

**সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগের আওতায় ২০১২-১৩ অর্থ বছরে এপিপিভুক্ত সমাপ্ত প্রকল্পের মূল্যায়ন প্রতিবেদনের ওপর
মন্ত্রণালয়/বিভাগ ভিত্তিক সার-সংক্ষেপ**

ক্রঃ নং	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	২৮টি	২৭টি	১টি	-	৭টি	২৪টি	৪৫০% - ৩৩%	২টি	৯৯.২২% ৫.৯৩%

- ১। সমাপ্ত প্রকল্পের সংখ্যা: ২৮টি
- ২। সমাপ্তকৃত প্রকল্পের প্রকৃত ব্যয় ও মেয়াদকাল
- ৩। সমাপ্তকৃত প্রকল্প বাস্তবায়নের ক্ষেত্রে প্রধান প্রধান সমস্যা ও সুপারিশ

	সমস্যা		সুপারিশ
৩.১	যথাযথ সমীক্ষা ছাড়া প্রকল্প গ্রহণ ও ব্যয় প্রাক্কলন করা।	৩.১	প্রকল্প গ্রহণকালে পর্যাপ্ত সমীক্ষা ও বাস্তবভিত্তিক ব্যয় প্রাক্কলনপূর্বক প্রকল্প প্রস্তাব প্রণয়ন করতে হবে।
৩.২	ঘন ঘন প্রকল্প পরিচালক পরিবর্তন ও পূর্ণকালীন প্রকল্প পরিচালক না থাকা।	৩.২	প্রতিটি প্রকল্পের বিপরীতে একজন পূর্ণকালীন প্রকল্প পরিচালক নিয়োগ করতে হবে এবং প্রকল্প সমাপ্ত না হওয়া পর্যন্ত যথাসম্ভব প্রকল্প পরিচালককে বদলী করা যাবে না। প্রয়োজনে ছোট ছোট প্রকল্পের ক্ষেত্রে অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী/তত্ত্বাবধায় প্রকৌশলীর পরিবর্তে নির্বাহী প্রকৌশলী পদমর্যাদার কর্মকর্তাকে প্রকল্প পরিচালক হিসেবে নিয়োগ প্রদান করা যেতে পারে।
৩.৩	প্রকল্পভিত্তিক ক্রয় কার্যক্রম/ঠিকাদার নিয়োগ প্রক্রিয়া সম্পন্ন না করে আর্থিক বছরভিত্তিক ছোট ছোট প্যাকেজে ঠিকাদার নিয়োগ করার প্রবণতা।	৩.৩	প্রকল্প অনুমোদনের অনধিক ৬ মাসের মধ্যে প্রকল্পের বিপরীতে যথাসম্ভব সকল ঠিকাদার নিয়োগ/ক্রয় কার্যক্রম সম্পন্ন করতে হবে।
৩.৪	ভূমি অধিগ্রহণে জটিলতা।	৩.৪	একনেক/সরকারের সর্বোচ্চ ফোরামে অনুমোদিত প্রকল্পের ক্ষেত্রে ভূমি অধিগ্রহণ প্রক্রিয়া আরও যুগোপযোগী ও সরলীকরণ করার উদ্যোগ গ্রহণ করা যেতে পারে।
৩.৫	অনুমোদিত ডিপিপি'র তুলনায় অধিক সময় ও ব্যয়ে প্রকল্প সমাপ্ত করা	৩.৫	অনুমোদিত ডিপিপি'র কর্ম পরিকল্পনা অনুযায়ী এডিপি বরাদ্দ এবং কার্যাদেশ প্রদান করতে হবে।

“চট্টগ্রাম-কাপ্তাই সড়কের বিভিন্ন কি:মি: এ সেতু/কালভার্ট নির্মাণ”

শীর্ষক প্রকল্পের মূল্যায়ন প্রতিবেদন।

(সমাপ্ত : জুন, ২০১৩)

- ১। প্রকল্পের নাম অবস্থান : চট্টগ্রাম-কাপ্তাই সড়কের বিভিন্ন কি:মি: এ সেতু/কালভার্ট নির্মাণ প্রকল্প।
- ২। বাস্তবায়নকারী সংস্থা : সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর।
- ৩। প্রশাসনিক মন্ত্রণালয় : যোগাযোগ মন্ত্রণালয়।
- ৪। প্রকল্পের বাস্তবায়ন সময় ও ব্যয় :

(লক্ষ টাকায়)

প্রাক্কলিত ব্যয় (প্রঃ সাঃ)		প্রকৃত ব্যয় (প্রঃসাঃ)	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
৮৭৪.০ ০	১৪৫৮.৭ ৮	১২০২.১ ৯	০১/১০/২০০৫ইং হইতে ৩০/০৬/২০০৮ইং পর্যন্ত।	০১/১০/২০০৫ইং হইতে ৩১/১২/২০১২ইং পর্যন্ত।	০১/১০/২০০৫ইং হইতে ৩১/১২/২০১২ইং পর্যন্ত।	৩৭.৫৫%	১৪৫.৪৫%

- ৫। প্রকল্পের অঙ্গভিত্তিক বাস্তবায়ন (পিসিআর এর ভিত্তিতে) :

(লক্ষ টাকায়)

ক্রমিক	অঙ্গের নাম	একক	সর্বশেষ সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী লক্ষ্যমাত্রা		প্রকৃত বাস্তবায়ন	
			বাস্তব	আর্থিক	বাস্তব (%)	আর্থিক (%)
১	২	৩	৪	৫	৬	৭
১	জরীপ ও নকশা প্রণয়ন	থোক	১.০০	১.০০	১.০০ (১০০%)	১.০০ (১০০%)
২	ড্রেইন নির্মাণ	মিটার	১০০০.০০	২০.০০	১০০০.০০ (১০০%)	১৬.৫৩ (৮২.৬৫%)
৩	বাজার অংশে ফুটপাথ নির্মাণ	কিলোমিটার	৩.০০	১৫.০০	৩.০০ (১০০%)	১২.০০ (৮০%)
৪	বাস-বে নির্মাণ	সংখ্যা	১০.০০	৫৫.০০	১০.০০ (১০০%)	৫১.৭৬ (৯৪.১১%)
৫	আর.সি.সি. সেতু নির্মাণ	সংখ্যা	৩.০০	৭২৫.২২	৩.০০ (১০০%)	৬৭৯.০১ (৯৩.৬৩%)
৬	সেতুর সুপার স্ট্রাকচার নির্মাণ	মিটার	৭০.০০	২১০.০০	৩১.৪৩ (৪৪.৯০%)	৯৪.৩০ (৪৪.৯০%)
৭	আর.সি.সি. বক্স কালভার্ট নির্মাণ	সংখ্যা	১৬.০০	৩০৭.৪৫	১৬.০০ (১০০%)	৩০৫.৫৮ (৯৯.৩৯%)
৮	আর.সি.সি. রিটেইনিং ওয়াল নির্মাণ	মিটার	২৪০.০০	৪৮.০০	২১৫.০০ (৮৯.৫৮%)	৩০.১২ (৬২.৭৫%)
৯	ব্রিক মেশনারী রিটেইনিং ওয়াল নির্মাণ	মিটার	৩০০.০০	২১.০০	২৫০.০০ (৮৩.৩৩%)	১১.৮৯ (৫৬.৬২%)
১০	সেতুর ডাইভারসন	সংখ্যা	-	০.০০	০.০০	০.০০
১১	প্রাইজ কন্টিনজেন্সি (৪%)	থোক	-	৫৬.১১	০.০০	০.০০
মোট=			-	১৪৫৮.৭৮	৮২.৪১%	১২০২.১৯

- ৬। কাজ অসম্পূর্ণ থাকলে তার কারণ : প্রকল্পের আওতায় নির্মিত ৪৪কিঃমিঃ ও ৪৫ কিঃমিঃ অবস্থিত ২টি আরসিসি সেতুর সুপারস্ট্রাকচারের মধ্যে ৪৫কিঃমিঃ এ সেতুটির সুপারস্ট্রাকচার নির্মাণ করা যায়নি। সুপারস্ট্রাকচার নির্মাণ না করার বিষয়ে প্রকৌশলী জানান যে, সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের ডিজাইন উইং হতে ডিজাইন না পাওয়ায় সেতুটির সুপারস্ট্রাকচার নির্মাণ করা সম্ভব হয়নি। তাই প্রকল্পের ঐ কাজটি অসমাপ্ত রেখেই প্রকল্পটি সমাপ্ত করা হয়েছে। প্রকল্পের অনুমোদিত ডিপিপি অনুযায়ী অন্যান্য কাজ সমাপ্ত হয়েছে।
- ৭। সাধারণ পর্যবেক্ষণ :
- ৭.১। পটভূমি ও উদ্দেশ্য : চট্টগ্রাম হতে কাপ্তাই পর্যন্ত চট্টগ্রাম-কাপ্তাই রোডের চট্টগ্রামের মুহুরা নামক স্থানে পঞ্চম কিঃমিঃ থেকে (পুরাতন কক্সবাজার - চট্টগ্রাম সড়ক) শুরু হয়ে কাপ্তাই উপজেলায় শেষ হয়েছে। সড়কটি বিলুপ্ত ওয়াপদা কর্তৃক ১৯৬০ থেকে ১৯৬৫ সালের মধ্যে নির্মাণ করা হয়। সড়কটি চট্টগ্রামের সঙ্গে কাপ্তাই জলবিদ্যুৎ কেন্দ্র এবং পার্বত্য জেলাসমূহের সঙ্গে সংযুক্ত একটি সড়ক। বর্তমানে এই আঞ্চলিক মহাসড়কটি চট্টগ্রামের সদর হাটহাজারী, রাউজান, রাঙ্গুনিয়া ও রাঙ্গামাটি জেলার কাপ্তাই উপজেলাকে সংযুক্ত করেছে। ওয়াপদা কর্তৃক নির্মিত ৫৭টি কালভার্ট ও ১০ টি সেতুর মধ্যে প্রায় দুইটি সেতু ও ১৬টি কালভার্ট জড়াজীর্ণ হওয়ায় এই প্রকল্পের আওতায় ৩টি ব্রীজ এবং ১৬টি কালভার্ট ও ২টি সেতুর সুপারস্ট্রাকচার নির্মাণের জন্য প্রকল্পটি গ্রহণ করা হয়। প্রকল্পের আওতায় ৪টি উপজেলা সদরকে সংযোগ প্রদান করা হয়েছে এবং এই সড়কে যান চলাচল নির্বিঘ্নে ও নিরাপদ করার জন্য বিভিন্ন স্থানে বাসবে, ফুটপাথ ড্রেন এবং রক্ষাপ্রদ কাজ এই প্রকল্পের অঙ্গভুক্ত করা হয়।
- ৭.২। প্রকল্পের অনুমোদন ও সংশোধন : মূল- আলোচ্য প্রকল্পটি গত ৩১/১০/২০০৫ইং তারিখে পরিকল্পনা মন্ত্রণালয়ের দায়িত্বপ্রাপ্ত মন্ত্রী কর্তৃক ১লা অক্টোবর ২০০৫ইং হতে জুন ২০০৮ মেয়াদে বাস্বরবায়নের নিমিত্তে ৮৭৪.০০ লক্ষ টাকায় প্রাক্কলিত ব্যয়ে অনুমোদন করা হয়। পরবর্তীতে প্রকল্পটি সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের সিডিউল দর পরিবর্তন এবং সেতুসমূহের ডিজাইন এবং নকশা প্রনয়নের বিলম্বের পরিপ্রেক্ষিতে পুনরায় পরিকল্পনা মন্ত্রণালয়ের দায়িত্বে নিয়েজিত মাননীয় মন্ত্রী কর্তৃক প্রকল্পটি ১৪৫৮.৭৮ লক্ষ টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে সংশোধনপূর্বক অনুমোদন করা হয় সংশোধন করা হয় এবং প্রকল্পটির মেয়াদকাল ২০০৫ ডিসেম্বর হইতে ডিসেম্বর ২০১০ পর্যন্ত নির্ধারণ করা হয়। পরবর্তীতে প্রকল্পটি ব্যয় বৃদ্ধি ব্যতিরেকে ডিসেম্বর ২০১২ পর্যন্ত সময় বৃদ্ধি করা হয়।
- ৭.৩। বহর ভিত্তিক ডিপিপি লক্ষ্যমাত্রা, এডিপি ও আরএডিপি বরাদ্দ, অবমুক্তি ও ব্যয় (পিসিআর ভিত্তিতে) :

(লক্ষ টাকায়)

অর্থ বছর	ডিপিপি অনুযায়ী লক্ষ্যমাত্রা	সংশোধিত এডিপি বরাদ্দ	অবমুক্ত	ব্যয়
১	২	৩	৪	৫
২০০৫-২০০৬ইং	৫০.০০	৫০.০০	৫০.০০	৫০.০০
২০০৬-২০০৭ইং	৬৯.৬৩	৬৯.৬৩	৬৯.৬৩	৬৯.৬৩
২০০৭-২০০৮ইং	২১২.০০	২১২.০০	২১২.০০	২১২.০০
২০০৮-২০০৯ইং	১৮৯.৫৮	১৮৯.৫৮	১৮৯.৫৮	১৮৯.৫৮
২০০৯-২০১০ইং	৫৮০.৭২	১৩৪.২৫	১৩৪.২৫	১৩৪.২৫
২০১০-২০১১ইং	৩৫৬.৮৫	৩৭৫.০০	৩৭৫.০০	৩৭৫.০০
২০১১-২০১২ইং	০.০০	১৫০.০০	১৫০.০০	১৫০.০০
২০১২-২০১৩ইং	০.০০	২১.৭৩	২১.৭৩	২১.৭৩
মোট=	১৪৫৮.৭৮	১২০২.১৯	১২০২.১৯	১২০২.১৯

৭.৪। প্রকল্পের আওতায় বাস্তবায়িত রাস্তার নাম, দৈর্ঘ্য ও ব্যয়ের হিসাব :

জোন/ বিভাগ/ জেলার নাম	সড়কের নাম	চেইনেজ	চুক্তিমূল্য	মন্ত্রব্য
১	২	৩	৪	৫
===== প্রযোজ্য নহে =====				

৭.৫। প্রকল্পের আওতায় বাস্তবায়িত সেতু/কালভার্টের নাম, দৈর্ঘ্য ও ব্যয়ের হিসাব :

ক্র:নং	সেতু/কালভার্টের নাম	দৈর্ঘ্য	ব্যয় (লক্ষ টাকায়)
১।	সড়কের ৫ম কি:মি: এ (৫/১) আরসিসি গার্ডার মদুনাঘাট সেতু	২১.২৩ মিটার	২৬৯.১৮
২।	সড়কের ১১তম কি:মি: এ (১১/১) আরসিসি গার্ডার ব্রান্সনহাট সেতু	২৫.০৩ মিটার	১৯০.৩১
৩।	সড়কের ৪৫তম কি:মি: এ (৪৫/১) পি.সি. গার্ডার বালুছড়া সেতু	২৫.৭৪ মিটার	৯৬.৩৩
৪।	সড়কের ৪৭তম কি:মি: এ (৪৭/১) পি.সি. গার্ডার ব্যাঙছড়ি সেতু	৩৭.৩৪ মিঃ	২০৯.২২
৫।	সড়কের বিভিন্ন কি:মি: এ ১/১, ১/২, ২/১, ৩/২, ১২/৩, ১৩/১, ১৪/১, ১৫/১, ১৬/১, ২৩/১, ২৪/১, ২৫/১, ২৯/১, ২৯/২, ৩০/১ ও ৩৩/১ আরসিসি বস্তু কালভার্ট নির্মাণ।	৪৯.৭৫ মিটার	৩৩৮.২৮
৬।	বিভিন্ন কি:মি: এ বাস-বে, আরসিসি রিটেইনিং ওয়াল, ব্রিক্স মেশনারী রিটেইনিং ওয়াল, মেশনারী টো-ওয়াল, ড্রেইন ও ফুটপাথ নির্মাণ।	--	৯৮.৮৭
মোট=			১২০২.১৯

৭.৬। বাস্তবায়ন অগ্রগতি : আর্থিক ১৪৫৮.৭৮ এবং বাস্রব্য ৮২.৪১ %

৭.৭। প্রকল্পের ব্যবস্থাপনা ও প্রকল্প পরিচালক সম্পর্কিত : যোগাযোগ মন্ত্রণালয়ের আওতাধীন সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর কর্তৃক ৮ বছর যাবৎ বাস্রব্যায়িত প্রকল্পটির প্রকল্প পরিচালক হিসেবে সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের চট্টগ্রাম জোনের অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী প্রকল্প পরিচালকের দায়িত্ব পালন করেন। তাঁকে সহায়তা করার জন্য চট্টগ্রাম সড়ক সার্কেলের নির্বাহী প্রকৌশলী ও উপ বিভাগীয় প্রকৌশলীগণ দায়িত্ব পালন করে। প্রকল্প পরিচালক হিসেবে দায়িত্ব পালনকারী কর্মকর্তাদের নাম নিম্নে দেওয়া হলঃ

ক্র: নং	কর্মকর্তার নাম, পদবী	পূর্ণকালীন/ খন্ডকালীন	কতটি প্রকল্প দায়িত্ব পালন করেন	মেয়াদকাল
১	২	৩	৪	৫
১।	জনাব মোঃ ইদ্রিছ মিয়া, অ:প্র:প্র:, সওজ, চট্টগ্রাম জোন, চট্টগ্রাম।	খন্ডকালীন	--	২০-০৪-০৪ইং হইতে ০৬-১২-০৪ইং পর্যন্ত
২।	জনাব আনোয়ার আহমেদ, অ:প্র:প্র:, সওজ, চট্টগ্রাম জোন, চট্টগ্রাম।	-ঐ-	--	০৬-১২-০৪ইং হইতে ১৫-১১-০৫ইং পর্যন্ত
৩।	জনাব এস.এম. সাইফুদ্দিন খালেদ (অতিরিক্ত দায়িত্ব), অ:প্র:প্র:, সওজ, চট্টগ্রাম জোন, চট্টগ্রাম।	-ঐ-	--	১৫-১১-০৫ইং হইতে ১৫-১২-০৫ইং পর্যন্ত
৪।	জনাব মোঃ নিহার মিয়া, অ:প্র:প্র:, সওজ, চট্টগ্রাম জোন, চট্টগ্রাম।	-ঐ-	--	১৫-১২-০৫ইং হইতে ১২-০৫-০৮ইং পর্যন্ত
৫।	জনাব মোঃ হারমুনুর রশিদ (অতিরিক্ত দায়িত্ব), অ:প্র:প্র:, সওজ, চট্টগ্রাম জোন, চট্টগ্রাম।	-ঐ-	--	১২-০৫-০৮ইং হইতে ২২-০৫-০৮ইং পর্যন্ত
৬।	জনাব মোঃ আবদুস সালাম, অ:প্র:প্র:,	-ঐ-	--	২২-০৫-০৮ইং হইতে ১৭-১২-০৮ইং পর্যন্ত

ক্র: নং	কর্মকর্তার নাম, পদবী	পূর্ণকালীন/খন্ডকালীন	কতটি প্রকল্প দায়িত্ব পালন করেন	মেয়াদকাল
	সওজ, চট্টগ্রাম জোন, চট্টগ্রাম।			
৭।	জনাব আফতাবুজ্জামান, অ:প্র:প্র:, সওজ, চট্টগ্রাম জোন, চট্টগ্রাম।	-ঐ-	--	১৭-১২-০৮ইং হইতে ২৪-০৩-০৯ইং পর্যন্ত
৮।	জনাব আবদুস সবুর (অতিরিক্ত দায়িত্ব), অ:প্র:প্র:, সওজ, চট্টগ্রাম জোন, চট্টগ্রাম।	-ঐ-	--	২৪-০৩-০৯ইং হইতে ২৬-০৫-০৯ইং পর্যন্ত
৯।	জনাব সাঈদ আহমেদ, অ:প্র:প্র:, সওজ, চট্টগ্রাম জোন, চট্টগ্রাম।	-ঐ-	--	২৭-০৫-০৯ইং হইতে ১৮-০২-১০ইং পর্যন্ত
১০।	জনাব মোঃ গোলাম কিবরিয়া (অতিরিক্ত দায়িত্ব), অ:প্র:প্র:, সওজ, চট্টগ্রাম জোন, চট্টগ্রাম।	-ঐ-	--	১৮-০২-১০ইং হইতে ০২-০৩-১০ইং পর্যন্ত
১১।	জনাব মহিউদ্দিন আহমেদ, অ:প্র:প্র:, সওজ, চট্টগ্রাম জোন, চট্টগ্রাম।	-ঐ-	--	০২-০৩-১০ইং হইতে ২৯-০৬-১০ইং পর্যন্ত
১২।	জনাব মোঃ জাফরমল্লাহ প্রিঞ্জ, অ:প্র:প্র:, সওজ, চট্টগ্রাম জোন, চট্টগ্রাম।	-ঐ-	--	২৯-০৬-১০ইং হইতে ১১-০৮-১০ইং পর্যন্ত
১৩।	জনাব মোঃ আবদুল কুদ্দুস-২, অ:প্র:প্র:, সওজ, চট্টগ্রাম জোন, চট্টগ্রাম।	-ঐ-	--	১১-০৮-১০ইং হইতে ২১-১০-১০ইং পর্যন্ত
১৪।	জনাব মফিজুল ইসলাম (অতিরিক্ত দায়িত্ব), অ:প্র:প্র:, সওজ, চট্টগ্রাম জোন, চট্টগ্রাম।	-ঐ-	--	২১-১০-১০ইং হইতে ২৪-১১-১০ইং পর্যন্ত
১৫।	জনাব মোঃ আবদুল কুদ্দুস-২, অ:প্র:প্র:, সওজ, চট্টগ্রাম জোন, চট্টগ্রাম।	-ঐ-	--	২৪-১১-১০ইং হইতে ০১-০১-১১ইং পর্যন্ত
১৬।	জনাব মোঃ শরিফুল ইসলাম, অ:প্র:প্র:, সওজ, চট্টগ্রাম জোন, চট্টগ্রাম।	-ঐ-	--	০১-০১-১১ইং হইতে ২০-০১-১১ইং পর্যন্ত
১৭।	জনাব বিধান চন্দ্র ধর, (অতিরিক্ত দায়িত্ব) অ:প্র:প্র:, সওজ, চট্টগ্রাম জোন, চট্টগ্রাম।	-ঐ-	--	২০-০১-১১ইং হইতে ০৬-০২-১১ইং পর্যন্ত
১৮।	জনাব ইবনে আলম হাসান, অ:প্র:প্র:, সওজ, চট্টগ্রাম জোন, চট্টগ্রাম।	-ঐ-	--	০৬-০২-১১ইং হইতে ১৩-০২-১২ইং পর্যন্ত
১৯।	জনাব জুনাইদ আহসান শিব্ব, অ:প্র:প্র:, সওজ, চট্টগ্রাম জোন, চট্টগ্রাম।	-ঐ-	--	১৩-০২-১২ইং হইতে বর্তমান

৮। **প্রকল্প পরিদর্শন** : প্রকল্পটি ব্যয় বৃদ্ধি ব্যতিরেকে মেয়াদ বৃদ্ধির জন্য আইএমইডির উপ-পরিচালক কর্তৃক গত ১১/১২/২০১১ তারিখে পরিদর্শন করা হয়।

৯। **প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জন** :

পরিকল্পিত	অর্জন
প্রকল্পের মূল উদ্দেশ্য: ৮৩.৬০ মিটার দৈর্ঘ্যের ৩টি সেতু ৭০ মিটার দৈর্ঘ্যের ২টি সেতুর সুপারস্ট্রাকচার ৮৯.৭৫ মিটার দৈর্ঘ্যের ১৬টি কালভার্ট, ১০ টি বাসবে, ফুটপাত, ড্রেন নির্মাণের মাধ্যমে-চট্টগ্রাম কাগুই সড়কের যানজট মুক্ত নিরাপদ সড়ক নেটওয়ার্ক স্থাপন।	৮৩.৬০ মিটার ৩টি সেতু, ৮৯.৭৫ মিটার দৈর্ঘ্যের ১৬টি কালভার্ট, ১০ টি বাসবে, ফুটপাত, ড্রেন নির্মাণ করা হয়েছে। ৭০ মিটার দীর্ঘ ২টি সেতুর সুপারস্ট্রাকচারের মধ্যে ৩৫ মিটার দীর্ঘ ১টি সুপারস্ট্রাকচার নির্মাণ করা হয়েছে। ৪৫তম কিলোমিটারে বেইলী সেতুর স্থায়ী ভিত্তির কোন নকশা খুজে না পাওয়ার ভিত্তিতে সেতুটি সুপারস্ট্রাকচার নির্মাণ করা সম্ভব হয়নি। তবে পূর্বের বেইলী ব্রীজটি এখন পর্যন্ত চলচলার জন্য ব্যবহার করা হচ্ছে। বেইলী ব্রীজটি অত্যন্ত দুর্বল ও জরাজীর্ণ।

- ১০। **উদ্দেশ্য অর্জিত না হয়ে থাকলে তার কারণ :** চট্টগ্রাম-কাগুই সড়কের বিভিন্ন কি:মি: এ সেতু/কালভার্ট নির্মাণ প্রকল্পের আওতায় ৪৫তম কিঃমিঃ এ একটি বেইলী সেতুর সুপারস্ট্রাকচার নির্মিত না হওয়ায় প্রকল্পের উদ্দেশ্য সম্পূর্ণরূপে বাস্তবায়িত হয়নি। তবে যোগাযোগ ব্যবস্থা উন্নত হয়েছে।
- ১১। **প্রকল্প বাস্তবায়ন সমস্যা :**
- ১১.১। **৪৫তম কিলোমিটারে বেইলী সেতুর সুপারস্ট্রাকচার নির্মিত না হওয়া :** “চট্টগ্রাম-কাগুই সড়কের বিভিন্ন কি:মি: এ সেতু/কালভার্ট নির্মাণ প্রকল্পের আওতায় ৩টি আরসিসি সেতু, ১৬ টি কালভার্ট ও ২টি সেতুর সুপারস্ট্রাকচার নির্মাণের লক্ষ্যমাত্রা ছিল। ২০০৫ সালে প্রকল্পটি গ্রহণ করা হলেও ৪৫তম কিঃমিঃ বেইলী সেতুর সুপারস্ট্রাকচার নির্মাণ করা সম্ভব হয়নি। অনুসন্ধান জানা যায় যে, সেতুটি একটি গভীর খালের উপর নির্মিত হওয়ার কথা ছিল। বর্তমান বেইলী সেতু সাবস্ট্রাকচার ও এর ভিত্তি নকশা না পাওয়ার জন্য সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের ডিজাইন উইং হতে এর সুপারস্ট্রাকচার ডিজাইন করা সম্ভব হয়নি। এই প্রকল্প গ্রহণের পর একবার ডিপিইসি সভা ও একবার সংশোধনের নিমিত্তে পিইসি সভা অনুষ্ঠিত হলেও সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর ও সংশ্লিষ্ট মন্ত্রণালয় এই বিষয়টি পরিকল্পনা কমিশন ও আইএমই বিভাগকে অবহিত করেনি। প্রকল্প গ্রহণের প্রাথমিক পর্যায়ে সুনির্দিষ্ট কর্মপরিকল্পনা ও তথ্য উপাত্ত ছাড়াই প্রকল্পটি শুরু করা হয় এ সমস্যার উদ্ভব হয়েছে। এ সমস্যা পর্যালোচনায় দেখা যায় যে, সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর ও স্থানীয় অফিসসমূহ নির্মিত ব্রীজ ও কালভার্টের ডিজাইন যথাযথ ভাবে সংরক্ষণ করছেন না।
- ১১.২। **Cost Over Run I Time Over Run :** প্রকল্পটি ৮৭৪.০০ লক্ষ টাকা ব্যয়ের মাধ্যমে ২০০৫ থেকে ২০০৮ মেয়াদে বাস্তবায়নের উদ্দেশ্যে অনুমোদিত হলেও প্রকল্পটি যথাসময়ে শেষ করা যায়নি। প্রকল্পটি সংশোধনের ফলে প্রাক্কলিত ব্যয় বৃদ্ধি পায় এবং ব্যয় দাড়ায় ১৪৫৮.৭৮ লক্ষ টাকা অর্থাৎ ব্যয় বৃদ্ধির হার ৬৬.৯০%। প্রকল্পটি ১/১০/২০০৫ থেকে ৩০-০৬-২০০৮ এর মধ্যে বাস্তবায়নের নির্দেশনা ছিল, কিন্তু প্রকল্পটি শেষ হয় ৩১-১২-২০১২ তারিখে। অর্থাৎ প্রকল্পটি ৩৩ মাসে সম্পন্ন করার কথা থাকলেও প্রকল্পটি সমাপ্ত করতে ৮৭ মাসের প্রয়োজন হয়েছে। অর্থাৎ এক্ষেত্রে টাইমওভার রান হয়েছে ১৬৩.৬৩%।
- ১১.৩। **১০টি বাসবে, ড্রেইন ও ফুটপাথ নির্মাণ :** বর্তমানে চট্টগ্রাম-কাগুই আঞ্চলিক সড়কে বিভিন্ন হাটবাজার ও শিল্প প্রতিষ্ঠানের পার্শ্ব ফুটপাথ, বাসবে ও ড্রেইন নির্মাণ করা হলেও অনেক স্থানে ফুটপাথ ভেঙ্গে গেছে ও ড্রেইন ময়লা আর্জনায়ে প্রায় বন্ধ অবস্থায় আছে। বাসবেগুলি যাত্রী উঠানামার জন্য তৈরী করা হলেও বাসবে গুলিতে অন্যান্য অযান্ত্রিক যান, টেম্পু, সিএনজি ও অস্থায়ী দোকানপাট দিয়ে দখল হয়ে আছে। সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর কর্তৃক প্রদত্ত এ সুবিধা বাস্তবায়নের দু'পার্শ্ব জনগণ ও সাধারণ যাত্রীরা ভোগ করতে পারছেন না। সমস্যাটি পর্যালোচনা করে দেখা যায় যে, সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর কর্তৃক নির্মিত এই অবকাঠামো রক্ষণাবেক্ষণের দায়িত্ব পালনে স্থানীয় জনগণকে অস্বীকৃত না করার এর মূল উদ্দেশ্য ব্যহত হয়েছে। তাছাড়া কাজের গুণগত মানও সন্তোষজনক মনে হয়নি।
- ১২। **সুপারিশ :**
- ১২.১। প্রকল্পটি ২০০৫-২০১২ পর্যন্ত চলমান থাকলেও ৪৫তম কিলোমিটারে ৪৫ মিটার দীর্ঘ বেইলী সেতুর ডিজাইন না থাকায় সেতুটির সুপারস্ট্রাকচার নির্মাণ করা সম্ভব হয়নি। যথাসময়ে ডিজাইন না পাওয়ায় টেন্ডার প্রক্রিয়ায় বিলম্ব হয়েছে এবং প্রকল্প ব্যয় বৃদ্ধি পেয়েছে। সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরকে সকল পুরাতন বেইলী সেতুর ভিত্তি ডিজাইন সংরক্ষণ ও ব্যবস্থাপনা উন্নত করার জন্য সুপারিশ করা হলো সেই সাথে এ জড়াজীর্ণ ব্রীজটির সুপারস্ট্রাকচার নির্মাণের জন্য প্রয়োজনে নতুন করে সয়েল টেস্ট ও ডিজাইন করে ব্রীজটি নির্মাণের উদ্যোগ নিতে হবে। যথাসময়ে ডিজাইন প্রেরণ না করা এবং বিষয়টি উর্ধ্বতন কর্তৃপক্ষকে অবহিত না করার এবং নিম্নমানের কাজের বিষয়টি খতিয়ে দেখে এ বিভাগকে অবহিত করার জন্য যোগাযোগ মন্ত্রণালয়কে অনুরোধ করা হলো (অনুঃ ১১.১)।
- ১২.২। প্রকল্পটি গত ১/১০/২০০৫ হতে ৩১/১২/২০১২ পর্যন্ত চলমান ছিল। প্রকল্পটির জন্য কোন একক প্রকল্প পরিচালক নিয়োগ করা হয়নি। চট্টগ্রাম জোন এর অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলীগণ খন্ডকালীন দায়িত্ব পালন করেছেন। প্রায় ৭ বছর সময়ের মধ্যে মোট ১৯ জন প্রকল্প পরিচালক এ প্রকল্প বাস্তবায়নের দায়িত্ব পালন করেন। ঘন ঘন প্রকল্প পরিচালক পরিবর্তন ও মূল দায়িত্বের অতিরিক্ত দায়িত্ব হিসেবে প্রকল্প পরিচালকের দায়িত্ব পালন করায় তাঁদের পক্ষে প্রকল্পের বিষয়ে যথেষ্ট সময় দেওয়া সম্ভব হয়নি বলে প্রতীয়মান হয় এবং এই জন্য প্রকল্পের ধারাবাহিক কার্যক্রম যেমন কর্ম-পরিকল্পনা বিঘ্নিত হয়েছে। যোগাযোগ মন্ত্রণালয়কে এ ধরনের প্রকল্পের ক্ষেত্রে পরিকল্পনা কমিশন ও মন্ত্রিপরিষদ বিভাগের নির্দেশনা অনুযায়ী একক প্রকল্প পরিচালক নিয়োগ করার জন্য সুপারিশ করা হলো (অনুঃ ৭.৭)।
- ১২.৩। যে সকল স্থানে বাসবে, ফুটপাথ ও ড্রেইন নির্মাণ করা হয়েছে তা সুফলভোগী হাট-বাজার কর্তৃপক্ষ ও স্থানীয় সরকার প্রতিষ্ঠানের সঙ্গে রক্ষণাবেক্ষণের জন্য একটি সুনির্দিষ্ট নীতিমালা প্রণয়ন ও সমঝোতা স্মারক স্বাক্ষরের ব্যবস্থা গ্রহণের বিষয়টি যোগাযোগ মন্ত্রণালয় বিবেচনা করতে পারে (অনুঃ ১১.৩)।

“জেলা সড়ক উন্নয়ন (চট্টগ্রাম জোন)” শীর্ষক প্রকল্পের মূল্যায়ন প্রতিবেদন।
(সমাপ্তঃ জুন, ২০১৩)

- ০১। প্রকল্পের অবস্থানঃ চট্টগ্রাম, কক্সবাজার, রাজশাহী, খাগড়াছড়ি ও বান্দরবান।
০২। বাস্তবায়নকারী সংস্থাঃ সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর।
০৩। প্রশাসনিক মন্ত্রণালয়ঃ সড়ক পরিবহন ও সেতু মন্ত্রণালয়।
০৪। প্রকল্পের বাস্তবায়ন সময় ও ব্যয়:

(লক্ষ টাকায়)

প্রাক্কলিত ব্যয় (প্রঃ সাঃ)		প্রকৃত ব্যয় (প্রঃ সাঃ)	পরিকল্পিত বাস্তবায়নকাল		প্রকৃত বাস্তবায়নকাল	অতিক্রান্ত ব্যয় (মূল প্রাক্কলিত ব্যয়ের %)	অতিক্রান্ত সময় (মূল বাস্তবায়নকালের (%))
মূল	সর্বশেষ সংশোধিত		মূল	সর্বশেষ সংশোধিত			
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮
২৪৯৯৮.৭৭	-	১৩১৬১.০৩	জুন ২০০৯ হতে ডিসেম্বর ২০১১	জুন ২০০৯ হতে জুন ২০১৩	জুন ২০০৯ হতে জুন ২০১৩	-	১ বছর ৬ মাস ৬০%

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

(লক্ষ টাকায়)

ক্রমিক নং	অঙ্গের নাম	একক	সর্বশেষ সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী লক্ষ্যমাত্রা		প্রকৃত বাস্তবায়ন	
			বাস্তব	আর্থিক	বাস্তব (%)	আর্থিক (%)
১	২	৩	৪	৫	৬	৭
১।	বৃক্ষরোপন	কিঃমিঃ	৩৯.০০	২৩.৪০	৫.০০	৩.০০
২।	সড়ক বাঁধের মাটির কাজ	লঃঘঃমিঃ	৫.৪৯	৮২৩.৮৮	৩.৪৫	২১৬.৫৫
৩।	সড়ক বাঁধ প্রশস্ত ও উঁচুকরণ	লঃঘঃমিঃ	৫.৯৩	৮৮৯.৬৫	৩.৭৯	৪৭১.৩০
৪।	এইচবিবি নির্মাণ	কিঃমিঃ	২৫.৬৪	৬৬১.৪৬	১৭.০৬	৪৫৪.৩৩
৫।	নতুন ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট নির্মাণ	কিঃমিঃ	৬২.৩০	২৬৭৮.৯০	২১.৪৫	৯১৬.৮৫
৬।	বিদ্যমান-এইচ বি,বি এর উপর পুনঃনির্মাণ	কিঃমিঃ	১২৩.০৪	৪০৬০.৪৫	৯৩.৬৫	২৮৭৩.২৮
৭।	বিদ্যমান পেভমেন্ট এর উপর পুনঃনির্মাণ	কিঃমিঃ	৪.০০	১৩২.০০	৩.২২	১৩২.০০
৮।	পেভমেন্ট মজবুতকরণ	কিঃমিঃ	৪০.৩০	৮৪৬.৩০	৩৪.৫৩	৬৭৮.৭৩
৯।	পেভমেন্ট প্রশস্তকরণ	কিঃমিঃ	১২.১৫	২৬৭.৩০	৯.২০	১৮৬.৫৮
১০।	পেভমেন্ট রিপেয়ার	কিঃমিঃ	৮৮.৭৪	৩১০.৫৯	৩৭.০৯	২৪৮.৪৩
১১।	হার্ডসোল্ডার	কিঃমিঃ	১৬.০০	৩৫২.০০	৯.১৩	১৬১.৯০
১২।	সার্ফেসিং (কার্পেটিং ও সীলকোট)	কিঃমিঃ	৩৫৯.১৪	৬৩২০.৮৬	২৪৬.৪০	৪৪১১.৫০
১৩।	আরসিসি ব্রীজ নির্মাণ	মিঃ	১৫৬.০০	১২৪৮.০০	১২.০০	১৭৫.৯৪
১৪।	পিএসবি ব্রীজ নির্মাণ	সংখ্যা	৪১	৫৩০.০০	৭.০০	৭২.৯৬
১৫।	আরসিসি কালভার্ট নির্মাণ	মিঃ	৪৪০.৫০	২২০২.৫০	২৬৯.৩৪	১২২৯.৩৮
১৬।	পাইপ কালভার্ট নির্মাণ	সংখ্যা	৭৮	৭৮.০০	২.০০	২.০০
১৭।	টো-ওয়াল	মিঃ	১৪১১.০০	৬৩৪.৯৫	১২৭৫.০০	৫৭১.০৩
১৮।	আরসিসি পেপট প্যালাসাইডিং	মিঃ	৬১৪৯.০০	২৪৫.৯৬	২৩৫৮.০০	১৩৭.৭৪
১৯।	বল্লা প্যালাসাইডিং	মিঃ	১০২০.০০	৩৬.৭২	৫৯৯.২৯	১৯.৫৯
২০।	সাইন, সিগন্যাল, কিঃমিঃ পোস্ট	থোক	থোক	৮৪.৫৪	থোক	১৪.৮৩

ক্রমিক নং	অঞ্জের নাম	একক	সর্বশেষ সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী লক্ষ্যমাত্রা		প্রকৃত বাস্তবায়ন	
			বাস্তব	আর্থিক	বাস্তব (%)	আর্থিক (%)
১	২	৩	৪	৫	৬	৭
২১।	নির্মাণকালীন রক্ষণাবেক্ষণ	থোক	থোক	২৯৮.৭০	থোক	১৮৩.১১
২২।	ফিজিক্যাল কন্টিনজেন্সি (২%)	-	-	৪৫৪.৫২	-	-
২৩।	প্রাইস কন্টিনজেন্সি (৮%)	-	-	১৮১৮.০৯	-	-
				২৪৯৯৮.৭৭		১৩১৬১.০৩

০৬ **কাজ অসম্পূর্ণ থাকলে তার কারণঃ** প্রযোজ্য নয়।

০৭ **সাধারণ পর্যবেক্ষণঃ**

৭.১ **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 বাস্তবায়নাধীন 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 বাস্তবায়নাধীন 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 আহ্বান 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 চট্টগ্রাম জোনের ৩২টি গুরুত্বপূর্ণ জেলা সড়ক উন্নয়নের লক্ষে ২৫০.০১ কোটি টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে বিবেচ্য প্রকল্পটি গ্রহণের প্রস্তাব করা হয়েছে। প্রস্তাবিত প্রকল্পে চট্টগ্রাম সড়ক বিভাগ ৯টি, দোহাজারী ৬টি, কক্সবাজার ৯টি, রাজশাহী ২টি, বান্দরবান ৫টি এবং খাগড়াছড়ি ১টি উপ-প্রকল্প উন্নয়নের প্রস্তাব করা হয়েছে।

৭.২ **প্রকল্পের উদ্দেশ্যঃ** প্রকল্পটির উদ্দেশ্য হলো সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের চট্টগ্রাম জোনের আওতাধীন সড়ক বিভাগের ৮০৩.৫৪ কিঃমিঃ জেলা সড়ক (২৩টি সড়ক) উন্নয়নের মাধ্যমে দেশের অন্যান্য স্থানের সাথে নিরাপদ ও নিরবচ্ছিন্ন যোগাযোগ স্থাপন এবং দেশের জনসাধারণের আর্থ-সামাজিক অবস্থার উন্নয়ন।

৭.৩ **প্রকল্পের অনুমোদন ও সংশোধনঃ** প্রকল্পটি ১০/০২/২০০৯ তারিখে অনুষ্ঠিত একনেক সভায় মোট ২৪৯৯৮.৭৭ 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 যথাযথ কর্তৃপক্ষ কর্তৃক প্রকল্পটির ব্যয় বৃদ্ধি ব্যতিরেকে মেয়াদকাল জুন, ২০১৩ পর্যন্ত বৃদ্ধি করা হয়।

৭.৪ **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
২০০৮-২০০৯	৫০০.০০	৫০০.০০	৫০০.০০	৪১৯.৮৭
২০০৯-২০১০	১১১১৯.৯২	৫২৮৬.০০	৫২৮৬.০০	৫০১৯.৯৮
২০১০-২০১১	১০৩৭৮.৫৩	২৯২২.০০	২৯২২.০০	২৯২১.৬১
২০১১-২০১২	৩০০০.৩২	১২০০.০০	১২০০.০০	১১৯৯.৬৩
২০১২-২০১৩	-	৩৬০০.০০	৩৬০০.০০	৩৫৯৯.৯৪
মোটঃ	২৪৯৯৮.৭৭	১৩৫০৮.০০	১৩৫০৮.০০	১৩১৬১.০৩

৭.৫ Financing Arrangement

a) Foreign Financing:

(In lakh taka)

Source (S)	Currency as per Agreement (BDT)	Amount in Euro (Million)	Nature (Loan/Grant/supplier's/credit)	Date of Agreement	Date of effective	Date of Closing	
						Original	Revised
1	2	3	4	5	6	7	8
Not Applicable							

b) GOB

(In lakh Taka)

Total amount	Loan	Grant	Cash Foreign Exchange
1	2	3	4
24998.77	-	24998.77	-

৮। **ক্রয় সংক্রান্ত তথ্যাদিঃ** মূল ডিপিপিতে ২৩টি জেলা সড়কের জন্য মোট ৪৫টি ওয়ার্কস প্যাকেজ এবং ১২টি সার্ভিস প্যাকেজের সংস্থান ছিল। সংশোধিত ডিপিপি পর্যালোচনায় দেখা যায়, প্রকল্প সংশোধনের পূর্বে ১১৫ টি প্যাকেজে কার্যাদেশ প্রদান করা হয়েছে। এক্ষেত্রে বিধি মোতাবেক হোপ এর অনুমোদন গ্রহণ করা হয়নি এবং ডিপিপি'র সংস্থান অনুযায়ী অনুমোদনকারী কর্তৃপক্ষের অনুমোদনও গ্রহণ করা হয়নি। তবে সংশোধিত ডিপিপিতে অতিরিক্ত প্যাকেজগুলো অন্তর্ভুক্ত করে ডিপিইসি সভার সুপারিশক্রমে সংশ্লিষ্ট মন্ত্রী মহোদয়ের অনুমোদন গ্রহণ করা হয়েছে। বর্ণিত সংশোধিত ডিপিপিতে অবশিষ্ট কাজ সমাপ্তির লক্ষ্যে অতিরিক্ত আরো ১০টি প্যাকেজের সংস্থান রাখা হয়। পরিদর্শনকালে সংগৃহীত তথ্য পর্যালোচনায় দেখা যায়, বর্ণিত অবশিষ্ট কাজসমূহ সংশোধিত ডিপিপি'র সংস্থান অনুযায়ী ১০টি প্যাকেজে এবং যথাযথ কর্তৃপক্ষের অনুমোদন গ্রহণপূর্বক কার্যাদেশ প্রদান করা হয়েছে।

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

৯। **প্রকল্পের ব্যবস্থাপনা ও প্রকল্প পরিচালক সম্পর্কিতঃ**

ক্রঃনঃ	কর্মকর্তার নাম, পদবী	পূর্ণকালীন/ খন্ডকালীন	কতটি প্রকল্পের দায়িত্ব পালন করেন	মেয়াদকাল
১	২	৩	৪	৫
১।	জনাব মোঃ আফতাবুজ্জামান	-	-	১৭/১২/২০০৮-২৪/০৩/২০০৯
২।	জনাব মোঃ আব্দুস সবুর অতিরিক্ত দায়িত্ব	-	-	২৪/০৩/২০০৯-২৬/০৫/২০০৩
৩।	জনাব সাইদ আহম্মেদ	-	-	২৭/০৫/২০০৩-১৮/০২/২০১০
৪।	জনাব মোঃ গোলাম কিবরিয়া অতিরিক্ত দায়িত্ব	-	-	১৮/০২/২০১০-০২/০৩/২০১০
৫।	জনাব মহিউদ্দিন আহম্মেদ	-	-	০২/০৩/২০১০-২৯/০৬/২০১০
৬।	জনাব মোঃ জাফরউল্লাহ	-	-	২৯/০৬/২০১০-১১/০৮/২০১০
৭।	জনাব মোঃ আব্দুল কুদ্দুস (২)	-	-	১১/০৮/২০১০-২১/১০/২০১০
৮।	জনাব মোঃ মফিজুর ইসলাম অতিরিক্ত দায়িত্ব	-	-	২১/১০/২০১০-২৪/১১/২০১০
৯।	জনাব মোঃ আব্দুল কুদ্দুস (২)	-	-	২৪/১১/২০১০-০১/০১/২০১১
১০।	জনাব মোঃ শরিফুল ইসলাম	-	-	০১/০১/২০১১-২০/০১/২০১১
১১।	জনাব বিধান চন্দ্র খর অতিরিক্ত দায়িত্ব	-	-	২০/০১/২০১১-০৬/০২/২০১১
১২।	জনাব জীবন আলম হাসান	-	-	০৬/০২/২০১১-১৩/০২/২০১২
১৩।	জনাব জোনায়েদ হাসান সাক্বির	-	-	১৩/০২/২০১২ শেষ পর্যন্ত।

প্রকল্পের আওতায় বাস্তবায়িত রাস্তার নাম, দৈর্ঘ্য ও ব্যয়ের হিসাবঃ

সড়ক বিভাগ	সড়কের নাম	চেইনেজ	চুক্তিমূল্য	মন্তব্য
কক্সবাজার	কুতুবদিয়া-আজম সড়ক (জেড-১০৭৬)	১ম (অঃ) হতে ১৯তম (অঃ) কিঃমিঃ পর্যন্ত	৭২৮.৪৮	
	হোয়াইক্যাং-শাপলাপুর সড়ক (জেড-১১৩৩)	১ম (অঃ) হতে ১০তম (অঃ) কিঃমিঃ পর্যন্ত	৩৭৪.৯৭	
	ইলিশিয়া - ডেমুশিয়া - বাগগুজরা সড়ক (জেড-১১২৮)	৩য় (অঃ) হতে ৭ম (অঃ) কিঃমিঃ পর্যন্ত	১১৩.৫৭	
	শাহসুজা সড়ক (শাহসুজা-গর্জনীয়া-কচ্ছপিয়া-উখিয়া) (জেড-১১৩০)	১ম (অঃ) হতে ৬ষ্ঠ (অঃ) কিঃমিঃ পর্যন্ত	২২০.৮৯	
	জনতাবাজার-গোরকঘাটা সড়ক (জেড-১০০৪)	২য় (অঃ) হতে ২৬তম (অঃ) কিঃমিঃ পর্যন্ত	৫৯৭.১৮	
	ইয়াংচা-মানিকপুর-শান্তিবাজার সড়ক (জেড-১১২৬)	১ম (অঃ), ৪র্থ (অঃ) হতে ৮ম (অঃ) কিঃমিঃ পর্যন্ত	১৭০.৯১	
	খুরুস্কুল-চৌফলদন্ডী-ঈদগাঁও সড়ক (জেড- ১১৩২)	১ম (অঃ) হতে ১৮তম (অঃ) কিঃমিঃ পর্যন্ত	৪১৫.১৫	
	খুটাখালী-মহেশখালী সড়ক (জেড-১১৩১)	১ম (অঃ) হতে ৪র্থ (অঃ) কিঃমিঃ পর্যন্ত	৫০.০০	
	হারবাং-ভিলেজারপাড়া-টেটং সড়ক (জেড-১১২৪)	১ম (অঃ) হতে ৩য় (অঃ) এবং ১০ম হতে ১৩তম (অঃ) কিঃমিঃ পর্যন্ত	১৭৩.৭০	
খাগড়াছড়ি	দীঘিনালা-বাবুছড়া- লোগাং-পানছড়ি সড়ক	০০+০০০+কিঃমিঃ হতে ১০+০০০কিঃমিঃ পর্যন্ত ১৬+২০০ কিঃমিঃ হতে ২১+২০০ কিঃমিঃ পর্যন্ত ৪১+০০০কিঃমিঃ হতে ৪৪+০০০ কিঃমিঃ পর্যন্ত ৪৫+০০০ কিঃমিঃ হতে ৫১+০০০কিঃমিঃ পর্যন্ত	১১১৩.৩৭	
চট্টগ্রাম ও দোহাজারী	পটিয়া-আনোয়ারা সড়ক আর-১৭০ (অ)	১৩.৫০ কিঃমিঃ	৩০৩.৩৬	
	চন্দনাইশ - পটিয়া - বোয়ালখালী সড়ক (জেড-১০৩৯ ও জেড ১০৫৯)	২৮.৪০ কিঃমিঃ	৮৯৬.১৪	
	হযরত শাহ আমানত (রাঃ) সেতু হতে খাজা সড়ক হয়ে বোয়ালখালী- কানুনগোপাড়া-পদুয়া-উদরবন্যা সড়ক (জেড-১০৬৫) (শাকপুরা সংযোগসহ) (জেড-১৮০২)	৬৩.০০ কিঃমিঃ	৩৪৪.৪৫	
	খাঁনহাট-ধোপছড়ি-বান্দরবান সড়ক (জেড-১০২৬)	১৬.৫০ কিঃমিঃ	৫০৪.০৮	
	পটিয়া-হাইদগাঁও-রাজুনিয়া-অন্নদাত্ত সড়ক (জেড-১০৫৭)	২৭.৭০ কিঃমিঃ	১৬০.৪৭	
	কেরানীহাট-সাতকানিয়া-গুনাগড়ি সড়ক (জেড-১০১৯) (বসির উল্লাহ মিয়াজি এবং শাহ জব্বারিয়া সংযোগসহ)	১৯.৫০ কিঃমিঃ	৭৩৯.৫২	
রাজামাটি	বগাছড়ি-নানিয়ারচর-লংগদু সড়ক	০+০০-১৭+০০ ৩১+০০-৩৭+০০	৫৮১.৭১	
	রাজস্থলী-ফারুয়া-বিলাইছড়ি-জুরাছড়ি-বরকল সড়ক	০+০০-৪+০০	১৮৯.৫৭	
বান্দরবান	বান্দরবান-রোয়াংছড়ি রুমা সড়ক (বান্দরবান-	বিভিন্ন চেইনেজে	৫৭৭৮৬৩৭৫.৬৫	

সড়ক বিভাগ	সড়কের নাম	চেইনেজ	চুক্তিমূল্য	মন্তব্য
	রোয়াংছিড়ি অংশ) (জেড-১৮১৩)			
	চিড়িংগ্যা (ফাসিয়াখালী) লামা-আলীকদম সড়ক (জেড-১০০৫)	বিভিন্ন চেইনেজে	১৯৮৫৭৭৭২.০৮	
	চিড়িংগ্যা (ফাসিয়াখালী) লামা-আলীকদম সড়ক (জেড-১০০৫)	বিভিন্ন চেইনেজে	৫৯১৪৩৯২.৫৫	
	আজিজনগর-গজালিয়া-লামা সড়ক (জেড-১০০৭)	বিভিন্ন চেইনেজে	৪৪৮৯৬৫৭৪.৮১	
	খাঁনহাট-ধোপাছড়ি-বান্দরবান সড়ক (জেড-১০২৬)	বিভিন্ন চেইনেজে	৩৩৯১৭০২০.৭৫	

১১। **পরিদর্শন:** আইএমইডি কর্তৃক ২২/০৯/২০১৪ হতে ২৪/০৯/২০১৪ পর্যন্ত চট্টগ্রাম জোনের অস্বর্ভুক্ত চট্টগ্রাম ও কক্সবাজার জেলা পরিদর্শন করা হয়। চট্টগ্রাম সড়ক বিভাগের অস্বর্ভুক্ত “পটিয়া-আনোয়ারা সড়ক আর-১৭০ (অ)” সড়কটির ৫ম, ৭ম ও ৮ম কিঃমিঃ পরিদর্শনকাল দেখা যায় যে, সড়কটির সীল কোট অনেক স্থানে উঠে গেছে। কার্পেটিং ৫০ মিঃমিঃ স্থানে ৪০ মিঃমিঃ পাওয়া যায়। সড়ক বাধে খাড়া ঢাল ও রেইন কাট এবং কিছু কিছু স্থানে পেভমেন্টের কিনারা ভেঙ্গে যেতে দেখা গেছে। পটিয়া-হাইদগাঁও-রাঙ্গুনিয়া-অন্নদাত্ত সড়ক (জেড-১০৫৭) পরিদর্শন করা হয়। সড়কটিতে সাববেইজ ও বেইজ উভয় বেত্রেই পাথর ব্যবহার করা হয়েছে। তবে ৩য় ও ৪র্থ কিলোমিটারে সাববেইজ ১৫০ মিঃমিঃ এর চেয়ে কম পাওয়া গেছে।

কক্সবাজার সড়ক বিভাগ এর অস্বর্ভুক্ত খুরস্কুল-চৌফলদন্ডী-ঈদগাঁও সড়ক (জেড- ১১৩২) পরিদর্শনকালে দেখা যায় যে, সড়কটির অনেক স্থানেই পেভমেন্টের কিনারা ভাঙ্গা, সীলকোট ও কার্পেটিং উঠে গেছে। জনতা বাজার-গোরকঘাটা সড়ক (জেড-১০০৪) পরিদর্শনকালে সড়ক বাঁধে খাড়া ঢাল এবং অনেক স্থানে রেইন কাট দেখা গেছে। পেভমেন্ট খুড়ে বেইজ টাইপ-১ ১৫০ মিঃমিঃ এর পরিবর্তে ১৪০ মিঃমিঃ এবং বালু ও খোয়ার অনুপাত ৩৫ : ৬৫ এর পরিবর্তে ৭০:৩০ পাওয়া গেছে। সীলকোট প্রায় নেই দেখা গেছে।

চট্টগ্রাম জোনের সড়কগুলো পরিদর্শনকালে দেখা যায়, প্রকল্পটির কাজ নিরনিচ্ছিন্নভাবে কোন সড়কেই করা হয়নি। বিভিন্ন কিলোমিটারে বিভিন্ন ধরনের উন্নয়ন কাজ করা হয়েছে যা মূলতঃ মেরামত/পিরিয়ডিক রবণাবেষণের পর্যায়ে পড়ে। যেমন হারবাং-ভিলেজারপাড়া-টেটং সড়ক (জেড-১১২৪) সড়কে ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট, বক্স কালভার্ট নির্মাণ, রবারপ্রদ কাজ, সড়ক প্রশস্তকরণ কাজ করা হয়েছে। ছোট ছোট লটে বিভক্ত করে কাজ করায় কাজের গুণগতমান সন্তোষজনক হয়নি মর্মে প্রতীয়মান হয়েছে। এছাড়া বাস্রবায়ন কাজের সুপারভিশনে ঘাটতি পরিলক্ষিত হয়েছে। কুতুবদিয়া-আজম সড়কেও (জেড-১০৭৬) কোথাও কোথাও সীল কোট উঠে গেছে। কার্পেটিং এর পুরমত্ব ৫২ মিঃমিঃ এ স্থলে ৪০ মিঃমিঃ পাওয়া গেছে। সড়কটি পরিদর্শনের সময় কিছু পটহোল সৃষ্টি হয়েছে দেখা যায়।

১২। **প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জন :**

পরিকল্পিত	অর্জন
প্রকল্পের মূল উদ্দেশ্য হলো সওজ-এর চট্টগ্রাম জোনের আওতাধীন সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগের ২৩টি গুরুত্বপূর্ণ জেলা সড়কের উন্নয়নের মাধ্যমে সরাসরি সড়ক যোগাযোগ স্থাপন এবং জেলা হেডকোয়ার্টারের সাথে উপজেলা হেডকোয়ার্টারের সাথে উপজেলা হেডকোয়ার্টার	প্রকল্পের আওতায় সওজ-এর চট্টগ্রাম জোনের আওতাধীন সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগের ২৩টি গুরুত্বপূর্ণ জেলা সড়কের উন্নয়নের মাধ্যমে জেলা হেডকোয়ার্টারের সাথে উপজেলা হেডকোয়ার্টার এবং ইউনিয়ন গ্রোথ সেন্টারের সরাসরি সড়ক যোগাযোগ স্থাপিত হয়েছে বিধায় উদ্দেশ্য অর্জিত হয়েছে। তবে বেত্র বিশেষে নিম্নমানের কাজ হওয়ায় স্থায়ীত্ব নিয়ে সংশয় রয়েছে।

১৩। **উদ্দেশ্য অর্জিত না হয়ে থাকলে তার কারণ :** উদ্দেশ্যে অর্জিত হয়েছে। তবে কিছু কিছু বেত্রে নিম্নমানের কাজ হওয়ায় স্থায়ীত্ব নিয়ে সংশয় রয়েছে।

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

১৫। **প্রকল্প বাস্তবায়ন সমস্যা:** ডিপিপি'র লক্ষ্যমাত্রা অনুযায়ী এডিপিতে অর্থ বরাদ্দ না করায় বাস্রবান সময় বৃদ্ধি পেয়েছে। কারিগরি জনবলের (নিজস্ব/কনসালটেন্ট) অভাবে যথাযথ সুপারভিশন হয়নি মর্মে প্রতীয়মান হয়েছে। ফলশ্রুতিতে কাজের গুণগতমান নিশ্চিত হয়নি এবং স্থায়ীত্ব নিয়ে সংশয় রয়েছে।

- ১৬। **রাজস্ব খাতে স্থানান্তরঃ** প্রকল্পের আওতায় সম্পাদিত কাজ ইতোমধ্যে সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের রাজস্ব খাতে (ওপেন লাইন)-এ স্থানান্তর করা হয়েছে।
- ১৭। **মতামত/সুপারিশঃ**
- ১৭.১ প্রকল্পটি বাস্তবায়নে মূল অনুমোদিত প্রকল্পের তুলনায় ব্যয় বৃদ্ধি না পেলেও অতিরিক্ত সময় লেগেছে ১ বছর ৬ মাস (৬০%)। ডিপিপি লক্ষ্যমাত্রা অনুযায়ী এডিপিতে প্রয়োজনীয় অর্থ বরাদ্দ প্রদান না করা, বরাদ্দকৃত অর্থ ব্যয়ে সংস্থার সক্ষমতার অভাব, ঘন ঘন প্রকল্প পরিচালক বদলী এবং কারিগরী জনবলের স্বল্পতায় এমনটি হয়েছে। ভবিষ্যতে মন্ত্রণালয় ও সংস্থা অনুমোদিত মেয়াদ ও প্রাক্কলিত ব্যয়ে প্রকল্প সমাপ্তির লক্ষ্যে সময় ভিত্তিক কর্মপরিকল্পনা প্রণয়ন এবং সে আলোকে অর্থ বরাদ্দ ও বাস্তবায়ন নিশ্চিতের লক্ষ্যে প্রয়োজনীয় পদক্ষেপ গ্রহণ করবে (অনু: ৪, ৭.৪ ও ৯);
- ১৭.২ ক্রয়সংক্রান্ত কার্যক্রমে পিপিএ, ২০০৬ এবং পিপিআর, ২০০৮ এর বিধি যথাযথভাবে অনুসরণের বিষয়ে মন্ত্রণালয়/সংস্থাকে আরো সচেতন হতে হবে (অনু: ৮);
- ১৭.৩ অনুচ্ছেদ-১১ এ বর্ণিত খাড়া ঢাল ও রেইন কাট, পেভমেন্টের কিনারা ভাঙ্গা, সাব বেইজের পুরুত্ব কম, সীল কোট উঠে যাওয়া প্রভৃতি বিষয়গুলো সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ খতিয়ে দেখবে এবং দ্রুত মেরামত/সংস্কারের প্রয়োজনীয় উদ্যোগ গ্রহণ করবে;
- ১৭.৪ সমাপ্ত প্রকল্পটি দ্রুত External Audit করাতে হবে এবং কোন আপত্তি থাকলে তা নিষ্পত্তি করতে হবে (অনু:১৪);
- ১৭.৫ চলমান ও ভবিষ্যতে গৃহীতব্য প্রকল্পের গুণগতমান নিশ্চিত করতে হবে এবং এ লক্ষ্যে যথাযথ সুপারভিশনের জন্য প্রয়োজনীয় কারিগরী জনবলের সংস্থান (নিজস্ব/কনসালটেন্ট) করতে হবে (অনু:১৫); এবং
- ১৭.৬ অনুচ্ছেদ ১৭.১ হতে ১৭.৫ এ বর্ণিত বিষয়গুলি সম্পর্কে গৃহীত ব্যবস্থা মন্ত্রণালয় আইএমইডি'কে অবহিত করবে।

**“বন্দারহাট থেকে তৃতীয় কর্ণফুলী সেতুর এপ্রোচ পর্যন্ত সড়ক
৪ লেনে উন্নীতকরণ” শীর্ষক প্রকল্পের মূল্যায়ন প্রতিবেদন।
(সমাপ্তঃ জুন, ২০১৩)**

০১।	প্রকল্পের অবস্থানঃ	চট্টগ্রাম জেলার চান্দগাঁও ও বাকালিয়া থানা।
০২।	বাস্তবায়নকারী সংস্থাঃ	সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর
০৩।	প্রশাসনিক মন্ত্রণালয়ঃ	যোগাযোগ মন্ত্রণালয়।

০৪। প্রকল্পের বাস্তবায়ন সময় ও ব্যয়ঃ

(লক্ষ টাকায়)

প্রাক্কলিত ব্যয় (প্রঃ সাঃ)		প্রকৃত ব্যয় (প্রঃ সাঃ)	পরিকল্পিত বাস্তবায়নকাল		প্রকৃত বাস্তবায়নকাল	অতিক্রান্ত ব্যয় (মূল প্রাক্কলিত ব্যয়ের %)	অতিক্রান্ত সময় (মূল বাস্তবায়ন কালের (%)
মূল	সর্বশেষ সংশোধিত		মূল	সর্বশেষ সংশোধিত			
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮
১	১৫৩.৭০০৩৩৯	১১০০.০০	জানুয়ারি ২০১০ হতে ডিসেম্বর ২০১১	জানুয়ারি ২০১০ হতে ডিসেম্বর ২০১৩	জানুয়ারি ২০১০ হতে ডিসেম্বর ২০১২	-	৩৩%

০৫। প্রকল্পের অঙ্গভিত্তিক বাস্তবায়ন (পিসিআর এর ভিত্তিতে) :

(লক্ষ টাকায়)

ক্রমিক নং	অঙ্গের নাম	একক	সর্বশেষ সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী লক্ষ্যমাত্রা		প্রকৃত বাস্তবায়ন	
			বাস্তব	আর্থিক	বাস্তব (%)	আর্থিক (%)
১	২	৩	৪	৫	৬	৭
১।	বিজ্ঞাপন	থোক	১.০০	৩.০০	-	-
২।	সার্ভে, ষ্টাডি ও ডিজাইন সার্ভিস	থোক	১.০০	১০.০০	-	-
৩।	ভূমি অধিগ্রহণ	হেক্টর	১.০০	১৯৭০.৩২	-	-
৪।	অবকাঠমো ও অন্যান্য এর ক্ষতিপূরণ	থোক	১.০০	৯৪৪.৫৪	-	-
৫।	মাটির কাজ		৬.৯০	১২২১.০০	-	-
৬।	পেভমেন্টের কাজ	কিঃমিঃ	৫.০০	৩৫৮২.০০	-	-
৭।	রক্ষাপ্রদ/ রিটেইনিং ওয়াল	মিটার	৬০০.০০	২৩৩.০০	-	-
৮।	মিডিয়ান ও সড়ক ডিভাইডার	কিঃমিঃ	৫.০০	২৩৬.০০	-	-
৯।	সাইন, সিগন্যাল এবং কি.মি. পোস্ট	কিঃমিঃ	৫.০০	৫.১০	-	-
১০।	রোড মার্কিং	কিঃমিঃ	৫.০০	৩৮.০০	-	-
১১।	ড্রেইন সহ ফুটপাথ	কিঃমিঃ	৫.০০	১৮৬০.০০	-	-
১২।	৬-লেনের বক্স কালভার্ট নির্মাণ	মিটার	৫.০০	১১০.০০	-	-
১৩।	৪-লেনের আন্ডারপাস নির্মাণ	মিটার	৩৭.০৫	৫১৬.০০	-	-
১৪।	৪-লেনের সেতু নির্মাণ	মিটার	১৪৩.৫০	২৫৮০.০০	১ No(p)	৯৪২.৫২
১৫।	ইউটিলিটিজ শিফটিং	কিঃমিঃ	৫.০০	১৭৫০.০০	PDB	১৫৭.৪৮
১৬।	সৌন্দর্য্য বর্ধন এ বৃক্ষরোপণ	থোক	১.০০	১০.০০	-	-
১৭।	ফিজিক্যাল কন্ট্রোল (২%)	-	-	৩০১.৩৭৯	-	-
	সর্বমোটঃ		-	১৫৩৭০.৩৩৯	৭.১৬%	১১০০.০০

০৬। **কাজ অসম্পূর্ণ থাকলে তার কারণঃ**

০৭। **সাধারণ পর্যবেক্ষণঃ**

৭.১ **পটভূমি ও উদ্দেশ্যঃ** চার লেন বিশিষ্ট তৃতীয় কর্ণফুলী সেতু নির্মাণাধীন ছিল। সেতুটি চালু হলে কালুরঘাট সেতুর উপর দিয়ে চলাচলকারী ট্রাফিক এ সেতুর উপর দিয়ে চলাচল করবে এবং নির্মাণাধীন সেতুটির উপর দিয়ে যান চলাচলের ভলিউম বহুগুনে বৃদ্ধি পাবে। কিন্তু বিদ্যমান এ্যাপ্রোচ সড়কটি ২ লেন বিশিষ্ট হওয়ায় বহুদারহাট থেকে নব নির্মিতব্য সেতুটি পর্যন্ত বিদ্যমান এ্যাপ্রোচ সড়কটি অতিরিক্ত যানবাহন চলাচলে সুবিধা প্রদান করতে সক্ষম হবে না। এছাড়া, চট্টগ্রাম-কক্সবাজার সড়কের বহুদারহাট থেকে তৃতীয় কর্ণফুলী সেতুর এ্যাপ্রোচ সড়ক পর্যন্ত ৫.০ কিঃমিঃ সড়কটির বিভিন্ন স্থানে যানজট লেগে থাকে। এমতাবস্থায়, বহুদারহাট থেকে তৃতীয় কর্ণফুলী সেতুর এ্যাপ্রোচ সড়ক পর্যন্ত ৫.০ কিঃমিঃ দীর্ঘ বিদ্যমান ২ লেন বিশিষ্ট সড়কটি ৪ লেনে উন্নীত করার (২৮.১০ কিঃ প্রশস্ত) জন্য এ প্রকল্প গ্রহণ করা হয়।

