪/২০১১ তারিখে অনুষ্ঠিত একনেক সভায় অনুমোদন করা হয়।

ঢাকা মহানগরীর যানজট নিরসনে ভূমিকা পালনকারী আলোচ্য সড়কটির বাস্তবায়ন কাজ অসমাপ্ত রেখেই প্রকল্পটি সমাপ্ত ঘোষণা করা হয়। এছাড়া এডিপি/সংশোধিত এডিপিতে বরাদ্দ প্রদানের ক্ষেত্রেও প্রকল্পটির গুরুত্ব আমলে না নেয়ায় প্রকল্পটি কাঙ্ক্ষিত সফল বয়ে আনতে পারেনি। উল্লেখ্য, প্রকল্পটির মেয়াদ বৃদ্ধির প্রস্তাব বিবেচনার জন্য ইতিপূর্বে আইএমই বিভাগ কর্তৃক সরেজমিন পরিদর্শন করা হয় এবং পরিদর্শন প্রতিবেদনে ঢাকা মহানগরীর যানজট নিরসনের জন্য প্রকল্পটির বাস্তবায়ন করা অত্যন্ত জরুরী বলে মত প্রকাশ করা হয়। এছাড়া সড়ক বিভাগ কর্তৃক বাস্তবায়নাধীন সকল প্রকল্পের মধ্যে অধিক গুরুত্বপূর্ণ অনধিক ১০টি প্রকল্পের মধ্যে আলোচ্য প্রকল্পটি তালিকাভুক্তি হওয়া সমীচীন বলে আইএমইডি'র প্রতিবেদনে উল্লেখ করা হয়। কিন্তু গুরুত্বপূর্ণ বিবেচনা করে প্রকল্পটি অনুমোদন করা হলেও এর বিপরীতে ১ম দুই বছরে কোন বরাদ্দ প্রদান না করায় সড়ক বিভাগ কর্তৃক প্রকল্পটিকে যথাযথ গুরুত্ব দেয়া হয়নি মর্মে প্রতীয়মান হয়। উল্লেখ্য, প্রকল্পের পিসিআর-এ প্রকল্পটির বাস্তবায়ন কাজ অসমাপ্ত রেখে প্রকল্পটি সমাপ্ত করার কারণ উল্লেখ করা হয়নি; বিষয়টি স্পষ্টীকরণ প্রয়োজন।

১০। **ক্রয় কার্যক্রম সংক্রান্ত তথ্য:** প্রকল্পের দরপত্র ও ঠিকাদার সংক্রান্ত তথ্যাদি নির্বাহী প্রকৌশলী (সওজ) ঢাকার নিকট থেকে সংগ্রহ করে **পরিশিষ্ট-‘ক’**-তে সংযোজন করা হয়েছে। দরপত্র সংক্রান্ত তথ্যাদি পর্যালোচনান্তে দেখা যায় যে, অনুমোদিত ডিপিপিতে ২টি Work Package থাকলেও প্রকল্প বাস্তবায়নকালে প্যাকেজ ভেঙে বিধি-বহির্ভূতভাবে ৩টি প্যাকেজে কার্যাদেশ প্রদান এবং ঠিকাদার কর্তৃক প্রকল্পের কাজ সম্পাদিত হয়েছে।

১১। **প্রকল্পের সার্বিক অগ্রগতি:** প্রকল্পের শুরু হতে জুলাই, ২০১৫ পর্যন্ত ক্রমপুঞ্জিত আর্থিক অগ্রগতি হয়েছে মোট ২৫১.২৬ লক্ষ টাকা, যা অনুমোদিত প্রাক্কলিত ব্যয়ের ৩.৫৩%। পিসিআর অনুযায়ী প্রকল্পের বছরভিত্তিক সংশোধিত এডিপি বরাদ্দ, অবমুক্ত ও ব্যয়ের চিত্র নিম্নরূপঃ

(লক্ষ টাকায়)

অর্থ বছর	মূল ডিপিপি অনুযায়ী বরাদ্দ				সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী ব্যয়			
	মোট	টাকা	প্রঃ সাঃ	বাস্তব%	মোট	টাকা	প্রঃসাঃ	বাস্তব%
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮	৯
২০১০-২০১১	১৭৪৯.৮৩	১৭৪৯.৮৩	-	২৪.৬০%	১৭৪৯.৮৩	১৭৪৯.৮৩	-	২৪.৬০%
২০১১-২০১২	২৭৭৩.৫০	২৭৭৩.৫০	-	৩৮.৯৯%	২৭৭৩.৫০	২৭৭৩.৫০	-	৩৮.৯৯%
২০১২-২০১৩	২৫৮৯.৬৩	২৫৮৯.৬৩	-	৩৬.৪১	২৫৮৯.৬৩	২৫৮৯.৬৩	-	৩৬.৪১
২০১৩-২০১৪	-	-	-	-	-	-	-	-
মোটঃ	৭১১২.৯৬	৭১১২.৯৬	-	১০০.০০%	৭১১২.৯৬	৭১১২.৯৬	-	১০০.০০%

অর্থ বছর	সংশোধিত এডিপি বরাদ্দ				অবমুক্তি	ব্যয়			
	মোট	টাকা	প্রঃ সাঃ	বাস্তব%		মোট	টাকা	প্রঃ সাঃ	বাস্তব%
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮	৯	১০
২০১২-২০১৩	১২৭.৫০	১২৭.৫০	-	১.৭৯%	-	১২৭.৫০	১২৭.৫০	-	১.৭৯%
২০১৩-২০১৪	১২৩.৭৬	১২৩.৭৬	-	১.৭৪%	-	১২৩.৭৬	১২৩.৭৬	-	১.৭৪%
মোটঃ	২৫১.২৬	২৫১.২৬	-	৩.৫৩%	-	২৫১.২৬	২৫১.২৬	-	৩.৫৩%

১২। **উপকারভোগীদের মতামত:** প্রযোজ্য নয়। প্রকল্পটির কাজ অসমাপ্ত রেখেই সমাপ্ত ঘোষণার কারণে কাঙ্ক্ষিত সুফল অর্জন সম্ভব হয়নি।

১৩। **প্রকল্প পরিচালক সম্পর্কিত তথ্য:** প্রকল্পের শুরু থেকে শেষ পর্যন্ত ০৩ (তিন) জন কর্মকর্তা প্রকল্প পরিচালকের দায়িত্ব পালন করেছেন। প্রকল্প পরিচালক সংক্রান্ত তথ্যাদি নিম্নে প্রদান করা হলঃ

ক্র নং	নাম ও পদবী	পূর্ণকালীন	খন্ডকালীন	যোগদানের তারিখ	বদলীর তারিখ
১।	মোঃ মোফিজুল ইসলাম অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী	হ্যাঁ	-	১২-০১-১২	৩১-০১-১৩
২।	মোঃ সাহাবুদ্দিন খান তত্ত্বাবধায়ক প্রকৌশলী	হ্যাঁ	-	৩১-০১-১৩	২৬-০২-১৩
৩।	মোঃ হাবিবুল হক অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী	হ্যাঁ	-	২৬-০২-১৩	০৯-০৭-১৪

১৪। **প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জন:**

পরিকল্পিত উদ্দেশ্য	অর্জিত ফলাফল
প্রকল্পটির মূল উদ্দেশ্য হলো গাবতলী থেকে সোয়ারীঘাট পর্যন্ত ৪ লেন সড়ক উন্নয়নের মাধ্যমে ঢাকা মহানগর যানজট হ্রাস এবং উন্নত ও নিরাপদ সড়ক যোগাযোগ ব্যবস্থা স্থাপন করা।	প্রকল্পের কাজ অসমাপ্ত রেখে প্রকল্পটি সমাপ্ত ঘোষণা করা হয়েছে বিধায় প্রকল্পটির মূল উদ্দেশ্য অর্জিত হয়নি।

১৫। **উদ্দেশ্য পূরোপুরি অর্জিত না হলে এর কারণঃ** প্রকল্পটির কাজ অসমাপ্ত রেখে সমাপ্ত ঘোষণা করা হয়। ফলে অনুমোদিত ডিপিপি অনুযায়ী প্রকল্পটির বাস্তবায়ন সম্ভব হয়নি।

১৬। **অডিট সংক্রান্ত:** প্রকল্পটির ইন্টারনাল এবং এক্সটারনাল কোন প্রকারের অডিটই সম্পন্ন করা হয়নি।

- ক) সড়কটি রায়ের বাজার কবরস্থান, শহীদ বুদ্ধিজীবী সেতু এপ্রোচ, শহীদ বুদ্ধিজীবী স্মৃতিসৌধ, মোহাম্মদপুর, রায়ের বাজার, কামরাজীরচরসহ অন্যান্য আবাসিক ও বাণিজ্যিক এলাকাকে সংযুক্ত করেছে। ঢাকা মহানগরীর যানজট নিরসনের জন্য প্রকল্পটি গ্রহণ করা হলেও বাসঅবায়ন কাজ অসমাপ্ত রেখে প্রকল্পটি সমাপ্ত করার বিষয়টি স্পষ্টীকরণ প্রয়োজন। তদুপরি, আলোচ্য সড়কটি প্রশস্তকরণের জন্য একটি নতুন প্রকল্প গ্রহণ করা যেতে পারে (অনুচ্ছেদ-৯.২);
- খ) প্রকল্পের আওতায় নির্মিত ইউ-ডেনের আউটলেটসমূহের মুখের বিদ্যমান স্থাপনা অপসারণ করে ডেন সচল রাখার জন্য প্রয়োজনীয় ব্যবস্থা গ্রহণ করতে হবে। এছাড়া নির্মিত সসার ডেনের উপযোগিতা বহাল রাখার জন্য ডেনের উপরে জমে থাকা আবর্জনা নিয়মিত অপসারণের প্রয়োজনীয় ব্যবস্থা গ্রহণ করতে হবে (অনুচ্ছেদ-৮.১ ও ৮.২);
- গ) এমটিবিএফভুক্ত মন্ত্রণালয় হিসেবে সড়ক পরিবহন ও সেতু মন্ত্রণালয় কর্তৃক চলমান প্রকল্পসমূহের ডিপিপি'র সংস্থান অনুযায়ী বরাদ্দ প্রাপ্তির বিষয়টি পুঞ্জানুপুঞ্জভাবে যাচাই করে নতুন প্রকল্প গ্রহণ করার বিষয়টি বিবেচনায় নিতে হবে (অনুচ্ছেদ-৯.১); এবং
- ঘ) প্রকল্পটির Internal & External Audit সম্পাদনের ব্যবস্থা গ্রহণ করতে হবে এবং কোন আপত্তি উত্থাপিত হলে তা নিষ্পত্তির উদ্যোগ গ্রহণ করতে হবে (অনুচ্ছেদ-১৬)।

“মানিকদী বাজার-সিগন্যাল গেইট-আইএসএসবি সড়ক উন্নয়ন”

শীর্ষক প্রকল্পের মূল্যায়ন প্রতিবেদন।

(সমাপ্তঃ জুন, ২০১৪)

১। প্রকল্পের অবস্থান : ঢাকা।

২। বাস্তবায়নকারী সংস্থা : সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর ও বাংলাদেশ সেনাবাহিনী।

৩। প্রশাসনিক মন্ত্রণালয়/বিভাগ : সড়ক পরিবহন ও সেতু মন্ত্রণালয়/সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ ।

৪। প্রকল্পের বাস্তবায়ন সময় ও ব্যয় :

(লক্ষ টাকায়)

প্রাক্কলিত ব্যয়		প্রকৃত ব্যয়	পরিকল্পিত বাস্তবায়নকাল		প্রকৃত বাস্তবায়নকাল	অতিক্রান্তব্যয় (মূল প্রাক্কলিত ব্যয়ের %)	অতিক্রান্ত সময় (মূল বাস্তবায়ন কালের %)
মূল	সর্বশেষ সংশোধিত		মূল	সর্বশেষ সংশোধিত			
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮
১৭৫৯.০০	--	১৭২৪.৫১	সেপ্টেম্বর, ২০১৩ হতে জুন, ২০১৪	--	সেপ্টেম্বর, ২০১৩ হতে জুন, ২০১৪	--	--

৫। প্রকল্পের অংগভিত্তিক বাস্তবায়নঃ

(লক্ষ টাকায়)

ক্র নং	ডিপিপি অনুযায়ী কাজের অংগ	একক	ডিপিপি অনুযায়ী পরিকল্পিত লক্ষ্যমাত্রা		প্রকৃত বাস্তবায়ন	
			বাস্তব	আর্থিক	বাস্তব (%)	আর্থিক (%)
১	২	৩	৪	৫	৬	৭
Earth work						
a.	Earth work for Road widening	Cum	45.64	100%	45.64	100%
b.	Improve Sub Grade	Cum	204.37	100%	204.37	100%
Flexible Pavement						
a.	Sub Base	Cum	171.91	100%	171.91	100%
b.	Base Type-1	Cum	276.79	100%	204.37	100%
Surfacing						
a.	Bitumens Prime coat (Plant Placed)	Sqm	21.42	100%	21.42	100%
b.	Wearing course	Sqm	350.82	100%	17.74	100
c.	Bitumens Tack Coat (Plant work)	Sqm	17.74	100%	226.49	100%
d.	Wearing course	Cum	350.82	100%	350.82	100%

ক্র নং	ডিপিপি অনুযায়ী কাজের অংগ	একক	ডিপিপি অনুযায়ী পরিকল্পিত লক্ষ্যমাত্রা		প্রকৃত বাস্তবায়ন	
			বাস্তব	আর্থিক	বাস্তব (%)	আর্থিক (%)
১	২	৩	৪	৫	৬	৭
Footpath with Drain						
a.	Fiting, Fixing and joining of Curb stone K-1	Cum	41.00	100%	41.00	100%
b.	Concrete class-20	Cum	49.68	100%	49.68	100%
c.	Brick Work-10	Cum	54.31	100%	54.31	100%
d.	Plastering work	Sqm	7.02	100%	7.02	100%
e.	RCC Pipe (18" Dia)	M	70.00	100%	70.00	100%
f.	MS Grading	Kg	1.70	100%	1.70	100%
g.	Re-inforce Cement concrete	Cum	2.93	100%	2.93	100%h.
h.	SFF Footpath	Sqm	61.00	100%	61.00	100%
	Utility Shifting	Ls	121.49	100%	121.49	100%
	Physical Contingency	-	34.49	-	-	-
Total:			1759.00		1724.51	

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

৭। সাধারণ পর্যবেক্ষণঃ

৭.১। **পটভূমিঃ** ঢাকা সেনানিবাসের অভ্যন্তরে মানিকদী-সিগন্যাল গেইট হয়ে এয়ারপোর্ট রোড পর্যন্ত বিদ্যমান সড়কটি সরল বিধায় যান চলাচলের জন্য পর্যাপ্ত নয়। এ সড়ক দিয়ে উত্তরা, গুলশান, বনানী, টংগী যাতায়াত করা যায়। মাননীয় যোগাযোগ মন্ত্রী ২৯.০৫.২০১৩ তারিখে সেনানিবাস পরিদর্শনকালে উক্ত সড়কটির নির্মাণ ও সংস্কার কাজ প্রকল্প আকারে গ্রহণের নির্দেশনা প্রদান করেন। এ প্রেক্ষিতে উক্ত সড়কটি ৩৬-৪৫ ফুট পর্যন্ত সম্প্রসারণপূর্বক ৪ লেনে নির্মাণের জন্য প্রকল্প প্রস্তুতি সড়ক বিভাগ হতে প্রেরণ করা হয়েছে। প্রকল্পটি বাংলাদেশ সেনাবাহিনীর স্পেশাল ওয়ার্কস অর্গানাইজেশন (পশ্চিম) ডিপোজিট ওয়ার্ক হিসেবে বাস্তবায়ন করেছে।

৭.২। **উদ্দেশ্যঃ** ঢাকা সেনানিবাসের মানিকদী বাজার হতে সিগন্যাল গেইট এবং সিগন্যাল গেইট হতে আইএসএসবি গেট পর্যন্ত মোট ২.৬০ কিঃমিঃ সড়ক প্রশস্তকরণ ও উন্নয়নের মাধ্যমে উক্ত এলাকায় সুষ্ঠু সড়ক যোগাযোগ ব্যবস্থা গড়ে তোলাই প্রকল্পের মূল উদ্দেশ্য।

৭.৩। **প্রকল্প অনুমোদন এবং সংশোধনঃ** মূল প্রকল্পটি মাননীয় পরিকল্পনা মন্ত্রী কর্তৃক গত ১২/১১/২০১৩ তারিখে অনুমোদিত হয়। পরবর্তীতে সড়ক পরিবহন ও সেতু মন্ত্রণালয়/সড়ক বিভাগ হতে ১৩/১১/২০১৩ তারিখে প্রকল্পটির প্রশাসনিক অনুমোদন দেয়া হয়। প্রকল্পটির প্রাক্কলিত ব্যয় ১৭.৫৯২১ কোটি টাকা এবং বাস্তবায়নকাল সেপ্টেম্বর, ২০১৩ হতে জুন, ২০১৪ পর্যন্ত।

৮। **প্রকল্প পরিদর্শনঃ** আইএমইডি কর্তৃক প্রকল্প এলাকার বাস্তবায়িত কাজ গত ০৪ এপ্রিল, ২০১৫ তারিখে পরিদর্শন করা হয়। পরিদর্শনকালে প্রকল্প পরিচালক এবং স্পেশাল ওয়ার্কস অর্গানাইজেশন (পশ্চিম) এর সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তাগণ উপস্থিত ছিলেন। প্রকল্প সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তাদের সঙ্গে আলোচনা, প্রাপ্ত তথ্য বিশ্লেষণ ও পিসিআর এর তথ্যের ভিত্তিতে প্রতিবেদনটি প্রণয়ন করা হয়েছে। নিম্নে পরিদর্শিত ক্ষীমগুলোর সংক্ষিপ্ত বর্ণনা দেওয়া হলঃ

৮.১। মানিকদি বাজার-সিগনাল গেট-আইএসএসবি রোডঃ এই সড়কটি মানিকদি বাজার থেকে সিগনাল গেট পর্যন্ত ১.৪০ কি:মি: এবং সিগনাল গেট থেকে আইএসএসবি পর্যন্ত ১.২০ কি:মি: অর্থাৎ মোট ২.৬০ কি:মি: দীর্ঘ। পিসিআর অনুযায়ী এ সড়কের মাটির কাজে ৪৫.৬৪ লক্ষ টাকা, ইমপ্রুভ সাব গ্রেডে ২০৪.৩৭ লক্ষ টাকা এবং ২.৬ কি:মি: ফ্লেসিবল পেভমেন্ট নির্মাণ ৪৪৮.৯০ লক্ষ টাকা ব্যয় হয়েছে। পরিদর্শনকালে সিগনাল গেট অংশে কোর কাটার দিয়ে রাস্তা খনন করে স্পেসিফিকেশন পরিমাপ করা হয়। সিগনাল গেটে ১০৬৩ মি:মি: ইমপ্রুভ সাব গ্রেড, ২৫৫ মি:মি: বেইস টাইপ-১, ৬২ মি:মি: বাইন্ডার কোর্স, ৫২ মি:মি: ওয়ারিং কোর্স পাওয়া গিয়েছে। এছাড়া বাহ্যিকভাবে সড়কের সার্বিক কাজের মান ভাল হয়েছে মর্মে প্রতীয়মান হয়েছে। পরিদর্শনের সময় বেইস কোর্স, স্টোন চিপস, বাইন্ডার কোর্সের বিটুমিন কনটেন্ট এবং বালুর সিভ এন্যালাইসিস ইত্যাদির টেস্ট রেজাল্টসমূহ যাচাই করা হয়। এ সমস্ত পরীক্ষার রেজাল্ট স্পেসিফিকেশন অনুযায়ী পাওয়া গিয়েছে। প্রকল্প চলাকালীন এবং পরিদর্শনের সময় প্রাপ্ত চিত্র নিম্নে দেওয়া হলো:

প্রকল্প চলাকালীন সময়ের চিত্র	বর্তমান সময়ের চিত্র
	
	
	
	
	

পরিদর্শনের সময় ফুটপাথ ও ডেনেজসমূহ দেখা হয়। বাহ্যিকভাবে ফুটপাথ ও ডেনেজসমূহ গুণগত মানসম্পন্ন হয়েছে মর্মে প্রতীয়মান হয়েছে। এলাকাবাসীর সাথে আলাপচারিতায় জানা গিয়েছে যে, নর্দমা নির্মাণের ফলে এ সড়কের জলাবদ্ধতা প্রায় পুরোপুরি বন্ধ হয়েছে। বাহ্যিকভাবে ফুটপাথের নির্মাণ শৈলী দৃষ্টিনন্দন হয়েছে। পিসিআর অনুযায়ী প্রকল্পটির ইউটিলিটি অপসারণে ১২১.৪৯ লক্ষ টাকা ব্যয় হয়েছে। এ অর্থ কিভাবে ব্যয় হয়েছে তা জানতে চাইলে প্রকল্প পরিচালক আইএমইডি-কে জানান যে, টেলিফোন, গ্যাসসহ বিভিন্ন সংযোগসমূহ অপসারণে এই অর্থ ব্যয় হয়েছে। এছাড়া সড়ক প্রশস্তকরণের জন্য কিছু বিদ্যমান স্থাপনা সরাতে হয়েছে। প্রকল্পের আওতায় বাউন্ডারি ওয়ালসহ যে সব স্থাপনা ভেঙে ফেলা হয়েছে তা অনুরূপভাবে নির্মাণ করে দেওয়া হয়েছে মর্মে প্রকল্প পরিচালক আইএমইডিকে অবহিত করেন। পরিদর্শনের সময় প্রকল্প পরিচালক আইএমইডি'কে জানান যে, প্রকল্পের ডিপিপিতে ফিজিক্যাল কন্টিনজেন্সি খাতে সংস্থানকৃত ৩৪.৪৯ লক্ষ টাকা বরাদ্দ দেওয়া হয়নি বিধায় এ খাতে কোন অর্থ ব্যয় হয়নি। প্রকল্পটি সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগের কাছে ইতোমধ্যে হস্তান্তর করা হয়েছে কিনা তা জানতে চাইলে প্রকল্প পরিচালক আইএমইডি'কে অবহিত করেন যে, প্রকল্পটি সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরকে বুঝিয়ে দেওয়া হয়েছে।

- ৯। **ক্রয় কার্যক্রম সংক্রান্ত তথ্য:** প্রকল্পের যাবতীয় ক্রয় কার্যক্রম বাংলাদেশ সেনাবাহিনীর পিআইপি অনুযায়ী সম্পাদিত হয়েছে।
- ১০। **প্রকল্পের সার্বিক অগ্রগতি:** প্রকল্পের শুরু হতে জুন, ২০১৪ পর্যন্ত ক্রমপুঞ্জিত আর্থিক অগ্রগতি হয়েছে মোট ১৭২৪.৫১ লক্ষ টাকা যা অনুমোদিত প্রাক্কলিত ব্যয়ের ১০০% এবং বাসআব অগ্রগতি ১০০%। প্রকল্পের বছরভিত্তিক সংশোধিত এডিপি বরাদ্দ, অবমুক্ত ও ব্যয়ের চিত্র নিম্নরূপঃ

(লক্ষ টাকায়)

অর্থ বছর	সংশোধিত এডিপি বরাদ্দ			অবমুক্তি	ব্যয়		
	মোট	টাকা	প্রঃ সাঃ		মোট	টাকা	প্রঃসাঃ
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮
২০১৩-২০১৪	১৭৫৯.০০	১৭৫৯.০০	--	১৭২৪.৫ ১	১৭২৪.৫১	১৭২৪.৫১	--
মোট =	১৭৫৯.০০	১৭৫৯.০০	--	১৭২৪.৫ ১	১৭২৪.৫১	১৭২৪.৫১	--

- ১১। **উপকারভোগীদের মতামত:** পরিদর্শনের সময় স্থানীয় জনগণের সংগে আলাপ হয়েছে। তারা জানিয়েছেন যে, প্রকল্পটি বাস্তবায়নের ফলে সড়কটি প্রশস্ত হওয়াতে যানজট হ্রাস পেয়েছে। এছাড়া এ অংশের নর্দমা নির্মাণের ফলে এখন আর জলাবদ্ধতা সৃষ্টি হয় না।
- ১২। **প্রকল্প পরিচালক সম্পর্কিত তথ্য :** প্রকল্পের শুরু থেকে শেষ পর্যন্ত ২ জন কর্মকর্তা প্রকল্প পরিচালকের দায়িত্ব পালন করেছেন। প্রকল্প পরিচালক সংক্রান্ত তথ্যাদি নিচে প্রদান করা হলঃ

নাম ও পদবী	পূর্ণকালীন	খন্ডকালীন	যোগদানের তারিখ	বদলীর তারিখ
লেফটেন্যান্ট কর্নেল মোহাম্মদ নূর হোসাইন, পিএসসি	-	□	২৫.০১১.২০১৩	১০.০১. ২০১৪
লেফটেন্যান্ট কর্নেল মোঃ মাহফুজার রহমান, পিএসসি	-	□	১১.০১.২০১৪	প্রকল্পের মেয়াদ পর্যন্ত

১৩। প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জনঃ

পরিকল্পিত উদ্দেশ্য	অর্জিত ফলাফল
ঢাকা সেনানিবাসের মানিকদী বাজার হতে সিগন্যাল গেইট এবং সিগন্যাল গেইট হতে আইএসএসবি গেট পর্যন্ত মোট ২.৬০ কিঃমিঃ সড়ক প্রশস্তকরণ ও উন্নয়নের মাধ্যমে উক্ত এলাকায় সুষ্ঠু সড়ক যোগাযোগ ব্যবস্থা গড়ে তোলাই প্রকল্পের মূল উদ্দেশ্য।	প্রকল্পটি বাস্তবায়নের ফলে সড়কটি প্রশস্ত হয়েছে। এর ফলে উক্ত এলাকায় সড়ক যোগাযোগ উন্নত হয়েছে।

১৪। উদ্দেশ্য পুরোপুরি অর্জিত না হলে এর কারণ:প্রযোজ্য নয়।

১৫। অডিট সংক্রান্ত: প্রকল্পটির আওতায় সেনাবাহিনী কর্তৃক ইন্টারনাল অডিট সম্পন্ন হয়েছে এবং এতে কোন আপত্তি পাওয়া যায়নি। প্রকল্প পরিচালক জানিয়েছেন প্রকল্পটি এক্সটারনাল অডিট করা হয়নি।

১৬। প্রকল্প বাস্তবায়ন সমস্যা:

প্রকল্পটি বাস্তবায়নে কোন উল্লেখযোগ্য সমস্যা সৃষ্টি হয়নি।

১৭। সুপারিশ:

১৭.১ প্রকল্পটির External Audit সম্পাদনের ব্যবস্থা গ্রহণ করতে হবে এবং এতে কোন আপত্তি উত্থাপিত হলে তা নিষ্পত্তির উদ্যোগ গ্রহণ করতে হবে।

“দোহার (কার্তিকপুর) -বাররা-বালিরটেক (বারিয়া ব্রীজ) সড়ক নির্মাণ”

শীর্ষক প্রকল্পের মূল্যায়ন প্রতিবেদন

(সমাপ্তঃ জুন, ২০১৪)

- ১। প্রকল্পের নাম : দোহার (কার্তিকপুর)-বাররা-বালিরটেক (বারিয়া ব্রীজ) সড়ক নির্মাণ
- ২। বাস্তবায়নকারী সংস্থা : সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর।
- ৩। প্রশাসনিক মন্ত্রণালয়/বিভাগ : সড়ক পরিবহন ও সেতু মন্ত্রণালয়/সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ।
- ৪। প্রকল্পের বাস্তবায়ন সময় ও ব্যয় :

(লক্ষ টাকায়)

প্রাক্কলিত ব্যয় (প্রঃসাঃ)		প্রকৃত ব্যয় (প্রঃ সাঃ)	পরিকল্পিত বাস্তবায়নকাল		প্রকৃত বাস্তবায়নকাল	অতিরিক্ত ব্যয় (মূল প্রাক্কলিত ব্যয়ের %)	অতিরিক্ত সময় (মূল বাস্তবায়ন কালের %)
মূল	সর্বশেষ সংশোধিত		মূল	সর্বশেষ সংশোধিত			
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮
৩২৭৭.৮৫	(-)	৩১৬০.০০	০১-০৯-২০০৮	-	০১-০৯-২০০৮	-	১০০%
(-)		(-)	থেকে ৩০-০৬-২০১১		থেকে ৩০-০৬-২০১৪		

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

৬। প্রকল্পের অঙ্গভিত্তিক বাস্তবায়ন (পিসিআর অনুসারে):

1	Items of Work (as per PP)	Unit	Target (as per PP)		Actual Progress	
			Financial	Physical (Quantity)	Financial	Physical (Quantity)
1	2	3	4	5	6	7
A	Revenue Component					
1.	Petrol & Lubricant	L.S	15.00			
2.	Stationery seal & Stamp	L.S	2.50			
3.	Testing Fee	L.S	1.50			
B	Capital Component					
C	Civil works					
1	Plantation	Km	13.80	23.00		
2	Earth Work	cum	906.70	604.66	763.05	508.86
3	Construction of Pavement (Dev)	Km	864.65	14.00	914.65	10.83
4	Pavement Strengthening, Widening	Km	369.63	9.00	768.90	18.72

	Items of Work (as per PP)	Unit	Target (as per PP)		Actual Progress	
			Financial	Physical (Quantity)	Financial	Physical (Quantity)
5	Hard shoulder	Km	518.04	23.00	431.40	20.76
6	Protective Work	M	268.86	2700.00	268.00	2700.00
7	Road Safety Work	LS	10.00	LS	4.00	LS
	Maintenance during construction			LS	10.00	
1	Physical Contingency (2%)		59.23			
2	Price Contingency (3%)		236.93			
			3277.85		3160.00	

৭। প্রকল্প পরিচালক সংক্রান্ত তথ্যাদিঃ

ক্র নং	নাম ও পদবী	কার্যধরণ	একাধিক প্রকল্পের দায়িত্ব	তারিখ	
				যোগদান	বদলী
১.	Md. Habibul Hoque ACE, RHD, Dhaka Zone, Dhaka	না	হ্যাঁ	২৬/০২/২০১৩	০৯/০৭/২০১৪
২.	Md. Mafizul Islam ACE, RHD, Dhaka Zone, Dhaka	না	হ্যাঁ	১২/০১/২০০১২	৩১/০১/২০১৩
৩.	Md. Abdul Quddus ACE, RHD, Dhaka Zone, Dhaka	না	হ্যাঁ	০২/০২/২০১১	১০/০১/২০১২
৪.	Shabuddin ACE, RHD, Dhaka Zone, Dhaka	না	হ্যাঁ	০৯/০২/২০১০	০২/০২/২০১১

সংশ্লিষ্ট ছক পর্যালোচনায় দেখা যায়, বর্ণিত প্রকল্পে মোট ৪ জন প্রকল্প পরিচালক দায়িত্ব পালন করেছেন। তাঁদের অধিকাংশের মেয়াদ ১ বছরের ও কম। বর্ণিত প্রকল্পের ক্ষেত্রে ৩ বছর মেয়াদে ৩২৩৭.৮৫ লক্ষ টাকায় প্রকল্পটি বাস্তবায়নের নিমিত্তে অনুমোদন করা হলেও প্রকল্পের প্রকৃত ব্যয় হয়েছে ৩১৬০.০০ লক্ষ টাকা এবং বাস্তবায়ন সময় লেগেছে ৬ বছর। অর্থাৎ ব্যয় বৃদ্ধি না পেলেও বাস্তবায়নকাল বৃদ্ধি পেয়েছে ১০০%। ফলে যথাসময়ে প্রকল্পের সুফল হতে জনগণ বঞ্চিত হয়েছে। ঘন ঘন প্রকল্প পরিচালক বদলের প্রেক্ষিতে প্রকল্প পরিচালকগণ প্রকল্পের কাজে যথাযথভাবে মনোনিবেশ করতে পারেন না বিধায় প্রকল্পের বাস্তবায়ন বিঘ্নিত হয়েছে।

৮। ক্রয় সংক্রান্ত তথ্যাদিঃ

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

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

ক্রয় বিবরণী	(লক্ষ টাকায়)				
	দরপত্র			কাজ সমাপ্তির তারিখ	
	চুক্তিমূল্য	আহবানের তারিখ	চুক্তি স্বাক্ষর	চুক্তি অনুযায়ী	প্রকৃত
১	৩	৪	৫	৬	৭
01 Construction of widening of embankment and flexible pavement at 10 th , 11 th , 12 th , 13 th , 14 th , 15 th & 16 th km	৯.২৫	২০/৪/১০	২৯/১১/১০	২৯/১১/১১	৩০/১২/১২

		(লক্ষ টাকায়)				
	ক্রয় বিবরণী	দরপত্র			কাজ সমাপ্তির তারিখ	
		চুক্তিমূল্য	আহবানের তারিখ	চুক্তি স্বাক্ষর	চুক্তি অনুযায়ী	প্রকৃত
	১	৩	৪	৫	৬	৭
02	Strengthening and widening the existing pavement at 1 st km to 7 th km	৫.৮৫	১১/১১/১০	১৭/০২/১১	১৭/০২/১২	১৭/০২/১২
03	Remaining work for construction of flexible pavement and earth work at 7 th (p), 8 th (p), 9 th (p) & 17 th (p),	৪.৫৪	১২/০১/১৪	১৮/০৩/১৪	১৮/৩/১৪	২৯/৮/১৪
04	Construction of flexible pavement including hard shoulder at 14 th & 15 th km	২.১১	২২/১১/১০	০৯/০৩/১১	০৫/০৯/১১	৩১/১২/১৩

৯। সংশোধিত ডিপিপি বরাদ্দ ও অগ্রগতিঃ

(লক্ষ টাকায়)

অর্থবছর	সংশোধিত বরাদ্দ ও লক্ষ্যমাত্রা				টাকা অবমুক্তি	ব্যয় ও বাস্তব অগ্রগতি			
	মোট	টাকা	প্রকল্প সাহায্য	বাস্তব লক্ষ্যমাত্রা %		মোট	টাকা	প্রকল্প সাহায্য	বাস্তব অগ্রগতি %
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮	৯	১০
২০০৯-১০	২৮৮.০০	২৮৮.০০		৮.৭৯%	২৮৮.০০	২৮৮.০০	২৮৮.০০		৮.৭৯%
২০১০-১১	৮০০.০০	৮০০.০০		২৪.৪১%	৮০০.০০	৮০০.০০	৮০০.০০		২৪.৪১%
২০১১-১২	১২২.০০	১২২.০০		৩.৭২%	১২২.০০	১২২.০০	১২২.০০		৩.৭২%
২০১২-১৩	১০০০.০০	১০০০.০০		৩০.৫১%	১০০০.০০	১০০০.০০	১০০০.০০		৩০.৫১%
২০১৩-১৪	৯৫০.০০	৯৫০.০০		২৮.৯৮%	৯৫০.০০	৯৫০.০০	৯৫০.০০		২৮.৯৮%
মোট	৩১৬০.০০	৩১৬০.০০		১০০%	৩১৬০.০০	৩১৬০.০০	৩১৬০.০০		৯৬.৪০%

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

১১। সাধারণ পর্যবেক্ষণঃ

১১.১ প্রকল্পের পটভূমি ও উদ্দেশ্যঃ সড়কটি ঢাকা জেলার দোহার উপজেলা থেকে আরম্ভ হয়ে নবাবগঞ্জ উপজেলা হয়ে মানিকগঞ্জ জেলার হরিরামপুরে সমাপ্ত হয়েছে। এটি নির্মিত হলে পাটুরিয়া ফেরী ঘাটের সাথে মাওয়া ফেরী ঘাটের সরাসরি সড়ক যোগাযোগ স্থাপিত হবে। ফলে আরিচা ফেরী ঘাটে কোন সমস্যা দেখা দিলে যানবাহনসমূহ ঢাকা শহরে প্রবেশ না করে সরাসরি মাওয়া ঘাটে যেতে পারবে। সড়কটি নির্মিত হলে যানবাহনগুলো ১৫০ কিঃমিঃ এর পরিবর্তে ৭৫ কিঃমিঃ অতিক্রম করে ঢাকা পৌঁছাতে পারবে। এতে যানজট নিরসন হবে এবং সময় ও জ্বালানী খরচ কমবে। এর ফলে এ অঞ্চলের পাঁচ লক্ষ লোকের যাতায়াত সুবিধা হবে। এ অঞ্চলের মাছ, দুধ, মাংস, সজি, ধান ইত্যাদি পণ্য দ্রুততার সাথে এ সড়ক পথে ঢাকা শহরের চাহিদা পূরণ করতে সক্ষম হবে। এছাড়া পদ্মা নদীর পাড়ে পর্যটন কেন্দ্র স্থাপনের উজ্জ্বল সম্ভাবনা দেখা দিবে। এ প্রেক্ষিতে প্রকল্পটি গ্রহণ করা হয়।

উদ্দেশ্য: প্রকল্পের মূল উদ্দেশ্য হলো ২৩.০০ কিঃমিঃ দীর্ঘ দোহার (কার্তিকপুর)-বাররা-বালিরটেক (বাররিয়া সেতু) সড়ক (আওরঞ্জাবাদ বাজার সংযোগসহ) নির্মাণের মাধ্যমে মুন্সিগঞ্জ ও মানিকগঞ্জ জেলার মধ্যে সড়ক যোগাযোগ স্থাপন করা এবং পদ্মা নদীতে পাটুরিয়া ও মাওয়া ফেরী ঘাটের মধ্যে সরাসরি সড়ক যোগাযোগ স্থাপন করা।

১১.২ **প্রকল্পের অনুমোদন:** মূল প্রকল্পটি ২৮/০৪/২০০৯ তারিখে অনুষ্ঠিত একনেক সভায় ৩২৭৭.৮৭ লক্ষ টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে সেপ্টেম্বর, ২০০৮ হতে জুন, ২০১১ মেয়াদে বাস্তবায়নের নিমিত্তে অনুমোদিত হয়। পরবর্তীতে আইএমইডি'র সুপারিশক্রমে প্রকল্পটির মেয়াদ দুই দফায় জুন, ২০১৪ পর্যন্ত বৃদ্ধি করা হয়।

১১.৩ **সার্বিক আর্থিক ও বাস্তব অগ্রগতি:** প্রকল্পের আওতায় জুন, ২০১৪ পর্যন্ত ক্রমপুঞ্জিত আর্থিক অগ্রগতি হয়েছে ৩১৬০.০০ লক্ষ টাকা যা অনুমোদিত ব্যয় ৩২৭৮.০০ লক্ষ টাকার ৯৬.৪০% এবং বাস্তব অগ্রগতি ৯৬.৪০%।

১২। **প্রকল্প পরিদর্শন:** গত ২৩/০৭/২০১৫ তারিখে আইএমইডি কর্তৃক প্রকল্পটি সরেজমিন পরিদর্শন করা হয়। পরিদর্শনকালে মুন্সীগঞ্জ সড়ক বিভাগের উপ-বিভাগীয় প্রকৌশলী জনাব খায়রুল হাসান উপস্থিত ছিলেন। পরিদর্শন পর্যবেক্ষণ নিম্নরূপঃ

১২.১ **মাটির কাজ:** প্রকল্পের অনুমোদিত সংস্থান অনুযায়ী ২৩ কি:মি: এমব্যাংকমেন্ট গড়ে ৩.৮ মিটার হতে ৪.০ মিটার উচ্চতায় উন্নয়ন, ক্রেস্ট প্রশস্ত গড়ে ৪.৭৫ মিটার হতে ৭.৩২ মিটারে বর্ধিতকরণ এবং টো-প্রশস্ত গড়ে ১৪.০ মিটার হতে ২৩.৩২ মিটারে বর্ধিতকরণের লক্ষ্যে ৬.০৪৬৬ ল:ঘ:মি: মাটির সংস্থান রয়েছে। এজন্য ৯০৬.৭০ লক্ষ্য টাকা বরাদ্দ রয়েছে। প্রেরিত অনুমোদিত পিসিআর এর তথ্য অনুযায়ী ৫.০৮৮৬ ল:ঘ:মি: মাটি বাবদ ৭৬৩.০৫ লক্ষ্য টাকা ব্যয় করে এমব্যাংকমেন্ট উন্নয়ন সম্পন্ন করা হয়েছে। পরিদর্শনকালে এমব্যাংকমেন্টের গড় উচ্চতা ৪.০মিটার এবং ক্রেস্ট প্রশস্ততা ৭.৩২ মি: সঠিক পাওয়া গেলেও অনেক স্থানে সন্মাপ ১:২ যথাযথ পাওয়া যায়নি। বরং কিছু কিছু স্থানে রেইনকাট ও খাড়া ঢাল দেখা গেছে। এ বিষয়ে জিজ্ঞেস করা হলে নির্বাহী প্রকৌশলী জানান, ডিফেক্ট লায়াবিলিটি পিরিয়ড এর মধ্যে এমব্যাংকমেন্টের ত্রুটিগুলো সংশোধনের জন্য ঠিকাদারকে পত্র প্রদান করা হয়েছে। কাজ বুঝে পাওয়ার পর ঠিকাদারের জামানত পরিশোধ করা হবে।