প্রকল্পের উদ্দেশ্যঃ প্রকল্পের মূল উদ্দেশ্য হলো-

ক) ৩য় কর্ণফুলী সেতু হতে বহুদারহাট পর্যন্ত ৫ কিঃমিঃ সড়ক সম্প্রসারণের মাধ্যমে যোগাযোগ ব্যবস্থার উন্নয়ন;

খ) চট্টগ্রাম শহরের যানজট নিরসন ও আর্থ-সামাজিক উন্নয়ন করা।

৭.২ **প্রকল্পের অনুমোদনঃ** জিওবি অর্থায়নে “বহুদারহাট থেকে ৩য় কর্ণফুলী সেতুর এ্যাপ্রোচ পর্যন্ত সড়ক ৪ লেনে উন্নীতকরণ” শীর্ষক মূল প্রকল্পটি গত ০২/০২/২০১০ তারিখ অনুষ্ঠিত একনেক সভায় ১৪২০২.৫৯ লক্ষ টাকা প্রাক্কলিত ব্যয় এবং জানুয়ারি, ২০১০ হতে ডিসেম্বর, ২০১১ মেয়াদ অনুমোদিত হয়। পরবর্তীতে চুক্তিকৃত ঠিকাদার কর্তৃক উদ্ধৃত রেট বেশী হওয়া, ডিজাইন পরিবর্তনের কারণে মূল অনুমোদিত ডিপিপিতে নির্ধারিত অঞ্চে ব্যয় বৃদ্ধি পাওয়ায় প্রকল্পটি সংশোধন করা হয়। ডিপিইসি’র সভার সুপারিশের প্রেক্ষিতে ২৮/০৬/২০১১ তারিখে প্রকল্পটি ১ম সংশোধন প্রস্তাব অনুমোদন করা হয়। ১ম সংশোধন প্রস্তাবমতে প্রকল্পটির প্রাক্কলিত ব্যয় ধরা হয় ১৫৩৭০.০০ লক্ষ টাকা এবং বাস্তবায়নকাল ০১/১০/২০১০ হতে ৩১/১২/২০১২ পর্যন্ত এবং ব্যয় বৃদ্ধি ব্যতিরেকে মেয়াদ বৃদ্ধি করা হয় ডিসেম্বর ২০১৩ পর্যন্ত। প্রকল্পটি ইতোমধ্যে সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ, তৃতীয় কর্ণফুলী সেতু নির্মাণ প্রকল্প” অধীনে প্রকল্পের অসমাপ্ত কাজ সমাপ্ত করার সিদ্ধান্ত গ্রহণ করায় প্রকল্পটির সংশোধনের জন্য পরিকল্পনা কমিশনে প্রেরণ করলে পরিকল্পনা কমিশন কতিপয় সিদ্ধান্ত গ্রহণ করে। তন্মধ্যে ২টি সিদ্ধান্ত উল্লেখযোগ্য যেমনঃ (ক) প্রকল্পটির অসমাপ্ত কাজ তৃতীয় কর্ণফুলী সেতু নির্মাণ (২য় সংশোধিত)” শীর্ষক প্রকল্পের আওতায় সম্পদনের লক্ষ্যে প্রকল্পের অগ্রগতি, অবশিষ্ট কাজের পরিমাণ ও বকেয়া নির্ধারণের জন্য আইএমইডি একটি প্রতিবেদন পরিকল্পনা কমিশনে দাখিল করবে। এ প্রকল্পের সম্পদ, বকেয়া ও দায়দেনা তৃতীয় কর্ণফুলী সেতু নির্মাণ প্রকল্পের অন্তর্ভুক্ত হবে; (খ) উপর্যুক্ত সিদ্ধান্ত প্রতিপালনপূর্বক আরডিপিপি যথাশীঘ্র পরিকল্পনা কমিশনে এবং নির্ধারিত ছকে সমাপ্ত প্রতিবেদন আইএমইডি ও পরিকল্পনা কমিশনে প্রেরণ করতে হবে।

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

(লক্ষ টাকায়)

অর্থ বছর	ডিপিপি অনুযায়ী লক্ষ্যমাত্রা	সংশোধিত এডিপি বরাদ্দ	অবমুক্ত	ব্যয়
২০১০-২০১১	১০০.০০	১০০.০০	১০০.০০	১০০.০০
২০১১-২০১২	১১৮৫৮.০০৬	৩০০.০০	৩০০.০০	৩০০.০০
২০১২-২০১৩	৩৪১২.৩৩৩	৭০০.০০	৭০০.০০	৭০০.০০
সর্বমোটঃ		১১০০.০০	১১০০.০০	১১০০.০০

৭.৪ **Financing Arrangement**

a) Foreign Financing:

(In lakh taka)

Source (S)	Currency as per Agreement (BDT)	Amount in Euro (Million)	Nature (Loan/Grant/supplier's/credit)	Date of Agreement	Date of effective	Date of Closing	
						Original	Revised
1	2	3	4	5	6	7	8
প্রয়োজ্য নয়							

b) GOB

(In lakh Taka)

Total amount	Loan	Grant	Cash Foreign Exchange
1	2	3	4
১১০০.০০	-	১১০০.০০	-

৭.৫ প্রকল্পের আওতায় বাস্তবায়িত রাস্তার নাম, দৈর্ঘ্য ও ব্যয়ের হিসাবঃ

জোন/বিভাগ/জেলা নাম	সড়কের নাম	চেইনেজ	চুক্তিমূল্য	মন্তব্য

৭.৬ বাস্তবায়ন অগ্রগতিঃ প্রকল্প এলাকা পরিদর্শনকালে দেখা যায়, আলোচ্য প্রকল্পের আওতায় বর্তমানে মূল সড়কের উভয় পাশে ৪টি লোকেশনে ৮টি ব্রীজ মধ্যে ৩টি লোকেশনে (রাজাখালী-১ এ ২৪৪.৮৫ কিঃমিঃ, রাজাখালী-২ এ ২৪৪.৯৭ কিঃমিঃ ও হাফেজবাজার এ ২৪৪.৩৬৫ কিঃমিঃ) ৬টি ব্রীজের কাজ শুরু করা হয়। এ ৬টি ব্রীজের মোট ২৪০টি পাইলের মধ্যে সকল পাইলের কাজ শেষ হয়েছে। হাফেজবাজার ও রাজাখালী-২ লোকেশনে অবস্থিত ২টি ব্রীজের উভয় পাশে পাইল ক্যাপ নির্মাণের জন্য এক্সভেশন (Excavation), পাইলের হেড ব্রেকিং কাজ সম্পন্ন হয়েছে। অন্যদিকে রাজাখালী-১ লোকেশনে নির্মাণাধীন সেতুর উভয় পাশে পাইল ক্যাপ, এবাটমেন্ট এবং উইং-ওয়ালের কাজ সম্পন্ন হতে দেখা যায়। এছাড়া ইউটিলিটি শিফটিং বাবদ ১৭৫০.০০ লক্ষ টাকার মধ্যে ১৫৭.৪৮ লক্ষ টাকার বিল পিডিবি'কে পরিশোধ করা হয়েছে। ইউটিলিটি শিফটিং এর ক্ষেত্রে শুধুমাত্র যে সমস্ত স্থানে ব্রীজগুলি নির্মিত হচ্ছিল সে স্থানেই পিডিবি'র কিছু পোল শিফটিং করা হয়েছে। অন্য কোন বিভাগ কর্তৃক ইউটিলিটি শিফটিং করা হয়নি। প্রকল্পটির বিপরীতে প্রতিবেদনকাল পর্যন্ত পূর্তকাজ ও ইউটিলিটি শিফটিং বাবদ মোট ১১০০.০০ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে।



Hafe bazar bridge-Left side



Hafe bazar bridge-Right side



Rajakhali bridge_1-Left side



Rajakhali bridge_1-Right side



Rajakhali bridge_2-Left side



Rajakhali bridge_2-Right side

৭.৭ প্রকল্পের ব্যবস্থাপনা ও প্রকল্প পরিচালক সম্পর্কিতঃ

ক্রঃনং	কর্মকর্তার নাম, পদবী	পূর্ণকালীন/ খন্ডকালীন	কতটি প্রকল্পের দায়িত্ব পালন করেন	মেয়াদকাল
১	২	৩	৪	৫
১।	জনাব সাঈদ আহম্মেদ	খন্ডকালীন	একক	২৭/০৫/২০০৯-১৮/০২/২০১০
২।	জনাব মোঃ গোলাম কিবরিয়া	"	"	১৮/০২/২০১০-০২/০৩/২০১০
৩।	জনাব মোহিউদ্দিন আহম্মেদ	"	"	০২/০৩/২০১০-২৯/০৬/২০১০
৪।	জনাব মোঃ জাফরউল্লা পিনজী	"	"	২৯/০৬/২০১০-১১/০৮/২০১০
৫।	জনাব মোঃ আব্দুল কুদ্দুস (২)	"	"	১১/০৮/২০১০-২১/১০/২০১০
৬।	জনাব মোঃ মোফিজুল ইসলাম	"	"	২১/১০/২০১০-২৪/১১/২০১০
৭।	জনাব মোঃ আব্দুল কুদ্দুস (২)	"	"	২৪/১১/২০১০-০১/০১/২০১১
৮।	জনাব মোঃ শরিফুল ইসলাম	"	"	০১/০১/২০১১-২০/০১/২০১১
৯।	জনাব বিধান চন্দ্র ধর	"	"	২০/০১/২০১১-০৬/০২/২০১১
১০।	জনাব ইবনে আলী হাসান	"	"	০৬/০২/২০১১-১৩/০২/২০১২
১১।	জনাব জুনায়েদ হাসান শিহিবী	"	"	১৩/০২/২০১২ হতে সমাপ্ত পর্যন্ত

০৮। প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জনঃ

পরিকল্পিত	অর্জন
চট্টগ্রাম শহরে বহুদূরহাট হতে তৃতীয় কর্ণফুলী সেতু পর্যন্ত ৫ কিঃমিঃ দীর্ঘ এপ্রোচ সড়ক ৪ লেনে সম্প্রসারণের মাধ্যমে যোগাযোগ ব্যবস্থার উন্নয়ন ও যানজট নিরসন করা এ প্রকল্পের মূল উদ্দেশ্য।	উদ্দেশ্য অর্জিত হয়নি।

০৯। **উদ্দেশ্য অর্জিত না হয়ে থাকলে তার কারণঃ** ইতোমধ্যে এ সড়কটির সম্প্রসারণ কাজ তৃতীয় কর্ণফুলী সেতু নির্মাণ প্রকল্পের আওতায় সম্পাদন কল্পে আলোচ্য প্রকল্পটি সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ কর্তৃক স্থগিত করা হয়েছে।

১০। প্রকল্প বাস্তবায়ন সমস্যাঃ

১০.১। **যথাযথ সমীক্ষা/পরিকল্পনা ছাড়াই প্রকল্প গ্রহণঃ** সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ কর্তৃক এ প্রকল্পটি গ্রহণের পূর্বে যথাযথ সমীক্ষা ও আভ্যন্তরীণ অনুশীলন করা হয়নি। প্রকল্পের ক্যাশ স্ট্রোম (Cash Flow) প্রকল্পের বাস্তবায়ন সময় ও প্রকল্পের উদ্দেশ্য বাস্তবায়নের সঙ্গে অন্যান্য Externalities গুলি (যেমনঃ প্রকল্প এলাকায় সিটি কর্পোরেশন কর্তৃক ময়লা আর্বজনা ফেলার নির্দিষ্ট স্থান) বিবেচনা করা হয়নি। প্রকল্পটি চট্টগ্রাম নগরীর ঘনবসতি পূর্ণ এলাকায় অবস্থিত হলেও বিদ্যুৎ বিভাগের ৩৩ হাজার কেভি লাইনসহ ইউটিলিটি সার্ভিস সরানো এবং ভূমি অধিগ্রহণ করে কি প্রক্রিয়ায় ২ বছরের মধ্য প্রকল্পটি বাস্তবায়ন করবে তার বাস্তব ভিত্তিক কোন পরিকল্পনা সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগের ছিলনা। যথাযথ সমীক্ষা ছাড়াই প্রকল্প গ্রহণ করায় ১ বছরের মধ্যেই ১০% ব্যয় বৃদ্ধি করে প্রকল্পটি সংশোধন করা হয়। ৫ কিঃমিঃ সড়ক নির্মাণের জন্য ১৫৩.৭০ লক্ষ টাকা ব্যয় নির্ধারণ করা হলেও ২০১২ পর্যন্ত ১১কোটি টাকা ব্যয়ে মাত্র ৭.১৬% বাস্তব অগ্রগতি হয়েছে। সরেজমিন পরিদর্শনে দেখা যায় যে ৪টি ব্রিজ নির্মাণের উদ্যোগ গ্রহণ করা হলেও বাস্তবে ব্রিজগুলির কার্যক্রম পাইলিং কাজ সম্পাদনের মধ্যেই সীমাবদ্ধ রয়েছে। অর্থাৎ এই প্রকল্পটি গ্রহণ ও বাস্তবায়নের ক্ষেত্রে সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ এবং সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর দক্ষতার পরিচয় দিতে পারেনি।

১০.২। **ইউটিলিটি সিফটিং ও ভূমি অধিগ্রহণ কাজ শুরু না করেই দরপত্র আহ্বানঃ** প্রকল্পটি অনুমোদনের পর ইউটিলিটি সিফটিং ও ভূমি অধিগ্রহণ এর কাজ শুরু না করেই দরপত্র অনুমোদনের জন্য প্রকল্পের সংশোধনী আনা হয় এবং প্রকল্প পরিচালক এই মর্মে বিভাগীয় মূল্যায়ন কমিটির সভায় তথ্য উপস্থাপন করেন যে, ইউটিলিটি সিফটিং ও ভূমি অধিগ্রহণ ছাড়াই প্রকল্পের ৮০% কাজ সম্পন্ন করা সম্ভব। কিন্তু দীর্ঘ ৪ বছরেও ভূমি অধিগ্রহণ ও ইউটিলিটি সিফটিং সম্পন্ন করতে সড়ক বিভাগ কর্তৃক সম্ভব হয়নি।

১০.৩। **এ বিভাগের মতামত এর প্রতি গুরুত্ব না দেওয়াঃ** যোগাযোগ মন্ত্রণালয় হতে ১৯/১০/০৯ তারিখে যোম/এফএ-৩(৩)/২০০১ (অংশ-২)-৫০৪ স্মারকের মাধ্যমে “তৃতীয় কর্ণফুলী সেতু নির্মাণ” প্রকল্পটির ব্যয় বৃদ্ধি ব্যতিরেকে মেয়াদকাল জুন, ২০১০ এর পরিবর্তে ডিসেম্বর, ২০১০ পর্যন্ত বৃদ্ধির প্রস্তাব করা হলে আইএমইডি কর্তৃক ১৭/১২/২০০৯ তারিখে মনিঃবিঃ/২৪৮৭(৩১৯)/২০০১/৭ নং স্মারকের পত্রের মাধ্যমে প্রকল্পটির ব্যয় বৃদ্ধি ব্যতিরেকে মেয়াদকাল বৃদ্ধির প্রস্তাবের উপর অন্যান্য সুপারিশে সাথে নিম্নরূপঃ সুপারিশ করেঃ-

প্রকল্পের আওতায় কুয়েত ফান্ডের প্রায় ১০০ কোটি সাশ্রয় হওয়ার সম্ভাবনা থাকলেও বিষয়টি সরকারের উচ্চ পর্যায়কে অবহিত না করাঃ আলোচ্য প্রকল্পের মোট ৫৯০ কোটি টাকা প্রকল্প ব্যয়ের মধ্যে জিওবি ২১৮ কোটি ও কুয়েত ফান্ড ৩৭২ কোটি টাকা। প্রকল্পের আওতায় মূল সেতু নির্মাণসহ সকল পূর্ত কাজের জন্য প্রায় ৩৭৩৬৮.০০ লক্ষ টাকা বরাদ্দের বিপরীতে ৩৩৬৩০.৬৬ লক্ষ টাকায় ঠিকাদারী প্রতিষ্ঠানকে ২০০৬ সালে কার্যাদেশ প্রদান করা হয় এবং সেতু নির্মাণ কাজের পরামর্শক নিয়োগ বাবদ ২২৮০.৩০ লক্ষ টাকা সংস্থানের বিপরীতে ১৮৩৮.৫৮ লক্ষ টাকা চুক্তি মূল্যে KEI-BCL-TAEP-STUP JV কে ২৮/০৬/০৬ তারিখে কার্যাদেশ প্রদান করা হয়। উল্লেখ্য আলোচ্য প্রকল্পের আওতায় নিয়োগকৃত ঠিকাদারী প্রতিষ্ঠানের কার্যাদেশকৃত দরে প্রাইস কন্ট্রোলিং না দেয়ার বিষয়ে দরপত্র দলিলে এবং চুক্তি পত্রে সুস্পষ্টভাবে উল্লেখ আছে। অর্থাৎ প্রকল্পের আওতায় ঠিকাদার প্রতিষ্ঠান ও পরামর্শক প্রতিষ্ঠানের কার্যাদেশকৃত দর ডিপিপি সংস্থান হতে প্রায় (৩৭৩৭.৩৪৫ + ৪৪১.৭২) বা ৪১৭৯.০৭ লক্ষ টাকা কম। অর্থাৎ আলোচ্য সেতু নির্মাণ প্রকল্পের আওতায় ঠিকাদার ও পরামর্শক নিয়োগের পরপরই স্পষ্ট হয়ে গিয়েছিল যে, প্রকল্পের আওতায় প্রাক্কলিত ব্যয় হতে অনেক টাকা বেঁচে যাবে যার মধ্যে কুয়েত ফান্ডের প্রায় ১০০ কোটি টাকা সাশ্রয় হবে। আলোচ্য প্রকল্পের আওতায় বিশাল অংকের বৈদেশিক সাহায্যের এ অর্থ বেঁচে যাওয়ার বিষয়টি ঠিকাদার নিয়োগের পরপরই স্পষ্ট হলেও এ অর্থ ব্যয়ের বিকল্প কোন প্রস্তাব কিংবা অর্থ বেঁচে যাওয়ার বিষয়টি সরকারের উচ্চ পর্যায়ে অবহিত করা হয়নি। আলোচ্য প্রকল্পের আওতায় নির্মাণাধীন কর্ণফুলী সেতু এ্যাপ্রোচ হিসেবে চট্টগ্রাম প্রান্তে বহুদ্রাহাট বাস স্ট্যান্ড হতে সেতু পর্যন্ত ৫ কিঃমিঃ বিদ্যমান ২ লেনের রাস্তাটিকে অসহনীয় যানজট লেগে থাকলেও রাস্তাটি আলোচ্য প্রকল্পের আওতায় বিকল্প প্রস্তাব হিসেবে নির্মাণ করা গেলে চট্টগ্রামবাসীসহ কক্সবাজারে ভ্রমণকারী পর্যটক বৃন্দ সেতুটির সুফল পেতেন। কিন্তু “তৃতীয় কর্ণফুলী সেতু নির্মাণ” প্রকল্পের প্রকল্প পরিচালকের অদূরদর্শিতা, দায়িত্বহীনতা, সময়মত সিদ্ধান্ত না নেয়ার কারণে সরকার কুয়েত ফান্ড হতে পাওয়া প্রায় ১০০কোটি টাকার বেশী বৈদেশিক সাহায্য সেই সময়ে দেশীয় উন্নয়নের কাজে লাগাতে পারেনি। পরবর্তীতে উক্ত অর্থ দ্বারা সমাপ্ত প্রকল্পের অবশিষ্ট কাজ সম্পাদনের বিষয়ে সরকার সিদ্ধান্ত গ্রহণ করে। কিন্তু দীর্ঘ দিন সিদ্ধান্তহীনতার জন্য উভয় প্রকল্পের সময় ও ব্যয় উভয়ই বৃদ্ধি পেয়েছে।

অন্যদিক বহুদ্রাহাট বাস স্ট্যান্ড হতে কর্ণফুলী সেতু এ্যাপ্রোচ পর্যন্ত ৫ কিঃমিঃ বিদ্যমান ২ লেনের রাস্তাটিকে অসহনীয় যানজট হতে মুক্ত করতে ১৪২০২.৫৯ লক্ষ টাকা জিওবি অর্থে প্রকল্প অনুমোদনের জন্য ১০/১২/০৯ তারিখের পিইসি সভায় সুপারিশ করা হয়। অথচ কর্ণফুলী সেতু প্রকল্পের প্রকল্প পরিচালক আলোচ্য প্রকল্পের আওতায় বেঁচে যাওয়া এ অর্থের বিষয়ে সময়মত সিদ্ধান্ত গ্রহণ করলে কুয়েত ফান্ডের টাকায় অনেক কম সময় ও ব্যয়ে বহুদ্রাহাট বাস স্ট্যান্ড হতে কর্ণফুলী সেতু এ্যাপ্রোচ পর্যন্ত বিদ্যমান ৫ কিঃমিঃ ২ লেনের রাস্তাটিকে ৪ লেনে উন্নীত করা সম্ভব হত।

১০.৪। **সড়ক নির্মাণের ক্ষেত্রে Spoil এর পরিমাণ যথাযথভাবে নির্ধারণ না করাঃ** সড়কের প্রশস্তকরণ অংশের বিভিন্ন পয়েন্টে পরীক্ষা করে সড়ক নির্মাণে অনুপযোগী Spoil পাওয়া যায়, যা কোন মান সম্পন্ন নয় বিধায় তা অপসারণের প্রয়োজনীয়তা দেখা দেয়। কিন্তু ডিপিপিতে উল্লিখিত Spoil হতে বাস্তবে Spoil এর পরিমাণ বহুগুণে (২,৯৪০০০ ঘঃমিঃ) বেড়ে যায়। যথাযথ ভাবে Spoil এর পরিমাণ সম্পর্কে অবহিত না হয়েই ডিপিপি প্রস্তুত করায় সড়কের পেভমেন্ট নির্মাণের ক্ষেত্রে জটিলতার সৃষ্টি হয় এবং ডিপিপি প্রস্তুতের সময়েই Soil Test করে পেভমেন্ট ডিজাইন করা উচিত ছিল। ফলশ্রুতিতে Spoil এর পরিমাণ বৃদ্ধি পাওয়ায় ঠিকাদারের সঙ্গে চুক্তি বাস্তবায়নে জটিলতার সৃষ্টি হয়।

১০.৫। **ঠিকাদার নিয়োগ সংক্রান্তঃ** আলোচ্য প্রকল্পের আওতায় সকল পূর্ত কাজের (যান্ত্রিক যানচলাচলের জন্য ৫ কিঃমিঃ ৪ লেন সড়ক, অযান্ত্রিক যানচলাচলের জন্য রাস্তার দুই পাশে ২ লেন সড়ক, রোড ডিভাইডার এবং ৫.০ কিঃমিঃ ডেইন কাম ফুটপাথ নির্মাণ, ৪টি লোকেশনে ১৪৩.৫০ মিটার দৈর্ঘ্যের ৪টি পিসি গার্ডার আরসিসি ব্রিজ, ৬টি লেন বিশিষ্ট ৫ মিটার দৈর্ঘ্যের ১টি আরসিসি বক্স কালভার্ট ও ৬ লেন বিশিষ্ট ৩টি আরসিসি আন্ডারপাস উল্লেখযোগ্য) জন্য ১টি প্যাকেজে দরপত্র আহ্বান করা হলে মোট ১১টি প্রতিষ্ঠান তাতে অংশ গ্রহণ করে, যার মধ্যে ১০টি প্রতিষ্ঠান রেসপনসিভ

দরদাতা হিসেবে বিবেচিত হয়। পরবর্তীতে দরপত্র মূল্যায়ন কমিটির সুপারিশের প্রেক্ষিতে ১৯/০৭/২০১১ তারিখে অনুষ্ঠিত সরকারি ক্রয় সংক্রান্ত মন্ত্রীসভা কমিটিতে ৯৩,৮২,১১,১০১.০৪ টাকা প্রাক্কলিত মূল্যের বিপরীতে ১০৩,৭৫,১৭,৯০৯.৯৬ টাকায় সর্বনিম্ন রেপনসিভ দরদাতা RCL-TBL JV- কে কার্যাদেশ প্রদানের জন্য অনুমোদন দেয়া হয়। কার্যাদেশকৃত ঠিকাদার প্রতিষ্ঠানের কার্যাদেশকৃত দর প্রাক্কলিত দর হতে প্রায় ১০.৫৮% বেশী। উল্লেখ্য যে, প্রকল্পের মেয়াদ ২ বছর হলেও দীর্ঘ ১৮ মাস প্রয়োজন হয়েছে কার্যাদেশ প্রদান করতে। ঠিকাদার নিয়োগের বিলম্বের কারণে রাস্তা নির্মাণ, ব্রীজ, কালভার্ট ও আন্ডারপাস নির্মাণ কাজ সময়মত শুরু করা যায়নি। প্রকল্পটির গুরুত্ব বিবেচনায় বাস্তবায়ন মেয়াদ (মূল অনুমোদন মোতাবেক ২ বছর) কম ধরা হলেও প্রকল্পের আওতায় ঠিকাদার নিয়োগে ১৮ মাস অতিক্রান্ত হওয়ার বিষয়টি কাঙ্ক্ষিত নয়।

সরকারি ক্রয় সংক্রান্ত মন্ত্রী সভা কমিটির অনুমোদনের প্রেক্ষিতে যথাযথ কর্তৃপক্ষ কর্তৃক ০৮/০৯/২০১১ তারিখে RCL-TBL JV- কে ১০৩৭৫.১৭৯ লক্ষ টাকায় কার্যাদেশ প্রদান করা হয়। চুক্তি মোতাবেক ঠিকাদারী প্রতিষ্ঠানের কার্য সম্পাদনের সময়কাল ধরা হয় ১৮ মাস, যা গত ০৭/০৩/২০১৩ তারিখে শেষ হয়। প্রকল্পের ঠিকাদার এর সঙ্গে বকেয়া বিল নিয়ে মত পার্থক্য থাকলেও পিসিআর প্রণয়নের সময় কোন বকেয়া প্রদর্শিত হয়নি। “তৃতীয় কর্ণফুলী সেতু নির্মাণ” প্রকল্পের ডিপিপিতে এ প্রকল্পের বকেয়া পরিশোধের জন্য থোক ৫০০.০০ কোটি টাকার সংস্থান থাকলেও তার প্রয়োজন হবেনা মর্মে নির্বাহী প্রকৌশলী চট্টগ্রাম বিভাগ পরিদর্শনের সময় জানান।

১১। সুপারিশঃ

- ১১.১। মাননীয় প্রধানমন্ত্রী অনুশাসন অনুযায়ী সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর কর্তৃক প্রকল্প গ্রহণের প্রাথমিক পর্যায়ে প্রত্যেক প্রকল্পের Feasibility Study সম্পন্ন করতে হবে।
- ১১.২। “তৃতীয় কর্ণফুলী সেতু নির্মাণ প্রকল্প” এর সাশ্রয়কৃত অর্থ সম্পর্কে সড়ক পরিবহন ও জনপথ বিভাগ কে অবহিত না করার বিষয়ে তৎকালীন প্রকল্প পরিচালক এর দায়িত্বহীনতার বিষয়টি সংশ্লিষ্ট মন্ত্রণালয়/বিভাগ খতিয়ে দেখে বিধি মোতাবেক ব্যবস্থা গ্রহণ করবে।
- ১১.৩। এ প্রকল্পের জন্য অনুষ্ঠিত বিভাগীয় মূল্যায়ন কমিটির সভায় “বন্দারহাট থেকে তৃতীয় কর্ণফুলী সেতুর এপ্রোচ পর্যন্ত সড়ক ৪ লেনে উন্নীতকরণ” প্রকল্পের তৎকালীন প্রকল্প পরিচালক বাস্তব তথ্য উপস্থাপন না করার বিষয়টি প্রয়োজনে সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ খতিয়ে দেখে বিধি মোতাবেক ব্যবস্থা গ্রহণ করবে।
- ১১.৪। ইউটিলিটি সিফটিং ও ভূমি অধিগ্রহণের কার্যক্রম জোরদার করার জন্য প্রতিটি জেলায় জেলা প্রশাসকের নেতৃত্বে একটি টাস্ক ফোর্স গঠন করা যেতে পারে। গঠিত এ টাস্ক ফোর্সে প্রকল্প সংশ্লিষ্ট নির্বাহী প্রকৌশলী সাচিবিক দায়িত্ব পালন করবেন এবং সংশ্লিষ্ট ইউটিলিটি সেবা প্রদানকারী সংস্থার জেলা পর্যায়ের কর্মকর্তাগণ সদস্য হিসাবে এ টাস্ক ফোর্সে এর অন্তর্ভুক্ত হবেন। উক্ত টাস্ক ফোর্স ভূমি অধিগ্রহণ ও ইউটিলিটি সিফটিং এর সমস্যা সমাধানে সক্রিয় ভূমিকা পালন করবে।
- ১১.৫। অনুচ্ছেদ ১১.১-১১.৪ এ বর্ণিত সুপারিশের আলোকে গৃহীত ব্যবস্থা আইএমইডিকে অবহিত করতে হবে।

“চট্টগ্রাম বন্দর ট্রেড ফ্যাসিলিটেশন প্রকল্প (সওজ অংশ - সংযোগ সড়ক)” শীর্ষক প্রকল্পের সমাপ্ত মূল্যায়ন প্রতিবেদন ।
(সমাপ্ত : জুন, ২০১৩)

- ০১। প্রকল্পের অবস্থান : ওয়ার্ড নং: ৩৮ (মধ্য হালিশহর) এবং ওয়ার্ড নং : ৩৯ (দক্ষিণ হালিশহর) , থানা : বন্দর, জেলা: চট্টগ্রাম (সংযুক্ত লোকেশন ম্যাপ) ।
- ০২। বাস্রবায়নকারী সংস্থা : সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর
- ০৩। প্রশাসনিক মন্ত্রণালয় : যোগাযোগ মন্ত্রণালয় ।
- ০৪। প্রকল্পের বাস্রবায়ন সময় ও ব্যয় :

(লক্ষ টাকায়)

প্রাক্কলিত ব্যয় (প্রঃ সাঃ)		প্রকৃত ব্যয় (প্রঃ সাঃ)	পরিকল্পিত বাস্রবায়নকাল		প্রকৃত বাস্রবায়নকাল	অতিক্রান্ত ব্যয় (মূল প্রাক্কলিত ব্যয়ের %)	অতিক্রান্ত সময় (মূল বাস্রবায়নকা লর %)
মূল	সর্বশেষ সংশোধিত		মূল	সর্বশেষ সংশোধিত			
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮
৭৪৯০.০৫ (৩৭২৯.১২)	৭১১৬.৪৭ (২৬৭০.৭৫)	৭১১৬.৪৭ (২৬৭০.৭৫)	০১/০৭/২০০৪ - ৩০/০৬/২০০৯	০১/০৭/২০০৪ - ৩১/১২/২০১২	০১/০৭/২০০৪ - ২৮/১২/২০১২	--	৬৯.৮০%

- ০৫। প্রকল্পের অঙ্গভিত্তিক বাস্রবায়ন (পিসিআর এর ভিত্তিতে) :

(লক্ষ টাকায়)

ক্রমিক নং	অঙ্গের নাম	একক	সর্বশেষ সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী লক্ষ্যমাত্রা		প্রকৃত বাস্রবায়ন	
			বাস্রব	আর্থিক	বাস্রব (%)	আর্থিক (%)
১	২	৩	৪	৫	৬	৭
	রাজস্ব খাত					
০১।	পরামর্শক (স্থানীয়)	জনমাস	১৭৯.৭৫	২৭৫.১৩	১০০%	১০০%
০২।	পরামর্শক (বৈদেশিক)	জনমাস	৪২.০০	৩৭০.৭৬	১০০%	১০০%
০৩।	জিওবি এস্টাব্লিশমেন্ট	জনমাস	৪৮.০০	৪০.৮৮	১০০%	১০০%
			উপ-মোট:	৬৮৬.৭৭		
	মূলধন খাত					
০৪।	ভূমি অধিগ্রহণ ও পুনর্বাসন	থোক	-	১১৯.৬৭	১০০%	১০০%
০৫।	সার্ফেস লেভেল রোড(ফ্লাইওভারের জন্য এপ্রোচ সড়ক)	মিটার	২৩৮.৪২২	১৫৩.৫০	১০০%	১০০%
০৬।	রাস্প	মিটার	২০৩.৫২৮	১৯৮.৬১	১০০%	১০০%
০৭।	ফ্লাইওভার	মিটার	৯৭৮.০৫	৩৬৩৯.৭৪	১০০%	১০০%
০৮।	গ্রেভইয়ার্ডের উপর ফ্লাইওভার ও সার্ফেস লেভেল(এপ্রোচ সড়ক)	মিটার	৫০০.০০	৩১৭.৪০	১০০%	১০০%
০৯।	ইউটিলিটি প্রতিস্থাপন	থোক		৫৬৭.৬৩	১০০%	১০০%
১০।	নির্মাণকালীন সুদ	থোক		২৩৪.০০	১০০%	১০০%
			উপ-মোট:	৫২৩০.৫৫		
১১।	ফিজিক্যাল কন্টিনজেন্সি			২৬.৮২	১০০%	১০০%
১২।	প্রাইস কন্টিনজেন্সি			১১৭২.৩৩	১০০%	১০০%
			সর্বমোট:	৭১১৬.৪৭		

০৬। কাজ অসম্পূর্ণ থাকলে তার কারণ : নাই।

০৭। সাধারণ পর্যবেক্ষণ :

৭.১ পটভূমি ও উদ্দেশ্য : চট্টগ্রাম বন্দর দেশের প্রধান সমুদ্র বন্দর এবং দেশের অর্থনীতির লাইফ লাইন বলে বিবেচিত। বর্হিবাণিজ্যে পণ্য পরিবহনের বেত্রে চট্টগ্রাম বন্দরের অবদান গুরুত্বপূর্ণ। চট্টগ্রাম বন্দরের মাধ্যমে সমুদ্র পথে দেশের মোট আমদানী-রপ্তানি বাণিজ্যের প্রায় ৯২ শতাংশ পরিবাহিত হয়। দেশের অর্থনৈতিক প্রবৃদ্ধি ও বৈদেশিক বাণিজ্যের উদারীকরণ সংক্রান্ত সরকারী নীতির ফলে চট্টগ্রাম বন্দরের মাধ্যমে আমদানী রপ্তানী পণ্য উঠানামার পরিমাণ দিন দিন বৃদ্ধি পাচ্ছে। চট্টগ্রাম বন্দর বার্ষিক প্রায় ৬ লকের অধিক TEUs(Twenty foot Equivalent Unit) কন্টেইনার হ্যান্ডলিং করে এবং কন্টেইনার হ্যান্ডলিং এর বার্ষিক প্রবৃদ্ধির গড় হার প্রায় ১৫ শতাংশ। ২০২০ সাল নাগাদ উক্ত হ্যান্ডলিং এর পরিমাণ ১.০-২.৫ মিলিয়ন TEUs হবে বলে প্রত্যাশা করা যায়। সে প্রেক্ষিতে চট্টগ্রাম বন্দরের ভৌত সুবিধাদি বৃদ্ধির সামগ্রিক পরিকল্পনার অংশ হিসেবে চট্টগ্রাম কন্টেইনার টার্মিনাল(সিসিটি) ও নিউমুরিং কন্টেইনার টার্মিনাল(এনএমসিটি) সাথে চট্টগ্রাম পোর্ট এক্সেস সড়কের সরাসরি সংযোগ স্থাপন লব্ধে ফ্লাইওভারটি নির্মাণ করা হয়েছে। বন্দর সংশ্লিষ্ট যানবাহন সমূহ ফ্লাইওভার এর উপর দিয়ে চলাচল করলে চট্টগ্রাম- পতেঙ্গা বিমান বন্দর সড়ক ব্যবহারকারী যানবাহন সমূহের স্বাভাবিক চলাচলে কোনরূপ প্রতিবন্ধকতা থাকবেনা এবং বন্দর এলাকাসহ চট্টগ্রাম মহানগরীর যানজট বহুলাংশে হ্রাস পাবে। তাছাড়াও ফ্লাইওভার নির্মাণের ফলে চট্টগ্রাম বন্দরের সামগ্রিক ব্যয় হ্রাস পাওয়াসহ বন্দরের কার্যক্ষমতা বৃদ্ধি পাবে এবং দীর্ঘ মেয়াদে আন্তর্জাতিক বাণিজ্য বৃদ্ধিতে গুরুত্বপূর্ণ অবদান রাখবে।

৭.২ প্রকল্পের অনুমোদন : প্রকল্পটির বাস্তবায়নকাল ২০০৪ থেকে জুন ২০০৯ সাল নির্ধারণ করে গত ১৬ আগস্ট ২০০৫ সালে জাতীয় অর্থনৈতিক পরিষদে ১৬৮,৯৩.৯৫ লব টাকা প্রকল্প সাহায্যসহ মোট ২২৫৮৬.২৮ লব টাকা ব্যয়ে প্রকল্পটি অনুমোদিত হয়। এর মধ্যে সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের অংশ ২৬৭০.৭৫ লব টাকা, প্রকল্প সাহায্য ৪৪৪৫.৭২ লব টাকা। জিওবি সর্বমোট ৭১১৬.৪৭ লব টাকা ব্যয়ে প্রকল্পটি বাস্তবায়িত হয়। প্রকল্পটির মূল ব্যয় ছিল ৭৪৯০.০৫ লব টাকা। প্রকল্পটি ২বার সংশোধিত হয়। প্রকল্পটির ভৌত কাজ সমাপ্তির পর মাননীয় প্রধান মন্ত্রী কর্তৃক প্রকল্পটির উদ্বোধন করা হয়।

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

(লক্ষ টাকায়)

অর্থ বছর	ডিপিপি অনুযায়ী লক্ষ্যমাত্রা	সংশোধিত এডিপি বরাদ্দ	অবমুক্তি	ব্যয়
২০০৪-২০০৫	-	-	-	-
২০০৫-২০০৬	০.৭৬	০.৭৬	০.৭৬	০.৭৬
২০০৬-২০০৭	৩১৬.৭৯	৩১৬.৭৯	৩১৬.৭৯	৩১৬.৭৯
২০০৭-২০০৮	৭১০.৬৩	৭১০.৬৩	৭১০.৬৩	৭১০.৬৩
২০০৮-২০০৯	১৪৩১.৫৪	১৪৩১.৫৪	১৪৩১.৫৪	১৪৩১.৫৪
২০০৯-২০১০	১৬৫৭.২০	১৬৫৭.২০	১৬৫৭.২০	১৬৫৭.২০
২০১০-২০১১	১৩২৪.৩২	১৩২৪.৩২	১৩২৪.৩২	১৩২৪.৩২
২০১১-২০১২	৮১৩.৪৭	৮১৩.৪৭	৮১৩.৪৭	৮১৩.৪৭
২০১২-২০১৩	৮৬১.৭৬	৮৬১.৭৬	৮৬১.৭৬	৮৬১.৭৬
সর্বমোটঃ	৭১১৬.৪৭	৭১১৬.৪৭	৭১১৬.৪৭	৭১১৬.৪৭

৭.৪ Financing Arrangement

a) Foreign Financing:

(In lakh taka)

Source (S)	Currency as per Agreement (BDT)	Amount in Euro (Million)	Nature (Loan/Grant/supplier's/credit)	Date of Agreement	Date of effective	Date of Closing	
						Original	Revised
1	2	3	4	5	6	7	8
ADB	\$ Million	6.4	Loan	12/01/2005	12/04/2005	01/01/2009	30/06/2011

b) GOB

(In lakh Taka)

Total amount	Loan	Grant	Cash Foreign Exchange
1	2	3	4
BDT 3760.93	-	BDT 3760.93	-

৭.৫ প্রকল্পের আওতায় বাস্তবায়িত রাস্তার নাম, দৈর্ঘ্য ও ব্যয়ের হিসাব :

জোন/বিভাগ/ জেলার নাম	সড়কের নাম	চেইনেজ	চুক্তিমূল্য	মন্তব্য
চট্টগ্রাম	ফ্লাইওভারের জন্য এপ্রোচ সড়ক	চে: ০+০০ - ০+২২০ = ২২০ মি: চে: ১+৪০১.৫৭৮- ১+৪২০ = ১৮.৪২২মি: মোটঃ ২৩৮.৪২২মি:	৬৬৯.৫১ লব টাকা	ফ্লাইওভারের মূল কাজের সাথে অন্বর্ত্ত্বুক্ত।
	রাস্প	চে: ০+২২০- ০+৩২২.৬৩ = ১০২.৬৩ মি: চে: ১+৩০০.৬৮- ১+ ৪০১.৫৭৮ = ১০০.৮৯৮ মি: মোটঃ ২০৩.৫২৮ মি:		
	গ্রেভইয়ার্ডের উপর ফ্লাইওভার ও সার্ফেস লেভেল (এপ্রোচ সড়ক)	চে: ০+০০- ০+৩০০ = ৩০০ মি: চে: ০+৪৭৮-০+৫০০ = ২২ মি: ৩২২ মি: রাস্প= চে:০+৩০০+০+৩৭০.৭১ = ৭০.৭১মি: চে: ০+৪৩৩.৮৬- ০+৪৭৮ = ৪৪.১৪ মি: মোটঃ ১১৪.৮৫ মি: কনক্রিট সেতু চে: ০+৩৭০.৭১-০+৩৯২.৭১ = ২২ মি: কনক্রিট সেতু চে:০+৩৯২.৭১-০+৪৩৩.৮৬=৪১.১৫ মি: মোটঃ ৬৩.১৫ মি: সর্বমোট: ৫০০ মি:		

৭.৬ প্রকল্পের আওতায় বাস্তবায়িত সেতু/কালভার্টের নাম, দৈর্ঘ্য ও ব্যয়ের হিসাব : উপরোক্ত বর্ণনা মোতাবেক।

৭.৭ বাস্তবায়ন অগ্রগতিঃ ১০০%

৭.৮ প্রকল্পের ব্যবস্থাপনা ও প্রকল্প পরিচালক সম্পর্কিত :

ক্রঃ নং	কর্মকর্তার নাম, পদবী	পূর্ণকালীন/ খন্ডকালীন	কতটি প্রকল্পের দায়িত্ব পালন করেন	মেয়াদকাল
১	২	৩	৪	৫
১।	গিয়াস উদ্দিন আহমেদ	পূর্ণকালীন	১টি	১৫/১১/২০০৬
২।	ফিরোজ খান নুন	পূর্ণকালীন	১টি	২৫/০১/২০০৭ - ৩১/১২/২০০৮
৩।	মে: হারম্মনুর রশিদ	পূর্ণকালীন	১টি	০৪/০১/২০০৯ - ৩০/১২/২০০৯
৪।	মো: আফতাবউদ্দিন	পূর্ণকালীন	১টি	৩০/১২/২০০৯ - ২০/১/২০১০
৫।	মো: আবদুল গাফফার	পূর্ণকালীন	১টি	২০/০১/২০১০ - ১৪/০২/২০১০
৬।	মো: সোহরাবউদ্দিন মিয়া	পূর্ণকালীন	১টি	১৪/০২/২০১০ - ০৪/০৩/২০১০
৭।	মো: আমিনুর রহমান লস্কর	পূর্ণকালীন	১টি	০৪/০৩/২০১০- ২৩/০৩/২০১০
৮।	মো: সোহরাবউদ্দিন মিয়া	পূর্ণকালীন	১টি	২৩/০৩/২০১০ - ০৩/০৩/২০১১
৯।	মো: আবদুস সবুর	পূর্ণকালীন	১টি	০৮/০৩/২০১১ - ১৮/১২/২০১১
১০।	মো: মফিজুল ইসলাম	পূর্ণকালীন	১টি	১৮/১২/২০১১
১১।	মো: মাহাবুবুল আলম	পূর্ণকালীন	১টি	২০১২

৮। প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জন :

পরিকল্পিত	অর্জন
১। ফ্লাইওভারের(ওভারপাস) উপর দিয়ে চট্টগ্রাম কনটেইনার টার্মিনাল ও নিউমুরিং কনটেইনার টার্মিনাল এর সাথে সরাসরি এবং স্বতন্ত্র রাস্তা নির্মাণের মাধ্যমে চট্টগ্রাম পোর্ট এক্সেস সড়কের সাথে সংযোগ স্থাপন	অর্জিত।
২। ফ্লাইওভার(ওভারপাস) নির্মাণের মাধ্যমে চট্টগ্রাম-পতেঙ্গা-বিমান বন্দর সড়কে যানবাহন চলাচলে যানজট নিরসনে সহায়ক।	অর্জিত।
৩। চট্টগ্রাম বন্দরের জাহাজ হ্যান্ডলিং এর সামগ্রিক ব্যয় হ্রাস ও কার্যক্ষমতা বৃদ্ধি	সাফল্যের সপক্ষে কোন সুনির্দিষ্ট তথ্য পিসিআর এ উল্লেখ নেই।

৯। উদ্দেশ্য অর্জিত না হয়ে থাকলে তার কারণ : প্রযোজ্য নহে।

১০। প্রকল্প বাস্তবায়ন সমস্যাঃ

- ১০.১। প্রকল্প এলাইনমেন্টে বিভিন্ন সংস্থার (বাখরাবাদ গ্যাস সিস্টেমস পিডিবি, বিটিসিএল, চট্টগ্রাম ওয়াসা, পাওয়ার গ্রিড কো: ইত্যাদি) ইউটিলিটি লাইন, চট্টগ্রাম সিটি কর্পোরেশন হতে সল্টগোলা নামক স্থানে পিয়ার নির্মাণে অনুমতি প্রাপ্তিতে দীর্ঘসূত্রিতার কারণে প্রকল্পের অগ্রগতির মারাত্মকভাবে ব্যহত হয়।
- ১০.২। প্রকল্পটি প্রণয়নের পর দুইবার সংশোধিত হয়। ১ম বার সংশোধনের সময় প্রকল্প ব্যয় বৃদ্ধি পায় এবং প্রাক্কলিত ব্যয় হয় ৮২১.৫৩৭ লব টাকা কিন্তু দ্বিতীয় বার সংশোধনের মাধ্যমে প্রকল্পটির বাস্তব কাজ ১০০% সম্পন্ন হওয়ার পর প্রকল্প ব্যয় হ্রাস পায় (৮২১.৫৩৭-৭১১.৬৪৭) = ১০৯.৮৯০ লব টাকা। অর্থাৎ ১ম বার সংশোধনের সময় প্রকল্পটির প্রাক্কলিত ব্যয়ের সঙ্গে বাস্তব ব্যয়ের এই পার্থক্য হওয়ার কারণ অনুমিত ডিজাইন থেকে বাস্তব ডিজাইন এর পরিবর্তন ও বাস্তব কাজের পরিমাণ হ্রাস পাওয়া। এবেত্রে ডিপিপি সংশোধনের বেত্রে আরো দরতার পরিচয় দেওয়ার প্রয়োজন ছিল।
- ১০.৩। এই প্রকল্প একটি গুচ্ছ প্রকল্প। চট্টগ্রাম বন্দরের মালামাল পরিবহনের দরতা ও স্বচ্ছতা বৃদ্ধির জন্য প্রকল্পটি নৌ ও পরিবহন মন্ত্রণালয়ের অধিনে বন্দর কর্তৃপক্ষ, চট্টগ্রাম কাষ্টম হাউজ ও সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের মাধ্যমে বাস্তবায়িত হয়েছে। সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের মাধ্যমে বন্দরে প্রবেশের জন্য একটি ফ্লাইওভারসহ সড়ক নির্মাণ কাজ সমাপ্ত করা হয়েছে। সমাপ্ত হওয়ার পর সড়কটি বন্দর কর্তৃপক্ষ বা সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর কে বুঝিয়ে দেওয়া হয়নি মর্মে প্রাক্তন উপ-প্রকল্প পরিচালক প্রকৌশলী অরম্মন আলো চাকমা জানিয়েছেন। ফ্লাইওভার সহ সড়কটি নির্মিত হলেও এর নিয়মিত রক্ষণাবেক্ষণ করা হচ্ছেনা। ফলশ্রমতিতে সড়কটির রক্ষণাবেক্ষণ কাজ ব্যহত হচ্ছে। জরুরী ভিত্তিতে সড়ক বিভাগ কর্তৃক নৌ-পরিবহন মন্ত্রণালয়ের সঙ্গে আলোচনা করে সড়কটির মালিকানা নির্ধারণ করা উচিত।

১১। সুপারিশঃ

- ১১.১। ভবিষ্যতে প্রকল্প বাস্তবায়নে দীর্ঘসূত্রিতা পরিহারের লব্ধে প্রকল্পের ভৌত কাজ শুরু করার পূর্বেই বিভিন্ন সংস্থার ইউটিলিটি রিলোকেশন সম্পূর্ণভাবে সমাপ্ত করার বিষয়টি সড়ক বিভাগ নিশ্চিত করবে (অনুচ্ছেদ-১০.১)।
- ১১.২। ডিপিপি প্রণয়ন ও ডিপিপি সংশোধনের সময় আরো দরতার পরিচয় দিতে হবে। বিশেষ করে সংশোধনের সময় অপ্রয়োজনীয় ব্যয় ডিপিপিতে অন্তর্ভুক্ত না করার বিষয়ে সড়ক বিভাগ আরো মনোযোগী হবে (অনুচ্ছেদ-১০.২)।
- ১১.৩। সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর কর্তৃক নির্মিত সংযোগ সড়ক সহ ফ্লাইওভার টি যথাযথ রক্ষণাবেক্ষণের জন্য নৌ-পরিবহন মন্ত্রণালয়কে বুঝিয়ে দিতে হবে ও এ বিভাগকে অবহিত করতে হবে (অনুচ্ছেদ-১০.৩)।

“খাগড়াছড়ি-রাজামাটি সড়ক পুনর্বাসন” শীর্ষক প্রকল্পের মূল্যায়ন প্রতিবেদন।
(সমাপ্তঃ জুন, ২০১৩)

- ০১। প্রকল্পের অবস্থানঃ রাজামাটি, মানিকছড়ি, মহালছড়ি ও খাগড়াছড়ি।
০২। বাস্তবায়নকারী সংস্থাঃ সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর।
০৩। প্রশাসনিক মন্ত্রণালয়ঃ সড়ক পরিবহন ও সেতু মন্ত্রণালয়।
০৪। প্রকল্পের বাস্তবায়ন সময় ও ব্যয়ঃ

(লক্ষ টাকায়)

প্রাক্কলিত ব্যয় (প্রঃ সাঃ)		প্রকৃত ব্যয় (প্রঃ সাঃ)	পরিকল্পিত বাস্তবায়নকাল		প্রকৃত বাস্তবায়নকা ল	অতিক্রান্ত ব্যয় (মূল প্রাক্কলিত ব্যয়ের %)	অতিক্রান্ত সময় (মূল বাস্তবায়নকালে র %)
মূল	সর্বশেষ সংশোধনের জন্য প্রস্তাবিত		মূল	সর্বশেষ সংশোধনের জন্য প্রস্তাবিত			
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮
৯৮২০.০০	৫১৩৩.৮০	৩১১৭.৯৭	জুলাই ২০০০ হতে জুন ২০০৫	জুলাই ২০০১ হতে জুন ২০০৯	জুন ২০০১ হতে জুন ২০০৯	-	-

- ০৫।
- 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।	ভূমি অধিগ্রহণ	হেক্টর				
২।	অফিস নির্মাণ	বঃমিঃ				
৩।	আবাসিক এলাকা উন্নয়ন	বঃমিঃ				
৪।	মাটির কাজ					
	ক) সড়ক বাঁধ নির্মাণ	লঃঘঃমিঃ	০.৮০	৮০.০০	-	-
	খ) সড়ক বাঁধ প্রশস্তকরণ	লঃঘঃমিঃ	২.৬০	৩১৪.০০	০.২৫	২৫.০০
৫।	স্লেক্সিবল পেভমেন্ট নির্মাণ					
	ক) নতুন পেভমেন্ট নির্মাণ	কিঃমিঃ	১৪.০০	৬৩৩.০০	১৩.০০	৫৮৫.০০
	খ) পুনঃ নির্মাণ/প্রশস্তকরণ	কিঃমিঃ	৫১.৬৬	১৪৩৩.২০	৩৯.০০	১১৩৯.৪৯
৬।	সার্ফেসিং	কিঃমিঃ	৬৫.৬৬	৯৩৯.৬০	৪৫.১৬	৫৯৪.৭৪
৭।	সেতু/কালভার্ট নির্মাণ					
	ক) আর. সি.সি সেতু নির্মাণ	মিঃ				
	খ) আর. সি.সি বক্স কালভার্ট নির্মাণ	মিঃ	৬.০০	২০.০০	-	-
	গ) উইং ওয়াল নির্মাণ	সংখ্যা	২০..	৫৫.০০	১১.০০	৩০.০০
	ঘ) পাইপ কালভার্ট নির্মাণ	সংখ্যা	১০.০০	১০.০০	১.০০ (P)	১.৫০
৮।	রক্ষাপ্রদ কাজ					
	ক) আর. সি.সি/মেসনারী রিটেইনিং ওয়াল/টো-ওয়াল নির্মাণ	মিঃ	১৫২০.০০	৬৭০.০০	৫৭২.০০	২২১.৩৮
	খ) প্যালাসাইডিং	মিঃ	২০৫০.০০	৬৬.০০	১৪০০.০০	৫০.৭৫

ক্র নং	অঞ্জের নাম	একক	সর্বশেষ সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী লক্ষ্যমাত্রা		প্রকৃত বাস্তবায়ন	
			বাস্তব	আর্থিক	বাস্তব (%)	আর্থিক (%)
১	২	৩	৪	৫	৬	৭
৯।	সোল্ডারসহ ড্রেন নির্মাণ	মিঃ	৪৫৩৯৬.০০	৬৮৩.০০	২৬৯০৭.০০	৪৫৫.১৪
১০।	সাইন, সিগনাল, কিঃমিঃ পোস্ট ইত্যাদি	সংখ্যা	৪১০.০০	৩০.০০	৪৫.০০	১১.৬৬
১১।	নির্মাণকালীন রক্ষণাবেক্ষণ ব্যয়	থোক	-	২০০.০০	-	৩.৩১
	মোটঃ			৫১৩৩.৮০		৩১১৭.৯৭

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

০৭। **সাধারণ পর্যবেক্ষণঃ**

৭.১ **পটভূমি ও উদ্দেশ্যঃ** খাগড়াছড়ি-রাঙ্গামাটি সড়কটি পার্বত্য জেলা খাগড়াছড়ি ও রাঙ্গামাটির সংযোগকারী প্রধান সড়ক। এ সড়কের মাধ্যমে স্বল্প দূরত্বে ও স্বল্প সময়ে বর্ণিত দুটি জেলা সদরের মধ্যে যোগাযোগ স্থাপন করা। সড়কটি যানবাহন চলাচলের অনুপযোগী হয়ে পড়ায় এটি পুনর্বসন/উন্নয়নের জন্য এ প্রকল্পটি গত ১০/০৭/২০০১ তারিখে ডানিডা'র অর্থায়নে বাস্তবায়নের লক্ষ্যে ৮৯.৯৭ কোটি টাকার প্রকল্প সাহায্যসহ মোট ৯৮.২০ কোটি টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে একনেক কর্তৃক অনুমোদিত হয়। প্রকল্পটি বাস্তবায়নে ডানিডা'র সাহায্য না পাওয়ায় পরবর্তীতে প্রকল্পটি জিওবির অর্থায়নে বাস্তবায়ন অব্যাহত থাকে বিধায় প্রকল্পটি সম্পূর্ণ বাংলাদেশ সরকারের অর্থায়নে বাস্তবায়নের জন্য প্রকল্পটি সংশোধনের প্রয়োজন হয়ে পড়ে। যোগাযোগ মন্ত্রণালয় কর্তৃক প্রকল্পের অর্থায়নের উৎস/প্রকৃতি পরিবর্তন, মেয়াদ বৃদ্ধি, নতুন অংগ হিসেবে ৩ কিঃমিঃ দীর্ঘ মহালছড়ি উপজেলা সদর সংযোগ সড়ক ও রক্ষণাবেক্ষণ অঙ্গ অন্তর্ভুক্তি, ভূমি অধিগ্রহণ, পরামর্শক সেবা ও যানবাহন বিবেচ্য প্রকল্প থেকে বাদ দেয়া হয় এবং অন্যান্য অঞ্জের পরিমাণ ও ব্যয় হ্রাস/বৃদ্ধি পূর্বক মোট ৬৮.১৯ কোটি টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে প্রকল্পটির পিপি সংশোধনপূর্বক অনুমোদনের জন্য পরিকল্পনা কমিশনে প্রেরণ করা হয়। সংশোধিত প্রকল্পের উপর ২৭/১২/২০০৬ তারিখে পিইসি সভা অনুষ্ঠিত হয়। উক্ত সভায় সিদ্ধান্ত অনুযায়ী ২১/০১/২০০৭ তারিখে ব্যয় যুক্তিযুক্তকরণ সভা অনুষ্ঠিত হয়। উক্ত সভার সুপারিশের ভিত্তিতে যোগাযোগ মন্ত্রণালয় মোট ৫১.৩৪ কোটি টাকা ব্যয়ে প্রকল্পের আরডিপিপি পুনর্গঠন করে পরিকল্পনা কমিশনে প্রেরণ করে। প্রকল্পটি গত ২৮/০৮/২০০৭ তারিখে অনুষ্ঠিত একনেক সভায় উপস্থাপন করা হয়। উক্ত সভায় নিম্নরূপ সিদ্ধান্ত গৃহীত হয়ঃ

(ক) “খাগড়াছড়ি-রাঙ্গামাটি সড়ক পুনর্বাসন (সংশোধিত)” শীর্ষক প্রকল্পটি অনুমোদন করা হলো না।

(খ) প্রকল্পের অধীনে জিওবি খাতে মূল অনুমোদিত সংস্থানের অতিরিক্ত অর্থ ব্যয়ের বিষয়টি আইএমইডি'র সচিব এর নেতৃত্বে ভৌত অবকাঠামো বিভাগের বিভাগ প্রধান, যোগাযোগ মন্ত্রণালয়ের একজন যুগ্ম-সচিব এবং অর্থ বিভাগের একজন যুগ্ম-সচিব সমন্বয়ে গঠিত কমিটি'র মাধ্যমে তদন্ত করে আগামী এক মাসের মধ্যে একটি প্রতিবেদন একনেক এ পেশ করতে হবে।

৭.২ **প্রকল্পের অনুমোদনঃ** খাগড়াছড়ি ও রাঙ্গামাটি জেলার সংযোগ সড়কটি চলাচলের অনুপযোগী হয়ে পড়ায় “খাগড়াছড়ি-রাঙ্গামাটি সড়ক পুনর্বাসন (সংশোধিত)” শীর্ষক প্রকল্পটি ১০/০৭/২০০১ তারিখে ৮৯.৯৭ কোটি টাকার প্রকল্প সাহায্যসহ মোট ৯৮.২০ কোটি টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে একনেক কর্তৃক অনুমোদিত হয়। প্রকল্পটি বাস্তবায়নে ডানিডা'র সাহায্য না পাওয়ায় পরবর্তীতে প্রকল্পটি জিওবির অর্থায়নের বাস্তবায়ন অব্যাহত থাকে এবং সম্পূর্ণ বাংলাদেশ সরকারের অর্থায়নের বাস্তবায়নের জন্য প্রকল্পটির পিপি/ডিপিপি সংশোধনের প্রয়োজন হয়ে পড়ে। অতএব, সড়ক পরিবহন ও সেতু মন্ত্রণালয় কর্তৃক প্রকল্পের অর্থায়নের উৎস/প্রকৃতি পরিবর্তন, মেয়াদ বৃদ্ধি, নতুন অংগ হিসেবে ৩ কিঃমিঃ দীর্ঘ মহালছড়ি উপজেলা সদর সংযোগ সড়ক ও রক্ষণাবেক্ষণ অঙ্গ অন্তর্ভুক্ত করা হয় এবং বিবেচ্য প্রকল্প থেকে ভূমি অধিগ্রহণ, পরামর্শক সেবা ও যানবাহন বাদ দেয়া হয়। এছাড়া, বিবেচ্য প্রকল্পের অন্যান্য অঞ্জের পরিমাণ ও ব্যয় হ্রাস/বৃদ্ধি পূর্বক মোট ৬৮.১৯ কোটি টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে প্রকল্পটির পিপি সংশোধনপূর্বক অনুমোদনের জন্য পরিকল্পনা কমিশনে প্রেরণ করা হয়। সংশোধিত প্রকল্পের উপর ২৭/১২/২০০৬ তারিখে পিইসি সভা অনুষ্ঠিত হয়। উক্ত সভার সিদ্ধান্ত অনুযায়ী গঠিত কমিটি কর্তৃক প্রকল্পটির ব্যয় যুক্তিযুক্তকরণের নিমিত্ত গত ২১/০১/২০০৭ তারিখে আলোচনা সভা অনুষ্ঠিত হয়। উক্ত সভার সুপারিশের ভিত্তিতে সড়ক পরিবহন ও সেতু মন্ত্রণালয় মোট ৫১.৩৪ কোটি টাকা ব্যয়ে প্রকল্পের পিপি সংশোধন পূর্বক অনুমোদনের জন্য পরিকল্পনা কমিশনে প্রেরণ করে। প্রকল্পটি গত ২৮/০৮/২০০৭ তারিখে অনুষ্ঠিত একনেক সভায় উপস্থাপন করা হলে প্রকল্পটি অনুমোদন না করে উক্ত সভায় এ মর্মে সিদ্ধান্ত গৃহীত হয় যে, “প্রকল্পের অধীনে জিওবি খাতে মূল অনুমোদিত প্রকল্পের সংস্থানের অতিরিক্ত অর্থ ব্যয়ের বিষয়টি আইএমইডি'র সচিব এর নেতৃত্বে ভৌত অবকাঠামো বিভাগের বিভাগ প্রধান, সড়ক পরিবহন ও সেতু

মন্ত্রণালয়ের একজন যুগ্ম-সচিব এবং অর্থ বিভাগের একজন যুগ্ম-সচিব সমন্বয়ে গঠিত কমিটি'র মাধ্যমে তদন্ত করে আগামী এক মাসের মধ্যে একটি প্রতিবেদন একনেক এ পেশ করতে হবে”। একনেক সভায় গৃহীত সিদ্ধান্ত অনুযায়ী আইএমইডি'র সচিব এর নেতৃত্বে পরবর্তীতে একটি কমিটি গঠন করা হয়। উক্ত কমিটি প্রতিবেদন গত ২৪/১১/২০০৮ তারিখে একনেক সভায় উপস্থাপন করা হলে এ মর্মে সিদ্ধান্ত গৃহীত হয় যে, আইএমইডি কর্তৃক প্রণীত সুপারিশের ভিত্তিতে দায়ী কর্মকর্তাগণকে চিহ্নিত করে বিভাগীয় ব্যবস্থা গ্রহণ করতঃ সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ এবং পরিকল্পনা বিভাগ পৃথক পৃথকভাবে আগামী ১৫ কার্যদিবসের মধ্যে একনেক-কে অবহিত করবে”। এ প্রেক্ষিতে গত ০৯/০৯/২০০৯ ইং তারিখে সড়ক পরিবহন ও সেতু মন্ত্রণালয় থেকে সচিব, পরিকল্পনা বিভাগকে ডিও পত্র প্রেরণ করা হয়। উক্ত পত্রে উল্লেখ করা হয় যে, প্রকল্পের ভুল নাম ও অর্থায়নের উৎসের পরিবর্তনের অনিয়মের ধারাবাহিকতায় পরবর্তী কার্যক্রমগুলো সংঘটিত হয়েছে। উক্ত পত্র প্রাপ্তির পর পরিকল্পনা বিভাগ থেকে এবিষয়ে কি ব্যবস্থা গ্রহণ করা হয়েছে তা এখনও জানা যায়নি। এমতাবস্থায়, প্রস্তাবিত প্রকল্পটির সংশোধিত ডিপিপি প্রণয়ন পূর্বক অনুমোদনের জন্য গত ২৬/১০/২০০৯ তারিখে পরিকল্পনা কমিশনে দাখিল করা। প্রস্তাবিত প্রকল্পের মোট প্রাক্কলিত ব্যয় ৫৭.৫৬ কোটি টাকা এবং বাস্তবায়নকাল ০১/০৭/২০০৯ থেকে ৩০/১২/২০১২ পর্যন্ত। প্রস্তাবিত সংশোধিত প্রকল্পের প্রাক্কলিত ব্যয় মূল অনুমোদিত প্রকল্প ব্যয়ের তুলনায় (৯৮.২০-৫৭.৫৬) = ৪০.৬৪ কোটি টাকা (৪১.৩৮% কম) হ্রাস পেয়েছে। এমতাবস্থায় প্রকল্পটি পিইসি সুপারিশ করলেও প্রকল্পটি অনুমোদন হয়নি।

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

(লক্ষ টাকায়)

অর্থ বছর	ডিপিপি অনুযায়ী লক্ষ্যমাত্রা	সংশোধিত এডিপি বরাদ্দ	অবমুক্ত	ব্যয়
২০০১-২০০২	৩৫.০০	৩৫.০০	৩৫.০০	৩৫.০০
২০০২-২০০৩	৬৫.০০	৬৫.০০	৬৫.০০	৬৫.০০
২০০৩-২০০৪	৩০০.০০	৩০০.০০	৩০০.০০	৩০০.০০
২০০৪-২০০৫	৬০০.০০	৬০০.০০	৬০০.০০	৬০০.০০
২০০৫-২০০৬	১৪০০.০০	১৪০০.০০	১৪০০.০০	১৪০০.০০
২০০৬-২০০৭	৭১৭.৯৭	৭১৭.৯৭	৭১৮.০০	৭১৭.৯৭
মোটঃ	৩১১৭.৯৭	৩১১৭.৯৭	৩১১৮.০০	৩১১৭.৯৭

৭.৪ **Financing Arrangement :**

a) Foreign Financing:

(In lakh taka)

Source (S)	Currency as per Agreement (BDT)	Amount in Euro (Million)	Nature (Loan/Grant/supplier's/credit)	Date of Agreement	Date of effective	Date of Closing	
						Original	Revised
1	2	3	4	5	6	7	8
Not Applicable							

b) GOB

(In lakh Taka)

Total amount	Loan	Grant	Cash Foreign Exchange
1	2	3	4
5133.80	Nil	Nil	Nil

৭.৫ প্রকল্পের আওতায় বাস্তবায়িত রাস্তার নাম, দৈঘ্য ও ব্যয়ের হিসাবঃ খাগড়াছড়ি রাজামাটি জেলার অবস্থিত খাগড়াছড়ি-রাজামাটি সড়ক পুনর্বাসন প্রকল্পের অধীনে ৪১.৭৫ কিঃমিঃ সড়ক ৩১১৭.৯৭ লক্ষ টাকা ব্যয়ে নির্মাণ করা হয়।

৭.৫ বাস্তবায়ন অগ্রগতিঃ এ প্রকল্পের আওতায় ৮০ লক্ষ ঘনমিটার মাটির কাজ, ২.৬০ লক্ষ ঘনমিটার সড়ক প্রশস্তকরণের কাজ, ১৩.০০ কিঃমিঃ নতুন সড়ক নির্মাণ, ৪৫.৬৬ কিঃমিঃ সড়ক পুন নির্মাণ ও প্রশস্তকরণ, আরসিসি বক্স কালভার্ট নির্মাণ, ১১টি উইং ওয়াল নির্মাণ, ১০টি পাইপ কালভার্ট নির্মাণ, আরসিসি/ব্রীক মেসনারি ওয়াল নির্মাণ কাজ করা হয়েছে মর্মে পিসিআর এ উল্লেখ করা হয়েছে।

৭. প্রকল্পের ব্যবস্থাপনা ও প্রকল্প পরিচালক সম্পর্কিতঃ

ক্রঃনং	কর্মকর্তার নাম, পদবী	পূর্ণকালীন/ খন্ডকালীন	কতটি প্রকল্পের দায়িত্ব পালন করেন	মেয়াদকাল
১	২	৩	৪	৫
১।	জনাব মোঃ আদম আলী গাজী অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী	পূর্ণকালীন	একটি	২০/০৫/২০০২-২০/০৪/২০০৪
২।	জনাব ইদ্রিস মিয়া অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী	খন্ডকালীন	”	২০/০৪/২০০৪-০৬/১২/২০০৪
৩।	জনাব আনোয়ার আহম্মেদ অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী	খন্ডকালীন	”	০৬/১২/২০০৪-৩১/০৭/২০০৫
৪।	জনাব এস. এম সাইফুদ্দিন খালিদ অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী	খন্ডকালীন	”	৩১/০৭/২০০৫-১০/০৮/২০০৫
৫।	জনাব আনোয়ার আহম্মেদ অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী	খন্ডকালীন	”	১০/০৮/২০০৫-১৫/১১/২০০৫
৬।	জনাব এস. এম সাইফুদ্দিন খালিদ অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী	খন্ডকালীন	”	১৫/১১/২০০৫-১৫/১২/২০০৫
৭।	জনাব মোঃ নিহার মিয়া অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী	পূর্ণকালীন	”	১৫/১২/২০০৪-১২/০৫/২০০৮
৮।	জনাব মোঃ হারুন-উর- রশিদ অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী	খন্ডকালীন	”	১২/০৫/২০০৮-২২/০৫/২০০৮
৯।	জনাব মোঃ আবদুস সালাম অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী	খন্ডকালীন	”	২২/০৫/২০০৮-০৭/১২/২০০৮
১০।	জনাব মোঃ আফতাবুজ্জামান অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী	খন্ডকালীন	”	০৭/০১/২০০৯-২৭/০৩/২০০৯
১১।	জনাব মোঃ আবদুর সবুর অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী	খন্ডকালীন	”	০৬/০৪/২০০৯-২৫/০৫/২০০৯
১২।	জনাব সাইদ আহম্মেদ অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী	খন্ডকালীন	”	২৭/০৫/২০০৯-১৮/০২/২০১০
১৩।	জনাব মোঃ গোলাম কিবরিয়া অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী	খন্ডকালীন	”	১৮/০২/২০১০-০২/০৩/২০১০
১৪।	জনাব মহিউদ্দিন আহম্মেদ অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী	খন্ডকালীন	”	০২/০৩/২০১০-২৯/০৬/২০১০

ক্রঃনং	কর্মকর্তার নাম, পদবী	পূর্ণকালীন/ খন্ডকালীন	কতটি প্রকল্পের দায়িত্ব পালন করেন	মেয়াদকাল
১৫।	জনাব মোঃ জাফর উল্লাহ অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী	খন্ডকালীন	”	২৯/০৬/২০১০-১১/০৮/২০১০
১৬।	জনাব মোঃ আব্দুল কুদ্দুস-২ অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী	খন্ডকালীন	”	১১/০৮/২০১০-২১/১০/২০১০
১৭।	জনাব মফিজুল ইসলাম অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী	খন্ডকালীন	”	২১/১০/২০১০-২৪/১১/২০১০

৮। প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জনঃ

পরিকল্পিত	অর্জন
খাগড়াছড়ি এবং রাজামাটি জেলাকে সংযুক্ত করার জন্য এই প্রকল্পটি গ্রহন করা হয়।	প্রকল্পটি বাস্তবায়নের মাধ্যমে দুইটি জেলা সদর সংযুক্ত হয়েছে। তবে প্রকল্প সমাপ্তির পর পরই রাজশ্ব তহবিলের আওতায় সড়কের মেরামত ও রক্ষণাবেক্ষণের কাজ শুরু করায় প্রকল্পের অর্জন যথাযথ ভাবে যাচাই করা সম্ভব হয়নি।

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

১০। প্রকল্প বাস্তবায়ন সমস্যাঃ

১০.১। অর্থায়নে অনিয়মঃ অনুমোদিত প্রকল্প ছক (ডিপিপি) অনুযায়ী ৯৮.২০ কোটি টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ের মধ্যে জিওবি উৎসে ৮.২৩ কোটি টাকা ও ডানিডার প্রকল্প সাহায্য হতে ৮৯.৯৭ কোটি টাকা। এর মধ্যে সিডি ভ্যাট ও ভূমি অধিগ্রহণ এর জন্য ৮.২৩ কোটি টাকা নির্ধারিত ছিল। কিন্তু এ খাতে অর্থ ব্যয় না করে প্রকল্পের বিপরীতে এডিপি-তে জিওবি উৎস হতে ২০০৬-০৭ অর্থ বছর পর্যন্ত ৩১১৮.০০ লক্ষ টাকা বরাদ্দ প্রদান করা হয়েছে। এর মধ্যে ২০০৩-০৪ অর্থ বছর পর্যন্ত জিওবি উৎস হতে ৪.০০ কোটি টাকা বরাদ্দ প্রদান করা হয়েছিল এবং ২০০৪-২০০৫ অর্থ বছরে অনুমোদিত পিপি'র সংস্থান বহির্ভূত ৫.০০ কোটি টাকা বরাদ্দ প্রদান করা হয়। ২০০৬-২০০৭ অর্থ বছর পর্যন্ত অর্থাৎ ডিপিপি বহির্ভূত (৩১১৮.০০-৮২৩.০০) ২৩৯৫.০০ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে। প্রকল্পটি সংশোধনের জন্য ২৮/০৮/২০০৭ তারিখে একনেক সভায় উপস্থাপন করা হলে প্রকল্পটি অনুমোদন না করে উক্ত সভায় এ মর্মে সিদ্ধান্ত গৃহীত হয় যে, “প্রকল্পের অধীনে জিওবি খাতে মূল অনুমোদিত প্রকল্পের সংস্থানের অতিরিক্ত অর্থ ব্যয়ের বিষয়টি আইএমইডি'র সচিব এর নেতৃত্বে ভৌত অবকাঠামো বিভাগের বিভাগ প্রধান, সড়ক পরিবহন ও সেতু মন্ত্রণালয়ের একজন যুগ্ম-সচিব এবং অর্থ বিভাগের একজন যুগ্ম-সচিব সমন্বয়ে গঠিত কমিটি'র মাধ্যমে তদন্ত করে আগামী এক মাসের মধ্যে একটি প্রতিবেদন একনেক এ পেশ করতে হবে”। এই সিদ্ধান্তের প্রেক্ষিতে আইএমইডি'র সচিবের নেতৃত্বে গঠিত কমিটি যে প্রতিবেদন দেয় তাতে নিম্নরূপ অনিয়মের বিষয়গুলি উপস্থাপিত হয়েছে।

(ক) এডিপি-তে প্রকল্পের নাম এবং অর্থায়নের উৎস সঠিকভাবে অন্তর্ভুক্ত না করাঃ ২০০৩-০৪ অর্থ বছরের বার্ষিক উন্নয়ন কর্মসূচি প্রণয়নকালে উপযুক্ত কর্তৃপক্ষের অনুমোদন না নিয়ে পরিকল্পনা কমিশনের কার্যক্রম বিভাগ নিজস্ব উদ্যোগেই প্রকল্পের নাম ও অর্থায়নের উৎস পরিবর্তন করে। বার্ষিক উন্নয়ন কর্মসূচীর ২০০১-২০০২ অর্থ বছরে প্রকল্পটির নাম ছিল “খাগড়াছড়ি- রাজামাটি- বান্দরবন সড়ক উন্নয়ন” এবং অর্থায়নের উৎস ছিল জিওবি ও ডানিডা। কিন্তু কোন প্রশাসনিক আদেশ ছাড়াই ২০০৩-২০০৪ অর্থবছরে প্রকল্পের নামকরণ করা হয় “খাগড়াছড়ি-রাজামাটি- বান্দরবন সড়ক উন্নয়ন (খাগড়াছড়ি-মহালছড়ি-ঘাগড়া অংশ, সড়ক ও জনপথ)” এবং অর্থায়নের উৎস শুধুমাত্র জিওবি। এ জন্য পরিকল্পনা কমিশনের কার্যক্রম বিভাগের তৎকালীন সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তাদের দায়ী করা হয়। পরবর্তীতে এর ধারাবাহিকতায় অনিয়ম সংগঠিত হয়েছে।

(খ) নির্মাণ/পূর্ত কাজে পিপি বহির্ভূত অর্থ ব্যয়ঃ অনুমোদিত প্রকল্প ছকে সকল নির্মাণ ও পূর্ত কাজ ডানিডার প্রকল্প সাহায্য হতে এবং শুধুমাত্র ভূমি অধিগ্রহণ ও সিডি/ভ্যাট খাতে জিওবি উৎসে ব্যয় করার জন্য নির্দিষ্ট থাকলেও জিওবি উৎসের অর্থ পিপি'র সংস্থান অনুযায়ী ব্যয় না করে নির্মাণ খাতে ব্যয় করার মাধ্যমে ২০০১-০২ অর্থ বছরেই প্রকল্প কর্তৃপক্ষ কাজে অনিয়মের সূচনা করে। এ জন্য সওজ অধিদপ্তরের প্রকল্প সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তারাই দায়ী। তবে ২০০২-০৩ হতে ২০০৫-০৬ পর্যন্ত যোগাযোগ মন্ত্রণালয়ে অর্থ ছাড়ের সময় পিপি'র সাথে যাচাই না করেই ব্যয় বরাদ্দ বিভাজন ও অর্থ ছাড়ের আদেশ জারী করে যা সংগত হয়নি। ২০০১-২০০২ হতে ২০০৫-২০০৬ অর্থ বছর পর্যন্ত জিওবি উৎসের ২৪.০০ কোটি টাকা অনুমোদিত পিপি বহির্ভূতভাবে নির্মাণ ও পূর্ত খাতে ব্যয় করার মাধ্যমে আর্থিক ও পরিকল্পনা শৃঙ্খলা পরিপন্থী কাজের জন্য সওজ অধিদপ্তরের প্রকল্প পরিচালক ও যোগাযোগ মন্ত্রণালয়ের প্রকল্পের অর্থ বরাদ্দ বিভাজন ও অর্থ ছাড়ের সাথে সংশ্লিষ্ট উন্নয়ন অনুবিভাগের কর্মকর্তাদের দায়ী করা হয়। তা ছাড়া ৪র্থ কিস্তির অর্থ

ছাড়ের সম্মতি প্রদানের সাথে সংশ্লিষ্ট ভৌত অবকাঠামো বিভাগও ক্ষনিকাংশে এ জন্য দায়ী করা হয়। কিন্তু তৎকালীন যোগাযোগ মন্ত্রণালয়ের সচিব মহোদয় উপ আনুষ্ঠানিক পত্রে যোগাযোগ মন্ত্রণালয় এ বিষয়ে দায়ী নয় বলে দাবী করে ও এ বিষয়ে ব্যবস্থা গ্রহণের জন্য পরিকল্পনা বিভাগকে অনুরোধ করে।

(গ) **প্রকল্পের ব্যয়ের হিসাব সঠিকভাবে উল্লেখ না করে বিভাজন আদেশ জারী এবং অর্থ অবমুক্তকরণঃ** ২০০২-০৩ অর্থ বছর হতে প্রকল্প কর্তৃপক্ষ অসত্য তথ্য সরবরাহ করে মন্ত্রণালয়ের নিকট অর্থ ছাড়ের প্রস্তাব পাঠায়, যা অনিয়মকে দীর্ঘায়িত করে। প্রকৃত খরচের বিবরণীতে অর্থায়নের উৎস অসত্যভাবে প্রদর্শনপূর্বক অর্থ-অবমুক্তির প্রস্তাব প্রেরণের জন্য প্রকল্প সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তাদের দায়ী করা হয়।

(ঘ) **সংশোধিত এডিপি প্রস্তাব প্রেরণ এবং প্রস্তাব পরীক্ষাকালে ভুল সংশোধন না করাঃ** ২০০৩-০৪ অর্থ বছরে সংশোধিত বার্ষিক উন্নয়ন কর্মসূচি প্রণয়নকালে প্রকল্পের নাম ও অর্থায়নের উৎস পরিবর্তন সংক্রান্ত অনিয়মটি সংশোধনের উদ্যোগ নেয়া উচিত ছিল। প্রকল্পের নাম ও অর্থায়নের উৎস পরিবর্তিত হয়ে যাওয়া সত্ত্বেও প্রকল্প সংশোধনে অস্বাভাবিক বিলম্ব করার জন্য সওজ অধিদপ্তরের প্রকল্প সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তাদের পাশাপাশি সড়ক পরিবহন ও সেতু মন্ত্রণালয়ের পরিকল্পনা অনুবিভাগ এবং ভৌত অবকাঠামো বিভাগের সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তাদের দায়ী করা যায়।

১০.২। **প্রকল্প সংশোধনে বিলম্বঃ** প্রকল্পের অর্থায়নের উৎস পরিবর্তনের প্রয়োজন হওয়ায় ২০০১-০২ অর্থ বছরেই প্রকল্পটি সংশোধনের উদ্যোগ নেয়া প্রয়োজন ছিল। তদুপরি ২০০৩-০৪ অর্থ বছরে প্রকল্পের নাম ও অর্থায়নের উৎস পরিবর্তিত হওয়া সত্ত্বেও ২০০৫-০৬ অর্থ বছর পর্যন্ত প্রকল্প সংশোধনের কোন উদ্যোগ সওজ অধিদপ্তর না সড়ক পরিবহন ও সেতু মন্ত্রণালয় নেয়নি। এ জন্য প্রকল্প পরিচালকের পাশাপাশি সড়ক পরিবহন ও সেতু মন্ত্রণালয়কে দায়ী করা যায়।

১০.৩। **একনেকে গৃহীত সিদ্ধান্ত এ বিভাগকে অবহিত না করাঃ** জাতীয় অর্থনৈতিক কার্য নির্বাহী কমিটির ২৮/০৮/২০০০ তারিখের সভায় প্রকল্পের অনিয়মের বিষয়ে তদন্তপূর্বক প্রতিবেদন দাখিল করার জন্য এ বিভাগ কে নির্দেশনা প্রদান করলে এ বিভাগ কর্তৃক দত্ত করে একনেকে প্রতিবেদন উপস্থাপন করা হয়। গত ২৪/১১/২০০৮ তারিখের একনেক সভায় এ মর্মে নির্দেশনা প্রদান করেন যে, “আলোচনা অনুযায়ী আলোচ্য বিষয়ে আইএমইডি কর্তৃক প্রণীত সুপারিশের ভিত্তিতে দায়ী কর্মকর্তাগণকে চিহ্নিত করে বিভাগীয় ব্যবস্থা গ্রহণ করতঃ সড়ক ও রেলপথ বিভাগ এবং পরিকল্পনা বিভাগ পৃথক পৃথকভাবে আগামী ১৫ কার্যদিবসের মধ্যে একনেক-কে অবহিত করবে।” কিন্তু প্রকল্প সমাপ্ত প্রতিবেদনে এ মর্মে কোন মন্তব্য বা ব্যবস্থা গ্রহণের বিষয়ে আলোকপাত করা হয়নি।

১০.৪। **অডিট প্রতিবেদনঃ** সমাপ্ত মূল্যায়ন প্রতিবেদনে উল্লেখ করা হয়েছে যে, অভ্যন্তরীণ নিরীক্ষা কাজ বিভাগীয় ভাবে সম্পাদন করা হয়েছে। কিন্তু এ বিষয়ে কোন আপত্তি উপস্থাপিত হয়েছে কিনা তা প্রতিবেদনে উল্লেখ করা হয়নি। অর্থায়নের ক্ষেত্রে গুরুতর আর্থিক অনিয়ম হয়ে থাকলেও সে বিষয়ে কোন অনুচ্ছেদ পিসিআর এ উল্লেখ করা হয়নি।

১০.৫। **প্রকল্পের কাজের গুনগতমানঃ** প্রকল্পটি গত ০৬/১২/২০১৪ থেকে ০৭/১২/২০১৪ তারিখে পরিদর্শন করা হয়। এ সময় খাগড়াছড়ি জেলা ও রাজামাটি জেলার সড়কংশ পরিদর্শন করা হয়। এ প্রকল্পের অধীন গুরুত্বপূর্ণ পূর্ত কাজের মধ্যে মাটির কাজ, নতুন নির্মাণ (রিসেকশনিং), প্রশস্তকরণ ও রক্ষাপ্রদ কাজ পরিদর্শন করা হয়। প্রকল্পের কাজ দীর্ঘ দিন পূর্বেই সমাপ্ত হওয়ায় নতুন নির্মাণ (রিসেকশনিং) যথাযথভাবে সনাক্ত করা যায়নি। সড়ক প্রশস্তকরণের ক্ষেত্রে খাগড়াছড়ি অংশে বেইজ টাইপ-১ ও ২ ব্যবহার করা হয়েছে এবং রাজামাটি অংশে HBB এবং বেইজ টাইপ-১ এর মাধ্যমে করা হয়েছে। যে ব্রীক মেশনারী ওয়ার্ক টো-ওয়ালগুলি দেখা যায় তা অনেক স্থানেই ভেঙ্গে গেছে এবং উইং ওয়াল গুলিও ভেঙ্গে যাচ্ছে। প্রকল্পের ভৌত কাজ ২০০৭-০৮ সালে শেষ হয় এবং দীর্ঘ বিলম্বের ফলে এ ধরনের ত্রুটি বিদ্যুতিগুলি দেখা যাচ্ছে মর্মে জানানো হয়। রাজামাটি অংশে সড়কের পিএমপি’র আওতায় সড়ক মেরামতের কাজ চলমান আছে। প্রকল্পটিতে আর্থিক বরাদ্দ ২০০৬-২০০৭ অর্থ বছরের পর বন্ধ হতে থাকলেও প্রকল্পটিকে ২০০৯ অর্থবছরে সমাপ্ত দেখানো হয়েছে এবং আনুষ্ঠানিক ভাবে ২০০১২-১৩ অর্থ বছরে পিসিআর প্রেরণ করা হয়েছে। দীর্ঘদিন পূর্বে প্রকল্পের পূর্ত কাজ সমাপ্ত হলেও তা এ বিভাগকে অবহিত করা হয়নি।

১০.৬। **PCR প্রেরণে অস্বাভাবিক বিলম্বঃ** প্রকল্পটি গত ১০/০৭/২০০১ তারিখে একনেক কর্তৃক অনুমোদিত হয় এবং প্রকল্পের মেয়াদকাল ছিল ৩০/০৬/২০০৫ পর্যন্ত। কিন্তু সংশোধন ব্যতীত প্রকল্পটি ৩০/০৬/২০০৯ পর্যন্ত চলমান ছিল মর্মে পিসিআর-এ উল্লেখ আছে। সে অনুযায়ী ২০০৯-১০ অর্থ বছরের পিসিআর প্রেরণের জন্য নির্ধারিত ছিল। কিন্তু প্রকল্পটির পিসিআর গত ২৬/০৬/২০১৪ তারিখে প্রেরণ করা হয়েছে। দীর্ঘদিন বিলম্বের কারণও পিসিআর এ উল্লেখ করা হয়নি।

১১। সুপারিশঃ

১১.১। প্রকল্পের অর্থায়নে অনিয়ম, অর্থের উৎস পরিবর্তন, যথাযথ কর্তৃপক্ষের অনুমোদন ব্যতীত এডিপিতে প্রকল্পের নাম পরিবর্তন এবং ডিপিপি’র খাত পরিবর্তন করে পূর্ত কাজে অর্থ ব্যয়ের বিষয়ে একনেক সভার ২৪/১১/২০০৮ তারিখের সিদ্ধান্ত বাস্তবায়ন অগ্রগতি মন্ত্রণালয় আইএমইডিকে অবহিত করবে (অনুঃ ১০.১ (ক), (খ) (গ) ও ১০.৩);

- ১১.২। পরিদর্শনকালে প্রকল্পের আওতায় নির্মিত ব্রীক মেসনারী ওয়ার্ক, টো-ওয়াল এবং উইং ওয়াল ভেঞ্জে যেতে দেখা গেছে। মন্ত্রণালয় বিষয়টি খতিয়ে দেখবে এবং এগুলো মেরামত/সংস্কারের প্রয়োজনীয় উদ্যোগ গ্রহণ করবে (অনুঃ ১০.৫);
- ১১.৩। PCR প্রেরণে অস্বাভাবিক বিলম্বের বিষয়টি গ্রহণযোগ্য নয়। মন্ত্রণালয় বিষয়টি খতিয়ে দেখবে এবং ভবিষ্যতে নির্ধারিত সময়ে PCR প্রেরণের বিষয়টি নিশ্চিত করবে (অনুঃ ১০.৬);
- ১১.৪। সমাপ্ত প্রকল্পটির External Audit প্রতিবেদনে কোন আপত্তি ছিল কিনা এবং তা নিষ্পত্তি হয়েছে কিনা এ বিষয়ে মন্ত্রণালয় আইএমইডি-কে অবহিত করবে (অনুঃ ১০.৪); এবং
- ১১.৫। অনুচ্ছেদ ১১.১ হতে ১১.৪ বিষয়ে গৃহীত ব্যবস্থা মন্ত্রণালয় আইএমইডিকে আগামী ২ (দুই) মাসের মধ্যে অবহিত করবে।

“বাংলাদেশ-মায়ানমার সরাসরি সংযোগ সড়ক নির্মাণের লক্ষে স্ট্যাডি ও ডিজাইন” শীর্ষক প্রকল্পের মূল্যায়ন প্রতিবেদন।
(সমাপ্তঃ জুন, ২০১৩)

- ০১। প্রকল্পের অবস্থানঃ কক্সবাজার জেলার রুমা থেকে গুনদুম ২কিঃমিঃ এবং মায়ানমারের তম্বু থেকে বালিবাজার পর্যন্ত ২৩ কিঃমিঃ সড়ক নির্মাণ।
- ০২। বাস্তবায়নকারী সংস্থাঃ সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর।
- ০৩। প্রশাসনিক মন্ত্রণালয়ঃ যোগাযোগ মন্ত্রণালয়।

০৪। প্রকল্পের বাস্তবায়ন সময় ও ব্যয়ঃ

(লক্ষ টাকায়)

প্রাক্কলিত ব্যয় (প্রঃ সাঃ)		প্রকৃত ব্যয় (প্রঃ সাঃ)	পরিকল্পিত বাস্তবায়নকাল		প্রকৃত বাস্তবায়নকাল	অতিক্রান্ত ব্যয় (মূল প্রাক্কলিত ব্যয়ের %)	অতিক্রান্ত সময় (মূল বাস্তবায়নকালের (%)
মূল	সর্বশেষ সংশোধিত		মূল	সর্বশেষ সংশোধিত			
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮
৪৯৭.৮৬	৪৯৭.৮৬	-	এপ্রিল ২০০৮ হতে সেপ্টেম্বর	এপ্রিল ২০০৮ হতে ডিসেম্বর ২০১১	এপ্রিল ২০০৮ হতে ডিসেম্বর ২০১১		২৭ মাস ৪৫০%

০৫। প্রকল্পের অঙ্গভিত্তিক বাস্তবায়ন (পিসিআর এর ভিত্তিতে):

(লক্ষ টাকায়)

ক্রমিক নং	অঙ্গের নাম	একক	সর্বশেষ সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী লক্ষ্যমাত্রা		প্রকৃত বাস্তবায়ন	
			বাস্তব	আর্থিক	বাস্তব (%)	আর্থিক (%)
১	২	৩	৪	৫	৬	৭
A.	Staff Remuneration					
	a. Key Staff (National)	MM	113.80			
	b. Key Staff (International)	MM	80.00			
	c. Technical Support Staff	MM	9.90			
	Sub-total (A)		203.70			
B.	Out of Pocket Expenses					
	I. Rent for Office Space including, electricity, gas, etc.	MM	600			
	II. Rental of Vehicle	VM	24.50			
	III. Purchase of Office equipment, furniture & consumables	LS	26.00			
	IV. International Travel	Ticket	3.40			
	V. Telecommunication	LS	4.00			
	VI. Accommodation for International Consultant	Month	1.20			
	VII. Per diem for International Consultant (Travel/Daily Allowance for	LS	3.60			

ক্রমিক নং	অঞ্জের নাম	একক	সর্বশেষ সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী লক্ষ্যমাত্রা		প্রকৃত বাস্তবায়ন	
			বাস্তব	আর্থিক	বাস্তব (%)	আর্থিক (%)
১	২	৩	৪	৫	৬	৭
	visit/inspection of work site).					
	VIII. Per diem for National Consultant (Travel/Daily Allowance for visit/inspection of work site).	LS	18.00			
	IX. Other Support Staff (Cleaner, Securities etc)	LS	6.00			
	X. Printing and Production	LS	5.00			
	Sub-total (B)		97.70			
C.	Other Expenses					
	I. All sorts of investigation and survey including topographic survey, soil investigation etc.	Km	75.00			
	II. Cost for travelling Myanmar worksite by taskforce/Inspection team	LS	10.20			
	III. Cost for consultancy proposal evaluation	LS	1.00			
	IV. Vat/IT		65.00			
	Sub-total (C)		151.20			
	(A+B+C)		452.60			
	Contingency		45.26			
	Grand Total		497.86			

০৬। কাজ অসম্পূর্ণ থাকলে তার কারণঃ প্রকল্পটি বাস্তবায়িত না হওয়ায় অনুমোদিত অর্থ ব্যয় হয় নাই।

০৭। সাধারণ পর্যবেক্ষণঃ

৭.১ পটভূমি ও উদ্দেশ্যঃ বাংলাদেশ ও মায়ানমারের মধ্যে সরাসরি সড়ক যোগাযোগ স্থাপনের লক্ষে ১ম পর্যায়ে ২৫ কি.মি. (বাংলাদেশ অংশ-২ কি.মি. এবং মায়ানমার অংশ-২৩ কি.মি.) সড়ক নির্মাণের লক্ষে Environmental Study, SPARSO এর মাধ্যমে Satellite Imagery Survey, Techno-Economic Feasibility, Financial Feasibility, Detailed Survey and Design পরিচালনার উদ্দেশ্যে সমীক্ষা প্রকল্পটি গ্রহণ করা হয়। বাংলাদেশ ও মায়ানমারের মধ্যে সড়ক যোগাযোগ স্থাপনের লক্ষে ০৪.০৪.২০০৪ তারিখে একটি MOU স্বাক্ষরিত হয়েছে। MOU অনুযায়ী ইতোমধ্যে উভয় দেশ কর্তৃক একটি করে Technical Task Force এবং Financial Task Force গঠন করা হয়। উভয় দেশের Technical Task Force কর্তৃক নির্ধারিত এলাইনমেন্ট অনুযায়ী মায়ানমারের জাতীয় মহাসড়কের সাথে সংযোগ সাধনের জন্য ১৩০ কি.মি. দীর্ঘ সড়ক নির্মাণ পরিকল্পনা গ্রহণ করা হয়। সড়কটি বাংলাদেশের কক্সবাজার জেলার গুনদুম থেকে শুরু হয়ে মায়ানমারের রাখাইন প্রদেশের তন্ডু ও বলিবাজার হয়ে চত্র নামক স্থানে মায়ানমারের জাতীয় মহাসড়কের সাথে সংযোগ সাধন করবে। পরবর্তীতে ২৭.০৭.২০০৭ তারিখে বাংলাদেশ ও মায়ানমারের মধ্যে সড়ক যোগাযোগ স্থাপনের লক্ষে একটি চুক্তি স্বাক্ষরিত হয়। উক্ত চুক্তি অনুযায়ী বাংলাদেশ সরকারের অর্থায়নে প্রথম পর্যায়ে মায়ানমার অংশে ২৩ কি.মি. এবং বাংলাদেশ অংশে ২ কি.মি. সড়ক নির্মাণ/উন্নয়ন করা হবে। এ লক্ষে যোগাযোগ মন্ত্রণালয় ১৯৫৮৪.৫৯ লক্ষ টাকা প্রাক্কলিত ব্যয় সম্ভবিত

একটি বিনিয়োগ প্রকল্প প্রস্তাব করে। প্রস্তাবিত বিনিয়োগ প্রকল্পের বিভিন্ন অঙ্গের পরিমাণ ও ব্যয় প্রাক্কলন বাস্তবসম্মত করার লক্ষ্যে এ সমীক্ষা প্রকল্পটি গ্রহণ করা হয়।

- ৭.২ **প্রকল্পের অনুমোদনঃ** সমীক্ষা প্রকল্পটি ১৬/০৩/২০০৮ তারিখে অর্থ ও পরিকল্পনা উপদেষ্টা কর্তৃক মোট ৪৯৭.৮৫ লক্ষ টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে এপ্রিল, ২০০৮ হতে সেপ্টেম্বর ২০০৮ মেয়াদে বাস্তবায়নের লক্ষ্যে অনুমোদিত হয়। পরবর্তীতে যোগাযোগ মন্ত্রণালয় হতে ২৩/১১/২০০৯ তারিখে প্রকল্পটি অনুমোদনের প্রশাসনিক আদেশ জারী করা হয়। মূল অনুমোদন মোতাবেক নির্ধারিত মেয়াদে সম্পন্ন করতে না পারায় যথাযথ কর্তৃপক্ষ কর্তৃক প্রকল্পটির ব্যয় বৃদ্ধি ব্যতিরেকে মেয়াদকাল ডিসেম্বর, ২০১১ পর্যন্ত বৃদ্ধি করা হয়।

- ৭.৩ **বহুর 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
২০০৭-২০০৮	৪৯৭.৮৬	২০.০০	-	-
২০০৮-২০০৯		১.০০	-	-
২০০৯-২০১০	-	১.০০	-	-
২০১০-২০১১	-	১.০০	-	-
২০১১-২০১২	-	১.০০	-	-
২০১২-২০১৩	-	১.০০	-	-
মোটঃ	৪৯৭.৮৬	২৫.০০	-	-

- ৭.৪ **Financing Arrangement**

a) Foreign Financing:

(In lakh taka)

Source (S)	Currency as per Agreement (BDT)	Amount in Euro (Million)	Nature (Loan/Grant/supplier's/credit)	Date of Agreement	Date of effective	Date of Closing	
						Original	Revised
1	2	3	4	5	6	7	8
Not Applicable							

b) GOB

(In lakh Taka)

Total amount	Loan	Grant	Cash Foreign Exchange
1	2	3	4
497.86		497.86	

- ৭.৫ **প্রকল্পের আওতায় বাস্তবায়িত রাস্তার নাম, দৈঘ্য ও ব্যয়ের হিসাবঃ প্রযোজ্য নয়।**

জোন/বিভাগ/জেলার নাম	সড়কের নাম	চেইনেজ	চুক্তিমূল্য	মন্তব্য

- ৭.৬ **প্রকল্পের আওতায় বাস্তবায়িত সেতু/কালভার্টের নাম, দৈঘ্য ও ব্যয়ের হিসাবঃ প্রযোজ্য নয়।**

. > **বাস্তবায়ন অগ্রগতিঃ**

- ৭.৫ **প্রকল্পের ব্যবস্থাপনা ও প্রকল্প পরিচালক সম্পর্কিতঃ**

ক্রঃনঃ	কর্মকর্তার নাম, পদবী	পূর্ণকালীন/ খন্ডকালীন	কতটি প্রকল্পের দায়িত্ব পালন করেন	মেয়াদকাল
১	২	৩	৪	৫
১।		-	-	

ক্রঃনং	কর্মকর্তার নাম, পদবী	পূর্ণকালীন/ খন্ডকালীন	কতটি প্রকল্পের দায়িত্ব পালন করেন	মেয়াদকাল
২।		-	-	
৩।		-	-	
৪।		-	-	
৫।		-	-	
৬।		-	-	
৭।		-	-	
৮।		-	-	
৯।		-	-	
১০।		-	-	
১১।		-	-	
১২।		-	-	
১৩।		-	-	

৮। **প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জনঃ**

পরিকল্পিত	অর্জন
বাংলাদেশ ও মায়ানমারের মধ্যে সরাসরি সড়ক যোগাযোগ স্থাপনের উদ্দেশ্যে বাংলাদেশের ভিতরে রামু থেকে গুনদুম ২কিঃমিঃ এবং মায়ানমারের ভিতরে তম্বু থেকে বালিবাজার পর্যন্ত ২৩ কিঃমিঃ সড়ক নির্মাণের লক্ষ্যে ১৯৫.৮৫ কোটি টাকা ব্যয়ে একটি বিনিয়োগ প্রকল্প প্রস্তাব করা হয়। উক্ত বিনিয়োগ প্রকল্পের Environmental Study, SPARSO এর মাধ্যমে Satellite Imagery Survey, Techno-Economic Feasibility, Financial Feasibility, Detailed Survey and Design পরিচালনা আলোচ্য সমীক্ষা প্রকল্পটির মূল উদ্দেশ্য।	প্রকল্পটি বাস্তবায়িত হয় নাই।

৯। **উদ্দেশ্য অর্জিত না হয়ে থাকলে তার কারণঃ** প্রকল্পটি বাস্তবায়িত হয়নি।

১০। **প্রকল্প বাস্তবায়ন সমস্যাঃ**

১০.১। বাংলাদেশ সরকার ও মায়ানমার সরকারের মধ্যে স্বাক্ষরিত MOU মোতাবেক Request For Proposal (RFP) প্রণয়নের পর মায়ানমার সরকারের সম্মতি গ্রহণের লক্ষ্যে Request For Proposal (RFP) যোগাযোগ মন্ত্রণালয়ের মাধ্যমে পররাষ্ট্র মন্ত্রণালয়ে প্রস্তাব প্রেরণ করা হয়। কিন্তু মায়ানমার সরকারের নিকট থেকে সম্মতি না পাওয়ায় প্রকল্পটি বাস্তবায়িত হয়নি।

১০.২। এ প্রকল্পের সমাপ্তি প্রতিবেদনে কোন প্রকল্প পরিচালকের তথ্যাদি নেই।

১১। **সুপারিশঃ**

১১.১। প্রকল্প সমাপ্তি প্রতিবেদনে সকল অংশ যথাযথভাবে পূরণ করতে আরো যত্নবান হতে হবে। সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর মন্ত্রণালয়/বিভাগের মাধ্যমে প্রকল্প পরিচালক সংক্রান্ত তথ্য প্রতিবেদনে উল্লেখ না করার কারণ এ বিভাগকে অবহিত করবে।

“সড়ক নেটওয়ার্ক উন্নয়ন ও রক্ষণাবেক্ষণ প্রকল্প (RNIMP-II)” শীর্ষক প্রকল্পের মূল্যায়ন প্রতিবেদন
(সমাপ্তঃ জুন, ২০১৩)

- ০১। প্রকল্পের অবস্থানঃ ময়মনসিংহ, কিশোরগঞ্জ, দিনাজপুর, পঞ্চগড়, নীলফামারী, চট্টগ্রাম, জামালপুর, নেত্রকোনা, শেরপুর, কুড়িগ্রাম, গাইবান্ধা, রংপুর, কুমিল্লা এবং চাঁদপুর।
- ০২। বাস্তবায়নকারী সংস্থাঃ সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর।
- ০৩। প্রশাসনিক মন্ত্রণালয়ঃ সড়ক পরিবহন ও সেতু মন্ত্রণালয়।
- ০৪। প্রকল্পের বাস্তবায়ন সময় ও ব্যয়ঃ

(লক্ষ টাকায়)

প্রাক্কলিত ব্যয় (প্রঃ সাঃ)		প্রকৃত ব্যয় (প্রঃ সাঃ)	পরিকল্পিত বাস্তবায়নকাল		প্রকৃত বাস্তবায়নকাল	অতিক্রান্ত ব্যয় (মূল প্রাক্কলিত ব্যয়ের %)	অতিক্রান্ত সময় (মূল বাস্তবায়নকালের (%)
মূল	সর্বশেষ সংশোধিত		মূল	সর্বশেষ সংশোধিত			
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮
১০৯২৯৩.০০	৯৮০৩৪.০০	৯৩১১৫.৪৪	জুলাই ২০০৪ হতে জুন ২০১০	জুলাই ২০০৪ হতে জুন ২০১৩	জুলাই ২০০৪ হতে জুন ২০১৩	১৪.৮০%	১৫০.০০%

০৫। প্রকল্পের অঙ্গভিত্তিক বাস্তবায়ন (পিসিআর এর ভিত্তিতে):

(লক্ষ টাকায়)

ক্রমিক নং	অঞ্জের নাম	একক	সর্বশেষ সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী লক্ষ্যমাত্রা		প্রকৃত বাস্তবায়ন	
			বাস্তব	আর্থিক	বাস্তব (%)	আর্থিক (%)
১	২	৩	৪	৫	৬	৭
	জিওবি এস্টাবলিশমেন্ট	-	-	-	-	-
১।	বেতন ও ভাতাদি	থোক	-	৩৫৫.০৫		৩৫৫.০৫
২।	অন্যান্য	থোক	-			
	ফিজিক্যাল নির্মাণ					
৩।	অফিস ভবন নির্মাণ	২	-	১২৩.৫৭		১২৩.৫৭
৪।	আবাসিক ভবন নির্মাণ	-	-	-	-	-
৫।	পরিদর্শন বাংলো নির্মাণ	১৪		১৮.৮২		১৮.৮২
	নির্মাণ কাজ					
৬।	সড়ক উন্নয়ন	১৪৫.১৮	-	৩২৬৩৫.২৫	-	৩২,৩০২.২৫
৭।	পিরিয়ডিক সড়ক রক্ষণাবেক্ষণ	৪৪৯	৪৩০	৯,৬১৩.৯০	৪৩০	৯,৬১৩.৯০
৮।	রুটিন সড়ক রক্ষণাবেক্ষণ	১০৫	১০৫	৬৩২.৮৫	১০৫	৬৩২.৮৫
৯।	সড়ক নিরাপত্তা	১৯৫	১৯৫	৯৫৪.১৬	১৯৫	৯৫৪.১৬
১০।	যানবাহন	৪৬	-	১,১৮৩.৩১	-	১,১৮৩.৩১
১১।	অফিস আসবাবপত্র ও ইকুইপমেন্টস	৯৪	-	৪০.১৪	-	৪০.১৪
১২।	ভূমি অধিগ্রহণ এবং পুনর্বাসন ও ক্ষতিপূরণ	৫৯৮.৫৪		১৯৩০৭.৫১		১৯৩০৭.৫১
১৩।	ইউটিলিটি সিস্টেম	থোক		১১০৫.০৬		১১০৫.০৬
১৪।	রেলওয়ে লেভেল ক্রসিং	৩	-	১৫০.৭৬	-	১৫০.৭৬
	পরামর্শক সেবা					
১৫।	সুপারভিশন (বৈদেশিক)	২৬২.৫৮	-	২,৬৭০.১৬	-	২,৬৭০.১৬
১৬।	সুপারভিশন (স্থানীয়)	১২৭৪.৭৫	থোক	১,৫৩৫.৮০	থোক	১,৫৩৫.৮০
১৭।	জমি পুনর্বাসন কাজে ক্ষতিপূরণ	থোক	-	২৮১.১১	-	২৮১.১১

ক্রমিক নং	অঞ্জের নাম	একক	সর্বশেষ সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী লক্ষ্যমাত্রা		প্রকৃত বাস্তবায়ন	
			বাস্তব	আর্থিক	বাস্তব (%)	আর্থিক (%)
১	২	৩	৪	৫	৬	৭
	কাজে এনজিও সেবা					
১৮।	রোড মাস্টার প্ল্যান প্রণয়ন	থোক	-	৪৫০.০০	-	৪৫০.০০
১৯।	প্রকল্প প্রণয়ন ফলো-আপ	২৯৯	-	০.০০	-	০.০০
২০।	বহিঃ অডিট	থোক	-	৯৫.০০	-	৯৫.০০
২১।	ট্যাক্স, ভ্যাট (পর্যায়ক সেবা সংক্রান্ত)	থোক	-	১১৫২.৮০	-	১১৫২.৮০
২২।	কন্টিনজেন্সি	-	-	০.০০	-	০.০০
২৩।	ফিজিক্যাল	থোক				
২৪।	প্রাইস	থোক	থোক	২১,১৪৩.১৯	থোক	২১,১৪৩.১৯
২৫।	নির্মাণকালীন সুদ	থোক	-	০.০০		০.০০
	সর্বমোটঃ			৯৩১১৫.৪৪		৯৩১১৫.৪৪

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

০৭। সাধারণ পর্যবেক্ষণ ও সরেজমিন পরিদর্শনঃ গত ১৯/১২/২০১৪ ও ২০/১২/২০১৪ তারিখে প্রকল্পের অন্তর্ভুক্ত ময়মনসিংহ, কিশোরগঞ্জ ও জামালপুর এবং ২/০১/২০১৫ এবং ০৩/০১/২০১৫ তারিখে রংপুর ও দিনাজপুর জেলার সড়কসমূহ পরিদর্শন করা হয়। পরিদর্শনকালে প্রাপ্ত তথ্য উপাত্ত ও নথি পর্যালোচনার ভিত্তিতে প্রতিবেদন প্রণয়ন করা হয়েছে।

৭.১। পটভূমি ও উদ্দেশ্যঃ এশিয়ান ডেভেলপমেন্ট ব্যাংক এর আর্থিক সহযোগিতায় তৎকালীন যোগাযোগ মন্ত্রণালয় ও মহিলা বিষয়ক মন্ত্রণালয়ের মাধ্যমে এ প্রকল্পটি প্রথম করা হয়। প্রকল্পের আওতায় যে সকল কার্যক্রম সম্পাদন করা হবে তা হ'লঃ ন্যাশনাল ট্রান্সপোর্ট পলিসি এর প্রাতিষ্ঠানিক সেক্টর পুনঃসংস্কারের মানদণ্ড বিবেচনা করার জন্য সরকারকে সহায়তা করা, আঞ্চলিক এবং ফিডার সড়কসমূহের উন্নয়নের মাধ্যমে বিপুল গ্রামীণ জনগোষ্ঠীকে কর্মসংস্থানের সুযোগসহ অন্যান্য আর্থ-সামাজিক সুযোগ প্রদান এবং সীমান্ত এলাকায় উন্নত যোগাযোগ সুবিধা প্রদান করাসহ দেশের অসম্পূর্ণ সড়ক নেটওয়ার্কসমূহ সম্পন্ন করা, পিরিয়ডিক রক্ষণাবেক্ষণের মাধ্যমে সড়ক খাতে বিনিয়োগকৃত সরকারি অর্থের যথাযথ ব্যবহার নিশ্চিত করা, সড়ক রক্ষণাবেক্ষণ কর্মকাণ্ডে বেসরকারি প্রতিষ্ঠানসমূহকে উৎসাহিত করা, নিরাপদ সড়ক যোগাযোগ ব্যবস্থার উন্নতিকরণ, ৫টি যানবাহন পরিদর্শন কেন্দ্রের কার্যক্রম শুরু করা এবং সাধারণ জনগণের এইচআইভি/এইডস এবং নারী পাচার রোধ সম্পর্কে সচেতনতা বৃদ্ধি করা।

মূল উদ্দেশ্যঃ দারিদ্র বিমোচনকল্পে সড়ক উন্নয়নের মাধ্যমে অর্থনৈতিক গতিশীলতা বৃদ্ধি, জাতীয় মহাসড়ক, আঞ্চলিক মহাসড়ক এবং ফিডার সড়কসহ সার্বিক সড়ক নেটওয়ার্কের উন্নয়ন ঘটিয়ে একটি দক্ষ এবং শক্তিশালী সড়ক পরিবহন ব্যবস্থা গড়ে তোলা, উন্নত সড়ক যোগাযোগ ব্যবস্থার সুযোগ-সুবিধা ও সেবা কার্যক্রমকে জনগণের দারপ্রাপ্তে পৌঁছে দেয়া এবং উন্নয়নের অভিজ্ঞ লক্ষ্যে অর্জনে সময়োপযোগী নিরাপদ ও দ্রুত যোগাযোগ ব্যবস্থা গড়ে তোলাই এ প্রকল্পের মূল উদ্দেশ্য।

৭.২। প্রকল্পের অনুমোদনঃ প্রকল্পটি সড়ক পরিবহন নেটওয়ার্ক উন্নয়ন ও রক্ষণাবেক্ষণের লক্ষ্যে এশীয় উন্নয়ন ব্যাংকের আর্থিক সহায়তায় মূল প্রকল্পটি মোট ১০৯২.৯৩ কোটি টাকা (জিওবি ৩৫৩.৬৬ কোটি এবং প্রকল্প সাহায্য ৭৩৯.২৭ কোটি) প্রাক্কলিত ব্যয়ে জুলাই ২০০৪ হতে জুন ২০১০ মেয়াদে বাস্তবায়নের লক্ষ্যে একনেক কর্তৃক অনুমোদিত হয়। পরবর্তীতে অত্র প্রকল্পে দুটি নতুন বাইপাস সড়ক অন্তর্ভুক্ত করে আন্তঃখাত সমন্বয়ের মাধ্যমে মূল অনুমোদিত মোট প্রাক্কলিত ব্যয় ১০৯২.৯৩ কোটি টাকা অপরিবর্তিত রেখে ২০০৪-২০০৫ থেকে ডিসেম্বর ২০১১ মেয়াদে বাস্তবায়নের জন্য প্রকল্পের ১ম সংশোধিত ডিপিপি ০৪/০৮/২০০৯ তারিখে একনেক কর্তৃক অনুমোদিত হয়। প্রকল্পের ২য় সংশোধিত ডিপিপিতে ভূমি অধিগ্রহণ ও ক্ষতিপূরণ বাবদ অতিরিক্ত বরাদ্দ সংযোজন এবং ইউটিলিটি সিফটিং ও লেভেল ক্রসিং-এ দুটি নতুন অঙ্গ অন্তর্ভুক্ত করা হয়। প্রকল্পের ২য় সংশোধিত ডিপিপি মোট ১২২৩.৯২৮১ কোটি টাকা (জিওবি ৫১৮.১৭৫২ কোটি টাকা + প্রকল্প সাহায্য ৭০৫.৭৫২৯ কোটি টাকা) প্রাক্কলিত ব্যয়ে এবং ২০০৪-২০০৫ থেকে ২০১২-২০১৩ মেয়াদে বাস্তবায়নের নিমিত্তে ২১/০৬/২০১১ তারিখে মাননীয় পরিকল্পনা মন্ত্রী কর্তৃক অনুমোদিত হয়। ৩য় সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী প্রকল্পের প্রাক্কলিত ব্যয় মোট ৯৮০.৪৪ কোটি টাকা (জিওবি ৪৩৫.০৫ কোটি এবং প্রাকল্প সাহায্য ৫৪৫.৩৯ কোটি), যা ২য় সংশোধিত প্রাক্কলিত ব্যয় (১২২৩.৯৩ কোটি টাকা) অপেক্ষ প্রায় ১৯.৮৯%

কম। এক্ষেত্রে বিভিন্ন অঙ্গের সমন্বয় আয়কর/ভ্যাট, প্রাইস এডজাস্টমেন্ট ইত্যাদির কারণে সংশোধনের প্রস্তাব করা হয়। এ প্রেক্ষিতে ৯৮০.৪৪ কোটি টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে বিভিন্ন অঙ্গের ব্যয় হাস/বৃদ্ধির প্রস্তাব সম্বলিত ৩য় সংশোধিত ডিপিপি ৯৮০৩৪.০০ কোটি টাকা ব্যয়ে অনুমোদিত হয়।

- ৭.৩। **যানবাহন ও যন্ত্রপাতিঃ** এ প্রকল্পের আওতায় ২টি কার, ১৪টি জীপ, ২টি মাইক্রোবাস, ২৪টি পিক আপ ও ৪টি মটর সাইকেল ক্রয় করা হয়। ডিপিপিতে পরিকল্পিত যানবাহন ক্রয় থেকে ৩টি পিকআপ ও ২টি মটর সাইকেল কম ক্রয় করা হয়েছে। ক্রয়কৃত যানবাহনসমূহ প্রকল্প শেষে কেন্দ্রীয় পরিবহন পুলে এখনও জমা দেওয়া হয়নি। কম্পিউটার, এয়ারকন্ডিশনার ও অন্যান্য যন্ত্রপাতি SASEC প্রকল্পে এবং সড়ক বিভাগের অন্যান্য কার্যালয়ে ব্যবহার করা হচ্ছে মর্মে প্রকল্প পরিচালক জানিয়েছেন। যানবাহন ও যন্ত্রপাতিসমূহ রাজস্ব খাতে স্থানান্তর করা ছাড়াই ব্যবহার করা হচ্ছে।
- ৭.৪। **ডিজাইনঃ** প্রস্তাবিত সড়কসমূহ আন্তর্জাতিকমানের এবং পেভমেন্টের ডিজাইন লাইফ ২টি স্তরে ২০ বছর ধরে ডিজাইন করা হয়। প্রারম্ভিক স্তরে সড়কসমূহ ১০ বছরের জন্য ডিজাইন করা হয়। পরবর্তীতে প্রয়োজনমত স্ট্রাকচারাল Overlay প্রয়োগের মাধ্যমে ডিজাইন লাইফ আরো ১০ বছর বৃদ্ধি করার বিষয়টি বিবেচনায় নেয়া হয়। প্রস্তাবিত সড়কসমূহের মধ্যে ৩টি জেলা সড়কের Carriage way ৫.৫ মিটার বা ১৮ ফুট, আঞ্চলিক মহাসড়কের Carriage way ৫.৫ মিটার বা ১৮ ফুট এবং ৩টি জাতীয় মহাসড়কের Carriage way ৭.৩ মিটার বা ২৪ ফুট ধরা হয়।
- ৭.৫। **সড়ক নির্বাচনঃ** এশিয়া উন্নয়ন ব্যাংকের কারিগরী সহায়তায় সড়ক নেটওয়ার্ক উন্নয়ন ও রক্ষণাবেক্ষণ প্রকল্পের সম্ভাব্যতা সমীক্ষায় উত্তর-পশ্চিম ও মধ্য উত্তরাঞ্চলের ৩টি জাতীয় মহাসড়ক ১৬৫.০০ কিঃমিঃ, ১টি আঞ্চলিক মহাসড়ক ৬২.০০ কিঃমিঃ এবং ১৩টি জেলা সড়ক (ফিডার 'এ' টাইপ সড়ক) ২৮৯.০০ কিঃমিঃ সহ মোট ১৭টি সড়ক যার দৈর্ঘ্য ৫১৬.০০ কিঃমিঃ অর্থনৈতিক ও কারিগরী দিক বিবেচনায় বিনিয়োগ উপযোগী হিসেবে সনাক্ত করা হয়। এডিপি কর্তৃক সম্ভাব্যতা সমীক্ষার অধীনে সনাক্তকৃত সড়কসমূহের মধ্যে অর্থনৈতিক লাভ প্রাপ্তির হার (EIRR) এবং সম্ভাব্য অন্যান্য দৃষ্টিকোণ থেকে যেমনঃ দারিদ্রতার ওপর প্রভাব, পরিবেশের ওপর প্রতিকূল প্রভাব, আর্থ-সামাজিক এবং পুনর্বাসন সংশ্লিষ্ট প্রভাব ইত্যাদি বিষয়াদির ওপর ভিত্তি করে ঠাকুরগাঁও, দিনাজপুর, নীলফামারী, রংপুর, জামালপুর, ময়মনসিংহ অঞ্চলের ৪৭.০০ কিঃমিঃ আঞ্চলিক মহাসড়ক এবং ১২৭.০০ কিঃমিঃ জেলা সড়ক সহ মোট ১৭৯.০০ কিঃমিঃ সড়ক (৬টি সড়ক) যোগাযোগ মন্ত্রণালয় সনাক্ত করে "সড়ক নেটওয়ার্ক উন্নয়ন ও রক্ষণাবেক্ষণ প্রকল্প-১ (আরএনআইএমপি-১)" শীর্ষক প্রকল্পে অন্তর্ভুক্ত করা হয়। উক্ত প্রকল্পটি ২০০২ সালে একনেক কর্তৃক অনুমোদিত হয়। উল্লিখিত সম্ভাব্যতা সমীক্ষার অধীনে সনাক্তকৃত অবশিষ্ট সড়কসমূহের মধ্যে ৩টি জেলা সড়ক (১৪২.০০ কিঃমিঃ) ও ১টি আঞ্চলিক মহাসড়ক (১৫.০০ কিঃমিঃ) মোট ১৫৭.০০ কিঃমিঃ সড়ক নির্মাণ/পুনঃনির্মাণের জন্য এ প্রকল্পের প্রস্তাব করা হয়। তাছাড়া, এডিপি কর্তৃক পরিচালিত ভিন্ন ভিন্ন সমীক্ষার মাধ্যমে নির্বাচিত পঞ্চগড়-তেতুলিয়া-বাংলাবান্দ (৫৭.০০ কিঃমিঃ) সড়ক পুনঃসংস্কার, কালিয়াকৈর বাইপাস (৩.২০ কিঃমিঃ) নির্মাণ এবং চট্টগ্রাম-দোহাজারী সড়ক (২৬.২০ কিঃমিঃ) পুনঃনির্মাণের প্রস্তাব করা হয়। এডিপি কর্তৃক নিয়োগকৃত পরামর্শক প্রতিষ্ঠানের মাধ্যমে প্রকল্পের সম্ভাব্যতা সমীক্ষা করা হয়েছে। সম্ভাব্যতা সমীক্ষার প্রতিবেদন ও এডিবি কর্তৃক ২৬ মে থেকে ০২ জুন ২০০৩-এ অনুষ্ঠিত Loan Appraisal Mission Aide Memorandum এর ভিত্তিতে প্রকল্পের বিভিন্ন অংগের পরিমাণ ও ব্যয় নির্ধারণ করে প্রকল্পের পিসিপি প্রণয়ন করা হয়। আরএমআইএমপি-১ এবং আরএনআইএমপি-২ প্রকল্পে অন্তর্ভুক্ত সড়কসমূহ প্রকল্প বর্ধিত এলাকাভুক্ত অন্যান্য সড়কসমূহের মধ্য থেকে প্রতি বছর প্রায় ৩০০-৪০০ কিঃমিঃ করে মোট ৬০০-৮০০ কিঃমিঃ সড়কের পিরিয়ডিক রক্ষণাবেক্ষণ করার কাজ অন্তর্ভুক্ত করা হয়। পিরিয়ডিক সড়ক রক্ষণাবেক্ষণের আওতায় মূলতঃ Seal Coat ও Overlay-এর কাজ করা হয়েছে। তাছাড়া, প্রকল্পের আওতায় রুটিন সড়ক রক্ষণাবেক্ষণ অংশে প্রকল্প এলাকাভুক্ত এবং পূর্ববর্তী এক বছরের মধ্যে পিরিয়ডিক রক্ষণাবেক্ষণ সম্পন্ন হয়েছে এমন প্রায় ১০০ কিঃমিঃ আঞ্চলিক বা জেলা সড়ক ৩-৫ বছর মেয়াদের জন্য দেশী ঠিকাদারদের Performance based Contract- এর মাধ্যমে সম্পন্ন করা হয়েছে। প্রকল্পের আওতায় সড়ক নিরাপত্তা অংশে প্রকল্পভুক্ত সড়ক এবং অন্যান্য নির্বাচিত প্রায় ৮০০ কিঃমিঃ সড়কের দুর্ঘটনা ঝুঁকিপূর্ণ স্থানগুলো (Black Spot) চিহ্নিত করে দুর্ঘটনা ঝুঁকি হ্রাসকল্পে বিভিন্ন কার্যক্রম যেমনঃ সাইন, সিগন্যাল, রোড মার্কিং, মিডিয়ান, জেরা ক্রসিং ইত্যাদি স্থাপনের সিদ্ধান্ত গ্রহণ করা হয়।
- ৭.৬। **ক্রয় পরিকল্পনাঃ** এ প্রকল্পের কার্যক্রম এডিবি গাইড লাইন অনুযায়ী (পূর্ত কাজ ক্রয় নীতিমালা ১৯৯৭ ও এফআইডিসি) অনুযায়ী করা হয়। সড়ক উন্নয়ন অঙ্গের সকল দরপত্র (আইসিবি) পদ্ধতি অনুযায়ী করা হয়। এ কার্যক্রমে কসালটেন্ট নিয়োগ করা হয় এবং একজন টিম লিডারের নেতৃত্বে কাজ করা হয়। পি আর এম সি অঙ্গের কাজ এনসিবি একধাপ ও দুই খাম পদ্ধতিতে করা হয় এবং পিপিআর-২০০৩ ও ২০০৮ অনুসরণ করা হয়।

৭.৭। 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
২০০৪-২০০৫	১৫২৯৭.১৫০	-	-	-
২০০৫-২০০৬	২৪৮২১.২০০	-	-	-
২০০৬-২০০৭	১৯৪১৮.৫২০	-	-	-
২০০৭-২০০৮	১৯২৬০.৪৪০	১৫২০০.০০	১২২৩২.০০	১০৯১২.১৭
২০০৮-২০০৯	১৯২৬০.৪৪০	২১৯৭৫.০০	১৮১৮৬.০০	১৫৭৩০.৭০
২০০৯-২০১০	১১২৩৫.২৫০	৩০১৮১.০০	৩০১৮১.০০	২৩৫৪২.৪৪
২০১০-২০১১	০.০০	২০১৯৫.০০	১৯৩৮৫.০০	১৭৪৮৪.১৮
২০১১-২০১২	০.০০	১৯৪০০.০০	১৮৯৮০.০০	১৮৮১৬.০৯
২০১২-২০১৩	০.০০	৫৩৬৩.০০	৫৩৬২.৩৪	৫৩৬২.১৩
মোটঃ	১০৯২৯৩.০০	১১২৩১৪.০০	১০৪৩২৬.৩৪	৯১৮৪৭.৭১

৭.৮। Financing Arrangement t

a) Foreign Financing:

(In lakh taka)

Source (S)	Currency as per Agreement (BDT)	Amount in Euro (Million)	Nature (Loan/Grant/supplier's/credit)	Date of Agreement	Date of effective	Date of Closing	
						Original	Revised
1	2	3	4	5	6	7	8
ADB	US\$	SDR 46.13 million	Loan	25 June 2004	23 November 2004	31 December 2010	30 June 2013

b) GOB Taka)

(In lakh)

Total amount	Loan	Grant	Cash Foreign Exchange
1	2	3	4
98034.00	-	43495.23	-

৭.৯। প্রকল্পের আওতায় বাস্তবায়িত সেতু/কালভার্টের নাম, দৈর্ঘ্য ও ব্যয়ের হিসাবঃ

ক্রঃ নং	জোন/বিভাগ/জেলার নাম	সড়কের নাম	চেইনেজ/দূরত্ব	চুক্তিমূল্য	মন্তব্য
১।	কিশোরগঞ্জ, ময়মনসিংহ,	১। নান্দাইল-কিশোরগঞ্জ সড়ক ২। ভালুকা-গফরগাঁও-কিশোরগঞ্জ সড়ক/ আরআইসি	১৫.৮ -	২৮১৬১.৭৫ ১৮৩৫৮.০০	
২।	পঞ্চগড়	পঞ্চগড়-বাংলাবান্ধা সড়ক/আরআইসি-২	৫৩.১০	১৭৭১২.৩৭ ১৩১০৮০.০০	
৩।	রংপুর	পার্বতীপুর-ফুলবাড়ি-মধ্যপাড়া সড়ক/ আরআইসি-৩	২৭.৫	২৫০৯৩.৮৬ ১৯৭৯২.০০	
৪।	চট্টগ্রাম	চট্টগ্রাম-দোহাজারী সড়ক/ আরআইসি-৪	৫.২	১৩৫৩৭.৫৫ ৯৮৪৫.০০	
৫।	ময়মনসিংহ, কিশোরগঞ্জ	ময়মনসিংহ-রাঘুরামপুর-কিশোরগঞ্জ (বাটালি)- ভৈরব বাজার সড়ক (আর ৩৬০)/ রোড সেফটি	৫৬.৩	৩৪৫.০০	

		কম্পোনেন্ট-সিডব্লিউ-ডিজিড			
৬।	কুমিল্লা	কুমিল্লা-লালমাই-চাঁদপুর-লক্ষীপুর-বেগমগঞ্জ সড়ক (আর ১৪০) রোড সেফটি কম্পোনেন্ট-সিডব্লিউ-ডিজিড	৬৩.৭	৪২০.৩০	
৭।	ঢাকা	ঢাকা (মিরপুর)-উটহলি-পাটুরিয়া-নাটাখোলা-কাশিনাথপুর-বগুড়া-রংপুর -বেলডাঙ্গা-বাংলাবান্ধা সড়ক (এন-৫)/ রোড সেফটি কম্পোনেন্ট-সিডব্লিউ-ডিজিড	৭৪.৭	৩৮০.১৫	
৮।	ঢাকা	ঢাকা (মিরপুর)-উটহলি-পাটুরিয়া-নাটাখোলা-কাশিনাথপুর-বগুড়া-রংপুর -বেলডাঙ্গা-বাংলাবান্ধা সড়ক (এন-৫)/ পিআরএমসি-আরজেড-১ ডিবিএসটি	৪১.০০	১০৩৬.০৬ ৬৮৩.৪৯	
৯।	ঢাকা, রংপুর, গাইবান্ধা, বগুড়া,	ঢাকা (মিরপুর)-উটহলি-পাটুরিয়া-নাটাখোলা-কাশিনাথপুর-বগুড়া-রংপুর -বেলডাঙ্গা-বাংলাবান্ধা সড়ক (এন-৫)/ পিআরএমসি-আরজেড-২ ওভারলে ৫০ মিমি	১২.০০	১৩৫৮.৯৯ ৯৯২.০৭	
		পলাশবাড়ি-গাইবান্ধা সড়ক (আর৫৫৫)	১৫.০০		
১০।	ঢাকা, মানিকগঞ্জ, রংপুর, পঞ্চগড়, বগুড়া	ঢাকা (মিরপুর)-উটহলি-পাটুরিয়া-নাটাখোলা-কাশিনাথপুর-বগুড়া-রংপুর -বেলডাঙ্গা-বাংলাবান্ধা সড়ক (এন-৫)/ পিআরএমসি-আরজেড-৩ ওভারলে ৫০ মিমি	২৪.০০	১২৯৩.৭৬ ১০৩.১০০	
১১।	রংপুর, কুড়িগ্রাম	রংপুর-বারোবাড়ি-কুড়িগ্রাম সড়ক (এন ৫০৬)/ পিআরএমসি-আরজেড-৪ ওভারলে ৫০ মিমি	২০.০০	৯৫৯.০২ ৭১০.৪৫	
১২।	রংপুর, দিনাজপুর	রংপুর-বাদরগঞ্জ-পার্বতীপুর-দিনাজপুর সড়ক (জেড ৫০২৫)/ পিআরএমসি-আরজেড-৫ ওভারলে ৪০ মিমি	৬০.০০	১৩৫২.৯৮ ১০৪.১৭	
১৩।	রংপুর, নীলফামারী	সৈয়দপুর-নীলফামারী সড়ক (আর ৫৭০)/ পিআরএমসি-আরজেড-৬ ওভারলে ৫০ মিমি	১৬.০০	১২৪৫.৮০ ৮৮৫.১৪	
		নীলফামারী-জলঢাকা সড়ক (জেড৫৭০১)/ পিআরএমসি-আরজেড-৬ ওভারলে ৫০ মিমি	১৪.০০		
১৪।	কুড়িগ্রাম	কুড়িগ্রাম-উলিতপুর-চিলমারি সড়ক (জেড ৫৬২১)/ পিআরএমসি-আরজেড-৭ ওভারলে ৪০ মিমি	১৬.০০	৬৯৬.৭৭ ৫৮৩.৬৯	
১৫।	ময়মনসিংহ, কিশোরগঞ্জ	ময়মনসিংহ (রাঘুনামপুর)-কিশোরগঞ্জ (বাতাহ)-ভৈরব বাজার সড়ক (আর ৩৬০)/ পিআরএমসি-লিজেড-১ ওভারলে ৬০ মিমি	২৭.০০	১৩৫৭.৪৬ ১১৪.৯৪	
১৬।	ময়মনসিংহ, কিশোরগঞ্জ	ময়মনসিংহ (রাঘুনামপুর)-কিশোরগঞ্জ (বাতাহ)-ভৈরব বাজার সড়ক (আর ৩৬৭)/ পিআরএমসি-লিজেড-২ ওভারলে ৬০ মিমি	২৯.০০	১২০৮.৯৬ ১০১.৮৪	
১৭।	কিশোরগঞ্জ, টাঙ্গাইল	ইটাখোলা-মটখোলা কাটিয়াদি সড়ক (আর ২১১)/ পিআরএমসি-লিজেড-৩ ওভারলে ৫০ মিমি	১৩.০০	৯৮৯.৬৪ ৮৪৬.৫৪	
		নান্দাইল চৌরাস্তা-টাঙ্গাইল সড়ক (জেড ৩৬০৭)/ পিআরএমসি-লিজেড-৩ ওভারলে ৫০ মিমি	১৬.০০		
১৮।	কিশোরগঞ্জ, নেত্রকোনা, সুনামগঞ্জ, ময়মনসিংহ	ময়মনসিংহ (ডিসি অফিস)-রাঘুনামপুর-নেত্রকোনা-মোহনগঞ্জ-জামালগঞ্জ-সুনামগঞ্জ সড়ক (আর ৩৭০)/ পিআরএমসি-লিজেড-৪ ওভারলে ৫০ মিমি	১০.০০	১০৭১.৯৭ ৮২৬.৩৯	
	নেত্রকোনা	নেত্রকোনা-কেন্দুয়া সড়ক (আর ৩৭০৬)/	১৪.০০		

	নেত্রকোনা	পিআরএমসি-লিজেড-৪ ওভারলে ৫০ মিমি নেত্রকোনা-পূর্বডালা-হগলা-ডোমরারল্লয়া সড়ক (আর ৩৭০৭)/ পিআরএমসি-লিজেড-৪ ওভারলে ৫০ মিমি	১৫.০০		
১৯।	জামালপুর	দিগপাইথ-সরিষাবাড়ি-তারাকান্দি সড়ক (জেড ৪০২৩)/ পিআরএমসি-লিজেড-৫ ওভারলে ৫০ মিমি	২২.০০	৭৮৫.৬২ ৬৩৩.৯২	
২০।	ময়মনসিংহ	ত্রিশাল-বালিপাড়া-নান্দাইল (কানুরামপুর) সড়ক জেড ৩০৩৪)/ পিআরএমসি-লিজেড-৬ ওভারলে ৫০ মিমি	১৪.০০	৮৩১.৯৭ ৬৭৭.৩৯	
		ফুলবাড়িয়া-মুক্তাগাছা সড়ক (জেড ৪১০৫)/ পিআরএমসি-লিজেড-৬ ওভারলে ৫০ মিমি			
২১।	জামালপুর	জামালপুর (নেদ্দিনাবাজার-খানুয়া-কামালপুর- রউমারি-দাটভাঙ্গা সড়ক (৪৬০৬)/ পিআরএমসি-লিজেড-৭ ওভারলে ৫০ মিমি	৫৫.০০	১২৫২.০০ ৯৯০.৯৭	
২২।	কিশোরগঞ্জ, নেত্রকোনা, সুনামগঞ্জ, ময়মনসিংহ	ময়মনসিংহ (ডিসি অফিস)-রাঘুরামপুর- নেত্রকোনা-মোহনগঞ্জ-জামালগঞ্জ-সুনামগঞ্জ সড়ক/ পিআরএমসি-লিজেড	৩৯.০০		
		ময়মনসিংহ (রঘুরামপুর)-ফুলপুর-নকলা-শেরপুর সড়ক/পিআরএমসি-লিজেড	৭.০০	৩৭৮.২০	
		ময়মনসিংহ-ফুলবাড়ি সড়ক/ বিপিআরআরএমসি-লিজেড	৪.০০		
২৩।	দিনাজপুর	গোবিন্দগঞ্জ-ঘোরাঘাট-বিরামপুর-ফুলবাড়ি- দিনাজপুর সড়ক/পিআরএমসি-আরজেড	৫৫.০০	৩৮৯.৬১	