১২.১ **ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট:** অনুমোদিত ডিপিপি অনুযায়ী ৩.৭ মিটার প্রশস্ততায় ১৪ কিঃমিঃ নতুন ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট নির্মাণ বাবদ ৮৬৪.৬৫ লক্ষ টাকা ও ৯ কিঃমিঃ পেভমেন্ট প্রশস্তকরণ ও মজবুতকরণবাবদ ৩৬৩.৬৩ লক্ষ টাকার সংস্থান ছিল। এছাড়া ০.৯ মিটার প্রশস্ততায় পেভমেন্টের উভয় পাশে ২৩কিঃমিঃ হার্ড সোল্ডার নির্মাণবাবদ ৫১৮.০৪ লক্ষ টাকার সংস্থান ছিল। প্রেরিত অনুমোদিত পিসিআর এর তথ্য অনুযায়ী, ১০.৮৩ কি:মি: নতুন ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট নির্মাণ পূর্বক ৯১৪.৬৫ লক্ষ টাকা, ১৮.৭২ কি:মি: পেভমেন্ট প্রশস্তকরণ ও মজবুতকরণপূর্বক ৭৬৮.৯০ লক্ষ টাকা এবং ২০.৭৬ কি:মি: হার্ড সোল্ডার নির্মাণপূর্বক ৪৩১.৪০ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে। প্রকৃত প্রয়োজনীয়তার ভিত্তিতে ও যথাযথ কর্তৃপক্ষের অনুমোদনক্রমে এ কাজ সম্পাদন করা হয়েছে মর্মে পরিদর্শনকালে আইএমইডিকে অবহিত করা হয়েছে। তবে এ জন্য ডিপিইসির সুপারিশক্রমে আন্ত:খাত সমন্বয় কিংবা ডিপিপি সংশোধন করা হয়নি যা পরিকল্পনা শৃংখলা পরিপন্থী। পরিদর্শনকালে বেশ কিছু স্থানে পটহোল, পেভমেন্টের কিনারা ভাংগা এবং সীলকোট উঠে গেছে দেখা গেছে। চেইনেজ কিঃমিঃ ০+৩০০, ৪+৬০০ ও ১৩+২৫০ তে পেভমেন্ট খুঁড়ে Base Type-1 ও Surfacing (Carpeting & Seal coat) এর thickness পাওয়া গেছে যথাক্রমে ১৫০ মি:মি: ও ৪০ মি:মি: (গ্রহণযোগ্য পরিমাপ যথাক্রমে ১৫০ মি:মি: ও ৪০ মি:মি:)। এছাড়া Base Type-1-এ পাথরঃবালুর অনুপাত পাওয়া গেছে আনুমানিক ৫০:৫০ (গ্রহণযোগ্য অনুপাত ৬৫:৩৫)। তিনটি বর্ষা মৌসুম অতিক্রান্ত হওয়া এবং অত্যধিক যানবাহন চলাচলের কারণে এরূপ হয়েছে মর্মে নির্বাহী প্রকৌশলী পরিদর্শনকালে আইএমইডিকে অবহিত করেন। তবে পাথর ও বালুর অনুপাত সঠিক রয়েছে মর্মে তিনি দাবী করেন।

পরিদর্শনকালে বাররা বাজার বাসস্ট্যান্ড সংলগ্ন চেইনেজ কি:মি: ৫+৬০০ হতে ৫+৮৫০ পর্যন্ত ২৫০ মিটার সড়ক এবং দুয়াইর নয়াবাড়ি ইউনিয়ন সংলগ্ন চেইনেজ কি:মি: ৬+২০০ হতে ৬+৩৫০ পর্যন্ত প্রায় ১৫০ মিটার সড়ক পদ্মা নদী গর্ভে বিলীন হয়ে গেছে। এলজিইডি নির্মিত সড়ক দ্বারা বর্তমানে কোনক্রমে সড়ক যোগাযোগ সচল আছে। তবে দুয়াইর পর এলজিইডি নির্মিত সড়কের প্রশস্ততা কম হওয়ায় ভারী যানবাহন চলাচল করতে পারছে না। যথাযথ সমীক্ষা এবং রক্ষাপ্রদ কাজের সংস্থান না রেখে প্রকল্প বাস্তবায়ন করায় প্রকল্পের দুটি স্থানের প্রায় ৪০০ মিটার সড়ক নদীগর্ভে তলিয়ে গেছে। ফলে পাটুরিয়া ও মাওয়া ফেরী ঘাটের মধ্যে সরাসরি সড়ক যোগাযোগ ব্যাহত হচ্ছে এবং প্রকল্পের অর্জিত উদ্দেশ্য বজায় রাখা সম্ভব হয়নি।

১২.২ **রক্ষাপ্রদ কাজঃ** অনুমোদিত ডিপিপি অনুযায়ী ১৩৫.০০ ঘঃমিঃ গাইড ওয়াল (Class 10cc), ৪৩৩১.২৫ ঘঃমিঃ ব্রিক ওয়র্ক, ১৬৫০ বর্গ মিটার জিও টেক্সটাইল, ৯০০ মিটার আরসিসি প্যালাসাইডিং এবং ১৩৮০০.০০ টি বৃক্ষ রোপনের মাধ্যমে রক্ষাপ্রদ কাজের সংস্থান ছিল। এ জন্য ডিপিপিতে বৃক্ষ রোপন বাবদ ১৩.৮০ লক্ষ টাকা এবং অন্যান্য রক্ষাপ্রদ কাজ বাবদ ২৬৮.৮৬ লক্ষ টাকার সংস্থান ছিল। প্রেরিত পিসিআর এর তথ্য অনুযায়ী বৃক্ষ রোপন অঙ্ক বাবদ কোন অর্থ ব্যয় হয়নি এবং ২৭০০ মিটার রক্ষাপ্রদ কাজ বাবদ শতভাগ অর্থ ব্যয় করা হয়েছে। পরিদর্শনকালে চেইনেজ কিলোমিটার ২+৯০০ হতে ৩+০০, ৩+৮০০ হতে ৪+১০০, ৫+১০০ হতে ৫+২০০, ৫+৯০০ হতে ৬+০০, ৬+৬০০ হতে ৬+৯০০, ৯+৯০০ হতে ১০+০০, ১২+৭০০ হতে ১২+৮০০, ১৪+৪০০ হতে ১৪+৫০০ এবং ১৯+৭০০ তে গাইডওয়াল, আরসিসি প্লেট প্যালাসাইডিং এবং সিসি ব্লকের কাজ সম্পাদন করা হয়েছে দেখা গেছে। তবে বাররা বাজার বাসস্ত্যান্ড সংলগ্ন সড়কাংশ এবং দুয়াইর নয়াবাড়ি ইউনিয়ন সংলগ্ন সড়কাংশে রক্ষাপ্রদ কাজ করা হলেও নদী গর্ভে তলিয়ে যাওয়ায় দেখা যায়নি।

১৩। **প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জনঃ**

পরিকল্পিত	উদ্দেশ্য অর্জন
প্রকল্পের মূল উদ্দেশ্য হলো ২৩.০০ কিঃমিঃ দীর্ঘ দোহার (কার্তিকপুর)-বাররা-বালিরটেক (বাররিয়া সেতু) সড়ক (আওরঞ্জাবাদ বাজার সংযোগসহ) নির্মাণের মাধ্যমে মুন্সিগঞ্জ ও মানিকগঞ্জ জেলার মধ্যে সড়ক যোগাযোগ স্থাপন করা এবং পদ্মা নদীতে পাটুরিয়া ও মাওয়া ফেরী ঘাটের মধ্যে সরাসরি যোগাযোগ স্থাপন করা।	২৩.০০ কিঃমিঃ দীর্ঘ দোহার (কার্তিকপুর)-বাররা-বালিরটেক (বাররিয়া সেতু) সড়ক (আওরঞ্জাবাদ বাজার সংযোগসহ) নির্মিত হওয়ায় মুন্সিগঞ্জ ও মানিকগঞ্জ জেলার মধ্যে সড়ক যোগাযোগ স্থাপিত হয়েছে। তবে বাররা বাজার বাসস্ত্যান্ড সংলগ্ন চেইনেজ কিঃমিঃ ৫+৬০০ হতে ৫+৮৫০ পর্যন্ত ২৫০ মিটার সড়ক এবং দুয়াইর নয়াবাড়ি ইউনিয়ন সংলগ্ন চেইনেজ কিঃমিঃ ৬+২০০ হতে ৬+৩০০ পর্যন্ত প্রায় ১৫০ মিটার সড়ক পদ্মা নদী গর্ভে বিলীন হয়ে যাওয়ায় পাটুরিয়া ও মাওয়া ফেরী ঘাটের মধ্যে সরাসরি সড়ক যোগাযোগ ব্যাহত হচ্ছে এবং প্রকল্পের অর্জিত উদ্দেশ্য বজায় রাখা সম্ভব হয়নি।

১৪। **উদ্দেশ্য অর্জিত না হয়ে থাকলে তার কারণঃ** বাররা বাজার বাসস্ত্যান্ড সংলগ্ন চেইনেজ কিঃমিঃ ৫+৬০০ হতে ৫+৮৫০ পর্যন্ত ২৫০ মিটার সড়ক এবং দুয়াইর নয়াবাড়ি ইউনিয়ন সংলগ্ন চেইনেজ কিঃমিঃ ৬+২০০ হতে ৬+৩৫০ পর্যন্ত প্রায় ১৫০ মিটার সড়ক পদ্মা নদী গর্ভে বিলীন হয়ে গেছে। এলজিইডি নির্মিত সড়ক দ্বারা বর্তমানে কোনক্রমে সড়ক যোগাযোগ সচল আছে। তবে দুয়াইর পর এলজিইডি নির্মিত সড়কের প্রশস্ততা কম হওয়ায় ভারী যানবাহন চলাচল করতে পারছে না। যথাযথ সমীক্ষা এবং রক্ষাপ্রদ কাজের সংস্থান না রেখে প্রকল্প বাস্তবায়ন করায় প্রকল্পের দুটি স্থানের প্রায় ৪০০ মিটার সড়ক নদীগর্ভে তলিয়ে গেছে। ফলে পাটুরিয়া ও মাওয়া ফেরী ঘাটের মধ্যে সরাসরি সড়ক যোগাযোগ ব্যাহত হচ্ছে এবং প্রকল্পের অর্জিত উদ্দেশ্য বজায় রাখা সম্ভব হয়নি।

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

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

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

১৮। মতামত/সুপারিশঃ

- ১৮.১ প্রকল্পটি বাস্তবায়নে মূল অনুমোদিত সময়ের তুলনায় অতিরিক্ত সময় ব্যয় হয়েছে ৩ বছর (১০০%)। ডিপিপি'র লক্ষ্যমাত্রার বিপরীতে এডিপিতে অর্থ বরাদ্দের স্বল্পতার কারণে এমনটি হয়েছে। ভবিষ্যতে মন্ত্রণালয় ও সংস্থা অনুমোদিত মেয়াদে প্রকল্পের বাস্তবায়ন সমাপ্তির লক্ষ্যে অর্থ বরাদ্দের প্রয়োজনীয় পদক্ষেপ গ্রহণ করবে (অনু: ৪);
- ১৮.২ প্রকল্পটি বাস্তবায়নে ৪(চার) বার প্রকল্প পরিচালক পরিবর্তন করা হয়েছে। ঘন ঘন প্রকল্প পরিচালক বদলের প্রেক্ষিতে প্রকল্প পরিচালকগণ প্রকল্পের কাজে যথাযথভাবে মনোনিবেশ করতে পারেন না। ফলে প্রকল্পের বাস্তবায়ন বিঘ্নিত হওয়ার পাশাপাশি গুণগতমান নিশ্চিত করা করা সম্ভব হয় না। মন্ত্রণালয় বিষয়টি গুরুত্বের সাথে বিবেচনা করে প্রয়োজনীয় উদ্যোগ গ্রহণ করবে (অনু:৭);
- ১৮.৩ প্রকল্পটির বিভিন্ন অংগ ও ব্যয়ের হ্রাস-বৃদ্ধি ঘটলেও ডিপিইসি'র সুপারিশক্রমে আন্তঃঅঙ্গ সমন্বয় কিংবা প্রকল্পটি সংশোধন করা হয়নি যা পরিকল্পনা শৃঙ্খলা পরিপন্থি। মন্ত্রণালয় বিষয়টি খতিয়ে দেখবে (অনু: ১২.১)।
- ১৮.৪ যথাযথ সমীক্ষা এবং রক্ষাপ্রদ কাজের সংস্থান না রেখে প্রকল্প বাস্তবায়ন করায় প্রকল্পের দুটি স্থানের প্রায় ৪০০ মিটার সড়ক নদীগর্ভে তলিয়ে গেছে। মন্ত্রণালয় বিষয়টি খতিয়ে দেখবে এবং প্রকৃত কারণ, সমস্যার গভীরতা ও পাটুরিয়া-মাওয়া ফেরিঘাটের মধ্যে নিরবচ্ছিন্ন সড়ক যোগাযোগ স্থাপনের লক্ষ্যে করণীয় নির্ধারণ করে প্রয়োজনীয় কার্যক্রম গ্রহণ করবে;
- ১৮.৫ প্রকল্পের আওতায় নির্মিত সড়ক বাধের যে সকল স্থানে খাড়া ঢাল ও রেইন কাট সৃষ্টি হয়েছে তা চিহ্নিত পূর্বক দ্রুত মেরামতের উদ্যোগ নিতে হবে (অনু: ১২.১);
- ১৮.৬ Base Type-1-এ পাথরঃবালুর অনুপাত অনুমোদিত স্পেসিফিকেশন অনুযায়ী যথাযথ পাওয়া যায়নি। বিষয়টি মন্ত্রণালয় খতিয়ে দেখবে এবং গুণগতমান রক্ষার স্বার্থে ভবিষ্যতে প্রকল্প বাস্তবায়নের সময় পেভমেন্টের বিভিন্ন লেয়ারে মেটারিয়ালের অনুপাত অনুমোদিত ডিজাইন অনুযায়ী নিশ্চিতকরণের বিষয়টি মন্ত্রণালয় ও সংস্থা বিবেচনা করবে (অনু: ১২.১)।
- ১৮.৭ প্রকল্পের আওতায় নির্মিত সড়কের যে সকল স্থানে সীল কোট উঠে গেছে তা চিহ্নিতপূর্বক দ্রুত সংস্কার করতে হবে (অনু: ১২.১);
- ১৮.৮ সমাপ্ত প্রকল্পটির সত্ত্বর External Audit সম্পাদনের বিষয়টি মন্ত্রণালয় বিবেচনা করতে পারে (অনু: ১৭); এবং
- ১৮.৯ অনুচ্ছেদ ১৮.১ হতে ১৮.৮ এর বিষয়ে গৃহীত ব্যবস্থা মন্ত্রণালয় আগামী ১ মাসের মধ্যে আইএমইডিকে অবহিত করবে।

**“জেলা সড়ক উন্নয়ন (খুলনা জোন) (সংশোধিত)’শীর্ষক প্রকল্পের
সমাপ্তি মূল্যায়ন প্রতিবেদন
সমাপ্তঃ জুন, ২০১৪)**

- ১। প্রকল্পের অবস্থান : খুলনা, বাগেরহাট, সাতক্ষীরা, যশোর, কুষ্টিয়া, মেহেরপুর, ঝিনাইদহ এবং নড়াইল।
- ২। বাস্তবায়নকারী সংস্থা : সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর।
- ৩। প্রশাসনিক মন্ত্রণালয়/বিভাগ : সড়ক পরিবহন ও সেতু মন্ত্রণালয়/ সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর।
- ৪। প্রকল্পের বাস্তবায়ন সময় ও ব্যয় :

(লক্ষ টাকায়)

প্রাক্কলিত ব্যয়		প্রকৃত ব্যয়	পরিকল্পিত বাস্তবায়নকাল		প্রকৃত বাস্তবায়নকাল	অতিক্রান্ত ব্যয় (মূল প্রাক্কলিত ব্যয়ের %)	অতিক্রান্ত সময় (মূল বাস্তবায়ন কালের %)
মূল	সর্বশেষ সংশোধিত		মূল	সর্বশেষ সংশোধিত			
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮
২৯০৩৪.৭০	৩০৬৩১.৪৬	২৫৮৪১.৮২	জানুয়ারী, ২০০৯ হতে ডিসেম্বর, ২০১১	জানুয়ারী, ২০০৯ হতে ডিসেম্বর, ২০১২	জানুয়ারী, ২০০৯ হতে জুন, ২০১৪	১০.৯৯৭%	৮৩.৩৩%

৫। প্রকল্পের অংগভিত্তিক বাস্তবায়ন

(লক্ষ টাকায়)

ক্র নং	ডিপিপি অনুযায়ী কাজের অংগ	একক	ডিপিপি অনুযায়ী পরিকল্পিত লক্ষ্যমাত্রা		প্রকৃত বাস্তবায়ন	
			বাস্তব	আর্থিক	বাস্তব (%)	আর্থিক (%)
১	২	৩	৪	৫	৬	৭
1.	Plantation	km	6.00	10.01	2.50	4.17
2.	Earthwork: Construction of Road embankment	Lac Cum	476.27	4.33	929.18	6.414
3.	Earthwork: Widening/Raising of Road Embankment	Lac Cum	2481.68	19.13	1522.73	11.823
4.	Flexible Pavement: New Construction	km	6212.68	154.22	5335.08	122.05
5.	widening	km	739.49	43.00	838.27	40.52
6.	Strengthening	km	2246.48	130.52	1889.92	104.845
7.	Re-construction	km	2521.96	106.31	2266.83	69.64
8.	Hard Shoulder	km	938.78	45.00	923.36	42.00
9.	Surfacing (Carpeting and seal coat)	km	9677.01	520.82	7744.13	374.979

ক্র নং	ডিপিপি অনুযায়ী কাজের অংগ	একক	ডিপিপি অনুযায়ী পরিকল্পিত লক্ষ্যমাত্রা		প্রকৃত বাস্তবায়ন	
			বাস্তব	আর্থিক	বাস্তব (%)	আর্থিক (%)
১	২	৩	৪	৫	৬	৭
10.	Construction of RCC Culvert	Meter	3734.27	564.02	3116.77	426.57
11.	Protective Wok (RCC Pre-cast Palisading)	Meter	1140.61	25925.25	1004.77	21561.44
12.	Sign, Signal, KM Post	LS	128.37		111.88	LS
13.	Maintenance During Construction	LS	327.86		154.40	LS
	Total =		30631.46		25841.42	

৬। কাজ অসমাপ্ত থাকলে তার কারণ: প্রযোজ্য নয়।

৭। সাধারণ পর্যবেক্ষণ :

৭.১। **প্রকল্পের পটভূমি ও কার্যক্রম:** সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর কর্তৃক ৫৪২৬.১৫ কোটি টাকা প্রাক্কলিত ব্যয় সম্বলিত ৯টি গুচ্ছ প্রকল্প বার্ষিক উন্নয়ন কর্মসূচির আওতায় বাস্তবায়িত হয়ে আসছিল। সারা দেশব্যাপী বি স্তৃত এ সকল প্রকল্পে অসংখ্য গুচ্ছ প্রকল্প অন্তর্ভুক্ত থাকায় এগুলোর বাস্তবায়ন, পরিবীক্ষণ ও মূল্যায়ন করা অসম্ভব হয়ে পড়ে। এ প্রেক্ষিতে মাননীয় প্রধান উপদেষ্টার সভাপতিত্বে গত ১৬/০৮/২০০৭ তারিখে অনুষ্ঠিত সভায় যোগাযোগ মন্ত্রণালয়ের আওতায় বাস্তবায়নাধীন ৯টি গুচ্ছ প্রকল্প নিয়ে বিস্তারিত আলোচনা হয়। উক্ত সভায় যোগাযোগ মন্ত্রণালয়ের ৯টি গুচ্ছ প্রকল্পভুক্ত ৬৬৭টি উপ-প্রকল্পের মধ্যে ৪৩১টি উপ-প্রকল্প জুন, ২০০৮ এর মধ্যে সমাপ্ত করতে হবে এবং গুচ্ছ প্রকল্পের অবশিষ্ট ২৩৬টি উপ-প্রকল্প এবং “জেলা সড়ক উন্নয়ন (২য় পর্যায়)” প্রকল্পের ৫৮টি উপ-প্রকল্পের বাস্তবায়ন আলোচনার জন্য পরিকল্পনা কমিশনের সংশ্লিষ্ট সেক্টর কর্তৃক সভা আহবান করে নতুন প্রকল্প গ্রহণের ব্যাপারে প্রয়োজনীয় পদক্ষেপ গ্রহণ করার বিষয়ে সিদ্ধান্ত গৃহীত হয়। সে অনুযায়ী পরিকল্পনা কমিশনের সদস্য (ভৌত অবকাঠামো বিভাগ)-এর সভাপতিত্বে গত ৩০/০৩/২০০৮ তারিখে অনুষ্ঠিত আন্তঃমন্ত্রণালয় সভায় সওজ’র ৮টি জোনভিত্তিক ৮টি গুচ্ছ প্রকল্প মোট ২০০০.০০ কোটি টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে প্রণয়নের সিদ্ধান্ত হয়। উক্ত সভার সিদ্ধান্ত অনুযায়ী যোগাযোগ মন্ত্রণালয়ের সড়ক ও রেলপথ বিভাগ সওজ-এর খুলনা জোনের ৩৩টি গুরুত্বপূর্ণ জেলা সড়ক উন্নয়নের লক্ষ্যে ৩০৬.৩১৪৬ কোটি টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে প্রকল্পটি গ্রহণ করা হয়েছে।

৭.২. **প্রকল্পের আওতায় গৃহীত কার্যাবলী:**

প্রকল্পের আওতায় ১১ হেঃ ভূমি অধিগ্রহণ, ৮.৩৭ লঃঘঃমিঃ সড়ক বাঁধ নির্মাণে মাটির কাজ, ১৪.১৬ লঃঘঃমিঃ সড়ক বাঁধ প্রশস্তকরণ/উঁচুকরণে মাটির কাজ, ৬২.৫০ কিঃমিঃ এইচবিবি নির্মাণ, ৮৩.৪৮ কিঃমিঃ নতুন পেভমেন্ট নির্মাণ, ২০.৮০ কিঃমিঃ পেভমেন্ট প্রশস্তকরণ, ৭৪.৯৫ কিঃমিঃ সড়ক মজবুতকরণ, ৬৯.০৫ কিঃমিঃ সড়ক পুনঃনির্মাণ, ৫০.৭৫ কিঃমিঃ সড়কে হার্ডসোল্ডার নির্মাণ, ১১.৮৫ কিঃমিঃ সড়ক সংস্কার (WMBসহ কার্পেটিং ও সিলকোট), ৩৪৬.৪৪ কিঃমিঃ সার্ফেসিং (কার্পেটিং ও সিলকোট), ১৫মিঃ আরসিসি সেতু নির্মাণ, ৩৫০ মিঃ আরসিসি কালভার্ট নির্মাণ, ৫৭টি পাইপ কালভার্ট নির্মাণ, ১৮৪৮০ মিঃ রক্ষাপ্রদকাজ (আরসিসি প্রিকাস্ট পেলাসাইডিং), ৪৬ কিঃমিঃ সড়কে বৃক্ষরোপন, সাইন-সিগনাল-কিঃমিঃ পোস্ট স্থাপন, নির্মাণকালীন রক্ষণাবেক্ষণসহ আনুষঙ্গিক কাজ করা হয়েছে।

৭.৩। **প্রকল্প অনুমোদন এবং সংশোধন:** মূল প্রকল্পটি মোট ২৯০৩৪.৭০ লক্ষ টাকা (সম্পূর্ণ জিওবি) ব্যয়ে এবং জানুয়ারি ২০০৯ থেকে ডিসেম্বর ২০১১ মেয়াদে বাস্তবায়নের জন্য গত ১০/০২/২০০৯ তারিখে অনুমোদিত হয়। পরবর্তীতে প্রকল্পটি বিভাগীয় মূল্যায়ন কমিটির সুপারিশক্রমে ৩০৬৩১.৪৬ লক্ষ টাকা ব্যয়ে জানুয়ারি ২০০৯ থেকে ডিসেম্বর ২০১২ মেয়াদে বাস্তবায়নের জন্য মাননীয় যোগাযোগ মন্ত্রী কর্তৃক ০১/০৬/২০১১ তারিখে সংশোধন করা হয়। সর্বশেষ প্রকল্পটির মেয়াদ জুন ২০১৪ পর্যন্ত বৃদ্ধি করা হয়।

৮। **প্রকল্প পরিদর্শন:** আইএমইডি কর্তৃক প্রকল্পটি ১৩ ও ১৪ আগস্ট ২০১৫ তারিখে পরিদর্শন করা হয়। পরিদর্শনকালে খুলনা, যশোর, সাতক্ষীরা ও নড়াইল জেলার সংশ্লিষ্ট নির্বাহী প্রকৌশলীগণ এবং সওজ-এর সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তাগণ উপস্থিত ছিলেন। প্রকল্প এলাকা সরেজমিনে পরিদর্শন, প্রকল্প সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তাদের সঙ্গে আলোচনা, প্রাপ্ত তথ্য বিশ্লেষণ ও পিসিআর এর তথ্যের ভিত্তিতে প্রতিবেদনটি প্রণয়ন করা হয়েছে।

৮.১। **ফুলতলা-শাহপুর-মিস্কিমিল-ডুমুরিয়া সড়ক (খুলনা জেলা)** পরিদর্শনের সময় প্রকল্পের আওতায় গৃহীত খুলনা জেলার ৫টি উপ-প্রকল্পের মধ্যে ফুলতলা-শাহপুর-মিস্কিমিল-ডুমুরিয়া সড়কটি সরেজমিনে দেখা হয়। এ উপ-প্রকল্পের জন্য অনুমোদিত ডিপিপিতে ৮৮৬.৫০ লক্ষ টাকা বরাদ্দ ছিল। এ সড়কের কাজ সম্পাদনের জন্য ঠিকাদার প্রতিষ্ঠানের সঙ্গে ৮৮৩.৬৫ লক্ষ টাকায় ১৫/০৮/২০০৯ তারিখে চুক্তি স্বাক্ষরিত হয়। চুক্তি মোতাবেক ১৫/০৬/২০০৯ তারিখে কাজ সম্পাদনের কথা থাকলেও প্রকৃত কাজ সম্পাদনে ২৩/০১/২০১৩ পর্যন্ত সময় লেগে যায়। প্রকল্পের অনুমোদিত ডিপিপিতে এ সড়কের ৫.৫০ কি:মি: ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট নতুন নির্মাণ, ২১ কি:মি: কার্পেটিং ও সিলকোটসহ সার্ফেসিং, ৪ কি:মি: সড়ক স্ট্রেন্গেনিং, রক্ষণমূলক কাজ, ০.৪৫ লক্ষ ঘন মিটার সড়ক প্রশস্তকরণ/সড়ক বাঁধ উন্নয়নের কাজ অন্তর্ভুক্ত ছিল। জুন ২০১৪ পর্যন্ত প্রকল্পের এ সকল অঙ্গের সকল কাজ সমাপ্ত হয়েছে মর্মে নির্বাহী প্রকৌশলী, খুলনা আইএমইডি'কে অবহিত করেন। পরিদর্শনকালে দেখা যায় যে, সড়কের ২৬+০০০ মি:, ২৩+৭০০ মি:, ১৩+২০০ মি: চেইনেজে অসংখ্য পটহোল সৃষ্টি হয়েছে এবং সার্ফেসিং নষ্ট হয়ে সড়কটি চলাচলের অনুপযোগী হয়ে পড়েছে। এ ছাড়া পরিদর্শনের সময় সড়কের ২২+৫৪০ মি: চেইনেজ এবং ২১+৫০০ মি: চেইনেজে কয়েকটি বড় আকারের রেইনকাট দেখা যায়। এ বিষয়ে নির্বাহী প্রকৌশলী (সওজ), খুলনার দৃষ্টি আকর্ষণ করা হলে তিনি জানান যে, সড়কের নির্মাণ কাজ ২০১২ সালে শেষ হওয়ার পর এ সড়কের রক্ষণাবেক্ষণের জন্য কোন অর্থ ব্যয় করা হয়নি। ফলে সড়কের এই বেহাল দশা সৃষ্টি হয়েছে। এছাড়া পরিদর্শনের সময় ২৪+৩০০মি: চেইনেজের সড়কের একাংশ দেবে যেতে দেখা গিয়েছে। সড়কের পাশে একটি বড় পুকুর রয়েছে। কিন্তু এ পুকুর পাড়ে কোন প্যালিসেডিং না দেওয়াতে সড়কটি ক্ষতিগ্রস্ত হয়েছে। নির্বাহী প্রকৌশলী (সওজ), খুলনা আইএমইডিকে জানান যে, সড়কের প্যালিসেডিং নির্মাণের জন্য অনুমোদিত ডিপিপিতে মাত্র ৪০০ মিটারে প্রতিরক্ষামূলক কাজের সংস্থান ছিল। প্রকল্পের অনুমোদিত ডিপিপিতে এ অংশে প্যালিসেডিং নির্মাণের জন্য অর্থের সংস্থান ছিল না। সড়কের ক্ষতিগ্রস্ত অংশসমূহ যথাশীঘ্র সম্ভব মেরামতের উদ্যোগ গ্রহণ করা হবে মর্মে নির্বাহী প্রকৌশলী (সওজ), খুলনা আইএমইডিকে অবহিত করেন। পরিদর্শনের সময়ে প্রকল্পের আওতায় হাসানপুর বাজার, ফুলতলায় নির্মিত ৩টি কালভার্ট দেখা হয়। কালভার্টগুলো বাহ্যিকভাবে গুণগত মানসম্পন্ন মর্মে প্রতীয়মান হয়েছে।



পটহোল ও সার্ফেসিং নষ্ট হয়ে যাওয়া



পটহোল ও সার্ফেসিং নষ্ট হয়ে যাওয়া



পটহোল ও সার্ফেসিং নষ্ট হয়ে যাওয়া



প্যালিসেডিং না দেওয়াতে ক্ষতিগ্রস্ত সড়ক

৮.২। **তালা-ইসলামকাঠি-সুজনশা-পাটকেলঘাটা সড়ক (সাতক্ষীরা জেলা)** : পরিদর্শনের সময় 'খুলনা জেলা সড়ক উন্নয়ন' প্রকল্পের আওতায় সাতক্ষীরা জেলার বাস্তবায়িত 'তালা-ইসলামকাঠি-সুজনশা-পাটকেলঘাটা' উপ-প্রকল্পটি দেখা হয়। প্রকল্পের অনুমোদিত আরডিপিপিতে ০.৬২ লক্ষ ঘনমিটার মাটির কাজ, ৪.৮৩ কি:মি: নতুন ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট নির্মাণ, ২.৫৫ কি:মি: ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট স্ট্রেন্গেনিং, ১০.০৮৭ কি:মি: সড়ক কার্পেটিং ও সিলকোটসহ রিসার্ফেসিং, ১০৩৮.০০

মি: সড়কে আরসিসি প্রিকাস্ট প্যালিসেডিং নির্মাণের সংস্থান ছিল। পরিদর্শনের সময় সড়কের ০+৮৫৩ মিটার থেকে ১+০৫৩ মি:, ৬+৩৫০ মি: থেকে ৬+৬২৫ মি: এবং চেইনেজের ক্ষতিগ্রস্ত পেভমেন্ট পুন:নির্মাণ, সড়কের বিভিন্ন অংশে প্যালিসেডিং, ইউডেন নির্মাণ, সাইন পোস্ট নির্মাণের কাজ, ২+৮০০ মি:, ৩+৬০০ ও ৫+৬৬০ মিটারে নির্মিত ৩টি বক্স কালভার্ট, চেইনেজ ১+০৫৩ মি: থেকে ১+১৬০ মি:, ২+৪০০ মি: থেকে ৩+২০ মি:, ৩+২০০ মি: থেকে ৩+৬০০ মি:, ৩+৬০০ মি: থেকে ৪+৯০০ মি: ৫+৫০০ মি: থেকে ৬+৩৫০ মি:, ৬+৯০০ মি: থেকে ১০+০৮৭ মি: চেইনেজে ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট আংশিক পুন:নির্মাণ ও শক্তিশালীকরণের কাজ সরেজমিনে দেখা হয়। পরিদর্শনের সময় নির্মিত সড়কটি বাহ্যিকভাবে যানবাহন চলাচলের উপযোগী দেখতে পাওয়া যায়। তবে সড়কের ৯+৭০০ মিটার চেইনেজে প্যালিসেডিং-এ ব্যবহৃত বেশ কয়েকটি গাইড পোস্ট ভেঙে পুকুরের মধ্যে পড়ে যেতে দেখা যায়। এছাড়া সড়কের ০+৮৫৩ মি: চেইনেজ এবং ৪+৩৫০ মি: চেইনেজে রেইনকাট ও কার্পেটিং উঠে যেতে দেখা যায়। পিএমপির আওতায় এ সমস্ত ক্ষতিগ্রস্ত অংশ মেরামতের উদ্যোগ গ্রহণ করা হচ্ছে মর্মে নির্বাহী প্রকৌশলী (সওজ), সাতক্ষীরা আইএমইডিকে অবহিত করেন।



রেইনকাট ও কার্পেটিং উঠে যাওয়া অংশে চলমান সংস্কার কাজ



গাইড পোস্ট ভেঙে পুকুরের মধ্যে পড়ে যাওয়া

৮.৩। **কেশবপুর-বেতগ্রাম সড়ক (যশোর জেলা অংশ)** : পরিদর্শনের সময় প্রকল্পের আওতায় যশোর জেলায় বাস্তবায়িত 'কেশবপুর-বেতগ্রাম' উপ-প্রকল্পটি দেখা হয়। প্রকল্পের অনুমোদিত আরডিপিপিতে এ উপ-প্রকল্পের আওতায় ০.৩৩ লক্ষ ঘন মিটার মাটির কাজের জন্য ৪৯.৫০ লক্ষ টাকা, ৫.৫০ কি:মি: সড়কের নতুন ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট নির্মাণ কাজের জন্য ২৩৬.০৪ লক্ষ টাকা, ১০ কি:মি: সড়কের ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট পুন:নির্মাণের জন্য ৩৩০.০০ লক্ষ টাকা, ৩.০০ মি:মি: সড়কে হার্ডশোল্ডার নির্মাণের জন্য ৬৬.০০ লক্ষ টাকা, ১৮ কি:মি: সড়কের সার্ফেসিং এর জন্য ৩৩৩.০০ লক্ষ টাকা, ২৫০০ মি: সড়কের প্রতিরক্ষামূলক কাজের জন্য ১০০.০০ লক্ষ টাকা অন্তর্ভুক্ত ছিল। এ উপ-প্রকল্পের জন্য অনুমোদিত আরডিপিপিতে মোট ১৩০৯.৫৪ লক্ষ টাকার সংস্থান ছিল। পিসিআর অনুযায়ী এ কাজের চুক্তিমূল্য ১২১১.১২ লক্ষ টাকা। এ উপ-প্রকল্পের বিভিন্ন অংশের কাজ জুলাই ২০০৯ থেকে শুরু করে জুন ২০১৩ মেয়াদে সম্পাদিত হয়েছে। পরিদর্শনের সময় সড়কের ১১+৬০০মি:, ১৬+৮৮০মি:, ১৮+৬৮০ থেকে ২১+৫০০মি: চেইনেজে পেভমেন্ট পুন:নির্মাণ, ২১+৫০০ মি: থেকে ২৪+০০০মি: চেইনেজে আরসিসি প্যালিসেডিং, সড়ক বাঁধ ও ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট নির্মাণ, ২+০০০ থেকে ৩+০০০ মি: চেইনেজে কার্পেটিং, পটহোল মেরামতসহ ২৪+০০০ থেকে ২৬+৮৪০ মি: চেইনেজে সড়ক বাঁধ, ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট ও আরসিসি বক্স কালভার্ট নির্মাণ কাজ সরেজমিনে দেখা হয়। পরিদর্শনের সময় সড়কটি যানবাহন চলাচলের উপযোগী পাওয়া যায়। তবে সড়কের ২.০০ কি:মি: ও ৩য় কি:মি: এর মাঝখানে নানা স্থানে অংশে পটহোল, সার্ফেসিং উঠে যাওয়া এবং আনডুলেশন পরিলক্ষিত হয়। এ বিষয়ে নির্বাহী প্রকৌশলী, সওজ (যশোর) আইএমইডি'কে অবহিত করেন যে, অতিরিক্ত ওজনের ট্রাক চলাচলের কারণে সড়কের সার্ফেসিং নষ্ট হয়ে গিয়েছে। তিনি আরও জানান যে, সড়কের উভয় পার্শ্বে গভীর জলাশয়/পুকুর থাকার কারণে আনডুলেশন দেখা গিয়েছে। ক্ষতিগ্রস্ত সড়ক অংশসমূহ শীঘ্র মেরামতের উদ্যোগ গ্রহণ করা হবে মর্মে নির্বাহী প্রকৌশলী, সওজ (যশোর) আইএমইডি'কে অবহিত করেন।



পটহোল ও সার্ফেসিং উঠে যাওয়া



পটহোল ও সার্ফেসিং উঠে যাওয়া

৮.৪। **নড়াইল টাউন বাইপাস সড়ক (নড়াইল জেলা):** পরিদর্শনের সময় “খুলনা জেলা সড়ক উন্নয়ন” শীর্ষক প্রকল্পের আওতায় নড়াইল জেলায় বাস্তবায়িত ‘নড়াইল টাউন বাইপাস সড়ক’ শীর্ষক উপ-প্রকল্পটি সরেজমিনে দেখা হয়। এ উপ-প্রকল্পের আওতায় অনুমোদিত আরডিপিপিতে ০.০৩৩ লক্ষ ঘন মিটার মাটির কাজ, ১.৫০ কি:মি: ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট শক্তিশালীকরণ, ৩.৮০ কি:মি: কার্পেটিং ও সিলকোটসহ সার্ফেসিং ইত্যাদি কাজের জন্য মোট ১১৭.৮৫ লক্ষ টাকা বরাদ্দ ছিল। পরিদর্শনের সময় সড়কের ১ম, ২য়, ৩য় ও ৪র্থ কি:মি: এ প্রিমিক্স বিটুমিনাস কার্পেটিং দিয়ে মেরামত, শিল্পী এস. এম সুলতান সেতুতে সাইন বোর্ড স্থাপন এবং সড়কের ২য় কি:মি:-এ মাটির কাজ, সেতুতে প্যালিসেডিং ও স্যান্ড ব্যাগ ডাম্পিং-এর কাজ দেখা হয়। নির্বাহী প্রকৌশলী (সওজ), নড়াইল আইএমইডি’কে জানান যে, সড়কের এ সমস্ত কাজ জুন ২০০৯ থেকে শুরু করে মার্চ ২০১৩-তে সম্পন্ন হয়েছে। পরবর্তীতে পিএমপি-এর আওতায় ২০১৪ সালে মেরামতের কাজ সম্পাদন করা হয়েছে। পরিদর্শনের সময় সড়কটি অক্ষত অবস্থায় দেখতে পাওয়া যায়। তবে এস. এম সুলতান সেতুর নড়াইল প্রান্তে রেইনকাট সৃষ্টি হয়েছে, যা মেরামত করা আবশ্যিক। নির্বাহী প্রকৌশলী (সওজ), নড়াইল এ বিষয়ে আইএমইডি’কে জানান যে, সড়কের এ অংশটি সত্বর মেরামতের প্রয়োজনীয় ব্যবস্থা গ্রহণ করা হবে।



সংস্কারকৃত সড়ক



সড়ক বাঁধে রেইনকাট

৯। **ক্রয় কার্যক্রম সংক্রান্ত তথ্য:** পিসিআর অনুযায়ী পরিদর্শনকৃত জেলাসমূহের ক্রয় কার্যক্রম সংক্রান্ত তথ্যাদি নিম্নরূপ:

তালিকা-ইসলামকাতি-সুজনশা-পাটকেলঘাটা সড়ক

Description of Procurement (goods/works/consultancy) as per bid document.	Tender/Bid/Propo sal Cost (in crore Taka)		Tender/Bid/Proposal		Date of completion of works/services and supply of goods	
	As per DPP	Contract Value	Invitation date	Contract signing/L.Co pening date	As per contract	Actual
1	2	3	4	5	6	7
Raising and Reconstruction of damaged pavement at ch: 0+853m to 1+053m of Tala-Islamkati-Sujonsha-Patkelghata Road, Under Road Division, Satkhira, during the year 2008-2009	0.1815	0.1807	13-05-2009	18-06-2009	18-07-2009	07-07-2009
Raising and Reconstruction at Ch: 6+350m to 6+625m of damaged pavement Tala-Islamkati-Sujonsha-Patakelghata Road, Under Road Division, Satkhira, during the year 2008-2009	0.2335	0.2324	13-05-2009	18-06-2009	02-08-2009	15-07-2009
Raising and Reconstruction at Ch: 6+625m to 6+896m of damaged pavement Tala-Islamkati-Sujonsha-Patakelghata Road, Under Road Division, Satkhira, during the year 2008-2009	0.2302	0.2296	13-05-2009	23-06-2009	07-08-2009	12-07-2009
Partial Re-construction & Strengthening of Flexible Pavement at Ch: 1+053 to 160, 2+400 to 3+200, 3+200 to 3+600, 3+600 to 4+900, 5+500 to 6+350 Tala-Islamkati-Sujonsha-Patakelghata Road, Under Road Division, Satkhira, during the year 2009-2010	2.4845	1.7152	30-07-2009	17-12-2009	17-12-2010	29-06-2010
Partial Re-construction & Strengthening of Flexible Pavement at Ch: 6+900m to 10+087m of Tala-Islamkati-Sujonsha-Patakelghata Road (Z-7613), Under Road Division, Satkhira, during the year 2009-2010	2.4845	1.5731	30-07-2009	17-12-2009	17-12-2010	31-08-2010
Construction of Palisading, U-drain, Kilometer post, Diorection Board & Installation of Sign, Signal Post at different Location of Tala-Islamkati-Sujonsha-Patakelghata Road (Road No: Z-7613), Under Road Division, Satkhira, during the year 2009-2010	0.2229	0.1741	13-04-2010	13-06-2010	13-08-2010	05-08-2010
Construction of 03 nos (1 Box-1.00m X 1.00 X 7.32m) RCC Box Culvert at Ch: 2+800m, 3+600m & 5+660m for Tala-Islamkati-Sujonsha-Patakelghata Road (Z-7603), Under Road Division, Satkhira, during the year 2009-2010	0.1747	0.1188	13-04-2010	14-06-2010	13-08-2010	12-08-2010
Carpeting and Seal coat with repair and Construction of R.C.C Palisiding At Ch: 0+000 to 0+753, 1+160 to 1+313 to 1+503, 1+633 to 1+803 & 2+133 to 2+430 to 2+430 of Tala-Islamkati-Sujonsha-Patakelghata Road Under Road Division, Satkhira, during the year 2009-2010	0.4552	0.5213	19-01-2011	05-05-2011	30-01-2012	28-01-2012

Description of Procurement (goods/works/consultancy) as per bid document.	Tender/Bid/Propo osal Cost (in crore Taka)		Tender/Bid/Proposal		Date of completion of works/services and supply of goods	
	As per DPP	Contract Value	Invitation date	Contract signing/L.Co opening date	As per contract	Actual
Construction of Brick Masonary U-drain at 5 th km (Sujonshah Bazar) of Tala-Islamkati-Sujonsha-Patakelghata Road, Road Under Road Division, Satkhira, during the year 2010-2011	0.0952	0.0949	19-01-2011	21-06-2011	20-08-2011	31-07-2011
Carpeting and Seal coat Ch: 2+00m to 2+500m of Asssuni-Shyamnagar Road, under Road Division, Satkhira, during the year 2008-2009						

কেশবপুর-বেতগ্রাম সড়ক

Description of Procurement (goods/works/consultancy) as per bid document.	Tender/Bid/Propo osal Cost (in crore Taka)		Tender/Bid/Proposal		Date of completion of works/services and supply of goods	
	As per PP	Contract Value	Invitation date	Contract signing/L.C opening date	As per contract	Actual
1	2	3	4	5	6	7
Reconstruction of Pavement at Ch: 11+600 to 16+880 & 18+680 to 21+500, Construction 1 No. RCC Box Culvert (2.00m×2.00m) & Protective work by RCC Palisading at different km of Keshobpur-Betgram Road (Road No. Z-7553) under Road Division, Jessore.	1309.54	324.27	7-30-2009	12-15-2009	12-15-2010	12-11-2010
Earthwork in Road Embankment, Construction of Flexible Pavement, Construction of RCC Box Culvert and protective work by RCC Palisading from ch. 21+500 to 24+000 of Keshobpur-Betgram Road (Road No. Z-7553) under Road Division, Jessore.		460.92	06-30/2011	10-10-2011	10-09-2012	06-29-2013
Carpeting Sealcoat work with Repair of Potholes, Depression & Edge Breaking from Ch. 2+000 to 3+000 of Keshobpur-Betgram Road under Road Division, Jessore.		17.33	04-12-2009	06-01-2009	07-16-2009	07-07-2009
Protective Work by RCC Palisading at 11 (p), 12 th (p) km of of Keshobpur-Betgram (Z-7553) under Road Division, Jessore.		3.34	05-04-2009	05-26-2009	06-25-2009	06-21-2009
Earthwork in Road Embankment, Construction of Flexible Pavement, Construction of RCC Box Culvert and protective work by RCC Palisading from ch. 24+000 to 26+840 of Keshobpur-Betgram Road under Road Division, Jessore.		392.11	06-30-2011	10-16-2011	10-15-2012	06-29/2013
Repair with surfacing work from Ch, 0+000 to 0+855 of Keshobpur-Betgram Road under Road Division, Jessore.		13.15	05-09-2011	06-09-2011	07-09-2011	06-27-2011

নড়াইল টাউন বাইপাস সড়ক

Description of Procurement (goods/works/consultancy) as per bid document.	Tender/Bid/Propo sosal Cost (in crore Taka)		Tender/Bid/Proposal		Date of completion of works/services and supply of goods	
	As per DPP	Contract Value	Invitation date	Contract signing/L.Co pening date	As per contract	Actual
1	2	3	4	5	6	7
Repairing with premix bituminous carpeting and seal coat works at 2 nd (p), 3 rd (p) & 4 th (p) km.	1.1785	0.3595	03-08-2009	13-12-2009	13.10.2010	03.05.2010
Repairing with premix bituminous carpeting and seal coat works at 1 nd (p), 2 rd (p) & 3 th (p) km.		0.2233	22-04-2009	22-03-2010	21-04-2010	07-04-2010
Strengthening work at 3 rd (p) & 4 th (p) km.		0.1812	06-03-2012	16-04-2012	15-06-2012	23-04.2012
Reflecting sign Board at Silpi S.M. Sultan Bridge & earth work 2 nd (p) km.		0.02	04-05-2009	20-06-2009	06-07-2009	25-06-2009
Repairing with premix bituminous carpeting and seal coat works at 2 nd (p), 2 rd (p) & 3 th (p) km.		0.0319	03-08-2009	28-11-2010	28.05-2011	06-01-2011
Repair of Base Type-II work at 3 rd (p) & 4 th (p) km.		0.0488	13-05-2010	20-06-2010	20-07-2010	15-07-2010
Emergency palisading & sand bag dumping work both side of Shipi S.M Sultan Bridge at 2 nd km.		0.0188	24-02-2013	04-03-2013	12-03-2013	09-03-2013

ফুলতলা-শাহপুর-মিক্সিমিল-ডুমুরিয়া সড়ক

Description of Procurement (goods/works/consultancy) as per bid document.	Tender/Bid/Propo sosal Cost (in crore Taka)		Tender/Bid/Proposal		Date of completion of works/services and supply of goods	
	As per PP	Contract Value	Invitation date	Contract signing/L.Co pening date	As per contract	Actual
1	2	3	4	5	6	7
Fhultala-Shadpur-Mikshimil-Dumuria Road	886.50	883.65	10-05-2009	15-06-2009	15-06-2009	23-01-2013

পরিদর্শনের সময় প্রকিউরমেন্ট সংক্রান্ত তথ্য প্রদানের জন্য অনুরোধ করা হলেও সংশ্লিষ্ট জেলার নির্বাহী প্রকৌশলীর দপ্তর হতে এ সংক্রান্ত তথ্যাদি সরবরাহ করা হয়নি। পিসিআর হতে প্রাপ্ত তথ্য বিশ্লেষণে দেখা যায় যে, ৪টি জেলার ক্রয় সংক্রান্ত কার্যক্রম পরিচালনার জন্য অনুমোদিত আরডিপিপিতে ১টি করে ওয়ার্ক প্যাকেজ থাকলেও প্যাকেজ ভেঙে সাতক্ষীরা জেলায় ১০টি, যশোর জেলায় ৬টি এবং নড়াইল জেলায় ৭টি প্যাকেজে ক্রয় কার্যক্রম সম্পাদিত হয়েছে। এভাবে প্যাকেজ ভাঙা হলে প্রকল্পের বাস্তবায়ন কাজ যথাযথভাবে সুপারভিশন করা সম্ভব হয় না। এর ফলে প্রকল্পের আওতায় সম্পাদিত কাজের গুণগতমান বজায় থাকে না এবং প্রকল্পের সুফল টেকসই করা সম্ভব নয়। এ প্রবণতা পরিহারের লক্ষ্যে ক্রয় কাজ সম্পাদনের জন্য বাস্তবতার নিরিখে ডিপিপিতে ওয়ার্ক প্যাকেজ নির্ধারণ করা এবং প্রকল্প বাস্তবায়নের সময় তা অনুসরণ করা আবশ্যিক মর্মে প্রতীয়মান হয়।

১০। **প্রকল্পের সার্বিক অগ্রগতি:** প্রকল্পের শুরু হতে জুন, ২০১৪ পর্যন্ত ক্রমপুঞ্জিত আর্থিক অগ্রগতি হয়েছে মোট ২৫৮৪১.৮২ লক্ষ টাকা, যা অনুমোদিত প্রাক্কলিত ব্যয়ের ৮৪.৩৬%। পিসিআর অনুযায়ী প্রকল্পের বছরভিত্তিক সংশোধিত এডিপি বরাদ্দ, অবমুক্ত ও ব্যয়ের চিত্র নিম্নরূপ:

(লক্ষ টাকায়)

অর্থ বছর	মূল ডিপিপি অনুযায়ী বরাদ্দ				সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী বরাদ্দ			
	মোট	টাকা	প্রঃ সাঃ	বাস্তব%	মোট	টাকা	প্রঃসাঃ	বাস্তব%
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮	৯
২০০৮-০৯	৫০০.০০	৫০০.০০	-	১.৭২%	৯৪৩.৬৭	৯৪৩.৬৭	-	৩.০৮%
২০০৯-১০	১১৫৮০.০০	১১৫৮০.০০	-	৩৯.৮৮%	৯১৮৩.৭৫	৯১৮৩.৭৫	-	২৯.৯৮%
২০১০-১১	১১৪২৭.০০	১১৪২৭.০০	-	৩৯.৩৬%	৩৪০০.০০	৩৪০০.০০	-	১১.১০%
২০১১-১২	৫৫২৭.৭০	৫৫২৭.৭০	-	১৯.০৪%	১১৪০২.৬৯	১১৪০২.৬৯	-	৩৭.২৭%
২০১২-১৩	-	-	-	-	৫৭০১.৩৫	৫৭০১.৩৫	-	১৮.৬১%
মোট =	২৯০৩৪.৭০	২৯০৩৪.৭০	-	১০০.০০%	৩০৬৩১.৪৬	৩০৬৩১.৪৬	-	১০০.০০%

অর্থ বছর	সংশোধিত এডিপি'তে বরাদ্দ প্রাপ্তি				অবমুক্তি	ব্যয়			
	মোট	টাকা	প্রঃ সাঃ	বাস্তব%		মোট	টাকা	প্রঃসাঃ	বাস্তব%
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮	৯	১০
২০০৮-০৯	৯৪৩.৬৭	৯৪৩.৬৭	-	৩.০৮%	৯৪৩.৬৭	৯৪৩.৬৭	৯৪৩.৬৭	-	৩.০৮%
২০০৯-১০	৯১৮৩.৭৫	৯১৮৩.৭৫	-	২৯.৯৮%	৯১৮৩.৭৫	৯১৮৩.৭৫	৯১৮৩.৭৫	-	২৯.৯৮%
২০১০-১১	৩৪০০.০০	৩৪০০.০০	-	১১.১০%	৫০০৫.৮৫	৫০০৫.৮৫	৫০০৫.৮৫	-	১৬.২৪%
২০১১-১২	১১৪০২.৬৯	১১৪০২.৬৯	-	৩৭.২৭%	৩৮৯৭.০০	৩৮৯৭.০০	৩৮৯৭.০০	-	১২.৬২%
২০১২-১৩	৫৭০১.৩৫	৫৭০১.৩৫	-	১৮.৬১%	৫৭৮৩.০০	৫৭৮৩.০০	৫৭৮৩.০০	-	১৮.৭৮%
২০১৩-১৪	-	-	-	-	১০২৮.৫৫	১০২৮.৫৫	১০২৮.৫৫	-	৮৪.৩৬%
মোট =	৩০৬৩১.৪৬	৩০৬৩১.৪৬	-	১০০.০০%	২৫৮৪১.৮২	২৫৮৪১.৮২	২৫৮৪১.৮২	-	৮৪.৩৬%

১১। **উপকারভোগীদের মতামত:** প্রকল্প এলাকা পরিদর্শনকালে স্থানীয় জনগণের সঙ্গে মত বিনিময়কালে জানা গিয়েছে যে, প্রকল্পটি বাস্তবায়নের ফলে প্রকল্প এলাকার বিভিন্ন জেলার মধ্যে যোগাযোগ ব্যবস্থার উন্নয়ন ঘটেছে। তবে খুলনা জেলার 'ফুলতলা-শাহপুর-মিল্লিমিল-ডুমুরিয়া সড়ক'টির অনেক অংশ ক্ষতিগ্রস্ত পড়ায় স্থানীয় জনগণকে দুর্ভোগ পোহাতে হচ্ছে মর্মে স্থানীয় লোকজন আইএমইডি'কে অবহিত করেন।

১২। **প্রকল্প পরিচালক সম্পর্কিত তথ্য:** পিসিআর অনুযায়ী প্রকল্পের শুরু থেকে শেষ পর্যন্ত ১৪ জন কর্মকর্তা প্রকল্প পরিচালকের দায়িত্ব পালন করেছেন। প্রকল্প পরিচালক সংক্রান্ত তথ্যাদি নিম্নে প্রদান করা হল:

ক্র নং	নাম ও পদবী	পূর্ণকালীন	খন্ডকালীন	যোগদানের তারিখ	বদলীর তারিখ
১।	কাজী মোহাম্মদ আলী অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী, সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর	□		০৭/০৩/২০১৩	৩০/০৬/২০১৪
২।	মোঃ গোলজার হোসাইন অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী, সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর	□		১৫/০২/২০১২	০৭/০৩/২০১৩
৩।	তাপস কুমার পাল অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী, সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর	□		১৯/০৭/২০১১	১৫/০২/২০১২
৪।	একেএম জিকরুল হক অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী, সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর		□	৩০/০৬/২০১১	১৯/০৭/২০১১

ক্র নং	নাম ও পদবী	পূর্ণকালীন	খন্ডকালীন	যোগদানের তারিখ	বদলীর তারিখ
৫।	মোঃ আব্দুল হালিম মিয়া অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী, সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর	☐		৩০/০২/২০১১	৩০/০৬/২০১১
৬।	মোঃ আব্দুল কুদ্দুস-২ অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী, সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর	☐		০৫/০১/২০১১	৩০/০২/২০১১
৭।	মোঃ শরিফুল ইসলাম অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী, সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর	☐		১৩/০৫/২০১০	০৫/০১/২০১১
৮।	তাপস কুমার পাল অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী, সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর	☐		১৬/০২/২০১০	১৩/০৫/২০১০
৯।	মোঃ আব্দুল খালেক অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী, সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর	☐		১১/০৫/২০০৯	১৬/০২/২০১০
১০।	মোঃ আব্দুল কাসেম ভূঁইয়া অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী, সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর	☐		১২/০৩/২০০৯	১১/০৫/২০০৯
১১।	বিশ্বজিত দে অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী, সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর	☐		২৫/০৯/২০০৮	২৬/০২/২০০৯
১২।	মোঃ হামিদুর রহমান অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী, সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর	☐		১৮/০৮/২০০৮	২৫/০৯/২০০৮
১৩।	বিশ্বজিত দে অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী, সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর		☐	০৩/০৮/২০০৮	১৮/০৮/২০০৮
১৪।	মোঃ হামিদুর রহমান অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী, সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর	☐		২০/০৩/২০০৮	০৩/০৮/২০০৮

১৩। প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জন:

পরিকল্পিত উদ্দেশ্য	অর্জিত ফলাফল
প্রকল্পের মূল উদ্দেশ্য হলো- সওজ-এর খুলনা জোনের আওতাধীন সড়ক বিভাগের ৩১টি গুরুত্বপূর্ণ জেলা সড়কের উন্নয়নের মাধ্যমে সরাসরি সড়ক যোগাযোগ স্থাপন।	প্রকল্প বাস্তবায়নের ফলে সওজ-এর খুলনা জোনের ৮টি জেলার মধ্যে সরাসরি সড়ক যোগাযোগ স্থাপিত হয়েছে।

১৪। উদ্দেশ্য পুরোপুরি অর্জিত না হলে এর কারণ: প্রযোজ্য নয়।

১৫। অডিট সংক্রান্ত: প্রকল্পের ইন্টারন্যাশনাল ও এক্সটারনাল অডিট সম্পন্ন হয়েছে। এতে বড় কোন আপত্তি উত্থাপিত হয়নি।

১৬। প্রকল্প বাস্তবায়ন সমস্যা:

১৬.১ ঘন ঘন প্রকল্প পরিচালক বদলী : প্রকল্পটি জানুয়ারী, ২০০৯ হতে জুন, ২০১৪ মেয়াদে বাস্তবায়িত হয়েছে। ০৫ (পাঁচ) বছর মেয়াদে বাস্তবায়িত প্রকল্পে মোট ১৪ (চৌদ্দ) জন প্রকল্প পরিচালক নিয়োগ দেওয়া হয়েছে। ঘন ঘন প্রকল্প পরিচালক বদল হলে প্রকল্পের কাজ যথাযথভাবে তদারকি বিঘ্নিত হয়। এর ফলে প্রকল্পের কার্যক্রম গুণগত মান বজায় রেখে সম্পাদন করা সম্ভব হয় না। প্রকল্পের সুফল সুবিধাভোগীদের নিকট ঠিকমত পৌঁছে দেয়া এবং টেকসই করার লক্ষ্যে ভবিষ্যতে এ ধরনের বড় প্রকল্পে স্থায়ী প্রকল্প পরিচালকের পদায়ন করা আবশ্যিক।

১৬.২ ডিপিপি/আরডিপি অনুযায়ী বরাদ্দ না পাওয়া: প্রকল্পটির ১ম সংশোধনের পর ২০১১-১২ এবং ২০১২-১৩ অর্থ বছরে মাত্র ৩৮৯৭.০০ এবং ৩৮০০.০০ লক্ষ টাকা বরাদ্দ পাওয়া যায়, যেখানে সংশোধিত ডিপিপিতে যথাক্রমে ১১৪০২.৬৯ ও ৫৭০১.৩৫ লক্ষ টাকার সংস্থান ছিল। অনুমোদিত ডিপিপি অনুযায়ী বরাদ্দ না পাওয়ায় প্রকল্পটির বাস্তবায়ন ব্যাহত হয়।

এমটিবিএফভুক্ত মন্ত্রণালয় হিসেবে সড়ক পরিবহন ও সেতু মন্ত্রণালয় কর্তৃক প্রকল্পের ডিপিপি'র সংস্থান অনুযায়ী বরাদ্দের বিষয়টি পুঙ্খানুপুঙ্খভাবে যাচাই করা আবশ্যিক মর্মে প্রতীয়মান হয়। এছাড়া এমটিবিএফভুক্ত মন্ত্রণালয় হিসেবে নতুন প্রকল্প গ্রহণ করার পূর্বে সড়ক পরিবহন ও সেতু মন্ত্রণালয়ের থোক বরাদ্দ অনুযায়ী প্রকল্প গ্রহণ এবং নির্ধারিত সময়ে প্রকল্প সমাপ্তির লক্ষ্যে প্রয়োজনীয় অর্থ বরাদ্দ নিশ্চিতকরণসহ নিয়মিত মনিটরিং করা প্রয়োজন।

১৬.৩ প্রকল্পের বাস্তবায়ন মেয়াদকাল বৃদ্ধি ও ব্যয় বৃদ্ধি: মূল প্রকল্পটি মোট ২৯০৩৪.৭০ লক্ষ টাকা (সম্পূর্ণ জিওবি) ব্যয়ে এবং জানুয়ারি ২০০৯ থেকে ডিসেম্বর ২০১১ মেয়াদে বাস্তবায়নের জন্য গত ১০/০২/২০০৯ তারিখে অনুমোদিত হয়। পরবর্তীতে প্রকল্পটি বিভাগীয় মূল্যায়ন কমিটির সুপারিশক্রমে ৩০৬৩১.৪৬ লক্ষ টাকা ব্যয়ে জানুয়ারি ২০০৯ থেকে ডিসেম্বর ২০১২ মেয়াদে বাস্তবায়নের জন্য মাননীয় যোগাযোগ মন্ত্রী কর্তৃক ০১/০৬/২০১১ তারিখে সংশোধন করা হয়। পরবর্তীতে প্রকল্পটির মেয়াদ জুন ২০১৪ পর্যন্ত বৃদ্ধি করা হয়। অর্থাৎ প্রকল্পটির ব্যয় ১০.৯৯% এবং মেয়াদ ৮৩.৩৩% বৃদ্ধি পায়। প্রকল্পের সুফল যথাসময়ে সুবিধাভোগীদের নিকটে পৌঁছে দেয়া এবং দেশজ সম্পদের সর্বোত্তম ব্যবহার নিশ্চিতকল্পে ভবিষ্যতে প্রকল্প গ্রহণের সময় এ ধরনের প্রবণতা পরিহার করা আবশ্যিক।

১৭। মতামতঃ

- (ক) যথাসময়ে এবং সুষ্ঠু বাস্তবায়ন নিশ্চিতকরণের লক্ষ্যে বৃহদাকার প্রকল্পে স্থায়ী প্রকল্প পরিচালক নিয়োগ প্রদান নিশ্চিত করতে হবে (অনুচ্ছেদ-১২ ও ১৬.১);
- (খ) প্রকল্পের সুষ্ঠু বাস্তবায়নের লক্ষ্যে এমটিবিএফভুক্ত মন্ত্রণালয় হিসেবে সড়ক পরিবহন ও সেতু মন্ত্রণালয় কর্তৃক চলমান প্রকল্পসমূহের ডিপিপি'র সংস্থান অনুযায়ী বরাদ্দ প্রাপ্তির বিষয়টি পুঙ্খানুপুঙ্খভাবে যাচাই করে ভবিষ্যতে নতুন প্রকল্প গ্রহণ করার বিষয়টি বিবেচনায় নিতে হবে (অনুচ্ছেদ-১৬.২);
- (গ) আলোচ্য প্রকল্পটির টাইম ওভার রান ৮৩.৩৩% ও কষ্ট ওভার রান ১০.৯৯%। ভবিষ্যতে এ মন্ত্রণালয়ীয় প্রকল্প বাস্তবায়নে এ প্রবণতা নিরুৎসাহিত করতে হবে (অনুঃ ১৬.৩);
- (ঘ) সড়কে বিভিন্ন স্থানে বিদ্যমান রেইনকাট, পটহোল এবং নষ্ট হওয়া কার্পেটিং সংস্কারসহ প্যালিসেডিং নির্মাণের ব্যবস্থা গ্রহণ করতে হবে (অনুচ্ছেদ-৮.১ হতে অনুচ্ছেদ-৮.৪);
- (ঙ) প্রকল্পের আওতায় সম্পাদিত কাজের গুণগতমান সঠিক রাখা এবং প্রকল্পের সুফল টেকসই করার লক্ষ্যে অনুমোদিত ডিপিপিতে উল্লিখিত প্যাকেজ ভাঙার প্রবণতা পরিহার এবং বাস্তবতার নিরিখে ডিপিপিতে প্যাকেজ নির্ধারণ করতে হবে (অনুচ্ছেদ-৯);
- (চ) উপরের অনুচ্ছেদ ১৭ (ঘ) অনুযায়ী গৃহীত ব্যবস্থা সম্পর্কে আগামী ০১ (এক) মাসের মধ্যে আইএমইডি'কে অবহিত করতে হবে।

**“জেলা সড়ক উন্নয়ন (বরিশাল জোন)” শীর্ষক প্রকল্পের
সমাপ্তি মূল্যায়ন প্রতিবেদন।
(সমাপ্তিঃ জুন, ২০১৪)**

- ১। প্রকল্পের অবস্থান : বরিশাল ও গোপালগঞ্জ।
২। বাস্তবায়নকারী সংস্থা : সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর।
৩। প্রশাসনিক মন্ত্রণালয়/বিভাগ : সড়ক পরিবহন ও সেতু মন্ত্রণালয়/ সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর।
৪। প্রকল্পের বাস্তবায়ন সময় ও ব্যয়ঃ

(লক্ষ টাকায়)

প্রাক্কলিত ব্যয়		প্রকৃত ব্যয়	পরিকল্পিত বাস্তবায়নকাল		প্রকৃত বাস্তবায়নকাল	অতিক্রান্ত ব্যয় (মূল প্রাক্কলিত ব্যয়ের %)	অতিক্রান্ত সময় (মূল বাস্তবায়ন কালের %)
মূল	সর্বশেষ সংশোধিত		মূল	সর্বশেষ সংশোধিত			
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮
২৭৪৯৭.২১	২৯৫৬৭.১৮	১৯০৩৮.০৩	জানুয়ারী, ২০০৯ হতে ডিসেম্বর, ২০১১	জানুয়ারী, ২০০৯ হতে জুন, ২০১৪	জানুয়ারী, ২০০৯ হতে জুন, ২০১৪	৬৪.৩৮%	১১৬.৬৬%

৫। **প্রকল্পের অংগভিত্তিক বাস্তবায়ন:**

(লক্ষ টাকায়)

ক্র নং	ডিপিপি অনুযায়ী কাজের অংগ	একক	ডিপিপি অনুযায়ী পরিকল্পিত লক্ষ্যমাত্রা		প্রকৃত বাস্তবায়ন	
			বাস্তব	আর্থিক	বাস্তব (%)	আর্থিক (%)
১	২	৩	৪	৫	৬	৭
1.	Arboriculture	Km.	4.20	7.00Km.	0.60	1.00
2.	LA	Hector	1441.87	20.08	566.44	8.23
3.	Earth work (New)	L.Cum	1795.89	9.41	552.02	2.88
4.	Earth work in widening	L.Cum	3009.00	17.00	1587.17	8.96
5.	Flexible Pavement:					
	a) New pavement with surfacing (Earthen Road)	KM.	2758.21	66.65	1930.57	46.65
	b) Re-constn. of Flexible pavement.	KM.	2424.41	69.35	2007.84	57.40
	c) Strengthening of Flexible pavement.	KM.	2490.39	114.17	2206.25	101.20
	d) Pavement (widening)	KM.	1019.78	43.50	1019.78	43.50
	e) Hard Shoulder	KM.	1442.57	65.84	333.46	14.86
	h) Surfacing (3.70dm)	KM.	5882.58	288.23	4505.43	220.92
	g) Surfacing (2x.90m)	KM.	237.37	16.43	227.00	16.25
6.	R.C.C Bridge	M/No	1226.32	122.28	1010.47	100.76

ক্র নং	ডিপিপি অনুযায়ী কাজের অংগ	একক	ডিপিপি অনুযায়ী পরিকল্পিত লক্ষ্যমাত্রা		প্রকৃত বাস্তবায়ন	
			বাস্তব	আর্থিক	বাস্তব (%)	আর্থিক (%)
১	২	৩	৪	৫	৬	৭
7.	PSB Bridge	M/No	1.49	38.30	1.49	38.38
8.	R.C.C. Bridge (super Structure)	M/No	192.08	49.80	192.08	49.80
9.	RCC Box Culvert	M/No	3301.89	672.33	1623.76	330.62
10.	Pipe Culvert	M/No	1.50	1.00	0.00	0.00
11.	Mattressing	SQM	50.03	7245.00	50.03	100.00
12.	RCC Plate Palisading	M.	1001.92	18782.35	432.21	8045.86
13.	Drain	M.	19.50	780.00	4.50	180.00
14.	Sign Signal	LS	74.59	-	25.01	180.00
15.	Maintenance Cost During Constn.	L.S	1191.63	-	761.92	-
Total:			29567.18	-	19038.03	-

৬। কাজ অসমাপ্ত থাকলে তার কারণ: অনুমোদিত আরডিপিপি'র সংস্থান অনুযায়ী এডিপি/আরএডিপি'তে বরাদ্দ না পাওয়ায় প্রকল্পের কাজ অসম্পূর্ণ রেখে প্রকল্পটি সমাপ্ত ঘোষণা করা হয়েছে।

৭। সাধারণ পর্যবেক্ষণ :

৭.১। প্রকল্পের পটভূমি ও কার্যক্রম: সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর কর্তৃক ৫৪২৬.১৫ কোটি টাকা প্রাক্কলিত ব্যয় সম্বলিত ৯টি গুচ্ছ প্রকল্প বার্ষিক উন্নয়ন কর্মসূচীর আওতায় বাস্তবায়িত হয়ে আসছিল। সারা দেশব্যাপী বিস্তৃত এ সকল প্রকল্পে অসংখ্য গুচ্ছ প্রকল্প অন্তর্ভুক্ত থাকায় এগুলোর বাস্তবায়ন পরিবীক্ষণ ও মূল্যায়ন করা সম্ভব হচ্ছে না। তৎকালীন মাননীয় প্রধান উপদেষ্টার সভাপতিত্বে গত ১৬/০৮/২০০৭ তারিখে অনুষ্ঠিত সভায় যোগাযোগ মন্ত্রণালয়ের আওতায় বাস্তবায়নাধীন গুচ্ছ প্রকল্পগুলো জুন/২০০৮ এ সমাপ্ত করতে হবে মর্মে সিদ্ধান্ত গৃহীত হয়। পরবর্তীতে অর্থাৎ গত ১১/১২/২০০৭ তারিখে অনুষ্ঠিত সভায় যোগাযোগ মন্ত্রণালয়ের আওতায় বাস্তবায়নাধীন ৯টি গুচ্ছ প্রকল্প নিয়ে বিস্তারিত আলোচনা হয়। উক্ত সভায় যোগাযোগ মন্ত্রণালয়ের ৯টি গুচ্ছ প্রকল্পভুক্ত ৬৬৭টি উপ-প্রকল্পের এবং “জেলা সড়ক উন্নয়ন (২য় পর্যায়)” প্রকল্পের ৫৮টি উপ-প্রকল্পের বাস্তবায়ন পদ্ধতি আলোচনার জন্য পরিকল্পনা কমিশনের সংশ্লিষ্ট সেক্টর কর্তৃক সভা আহবান করে নতুন প্রকল্প গ্রহণের ব্যাপারে প্রয়োজনীয় পদক্ষেপ গ্রহণ করার বিষয়ে সিদ্ধান্ত গৃহীত হয়। এ প্রেক্ষিতে পরিকল্পনা কমিশনের সদস্য (ভৌত অবকাঠামো বিভাগ)-এর সভাপতিত্বে গত ৩০.০৩.২০০৮ তারিখে অনুষ্ঠিত আন্তঃমন্ত্রণালয় সভায় সওজ'র ৮টি জোনভিত্তিক ৮টি গুচ্ছ প্রকল্প প্রণয়নের সিদ্ধান্ত গৃহীত হয়। উক্ত সভার সিদ্ধান্ত অনুযায়ী যোগাযোগ মন্ত্রণালয়ের সড়ক ও রেলপথ বিভাগ সওজ-এর বরিশাল জোনের ৪৭টি গুরুত্বপূর্ণ জেলা সড়ক উন্নয়নের লক্ষ্যে বিবেচ্য প্রকল্পটি গ্রহণ করা হয়েছে। প্রকল্পটির মূল উদ্দেশ্য হচ্ছে- সওজ-এর বরিশাল জোনের আওতাধীন সড়ক বিভাগের ৪৭টি গুরুত্বপূর্ণ জেলা সড়ক উন্নয়নের মাধ্যমে সরাসরি সড়ক যোগাযোগ স্থাপন।

৭.২. প্রকল্পের আওতায় গৃহীত কার্যাবলী

প্রস্তাবিত প্রকল্পে ২০.৬৪ হেঃ ভূমি অধিগ্রহণ, ৯.৩০ লঃঘঃমিঃ সড়ক বাঁধ নির্মাণে মাটির কাজ, সড়ক বাঁধ প্রশস্তকরণে ১৮.৬৩ লঃঘঃমিঃ মাটির কাজ, ১১.৪০ কিঃমিঃ এইচবিবি নির্মাণ, ১৩২.৭৩ কিঃমিঃ নতুন ফ্লেসিবল পেভমেন্ট নির্মাণ, ৫২.৯৩ কিঃমিঃ পেভমেন্ট প্রশস্তকরণ, ৫৭.২৫ কিঃমিঃ পেভমেন্ট মজবুতিকরণ, ৩৪.৫৯ কিঃমিঃ পেভমেন্ট পুনঃনির্মাণ, ৩৩ কিঃমিঃ হার্ডসোল্ডার নির্মাণ, ৬৬.৫০ কিঃমিঃ পেভমেন্ট সংস্কার (WMB সহ কার্পেটিং ও সিলকোট), ২৯৩.৪৭ কিঃমিঃ সার্ফেসিং (কার্পেটিং ও সিলকোট), ১৭৫.৫৭ মিঃ আরসিসি সেতু নির্মাণ, ১২৪.৩৯ মিঃ বেইলী সেতু নির্মাণ, ২৯৫.৭৭ মিঃ আরসিসি কালভার্ট নির্মাণ, ২ মিঃ পাইপ কালভার্ট নির্মাণ, আরসিসি প্রোকাস্ট পেলাসাইডিংসহ ৯২১০ মিঃ

রক্ষাপ্রদ কাজ সাইন-সিগনাল-কিঃমিঃ পোষ্ট স্থাপন, ফেরীঘাট রক্ষণাবেক্ষণ, নির্মাণকালীন রক্ষণাবেক্ষণসহ আনুষঙ্গিক কাজ।

৭.৩। **প্রকল্প অনুমোদন এবং সংশোধন:** মূল প্রকল্পটি মোট ২৭৪৯৭.২১ লক্ষ টাকা সম্পূর্ণ জিওবি ব্যয়ে এবং জানুয়ারি ২০০৯ থেকে ডিসেম্বর ২০১১ মেয়াদে বাস্তবায়নের জন্য অনুমোদিত হয়। পরবর্তীতে সওজ-এর রেট শিডিউল পরিবর্তন এবং মাঠ পর্যায়ের বাস্তব চাহিদার তারতম্যের কারণে প্রকল্পটি বিভাগীয় মূল্যায়ন কমিটির সুপারিশক্রমে ২৯৫৬৭.০৮ লক্ষ টাকা ব্যয়ে জানুয়ারি ২০০৯ থেকে জুন ২০১৩ মেয়াদে বাস্তবায়নের জন্য মাননীয় যোগাযোগ মন্ত্রী কর্তৃক ০৪/০৭/২০১২ তারিখে সংশোধন করা হয়। পরবর্তীতে প্রকল্পটির মেয়াদ জুন ২০১৪ পর্যন্ত বৃদ্ধি করা হয়।

৮। **প্রকল্প পরিদর্শন:** আইএমইডি কর্তৃক প্রকল্প বরিশাল, পটুয়াখালী, বরগুনা, ভোলা, পিরোজপুর ও ঝালকাঠি জেলার বাস্তবায়িত কাজ গত ১২-১৫ জুন ২০১৫ তারিখে পরিদর্শন করা হয়। পরিদর্শনকালে ৬টি জেলার সংশ্লিষ্ট নির্বাহী প্রকৌশলীগণ এবং সওজ-এর সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তাগণ উপস্থিত ছিলেন। প্রকল্প এলাকা সরেজমিনে পরিদর্শন, প্রকল্প সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তাদের সঙ্গে আলোচনা, প্রাপ্ত তথ্য বিশ্লেষণ ও পিসিআর এর তথ্যের ভিত্তিতে প্রতিবেদনটি প্রণয়ন করা হয়েছে।

৮.১। **গলাচিপা-বাদুরা-শাখারিয়া সড়ক (পটুয়াখালী)** মোট ব্যয় ১৫৮৫.২৪ লক্ষ টাকা, সম্পাদিত কাজের মূল্য ১১৫৪.৫৬ লক্ষ টাকা। এ উপ-প্রকল্পের আওতায় মোট ১৫.৯২ কিঃমিঃ সড়কের মাটির কাজ, পুনঃনির্মাণ, সারফেসিং, হার্ডশোল্ডার নির্মাণসহ প্রতিরক্ষামূলক কাজ করা হয়। এছাড়া এ সড়কের ৭টি বক্স কালভার্ট নির্মাণ করা হয়। মোট ৪টি ঠিকাদার প্রতিষ্ঠান, যথাঃ (১) ফাউন্ডেশন ইঞ্জিনিয়ার্স, (২) হাজী এন্টারপ্রাইজ এন্ড সেন্ট্র ট্রেডার্স (জে,ভি), (৩) মেসার্স নাভানা এন্টারপ্রাইজ, (৪) নবায়ন ট্রেডার্স লিমিটেড এ সড়কের ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট নির্মাণ কাজের আদেশ দেওয়া হয়। এ সড়কের নির্মাণ কাজ ২০১১ সালে শেষ হয়। পরিদর্শনের সময় সড়কটির ১ম কিঃমিঃ খুঁড়ে দেখা হয়। সড়কের বেইজ টাইপ-এ পরিমাপ করে এর মোট প্রশস্ততা ১৫১ মিঃমিঃ পাওয়া যায়। তবে পরিদর্শনের সময় সড়কের পুরাতন কার্পেটিং ও সীল কোট দেখতে পাওয়া যায়নি। নির্বাহী প্রকৌশলী, পটুয়াখালী জানান যে, ২০১১ সালে নির্মাণ কাজ শেষ হওয়ার পর সড়কটি চলাচলের অনুপযোগী হয়ে পড়ায় ২০১৪ সালে 'পেরিওডিক্যাল মেইনটেন্যান্স প্রোগ্রাম (পিএমপি)'-এর আওতায় এ সড়কের সংস্কার করা হয়েছে।

তিনি আরও জানান যে, একটি স্কিমের কাজ শেষ হবার তিন বছর পর পর এ ধরনের রক্ষণাবেক্ষণ কার্যক্রম হাতে না নিলে সড়কের ব্যবহার উপযোগীতা থাকে না বিধায় সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের রাজস্ব বাজেটের আওতায় এ ধরনের কার্যক্রম পরিচালনা করা হয়ে থাকে। পরিদর্শনের সময় সড়কের কিছু কিছু স্থানে ডিপিপি স্পেসিফিকেশন অনুযায়ী ০.৯০ মিটার হার্ডশোল্ডার এবং বাঁধের স্লোপ ১:২ দেখতে পাওয়া যায়নি। এ বিষয়ে নির্বাহী প্রকৌশলী, পটুয়াখালী জানান যে, বরিশাল বিভাগে সড়কগুলোর দু'পাশে খাল/ডোবা থাকতে শোল্ডার নির্মাণের জন্য প্রয়োজনীয় জমি পাওয়া যায়নি। এ ছাড়া ভৌগলিক অবস্থানজনিত কারণে বরিশাল অঞ্চলে জোয়ার এবং জলোচ্ছ্বাসের কারণে হার্ডশোল্ডার টেকসই করা দুরূহ ব্যাপার মর্মে তিনি আইএমইডি'কে অবহিত করেন। তিনি আরও জানান যে, সড়ক নির্মাণ কাজ চলাকালীন সময়ে এ এলাকায় ঘূর্ণিঝড় আইলা এবং নাগিসের কারণে জলোচ্ছ্বাস হওয়ায় সড়ক ক্ষতিগ্রস্ত হয়ে পড়ে। যথাযথ স্লোপ এবং শোল্ডার না থাকলে সড়ক হুমকীর হয়ে পড়বে মর্মে আইএমইডি'র পক্ষ থেকে অভিমত ব্যক্ত করা হয়। প্রকল্পের অনুমোদিত ডিপিপি'র সংস্থান অনুযায়ী সড়কের শোল্ডার নির্মাণ না করার বিষয়টি খতিয়ে দেখে মন্ত্রণালয় প্রয়োজনীয় ব্যবস্থা গ্রহণ করতে পারে। সরকারি অর্থের সর্বোত্তম ব্যবহার নিশ্চিতকরণ এবং প্রকল্পের সুফল টেকসই ও দীর্ঘমেয়াদি করতে ভবিষ্যতে এ এলাকায় প্রকল্প গ্রহণের ক্ষেত্রে উপরোক্ত বিষয় গুরুত্বের সংগে বিবেচনায় আনা যেতে পারে।