৭.১০। বাস্তবায়ন অগ্রগতিঃ

৭.১১। প্রকল্পের ব্যবস্থাপনা ও প্রকল্প পরিচালক সম্পর্কিতঃ

ক্রঃনং	কর্মকর্তার নাম, পদবী	পূর্ণকালীন/ খন্ডকালীন	কতটি প্রকল্পের দায়িত্ব পালন করেন	মেয়াদকাল
১	২	৩	৪	৫
১।	জনাব একেএম ফয়জুর রহমান	পূর্ণকালীন	-	২২/০১/২০০১-০৬/০২/২০০৫
২।	জনাব এআরএম আনোয়ার হোসেন	”	-	০৬/০২/২০০৫-০৮/০২/২০০৬
৩।	জনাব একেএম রেজাউল হক	”	-	০৮/০২/২০০৬-২৯/০৩/২০০৯
৪।	জনাব মোঃ হারুন-উর-রশিদ	”	-	২৯/০২/২০০৬-০৪/০৫/২০০৯
৫।	জনাব মোঃ অবদুল উদুদ	”	-	০৪/০৫/২০০৯-০৭/১২/২০০৯
৬।	জনাব মোহাম্মদ আবু তালেব	”	-	০৭/১২/২০০৯-৩০/০১/২০০৯
৭।	জনাব মোঃ ফারুক আহম্মদ	”	-	৩০/১২/২০০৯-১৭/০১/২০১০
৮।	জনাব মোঃ আলতাফ হোসেন	”	-	১৭/০১/২০১০-০২/০৩/২০১০
৯।	জনাব মোঃ আমিনুর রহমান লস্কর	”	-	০২/০৩/২০১০-১১/০১/২০১২

৮। প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জনঃ

পরিকল্পিত	অর্জন
প্রকল্পটির মূল উদ্দেশ্য হলো ৪৬.৪ কিঃমিঃ জাতীয় সড়ক, ১৫.৮ কিঃমিঃ আঞ্চলিক মহাসড়ক, ১৪২ কিঃমিঃ জেলা সড়কসহ মোট ২০৪.২ কিঃমিঃ সড়ক উন্নয়ন এবং ৬০০ কিঃমিঃ সড়ক পিরিয়ডিক রক্ষণাবেক্ষণ ও ১০০ কিঃমিঃ রুটিন রক্ষণাবেক্ষণের মাধ্যমে সড়ক পরিবহন ব্যবস্থার উন্নয়ন ঘটানো।	এই প্রকল্পের আওতায় মোট ৪টি চুক্তির মাধ্যমে ১৩৯.৭ কিঃমিঃ জাতীয়, আঞ্চলিক ও জেলা সড়কের উন্নয়ন সম্পন্ন করা হয়। তাছাড়া ৪৪৯ কিঃমিঃ সড়কের পিরিয়ডিক রক্ষণাবেক্ষণ এবং ১০৫ কিঃমিঃ রুটিন রক্ষণাবেক্ষণ কাজ সম্পন্ন করা হয়। ফলে সড়ক পরিবহন ব্যবস্থার উন্নয়ন হয়েছে। তবে প্রকল্পের শতভাগ কাঙ্ক্ষিত লক্ষ্য অর্জিত হয়নি।

৯। উদ্দেশ্য অর্জিত না হয়ে থাকলে তার কারণঃ উদ্দেশ্য অর্জিত হয়েছে।

১০। প্রকল্প বাস্তবায়ন সমস্যাঃ

১০.১। ভূমি অধিগ্রহণ জটিলতাঃ ভূমি অধিগ্রহণে বিলম্ব ও পরিকল্পনা অনুযায়ী কার্যক্রমটি সমাপ্ত করতে না পারায় প্রকল্পের সময় বৃদ্ধি এবং আর্থিক ব্যয় বৃদ্ধি পায়। প্রারম্ভিক পর্যায়ে ৪৩২.৫১ একর ভূমি অধিগ্রহণের জন্য ৪৪২৫.০০ লক্ষ টাকা প্রস্তাব করা হয়। কিন্তু শেষ পর্যন্ত ৫৯৮.৫৪ একর ভূমি অধিগ্রহণে ১৯৩০৭.৫১ লক্ষ টাকা ব্যয়ের হিসাব দাখিল করা হয়েছে। $(৫৯৮.৫৪-৪৩২.৫১)=১৬৬.০৩$ একর অতিরিক্ত ভূমি অধিগ্রহণসহ এক্ষেত্রে $(১৯৩০৭.৫১ - ৪৪২৫.০০) = ১৪৮৮২.৫১$ লক্ষ টাকা প্রথম প্রাক্কলিত ব্যয় থেকে বেশী ব্যয় হয়েছে। ভূমি অধিগ্রহণের সময়কাল এপ্রিল ২০০৪ থেকে জুন ২০০৬ পর্যন্ত নির্ধারণ করা হলেও ভূমি অধিগ্রহণের কাজ সমাপ্ত হতে ২০১২ সাল পর্যন্ত সময় প্রয়োজন হয়। মূলতঃ ভালুকা-গফরগাঁও অংশে অর্পিত সম্পত্তি সংক্রান্ত জটিলতা ও দিনাজপুর-পার্বতীপুর-ফুলবাড়ি-মধ্যপাড়া সড়কে ও বোদা-দেবীগঞ্জ এবং ডোমার-নীলফামারী সড়কে ভূমির অস্বাভাবিক মূল্যবৃদ্ধি ও অনিয়মের জন্য ভূমি অধিগ্রহণ বিলম্বিত হয়। উদাহরণ হিসেবে দেখা যায় যে, ভালুকা-গফরগাঁও-কিশোরগঞ্জ সড়কের ৩১.৮২৫ কিঃমিঃ সড়কের দুটি অংশ যথাঃ (i) বিদ্যমান ভালুকা-গফরগাঁও সড়কাংশ ১৮.৩ কিঃমিঃ ও (ii) নতুন সড়কসহ গফরগাঁও বাইপাস ১৩.৫২৫ কিঃমিঃ সড়ক। ভালুকা-গফরগাঁও-হোসেনপুর (খুরশীদ মহল সেতু পর্যন্ত) এই সড়কাংশের উন্নয়নের জন্য ময়মনসিংহ জেলা প্রশাসকের কার্যালয়ে এল, এ কেইস নং-০৫/২০০৭-২০০৮ বাবদ ভূমি অধিগ্রহণের টাকা গত ২৬/০৪/২০১০ইং তারিখে পরিশোধ করা হয়। কিন্তু ২য় সংশোধিত ডিপিপিতে প্রয়োজনীয় অর্থের সংস্থান না থাকায় এ অংশে ক্ষতিপূরণ বাবদ কোন অর্থ পরিশোধ করা যায়নি। ক্ষতিপূরণ বাবদ অর্থ পরিশোধ না করায় পুনর্বাসন প্রক্রিয়া সম্পন্ন হয়নি। ফলে ঠিকাদারকে নির্মাণ কাজ সম্পন্ন করার জন্য Right of Way (ROW) বুঝিয়ে দেওয়া সম্ভব হয়নি। উল্লেখ্য, ক্ষতিপূরণ বাবদ অর্থ প্রদান ও পুনর্বাসন ব্যতীত ক্ষতিগ্রস্তদের উচ্ছেদ না করার বিষয়টি সহযোগী এশীয় উন্নয়ন ব্যাংক নিবিড় মনিটরিং করে। ভালুকা-গফরগাঁও সড়ক উন্নয়নের জন্য অধিগ্রহণকৃত জমি অর্পিত সম্পত্তি হওয়ায় এ জমিতে বসবাসকারীদের প্রচলিত আইন অনুযায়ী জমির মূল্য বা পুনর্বাসন করতে জটিলতার সৃষ্টি হয়। সার্বিক বিষয় বিবেচনায় এবং এশীয় উন্নয়ন ব্যাংকের পুনর্বাসন সম্পর্কিত প্রতিনিধি দল প্রকল্প এলাকা পরিদর্শনের পর সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ কর্তৃক ভালুকা-গফরগাঁও অংশের ১৮.৩০ কিঃমিঃ সড়ক প্রকল্প থেকে বাদ দেওয়া হয়। পরবর্তীতে অধিগ্রহণ ও পুনর্বাসন সম্পর্কিত একই জটিলতার কারণে ১২.০০ কিঃমিঃ নতুন সড়কসহ ১৩.৫২৫ কিঃমিঃ সড়ক গফরগাঁও বাইপাস সড়ক প্রকল্প থেকেও বাদ দেওয়া হয়। কাজেই যথা সময়ে ভূমি অধিগ্রহণ করতে না পারায় পূর্ত কাজ শুরু করা সম্ভব হয়নি।

১০.২। ঠিকাদার নির্বাচনে বিচক্ষনতার পরিচয় না দেওয়াঃ RNIMP-I প্রকল্পে চেচুয়া-জামালপুর সড়কের নির্বাচিত ঠিকাদার আইটিসিএল যথাযথভাবে কাজ শেষ না করায় সড়কটির নির্মাণ কাজ অসম্পূর্ণ থেকে যায় এবং ঠিকাদারের ক্যাশ ফ্লো, যন্ত্রপাতি এবং লোক বলের অভাবে চুক্তিটি বাতিল করতে হয়। অপরদিকে একই ঠিকাদারকে পরবর্তীতে RNIMP-II প্রকল্পে পটিয়া বাইপাস পিআইসি-৪ সড়ক নির্মাণ কাজের চুক্তি করা হয়। ঠিকাদার যথাসময়ে পটিয়া বাইপাস নির্মাণ করতে না পারায় চুক্তিটিও বাতিল করা হয়। এক্ষেত্রে দরপত্র গ্রহণের পর মূল্যায়নের সময় ঠিকাদারের আর্থিক সচ্ছলতা, যন্ত্রপাতি ও পূর্ব অভিজ্ঞতা বিবেচনায় নিয়ে ঠিকাদার নির্বাচন করলে এ ধরনের সমস্যার সৃষ্টি হতোনা।

১০.৩। ডিপিপি অনুযায়ী ভবন নির্মাণ না করাঃ সর্বশেষ সংশোধিত ডিপিপিতে ২টি অফিস ভবন নির্মাণ করার কথা ছিল। পরিকল্পনা কমিশন এর (পিইসি) সভায় অফিস ভবন ও পরিদর্শন হাট (Hut) এর সংখ্যা কমানোর অনুরোধ করা হলেও তখন বাস্তবায়নকারী সংস্থা ২টি অফিস ভবন নির্মাণের যৌক্তিকতা তুলে ধরে। কিন্তু পরিদর্শনের সময় দেখা যায় যে, এ প্রকল্পের আওতায় পঞ্চগড়ে একটি ভবন তৈরী করা হয়েছে এবং সৈয়দপুরে সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের একটি ডাক বাংলো সংস্কার করা হয়েছে। অর্থাৎ এই প্রকল্পের আওতায় ২টি ভবন নির্মাণ করার কথা থাকলেও মাত্র ১টি ভবন নির্মাণ করা হয়েছে। অপর ভবনটি কেন নির্মাণ করা হয়নি সে বিষয়ে সমাপ্তি মূল্যায়ন প্রতিবেদনে কোন ব্যাখ্যা নেই। এছাড়া ঠিকাদার কর্তৃক কতটি পরিদর্শন হাট তৈরী করা হয়েছিল তার হিসাবও পিসিআর এ উল্লেখ করা হয়নি।

১০.৪। প্রকল্পের লক্ষ্যমাত্রা অনুযায়ী পূর্তকাজ করতে না পারাঃ প্রকল্পের আওতায় ২২৫.৮ কিঃমিঃ সড়ক উন্নয়নের (RIC) জন্য নির্ধারিত থাকলেও মাত্র ১৩৯.৭ কিঃমিঃ সড়কের নির্মাণ কাজ শেষ করা হয়। অর্থাৎ শতকরা ৬২ ভাগ কাজ এ অঞ্চে সমাপ্ত করা হয়েছে। ৩৮% কাজ সমাপ্ত না করার কারণ পর্যালোচনায় দেখা যায় যে, দরপত্রে ঠিকাদারকে “right of access to land and possession of site” শর্ত থাকলেও ভূমি অধিগ্রহণ ও পুনর্বাসন, ইউটিলিটি শিফটিং ও বৃক্ষ অপসারণের কারণে অতিরিক্ত সময় ব্যয় হওয়ায় পূর্তকাজ সম্পন্ন করতে ৩৬ মাসের স্থলে ৪৮ মাস সময় প্রয়োজন হয়। কিন্তু কাজের পরিমাণ কমে যায়। সড়ক উন্নয়ন অংগের (RIC) আওতায় $(১৮.৩+১৩.৩)=৩১.৬$ কিঃমিঃ গফরগাঁও-কিশোরগঞ্জ সড়ক এর কাজ সম্পন্ন করা যায়নি। তবে গফরগাঁও-ভালুকা সড়কে ৩টি সেতু নির্মিত

হয়েছে। RIC-৩ এর আওতায় ২২.৭ কিঃমিঃ ফুলবাড়ি-মুক্তাগাছা সড়ক নির্মাণ করা হয়নি। কিন্তু উক্ত সড়কে ৪টি কালভার্ট নির্মাণ করা হয়েছে। RIC-৪ এর আওতায় চট্টগ্রাম-দোহাজারী সড়কের মূল ডিপিপি অনুযায়ী ৫৫.০০ কিঃমিঃ এর মধ্যে ২৬.৮ কিঃমিঃ সড়ক নির্মিত হয়নি। পরবর্তীতে পটিয়া বাইপাস এর ৫.২ কিঃমিঃ সড়ক নির্মাণের কাজ শুরু হলেও ঠিকাদার নির্মাণ কাজ সম্পন্ন করতে পারেনি। তবে ১টি ব্রীজ ও ৩টি কালভার্টের কিছু অংশ নির্মিত হয়েছে যা স্থানীয় সড়ক বিভাগকে এখনও বুঝিয়ে দেওয়া হয়নি।

১০.৫। **ঘন ঘন প্রকল্প পরিচালক পরিবর্তন ও প্রকল্প বাস্তবায়নে লোকবলের অভাবঃ** প্রকল্পটির পূর্তকাজ বাস্তবায়নের জন্য তিনটি এলাকা নির্ধারিত ছিল। এলাকা সমূহ হলো উত্তর বঙ্গ, বৃহত্তর ময়মনসিংহ ও চট্টগ্রাম অঞ্চল। তাছাড়া প্রায় ৪৪৯কিঃমিঃ রাস্তার পিরিয়ডিক মেইনটেনেন্স ও ১০৫কিঃমিঃ রাস্তার রুটিন মেইনটেনেন্স। এ সকল কাজ প্রকল্পের কর্মকর্তাদেরকে তত্ত্বাবধান করতে হয়। এ তত্ত্বাবধান কাজের জন্য পরামর্শক ব্যতিত একজন প্রকল্প পরিচালক, একজন অতিরিক্ত প্রকল্প পরিচালক ২ জন প্রকল্প ব্যবস্থাপক, একজন নির্বাহী প্রকৌশলী ও একজন সহকারী প্রকল্প ব্যবস্থাপক নিয়োজিত ছিলেন। তাছাড়া, ঘন ঘন প্রকল্প পরিচালক পরিবর্তন করা হয়েছে। ফলে তাঁদের পক্ষে সকল প্রশাসনিক কাজ সম্পন্ন করাসহ বাস্তবায়ন কাজ তত্ত্বাবধান করা কঠিন হয়ে পড়ে। সড়ক বিভাগের জোনওয়ারী পিরিয়ডিক মেইনটেনেন্স এর কাজ যথাযথভাবে তত্ত্বাবধান হয়নি মর্মে প্রতীয়মান হয়। ময়মনসিংহ-কিশোরগঞ্জ-ভৈরব বাজার সড়ক পিরিয়ডিক মেইনটেনেন্স (আর ৩৬৭) ১২% কাজ সম্পন্ন হয়েছে দেখানো হলেও পরিদর্শনের সময় পূর্ত কাজের অস্তিত্ব খুঁজে পাওয়া যায়নি।

১০.৬। **প্রকল্পের কাজে মনিটরিং ও অডিট আপত্তিঃ** প্রকল্পটি ৯৩১১৫.৪৪ লক্ষ টাকা আর্থিক ব্যয়ে বাস্তবায়িত হলেও বাস্তবায়নকারী সংস্থা, সংশ্লিষ্ট মন্ত্রণালয়/ বিভাগ বা আইএমইডি কর্তৃক প্রকল্পটি পরিদর্শন সংক্রান্ত কোন তথ্য পিসিআর এ উল্লেখ নেই। আভ্যন্তরীণ নিরীক্ষার তথ্যও পিসিআর এ উল্লেখ করা হয়নি। বহিঃ নিরীক্ষা প্রতিবেদনে ২০০৪-০৫ থেকে ২০-১১-২০১২ সাল পর্যন্ত মোট ২৬টি অডিট আপত্তি হয়েছে তার মধ্যে ১৮টি অডিট আপত্তি নিষ্পত্তি হয়েছে মর্মে দেখা যায় অবশিষ্ট ৮টি অডিট আপত্তি এখন পর্যন্ত নিষ্পত্তি হয়নি। যে সকল অডিট আপত্তি নিষ্পত্তি হয়নি মর্মে পিসিআর এ উল্লেখ করা হয়েছে তারমধ্যে গুরুতর অনিয়ম সমূহ হলে পি,আর,এস,সি ডি-জে-১, ও ৩ এ ১,৩৫.৬০ লক্ষ টাকা জরিমানা আদায় করা এখনো হয়নি। PRMC-DZ-1এবং PRMC-DZ-2 থেকে ১,২২,২২,৭০০ লক্ষ টাকা মবিলাইজেশন অগ্রিম পারপারমেন্স সিকিউরিটি থেকে সমন্বয় করা হয়নি এবং পি, আর, এম, সি (ডিজে-৫) প্রায় ৬৩,১৭৭.৬৬ টাকা অতিরিক্ত পরিশোধ করা হয়েছে যা সমন্বয় করা হয়নি। তাছাড়া ৭০,৯৪,১০৮.০০ টাকা ব্যয়ে চার্টার্ড একাউন্টেন্ট ফার্ম নিযুক্তির বিষয়টিও প্রশ্নবোধক বলে অডিট রিপোর্টে উল্লেখ আছে।

১১। সুপারিশঃ

১১.১। এ ধরনের বৃহৎ প্রকল্প বাস্তবায়নের ক্ষেত্রে ভূমি অধিগ্রহণ কাজ পূর্ত কাজ শুরু করার পূর্বেই সম্পন্ন করতে হবে। প্রচলিত ভূমি অধিগ্রহণ আইনের ৭ ধারা ও ৩ ধারা নোটিশ জারীর পূর্বে প্রকল্প এলাকায় যে অবকাঠামো/বৃক্ষ থাকে তার ভিডিও চিত্র ধারণ করতে হবে। জাতীয় সড়কের উভয় পাশে ১০ মিটারের মধ্যে কোন স্থাপনা নির্মাণ বা বৃক্ষ রোপন না করার বিষয়টি সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগকে নিশ্চিত করতে হবে। ঠিকাদারী প্রতিষ্ঠানকে কার্যাদেশ প্রদানের পূর্বে ভূমি অধিগ্রহণসহ অন্যান্য আনুষঙ্গিক কার্যাদি সম্পাদন করতে হবে (অনু: ১০.১);

১১.২। প্রকল্পের ভিতরে অন্য সংস্থা, ব্যক্তিমালাকানাধীন বা সরকারি প্রতিষ্ঠানের ভূমি থাকলে তার বিষয়ে প্রকল্প বাস্তবায়নের প্রাথমিক পর্যায়েই আন্তঃমন্ত্রণালয় সভার মাধ্যমে প্রত্যাশিত সংস্থার কাছে ভূমি হস্তান্তরের বিষয়টি বিবেচনা করতে হবে। প্রত্যাশিত সংস্থা যেন অতিরিক্ত কোন ভূমি অধিগ্রহণ থেকে বিরত থাকে যে বিষয়ে সরকারের অনুশাসন কঠোর ভাবে অনুসরণ করতে হবে (অনু: ১০.১);

১১.৩। দরপত্র মূল্যায়নের সময় ঠিকাদারের পূর্বের কাজের দক্ষতা বিবেচনায় নিতে হবে এবং এ বিষয়ে যথাযথ গুরুত্ব দিয়ে পূর্বের পারফরমেন্স এর ভিত্তিতে নতুন কার্যাদেশ প্রদান করতে হবে। ITCL নামক প্রতিষ্ঠান কর্তৃক কাজ সমাপ্ত না করায় প্রতিষ্ঠানটির বিরুদ্ধে আইনানুগ ব্যবস্থা গ্রহণের বিষয়টি বাস্তবায়নকারী মন্ত্রণালয় বিবেচনা করতে পারে (অনু: ১০.২);

১১.৪। বৃহৎ প্রকল্প বাস্তবায়নের আওতায় সহায়ক ভবন নির্মাণের ক্ষেত্রে প্রকল্পে তার আবশ্যিকতা বিবেচনা করতে হবে (অনু: ১০.৩);

১১.৫। প্রকল্পে ভূমি অধিগ্রহণের পর সড়কের কাজ দ্রুত সমাপ্ত করতে হবে। আংশিকভাবে ব্রীজ কালভার্ট নির্মাণ করে অব্যবহৃত রাখা যাবে না। অবকাঠামো নির্মাণের পর যথাযথ রক্ষণাবেক্ষণের ব্যবস্থা গ্রহণ করতে হবে (অনু: ১০.১ ও ১০.৪);

- ১১.৬। ঘন ঘন প্রকল্প পরিচালক পরিবর্তন পরিহার করতে হবে এবং প্রকল্পে প্রয়োজনীয় লোকবল নিয়োজিত করতে হবে (অনু: ১০.৫);
- ১১.৭। সমাপ্তি মূল্যায়ন প্রতিবেদনে প্রকল্প বাস্তবায়নকালীন সময়ে প্রকল্প কর্মকর্তা/সংস্থা/বিভাগ/মন্ত্রণালয়ের কর্মকর্তা কর্তৃক প্রকল্প পরিদর্শন ও অভ্যন্তরীণ নিরীক্ষার বিষয়ে বিস্তারিত তথ্য উল্লেখ করতে হবে এবং প্রকল্প চলাকালীন সময়ের মধ্যে অডিট আপত্তিগুলো নিষ্পত্তির ব্যবস্থা করতে হবে। প্রকল্প সমাপ্তির পর প্রকল্পের আওতায় ক্রয়কৃত যানবাহন সংশ্লিষ্ট মন্ত্রণালয়/বিভাগ কর্তৃক ব্যবহারের ক্ষেত্রে এগুলো TO & E তে অন্তর্ভুক্ত করে ব্যবহার করতে হবে। অন্যথায় তা জনপ্রশাসন মন্ত্রণালয়ের নির্দেশনা অনুযায়ী কেন্দ্রীয় পরিবহন পুলে হস্তান্তর করতে হবে (অনু: ৭.৩ ও ১০.৬); এবং
- ১১.৮। সমাপ্ত প্রকল্পটির দ্রুত External Audit সম্পন্ন করতে হবে এবং এ প্রতিবেদন আইএমই বিভাগে প্রেরণ করতে হবে।
- ১১.৯। অনুচ্ছেদ ১১.১ হতে ১১.৮ এর বিষয়ে গৃহীত পদক্ষেপ আগামী ০২ (দুই) মাসের মধ্যে আইএমইডি'কে অবহিত করতে হবে।

**“মানিকগঞ্জ সড়ক বিভাগাধীন গোলড়া-সাঁটুরিয়া সড়কের বিভিন্ন কিঃমিঃ এ ৬টি
সেতু নির্মাণ” শীর্ষক প্রকল্পের মূল্যায়ন প্রতিবেদন।
(সমাপ্তঃ জুন, ২০১৩)**

- ০১। প্রকল্পের অবস্থানঃ মানিকগঞ্জ জেলার সাঁটুরিয়া উপজেলা।
০২। বাস্তবায়নকারী সংস্থাঃ সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর।
০৩। প্রশাসনিক মন্ত্রণালয়ঃ যোগাযোগ মন্ত্রণালয়।

০৪। প্রকল্পের বাস্তবায়ন সময় ও ব্যয়ঃ

(লক্ষ টাকায়)

প্রাক্কলিত ব্যয় (প্রঃ সাঃ)		প্রকৃত ব্যয় (প্রঃ সাঃ)	পরিকল্পিত বাস্তবায়নকাল		প্রকৃত বাস্তবায়নকাল	অতিক্রান্ত ব্যয় (মূল প্রাক্কলিত ব্যয়ের %)	অতিক্রান্ত সময় (মূল বাস্তবায়নকালের (%)
মূল টাকা প্রঃসাঃ	সর্বশেষ সংশোধিত টাকা প্রঃসাঃ		মূল	সর্বশেষ সংশোধিত			
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮
২০৩৪.২৬	২১৫৫.৬৮	২১৫৫.০০	জুলাই, ২০১০	জুলাই, ২০১০	জুলাই, ২০১০	৫.৯৩%	৫০%
২০৩৪.২৬	২১৫৫.৬৮	-	হতে	হতে	হতে		
(-)	(-)		জুন, ২০১২	জুন, ২০১৩	জুন, ২০১২		

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

(লক্ষ টাকায়)

Items of Work (as per pp)	Unit	Target (As per pp)		Actual Progress		Reasons for deviation
		Financial	Physical (Quantity)	Financial	Physical (Quantity)	
1	2	3	4	5	6	7
A Revenue Component						
1 Stationary	L.S		L.S			
2 Publications & Tendering	L.S		L.S			
3 Laboratory Testing	L.S		L.S			
B Capital Component						
Civil Works						
1 Earth Work of approach Road	Cum	20.22	0.16	20.22 100%	0.16 100%	
2 Const. Flexible pavement (including surfacing)	Km	146.48	1.52	146.48 100%	1.52 100%	
3 Construction of Diversion Road:						
a) Earth work of Division	cum	18.64	0.15	18.64 100%	0.15 100%	
b) Construction of HBB	Km	19.10	0.40	19.10 100%	0.40 100%	
c) Construction of Pipe Culvert	m	7.13	146.24	7.13 100%	164.24 100%	
d) Installation Bailey Bridge	m	0.46	30.48	0.46 100%	30.40 100%	

Items of Work (as per pp)	Unit	Target (As per pp)		Actual Progress		Reasons for deviation	
		Financial	Physical (Quantity)	Financial	Physical (Quantity)		
4	Const. of PC Girder Bridge (6nos)	m	1776.86	256.30	1776.19	256.30 100%	
5	Construction of Saucer Drain	m	52.89	3040	52.89 100%	3040 100%	
6	Protective Work						
	a) Brick Matrassing	Sqm	43.49	8000	43.49 100%	8000 100%	
	b) RCC Palasiding	m	46.80	1170	46.80 100%	1170 100%	
7	Traffic Sign & Concrete/Guide Post						
	a) Traffic Sign	nos	0.34	8	034 100%	8 100%	
	b) Concrete/Guide post	nos	23.26	980	23.26 100%	980 100%	
C	Physical Contingency						
1	Physical Contingency (2%)						
D	Price Contingency						
1	Price Contingency (3%)						
Total =			2155.68		2155.00		

০৬। কাজ অসম্পূর্ণ থাকলে তার কারণঃ প্রকল্পের আওতায় কোন কাজ অসম্পূর্ণ নেই।

০৭। সাধারণ পর্যবেক্ষণঃ

৭.১ **পটভূমি ও উদ্দেশ্যঃ** গোলড়া-সাতুরিয়া সড়কটি মানিকগঞ্জ সড়ক বিভাগের আওতায় (জেড-৫০৬৩) ১৫ কিঃমিঃ দীর্ঘ একটি জেলা সড়ক। সাতুরিয়া, ধামরাই, নাগরপুর, দেলদোয়ার ও মির্জাপুর উপজেলার জনগণের কৃষি পণ্য ও অন্যান্য মালামাল রাজধানী সহ সমগ্র দেশে পরিবহনে ব্যবহৃত একমাত্র সড়ক। এই সড়কটির ১ম কিঃমিঃ ও ৬ষ্ঠ কিঃমিঃ-এ অবস্থিত দুইটি সেতু গত ১৯৯৮ সালের প্রলয়ঙ্করী বন্যায় সম্পূর্ণরূপে ক্ষতিগ্রস্ত হয়। ১৯৯৮ সাল বন্যা পুনর্বাসন প্রকল্পের আওতায় ৭৩.২৫ মিটার দীর্ঘ দুইটি সেতু নির্মাণের উদ্যোগ গ্রহণ করা হয়। কিন্তু বেইলী ব্রিজের অপ্রতুলতার জন্য ঐ দুইটি সেতু নির্মাণ কাজ সমাপ্ত করা সম্ভব হয়নি। পরবর্তীতে অসমাপ্ত সেতু সমাপ্তকরণ প্রকল্পের আওতায় সেতু দুইটি নির্মাণ করার জন্য উদ্যোগ গ্রহণ করা হয় কিন্তু তহবিল অপ্রতুলতার জন্য তা সম্ভব হয়নি। প্রতিবৎসর বন্যায় বিকল্প সড়কটি ক্ষতিগ্রস্ত ও নিমজ্জিত থাকায় জনগণের অসুবিধার সৃষ্টি হয়। তাছাড়া ৪ কিঃমিঃ এ ১টি, ৬কিঃমিঃ এ ১টি, ১১ কিঃমিঃ এ ২টি মোট ৪টি ব্রিজ অত্যন্ত দুর্বল হওয়ায় তা প্রতিস্থাপন করে নতুন ব্রিজ নির্মাণের উদ্যোগ নেওয়া হয়। ফলশ্রুতিতে গোলড়া-সাতুরিয়া সড়কটিতে এই প্রকল্পের আওতায় মোট ৬টি সেতু নির্মাণের মাধ্যমে যোগাযোগ ব্যবস্থার উন্নতি ঘটবে বলে প্রকল্প দলিলে উল্লেখ করা হয় এবং প্রকল্পটি ২০০৯-১০ অর্থ বছরে সবুজ পাতায় অন্তর্ভুক্ত করা হয়।

৭.২ **প্রকল্পের অনুমোদন ও সংশোধনঃ** মূল প্রকল্পটি ০৮/০৮/২০১০ তারিখে মাননীয় পরিকল্পনা মন্ত্রী কর্তৃক অনুমোদিত হয়। প্রকল্পটি মোট প্রাক্কলিত ব্যয় ২০৩৪.২৬ লক্ষ টাকায় ০১/০৭/২০১০ হতে ৩০/০৬/২০১২ মেয়াদে বাস্তবায়নের লক্ষ্যে অনুমোদিত হয়। পরবর্তীতে যোগাযোগ মন্ত্রণালয় এর ৫ ডিসেম্বর ২০১২ তারিখে বিভাগীয় মূল্যায়ন কমিটির সভায় ২১৫৫.৬৮ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ২০১০ থেকে ২০১৩ পর্যন্ত মেয়াদ বৃদ্ধি করে প্রকল্পটি সংশোধিত হয়।

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

(লক্ষ টাকায়)

ক্রঃনং	অর্থ বছর	সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী লক্ষ্যমাত্রা	এডিপি/আরএডিপি বরাদ্দ	অবমুক্ত	ব্যয়
১	২০১০-১১	১২০.০০	১২০.০০	১২০.০০	১২০.০০
২	২০১১-১২	১০০০.০	১০০০.০	১০০০.০	১০০০.০
৩	২০১২-১৩	১০৩৫.০০	১০৩৫.০০	১০৩৫.০০	১০৩৫.০০
	সর্বমোট	২১৫৫.০০	২১৫৫.০০	২১৫৫.০০	২১৫৫.০০

৭.৪ Financing Arrangement t

a) Foreign Financing:

(In lakh

taka)

Source (S)	Currency as per Agreement (BDT)	Amount in Euro (Million)	Nature (Loan/Grant/ supplier's/ credit)	Date of Agreement	Date of effective	Date of Closing	
						Original	Revised
1	2	3	4	5	6	7	8
Not Applicable							

b) GOB

(In lakh Taka)

Total amount	Loan	Grant	Cash Foreign Exchange
1	2	3	4
Not Applicable			

৭.৫ প্রকল্পের আওতায় বাস্তবায়িত সেতু/কালভার্টের নাম, দৈর্ঘ্য ও ব্যয়ের হিসাব :

ক্রঃ নং	কাজের নাম	-কার্যাদেশের তারিখ	প্রাক্কলিত মূল্য কার্যাদেশকৃত মূল্য	ঠিকাদার প্রতিষ্ঠানের নাম	পরিশোধিত মূল্য
১।	৬ষ্ঠ কিঃমিঃ-এ ৩০.৫০ মিটার পিসি গার্ডার সেতু নির্মাণ	০৫৮০৪৮২০১১	-২৬৭.০২ লক্ষ ২৮৮.৩৯ লক্ষ	Leena Commercial Enterprise	309.50
২।	১১তম কিঃমিঃ-এ ২৪.৪০মিটার পিসি গার্ডার সেতু নির্মাণ।	০৭/০৪/২০১১	-২৫২.৩৮ লক্ষ -২৭৭.১৩ লক্ষ	Nilima Enterprise ltd.	308.53
৩।	১ম কিঃমিঃ এ ৭৩.২৫ মিটার পিসি গার্ডার সেতু নির্মাণ।	০১/০২৮২০১১	-৩৪৫.২২ লক্ষ -৩৮৪.৬৭ লক্ষ	ডেনকো লিঃ	406.15
৪।	১১তম কিঃমিঃ-এ ৩০.৫০ মিটার পিসি গার্ডার সেতু নির্মাণ।	২৭/০৬/২০১১	-৩০০.৯৯ লক্ষ -৩৩১.০২ লক্ষ	Leena Commercial Enterprise	353.45
৫।	৪তম কিঃমিঃ-এ ২৪.৪০ মিটার পিসি গার্ডার সেতু নির্মাণ।	১৫/০৬/২০১১	-২৭৬.৫০ লক্ষ -৩৩০.৭১ লক্ষ	এম,এম, বিটিসি (জেভি)	344.54
৬।	৬তম কিঃমিঃ-এ ৭৩.২৫ মিটার পিসি গার্ডার সেতু নির্মাণ।	০১/০৩/২০১১	-৩৩০.০৫ লক্ষ -৩৬০.৮৩ লক্ষ	বিসিসি- পিটিএসএল-টিসি	407.87

৮। **বাস্তবায়ন অগ্রগতি:** প্রকল্পটির অনুমোদিত প্রাক্কলিত ব্যয় ২০৩৪.২৬ লক্ষ টাকার বিপরীতে জুন, ২০১২ পর্যন্ত ক্রমপুঞ্জিত ব্যয় হয়েছে ২১৫৫.০০ লক্ষ টাকা। প্রকল্পটির সার্বিক আর্থিক ও বাস্তব অগ্রগতি যথাক্রমে ৯৯.৯৬% ও ১০০%। প্রকল্পটি সমাপ্ত হয়েছে জুন, ২০১৩।

৯। **প্রকল্পের ব্যবস্থাপনা ও প্রকল্প পরিচালক সম্পর্কিতঃ**

ক্রমিক নং	নাম ও পদবী	কার্যধরণ	একাধিক প্রকল্পের দায়িত্ব	তারিখ	
				যোগদান	বদলী
১.	মোঃ হাবিবুল ইসলাম অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী	ফুল টাইম	হ্যাঁ	২৬/০২/২০১৩	
২.	মোঃ মফিজুল ইসলাম অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী	ফুল টাইম	হ্যাঁ	১২/০১/২০১২	৩১/০১/২০১৩
৩.	মোঃ আব্দুল কুদ্দুস অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী	ফুল টাইম	হ্যাঁ	০২/০২/২০১১	১০/০১/২০১২
৪.	শাহাবুদ্দিন অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী	ফুল টাইম	হ্যাঁ	০৯/০২/২০১০	০২/০২/২০১১

১০। **প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জনঃ**

পরিকল্পিত	অর্জিত
এই প্রকল্পের মূল উদ্দেশ্য ছিল গোলরা-সাতুরিয়া সড়কে ৬টি ব্রীজ নির্মাণের মাধ্যমে নিরবিচ্ছিন্ন সড়ক যোগাযোগ স্থাপন করা	এই প্রকল্পের আওতায় গোলরা-সাতুরিয়া সড়কে ৬টি সেতু নির্মাণে মাধ্যমে নিরবিচ্ছিন্ন সড়ক যোগাযোগ স্থাপিত হলেও বর্তমানে এ সকল ব্রীজের মধ্যে ২টি ব্রীজের চারপাশে বসতবাড়ী নির্মাণের ফলে সম্পূর্ণ বন্ধ হয়ে গেছে ও অপর ২টি ব্রীজের নিচে দিয়ে আংশিক পানি প্রবাহিত হচ্ছে, বসতবাড়ী নির্মাণের ফলে ভবিষ্যতে এই ২টি ব্রীজের নিচে দিয়েও পানির প্রবাহ সম্পূর্ণরূপে বন্ধ হয়ে যেতে পারে।

১১। **উদ্দেশ্য অর্জিত না হয়ে থাকলে তার কারণঃ** প্রকল্পটির উদ্দেশ্য অর্জিত হয়েছে। তবে বর্তমানে ৬টি ব্রীজের মধ্য ৪টি ব্রীজের চারপাশে বাড়ীঘর নির্মিত হওয়ায় খালের মুখ বন্ধ হয়ে ব্রীজের মূল উদ্দেশ্য ব্যাহত হয়েছে।

১২। **প্রকল্পের বাস্তবায়ন সমস্যা :**

১২.১। প্রকল্পটি আওতায় নির্মিত ৬টি ব্রীজের মধ্যে ১ম কিঃমিঃ ও ৬ষ্ঠ কিঃমিঃ নির্মিত দুইটি ব্রীজের নীচ দিয়ে বর্ষাকালে পানি প্রবাহিত হচ্ছে। অপর ৪টি ব্রীজের মধ্যে ২টি ব্রীজের পানি প্রবাহ সম্পূর্ণরূপে ও ২টি ব্রীজের পানি প্রবাহ আংশিক ভাবে বন্ধ হয়ে গেছে। যার ফলে ৪টি ব্রীজ নির্মাণের প্রয়োজনীয়তা ছিলো কিনা তা নিয়ে সংশয় রয়ে গেছে। উক্ত ৪টি ব্রীজ নির্মাণের কোন প্রয়োজনীয়তা এখন আর পরিলক্ষিত হচ্ছেনা।

১২.২। সড়কটি জেলা পরিষদ থেকে সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরে হস্তান্তর হওয়ায় এ সড়কের জন্য কোন ভূমি অধিগ্রহণ করা হয়নি। এমকি ব্রীজের এপ্রোচের জন্যও কোন জমি অধিগ্রহণ করা হয়নি। ফলশ্রুতিতে সড়কটির ব্রীজের এপ্রোচ গুলি যথাযথ ভাবে নির্মাণ করা সম্ভব হয়নি। ব্রীজের এপ্রোচে যানবাহন চলাচলের জন্য যে পেভমেন্ট রয়েছে তার খুব কাছাকাছি ঘরবাড়ী নির্মিত হয়েছে ফলে যে কোন সময় দুর্ঘটনা ঘটতে পারে। প্রকল্পের গুনগত মান রক্ষায় বিভিন্ন লেবরেটরী টেস্ট করা পরও ১১তম কিলোমিটারে ব্রীজের গাইড ওয়াল ভেঙ্গে গিয়ে এপ্রোচ ক্ষতিগ্রস্ত হয়েছে এবং অন্যান্য ব্রীজের এপ্রোচ গুলি অনেক স্থানে দেবে গিয়েছে যা বিভাগীয় ভাবে মোরমত করা হচ্ছে। রক্ষাপ্রদ কাজের ক্ষেত্রে ডিপিপিতে ব্রীক মেট্রেসিং করার নির্দেশনা থাকলেও ১, ৬ষ্ঠ ও ১১তম কিঃমিঃ ব্রীক মেট্রেসিং করা হয়েছে ও অন্যান্য সেতু গুলিতে সিসি ব্লক ব্যবহার করা হয়েছে।

১৩। **সুপারিশঃ**

১৩.১। নদীগুলির নাব্যতা হ্রাস পাওয়ায় অনেক খাল বিল শুকিয়ে যাচ্ছে। ফলে কোন পুরাতন ব্রীজ/কালভার্ট এর স্থানে নতুন ব্রীজ কালভার্ট নির্মাণের পূর্বে যথাযথ সমীক্ষার প্রয়োজন ছিল এ প্রকল্পের ক্ষেত্রে এধরণের এ ধরণের কোন সমীক্ষা করা হয়নি মর্মে প্রতীয়মান হয়। ভবিষ্যতে সেতু নির্মাণের ক্ষেত্রে ডিপিপি প্রণয়নের পূর্বেই সড়ক বিভাগ ব্রীজের প্রয়োজনীয়তা যাচাই করে দেখবে।

- ১৩.২। সড়কের ব্রীজের এপ্রোচ রোডের সংলগ্ন ঘড়বাড়ী নির্মিত হওয়ার যে কোন সময় বড় ধরনের দুর্ঘটনা ঘটান সন্তবনা আছে। অবিলম্বে দুর্ঘটনা এড়ানোর লক্ষ্যে এপ্রোচ রোড থেকে ন্যূনতম দূরত্বে বসতঘর স্থানান্তরের জন্য বিধি মোতাবেক ব্যবস্থা গ্রহণ করা বাঞ্ছনীয়। ভবিষ্যতে জেলা পরিষদ থেকে হস্তান্তরিত সড়ক গুলিতে ব্রীজ নির্মাণের ক্ষেত্রে প্রয়োজনে ভূমি অধিগ্রহণের সংস্থান রাখতে হবে।
- ১৩.৩। বিভিন্ন লেবরেটরী টেষ্ট করার পর ১১ নং ব্রীজের এপ্রোচের গাইড ওয়াল ভেঙ্গে যাওয়ায় ল্যাবরেটরী টেষ্টের মান নিয়ে প্রশ্ন দেখা দেয়। এছাড়া গাইড ওয়াল ভেঙ্গে যাওয়ায় পেভমেন্ট ও ভেঙ্গে গেছে। এ ক্ষেত্রে এপ্রোচ রোডের গাইড ওয়াল জরুরী ভিত্তিতে মেরামত করতে হবে। গাইড ওয়াল ভেঙ্গে যাওয়ার কারণ সড়ক বিভাগ খতিয়ে দেখবে এবং এ বিভাগকে অবহিত করবে।

“সিলেট-জকিগঞ্জ সড়ক উন্নয়ন” শীর্ষক প্রকল্পের মূল্যায়ন প্রতিবেদন।
(সমাপ্তঃ জুন, ২০১৩)

০১।	প্রকল্পের অবস্থানঃ	সিলেট-জকিগঞ্জ সড়ক উন্নয়ন
০২।	বাস্তবায়নকারী সংস্থাঃ	সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর।
০৩।	প্রশাসনিক মন্ত্রণালয়ঃ	সড়ক পরিবহন ও সেতু মন্ত্রণালয়।

০৪। প্রকল্পের বাস্তবায়ন সময় ও ব্যয়ঃ

(লক্ষ টাকায়)

প্রাক্কলিত ব্যয় (প্রঃ সাঃ)		প্রকৃত ব্যয় (প্রঃ সাঃ)	পরিকল্পিত বাস্তবায়নকাল		প্রকৃত বাস্তবায়নকাল	অতিক্রান্ত ব্যয় (মূল প্রাক্কলিত ব্যয়ের %)	অতিক্রান্ত সময় (মূল বাস্তবায়নকালের (%)
মূল	সর্বশেষ সংশোধিত		মূল	সর্বশেষ সংশোধিত			
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮
৮১৩২.৩ ৮	১০১১৭.১৪	৯৯১৯.১৬	জুলাই, ১৯৯৮ হতে জুন, ২০০৩	জুলাই, ১৯৯৮ হতে জুন, ২০১৩	জুলাই, ১৯৯৮ হতে জুন, ২০১৩	২১.৯৭%	১০ বছর ২০০.০০%

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

(লক্ষ টাকায়)

ক্রমিক নং	অঙ্গের নাম	একক	সর্বশেষ সংশোধিত ডিসিপি অনুযায়ী লক্ষ্যমাত্রা		প্রকৃত বাস্তবায়ন	
			বাস্তব	আর্থিক	বাস্তব (%)	আর্থিক (%)
১	২	৩	৪	৫	৬	৭
১.	সার্ভে, মাটি পরীক্ষা এবং জরীপ	থোক	-	২০.০০	-	২০.০০
২.	সড়ক বাঁধে মাটির কাজ (প্রশস্তকরণ/উঁচুকরণ/ড্রাইভারশন)	লঃঘঃমিঃ	৭.২৩	৭১৬.৭৩	৭.২৩	৭১৬.৭৩
৩.	ফেব্রিকাল পেভমেন্ট, ক) পেভমেন্ট প্রশস্তকরণ এবং আপগ্রেডিং	কিঃমিঃ	৪৬.০০	২৫২৫.৩২	৪৬.০০	২৫২৫.৩২
	খ) সিলেট শহর, হেতিমগঞ্জ, গোপালগঞ্জ, চরখাই, শাহগলী এবং সড়কের বাজারে বিদ্যমান পেভমেন্ট প্রশস্তকরণ	কিঃমিঃ	১০.২১১	১৫২০.২৭	১০.২১১	১৫২০.২৭
	গ) নতুন পেভমেন্ট (সেতু/কালভার্ট, এ্যাপ্রোচ)	কিঃমিঃ	৩.৭৭০	৪৮৪.৭৩	৩.৭৭০	৪৮৪.৭৩
	ঘ) পেভমেন্ট সার্ফেসিং	কিঃমিঃ	২০.০০	৫৯৪.১১	২০.০০	৫৯৪.১১
৪.	বাস-বে	সংখ্যা	২.০০	৬.৮৪	২.০০	৬.৮৪
৫.	সেতু নির্মাণ (৭টি)	মিঃ	১৫৩.৯২	১৮২১.২৪	১৫৩.৯২	১৮২১.২৪
৬.	আরসিসি কালভার্ট নির্মাণ (৬টি)	মিঃ	১৫১.১১	৮৬৫.০৮	১৫১.১১	৮৬৫.০৮
৭.	রক্ষাপ্রদ কাজ (জিও টেক্সটাইলসহ সিসি ব্লক)	বঃমিঃ	১৫৫	৫.০১	১৫৫	৫.০১
৮.	রক্ষাপ্রদ কাজ (আরসিসি প্যালাসাইডিং)	মিঃ	১৬২৫	৬৯.৭৮	১৬২৫	৬৯.৭৮
৯.	রোড ডিভাইডার	কিঃমিঃ	৮.৯৮৪৩	১৬১.৫৭	৮.৯৮৪৩	১৬১.৫৭
১০.	সড়ক জংশনে আইল্যান্ড	মিঃ	৩০০.০০	৩.১২	৩০০.০০	৩.১২
১১.	ড্রেন	কিঃমিঃ	৫.৯৫১	৭৫৪.১৯	৫.৯৫১	৭৫৪.১৯
১২.	সাইন, সিগন্যাল, কিমি পোস্ট, সড়ক মার্কিং, গাইড পোস্ট এবং পেইন্টিং	থোক	থোক	২৪.৭৬	থোক	২৪.৭৬

ক্রমিক নং	অঞ্জের নাম	একক	সর্বশেষ সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী লক্ষ্যমাত্রা		প্রকৃত বাস্তবায়ন	
			বাস্তব	আর্থিক	বাস্তব (%)	আর্থিক (%)
১৩.	জেনারেল এবং সাইট ফ্যাসিলিটিজ	থোক	থোক	১৭.৪৬	থোক	১৭.৪৬
১৪.	সড়ক ও ডাইভারশন সড়কে নির্মাণকালীন রক্ষণাবেক্ষণ	থোক	থোক	১০০.০০	থোক	১০০.০০
১৫.	ওভারহেড	থোক	থোক	২২৮.৯৫	থোক	২২৮.৯৫
১৬.	প্রাইস কন্টিনজেন্সী (২%)	থোক	থোক	১৯৭.৯৮২	থোক	১৯৭.৯৮২
সর্বমোট=				১০১১৭.১৪		৯৯১৯.১৬

০৬। কাজ অসম্পূর্ণ থাকলে তার কারণঃ প্রকল্পের আওতায় কোন কাজ অসম্পূর্ণ নেই।

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

০৮। প্রকল্পের ব্যবস্থাপনা ও প্রকল্প পরিচালক সম্পর্কিতঃ প্রকল্পের শুরু হতে শেষ পর্যন্ত সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের রংপুর জোনের অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী নিজ দায়িত্বের অতিরিক্ত দায়িত্ব হিসেবে প্রকল্প পরিচালকের দায়িত্ব পালন করেন। বগুড়া সড়ক বিভাগের নির্বাহী প্রকৌশলী ও উপ-বিভাগীয় প্রকৌশলী যথাক্রমে প্রজেক্ট ম্যানেজার ও ডেপুটি প্রজেক্ট ম্যানেজার হিসাবে মূলত মাঠ পর্যায়ে প্রকল্পটির সার্বিক বাস্তবায়ন ও মনিটরিং এর দায়িত্বে ছিলেন।

ক্রমিক নং	নাম ও পদবী	কার্যধরণ	একাধিক প্রকল্পের দায়িত্ব	তারিখ	
				যোগদান	বদলী
৫.	ইঞ্জিঃ আলী আহমেদ চৌধুরী অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী	না	হ্যাঁ	২১.০১.২০০৮	০৮.১০-২০০৯
৬.	ইঞ্জিঃ মোঃ মফিজুল ইসলাম অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী	না	হ্যাঁ	০৮.১০.২০০৯	০৫.১০.২০১০
৭.	ইঞ্জিঃ শাহ মোঃ মুসা অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী	না	হ্যাঁ	০৫.১০.২০১০	১৫.০১.২০১৩
৮.	ইঞ্জিঃ সুভূধ কুমার সরকার অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী	না	হ্যাঁ	১৫.০১.২০১৩	প্রকল্প সমাপ্ত পর্যন্ত

০৯। ক্রয় সংক্রান্ত তথ্যাদি:

৯.১ গাড়ী/ ট্রাল্পোর্ট ক্রয়: প্রকল্পের আওতায় কোন গাড়ী/ট্রাল্পোর্ট ক্রয়ের সংস্থান না থাকায় গাড়ী বা ট্রাল্পোর্ট ক্রয় করা হয়নি।

৯.২ দরপত্র : অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী ১০টি প্যাকেজে ক্রয় পরিকল্পনার সংস্থান রয়েছে। সংস্থা কর্তৃক সরবরাহকৃত তথ্য পর্যালোচনায় দেখা যায়, প্রকল্পটির প্রধান প্রধান পূর্ত কাজ মোট ১০টি প্যাকেজের মাধ্যমে প্রদান করা হয়েছে। প্রকল্পের Tender Opening Committee ও Tender Evaluation Committee গঠন এবং কার্যাদেশ পিপিএ-২০০৬ এবং পিপিআর-২০০৮ অনুযায়ী করা হয়েছে মর্মে প্রতীয়মান হয়। দরপত্র সংক্রান্ত তথ্য নিম্নরূপঃ

Description of procurement (goods/work/consultancy as per bid document)	Tender/Bid/Propo sal Cost (In lakh taka)		Tender/Bid/Proposal		Date of Completion of works/services & supply of goods	
	As per DPP	Contract Value	Invitation Date	Contract signing/L. C. Opening Date	As per contract	Actual
1	2	3	4	5	6	7
1. Repairing of pavement by providing carpeting & seal coat at 61 st Km. to 91 st Km. of Sylhet-Golapgonj-Charkhai-Zakigonj Road under Road Division Sylhet of Sylhet Road Circle, Sylhet during the year 2005-2006.		364.48	23/11/2005	10/5/2006	4 Months	5 Months
2. Repairing of pavement by providing carpeting & seal coat at 21 st Km. to 60 th Km. of Sylhet-Golapgonj-Charkhai-Zakigonj Road under Road Division Sylhet of Sylhet Road Circle, Sylhet during the year 2005-2006.		400.00	23/11/2005	02/05/2006	4 Months	8 Months
3. Construction of 25.03m long RCC Girder Bridge at 66 th Km. (66/1 No.) of Sylhet-Golapgonj-Charkhai-Zakigonj Road under Road Division Sylhet of Sylhet Road Circle, Sylhet during the year 2007-2008.		274.691	23/11/2005	02/01/2008	18 Months	13 Months
4. Construction of 25.03m long RCC Girder Bridge at 66 th Km. (66/2 No.) of Sylhet-Golapgonj-Charkhai-Zakigonj Road under Road Division Sylhet of Sylhet Road Circle, Sylhet during the year 2007-2008.		277.661	23/11/2005	02/01/2008	18 Months	13 Months
5. Widening of pavement, Construction of drain with footpath & divider at 17 th (p) & 18 th (p) Km. (Ch. 16+190m to 17+690m) (Golapganj Bazar) of Sylhet-Golapgonj-		455.168	16/02/2009	04/06/2009	6 Months	12 Months

Description of procurement (goods/work/consultancy as per bid document)	Tender/Bid/Propo sal Cost (In lakh taka)		Tender/Bid/Proposal		Date of Completion of works/services & supply of goods	
	As per DPP	Contract Value	Invitation Date	Contract signing/L. C. Opening Date	As per contract	Actual
Charkhai-Zakigonj Road under Road Division Sylhet of Sylhet Road Circle, Sylhet during the year 2007-2008.						
6. Widening of pavement, Construction of drain with footpath & divider at 11 th (p)km. (Ch 10+500m to 11+000m) (Hatimganj Bazar) of Sylhet- Golapgonj-Charkhai- Zakigonj Road under Road Division Sylhet during the year 2007- 2008.		162.868	09/12/2007	03/04/2008	3 Months	6 Months
7. Widening of flexible pavement, construction of drain with footpath & road divider from LRP 001+720m to LRP 003+407 m (Ch. 1+720m to 3+425m) Kadomtali to Divisional Commissioner office and LRP 032+950m to LRP 033+350m (Ch. 32+350m to 32+750m) Charkhali point of Sylhet- Golapgonj-Charkhai- Zakigonj Road under Road Division Sylhet of Sylhet Road Circle, Sylhet during the year 2008- 2009.		427.68	04/12/2007	06/04/2008	6 Months	27 Months
8. Widening of existing pavement and surfacing road divider from LRP 006+896 to LRP008+680, LRP042+644 to LRP043+238 & LRP054+596 to LRP055+192 (Ch. 6+200 to 8+000, 42+350 to 42+950 & 55+330 t o 55+926) of Sylhet- Golapgonj-Charkhai-		625.78	24/12/2009	03/03/2010	12 Months	16 Months

Description of procurement (goods/work/consultancy as per bid document)	Tender/Bid/Propo sal Cost (In lakh taka)		Tender/Bid/Proposal		Date of Completion of works/services & supply of goods	
	As per DPP	Contract Value	Invitation Date	Contract signing/L. C. Opening Date	As per contract	Actual
Zakigonj Road under Road Division Sylhet of Sylhet Road Circle, Sylhet during the year 2009- 2010.						
9. Surfacing with potholes repair & base type-1 (Ch. 39+850 to 40+950,41+300 to 41+420, 41+539 to43+700, 43+725 to 44+500, 45+000 to 46+000, 47+100 to 47+600, 49+400 to 50+000, 60+000 to 61+800, 62+100 to 63+700, 66+000 to 68+000, 86+000 to 89+697) of Sylhet- Golapgonj-Charkhai- Zakigonj Road under Road Division Sylhet of Sylhet Road Circle, Sylhet during the year 2009- 2010.		499.42	24/12/2009	22/02/2010	12 Months	11 Months
10. Construction of 2×6.00m length ×6.00m height ×10.50m width Box culvert with U type wing wall at 39 th km. (Gap No. 39/1), 59 th km (Gap No. 59/1), 90 th km. (Gap No. 90/1), of Sylhet- Golapgonj-Charkhai- Zakigonj Road under Road Division Sylhet of Sylhet Road Circle, Sylhet during the year 2009- 2010.		260.52	21/01/2010	01/06/2010	6 Months	12 Months
11. Construction of 2×6.00m (clear) length ×6.00m (clear) height × Box culvert with U type wing wall at 72 nd km. (Gap No. 72/2), 83 rd km (Gap No.		162.70	29/07/2010	02/01/2011	6 Months	16 Months

Description of procurement (goods/work/consultancy as per bid document)	Tender/Bid/Propo sal Cost (In lakh taka)		Tender/Bid/Proposal		Date of Completion of works/services & supply of goods	
	As per DPP	Contract Value	Invitation Date	Contract signing/L. C. Opening Date	As per contract	Actual
83/2), 87 th km. (Gap No. 87/2), of Sylhet-Golapgonj-Charkhai-Zakigonj Road under Road Division Sylhet of Sylhet Road Circle, Sylhet during the year 2009-2010.						
12. Widening and upgrading of pavement with construction of road side drain & earth work at different km. and construction of 2 Nos. Box culvert at 38 th km. (Gap No. 38/2), and 82 nd Km. (Gap No. 82/1) of Sylhet-Golapgonj-Charkhai-Zakigonj Road under Road Division Sylhet of Sylhet Road Circle, Sylhet during the year 2009-2010.		509.65	14/03/2012	07/02/2013	6 Months	4 Months
13. Construction of 19.53m long RCC Girder Bridge at 54 th km. (Gap No. 54/1) (Ch. 53+360m) (Hatikhal Bridge) of Sylhet-Golapgonj-Charkhai-Zakigonj Road under Road Division Sylhet of Sylhet Road Circle, Sylhet during the year 2009-2010.		349.84	24/02/2010	02/10/2012	12 Months	15 Months
14. Construction of 19.53m long RCC Girder Bridge at 55 th km. (Gap No. 55/1) (Ch. 54+450m) (Noakhal Bridge) of Sylhet-Golapgonj-Charkhai-Zakigonj Road under Road Division Sylhet of Sylhet Road Circle, Sylhet during the year 2009-2010.		318.84	09/12/2009	09/02/2010	12 Months	15 Months
15. Construction of 19.53m long RCC Girder Bridge		307.52	09/12/2009	09/02/2010	12 Months	16 Months

Description of procurement (goods/work/consultancy as per bid document)	Tender/Bid/Propo sal Cost (In lakh taka)		Tender/Bid/Proposal		Date of Completion of works/services & supply of goods	
	As per DPP	Contract Value	Invitation Date	Contract signing/L. C. Opening Date	As per contract	Actual
at 57 th km. (Gap No. 57/1) (Ch. 56+600m) (Gorakhal Bridge) of Sylhet- Golapgonj-Charkhai- Zakigonj Road under Road Division Sylhet of Sylhet Road Circle, Sylhet during the year 2009- 2010.						
16. Construction of 19.53m long RCC Girder Bridge at 77 th km. (Gap No. 77/1) (Ch. 76+490m) (Barathakurikhal Bridge) of Sylhet-Golapgonj- Charkhai-Zakigonj Road under Road Division Sylhet of Sylhet Road Circle, Sylhet during the year 2009-2010.		330.99	09/12/2009	24/02/2010	12 Months	16 Months
17. Construction of 25.47 m long PC Girder Bridge at 86 th km. (Gap No. 86/1) (Senapotikhal Bridge) of Sylhet-Golapgonj- Charkhai-Zakigonj Road under Road Division Sylhet of Sylhet Road Circle, Sylhet during the year 2009-2010.		347.48	09/12/2009	24/02/2010	12 Months	16 Months
18. Widening of flexible pavement. construction of drain with footpath & road divider form LRP 001+720m to LRP 003+407m (Ch. 1+720 m to 3+425m) Kadomtali to Divisional Commissioner office and LRP 032+950m to LRP 033+350m (Ch. 32+350m to 32+750m)Charkhai point of Sylhet- Golapgonj-Charkhai- Zakigonj Road under Road Division Sylhet of Sylhet Road Circle, Sylhet		427.68	19/10/2008	18/03/2009	6 Months	15 Months

Description of procurement (goods/work/consultancy as per bid document)	Tender/Bid/Propo sal Cost (In lakh taka)		Tender/Bid/Proposal		Date of Completion of works/services & supply of goods	
	As per DPP	Contract Value	Invitation Date	Contract signing/L. C. Opening Date	As per contract	Actual
during the year 2008-2009						

১০। সাধারণ পর্যবেক্ষণঃ

১০.১ **উদ্দেশ্যঃ** প্রকল্পের মূল উদ্দেশ্য ছিল জকিগঞ্জের সাথে সিলেট বিভাগীয় শহর এবং দেশের অন্যান্য স্থানের সাথে উন্নততর সড়ক যোগাযোগ স্থাপনের জন্য পেভমেন্ট প্রশস্তকরণ এবং পুরাতন ও জরাজীর্ণ সেতু/কালভার্ট অপসারণপূর্বক নতুন সেতু/কালভার্ট নির্মাণ করে প্রকল্প এলাকার আর্থ-সামাজিক অবস্থার উন্নয়ন করা।

১০.২ **পটভূমি :** ৯০ কিলোমিটার দীর্ঘ সিলেট-জকিগঞ্জ সড়কটি সিলেট জেলার একটি আঞ্চলিক মহাসড়ক। এ সড়কটি বিয়ানীবাজার, জকিগঞ্জ ও গোলাপগঞ্জ উপজেলার জনগণের যাতায়াত ও পণ্য পরিবহনের জন্য অত্যন্ত গুরুত্বপূর্ণ। এ সড়কপথের মাধ্যমে এতদঞ্চলের জনগণ বিভাগীয় শহর সিলেটসহ দেশের অন্যান্য স্থানে যাতায়াত করে। সড়কটির চরখাই পয়েন্ট থেকে ১৩ কিলোমিটার দূরে অবস্থিত সুতারকান্দি স্থল বন্দর দিয়ে আমদানীকৃত ও রপ্তানীকৃত বিভিন্ন পণ্য এ সড়ক দিয়ে পরিবহন করা হয়। এ প্রেক্ষিতে চরখাই-জকিগঞ্জ অংশের অপ্রশস্ত অংশ প্রশস্তকরণসহ বিদ্যমান অপ্রশস্ত ও পুরনো সেতু/কালভার্ট পুনর্নির্মাণ করে সড়কটি উন্নয়নের জন্য প্রকল্পটি গ্রহণ করা হয়।

১০.৩ **প্রকল্পের অনুমোদন ও সংশোধনঃ** প্রকল্পটি সম্পূর্ণ জিওবি অর্থায়নে ৮১৩২.০০ লক্ষ টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে জুলাই, ১৯৯৭ থেকে জুন, ২০০২ বাস্তবায়ন মেয়াদে ২৯/০৯/১৯৯৮ তারিখে একনেক কর্তৃক অনুমোদিত হয়। সড়ক বিভাগে ২৭/১২/১৯৯৮ তারিখে অনুষ্ঠিত ডিপিইসি সভার সিদ্ধান্তক্রমে প্রকল্পের ডিপিপি পুনর্গঠনের সময় এর বাস্তবায়নকাল নির্ধারণ করা হয় জুলাই, ১৯৯৮ থেকে জুন, ২০০৩ পর্যন্ত। পরবর্তীতে বাস্তবায়ন পর্যায়ে সিলেট শহর অংশের উন্নয়নসহ সার্ফেসিং কাজ নতুনভাবে অন্তর্ভুক্তকরণ এবং বিদ্যমান অঞ্জোর হাস/বৃদ্ধির কারণে প্রকল্পটির ১ম সংশোধন করা হয়। পিইসি'র সভার সিদ্ধান্তক্রমে ১ম সংশোধনের সময় প্রকল্পটির নাম পরিবর্তন করে “সিলেট-জকিগঞ্জ সড়ক উন্নয়ন (সংশোধিত)” রাখা হয়। ১ম সংশোধনের প্রকল্পটি ৯৬১৭.৩০ লক্ষ টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে এবং জুলাই, ১৯৯৮ থেকে জুন, ২০১০ পর্যন্ত মেয়াদে তৎকালীন মাননীয় অর্থ ও পরিকল্পনা উপদেষ্টা কর্তৃক ০৮/০৩/২০০৮ তারিখে অনুমোদিত হয়। পরবর্তীতে বিভিন্ন বাস্তব কারণে প্রকল্পটির দ্বিতীয় সংশোধনী প্রস্তাবের উপর ০৬/১২/২০০৯ তারিখে পিইসি সভা অনুষ্ঠিত হয়। উক্ত সভার সিদ্ধান্ত অনুসারে ১০১১৭.১৪ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ১৯৯৮-১৯৯৯ থেকে ২০১১-২০১২ মেয়াদে প্রকল্পটির দ্বিতীয় সংশোধনী প্রস্তাব মাননীয় পরিকল্পনা মন্ত্রী মহোদয় কর্তৃক অনুমোদিত হয়। পরবর্তীতে আইএমইডি'র সুপারিশের প্রেক্ষিতে জুলাই, ২০১২ হতে জুন, ২০১৩ পর্যন্ত ব্যয় বৃদ্ধি ব্যতিরেকে মেয়াদ বৃদ্ধি করা হয়।

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

(লক্ষ টাকায়)

ক্রঃনং	অর্থ বছর	সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী লক্ষ্যমাত্রা	এডিপি/আরএডিপি বরাদ্দ	অবমুক্ত	ব্যয়
১	১৯৯৯-২০০০	৪০০.০০	৪০০.০০	৪০০.০০	৪০০.০০
২	২০০০-২০০১	৬০০.০০	৬০০.০০	৬০০.০০	৬০০.০০
৩	২০০১-২০০২	৬০০.০০	৬০০.০০	৬০০.০০	৬০০.০০
	২০০২-২০০৩	৪৫০.০০	৪৫০.০০	৪৫০.০০	৪৫০.০০
৪	২০০৩-২০০৪	-	-	-	-
৫	২০০৪-২০০৫	-	-	-	-
৬	২০০৫-২০০৬	৪০০.০০	৪০০.০০	৪০০.০০	৪০০.০০
৭	২০০৬-২০০৭	৫১৮.০০	৫১৮.০০	৫১৮.০০	৫১৮.০০
৮	২০০৭-২০০৮	৭৪২.৫৪	৭৪২.৫৪	৭৪২.৫৪	৭৪২.৫৪
৯	২০০৮-২০০৯	৮৯৪.২০	৮৯৪.২০	৮৯৪.২০	৮৯৪.২০
১০	২০০৯-২০১০	১৬১৭.০০	১৬১৭.০০	১৬১৭.০০	১৬১৭.০০
১১	২০১০-২০১১	২১৫০.০০	২১৫০.০০	২১৫০.০০	২১৫০.০০
১২	২০১১-২০১২	৪০০.০০	৪০০.০০	৪০০.০০	৪০০.০০
১৩	২০১২-২০১৩	১১৪৭.৩৮	১১৪৭.৩৮	১১৪৭.৩৮	১১৪৭.৩৮
	সর্বমোট	৯৯১৯.১৬	৯৯১৯.১৬	৯৯১৯.১৬	৯৯১৯.১৬