চিত্র নং- ১: সড়ক খুঁড়ে বেইজ টাইপ-এ পরিমাপ



চিত্র নং- ২: আরআরএমপির মাধ্যমে সংস্কারকৃত সড়ক



চিত্র নং- ৩: রেইনকট



চিত্র নং- ৪: সংস্কারাধীন সড়ক

৮.২। **বরিশাল-বেলতলা-শায়েন্তবাদ-ফকিরবাড়ী সড়ক (বরিশাল):** উপ-প্রকল্পের সড়কের নির্মাণকাজ ২টি ওয়ার্ক প্যাকেজের মাধ্যমে সম্পন্ন হয়েছে। ডিপিপিতে ৫৮৪.৩১ লক্ষ টাকার সংস্থান ছিল। সড়কটির মোট দৈর্ঘ্য ১৮ কিঃমিঃ। এ সড়কের জন্য ডিপিপিতে ০.৬৬ লক্ষ ঘন মিটার সড়ক বাঁধ নির্মাণের সংস্থান ছিল। জুন, ২০১৪ পর্যন্ত এ অঞ্চে ০.২৬২ লক্ষ ঘন মিটার সড়ক বাঁধ নির্মাণ করা হয়। ডিপিপিতে ০.১৪৫ লক্ষ ঘঃমিঃ সড়ক বাঁধ প্রশস্তকরণের সংস্থান ছিল। প্রকল্প সমাপ্তির সময় যার শতভাগ সম্পন্ন হয়েছে মর্মে নির্বাহী প্রকৌশলী, বরিশাল জানিয়েছেন। অনুমোদিত ডিপিপিতে ৬.১৮ কিঃমিঃ সড়কের ফ্লেস্কিবল পেভমেন্ট নির্মাণের সংস্থান থাকলেও মাত্র ৪.৭৫৯ কিঃমিঃ সড়কের পেভমেন্ট নির্মাণ করা হয়েছে। প্রকল্পের ডিপিপিতে ৩৩০মিঃ আরসিসি প্লেট প্যালিসেডিং নির্মাণের জন্য ১৫.৩৩ লক্ষ টাকার সংস্থান ছিল। যার মধ্যে মাত্র ১৭৫.০০ মিটার প্যালিসেডিং নির্মিত হয়েছে এবং এতে ব্যয় হয়েছে ৭.১৮ লক্ষ টাকা। এছাড়া প্রকল্পের আওতায় এ সড়কের ৬.১৮ কিঃমিঃ মজবুতিকরণ কার্যক্রমের জন্য ডিপিপিতে ১২২.৫৭ লক্ষ টাকার সংস্থান ছিল যার মধ্যে প্রকল্প সমাপ্তির সময় পর্যন্ত ৪.১৭৭ কিঃমিঃ সড়কের মজবুতিকরণ সম্পন্ন হয়েছে এবং এতে ব্যয় হয়েছে ৬৫.০৮ লক্ষ টাকা। পরিদর্শনকালে জানা গিয়েছে যে, ডিপিপির লক্ষ্যমাত্রার মাত্র ৪১.৬৯% কাজ সম্পন্ন করেই প্রকল্প সমাপ্তি ঘোষণা করা হয়েছে।

পরিদর্শনকালে সড়কের ০+৫০০ মিটার চেইনেজের সড়ক খুঁড়ে দেখা যায় যে, এ কাজ স্পেসিফিকেশন অনুযায়ী করা হয়েছে এবং সড়কটির এ অংশটি যানবাহন চলাচলের উপযোগী রয়েছে। তবে সড়কের মাঝামাঝি অংশে কিছু জায়গায় সীলকোট উঠে গেছে। এই চেইনেজের কাছাকাছি তিনটি অংশে সীলকোটের পুরুত্ব পরিমাপ করে ৪ মিঃমিঃ, ৬ মিঃমিঃ এবং ৭ মিঃমিঃ পাওয়া গিয়েছে (গ্রহণযোগ্য মাপ ৭ মিঃমিঃ)। পরিদর্শনকালে সড়কের শায়েন্তবাদ থেকে ফকিরবাড়ী অংশটি নতুন করে সীলকোট করায় যানবাহন চলাচলের উপযোগী অবস্থায় পাওয়া যায়। নির্বাহী প্রকৌশলী, বরিশাল আইএমইডিকে জানান যে, 'পেরিওডিক্যাল মেইনটেন্যান্স প্রোগ্রাম (পিএমপি)'-এর আওতায় ২০১৪ সালে এ সড়কের সংস্কার করা হয়েছে এবং এটি সওজ এর নিয়মিত কার্যক্রম। তিনি আরও জানান যে, একটি স্কিমের কাজ শেষ হবার তিন বছর পর এ ধরনের রক্ষণাবেক্ষণ কার্যক্রম হাতে না নিলে সড়কের ব্যবহার উপযোগীতা থাকে না বিধায় সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের রাজস্ব বাজেটের আওতায় এ ধরনের কার্যক্রম পরিচালনা করা হয়ে থাকে। পরিদর্শনের সময় সড়কের কিছু অংশে ডিপিপির স্পেসিফিকেশন অনুযায়ী ফ্লেস্কিবল পেভমেন্ট এবং বাঁধের স্লোপ (১:২) পাওয়া যায়নি। এ বিষয়ে নির্বাহী প্রকৌশলী, বরিশাল জানান যে, বরিশাল বিভাগে সড়কগুলোর দু'পাশে খাল/ডোবা থাকতে শোল্ডার নির্মাণের জন্য প্রয়োজনীয় জমি পাওয়া যায়নি। এ ছাড়া ভৌগলিক অবস্থানজনিত কারণে বরিশাল অঞ্চলে জোয়ার এবং জলোচ্ছ্বাসের কারণে সড়ক বাঁধ টেকসই করা দুরূহ ব্যাপার মর্মে তিনি আইএমইডি'কে অবহিত করেন। যথাযথ স্লোপ এবং শোল্ডার না থাকলে সড়ক হুমকীর হয়ে পড়বে এবং এতে করে নিরবচ্ছিন্ন যোগাযোগ স্থাপন ব্যত হবে মর্মে আইএমইডি'র পক্ষ থেকে অভিমত ব্যক্ত করা হয়। প্রকল্পের অনুমোদিত ডিপিপি'র সংস্থান অনুযায়ী সড়কের স্লোপ এবং শোল্ডার নির্মাণ না করার বিষয়টি খতিয়ে দেখে মন্ত্রণালয় প্রয়োজনীয় ব্যবস্থা গ্রহণ করতে পারে।



চিত্র নং- ৫: শায়েস্তাবাদ থেকে ফকিরবাড়ী অংশ



চিত্র নং- ৬: বেলতলা-শায়েস্তাবাদ অংশ



চিত্র নং- ৭: সীল কোটের পুরুত্ব পরিমাপ



চিত্র নং- ৮: সীলকোট উঠে যাওয়া

৮.৩। **রাজাপুর-নৈকাঠি-বেকুটিয়া-পিরোজপুর সড়ক (ঝালকাঠি)** মোট ৯.০০ কিঃমিঃ দৈর্ঘ্যবিশিষ্ট এ সড়কটির জন্য ডিপিপিতে ৭০১.৯৬ লক্ষ টাকার সংস্থান ছিল যার মধ্যে জুন, ২০১৪ পর্যন্ত ব্যয় হয়েছে ৬৩৪.৯২ লক্ষ টাকা এবং ভৌত অগ্রগতি ৯০%। প্রকল্পের আওতায় এ সড়কের ০.১৫৭ লক্ষ ঘঃমিঃ সড়ক বাঁধ প্রশস্তকরণ/উঁচুকরণ, ৪.৮০ কিঃমিঃ পেভমেন্ট শক্তিশালীকরণ, কার্পেটিং ও সীলকোটসহ সার্ফেসিং ৯.৫০ কিঃমিঃ, ২.০০ মিটার আরসিসি কালভার্ট নির্মাণ, ১০০.০০ মিটার রক্ষণদ কাজ অন্তর্ভুক্ত ছিল। পরিদর্শনকালে এ সড়কের প্রথম কিঃমিঃ এর ০+৫০০ মিটার চেইনেজে সড়ক খুঁড়ে সার্ফেসিং-এর পুরুত্ব পরিমাপ করা হয়। সীলকোটের পুরুত্ব স্পেসিফিকেশন অনুযায়ী ৭ মিঃমিঃ পাওয়া গেছে। তবে সড়কের ১ম কিঃমিঃ-এ বেশ খানিকটা জুড়ে সার্ফেসিং-এ ফাটল দেখতে পাওয়া যায়। নির্বাহী প্রকৌশলী, ঝালকাঠি আইএমইডিকে জানান যে, 'পেরিওডিক্যাল মেইনটেন্যান্স প্রোগ্রাম (পিএমপি)'-এর আওতায় এ সড়কের সংস্কার করা হয়েছে এবং এটি সওজ এর নিয়মিত কার্যক্রম। তিনি আরও জানান যে, একটি স্কিমের কাজ শেষ হবার তিন বছর পর এ ধরনের রক্ষণাবেক্ষণ কার্যক্রম হাতে না নিলে সড়কের ব্যবহার উপযোগিতা থাকে না বিধায় সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের রাজস্ব বাজেটের আওতায় এ ধরনের কার্যক্রম পরিচালনা করা হয়ে থাকে। নির্বাহী প্রকৌশলী, ঝালকাঠি আরও জানান যে, ফাটলকৃত অংশটি শীঘ্রই মেরামতের উদ্যোগ গ্রহণ করা হবে। সড়কে নতুন করে সংস্কার কার্যক্রম পরিচালনার পরও সার্ফেসিং এ ফাটল ধরা অনাকাঙ্ক্ষিত মর্মে আইএমইডির পক্ষ থেকে অভিমত ব্যক্ত করা হয়। রক্ষণাবেক্ষণের কার্যক্রম পরিচালনার পরও সড়কে এ ধরনের ফাটল দেখার বিষয়টি খতিয়ে দেখে মন্ত্রণালয় প্রয়োজনীয় ব্যবস্থা গ্রহণ করতে পারে।



চিত্র নং- ৯: সার্ফেসিং-এ ফাটল



চিত্র নং- ১০: নতুন করে সীলকোট বসানো সড়ক



চিত্র নং- ১১: সার্ফেসিং-এ ফাটল



চিত্র নং- ১২: সার্ফেসিং-এ ফাটল

৮.৪। **মঠবাড়িয়া-ডৌয়াতলা-বরগুনা সড়ক (বরগুনা জেলা অংশ):** অনুমোদিত আরডিপিপি অনুযায়ী এ সড়কটির দৈর্ঘ্য ১৩ কি.মি. এবং এ জন্য ৫৬১.৬৫ লক্ষ টাকার সংস্থান ছিল। পরিদর্শনকালে সড়কের ১ম কি.মি.-এ ইঞ্জিনিয়ার সুলতান সালেহ টিএন্ডবিএম কলেজ (গৌরীচন্না) সংলগ্ন সড়কের শোল্ডার পার্শ্ববর্তী জমির মাটি দিয়ে ভরাট করা হয়েছে দেখা যায়। কিন্তু এ কাজে কম্প্যাকশনের জন্য কোন রোলার ব্যবহার করা হয়নি। এ কারণে সড়কের এ অংশ এবড়োথেবড়ো থাকতে দেখা গেছে। প্রকল্পের আরডিপিপিতে আরসিসি প্যালাসাইডিং এর সংস্থান থাকলেও পরিদর্শনের সময় কলেজ সংলগ্ন পুকুরের পাড়ে প্রতিরক্ষমূলক দেয়াল হিসেবে কাঠের খুঁটি ও তক্তা ব্যবহার করতে দেখা গিয়েছে। এ সড়কের ২ কি:মি: এ এপ্রোচ সড়কের বেইলি ব্রিজ সংলগ্ন এপ্রোচ সড়কের রেইনকাট সৃষ্টি হওয়াতে স্যান্ড ব্যাগ দিয়ে মেরামত করতে দেখা গেছে, যা সংস্কার করা প্রয়োজন।



চিত্র নং- ১৩: নতুন করে সীলকোট বসানো সড়ক



চিত্র নং- ১৪: নতুন করে সীলকোট বসানো সড়ক



চিত্র নং-১৫: সড়ক বাঁধে রোলার ব্যবহার না করা



চিত্র নং-১৬: পুকুর পাড়ে কাঠের প্যালাসাইডিং



চিত্র নং-১৭: এপ্রোচ সড়কের প্রতিরক্ষ কাজে স্যান্ডব্যাগের ব্যবহার



চিত্র নং- ১৮: রেইনকাট

৮.৫। **মঠবাড়িয়া-ডৌয়াতলা-বরগুনা সড়ক (পিরোজপুর জেলা অংশ):** সড়কটির মোট দৈর্ঘ্য ৮ কি:মি: এবং এর জন্য প্রকল্পের সংশোধিত ডিপিপিতে ২৩৩.৭৬ লক্ষ টাকা বরাদ্দ ছিল। পরিদর্শনকালে দেখা যায় যে, সড়কের বেশ কিছু স্থানে সীলকোট উঠে গেছে। পরিদর্শনের সময় এসব কার্পেটিং নষ্ট হয়ে যাওয়া সড়কের কিছু অংশে সংস্কার কার্যক্রম পরিচালনা করতে দেখা যায়। এছাড়া সড়কে পটহোলসহ কার্পেটিং/সীলকোট উঠে যেতে দেখা গেছে। এটি সত্বর সংস্কারের উদ্যোগ গ্রহণ

করা না হলে দুর্ঘটনার আশংকা রয়েছে। নির্বাহী প্রকৌশলী, পিরোজপুর আইএমইডিকে জানান যে, 'পেরিওডিক্যাল মেইনটেন্যান্স প্রোগ্রাম (পিএমপি)'-এর আওতায় এ সড়কের সংস্কার করা হয়েছে। এবং এটি সওজ এর নিয়মিত কার্যক্রম। তিনি আরও জানান যে, একটি স্কিমের কাজ শেষ হবার তিন বছর পর এ ধরনের রক্ষণাবেক্ষণ কার্যক্রম হাতে না নিলে সড়কের ব্যবহার উপযোগীতা থাকে না বিধায় সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের রাজস্ব বাজেটের আওতায় এ ধরনের কার্যক্রম পরিচালনা করা হয়ে থাকে। পরিদর্শনের সময় সড়কের কিছু কিছু স্থানে ডিপিপি'র স্পেসিফিকেশন অনুযায়ী ০.৯০ মিটার প্রশস্ত হার্ডশোল্ডার পাওয়া যায়নি। এ বিষয়ে নির্বাহী প্রকৌশলী, পিরোজপুর জানান যে, বরিশাল বিভাগে সড়কগুলোর দু'পাশে খাল/ডোবা থাকতে শোল্ডার নির্মাণের জন্য প্রয়োজনীয় জমি পাওয়া যায়নি। এ ছাড়া ভৌগলিক অবস্থানজনিত কারণে বরিশাল অঞ্চলে জোয়ার এবং জলোচ্ছ্বাসের কারণে হার্ডশোল্ডার টেকসই করা দুরূহ ব্যাপার মর্মে তিনি আইএমইডি'কে অবহিত করেন।



চিত্র নং-১৯: সংস্কারকৃত সড়ক



চিত্র নং-২০: সংস্কারকৃত সড়ক



চিত্র নং-২১: পটহোল, সীলকোট উঠে যাওয়া



চিত্র নং-২২: সড়ক বাঁধে রেইনকোট



চিত্র নং-২৩: সংস্কারাধীন সড়ক



চিত্র নং-২৪: সংস্কারাধীন সড়ক



চিত্র নং-২৫: সীলকোট উঠে যাওয়া



চিত্র নং-২৬: পটহোল, রেইনকোট, সীলকোট উঠে যাওয়া

৮.৬। **তজুমুদ্দিন-কুনজেরহাট সড়ক (ফকিরহাট-খাসেরহাট সংযোগসহ) (ভোলা জেলা):** এ সড়কের মোট দৈর্ঘ্য ১৪.৭০৪ কি:মি: এবং এর জন্য অনুমোদিত আরডিপিপিতে ১৪০০.৮৫ লক্ষ টাকার সংস্থান ছিল। ডিপিপি অনুযায়ী ৬.৫ কি:মি: সড়কের বাঁধ প্রশস্তকরণ, ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট নির্মাণ, ২.৫০ কি:মি: হার্ড শোল্ডার নির্মাণ, ৯.০০ কি:মি: সড়কের কার্পেটিং এবং সীলকোটসহ সার্ফেসিং এবং ১.২ কি:মি: আরসিসি প্যালাসাইডিং কার্যক্রম অন্তর্ভুক্ত ছিল। পরিদর্শনের সময় সড়কের কিছু অংশের সংস্কারের কাজ সম্পন্ন হতে দেখা যায়। নির্বাহী প্রকৌশলী, ভোলা আইএমইডিকে জানান যে, 'পেরিওডিক্যাল মেইনটেন্যান্স প্রোগ্রাম (পিএমপি)'-এর আওতায় এ সড়কের সংস্কার করা হয়েছে। তবে এ সড়কের কুনজেরহাট অংশের সার্ফেসিং নষ্ট হয়ে গেছে দেখা যায়। পরিদর্শনের সময় সড়কের কিছু অংশে ডিপিপি রেস্পিসিফিকেশন অনুযায়ী ০.৯০ মিটার হার্ডশোল্ডার এবং সেলাপ (১:২) পাওয়া যায়নি। এ বিষয়ে নির্বাহী প্রকৌশলী, ভোলা জানান যে, বরিশাল বিভাগে সড়কগুলোর দু'পাশে খাল/ডোবা থাকতে শোল্ডার নির্মাণের জন্য প্রয়োজনীয় জমি পাওয়া যায়নি। এ ছাড়া ভৌগলিক অবস্থানজনিত কারণে বরিশাল অঞ্চলে জোয়ার এবং জলোচ্ছ্বাসের কারণে হার্ডশোল্ডার টেকসই করা দুরূহ ব্যাপার মর্মে তিনি আইএমইডি'কে অবহিত করেন। যথাযথভাবে স্লোপ এবং শোল্ডার নির্মিত না হলে সড়ক হুমকীর হয়ে পড়বে মর্মে আইএমইডি'র পক্ষ থেকে অভিমত ব্যক্ত করা হয়। প্রকল্পের অনুমোদিত ডিপিপি'র সংস্থান অনুযায়ী সড়কের স্লোপ এবং শোল্ডার নির্মাণ না করার বিষয়টি খতিয়ে দেখে মন্ত্রণালয় প্রয়োজনীয় ব্যবস্থা গ্রহণ করতে পারে। পরিদর্শনের সময় সড়কের বেশ কিছু স্থান ঘন গাছপালা দ্বারা আচ্ছাদিত থাকতে দেখা গিয়েছে। এর ফলে সড়কের উপর পড়া বৃষ্টির পানি শুকোতে অনেক সময় লাগে এবং সীলকোট টেকসই হয় না মর্মে নির্বাহী প্রকৌশলী, ভোলা আইএমইডিকে অবহিত করেন।



চিত্র নং- ২৭: সংস্কারকৃত সড়ক



চিত্র নং- ২৮: সংস্কারকৃত সড়ক



চিত্র নং- ২৯: পটহোল, সীলকোট উঠে যাওয়া



চিত্র নং- ৩০: পটহোল, সীলকোট উঠে যাওয়া

৯। **ক্রয় কার্যক্রম সংক্রান্ত তথ্য:**

পরিদর্শনকালে রাজাপুর-নৈকাঠি-বেকুটিয়া-পিরোজপুর সড়ক (বালকাঠি অংশ)-এর ১ম ও ২য় (আংশিক) কিঃমিঃ এ পুনঃনির্মাণ কাজ এবং ৭ম (আংশিক) ও ৮ম (আংশিক) কিঃমিঃ এ পেভমেন্ট মজবুতকরণ কাজ ও ২টি ১মিঃ স্প্যান বিশিষ্ট বক্স কালভার্ট নির্মাণ কাজের দরপত্র সংক্রামত্ম তথ্যাদি যাচাই করা হয়। উন্মুক্ত পদ্ধতিতে সম্পন্ন করা এ প্যাকেজের দরপত্র ৩০/০৮/২০১২ তারিখে আহবান করা হয়; যা ৩/৯/২০১২ তারিখে নিউনশন এবং ২/৯/২০১২ ও ৩/৯/২০১২ তারিখের দৈনিক জনকন্ঠ পত্রিকায় প্রকাশিত হয়। মেসার্স শফিকুল ইসলাম, স্টেশন রোড, বালকাঠি এ প্যাকেজের ঠিকাদার হিসেবে নিয়োগ পান। মোট ১,৩৪,৯৪,৭৪৫/৭১ টাকার এ প্যাকেজের কার্যাদেশ ০৩/১২/২০১২ তারিখে প্রদান করা হয়। এ অংশ সম্পাদনের জন্য ১৩/১২/২০১২ থেকে ১০/০৪/২০১৩ পর্যন্ত ১২০ দিন সময় দেওয়া হয়। পরবর্তীতে যথাযথ কর্তৃপক্ষের অনুমোদনক্রমে চুক্তির মেয়াদ ১২/০৪/২০১৩ থেকে ১০/৬/২০১৩ পর্যন্ত ৬০ দিন বৃদ্ধি করা হয়। রাজনৈতিক অস্থিতিশীলতার কারণে মালামাল ও

লোকবল পরিবহনে সমস্যা, পেভমেন্ট মজবুতকরণ, পেভমেন্ট পুনঃনির্মাণ এবং ২টি আরসিসি বক্স কালভার্ট নির্মাণ কাজের জন্য অতিরিক্ত লেগেছে মর্মে ঠিকাদার প্রতিষ্ঠান উল্লেখ করেছে।

- ১০। **প্রকল্পের সার্বিক অগ্রগতি:** প্রকল্পের শুরু হতে জুন, ২০১৪ পর্যন্ত ক্রমপুঞ্জিত আর্থিক অগ্রগতি হয়েছে মোট ১৯০৩৮.০৩ লক্ষ টাকা, যা অনুমোদিত প্রাক্কলিত ব্যয়ের ৬৪.৩৯%। পিসিআর অনুযায়ী প্রকল্পের বছরভিত্তিক সংশোধিত এডিপি বরাদ্দ, অবমুক্ত ও ব্যয়ের চিত্র নিম্নরূপঃ

(লক্ষ টাকায়)

অর্থ বছর	মূল ডিপিপি অনুযায়ী বরাদ্দ				অবমুক্তি	সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী বরাদ্দ			
	মোট	টাকা	প্রঃ সাঃ	বাস্তব%		মোট	টাকা	প্রঃসাঃ	বাস্তব%
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮	৯	১০
২০০৮-২০০৯	৫০০.০০	৫০০.০০	-	১.৮২%	-	৭২৩.১৯	৭২৩.১৯	-	২.৪৪%
২০০৯-২০১০	১০৪৯৮.৯৬	১০৪৯৮.৯৬	-	৩৮.১৮%	-	৭০০৮.৫৩	৭০০০.৫৩	-	২৩.৬৮%
২০১০-২০১১	১০৭৪৮.৯২	১০৭৪৮.৯২	-	৩৯.১০%	-	৩৭৩৮.৬৪	৩৭৩৮.৬৪	-	১২.৬৪%
২০১১-২০১২	৫৭৪৯.৩৩	৫৭৪৯.৩৩	-	২০.৯০%	-	১০৭৩০.৫৩	১০৭৩০.৫৩	-	৩৬.২৯%
২০১২-২০১৩	-	-	-	-	-	৭৩৭৪.২৯	৭৩৭৪.২৯	-	২৪.৯৫%
২০১৩-২০১৪	-	-	-	-	-	১৯৩.০০	১৯৩.০০	-	-
মোটঃ	২৭৪৯৭.২১	২৭৪৯৭.২১	-	১০০%	-	২৯৫৬৭.১৮	২৯৫৬৭.১৮	-	১০০%

অর্থ বছর	সংশোধিত এডিপি'তে বরাদ্দ প্রাপ্তি				অবমুক্তি	ব্যয়			
	মোট	টাকা	প্রঃ সাঃ	বাস্তব%		মোট	টাকা	প্রঃসাঃ	বাস্তব%
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮	৯	১০
২০০৮-২০০৯	৬০৬.৪৫	৬০৬.৪৫	-	৩.১৯%	৬০৬.৪৫	৬০৬.৪৫	৬০৬.৪৫	-	৩.১৯%
২০০৯-২০১০	৬৯৭৯.৩৪	৬৯৭৯.৩৭	-	৩৬.৬৭%	৬৯৭৯.৩৪	৬৯৭৯.৩৪	৬৯৭৯.৩৪	-	৩৬.৬৭%
২০১০-২০১১	৪০০৮.৮২	৪০০৮.৮২	-	২১.০৬%	৪০০৮.৮২	৪০০৮.৮২	৪০০৮.৮২	-	২১.০৬%
২০১১-২০১২	১৩২৫.৪৮	১৩২৫.৪৮	-	৬.৯৬%	১৩২৫.৪৮	১৩২৫.৪৮	১৩২৫.৪৮	-	৬.৯৬%
২০১২-২০১৩	৫৯২৪.৯১	৫৯২৪.৯১	-	৩১.১২%	৫৯২৪.৯১	৫৯২৪.৯১	৫৯২৪.৯১	-	৩১.১২%
২০১৩-২০১৪	১৯৩.০০	১৯৩.০০	-	১০১%	১৯৩.০০	১৯৩.০০	১৯৩.০০	-	১০১%
মোটঃ	১৯০৩৮.০৩	১৯০৩৮.০৩	-	১০০%	১৯০৩৮.০৩	১৯০৩৮.০৩	১৯০৩৮.০৩	-	১০০%

- ১১। **উপকারভোগীদের মতামত:** পরিদর্শনকালে স্থানীয় জনগণের সঙ্গে আলাপে জানা গিয়েছে যে, প্রকল্পটি বাস্তবায়নের ফলে দক্ষিণাঞ্চলের যাতায়াত অনেক সহজ হয়েছে এবং এর ফলে এ অঞ্চলের জনগণের জীবনযাত্রার মানোন্নয়ন হয়েছে। পরিদর্শনকালে পিরোজপুরের কাঁঠালিয়া বাস স্ট্যান্ডে অপেক্ষমান স্থানীয় জনগণের সাথে আলাপকালে জানা যায় যে, সড়ক নির্মাণের তিন বছরের মধ্যে পর সীলকোট/কার্পেটিং নষ্ট হয়ে যাওয়াতে সড়কটি যান চলাচলের অনুপযোগী হয়ে পড়ে আছে।

এতে করে স্থানীয় জনগণকে চরম দুর্দশার মধ্যে চলাচল করতে হচেছ এবং সড়ক নষ্ট থাকার কারণে অনেক দুর্ঘটনাও ঘটছে। নির্বাহী প্রকৌশলী, পিরোজপুর এ বিষয়ে আইএমইডি'কে জানান যে, পর্যাপ্ত বরাদ্দ না থাকায় সীলকোট নষ্ট হয়ে যাওয়া অংশের সবটুকু মেরামত করা সম্ভব হয়নি। আগামী ২০১৫-১৬ অর্থ বছরে সড়কটি সংস্কারের প্রয়োজনীয় বরাদ্দের জন্য সওজ কর্তৃক প্রয়োজনীয় ব্যবস্থা গ্রহণ করা হয়েছে।

- ১২। **প্রকল্প পরিচালক সম্পর্কিত তথ্য:** প্রকল্পের শুরু থেকে শেষ পর্যন্ত ১২ জন কর্মকর্তা প্রকল্প পরিচালকের দায়িত্ব পালন করেছেন। প্রকল্প পরিচালক সংক্রান্ত তথ্যাদি নিচে প্রদান করা হলঃ

ক্র নং	নাম ও পদবী	পূর্ণকালীন	খন্ডকালীন	যোগদানের তারিখ	বদলীর তারিখ
১।	মোঃ রফিকুল ইসলাম, এসিই, আরএইচডি	□	-	০৫/০৯/২০০৮	২৩/১১/২০০৮
২।	মোঃ মোমিনুল হক, এসিই, আরএইচডি	□	-	২১/১১/২০০৮	১৬/০২/২০০৯
৩।	মোঃ আমিনুর রহমান, এসিই, আরএইচডি	□	-	১৬/০২/২০০৯	২০/০১/২০১০
৪।	মোঃ আব্দুল কুদ্দুস-১, এসিই, আরএইচডি	□	-	২০/০১/২০১০	১৬/০২/২০১০
৫।	মোঃ আশরাফুল ইসলাম খান, এসিই, আরএইচডি	□	-	১৬/০২/২০১০	০৬/০৩/২০১০
৬।	সৈয়দ মোসাহেদ আলী, এসিই, আরএইচডি	□	-	০৬/০৩/২০১০	২৫/০৩/২০১০
৭।	মোঃ আবদুস সবুর, এসিই, আরএইচডি	□	-	২৩/০৫/২০১০	১৪/০২/২০১১
৮।	মোঃ সোহরাব উদ্দিন, এসিই, আরএইচডি	□	-	১৪/০২/২০১১	১৫/০৩/২০১১
৯।	দীলিপ কুমার গুহ, এসিই, আরএইচডি	□	-	১৫/০৩/২০১১	০৩/০৪/২০১১
১০।	মোঃ গুলজার হোসাইন, এসিই, আরএইচডি	□	-	০৩/০৪/২০১১	১৬/০২/২০১২
১১।	তাপস কুমার পাল, এসিই, আরএইচডি	□	-	১৬/০২/২০১২	৩০/১২/২০১৩
১২।	মোঃ ইমদাদ হোসাইন, এসিই, আরএইচডি	□	-	০৮/০১/২০১৪	৩০/০৬/২০১৪

- ১৩। **প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জন:**

পরিকল্পিত উদ্দেশ্য	অর্জিত ফলাফল
প্রকল্পটির মূল উদ্দেশ্য হচ্ছে: সওজ-এর বরিশাল জোনের আওতাধীন সড়ক বিভাগের গুরুত্বপূর্ণ জেলা সড়ক উন্নয়নের মাধ্যমে সরাসরি সড়ক যোগাযোগ স্থাপন।	প্রকল্পের আওতায় গৃহীত অনেক স্কিমই সম্পূর্ণ বাস্তবায়ন করা সম্ভব হয়নি। ফলে কাঙ্ক্ষিত ফলাফল অর্জনে প্রকল্পটি পুরোপুরি সফল হয়নি।

- ১৪। **উদ্দেশ্য পুরোপুরি অর্জিত না হলে এর কারণঃ** অনুমোদিত আরডিপিপি'র সংস্থান অনুযায়ী এডিপি/আরএডিপি'তে বরাদ্দ না পাওয়া।
- ১৫। **অডিট সংক্রান্ত:** প্রকল্পটির ইন্টারনাল ও এক্সটারনাল অডিট সম্পন্ন হয়েছে মর্মে পিসিআরে উল্লেখ করা হয়েছে। কিন্তু পিসিআর-এ এক্সটারনাল অডিটে উত্থাপিত আপত্তি নিষ্পন্ন হয়েছে কী না সেটি উল্লেখ করা হয়নি। এক্সটারনাল অডিটে কোন আপত্তি উত্থাপন করা হলে তা দূত নিষ্পত্তির উদ্যোগ নেয়া যেতে পারে।

১৬। প্রকল্প বাস্তবায়ন সমস্যা:

- ১৬.১। **ঘন ঘন প্রকল্প পরিচালক বদলী:** প্রকল্পটি জানুয়ারী, ২০০৯ হতে জুন, ২০১৪ মেয়াদে বাস্তবায়িত হয়েছে। ০৫ (পাঁচ) বছর মেয়াদে বাস্তবায়িত প্রকল্পে মোট ১২ (বারো) জন প্রকল্প পরিচালক নিয়োগ দেওয়া হয়েছে। প্রকল্পের কাঙ্ক্ষিত সুফল টেকসই করতে প্রকল্পের আওতায় গৃহীত কার্যক্রম মানসম্পন্নভাবে সম্পাদন করা প্রয়োজন। ঘন ঘন প্রকল্প পরিচালক বদল হলে প্রকল্পের কাজ যথাযথভাবে তদারকি বিঘ্নিত হয়। এর ফলে প্রকল্পের কার্যক্রম গুণগত মান বজায় রেখে সম্পাদন করা সম্ভব হয় না। প্রকল্পের সুফল সুবিধাভোগীদের নিকট ঠিকমত পৌঁছে দিতে এবং টেকসই করার লক্ষ্যে ভবিষ্যতে এ ধরনের বড় প্রকল্পে স্থায়ী প্রকল্প পরিচালকের পদায়ন করা আবশ্যিক।
- ১৬.২ **ডিপিপি/আরডিপিপি অনুযায়ী এডিপি/সংশোধিত এডিপিতে প্রয়োজনীয় বরাদ্দ না পাওয়া:** প্রকল্পের আওতায় বরিশাল জোনের ৭৫৮.৫৯৭ কি:মি: সড়কের উন্নয়ন কার্যক্রম গ্রহণ করা হলেও প্রকল্পের প্রধান প্রধান অঙ্গসমূহ, যেমনঃ ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট নির্মাণ ও সংস্কার, পেভমেন্ট প্রশস্তকরণ ও সংস্কার, হার্ড শোল্ডার নির্মাণ এবং সার্ফেসিং এর কাজ অসমাপ্ত রেখেই প্রকল্পটি অসমাপ্ত ঘোষণা করা হয়েছে। এর ফলে প্রকল্পের উদ্দেশ্য পুরোপুরি অর্জন ব্যাহত হয়েছে। প্রকল্পের কাজ পুরোপুরি সম্পাদন না করার কারণ সম্পর্কে জানতে চাইলে নির্বাহী প্রকৌশলী, বরিশাল জানান যে, প্রকল্পটির সংশোধিত ডিপিপি মোট ২৯৫৬৭.১৮ লক্ষ টাকা ব্যয়ে অনুমোদিত হলেও প্রকল্প বাস্তবায়নের জন্য বার্ষিক উন্নয়ন কর্মসূচিতে ১৯০৩৮.০৩ লক্ষ টাকা বরাদ্দ পাওয়া যায়। ফলে প্রকল্পের অধিকাংশ স্কিমই পুরোপুরি বাস্তবায়ন করা সম্ভব হয়নি। প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জন এবং এর কাঙ্ক্ষিত সুফল উপকারভোগীদের নিকট পৌঁছানোর জন্য প্রকল্পের পুরোপুরি বাস্তবায়ন নিশ্চিত করতে হবে। এ জন্য এমটিবিএফভুক্ত মন্ত্রণালয় হিসেবে নতুন প্রকল্প গ্রহণ করার পূর্বে সড়ক পরিবহন ও সেতু মন্ত্রণালয়ের প্রকল্পে ডিপিপি'র সংস্থান অনুযায়ী অর্থায়ন প্রাপ্তির বিষয়টি পুঙ্খানুপুঙ্খভাবে যাচাই করা আবশ্যিক।
- ১৬.৩ **প্রকল্পের বাস্তবায়ন মেয়াদকাল বৃদ্ধি ও ব্যয় বৃদ্ধি:** মূল প্রকল্পটি মোট ২৭৪৯৭.২১ লক্ষ টাকা সম্পূর্ণ জিওবি ব্যয়ে এবং জানুয়ারি ২০০৯ থেকে ডিসেম্বর ২০১১ বাস্তবায়নের জন্য অনুমোদিত হয়। পরবর্তীতে সওজ-এর রোট শিডিউল পরিবর্তন এবং মাঠ পর্যায়ের বাস্তব চাহিদার তারতম্যের কারণে প্রকল্পটি বিভাগীয় মূল্যায়ন কমিটির সুপারিশক্রমে ২৯৫৬৭.০৮ লক্ষ টাকা ব্যয়ে জানুয়ারি ২০০৯ থেকে জুন ২০১৩ মেয়াদে বাস্তবায়নের জন্য মাননীয় যোগাযোগ মন্ত্রী কর্তৃক ০৪/০৭/২০১২ তারিখে সংশোধন করা হয়। পরবর্তীতে প্রকল্পটির মেয়াদ জুন ২০১৪ পর্যন্ত আরও এক বছর বৃদ্ধি করা হয়। অর্থাৎ প্রকল্পটির ব্যয় ৬৪.৩৮% এবং মেয়াদ ১১৬.৬৬% বৃদ্ধি পায়। দেশজ সম্পদের সুষ্ঠু ব্যবহার নিশ্চিতকল্পে এবং প্রকল্পের সুফল টেকসই করার লক্ষ্যে ভবিষ্যতে মন্ত্রণালয়স্বতন্ত্র অন্যান্য প্রকল্প ডিজাইন ও বাস্তবায়নে এ প্রবণতা নিবুৎসাহিত করা এবং সে জন্য মন্ত্রণালয়/সংস্থা যথাযথভাবে অর্থাৎ সময়, ভৌগলিক এলাকা এবং ব্যয় ইত্যাদি সঠিকভাবে বিবেচনায় রেখে প্রকল্প প্রণয়ন করা আবশ্যিক।
- ১৬.৪। **বরিশাল অঞ্চলের ভৌগলিক বিষয়াবলী বিবেচনায় এনে প্রকল্প গ্রহণ না করার কারণে সড়ক টেকসই না হওয়াঃ**
- পরিদর্শনকালে জানা যায় যে, বরিশাল বিভাগের সড়কগুলোর দু'পাশে খাল/ডোবা থাকাতে শোল্ডার নির্মাণের জন্য প্রয়োজনীয় জমি পাওয়া যায়নি। এ ছাড়া ভৌগলিক অবস্থানজনিত কারণে বরিশাল অঞ্চলে জোয়ার এবং জলোচ্ছ্বাসের কারণে সড়ক বাঁধ টেকসই করা দুর্বল ব্যাপার মর্মে নির্বাহী প্রকৌশলীগণ আইএমইডি-কে অবহিত করেন। প্রকল্প গ্রহণের পূর্বে বরিশাল অঞ্চলের জোয়ার-জলোচ্ছ্বাস-নদী ভাঙ্গন ইত্যাদি নৈমিত্তিক বিষয়াবলী বিবেচনায় এনে সড়কের ডিজাইন না করার কারণে প্রকল্পের প্রথম দিকের নির্মাণ কাজ এ সময়ের মধ্যে নষ্ট হয়ে গিয়েছে। ফলে প্রকল্পের আসল উদ্দেশ্য অর্থাৎ উন্নত সড়ক যোগাযোগ স্থাপন ব্যাহত হয়েছে।