- ১১। **সার্বিক আর্থিক ও বাস্তব অগ্রগতি :** প্রকল্পের আওতায় জুন, ২০১৩ পর্যন্ত ক্রমপুঞ্জিত আর্থিক অগ্রগতি হয়েছে ৯৯১৯.১৬ লক্ষ টাকা যা সংশোধিত অনুমোদিত ব্যয় ১০১১৭.১৪ লব টাকার ৯৮.০৪%। উক্ত সময়ে অনুমোদিত সংশোধিত প্রকল্পের ১০০% বাস্তব অগ্রগতি সাধিত হয়েছে (অনুচ্ছেদ-৬)।
- ১২। **প্রকল্প পরিদর্শন:** গত ৩০/১১/২০১৪ তারিখে আইএমইডি কর্তৃক প্রকল্পটি সরেজমিন পরিদর্শন করা হয়। পরিদর্শনকালে সিলেট সড়ক বিভাগের উপ-বিভাগীয় প্রকৌশলী জনাব নাজিম উদ্দিন উপস্থিত ছিলেন। পরিদর্শন পর্যবেক্ষণ নিম্নরূপঃ
- ১২.১ **মাটির কাজ :** অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী ২৩টি ব্রীজ/কালভার্টের ৩.০০ কিঃমিঃ ডাইভারশন রোড, ২.৫ কিঃমিঃ এ্যাথ্রোচ সড়ক এবং ৯.০০ কিঃমিঃ সড়ক সম্প্রসারণের লব্ধ্যে (সিলেট শহর অংশ, হেতিমগঞ্জ, গোলাপগঞ্জ, চরখাই, শাহগলি এবং সরকার বাজার) ৭.২৩ লব ঘন মিটার মাটির সংস্থান ছিল। পরিদর্শনকালে বর্ণিত কাজসমূহ সম্পাদন করা হয়েছে দেখা যায়। তবে পরিদর্শনকালে সড়ক বাঁধের অনেক স্থানে রেইন কাট দেখা গেছে এবং স্কেমাপ ১:২ পাওয়া যায়নি।
- ১২.২ **ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট :** অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী ৪৬.০০ কিঃমিঃ বিদ্যমান পেভমেন্ট প্রশস্রকরণ ও মজবুতকরণ, ১০.২১১ কিলোমিটার বিদ্যমান পেভমেন্ট প্রশস্রকরণ (সিলেট শহর অংশ, হেতিমগঞ্জ, গোলাপগঞ্জ, চরখাই, শাহগলি এবং সরকার বাজার), ব্রীজ/কালভার্ট এ্যাথ্রোচে ৩.৭৭ কিলোমিটার নতুন পেভমেন্ট নির্মাণ এবং ২০.০০ কিঃমিঃ সার্ফেসিং এর সংস্থান ছিল। পরিদর্শনকালে ৫.৫ মিটার প্রশস্রতায় ও উভয় পাশে ০.৯ মিটার হার্ড সোল্ডার দ্বারা ৪৬.০০ কিঃমিঃ বিদ্যমান পেভমেন্ট প্রশস্রকরণ ও মজবুতকরণ, প্রতি লেনের প্রশস্রতা ৫.৫ মিটার ও মাঝে ১.০০ মিটার ডিভাইডারসহ ২ লেন বিশিষ্ট মোট ১০.২১১ কিঃমিঃ পেভমেন্ট প্রশস্রকরণ (সিলেট শহর অংশে ৬.১৮ কিঃমিঃ, হেতিমগঞ্জ ০.৫২ কিঃমিঃ, গোলাপগঞ্জে ২.০১৫ কিঃমিঃ, চরখাই ০.৪০ কিঃমিঃ, শাহ গলি ০.৫০ কিঃমিঃ এবং সরকার বাজার ০.৫৯৬ কিঃমিঃ), ২০টি ব্রীজ/কালভার্ট এ্যাথ্রোচে ৭.৩ মিটার প্রশস্রতায় ৩.৭৭ কিঃমিঃ নির্মাণ নতুন পেভমেন্ট নির্মাণ এবং ৫.৫ মিটার প্রশস্রতায় ২০ কিঃমিঃ সার্ফেসিং করা হয়েছে দেখা যায়। সরেজমিন পরিদর্শনকালে চেইনেজ কিঃমিঃ ১০+৩০০ ও ১৭+৫০০ তে পেভমেন্ট খুঁড়ে Base Type-1 ও Surfacing (DBS-Base Course & Wearing Course) এর thickness পাওয়া গেছে যথাক্রমে ২১০ মিঃমিঃ ও ৪৭ মিঃমিঃ এবং ২০০ মিঃমিঃ ও ৪৫ মিঃমিঃ (গ্রহণযোগ্য পরিমাপ যথাক্রমে ২০০ মিঃমিঃ ও ৫২ মিঃমিঃ)। সার্ফেসিং-এ সীলকোট কম পাওয়ার বিষয়ে উপস্থিত উপ-বিভাগীয় প্রকৌশলী জানান, বর্ণিত চেইনেজ দুটিতে ২০১০-১১ অর্থ বছরে সার্ফেসিং করা হয়েছিল। যানবাহন চলাচল ও দুটি বর্ষা মৌসুম অতিক্রান্ত হওয়ায় সীলকোট গড়ে ৫ থেকে ৭ মিঃমিঃ বয় হয়েছে যা খুবই স্বাভাবিক। প্রকল্পটি ইতোমধ্যে রাজস্ব খাতে স্থানান্তর করা হয়েছে। মাইনর মেরামতের আওতায় চলতি শীত মৌসুমে বর্ণিত সড়কে সীল কোটের কাজ করা হবে।



চিত্র-১ : ১৭০০+৫০০ তে পেভমেন্টের চিত্র



- ১২.৩ রোড ডিভাইডার, রোড জাংশন ও বাস বেঃ অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী ৮.৯৮৪৩ কিলোমিটার রোড ডিভাইডার (সিলেট শহর অংশে ৫.৯০ কিঃমিঃ, হেতিমগঞ্জে ০.৫১৬ কিঃমিঃ, গোলাপগঞ্জে ১.৩১৮৩ কিঃমিঃ, চরখাই ০.৩৫০ কিঃমিঃ, শাহ গলিতে ০.৪০ কিঃমিঃ এবং সরকার বাজারে ০.৫০ কিঃমিঃ), ৩০০ মিটার রোড জাংশন (চরখাই অংশে) এবং ২টি বাস বে (৩২ ও ৩৩ তম কিঃমিঃ) এর সংস্থান ছিল। পরিদর্শনকালে বর্ণিত কাজসমূহ সম্পাদন করা হয়েছে দেখা যায়।
- ১২.৪ সেতু নির্মাণঃ অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী ৭টি ব্রীজ (১৫৩.৯২ মিঃ) ও ১৬ টি কালভার্ট (১৫১.১১ মিটার) নির্মাণের সংস্থান ছিল। এ জন্য ডিপিপিতে ২৬৮৬.৩২ লব টাকার সংস্থানও ছিল। পরিদর্শনকালে সেতু ও কালভার্টগুলোর নির্মাণ সম্পন্ন ও কার্যকরভাবে চালু আছে দেখা যায়। পরিদর্শনকালে উল্লেখযোগ্য কোন ডিফেক্ট পরিলক্ষিত হয়নি।



চিত্র-৩ : ব্রীজ নং-৬৬/১ এর রেলিং ও গার্ডার



চিত্র-৪ : ব্রীজ নং-৬৬/২ এর গার্ডার

- ১২.৫ রক্ষাপ্রদ কাজঃ অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী ৫.৯৫১ কিঃমিঃ স্ম্যাবসহ ড্রেন (সিলেট অংশে ৩.৫৪১ কিঃমিঃ, হেতিমগঞ্জ অংশে ০.৬৬ কিঃ মিঃ, গোলাপগঞ্জ অংশে ১.৫ কিঃমিঃ এবং চরখাই অংশে ০.২৫ কিঃমিঃ), ১৫০ বর্গ মিটার সিসি ব্লক সহ জিওটেক্সটাইল, ৫০০ মিটার আরসিসি প্যালাসাইডিং (৩৭ ও ৫০ তম কিঃমিঃ) এবং ১১২৫ মিঃ বোলমা প্যালাসাইডিং (ডাইভারশন রোডে) এর সংস্থান ছিল। পরিদর্শনকালে সংশোধিত ডিপিপির সংস্থান অনুযায়ী বর্ণিত কাজসমূহ বাস্তবায়ন করা হয়েছে দেখা যায়। তবে সিলেট অংশে কয়েকটি স্থানে ড্রেনের স্ম্যাব ভেঙে যেতে এবং ৩৭ তম কিঃমিটারে প্যালাসাইডিং এর কনক্রিট পোস্ট ভেঙে প্যালাসাইড পড়ে যেতে দেখা গেছে।

১৩। প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জনঃ

পরিকল্পিত	অর্জন
প্রকল্পের মূল উদ্দেশ্য হ'ল জকিগঞ্জের সাথে সিলেট বিভাগীয় শহর এবং দেশের অন্যান্য স্থানের সাথে উন্নতর সড়ক যোগাযোগ স্থাপনের জন্য পেভমেন্ট প্রশস্তকরণসহ পুরাতন ও জরাজীর্ণ সেতু/কালভার্ট অপসারণপূর্বক নতুন সেতু/কালভার্ট নির্মাণ করে প্রকল্প এলাকার আর্থ-সামাজিক অবস্থার উন্নয়ন করা।	প্রকল্পের আওতায় ৫৬.২১১ কিঃমিঃ বিদ্যমান পেভমেন্ট প্রশস্তকরণ ও মজবুতকরণ, ৩.৭৭ কিলোমিটার নতুন পেভমেন্ট নির্মাণ, ২০.০০ কিঃমিঃ সার্ফেসিং, ২৩টি ব্রিজ/কালভার্ট, ৮.৯৮৪৩ কিঃমিঃ রোড ডিভাইডার, ৫.৯৫১ কিঃমিঃ ড্রেনসহ আনুষঙ্গিক কাজ সম্পন্ন হওয়ায় জকিগঞ্জের সাথে সিলেট বিভাগীয় শহর এবং দেশের অন্যান্য স্থানের সাথে উন্নতর সড়ক যোগাযোগ স্থাপিত হয়েছে। ফলে প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জিত হয়েছে।

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

১৫। বাস্তবায়ন সমস্যাঃ

১৫.১ নিরবিচ্ছিন্ন বাস্তবায়ন বাধাগ্রস্ত: পর্যবেক্ষণে দেখা যায়, একনেক কর্তৃক অনুমোদন লাভের পর ১৯৯৮-৯৯ সাল থেকে মূল অনুমোদিত প্রকল্পের লক্ষ্যমাত্রা অনুযায়ী সড়কটির চরখাই-জকিগঞ্জ অংশের পেভমেন্ট প্রশস্তকরণসহ উন্নয়ন কাজ হাতে নেয়া হয়। বাস্তবায়ন কাজ ২০০২-০৩ অর্থ বছর পর্যন্ত চলার পর এক পর্যায়ে একনেক এর অনুশাসন অনুযায়ী প্রকল্প যাচাই-বাছাইকালে ২০০৩-০৪ ও ২০০৪-০৫ অর্থ বছরের এডিপি হতে প্রকল্পটি বাদ দেওয়া হয়। পরবর্তীতে সড়ক পরিবহন ও সেতু মন্ত্রণালয়ের অনুরোধের প্রেক্ষিতে প্রকল্পটি পুনরায় ২০০৫-২০০৬ অর্থ বছরের সংশোধিত এডিপিতে অন্তর্ভুক্ত করা হয়। প্রকল্পটি এডিপি থেকে ২ বছর বাদ পড়ার ফলে সড়কটির উন্নয়ন কাজ ব্যাহত হয়। এ অবস্থায় সড়কটির অবশিষ্ট ২০ কিঃমিঃ সার্ফেসিং, সিলেট শহর, হেতিমগঞ্জ ও গোলাপগঞ্জ অংশের ৯ কিঃমিঃ সড়ক প্রশস্তকরণ, রোড ডিভাইডার এবং ড্রেন নির্মাণের প্রস্তাবসহ সেতু/কালভার্টের দৈর্ঘ্য এবং মাটির কাজের পরিমাণ পুনর্নির্ধারণ করে প্রকল্পটি ২০০৮ সালের মার্চ ১ম সংশোধন করা হয়।

১৫.২ বাস্তবায়ন পর্যায়ে অপ্রতুল এডিপি বরাদ্দঃ নিম্নে বছর ভিত্তিক এডিপি বরাদ্দ ও ব্যয়ের বিবরণ দেয়া হলঃ

অর্থ বছর	পিপি/ডিপিপি'র লক্ষ্যমাত্রা	এডিপি/সংশোধিত এডিপিতে বরাদ্দ	ব্যয়	মন্তব্য
১৯৯৮-৯৯	১২৩৭.৫০	০.০০	০.০০	মূল ডিপিপি'র লক্ষ্যমাত্রা অনুযায়ী অপ্রতুল বরাদ্দ
১৯৯৯-০০	১২৯২.০৬	৪০০.০০	৪০০.০০	
২০০০-০১	১৮৭০.০০	৬০০.০০	৬০০.০০	
২০০১-০২	১৭৬০.০০	৬০০.০০	৬০০.০০	
২০০২-০৩	১৯৭২.৮২	৪৫০.০০	৪৫০.০০	
২০০৩-০৪	-	০.০০	-	এডিপি থেকে বাদ পড়ায় বরাদ্দ শূন্য
২০০৪-০৫	-	০.০০	-	
২০০৫-০৬	-	৪০০.০০০	৪০০.০০	পুনরায় অন্তর্ভুক্তির পর বরাদ্দ
২০০৬-০৭	-	৫১৮.০৪	৫১৮.০০	
২০০৭-০৮	২৪১১.৫৮	৭৪২.৫৪	৭৪২.৫৪	১ম ও ২য় সংশোধিত ডিপিপি'র লক্ষ্যমাত্রা অনুযায়ী অপ্রতুল বরাদ্দ।
২০০৮-০৯	২৩৯৮.১৮	৮৯৪.২০	৮৯৪.২০	
২০০৯-১০	১৮৫২.০২	১৬১৭.০০	১৬১৭.০০	
২০১০-১১	৩০৬৮.৮১	২১৫০.০০	২১৫০.০০	
২০১১-১২	৮২৬.৫৫	৪০০.০০	৪০০.০০	
২০১২-১৩	-	১১৪৭.৩৮	১১৪৭.৩৮	
	মোট=	৯৯১৯.১৬	৯৯১৯.১৬	

উপর্যুক্ত সারণী থেকে দেখা যায় যে, ডিপিপি/সংশোধিত ডিপিপি লক্ষ্যমাত্রা অনুযায়ী এডিপিতে অর্থ বরাদ্দ দেয়া সম্ভব হয়নি। এছাড়া ২০০৩-০৪ ও ২০০৪-০৫ অর্থ বছরে প্রকল্পটির অনুকূলে কোন বরাদ্দ দেয়া হয়নি। এভাবে পর্যাপ্ত অর্থ বরাদ্দ না পাওয়া এবং দু বছর এডিপি হতে বাদ যাওয়ায় প্রকল্পটির বাস্তবায়ন সময় ও ব্যয় বৃদ্ধি পেয়েছে।

- ১৫.৩ **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।
- ১৬। **সুপারিশ/মন্তব্যঃ**
- ১৬.১ ডিপিপি'র লক্ষ্যমাত্রা অনুযায়ী এডিপি/সংশোধিত এডিপিতে বরাদ্দ প্রদান না করায় বাস্তবায়ন ব্যয় ২১.৯৭% এবং বাস্তবায়ন সময় ২০০% (১০ বছর) বৃদ্ধি পেয়েছে। ভবিষ্যতে প্রকল্প গ্রহণের সময় অর্থ সংস্থানের বিষয়টি মন্ত্রণালয়/সংস্থা বিবেচনা করতে পারে (অনু: ৪);
- ১৬.২ প্রকল্পের আওতায় নির্মিত সড়ক বাধের যে সকল স্থানে রেইন কাট সৃষ্টি হয়েছে তা চিহ্নিতপূর্বক দ্রুত মেরামতের উদ্যোগ নিতে হবে (অনু: ১২.১);
- ১৬.৩ প্রকল্পের আওতায় নির্মিত এ্যাপ্রোচ সড়কের যে সকল স্থানে সীল কোট উঠে গেছে তা চিহ্নিতপূর্বক দ্রুত সংস্কার করতে হবে (অনু: ১২.২);
- ১৬.৪ সমাপ্ত প্রকল্পটির সড়ক উঃবৎহধষ অঁফরঃ কার্য সম্পাদনের বিষয়টি মন্ত্রণালয় বিবেচনা করতে পারে (অনু: ১৫.৩); এবং
- ১৬.৫ অনুচ্ছেদ ১৬.১ হতে ১৬.৪ এর বিষয়ে গৃহীত ব্যবস্থা মন্ত্রণালয় আগামী ১ মাসের মধ্যে আইএমইডিকে অবহিত করবে।

জেলা সড়ক উন্নয়ন (সিলেট জোন) (সমাপ্তঃ জুন, ২০১৩)

- ১। প্রকল্পের নাম : জেলা সড়ক উন্নয়ন (সিলেট জোন)
 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
১৮২৬৮.৩৬ (-)	১৬৭৬০.০৯ (-)	১৫৭৩২.১১ (-)	জানুয়ারী, ২০০৯ থেকে জুন, ২০১১	জানুয়ারী, ২০০৯ থেকে জুন, ২০১৩	জানুয়ারী, ২০০৯ থেকে জুন, ২০১৩	-	২ বছর (৮০%)

- 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	
			Financia l	Physical (Quantit y)	Financia l	Physical (Quantity)
1	2	3	4	5	6	7
1	Survey and Design	Ls	20.56	Ls	20.56	Ls
2	Land Acquisition (1.36 Hector)	Hecto r	149.60	1.36	34.74	1.36
3	Earth Work					
	a. Construction of Road Embankment	Lcum	552.05	4.01	552.05	4.01
	b. Widening/Raising of embankment	Lcum	1169.91	7.22	1132.09	7.07
4	Construction of Flexible pavement					
	a) New Construction	km	1150.06	19.92	1071.96	16.42
	b) Re-Construction of flexible pavement in place of HBB)	km	378.40	11.00	378.40	11.00
	c) Strengthening (150mm base type-1)	km	457.33	20.72	435.28	18.62
	d) Widening -19 .14 Km.	km	2418.97	94.63	2418.97	94.63
	e) Surfacing of pavement-58.32 Km.	km	3537.68	166.84	3430.78	153.99
5.	Construction of concrete bridge	Metre	1835.53	184.21	1515.43	184.21
6.	Construction of concrete culvert	Metre	2879.69	592.52	2862.07	547.52
7.	Protective work					
	a) Rcc Palisiding	Metre				
	b) CC block with Geo-textile-	sqm	1196.72	92400.9	1175.09	90706.00

				8		
8.	Toe wall	Metre	131.34	5480.00	124.94	5317.33
9.	Installation of sign, signal, km, post	LS	54.99	LS	49.99	LS
10.	Maintenance cost during construction	LS	538.23	LS	529.76	LS
11.	Physical Contingency-2%	LS	144.51	LS		LS
12.	Price Contingency-8%	LS	144.52	LS		LS
	Total		16760.0		15732.1	
			9		1	

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
৯.	ইঞ্জিঃ আলী আহমেদ চৌধুরী অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী	না	হ্যাঁ	২১.০১.২০০৮	০৮.১০-২০০৯
১০.	ইঞ্জিঃ মোঃ মফিজুল ইসলাম অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী	না	হ্যাঁ	০৮.১০.২০০৯	০৫.১০.২০১০
১১.	ইঞ্জিঃ শাহ মোঃ মুসা অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী	না	হ্যাঁ	০৫.১০.২০১০	১৫.০১.২০১৩
১২.	ইঞ্জিঃ সুবোধ কুমার সরকার অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী	না	হ্যাঁ	১৫.০১.২০১৩	প্রকল্প সমাপ্ত পর্যন্ত

৮। **ক্রয় সংক্রান্ত তথ্যাদিঃ** মূল ডিপিপিতে ১৪টি জেলা সড়কের জন্য মোট ৩৯টি ওয়ার্কস প্যাকেজ এবং ১২টি সার্ভিস প্যাকেজের সংস্থান ছিল। সংশোধিত ডিপিপি পর্যালোচনায় দেখা যায়, প্রকল্প সংশোধনের পূর্বে ১০৭ টি প্যাকেজে কার্যাদেশ প্রদান করা হয়েছে। এক্ষেত্রে বিধি মোতাবেক হোপ এর অনুমোদন গ্রহণ করা হয়নি এবং ডিপিপি'র সংস্থান অনুযায়ী অনুমোদনকারী কর্তৃপক্ষের অনুমোদনও গ্রহণ করা হয়নি। তবে সংশোধিত ডিপিপিতে অতিরিক্ত প্যাকেজগুলো অর্ন্তভুক্ত করে ডিপিইসি সভার সুপারিশক্রমে সংশ্লিষ্ট মন্ত্রী মহোদয়ের অনুমোদন গ্রহণ করা হয়েছে। বর্ণিত সংশোধিত ডিপিপিতে অবশিষ্ট কাজ সমাপ্তির লক্ষ্যে অতিরিক্ত আরো ১০টি প্যাকেজের সংস্থান রাখা হয়। পরিদর্শনকালে সংগৃহীত তথ্য পর্যালোচনায় দেখা যায়, বর্ণিত অবশিষ্ট কাজসমূহ সংশোধিত ডিপিপি'র সংস্থান অনুযায়ী ১০টি প্যাকেজে এবং যথাযথ কর্তৃপক্ষের অনুমোদন গ্রহণপূর্বক কার্যাদেশ প্রদান করা হয়েছে। 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 PP	Contract Value	Invitation Date	Contract signing/ L.C. Opening Date	As per Contract	Actual
1						
19. Construction of 25.03 m long RCC Girder Bridge at 1 st km (Gap No. 1/1) of		219.68	03/08/2009	31/08/2009	18 months	17 months

Description of procurement (goods/work/consultancy as per bid document)	Tender/Bid/Propoal cost (In lakh taka)		Tender/Bid Proposal		Date of completion of works/services & supply of goods	
	As per PP	Contract Value	Invitation Date	Contract signing/ L.C. Opening Date	As per Contract	Actual
Rashidpur-Bishwanath-Rampasha- Lamakazi Road under Sylhet Road Division, Sylhet during the year 2009-2010.						
20. Construction of 43.42 m long PC Girder Bridge over Bisnabr Khal at 16 th km. Gap No. 16/3 of Darbast Kanaighat-Shabag road under Sylhet Road Division of Sylhet Road Circle, Sylhet during the year 2009-2010.		323.58	04/08/2009	01/09/2009	18 months	20 months
21. Construction of pavement and earth work at 3 rd km. (Ch.2+100 to 2+700) & 7 th , 8 th , 9 th & 10 th km. (Ch. 6+800 to 10+000) of Sylhet Daudabad-Daudpur-bhadeshwar-Mirgonj-Manikkona-Fenchugonj Road under Sylhet Road Division of Sylhet Road Circle, Sylhet during the year 2009-2010.		369.22	30/12/2009	27/01/2010	6 months	19 months
22. Construction of flexible pavement and earth work at 16 th (p), 17 th & 18 th (p) km. including construction of RCC box culvert at Gap No. 18/1 (span 4.57 m, height 4.27m, width 7.32 m) of Sylhet-Daudabad-Daudpur-Bhadeshwar-		130.11	06/08/2009	07/09/2009	6 months	16 months

Description of procurement (goods/work/consultancy as per bid document)	Tender/Bid/Propoal cost (In lakh taka)		Tender/Bid Proposal		Date of completion of works/services & supply of goods	
	As per PP	Contract Value	Invitation Date	Contract signing/ L.C. Opening Date	As per Contract	Actual
Mirgonj- Manikkona-Fenchugonj Road under sylhet Road division, Sylhet during the year 2009-2010.						
23. Construction of RCC box Culvert at Gap No. 13/3 & 14/1 (span 3.05m) height 3.05m width 7.32m) and 4/1, 9/2, 11/1 & 12/2 (span 2×4.57 m height 4.27 m width 7.32m) of Sari-Goainghat road under Sylhet road Division Sylhet during the year 2010-2011.		134.28	29/09/2010	02/09/2010	6 months	19 months
24. Surfacing of flexible pavement providing by carpeting and seal coat including necessary repair with base type-1 at ch. 7+000 to 17+060 of Rashidpur-Bishwanath-rampasha-Lamakazi Road under Sylhet Road Division of Sylhet Road Circle, Sylhet during the year 2012-2013.		368.96	04/10/2012	06/11/2012	3 months	4 months
25. Repair of flood damaged pavement providing by carpeting and seal coat work at 1 st (p), 2 nd (p), 3 rd (p), 4 th (p), 7 th (p), 8 th (p), 9 th (p), 10 th (p), 11 th (p), 12 th (p), 13 th (p) , 14 th (p) & (p)15 th (p) km.. of		149.05	27/08/2012	19/09/2012	3 months	4 months

Description of procurement (goods/work/consultancy as per bid document)	Tender/Bid/Propoal cost (In lakh taka)		Tender/Bid Proposal		Date of completion of works/services & supply of goods	
	As per PP	Contract Value	Invitation Date	Contract signing/ L.C. Opening Date	As per Contract	Actual
Sarigoainghat Road under Sylhet Road Division Sylhet during the year 2012-2013.						
26. Construction of flexible pavement and earth work at 7 th (p), 11 th (p) to 16 th (p) & 18 th (p) km. of Sylhet Daudabad-Daudpur-Bhadeshwar-Mirganj-Manikkona-Fenchuganj Road under Sylhet Road Division of Sylhet Road Circle, Sylhet during the year 2012-2013.		443.49	14/08/2012	02/10/2012	6 months	5 months
27. Construction of road embankment with protective work at 14 th km. to 17 th km. under Road Division Sunamganj.		499.32	24/08/2009	23/12/2009	22/12/10	12/03/11
28. Construction of road embankment with protective work at 15 th km to 17 th km. under road Division Sunamganj.		725.36	29/07/2010	21/10/2010	20/10/11	20/10/11
29. Construction of flexible pavement at 14 th km. to 18 th (p) km. under Road Division Sunamganj.		297.84	26/05/2011	06/10/2011	05/03/12	30/12/12
30. Construction of 3Nos. RCC box culvert at LRP006a Ch. 7.724 (1×6.00m×4.00m), LRPO 21a Ch. 21.632 (3 vent ×5.00m × 5.00m) LRPO 23c Ch.		201.10	04/08/2009	30/11/2009	29/05/10	27/05/10

Description of procurement (goods/work/consultancy as per bid document)	Tender/Bid/Propoal cost (In lakh taka)		Tender/Bid Proposal		Date of completion of works/services & supply of goods	
	As per PP	Contract Value	Invitation Date	Contract signing/ L.C. Opening Date	As per Contract	Actual
24.623 (3vent × 5.00m × 5.00m) of Moulvibazar-Shamsemagar Chotla Check Post Road under Road Division, Moulvibazar during the year 2009-2010.						
31. Construction of 12 Nos. RCC box Culvert of different span & height at different location of Kulaura-Juri-Fultala-Batuli (Link to Gazipur) (Kulaura-Gazipur-Cleavdon part) under Road Division Moulvibazar during the year 2009-2010.		208.70	04/08/2009	01/12/2009	30/05/10	28/05/10
32. Widening of existing pavement from LRPC 5.750 to 8.00, LRPCH. 11.500 to 15.000 and LRPCh. 15.680 to 17.00 of Kulaura-Shamsemagar-Sreemongal Road under Road Division Moulvibazar during the year 2009-2010.		400.51	04/08/2009	12/11/2009	11/05/10	10/06/10
33. Construction of 3 Nos. RCC box culvert at LRP007a ch. 8.774 (3×5.00m × 5.00m), LRP013a Ch. 14.692 (3vent× 6.00m × 6.00m), of Kulaura-Shamsemagar-Sreemongal road under Road Division		258.00	04/08/2009	03/02/2010	01/09/10	31/01/11

১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮	৯	১০
২০০৮-০৯	৫০০.০০	৫০০.০০		১০০.০০	৫০০.০০	৪০৫.৮৩	৪০৫.৮৩		৯৪.৮০
২০০৯-১০	৫০০০.০০	৫০০০.০০		১০০.০০	৫০০০.০০	৪২৯৭.৪০	৪২৯৭.৪০		৯৯.৯৩
২০১০-১১	৫০০০.০০	৫০০০.০০		১০০.০০	৫০০০.০০	৪৩৪৯.০০	৪৩৪৯.০০		১০০.০০
২০১১-১২	১২০০.০০	১২০০.০০		১০০.০০	১২০০.০০	১২০০.০০	১২০০.০০		১০০.০০
২০১২-১৩	৫৫০০.০০	৫৫০০.০০		১০০.০০	৫৫০০.০০	৫৪৭৯.৮৮	৫৪৭৯.৮৮		১০০.০০
মোট	১৭২০০.০০	১৭২০০.০০			১৭২০০.০০	১৫৭৩২.১১	১৫৭৩২.১১		

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

১১। **সাধারণ পর্যবেক্ষণ :**

১১.১ **প্রকল্পের উদ্দেশ্য :** প্রকল্পটির উদ্দেশ্য হলো সওজ এর সিলেট জোনের আওতাধীন সড়ক বিভাগের ৩২৪.১৭৬ কিলোমিটার জেলা সড়ক, ২৫৭.৩৯ মিটার সেতু (৮টি) এবং ৬৭৪.৩৩ মিটার (১২২টি) কালভার্ট নির্মাণের মাধ্যমে স্থানীয় সড়ক নেটওয়ার্ক স্থাপনসহ দেশের অন্যান্য স্থানের সাথে সরাসরি সড়ক যোগাযোগ স্থাপন।

১১.২ **প্রকল্পের অনুমোদন :** মূল প্রকল্পটি গত ১৭/০২/২০০৯ তারিখের অনুষ্ঠিত একনেক বৈঠকে ১৮২৬৮.৩৬ লক্ষ টাকা প্রাক্কলিত ব্যয় এবং জানুয়ারি, ২০০৯ হতে ডিসেম্বর, ২০১১ মেয়াদে বাস্তবায়নের লক্ষ্য অনুমোদিত হয়। পরবর্তীতে ০৬/০৩/২০১৩ তারিখে অনুষ্ঠিত ডিপিইসি সভার সুপারিশক্রমে সড়ক পরিবহন ও সেতু মন্ত্রণালয়ের মাননীয় মন্ত্রী কর্তৃক ১৬৭৬০.০৯ লক্ষ টাকা প্রাক্কলিত ব্যয় ও জানুয়ারি, ২০০৯ হতে জুন, ২০১৩ মেয়াদে বাস্তবায়নের লক্ষ্যে প্রকল্পটির প্রথম সংশোধন অনুমোদিত হয়। ০৯/০৫/২০১৩ তারিখে প্রশাসনিক আদেশ জারী করা হয়।

১১.৩ **সার্বিক আর্থিক ও বাস্তব অগ্রগতি :** প্রকল্পের আওতায় জুন, ২০১৩ পর্যন্ত ক্রমপুঞ্জিত আর্থিক অগ্রগতি হয়েছে ১৫৭৩২.১১ লক্ষ টাকা যা অনুমোদিত সংশোধিত প্রাক্কলিত ব্যয় ১৬৭৬০.০৯ লক্ষ টাকার ৯৩.৮৬%। উক্ত সময়ে অনুমোদিত সংশোধিত প্রকল্পের ১০০% বাস্তব অগ্রগতি সাধিত হয়েছে (অনুচ্ছেদ-৬)।

১২। **প্রকল্প পরিদর্শন :** গত ২৭/১২/২০১৪ ও ২৮/১২/২০১৪ তারিখে আইএমইডি কর্তৃক প্রকল্পটি সরেজমিন পরিদর্শন করা হয়। প্রকল্পের আওতায় সিলেট জোনের আওতাধীন মোট ১৪টি সড়ক অর্ন্তভুক্ত রয়েছে। উক্ত সড়কগুলোতে প্রকল্পের আওতায় যে সমস্ত কার্যক্রম সম্পাদন করা হয়েছে তার তালিকা পরিশিষ্ট-ক সদয় দ্রষ্টব্য। পরিদর্শনকালে সিলেট সড়ক বিভাগের অধীন মোট ৪টি সড়ক সরেজমিন পরিদর্শন করা হয়। পরিদর্শন পর্যবেক্ষণ নিম্নরূপঃ

১২.১ **দারবশী-কানাইঘাট-শাহবাগ রোডঃ** পরিদর্শনকালে জানা যায়, বর্ণিত সড়কটির মোট দৈর্ঘ্য ২৩.১৮ কিঃমিঃ। তন্মধ্যে ১৬.৮৫ কিঃমিঃ সড়ক বর্ণিত প্রকল্পের আওতায় মেরামত/সংস্কার করা হয়েছে। সড়কের বিভিন্ন কিলোমিটারে প্রয়োজনীয়তার ভিত্তিতে মোট ৯.১৪ কিঃমিঃ সড়কের প্রশস্ততা ১২ ফুট হতে ১৮ ফুটে উন্নীত করা হয়েছে। এছাড়া চেইনেজ কিঃমিঃ ১+২৩০ হতে ৫+২৩০ পর্যন্ত ৪ কিঃ মিঃ সড়ক বেইজ টাইপ-১ দ্বারা শক্তিশালী করা হয়েছে। উক্ত সড়কের বিভিন্ন চেইনেজে ১৬.৮৫ কিঃমিঃ সার্ফেসিং (কার্পেটিং ও সীল কোট) করা হয়েছে। প্রকল্পের আওতায় বর্ণিত সড়কে ৪২.৬৮ মিটার দৈর্ঘ্যের দুই লেন বিশিষ্ট ১টি আরসিসি গার্ডার ব্রীজ এবং ৬টি কালভার্ট (২৮.৯৫ মিটার) নির্মাণ করা হয়েছে। এছাড়া উক্ত ব্রীজের এবাটমেন্ট ও এ্যাপ্রোচে ২০৫১.০০ বঃমিঃ জিও টেক্সটাইলসহ সিসি ব্লক ব্যবহার করা হয়েছে দেখা যায়। পরিদর্শনকালে সড়কের কোন কোন স্থানে খাড়া ঢাল ও রেইন কাট এবং বাজার অংশে পেভমেন্টের সীলকোট উঠে যেতে দেখা গেছে। তবে চেইনেজ কিঃমিঃ ২+২৫০ তে পেভমেন্ট খুঁড়ে সার্ফেসিং ৫০ মিঃমিঃ (গ্রহণযোগ্য ৫২ মিঃমিঃ) এবং বেইজ টাইপ-১ ১৫৫ মিঃমিঃ (গ্রহণযোগ্য ১৫০ মিঃমিঃ) পুরনু পাওয়া গেছে। বালু: পাথর এর অনুপাতও ৩৫:৬৫ পাওয়া গেছে। এছাড়া নির্মিত ব্রীজ ও কালভার্ট যথাযথ ও কার্যকর পাওয়া গেছে।



চিত্র-১, ২ ও ৩ : বেইজ টাইপ-১, নির্মিত সড়ক ও ব্রীজ

১২.২ সারি-গোয়াইনঘাট রোডঃ বর্ণিত সড়কটির মোট দৈর্ঘ্য ১৬.০০ কিঃমিঃ। প্রকল্পের আওতায় উক্ত সড়কের সম্পূর্ণ অংশ মেরামত/সংস্কার করা হয়েছে। পরিদর্শনকালে সড়কের বিভিন্ন কিলোমিটারে প্রয়োজনীয়তার ভিত্তিতে মোট ৮.০০ কিঃমিঃ সড়কের প্রশস্ততা ১২ ফুট হতে ১৮ ফুটে উন্নীত এবং চেইনেজ কিঃমিঃ ৭+৮৫০ হতে ৯+৩৫০ পর্যন্ত মোট ১.৫ কিঃমিঃ সড়ক নতুন নির্মাণ করা হয়েছে দেখা যায়। এছাড়া চেইনেজ কিঃমিঃ ৭+৮৫০ হতে ৮+১৫০ পর্যন্ত মোট ৩০০ মিঃ সড়ক বেইজ টাইপ-১ দ্বারা শক্তিশালী করা হয়েছে। উক্ত অংশে পেভমেন্ট খুড়ে বেইজ টাইপ-১ ১৫০ মিঃমিঃ (গ্রহণযোগ্য ১৫০ মিঃমিঃ) পুরুত্ব এবং বালু: পাথর এর অনুপাত ৩৫:৬৫ পাওয়া গেছে। এছাড়া ১৬.০০ কিঃমিঃ সম্পূর্ণ সড়কে সার্ফেসিং (কার্পেটিং ও সীল কোট) করা হয়েছে। প্রকল্পের আওতায় বর্ণিত সড়কে ৯টি কালভার্টও (৫১.৮১ মিটার) নির্মাণ করা হয়েছে। এছাড়া রক্ষাপ্রদ কাজ হিসেবে ৪৭০০.০০ বঃমিঃ জিও টেক্সটাইলসহ সিসি ব্লক এবং ২০০ মিঃ টো-ওয়াল নির্মাণ করা হয়েছে। পরিদর্শনকালে নির্মিত সড়কের কিছু কিছু স্থানে পেভমেন্টের সীলকোট উঠে যেতে দেখা গেছে। তবে ব্রীজ ও কালভার্ট কার্যকর পাওয়া গেছে।



চিত্র-৩, ৪ ও ৫ : নির্মিত সড়ক সার্ফেসিং, বয়কৃত সীলকোট ও কালভার্টের উপরের স্রর

১২.৩ রশিদপুর-বিশ্বনাথ-রামপাস-লামাকাজি রোডঃ বর্ণিত সড়কটির মোট দৈর্ঘ্য ১৭ কিঃমিঃ। প্রকল্পের আওতায় উক্ত সড়কের ১০.০০ কিঃমিঃ মেরামত/সংস্কার এবং সড়কের প্রশস্ততা ১২ ফুট হতে ১৮ ফুটে উন্নীত করা হয়েছে। এছাড়া চেইনেজ কিঃমিঃ ৭+৫৯৮ হতে ৭+৭৬৬, ৮+৭০০ হতে ৮+৮৯৮ এবং ১০+২০ হতে ১০+০৯৪ পর্যন্ত মোট ০.৪৫০ কিঃ মিঃ সড়ক বেইজ টাইপ-১ দ্বারা শক্তিশালীকরণ এবং মেরামত/সংস্কারকৃত সম্পূর্ণ ১০.০০ কিঃমিঃ অংশ সার্ফেসিং (কার্পেটিং ও সীল কোট) করা হয়েছে। প্রকল্পের আওতায় বর্ণিত সড়কে ২৫.০৩ মিটার দৈর্ঘ্যের দুই লেন বিশিষ্ট ১টি আরসিসি গার্ডার ব্রীজ এবং ৪টি কালভার্টও (২৮.২৯ মিটার) নির্মাণ করা হয়েছে। এছাড়া উক্ত সড়ক বাঁধ, ব্রীজের এবাটমেন্ট ও এ্যাপ্রোচে ৩৮৯৯.৯৮ বঃমিঃ কনক্রিট স্লোপ প্রটেকশন ও প্যালাসাইডিং ওয়ার্ক করা হয়েছে দেখা যায়। তবে পরিদর্শনকালে সড়কের কোন কোন স্থানে সীল কোট উঠে যেতে দেখা গেছে।



চিত্র-৬, ৭ ও ৮ : নির্মিত কনক্রিট স্লোপ প্রটেকশন, প্যালাসাইডিং ওয়ার্ক ও পেভমেন্টের কিনারা ভাঙ্গা

১২.৪ সিলেট-দাউদাবাদ-দাউদপুর-বদেখর-মীরগঞ্জ-মানিকোনা-ফেখুগঞ্জ রোডঃ পরিদর্শনকালে জানা যায়, ১৮.০০ কিঃমিঃ দৈর্ঘ্য বিশিষ্ট সড়কের ১৩.৮৫ কিঃমিঃ মেরামত/সংস্কার করা হয়েছে। সড়কের বিভিন্ন কিলোমিটারে প্রয়োজনীয়তার ভিত্তিতে মোট ১২.০৯ কিঃমিঃ সড়ক বাঁধ ১৮ ফুটে উন্নীতকরণ এবং চেইনেজ কিঃমিঃ ১১+৫৩০ হতে ১১+৭০৬ পর্যন্ত মোট ১৭৬ মিঃ সড়ক বাঁধ নতুন নির্মাণ করা হয়েছে। মেরামত/সংস্কারকৃত সম্পূর্ণ ১২.০৯ কিঃমিঃ সড়ক সার্ফেসিং (কার্পেটিং ও সীল কোট) করা হয়েছে। প্রকল্পের আওতায় বর্ণিত সড়কে ৩৬.৬০ মিটার দৈর্ঘ্যের দুই লেন বিশিষ্ট ১টি আরসিসি গার্ডার ব্রীজ এবং ১২টি কালভার্টও (৩৯.৬৩ মিটার) নির্মাণ করা হয়েছে। এছাড়া উক্ত ব্রীজের এবাটমেন্ট ও এ্যাপ্রোচে ৮০০.০০ বঃমিঃ জিও টেক্সটাইলসহ সিসি ব্লক ব্যবহার করা হয়েছে দেখা যায়। সার্বিকভাবে কাজের মান সন্তোষজনক পাওয়া গেছে।

১৩। প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জনঃ

পরিকল্পিত	উদ্দেশ্য অর্জন
প্রকল্পটির উদ্দেশ্যে হলো সওজ এর সিলেট জোনের	প্রকল্পের আওতায় সিলেট জোনের আওতাধীন সড়ক বিভাগের

আওতাধীন সড়ক বিভাগের ৩২৪.১৭৬ কিলোমিটার জেলা সড়ক, ২৫৭.৩৯ মিটার সেতু (৮টি) এবং ৬৭৪.৩৩ মিটার (১২২টি) কালভার্ট নির্মাণের মাধ্যমে স্থানীয় সড়ক নেটওয়ার্ক স্থাপনসহ দেশের অন্যান্য স্থানের সাথে সরাসরি সড়ক যোগাযোগ স্থাপন।	৩২৪.১৭৬ কিলোমিটার জেলা সড়ক, ২৫৭.৩৯ মিটার সেতু (৮টি) এবং ৬৭৪.৩৩ মিটার (১২২টি) কালভার্ট নির্মাণের মাধ্যমে স্থানীয় সড়ক নেটওয়ার্ক স্থাপনসহ 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 ডিপিপি লক্ষ্যমাত্রা অনুযায়ী অর্থ বরাদ্দ না পাওয়া, সময় বৃদ্ধি, ক্রয় কার্যক্রমে পিপিআর এর বিধান যথাযথভাবে প্রতিপালন না করা এবং নিজস্ব জনবল দ্বারা সুপারভিশন করায় জনবলের স্বল্পতায় সুপারভিশনের দুর্বলতার বিষয়টি পরিলক্ষিত হয়েছে।

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/সুপারিশঃ**

১৭.১ প্রকল্পটি বাস্তবায়নে মূল অনুমোদিত প্রকল্পের তুলনায় ব্যয় বৃদ্ধি না পেলেও অতিরিক্ত সময় লেগেছে ২ বছর (৮০%)। ডিপিপি লক্ষ্যমাত্রা অনুযায়ী এডিপিতে প্রয়োজনীয় অর্থ বরাদ্দ প্রদান না করা, বরাদ্দকৃত অর্থ ব্যয়ে সংস্থার সক্ষমতার অভাব এবং নিজস্ব জনবল দ্বারা সুপারভিশন করায় জনবলের স্বল্পতায় সুপারভিশনের ঘাটতিজনিত কারণে এমনটি হয়েছে। ভবিষ্যতে মন্ত্রণালয় ও সংস্থা অনুমোদিত মেয়াদ ও প্রাক্কলিত ব্যয়ে প্রকল্প সমাপ্তির লক্ষ্যে সময় ভিত্তিক কর্মপরিকল্পনা 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 পরিদর্শন প্রতিবেদনের অনুচ্ছেদ ১২.১, ১২.২, ১২.৩ ও ১২.৪ এ বর্ণিত খাড়া ঢাল ও রেইন কাট, পেভমেন্টের কিনারা ভাঙ্গা, বাজার অংশে পেভমেন্টের সীল কোট উঠে যাওয়া এবং সিসি ব্লকের সিমেন্ট কাস্টিং (ফ্লাস পয়েন্টিং) এর বিষয়গুলো দ্রুত মেরামত/সংস্কারের প্রয়োজনীয় উদ্যোগ গ্রহণ করবে;

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

১৭.৫ অনুচ্ছেদ ১৭.১ হতে ১৭.৪ এ বর্ণিত বিষয়গুলি সম্পর্কে গৃহীত ব্যবস্থা মন্ত্রণালয় আইএমইডি'কে অবহিত করবে।

“সিলেট-সালুটিকর-কোম্পানীগঞ্জ-ভোলাগঞ্জ সড়কে ১০টি সেতু নির্মাণ ” শীর্ষক প্রকল্প (সমাপ্ত : জুন, ২০১৩)

- ১। প্রকল্পের নাম : “সিলেট-সালুটিকর-কোম্পানীগঞ্জ-ভোলাগঞ্জ সড়কে ১০টি সেতু নির্মাণ ” শীর্ষক প্রকল্প
- ২। বাস্তবায়নকারী সংস্থা : সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর।
- ৩। প্রশাসনিক মন্ত্রণালয়/বিভাগ : যোগাযোগ মন্ত্রণালয়।
- 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
৩৬১৭.৩১ (-)	৩৮৫৪.১৬ (-)	৩৮২৪.০০ (-)	জুলাই, ২০০৯ থেকে জুন, ২০১৩	জুলাই, ২০০৯ থেকে জুন, ২০১৩	জুলাই, ২০০৯ থেকে জুন, ২০১৩	৯৯.২২	১০০.০০

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
1.	Earthwork on road embankment					
	a) Bridge approach embankment	Lcum	257.70	1.920	257.70	1.920
	b) Diversion Road	Lcum	230.45	1.733	230.45	1.733
2.	Construction of Bridge					
	(a) PC Girder bridge (New construction) (2nos)	Meter	606.11	90.150	606.11	90.150
	(b) PC Girder Bridge (super structure only) (8Nos)	Meter	1354.17	454.230	1354.17	454.230
3.	Construction of Bailey Bridge on Diversion Road (10 Nos)	Meter	280.51	300.500	280.51	300.500
4.	Construction of bRick pavement on Diversion Road	km	87.00	2.758	87.00	2.748
5.	Construction of Flexible Pavement in Bridge approach	km	408.53	3.070	408.53	3.070
6.	Constructon of surface drain	Meter	41.94	2000.00	41.94	2000.00
7.	Protective work					
	(a) CC block ith Geo-textile	Sqm	344.94	37522.90	344.94	37522.90
	(b) Toe wall	Meter	93.94	3322.00	93.94	3322.00
8.	De-lunching of existing bailey bridge (10 Nos)	Meter	23.30	804.760	23.30	804.760
9.	Maintenance of Diversion Road during construciton		50.00	LS	50.00	LS
10.	Physical contingency-2%		75.57	2%	45.41	2%
	Total		3854.16		3824.00	

৭। প্রকল্প পরিচালক সংক্রান্ত তথ্যাদি :

ক্রমিক নং	প্রকল্প পরিচালকের নাম ও পদবী	দায়িত্বের ধরণ	কর্মকাল
1	2	3	4
1	Ali Ahmed Chowdhury	খন্ডকালীন	21-01-2008 to 08-10-2009
2	Mafizul Islam	খন্ডকালীন	08-10-2009 to 05-10-2010
3	Sah Md. Musa	খন্ডকালীন	05-10-2010 to 15-01-2013
4	Shobud Kumar Sharker	খন্ডকালীন	15-01-2013

সংশ্লিষ্ট ছক পর্যালোচনায় দেখা যায়, বর্ণিত প্রকল্পে মোট ৮ জন প্রকল্প পরিচালক দায়িত্ব পালন করেছেন। তাঁদের অধিকাংশের মেয়াদ ১ বছরেরও কম। বর্ণিত প্রকল্পের বেত্রে ২ বছর মেয়াদে ৩৩৫০.৯৮ লব টাকায় প্রকল্পটি বাস্তবায়নের নিমিত্তে অনুমোদন করা হলেও প্রকল্পের প্রকৃত ব্যয় হয়েছে ৩০৪৭.০০ লব টাকা এবং বাস্তবায়ন সময় লেগেছে ৪ 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 যথাযথভাবে দায়িত্ব পালন করতে পারেন না বিধায় এমনটি 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 লব টাকার উপরে এবং সেবা ১০০.০০ লব টাকার উপরে)

(লক্ষ টাকায়)

ক্রয় বিবরণী	দরপত্র				কাজ সমাপ্তির তারিখ	
	অনুমোদিত ডিপিপি অনুযায়ী	চুক্তিমূল্য	আহ্বানের তারিখ	চুক্তি স্বাক্ষর	চুক্তি অনুযায়ী	প্রকৃত
1	2	3	4	5	6	7
WP-01: Construction of Flexible Pavement (New), Hard Shoulder & Surfacing.	615.00	615.00	15/09/09	15/03/10	11/09/10	21/09/10
WP-02: Construction of Flexible Pavement (New), Hard Shoulder & Surfacing.	615.00	615.00	29/09/09	24/02/10	23/08/10	10/04/13
WP-03: Construction of Flexible Pavement (New), Hard Shoulder & Surfacing.	615.00	615.00	12/08/10	24/03/11	20/09/11	18/05/13
WP-04: Construction of Flexible Pavement (New), Hard Shoulder & Surfacing.	615.00	615.00	12/08/10	24/03/11	20/09/11	18/05/13
WP-05: Construction of RCC Bridge (1 No.)	343.67	254.53	15/09/09	26/01/10	26/01/12	25/06/13

৯। সংশোধিত ডিপিপি বরাদ্দ ও অগ্রগতি :

(লক্ষ টাকায়)

অর্থবছর	সংশোধিত বরাদ্দ ও লক্ষ্যমাত্রা				টাকা অবমুক্তি	ব্যয় ও বাস্ৰব অগ্রগতি			
	মোট	টাকা	প্রকল্প সাহায্য	বাস্ৰব লক্ষ্যমাত্রা %		মোট	টাকা	প্রকল্প সাহায্য	বাস্ৰব অগ্রগতি %
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮	৯	১০
২০০৯-১০	৬০০.০০	৬০০.০০	-		৬০০.০০	৬০০.০০	৬০০.০০	-	-
২০১০-১১	১৫০০.০০	১৫০০.০০	-		১৫০০.০০	১৫০০.০০	১৫০০.০০	-	-
২০১১-১২	৫০০.০০	৫০০.০০	-		৫০০.০০	৫০০.০০	৫০০.০০	-	-
২০১২-১৩	১২২৪.০০	১২২৪.০০			১২২৪.০০	১২২৪.০০	১২২৪.০০	-	-
মোট	৩৮২৪.০০	৩৮২৪.০০	-		৩৮২৪.০০	৩৮২৪.০০	৩৮২৪.০০		

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

১১। সাধারণ পর্যবেক্ষণ :

১১.১ প্রকল্পের পটভূমি ও উদ্দেশ্য : ময়মনসিংহ শহর একটি অতি পুরাতন জেলা শহর। কিশোরগঞ্জ, নেত্রকোনা, জামালপুর, শেরপুর ও টাঙ্গাইল জেলার যানবাহনসমূহ ময়মনসিংহ শহরের অপ্রশস্ত সড়ক দিয়ে চলাচল করার ফলে নিয়মিত যানজট লেগে থাকে। ফলে শহরের জনসাধারণের যাতায়াতের মারাত্মক অসুবিধা হয় এবং বিভিন্ন সময়ে সড়ক দুর্ঘটনা ঘটে। এ ছাড়া ময়মনসিংহ সেনা নিবাসের ভিতর দিয়ে যানবাহন চলাচলের কারণেও যানজট সৃষ্টি হয়। ফলে ময়মনসিংহ শহরকে বাইপাস করে এ সকল যানবাহন গমনের ব্যবস্থা করা গেলে ময়মনসিংহ শহরে যানবাহনের চাপ হ্রাস পাবে। এ পটভূমিতেই প্রকল্পটি গ্রহণ করা হয়েছে। প্রকল্পের মূল উদ্দেশ্য হলো নিরাপদ ও যানজট মুক্ত সড়ক যোগাযোগ ব্যবস্থা স্থাপনের লব্ধে ময়মনসিংহ শহর বাইপাস সড়ক নির্মাণ করা।

১১.২ প্রকল্পের অনুমোদন : মূল প্রকল্পটি ১৯৬৯.৭৯ লব টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে ১৯৯৭-১৯৯৮ হতে ২০০২-২০০৩ মেয়াদে বাস্ৰবায়নের জন্য ২২/০৩/১৯৯৮ তারিখে অনুষ্ঠিত একনেক সভায় অনুমোদিত হয়। পরবর্তিতে ৩০০০.০০ লব টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে প্রকল্পের সংশোধিত ডিপিপি ১৯৯৭-৯৮ হতে ২০০৪-০৫ মেয়াদকালে বাস্ৰবায়নের জন্য ২২/১২/২০০৩ তারিখে অনুষ্ঠিত একনেক সভায় অনুমোদিত হয়। গত ১৬/০৮/২০০৭ তারিখে যোগাযোগ মন্ত্রণালয় এক প্রশাসনিক আদেশে উক্ত প্রকল্পের বাস্ৰবায়নকাল (ব্যয় বৃদ্ধি না করে) ১৯৯৭-১৯৯৮ হতে ২০০৬-২০০৭ পর্যন্ত বৃদ্ধি করে। প্রকল্পটি ২৯৬০.১৪ লব টাকা প্রকৃত ব্যয়ে জুন, ২০০৭ তারিখে সমাপ্ত ঘোষণা করা হয়।

কিন্তু উক্ত বাইপাস সড়কের মোট দৈর্ঘ্য ১৩.৩০ কি:মি: হওয়ায় এবং মূল প্রকল্পের আওতায় মাত্র ৫.২০ কি:মি: ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট নির্মিত হওয়ায় অবশিষ্ট ৭.৯৯ কি:মি: ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট নির্মাণের প্রয়োজনীয়তা দেখা দেয়। বর্ণিত ৭.৯৯ কি:মি: ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট, ১টি সেতু ও আনুষঙ্গিক কাজ সমাপ্তির লব্ধে গত ১৯/০৫/২০০৯ তারিখে অনুষ্ঠিত একনেক বৈঠকে প্রকল্পটি ৩৩৫০.৯৮ লব টাকা প্রাক্কলিত ব্যয় ও জুলাই, ২০০৯ হতে জুন, ২০১১ মেয়াদে অনুমোদিত হয়। পরবর্তীতে আইএমইডি'র সুপারিশক্রমে প্রকল্পটির মেয়াদ দুই দফায় জুন, ২০১৩ পর্যন্ত দুই বছর বৃদ্ধি করা হয়।

১১.৩ সার্বিক আর্থিক ও বাস্তব অগ্রগতি : প্রকল্পের আওতায় জুন, ২০১৩ পর্যন্ত ক্রমপুঞ্জিত আর্থিক অগ্রগতি হয়েছে ৩০৪৭.০০ লক্ষ টাকা যা অনুমোদিত ব্যয় ৩৩৫০.৯৮ লব টাকার ৯০.৯৩%। উক্ত সময়ে অনুমোদিত সংশোধিত প্রকল্পের ১০০% বাস্ৰব অগ্রগতি সাধিত হয়েছে (অনুচ্ছেদ-৬)।

১২। প্রকল্প পরিদর্শন : গত ৩১/০৫/২০১৪ 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 ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট : অনুমোদিত ডিপিপি অনুযায়ী ৭.৯৯ কিঃমিঃ নতুন পেভমেন্ট, সার্ফেসিং ও হার্ড সোল্ডারের সংস্থান ছিল। এ জন্য ডিপিপিতে ২৪৫৮.০৫ লব টাকার সংস্থানও ছিল। পরিদর্শনকালে শতভাগ পেভমেন্ট, সার্ফেসিং ও হার্ড সোল্ডারের কাজ করা হয়েছে দেখা যায়। সরেজমিন পরিদর্শনকালে চেইনেজ কিঃমিঃ ০+৩০০, ৪+৬০০ ও ৬+২৫০ তে পেভমেন্ট খুঁড়ে Sub-base, Base Type-1 I Surfacing (DBS-Base Course & Wearing Course) এর thickness পাওয়া গেছে যথাক্রমে ১৬০ মি:মি:, ২২৫ মি:মি: ও ১০০ মি:মি: (গ্রহণযোগ্য পরিমাপ যথাক্রমে ১৫০ মি:মি:, ২২৫ মি:মি: ও ১১০ মি:মি:)। এছাড়া ঝাঁন-নধংব ও ইধংব গ্লুচব-১-এ খোয়াঃবালু ও পাথরঃবালুর অনুপাত পাওয়া গেছে আনুমানিক ৫০ঃ৫০ (গ্রহণযোগ্য অনুপাত ৬৫ঃ৩৫)। গত ১৯/০৬/২০১১ তারিখে আইএমইডি কর্তৃক প্রকল্পটি পরিদর্শনকালে প্রথম ২ কি:মিটারে ইধংব গ্লুচব-১ খুঁড়ে পাথরের পরিমাণ অপেক্ষাকৃত কম ও পাথরের সাইজ অনেক বড় পাওয়া গিয়েছিল এবং

বিষয়টি খতিয়ে দেখার জন্য মন্ত্রণালয়কে অনুরোধ করা হয়েছিল। এ বিষয়ে যোগাযোগ মন্ত্রণালয় হতে গৃহীত ব্যবস্থা সম্পর্কে আইএমইডিকে অবহিত করা না হলেও বর্তমান পরিদর্শনকালে গত পরিদর্শনের তুলনায় দৃশ্যমান উন্নয়ন লক্ষ্য করা গেছে। বিভিন্ন লেয়ারের ষরপশহবৎ ও পাথরের সাইজ অনুমোদিত স্পেশিফিকেশন অনুযায়ী সঠিক পাওয়া গেছে। তবে Sub-base ও Base Type-1-এ খোয়াঃবালু ও পাথরঃবালুর অনুপাত অনুমোদিত স্পেশিফিকেশন অনুযায়ী যথাযথ পাওয়া যায়নি। এ বিষয়ে নির্বাহী প্রকৌশলী জানান, বর্ণিত প্রকল্প বাস্ৰবায়নের সময় তিনি দায়িত্বরত ছিলেন না। তবে দপ্তরের নথি পর্যালোচনায় দেখা গেছে, প্রতিটি লেয়ারে অনুমোদিত মিক্স ডিজাইন অনুযায়ী ম্যাটেরিয়ালস ব্যবহার করা হয়েছে এবং প্রতিটি লেয়ারে নির্দিষ্ট পুরমত্বে প্রয়োজনীয় কমপ্যাকশন নিশ্চিত করা হয়েছে। এ বিষয়ে তিনি অনুমোদিত টেস্ট রেজাল্টও সরবরাহ করেন।

১২.২ সেতু নির্মাণঃ অনুমোদিত ডিপিপি অনুযায়ী ৪৩.৪৪ মিটার দৈর্ঘ্যের একটি আরসিসি ব্রীজ নির্মাণের সংস্থান ছিল। এ জন্য ডিপিপিতে ৩৪৩.৬৭ লব টাকার সংস্থানও ছিল। পরিদর্শনকালে সেতুটির নির্মাণ সম্পন্ন ও কার্যকরভাবে চালু আছে দেখা যায়। এতে দুই প্রান্তের ১টি করে মোট ২টি এবাটমেন্ট, ১টি পিয়ার, ৫টি গার্ডার, ৩টি স্প্যান ও দুইটি লেন (প্রস্থ ১০.২৫ মি.) পাওয়া গেছে। পরিদর্শনকালে সেতুটিতে কোন ডিফেক্ট পরিলক্ষিত হয়নি।

১২.৩ কজওয়ে নির্মাণঃ অনুমোদিত ডিপিপি অনুযায়ী ২২৯ মিটার দৈর্ঘ্য বিশিষ্ট একটি কজওয়ে (আন্ডার পাস) নির্মাণের সংস্থান ছিল। পরিদর্শনকালে ময়মনসিংহ-টোক সড়কের ২য় কিঃমিটারে বর্ণিত কজওয়েটির নির্মাণ সম্পন্ন ও চালু রয়েছে দেখা যায়। পরিদর্শনকালে আন্ডার পাসের নিচে রিজিড পেভমেন্ট ও গার্ডারের মধ্যবর্তী ঠবৎঃরপধষ ঈষবধৎধহপব অনুমোদিত ডিজাইন অনুযায়ী ১৮ ফুট সঠিক পাওয়া গেছে। এছাড়া আন্ডার পাসের উভয় দিকে বাউন্ডারী ওয়াল এবং ড্রেনও ডিজাইন অনুযায়ী সঠিক পাওয়া গেছে।

১২.৪ রেলওয়ে ওভার ব্রীজ, লেভেল ক্রসিং গেইট ও ইন্টারসেকশন ডেভেলপমেন্টঃ অনুমোদিত ডিপিপি অনুযায়ী ১টি সেমি-থ্রো ডেক গার্ডার রেলওয়ে ওভার ব্রীজ নির্মাণ বাবদ ৭০.৭৫ লব টাকা, ২টি লেভেল ক্রসিং গেইট নির্মাণ বাবদ ৫৭.৭৫ লব টাকা, ১টি ইন্টারসেকশন ডেভেলপমেন্ট বাবদ ২৫.৫১ লব টাকার সংস্থান রয়েছে। পরিদর্শনকালে বর্ণিত কাজ সমূহ ডিপোজিটরী ওয়ার্ক হিসেবে বাংলাদেশ রেলওয়ে কর্তৃক সম্পাদন করা হয়েছে জানা যায়। তবে ২টি লেভেল ক্রসিং গেইটের পরিবর্তে ১টি করা হয়েছে জানা যায়। এ ঝেত্রে রেলওয়ে ওভার ব্রীজ নির্মাণ বাবদ ৬৬.২৭ লব টাকা, ১টি লেভেল ক্রসিং গেইট নির্মাণ বাবদ ২২.০০ লব টাকা, ১টি ইন্টারসেকশন ডেভেলপমেন্ট বাবদ ২৫.৪৫ লব টাকা ব্যয় হয়েছে। পরিদর্শনকালে বর্ণিত রেলওয়ে ওভার ব্রীজ, লেভেল ক্রসিং গেইট ও ইন্টারসেকশন যথাযথ ভাবে নির্মাণ করা হয়েছে এবং এগুলো কার্যকর আছে দেখা যায়।

১৩। প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জন :

পরিকল্পিত	উদ্দেশ্য অর্জন
প্রকল্পের মূল উদ্দেশ্য হলো ময়মনসিংহ শহরের ভেতর নিরাপদ ও যানজট মুক্ত সড়ক যোগাযোগ ব্যবস্থা স্থাপনের লব্ধে ময়মনসিংহ শহর বাইপাস সড়ক নির্মাণ করা।	প্রকল্পের আওতায় বর্ণিত সড়ক, সেতু, লেভেল ক্রসিং গেইট ও ইন্টারসেকশন নির্মিত হওয়ায় ময়মনসিংহ শহরের ভেতর নিরাপদ, যানজট মুক্ত ও সরাসরি সড়ক যোগাযোগ স্থাপিত হয়েছে। ফলে প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জিত হয়েছে।

১৪। উদ্দেশ্য অর্জিত না হয়ে থাকলে তার কারণ : প্রযোজ্য নয়।

১৫। প্রকল্প বাস্ৰবায়ন সমস্যা : প্রকল্পটি বাস্ৰবায়নে সময় বৃদ্ধি ব্যতিত উল্লেখযোগ্য 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। মতামত/সুপারিশ :

১৭.১ প্রকল্পটি বাস্ৰবায়নে মূল অনুমোদিত প্রকল্পের তুলনায় অতিরিক্ত সময় ব্যয় হয়েছে ২ বছর (১০০%)। ঘন ঘন প্রকল্প পরিচালক বদল করায় এমনটি হয়েছে। ভবিষ্যতে মন্ত্রণালয় ও সংস্থা অনুমোদিত মেয়াদে প্রকল্পের বাস্ৰবায়ন সমাপ্তির লব্ধে সতর্কতা অবলম্বন করবে (অনু: ৪ ও ৭);

১৭.২ Sub-base ও Base Type-1-এ খোয়াঃবালু ও পাথরঃবালুর অনুপাত অনুমোদিত স্পেশিফিকেশন অনুযায়ী যথাযথ পাওয়া যায়নি। গুণগত মান রবার স্বার্থে ভবিষ্যতে প্রকল্প বাস্ৰবায়নের সময় পেভমেন্টের বিভিন্ন লেয়ারে মেটেরিয়ালের অনুপাত অনুমোদিত ডিজাইন অনুযায়ী নিশ্চিতকরণের বিষয়টি মন্ত্রণালয় ও সংস্থা বিবেচনা করবে (অনু:১২.১)।

“ফেনী নোয়াখালী জাতীয় মহাসড়কের চৌমুহনী বাজার অংশ চার লেনে উন্নীতকরণ (২য় সংশোধিত)” শীর্ষক প্রকল্পের মূল্যায়ন প্রতিবেদন।

(সমাপ্তঃ জুন, ২০১৩)

০১।	প্রকল্পের অবস্থানঃ	নোয়াখালী জেলার বেগমগঞ্জ উপজেলা।
০২।	বাস্তবায়নকারী সংস্থাঃ	সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর।
০৩।	প্রশাসনিক মন্ত্রণালয়ঃ	যোগাযোগ মন্ত্রণালয়।

০৪। প্রকল্পের বাস্তবায়ন সময় ও ব্যয়ঃ

(লক্ষ টাকায়)

প্রাক্কলিত ব্যয় (প্রঃ সাঃ)		প্রকৃত ব্যয় (প্রঃ সাঃ)	পরিকল্পিত বাস্তবায়নকাল		প্রকৃত বাস্তবায়নকাল	অতিক্রান্ত ব্যয় (মূল প্রাক্কলিত ব্যয়ের %)	অতিক্রান্ত সময় (মূল বাস্তবায়নকালের (%)
মূল	সর্বশেষ সংশোধিত		মূল	সর্বশেষ সংশোধিত			
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮
২৩৯৭.৪৯ (-)	৩৫৮৩.০২ (-)	২৪০১.০০ -	নভেম্বর, ২০০৮ হতে ডিসেম্বর, ২০১০	নভেম্বর, ২০০৮ হতে জুন, ২০১৩	নভেম্বর, ২০০৮ হতে জুন, ২০১৩	-	২ বছর ৬ মাস (১২০%)

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

(লক্ষ টাকায়)

ক্রমিক নং	অঙ্গের নাম	একক	সর্বশেষ সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী লক্ষ্যমাত্রা		প্রকৃত বাস্তবায়ন	
			বাস্তব	আর্থিক	বাস্তব (%)	আর্থিক (%)
১	২	৩	৪	৫	৬	৭
১.	ভূমি অধিগ্রহণ	হেক্টর				
	ক) ব্যক্তি মালিকানাধীন জমি		০.০৫৮৪	১,০০৬.২০	--	--
	খ) খাস জমি		০.১৪১১	৩৭১.৬১	০.১৪১১ (১০০%)	৩৭১.৬১ (১০০%)
	গ) বাংলাদেশ রেলওয়ের সিগন্যালিং ব্যবস্থা প্রতিস্থাপন	L.S	L.S	৬৮.৮৭	L.S	৩৫.৮৬ (৫২%)
২.	মাটির কাজ	লঃঘঃমিঃ	০.৯৮১৭৪	৮৩.৫৫	০.৯৬৫০৫ (৯৮%)	৮২.১৩ (৯৮%)
৩.	পেভমেন্টের কাজ (১৪.৬৮ মিটার)	কিঃমিঃ	৪.০০	৬৭৪.৩৮	৩.৯৫৫ (৯৯%)	৬৬৬.৮৫ (৯৯%)
৪.	ডিবিএস ওয়ার্ক	কিঃমিঃ	৪.০০	৫০৫.২৫	৩.৯৫৬ (৯৯%)	৪৯৯.৬৭ (৯৯%)
৫.	ড্রেনের উপর ফুটপাথ নির্মাণ	মিঃ	৪০৬০.০০	৫১৮.৮৩	৪০৬০.০০ (১০০%)	৫১৮.৮৩ (১০০%)
৬.	রোড মিডিয়ান	মিঃ	৪০০০.০০	৮২.৩৫	৩৮৯৪.১১ (৯৭%)	৮০.১৭ (৯৭%)
৭.	রোড মার্কিং পেইন্ট	মিঃ	১০৬৬.৬৬	১৭.০২	--	--
৮.	ট্রাফিক সিগন্যাল	Nos	১০.০০	০.৫০	--	--
৯.	ইউটিলিটি প্রতিস্থাপন/বিদ্যমান অবকাঠামোর ক্ষতিপূরণ	L.S	L.S	২৫৪.৪৬	L.S	১৪৫.৮৮
			সর্বমোট=	৩৫৮৩.০২		২৪০১.০০ ৬৭%

- ০৬। **কাজ অসম্পূর্ণ থাকলে তার কারণঃ** প্রকল্পটি ফেনী-নোয়াখালী জাতীয় মহাসড়কের ৩২ + ০৪২ কি:মি: হতে শুরু করে ৩৫ + ৭৪২ কি: মি: এ বেগমগঞ্জ চৌরাস্তা পর্যন্ত বিস্তৃত। বেগমগঞ্জ চৌরাস্তা হতে ফেনী অভিমুখে (ফেনী-নোয়াখালী সড়ক) ৩৭০০ মি:, সোনাইমুড়ি অভিমুখে (বেগমগঞ্জ-সোনাইমুড়ি-রামগঞ্জ সড়ক) ১০০ মি:, লক্ষীপুর অভিমুখে (কুমিল্লা-লালমাই, চাঁদপুর-লক্ষীপুর-বেগমগঞ্জ সড়ক) ১০০ মি: এবং মাইজদী অভিমুখে (ফেনী-নোয়াখালী সড়ক) ১০০ মি: সহ প্রকল্পের আওতাভুক্ত সড়কের মোট দৈর্ঘ্য ছিল ৪ কি: মি:। বেগমগঞ্জ চৌরাস্তা হতে ফেনী অভিমুখে (ফেনী-নোয়াখালী সড়ক) ৩৭০০ মিটারের এলাইনমেন্টের মধ্যে নোয়াখালী জেলার হকার্স সমবায় সমিতির ব্যবসা প্রতিষ্ঠান, মোবাইল মার্কেট, ওয়ান ব্যাংক, এক্সিম ব্যাংক, হামদর্দ বিল্ডিং ইত্যাদি প্রতিষ্ঠানের ব্যক্তি মালিকানাধীন জমি অধিগ্রহণের মামলা চলমান থাকায় ভূমি অধিগ্রহণ প্রক্রিয়া জটিল আকার ধারণ করে ফলে এখানে ১০০ মি: এবং বাংলাদেশ রেলওয়ের জমি হস্তান্তরে দীর্ঘসূত্রিতার কারণে এ অংশে ৩০ মি: অর্থাৎ মোট ১৩০ মিটারে পরিকল্পনা অনুযায়ী পূর্ণ প্রস্থে সড়ক নির্মাণ করা সম্ভব হয়নি।
- ৭। **প্রশিক্ষণ :** প্রকল্পের আওতায় কোন স্থানীয় ও কোন বৈদেশিক প্রশিক্ষণের সংস্থান না থাকায় প্রশিক্ষণ প্রদান করা হয়নি।
- ৮। **সাধারণ পর্যবেক্ষণঃ**
- ৮.১ **পটভূমি :** প্রকল্পটির বেগমগঞ্জ উপজেলার ফেনী-নোয়াখালী জাতীয় মহাসড়কের চৌমুহনী বাজার অংশ অপ্রশস্ত হওয়ায় অধিকাংশ সময় যানজট লেগে থাকে। নোয়াখালী ও লক্ষীপুর জেলার জনগণ দেশের অন্যান্য অঞ্চলের সাথে বিশেষ করে চট্টগ্রামের সাথে যোগাযোগের জন্য এ সড়কটি ব্যবহার করে থাকে। প্রতিদিন এ সড়কে প্রচুর যানবাহন চলাচল করে। কিন্তু চৌমুহনী বাজার অংশের সড়কটির সড়ক বাঁধ এবং পেভমেন্টের প্রশস্ততা বিদ্যমান ট্রাফিক ভলিউম বিবেচনায় সুষ্টু ও নিরাপদে যানবাহন চলাচলের জন্য অপরিপূর্ণ। ফলে যানজটের কারণে মারাত্মক অসুবিধার সৃষ্টি হয়। যানজট নিরসন তথা সুষ্টু, নিরাপদ ও নিরবিচ্ছিন্ন সড়ক যোগাযোগ স্থাপনের লক্ষ্যে চৌমুহনী বাজার অংশকে ডিভাইডারসহ ৪ লেনে উন্নীতকরণের জন্য এ প্রকল্পটি গ্রহণ করা হয়।
- ৮.২ **উদ্দেশ্যঃ** প্রকল্পের মূল উদ্দেশ্য হ'ল ফেনী নোয়াখালী জাতীয় মহাসড়কের চৌমুহনী বাজার অংশে ৪ কি.মি. ডিভাইডারসহ ৪ লেনে উন্নীতকরণ মাধ্যমে যানজট নিরসন তথা সুষ্টু নিরাপদ ও নিরবিচ্ছিন্ন সড়ক যোগাযোগ স্থাপন।
- ৮.৩ **প্রকল্পের অনুমোদন ও সংশোধনঃ** মূল প্রকল্পটি ২৯/০১/২০০৯ তারিখে মাননীয় পরিকল্পনা মন্ত্রী কর্তৃক ২৩৯৭.৪৯ লক্ষ টাকা ব্যয়ে এবং ০১/১১/২০০৮ হতে ৩১/১২/২০১০ মেয়াদে বাস্তবায়নের নিমিত্ত অনুমোদিত হয়। নির্মাণ সামগ্রীর মূল্য বৃদ্ধি, সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের রेट সিডিউল পরিবর্তন এবং ঠিকাদার প্রতিষ্ঠান কর্তৃক উদ্ধৃত দর মূল্য অনুমোদিত ব্যয় হতে বেশী হওয়ায় ২৭/১০/২০১০ তারিখে অনুষ্ঠিত ডিপিইসি সভার সুপারিশক্রমে প্রকল্পটির ১ম সংশোধন প্রস্তাব মাননীয় যোগাযোগ মন্ত্রী কর্তৃক অনুমোদন করা হয়। ১ম সংশোধিত প্রস্তাবমতে প্রকল্পটির ব্যয় নির্ধারণ করা হয় ২৫৩৭.৭৫ লক্ষ টাকা এবং মেয়াদকাল ০১/১১/২০০৮ হতে ৩১/১২/২০১১ পর্যন্ত। পরবর্তীতে ভূমি অধিগ্রহণ খাতে জমির পরিমাণ বৃদ্ধি, সওজের রेट সিডিউল পরিবর্তন, নতুন অংগ সংযোজন এবং প্রকল্পের মেয়াদ ৬ মাস বৃদ্ধি জনিত কারণে প্রকল্পটি আবারও ১৩/১১/২০১২ তারিখে অনুষ্ঠিত একনেক সভায় ৩৫৮৩.০২ লক্ষ টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে নভেম্বর, ২০০৮ হতে জুন, ২০১৩ মেয়াদে বাস্তবায়নের নিমিত্ত সংশোধন করা হয়।
- ৮.৪ **বছর ভিত্তিক ডিপিপি লক্ষ্যমাত্রা, এডিপি ও আরএডিপি বরাদ্দ, অবমুক্তি ও ব্যয় সংক্রান্ত (পিসিআর এর ভিত্তিতে):**

(লক্ষ টাকায়)

ক্রঃনং	অর্থ বছর	সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী লক্ষ্যমাত্রা	এডিপি/আরএডিপি বরাদ্দ	অবমুক্ত	ব্যয়
১	২০০৮-০৯	১.০০	১.০০	১.০০	১.০০
২	২০০৯-১০	৫০০.০০	৫০০.০০	৫০০.০০	৫০০.০০
৩	২০১০-১১	৬৫০.০০	৬৫০.০০	৬৫০.০০	৬৫০.০০
৪	২০১১-১২	৫০০.০০	৫০০.০০	৫০০.০০	৫০০.০০
৫	২০১২-১৩	১৯৩২.০২	১৯৩২.০২	৭৫০.০০	৭৫০.০০
	সর্বমোট	৩৫৮৩.০২	৩৫৮৩.০২	২৪০১.০০	২৪০১.০০

- ৯। প্রকল্প পরিদর্শন: প্রকল্পটি ১৫ জানুয়ারি, ২০১৪ তারিখে আইএমইডি কর্তৃক পরিদর্শন করা হয়। পরিদর্শন কালে নোয়াখালী সড়ক বিভাগে নির্বাহী প্রকৌশলী ও উপ-বিভাগীয় প্রকৌশলী উপস্থিত ছিলেন।
- ১০। বাস্তবায়ন অগ্রগতি: প্রকল্পটি সর্বশেষ সংশোধিত অনুমোদিত ব্যয় ৩৫৮৩.০২ লক্ষ টাকার বিপরীতে সমাপ্তি কাল (জুন, ২০১৩) পর্যন্ত প্রকৃত ব্যয় হয়েছে ২৪০১.০০ লক্ষ টাকা। এ ব্যয়ের মধ্যে ৩৭১.৬১ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ০.১৪১ হেক্টর জমি অধিগ্রহণ, ৮২.১৩ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ০.৯৬৫ লক্ষ ঘন মিটার মাটির কাজ, ৬৬৬.৮৫ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ৩.৯৫ কিলোমিটার পেভমেন্ট ওয়ার্ক, ৪৯৯.৬৭ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ৩.৯৫ কি: মি: ডিবিএস ওয়ার্ক, ৫১৮.৮৩ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ৪০৬০ মি: ড্রেনের উপর ফুটপাথ নির্মাণ এবং ৮০.১৭ লক্ষ টাক ব্যয়ে ৩৮৯৪.১১ মি: রোড মিডিয়ান নির্মাণ করা হয়েছে। এছাড়া ইউটিলিটি অপসারণ অঞ্চে ১৪৫.৮৮ লক্ষ টাকা এবং বাংলাদেশ রেলওয়ের সিগন্যালিং ব্যবস্থা প্রতিস্থাপন অঞ্চে ব্যয় হয়েছে ৩৫.৮৬ লক্ষ টাকা।
- ১১। ক্রয় সংক্রান্ত তথ্যাদি:
- ১১.১ গাড়ী/ ট্রান্সপোর্ট ক্রয় : প্রকল্পের আওতায় কোন গাড়ী/ট্রান্সপোর্ট ক্রয়ের সংস্থান না থাকায় গাড়ী বা ট্রান্সপোর্ট ক্রয় করা হয়নি।
- ১১.২ পণ্য কার্য ও সেবা ক্রয়: পণ্য ও কার্য ২০০.০০ লক্ষ টাকার উর্দে এবং সেবা ১০০.০০ লক্ষ টাকার উপরে।

ক্রয় বিবরণী	দরপত্র				কাজ সমাপ্তির তারিখ	
	অনুমোদিত ডিপিপি অনুযায়ী	চুক্তিমূল্য	আহবানের তারিখ	চুক্তি স্বাক্ষর/এলসি খোলার তারিখ	চুক্তি অনুযায়ী	প্রকৃত
Development of Feni-Noakhali Highway to 4-Lanes at Chowmuhani Bazar Portion Ch.34+172 to LRP036 under Noakhali Road Division during the year 2008-2009.	8.2994	10.2406	17.03.2009	18.06.2009	18.06.2011	08.06.2011
Development of Feni-Noakhali Highway to 4-Lanes at Chowmuhani Bazar Portion Ch.32+042 to 34+172 under Noakhali Road Division during the year 2010-2011.	8.2994	7.8127	03.08.2010	22.02.2011	19.12.2011	24.06.2011

- ১২। প্রকল্পের ব্যবস্থাপনা ও প্রকল্প পরিচালক সম্পর্কিতঃ প্রকল্পের শুরু হতে শেষ পর্যন্ত সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের কুমিল্লা জোনের অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী নিজ দায়িত্বের অতিরিক্ত দায়িত্ব হিসেবে প্রকল্প পরিচালকের দায়িত্ব পালন করেন। নোয়াখালী সড়ক বিভাগের নির্বাহী প্রকৌশলী ও উপ-বিভাগীয় প্রকৌশলী মূলত মাঠ পর্যায়ে প্রকল্পটির সার্বিক বাস্তবায়ন ও মনিটরিং এর দায়িত্বে ছিলেন।

ক্রমিক নং	নাম ও পদবী	কার্যধরণ	একাধিক প্রকল্পের দায়িত্ব	তারিখ	
				যোগদান	বদলী
১৩.	ইঞ্জিঃ মোঃ হারুন-অর-রশিদ অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী	ফুল টাইম	হ্যাঁ	১৬.০৩.২০০৮	১১.০১.২০০৯
১৪.	ইঞ্জিঃ মোঃ মোস্তাক হোসেন অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী	ফুল টাইম	হ্যাঁ	১১.০১.২০০৯	০৪.০৫.২০০৯
১৫.	ইঞ্জিঃ মোঃ আফতাব উদ্দিন অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী	ফুল টাইম	হ্যাঁ	০৪.০৫.২০০৯	০৭.০৫.২০০৯
১৬.	ইঞ্জিঃ মোঃ আবুল কাশেম ভূঁইয়া	ফুল টাইম	হ্যাঁ	০৭.০৫.২০০৯	১৮.০১.২০১০

ক্রমিক নং	নাম ও পদবী	কার্যধরণ	একাধিক প্রকল্পের দায়িত্ব	তারিখ	
				যোগদান	বদলী
	অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী				
১৭.	ইঞ্জিঃ মোঃ গোলাম কিবরিয়া অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী	ফুল টাইম	হ্যাঁ	১৮.০১.২০১০	৩০.০৩.২০১০
১৮.	ইঞ্জিঃ মোঃ আবদুস সবুর অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী	ফুল টাইম	হ্যাঁ	৩০.০৩.২০১০	০২.০৬.২০১০
১৯.	ইঞ্জিঃ মোহাম্মদ জাফর উল্লাহ অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী	ফুল টাইম	হ্যাঁ	০২.০৬.২০১০	২৮.০৯.২০১০
২০.	ইঞ্জিঃ মোঃ মফিজুল ইসলাম অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী	ফুল টাইম	হ্যাঁ	২৯.০৯.২০১০	শেষ পর্যন্ত

১৩। প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জনঃ

পরিকল্পিত	অর্জন
প্রকল্পের মূল উদ্দেশ্য হ'ল ফেনী নোয়াখালী জাতীয় মহাসড়কের চৌমুহনী বাজার অংশে ৪ কি.মি. ডিভাইডারসহ ৪ লেনে উন্নীতকরণ মাধ্যমে যানজট নিরসন তথা সুষ্ঠু নিরাপদ ও নিরবিচ্ছিন্ন সড়ক যোগাযোগ স্থাপন।	ফেনী নোয়াখালী জাতীয় মহাসড়কের চৌমুহনী বাজার অংশে ৪ কি.মি. ডিভাইডারসহ ৪ লেনে উন্নীতকরণ হলেও যানজট নিরসন না হওয়ায় উদ্দেশ্যে পুরোপুরি অর্জিত হয়নি বলে প্রতীয়মান হয়।

১৪। **উদ্দেশ্য অর্জিত না হয়ে থাকলে তার কারণঃ** প্রকল্পটির উদ্দেশ্য পুরোপুরি অর্জিত না হওয়ার কারণ অনুচ্ছেদ ১৫.১ এ উল্লেখ করা হল।

১৫। বাস্তবায়ন সমস্যাঃ

১৫.১ **রাস্তা বেদখল হয়ে যাওয়াঃ** যানজট নিরসনে রাস্তাটি ২ লেন থেকে ৪ লেনে উন্নীত করা হলেও ভাসমান হকার, কাটাঁবাজার, মাছ বাজার বসে রাস্তার অনেকটা অংশ দখল করে ফেলেছে। ডেনের ওপরে মানুষ চলাচলের জন্য ফুটপাথ নির্মাণ করা হলেও তা ভাসমান হকার ও দোকানদারদের দখলে থাকায় জনগণ ফুটপাথের পরিবর্তে মূল রাস্তা দিয়ে চলাচল করছে। এছাড়া যত্রতত্র মানুষ পারাপার প্রতিরোধে রোড মিডিয়ানে বাঁশ ও কাটাঁতারের সাহায্যে যে প্রতিবন্ধকতা দেয়া হয়েছিল হকাররা তা তুলে ফেলায় একদিকে যেমন মানুষ বুকিপূর্ণ পারাপার হচ্ছে অন্যদিকে যানজট লেগেই থাকছে।

১৫.২ **নির্মিত ডেনের সঠিক ব্যবহার না হওয়াঃ** আলোচ্য প্রকল্পের আওতায় উন্নয়নকৃত সড়কটির চৌমুহনী বাজার অংশে নির্মিত ডেনগুলি ময়লা আর্বাঁজনা জমে ব্যবহার অনুপযোগী হয়ে পড়েছে। ফলে একদিকে যেমন রাস্তার পাশে ডেন নির্মাণের উদ্দেশ্য ব্যাহত হচ্ছে অপরদিকে বৃষ্টির সময় পেভমেন্টের উপর পানি জমে থেকে তা ক্ষতিগ্রস্ত হচ্ছে।

১৫.৩ **জমি হস্তান্তরে দীর্ঘসূত্রিতা ও জমি সংক্রান্ত মামলাঃ** বেগমগঞ্জ চৌরাস্তা হতে ফেনী অভিমুখে (ফেনী নোয়াখালী সড়ক) ৩৭০০ মিটারের এলাইনমেন্টের মধ্যে রেলওয়ের নিকট হতে ০.১৭৫ একর জমি সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের অনুকূলে হস্তান্তরের নিমিত্ত প্রতীকি মূল্যে ১০০১ টাকা পে অর্ডারের মাধ্যমে বাংলাদেশ রেলওয়েকে পরিশোধ করার পরেও প্রকল্পের শেষ পর্যন্ত জমি হস্তান্তর না হওয়ায় রাস্তার ঐ অংশে ৩০ মি: দীর্ঘ অংশ পূর্ণ প্রস্থে ৪ লেনে উন্নীত করা সম্ভব হয়নি। এছাড়া ঐ একই রাস্তায় নোয়াখালী জেলার হকার্স সমবায় সমিতির ব্যবসা প্রতিষ্ঠান, মোবাইল মার্কেট, ওয়ান ব্যাংক, এক্সিম ব্যাংক, হামদর্দ বিল্ডিং ইত্যাদি প্রতিষ্ঠানের ব্যক্তি মালিকাস্বীন জমি অধিগ্রহণের মামলা চলমান থাকায় ভূমি অধিগ্রহণ প্রক্রিয়া জটিল আকার ধারণ করে ফলে ঐ অংশে ১০০ মি: দীর্ঘ অংশ পূর্ণ প্রস্থে ৪ লেনে উন্নীত করা সম্ভব হয়নি।

১৫.৪ **Time Over Run:** প্রকল্পটির মূল অনুমোদিত মেয়াদকাল ছিল নভেম্বর, ২০০৮ হতে ডিসেম্বর, ২০১০। কিন্তু প্রকল্পটি সমাপ্ত করতে প্রকৃত সময় ব্যয় হয় নভেম্বর, ২০০৮ হতে জুন, ২০১৩ পর্যন্ত। অর্থাৎ প্রকল্পটি সমাপ্তির জন্য মূল অনুমোদিত মেয়াদকাল ২ বছর নির্ধারিত থাকলেও প্রকল্প সমাপ্ত হতে প্রকৃতপক্ষে সময় ব্যয় হয় ৪ বছর ৬ মাস। ফলে প্রকল্পে টাইম ওভাররান হয় ২ বছর ৬ মাস, যা মূল অনুমোদনের ১২০%।

১৫.৫ **ঘন ঘন প্রকল্প পরিচালক বদলীঃ** ২০০৮-০৯ থেকে ২০১২-১৩ মেয়াদে ৪ বছর ৬ মাস ব্যাপী বাস্তবায়িত ৩৫৮৩.০২ লক্ষ টাকা ব্যয়ের এ প্রকল্পের সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী পর্যায়ের ৮ জন কর্মকর্তা বিভিন্ন

সময়ে পূর্ণকালীন প্রকল্প পরিচালক হিসেবে দায়িত্ব পালন করলেও তারা একই সাথে একাধিক প্রকল্পের দায়িত্ব পালন করেন। পিসিআর অনুসারে প্রকল্প পরিচালকগণের মেয়াদ বিবেচনা করলে দেখা যায় তাদের মেয়াদ ছিল সর্বোচ্চ ৩৩ মাস ও সর্বনিম্ন ৩ দিন।

১৬। সুপারিশঃ

- ১৬.১ যানজট নিরসনে রাস্তা ও ফুটপাথ হতে অননুমোদিত দোকানপাট ও ভাসমান হকার উচ্ছেদে স্থানীয় প্রশাসন ও চৌমুহনী পৌরসভা কর্তৃপক্ষকে অনুরোধ জানানো যেতে পারে। (অনুচ্ছেদ ১৫.১)।
- ১৬.২ নির্মিত রাস্তাসমূহের স্থায়ীত্বের জন্য রাস্তার সাথে নির্মিত ডেনসমূহ একটি নির্দিষ্ট সময় পর পর পরিষ্কার করতে হবে। বিশেষ করে বর্ষাকালীন সময়ে ডেনসমূহ পরিষ্কার করার বিষয়ে সংশ্লিষ্ট কর্তৃপক্ষ মনোযোগী হতে পারেন। এ বিষয়ে চৌমুহনী পৌরসভাকে সম্পৃক্ত করা যাতে পারে। (অনুচ্ছেদ ১৫.২)।
- ১৬.৩ রেলওয়ের নিকট হতে জমি হস্তান্তর এবং ব্যক্তি মালিকানাধীন অংশের জমি অধিগ্রহণের জন্য মন্ত্রণালয় প্রয়োজনীয় উদ্যোগ গ্রহণ করতে পারে এবং বাস্তব প্রয়োজনের ভিত্তিতে উক্ত ১৩০ মি: দীর্ঘ অংশ ৪ লেন করার জন্য রাজস্ব খাত হতে প্রয়োজনীয় বরাদ্দ দেওয়া যেতে পারে। (অনুচ্ছেদ ১৫.৩)।
- ১৬.৪ MTBF বরাদ্দের ভিত্তিতে প্রকল্প গ্রহণ এবং সঠিক কর্মপরিকল্পনা প্রণয়নপূর্বক প্রকল্প বাস্তবায়নে দীর্ঘসূত্রতা পরিহার করা যেতে পারে। যথাসময়ে প্রকল্প বাস্তবায়নের বিষয়ে যোগাযোগ মন্ত্রণালয় এবং সওজ অধিদপ্তর প্রয়োজনীয় ব্যবস্থা গ্রহণ করতে পারে। (অনুচ্ছেদ ১৫.৪)।
- ১৬.৫ প্রকল্প পরিচালকের ঘন ঘন বদলি বা একই সাথে একাধিক প্রকল্পের দায়িত্ব প্রদান পরিহার করে সরকারি সিদ্ধান্তের আলোকে সার্বক্ষণিক প্রকল্প পরিচালক নিয়োগে সংশ্লিষ্ট মন্ত্রণালয়/বিভাগ উদ্যোগ গ্রহণ করতে পারে। (অনুচ্ছেদ ১৫.৫)।

**“কুমিল্লা-বুড়িচং-ব্রাহ্মণপাড়া-মিরপুর সড়কের ৩য় কিলোমিটারে পিসি গার্ডার সেতু (পালপাড়া সেতু) নির্মাণ” শীর্ষক প্রকল্পের
মূল্যায়ন প্রতিবেদন।
(সমাপ্তঃ জুন, ২০১৩)**

০১।	প্রকল্পের অবস্থানঃ	কুমিল্লা জেলা সদর উপজেলা।
০২।	বাস্তবায়নকারী সংস্থাঃ	সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর।
০৩।	প্রশাসনিক মন্ত্রণালয়ঃ	যোগাযোগ মন্ত্রণালয়।
০৪।	প্রকল্পের বাস্তবায়ন সময় ও ব্যয়ঃ	

(লক্ষ টাকায়)

প্রাক্কলিত ব্যয় (প্রঃ সাঃ)		প্রকৃত ব্যয় (প্রঃ সাঃ)	পরিকল্পিত বাস্তবায়নকাল		প্রকৃত বাস্তবায়নকাল	অতিক্রান্ত ব্যয় (মূল প্রাক্কলিত ব্যয়ের %)	অতিক্রান্ত সময় (মূল বাস্তবায়নকালের (%)
মূল টাকা প্রঃসাঃ	সর্বশেষ সংশোধিত টাকা প্রঃসাঃ		মূল	সর্বশেষ সংশোধিত			
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮
১৫৫১.৯১	১৫৯৮.৪৭	১২৫৩.০০	জানুয়ারি, ২০১১ হতে ডিসেম্বর, ২০১৩	জানুয়ারি, ২০১১ হতে ডিসেম্বর, ২০১৩	জানুয়ারি, ২০১১ হতে জুন, ২০১৩	-	-
১৫৫১.৯১ (-)	১৫৯৮.৪৭ (-)	-					

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

(লক্ষ টাকায়)

ক্রমিক নং	অঙ্গের নাম	একক	সর্বশেষ সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী লক্ষ্যমাত্রা		প্রকৃত বাস্তবায়ন	
			বাস্তব	আর্থিক	বাস্তব (%)	আর্থিক (%)
১	২	৩	৪	৫	৬	৭
১০.	জরিপ ডিজাইন এবং টেন্ডারিং	L.S	L.S	৫.০০	-	-
১১.	ভূমি অধিগ্রহণ	হেক্টর	০.৫৫৩	৭৫.০০	-	-
১২.	মাটির কাজ	লঃমিঃ	০.৪০	৬৩.৮১	০.৪০ (১০০%)	৬৩.৮১ (১০০%)
১৩.	নতুন পেভমেন্ট নির্মাণ	কিঃমিঃ	০.৪০	৬১.৭৬	০.৪০ (১০০%)	৬১.৭৬ (১০০%)
১৪.	পিসি গার্ডার সেতু নির্মাণ	মিঃ	১৫৬.৭৮	১২৯৬.৪৭	১৫০.৬৮ (৯৬%)	১০৭৮.৫৫ (৮৩%)
১৫.	জিও টেক্সটাইল	বঃমিঃ	২০৪০.০০	২.৬৫	২০৪০.০০ (১০০%)	২.৬৫ (১০০%)
১৬.	ম্যাট্রেসিং		১৭২৪.১৪	১১.৩৩	১৭২৪.১৪ (১০০%)	১১.৩৩ (১০০%)
১৭.	টো-ওয়াল		২০০.০০	৮.০০	২০০.০০ (১০০%)	৮.০০ (১০০%)
১৮.	ইউ ড্রেন নির্মাণ		৩০০.০০	২৬.০০	৩০০.০০ (১০০%)	২৬.০০ (১০০%)
১৯.	সাইন, সিগন্যাল, কিঃমিঃ পোস্ট, রোড মার্কিং এবং গাইড পোস্ট	L.S	L.S	০.৯০	L.S	০.৯০ (১০০%)
২০.	ইউটিলিটি অপসারণ	L.S	L.S	০.৯৯	-	-
২১.	ফিজিক্যাল কন্ট্রোল			১৫.৫২	-	-
২২.	প্রাইস কন্ট্রোল			৩১.০৪	-	-
			সর্বমোট=	১৫৯৮.৪৭		১২৫৩.০০ (৭৮%)

- ০৬। কাজ অসম্পূর্ণ থাকলে তার কারণঃ প্রকল্পের আওতায় কোন কাজ অসম্পূর্ণ নেই।
- ৭। প্রশিক্ষণ : প্রকল্পের আওতায় কোন স্থানীয় ও কোন বৈদেশিক প্রশিক্ষণের সংস্থান না থাকায় প্রশিক্ষণ প্রদান করা হয়নি।
- ০৮। সাধারণ পর্যবেক্ষণঃ
- ৮.১ **পটভূমি :** আলোচ্য পালপাড়া সেতুটি কুমিল্লা-পালপাড়া-বুড়িচং-ব্রাহ্মণপাড়া-মিরপুর সড়কের ৩য় কিঃমিঃ এ গোমতী নদীর উপর অবস্থিত। এই স্থানে কুমিল্লা জেলার সাথে বুড়িচং ও ব্রাহ্মণপাড়া উপজেলাকে সংযুক্তকারী একটি বেইলী সেতু ছিল। বেইলী সেতুটির দৈর্ঘ্য ছিল ১৩৯ মিটার এবং প্রস্থ ৩.৬৬ মিটার। সেতুটি জরাজীর্ণ হয়ে পড়ায় স্বাচ্ছন্দে যানবাহন চলাচল করতে পারত না। সেতুটির উভয় প্রান্তের সড়ক ৫.৫০ মিঃ প্রস্থ হওয়ায় বেইলী সেতুটি এই সড়কে চলাচলকারী যানবাহনের চাপও মেটাতে পারত না। ফলে সেতু এলাকায় যানজট সৃষ্টি এবং দুর্ঘটনায় ঘটত। এ প্রেক্ষাপটে উক্ত সড়কে নিরাপদ ও নিরবিচ্ছিন্ন যানবাহন চলাচলের লক্ষ্যে বেইলী সেতুটির স্থলে একটি পিসি গার্ডার সেতু নির্মাণের প্রস্তাব করা হয়।
- ৮.২ **উদ্দেশ্যঃ** প্রকল্পের মূল উদ্দেশ্য হ'ল পরিবহন ব্যবস্থার উন্নয়নের মাধ্যমে উপজেলা সদর এবং জেলা সদরের সাথে দেশের অন্যান্য অঞ্চলের যোগাযোগ ব্যবস্থার উন্নয়ন।
- ৮.৩ **প্রকল্পের অনুমোদন ও সংশোধনঃ** মূল প্রকল্পটি মাননীয় পরিকল্পনা মন্ত্রী কর্তৃক ১৫৫১.৯১ লক্ষ টাকা ব্যয়ে এবং ০১/০১/২০১১ হতে ৩১/১২/২০১৩ মেয়াদে বাস্তবায়নের নিমিত্ত অনুমোদিত হয়। ১৮/০৪/২০১১ তারিখে প্রকল্পটির প্রশাসনিক আদেশ জারী হয়। পরবর্তীতে প্রকল্পের বাস্তব প্রয়োজনে ফেক্সিবল পেভমেন্ট নির্মাণ, পিসি গার্ডার সেতু নির্মাণ, জিও টেক্সটাইল, ম্যাট্রেসিং, টো ওয়াল, ইউ ডেন নির্মাণ ইত্যাদি অংশে ঠিকাদারের উদ্ধৃত দর ডিপিপি মূল্যের চেয়ে বেশি হওয়ায় প্রকল্পটি সংশোধনের প্রয়োজন দেখা দেয়। ২০/০৬/২০১১ তারিখে অনুষ্ঠিত ডিপিইসি সভার সুপারিশের প্রেক্ষিতে মাননীয় যোগাযোগ মন্ত্রী কর্তৃক ৩১/০৭/২০১১ তারিখে ১৫৯৮.৪৭ লক্ষ টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে প্রকল্প মেয়াদ অপরিবর্তিত রেখে প্রকল্পটি সংশোধন করা হয়।
- ৮.৪ **বছর ভিত্তিক ডিপিপি লক্ষ্যমাত্রা, এডিপি ও আরএডিপি বরাদ্দ, অবমুক্তি ও ব্যয় সংক্রান্ত (পিসিআর এর ভিত্তিতে):**

(লক্ষ টাকায়)

ক্রঃনং	অর্থ বছর	সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী লক্ষ্যমাত্রা	এডিপি/আরএডিপি বরাদ্দ	অবমুক্ত	ব্যয়
১	২০১০-১১	১৭৫.৮০	১০০.০০	১০০.০০	১০০.০০
২	২০১১-১২	৬০০.১৯	২০০.০০	২০০.০০	২০০.০০
৩	২০১২-১৩	৬১৮.৪২	১২৫২.০০	১২৫২.০০	৯৫৩.০০
৪	২০১৩-১৪	২০৪.০৭	-	-	-
	সর্বমোট	১৫৯৮.৪৭	১৫৫২.০০	১২৫৩.০০	১২৫৩.০০

- ৯। প্রকল্প পরিদর্শন: প্রকল্পটি ১৪ জানুয়ারি, ২০১৪ তারিখে আইএমইডি কর্তৃক পরিদর্শন করা হয়। পরিদর্শন কালে কুমিল্লা সড়ক বিভাগের নির্বাহী প্রকৌশলী ও উপ-বিভাগীয় প্রকৌশলী উপস্থিত ছিলেন।
- ১০। বাস্তবায়ন অগ্রগতি: প্রকল্পটি সর্বশেষ সংশোধিত অনুমোদিত ব্যয় ১৫৯৮.৪৭ লক্ষ টাকার বিপরীতে সমাপ্তি কাল (জুন, ২০১৩) পর্যন্ত প্রকৃত ব্যয় হয়েছে ১২৫৩.০০ লক্ষ টাকা। এ ব্যয়ের মধ্যে ৬৩.৮১ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ০.৪০ লক্ষ ঘন মিটার মাটির কাজ, ৬১.৭৬ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ০.৪০ কি.মি. নতুন পেভমেন্ট নির্মাণ, ১০৭৮.৫৫ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ১৫০.৬৮ মিটার দীর্ঘ পিসি গার্ডার ব্রিজ নির্মাণ, ২.৬৫ লক্ষ টাকা ব্যয়ে সেতুর এ্যাপ্রোচে ২০৪০ ব.মিটার জিও টেক্সটাইল, ১১.৩৩ লক্ষ টাকা ব্যয়ে এ্যাপ্রোচের ঢালে ১৭২৪.১৪ ব.মিটার ম্যাট্রেসিং, ৮.০০ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ২০০ মিটার টো-ওয়াল নির্মাণ, ২৬.০০ লক্ষ টাকা ব্যয়ে এ্যাপ্রোচের ঢালে ৩০০মি. ইউ ডেন এবং ০.৯০ লক্ষ টাকা ব্যয়ে সাইন, সিগন্যাল ও কিলোমিটার পোস্ট স্থাপনের কাজ করা হয়েছে। এখানে উল্লেখ্য যে, বেইলী ব্রিজ অপসারণ করে সড়ক বিভাগের রাইট অব ওয়েতে নতুন পিসি গার্ডার সেতু নির্মাণের কারণে ০.৫৫৩ হেক্টর ভূমি অধিগ্রহণ করার প্রয়োজন হয়নি। এ অংশে সাশ্রয় হয়েছে ৭৫.০০ লক্ষ টাকা। এছাড়া সেতুর নকশা পরিবর্তনের কারণে ১৫৬.৭৮ মিটার এর স্থলে ১৫০.৬৮ মিটার সেতু নির্মাণ করায় এ ক্ষেত্রে সাশ্রয় হয়েছে ২১৭.৯২ লক্ষ টাকা।

প্রকল্পটি নির্ধারিত মেয়াদের ৬ মাস পূর্বেই প্রাক্কলিত ব্যয়ের ২২% কম ব্যয়ে সমাপ্ত হয়েছে। একজন প্রকল্প পরিচালকই সম্পূর্ণ প্রকল্প মেয়াদে দায়িত্ব পালন করায়, একটি প্যাকেজে পুরো কাজ করায়, সড়ক বিভাগ কর্তৃক একাধিক বার মনিটরিং করায় এবং ভূমি অধিগ্রহণ জনিত বিলম্ব না হওয়ায় এটি সম্ভব হয়েছে বলে প্রতীয়মান হয়।

১১। ক্রয় সংক্রান্ত তথ্যাদি:

১১.১ গাড়ী/ ট্রান্সপোর্ট ক্রয় : প্রকল্পের আওতায় কোন গাড়ী/ট্রান্সপোর্ট ক্রয়ের সংস্থান না থাকায় গাড়ী বা ট্রান্সপোর্ট ক্রয় করা হয়নি।

১১.২ পণ্য কার্য ও সেবা ক্রয়: পণ্য ও কার্য্য ২০০.০০ লক্ষ টাকার উর্ধ্বে এবং সেবা ১০০.০০ লক্ষ টাকার উপরে।

ক্রয় বিবরণী	দরপত্র				কাজ সমাপ্তির তারিখ	
	অনুমোদিত ডিপিপি অনুযায়ী	চুক্তিমূল্য	আহবানের তারিখ	চুক্তি স্বাক্ষর/এলসি খোলার তারিখ	চুক্তি অনুযায়ী	প্রকৃত
Earthwork, Construction of P.C Girder Bridge, Construction of Approach Road, CC Block With Geo-textile, Toe wall, Mattressing, Sign Signal Km post, Road Marking & Guide post, Removal of Utilities Service etc.	1471.91	1470.91	March 2011	26.06.2011	24.12.2012	25.06.2013

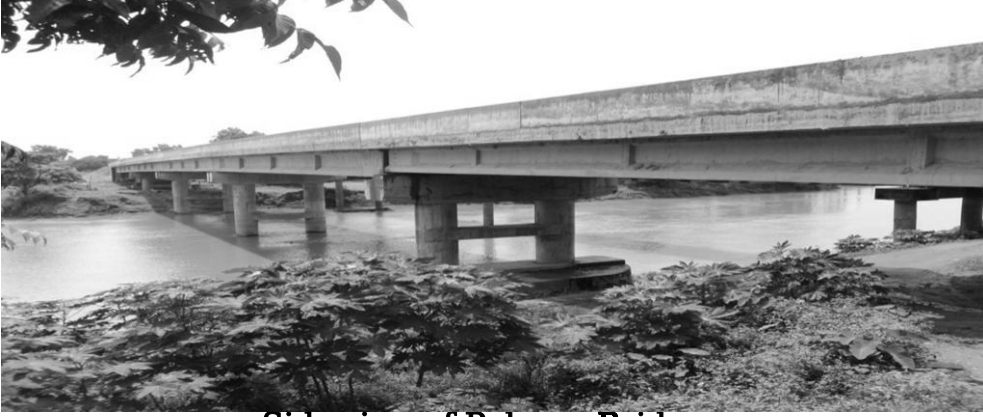
১২। **প্রকল্পের ব্যবস্থাপনা ও প্রকল্প পরিচালক সম্পর্কিতঃ** প্রকল্পের শুরু হতে শেষ পর্যন্ত সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের কুমিল্লা জোনের অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী নিজ দায়িত্বের অতিরিক্ত দায়িত্ব হিসেবে প্রকল্প পরিচালকের দায়িত্ব পালন করেন। কুমিল্লা সড়ক বিভাগের নির্বাহী প্রকৌশলী ও উপ-বিভাগীয় প্রকৌশলী যথাক্রমে প্রজেক্ট ম্যানেজার ও ডেপুটি প্রজেক্ট ম্যানেজার হিসাবে মূলত মাঠ পর্যায়ে প্রকল্পটির সার্বিক বাস্তবায়ন ও মনিটরিং এর দায়িত্বে ছিলেন।

ক্রমিক নং	নাম ও পদবী	কার্যধরণ	একাধিক প্রকল্পের দায়িত্ব	তারিখ	
				যোগদান	বদলী
২১.	ইঞ্জিঃ মোঃ মফিজুল ইসলাম অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী	ফুল টাইম	হ্যাঁ	২৯.০৯.২০১০	শেষ পর্যন্ত

১৩। **প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জনঃ**

পরিকল্পিত	অর্জন
প্রকল্পের মূল উদ্দেশ্য হ'ল পরিবহন ব্যবস্থার উন্নয়নের মাধ্যমে উপজেলা সদর এবং জেলা সদরের সাথে দেশের অন্যান্য অঞ্চলের যোগাযোগ ব্যবস্থার উন্নয়ন।	সেতুটি নির্মিত হওয়ায় যানবাহন সহজে ও স্বচ্ছন্দে চলাচল করতে পারছে। ফলে উদ্দেশ্য অর্জিত হয়েছে।

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



Side view of Palpara Bridge.



১৫। **সুপারিশ/মন্তব্যঃ** প্রকল্পটি নির্ধারিত মেয়াদের ৬ মাস পূর্বে প্রাক্কলিত ব্যয়ের ২২% কম ব্যয়ে সমাপ্ত হয়েছে। এ প্রকল্পের অর্জিত অভিজ্ঞতা সড়ক বিভাগের আওতায় বাস্তবায়নান্বিত অন্যান্য প্রকল্পেও প্রয়োগ করা যেতে পারে।

“জেলা সড়ক উন্নয়ন (রংপুর জোন) (১ম সংশোধিত)” শীর্ষক প্রকল্পের সমাপ্তি মূল্যায়ন প্রতিবেদন ।
(সমাপ্তি : জুন, ২০১৩)

- ০১। প্রকল্পের অবস্থান : রংপুর জোন ।
 ০২। বাস্ৰবায়নকারী সংস্থা : সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর
 ০৩। প্রশাসনিক মন্ত্রণালয় : সড়ক পরিবহন ও সেতু মন্ত্রণালয় ।
 ০৪। প্রকল্পের বাস্ৰবায়ন সময় ও ব্যয় :

(লক্ষ টাকায়)

প্রাক্কলিত ব্যয় (প্রঃ সাঃ)		প্রকৃত ব্যয় (প্রঃ সাঃ)	পরিকল্পিত বাস্ৰবায়নকাল		প্রকৃত বাস্ৰবায়নকা ল	অতিক্রান্ত ব্যয় (মূল প্রাক্কলিত ব্যয়ের %)	অতিক্রান্ত সময় (মূল বাস্ৰবায়নকালের (%)
মূল	সর্বশেষ সংশোধিত		মূল	সর্বশেষ সংশোধিত			
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮
১৫৫০১.৭৮	১৬৬৪৩.৫৪	১৩৭২৪.২১	জানুয়ারি ২০০৯ হতে ডিসেম্বর ২০১১	জানুয়ারি ২০০৯ হতে ডিসেম্বর ২০১২	জানুয়ারি ২০০৯ হতে জুন ২০১৩	-	৫৭.৫%

- ০৫। প্রকল্পের অঙ্গভিত্তিক বাস্ৰবায়ন (পিসিআর এর ভিত্তিতে) :

(লক্ষ টাকায়)

ক্রমিক নং	অঙ্গের নাম	একক	সর্বশেষ সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী লক্ষ্যমাত্রা		প্রকৃত বাস্ৰবায়ন	
			বাস্ৰব	আর্থিক	বাস্ৰব (%)	আর্থিক (%)
১	২	৩	৪	৫	৬	৭
১।	বৃরোপন	কিঃমিঃ	৩.০০	১.৮০	-	-
২।	ভূমি অধিগ্রহণ	হেক্টর	৫.০০	৪৭.২৪	৫.০০	৪৭.২৪
৩।	সড়ক বাঁধ নির্মাণে মাটির কাজ	লঃঘঃমিঃ	২.৭৮	৩২৯.০৬	২.২৭	২৬২.৫০
৪।	সড়ক বাঁধ প্রশস্ৰকরণ এবং উচুকরণে মাটির কাজ	লঃঘঃমিঃ	৫.৫৫	৭৪৪.২৭	৫.১০	৫৬২.০৬
৫।	নতুন ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট নির্মাণ (সারফেসিং ব্যতীত)	কিঃমিঃ	৫৭.৭৫	২০৯৪.৩৩	৫২.৭৯	১৯০১.১০
৬।	বিদ্যমান পেভমেন্ট পুনঃনির্মাণ	কিঃমিঃ	১.০০	২৯.০৬	১.০০	২৯.০৬
৭।	বিদ্যমান পেভমেন্ট মজবুতকরণ	কিঃমিঃ	৬৮.৫১	১৩০৩.১৯	৬২.৮৮	১০৪০.৩৩
৮।	বিদ্যমান পেভমেন্ট প্রশস্ৰকরণ	কিঃমিঃ	৭৪.১৮	১৮২৭.৩৬	৫৭.৫৯	১৩১৩.৩৪
৯।	সারফেসিং (৪০মিঃমিঃ পুরন কাপেটিং ও ৭ মিঃমিঃ সীলকোট)	কিঃমিঃ	৩৩০.৫২	৬১২১.৮৫	৩১২.০৫	৫৬০৩.৪১
১০।	কংক্রিট ব্রীজ নির্মাণ (৬টি)	মিঃ	১৮৫.৫০	১১৭৭.৫৭	১৭১.৬০	১০৩০.৫১
১১।	কংক্রিট কালভার্ট নির্মাণ (৭১টি)	মিঃ	২৬৮.৩১	১৪৬৪.১৬	১৭৮.০০	৬৮৬.১০
১৩।	কংক্রিট স্লেমাপ প্রোটেকশন নির্মাণ	বর্গ মিঃ	২২১২৫.০০	২৮৯.৫৭	১৫৮৩০.২৮	১৯১.৭২
১৪।	আরসিসি প্যালাসডিং	মিঃ	৭৬৫৪.৫০	৩০৪.৫৭	৬৬৮৭.২০	২৫৮.৪৫
১৫।	জেনারেল এবং সাইট ফ্যাসিলিটিজ, টেডারিং ব্যয়, প্রিন্টিং ইত্যাদি	থোক	-	১১৫.৩৫	-	৬০.৫০
১৬।	নির্মাণকালীন ররণাবেরণ	থোক	-	৭৯৪.১৫	-	৭৩৭.৮৯
		মোটঃ		১৬৬৪৩.৫৪		১৩৭২৪.২১

- ০৬। কাজ অসম্পূর্ণ থাকলে তার কারণ : প্রয়োজ্য নয় ।

০৭। সাধারণ পর্যবেক্ষণ :

৭.১। পটভূমি ও উদ্দেশ্য :

সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর কর্তৃক ৫৪২৬.৯১ কোটি টাকা প্রাক্কলিত ব্যয় সম্বলিত ৯টি গুচ্ছ প্রকল্প বার্ষিক উন্নয়ন কর্মসূচির আওতায় বাস্তবায়িত হয়ে আসছিল। সারা দেশব্যাপী বিস্তৃত এ সকল প্রকল্পে অসংখ্য গুচ্ছ প্রকল্প অস্বল্পভুক্ত থাকায় এগুলো যথাযথভাবে বাস্তবায়ন পরিবীর্ণণ ও মূল্যায়ন করা সম্ভব হচ্ছিল না। এমতাবস্থায়, মাননীয় প্রধান উপদেষ্টার সভাপতিত্বে অনুষ্ঠিত ১৬/০৮/২০০৭ তারিখের সভায় সড়ক পরিবহন ও সেতু মন্ত্রণালয়ের আওতায় বাস্তবায়নাদীন গুচ্ছ প্রকল্পগুলো অবশ্যই জুন/২০০৮ এ সমাপ্ত করতে হবে মর্মে সিদ্ধান্ত গৃহীত হয়। পরবর্তীতে অর্থাৎ গত ১১/১২/২০০৭ তারিখে অনুষ্ঠিত সভায় সড়ক পরিবহন ও সেতু মন্ত্রণালয়ের আওতায় বাস্তবায়নাদীন ৯টি গুচ্ছ প্রকল্প নিয়ে পুনরায় 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 প্রকল্পের অবশিষ্ট ২৩৬টি উপ-প্রকল্প এবং “জেলা সড়ক উন্নয়ন (২য় পর্যায়)” শীর্ষক প্রকল্পের আওতায় বাস্তবায়নাদীন ৫৮টি উপ-প্রকল্পের বাস্তবায়ন পদ্ধতি পরিকল্পনা কমিশনের সংশ্লিষ্ট সেক্টর কর্তৃক সভা আহবানের মাধ্যমে আলোচনার করে নতুন প্রকল্প গ্রহণের 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 ২০০০.০০ কোটি টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে প্রণয়নের সিদ্ধান্ত গৃহীত হয়। উক্ত সভার সিদ্ধান্ত অনুযায়ী সড়ক পরিবহন ও সেতু মন্ত্রণালয় রংপুর জোনের ২১টি গুরুত্বপূর্ণ উপ-প্রকল্প উন্নয়নের লব্ধে ১৫৩.৯০ কোটি টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে বিবেচ্য প্রকল্পটি গ্রহণের প্রস্তাব করেছে।

৭.২। প্রকল্পের উদ্দেশ্য: প্রকল্পের মূল উদ্দেশ্য হলো সওজ-এর রংপুর জোনের আওতাধীন সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগের ১০টি গুরুত্বপূর্ণ জেলা সড়কের উন্নয়নের মাধ্যমে সরাসরি সড়ক যোগাযোগ স্থাপন এবং জেলা হেডকোয়ার্টারের সাথে উপজেলা হেডকোয়ার্টার এবং ইউনিয়ন গ্রোথ সেন্টারের সাথে সড়ক যোগাযোগ স্থাপন।

৭.৩। প্রকল্প অনুমোদন ও সংশোধন : মূল প্রকল্পটি ২৭/০১/২০০৯ তারিখে অনুষ্ঠিত একনেক বৈঠকে অনুমোদিত হয়েছে। প্রকল্পটি মোট ১৫৫০১.৭৮ লব টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে জানুয়ারি, ২০০৯ হতে ডিসেম্বর ২০১১ মেয়াদে বাস্তবায়নের লব্ধে অনুমোদিত হয়। পরবর্তীতে ভূমি অধিগ্রহণ, সড়ক বাঁধে মাটির কা বৃদ্ধি, পেভমেন্ট শক্তিশালীকরণ, পেভমেন্ট চওড়াকরণ, সার্ফেসিং, আরসিসি কালভার্ট নির্মাণ ও রবারপ্রদ কাজে ব্যয় বৃদ্ধি এবং নতুন পেভমেন্ট নির্মাণ ও আরসিসি ব্রীজ নির্মাণে ব্যয় হ্রাস পাওয়ায় প্রকল্পটি সংশোধনের প্রয়োজন দেখা দেয়। এ প্রেক্ষিতে ২১/০৯/২০১১ তারিখে অনুষ্ঠিত বিভাগীয় মূল্যায়ন কমিটি (ডিপিইসি) সভার সুপারিশ মোতাবেক সড়ক পরিবহন ও সেতু মন্ত্রণালয়ের দায়িত্বে নিয়োজিত মাননীয় মন্ত্রী কর্তৃক প্রকল্পটির ১ম সংশোধন প্রস্তাব ২১/১১/২০১১ তারিখে অনুমোদন করা হয়। উক্ত অনুমোদন মোতাবেক প্রকল্পটির প্রাক্কলিত ব্যয় ধরা হয় ১৬৬৪৩.৫৪ লব টাকা এবং বাস্তবায়নকাল জানুয়ারি, ২০০৯ হতে ডিসেম্বর ২০১২ পর্যন্ত।

৭.৪। 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
২০০৮-২০০৯	৯৬৩.৯১	৫৫০.০০	৫৫০.০০	৫৪৫.০৮
২০০৯-২০১০	৮৪৭৯.৩০	৪১০০.০০	৪১০০.০০	৪১০০.০০
২০১০-২০১১	৫৫৮২.৩২	৩৮০০.০০	৩৮০০.০০	৩৮০০.০০
২০১১-২০১২	৪৭৬.২৫	১০০০.০০	১০০০.০০	১০০০.০০
২০১২-২০১৩	১৫৫০১.৭৮	৪২৭৯.৩৪	৪২৭৯.৩৪	৪২৭৯.৩৪
সর্বমোটঃ		১৩৭২৯.৩৪	১৩৭২৯.৩৪	১৩৭২৪.৪২

৭.৫। Financing Arrangement t

a) Foreign Financing:

(In lakh taka)

Source (S)	Currency as per Agreement (BDT)	Amount in Euro (Million)	Nature (Loan/Grant/supplier's/credit)	Date of Agreement	Date of effective	Date of Closing	
						Original	Revised
1	2	3	4	5	6	7	8
প্রযোজ্য নয়							

b) GOB

(In lakh Taka)

Total amount	Loan	Grant	Cash Foreign Exchange
1	2	3	4
16 643.54	Nil	16643.54	Nil

৮। **ক্রয় সংক্রান্ত তথ্যাদিঃ** মূল ডিপিপিতে ১৪টি জেলা সড়কের জন্য মোট ৩৯টি ওয়ার্কস প্যাকেজ এবং ১২টি সার্ভিস প্যাকেজের সংস্থান ছিল। সংশোধিত ডিপিপি পর্যালোচনায় দেখা যায়, প্রকল্প সংশোধনের পূর্বে ১০৭ টি প্যাকেজে কার্যাদেশ প্রদান করা হয়েছে। এক্ষেত্রে বিধি মোতাবেক হোপ এর অনুমোদন গ্রহণ করা হয়নি এবং ডিপিপি'র সংস্থান অনুযায়ী অনুমোদনকারী কর্তৃপক্ষের অনুমোদনও গ্রহণ করা হয়নি। তবে সংশোধিত ডিপিপিতে অতিরিক্ত প্যাকেজগুলো অন্তর্ভুক্ত করে ডিপিইসি সভার সুপারিশক্রমে সংশ্লিষ্ট মন্ত্রী মহোদয়ের অনুমোদন গ্রহণ করা হয়েছে। বর্ণিত সংশোধিত ডিপিপিতে অবশিষ্ট কাজ সমাপ্তির লক্ষ্যে অতিরিক্ত আরো ১০টি প্যাকেজের সংস্থান রাখা হয়। পরিদর্শনকালে সংগৃহীত তথ্য পর্যালোচনায় দেখা যায়, বর্ণিত অবশিষ্ট কাজসমূহ সংশোধিত ডিপিপি'র সংস্থান অনুযায়ী ১০টি প্যাকেজে এবং যথাযথ কর্তৃপক্ষের অনুমোদন গ্রহণপূর্বক কার্যাদেশ প্রদান করা হয়েছে। ক্রয়সংক্রান্ত তথ্য নিম্নরূপ:

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

৯। **প্রকল্পের ব্যবস্থাপনা ও প্রকল্প পরিচালক সম্পর্কিত :**

ক্রঃনং	কর্মকর্তার নাম, পদবী	পূর্ণকালীন/ খন্ডকালীন	কতটি প্রকল্পের দায়িত্ব পালন করেন	মেয়াদকাল
১	২	৩	৪	৫
১।	শেখ মোঃ আবু মনসুর রহমান অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী	-	১টি	০৫/০১/২০০৯-২০/০৫/২০০৯
২।	মোঃ খুরশিদ আলম অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী	-	"	২৫/০৫/২০০৯-১১/০৬/২০০৯
৩।	কাজী গোলাম মুস্বরফা অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী	-	"	১১/০৬/২০০৯-০৭/০৭/২০০৯
৪।	মোঃ রমছল আলম অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী	-	"	০৭/০৭/২০০৯-২৭/০৭/২০০৯
৫।	মোঃ ইদ্রিস মিয়া অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী	-	"	২৭/০৭/২০০৯-১৮/০২/২০১০
৬।	মোঃ আবদুল গাফফার অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী	-	"	১৮/০২/২০১০-০৯/০৩/২০১০
৭।	মোঃ আলতাব হোসাইন অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী	-	"	০৯/০৩/২০১০-২৬/০৭/২০১০
৮।	মোঃ মফিজুল ইসলাম অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী	-	"	০৫/০৮/২০১০-২৩/০৮/২০১১
৯।	এম মোঃ শরিফুল ইসলাম অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী	-	"	২৩/০৮/২০১১-০৪/০৬/২০১২

ক্রঃনং	কর্মকর্তার নাম, পদবী	পূর্ণকালীন/ খন্ডকালীন	কতটি প্রকল্পের দায়িত্ব পালন করেন	মেয়াদকাল
১০।	মোঃ হাবিবুল হক অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী	-	"	০৪/০৬/২০১২-০৮/০৮/২০১২
১১।	কাজী মোহাম্মদ আলী অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী	-	"	০৮/০৮/২০১২-০৫/০৩/২০১৩
১২।	মোঃ আরিফুর রহমান অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী	-	"	০৫/০৩/২০১৩-৩০/০৬/২০১৩

১০। প্রকল্পের আওতায় বাস্তবায়িত রাস্তার নাম, দৈর্ঘ্য ও ব্যয়ের হিসাব :

জোন/বিভাগ/ জেলার নাম	সড়কের নাম/ সড়ক নম্বর	সড়কের দৈর্ঘ্য (কিঃমি)		প্রাক্কলিত ব্যয়		জুন, ২০১৩ পর্যন্ত	মস্বরব্য
		মূল	সংশোধিত	মূল	সংশোধিত		
রংপুর, রংপুর, বগুড়া	শেরপুর ধুনট-কাজিপুর-সিরাজগঞ্জ সড়ক (জেড-৫৪০১)	১৬.১১	১৬.১১	৪৯০.২২	৫৫৮.৯৩	৩২৫.১৯	৯৪.০৮%
বগুড়া	বগুড়া (ঝোপগাড়ী) - বেতলাল সড়ক, (বগুড়া অংশ) (জেড-৫০৩৯)	২৫.০০	২৫.০০	৪৮৬.৪১	৬৩৪.৯৬	৩২৪.২৫	৯৮.৬৩%
বগুড়া	কাহালু পাঁচবিবি-খলাহার-চৌমুহলী-বাকদহ- আদমদিঘী সড়ক (জেড-৫৪৭১)	২১.৪৫	২১.৪৫	৯৭৬.৪২	৬৯১.৮৩	৩৪৬.৪০	৯৫.০২%
বগুড়া	মোকামতলা (কাশিপুর)-গুজিয়া-শিবগঞ্জ (আমতলী) (জেড-৫৫০৭)	৪৪.৬১	৪৪.৬১	৩২১.৯৮	৫৭০.৯৮	২২৪.০৬	৯৯.৪৯%
জয়পুরহাট	পাঁচবিবি-ডুগডুগি-ঘোড়াঘাট সড়ক (জয়পুরহাট অংশ) (৫৮৫৬জেড-	১৭.৩২	১৭.৩২	৩১৩.৩৪	৩১৭.৩৩	২০২.৫২	৭৫.৯৮%
জয়পুরহাট	হিলি-শালাইপুর-কালাই সড়ক (জেড- ৫৫০৯)	৩০.৯৬	৩০.৯৬	৮২৫.৬৭	৯০৬.২২	৫৮৪.৩৫	৯৫.৩৪%
জয়পুরহাট	বগুড়া (ঝোপগাড়ী) - বেতলাল সড়ক, (জয়পুরহাট অংশ) (জেড-৫০৩৯)	৫.৮০	৫.৮০	৩৫৮.৮৩	২৪২.৩০	১৯০.৯৩	৯৪.৪৪%
গাইবান্ধা	দারিয়াপুর-কামরজানী সড়ক	৬.৮৪	৬.৮৪	৪৪৭.৯৮	৪৩৫.০০	২৪৪.০০	৬৮.২৪%
রংপুর	গংগাছড়া-পীরেরহাট-মস্থনাহাট-গাড়াখাম- নীলফামারী (কিশোরগঞ্জ) সড়ক (রংপুর অংশ) (জেড-৫০১৮)	১৯.০০	১৯.০০	৬০০.৪৯	৮০১.৪৬	৪১০.০০	৯১.৪০%
রংপুর	সাদুল্লাপুর (মাদারগঞ্জ)-পীরগঞ্জ-নবাবগঞ্জ (জৈস্রাপুর) সড়ক (জেড-৫০৭৫)	৩৩.২৩	৩৩.২৩	৯৫৫.৫৮	১০৫৩.২৪	৬৮৪.৭০	৯৯.৯১%
রংপুর	হাজীরহাট-বেতগাড়ি-লাঙগলের হাট- গংগাছড়া সড়ক (জেড-৫০২০)	২০.৪২	২০.৪২	৯৮৩.৫২	৮৮৭.৫৯	৪৯১.৪০	৮৬.৫২%
লালমনিরহাট	লালমনিরহাট- হাড়াগাছা সড়ক (জেড- ৫৯০২)	৫.৩৩	৫.৩৩	৩৬২.৩৭০	৭০৪.৫৬	২২৪.৬০	৫৭.৪৩%
কুড়িগ্রাম	জামালপুর-ধনুয়া কামালপুর-রৌমারী- দাঁতভাংগা সড়ক (কুড়িগ্রাম অংশ) (জেড- ৪৬০৬)	২৭.৮৮	২৭.৮৮	৭৭৪.৯৭	৮৫২.৪৬	৪৮৪.৯৮	৯১.৬৭%
কুড়িগ্রাম	সোনাহাট স্থল বন্দর -মাদারগঞ্জ- ভিতরবন্ধ-নাগেশ্বরী সড়ক (জেড-৫৬২৪- পি)	৪০.০০	৪০.০০	১৮২৪.৯৪	১৯৯৯.৬৮	৬৮৯.৫৫	৭০.৩২%
ঠাকুরগাঁও	ঠাকুরগাঁও-রমহিয়া-আটোয়ারী সড়ক (ঠাকুরগাঁও অংশ) (জেড-৫০৫৯)	১৫.৮৩	১৫.৮৩	৩৪৯.০৯	৬৯৯.৯৬	৩১৩.০০	৯৯.৬০%
দিনাজপুর	রানীসংকৈল-পীরগঞ্জ-বীরগঞ্জ সড়ক (জেড- ৫০০২-পি)	২৫.৯৪	২৫.৯৪	১১৬০.১৬	১২৭৫.৯৪	৪২০.০০	৫৮.৮৯%
দিনাজপুর	মধ্যপাড়া-আফতারগঞ্জ-নবাবগঞ্জ সড়ক (দিনাজপুর অংশ) (জেড-৫৫৬১)	১৮.০০	১৮.০০	৯৯৯.৮১	৭৬৩.৯৭	৪৬৫.৮২	৮২.৮৯%
দিনাজপুর	দিনাজপুর-সেতাবগঞ্জ সড়ক (জেড-৫০০৬)	২৫.০০	২৫.০০	১১৯৭.৩৮	১২৯১.৫২	৬০৭.১২	৭৩.৮৬%
নীলফামারী	বাদুরদরগা-ডিমলা-টুনিরহাট সড়ক (জেড-	১৭.০০	১৭.০০	৬১৮.৭৫	৬১৩.১৮	৪৪৬.০০	৮৫.১৬%

	৫৭০৩-পি)						
নীলফামারী	বোড়াগাড়াইহাট-খোকশারঘাট-ডিমলা সড়ক (জেড-৫০৫৪)	৯.৯০	৯.৯০	৫৬৮.৩৮	৫৪৫.৩৬	৩৫৭.৫৬	৭৮.৮০%
পঞ্চগড়	ভজনপুর (নিজবাড়ী) হতে আটোরখারী- ময়নাগুড়ি-আমতলী- মীরগড়-পঞ্চগড় সড়ক নির্মাণ (জেড-৫০৬০)	১৯.১৭	১৯.১৭	৮৮৫.৬৩	৪৯৭.০৭	৪৪৪.৬৫	৭২.২২%
	মোট রংপুর অঞ্চল =			১৫৫০১.৮৮	১৬৩৪৩.৫৪	৮৪৮১.০৮	৮৪.২৮%

১১। **পরিদর্শনঃ** আইএমইডি কর্তৃক ২৫/১২/২০১৪ হতে ২৭/১২/২০১৪ পর্যন্ত রংপুর জোনের অস্বর্ভুক্ত রংপুর, নীলফামারী ও পঞ্চগড় জেলা পরিদর্শন করা হয়। রংপুর জেলার অস্বর্ভুক্ত “হাজীর হাট বেতগাড়াই-লাংগলের হাট-গংগাছড়া সড়ক (জেড-৫০২০)” সড়কটির ৫ম, ৭ম ও ৮ম কিঃমিঃ পরিদর্শনকাল দেখা যায় যে, সড়কটির সীল কোট অনেক স্থানে উঠে গেছে। কার্পেটিং ৫০ মিঃমিঃ স্থানে ৪০ মিঃমিঃ পাওয়া যায়। সড়ক বাধে খাড়া ঢাল ও রেইন কাট এবং কিছু কিছু স্থানে পেভমেন্টের কিনারা ভেঙ্গে যেতে দেখা গেছে। বেতগাড়াই থেকে পারবতীপুর এন-৫ পর্যন্ত সড়কটি এলজিইডি’র কাছে হস্তান্তর করা হয়েছে। সড়কটির ১০ কিঃমিঃ ভূমি অধিগ্রহণ করা হলেও অবৈধ দখলের জন্য সড়কটি নির্মাণ করা সম্ভব হয়নি। ফলে এখন পর্যন্ত অধিগ্রহণকৃত ভূমিতে সড়কটির নির্মাণ করা সম্ভব হয়নি।

গঙ্গাছড়া-পীরেরহাট-মহুনাহাট সড়কটি পরিদর্শন করা হয়। সড়কটিতে সাববেইজ ও বেইজ উভয় বেইজই পাথর ব্যবহার করা হয়েছে। তবে ৩য় ও ৪র্থ কিলোমিটারে সাববেইজ ১৫০ মিঃমিঃ এর চেয়ে কম পাওয়া গেছে। পঞ্চগড় জেলায় ভজনপুর (নিজবাড়ী) হতে আটোরখারী-ময়নাগুড়ি-আমতলী- মীরগড়-পঞ্চগড় সড়কটির অনেক স্থানেই পেভমেন্টের কিনারা ভাঙ্গা, সীলকোট ও কার্পেটিং উঠে গেছে।

রংপুর জোন এর সড়কগুলি পরিদর্শনকালে দেখা যায় যে, প্রকল্পটির কাজ নিরনিচ্ছিন্নভাবে কোন সড়কেই করা হয়নি। বিভিন্ন কিলোমিটারে বিভিন্ন ধরনের উন্নয়ন কাজ করা হয়েছে যা মূলতঃ মেরামত/পিরিয়ডিক রক্ষণাবেক্ষণের পর্যায়ে পড়ে। যেমন ভজনপুর (নিজবাড়ী) হতে আটোরখারী-ময়নাগুড়ি-আমতলী- মীরগড়-পঞ্চগড় সড়কে ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট, বক্স কালভার্ট নির্মাণ, রবারপ্রদ কাজ, সড়ক প্রশাসনিক কাজ করা হয়েছে। ছোট ছোট লটে বিভক্ত করে কাজ করায় কাজের গুণগতমান সন্তোষজনক হয়নি মর্মে প্রতীয়মান হয়েছে। এছাড়া বাস্বায়ন কাজের সুপার ভিশনে ঘাটতি পরিলক্ষিত হয়েছে।

ভাদুর দুর্গা সড়কেও কোথাও কোথাও সীল কোট উঠে গেছে। কার্পেটিং এর পুরমত্ব ৫২ মিঃমিঃ এ স্থানে ৪০ মিঃমিঃ পাওয়া গেছে। সড়কটি পরিদর্শনের সময় কিছু পটহোল সৃষ্টি হতেও দেখা যায়।

১২। **প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জন :**

পরিকল্পিত	অর্জন
প্রকল্পের মূল উদ্দেশ্য হলো সওজ-এর রংপুর জোনের আওতাধীন সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগের ১০টি গুরুত্বপূর্ণ জেলা সড়কের উন্নয়নের মাধ্যমে সরাসরি সড়ক যোগাযোগ স্থাপন এবং জেলা হেডকোয়ার্টারের সাথে উপজেলা হেডকোয়ার্টার	প্রকল্পের আওতায় সওজ-এর রংপুর জোনের আওতাধীন সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগের ১০টি গুরুত্বপূর্ণ জেলা সড়কের উন্নয়নের মাধ্যমে জেলা হেডকোয়ার্টারের সাথে উপজেলা হেডকোয়ার্টার এবং ইউনিয়ন গ্রোথ সেন্টারের সরাসরি সড়ক যোগাযোগ স্থাপিত হয়েছে বিধায় উদ্দেশ্য অর্জিত হয়েছে। তবে বের বিশেষে নিম্নমানের কাজ হওয়ায় স্থায়ীত্ব নিয়ে সংশয় রয়েছে।

১৩। **উদ্দেশ্য অর্জিত না হয়ে থাকলে তার কারণ :** উদ্দেশ্য অর্জিত হয়েছে। তবে কিছু কিছু বেরে নিম্নমানের কাজ হওয়ায় স্থায়ীত্ব নিয়ে সংশয় রয়েছে।

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

১৫। **প্রকল্প বাস্বায়ন সমস্যাঃ** ডিপিপি’র লক্ষ্যমাত্রা অনুযায়ী এডিপিতে অর্থ বরাদ্দ না করায় বাস্বায়ন সময় বৃদ্ধি পেয়েছে। কারিগরী জনবলের (নিজস্ব/কনসালটেন্ট) অভাবে যথাযথ সুপারভিশন না হওয়ায় কাজের গুণগতমান নিশ্চিত হয়নি। ফলে সম্পাদিত কাজের স্থায়ীত্ব নিয়ে সংশয় রয়েছে।