- ক) সড়কের ক্ষতিগ্রস্ত অংশসমূহ সংস্কারের উদ্যোগ গ্রহণ করতে হবে (অনুচ্ছেদ-৮.১ হতে অনুচ্ছেদ-৮.৬);
- খ) স্পেসিফিকেশন অনুযায়ী শোল্ডার এবং স্লোপ নির্মাণ না করার বিষয়টি সড়ক পরিবহন ও সেতু মন্ত্রণালয় খতিয়ে দেখবে (অনুচ্ছেদ-৮.১ হতে অনুচ্ছেদ-৮.৬);
- গ) সড়কে নতুন করে পিএমপি'র আওতায় সংস্কার কার্যক্রম পরিচালনার পরও সার্ফেসিং এ ফাটল ধরা এবং সীলকোট উঠে যাওয়ার বিষয়টি খতিয়ে দেখে মন্ত্রণালয় প্রয়োজনীয় ব্যবস্থা গ্রহণ করবে (অনুচ্ছেদ-৮.২, ৮.৩ ও ৮.৫);
- ঘ) যথাসময়ে এবং সুষ্ঠু বাস্তবায়ন নিশ্চিতকরণের লক্ষ্যে বৃহদাকার প্রকল্পে স্থায়ী প্রকল্প পরিচালক নিয়োগ প্রদান নিশ্চিত করতে হবে (অনুচ্ছেদ-১৬.১);
- ঙ) সম্পদের সুষ্ঠু ব্যবহার নিশ্চিতকল্পে এবং প্রকল্পের সুফল টেকসই করার লক্ষ্যে ভবিষ্যতে বরিশাল অঞ্চলে প্রকল্প গ্রহণের পূর্বে জোয়ার-জলোচ্ছাস-নদী ভাঙ্গন ইত্যাদি নৈমিত্তিক বিষয়াবলী বিবেচনায় এনে সড়কের ডিজাইন প্রণয়ন করতে হবে (অনুচ্ছেদ-১৬.৪);
- চ) প্রকল্পটির এক্সটারনাল অডিটে উত্থাপিত অভিযোগ দ্রুত নিষ্পত্তির ব্যবস্থা গ্রহণ করতে হবে (অনুচ্ছেদ-১৫);
- ছ) অনুমোদিত ডিপিপি/সংশোধিত ডিপিপি'র সংস্থান অনুযায়ী এডিপি/আরএডিপি'তে বরাদ্দ না পাওয়ায় প্রকল্পের কিছু কিছু কাজ সমাপ্ত অসম্পূর্ণ রেখে প্রকল্পটি সমাপ্ত ঘোষণা করা হয়েছে। উন্নয়ন প্রকল্পের সুষ্ঠু বাস্তবায়নের লক্ষ্যে এমটিবিএফভুক্ত মন্ত্রণালয় হিসেবে সড়ক পরিবহন ও সেতু মন্ত্রণালয় প্রকল্পের অনুমোদিত ডিপিপি অনুযায়ী এডিপি/আরএডিপি-তে বরাদ্দ প্রাপ্তির বিষয়টি নিশ্চিত করবে এবং ভবিষ্যতে নতুন প্রকল্প গ্রহণের পূর্বে প্রকল্পে ডিপিপি'র সংস্থান অনুযায়ী বরাদ্দ প্রাপ্তির বিষয়টি পুঙ্খানুপুঙ্খভাবে যাচাই করবে (অনুচ্ছেদ-১৬.২);
- জ) আলোচ্য প্রকল্পটির টাইম ওভার রান ১১৬.৬৬% ও কষ্ট ওভার রান ৬৪.৩৮%। ভবিষ্যতে মন্ত্রণালয়ধীন অন্যান্য প্রকল্প ডিজাইন ও বাস্তবায়নে এ প্রবণতা নিরুৎসাহিত করতে হবে এবং সে জন্য মন্ত্রণালয়/সংস্থা যথাযথভাবে অর্থাৎ সময়, ভৌগলিক এলাকা এবং ব্যয় ইত্যাদি সঠিকভাবে বিবেচনায় রেখে প্রকল্প প্রণয়ন করবে (অনুচ্ছেদ-১৬.৩); এবং
- ঝ) উপরের অনুচ্ছেদ ক, খ, গ এবং চ অনুযায়ী গৃহীত ব্যবস্থা সম্পর্কে আইএমইডি'কে অবহিত করতে হবে।

“বরিশাল-পটুয়াখালী মহাসড়কে দপদপিয়া সেতু নির্মাণ (৩য় সংশোধিত)” শীর্ষক প্রকল্পের

সমাপ্তি মূল্যায়ন প্রতিবেদন।

(সমাপ্তঃ জুন, ২০১৪)

- ১। প্রকল্পের অবস্থান : বরিশাল, পটুয়াখালী জেলা।
- ২। বাস্তবায়নকারী সংস্থা : সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর।
- ৩। প্রশাসনিক মন্ত্রণালয়/বিভাগ : সড়ক পরিবহন ও সেতু মন্ত্রণালয়/সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ ।
- ৪। প্রকল্পের বাস্তবায়ন সময় ও ব্যয় :

(লক্ষ টাকায়)

প্রাক্কলিত ব্যয়		প্রকৃত ব্যয়	পরিকল্পিত বাস্তবায়নকাল		প্রকৃত বাস্তবায়নকাল	অতিক্রান্ত ব্যয় (মূল প্রাক্কলিত ব্যয়ের %)	অতিক্রান্ত সময় (মূল বাস্তবায়ন কালের %)
মূল	সর্বশেষ সংশোধিত		মূল	সর্বশেষ সংশোধিত			
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮
২২৩৮৫.২০	৩০২২০.০০	২৯৩২৮.৬৪	জুলাই, ২০০২ হতে জুন, ২০০৫	জুলাই, ২০০২ হতে জুন, ২০১৪	জুলাই, ২০০২ হতে জুন, ২০১৪	৩১.০১%	২৬৬.৬৭

৫। প্রকল্পের অংগভিত্তিক বাস্তবায়নঃ

(লক্ষ টাকায়)

ক্র নং	ডিপিপি অনুযায়ী কাজের অংগ	একক	ডিপিপি অনুযায়ী পরিকল্পিত লক্ষ্যমাত্রা		প্রকৃত বাস্তবায়ন	
			বাস্তব	আর্থিক	বাস্তব (%)	আর্থিক (%)
১	২	৩	৪	৫	৬	৭
(a) Revenue Component						
1	Man-power (PIU)	LS	-	134.70	106.83	106.83
a)	Officer's Salary					
b)	Staffs Salary					
d)	Allowances					
2	Supply & Service	LS	-	9.00	7.97	7.97
a)	Other Contingencies					
b)	Telephone, Fax, etc.					
3	Consultancy:			-		
a)	Other Contingencies			-		
I)	Foreign: a) Design	LS				

ক্র নং	ডিপিপি অনুযায়ী কাজের অংগ	একক	ডিপিপি অনুযায়ী পরিকল্পিত লক্ষ্যমাত্রা		প্রকৃত বাস্তবায়ন	
			বাস্তব	আর্থিক	বাস্তব (%)	আর্থিক (%)
১	২	৩	৪	৫	৬	৭
	b) Supervision	MM	121	1549.00	1502.35	1502.35
II)	Local: a) Design	LS				
	b) Supervision	MM	996			
4	Maintenance of vehicles	LS		5.00	3.00	3.00
5	Office Furniture and equipment	LS		1.00	1.00	1.00
6	Training of personnel	LS		264.00	0.00	0.00
7	VAT			20.00	18.31	18.31
Sub-Total (Revenue component)				1,982.70	1639.46	1639.46
b) Capital Component						
	Pre-construction expenditure					
8	Land acquisition	Hec	39	1277.04	1277.04	1277.04
	Construction Work:					
9	Construction of Main Bridge & culvert of Link Road	M	1390	10064.69	10009.33	10009.33
10	Construction of Bridge on Approach Road (including river training & protective work of main bridge)	M	2743	983.04	983.04	983.04
11	Incidental	LS		1099.72	1099.72	1099.72
12	Construction of Approach Road	Km	9.3	2364.63	2149.19	2149.19
13	Construction of office, Work shed and Residence	-	-	-	-	-
14	Transport:					
a)	Jeep (new)	No.	1	30.80	30.77	30.77
15	Intersection	Nos	1	21.00	71.00	71.00
16	Physical Contingency	LS		2382.05	2303.12	2303.12
17	Price contingency (Price Escalation)	LS		9,964.00	9808.81	9808.81
Sub-Total (Capital component)				28,237.30	27689.18	27689.18
Total:				30,220.00	29328.64	29328.64

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

৭। সাধারণ পর্যবেক্ষণঃ

- ৭.১। **পটভূমিঃ** বরিশাল জেলার দপদপিয়া নামক স্থানে কীর্তনখোলা নদীর উপর মূল সেতু এবং খয়রাবাদ নদীর উপর সেকেন্ডারী সেতু নির্মাণের জন্য মূল্য প্রকল্পটি একনেক কর্তৃক গত ২৪ নভেম্বর ২০০২ তারিখে অনুমোদিত হয়। একনেক সভার সিদ্ধান্ত অনুসারে গত ০৮ ফেব্রুয়ারী ২০০৩ তারিখে অনুষ্ঠিত ডিপিইসি সভার সুপারিশক্রমে গত ০৭ মে ২০০৩ তারিখে যোগাযোগ মন্ত্রণালয়ের দায়িত্বে নিয়োজিত মাননীয় মন্ত্রী কর্তৃক প্রকল্পটি মোট ২২৩.৮৫২০ কোটি (জিওবি ৫২.৭৭৫০ কোটি টাকা + প্রকল্প সাহায্য ১৭১.০৭৭০ কোটি টাকা) প্রাক্কলিত ব্যয়ে জুলাই ২০০২ থেকে জুন ২০০৫ মেয়াদে বাস্তবায়নের জন্য অনুমোদিত হয়। ভূমির মূল্য বৃদ্ধি, মূল সেতুর নির্মাণ ব্যয় হ্রাস, এপ্রোচ সড়ক এবং এপ্রোচ সড়কে সেতুর নির্মাণ ব্যয় বৃদ্ধিসহ অন্যান্য অঞ্জের ব্যয় বৃদ্ধি/হ্রাস পাওয়ায় বিবেচ্য প্রকল্পটির সংশোধিত ডিপিপি গত ২১ নভেম্বর ২০০৭ তারিখে পরিকল্পনা মন্ত্রণালয়ের দায়িত্বে নিয়োজিত মাননীয় উপদেষ্টা কর্তৃক মোট ১৯৬.০৫ কোটি (জিওবি ৬১.৪০৪০ কোটি + প্রকল্প সাহায্য ১৩৪.৬৪৬০ কোটি) টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে জুলাই ২০০২ থেকে জুন ২০১১ মেয়াদে বাস্তবায়নের জন্য অনুমোদিত হয়। সর্বশেষ প্রকল্পটি ২৯৭.৯৯৮৩ কোটি টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে জুলাই ২০০২ হতে জুন ২০১২ পর্যন্ত মেয়াদে এবং ২য় সংশোধিত প্রকল্প প্রস্তাব ১৩ অক্টোবর ২০০৯ তারিখে একনেক কর্তৃক অনুমোদিত হয়। উল্লেখ্য, প্রকল্পটি উন্নয়ন সহযোগী সংস্থা Kuwait Fund for Arab Economic Development (KFAED) এর আর্থিক সহযোগিতায় বাস্তবায়িত হয়েছে।
- ৭.২। দপদপিয়া সেতু নির্মাণ স্থলের ৫ কিঃমিঃ Upstream এ কীর্তনখোলা নদীতে ফেরী সার্ভিস চালু রয়েছে যা ভোলা জেলাকে বরিশাল বিভাগীয় শহরের সাথে সংযুক্ত করেছে। ফেরী এ্যাপ্রোচ সড়কটি বরিশাল শহরের অত্যন্ত ব্যস্ততম এলাকার মধ্যদিয়ে অতিক্রম করায় সবসময়ই এ এলাকায় যানজট লেগে থাকত। দপদপিয়া সেতুর এ্যাপ্রোচ সড়কের সাথে বরিশাল-ভোলা জাতীয় মহাসড়ক পর্যমন্ত্র ৪.৮ কিঃমিঃ দীর্ঘ সংযোগ সড়ক নির্মাণের মাধ্যমে জনসাধারণকে ফেরী পারাপারের দুর্ভোগ পোহাতে হচ্ছে না। এছাড়া, লিংক সড়কটি বাইপাস সড়ক হিসেবেও কাজ করেছে বিধায় ভোলা এবং পটুয়াখালী অথবা কুয়াকাটায় যাতায়াতকারী যানবাহনসমূহকে বরিশাল শহরকে অতিক্রম করতে হচ্ছে না। এতে বরিশাল শহরের যানজট হ্রাস পেয়েছে।
- ৭.৩। **প্রকল্পের আওতায় গৃহীত কার্যাবলীঃ** প্রস্তাবিত সংশোধিত প্রকল্পের আওতায় ১৩৯০মিঃ সেতু নির্মাণ, রিভার ট্রেনিং ও রক্ষাপ্রদ কাজসহ সেতুর এ্যাপ্রোচ সড়কে ২৭৪.৩০ মিঃ সেতু নির্মাণ, এ্যাপ্রোচ সড়কে ৯.৩০ কিঃমিঃ মাটির কাজ এবং ৯.৩০ কিঃমিঃ পেভমেন্ট নির্মাণ, ৪টি ইন্টারসেকশন নির্মাণ, ৩৯ হেক্টর ভূমি অধিগ্রহণ, ৯৯৬ জনমাসের জন্য দেশী ও ১২১ জনমাসের জন্য বিদেশী পরামর্শক নিয়োগ, প্রশিক্ষণ ইত্যাদি কাজের সংস্থান রাখা হয়েছে।
- ৭.৪। **উদ্দেশ্যঃ** প্রকল্পের মূল উদ্দেশ্য হলো বরিশাল-পটুয়াখালী-বরগুনা জাতীয় মহাসড়কে (এন-৮) বরিশাল মেট্রোপলিটন শহরের সন্নিকটে কীর্তনখোলা নদীর উপর মূল সেতু এবং খয়রাবাদ নদীর উপর সেকেন্ডারী সেতু নির্মাণের মাধ্যমে দেশের দক্ষিণ ও দক্ষিণ-পশ্চিমাঞ্চলে নিরবচ্ছিন্ন সড়ক যোগাযোগ এবং আর্থ-সামাজিক অবস্থার উন্নয়ন।
- ৭.৫। **প্রকল্প অনুমোদন এবং সংশোধনঃ** অনুমোদনঃ মূল প্রকল্পটি মোট ২২২৩.৮৫২০ কোটি টাকা (জিওবি ৫২.৭৭৫০ কোটি প্রকল্প সাহায্য ১৭১.০৭৭০ কোটি টাকা) ব্যয়ে এবং জুলাই ২০০২ থেকে জুন ২০০৫ মেয়াদে বাস্তবায়নের জন্য একনেক কর্তৃক অনুমোদিত হয়। এরপর পরিকল্পনা মন্ত্রণালয়ের দায়িত্বে প্রাপ্ত মাননীয় উপদেষ্টা কর্তৃক গত ২১/১১/২০০৭ তারিখে প্রকল্পটি ১৯৬.০৫ কোটি (জিওবি ৬১.৪০৪০ কোটি + প্রকল্প সাহায্য ১৩৪.৬৪৬০ কোটি) টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে ২০০২ থেকে জুন ২০১১ মেয়াদে বাস্তবায়নের জন্য অনুমোদিত হয়। সর্বশেষ গত ১৮/১২/২০১২ তারিখে অনুষ্ঠিত একনেক সভায় ৩য় সংশোধিত প্রকল্পটি মোট ৩০২.২০ কোটি (জিওবি ৯৬.৫২১০ কোটি + প্রকল্প সাহায্য ২০৫.৬৭৯০ কোটি) টাকা ব্যয়ে জুলাই ২০০২ থেকে জুন ২০১৩ পর্যন্ত মেয়াদে বাস্তবায়নের জন্য অনুমোদিত হয়।
- ৮। **প্রকল্প পরিদর্শনঃ** আইএমইডি কর্তৃক প্রকল্প এলাকার বাস্তবায়িত কাজ গত ০৯ এপ্রিল থেকে ১০ এপ্রিল ২০১৫ তারিখে পরিদর্শন করা হয়। পরিদর্শনকালে নির্বাহী প্রকৌশলী, বরিশাল এবং সওজ-এর সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তাগণ উপস্থিত ছিলেন। প্রকল্প সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তাদের সঙ্গে আলোচনা, প্রাপ্ত তথ্য বিশ্লেষণ ও পিসিআর এর তথ্যের ভিত্তিতে প্রতিবেদনটি প্রণয়ন করা হয়েছে।

৮.১. **দপদপিয়া সেতুঃ** দপদপিয়া সেতুটি পরামর্শক প্রতিষ্ঠান KCIC-ACE-DDC এবং ঠিকাদার প্রতিষ্ঠান MBEC-PRL-COPRI, JV কর্তৃক ১৩.১০.২০০৬ থেকে ৩১.১২.২০১০ মেয়াদে বাস্তবায়িত হয়। মোট ১৩৯০.০০ মিটার দৈর্ঘ্য বিশিষ্ট সেতুটির মেইন ব্রিজ ৬১০ মিটার এবং এপ্রোচ অংশ (ভায়াডাক্ট) ৭৮০ মিটার দীর্ঘ। সেতুটির প্রশস্ততা ১০ মিটার। পরিদর্শন কালে সেতুটিতে ৩৪টি স্প্যান দেখা যায়। প্রতিটি স্প্যানের দৈর্ঘ্য ৮৫.৫০ মিটার। সেতুর মোট পাইল সংখ্যা ১২২টি। সেতুটির সুপার স্ট্রাকচার প্রিন্সিপ্যাল কনক্রিট সিগমেন্ট বক্স গার্ডার দিয়ে নির্মাণ করা হয়েছে। সেতুটির নেভিগেশন হাইট ১৮.৩০ মিটার। সেতুর সংযোগ সড়কের দৈর্ঘ্য প্রায় ৪.৩০ কিঃমিঃ। সেতুর Expansion joint-এ স্টিল ফাইবার কংক্রিট এবং ট্রান্সভার্স বার ব্যবহার করা হয়েছে। সেতুটি আরসিসি বোরড পাইল ফাউন্ডেশনে নির্মিত হয়েছে মর্মে নির্বাহী প্রকৌশলী, বরিশাল আইএমইডিকে অবহিত করেন। সেতুটির পিয়ার সংলগ্ন ৩০ মিটার Scouring protection এর জন্য ডাম্পড সিসি ব্লক ব্যবহার করা হয়েছে যার পুরুত্ব ৭৫ সে:মি:। এমব্যাংকমেন্ট সেম্পাণে ০.৩৫ X ০.৩৫ X ০.৩৫ মিটার সিসি ব্লক এর সিঙ্গেল লেয়ার দিয়ে প্রতিরক্ষা দেয়াল তৈরি করা হয়েছে। এ ছাড়া নদীবক্ষে বালু ভর্তি জিও ব্যাগ (প্রতিটি ৬০-৬৫ কেজি) এবং জিও টেক্সটাইল ফিল্টার দিয়ে প্রতিরক্ষামূলক ব্যবস্থা গ্রহণ করা হয়েছে। পরিদর্শনকালে সেতুটি রক্ষাপ্রদ কাজসহ সার্বিক অংশ বাহ্যিকভাবে অক্ষত দেখা গিয়েছে। তবে সেতুর মাঝামাঝি অংশে Expansion joint-এর একটি অংশের জোড়া ক্ষতিগ্রস্ত দেখা গিয়েছে যা দ্রুত সংস্কার করা প্রয়োজন।



চিত্র-১: দপদপিয়া সেতুর উপরিভাগ



চিত্র-২: দপদপিয়া সেতুর নিম্নভাগ



চিত্র-৩: দপদপিয়া সেতুর এমব্যাংকমেন্টের রক্ষণ কাজ



চিত্র-৪: Expansion joint-এর ক্ষতিগ্রস্ত জোড়া

উল্লেখ্য, পরিদর্শনের সময় সেতুটির পিয়ারের রক্ষণ কাজের জন্য নদী বক্ষে নির্মিত একটি গাইড ওয়াল ভাঙা দেখা যায়। নির্বাহী প্রকৌশলী, বরিশাল আইএমইডিকে অবহিত করেন যে, একটি মালবাহী বার্জ ঝড়ের তোড়ে উড়ে গাইড ওয়ালে ধাক্কা দেওয়াতে এমনটি ঘটেছে। এটি মেরামতের কোন উদ্যোগ নেয়া হয়েছে কি না তা জানতে চাওয়া হলে নির্বাহী প্রকৌশলী, বরিশাল আইএমইডিকে জানান যে, বিষয়টি সম্পর্কে সড়ক ও জনপথ মন্ত্রণালয়কে ইতোমধ্যে অবহিত করা হয়েছে। মন্ত্রণালয় হতে সিদ্ধান্ত পেলে শীঘ্রই এটি মেরামতের উদ্যোগ গ্রহণ করা হবে।



চিত্র-৫: দপদপিয়া সেতুর গাইড ওয়ালসমূহ



চিত্র-৬: দপদপিয়া সেতুর ক্ষতিগ্রস্ত গাইড ওয়াল

৮.২। **খয়রাবাদ সেতুঃ** পরিদর্শন কালে প্রকল্পের আওতায় নির্মিত খয়রাবাদ সেতুটি সরেজমিনে দেখা হয়। সেতুটির মোট দৈর্ঘ্য ২৭৪.৩০ মিটার এবং প্রশস্ততা ১০ মিটার। সেতুটির ৯টি স্প্যান রয়েছে। সেতুটি আরসিসি বোরড পাইল ফাউন্ডেশনে নির্মিত হয়েছে। সেতুটিতে মোট ৮টি পিয়ার দেখা গিয়েছে। এ সেতুর সুপার স্ট্রাকচার প্রিন্সিপ্যাল কন্ক্রিট আই (I) গার্ডার দ্বারা নির্মিত হয়েছে। সেতুটির vertical clearance ৮.৮০ মিটার এবং horizontal clearance ৩০.৮০ মিটার মর্মে নির্বাহী প্রকৌশলী জানিয়েছেন।



চিত্র-৭: খয়রাবাদ সেতু

৮.৩। **এপ্রোচ সড়কঃ** দপদপিয়া সেতুর সংযোগ সড়ক ৪.৩০ কিঃমিঃ দীর্ঘ। সংযোগ সড়কের সড়ক বাঁধের প্রশস্ততা ১২.১০ মিটার এবং পেভমেন্টের প্রশস্ততা ১০.৩০ মিটার। দপদপিয়া সেতুর এপ্রোচ সড়কের ক্যারেজওয়ে ৩০০ মিঃমিঃ কম্প্যাক্ট সাবগ্রেড, ২০০ মিঃমিঃ ইমপুভড সাবগ্রেড, ২০০ মিঃমিঃ এগ্রিগেট সাববেইজ, ১০০ মিঃমিঃ লোয়ার বেইস কোর্স, ১৫০ মিঃমিঃ গ্রেডেড এগ্রিগেট আপার বেইজ (স্টোন), ৫০ মিঃমিঃ বিটুমিনাস রাইডার কোর্স এবং ৩০ মিঃমিঃ বিটুমিনাস ওয়ারিং কোর্স দিয়ে নির্মিত হয়েছে মর্মে নির্বাহী প্রকৌশলী জানিয়েছেন। তবে সেতুটির এপ্রোচ সড়কের শেষ প্রান্তে পটহোল দেখা গিয়েছে। নির্বাহী প্রকৌশলী, বরিশাল উক্ত পটহোল মেরামতের ব্যবস্থা গ্রহণ করবেন বলে আইএমইডিকে অবহিত করেন।



চিত্র-৮: এপ্রোচ সড়কের পটহোল

৯। **ক্রয় কার্যক্রম সংক্রান্ত তথ্যঃ** দপদপিয়া সেতুটি ঠিকাদার প্রতিষ্ঠান MBEC-PBL-COPRI JV কর্তৃক মোট ১৩৯,৫৮,২৩,১২৫.০০ টাকা চুক্তিমূল্যে সম্পাদিত হয়। এ প্যাকেজের দরপত্র গত ২৪.০৭.২০০৪ তারিখে আহবান করা হয় এবং গত ১৫.১০.২০০৬ তারিখে চুক্তি সম্পাদিত হয়। এ প্যাকেজের কাজ ২১.০৯.২০০৯ তারিখে সম্পাদনের শেষ তারিখ ছিল, তবে ৩০.০৬.২০১৩ তারিখে নির্মাণ কাজ সমাপ্ত হয়। মূলতঃ প্রকল্পে ৪.৮ কিঃমিঃ বরিশাল-ভোলা লিংক রোড অন্তর্ভুক্তির কারণে এ বিলম্ব ঘটে মর্মে নির্বাহী প্রকৌশলী, বরিশাল আইএমইডিকে অবহিত করেন। এ প্যাকেজের নথি পরীক্ষান্তে দেখা যায় যে, ঠিকাদার নিয়োগের জন্য বহল প্রচারিত দুটি করে পত্রিকায় বিজ্ঞাপন প্রকাশ করা হয়েছে। তাছাড়া পিপিআর অনুযায়ী Tender Opening Committee (TOC) এবং Tender Evaluation Committee (TEC) গঠন করা হয়েছে। বিধি মোতাবেক TEC-তে দুইজন করে ক্রয়কারীর নিয়ন্ত্রনকারী মন্ত্রণালয়/বিভাগ/এজেন্সী বহির্ভূত সদস্য অন্তর্ভুক্ত করা হয়েছে। তাছাড়া TOC তে TEC কমিটির একজন সদস্য অন্তর্ভুক্ত করা হয়েছে। TOC কমিটি কর্তৃক টেন্ডার জমাদানের নিদিষ্ট সময় পর দরপত্র উন্মুক্ত করা হয়েছে। অর্থাৎ TOC ও TEC কমিটি সঠিকভাবে গঠনপূর্বক টেন্ডার উন্মুক্তকরণ ও মূল্যায়ন কাজ সম্পন্ন করা হয়েছে। মূল্যায়ন প্রতিবেদনসমূহ যথাযথ কর্তৃপক্ষ কর্তৃক অনুমোদনপূর্বক ঠিকাদারকে কার্যাদেশ প্রদান করা হয়েছে।

১০। **প্রকল্পের সার্বিক অগ্রগতিঃ** প্রকল্পের শুরু হতে জুন, ২০১৪ পর্যন্ত ক্রমপুঞ্জিত আর্থিক অগ্রগতি হয়েছে মোট ২৯৩২৮.৬৩ লক্ষ টাকা, যা অনুমোদিত প্রাক্কলিত ব্যয়ের ৯৭.০৫ এবং বাস্তব অগ্রগতি ১০০%। পিসিআর অনুযায়ী প্রকল্পের বছরভিত্তিক সংশোধিত এডিপি বরাদ্দ, অবমুক্ত ও ব্যয়ের চিত্র নিম্নরূপঃ

(লক্ষ টাকায়)

অর্থ বছর	সংশোধিত এডিপি বরাদ্দ			অবমুক্তি	ব্যয়		
	মোট	টাকা	প্রঃ সাঃ		মোট	টাকা	প্রঃসাঃ
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮
২০০২-২০০৩							
২০০৩-২০০৪	১৯০.৫০	৭৮.১০	১১২.৪০	১৯০.৫০	১৯০.৫০	৭৮.১০	১১২.৪০
২০০৪-২০০৫	৫৯৬.৫০	৫৬৪.০০	৩২.৫০	৫৯৬.৫০	৫৯৬.৫০	৫৬৪.০০	৩২.৫০
২০০৫-২০০৬	২৩১.১৯	২৩১.১৯	২৩১.১৯	২৩১.১৯	২৩১.১৯	২৩১.১৯	-
২০০৬-২০০৭	৪১১৬.৫৪	১০৭৪.৩৪	৩০৪২.২০	৪১১৬.৫৪	৪১১৬.৫৪	১০৭৪.৩৪	৩০৩২.২০
২০০৭-২০০৮	৪২২০.৪৪	১১৮০.৭৪	৩০৩৯.৭০	৪২২০.৪৪	৪২২০.৪৪	১১৮০.৭৪	৩০৩৯.৭০
২০০৮-২০০৯	৪২৫২.৭৪	১২১৬.৫৪	৩০৩৬.২০	৪২৫২.৭৪	৪২৫২.৭৪	১২১৬.৫৪	৩০৩৬.২০
২০০৯-২০১০	৬৫৮০.২৩	২০১২.৮৩	৪৫৫৮.৪০	৬৫৮০.২৩	৬৫৮০.২৩	২০২১.৮৩	৪৫৫৮.৪০
২০১০-২০১১	৪৬৩২.৩৫	১৫০৬.৮৫	৩১২৫.৫০	৪৬৩২.৩৫	৪৬৩২.৩৫	১৫০৬.৮৫	৩১২৫.৫০
২০১১-২০১২	১৫৮০.৩১	৫২৬.৫১	১০৫৩.৮০	১৫৮০.৩১	১৫৮০.৩১	৫২৬.৫১	১০৫৩.৮০
২০১২-২০১৩	২৬৩৭.৮১	৭৯৪.৬৭	১৮৪৩.১৪	২৬৩৭.৮১	২৬৩৭.৮১	৭৯৪.৬৭	১৮৪৩.১৪
২০১৩-২০১৪	২৯১.০০	১৮৪.০০	১০৭.০০	২৯০.০২	২৯০.০২	১৮৩.৯৪	১০৬.০৮
মোট =				২৯,৩২৮.৬৩	২৯,৩২৮.৬৩	৯,৩৭৮.৭১	১৯,৯৪৯.৯২

১১। **উপকারভোগীদের মতামতঃ** পরিদর্শনকালে স্থানীয় জনগণের সঙ্গে আলাপে জানা গিয়েছে যে, প্রকল্পটি বাস্তবায়নের ফলে দক্ষিণাঞ্চলের যাতায়াত অনেক সহজ হয়েছে এবং এর ফলে এ অঞ্চলের জনগণের জীবনযাত্রার মানোন্নয়ন হয়েছে।

১২। **প্রকল্প পরিচালক সম্পর্কিত তথ্যঃ** প্রকল্পের শুরু থেকে শেষ পর্যন্ত ৬ জন কর্মকর্তা প্রকল্প পরিচালকের দায়িত্ব পালন করেছেন। প্রকল্প পরিচালক সংক্রামত তথ্যাদি নিচে প্রদান করা হলঃ

নাম ও পদবী	পূর্ণকালীন	খন্ডকালীন	যোগদানের তারিখ	বদলীর তারিখ
মোঃ আব্দুল্লাহেল কাফি	-	□	০১.১২.২০০২	৩০.০৫.২০০৪
মোঃ আব্দুল্লাহেল কাফি	□	-	৩১.০৫.২০০৪	১২.০২.২০০৬
মোঃ আজহারুল ইসলাম	□	-	১২.০২.২০০৬	০৭.০২.২০১০
মোঃ গুলজার হোসাইন	□	-	২১.০১.২০১০	২৩.০৬.২০১১
মোঃ দেলোয়ার শামীম	□	-	২৩.০৬.২০১১	১৮.০২.২০১৩
মোঃ হারুনর রশিদ চৌধুরী	-	□	০৭.০৩.২০১৩	৩০.০৬.২০১৪

১৩। প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জনঃ

পরিকল্পিত উদ্দেশ্য	অর্জিত ফলাফল
বরিশাল-পটুয়াখালী-বরগুনা জাতীয় মহাসড়কে (এন-৮) বরিশাল মেট্রোপলিটন শহরের সন্নিকটে কীর্তনখোলা নদীর উপর মূল সেতু এবং খয়রাবাদ নদীর উপর সেকেন্ডারি সেতু নির্মাণের মাধ্যমে দেশের দক্ষিণ ও দক্ষিণ-পশ্চিমাঞ্চলে নিরবচ্ছিন্ন সড়ক যোগাযোগ এবং আর্থ-সামাজিক অবস্থার উন্নয়ন।	প্রকল্প বাস্তবায়নের ফলে কীর্তনখোলা নদীর উপর মূল সেতু এবং খয়রাবাদ নদীর উপর সেকেন্ডারি সেতু নির্মাণের মাধ্যমে দেশের দক্ষিণ ও দক্ষিণ-পশ্চিমাঞ্চলে নিরবচ্ছিন্ন সড়ক যোগাযোগ এবং আর্থ-সামাজিক অবস্থার উন্নয়ন ঘটেছে।

১৪। উদ্দেশ্য পুরোপুরি অর্জিত না হলে এর কারণঃ প্রযোজ্য নয়।

১৫। অডিট সংক্রান্তঃ প্রকল্পটির এক্সটারনাল অডিট সম্পন্ন হয়েছে এবং এতে কোন আপত্তি পাওয়া যায়নি।

১৬। প্রকল্প বাস্তবায়ন সমস্যাঃ

১৬.১ টাইম ও কস্ট ওভার-রানঃ মূল অনুমোদিত প্রকল্পটি জুলাই ২০০২ থেকে জুন ২০০৫ মেয়াদে বাস্তবায়নের জন্য অনুমোদিত হয়। কিন্তু প্রকল্পটির প্রকৃত বাস্তবায়নকাল দাঁড়ায় জুলাই ২০০২ থেকে জুন ২০১৪ পর্যন্ত অর্থাৎ ২৬৬.৬৭% টাইম ওভার-রান হয়। এর ফলে প্রকল্পের ব্যয় ২২,৩৮৫.২০ লক্ষ টাকা থেকে ৩০,২২০.০০ লক্ষ টাকা দাঁড়ায় (প্রকৃত ব্যয় ২৯,৩২৮.৬৮ লক্ষ টাকা) অর্থাৎ কস্ট ওভার-রান হয় ৩১.০১%। মূলতঃ নির্মাণ কাজের জন্য পরামর্শক ও ঠিকাদার নিয়োগে পদ্ধতিগত বিলম্বের কারণে এ সময় লেগে যায়। এছাড়া প্রকল্পে ৪.৮ কিঃমিঃ বরিশাল-তোলা লিংক রোড যুক্ত করার ফলে এ অতিরিক্ত সময় লেগে যায়। ভবিষ্যতে প্রকল্প বাস্তবায়নের সময় দরপত্র প্রক্রিয়াকরণের কাজ মূল অনুমোদিত সময়সীমার মধ্যে চূড়ান্তকরণের জন্য প্রয়োজনীয় উদ্যোগ গ্রহণ করা হলে টাইম ওভার-রান কমিয়ে আনা সম্ভব হবে মর্মে প্রতীয়মান হয়।

১৬.২ বন্যা ও সিডরঃ প্রকল্পটি বাস্তবায়নের সময় বন্যা দেখা দেওয়ায় ব্রিজের নির্মাণ স্থল পানির নিচে চলে যায়। এ কারণে নির্মাণ সামগ্রী পরিবহনে অসুবিধা দেখা যায়। তদুপরি, প্রকল্প বাস্তবায়নের সময় ঘূর্ণিঝড় সিডরের কারণে ব্রিজের কলামের কাজ এবং গার্ডার ক্ষতিগ্রস্ত হয়। এর ফলে প্রকল্পের বাস্তবায়নে অধিক সময় লেগে যায়।

১৭। সুপারিশঃ

১৭.১ দপদপিয়া সেতুর Expansion Joint এর ছিঁড়ে যাওয়া অংশ এবং ভেঙে যাওয়া গাইড ওয়াল মেরামতের উদ্যোগ গ্রহণ করতে হবে (অনুচ্ছেদ: ৮.১)।

১৭.২ খয়রাবাদ সেতুর এপ্রোচ সড়কের পটহোল সংস্কারের ব্যবস্থা নিতে হবে (অনুচ্ছেদ: ৮.৩)।

১৭.৩ ভবিষ্যতে প্রকল্প বাস্তবায়নের সময় দরপত্র প্রক্রিয়াকরণের কাজ মূল অনুমোদিত সময়সীমার মধ্যে চূড়ান্তকরণের জন্য প্রয়োজনীয় উদ্যোগ গ্রহণ করতে হবে (অনুচ্ছেদ: ১৬.১)।

১৭.৪ উপরের ১৭.১-১৭.২ অনুচ্ছেদের সুপারিশ/মতামত অনুযায়ী গৃহীত ব্যবস্থা সম্পর্কে আগামী ০২ (দু') মাসের মধ্যে বাস্তবায়ন পরিবীক্ষণ ও মূল্যায়ন বিভাগ-কে অবহিত করতে হবে।

“মাগুরা-মোহাম্মদপুর-কালিশংকরপুর-নহাটা-লোহাগড়া সড়ক উন্নয়ন”

শীর্ষক প্রকল্পের সমাপ্তি মূল্যায়ন প্রতিবেদন

(সমাপ্তঃ জুন, ২০১৪)

- ১। প্রকল্পের নাম : মাগুরা-মোহাম্মদপুর-কালিশংকরপুর-নহাটা-লোহাগড়া সড়ক উন্নয়ন
- ২। বাস্তবায়নকারী সংস্থা : সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর।
- ৩। প্রশাসনিক মন্ত্রণালয়/বিভাগ : সড়ক পরিবহন ও সেতু মন্ত্রণালয়/সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ।
- ৪। প্রকল্পের বাস্তবায়ন সময় ও ব্যয় :

(লক্ষ টাকায়)

প্রাক্কলিত ব্যয় (প্রঃসাঃ)		প্রকৃত ব্যয় (প্রঃ সাঃ)	পরিকল্পিত বাস্তবায়নকাল		প্রকৃত বাস্তবায়নকাল	অতিরিক্ত ব্যয় (মূল প্রাক্কলিত ব্যয়ের %)	অতিরিক্ত সময় (মূল বাস্তবায়ন কালের %)
মূল	সর্বশেষ সংশোধিত		মূল	সর্বশেষ সংশোধিত			
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮
৩৩১০.২৪ (-)	৩৪৫৭.৫৬ (-)	৩৩৩০.০০ (-)	০১-০৭-২০১০ থেকে ৩০-০৬-২০১৩	০১-০৭-২০১০ থেকে ৩০-০৬-২০১৪	০১-০৭-২০১০ থেকে ৩০-০৬-২০১৪	০.৫৯%	৩৩.৩৩%

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

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

Sl.No.	Items of Work (as per PP)	Unit	Target (as per PP)		Actual Progress	
			Financial	Physical (Quantity)	Financial	Physical (Quantity)
1	2	3	4	5	6	7
11.	Stationary & Advertising	L.S	1.00			
12.	Publication & Tendering	L.S	1.00			
13.	Laboratory Testing	L.S	1.00			
14.	Widening of Road Embankment (Earthwork)	L.Cum	443.70	2.90	400.03	2.76
15.	Construction of New Pavement	Km	66.44	1.80	66.44	1.80
16.	Strengthening of Existing Pavement	Km	102.60	5.00	102.60	5.00
17.	New Surfacing (Carpeting & Seal Coat)	Km	31.64	1.80	31.64	1.80
18.	Surfacing of Strengthening pavement (Carpeting & Seal Coat)	Km	130.65	5.00	130.65	5.00
19.	Surfacing of Existing Pavement (Carpeting & Seal Coat) (5.50m)	Km	142.38	6.00	142.38	6.00

20.	Surfacing of Existing Pavement (Carpeting & Seal Coat) (3.70m)	Km	723.79	45.35	676.72	41.55
21.	Construction of Hard Shoulder	Km	1066	49.65	1066.48	49.65
22.	Construction of RCC Box Culvert	m	608.00	76.00	608.00	76.00
23.	Protective Work (RCC Palisading)	m	99.00	1800.00	65.18	1185.00
24.	Sing-Signal, Km Post Guide post, Road Marking etc.					
	a) Traffic sign	nos	1.99	36.00	1.99	36.00
	b) Sign post	nos	0.88	36.00	0.88	36.00
	c) Concrete Post	nos	1.24	50.00	1.24	50.00
	d) Road Marking-Thermoplastic Material	nos	15.77	1500.00	15.77	0.00
25.	Maintenance During Construction	m	20.00	58.15	20.00	
26.	Physical Contingency (2%)		0.00			
27.	Price Contingency (3%)		0.00			
Total =			3457.56		3330.00	

৭। প্রকল্প পরিচালক সংক্রান্ত তথ্যাদিঃ

ক্র নং	নাম ও পদবী	কার্যধরণ	একাধিক প্রকল্পের দায়িত্ব	তারিখ	
				যোগদান	বদলী
১.	M. Md. Shariful Islam Additional Chief Engineer, RHD, Khulan Zone, Khulna.	খন্ডকালীন	হ্যাঁ	১৩/০৫/২০১০	০৫/০১/২০১১
২.	Md. Abdul Kuddus-2 Additional Chief Engineer, RHD, Khulan Zone, Khulna.	খন্ডকালীন	হ্যাঁ	০৫/০১/২০১১	০৩/০২/২০১১
৩.	Abdul Halim Miah Additional Chief Engineer, RHD, Khulan Zone, Khulna.	খন্ডকালীন	হ্যাঁ	০৩/০২/২০১১	৩০/০৬/২০১১
৪.	A.K.M. Zikrul Haque (A.C) Additional Chief Engineer, RHD, Khulan Zone, Khulna.	খন্ডকালীন	হ্যাঁ	৩০/০৬/২০১১	১৯/০৭/২০১১
৫.	Tapash Kumar Paul Additional Chief Engineer, RHD, Khulan Zone, Khulna	খন্ডকালীন	হ্যাঁ	১৯/০৭/২০১১	১৫/০২/২০১২
৬.	Md. Guljer Hossain Additional Chief Engineer, RHD, Khulan Zone, Khulna	খন্ডকালীন	হ্যাঁ	১৫/০২/২০১২	০৭/০৩/২০১৩
৭.	Quazi Mohammad Ali, Additional Chief Engineer, RHD, Khulan Zone, Khulna.	খন্ডকালীন	হ্যাঁ	০৭/০৩/২০১৩	প্রকল্প সমাপ্ত পর্যন্ত