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

১৭। মতামত/সুপারিশঃ

- ১৭.১ প্রকল্পটি বাস্তবায়নে মূল অনুমোদিত প্রকল্পের তুলনায় ব্যয় বৃদ্ধি না পেলেও অতিরিক্ত সময় লেগেছে ১ বছর ৫ মাস (৫৭.৫%)। ডিপিপি'র লক্ষ্যমাত্রা অনুযায়ী এডিপিতে প্রয়োজনীয় অর্থ বরাদ্দ প্রদান না করা, বরাদ্দকৃত অর্থ ব্যয়ে সংস্থার সক্ষমতার অভাব, ঘন ঘন প্রকল্প পরিচালক বদলী এবং জনবলের স্বল্পতায় এমনটি হয়েছে। ভবিষ্যতে মন্ত্রণালয় ও সংস্থা অনুমোদিত মেয়াদ ও প্রাক্কলিত ব্যয়ে প্রকল্প সমাপ্তির লক্ষ্যে সময় ভিত্তিক কর্মপরিকল্পনা প্রণয়ন এবং সে আলোকে অর্থ বরাদ্দ ও বাস্তবায়ন নিশ্চিতের লক্ষ্যে প্রয়োজনীয় পদক্ষেপ গ্রহণ করবে (অনু: ৪, ৭.৪ ও ৯);
- ১৭.২ ক্রয়সংক্রান্ত কার্যক্রমে পিপিএ, ২০০৬ এবং পিপিআর, ২০০৮ এর বিধি যথাযথভাবে অনুসরণের বিষয়ে মন্ত্রণালয়/সংস্থাকে আরো সচেত্ব হতে হবে (অনু: ৮);
- ১৭.৩ অনুচ্ছেদ-১১ এ বর্ণিত খাড়া ঢাল ও রেইন কাট, পেভমেন্টের কিনারা ভাঙ্গা, সাব বেইজের পুরুত্ব কম, সীল কোট উঠে যাওয়া প্রভৃতি বিষয়গুলো সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ খতিয়ে দেখবে এবং দ্রুত মেরামত/সংস্কারের প্রয়োজনীয় উদ্যোগ গ্রহণ করবে;
- ১৭.৪ সমাপ্ত প্রকল্পটি দ্রুত External Audit করাতে হবে এবং কোন আপত্তি থাকলে তা নিষ্পত্তি করতে হবে (অনু:১৪); এবং
- ১৭.৫ চলমান ও ভবিষ্যতে গৃহীতব্য প্রকল্পের গুণগতমান নিশ্চিত করতে হবে এবং এ লক্ষ্যে যথাযথ সুপারভিশনের জন্য প্রয়োজনীয় কারিগরী জনবলের সংস্থান (নিজস্ব/কনসালটেন্ট) করতে হবে;(অনু:১৫);
- ১৭.৬ অনুচ্ছেদ ১৭.১ হতে ১৭.৫ এ বর্ণিত বিষয়গুলি সম্পর্কে গৃহীত ব্যবস্থা মন্ত্রণালয় আইএমইডি'কে অবহিত করবে।

“সাদুল্লাপুর (মাদারগঞ্জ)-পীরগঞ্জ-নবাবগঞ্জ- সড়কের ২৭তম কিলোমিটারে (কৌচদহ ঘাটে) করতোয়া নদীর উপর (ওয়াজেদ মিয়া সেতু) পি-স্টেন্ড গার্ডার সেতু নির্মাণ (১ম সংশোধিত)” শীর্ষক প্রকল্পের মূল্যায়ন প্রতিবেদন।
(সমাপ্তঃ জুন, ২০১৩)

- ০১। প্রকল্পের অবস্থানঃ রংপুর বিভাগের পীরগঞ্জ উপজেলা এবং দিনাজপুর জেলার নওয়াবগঞ্জ উপজেলা।
০২। বাস্তবায়নকারী সংস্থাঃ সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর।
০৩। প্রশাসনিক মন্ত্রণালয়ঃ যোগাযোগ মন্ত্রণালয়।
০৪। প্রকল্পের বাস্তবায়ন সময় ও ব্যয়ঃ

(লক্ষ টাকায়)

প্রাক্কলিত ব্যয় (প্রঃ সাঃ)		প্রকৃত ব্যয় (প্রঃ সাঃ)	পরিকল্পিত বাস্তবায়নকাল		প্রকৃত বাস্তবায়নকাল	অতিক্রান্ত ব্যয় (মূল প্রাক্কলিত ব্যয়ের %)	অতিক্রান্ত সময় (মূল বাস্তবায়নকালের (%)
মূল টাকা প্রঃসাঃ	সর্বশেষ সংশোধিত টাকা প্রঃসাঃ		মূল	সর্বশেষ সংশোধিত			
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮
২২৬৩.১	২২১০.৮৭	২১৪০.০০	জুলাই, ২০০৯	জুলাই, ২০০৯	জুলাই, ২০০৯	-	১ বছর
৩	২২১০.৮৭	২১৪০.০০	হতে	হতে	হতে		৩৩.০০%
৩	(-)	-	জুন, ২০১২	জুন, ২০১৩	জুন, ২০১৩		
(-)							

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

(লক্ষ টাকায়)

ক্রমিক নং	অঙ্গের নাম	একক	সর্বশেষ সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী লক্ষ্যমাত্রা		প্রকৃত বাস্তবায়ন	
			বাস্তব	আর্থিক	বাস্তব (%)	আর্থিক (%)
১	২	৩	৪	৫	৬	৭
২৩.	ভূমি অধিগ্রহণ	হেক্টর	২.০৩	১৪৭.০০	১.৯৩ (৯১%)	১৩৪.০০ (৯১%)
২৪.	(ক) এপ্রোচ সড়কে মাটির কাজ	লঃঘঃমিঃ	৮৭৭৫৮.৩৩	১০৫.৩১	৮৭৭৫০.০০ (৯৯%)	১০৪.৭৬ (৯৯%)
	(খ) Sand backfill for Structures	লঃঘঃমিঃ	৩৪৬৬.৪৯	১৭.৩৩	৩৪০০.০০ (৯৮%)	১৭.০০ (৯৮%)
২৫.	এ্যাপ্রোচ সড়কে ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট নির্মাণ	কিঃমিঃ	১.১৫	১৬০.৫৫	১.১৫ (১০০%)	১৬০.০০ (১০০%)
২৬.	পি-স্টেন্ড গার্ডার সেতু	মিটার	৩০৩.৩২	১৫৯৭.৪২	৩০৩.৩২ (১০০%)	১৫৮৩.০০ (৯৯%)
২৭.	আরসিসি বক্স কালভার্ট নির্মাণ (২টি)	মিটার	৬.০০	৩৬.৪৫	৬.০০ (১০০%)	৩৬.০০ (৯৯%)
২৮.	আরসিসি পাইপ কালভার্ট নির্মাণ	মিটার	১.১০	৪৪.০০	১.০০ (৯০%)	৪০.০০ (৯০%)
২৯.	(ক) কংক্রিট স্লোপ প্রটেকশন	বর্গ মিটার	১১০০০.০০	৯৯.০০	১১০০০.০০ (১০০%)	৯৯.০০ (১০০%)
	(খ) জিও টেক্সটাইল ফিল্টার ফেব্রিকস	বর্গ মিটার	১১০০০.০০	৪.২৪	১১০০০.০০ (১০০%)	৪.২৪ (১০০%)
৩০.	(ক) ট্রাফিক সাইন এন্ড সিগন্যাল	সংখ্যা	২২	১.৩২	১৬ (৭৩%)	১.০০ (৪৫%)

ক্রমিক নং	অঞ্জের নাম	একক	সর্বশেষ সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী লক্ষ্যমাত্রা		প্রকৃত বাস্তবায়ন	
			বাস্তব	আর্থিক	বাস্তব (%)	আর্থিক (%)
					(৭২%)	(৭৫%)
	উপ-মোট=	-	২১৬৯.৭২			২১৪০.০০
৩১.	ফিজিক্যাল কন্ট্রিনজেন্সি	থোক		৪১.২৫	-	-
৩২.	প্রাইস কন্ট্রিনজেন্সি			০.০০	-	-
		সর্বমোট=	২২১০.৮৭			২১৪০.০০ (৭৮%)

০৬। কাজ অসম্পূর্ণ থাকলে তার কারণঃ প্রকল্পের আওতায় কোন কাজ অসম্পূর্ণ নেই।

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

০৮। সাধারণ পর্যবেক্ষণঃ

৮.১ **পটভূমি :** সাদুল্লাপুর-পীরগঞ্জ-নবাবগঞ্জ সড়ক একটি গুরুত্বপূর্ণ জেলা সড়ক। এ সড়কের মাধ্যমে দিনাজপুর জেলার নবাবগঞ্জ উপজেলা, গাইবান্ধা জেলার সাদুল্লাপুর উপজেলা এবং রংপুর জেলার পীরগঞ্জ উপজেলার সংযোগ স্থাপিত হয়েছে। সাদুল্লাপুর নবাবগঞ্জ সড়কের ২৭ কিলোমিটার এ করতোয়া নদীর উপর (কাঁচদহ ঘাটে) এ সেতুটি নির্মিত হলে এ সকল জেলার সাথে সরাসরি যোগাযোগ স্থাপিত হবে এবং গাইবান্ধা ও দিনাজপুর জেলার মধ্যে ৪৫ কিঃমিঃ দূরত্ব হ্রাস পাবে। এছাড়া সাদুল্লাপুর ও পীরগঞ্জ উপজেলার সাথে নবাবগঞ্জ, বিরামপুর, ফুলবাড়ী ও হাকিমপুর উপজেলার যোগাযোগ সহজ হবে। এ লক্ষ্যে ১৯৯৯ সালে থানা সংযোগ সড়ক নির্মাণ প্রকল্পের আওতায় সাদুল্লাপুর-পীরগঞ্জ-নবাবগঞ্জ সড়ক নির্মাণ প্রকল্পের অংশ হিসেবে সেতুটির নির্মাণ কাজ হাতে নেয়া হয়। কিন্তু সেতুটির অনুকূলে মাত্র ৭১.৬৮ লক্ষ টাকা বরাদ্দ পাওয়া যায়। এ অর্থে সেতুটির ফাউন্ডেশনের আংশিক কাজ সম্পন্ন হয়। এর পর প্রকল্পটির অনুকূলে আর কোন অর্থ বরাদ্দ না পাওয়ায় ঠিকাদার আর কোন কাজ করেনি। এ প্রেক্ষাপটে নতুন প্রকল্প হিসেবে আলোচ্য প্রকল্পটি গ্রহণ করা হয়।

৮.২ **উদ্দেশ্যঃ** প্রকল্পের মূল উদ্দেশ্য হ'ল দিনাজপুর জেলার সাথে রংপুর ও গাইবান্ধা জেলাসহ অন্যান্য স্থানের সাথে সরাসরি ও নিরবচ্ছিন্ন সড়ক যোগাযোগ স্থাপন করা।

৮.৩ **প্রকল্পের অনুমোদন ও সংশোধনঃ** মূল প্রকল্পটি মাননীয় পরিকল্পনা মন্ত্রী কর্তৃক ১৩/০৯/২০০৯ তারিখে ২২৬৩.১৩ লক্ষ টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে এবং জুলাই, ২০০৯ হতে জুন, ২০১২ মেয়াদে বাস্তবায়নের নিমিত্ত অনুমোদিত হয়। ১৭/০৯/২০০৯ তারিখে প্রকল্পটির প্রশাসনিক আদেশ জারী হয়। পরবর্তীতে সেতুর দরপত্র আহবান ও কার্যাদেশ প্রদানে বিলম্ব এবং অনুমোদিত ডিপিপি'র লক্ষ্যমাত্রা মোতাবেক বরাদ্দ না পাওয়ায় প্রকল্পটির ব্যয় বৃদ্ধি ব্যতিরেকে মেয়াদ ১ বছর বৃদ্ধি করে জুলাই, ২০০৯ হতে জুন, ২০১৩ পর্যন্ত নির্ধারণ করা হয়।

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

(লক্ষ টাকায়)

ক্রঃনং	অর্থ বছর	সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী লক্ষ্যমাত্রা	এডিপি/আরএডিপি বরাদ্দ	অবমুক্ত	ব্যয়
১	২০০৯-১০	০.০০	০.০০	০.০০	০.০০
২	২০১০-১১	২৫০.০০	২৫০.০০	২৫০.০০	২৫০.০০
৩	২০১১-১২	৮০০.০০	৮০০.০০	৮০০.০০	৮০০.০০
৪	২০১২-১৩	১১৬০.৮৭	১০৯০.০০	১০৯০.০০	১০৯০.০০
	সর্বমোট	২২১০.৮৭	২১৪০.০০	২১৪০.০০	২১৪০.০০

৯। প্রকল্প পরিদর্শন: প্রকল্পটি ০৮ মে, ২০১৪ তারিখে আইএমইডি কর্তৃক পরিদর্শন করা হয়। পরিদর্শন কালে রংপুর সড়ক বিভাগের নির্বাহী প্রকৌশলী ও উপ-বিভাগীয় প্রকৌশলী উপস্থিত ছিলেন।

১০। বাস্তবায়ন অগ্রগতি: প্রকল্পটি সর্বশেষ সংশোধিত অনুমোদিত ব্যয় ২২১০.৮৭ লক্ষ টাকার বিপরীতে সমাপ্তি কাল (জুন, ২০১৩) পর্যন্ত প্রকৃত ব্যয় হয়েছে ২১৪০.০০ লক্ষ টাকা। এ ব্যয়ের মধ্যে ১৩৪.০০ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ১.৯৩ হেক্টর ভূমি

অধিগ্রহণ করা হয়েছে। ১২১.৭৬ লক্ষ টাকা ব্যয়ে এপ্রোচ সড়কে ৯১২২৪.৮২ লক্ষ ঘন মিটার মাটির কাজ করা হয়েছে।, ১৬০.০০ লক্ষ টাকা ব্যয়ে পীরগঞ্জ অংশে ৫০০. মিটার এবং নববাগঞ্জ অংশে ৬৫০ মিটার মোট ১.১৫ কিলোমিটার ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট নির্মাণ করা হয়েছে। ১৫৮৩.০০ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ১০.২৫ মিটার প্রশস্ত এবং ৩০৩.৩২ মিটার দৈর্ঘ্যের প্রি-স্ট্রেসড গার্ডার সেতু নির্মাণ করা হয়েছে। সেতুটির স্প্যান সংখ্যা ০৭টি, গার্ডার সংখ্যা ৩৫টি, পিয়ার সংখ্যা ০৬টি, এ্যাটমেন্ট ২টি এবং সেতুটির ভিত ওয়েল ফাউন্ডেশন (এ্যাটমেন্ট ওয়েলঃ ১০মি x ৫মি. x ২৫মি. পিয়ার ওয়েলঃ ৮ মি x ৫মি. x ২৫মি.)। ৩৬.০০ লক্ষ টাকা ব্যয়ে সেতুটির পীরগঞ্জ এ্যাপ্রোচ প্রান্তে ৩ মি. দৈর্ঘ্যের একটি এবং নববাগঞ্জ এ্যাপ্রোচ প্রান্তে ৩ মি. দৈর্ঘ্যের ১টি আর.সি.সি. বক্স কালভার্ট এবং ১.০০ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ১.১০ মিটার দৈর্ঘ্যের ১টি আর.সি.সি পাইপ কালভার্ট নির্মাণ করা হয়েছে। এ্যাপ্রোচ সড়ক ও নদীর তীর রক্ষার্থে সেতুটির উভয় প্রান্তে ১১০০০.০০ হাজার বর্গ মিটার কনক্রিট স্লোপ প্রটেকশন এবং জিও টেক্সটাইল ফেরিক্স এর কাজ করা হয়েছে। ১৬টি ট্রাফিক সাইন এবং সিগন্যাল স্থাপনে ব্যয় হয়েছে ১.০০ লক্ষ টাকা। পরিদর্শনকালে দেখা যায় স্লোপ প্রটেকশনে যে কনক্রিট ব্লক ব্যবহার করা হয়েছিল তা স্থানে স্থানে ডিপ্রেসড হয়ে গিয়েছে, নির্মিত গাইড ওয়াল ও সসার ড্রেনেও কিছু কিছু স্থানে ফাটল ধরেছে।

১১। ক্রয় সংক্রান্ত তথ্যাদি:

১১.১ গাড়ী/ ট্রান্সপোর্ট ক্রয়: প্রকল্পের আওতায় কোন গাড়ী/ট্রান্সপোর্ট ক্রয়ের সংস্থান না থাকায় গাড়ী বা ট্রান্সপোর্ট ক্রয় করা হয়নি।

১১.২ পণ্য কার্য ও সেবা ক্রয়: প্রকল্পের সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী সকল ভৌত কাজের সংস্থান ছিল এবং বাস্তবে একটি প্যাকেজের মাধ্যমে সকল ভৌত কাজ সম্পাদন করা হয়েছে। প্রকল্পের Tender Opening Committee ও Tender Evaluation Committee গঠন এবং ক্রয় প্রক্রিয়া পিপিআর-২০০৮ অনুযায়ী করা হয়েছে মর্মে প্রতীয়মান হয়।

১২। প্রকল্পের ব্যবস্থাপনা ও প্রকল্প পরিচালক সম্পর্কিতঃ প্রকল্পের শুরুর হতে শেষ পর্যন্ত সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের রংপুর জোনের অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী নিজ দায়িত্বের অতিরিক্ত দায়িত্ব হিসেবে প্রকল্প পরিচালকের দায়িত্ব পালন করেন। রংপুর সড়ক বিভাগের নির্বাহী প্রকৌশলী ও উপ-বিভাগীয় প্রকৌশলী যথাক্রমে প্রজেক্ট ম্যানেজার ও ডেপুটি প্রজেক্ট ম্যানেজার হিসাবে মূলত মাঠ পর্যায়ে প্রকল্পটির সার্বিক বাস্তবায়ন ও মনিটরিং এর দায়িত্বে ছিলেন।

ক্রমিক নং	নাম ও পদবী	কার্যধরণ	একাধিক প্রকল্পের দায়িত্ব	তারিখ	
				যোগদান	বদলী
১.	ইঞ্জিঃ মোঃ ইদ্রিস আলম অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী	ফুল টাইম	হ্যাঁ	২৭.০৭.২০০৯	১৮.০২.২০১০
২.	ইঞ্জিঃ মোঃ আবদুল গাফ্ফার অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী	ফুল টাইম	হ্যাঁ	১৮.০২.২০১০	০৯.০৩.২০১০
৩.	ইঞ্জিঃ মোঃ আলতাফ হোসেইন অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী	ফুল টাইম	হ্যাঁ	০৯.০৩.২০১০	২৬.০৭.২০১০
৪.	ইঞ্জিঃ মোঃ মফিজুল ইসলাম অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী	ফুল টাইম	হ্যাঁ	০৫.০৮.২০১০	২৩.০৮.২০১১
৫.	ইঞ্জিঃ এম. মোঃ শরিফ-উল ইসলাম অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী	ফুল টাইম	হ্যাঁ	২৩.০৮.২০১১	০৪.০৬.২০১২
৬.	ইঞ্জিঃ মোঃ হাবিবুল হক অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী	ফুল টাইম	হ্যাঁ	০৪.০৬.২০১২	০৮.০৮.২০১২
৭.	ইঞ্জিঃ কাজী মোহাম্মদ আলী অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী	ফুল টাইম	হ্যাঁ	০৮.০৮.২০১২	০৫.০৩.২০১৩
৮.	ইঞ্জিঃ মোঃ আরিফুর রহমান অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী	ফুল টাইম	হ্যাঁ	০৫.০৩.২০১৩	প্রকল্প সমাপ্ত পর্যন্ত

১৩। প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জনঃ

পরিকল্পিত	অর্জন
প্রকল্পের মূল উদ্দেশ্য হ'ল দিনাজপুর জেলার সাথে রংপুর ও গাইবান্ধা জেলাসহ অন্যান্য স্থানের সাথে সরাসরি ও নিরবচ্ছিন্ন সড়ক যোগাযোগ স্থাপন করা।	পূর্বে এখানে কোন সেতু ছিল না। সেতুটি নির্মিত হওয়ায় দিনাজপুর জেলার সাথে রংপুর ও গাইবান্ধা জেলার বিকল্প ও নিরবচ্ছিন্ন সড়ক যোগাযোগ ব্যবস্থা স্থাপিত হয়েছে। তবে প্রকল্পটিতে কিছু সমস্যাও পরিলক্ষিত হয়েছে যা অনুচ্ছেদ ১৫ তে উল্লেখ করা হলো।

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

১৫। বাস্তবায়ন সমস্যাঃ

১৫.১ রক্ষণাবেক্ষণজনিত সমস্যাঃ পরিদর্শনকালে দেখা যায় স্লোপ প্রটেকশনে যে কনক্রিট ব্লক ব্যবহার করা হয়েছিল তা স্থানে স্থানে ডিপ্রেসড হয়ে বসে গিয়েছে, এ্যাপ্রোচ সড়কে নির্মিত গাইড ওয়াল ও সসার ডেনের কিছু কিছু স্থানে ফাটল ধরেছে।

১৫.২ ঘনঘন প্রকল্প পরিচালক বদলীঃ ২০০৯-২০১০ হতে ২০১২-১৩ মেয়াদে ৪ বছর ব্যাপী বাস্তবায়িত ২২১০.৮৭ লক্ষ টাকা ব্যয়ে এ প্রকল্প সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী পর্যায়ের ৮ (আট) জন কর্মকর্তা বিভিন্ন সময়ে পূর্ণকালীণ প্রকল্প পরিচালক হিসেবে দায়িত্ব পালন করলেও তারা একই সাথে একাধিক প্রকল্পের দায়িত্ব পালন করেন। পিসিআর অনুসারে প্রকল্প পরিচালকগণের মেয়াদ বিবেচনা করলে দেখা যায় তাঁদের সর্বোচ্চ মেয়াদ ছিল ১৪ মাস সর্বনিম্ন ১৮ দিন।

১৫.৩ Time over Run: প্রকল্পটির মূল মেয়াদ ছিল জুলাই, ২০০৯ থেকে জুন, ২০১২ পর্যন্ত। কিন্তু প্রকল্পটি সমাপ্ত করতে প্রকৃত সময় ব্যয় হয় জুলাই, ২০০৯ থেকে জুন, ২০১৩ অর্থাৎ প্রকল্পটি সমাপ্তির জন্য মূল অনুমোদিত মেয়াদ কাল হতে ১ বছর অতিরিক্ত সময় ব্যয় হয়েছে। যা মূল অনুমোদনকালের ৩৩%।

১৬। সুপারিশ/মন্তব্যঃ

১৬.১ প্রকল্পের আওতায় নির্মিত স্লোপ প্রটেকশনের বিভিন্ন স্থানে ডিপ্রেসড হয়ে বসে যাওয়া কনক্রিট ব্লকগুলো পুনরায় যথাস্থানে স্থাপন এবং এ্যাপ্রোচ সড়কে নির্মিত গাইড ওয়াল ও সসার ডেনের ফাটলসমূহ মেরামতের ব্যবস্থা গ্রহণ করতে হবে। (অনুচ্ছেদ ১৫.১)

১৬.২ ভবিষ্যতে গৃহিত প্রকল্পসমূহে প্রকল্প পরিচালকের ঘন ঘন বদলি বা একই সাথে একাধিক প্রকল্পের দায়িত্ব প্রদান পরিহার করে সরকারি সিদ্ধান্তের আলোকে সার্বক্ষণিক প্রকল্প পরিচালক নিয়োগে সংশ্লিষ্ট মন্ত্রণালয়/বিভাগ উদ্যোগ গ্রহণ করবে (অনুচ্ছেদ ১৫.২)।

১৬.৩ ভবিষ্যতে MTBF বরাদ্দের ভিত্তিতে প্রকল্প গ্রহণ এবং সঠিক কর্মপরিকল্পনা প্রণয়নপূর্বক প্রকল্প বাস্তবায়নে দীর্ঘসূত্রতা পরিহার করে যথাসময়ে প্রকল্প বাস্তবায়নে যোগাযোগ মন্ত্রণালয় এবং সওজ অধিদপ্তর প্রয়োজনীয় ব্যবস্থা গ্রহণ করবে (অনুচ্ছেদ ১৫.৩)।

“রংপুর-বদরগঞ্জ-পার্বতীপুর সড়ক প্রশস্তকরণ (১ম সংশোধিত)” শীর্ষক প্রকল্পের মূল্যায়ন প্রতিবেদন।
(সমাপ্তঃ জুন, ২০১৩)

- ০১। প্রকল্পের অবস্থানঃ রংপুর জেলার রংপুর সদর, বদরগঞ্জ উপজেলা এবং দিনাজপুর জেলার পার্বতীপুর উপজেলা
- ০২। বাস্তবায়নকারী সংস্থাঃ সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর।
- ০৩। প্রশাসনিক মন্ত্রণালয়ঃ যোগাযোগ মন্ত্রণালয়।
- ০৪। প্রকল্পের বাস্তবায়ন সময় ও ব্যয়ঃ

(লক্ষ টাকায়)

প্রাক্কলিত ব্যয় (প্রঃ সাঃ)		প্রকৃত ব্যয় (প্রঃ সাঃ)	পরিকল্পিত বাস্তবায়নকাল		প্রকৃত বাস্তবায়নকাল	অতিক্রান্ত ব্যয় (মূল প্রাক্কলিত ব্যয়ের %)	অতিক্রান্ত সময় (মূল বাস্তবায়নকালের (%)
মূল	সর্বশেষ সংশোধিত		মূল	সর্বশেষ সংশোধিত			
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮
৪৮৯৪.৬৪ (-)	৪৬০৭.২৭ (-)	৪৩২৪.৫৭ -	জানুয়ারি, ২০০৯ থেকে ডিসেম্বর, ২০১১	জানুয়ারি, ২০০৯ থেকে জুন, ২০১৩	নভেম্বর, ২০০৮ হতে জুন, ২০১৩	-	১ বছর ৬ মাস (৫০%)

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

(লক্ষ টাকায়)

ক্রমিক নং	অঙ্গের নাম	একক	সর্বশেষ সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী লক্ষ্যমাত্রা		প্রকৃত বাস্তবায়ন	
			বাস্তব	আর্থিক	বাস্তব (%)	আর্থিক (%)
১	২	৩	৪	৫	৬	৭
১.	সড়ক বাঁধে মাটির কাজ	লঃঘঃমিঃ	২.১৭	২৯৫.৮৯	২.১৭ (১০০%)	২৮১.০১ (৯৫%)
২.	পেভমেন্ট নির্মাণঃ	কিঃমিঃ				
	ক) ৩.৭০ মিঃ থেকে ৫.৫০ মিঃ এ ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট প্রশস্তকরণ, ডিবিএস ওয়ারিং কোর্সসহ (এক পার্শ্ব)	কিঃমিঃ	১৬.৫২	৭১৯.৭০	১৬.৫২ (১০০%)	৭১৯.৭০ (১০০%)
	খ) ৩.৭০ মিঃ থেকে ৫.৫০ মিঃ বা ৫.৫০ মিঃ থেকে ৭.৩০ মিঃ এ ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট প্রশস্তকরণ, ডিবিএস, ওয়ারিং কোর্সসহ (উভয় পার্শ্ব)	কিঃমিঃ	১৯.৭০	১৩৮৪.২০	১৯.৬৭ (১০০%)	১২৬৩.৪২ (৯১%)
	গ) সার্ফেসিং ডিবিএস ওয়ারিং কোর্স (প্রস্থ ৫.৫০ মিঃ)	কিঃমিঃ	৩০.১০	৮৭২.৬০	২৯.৪৯ (৯৮%)	৮৭২.৬০ (১০০%)
	ঘ) সার্ফেসিং ডিবিএস ওয়ারিং কোর্স (প্রস্থ ৭.৩০ মিঃ)	কিঃমিঃ	৭.৯০	৩৭১.৬৯	৭.৩০ (৯২%)	২৩৩.০০ (৬৩%)
৩.	ক) আর.সি.সি সেতু নির্মাণ (সুপার স্ট্রাকচার)	মিঃ	১২৬.০০	৩৮০.০০	১২৬.০০ (১০০%)	৩৮০.০০ (১০০%)
	খ) বেইলী সেতু নির্মাণ, ডাইভারশনসহ	মিঃ	১০০.০০	১৫২.০০	১০০.০০ (১০০%)	১৫২.০০ (১০০%)
	গ) আর.সি.সি বক্স কালভার্ট নির্মাণ (৭টি)	মিঃ	৩৩.০০	১২৩.৯৭	৩৩.০০ (১০০%)	১২৩.০০ (১০০%)

৪.	রক্ষাপ্রদ কাজঃ					
	ক) ম্যাট্রেসিং জিওটেক্সটাইলসহ	বঃমিঃ	১৬২৬.০০	১৪.৬৩	১৬২৬.০০ (১০০%)	১৪.৫১ (৯৯%)
	খ) প্যালাসাইডিং	মিঃ	১৪০০.০০	৬৯.৩৬	১৪০০.০০ (১০০%)	৬৯.০৩ (৯৯%)
	গ) সসার/ইউ-ডেন/গাইডওয়াল	মিঃ	৩০০০.০০	১৬৮.২৪	৩০০০.০০ (১০০%)	১৬৮.২০ (১০০%)
৫.	রোড এ্যাপাটিন্যাপঃ সাইন, সিগন্যাল, কিঃমিঃ পোস্ট, রোড মার্কিং ইত্যাদি	থোক		২৫.০০		১৮.৯৪ (৭৬%)
৬.	ক্যাপিটাল ব্লক এ্যালোকেশন এবং বিবিধ খরচঃ কন্টিনজেন্সি (শহীদ প্রতিস্থাপন, জেনারেল এন্ড সাইড ফ্যাসিলিটিস, টেন্ডার, প্রিন্টিং, ডকুমেন্টেশন ইত্যাদি।	থোক		৩০.০০		২৮.২০ (৯৪%)
	সর্বমোট (কনটিনজেন্সিসহ)=			৪৬০৭.২৮		৪৩২৪.৫৭ (৯৪%)

০৬। কাজ অসম্পূর্ণ থাকলে তার কারণঃ

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

৮। সাধারণ পর্যবেক্ষণঃ

৮.১ পটভূমি : ৬৮ কিঃমিঃ দীর্ঘ রংপুর-বদরগঞ্জ-পার্বতীপুর-দিনাজপুর সড়কটি একটি গুরুত্বপূর্ণ জেলা সড়ক (Z 5025)। এ সড়কটি দিনাজপুর ও রংপুর জেলাকে সংযোগ সাধন করেছে। সড়কটি রংপুর বাস টার্মিনাল থেকে শুরু হয়ে দিনাজপুরে শেষ হয়েছে। সড়কটি রংপুর সদর, বদরগঞ্জ, পার্বতীপুর, চিরিরবন্দর এবং দিনাজপুর সদর উপজেলাকে রংপুর ও দিনাজপুর জেলার সাথে সংযোগ সাধন করেছে। তাছাড়া, এ সড়কটি পার্বতীপুর রেলওয়ে জংশনের সাথেও সংযোগ সাধন করেছে। খোলাহাটি সেনানিবাস এ সড়কের ৩১তম কিঃমিঃ এর পার্শ্বে অবস্থিত। রংপুর সেনানিবাস এবং খোলাহাটি সেনানিবাসের মধ্যে প্রায়ই ভারী যানবাহন চলাচলের জন্য এ সড়কটি ব্যবহার করা হয়ে থাকে। সড়কটির সড়কবীধ ও পেভমেন্টের প্রশস্ততা অপরিপূর্ণ (১২ ফুট) হওয়ায় যানবাহন চলাচলে মারাত্মক অসুবিধার সৃষ্টি হত। তাছাড়া, সড়কটির অধিকাংশ পেভমেন্ট, সার্ফেস নষ্ট হয়ে যাওয়ায় এবং পেভমেন্টের বিভিন্ন স্তর যথেষ্ট শক্তিশালী না হওয়ার পরিপ্রেক্ষিতে সড়কটি প্রশস্তকরণ/মজবুতিকরণ করা হলে এটি রংপুর ও দিনাজপুরের মধ্যে স্বল্পতম সময় ও দূরত্বে বিকল্প সড়ক হিসেবে কাজ করবে। এ প্রেক্ষাপটে সড়কটির পেভমেন্ট ১২ফুট থেকে ১৮ ফুটে উন্নীতকরণ এবং মজবুতিকরণের লক্ষ্যে প্রকল্পটি গ্রহণ করা হয়।

৮.২ উদ্দেশ্যঃ প্রকল্পের মূল উদ্দেশ্য হ'ল বদরগঞ্জ শহর বাইপাসসহ রংপুর, বদরগঞ্জ, পার্বতীপুর, দিনাজপুর সড়কের প্রশস্তকরণের মাধ্যমে একটি কার্যকর সড়ক নেটওয়ার্ক স্থাপন ও সময় হ্রাস।

৮.৩ প্রকল্পের অনুমোদন ও সংশোধনঃ মূল প্রকল্পটি ১৯/০৯/২০০৯ তারিখে একনেক কর্তৃক ৪৮৯৪.৬৪ লক্ষ টাকা ব্যয়ে (জেডিসিএফ অর্থায়নে) এবং ০১/০১/২০০৯ হতে ৩১/১২/২০১১ মেয়াদে বাস্তবায়নের নিমিত্ত অনুমোদিত হয়। পরবর্তীতে বাজার অংশগুলোতে যানজট রোধ ও সুষ্ঠু যানবাহন চলাচলের স্বার্থে রাস্তার প্রশস্ততা ১৮ ফিট হতে ২৪ ফিট করার এবং এ অংশে ডেনের পরিমাণ বৃদ্ধির জন্য স্থানীয় জনগণ ও স্থানীয় ব্যবসায়ীদের দাবির প্রেক্ষিতে প্রকল্পটি ০৭/০৯/২০১১ তারিখে অনুষ্ঠিত ডিপিইসি সভার সুপারিশক্রমে মাননীয় যোগাযোগ মন্ত্রী কর্তৃক ৪৬০৭.২৭ লক্ষ টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে ০১/০১/২০০৯ থেকে ৩১/১২/২০১২ মেয়াদে বাস্তবায়নের নিমিত্ত সংশোধন করা হয়। পরিকল্পিত লক্ষ্যমাত্রা অনুযায়ী বরাদ্দ না পাওয়ায় ব্যয় বৃদ্ধি ব্যতীকে প্রকল্পের মেয়াদ ৬ (মাস) বৃদ্ধি করে ০১/০১/২০০৯ থেকে ০১/০৬/২০১৩ পর্যন্ত নির্ধারণ করা হয়।

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

(লক্ষ টাকায়)

ক্রঃনং	অর্থ বছর	সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী লক্ষ্যমাত্রা	এডিপি/আরএডিপি বরাদ্দ	অবমুক্ত	ব্যয়
১	২০০৮-০৯	২৩১.৫৯	২৩১.৫৯	২৩১.৫৯	২৩১.৫৯
২	২০০৯-১০	১৪২৬.৯৮	১৪২৬.৯৮	১৪২৬.৯৮	১৪২৬.৯৮
৩	২০১০-১১	১৩০৭.৬০	১৩৪১.০০	১৩৪১.০০	১৩৪১.০০
৪	২০১১-১২	১১২৫.২৭	৭০০.০০	৭০০.০০	৭০০.০০
৫	২০১২-১৩	৫১৫.৮৬	৬২৫.০০	৬২৫.০০	৬২৫.০০
	সর্বমোট	৪৬০৭.৩	৪৩২৪.৫৭	৪৩২৪.৫৭	৪৩২৪.৫৭

- ৯। প্রকল্প পরিদর্শন: প্রকল্পটি ০৭ মে, ২০১৪ তারিখে আইএমইডি কর্তৃক পরিদর্শন করা হয়। পরিদর্শন কালে রংপুর সড়ক বিভাগের নির্বাহী প্রকৌশলী ও উপ-বিভাগীয় প্রকৌশলী উপস্থিত ছিলেন।
- ১০। বাস্তবায়ন অগ্রগতি: প্রকল্পটি সর্বশেষ সংশোধিত অনুমোদিত ব্যয় ৪৬০৭.২৭ লক্ষ টাকার বিপরীতে সমাপ্তি কাল (জুন, ২০১৩) পর্যন্ত প্রকৃত ব্যয় হয়েছে ৪৩২৪.৫৭ লক্ষ টাকা। বাস্তবায়ন অগ্রগতির অঙ্গভিত্তিক বিবরণ নিম্নরূপ:
- ১০.১ সড়ক বাঁধে মাটির কাজ : সড়কটি প্রশস্তকরণে ২.১০ লক্ষ ঘন মিটার মাটির প্রয়োজন হয়েছে এ কাজে ব্যয় হয়েছে ২৮১.০১ লক্ষ টাকা।
- ১০.২ পেভমেন্ট নির্মাণ: সড়কটি প্রশস্তকরণের পূর্বে এর প্রশস্ততা ছিল ৩.৭০ মিটার, এ প্রকল্পের আওতায় ৩৮ কিলোমিটার সড়ক ৫.৫০ মিটার প্রস্থে উন্নীত করা হয়েছে। পরবর্তীতে স্থানীয় জনগণ ও ব্যবসায়ীদের দাবির প্রেক্ষিতে এ সড়কে ৯টি বাজার অংশে (মোট ৮.০০ কিলোমিটার) যানজট হ্রাস এবং স্বচ্ছন্দে যানচলাচলের লক্ষ্যে সড়কের প্রশস্ততা ৫.৫০ মিটার হতে ৭.৩০ মিটারে উন্নীত করা হয়েছে। ডিবিএস ওয়ারিং কোর্স সহ ৩৮ কিলোমিটার দীর্ঘ এ সড়কটি প্রশস্তকরণে ব্যয় হয় সর্বমোট ৩০৮৮.৭২ লক্ষ টাকা। আলোচ্য সড়কটির প্রশস্তকৃত অংশে নতুন ও পুরাতন পেভমেন্টের সংযোগস্থলে বেশ কিছু জায়গায় সেটেলমেন্টের কারণে হেয়ার ক্র্যাক সৃষ্টি হয়েছে।
- ১০.৩ আরসিসি সেতু নির্মাণ : আলোচ্য সড়কটির ২১তম কিলোমিটারে যমুনেশ্বরী নদীতে একটি পুরাতন বেইলী ব্রীজ (Well foundation) ছিল। যা অপসারণ করে ১২৬ মিটার সুপার স্ট্রাকচার নির্মাণ করা হয়েছে। এ সুপারস্ট্রাকচার নির্মাণে ব্যয় হয় ৩৮০.০০ লক্ষ টাকা।
- ১০.৪ ডাইভারশনসহ বেইলী সেতু নির্মাণ : পুরাতন বেইলী ব্রীজের স্থলে নতুন সুপার স্ট্রাকচার নির্মাণের সময় এ সড়কে যানচলাচল অব্যাহত রাখার স্বার্থে ডাইভারশন করা হয়। বেইলী সেতু নির্মাণসহ এ কাজে সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী প্রাক্কলিত ব্যয় ১৫২.০০ লক্ষ টাকার পুরোটাই ব্যয়িত হয়েছে।
- ১০.৫ আরসিসি বক্সকালভার্ট নির্মাণ : এ সড়কে কয়েকটি পুরাতন ও ক্ষতিগ্রস্ত কালভার্ট ছিল। যা অপসারণ করে ০৭ টি (মোট ৩৩ মিটার) নতুন আর সিসি বক্স কালভার্ট নির্মাণ করা হয়। এ কাজে ব্যয় হয়েছে ১২৩.০০ লক্ষ টাকা।
- ১০.৬ রক্ষাপ্রদ কাজ: রক্ষাপ্রদ কাজের আওতায় ১২৬ মিটার দীর্ঘ ব্রীজটির এ্যাপ্রোচে ও এ্যাপ্রোচের ঢালে ১৬২৬ বর্গ মিটার জিওটেক্সটাইলসহ ম্যাট্রেসিং করতে ব্যয় হয় ১৪.৫১ লক্ষ টাকা। আলোচ্য সড়কটির উভয় পাশে অনেক ডোবা, পুকুর এবং খাল/নালা থাকায় এবং এলাকাটি বেলে মাটির হওয়ায় সড়ক বাঁধ রক্ষার জন্য ৬৯.০৩ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ১৪০০.০০ মিটার প্যালাসাইডিং এবং ১৬৮.২০ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ৩০০০.০০ মিটার সসার/ইউডেন এবং গাইড ওয়াল নির্মাণ করা হয়েছে। পরিদর্শনকালে সসার ড্রেন, ইউ ড্রেন এবং গাইড ওয়ালের কিছু কিছু স্থানে হেয়ার ক্র্যাক দেখা যায়। আরও দেখা যায় যে, প্যালাসাইডিংকৃত অনেক স্থানে কনক্রিট প্যালাসাইডিং খসে পড়েছে এবং কোথাও কোথাও প্যালাসাইডিং এর গোড়ায় রেইন কাট হয়ে মাটি ধুয়ে গেছে। এছাড়া সড়ক Embankment টিরও অনেকে স্থানে রেইন কাট দেখা যায়। আলোচ্য সড়কটির যে ০৭ কিলোমিটার দিনাজপুর সড়ক বিভাগের আওতায় পড়েছে। সেখানে Deep rain cut দেখা যায়। এ সড়কের প্রথম (রংপুর সিটি কর্পোরেশনের অন্তর্ভুক্ত) ০৭ কিলোমিটারে বাজার অংশসমূহে এবং বদরগঞ্জ বাজার অংশে নির্মিত ইউ ড্রেনগুলো ময়লা আর্বজনা জমে বন্ধ হয়ে গিয়েছে। এছাড়া রাস্তার পানি নেমে যাওয়ার জন্য নির্মিত সসার ড্রেনগুলোও মাটি এবং ময়লা জমে বন্ধ হয়ে গিয়েছে। বদরগঞ্জ বাজার অংশে রাস্তায় পানি জমে থাকতে দেখা যায়।

- ১০.৭ সাইন সিগন্যাল, কি.মি. পোস্ট, রোড মার্কিং: এ খাতে ২৫.০০ লক্ষ টাকার মধ্যে ব্যয় হয়েছে ১৮.৯৪ লক্ষ টাকা। পরিদর্শনকালে দেখা যায় বদরগঞ্জ ৯ কি.মি লেখা কি.মি. পোস্টটি ভেঙ্গে পড়ে আছে এবং সাইন সিগন্যাল পোস্টগুলি তেমন চোখে পড়েনি। এ ব্যাপারে সংশ্লিষ্ট নির্বাহী প্রকৌশলী জানান যে, বেশ কিছু সাইন সিগন্যাল চুরি হয়ে গেছে।
- ১০.৮ কন্ট্রিজেঞ্চি : কন্ট্রিজেঞ্চি খাতে ৩০.০০ লক্ষ টাকা বরাদ্দ প্রদান করা হয়েছে যার মধ্যে ২৮.২০ লক্ষ টাকা ব্যয় হয়েছে। জেনারেল এবং সাইড ফ্যাসিলিটিজ ডেভলপমেন্ট, টেন্ডার ও ডকুমেন্টেশন প্রিন্টিং কাজে এ ব্যয় হয়। এ খাতের আওতায় শহীদ মিনার প্রতিস্থাপনের বিষয়টি অন্তর্ভুক্ত থাকলেও স্থানীয় জনগণের বাধার কারণে তা প্রতিস্থাপন করা সম্ভব হয়নি মর্মে নির্বাহী প্রকৌশলী জানান।
- ১১। ক্রয় সংক্রান্ত তথ্যাদি:
- ১১.১ গাড়ী/ ট্রান্সপোর্ট ক্রয় : প্রকল্পের আওতায় কোন গাড়ী/ট্রান্সপোর্ট ক্রয়ের সংস্থান না থাকায় গাড়ী বা ট্রান্সপোর্ট ক্রয় করা হয়নি।
- ১১.২ পণ্য কার্য ও সেবা ক্রয়: প্রকল্পের সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী ১১টি প্যাকেজের মাধ্যমে সকল ভৌত কাজের সংস্থান ছিল এবং ১১ টি প্যাকেজের মাধ্যমেই সকল ভৌত কাজ সম্পন্ন করা হয়েছে। প্রকল্পের Tender Opening Committee ও Tender Evaluation Committee গঠন এবং ক্রয় প্রক্রিয়া সম্পাদন PPR-2008 অনুযায়ী করা হয়েছে মর্মে প্রতীয়মান হয়। প্রকল্পের ক্রয় প্যাকেজ সংক্রান্ত তথ্য সংযুক্তি-ক তে দেওয়া হলো।
- ১২। প্রকল্পের ব্যবস্থাপনা ও প্রকল্প পরিচালক সম্পর্কিতঃ প্রকল্পের শুরুর হতে শেষ পর্যন্ত সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের রংপুর জোনের অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী নিজ দায়িত্বের অতিরিক্ত দায়িত্ব হিসেবে প্রকল্প পরিচালকের দায়িত্ব পালন করেন। রংপুর সড়ক বিভাগের নির্বাহী প্রকৌশলী ও উপ-বিভাগীয় প্রকৌশলী মূলত মাঠ পর্যায়ে প্রকল্পটির সার্বিক বাস্তবায়ন ও মনিটরিং এর দায়িত্বে ছিলেন।

ক্রমিক নং	নাম ও পদবী	কার্যধরণ	একাধিক প্রকল্পের দায়িত্ব	তারিখ	
				যোগদান	বদলী
১.	ইঞ্জিঃ শেখ মোঃ আবু মনসুর রহমান অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী	ফুল টাইম	হ্যাঁ	০৫.০১.২০০৯	২০.০৫.২০০৯
২.	ইঞ্জিঃ মোঃ খোরশেদ আলম অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী	ফুল টাইম	হ্যাঁ	২৫.০৫.২০০৯	১১.০৬.২০০৯
৩.	ইঞ্জিঃ কাজী গোলাম মোস্তফা অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী	ফুল টাইম	হ্যাঁ	১১.০৬.২০০৯	০৭.০৭.২০০৯
৪.	ইঞ্জিঃ মোঃ রুহুল আলম অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী	ফুল টাইম	হ্যাঁ	০৭.০৭.২০০৯	২৭.০৭.২০০৯
৫.	ইঞ্জিঃ মোঃ ইদ্রিস আলম অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী	ফুল টাইম	হ্যাঁ	২৭.০৭.২০০৯	১৮.০২.২০১০
৬.	ইঞ্জিঃ মোঃ আবদুল গাফ্ফার অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী	ফুল টাইম	হ্যাঁ	১৮.০২.২০১০	০৯.০৩.২০১০
৭.	ইঞ্জিঃ মোঃ আলতাফ হোসেন অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী	ফুল টাইম	হ্যাঁ	০৯.০৩.২০১০	২৬.০৭.২০১০
৮.	ইঞ্জিঃ মোঃ মফিজুল ইসলাম অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী	ফুল টাইম	হ্যাঁ	০৫.০৮.২০১০	২৩.০৮.২০১১
৯.	ইঞ্জিঃ এম. মোঃ শরিফ-উল ইসলাম অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী	ফুল টাইম	হ্যাঁ	২৩.০৮.২০১১	০৪.০৬.২০১২
১০.	ইঞ্জিঃ মোঃ হাবিবুল হক অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী	ফুল টাইম	হ্যাঁ	০৪.০৬.২০১২	০৮.০৮.২০১২
১১.	ইঞ্জিঃ কাজী মোহাম্মদ আলী অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী	ফুল টাইম	হ্যাঁ	০৮.০৮.২০১২	০৫.০৩.২০১৩
১২.	ইঞ্জিঃ মোঃ আরিফুল রহমান অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী	ফুল টাইম	হ্যাঁ	০৫.০৩.২০১৩	৩০.০৬.২০১৩

১৩। প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জনঃ

পরিকল্পিত	অর্জন
প্রকল্পের মূল উদ্দেশ্য হ'ল বদরগঞ্জ শহর বাইপাসসহ রংপুর-বদরগঞ্জ-পাবর্তীপুর সড়ক প্রশস্তকরণের মাধ্যমে একটি কার্যকর সড়ক নেটওয়ার্ক স্থাপন ও সময় হ্রাস।	আলোচ্য রংপুর -বদরগঞ্জ- পাবর্তীপুর সড়কটি কোন নতুন নির্মিত সড়ক নয়। এখানে একটি পুরাতন সড়ক ছিল যার প্রশস্ততা যানবাহন চলাচলের জন্য অপরিপূর্ণ ও ক্ষতিগ্রস্ত হওয়ায় এ প্রকল্পের আওতায় সড়কটি প্রশস্ত করা হয়েছে। ফলে যানবাহন স্বচ্ছন্দে ও কম সময়ে চলাচল করতে পারছে। প্রকল্পটির উদ্দেশ্য অর্জিত হয়েছে তবে পরিদর্শনকালে বেশ কিছু সমস্যাও পরিলক্ষিত হয়েছে।

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

১৫। বাস্তবায়ন সমস্যাঃ

১৫.১ যথাযথ রক্ষণাবেক্ষণের অভাবঃ

আলোচ্য সড়কটির প্রশস্তকৃত অংশে নতুন ও পুরাতন পেভমেন্টের সংযোগস্থলে বেশ কিছু জায়গায় এবং সসার ডেন, ইউ ডেন এবং গাইড ওয়ালের কিছু কিছু স্থানে হেয়ার ক্র্যাক দেখা যায়। প্যালাসাইডিংকৃত অনেক স্থানে কনক্রিট প্যালাসাইডিং খসে পড়েছে। কোথাও কোথাও প্যালাসাইডিং এর গোড়ায় এবং সড়ক Embankment টির অনেক স্থানে রেইন কাট দেখা যায়। আলোচ্য সড়কটির যে ০৭ কিলোমিটার দিনাজপুর সড়ক বিভাগের আওতায় পড়েছে, সেখানে Deep rain cut দেখা যায়। সড়কের প্রথম (রংপুর সিটি কর্পোরেশনের অন্তর্ভুক্ত) ০৭ কিলোমিটারে বাজার অংশসমূহে ও বদরগঞ্জ বাজার অংশে নির্মিত ইউ ডেনগুলো এবং রাস্তার পানি নেমে যাওয়ার জন্য নির্মিত সসার ডেনগুলো মাটি এবং ময়লা জমে বন্ধ হয়ে গিয়েছে। বদরগঞ্জ বাজার অংশে রাস্তায় পানি জমে থাকতে দেখা যায়। পরিদর্শনকালে দেখা যায় বদরগঞ্জ ৯ কি.মি লেখা কি.মি. পোস্টটি ভেঙে পড়ে আছে এবং সাইন সিগন্যাল পোস্টগুলি তেমন চোখে পড়েনি।

১৫.২ Time Over Run: প্রকল্পটির মূল অনুমোদিত মেয়াদকাল ছিল জানুয়ারি, ২০০৯ হতে ডিসেম্বর, ২০১১। কিন্তু প্রকল্পটি সমাপ্ত করতে প্রকৃত সময় ব্যয় হয় জানুয়ারি, ২০০৯ হতে জুন, ২০১৩ পর্যন্ত। অর্থাৎ প্রকল্পটি সমাপ্তির জন্য মূল অনুমোদিত মেয়াদকাল ৩বছর নির্ধারিত থাকলেও প্রকল্প সমাপ্ত হতে প্রকৃতপক্ষে সময় ব্যয় হয় ৪ বছর ৬ মাস। ফলে প্রকল্পে টাইম ওভাররান হয় ১ বছর ৬ মাস, যা মূল অনুমোদিত সময়ের ৫০%।

১৫.৩ ঘন ঘন প্রকল্প পরিচালক বদলীঃ ২০০৮-০৯ থেকে ২০১২-১৩ মেয়াদে ৪ বছর ৬ মাস ব্যাপী বাস্তবায়িত ৪৬০৭.২৭ লক্ষ টাকা ব্যয়ের এ প্রকল্পের সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী পর্যায়ের ১২ জন কর্মকর্তা বিভিন্ন সময়ে পূর্ণকালীন প্রকল্প পরিচালক হিসেবে দায়িত্ব পালন করলেও তারা একই সাথে একাধিক প্রকল্পের দায়িত্ব পালন করেন। পিসিআর অনুসারে প্রকল্প পরিচালকগণের মেয়াদ বিবেচনা করলে দেখা যায় তাদের মেয়াদ ছিল সর্বোচ্চ ১১ মাস (১ জন) ও সর্বনিম্ন ১৮ দিন (২জন)।

১৬। সুপারিশঃ

১৬.১ আলোচ্য সড়কটির পেভমেন্ট, সসার ডেন, ইউ ডেন, গাইড ওয়ালের হেয়ার ক্র্যাক, কনক্রিট প্যালাসাইডিং ও কিলোমিটার পোস্ট মেরামত এবং সড়ক Embankment টির রেইন কাটসমূহ সংস্কারের উদ্যোগ গ্রহণ করতে হবে। নির্মিত রাস্তার স্থায়ীত্বের জন্য রাস্তার সাথে নির্মিত ডেনসমূহ একটি নির্দিষ্ট সময় পর পর পরিষ্কার করতে হবে। বিশেষ করে বর্ষাকালীন সময়ে ডেনসমূহ পরিষ্কার করার বিষয়ে সংশ্লিষ্ট কর্তৃপক্ষ মনোযোগী হতে পারেন। এ বিষয়ে স্থানীয় নির্বাচিত প্রতিনিধি এবং সংশ্লিষ্ট বাজার কমিটিগুলোকে সম্পৃক্ত করা যাতে পারে। এছাড়া যেহেতু ধাতব সাইন সিগন্যালগুলো চুরি হয়ে যাওয়ার সম্ভাবনা থাকে সেহেতু এর বিকল্প ব্যবস্থা গ্রহণ করার বিষয়ে সংশ্লিষ্ট কর্তৃপক্ষ ব্যবস্থা গ্রহণ করবে (অনুচ্ছেদ ১৫.১)।

১৬.২ ভবিষ্যতে MTBF বরাদ্দের ভিত্তিতে প্রকল্প গ্রহণ এবং সঠিক কর্মপরিকল্পনা প্রণয়নপূর্বক প্রকল্প বাস্তবায়নে দীর্ঘসূত্রতা পরিহার করা যেতে পারে। যথাসময়ে প্রকল্প বাস্তবায়নের বিষয়ে যোগাযোগ মন্ত্রণালয় এবং সওজ অধিদপ্তর প্রয়োজনীয় ব্যবস্থা গ্রহণ করবে (অনুচ্ছেদ ১৫.২)।

১৬.৩ প্রকল্প পরিচালকের ঘন ঘন বদলি বা একই সাথে একাধিক প্রকল্পের দায়িত্ব প্রদান পরিহার করে সরকারি সিদ্ধান্তের আলোকে সার্বক্ষণিক প্রকল্প পরিচালক নিয়োগে সংশ্লিষ্ট মন্ত্রণালয়/বিভাগ উদ্যোগ গ্রহণ করবে (অনুচ্ছেদ ১৫.৩)।

“পাবনা শহরের বিদ্যমান সড়কের পেভমেন্ট প্রশস্তকরণ ও মিডিয়ান নির্মাণ (বাস টার্মিনাল থেকে ঘাসপাড়া)”
(সমাপ্তঃ জুন, ২০১৩)

- ০১। প্রকল্পের অবস্থানঃ পাবনা সদর।
 ০২। বাস্তবায়নকারী সংস্থাঃ সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর।
 ০৩। প্রশাসনিক মন্ত্রণালয়ঃ সড়ক পরিবহন ও সেতু মন্ত্রণালয়।
 ০৪। প্রকল্পের বাস্তবায়ন সময় ও ব্যয়ঃ

(লক্ষ টাকায়)

প্রাক্কলিত ব্যয় (প্রঃ সাঃ)		প্রকৃত ব্যয় (প্রঃ সাঃ)	পরিকল্পিত বাস্তবায়নকাল		প্রকৃত বাস্তবায়নকাল	অতিক্রান্ত ব্যয় (মূল প্রাক্কলিত ব্যয়ের %)	অতিক্রান্ত সময় (মূল বাস্তবায়নকালের %)
মূল	সর্বশেষ সংশোধিত		মূল	সর্বশেষ সংশোধিত			
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮
১৯৮৩.৩১ (--)	২০৮৯.৭৩ (-)	২০২১.০০	জুলাই, ২০১০ হতে জুন, ২০১৩	-	জুলাই, ২০১০ হতে জুন, ২০১৩	- (-)	- (-)

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

(লক্ষ টাকায়)

ক্রমিক নং	অঞ্জের নাম	একক	সর্বশেষ সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী লক্ষ্যমাত্রা		প্রকৃত বাস্তবায়ন		
			বাস্তব	আর্থিক	বাস্তব (%)	আর্থিক (%)	
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	
১.০	সড়কবীধ নির্মাণ/প্রশস্তকরণে মাটির কাজ	লঃঘঃমিঃ	০.৪০	৬০.০০	০.৪০ (১০০)	৬০.০০ (১০০)	
২.০	ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট						
৩.০	সার্ফেসিংসহ বিদ্যমান পেভমেন্ট প্রশস্তকরণ(৩৫৮৬৭.১০ বঃমিঃ)	কিঃমিঃ	৭.৫৩	৭৯৪.৭৬	৭.৫৩ (১০০)	৭৯৪.৭৬ (১০০)	
৪.০	বিদ্যমান পেভমেন্টের উপর সার্ফেসিং(৬৯১২২ বঃমিঃ)	কিঃমিঃ	৭.৫৩	৩৯১.৯৫	৭.৫৩ (১০০)	৩৯১.৯৫ (১০০)	
৫.০	আরসিসি বক্স কালভার্ট নির্মাণ (৩টি, ১২ মিটার প্রশস্ত)	মিটার	৬.০০	২১.০০	৬.০০ (১০০)	২১.০০ (১০০)	
৬.০	আরসিসি বক্স কালভার্ট নির্মাণ (৩টি, ১৭.১৫ মিটার প্রশস্ত)	মিটার	৩৫.০০	১৫৭.৫০	৩৫.০০ (১০০)	১৫৬.৭৭ (৯৯.৫৪)	
৭.০	আরসিসি ডেইন নির্মাণ	মিটার	২০০০	৩৩৫.৭০	১৬১৩.৯৯ (৮০.৭০)	৩০৫.১৫ (৯০.৯০)	
৮.০	রোড মিডিয়ান নির্মাণ	মিটার	৪৫৫০	৮২.৯৫	৩৫০০ (৭৬.৯২)	৪৫.৫০ (৫৪.৮৫)	
৯.০	সাইন সিগনাল এবং রোড মার্কিং	থোক	-	১৫.০০	থোক	১৫.০০ (১০০)	
১০.০	ইউটিলিটি স্থানান্তর	থোক	-	২৩০.৮৭	থোক	২৩০.৮৭ (১০০)	
		<u>মোট</u>		১০০%	২০৮৯.৭৩	৯৫%	২০২১.০০ (৯৬.৭১)

০৬। **কাজ অসম্পূর্ণ থাকলে তার কারণঃ** আলোচ্য প্রকল্পের আওতায় অনুমোদিত ডিপিপি মোতাবেক ৪৫৫০ মিটার রোড মিডিয়ান নির্মাণ বাবদ ৮২.৯৫ লক্ষ টাকার সংস্থান থাকলেও বাস্তবে প্রয়োজন না হওয়ায় ৩৫০০ মিটার রোড মিডিয়ান নির্মাণ কাজ করা হয় এবং এখাতে সে মোতাবেক ব্যয় করা হয় ৪৫.৫০ লক্ষ টাকা। অনুমোদিত ডিপিপি মোতাবেক ২০০০ মিটার আরসিসি ডেইন নির্মাণ বাবদ ৩৩৫.৭০ লক্ষ টাকার সংস্থান থাকলেও ৩০৫.১৫ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ১৬১৩.৯৯ মিটার ডেইন নির্মাণ করা হয়েছে। এছাড়া অনুমোদিত ডিপিপি মোতাবেক বাকী সকল অঙ্গের কাজ প্রায় ১০০% সম্পন্ন হয়েছে।

০৭। **সাধারণ পর্যবেক্ষণঃ**

৭.১ **পটভূমি ও উদ্দেশ্যঃ** পাবনা শহর বাংলাদেশের একটি অতি পুরাতন পৌরসভা ও জেলা শহর। পাবনা পৌরসভা ১৯৮৯ সালে ১ম শ্রেণীর পৌরসভায় উন্নীত হয়। পাবনা শহরকে কেন্দ্র করে শহরটির চারদিকে দ্রুত শিক্ষা, স্বাস্থ্য ও আবাসিক সুবিধা বৃদ্ধি পাচ্ছে। পাবনা শহর রোড (বাস টার্মিনাল-ঘাসপাড়া) এন-৬০৪ সড়কটি সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের একটি জাতীয় মহাসড়ক। যদিও সড়কটির ৮ কিঃমিঃ পাবনা শহরের পৌরসভা এলাকার মধ্যে দিয়ে গিয়েছে, কিন্তু সড়কটির রক্ষণাবেক্ষণের দায়িত্ব সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের নিকট ন্যস্ত আছে। পাবনা শহরের বেশীরভাগ সরকারী অফিস, শিক্ষা প্রতিষ্ঠান ও বাণিজ্যিক কেন্দ্র সড়কটির উভয় পাশে অবস্থিত। কিন্তু সড়কটি বহু পূর্বের পরিকল্পনা মোতাবেক নির্মিত বিধায় সড়কটির বিদ্যমান প্রশস্ততা শহরের বর্তমান যান চলাচলের জন্য পর্যাপ্ত নয়। ফলে অফিস টাইমে সড়কটিতে প্রায় দীর্ঘ যানজট লেগে থাকত এবং সড়ক দুর্ঘটনা ঘটত। সড়কটির অপরিপূর্ণ প্রশস্ততা, ডেনেজ সমস্যা, ফুটপাথ ও আনডুলেশনের কারণে সড়কটি ব্যবহারে অসহনীয় যানজটসহ পর্যাপ্ত নাগরিক সুবিধা হতে পাবনা শহরের জনগণ বঞ্চিত হত। এ প্রেক্ষাপটে আলোচ্য প্রকল্পটি গ্রহণ করা হয়।

উদ্দেশ্যঃ প্রকল্পটির মূল উদ্দেশ্য হলো পাবনা শহরের বিদ্যমান সড়ক প্রশস্তকরণের মাধ্যমে যানজট হ্রাস/নিরসনসহ উন্নততর ও নিরাপদ সড়ক যোগাযোগ ব্যবস্থা স্থাপন।

৭.২ **প্রকল্পের অনুমোদন ও সংশোধনঃ** মূল প্রকল্পটি ২৩/০৮/২০১০ তারিখে মাননীয় পরিকল্পনা মন্ত্রী কর্তৃক অনুমোদিত হয়। উক্ত অনুমোদন মোতাবেক প্রকল্পটির প্রাক্কলিত ব্যয় ধরা হয় ১৯৮৩.৩১ লক্ষ টাকা এবং মেয়াদকাল জুলাই ২০১০ হতে জুন ২০১৩ পর্যন্ত। পাবনা শহরের প্রধান সড়কটি প্রশস্ত করায় বিদ্যমান সড়কের পাশে অবস্থিত বৈদ্যুতিক খুঁটি, টেলিফোন লাইন ও পানি সরবরাহ লাইন প্রতিস্থাপন বাবদ মূল অনুমোদিত ডিপিপিতে ৩০ লক্ষ টাকার সংস্থান থাকলেও পরবর্তীতে সংশ্লিষ্ট সংস্থা হতে ইউটিলিটি প্রতিস্থাপন বাবদ ব্যয় প্রাক্কলন করা হয় ২৩০.৮৭ লক্ষ টাকা। ফলে অন্যান্য খাতে ব্যয় না বাড়লেও ইউটিলিটি প্রতিস্থাপন বাবদ ব্যয় বৃদ্ধি পাওয়ায় প্রকল্পটি সংশোধনের প্রয়োজন দেখা দেয়। এপ্রেক্ষিতে ২৬.০৬.২০১২ তারিখে অনুষ্ঠিত ডিপিইসি সভার সুপারিশক্রমে মাননীয় যোগাযোগ মন্ত্রী কর্তৃক প্রকল্পটির ১ম সংশোধিত প্রস্তাব অনুমোদন করা হয়। উক্ত সংশোধন মোতাবেক প্রকল্পটির সংশোধিত প্রাক্কলিত ব্যয় ধরা হয় ২০৮৯.৭৩ লক্ষ টাকা এবং মেয়াদকাল অপরিবর্তিত থাকে।

৭.৩ **ডিপিপি লক্ষ্যমাত্রা, এডিপি/আরএডিপি বরাদ্দ, অবমুক্ত ও ব্যয় সংক্রান্ত (পিসিআর এর ভিত্তিতে):**

(লক্ষ টাকায়)

অর্থ বছর	মূল ডিপিপি অনুযায়ী লক্ষ্যমাত্রা	সংশোধিত এডিপি বরাদ্দ	অবমুক্ত	ব্যয়
২০১০-২০১১	৫০০.০০	৩০০.০০	৩০০.০০	৩০০.০০
২০১১-২০১২	৯৮৩.৩১	৫০০.০০	৫০০.০০	৫০০.০০
২০১২-১৩	৫০০.০০	১২৮৯.৭৩	১২২১.০০	১২২১.০০
সর্বমোট	১৯৮৩.৩১	২০৮৯.৭৩	২০২১.০০	২০২১.০০

৭.৪ **প্রকল্প পরিদর্শন :** প্রকল্পটি ১১/০৮/২০১৪ তারিখে আইএমইডি হতে সরেজমিন পরিদর্শন করা হয়। পরিদর্শনকালে সংশ্লিষ্ট নির্বাহী প্রকৌশলী এবং উপ-বিভাগীয় প্রকৌশলী উপস্থিত থেকে পরিদর্শন কাজে সহায়তা করেন।

৭.৫ **বাস্তবায়ন অগ্রগতি ও পরিদর্শন পর্যবেক্ষণঃ** প্রকল্পটির সর্বশেষ সংশোধিত অনুমোদিত ব্যয় ২০৮৯.৭৩ লক্ষ টাকার বিপরীতে সমাপ্তিকাল (জুন, ২০১৩) পর্যন্ত প্রকৃত ব্যয় হয়েছে ২০২১.০০ লক্ষ টাকা, যা অনুমোদিত প্রাক্কলিত ব্যয়ের ৯৬.৭১%। এ ব্যয়ের মধ্যে সড়ক বাঁধ প্রশস্তকরণে ৬০.০০ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ০.৪০ লঃঘঃমিঃ মাটির কাজ, ৭৯৪.৭৬ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ৭.৫২৯ কিঃমিঃ বিদ্যমান পেভমেন্ট প্রশস্তকরণ, ৩৯১.৯৫ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ৭.৫২৯ কিঃমিঃ বিদ্যমান পেভমেন্টে সার্ফেসি, ২১.০০ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ৬ মিটার দৈর্ঘ্যের এবং ১২.৫০ মিটার প্রশস্তের ৩টি আরসিসি বক্স কালভার্ট নির্মাণ, ১৫৬.৭৭ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ৩৫ মিটার দৈর্ঘ্যের এবং ১৭.১৫ মিটার প্রশস্তের ৩টি আরসিসি বক্স কালভার্ট নির্মাণ, ৩০৫.১৫ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ১৬১৩.৯৯ মিঃ আরসিসি ডেইন নির্মাণ, ৪৫.৫০ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ৩৫০০

মিটার রোড মিডিয়ান নির্মাণ, রোড মার্কিং ও সাইন সিগনাল বাবদ ১৫.০০ লক্ষ টাকা এবং ইউটিলিটি অপসারণ ও প্রতিস্থাপন বাবদ ২৩০.৮৭ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে।

৭.৬ **পরিদর্শন পর্যবেক্ষণঃ** প্রকল্পটি সমাপ্ত মূল্যায়নের জন্য এ বিভাগ কর্তৃক পরিদর্শনকালে দেখা যায়, প্রকল্পটির আওতায় ১২.৫ মিটার প্রশস্তের এবং ২মিটার দৈর্ঘ্যের ১ম কিঃমিঃ এ ২টি এবং ২য় কিঃমিঃ এ ১টিসহ মোট ৩টি আরসিসি বক্স কালভার্ট নির্মাণ করা হয়েছে। অন্যদিকে সড়কটির ৫ম কিঃমিঃ এ ১৭.৫০ মিটার প্রশস্তের ও ৫ মিটার দৈর্ঘ্যের, ৮ম কিঃমিঃ এর প্রথম প্রান্তে ১৭.৫ মিটার প্রশস্তের ও ১৮ মিটার দৈর্ঘ্যের এবং ৮ কিঃমিঃ এর অপর প্রান্তে ১৭.৫ মিটার প্রশস্তে ও ১২ মিটার দৈর্ঘ্যের মোট ৩টি আরসিসি বক্স কালভার্ট নির্মাণ করা হয়েছে। এছাড়া প্রকল্পটির আওতায় ৭.৫২৯ কিঃমিঃ বিদ্যমান সড়ক প্রশস্তকরণ করা হয়েছে। আলোচ্য প্রকল্পের আওতায় ৩০৫.১৫ মিটার আরসিসি ডেইন ও ৩৫০০ মিটার রোড মিডিয়ান নির্মাণ করা হয়েছে।

প্রকল্পটি পরিদর্শনকালে দেখা যায়, সড়কটির স্লোপ যথাযথভাবে না করে সড়কের পাশে ডেইন নির্মাণ করা হয়েছে। ফলে বৃষ্টির পানি পুরোপুরি ডেইনে না নেমে কিছু পানি সড়কটির রোড মিডিয়ান বরাবর জমে থাকতে দেখা যায়। ফলে ভবিষ্যতে বৃষ্টির পানিতে সড়কটি ক্ষতিগ্রস্ত হওয়ার সম্ভাবনা আছে।