সংশ্লিষ্ট ছক পর্যালোচনায় দেখা যায়, বর্ণিত প্রকল্পে মোট ৭ জন প্রকল্প পরিচালক দায়িত্ব পালন করেছেন। তাঁদের অধিকাংশের মেয়াদ ১ বছরেরও কম। বর্ণিত প্রকল্পের ক্ষেত্রে ৩ বছর মেয়াদে ৩৩১০.২৪ লক্ষ টাকায় প্রকল্পটি বাস্তবায়নের নিমিত্তে অনুমোদন করা হলেও প্রকল্পের প্রকৃত ব্যয় হয়েছে ৩৩৩০.০০ লক্ষ টাকা এবং বাস্তবায়ন সময় লেগেছে ৪ বছর। অর্থাৎ ব্যয় বৃদ্ধি পেয়েছে ০.৫৯% এবং বাস্তবায়নকাল বৃদ্ধি পেয়েছে ১০০%। ফলে যথাসময়ে প্রকল্পের সুফল হতে জনগণ বঞ্চিত হয়েছে। ঘন ঘন প্রকল্প পরিচালক বদলের প্রেক্ষিতে প্রকল্প পরিচালকগণ প্রকল্পের কাজ যথাযথভাবে সুপারভিশন ও মনিটরিং করতে পারেন না বিধায় প্রকল্পের বাস্তবায়ন বিঘ্নিত হয়েছে।

৮। ক্রয় সংক্রান্ত তথ্যাদিঃ

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

৮.২ পণ্য, কার্য ও সেবা ক্রয়ঃ (পণ্য ও কার্য ২০০.০০ লক্ষ টাকার উপরে এবং সেবা ১০০.০০ লক্ষ টাকার উপরে) প্রকল্পের অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী মূল পূর্ত কাজ ১০ টি প্যাকেজের মাধ্যমে ৩৪২১.০০ লক্ষ টাকায় ক্রয়ের সংস্থান ছিল। এ লক্ষ্যে দৈনিক ভোরের কাগজ, মানবজমিন, গৃহকোণ ও দি ফাইন্যান্সিয়াল এক্সপ্রেস পত্রিকা, সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের নিজস্ব ওয়েব সাইট ও সিপিটিইউ এর ওয়েব সাইটে প্যাকেজ গুলোর দরপত্র প্রকাশ করা হয়। দরপত্র উন্মুক্তকরণ কমিটিতে মূল্যায়ন কমিটি হতে ১জন সদস্য অন্তর্ভুক্ত করা হয়েছে। ক্রয়কারী প্রতিষ্ঠান হতে ৬০ দিন সময় দিয়ে দরপত্র গ্রহণ করা হয়েছে। দরপত্র মূল্যায়ন কমিটির সদস্য সংখ্যা ছিল ৭ জন। তন্মধ্যে সংস্থা বহির্ভূত সদস্য ছিল ৩ (তিন) জন। মূল্যায়ন কমিটির আহ্বায়ক ছিলেন তত্ত্বাবধায়ক প্রকৌশলী, যশোর সড়ক সার্কেল। দরপত্র খোলার পর ৭ দিনের মধ্যে দরপত্র মূল্যায়ন করা হয়। অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী, খুলনা জোন কর্তৃক সবকটি দরপত্র অনুমোদন করা হয়। এ ক্ষেত্রে দরপত্র উন্মুক্তকরণের দিন হতে প্রস্তাব অনুমোদন পর্যন্ত সময় লেগেছে যথাক্রমে ৯০ ও ৯১দিন (প্রস্তাবের বৈধতার গ্রহণযোগ্য মেয়াদ ৬০ হতে ১২০ দিন)। প্রধান প্রধান দরপত্র সংক্রান্ত তথ্য নিম্নরূপ:

(লক্ষ টাকায়)

ক্রয় বিবরণী	দরপত্র			কাজ সমাপ্তির তারিখ		
	চুক্তিমূল্য	আহ্বানের তারিখ	চুক্তি স্বাক্ষর	চুক্তি অনুযায়ী	প্রকৃত	
১	২	৩	৪	৫	৬	৭
01	Providing premix bituminous carpeting with seal coat, Construction of hard shoulder at ch. 0.50 km to 1.50 km= 1000m; ch. 12.00 km to 16.00 km= 4000m.	২১৭.০০	৩০/০৫/২০১০	১৫/০৩/২০১১	১৫/০৯/২০১২	০১/০৭/২০১২
02	Strengthening, Providing premix bituminous carpeting with seal coat, Construction of hard shoulder at ch.16.00km to 24.00 km= 8000m	২৯৮.০০	৩০/০৫/২০১০	১৫/০৩/২০১১	১৫/০৩/২০১৩	০৭/০৬/২০১১
03	Providing premix bituminous carpeting with seal coat, Construction of hard shoulder at ch. 1.50 km to 8.50 km=7000m.	২৯৮.০০	৩০/০৫/২০১০	১৫/০৩/২০১১	১৫/০৩/২০১৩	১২/০৪/২০১২
04	Providing premix bituminous carpeting with seal coat, Construction of hard shoulder at ch. 43.00 km to 58.00 km= 15000m;	৮০২.০০	৩০/০৫/২০১০	০৮/০৩/২০১১	০৮/০৩/২০১৩	৩০/০৬/২০১৪
05	Providing premix bituminous	৭৮০.০০	৩০/০৫/২০১০	০৮/০৩/২০১১	০৮/০৩/২০১৩	৩০/০৬/২০১৪

(লক্ষ টাকায়)

ক্রম বিবরণী	দরপত্র			কাজ সমাপ্তির তারিখ		
	চুক্তিমূল্য	আহবানের তারিখ	চুক্তি স্বাক্ষর	চুক্তি অনুযায়ী	প্রকৃত	
১	২	৩	৪	৫	৬	৭
	carpeting with seal coat, Construction of hard shoulder at ch. 24.00 km to 36.00 km = 12000m and 37.00 km to 39.00 km=2000m (including new flexible pavement construction at ch 37.100 to 38.900=1800m) reconstruction of one 2×3.00m ×12.20m×3.00m RCC box culvert at 25 th km and RCC palisading.					
	Providing premix bituminous carpeting with seal coat, Construction of hard shoulder at ch. 34.00 km to 37.00 km= 3100 & 38.900 to 43.00km.	৩০১.০০	১৭/০১/২০১১	২৫/০৫/২০১১	২৫/১১/২০১২	২৪/১২/২০১৩
06	Construction of 2 nos 3×6.00m span ×6.00m height RCC box culvert at ch. 21.500 km & at ch 23.500km: 1 no 3×4.00m height RCC Box Culvert at ch. 17.400km 1No 2× 3.00m span × 3.00m height RCC Box culvert at ch. 42.50m; 4nos single vent culvert.	৫০৬.০০	১৭/০১/২০১১	২৫/০৫/২০১১	২৫/১১/২০১২	২৯/০৩/২০১৩

৯। সংশোধিত ডিপিপি বরাদ্দ ও অগ্রগতিঃ

(লক্ষ টাকায়)

অর্থবছর	সংশোধিত বরাদ্দ ও লক্ষ্যমাত্রা				টাকা অবমুক্তি	ব্যয় ও বাস্তব অগ্রগতি			
	মোট	টাকা	প্রকল্প সাহায্য	বাস্তব লক্ষ্যমাত্রা %		মোট	টাকা	প্রকল্প সাহায্য	বাস্তব অগ্রগতি %
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮	৯	১০
২০১০-১১	১০০০.০০	১০০০.০০	-	২৮.৯২%	১০০০.০০	১০০০.০০	১০০০.০০	-	২৮.৯২%
২০১১-১২	৮০০.০০	৮০০.০০	-	২৩.১৩%	৮০০.০০	৮০০.০০	৮০০.০০	-	২৩.১৩%
২০১২-১৩	৬০০.০০	৬০০.০০	-	২৩.১৩%	৬০০.০০	৬০০.০০	৬০০.০০	-	২৩.১৩%
২০১৩-১৪	৯৩০.০০	৯৩০.০০	-	২৪.৮১%	৯৩০.০০	৯৩০.০০	৯৩০.০০	-	২৪.৮১%
মোট	৩৩৩০.০০	৩৩৩০.০০	-	১০০%	৩৩৩০.০০	৩৩৩০.০০	৩৩৩০.০০	-	১০০%

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

১১। সাধারণ পর্যবেক্ষণ:

১১.১ **প্রকল্পের পটভূমি ও উদ্দেশ্য:** মাগুরা-মোহাম্মদপুর-কালিশংকরপুর-নোহাটা-লোহাগড়া সড়কটি একটি গুরুত্বপূর্ণ জেলা সড়ক। সড়কটি মাগুরা জেলার পারনান্দুয়ালী থেকে শুরু হয়ে মোহাম্মদপুর থানার ভিতর দিয়ে গিয়ে নড়াইল জেলার লোহাগড়া থানায় শেষ হয়েছে। দিন দিন এ সড়কের যানবাহন সংখ্যা বৃদ্ধি পাচ্ছে বিধায় সড়কটি প্রশস্ত করা প্রয়োজন। ফলশ্রুতিতে সড়কটি ডিজাইন টাইপ-৫ মানে নির্মাণের প্রস্তাব করা হয়েছে। এছাড়া কিছু ব্রীজ ও কালভার্ট পরিবর্তন করা দরকার এবং কিছু অংশের সড়ক মজবুতকরণ ও সার্ফেসিং করা আবশ্যিক।

সড়কটির মোট দৈর্ঘ্য ৭৩.১৫ কিঃমিঃ এর মধ্যে ১৫.০০ কিঃমিঃ সড়ক নড়াইল সড়ক বিভাগে অবস্থিত এবং উক্ত অংশ জেলা সড়ক উন্নয়ন (খুলনা জোন) প্রকল্পের অন্তর্ভুক্ত এবং অবশিষ্ট ৫৮.১৫ কিঃমিঃ অংশ এই প্রকল্পের অন্তর্ভুক্ত। ৫৮.১৫ কিঃমিঃ এর মধ্যে ১৪.০০ কিঃমিঃ ৫.৫০ মিঃ প্রশস্ত এবং অবশিষ্ট ৪৪.১৫ কিঃমিঃ অংশ ৩.৭০ মিঃ প্রশস্ত। এই ৪৪.১৫ কিঃমিঃ অংশে হার্ডসোল্ডার নির্মাণ করতে হবে। এছাড়া কিছু কিছু তীর বঁক আছে যে গুলো সোজা করতে হবে। মাগুরা অঞ্চল একটি কৃষি প্রধান এলাকা। এখানে নানা রকম কৃষিজ দ্রব্য উৎপন্ন হয়। এ আঞ্চলিক মহাসড়ক নির্মাণের মাধ্যমে এ সব কৃষিজাত দ্রব্য দুরের বড় বাজারে সহজে বাজারজাত করা সম্ভব হবে। আলোচ্য আঞ্চলিক মহাসড়কটি নির্মিত হলে অত্র এলাকার আর্থ-সামাজিক অবস্থার উন্নতি হবে। মাগুরা-নড়াইল আঞ্চলিক মহাসড়ক পুনর্বাসন প্রকল্পের মূল উদ্দেশ্য এই অঞ্চলের মধ্যে উন্নতর যোগাযোগ ব্যবস্থা স্থাপন। এ সড়কটি সড়ক ব্যবহারকারীদের অনেক সহজে যোগাযোগ স্থাপনে সহায়ক হবে। এ প্রকল্প বাস্তবায়নের ফলে এই অঞ্চলের লোকজন শিক্ষা, স্বাস্থ্য, ব্যবসার সুযোগ সৃষ্টি হবে এবং অত্র এলাকার আর্থ-সামাজিক অবস্থার প্রভূত উন্নতি সাধিত হবে বিধায় প্রকল্পটি গ্রহণ করা হয়েছিল।

উদ্দেশ্য: প্রকল্পের মূল উদ্দেশ্য হলো মাগুরা-মোহাম্মদপুর-কালিশংকরপুর-নোহাটা-লোহাগড়া সড়ক উন্নয়ন এর মাধ্যমে উন্নততর সড়ক যোগাযোগ ব্যবস্থা স্থাপন।

১১.২ **প্রকল্পের অনুমোদন:** মূল প্রকল্পটি ০২/১১/২০১০ তারিখে অনুষ্ঠিত একনেক সভায় ৩৩১০.২৪ লক্ষ টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে নভেম্বর, ২০১০ হতে জুন, ২০১৩ মেয়াদে বাস্তবায়নের নিমিত্তে অনুমোদিত হয় এবং ২৪/০৪/২০১১ তারিখে প্রশাসনিক আদেশ জারী করা হয়। পরবর্তীতে আইএমইডি'র সুপারিশক্রমে প্রকল্পটির মেয়াদ জুন, ২০১৪ পর্যন্ত বৃদ্ধি করা হয়।

১১.৩ **সার্বিক আর্থিক ও বাস্তব অগ্রগতি:** প্রকল্পের আওতায় জুন, ২০১৪ পর্যন্ত ক্রমপুঞ্জিত আর্থিক অগ্রগতি হয়েছে ৩৩৩০.০০ লক্ষ টাকা যা মূল অনুমোদিত ব্যয় ৩৩১০.২৪ লক্ষ টাকার ১০০.৫৯% এবং বাস্তব অগ্রগতি ৯৮%।

১২। **প্রকল্প পরিদর্শন:** গত ২৫/১০/২০১৫ তারিখে আইএমইডি কর্তৃক প্রকল্পটি সরেজমিন পরিদর্শন করা হয়। পরিদর্শনকালে মাগুরা সড়ক বিভাগের উপ-বিভাগীয় প্রকৌশলী উপস্থিত ছিলেন। পরিদর্শন পর্যবেক্ষণ নিম্নরূপঃ

১২.১ **সড়ক বাঁধে মাটির কাজ:** প্রকল্পের অনুমোদিত ডিপিপি অনুযায়ী সড়ক বাঁধের উচ্চতা অপরিবর্তিত ও স্লোপ ১:২ বজায় রেখে ৫৮.১৫ কিঃমিঃ বিদ্যমান সড়ক বাঁধ সর্বনিম্ন ৪.০ মিটার এবং সর্বোচ্চ ৬.৫০ মিটার ক্রেস্ট প্রশস্ততা হতে ৭.৩৩ মিটার ক্রেস্ট প্রশস্ততায় উন্নীতকরণের লক্ষ্যে ২.৯০ লঃঘঃমিঃ মাটির কাজ বাবদ ৪৪৩.৭০ লক্ষ টাকার সংস্থান ছিল। পরিদর্শনকালে ২.৬৮ লঃঘঃমিঃ মাটির কাজ বাবদ ৪০০.০৩ লক্ষ টাকা ব্যয় করে বর্ণিত সড়ক ৭.৩৩ মিটার ক্রেস্ট প্রশস্ততায় উন্নীত করা হয়েছে দেখা যায়। তবে পরিদর্শনকালে সড়ক বাঁধের ডোবা, জলাশয়, ও পুকুর সংলগ্ন কিছু কিছু অংশে মাটি ক্ষয় হয়ে ঢাল খাড়া হয়ে গেছে এবং বাঁধের স্লোপ ১:২ পাওয়া যায়নি দেখা যায়। এছাড়া কিছু স্থানে রেইনকাটও দেখা গেছে।

১২.২ **ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট:** অনুমোদিত ডিপিপি অনুযায়ী বাঁক সরলীকরণ বাবদ ৩.৭ মিটার প্রশস্ততায় ১.৮০ কিঃমিঃ নতুন পেভমেন্ট ২০০ মিঃমিঃ আইএসজি, ১৫০ মিঃমিঃ সাব-বেইজ ও ১৫০ মিঃমিঃ বেইজ টাইপ-২ দ্বারা নির্মাণ এবং ৪০ মিঃমিঃ কার্পেটিং ও ৭ মিঃমিঃ সীলকোট দ্বারা সার্ফেসিং, মাগুরা শহর অংশে ৫.৫ মিটার প্রশস্ততার ৫.০ কিঃমিঃ বিদ্যমান পেভমেন্ট ১২৫ মিঃমিঃ বেইজ টাইপ-২ দ্বারা মজবুতকরণসহ একই প্রশস্ততার মোট ১১ কিঃমিঃ পেভমেন্ট একই স্পেসিফিকেশন দ্বারা সার্ফেসিং, কালিশংকর হতে নোহাটা পর্যন্ত ৩.৭ মিটার প্রশস্ততার ৪৫.৩৫ কিঃমিঃ বিদ্যমান পেভমেন্ট একই স্পেসিফিকেশন দ্বারা সার্ফেসিং এর সংস্থান ছিল। এছাড়া ৩.৭ মিটার প্রশস্ততার ৪৯.৬৫ কিঃমিঃ

পেভমেন্টের উভয় পাশে ০.৯০ মিটার হার্ডসোল্ডার নির্মাণেরও সংস্থান ছিল। পরিদর্শনকালে কালিশংকর হতে নোহাটা পর্যন্ত ৪৫.৩৫ কি:মি: এর মধ্যে ৪১.৫৫ কি:মি: এবং অবশিষ্ট কাজসমূহ শতভাগ সম্পন্ন হয়েছে দেখা যায়। তবে পরিদর্শনকালে নির্মিত পেভমেন্টের কিছু কিছু স্থানে কিনারা ভাঙ্গা, পটহোল সৃষ্টি, সার্ফেস ক্ষয় ও সার্ফেসে প্রচুর ক্র্যাক সৃষ্টি হয়েছে দেখা যায়। সড়কের চেইনেজ কিঃমিঃ ৬+৬০০ ৩৮+২৫০ তে পেভমেন্ট খুঁড়ে বেইজ টাইপ-২ ও সার্ফেসিং (কার্পেটিং ও সীলকোট) পাওয়া গেছে যথাক্রমে ১৫০ মি:মি: ও ৪২ মি:মি: (গ্রহণযোগ্য পরিমাপ যথাক্রমে ১৫০ মি:মি: ও ৪৭ মি:মি:) এবং ১২৫ মি:মি: ও ৪০ মি:মি: (গ্রহণযোগ্য পরিমাপ যথাক্রমে ১২৫ মি:মি: ও ৪৭ মি:মি:)। এছাড়া বেইজ টাইপ-২ তে খোয়ঃবালুর অনুপাত পাওয়া গেছে আনুমানিক ৫০:৫০ (গ্রহণযোগ্য অনুপাত ৬৫:৩৫)। এ প্রসঙ্গে সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তাগণ জানান, তিনটি বর্ষা মৌসুম অতিক্রান্ত হওয়া ও অত্যধিক যানবাহন চলাচলের কারণে সীলকোট ক্ষয় হওয়ায় সার্ফেস কিছুটা কম পাওয়া গেছে। তবে পাথর ও বালুর অনুপাত সঠিক রয়েছে মর্মে তিনি দাবী করেন।

১২.৩ **কালভার্ট:** অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী ১১ টি কালভার্ট (৭৬.০০ মিটার) নির্মাণবাবদ ৬০৮.০০ লক্ষ টাকার সংস্থান ছিল। পরিদর্শনকালে সড়কের চেইনেজ কিলোমিটার ৬+৬০০, ১৭+৪০০, ২১+৫০০, ২৩+৫০০, ২৩+৮০০, ২৪+৮০০, ৩৮+৩০০, ৪০+৮০০, ৪৫+১০০, ৫৪+৭০০ ও ৫৫+২০০-তে মোট ১১ টি কালভার্ট (৭৬.০০ মিটার) নির্মাণ করা হয়েছে দেখা যায়। পরিদর্শনকালে নির্মিত বক্স কালভার্টগুলোতে দুর্বল কাষ্টিং ও কাঠের সাটার ব্যবহার করায় প্রচুর হানিকম তৈরি হয়েছে দেখা যায়। এছাড়া কনক্রিটের গায়ে পলিথিন, কাঠ ও প্লাস্টিকের বস্তা লেগে থাকতে দেখা গেছে।

১২.২ **রক্ষাপ্রদ কাজঃ** অনুমোদিত ডিপিপি অনুযায়ী সড়ক বাধের ডোবা, পুকুর ও খাল সংলগ্ন অংশের ভাঙ্গন প্রবণ অংশে ১০০০ মিটার আরসিসি প্যালাসাইডিং নির্মাণের সংস্থান ছিল। সংগৃহীত তথ্য অনুযায়ী অর্থের সংস্থান না থাকায় ১১৮৫.০০ মিটার আরসিসি প্লেট প্যালাসাইডিং কাজ করা হয়েছে জানা যায়। পরিদর্শনকালে ৩ মিটার লম্বা পোস্টের উপর ১০০০ মি:মি: x ৬০০ মি:মি: x ৭৫ মি:মি: পরিমাপের আরসিসি প্যালাসাইডিং স্থাপন করা হয়েছে দেখা যায়। তবে পরিদর্শনকালে কোন কোন স্থানে প্যালাসাইডিংগুলো ভেঙে ও হেলে পড়তে দেখা গেছে।

১৩। **প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জনঃ**

পরিকল্পিত	উদ্দেশ্য অর্জন
প্রকল্পের মূল উদ্দেশ্য হলো মাগুরা-মোহাম্মদপুর-কালিশংকরপুর-নোহাটা-লোহাগড়া সড়ক উন্নয়ন এর মাধ্যমে উন্নততর সড়ক যোগাযোগ ব্যবস্থা স্থাপন।	প্রকল্পের আওতায় ৫৮.১৫ কিলোমিটার পেভমেন্ট সার্ফেসিং, ১১টি কালভার্ট ও ১১৮৫ মিটার রক্ষাপ্রদ কাজের মাধ্যমে সড়কটি পুনর্বাসন করে উন্নততর সড়ক যোগাযোগ ব্যবস্থা স্থাপন করায় প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জিত হয়েছে। তবে নির্মিত পেভমেন্টের কিছু কিছু স্থানে কিনারা ভাঙ্গা, পটহোল সৃষ্টি, সার্ফেস ক্ষয় ও ক্র্যাক তৈরি, নির্মিত কালভার্টগুলোতে হানিকম সৃষ্টি এবং প্যালাসাইডিং হেলে পড়ায় এগুলো দ্রুত সংস্কার করতে হবে।

১৪। **উদ্দেশ্য অর্জিত না হয়ে থাকলে তার কারণঃ** প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জিত হয়েছে। তবে নির্মিত পেভমেন্টের কিছু কিছু স্থানে কিনারা ভাঙ্গা, পটহোল সৃষ্টি, সার্ফেস ক্ষয় ও ক্র্যাক তৈরি, নির্মিত কালভার্টগুলোতে হানিকম সৃষ্টি এবং প্যালাসাইডিং হেলে পড়ায় এগুলো দ্রুত সংস্কার করতে হবে।

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

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

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

১৮। মতামত/সুপারিশঃ

- ১৮.১ প্রকল্পটি বাস্তবায়নে মূল অনুমোদিত প্রকল্পের তুলনায় অতিরিক্ত সময় ব্যয় হয়েছে ১ বছর (৩৩.৩৩%)। ডিপিপি'র লক্ষ্যমাত্রার বিপরীতে এডিপিতে অর্থ বরাদ্দের স্বল্পতার কারণে এমনটি হয়েছে। এমটিবিএফ মন্ত্রণালয় হিসেবে সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ ভবিষ্যতে অনুমোদিত মেয়াদে প্রকল্পের বাস্তবায়ন সমাপ্তির লক্ষ্যে এডিপিতে প্রয়োজনীয় অর্থ বরাদ্দের বিষয়টি নিশ্চিত করবে (অনু: ৪);
- ১৮.২ প্রকল্পটি বাস্তবায়নে ৭ (সাত) বার প্রকল্প পরিচালক পরিবর্তন করা হয়েছে। ঘন ঘন প্রকল্প পরিচালক বদলের প্রেক্ষিতে প্রকল্প পরিচালকগণ যথাযথ সুপারভিশন ও মনিটরিং করতে পারেন না। ফলে প্রকল্পের যথাসময়ে বাস্তবায়ন বিঘ্নিত হওয়ার পাশাপাশি গুণগতমান নিশ্চিত করা করা সম্ভব হয় না। মন্ত্রণালয় বিষয়টি গুরুত্বের সাথে বিবেচনা করে ভবিষ্যতে গৃহীতব্য প্রকল্পের শুরু হতে সমাপ্তি পর্যন্ত এক ব্যক্তিকে প্রকল্প পরিচালকের দায়িত্ব প্রদানের বিষয়টি নিশ্চিত করবে (অনু:৭);
- ১৮.৩ সড়ক নির্মাণ/উন্নয়ন কাজে ডিপিপি প্রণয়নের সময় পিপিআর, ২০০৮ এর বিধানের আলোকে প্যাকেজের সংখ্যা সর্বনিম্ন পর্যায়ে রাখার বিষয়টি মন্ত্রণালয়কে নিশ্চিত করতে হবে (অনু: ৮.২);
- ১৮.৪ প্রকল্পের আওতায় নির্মিত সড়ক বাধের যে সকল স্থানে খাড়া ঢাল ও রেইন কাট সৃষ্টি হয়েছে তা চিহ্নিত পূর্বক দ্রুত মেরামতের উদ্যোগ নিতে হবে (অনু: ১২.১);
- ১৮.৫ নির্মিত পেভমেন্টের যে সকল স্থানে কিনারা ভাঙা, পটহোল সৃষ্টি, সার্ফেস ক্ষয় ও সার্ফেসে ক্রোকোডাইল ক্র্যাক সৃষ্টি হয়েছে তা চিহ্নিতপূর্বক দ্রুত সংস্কার করতে হবে। এছাড়া গুণগতমান রক্ষার স্বার্থে ভবিষ্যতে প্রকল্প বাস্তবায়নের সময় পেভমেন্টের বিভিন্ন লেয়ারে মেটারিয়ালের অনুপাত অনুমোদিত ডিজাইন অনুযায়ী নিশ্চিতকরণের বিষয়টি বিবেচনা করতে হবে (অনু: ১২.১)।
- ১৮.৬ নির্মিত বক্স কালভার্টগুলোতে সৃষ্ট হানিকম চিহ্নিতপূর্বক দ্রুত সংস্কার করতে হবে (অনু: ১২.১);
- ১৮.৭ যে সকল স্থানে প্যালাসাইডিং হেলে/ভেঙ্গে পড়েছে তা চিহ্নিতপূর্বক দ্রুত সংস্কার করতে হবে (অনু: ১২.১);
- ১৮.৮ সমাপ্ত প্রকল্পটির সত্বর External Audit সম্পাদন করতে হবে এবং কোন আপত্তি উত্থাপিত হলে তা দ্রুত নিষ্পত্তি করতে হবে (অনু: ১৭); এবং
- ১৮.৯ অনুচ্ছেদ ১৮.১ হতে ১৮.৮ এর বিষয়ে গৃহীত ব্যবস্থা মন্ত্রণালয় আগামী ১ মাসের মধ্যে আইএমইডিকে অবহিত করবে।

**“মাগুরা-নড়াইল আঞ্চলিক মহাসড়ক পুনর্বাসন” শীর্ষক প্রকল্পের
সমাপ্তি মূল্যায়ন প্রতিবেদন।
(সমাপ্তঃ জুন, ২০১৪)**

- ১। প্রকল্পের নাম : মাগুরা-নড়াইল আঞ্চলিক মহাসড়ক পুনর্বাসন
- ২। বাস্তবায়নকারী সংস্থা : সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর।
- ৩। প্রশাসনিক মন্ত্রণালয়/বিভাগ : সড়ক পরিবহন ও সেতু মন্ত্রণালয়/সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ।
- ৪। প্রকল্পের বাস্তবায়ন সময় ও ব্যয় :

(লক্ষ টাকায়)

প্রাক্কলিত ব্যয় (প্রঃসাঃ)		প্রকৃত ব্যয় (প্রঃ সাঃ)	পরিকল্পিত বাস্তবায়নকাল		প্রকৃত বাস্তবায়নকাল	অতিরিক্ত ব্যয় (মূল প্রাক্কলিত ব্যয়ের %)	অতিরিক্ত সময় (মূল বাস্তবায়ন কালের %)
মূল	সর্বশেষ সংশোধিত		মূল	সর্বশেষ সংশোধিত			
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮
২৬৬৮.১৯ (-)	(-)	২৪৩৫.৫১ (-)	০১-০৭-২০১০ থেকে ৩০-০৬-২০১৩	প্রয়োজ্য নয়	০১-০৭-২০১০ থেকে ৩০-০৬-২০১৪	প্রয়োজ্য নয়	৩৩.৩৩%

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

৬। প্রকল্পের অঙ্গভিত্তিক বাস্তবায়ন (পিসিআর অনুসারে):

Sl.No.	Items of Work (as per PP)	Unit	Target (as per PP)		Actual Progress	
			Financial	Physical (Quantity)	Financial	Physical (Quantity)
1	2	3	4	5	6	7
28.	Stationary & Advertising	L.S	2.00		1.00	
29.	Publication & Tendering	L.S	2.00		1.00	
30.	Laboratory Testing	L.S	1.00		0.50	
31.	Widening of Road Embankment (Earthwork)	L Cum	111.00	0.74	97.11	0.6417
32.	Flexible Pavement					
33.	Widening of Pavement	Km	210.05	7.80	210.05	7.80
34.	Strengthening of Existing Pavement	Km.	254.44	9.10	243.82	8.72
35.	Surfacing (Carpeting & Seal Coat)	Km	1017.62	38.95	1017.62	38.95

36.	Surfacing of Existing Pavement (Carpeting & Seal Coat)	Km	120.03	4.72	120.03	4.72
37.	Construction of Diversion Road	m	87.68	780.00	87.11	780.00
38.	Construction of RCC box Culvert	m	612.00	102.00	534.00	89.00
39.	Sign-Signal, Km Post, Guide post, Road Marking etc.	Km	35.91	46.92	35.87	46.92
40.	Physical Contingency (2%)		50.82			
41.	Price Contingency (3%)		76.24			
Total =			2668.19		2435.51	

৭। প্রকল্প পরিচালক সংক্রান্ত তথ্যাদিঃ

ক্র নং	নাম ও পদবী	কার্যধরণ	একাধিক প্রকল্পের দায়িত্ব	তারিখ	
				যোগদান	বদলী
১.	Md. Shariful Islam Additional Chief Engineer, RHD, Khulan Zone, Khulna.	খন্ডকালীন	হ্যাঁ	১৩.০৫.২০১০	০৫.০১.২০১১
২.	Md. Abdul Kuddus-2 Additional Chief Engineer, RHD, Khulan Zone, Khulna.	খন্ডকালীন	হ্যাঁ	০৫.০১.২০১১	০৩.০২.২০১১
৩.	Abdul Halim Miah Additional Chief Engineer, RHD, Khulan Zone, Khulna.	খন্ডকালীন	হ্যাঁ	০৩.০২.২০১১	৩০.০৬.২০১১
৪.	A.K.M Zikrul Haque Additional Chief Engineer (Charge), RHD, Khulan Zone, Khulna.	খন্ডকালীন	হ্যাঁ	৩০.০৬.২০১১	১৯.০৭.২০১১
৫.	Tapash Kumar Paul Additional Chief Engineer, RHD, Khulan Zone, Khulna.	খন্ডকালীন	হ্যাঁ	১৯.০৭.২০১১	১৫.০২.২০১২
৬.	Md. Guljer Hossain Additional Chief Engineer, RHD, Khulan Zone, Khulna.	খন্ডকালীন	হ্যাঁ	১৫.০২.২০১২	০৭.০৩.২০১৩
৭.	Quazi Mohammad Ali Additional Chief Engineer, RHD, Khulan Zone, Khulna.	খন্ডকালীন	হ্যাঁ	০৭.০৩.২০১৩	প্রকল্প সমাপ্ত পর্যন্ত

সংশ্লিষ্ট ছক পর্যালোচনায় দেখা যায়, বর্ণিত প্রকল্পে মোট ৭ জন প্রকল্প পরিচালক দায়িত্ব পালন করেছেন। তাঁদের অধিকাংশের মেয়াদ ১ বছরেরও কম। বর্ণিত প্রকল্পের ক্ষেত্রে ৩ বছর মেয়াদে ২৬৬৮.১৯ লক্ষ টাকায় প্রকল্পটি বাস্তবায়নের নিমিত্তে অনুমোদন করা হলেও প্রকল্পের প্রকৃত ব্যয় হয়েছে ২৪৩৫.৫১ লক্ষ টাকা এবং বাস্তবায়ন সময় লেগেছে ৪ বছর। অর্থাৎ ব্যয় বৃদ্ধি না পেলেও বাস্তবায়নকাল বৃদ্ধি পেয়েছে ৩৩.৩৩%। ফলে যথাসময়ে প্রকল্পের সুফল হতে জনগণ বঞ্চিত হয়েছে। ঘন ঘন প্রকল্প পরিচালক বদলের প্রেক্ষিতে প্রকল্প পরিচালকগণ যথাযথ সুপারভিশন ও মনিটরিং করতে পারেন না বিধায় প্রকল্পের বাস্তবায়ন বিঘ্নিত হয়েছে।

৮। **ক্রয় সংক্রান্ত তথ্যাদিঃ**

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

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

		(লক্ষ টাকায়)				
ক্রয় বিবরণী	দরপত্র			কাজ সমাপ্তির তারিখ		
	চুক্তিমূল্য	আহবানের তারিখ	চুক্তি স্বাক্ষর	চুক্তি অনুযায়ী	প্রকৃত	
১	২	৩	৪	৫	৬	৭
01	Widening the road by Flexible Pavement (Ch. 0+000 to 2+000) and carpeting, seal coat with repairing the existing pavement at 1 st Km to 6 th Km.	২.৩০	৩০/৫/২০১০	০৫/৯/২০১০	৫/০৩/২০১২	১০/১২/২০১৩
02	Widening the road by flexible Pavement(Rest Gap portion & curve portion) carpeting, seal coat with repairing the existing pavement in/c Construction of RCC Palisading at 17 th Km to 31 th Km.	৭.০৭	৩০/০৫/২০১০	২৭/১০/২০১০	২৭/১০/২০১১	১০/১২/২০১৩
03	Carpeting & Seal Coat with repairing the existing pavement at 7 th km to 16 th km.	২.৬৪	৩০/০৬/২০১০	১১/১০/২০১০	১০/০৪/২০১২	১৫/০৩/২০১২
04	Construction of RCC Box Culvert of 3.00 m Span, 3.00 m height (One vent Culvert) at 5 th , 6 th , 8 th , 10 th , 11 th , 13 th , 16 th , 17 th , 18 th , 23 rd , 24 th , (2 no) 26 th , 28 th (2 no) 29 th , 31 th & (Two vent Culvert) (2×3.00m span & height 3.00m) at 21 st & 23 rd km.	৪.৬৩	৩০/০৫/২০১০	০৫/১০/২০১০	২৭/০৭/২০১২	১৫/০১/২০১৩
05	Strengthening, carpeting & Seal coat at 34 th (p), 39 th (p), 40 th , 41 st , 42 nd , 43 rd , 44 th , 45 th , 47 th (p) km. 1×4.00m (2nos) RCC Box culvert and protective works by RCC palisading at different km.	৪.৯০২৪	২৬/০৭/২০১০	২৩/১২/২০১০	৩১/১২/২০১৪	১৮/০৪/২০১৪
06	Strengthening, carpeting & Seal coat at 34 th (p), 35 th (p), 36 th , 38 th & 39 th (p) construction of 3 Nos RCC Box Culvert (1×4.00m) and protective works by RCC Palisading at different km.	৩.০১৮৪	২৬/০৭/২০১০	২৩/১২/২০১০	৩০/০৬/২০১৪	৩০/০৫/২০১৪

৯। সংশোধিত ডিপিপি বরাদ্দ ও অগ্রগতিঃ

(লক্ষ টাকায়)

অর্থবছর	সংশোধিত বরাদ্দ ও লক্ষ্যমাত্রা				টাকা অবমুক্তি	ব্যয় ও বাস্তব অগ্রগতি			
	মোট	টাকা	প্রকল্প সাহায্য	বাস্তব লক্ষ্যমাত্রা %		মোট	টাকা	প্রকল্প সাহায্য	বাস্তব অগ্রগতি %
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮	৯	১০
২০১০-১১	৯৯৯.৫৩	৯৯৯.৫৩	-	৩৭.৪৬%	৯৯৯.৫৩	৯৯৯.৫৩	৯৯৯.৫৩		৩৭.৪৬%
২০১১-১২	২০০.০০	২০০.০০	-	৭.৫০%	২০০.০০	২০০.০০	২০০.০০		৭.৫০%
২০১২-১৩	৫০০.০০	৫০০.০০	-	১৮.৭৪%	৫০০.০০	৫০০.০০	৫০০.০০		১৮.৭৪%
২০১৩-১৪	৭৩৬.০০	৭৩৬.০০	-	২৭.৫৮%	৭৩৬.০০	৭৩৬.০০	৭৩৬.০০		২৭.৫৮%
মোট	২৪৩৫.৫৩	২৪৩৫.৫৩		৯১.২৮%	২৪৩৫.৫৩	২৪৩৫.৫৩	২৪৩৫.৫৩		৯১.২৮%

১০। কাজ অসম্পূর্ণ থাকলে তার কারণঃ বাস্তব প্রয়োজনীয়তা না থাকায় সড়ক বাধে মাটির কাজ, পেভমেন্ট শক্তিশালীকরণ ও কালভার্টের পরিমাণ অনুমোদিত ডিপিপির তুলনায় কিছু হ্রাস পেয়েছে। তবে এতে প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জন ব্যাহত হয়নি।

১১। সাধারণ পর্যবেক্ষণঃ

১১.১ প্রকল্পের পটভূমি ও উদ্দেশ্যঃ মাগুড়া-নড়াইল সড়কটি একটি আঞ্চলিক মহাসড়ক, যা মাগুড়া এবং নড়াইল জেলাকে সংযুক্ত করেছে। সড়কটির দৈর্ঘ্য ৪৬.৯২ কিঃমিঃ। সড়কটি নড়াইল সদর থেকে শুরু হয়ে মাগুড়ায় শেষ হয়েছে। সড়কটির ১৩.৯২ কিঃমিঃ নড়াইল সড়ক বিভাগ এবং অবশিষ্ট ৩৩.০০ কিঃমিঃ মাগুড়া সড়ক বিভাগের আওতাধীন। সড়কের নড়াইল অংশের প্রশস্ততা ৫.৫ মিটার এবং মাগুড়া অংশের ৩৩.০০ কিঃমিঃ সড়কাংশের মধ্যে ১৮.৫০ কিঃমিঃ ৫.৫ মিঃ প্রশস্ত এবং ১৪.৫০ কিঃমিঃ ৩.৭ মিটার প্রশস্ত। সড়কটির মাগুড়া অংশের ১৪.৫০ কিঃমিঃ সড়ক প্রশস্তকরণসহ আলোচ্য প্রকল্পের আওতায় সম্পূর্ণ সড়কটি সার্ফেসিং এর সংস্থান রেখে প্রকল্পটি অনুমোদন করা হয়। এছাড়া সড়কটির মাগুড়া অংশে বেশ ঝুঁকিপূর্ণ বাঁক সোজারকরণসহ সড়কটিতে বিদ্যমান পুরাতন ঝুঁকিপূর্ণ ও সরু কালভার্ট রয়েছে, যা আলোচ্য প্রকল্পের আওতায় প্রতিস্থাপনের সংস্থান রাখা হয়েছে।

উদ্দেশ্যঃ প্রকল্পের মূল উদ্দেশ্য হলো মাগুড়া-নড়াইল আঞ্চলিক মহাসড়ক পুনর্বাসনের মাধ্যমে উন্নততর সড়ক যোগাযোগ ব্যবস্থা স্থাপন।

১১.২ প্রকল্পের অনুমোদনঃ মূল প্রকল্পটি ০৪/০৫/২০১০ তারিখে অনুষ্ঠিত একনেক সভায় ২৬৬৮.১৯ লক্ষ টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে জুলাই, ২০১০ হতে জুন, ২০১৩ মেয়াদে বাস্তবায়নের নিমিত্তে অনুমোদিত হয়। পরবর্তীতে আইএমইডি'র সুপারিশক্রমে প্রকল্পটির মেয়াদ জুন, ২০১৪ পর্যন্ত বৃদ্ধি করা হয়।

১১.৩ সার্বিক আর্থিক ও বাস্তব অগ্রগতিঃ প্রকল্পের আওতায় জুন, ২০১৪ পর্যন্ত ক্রমপুঞ্জিত আর্থিক অগ্রগতি হয়েছে ২৪৩৫.৫১ লক্ষ টাকা যা অনুমোদিত ব্যয় ২৬৬৮.১৯ লক্ষ টাকার ৯১.২৭% এবং বাস্তব অগ্রগতি ১০০%।

১২। প্রকল্প পরিদর্শনঃ গত ২৫/১০/২০১৫ তারিখে আইএমইডি কর্তৃক প্রকল্পটি সরেজমিন পরিদর্শন করা হয়। পরিদর্শনকালে মাগুড়া ও নড়াইল সড়ক বিভাগের নির্বাহী ও উপ-বিভাগীয় প্রকৌশলীদ্বয় উপস্থিত ছিলেন। পরিদর্শন পর্যবেক্ষণ নিম্নরূপঃ

১২.১ সড়ক বাধে মাটির কাজঃ প্রকল্পের অনুমোদিত ডিপিপি অনুযায়ী মাগুড়া অংশে সড়ক বাধের উচ্চতা অপরিবর্তিত ও স্লোপ ১:২ বজায় রেখে ২৩ কিঃমিঃ বিদ্যমান সড়ক বাঁধ ৬.৭০ মিটার হতে ৭.৩৩ মিটার ক্রেস্ট প্রশস্ততায় এবং ১০.০০ কিঃমিঃ বিদ্যমান সড়ক বাঁধ ৫.২২ মিটার হতে ৭.৩৩ মিটার ক্রেস্ট প্রশস্ততায় উন্নীতকরণের লক্ষ্যে ০.৬০ লঃঘঃমিঃ মাটির

কাজের সংস্থান ছিল। এছাড়া নড়াইল অংশে সড়ক বাঁধের উচ্চতা অপরিবর্তিত ও স্লোপ ১:২ বজায় রেখে ১৩.০০ কিঃমিঃ বিদ্যমান সড়ক বাঁধ ৫.৫০ মিটার হতে ৭.৩৩ মিটার ক্রেস্ট প্রশস্ততায় উন্নীতকরণের লক্ষ্যে ০.১৩৯ লঃঘঃমিঃ মাটির কাজের সংস্থান ছিল। এ লক্ষ্যে ডিপিপিতে মাটির কাজ বাবদ ১১১.০০ লক্ষ টাকার সংস্থান ছিল। পরিদর্শনকালে মাগুরা অংশে ০.৫৩১৭ লঃঘঃমিঃ এবং নড়াইল অংশে ০.১১ লঃঘঃমিঃ মাটি দ্বারা বর্ধিত সড়ক ৭.৩৩ মিটার ক্রেস্ট প্রশস্ততায় উন্নীত করা হয়েছে দেখা যায়। তবে পরিদর্শনকালে সড়ক বাঁধের অসংখ্য স্থানে মাটি ক্ষয় হয়ে ঢাল খাড়া হয়ে গেছে এবং বাঁধের স্লোপ ১:২ পাওয়া যায়নি দেখা যায়। এছাড়া কিছু কিছু স্থানে রেইনকাটও দেখা গেছে।

১২.২ **ক্ষতিগ্রস্ত পেভমেন্ট:** অনুমোদিত ডিপিপি অনুযায়ী মাগুরা অংশে ৭.৮০ কিঃমিঃ বিদ্যমান পেভমেন্টের উভয় পাশে ০.৯২ মিটার বর্ধিত করে ৫.৫০ মিটারে উন্নীতকরণ এবং উক্ত ৭.৮০ কিঃমিঃ সহ মোট ২৯.৮৫ কিঃমিঃ পেভমেন্ট ৪০ মিঃমিঃ কার্পেটিং ও ১২ মিঃমিঃ সীলকোট দ্বারা সার্ফেসিং এর সংস্থান ছিল। এছাড়া নড়াইল অংশে ৯.১০ কিঃমিঃ ক্ষতিগ্রস্ত পেভমেন্ট ১৫০ মিঃমিঃ বেইজ টাইপ-১ দ্বারা শক্তিশালীকরণ ও উক্ত ৯.১০ কিঃমিঃ সহ মোট ১৩.৮২ কিঃমিঃ পেভমেন্ট ৪০ মিঃমিঃ কার্পেটিং ও ১২ মিঃমিঃ সীলকোট দ্বারা সার্ফেসিং এর সংস্থান ছিল। তবে প্রেরিত পিসিআর এর তথ্য অনুযায়ী, নড়াইল অংশে ৯.১০ কিঃমিঃ এর পরিবর্তে ৮.৭২ কিঃমিঃ ক্ষতিগ্রস্ত পেভমেন্ট শক্তিশালীকরণসহ উভয় অংশে অবশিষ্ট কাজ শতভাগ সম্পন্ন করা হয়েছে। পরিদর্শনকালে মাগুরা অংশে ৭.৮০ কিঃমিঃ পেভমেন্ট ৫.৫ মিটার প্রশস্ততায় বর্ধিতকরণসহ মোট ২৯.৮৫ কিঃমিঃ সার্ফেসিং এবং নড়াইল অংশে ৮.৭২ কিঃমিঃ ক্ষতিগ্রস্ত পেভমেন্ট শক্তিশালীকরণসহ মোট ১৩.৮২ কিঃমিঃ সার্ফেসিং করা হয়েছে দেখা যায়। তবে পরিদর্শনকালে নির্মিত পেভমেন্টের কিছু কিছু স্থানে কিনারা ভাঙ্গা, পটহোল সৃষ্টি, সার্ফেস ক্ষয় ও সার্ফেসে প্রচুর ক্রোকোডাইল ক্র্যাক সৃষ্টি হয়েছে দেখা যায়। সড়কের মাগুরা অংশে চেইনেজ কিঃমিঃ ৬+৬০০ ও নড়াইল অংশে চেইনেজ কিঃমিঃ ৩৮+২৫০ তে পেভমেন্ট খুঁড়ে Base Type-1 ও Surfacing (Carpeting & Seal coat) এর thickness পাওয়া গেছে যথাক্রমে ২০০ মিঃমিঃ ও ৪৫ মিঃমিঃ (গ্রহণযোগ্য পরিমাপ যথাক্রমে ২০০ মিঃমিঃ ও ৫২ মিঃমিঃ) এবং ১৫০ মিঃমিঃ ও ৪২ মিঃমিঃ (গ্রহণযোগ্য পরিমাপ যথাক্রমে ১৫০ মিঃমিঃ ও ৫২ মিঃমিঃ)। এছাড়া উভয় অংশে Base Type-1-এ পাথরঃবালুর অনুপাত পাওয়া গেছে আনুমানিক ৫০:৫০ (গ্রহণযোগ্য অনুপাত ৬৫:৩৫)। এ প্রসঙ্গে সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তাগণ জানান, তিনটি বর্ষা মৌসুম অতিক্রান্ত হওয়া ও অত্যধিক যানবাহন চলাচলের কারণে সীলকোট ক্ষয় হওয়ায় সার্ফেস কিছুটা কম পাওয়া গেছে। তবে পাথর ও বালুর অনুপাত সঠিক রয়েছে মর্মে তিনি দাবী করেন।

১২.৩ **কালভার্ট:** অনুমোদিত ডিপিপি অনুযায়ী মাগুরা অংশে ২১ টি কালভার্ট (৬৬.০০ মিটার) ও নড়াইল অংশে ৬টি কালভার্ট (৩৬.০০ মিটার) নির্মাণবাবদ ৬১২.০০ লক্ষ টাকার সংস্থান ছিল। পরিদর্শনকালে মাগুরা অংশে সড়কের ৫ম, ৬ষ্ঠ, ৮ম, ১০ম, ১১তম, ১৩তম, ১৬তম, ১৭তম, ১৮তম, ২৩তম ও ২৪তম (২টি), ২৬তম, ২৮তম (২টি), ২৯তম ও ৩১তম কিলোমিটারে ১x৩মিঃx১০.২৫ মিঃx৩ মিঃ পরিমাপের এবং ২১তম ও ২৩ তম কিলোমিটারে ২x৩মিঃx১০.২৫ মিঃx৩ মিঃ পরিমাপের ১টি করে মোট ১৯ টি কালভার্ট (৬৩.০০ মিটার) এবং নড়াইল অংশে সড়কের ৩৯তম কিলোমিটারে ৩মিঃx১০.২৫ মিঃx৩ মিঃ পরিমাপের ১টি, ৪৩ তম কিলোমিটারে ৪মিঃx১০.২৫ মিঃx৩ মিঃ পরিমাপের ২টি, ৪৫তম, ৪৬ তম ও ৪৭তম কিলোমিটারে ৪মিঃx১০.২৫ মিঃx৩ মিঃ পরিমাপের ১টি করে মোট ৬টি কালভার্ট (২৩.০০ মিটার) নির্মাণ করা হয়েছে দেখা যায়। পরিদর্শনকালে নির্মিত বক্স কালভার্টগুলোতে দুর্বল কাঙ্টিং ও কাঠের সাটার ব্যবহার করায় প্রচুর হানিকম তৈরি হয়েছে দেখা যায়। এছাড়া কনক্রিটের গায়ে পলিথিন, কাঠ ও প্লাস্টিকের বস্তা লেগে থাকতে দেখা গেছে।

১২.২ **রক্ষাপ্রদ কাজঃ** অনুমোদিত ডিপিপি অনুযায়ী মাগুরা অংশে ১০০০ মিটার এবং নড়াইল অংশে ৭০০ মিটারসহ মোট ১৭০০ মিটার আরসিসি প্যালাসাইডিং নির্মাণের সংস্থান ছিল। পরিদর্শনকালে ডিপিপির সংস্থান অনুসারে মাগুরা অংশে সড়কের ১৭ হতে ৩১তম কিলোমিটারে এবং নড়াইল অংশে সড়কের ৩৫ হতে ৪৩তম কিলোমিটারে শতভাগ আরসিসি প্লেট প্যালাসাইডিং কাজ সম্পাদন করা হয়েছে দেখা গেছে। ৩ মিটার লম্বা পোস্টের উপর ১০০০ মিঃমিঃ x৬০০ মিঃমিঃx৭৫ মিঃমিঃ পরিমাপের আরসিসি প্যালাসাইডিং স্থাপন করা হয়েছে দেখা যায়। পরিদর্শনকালে কোন কোন স্থানে প্যালাসাইডিংগুলো হেলে পড়তে দেখা গেছে।

১৩। প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জনঃ

পরিকল্পিত	উদ্দেশ্য অর্জন
প্রকল্পের মূল উদ্দেশ্য হলো মাগুড়া-নড়াইল আঞ্চলিক মহাসড়ক পুনর্বাসনের মাধ্যমে উন্নততর সড়ক যোগাযোগ ব্যবস্থা স্থাপন।	প্রকল্পের আওতায় ৪৬.০০ কিলোমিটার পেভমেন্ট সার্ফেসিং, ২৫টি কালভার্ট ও ১৭০০ মিটার রক্ষাপ্রদ কাজের মাধ্যমে সড়কটি পুনর্বাসন করে উন্নততর সড়ক যোগাযোগ ব্যবস্থা স্থাপন করায় প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জিত হয়েছে।

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

১৫। প্রকল্প বাস্তবায়ন সমস্যাঃ প্রকল্পটি বাস্তবায়নে সময় বৃদ্ধি ব্যতিত উল্লেখযোগ্য কোন সমস্যা মোকাবেলা করতে হয়নি।

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

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

১৮। মতামত/সুপারিশঃ

১৮.১ প্রকল্পটি বাস্তবায়নে মূল অনুমোদিত প্রকল্পের তুলনায় অতিরিক্ত সময় ব্যয় হয়েছে ১ বছর (৩৩.৩৩%)। ডিপিপি'র লক্ষ্যমাত্রার বিপরীতে এডিপিতে অর্থ বরাদ্দের স্বল্পতার কারণে এমনটি হয়েছে। এমটিবিএফ মন্ত্রণালয় হিসেবে সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ ভবিষ্যতে অনুমোদিত মেয়াদে প্রকল্পের বাস্তবায়ন সমাপ্তির লক্ষ্যে এডিপিতে প্রয়োজনীয় অর্থ বরাদ্দের বিষয়টি নিশ্চিত করবে (অনু: ৪);

১৮.২ প্রকল্পটি বাস্তবায়নে ৭ (সাত) বার প্রকল্প পরিচালক পরিবর্তন করা হয়েছে। ঘন ঘন প্রকল্প পরিচালক বদলের প্রেক্ষিতে প্রকল্প পরিচালকগণ যথাযথ সুপারভিশন ও মনিটরিং করতে পারেন না। ফলে প্রকল্পের বাস্তবায়ন বিঘ্নিত হওয়ার পাশাপাশি গুণগতমান নিশ্চিত করা করা সম্ভব হয় না। মন্ত্রণালয় বিষয়টি গুরুত্বের সাথে বিবেচনা করে ভবিষ্যতে গৃহীতব্য প্রকল্পে প্রকল্প বাস্তবায়নকালীন সময়ের জন্য একজন প্রকল্প পরিচালক নিয়োগে প্রয়োজনীয় উদ্যোগ গ্রহণ করবে (অনু:৭);

১৮.৩ প্রকল্পের আওতায় নির্মিত সড়ক বাধের যে সকল স্থানে খাড়া ঢাল ও রেইন কাট সৃষ্টি হয়েছে তা চিহ্নিত পূর্বক দ্রুত মেরামতের উদ্যোগ নিতে হবে (অনু: ১২.১);

১৮.৪ নির্মিত পেভমেন্টের যে সকল স্থানে কিনারা ভাঙা, পটহোল সৃষ্টি, সার্ফেস ক্ষয় ও সার্ফেসে প্রচুর ক্রোকোডাইল ক্র্যাক সৃষ্টি হয়েছে তা চিহ্নিতপূর্বক দ্রুত সংশোধন করতে হবে। এছাড়া Base Type-1-এ পাথরঃবালুর অনুপাত অনুমোদিত স্পেসিফিকেশন অনুযায়ী বজায় রাখতে হবে (অনু: ১২.১);

১৮.৫ নির্মিত বক্স কালভার্টগুলোতে সৃষ্ট হানিকম চিহ্নিতপূর্বক দ্রুত সংস্কার করতে হবে (অনু: ১২.১);

১৮.৬ যে সকল স্থানে প্যালাসাইডিং হেলে/ভেঙ্গে পড়েছে তা চিহ্নিতপূর্বক দ্রুত সংস্কার করতে হবে (অনু: ১২.১);

১৮.৭ সমাপ্ত প্রকল্পটির সত্ত্বর External Audit সম্পাদন করতে হবে এবং কোন আপত্তি উত্থাপিত হলে তা দ্রুত নিষ্পত্তি করতে হবে (অনু: ১৭); এবং

১৮.৮ অনুচ্ছেদ ১৮.১ হতে ১৮.৭ এর বিষয়ে গৃহীত ব্যবস্থা মন্ত্রণালয় আগামী ১ মাসের মধ্যে আইএমইডিকে অবহিত করবে।

“চট্টগ্রামের রাঙ্গুনিয়ায় কালীন্দিরানী সড়কের ১০ কি:মি:-এ শীলক নদীর উপর রাজারহাট সেতু নির্মাণ।”

সমাপ্ত মূল্যায়ন প্রতিবেদন

(সমাপ্ত: জুন, ২০১৪)

- ১। উদ্যোগী বিভাগ/মন্ত্রণালয় : সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ/সড়ক পরিবহন ও সেতু মন্ত্রণালয়।
- ২। বাস্তবায়নকারী সংস্থা : সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর।
- ৩। প্রকল্পের অবস্থান : চট্টগ্রাম জেলার রাঙ্গুনিয়া উপজেলা।
- ৪। প্রকল্পের বাস্তবায়ন সময় ও ব্যয় :

(লক্ষ টাকায়)

প্রাক্কলিত ব্যয় (প্রঃ সাঃ)		প্রকৃত ব্যয় (প্রঃ সাঃ)	পরিকল্পিত বাস্তবায়নকাল		প্রকৃত বাস্তবায়নকাল	অতিক্রান্ত ব্যয় (মূল প্রাক্কলিত ব্যয়ের %)	অতিক্রান্ত সময় (মূল বাস্তবায়ন কালের %)
মূল	সর্বশেষ সংশোধিত		মূল	সর্বশেষ সংশোধিত			
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮
১০২০.০০	-	৮৯২.০০	১ জুলাই ২০১০ থেকে ৩১ ডিসেম্বর ২০১২	১ জুলাই ২০১০ থেকে ৩০ জুন ২০১৪	১ জুলাই ২০১০ থেকে ৩০ জুন ২০১৪	-	২ বছর (১০০%)

৫। সাধারণ পর্যবেক্ষণ:

৫.১। পটভূমি:

চট্টগ্রাম জেলার রাঙ্গুনিয়া উপজেলার রাঙ্গুনিয়া-বাঙ্গালহালিয়া (সুখবিলাস) সড়কটি ৯ কি:মি:+ ৮৫৯ কি:মি: চেইনএজে শীলক নদী দ্বারা বিচ্ছিন্ন। এটি রাঙ্গুনিয়া উপজেলার দক্ষিণাংশের প্রধান সড়ক এবং সড়কটি কালীন্দিরানী সড়ক নামেও পরিচিত। কিন্তু বর্ণিত কি: মিটারে কোন সেতু না থাকায় উক্ত সড়কটির ধারাবাহিক সংযোগের সুফল থেকে সংশ্লিষ্ট এলাকার জনগণ বঞ্চিত ছিল। সে পরিপ্রেক্ষিতে রাজারহাট সেতুটি নির্মাণের জন্য আলোচ্য প্রকল্পটি বাস্তবায়নের জন্য গ্রহণ করা হয়।

৫.২। উদ্দেশ্য :

- নিরবচ্ছিন্ন যানবাহন চলাচলের লক্ষ্যে কালীন্দিরানী সড়কের ১০ম কি:মি:-এ শীলক নদীর উপর ৩ স্প্যান বিশিষ্ট ১১২.৬১ মি: দীর্ঘ রাজারহাট সেতু নির্মাণ;
- পরিবহন সময় ও ব্যয় হ্রাসকরণ; এবং
- ব্যবসা-বাণিজ্য ত্বরান্বিতকরণের লক্ষ্যে প্রকল্প এলাকার পরিবহন নেটওয়ার্ক উন্নয়ন।

৫.৩। প্রকল্পের অনুমোদন:

প্রকল্পটি ১০২০.০০ লক্ষ টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে জুলাই, ২০১০ থেকে ডিসেম্বর, ২০১২ বাস্তবায়ন মেয়াদে মাননীয় পরিকল্পনা মন্ত্রী কর্তৃক ২৫ সেপ্টেম্বর, ২০১০ তারিখে অনুমোদিত হয়। ব্যয় বৃদ্ধি ব্যতিরেকে প্রকল্পের মেয়াদ ডিসেম্বর ২০১৩ পর্যন্ত প্রথমবার এবং জুন ২০১৪ পর্যন্ত দ্বিতীয়বার বৃদ্ধি করা হয়।

৫.৪। প্রকল্প পরিদর্শন:

প্রকল্পের বাস্তবায়নকাজ সরেজমিনে পরিদর্শনের জন্য বাস্তবায়ন পরিবীক্ষণ ও মূল্যায়ন বিভাগের যোগাযোগ ও স্থানীয় সরকার সেক্টরের পরিচালক (পরিবহন) বেগম নাসিমা মহসিন কর্তৃক ৬ সেপ্টেম্বর ২০১৫ তারিখে প্রকল্প এলাকা পরিদর্শন করা হয়। পরিদর্শনের সময় প্রকল্প সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তাগণ উপস্থিত থেকে সহায়তা প্রদান করেন।

৫.৫ প্রকল্প পরিচালক সম্পর্কিত তথ্য:

প্রকল্পটির শুরু থেকে শেষ পর্যন্ত সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী পর্যায়ের ৯জন কর্মকর্তা প্রকল্প পরিচালকের খন্ডকালীন দায়িত্ব পালন করেন। দায়িত্ব পালনকারী প্রকল্প পরিচালকদের নাম, পদবী ও মেয়াদকালের বিস্তারিত বিবরণ নিম্নে প্রদান করা হলো:

ক্র নং	কর্মকর্তার নাম ও পদবী	পূর্ণকালীন/ খন্ডকালীন	কতটি প্রকল্পের দায়িত্ব পালন করেন	মেয়াদকাল
১	২	৩	৪	৫
১।	জনাব মোহাম্মদ জাফর উল্লাহ অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী চট্টগ্রাম জোন, চট্টগ্রাম	খন্ডকালীন	একটি	২৯ জুলাই ২০১০- ১১ আগস্ট ২০১০
২।	জনাব মোঃ আবদুল কুদ্দুস-২ অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী চট্টগ্রাম জোন, চট্টগ্রাম	ঐ	ঐ	১১ আগস্ট ২০১০- ২১ অক্টোবর ২০১০
৩।	জনাব মোঃ মফিজুল ইসলাম অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী চট্টগ্রাম জোন, চট্টগ্রাম	ঐ	ঐ	২১ অক্টোবর ২০১০ -২৪ নভেম্বর ২০১০
৪।	জনাব মোঃ আবদুল কুদ্দুস-২ অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী চট্টগ্রাম জোন, চট্টগ্রাম	ঐ	ঐ	২৪ নভেম্বর ২০১০- ১ জানুয়ারি ২০১১
৫।	জনাব মোঃ শরিফুল ইসলাম অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী চট্টগ্রাম জোন, চট্টগ্রাম	ঐ	ঐ	১ জানুয়ারি ২০১১-২০ জানুয়ারি ২০১১
৬।	জনাব বিধান চন্দ্র ধর অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী চট্টগ্রাম জোন, চট্টগ্রাম	ঐ	ঐ	২০ জানুয়ারি ২০১১- ৬ ফেব্রুয়ারি ২০১১
৭।	জনাব ইবনে আলম হাসান অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী চট্টগ্রাম জোন, চট্টগ্রাম	ঐ	ঐ	৬ ফেব্রুয়ারি ২০১১- ১৩ ফেব্রুয়ারি ২০১২
৮।	জনাব জুনায়েদ হোসেন সিহিবিব অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী চট্টগ্রাম জোন, চট্টগ্রাম	ঐ	ঐ	১৩ ফেব্রুয়ারি ২০১২- ৩ মার্চ ২০১৪
৯।	জনাব এ. কে. এম. জিকরুল হক অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী চট্টগ্রাম জোন, চট্টগ্রাম	ঐ	ঐ	৩ মার্চ ২০১৪- ২৯ জুন ২০১৪

সূত্র: সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর কর্তৃক প্রেরিত ১৫ ফেব্রুয়ারি ২০১৫ তারিখের সমাপ্ত মূল্যায়ন প্রতিবেদন।

৫.৬। উপরের ছক থেকে দেখা যায় যে, ৯ জন অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী বিভিন্ন মেয়াদে প্রকল্প বাস্তবায়নকালে খন্ডকালীন প্রকল্প পরিচালকের দায়িত্ব পালন করেন। এ ৯ জনের শুধুমাত্র শেষোক্ত জন ৩ মাস ২৪ দিন প্রকল্প পরিচালকের দায়িত্ব পালন করেন। অবশিষ্টরা ৩ মাসের নিম্নে প্রকল্প পরিচালকের দায়িত্ব পালন করেন। সুতরাং এ থেকে এটা স্পষ্ট যে আলোচ্য প্রকল্পের ক্ষেত্রে ঘন ঘন প্রকল্প পরিচালক বদলী করা হয়েছে। ঘন ঘন প্রকল্প পরিচালক বদলী প্রকল্প বাস্তবায়নের উপর নেতিবাচক প্রভাব ফেলে এবং বাস্তবায়ন ব্যাহত হয়। সুতরাং এ প্রক্রিয়া পরিহার করা বাঞ্ছনীয়।

৬। প্রকল্পের অঙ্গভিত্তিক বাস্তবায়ন অগ্রগতির বিস্তারিত বিবরণ নিম্নে প্রদান করা হলো:

(লক্ষ টাকায়)

ক্র নং	অঙ্গের নাম	একক	সর্বশেষ সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী লক্ষ্যমাত্রা		প্রকৃত বাস্তবায়ন	
			বাস্তব	আর্থিক	বাস্তব	আর্থিক
১	২	৩	৪	৫	৬	৭
১।	ভূমি অধিগ্রহণ	হেক্টর	১.২০	৪৬.৬০	১০০%	৪২.৪৩
২।	মূল সেতু নির্মাণ	মিটার	১১২.৬১	৮২০.৩২	১০০%	৭৪৭.২৪
৩।	সেতু এপ্রোচ সড়ক বাঁধে মাটির কাজ	ল:ঘ:মি:	০.১৭২	২৫.৮০	১০০%	২৫.৮০
৪।	এপ্রোচ সড়কে পেভমেন্টের কাজ	কি:মি:	০.৭০	৪৮.৮০	১০০%	৪৮.৮০
৫।	রক্ষাপ্রদ কাজ	ব:মি:	৭০০.০০	১৫.০০	১০০%	১৩.৯০
৬।	সড়কের পার্শ্বে ড্রেন নির্মাণ	মিটার	৩০০.০০	১৩.০০	১০০%	১৩.৮৩
৭।	বৃক্ষরোপণ ও সৌন্দর্য বর্ধন	থোক	থোক	১.০০	-	-
৮।	প্রাইস কন্টিনজেন্সি ৩%	-	-	১৯.৪৩	-	-
৯।	ফিজিক্যাল কন্টিনজেন্সি ২%	-	-	২৯.১৫	-	-
	সর্বমোট:			১০২০.০০		৮৯২.০০

সূত্র: সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর কর্তৃক প্রেরিত ১৫ ফেব্রুয়ারি ২০১৫ তারিখের সমাপ্ত মূল্যায়ন প্রতিবেদন।

৭। পরিদর্শনকালীন পর্যবেক্ষণ:

৭.১। প্রকল্পের অধীনে ডিপিপি অনুসারে ১.২০ হেক্টর ভূমি অধিগ্রহণ সম্পন্ন করা হয়েছে। অনুমোদিত ডিপিপি-তে এ বাবদ ৪৬.৬০ লক্ষ টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ের উল্লেখ রয়েছে। কিন্তু প্রকল্পের এ অঙ্গের জন্য প্রকৃতপক্ষে ৪২.৪৩ লক্ষ টাকা অর্থাৎ ৪.১৭ লক্ষ টাকা কম ব্যয় হয়েছে। এছাড়াও প্রকল্পের মোট প্রাক্কলিত ব্যয় ১০২০.০০ লক্ষ টাকার মধ্যে বাস্তবে মোট ৮৯২.০০ লক্ষ টাকা ব্যয় হয়েছে। অর্থাৎ মোট ২২৮.০০ লক্ষ টাকা কম ব্যয়ে প্রকল্পটি সম্পন্ন করা হয়েছে। প্রকল্পের সবচাইতে গুরুত্বপূর্ণ অঙ্গ ১১২.৬১ মিটার দৈর্ঘ্যের ৩ স্প্যানবিশিষ্ট সেতু নির্মাণ। প্রতি স্প্যানের দৈর্ঘ্য ৩৬.৬০ মিটার। সেতুটির ২টি পিয়ার আছে এবং ডিজাইন অনুসারে সেতুর ক্যারেজওয়ের প্রস্থ ৭.৩০ মিটার পাওয়া যায় এবং ফুটপাথ ও রেলিংসহ প্রস্থ ১০.২৫০ মিটার পাওয়া যায়। ডিপিপি অনুসারে সেতুর এপ্রোচ সড়ক বাঁধে ২৫.৮০ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ০.১৭২ লক্ষ ঘন মিটার মাটির কাজ এবং ৪৮.৮০ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ০.৭০ কি:মি: এপ্রোচ সড়ক নির্মাণ করা হয়েছে। এপ্রোচ সড়কের বেইজ-১ এর পুরুত্ব ডিজাইন অনুসারে ১৫০ মিটার পাওয়া যায়। অনুমোদিত ডিপিপি-তে সেতু নির্মাণের জন্য প্রাক্কলিত ব্যয় ছিল ৮২০.৩২ লক্ষ টাকা। কিন্তু বাস্তবে সেতু নির্মাণ বাবদ ৭৪৭.২৪ লক্ষ টাকা অর্থাৎ ৭৩.০৮ লক্ষ টাকা কম ব্যয় হয়েছে। ৭০০ বর্গ মিটার রক্ষাপ্রদ কাজ ও ৩০০ মিটার ড্রেন নির্মাণ বাবদ যথাক্রমে ডিপিপি'র প্রাক্কলিত ব্যয় ১৫.০০ লক্ষ টাকা ও ১৩.৯০ লক্ষ টাকার বিপরীতে যথাক্রমে ১৩.৯০ লক্ষ টাকা ও ১৩.৮৩ লক্ষ ব্যয় হয়েছে। দুটি অঙ্গের জন্য ১.১০ লক্ষ টাকা ও .০৭ লক্ষ টাকা কম ব্যয় হয়েছে। ব্যয় বৃদ্ধি ব্যতিরেকে প্রকল্পটির মেয়াদ দুইবার বৃদ্ধি করা হলেও কোন কস্ট ওভাররান ঘটেনি।

- ৭.২। সেতুর পশ্চিম প্রান্তে শীলক ব্রাক্‌নগাট এলাকায় এপ্রোচ সড়কের পূর্ব পাশে নির্মিত ইউডেনের পানি নিষ্কাশনের আউটলেটটি ভূমি মালিক কর্তৃক মাটি ভরাট করে বন্ধ করে দেয়া হয়েছে। ডেনের পাশে মাটি ভরাটের জায়গায় দোকান ঘর নির্মাণ করা হয়েছে। সওজ-এর উপবিভাগীয় প্রকৌশলীর সঙ্গে আলাপ করে জানা যায় যে সড়কের পাশে আউটলেট নির্মাণস্থল ব্যক্তি মালিকানাধীন জমিতে হওয়ায় সংশ্লিষ্ট মালিক কর্তৃক সেখানে মাটি দ্বারা ভরাট করে ফেলা হয়েছে। ডেনের আউটলেট সাধারণতঃ এমন জায়গায় নির্মাণ করা হয় যার সঙ্গে কোন জলভাগের সংযোগ থাকে। অতএব এভাবে ব্যক্তি মালিকানাধীন জমিতে আউটলেট নির্মাণ করা সমীচীন হয়নি। এখানে আউটলেট নির্মাণ করা হলে সংশ্লিষ্ট ভূমি মালিক তার প্রয়োজনে মাটি ভরাটের মাধ্যমে তা বন্ধ করে দিতে পারে-এ বিষয়টি সড়কের এলাইনমেন্ট নির্ধারণকালে বিবেচনায় দেয়া প্রয়োজন ছিল। ডেনের পানি নিষ্কাশন অব্যাহত রাখার স্বার্থে সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর প্রয়োজনীয় ব্যবস্থা গ্রহণ করবে।
- ৭.৩। সেতুর পাইলিংয়ের জন্য শীলক নদীতে ঠিকাদার কর্তৃক কাঠের গুড়ি ও বালির ব্যাগ দ্বারা নির্মিত একটি coffer ড্যাম নির্মাণ করা হয়। কিন্তু ড্যামটি পাহাড়ী ঢলে ভেঙ্গে যায় বিধায় ঠিকাদার কর্তৃক তা পুনরায় নির্মাণ করা হয়। ড্যামটি ভেঙ্গে যাওয়ায় পূর্বে ঠিকাদারের সঙ্গে ৮,৪৫,৭৪,৪৬১.৭৭ টাকার চুক্তি সম্পাদিত হয়। কিন্তু ড্যামটি পুনরায় নির্মাণ করতে হয় বিধায় ঠিকাদারের অতিরিক্ত ৫,৩৭,০৫৮.৮১ টাকা ব্যয় হয়। এ অতিরিক্ত ব্যয় প্রধান প্রকৌশলী, সওজ কর্তৃক অনুমোদন করা হয় এবং ঠিকাদারকে সে অনুসারে ব্যয় পরিশোধ করা হয়। সেতুর পাইলিংয়ের জন্য নির্মিত coffer ড্যাম নির্মাণ সংক্রান্ত ত্রুটি ছিল কিনা জানতে চাইলে উপবিভাগীয় প্রকৌশলী জানান যে ঠিকাদার বর্ষা মৌসুমের যে প্রত্যাশিত পানির প্রবাহ থাকে তা বিবেচনা করে ড্যামটি নির্মাণ করে। কিন্তু যে সময়ে সেতুটি নির্মাণাধীন ছিল সে সময়ে বর্ষা মৌসুমে শীলক নদীতে পাহাড়ী ঢলের মাধ্যমে পানির প্রবাহ প্রত্যাশিত মাত্রার বেশী হওয়ায় নির্মিত coffer ড্যামটি পানির স্রোতে ভেঙ্গে যায়। যাইহোক প্রথমে নির্মিত coffer ড্যামটি কোন কারণে ভেঙ্গে যায় এবং দ্বিতীয়বার এ ড্যাম নির্মাণ বাবদ অতিরিক্ত ৫,৩৭,০৫৮.৮১ টাকা পরিশোধের বিষয়টি খতিয়ে দেখা প্রয়োজন বলে প্রতীয়মান হয়।
- ৭.৪। অনুমোদিত ডিপিপি-তে বৃক্ষরোপণ ও সৌন্দর্যবর্ধনের জন্য ১.০০ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হলেও বাস্তবে প্রকল্প এলাকায় কোন বৃক্ষরোপণ করা হয়নি। প্রকল্প এলাকাটি পাহাড়ী এলাকা বিধায় এখানে বর্ষা মৌসুমে পাহাড়ী ঢল এ এর ফলে ভূমি ধস/মাটি ক্ষয়ের ঘটনা ঘটে থাকে। এ পরিপ্রেক্ষিতে সড়ক ঢালে অধিক সংখ্যক বৃক্ষ রোপণ করা হলে সড়কসমূহকে ভূমি ধস ও মাটি ক্ষয়ের ঝুঁকি থেকে প্রাকৃতিকভাবে সীমিত আকারে রক্ষা করা সম্ভব বলে প্রতীয়মান হয়।

৮। প্রকল্পের প্রধান প্রধান প্যাকেজের প্রকিউরমেন্টের চিত্র নিম্নরূপ

(লক্ষ টাকায়)

ক্র নং / প্যাকেজ নম্বর	প্রকিউরমেন্টের বর্ণনা (ডিপিপি/বীড ডকুমেন্ট অনুসারে পণ্য, কাজ/সেবা)	টেন্ডার/বীড/প্রস্তাব মূল্য (লক্ষ টাকায়)		টেন্ডার/বীড প্রস্তাব		কাজ, সেবা সম্পাদনের তারিখ/পণ্য সরবরাহের তারিখ	
		সর্বশেষ সংশোধিত ডিপিপি অনুসারে	চুক্তি মূল্য	দরপত্র আহবানের তারিখ	চুক্তি স্বাক্ষর/এল সি খোলার তারিখ	চুক্তি মোতাবেক	প্রকৃত
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮
১।	২০১০-২০১১ অর্থ বছরে চট্টগ্রাম সড়ক বিভাগাধীন চট্টগ্রামের রাঙ্গুনিয়া - কালীদিরানী সড়কের ১০ম কি :মি: এ শীলক নদীর উপর ৩ স্প্যান বিশিষ্ট ১১২.৬১ মিটার দীর্ঘ রাজারহাট সেতু নির্মাণ কাজ।	১০০০.০০	১৪৯৯.০০	১৭/১/২০১১	৭/৭/২০১১	২৮/১২/২০১২	১০/১২/২০১৩

- ৮.১ অনুমোদিত ডিপিপি'র প্রকিউরমেন্ট পরিকল্পনায় প্রকল্পটির রক্ষাপ্রদ কাজ ও বৃক্ষ রোপণসহ সকল নির্মাণ কাজের একটি মাত্র প্যাকেজ রয়েছে। এ প্যাকেজের চুক্তি অনুমোদনকারী কর্তৃপক্ষ হচ্ছে সংশ্লিষ্ট বিভাগ/মন্ত্রণালয়। প্যাকেজটির জন্য উন্মুক্ত দরপত্র পদ্ধতির আওতায় গত ১৭ জানুয়ারি ২০১১ তারিখে “দৈনিক সংবাদ”, “নিউজ টুডে” ও “দৈনিক পূর্বকোণ” পত্রিকায় দরপত্র আহ্বান করা হয়। ২ মাস ৬দিন পর ২২ মার্চ ২০১১ তারিখে দরপত্র খোলা হয় এবং ১৯ এপ্রিল ২০১১ তারিখে দরপত্র মূল্যায়নের সর্বশেষ তারিখ ছিল। ৭ জুলাই ২০১১ তারিখে অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী, সওজ, চট্টগ্রাম জোন কর্তৃক চুক্তি অনুমোদন করা হয় এবং একই তারিখে ঠিকাদারের সঙ্গে চুক্তি সম্পাদন করা হয়।
- ৮.২ ডিপিপি অনুসারে চুক্তি অনুমোদনকারী কর্তৃপক্ষ হচ্ছে সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ। কিন্তু দেখা যায় অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী, সওজ, চট্টগ্রাম জোন চুক্তি অনুমোদন করেছেন। ফলে এ ক্ষেত্রে ডিপিপি'র ব্যত্যয় ঘটানো হয়েছে এবং বিষয়টি আর্থিক শৃঙ্খলার পরিপন্থী।
- ৮.৩ এছাড়া সেতুর পিয়ার নির্মাণের জন্য শীলক নদীতে ঠিকাদার কর্তৃক পাইলিংয়ের জন্য কাঠের গুড়ি ও বালির ব্যাগ দ্বারা যে coffer ড্যাম নির্মাণ করা হয় তা পাহাড়ী ঢলে ভেসে যায় বিধায় ঠিকাদার কর্তৃক ড্যামটি পুনরায় নির্মাণ করা হয়। ড্যামটি ভেসে যাওয়ার পূর্বে ঠিকাদারের সঙ্গে ৮,৪৫,৭৪,৪৬১.৭৭ টাকার চুক্তি সম্পাদিত হয়। ড্যামটি পুনরায় করতে হয় বিধায় ঠিকাদারের অতিরিক্ত ৫,৩৭,০৫৮.৮১ টাকা ব্যয় হয়। এ অতিরিক্ত ব্যয়ের ভেরিয়েশন প্রধান প্রকৌশলী, সওজ কর্তৃক অনুমোদন করা হয় এবং সে অনুসারে ঠিকাদারকে ব্যয় পরিশোধ করা হয়।

৯। বছর ভিত্তিক ডিপিপি লক্ষ্যমাত্রা, এডিপি ও আরএডিপি বরাদ্দ, অবমুক্তি ও ব্যয় (পিসিআর এর ভিত্তিতে)

(লক্ষ টাকায়)

অর্থ বছর	ডিপিপি অনুযায়ী লক্ষ্যমাত্রা	সংশোধিত এডিপি বরাদ্দ	অবমুক্ত	ব্যয়
২০১০-২০১১	-	-	-	-
২০১১-২০১২	৩০০.০০	৩০০.০০	৩০০.০০	৩০০.০০
২০১২-২০১৩	৩৭৫.০০	৩৭৫.০০	৩৭৫.০০	৩৭৫.০০
২০১৩-২০১৪	২১৭.০০	২১৭.০০	২১৭.০০	২১৭.০০
সর্বমোট:	৮৯২.০০	৮৯২.০০	৮৯২.০০	৮৯২.০০

সূত্র: সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর কর্তৃক প্রেরিত ১৫ ফেব্রুয়ারি ২০১৫ তারিখের সমাপ্ত মূল্যায়ন প্রতিবেদন।

- ৯.১। উপরের ছক থেকে দেখা যায় যে, আলোচ্য প্রকল্পটি জুলাই ২০১০ সালে শুরু হলেও ২০১০-১১ অর্থ বছরে প্রকল্পটির অনুকূলে কোন বরাদ্দ প্রদান করা হয়নি। এডিপিতে এরূপ বরাদ্দ না করার কারণে প্রকল্পের বাস্তবায়ন প্রাথমিকভাবে বিলম্বিত হয়েছে এবং সে কারণে মেয়াদ বৃদ্ধি করতে হয়েছে বলে উপবিভাগীয় প্রকৌশলী অবহিত করেন।

১০। প্রকল্প সংশ্লিষ্ট কয়েকটি স্থির চিত্র নিয়ে প্রদান করা হলো



চিত্র ১: শীলক নদীর উপর নির্মিত রাজারহাট সেতু।



চিত্র ২: নির্মিত রাজারহাট সেতুর এপ্রোচ রোড।



চিত্র ৩: প্রকল্প এলাকায় নির্মিত ইউডেন।



চিত্র ৪: নির্মিত ইউডেনের পানি নিষ্কাশনের আউটলেট মাটি ভরাটের মাধ্যমে বন্ধ করে দেয়া হয়েছে।

১১। প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জন:

পরিকল্পিত	অর্জন
নিরবচ্ছিন্ন যানবাহন চলাচলের লক্ষ্যে কালীন্দিরানী সড়কের ১০ম কি:মি:-এ শীলক নদীর উপর ৩ স্প্যান বিশিষ্ট ১১২.৬১ মি: দীর্ঘ রাজারহাট সেতু নির্মাণ;	কালীন্দিরানী সড়কের ১০ম কি:মি:-এ শীলক নদীর উপর ৩ স্প্যান বিশিষ্ট ১১২.৬১ মি: দীর্ঘ রাজারহাট সেতু নির্মাণ করা হয়েছে।
পরিবহন সময় ও ব্যয় হ্রাসকরণ; এবং	সেতুটি নির্মাণের ফলে প্রকল্প এলাকায় সড়ক নেটওয়ার্ক স্থাপিত হয়েছে। এ নেটওয়ার্ক স্থাপিত হওয়ার কারণে স্বাভাবিকভাবে উক্ত এলাকার জনগোষ্ঠী র আপাতদৃষ্টিতে পরিবহন সময় ও ব্যয় উল্লেখযোগ্য ভাবে হ্রাস পেয়েছে।
ব্যবসা-বাণিজ্য ত্বরান্বিতকরণের লক্ষ্যে প্রকল্প এলাকার পরিবহন নেটওয়ার্ক উন্নয়ন।	প্রকল্প এলাকার পরিবহন নেটওয়ার্ক উন্নয়নের ফলে ইতোমধ্যে ব্যবসা-বাণিজ্য ত্বরান্বিত ও প্রসার ঘটতে শুরু করেছে মর্মে বাহ্যিকভাবে প্রতীয়মান হয়েছে।

১২। কাজ অসম্পূর্ণ থাকলে তার কারণ: প্রযোজ্য নয়।

১৩। সমস্যা:

১৩.১ আলোচ্য প্রকল্পের জন্য কোন পূর্ণকালীন প্রকল্প পরিচালক ছিল না। সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী পর্যায়ের ৯ জন কর্মকর্তা খন্ডকালীন দায়িত্ব পালন করেন;

১৩.২ জুলাই ২০১০ থেকে প্রকল্পের বাস্তবায়নকাল শুরু হলেও প্রকল্পের অনুকূলে ২০১০-১১ অর্থ বছরে আরএডিপিপি-তে কোন বরাদ্দ প্রদান করা হয়নি। ফলে প্রকল্পের বাস্তবায়ন বিলম্বিত হয়েছে এবং নির্ধারিত সময়ে বাস্তবায়ন সম্পন্ন করা যায়নি;

১৩.৩ অনুমোদিত ডিপিপি'র প্রকিউরমেন্ট পরিকল্পনায় প্রকল্পের ১টি মাত্র দরপত্র প্যাকেজের উল্লেখ রয়েছে। এ প্যাকেজের চুক্তি অনুমোদনকারী কর্তৃপক্ষ হচ্ছে সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ। সে অনুসারে প্যাকেজটির দরপত্র সংক্রান্ত চুক্তির বিষয়ে উক্ত বিভাগের অনুমোদন গ্রহণ করার সংস্থান ছিল। কিন্তু বাস্তবায়নকারী সংস্থা সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগের অনুমোদন গ্রহণ না করে অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী, সওজ, চট্টগ্রাম জোন-এর নিকট থেকে অনুমোদন গ্রহণ করেছে। এ ক্ষেত্রে ডিপিপি'র ব্যত্যয় ঘটানো হয়েছে এবং বিষয়টি আর্থিক শৃঙ্খলার পরিপন্থী;

১৩.৪ শীলক নদীতে আলোচ্য প্রকল্পের আওতায় রাজারহাট সেতুর পিয়ার নির্মাণকালে যে coffer ড্যামটি প্রথমে নির্মাণ করা হয় তা পানির স্রোতে ভেসে যায় এবং দ্বিতীয়বার তা নির্মাণ বাবদ ঠিকাদারকে অতিরিক্ত ৫,৩৭.০৫৮.৮১ টাকা পরিশোধ করা হয়:

১৩.৫ প্রকল্প এলাকার অবস্থান পাহাড়ী এলাকার মধ্যে বিধায় এখানে বর্ষা মৌসুমে প্রায়শই ভূমি ধ্বস/মাটি ক্ষয়ের মত প্রাকৃতিক বিপর্যয়ের ঘটনা ঘটে থাকে। সে ক্ষেত্রে সড়ক ঢালে অধিক হারে বৃক্ষ রোপণ করা হলে সীমিত আকারে হলেও এরূপ প্রাকৃতিক দুর্যোগ প্রতিহত করা সম্ভব বলে প্রতীয়মান হয়। কিন্তু ডিপিপি-তে সংস্থান থাকা সত্ত্বেও প্রকল্প এলাকায় কোন বৃক্ষ রোপণ করা হয়নি; এবং

১৩.৬ সেতুর পশ্চিম প্রান্তে শীলক ব্রাহ্মণঘাট এলাকায় এপ্রোচ সড়কের পূর্ব পাশে নির্মিত ইউ ডেনের পানি নিষ্কাশনের আউটলেটটি সংশ্লিষ্ট ভূমি মালিক কর্তৃক মাটি ভরাট করে বন্ধ করে দেয়া হয়েছে। ফলে ডেনের পানি নিষ্কাশন ব্যবস্থা ব্যাহত হয়েছে।

১৪। মতামত:

১৪.১ প্রতিটি প্রকল্পের বিপরীতে পূর্ণকালীন প্রকল্প পরিচালক নিয়োগ করতে হবে এবং ঘন ঘন প্রকল্প পরিচালক বদলী করা পরিহার করা যেতে পারে। ছোট ছোট প্রকল্পের ক্ষেত্রে অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলীর পরিবর্তে তত্ত্বাবধায়ক প্রকৌশলী/নির্বাহী প্রকৌশলী পদমর্যাদার কর্মকর্তাকে প্রকল্প পরিচালক হিসাবে নিয়োগ প্রদান করা যেতে পারে;

১৪.২ অনুমোদিত ডিপিপি'র প্রকিউরমেন্ট পরিকল্পনার ব্যত্যয় ঘটিয়ে দরপত্র প্যাকেজের বিষয়ে পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগের অনুমোদন গ্রহণ না করে অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী, সওজ, চট্টগ্রাম জোন কর্তৃক অনুমোদন প্রদান সম্পর্কে সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ খতিয়ে দেখবে এবং প্রয়োজনীয় ব্যবস্থা গ্রহণ করবে;

১৪.৩ প্রকল্প এলাকায় বিশেষ করে সড়ক ঢালে অধিক সংখ্যক বৃক্ষ রোপণের বিষয়টি বিবেচনায় নেয়া যেতে পারে;

১৪.৪ নির্মিত রাজারহাট সেতুর পশ্চিম প্রান্তে এপ্রোচ সড়কের পূর্ব পাশের ইউ ডেনের যে আউটলেটটি মাটি ভরাটের কারণে বন্ধ হয়ে গেছে, তা চালু রাখার বিষয়ে সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর পরবর্তী প্রয়োজনীয় ব্যবস্থা গ্রহণ করবে;

১৪.৫ শীলক নদীতে আলোচ্য প্রকল্পের আওতায় রাজারহাট সেতুর পিয়ার নির্মাণকালে যে coffer ড্যামটি প্রথমে নির্মাণ করা হয় তা কি কারণে ভেসে যায় এবং দ্বিতীয়বার তা নির্মাণ বাবদ ঠিকাদারকে অতিরিক্ত ৫,৩৭.০৫৮.৮১ টাকা পরিশোধ বিষয়ে সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ খতিয়ে দেখবে এবং সে অনুসারে ব্যবস্থা গ্রহণ করবে;

১৪.৬ অনুচ্ছেদ ১৪.১-১৪.৫- এর আলোকে গৃহীত কার্যাবলী আইএমই বিভাগকে ১ (এক) মাসের মধ্যে অবহিত করতে হবে।

“বগুড়া-সারিয়াকান্দি সড়ক উন্নয়ন”
সমাপ্ত মূল্যায়ন প্রতিবেদন
(সমাপ্তঃ জুন, ২০১৪)

- ১। প্রকল্পের নাম : বগুড়া-সারিয়াকান্দি সড়ক উন্নয়ন
- ২। বাস্তবায়নকারী সংস্থা : সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর।
- ৩। প্রশাসনিক মন্ত্রণালয়/বিভাগ : সড়ক পরিবহন ও সেতু মন্ত্রণালয়/সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ।
- ৪। প্রকল্পের বাস্তবায়ন সময় ও ব্যয় :

(লক্ষ টাকায়)

প্রাক্কলিত ব্যয় (প্রঃসাঃ)		প্রকৃত ব্যয় (প্রঃ সাঃ)	পরিকল্পিত বাস্তবায়নকাল		প্রকৃত বাস্তবায়নকাল	অতিরিক্ত ব্যয় (মূল প্রাক্কলিত ব্যয়ের %)	অতিরিক্ত সময় (মূল বাস্তবায়ন কালের %)
মূল	সর্বশেষ সংশোধিত		মূল	সর্বশেষ সংশোধিত			
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮
৩৭৬৪.৭০ (-)	৩১৮৮.৫৩	২৭৮৪.৫৭ (-)	০১-০৭-২০০৩ থেকে ৩০-০৬-২০০৬	০১-০৭-২০০৩ থেকে ৩০-০৬-২০১৪	০১-০৭-২০০৩ থেকে ৩০-০৬-২০১৪	-	২৬৬.০০%

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

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

Items of Work (as per PP)	Unit	Target (as per PP)		Actual Progress	
		Financial	Physical (Quantity)	Financial	Physical (Quantity)
1	2	3	4	5	6
A) Revenue:					
EIA/IEA	L.S	4.00	L.S	3.58	L.S
B) Capital					
Tree Plantation	KM	0.00			
Land Acquisition	Hector	305.25	12.21	130.20	2.8898
C) Works					
Widening of Road Embankment by Earth work	lac Cum.	145.36	1.56	132.25	1.4415
Flexible Pavement (in/c. Surfacing work)	K.M	1105.73	21.753	1105.57	21.346
P.C Girder Bridge (01 Nos.)	Meter	0.00	0.00	-	-
R.C.C. Bridge (3 Nos.)	Meter	1270.24	166.82	1071.21	166.82

R.C.C. Box Culvert	2 Nos. M	60.00	12.00	60.00	12.00
Sign-Signal, Km. Post.	K.M	22.00	K.M	22.00	K.M
Palisiding work	Meter	275.95	1500.00	260.76	1417.00
Total =		3188.53		2784.57	

৭। প্রকল্প পরিচালক সংক্রান্ত তথ্যাদিঃ

ক্র নং	প্রকল্প পরিচালকের নাম ও পদবী	দায়িত্বের ধরণ		কর্মকাল
		পূর্ণকালীন	খন্ডকালীন	
১	২	৩	৪	৫
১.	Md. Mojibur Rahman	-	হ্যাঁ	২০-০৫-২০০২ থেকে ০২-০৪-২০০৬
২.	Md. Abdullahel Kafi	-	হ্যাঁ	০৯-০৪-২০০৬ থেকে ২০-০৯-২০০৭
৩.	Md. Aftab Uddin	-	হ্যাঁ	২০-০৯-২০০৭ থেকে ৩০-১২-২০০৭
৪.	Kazi Golam Mostofa	-	হ্যাঁ	৩০-১২-২০০৭ থেকে ১৩-০৭-২০০৮
৫.	Md. Wazed Ali	-	হ্যাঁ	১৪-০৭-২০০৮ থেকে ২০-০৭-২০০৮
৬.	Md. Shahab Uddin	-	হ্যাঁ	২০-০৭-২০০৮ থেকে ২৯-১০-২০০৮
৭.	Md. Khurshid Alzm	-	হ্যাঁ	৩০-১০-২০০৮ থেকে ০৭-১২-২০০৮
৮.	Mr. Tarun Tapon Dewan	-	হ্যাঁ	০৭-১২-২০০৮ থেকে ০৫-০১-২০০৯
৯.	SK. Md. Abu Monsur Rahman	-	হ্যাঁ	০৫-০১-২০০৯ থেকে ২০-০৫-২০০৯
১০.	Md. Khurshid Alam	-	হ্যাঁ	২০-০৫-২০০৯ থেকে ১১-০৬-২০০৯
১১.	Kazi Golam Mostofa	-	হ্যাঁ	১১-০৬-২০০৯ থেকে ০৭-০৭-২০০৯
১২.	Md. Ruhul Alam	-	হ্যাঁ	০৭-০৭-২০০৯ থেকে ২৭-০৭-২০০৯
১৩.	Md. Idrish Miah	-	হ্যাঁ	২৭-০৭-২০০৯ থেকে ১৮-০২-২০১০
১৪.	Md. Abdul Gaffer	-	হ্যাঁ	১৮-০২-২০১০ থেকে ০৯-০৩-২০১০
১৫.	Md. Altaf Hossain	-	হ্যাঁ	০৯-০৩-২০১০ থেকে ২৬-০৭-২০১০
১৬.	Md. Mofijul Islam, A.C.E	-	হ্যাঁ	০৫-০৮-২০১০ থেকে ২৩-০৮-২০১১
১৭.	M. Md. Sharif-ul-Islam, A.C.E	-	হ্যাঁ	২৩-০৮-২০১১ থেকে ০৪-০৬-২০১২
১৮.	Md. Habibul Haque, A.C.E	-	হ্যাঁ	০৪-০৬-২০১২ থেকে ০৮-০৮-২০১২
১৯.	Kazi Mohammad Ali, A.C.E	-	হ্যাঁ	০৮-০৮-২০১২ থেকে ০৫-০৩-২০১৩
২০.	Md. Arifur Rahman, A.C.E	-	হ্যাঁ	০৫-০৩-২০১৩ থেকে ০৯-০৭-২০১৪

সংশ্লিষ্ট ছক পর্যালোচনায় দেখা যায়, বর্ণিত প্রকল্পে মোট ২০ জন প্রকল্প পরিচালক দায়িত্ব পালন করেছেন। তাঁদের অধিকাংশের মেয়াদ ১ বছরেরও কম। বর্ণিত প্রকল্পের ক্ষেত্রে ৩ বছর মেয়াদে প্রকল্পটি বাস্তবায়নের নিমিত্তে অনুমোদন করা হলেও প্রকল্পের প্রকৃত বাস্তবায়ন সময় লেগেছে ১১ বছর। অর্থাৎ ব্যয় বৃদ্ধি না পেলেও বাস্তবায়নকাল বৃদ্ধি পেয়েছে ২৬৬%। ফলে যথাসময়ে প্রকল্পের সুফল হতে জনগণ বঞ্চিত হয়েছে। ঘন ঘন প্রকল্প পরিচালক বদলীর প্রেক্ষিতে প্রকল্প পরিচালকগণ যথাযথভাবে মনিটরিং ও সুপারভিশন করতে পারেন না বিধায় এমনটি হয়েছে।

৮। **ক্রয় সংক্রান্ত তথ্যাদিঃ**

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

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

৯। **সংশোধিত ডিপিপি বরাদ্দ ও অগ্রগতিঃ**

(লক্ষ টাকায়)

অর্থবছর	সংশোধিত বরাদ্দ ও লক্ষ্যমাত্রা				টাকা অবমুক্তি	ব্যয় ও বাস্তব অগ্রগতি			
	মোট	টাকা	প্রকল্প সাহায্য	বাস্তব লক্ষ্যমাত্রা %		মোট	টাকা	প্রকল্প সাহায্য	বাস্তব অগ্রগতি %
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮	৯	১০
২০০৪-০৫	১০০.০০	১০০.০০	-	১০০%	১০০.০০	১০০.০০	১০০.০০	-	১০০%
২০০৫-০৬	৩০০.০০	৩০০.০০	-	১০০%	৩০০.০০	১৬১.২৬	১৬১.২৬	-	৫৩.৭৫%
২০০৬-০৭	৩০০.০০	৩০০.০০	-	১০০%	৩০০.০০	২৫০.৭৫	২৫০.৭৫	-	৮৩.৫৮%
২০০৭-০৮	৩০০.০০	৩০০.০০	-	১০০%	৩০০.০০	২৩৭.২৯	২৩৭.২৯	-	৭৯.১০%
২০০৮-০৯	৪৫০.০০	৪৫০.০০	-	১০০%	৪৫০.০০	৪৫০.০০	৪৫০.০০	-	১০০%
২০০৯-১০	৫২৫.০০	৫২৫.০০	-	১০০%	৫২৫.০০	৪৯৫.২৭	৪৯৫.২৭	-	৯৪.৩৩%
২০১০-১১	৪৫০.০০	৪৫০.০০	-	১০০%	৪৫০.০০	৪৫০.০০	৪৫০.০০	-	১০০%
২০১১-১২	১৫০.০০	১৫০.০০	-	১০০%	১৫০.০০	১৫০.০০	১৫০.০০	-	১০০%
২০১২-১৩	৩০০.০০	৩০০.০০	-	১০০%	৩০০.০০	৩০০.০০	৩০০.০০	-	১০০%
২০১৩-১৪	১৯০.০০	১৯০.০০	-	১০০%	১৯০.০০	১৯০.০০	১৯০.০০	-	১০০%
মোট =	৩০৬৫.০০	৩০৬৫.০০	-	-	৩০৬৫.০০	২৭৮৪.৫৭	২৭৮৪.৫৭	-	-

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

১১। **সাধারণ পর্যবেক্ষণঃ**

১১.১ **প্রকল্পের পটভূমি ও উদ্দেশ্যঃ** বগুড়া-সারিয়াকান্দি সড়কটি বগুড়া জেলার সাথে সারিয়াকান্দি উপজেলা ও নদী বন্দরকে সংযুক্ত করেছে। সড়কটি গাবতলী উপজেলা সদরকেও সংযুক্ত করেছে। সারিয়াকান্দি নদী বন্দর দিয়ে যমুনা নদীর অপর প্রান্ত থেকে জামালপুর জেলার জনসাধারণ সার এবং কৃষিপণ্য উক্ত সড়ক পথে পরিবহন করে থাকে। মূল প্রকল্পটি গত ০৭.০৭.২০০৪ তারিখে ৩৭৬৪.৭০ লক্ষ টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে জুলাই, ২০০৩ থেকে জুন, ২০০৬ মেয়াদে বাস্তবায়নের লক্ষ্যে একনেক কর্তৃক অনুমোদিত হয়। প্রকল্পটি জুন, ২০০৬ এ সমাপ্তির জন্য নির্ধারিত থাকলেও সময়মত ভূমি অধিগ্রহণ না হওয়া, সারিয়াকান্দি ঘাটে সময়মত ফেরী না পাওয়া এবং সেতুর ডিজাইন বিলম্বে পাওয়ায় বাঙ্গালী নদীর উপর সেতু নির্মাণ কাজ আরম্ভ করা সম্ভব হয়নি। অপরদিকে সওজ এর সিডিউল দর বৃদ্ধি পাওয়ায় প্রকল্পটির বাস্তবায়ন কাজ বিঘ্নিত হয়। গত ১৫.০৮.২০০৭ তারিখে পরিকল্পনা কমিশনে অনুষ্ঠিত ছাঁটাই-বাছাই কমিটির সভার সুপারিশ অনুযায়ী তৎকালীন যোগাযোগ মন্ত্রণালয় কর্তৃক গঠিত কমিটি প্রকল্পটি সরেজমিনে পরিদর্শন করে সংশোধিত ডিপিপি দাখিলের সুপারিশ করলে যোগাযোগ মন্ত্রণালয় ২৮৬১.৩৫ লক্ষ টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে প্রকল্পটির সংশোধিত ডিপিপি পরিকল্পনা কমিশনে দাখিল করে। সংশোধিত ডিপিপি পাওয়ার পর গত ২৭.০৩.২০০৮ তারিখে প্রকল্পটির উপর পিইসি সভা অনুষ্ঠিত হয়। প্রকল্পের ব্যয় নির্দিষ্ট করতে না পারায় উক্ত সভায় প্রকল্পটি অনুমোদনের জন্য সুপারিশ করা হয়নি। পিইসি সভার সিদ্ধান্ত মতে মন্ত্রণালয় কর্তৃক গঠিত কমিটি প্রকল্প এলাকা পুনরায় পরিদর্শন পূর্বক একটি প্রতিবেদন দাখিল করে। উক্ত কমিটি

কর্তৃক দাখিলকৃত প্রতিবেদনের সুপারিশের আলোকে ২০০৮-এর সিডিউল দর অনুযায়ী ৩১৮৮.৫৩ লক্ষ টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে প্রকল্পটির ১ম সংশোধন অনুমোদন করা হয়।

উদ্দেশ্য: প্রকল্পের মূল উদ্দেশ্য হলো ২১.৭৫৩ কিঃমিঃ সড়ক, ৩টি আরসিসি গার্ডার ব্রিজ এবং ২টি কালভার্টসহ মোট ২২.৫০ কিলোমিটার দীর্ঘ বগুড়া-সারিয়াকান্দি সড়ক উন্নয়ন করে দেশের অন্যান্য অংশের সাথে নিরাপদ সড়ক যোগাযোগ স্থাপন এবং প্রকল্প এলাকায় আর্থ-সামাজিক অবস্থার উন্নয়ন।

- ১১.২ **প্রকল্পের অনুমোদন ও সংশোধনঃ** মূল প্রকল্পটি ০৭/০৭/২০০৪ তারিখে মোট ৩৭৬৪.৭০ লক্ষ টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে জুলাই, ২০০৩ হতে জুন, ২০০৬ মেয়াদে বাস্তবায়নের লক্ষ্যে একনেক কর্তৃক অনুমোদিত হয়। প্রকল্পটি জুন, ২০০৬-এ সমাপ্তির জন্য নির্ধারিত থাকলেও সময়মত ভূমি অধিগ্রহণ না হওয়া, সারিয়াকান্দি ঘাটে সময়মত ফেরী না পাওয়া এবং সেতুর ডিজাইন বিলম্বে পাওয়ায় বাঙ্গালী নদীর উপর সেতু নির্মাণ কাজ আরম্ভ করতে বিলম্ব, অন্যদিকে সওজ এর সিডিউল দর বৃদ্ধি পাওয়ায় প্রকল্পটি সংশোধনের প্রয়োজনীয়তা দেখা দেয়। এ প্রেক্ষিতে প্রকল্পটির ১ম সংশোধিত প্রস্তাব মাননীয় পরিকল্পনা মন্ত্রী কর্তৃক ১৫/০৬/২০০৯ তারিখে অনুমোদিত হয়। উক্ত সংশোধন মোতাবেক প্রকল্পটির প্রাক্কলিত ব্যয় ধরা হয় ৩১৮৮.৫৩ লক্ষ টাকা এবং বাস্তবায়নকাল জুলাই, ২০০৩ হতে জুন, ২০১০ পর্যন্ত। পরবর্তীতে নির্ধারিত মেয়াদে প্রকল্পটি সম্পন্ন না হওয়ায় যথাযথ কর্তৃপক্ষ কর্তৃক ব্যয় বৃদ্ধি ব্যতিরেকে প্রকল্পটির বাস্তবায়ন মেয়াদ জুন, ২০১৪ পর্যন্ত বৃদ্ধি করা হয়।
- ১১.৩ **সার্বিক আর্থিক ও বাস্তব অগ্রগতিঃ** প্রকল্পের আওতায় জুন, ২০১৪ পর্যন্ত ক্রমপুঞ্জিত আর্থিক অগ্রগতি হয়েছে ২৭৮৪.০০ লক্ষ টাকা যা অনুমোদিত ব্যয় ৩১৮৮.৫৩ লক্ষ টাকার ৮৭.৩০%। উক্ত সময়ে অনুমোদিত সংশোধিত প্রকল্পের ১০০% বাস্তব অগ্রগতি সাধিত হয়েছে (অনুচ্ছেদ-৬)।
- ১১.৪ **দরপত্র সংক্রান্ত তথ্য:** প্রকল্পের দরপত্র সংক্রান্ত তথ্য প্রেরিত পিসিআরে অর্ন্তভুক্ত করা হয়নি। তবে পরিদর্শনকালে দরপত্র সংক্রান্ত তথ্য আইএমইডিকে সরবরাহ করা হয়েছে। আলোচ্য প্রকল্পে ৩টি প্যাকেজের আওতায় দরপত্র আহবানপূর্বক ঠিকাদার নিয়োগ করা হয়। দরপত্র সংক্রান্ত তথ্য নিম্নরূপ:

ক্র নং	প্যাকেজ/কাজের নাম	-প্রাক্কলিত ব্যয় -কার্যাদেশকৃত মূল্য	-কার্যাদেশ প্রদানের তারিখ -কাজ শুরুর তারিখ -কাজ সমাপ্তির তারিখ	ঠিকাদার প্রতিষ্ঠানের নাম ও ঠিকানা	অগ্রগতি
প্যাকেজ নং-১					
১	Earthwork on road Embankment (0.60 Lac cum), construction of Flexible Pavement (8.42Km)	-৫৭৪.২৫ -৫৯৪.৫০	০১-০১-২০০৯ ০১-০১-২০১০	এ্যাটকো ইন্টারন্যাশনাল সাক্সির টাওয়ার (৪র্থ তলা), ৩/৪ এ পুরানো পল্টন, ঢাকা।	বাস্তব: ১০০% আর্থিক: ৫৯৪.৫০ লক্ষ টাকা (১০০%)
প্যাকেজ নং-২					
১	Construction of RCC Bridge	-১১১৪.২৪ -১১৯৫.২৩	০১-০১-২০০৯ ০১-০১-২০১০	এম.এম. (বাসী)- এম.বি.জেভি মুন্সুজান মার্কেট, টিনপট্টি, বগুড়া	বাস্তব: ১০০% আর্থিক: - ১১৯৫.২৩ লক্ষ টাকা (১০০%)
প্যাকেজ নং-৩					
১	Earthwork on road embankment (0.52 lac cum) Construction of Flexible pavement (2.333 km), Construction of Culvert (12.00 m) Protective work & River Training (1500.00m) Sign, Signal, Km Post, etc.	-৬১৫.৫৭ -৬৬৫.৩১	০১-০৯-২০০৯ ০১-০১-২০১০	প্যারিশা ট্রেড সিস্টেম লিঃ সাক্সির টাওয়ার (৪র্থ তলা) ৩/৪ এ পুরানো পল্টন, ঢাকা	বাস্তব: ১০০% আর্থিক: ৬৬৫.৩১ লক্ষ টাকা (১০০%)

১২। **প্রকল্প পরিদর্শনঃ** গত ০২/১১/২০১৫ তারিখে আইএমইডি কর্তৃক প্রকল্পটি সরেজমিন পরিদর্শন করা হয়। পরিদর্শনকালে বগুড়া সড়ক বিভাগের নির্বাহী প্রকৌশলী উপস্থিত ছিলেন। পরিদর্শন পর্যবেক্ষণ নিম্নরূপঃ

১২.১ **ভূমি অধিগ্রহণঃ** অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী ২১.৭৫ কিঃমিঃ দীর্ঘ বগুড়া-সারিয়াকান্দি সড়ক বিদ্যমান ৭.৫৫ মিটার ক্রেস্ট প্রশস্ততা হতে উভয় পাশে ১.৭৩ মিটার বর্ধিত করে ১১.০০ মিটার প্রশস্ততায় উন্নীতকরণের লক্ষ্যে ১২.২১ হেক্টর ভূমি অধিগ্রহণ বাবদ ৩০৫.২৫ লক্ষ টাকার সংস্থান ছিল। তবে ভূমি অধিগ্রহণে জটিলতার সৃষ্টি হওয়ায় যথাযথ কর্তৃপক্ষের অনুমোদনক্রমে একান্ত প্রয়োজনীয় ২.৮৮৯৮ হেক্টর ভূমি অধিগ্রহণপূর্বক ১৩০.২০ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়। উক্ত ভূমি অধিগ্রহণ দ্বারা সড়ক বাঁধের ক্রেস্ট প্রশস্ততা ৮.৫০ মিটারে উন্নীতকরণ করা হয়।

১২.২ **সড়ক বাঁধ নির্মাণঃ** অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী বিদ্যমান সড়কের ক্রেস্ট প্রশস্ততা ৭.৫৫ মিটার হতে ৮.৫০ মিটার প্রশস্ততায় উন্নীতকরণের লক্ষ্যে ১.৫৬ লক্ষ ঘনমিটার মাটির কাজ বাবদ ১৪৫.৩৬ লক্ষ টাকার সংস্থান ছিল। প্রেরিত পিসিআর অনুযায়ী ১.৪৪১৪ লক্ষ ঘনমিটার মাটির কাজ বাবদ ১৩২.২৫ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে জানা যায়। পরিদর্শনকালে বাঁধে মাটির কাজ শতভাগ সম্পন্ন হয়েছে দেখা যায়। তবে সড়ক বাঁধের কয়েকটি স্থানে রেইন কাট, খাড়া ঢাল ও বাঁধের ঢালের কম্প্যাকশন যথাযথ হয়নি দেখা যায়।



চিত্র ১ ও ২: সড়ক বাঁধে মাটির কাজ

১২.৩ **ফ্লেস্কিবল পেভমেন্টঃ** অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী ২১.৭৫৩ কিঃমিঃ বিদ্যমান পেভমেন্টের প্রশস্ততা ৩.৬৬ মিটার হতে উভয় পাশে ০.৯০ মিটার বর্ধিত করে ৫.৫০ মিটার প্রশস্ততায় উন্নীতকরণ ও উক্ত বর্ধিতকরণ অংশসহ সম্পূর্ণ পেভমেন্ট (৫.৫০ মিটার) ৪০.০০ মিলিমিটার কার্পেটিং ও ৭.০০ মিলিমিটার সীলকোট দ্বারা সার্ফেসিং এর সংস্থান ছিল। পরিদর্শনকালে বর্ধিত কাজসমূহ শতভাগ সম্পন্ন হয়েছে দেখা যায়। সরেজমিন পরিদর্শনকালে চেইনেজ কিঃমিঃ ৪+৬০০ ও ৬+২৫০ তে পেভমেন্ট খুঁড়ে Base Type-1 ও Surfacing (কার্পেটিং ও সীলকোট) এর thickness পাওয়া গেছে যথাক্রমে ১৫০ মিঃমিঃ, ৪৫ মিঃমিঃ ও ১৫০ মিঃমিঃ, ৪২ মিঃমিঃ (গ্রহণযোগ্য যথাক্রমে ১৫০ মিঃমিঃ ও ৪৭ মিঃমিঃ)। পরিদর্শনকালে Base Type-1-এ পাথরঃবালুর অনুপাত পাওয়া গেছে ৫০:৫০ (গ্রহণযোগ্য অনুপাত ৬৫:৩৫)। পেভমেন্টের কোথাও পটহোল দেখা যায়নি। তবে বিচ্ছিন্নভাবে কয়েক জায়গায় পেভমেন্টের কিনারা ভাঙা দেখা গেছে।



চিত্র ৩ : নির্মিত ফ্লেস্কিবল পেভমেন্ট



চিত্র ৪ : নির্মিত ফ্লেস্কিবল পেভমেন্টের লেয়ার পরীক্ষা

১২.৪ **ব্রীজ ও কালভার্ট:** অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী ৩টি আরসিসি গার্ডার ব্রীজ (১৬৬.৮২ মি:) নির্মাণ বাবদ ১২৭০.২৪ লক্ষ টাকা এবং ২টি বক্স কালভার্ট (১২.০০ মি:) নির্মাণ বাবদ ৬০.০০ লক্ষ টাকার সংস্থান ছিল। পরিদর্শনকালে বিদ্যমান সড়ক বাঁধের ১৫, ১৬ ও ২০তম কিলোমিটারে ৫-গার্ডার বিশিষ্ট যথাক্রমে ৬২.৪১ মিটার (৩ স্প্যান), ৭৩.৯১ মিটার (৩ স্প্যান) ও ৩০.৫০ মিটার (২ স্প্যান) দীর্ঘ এবং ১০.২৫ মিটার প্রস্থ বিশিষ্ট ৩টি আরসিসি গার্ডার ব্রীজ নির্মাণ করা হয়েছে দেখা যায়। এছাড়া বিদ্যমান সড়ক বাঁধের ৪র্থ ও ৫ম কিলোমিটারে ৬ মিটার প্রশস্ততায় দুই ভেন্টের ২টি কালভার্ট (১২.০০ মিটার) নির্মাণ করা হয়েছে। সব কটি কালভার্টের পরিমাপ ৬মি:×১০.২৫ মি:×৬ মি:। প্রতিটি ব্রীজেরজের স্প্যানের মাঝে স্টীলের Expansion Joint ব্যবহার করা হয়েছে। পরিদর্শনকালে ব্রীজগুলো কার্যকর, সচল এবং উল্লেখযোগ্য কোন ডিফেক্ট নেই দেখা গেছে। তবে ব্রীজের রেলিং, এবাটমেন্ট ও ক্রস-গার্ডারে কিছু হানিকম এবং এ্যাপ্রোচ সড়কে রক্ষাপ্রদ কাজ ক্ষতিগ্রস্ত হয়েছে দেখা যায়।



চিত্র-৫: নির্মিত আরসিসি গার্ডার ব্রীজ



চিত্র-৬: নির্মিত দুই ভেন্টের কালভার্ট

১২.৫ **রক্ষাপ্রদ কাজ:** অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী নতুন নির্মিত ৩টি ব্রীজ এবং ইতোপূর্বে বিদ্যমান ২টি ব্রীজসহ মোট ৫টি ব্রীজের এপ্রোচের উভয় পাশ ও এবাটমেন্ট সংলগ্ন অংশে ১০০ মিটার করে মোট ১০০০ মিটার এ্যাপ্রোচ সড়কে Block Pitching দ্বারা রক্ষাপ্রদ কাজের সংস্থান ছিল। এছাড়া বিদ্যমান সড়ক বাঁধের বিভিন্ন স্থানে ৫০০ মিটার আরসিসি প্লেট প্যালাসাইডিং এর সংস্থান ছিল। পরিদর্শনকালে ডিপিপির সংস্থান অনুযায়ী ১৫০ মি:মি: Sand Cushion এর উপর জিও-টেক্সটাইল ও ৪০০মি:মি: ×৪০০মি:মি:×২০০ মি:মি: পরিমাপের সিসি ব্লক দ্বারা রক্ষাপ্রদ কাজ করা হয়েছে দেখা যায়। তবে কয়েকটি স্থানে এবাটমেন্ট সংলগ্ন অংশে সিসি ব্লক ধসে গর্তের সৃষ্টি হতে দেখা গেছে। এছাড়া কোন কোন স্থানে প্যালাসাইডিং হেলে পড়েছে।



চিত্র-৭ ও ৮: সড়ক বাঁধে সিসি ব্লক ও প্যালাসাইডিং দ্বারা রক্ষাপ্রদ কাজ

১৩। প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জনঃ

পরিকল্পিত	উদ্দেশ্য অর্জন
প্রকল্পের মূল উদ্দেশ্য হলো ২১.৭৫৩ কিঃমিঃ সড়ক, ৩টি আরসিসি গার্ডার ব্রীজ এবং ২টি কালভার্টসহ মোট ২২.৫০ কিলোমিটার বগুড়া-সারিয়াকান্দি সড়ক উন্নয়ন করে দেশের অন্যান্য অংশের সাথে নিরাপদ সড়ক যোগাযোগ স্থাপন এবং প্রকল্প এলাকায় আর্থ-সামাজিক অবস্থার উন্নয়ন।	প্রকল্পের আওতায় ২১.৭৫৩ কিঃমিঃ সড়ক, ৩টি আরসিসি গার্ডার ব্রীজ এবং ২টি কালভার্টসহ মোট ২২.৫০ কিলোমিটার বগুড়া-সারিয়াকান্দি সড়ক উন্নয়ন করায় নিরাপদ সড়ক যোগাযোগ স্থাপিত হয়েছে। ফলে প্রকল্পের উদ্দেশ্যে অর্জিত হয়েছে।

- ১৪। উদ্দেশ্য অর্জিত না হয়ে থাকলে তার কারণঃ প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জিত হয়েছে।
- ১৫। প্রকল্প বাস্তবায়ন সমস্যাঃ প্রকল্পটি বাস্তবায়নে অর্থ বরাদ্দও সময় বৃদ্ধি ব্যতিত উল্লেখযোগ্য অন্য কোন সমস্যা মোকাবেলা করতে হয়নি।
- ১৬। রাজস্ব খাতে স্থানান্তরঃ প্রকল্পের আওতায় সম্পাদিত কাজ ইতোমধ্যে সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের রাজস্ব খাতে (ওপেন লাইন)-এ স্থানান্তর করা হয়েছে।
- ১৭। **External Audit:** মন্ত্রণালয় হতে প্রেরিত পিসিআর পর্যালোচনায় দেখা যায় প্রকল্পটির কোন Internal ও External Audit করা হয়নি। কিন্তু মন্ত্রণালয় কর্তৃক সমাপ্তি প্রতিবেদন প্রেরণের পূর্বে প্রকল্পটির External Audit করা প্রয়োজন ছিল।

১৮। মতামত/সুপারিশঃ

- ১৮.১ প্রকল্পটি বাস্তবায়নে মূল অনুমোদিত প্রকল্পের তুলনায় অতিরিক্ত সময় ব্যয় হয়েছে ৮ বছর (২৬৬%)। ডিপিপি'র লক্ষ্যমাত্রার বিপরীতে এডিপিতে অর্থ বরাদ্দের স্বল্পতার কারণে এমনটি হয়েছে। এমটিবিএফ মন্ত্রণালয় হিসেবে সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ ভবিষ্যতে অনুমোদিত মেয়াদে প্রকল্পের বাস্তবায়ন সমাপ্তির লক্ষ্যে এডিপিতে প্রয়োজনীয় অর্থ বরাদ্দের বিষয়টি নিশ্চিত করবে (অনু: ৪);
- ১৮.২ প্রকল্পটি বাস্তবায়নে ২০ (বিশ) বার প্রকল্প পরিচালক পরিবর্তন করা হয়েছে। ঘন ঘন প্রকল্প পরিচালক বদলের প্রেক্ষিতে প্রকল্প পরিচালকগণ যথাযথ সুপারভিশন ও মনিটরিং করতে পারেন না। ফলে প্রকল্পের বাস্তবায়ন বিঘ্নিত হওয়ার পাশাপাশি গুণগতমান নিশ্চিত করা করা সম্ভব হয় না। মন্ত্রণালয় বিষয়টি গুরুত্বের সাথে বিবেচনা করে ভবিষ্যতে গৃহীতব্য প্রকল্পে প্রকল্প বাস্তবায়নকালীন সময়ের জন্য একজন প্রকল্প পরিচালক নিয়োগে প্রয়োজনীয় উদ্যোগ গ্রহণ করবে (অনু:৭);
- ১৮.৩ Base Type-1-এ পাথর:বালুর অনুপাত অনুমোদিত স্পেসিফিকেশন অনুযায়ী নিশ্চিত করতে হবে। এছাড়া পেভমেন্টের যে সকল স্থানে কিনারা ভেঙে গেছে তা চিহ্নিতপূর্বক দ্রুত মেরামতের উদ্যোগ নিতে হবে (অনু: ১২.২); |
- ১৮.৪ যে সকল সেতুর রেলিং, এবাটমেন্ট ও ক্রস-গার্ডারে হানিকম সৃষ্টি হয়েছে তা চিহ্নিতপূর্বক দ্রুত সংস্কারের উদ্যোগ নিতে হবে (অনু: ১২.৩);
১৮. ৫ যে সকল ব্রীজের এবাটমেন্ট সংলগ্ন অংশে সিসি ব্লক ধসে গর্তের সৃষ্টি হয়েছে তা চিহ্নিতপূর্বক দ্রুত সংস্কারের উদ্যোগ নিতে হবে (অনু: ১২.৪);
- ১৮.৬ সমাপ্ত প্রকল্পটির সত্ত্বর External Audit সম্পন্ন করতে হবে (অনু: ১৭); এবং
- ১৮.৭ অনুচ্ছেদ ১৮.১ হতে ১৮.৬ এর বিষয়ে গৃহীত ব্যবস্থা মন্ত্রণালয় আগামী ১ মাসের মধ্যে আইএমইডিকে অবহিত করবে।