৭.৭ **প্রকল্পের ব্যবস্থাপনা ও প্রকল্প পরিচালক সম্পর্কিতঃ** সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের রাজশাহী জোনের অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী প্রকল্প পরিচালক হিসেবে দায়িত্ব পালন করেন। তাঁকে সহায়তার জন্য পাবনা সড়ক সার্কেলের তত্ত্বাবধায়ক প্রকৌশলী এবং পাবনা সড়ক বিভাগের নির্বাহী প্রকৌশলী, উপ-বিভাগীয় প্রকৌশলী দায়িত্ব পালন করেন। প্রকল্প পরিচালক হিসেবে রাজশাহী জোনের যে সকল অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী দায়িত্বপালন করেন তাদের নাম ও কর্মকাল নিয়ে প্রদান করা হলোঃ

ক্রঃ নং	কর্মকর্তার নাম, পদবী	পূর্ণকালীন/ খন্ডকালীন	কতটি প্রকল্পের দায়িত্ব পালন করেন	মেয়াদকাল
১	জনাব মোঃ মফিজুল ইসলাম অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী, রাজশাহী জোন সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর, রাজশাহী	পূর্ণকালীন কিন্তু অতিরিক্ত দায়িত্ব	একাধিক	০৯.০৯.১০ হতে ০৩.১০.১০
২	জনাব মোঃ আব্দুল হালিম মিয়া অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী, রাজশাহী জোন সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর, রাজশাহী	”	”	০৩.১০.১০ হতে ০৮.০২.১১
৩	জনাব মোঃ হাবিবুল হক অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী, রাজশাহী জোন সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর, রাজশাহী	”	”	০৮.০২.১১ হতে ৩০.০৪.১৩
৪	জনাব মোঃ আব্দুস সালাম অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী, রাজশাহী জোন সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর, রাজশাহী	”	”	৩০.০৪.১৩ হতে প্রকল্প সমাপ্তি পর্যন্ত

৭.৮ **পণ্য কার্য ও সেবা ক্রয়ঃ** প্রকল্পের ডিপিপি অনুযায়ী ২টি প্যাকেজের মাধ্যমে সকল ভৌত কাজের সংস্থান ছিল এবং বাস্তবেও ২টি প্যাকেজের মাধ্যমে সকল ভৌত কাজ সম্পাদন করা হয়েছে। প্রকল্পের Tender Opening Committee ও Tender Evaluation Committee গঠন এবং ক্রয় প্রক্রিয়া পিপিএ-২০০৬ এবং পিপিআর-২০০৮ অনুযায়ী করা হয়েছে মর্মে প্রতীয়মান হয়। প্রকিউরমেন্ট সংক্রান্ত তথ্যাদি নিম্নে দেয়া হলো।

ক্রঃ নং	কাজের বিবরণ	ডিপিপি মোতাবেক প্রাক্কলন	চুক্তিমূল্য	দরপত্র আহবানের তারিখ	চুক্তির তারিখ	কাজ সম্পাদনের তারিখ	
						চুক্তি মোতাবেক	প্রকৃত
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮
১	Widening of existing pavement and construction of flexible pavement surfacing, median, RCC box Culvert at 5 th km (p),	৯৯৬.৬৯	৯৯৬.৬৯	২২.১২.১০	২৪.০৫.১১	২১.১১.১২	২৭.০৬.১৩

	6 th km, 7 th km & 8 th km(p) of Pabna Town road (Bus terminal to Gaspara) under Road Division, Pabna during the year 2010-2011						
২	Widening of existing pavement and construction of flexible pavement surfacing, median, RCC drain and box Culvert at 1 st km to 5 th km(p) of pabna Town road(Bus terminal to Gaspara) under Road Division, Pabna during the year 2010-2011	৭৯৯.৮২	৭৯৯.৮২	২৩.১২.১০	০২.০৬.১১	৩০.১১.১২	২৮.০৬.১৩

৮। প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জনঃ

পরিকল্পিত	উদ্দেশ্য অর্জন
প্রকল্পটির মূল উদ্দেশ্য হলো পাবনা শহরের বিদ্যমান সড়ক প্রশস্তকরণের মাধ্যমে যানজট হ্রাস/নিরসনসহ উন্নততর ও নিরাপদ সড়ক যোগাযোগ ব্যবস্থা স্থাপন।	আলোচ্য প্রকল্পের আওতায় পাবনা শহরের ৭.৫২৯ কিঃমিঃ বিদ্যমান প্রধান সড়কটি প্রশস্তকরণের মাধ্যমে পাবনা শহরের যানজট হ্রাস পেয়েছে এবং নিরাপদ সড়ক যোগাযোগ ব্যবস্থা স্থাপিত হয়েছে।

৯.০। উদ্দেশ্য অর্জিত না হয়ে থাকলে তার কারণঃ উদ্দেশ্য অর্জিত হয়েছে তবে কিছু বাস্তবায়ন সমস্যাও পরিলক্ষিত হয়েছে যা অনুচ্ছেদ-১০ এ উল্লেখ করা হলো।

১০। বাস্তবায়ন সমস্যাঃ

১০.১। প্রকল্পটি পরিদর্শনকালে দেখা যায়, সড়কটির স্লোপ যথাযথভাবে না করে সড়কের পাশে ড্রেইন নির্মাণ করা হয়েছে। ফলে বৃষ্টির পানি পুরোপুরি ড্রেইনে না নেমে কিছু পানি সড়কটির রোড মিডিয়ান বরাবর জমে থাকতে দেখা যায়। ফলে ভবিষ্যতে বৃষ্টির পানিতে সড়কটি ক্ষতিগ্রস্ত হওয়ার সম্ভাবনা আছে।

১০.২ সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর কর্তৃক গৃহীত প্রায় সকল প্রকল্পের জন্য অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী পদমর্যাদার একজন কর্মকর্তাকে পূর্ণকালীন কিংবা অতিরিক্ত দায়িত্ব হিসেবে প্রকল্প পরিচালক নিয়োগ করা হয়। আলোচ্য প্রকল্পটির জন্যও রাজশাহী জোনের অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলীকে তাঁর নিজ দায়িত্বের অতিরিক্ত দায়িত্ব হিসেবে প্রকল্প পরিচালকের দায়িত্ব পালন করতে হয়। ফলে মাত্র ৩ বছরে বাস্তবায়নাধীন আলোচ্য প্রকল্পের জন্য রাজশাহী জোনের ৪ জন অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী প্রকল্প পরিচালকের দায়িত্ব পালন করেন। প্রকল্প পরিচালক হিসেবে তাঁদের মেয়াদ ছিল যথাক্রমে ২৪ দিন, ৪ মাস, ২ বছর ২ মাস ও ২ মাস। বারংবার প্রকল্প পরিচালক পরিবর্তন হওয়াতে প্রকল্পের বাস্তবায়ন গতিশীলতা এবং কাজের গুণগতমান বিঘ্নিত হওয়ার সম্ভাবনা থাকে।

১১। সুপারিশঃ

১১.১ বৃষ্টির পানিতে যাতে সড়কটি ক্ষতিগ্রস্ত না হয় এ বিষয়ে কার্যকর পদক্ষেপ গ্রহণের জন্য সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ বাস্তবায়নকারী সংস্থাকে প্রয়োজনীয় দিক নির্দেশনা প্রদান করতে পারে (অনুঃ ১০.১)।

১১.২ সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ ভবিষ্যতে সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর কর্তৃক বাস্তবায়নাধীন সকল প্রকল্পের ক্ষেত্রে সরকারী বিদ্যমান বিধিমালা অনুযায়ী পূর্ণকালীন প্রকল্প পরিচালকের নিয়োগের বিষয়ে উদ্যোগ গ্রহণ করবে। প্রয়োজনে ছোট ছোট প্রকল্পের ক্ষেত্রে নির্বাহী প্রকৌশলী পর্যায়ের কর্মকর্তাকে প্রকল্প পরিচালক নিয়োগ করা যেতে পারে (অনুঃ ১০.২)।

“আতাইকুলা-সুজানগর সড়ক প্রশস্তকরণ ও উন্নয়ন (সেতু নির্মাণসহ)”
(সমাপ্তঃ জুন, ২০১৩)

- ০১। প্রকল্পের অবস্থানঃ পাবনা জেলার সুজানগর উপজেলা।
০২। বাস্তবায়নকারী সংস্থাঃ সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর।
০৩। প্রশাসনিক মন্ত্রণালয়ঃ সড়ক পরিবহন ও সেতু মন্ত্রণালয়।
০৪। প্রকল্পের বাস্তবায়ন সময় ও ব্যয়ঃ

(লক্ষ টাকায়)

প্রাক্কলিত ব্যয় (প্রঃ সাঃ)		প্রকৃত ব্যয় (প্রঃ সাঃ)	পরিকল্পিত বাস্তবায়নকাল		প্রকৃত বাস্তবায়নকাল	অতিক্রান্ত ব্যয় (মূল প্রাক্কলিত ব্যয়ের %)	অতিক্রান্ত সময় (মূল বাস্তবায়নকালের %)
মূল	সর্বশেষ সংশোধিত		মূল	সর্বশেষ সংশোধিত			
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮
১৬৭৫.৪০ (--)	(-)	১৩৪২.০০	ডিসেম্বর, ২০১০ হতে জুন, ২০১২	ডিসেম্বর, ২০১০ হতে জুন, ২০১৩	ডিসেম্বর, ২০১০ হতে জুন, ২০১৩	(-)	১২ মাস (৬৭%)

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

(লক্ষ টাকায়)

ক্রঃ নং	অঙ্গের নাম	একক	সর্বশেষ সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী লক্ষ্যমাত্রা		প্রকৃত বাস্তবায়ন	
			বাস্তব	আর্থিক	বাস্তব (%)	আর্থিক (%)
১	২	৩	৪	৫	৬	৭
১.০	বিদ্যমান সড়ক বাঁধ নির্মাণ/প্রশস্তকরণে মাটির কাজ	লঃঘঃমিঃ	০.৯০	১৩৫.০০	০.৭৩১ (৮১.২২)	১০৯.৬০ (১০০)
২.০	স্লোব্রিকল পেভমেন্ট					
২.১	নতুন পেভমেন্ট নির্মাণ (৫.৫মি)	কিঃমিঃ	১.০৮	৭৫.৭২	-	-
২.২	পেভমেন্ট মজবুতকরণ(৩.৭ মিটার)	কিঃমিঃ	১০.৬২	২২৬.৮৪	১০.৬২ (১০০)	২১৯.৮৪ (৯৬.৯১)
২.৩	বিদ্যমান পেভমেন্ট প্রশস্তকরণ (২ x ০.৯ মিটার)	কিঃমিঃ	১০.৬২	২৪৬.৯১	১০.৬২ (১০০)	২৪১.৯১ (৯৭.৯৭)
২.৪	সার্ফেসিং(কার্পেটিং ও সীলকোট)	কিঃমিঃ	১০.৬২	২৯২.১৫	১০.৬২ (১০০)	২৯১.১৫ (৯৯.৬৬)
৩.০	কালভার্ট নির্মাণ (৪টি)	মিটার	২৩.০০	৯২.০০	১৭.০০ (৭৩.৯১)	৬৮.০০ (৭৩.৯১)
৪.০	সেতুর সুপার স্ট্রাকচার নির্মাণ ২টি	মিটার	১১৬.৬০	৪৬৬.৪০	১১৬.৬০ (১০০)	৩৯৫.৯০ (৮৪.৮৮)
৪.০	সাইন সিগনাল, কিঃমিঃ পোস্ট এবং রোড মার্কিং ইত্যাদি	থোক	-	৫.০০	-	-
৫.০	সিসি ব্লক, জিওটেক্সটাইলসহ আরসিসি প্লেট প্যালাসাইডিং ও গাইড ওয়াল	মিটার	১৬৪৮ বঃমিঃ ২৫০ মিঃ	৫৫.৬০	১৬৪৮ বঃমিঃ ২৫০ মিঃ ৪৪০ মিঃ	৫৫.৬০ (১০০)

			৪৪০ মিঃ		(১০০%)	
৬.০	ফিজিক্যাল কন্ট্রোল	২%		৩১.৯১	-	০.০০
৭.০	প্রাইস কন্ট্রোল	৩%		৪৭.৮৭	-	০.০০
	<u>মোট</u>		১০০%	১৬৭৫.৪০		১৩৪২.০০ (৮০.১০)

০৬। **কাজ অসম্পূর্ণ থাকলে তার কারণঃ** আলোচ্য প্রকল্পের আওতায় ২৩ মিটার দৈর্ঘ্যের ৪টি আরসিসি বক্স কালভার্ট নির্মাণ বাবদ মোট ৯২ লক্ষ টাকার সংস্থান ছিল। কিন্তু পরিদর্শনকালে ১৭.০ মিটার দৈর্ঘ্যের ৩টি আরসিসি বক্স কালভার্ট নির্মাণ বাবদ ৬৮.০০ লক্ষ ব্যয় করা হলেও ৬.০ মিটার দৈর্ঘ্যের অপর কালভার্টটি আলোচ্য প্রকল্পে নির্মাণ না করে সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের অন্য খাত হতে নির্মাণ করায় এখাতে সংস্থানকৃত ৯২ লক্ষ টাকার পরিবর্তে ৬৮.০০ লক্ষ টাকা ব্যয় হয়। অন্যদিকে বাস্তবে প্রয়োজন না হওয়ায় ১.০৮ কিঃমিঃ নতুন পেভমেন্ট নির্মাণ বাবদ ৭৫.৭২ লক্ষ টাকা ডিপিপি সংস্থান থাকলেও এখাতের টাকা সাশ্রয় হয়। এছাড়া ডিপিপি সংস্থান মোতাবেক বাকী কাজ প্রায় ১০০% সম্পন্ন হতে দেখা যায়।

০৭। **সাধারণ পর্যবেক্ষণঃ**

৭.১ **পটভূমি ও উদ্দেশ্যঃ** পাবনা জেলার আতাইকুলা থেকে সুজানগর পর্যন্ত সড়কটির মোট দৈর্ঘ্য ১০.৭৫ কিঃমিঃ। আতাইকুলা একটি পুরাতন ও বিখ্যাত বাজার বিধায় সুজানগর উপজেলা থেকে আতাইকুলা বাজার পর্যন্ত প্রতিদিন অসংখ্য যানবাহন চলাচল করে। এছাড়া, রাজবাড়ী জেলার যানবাহনসমূহ এই সড়ক ব্যবহার করে দেশের উত্তরাঞ্চলে প্রবেশ করে। বিদ্যমান সড়কটি অত্যন্ত সংকীর্ণ এবং সড়কটির অবস্থা যানবাহন চলাচলের জন্য উপযুক্ত ছিল না। এছাড়া সড়কটিতে বেশ কিছু বাঁকসহ ২টি পুরাতন বেইলী সেতু এবং ৪টি পুরাতন কালভার্ট ছিল, যা যানবাহন চলাচলে অসুবিধা সৃষ্টি করত। এ পেঞ্চাপটে সড়কটি মজবুতকরণ, বাঁক সোজা ও প্রশস্তকরণ এবং সড়কটির সেতু/কালভার্ট পুনঃনির্মাণের জন্য প্রকল্পটি হাতে নেয়া হয়।

৭.২ **প্রকল্পের অনুমোদন ও সংশোধনঃ** প্রকল্পটি ১৫/১১/২০১০ তারিখে মাননীয় পরিকল্পনা মন্ত্রী কর্তৃক অনুমোদিত হয়। প্রকল্পটির অনুমোদিত মোট ব্যয় ১৬৭৫.৪০ লক্ষ টাকা এবং মেয়াদকাল ডিসেম্বর ২০১০ হতে জুন ২০১২ পর্যন্ত। পরবর্তীতে নির্ধারিত মেয়াদে প্রকল্পটি সমাপ্ত না হওয়ায়, যথাযথ কর্তৃপক্ষ কর্তৃক ব্যয় বৃদ্ধি ব্যতিরেকে প্রকল্পটির বাস্তবায়নকাল জুন, ২০১৩ পর্যন্ত বৃদ্ধি করা হয়।

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

(লক্ষ টাকায়)

অর্থ বছর	মূল ডিপিপি অনুযায়ী লক্ষ্যমাত্রা	সংশোধিত এডিপি বরাদ্দ	অবমুক্ত	ব্যয়
২০১০-২০১১	-	-	-	-
২০১১-২০১২	৫০০.০০	৫০০.০০	৫০০.০০	৫০০.০০
২০১২-১৩	১১৭৫.০০	৮৪২.০০	৮৪২.০০	৮৪২.০০
সর্বমোট	১৬৭৫.০০	১৩৪২.০০	১৩৪২.০০	১৩৪২.০০

৭.৪ **প্রকল্প পরিদর্শন :** প্রকল্পটি ১১/০৮/২০১৪ তারিখে আইএমইডি হতে সরেজমিন পরিদর্শন করা হয়। পরিদর্শনকালে সংশ্লিষ্ট নির্বাহী প্রকৌশলী এবং উপ-বিভাগীয় প্রকৌশলী উপস্থিত থেকে পরিদর্শন কাজে সহায়তা করেন।

৭.৫ **বাস্তবায়ন অগ্রগতি ও পরিদর্শন পর্যবেক্ষণঃ** প্রকল্পটির সর্বশেষ সংশোধিত অনুমোদিত ব্যয় ১৬৭৫.৪০ লক্ষ টাকার বিপরীতে সমাপ্তিকাল (জুন, ২০১৩) পর্যন্ত প্রকৃত ব্যয় হয়েছে ১৩৪২.০০ লক্ষ টাকা, যা অনুমোদিত প্রাক্কলিত ব্যয়ের ৮০.১০%। এ ব্যয়ের মধ্যে সড়ক বাঁধ প্রশস্তকরণে ১০৯.৬০ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ০.৭৩১ লঃঘঃমিঃ মাটির কাজ, ২১৯.৮৪ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ১০.৬২ কিঃমিঃ বিদ্যমান পেভমেন্ট শক্তিশালীকরণ, ২৪১.৯১ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ১০.৬২ কিঃমিঃ বিদ্যমান পেভমেন্ট প্রশস্তকরণ, ২৯১.১৫ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ১০.৬২ কিঃমিঃ পেভমেন্ট সার্ফেসিং (কার্পেটিং ও সীলকোট), ৬৮.০০ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ১৭.০ মিটার দৈর্ঘ্যের আরসিসি বক্স কালভার্ট নির্মাণ, ৩৯৫.৯০ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ১১৬.৬০ মিটার দৈর্ঘ্যের দুটি সেতুর সুপার স্ট্রাকচার নির্মাণ ও ৫৫.৬০ লক্ষ টাকা ব্যয়ে সেতুর এ্যাপ্রোচ রোডের রক্ষাপ্রদ কাজ করা হয়েছে।

পরিদর্শনকালে রাস্তাটির বিভিন্ন অংশে সড়ক বাঁধের মাটির কাজ ১:২ স্লোপ মোতাবেক দেখা যায়নি। এছাড়াও সড়কটির পেভমেন্টের সফট সোল্ডার অংশে পেভমেন্ট লেভেল বরাবর মাটি না থাকায় পেভমেন্ট অংশ ক্ষতিগ্রস্ত হতে দেখা যায়। এ বিষয়ে সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তার নিকট জানতে চাওয়া হলে তিনি জানান, সড়ক বাঁধ নির্মাণে মাটির কাজ যথাযথভাবে ১:২ স্লোপ মেইনটেইন করে করা হলেও প্রকল্প বাস্তবায়নের শুরুর দিকে একাজ করা এবং অতিবৃষ্টির কারণে পরবর্তীতে সড়ক বাঁধের স্লোপ কিছু কিছু জায়গায় নষ্ট হয়ে যায়। তবে সড়কটির সড়ক বাঁধ নির্মাণকালে মাটির কাজের স্পেসিফিকেশন অনুসরণপূর্বক ১:২ স্লোপ মেইনটেইন করে যথাযথ কমপ্যাকশন কন্ট্রোল করা হলে সড়ক বাঁধটি আরও বেশী টেকসই ও দীর্ঘস্থায়ী হতো বলে পরিদর্শনকালে প্রতীয়মান হয়।

এছাড়া প্রকল্পটি পরিদর্শনকালে দেখা যায়, সেতু দুটির এ্যাপ্রোচ সড়কটির Embankment Height (অনেক উঁচু)-এর তুলনায় স্লোপ(১:২) যথাযথ মেইনটেইন না করে সড়ক বাঁধে রক্ষাপ্রদ (সিসি ব্লক) কাজ করা হয়েছে। ফলে ভবিষ্যতে এ্যাপ্রোচ সড়কটি ক্ষতিগ্রস্ত হওয়ার সম্ভাবনা আছে। এ বিষয়ে সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তার নিকট জানতে চাওয়া হলে তিনি জানান, সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের নিজস্ব জায়গা না থাকায় ১:২ স্লোপ মেইনটেইন করে এ্যাপ্রোচ সড়কটির নির্মাণ কাজ করা সম্ভব হয়নি।

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

ক্রঃনং	কর্মকর্তার নাম, পদবী	পূর্ণকালীন/ খন্ডকালীন	কতটি প্রকল্পের দায়িত্ব পালন করেন	মেয়াদকাল
১	জনাব মোঃ আব্দুল গাফফার অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী, রাজশাহী জোন সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর, রাজশাহী	পূর্ণকালীন কিন্তু অতিরিক্ত দায়িত্ব	একাধিক	১০.০২.২০১০- ০৯.০৯.২০১০
২	জনাব মোঃ মফিজুল ইসলাম অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী, রাজশাহী জোন সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর, রাজশাহী	”	”	০৯.০৯.২০১০- ০৩.১০.২০১০
৩	জনাব মোঃ আব্দুল হালিম মিয়া অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী, রাজশাহী জোন সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর, রাজশাহী	”	”	০৩.১০.২০১০- ০৮.০২.২০১১
৪	জনাব মোঃ হাবিবুল হক অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী, রাজশাহী জোন সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর, রাজশাহী	”	”	০৮.০২.২০১১- ৩০-০৪-২০১৩
৫	জনাব মোঃ আব্দুস সালাম অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী, রাজশাহী জোন সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর, রাজশাহী	”	”	৩০.০৪.২০১৩- ৩০-০৬-২০১৩ পর্যন্ত

৭.৭ **পণ্য কার্য ও সেবা ক্রয়ঃ** প্রকল্পের ডিপিপি অনুযায়ী একটি প্যাকেজের মাধ্যমে সকল ভৌত কাজের সংস্থান ছিল এবং বাস্তবে একটি প্যাকেজের মাধ্যমে সকল ভৌত কাজ সম্পাদন করা হয়েছে। প্রকল্পের Tender Opening Committee ও Tender Evaluation Committee গঠন এবং ক্রয় প্রক্রিয়া পিপিএ-২০০৬ এবং পিপিআর-২০০৮ অনুযায়ী করা হয়েছে মর্মে প্রতীয়মান হয়। প্রকিউরমেন্ট সংক্রান্ত তথ্যাদি নিম্নে দেয়া হলো।

ক্রঃ নং	কাজের বিবরণ	ডিপিপি মোতাবেক প্রাক্কলন	চুক্তিমূল্য	দরপত্র আহবানের তারিখ	চুক্তির তারিখ	কাজ সম্পাদনের তারিখ	
						চুক্তি মোতাবেক	প্রকৃত
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮
১	Widening of flexible pavement, surfacing, construction of 73.94	১৩৪২.০০	১৩৪২.০০	০৪.০১.১১	১২.০৫.১১	০৮.০৯.১২	২৮.০৬.১৩

<p>m.(36.60 x 2) long P.C Girder Bridge(superstructure) in place of baily bridge at 5th km (gap no. 5/1), 42.68 m long P.C Girder bridge(superstructure) in place of Baily Bridge at 7th km(gap no. 7/1), R.C.C box culvert, protective work and earth work at 1st km to 12th km(p) of Ataikula-Sujanagar Road under Road Division, Pabna.</p>						
--	--	--	--	--	--	--

৮। প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জনঃ

পরিকল্পিত	উদ্দেশ্য অর্জন
<p>প্রকল্পটির মূল উদ্দেশ্য হলো সুজানগর উপজেলার সাথে জাতীয় মহাসড়ক(এন-৬) এর সংযোগ সড়ক উন্নয়নের মাধ্যমে যানজট নিরসনসহ উন্নততর ও নিরাপদ সড়ক যোগাযোগ ব্যবস্থা স্থাপন এবং প্রকল্প এলাকার আর্থ-সামাজিক অবস্থার উন্নয়ন।</p>	<p>আলোচ্য প্রকল্পের আওতায় আতাইকুলা হতে সুজানগর পর্যন্ত ১০.৭৫ কিঃমিঃ সড়ক, ৪টি আরসিসি কালভার্ট ও ২টি সেতু সুপারস্ট্রাকচার নির্মাণের মাধ্যমে সুজানগর উপজেলার সাথে জাতীয় মহাসড়ক(এন-৬) এর সংযোগ সাধিত হয়েছে। ফলে আলোচ্য সড়কে যানজট নিরসনসহ উন্নততর ও নিরাপদ সড়ক যোগাযোগ ব্যবস্থা স্থাপন এবং প্রকল্প এলাকার আর্থ-সামাজিক অবস্থার উন্নয়ন হয়েছে।</p>

৯.০। উদ্দেশ্য অর্জিত না হয়ে থাকলে তার কারণঃ আলোচ্য প্রকল্পের আওতায় মূল অনুমোদিত মেয়াদ ও ব্যয়ে পরিকল্পিত লক্ষ্যমাত্রা মোতাবেক আতাইকুলা হতে সুজানগর পর্যন্ত মোট ১০.৭৫ কিঃমিঃ সড়ক উন্নয়নসহ ৪টি আরসিসি বক্স কালভার্ট ২টি সেতুর সুপার স্ট্রাকচার নির্মাণ করা হয়েছে। ফলে আতাইকুলা হতে সুজানগর পর্যন্ত উন্নততর ও নিরাপদ সড়ক যোগাযোগ নিশ্চিত হয়েছে। তবে কিছু বাস্তবায়ন সমস্যা পরিলক্ষিত হয়েছে যা অনুচ্ছেদ ১০ এ বর্ণনা করা হলো।

১০। বাস্তবায়ন সমস্যাঃ

১০.১ পরিদর্শনকালে রাস্তাটির বিভিন্ন অংশে সড়ক বাঁধের মাটির কাজ ১:২ স্লোপ মোতাবেক দেখা যায়নি। এছাড়াও সড়কটির পেভমেন্টের সফট সোল্ডার অংশে পেভমেন্ট লেভেল বরাবর মাটি না থাকায় পেভমেন্টের কিছু কিছু অংশ ক্ষতিগ্রস্ত হতে দেখা যায় (চিত্রঃ ১)। তবে সড়কটির সড়ক বাঁধ নির্মাণকালে মাটির কাজের স্পেসিফিকেশন অনুসরণপূর্বক ১:২ স্লোপ মেইনটেইন করে যথাযথ কমপ্যাকশন কন্ট্রোল করা হলে সড়ক বাঁধটি আরও বেশী টেকসই ও দীর্ঘস্থায়ী হতো বলে পরিদর্শনকালে প্রতীয়মান হয়।



চিত্রঃ ১: পেভমেন্ট লেভেল বরাবর সফট সোল্ডার নেই এছাড়া স্লোপও ১:২ নেই।

- ১০.২ প্রকল্পটি পরিদর্শনকালে দেখা যায়, সেতু দুটির এ্যাপ্রোচ সড়ক অনেক উঁচু। স্পেসিফিকেশন অনুসরণ (স্লোপ ১:২) না করে এ্যাপ্রোচ সড়ক নির্মাণ করা হয়েছে এবং সড়ক বাঁধে রক্ষাপ্রদ (সিসি ব্লক) কাজ করা হয়েছে। ফলে ভবিষ্যতে এ্যাপ্রোচ সড়কটি ক্ষতিগ্রস্ত হওয়ার সম্ভাবনা আছে (চিত্রঃ ২)। এ বিষয়ে সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তার নিকট জানতে চাওয়া হলে তিনি জানান, সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের নিজস্ব জায়গা না থাকায় ১:২ স্লোপ মেইনটেইন করে এ্যাপ্রোচ সড়কটির নির্মাণ কাজ করা সম্ভব হয়নি।



চিত্রঃ ২: সেতুটির এ্যাপ্রোচ সড়কের রক্ষাপ্রদ কাজ ১:২ স্লোপে নির্মাণ করা হয়নি।

- ১০.৩ আলোচ্য প্রকল্পের ন্যায় স্বল্প ব্যয়ের একটি প্রকল্পের জন্য অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী পদমর্যাদার একজন কর্মকর্তাকে প্রকল্প পরিচালক হিসেবে নিয়োগ দেয়ায় একদিকে পূর্ণকালীন প্রকল্প পরিচালক নিয়োগ করা সম্ভব হয়নি অন্যদিকে মাত্র ২ বছরে ৫ জন প্রকল্প পরিচালক নিয়োগ করা হয়েছে। প্রকল্প পরিচালকগণের মেয়াদ ছিল যথাক্রমে ০৭ মাস, ২৪ দিন, ৪ মাস, ২ বছর ২ মাস ও ২ মাস। ঘন ঘন প্রকল্প পরিচালক পরিবর্তন হওয়াতে প্রকল্পের বাস্তবায়ন কাজের গুণগতমান বিঘ্নিত হওয়ার সম্ভাবনা থাকে।

১১। সুপারিশঃ

- ১১.১ সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের আওতায় বাস্তবায়নধীন ও বাস্তবায়িত সড়ক নির্মাণ কাজ টেকসই করতে সড়ক বাঁধ নির্মাণের জন্য স্পেসিফিকেশন অনুসরণপূর্বক সড়ক বাঁধের মাটির কাজে ১:২ স্লোপ মেইনটেইনকরতঃ মাটির কাজ এবং পেভমেন্ট এর বিভিন্ন স্তরে যথাযথ কমপ্যাকশন করাসহ সড়কের গুণগতমান নিশ্চিত করতে সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরকে নির্দেশনা প্রদান করবে (১০.১, ১০.২)।
- ১১.২ ঘন ঘন প্রকল্প পরিচালক পরিবর্তনের কারণে প্রকল্প বাস্তবায়ন বাধাগ্রস্ত হয়। এটি পরিহারের লক্ষ্যে প্রতিটি প্রকল্পের জন্য একজন পূর্ণকালীন ও পূর্ণমেয়াদে প্রকল্প পরিচালক নিয়োগের বিষয়ে সড়ক পরিবহন ও সেতু মন্ত্রণালয় উদ্যোগ গ্রহণ করতে পারে। আলোচ্য প্রকল্পের ন্যায় স্বল্প ব্যয়ের প্রকল্পের জন্য অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী পদমর্যাদার কর্মকর্তার পরিবর্তে সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের সংশ্লিষ্ট নির্বাহী প্রকৌশলীকে প্রকল্প পরিচালক হিসেবে নিয়োগ দেয়া যেতে পারে (অনুঃ ১০.৩)।

“শেরপুর-খুনট-কাজীপুর-সিরাজগঞ্জ সড়কের ৯ম কি.মি. এ বথুয়াবাড়ী সেতু নির্মাণ” শীর্ষক প্রকল্পের মূল্যায়ন প্রতিবেদন।
(সমাপ্তঃ জুন, ২০১৩)

০১।	প্রকল্পের অবস্থানঃ	খুনট উপজেলা বগুড়া।
০২।	বাস্তবায়নকারী সংস্থাঃ	সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর।
০৩।	প্রশাসনিক মন্ত্রণালয়ঃ	সড়ক পরিবহন ও সেতু মন্ত্রণালয়।

০৪। প্রকল্পের বাস্তবায়ন সময় ও ব্যয়ঃ							
(লক্ষ টাকায়)							
প্রাক্কলিত ব্যয় (প্রঃ সাঃ)		প্রকৃত ব্যয় (প্রঃ সাঃ)	পরিকল্পিত বাস্তবায়নকাল		প্রকৃত বাস্তবায়নকাল	অতিক্রান্ত ব্যয় (মূল প্রাক্কলিত ব্যয়ের %)	অতিক্রান্ত সময় (মূল বাস্তবায়নকালের (%)
মূল	সর্বশেষ সংশোধিত		মূল	সর্বশেষ সংশোধিত			
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮
৫২২.১৩	-	৩৯৫.৮৩	অক্টোবর ২০১০ হতে জুন, ২০১২	অক্টোবর ২০১০ হতে জুন, ২০১৩	অক্টোবর ২০১০ হতে এপ্রিল, ২০১৩	-	১ বছর ৫০.০০%

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

(লক্ষ টাকায়)

ক্রমিক নং	অঙ্গের নাম	একক	সর্বশেষ সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী লক্ষ্যমাত্রা		প্রকৃত বাস্তবায়ন	
			বাস্তব	আর্থিক	বাস্তব (%)	আর্থিক (%)
১	২	৩	৪	৫	৬	৭
	রাজস্ব খাত					
৩.	প্রকাশনা ও টেন্ডারিং	থোক	থোক	১.০০	-	-
৪.	ল্যাবরেটরি টেস্টিং	থোক	থোক	২.০০	-	-
	মূলধন খাত					
৫.	মাটির কাজ	লঃঘঃমিঃ	০.২৪	৩৬.০০	০.১৯	১২.০০ ৩৪%
৬.	স্কেলিবল পেডমেন্ট (বিকল্প সড়ক)	কিঃমিঃ	০.৪০	২১.০২	০.৪০	১৫.০০ ৭১%
৭.	পিসি গার্ডার সেতুর সুপারস্ট্রাকচার নির্মাণ	মিঃ	১৪৮.১৪	৩৪২.১৭	১৪৮.১৪	৩১৫.৫০ ৯২%
৮.	রক্ষাপ্রদ কাজ					
	জিও টেক্সটাইলসহ সিসি ব্লক	লঃঘঃমিঃ	০.০৭৮১৭	৯৫.৮৬	০.০৭৩৪	৫০.৮৩ ৫৩%
	প্যালাসাইডিং	মিঃ	১০০.০০	৪.০০	১০০.০০	২.৫০ ৬২.৫০%
৯.	ফিজিক্যাল কন্টিনজেন্সী (২%)			১০.০৪	-	-
১০.	প্রাইস কন্টিনজেন্সী (২%)			১০.০৪	-	-
			সর্বমোট=	৫২২.১৩		৩৯৫.৮৩ ৭৬%

০৬। কাজ অসম্পূর্ণ থাকলে তার কারণঃ প্রকল্পের আওতায় কোন কাজ অসম্পূর্ণ নেই।

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

০৮। সাধারণ পর্যবেক্ষণঃ

৮.১ **পটভূমি :** শেরপুর-ধুনট-কাজীপুর-সিরাজগঞ্জ সড়কটি (জেড-৫৪০১) একটি গুরুত্বপূর্ণ জেলা সড়ক। যা ধুনট ও কাজীপুর উপজেলাসহ অনেক গ্রোথ সেন্টারকে ঢাকা-বগুড়া জাতীয় মহাসড়ককে (এন-৫) সংযুক্ত করেছে। সড়কটির ৯ম কিলোমিটারে ১৯৯৫ সালে নির্মিত ১৪৮.১৪ মিটার দীর্ঘ একটি বেইলী সেতু ছিল। সেতুটির বেশীভাগ Transoms & Deckings ভেঙে যাওয়ায় সেগুলো ওয়েল্ডিং এর মাধ্যমে মেরামত করে কয়েক বছর যাবত অসংখ্য ট্রাক ও অতিরিক্ত মালবাহী যানবাহন চলাচল করছিল। সেতুটির অবস্থা অত্যন্ত নাজুক হওয়ায় এটি প্রতিবছর একেজো হয়ে পড়ত এবং সেতুটি প্রতিবার মেরামত করতে প্রায় ২.০০ লক্ষ টাকা ও ১০ দিনের মত সময় ব্যয় হতো ফলে সে সময় যানবাহন চলাচলে বিঘ্ন ঘটত। এ অবস্থার প্রেক্ষিতে উক্ত বেইলী সেতুর পরিবর্তে একটি পিসি গার্ডার সেতু নির্মাণের জন্য আলোচ্য প্রকল্পটি গ্রহণ করা হয়।

৮.২ **উদ্দেশ্যঃ** প্রকল্পের মূল উদ্দেশ্য হ'ল ১৪৮.১৪ মিটার দীর্ঘ পিসি গার্ডার সেতু নির্মাণের মাধ্যমে ঢাকা-বগুড়া মহাসড়কের সঙ্গে ধুনট এবং কাজীপুর উপজেলা হেড কোয়ার্টারে সংযোগ স্থাপনের মাধ্যমে প্রকল্প এলাকার আর্থ সামাজিক অবস্থার উন্নয়ন।

৮.৩ **প্রকল্পের অনুমোদন ও সংশোধনঃ** মূল প্রকল্পটি মাননীয় পরিকল্পনা মন্ত্রী কর্তৃক ২৪/০১/২০১০ তারিখে ৫২২.১৩ লক্ষ টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে এবং অক্টোবর, ২০১০ হতে জুন, ২০১২ মেয়াদে বাস্তবায়নের নিমিত্ত অনুমোদিত হয়। ১৮/১০/২০১০ তারিখে মন্ত্রণালয় কর্তৃক প্রশাসনিক আদেশ জারী করা হয়। পরবর্তীতে পরিকল্পিত লক্ষ্যমাত্রা মোতাবেক বরাদ্দ না পাওয়ায় এবং ফেরী সার্ভিস চালু হতে বিলম্ব হওয়ায় প্রকল্পটির মেয়াদ ১ বছর বৃদ্ধি করে জুন, ২০১৩ পর্যন্ত নির্ধারণ করা হয়।

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

ক্রঃনং	অর্থ বছর	সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী লক্ষ্যমাত্রা	এডিপি/আরএডিপি বরাদ্দ	অবমুক্ত	ব্যয়
১	২০১০-১১	৩৯০.৪৯	১০০.০০	১০০.০০	৪৫.৮৩
২	২০১১-১২	১৩১.৬৪	২০০.০০	২০০.০০	২০০.০০
৩	২০১২-১৩	-	১৫০.০০	১৫০.০০	১৫০.০০
	সর্বমোট	৫২২.১৩	৪৫০.০০	৪৫০.০০	৩৯৫.৮৩

অব্যয়িত অর্থ যথাযথভাবে ফেরত প্রদান করা হয়েছে মর্মে নথি পত্র বিশ্লেষণে জানা যায়।

৯। **প্রকল্প পরিদর্শন:** প্রকল্পটি ২৭ জুলাই, ২০১৪ তারিখে আইএমইডি কর্তৃক পরিদর্শন করা হয়। পরিদর্শন কালে বগুড়া সড়ক বিভাগের নির্বাহী প্রকৌশলী ও উপ-বিভাগীয় প্রকৌশলী উপস্থিত ছিলেন।

১০। **বাস্তবায়ন অগ্রগতি:** প্রকল্পটি সর্বশেষ সংশোধিত অনুমোদিত ব্যয় ৫১২.১৩ লক্ষ টাকার বিপরীতে সমাপ্তি কাল (জুন, ২০১৩) পর্যন্ত প্রকৃত ব্যয় হয়েছে ৩৯৫.৮৩ লক্ষ টাকা। এ ব্যয়ের মধ্যে ১২.০০ লক্ষ টাকা ব্যয়ে সেতু এ্যাপ্রোচ সড়কে ০.২৪ লক্ষ ঘনমিটার মাটির কাজ, ১৫.০০ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ০.৪০ কিলোমিটার ফেন্সিবল পেভমেন্ট এবং ৩১৫.৫০ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ৭.৬০ মিটার প্রশস্ত এবং ১৪৮.১৪ মিটার দৈর্ঘ্যের পি-স্ট্রেন্ডসড গার্ডার সেতু নির্মাণ করা হয়েছে। সেতুটির স্প্যান সংখ্যা ৪টি ও গার্ডার সংখ্যা ১৬টি। এ্যাপ্রোচ সড়ক ও নদীর তীর রক্ষার্থে সেতুটির উভয় প্রান্তে ৫০.৮৩ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ০.০৭৩৪ বর্গ মিটার জিও টেক্সটাইলসহ কনক্রিট ব্লক দ্বারা স্লোপ প্রটেকশন এবং ২.৫০ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ১০০.০০ মিটার প্যালাসাইডিং এর কাজ করা হয়েছে।



ব্রীজের উপরের দৃশ্য



ব্রীজের পার্শ্ব দৃশ্য



ক্ষতিগ্রস্থ প্রটেকশন ওয়ার্ক এর চিত্র



অব্যবহৃত ফেরী পল্টুনের চিত্র

১১। ক্রয় সংক্রান্ত তথ্যাদি:

১১.১ গাড়ী/ ট্রান্সপোর্ট ক্রয়: প্রকল্পের আওতায় কোন গাড়ী/ট্রান্সপোর্ট ক্রয়ের সংস্থান না থাকায় গাড়ী বা ট্রান্সপোর্ট ক্রয় করা হয়নি।

১১.২ পণ্য কার্য ও সেবা ক্রয়: প্রকল্পের ডিপিপি অনুযায়ী একটি প্যাকেজের মাধ্যমে সকল ভৌত কাজের সংস্থান ছিল এবং বাস্তবে একটি প্যাকেজের মাধ্যমে সকল ভৌত কাজ সম্পাদন করা হয়েছে। প্রকল্পের Tender Opening Committee ও Tender Evaluation Committee গঠন এবং ক্রয় প্রক্রিয়া পিপিএ-২০০৬ এবং পিপিআর-২০০৮ অনুযায়ী করা হয়েছে মর্মে প্রতীয়মান হয়। প্রকিউরমেন্ট সংক্রান্ত তথ্যাদি সংযুক্তি-ক তে দেয়া হল।

১২। প্রকল্পের ব্যবস্থাপনা ও প্রকল্প পরিচালক সম্পর্কিতঃ প্রকল্পের শুরু হতে শেষ পর্যন্ত সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের রংপুর জোনের অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী নিজ দায়িত্বের অতিরিক্ত দায়িত্ব হিসেবে প্রকল্প পরিচালকের দায়িত্ব পালন করেন। বগুড়া সড়ক বিভাগের নির্বাহী প্রকৌশলী ও উপ-বিভাগীয় প্রকৌশলী যথাক্রমে প্রজেক্ট ম্যানেজার ও ডেপুটি প্রজেক্ট ম্যানেজার হিসাবে মূলত মাঠ পর্যায়ে প্রকল্পটির সার্বিক বাস্তবায়ন ও মনিটরিং এর দায়িত্বে ছিলেন।

ক্রমিক নং	নাম ও পদবী	কার্যধরণ	একাধিক প্রকল্পের দায়িত্ব	তারিখ	
				যোগদান	বদলী
১৩.	ইঞ্জিঃ মোঃ মফিজুল ইসলাম অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী	ফুল টাইম	হ্যাঁ	০৫.০৮.২০১০	২৩.০৮.২০১১
১৪.	ইঞ্জিঃ এম. মোঃ শরিফ-উল ইসলাম অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী	ফুল টাইম	হ্যাঁ	২৩.০৮.২০১১	০৪.০৬.২০১২
১৫.	ইঞ্জিঃ মোঃ হাবিবুল হক অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী	ফুল টাইম	হ্যাঁ	২৪.০৬.২০১২	০৮.০৮.২০১২
১৬.	ইঞ্জিঃ কাজী মোহাম্মদ আলী অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী	ফুল টাইম	হ্যাঁ	০৮.০৮.২০১২	০৫.০৩.২০১৩
১৭.	ইঞ্জিঃ মোঃ আরিফুর রহমান অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী	ফুল টাইম	হ্যাঁ	০৫.০৩.২০১৩	প্রকল্প সমাপ্ত পর্যন্ত

১৩। প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জনঃ

পরিকল্পিত	অর্জন
প্রকল্পের মূল উদ্দেশ্য হ'ল ১৪৮.১৪ মিটার দীর্ঘ পিসি গার্ডার সেতু নির্মাণের মাধ্যমে ঢাকা-বগুড়া মহাসড়কের সঙ্গে ধুনট এবং কাজীপুর উপজেলা হেড কোয়ার্টারে সংযোগ স্থাপনের মাধ্যমে প্রকল্প এলাকার আর্থ সামাজিক অবস্থার উন্নয়ন।	বেইলী সেতুরস্থলে পিসি গার্ডার সেতু নির্মিত হওয়ায় ঢাকা-বগুড়া মহাসড়কের সঙ্গে ধুনট ও কাজীপুর উপজেলা সদরের সংক্ষিপ্ত ও নিরবিচ্ছিন্ন সংযোগ স্থাপিত হয়েছে এবং যানবাহন স্বচ্ছন্দে চলাচল করতে পারছে। যা এলাকার আর্থ-সামাজিক উন্নয়নে অবদান রাখছে।

- ১৪। **উদ্দেশ্য অর্জিত না হয়ে থাকলে তার কারণঃ** উদ্দেশ্যে অর্জিত হয়েছে তবে কিছু বাস্তবায়ন পরবর্তী সমস্যা রয়েছে যা অনুচ্ছেদ ১৫-তে বর্ণিত হল।
- ১৫। **বাস্তবায়ন সমস্যাঃ**
- ১৫.১ প্রকল্পটি সরেজমিনে পরিদর্শনকালে দেখা যায় যে, নদীর স্রোতের গতি পথ কিছুটা পরিবর্তন ও ভাঙ্গন জনিত কারণে ব্রীজের এ্যাটাচমেন্ট প্রটেকশনে ব্যবহৃত কিছু সিসি ব্লক ডিপ্রেসড হয়ে গেছে এবং কিছু ব্লক washed out হয়ে গেছে। প্রকল্প সমাপ্তির এত স্বল্প সময়ের মধ্যে এ অবস্থা সৃষ্টি অনভিপ্রেত। অবিলম্বে প্রটেকশন ওয়ার্ক মেরামত ও রক্ষণাবেক্ষণের ব্যবস্থা না নিলে ভবিষ্যতে ব্রীজটিও ক্ষতিগ্রস্ত হওয়ার সম্ভাবনা রয়েছে।
- ১৫.২ ব্রীজটির নির্মাণ কাজ চলাকালে যানচলাচল স্বাভাবিক রাখতে দুটি ফেরী ও পল্টনের ব্যবস্থা করা হয়েছিল। কাজ সম্পন্ন করে যানচলাচলের জন্য ব্রীজটি উন্মুক্ত করে দেওয়া হলেও ফেরী ও পল্টনগুলো এখনো ব্রীজের পাশে অব্যবহৃত অবস্থায় রয়েছে। এগুলো সরকারি সম্পদ বিধায় এগুলো দেখাশুনার জন্য কয়েকজন লোক সার্বক্ষণিক নিয়োজিত রাখতে হচ্ছে এবং এ কারণে প্রতিমাসে এ বাবদ অনেক অর্থ ব্যয় হচ্ছে। সংশ্লিষ্ট উপ বিভাগীয় প্রকৌশলী জানান যে, এগুলো সরিয়ে নেওয়ার জন্য ব্রীজ ম্যানেজমেন্ট উইং কে পত্র দেওয়া হলেও তারা পরিদর্শন কাল পর্যন্ত কোন ব্যবস্থা গ্রহণ করেনি।
- ১৬। **সুপারিশ/মন্তব্যঃ**
- ১৬.১ অবিলম্বে প্রটেকশন ওয়ার্ক মেরামত ও রক্ষণাবেক্ষণের মাধ্যমে ব্রীজটিকে নদীর ভাঙ্গনজনিত ঝুঁকি হতে মুক্ত রাখা যেতে পারে (অনুচ্ছেদ ১৫.১)।
- ১৬.২ অব্যবহৃত ফেরী ও পল্টন বথুয়াবাড়ী ব্রীজের পয়েন্ট হতে দেশের যেসব এলাকায় যানচলাচল চালু রাখার জন্য ফেরীর প্রয়োজন রয়েছে সেখানে সরিয়ে নিয়ে এগুলোর যথাযথ ব্যবহার ও সরকারি অর্থের সাশ্রয় নিশ্চিত করা যেতে পারে (অনুচ্ছেদ ১৫.২)।

“Technical Assistance for Road Safety Improvement Programs (1st Revised)” শীর্ষক TA প্রকল্পের
মূল্যায়ন প্রতিবেদন।
(সমাপ্তঃ জুন, ২০১৩)

- ০১। প্রকল্পের অবস্থানঃ প্রযোজ্য নয়।
 ০২। বাস্তবায়নকারী সংস্থাঃ সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর।
 ০৩। প্রশাসনিক মন্ত্রণালয়ঃ সড়ক পরিবহন ও সেতু মন্ত্রণালয়।
 ০৪। প্রকল্পের বাস্তবায়ন সময় ও ব্যয়ঃ

(লক্ষ টাকায়)

প্রাক্কলিত ব্যয় (প্রঃ সাঃ)		প্রকৃত ব্যয় (প্রঃ সাঃ)	পরিকল্পিত বাস্তবায়নকাল		প্রকৃত বাস্তবায়নকাল	অতিক্রান্ত ব্যয় (মূল প্রাক্কলিত ব্যয়ের %)	অতিক্রান্ত সময় (মূল বাস্তবায়নকালের (%)
মূল মোট টাকা প্রঃসাঃ	সর্বশেষ সংশোধিত মোট টাকা প্রঃসাঃ		মূল	সর্বশেষ সংশোধিত			
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮
৫১৮.৮৭ ৭৮.২৯ ৪৪০.৫৮	৪৫৭.৬৯ ১৪.৫ ৪৪৩.১৯	৪৫৫.৩০ ১৪.৩০ ৪৪১.০০	নভেম্বর, ২০১১ থেকে জুন, ২০১২	নভেম্বর, ২০১১ থেকে জুন, ২০১৩	নভেম্বর, ২০১১ থেকে জুন, ২০১৩	-	১ বছর (১৭০%)

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

(লক্ষ টাকায়)

ক্রঃ নং	অঙ্গের নাম	একক	সর্বশেষ সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী লক্ষ্যমাত্রা		প্রকৃত বাস্তবায়ন	
			বাস্তব	আর্থিক	বাস্তব (%)	আর্থিক (%)
১	২	৩	৪	৫	৬	৭
	রাজস্ব খাত:					
১১.	সড়ক নিরাপত্তা উন্নয়নের জন্য পরামর্শক সেবা (ফার্ম-১)	জনমাস	৪.৭	৭১.৩	৪.৭ (১০০%)	৭১.৩ (১০০%)
১২.	সড়ক নিরাপত্তা উন্নয়নের জন্য পরামর্শক সেবা (ফার্ম-২)	জনমাস	২২.০০	৩৭১.৯	২২.০০ (১০০%)	৩৬৯.৭ (৯৯.৪০%)
১৩.	অফিস স্টেশনারী ও অন্যান্য	থোক	থোক	২.০০	থোক	১.৯৯ (১০০%)
১৪.	মেরামত, রক্ষণাবেক্ষণ ওপূর্ণবার্শন	থোক	থোক	১.০০	থোক	১.০০ (১০০%)
১৫.	মিসিলিনিয়াস ব্যয়	থোক	থোক	১.০০	থোক	০.৯৯ (১০০%)
	মূলধন খাত :					
১৬.	সম্পদ সংগ্রহ ও ক্রয়	থোক	থোক	১০.৫০	থোক	১০.৩১ (৯৯%)
	সর্বমোট=			৪৫৭.৬৯		৪৫৫.৩০ ৯৯.৪৭%

০৬। কাজ অসম্পূর্ণ থাকলে তার কারণঃ অনুমোদিত টিএপিপি মোতাবেক কোন কাজ অসম্পূর্ণ নেই।

০৭। সাধারণ পর্যবেক্ষণঃ

৭.১ **পটভূমি :** বাংলাদেশে ক্রমবর্ধমান সড়ক দুর্ঘটনার বছরে প্রায় ৪ হাজার লোক মারা যায় এবং ৫ হাজার লোক আহত হয়ে থাকে। সড়ক দুর্ঘটনার বার্ষিক ক্ষতি প্রায় ৫০ বিলিয়ন টাকা যা জিডিপির প্রায় ২%। সুতরাং নিরাপদ সড়ক ব্যবস্থার জন্য কার্যক্রম গ্রহণ করা প্রয়োজন। ২২-২৮ ফেব্রুয়ারি, ২০১১ তে এডিবি'র একটি কনসালটেশন মিশন বাংলাদেশ সফর করে সড়ক বিভাগ, সওজ অধিদপ্তর, বিআরটিএ, Accident Research Centre (BUET) ও বেসরকারী সংস্থা ব্র্যাকের সাথে বাংলাদেশের সড়ক দুর্ঘটনা ও সড়ক নিরাপত্তা সম্পর্কে পর্যালোচনাপূর্বক একটি কারিগরি সহায়তা প্রকল্প বাস্তবায়নের বিষয়ে একমত পোষন করে অনুদান প্রদানে সম্মত হয়। এ পরিপ্রেক্ষিতে আলোচ্য প্রকল্পটি গ্রহণ করা হয়েছিল।

৭.২ **উদ্দেশ্যঃ** জাতিসংঘ সংস্থা ESCAP এর Action Plan অনুযায়ী ২০১১-২০২০ সালের মধ্যে ৫০% সড়ক দুর্ঘটনা হ্রাসের কর্ম পরিকল্পনার আলোকে বাংলাদেশে ক্রমবর্ধমান সড়ক দুর্ঘটনা হ্রাস করে নিরাপদ সড়ক ব্যবস্থার উন্নয়নের লক্ষ্যে প্রয়োজনীয় সুপারিশমালা প্রণয়নের জন্য সমীক্ষা পরিচালনা।

৭.৩ **প্রকল্পের অনুমোদন ও সংশোধনঃ** মূল প্রকল্পটি ২২/১১/২০১১ তারিখে মাননীয় যোগাযোগ মন্ত্রী কর্তৃক ৫১৮.৮৭ লক্ষ টাকা (জিওবি ৭৮.২৮৯ লক্ষ এবং প্রকল্প সাহায্য ৪৪০.৫৮ লক্ষ টাকা) প্রাক্কলিত ব্যয়ে নভেম্বর ২০১১ থেকে জুন, ২০১২ পর্যন্ত মেয়াদে বাস্তবায়নের নিমিত্ত অনুমোদিত হয়। পরবর্তীতে বিভিন্ন অংগের পরিমাণ ও ব্যয় হ্রাস বৃদ্ধি এবং বৈদেশিক মুদ্রার বিনিময় হার পরিবর্তনের প্রেক্ষিতে প্রকল্পটি ২৭/৫/২০১৩ তারিখে ৪৫৭.৬৮৯ লক্ষ টাকা (জিওবি ১৪.৫০ লক্ষ, এডিবি'র প্রকল্প সাহায্য ৪৪৩.১৮৯ লক্ষ টাকা) প্রাক্কলিত ব্যয়ে নভেম্বর ২০১১ হতে জুন, ২০১৩ পর্যন্ত মেয়াদে বাস্তবায়নের নিমিত্ত মাননীয় পরিকল্পনা মন্ত্রী কর্তৃক অনুমোদিত হয়।

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

(লক্ষ টাকায়)

ক্রঃনং	অর্থ বছর	সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী লক্ষ্যমাত্রা	এডিপি/আরএডিপি বরাদ্দ	অবমুক্ত	ব্যয়
১	২০০১১-১২	০.০০	২০০.০০	০.০০	০.০০
২	২০১২-১৩	৪৫৭.৬৯	৪৫৫.৫	৪৫৫.৫	৪৫৫.৩০
	সর্বমোট	৪৫৭.৬৯	৬৫৫.৫	৪৫৫.৫	৪৫৫.৩০

❖ অব্যয়িত অর্থ যথাযথভাবে প্রেরণ প্রদান করা হয়েছে মর্মে নথি পত্র বিশ্লেষণে জানা যায়।

৮। **প্রকল্প পরিদর্শন:** প্রকল্পটি ১৩ আগস্ট, ২০১৪ তারিখে আইএমইডি হতে পরিদর্শন করা হয়। পরিদর্শনকালে Road Safety Division এর সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তাগণ উপস্থিত থেকে পরিদর্শন কাজে সহায়তা করেন।

৯। **বাস্তবায়ন অগ্রগতি:**

৯.১ **সড়ক নিরাপত্তা উন্নয়নের জন্য পরামর্শক সেবা (ফর্ম-১):** এ খাতের আওতায় যুক্তরাজ্য ভিত্তিক প্রতিষ্ঠান

I-RAP (International Road Assessment Programme) কে এডিবি কর্তৃক নিয়োগ করা হয়। নিয়োগকৃত ফর্ম এর তত্ত্বাবধানে যেসকল কাজ করা হয়েছে তা নিম্নরূপ:

- (ক) প্রকল্পের আওতায় সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর, বিআরটিএ সহ সংশ্লিষ্ট অন্যান্য প্রতিষ্ঠানকে সার্ভে ইকুইপমেন্ট, সার্ভে পদ্ধতি, ও কোডিং পদ্ধতির উপর প্রশিক্ষণ দেওয়া হয়;
- (খ) লোকেশন ও দুর্ঘটনার মাত্রার উপর ভিত্তি করে ১৩৭২.০০ কিলোমিটার সড়ক নিরাপত্তা সংক্রান্ত বিষয়াদি পরিদর্শন ও সার্ভে করা হয়;
- (গ) আগামী ২০ (বিশ) বছরের জন্য স্বল্প, মধ্যম ও উচ্চ বিনিয়োগ ব্যয় সম্বলিত প্রতিরোধমূলক পরিকল্পনার সুপারিশ করা হয়েছে। সুপারিশের সারসংক্ষেপ নিম্নরূপঃ

Investment Plan options (20 years, Tk.)

	Plan-1	Plan-2	Plan-3
Net present value of Investment	571.13 crore	894.77 crore	1726.896 crore
Deaths and Serious injuries prevented	98,792	116,808	144,393
Net present value of economic benefit	10803.593 crore	12773.676 crore	15790.377 crore
Cost per death and serious injuries prevented	57,811	76,601	119,596
Benefit Cost Ratio	19	14	9
Reduction in deaths and serious injuries	39%	46%	57%

৯.২ সড়ক নিরাপত্তা উন্নয়নের জন্য পরামর্শক সেবা (ফর্ম-২): এ খাতের আওতায় ডেনমার্ক ভিত্তিক প্রতিষ্ঠান CONSIDA Consultant কে এডিবি কর্তৃক নিয়োগ করা হয়। নিয়োগকৃত ফর্ম এর তত্ত্বাবধানে যেসকল কাজ করা হয়েছে তা নিম্নরূপ:

- (ক) পরামর্শক প্রতিষ্ঠান-১ কর্তৃক সার্ভে করা ১৩৭২.৫ কিলোমিটার সড়কের মধ্যে উচ্চ ঝুঁকি সম্পন্ন ৩০০.০০ কিলোমিটার রোড সেকশন চিহ্নিত করে তার Detailed Survey করা হয়েছে।
- (খ) সওজ, এলজিইডি, হাইওয়ে পুলিশ, দুর্ঘটনা গবেষণা ইনস্টিটিউট, বুয়েট ও অন্যান্য সংশ্লিষ্ট প্রতিষ্ঠানের কর্মকর্তাদের নিয়ে সেমিনার, ওয়ার্কশপ ও ট্রেনিং এর আয়োজন করা হয়।
- (গ) বিনিয়োগ প্রকল্পের জন্য ড্রাফট ডিজাইন ও মনিটরিং ফ্রেমওয়ার্ক সম্বলিত চূড়ান্ত রিপোর্ট প্রণয়ন করা হয়েছে। রিপোর্টের সুপারিশমালা নিম্নরূপঃ

- Reporting procedures of crash data should be improved.
- Modern on-line data base and analysis tool should be introduced.
- Database management system should be modernized. NRSC (Nation Road Safety Council) might take responsibility to guide the procedure.
- Vulnerable road user and vehicle traffic should be separated as pedestrian accident rate is highest in Bangladesh.
- Where there is risk of conflicts (commercial area etc.), vehicle speed should be reduced effectively.
- Road Safety audit should be done according to Existing Road Safety Audit Procedure during planning period of any project.
- Road Safety Action Plan and National Road Safety Strategic Action Plan should be Result oriented. It should be SMART (Specife, Measurable, Achievable Realistic).
- RSD (Road Safety Division) unit should be strengthened.
- Training and development of RSD officers should be done.
- Management of IT data and documentation procedure should be modernized.
- Establishment of better interaction among RSD, local communities and other stake holders should be done.
- Higher priority should be given to ROAD SAFETY INVESTMENT and it should also be prioritized in overall policy and management level.
- The functions of NRSC need to be strengthened drastically to support NRSC's performance, in line with successful, similar organizational setups in other developing countries.
- Bangladesh Road Fund is recommended to earmark at least 5% for Road Safety.

- ৯.৩ প্রশিক্ষণ ও শিক্ষা সফর: প্রকল্পের আওতায় থাইল্যান্ডে ৯-১৩ জুন, ২০১৩ মেয়াদে একটি শিক্ষা সফর অনুষ্ঠিত হয়। উক্ত শিক্ষা সফরে সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর, সড়ক পরিবহন ও সেতু মন্ত্রণালয়, বিআরটিএ, অর্থ বিভাগ, পরিকল্পনা কমিশন ও আইএমইডি'র সদস্যগণ (সর্বমোট ১০ জন) অংশগ্রহণ করেন।

প্রশিক্ষণ/সেমিনার/ওয়ার্কশপ :

প্রশিক্ষণের নাম	প্রশিক্ষণ অনুষ্ঠানের তারিখ ও স্থান	অংশগ্রহণকারীর সংখ্যা	প্রশিক্ষণের মেয়াদকাল
Introduction Training	30/07/2012 to 03/08/2012 Project Office Room	12 Person	5 Days
Midterm Training on Low Cost Road Safety Engineering	25-04-2013 to 30-04-2013 EIB Romna, Dhaka	15 Person	5 Days
Seminar/Workshop			
Transitional Seminar	07/11/2013 RHD Chief Engineers Conference Room	40Person	1 Days
Seminar on “Action Towards Safer Roads”	14 May, 2013 Sonargaon Hotel	120 Person	1 Day
Final Seminar	06 June, 2013 EIB Romna, Dhaka	30 Person	1 Day

- ৯.৪ সম্পদ সংগ্রহ ও ক্রয়: সম্পদ সংগ্রহের আওতায় ১০.৩১ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ১০টি এক্সেসরিজ সহ কম্পিউটার, ফটোকপিয়ার, ফটোকপিয়ারের কালি এবং অফিস ফার্নিচার ক্রয় করা হয়েছে। অফিস ফার্নিচারের মধ্যে রয়েছে ২টি সোফা সেট, ২টি সেন্টার টেবিল, ১১টি কম্পিউটার টেবিল, ১০টি কম্পিউটার চেয়ার, ১টি বুক সেলফ, ৬টি মাল্টিপারপাস সেলফ, ২টি এক্সিকিউটিভ চেয়ার, ১টি সিনিয়র এক্সিকিউটিভ টেবিল এবং ২টি মিডিয়াম এক্সিকিউটিভ টেবিল।

- ১০। প্রকল্পের ব্যবস্থাপনা ও প্রকল্প পরিচালক সম্পর্কিতঃ প্রকল্পের শুরু হতে শেষ পর্যন্ত সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের টেকনিক্যাল সার্ভিসেস উইং এর অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী নিজ দায়িত্বের অতিরিক্ত দায়িত্ব হিসেবে প্রকল্প পরিচালকের দায়িত্ব পালন করেন।

ক্রঃ নং	নাম ও পদবী	কার্যধরণ	একাধিক প্রকল্পের দায়িত্ব	তারিখ	
				যোগদান	বদলী
১৮	মোঃ মাহবুব-উল আলম অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী টেকনিক্যাল সার্ভিসেস উইং	ফুল টাইম	না	২৪/০৭/২০১২	৩০/০৬/২০১৩

১১। প্রকল্পের প্রভাব:

- (ক) বিভিন্ন সেমিনার ও ওয়ার্কশপ, প্রশিক্ষণ এবং বিদেশে শিক্ষা সফরের মাধ্যমে সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের রোড সেফটি ইউনিটের সক্ষমতা বৃদ্ধি পেয়েছে।
- (খ) প্রকল্পের মাধ্যমে বিভিন্ন লজিস্টিক সুবিধা পেয়ে সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের রোড সেফটি ইউনিটটি আরও উন্নত হয়েছে।
- (গ) সড়ক দুর্ঘটনা হ্রাস করে নিরাপদ সড়ক ব্যবস্থার উন্নয়নের লক্ষ্যে প্রয়োজনীয় সুপারিশমালা প্রণয়ন করা হয়েছে।

১২। প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জনঃ

পরিকল্পিত	অর্জন
জাতিসংঘ সংস্থা ESCAP এর Action Plan অনুযায়ী ২০১১-২০২০ সালের মধ্যে ৫০% সড়ক দুর্ঘটনা হ্রাসের কর্ম পরিকল্পনার আলোকে বাংলাদেশে ক্রমবর্ধমান সড়ক দুর্ঘটনা হ্রাস করে নিরাপদ সড়ক ব্যবস্থার উন্নয়নের লক্ষ্যে প্রয়োজনীয় সুপারিশমালা প্রণয়নের জন্য সমীক্ষা পরিচালনা।	নিরাপদ সড়ক ব্যবস্থার উন্নয়নের লক্ষ্যে প্রয়োজনীয় সুপারিশমালা প্রণয়নের জন্য সমীক্ষা পরিচালনা করে সুপারিশ প্রণয়ন করা হয়েছে।

১৩। উদ্দেশ্য অর্জিত না হয়ে থাকলে তার কারণঃ উদ্দেশ্যে অর্জিত হয়েছে।

১৪। বাস্তবায়ন সমস্যাঃ

এটি একটি স্বল্প ব্যয়ের সমীক্ষা প্রকল্প এবং প্রকল্পটিতে কোন সমস্যা পরিলক্ষিত হয়নি। তবে সমীক্ষায় প্রাপ্ত সুপারিশমালা বাস্তবায়নের বিষয়ে এখনো উল্লেখযোগ্য কোন অগ্রগতি নেই।

১৫। মন্তব্য/সুপারিশ:

নিরাপদ সড়ক ব্যবস্থার উন্নয়নের লক্ষ্যে এ প্রকল্পের আওতায় দুইটি স্টাডির মাধ্যমে যে সকল সুপারিশমালা প্রণয়ন করা হয়েছে, তা বাস্তবায়নের জন্য সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ প্রয়োজনীয় উদ্যোগ গ্রহণ করতে পারে।

টাঙ্গাইল এলাসিন নামক স্থানে ধলেশ্বরী নদীর উপর সেতু নির্মাণ শীর্ষক সমাপ্ত প্রকল্প (সমাপ্ত : জুন, ২০১৩)

- ১। প্রকল্পের নাম : টাঙ্গাইল-এর এলাসিন নামক স্থানে ধলেশ্বরী নদীর উপর সেতু নির্মাণ(২য় সংশোধিত)
- ২। বাস্তবায়নকারী সংস্থা : সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর
- ৩। প্রশাসনিক মন্ত্রণালয়/বিভাগ : যোগাযোগ মন্ত্রণালয়।
- 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
৪৮৪৩.১২	৯৪৯৮.৪৫	৯১২২.৫৫	জুলাই, ২০০৫ থেকে জুন, ২০০৭	জুলাই, ২০০৫ থেকে জুন, ২০১৩	জুলাই, ২০০৫ থেকে জুন, ২০১৩	৮৮.৩৬%	(৩০০%)

- ৫। প্রশিক্ষণঃ প্রকল্পের আওতায় কোন স্থানীয় ও বৈদেশিক প্রশির্ষণের সংস্থান না থাকায় প্রশির্ষণ 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
01. (a) Survey & Design	L.S	5.00	L.S	5.00	L.S
(b) Hydrological & Morphological Study	L.S	13.80	L.S	13.80	L.S
02. Plantation	Km	1.50	1.50	-	-
03. Land acquisition	Hector	170.99	6.75	169.69	6.06
04. Earth work for Approach Road	Lac cum	174.00	1.16	174.00	1.07
05. Construction of Pavement					
(a) Flexible Pavement	Km	134.97	1.50	134.97	1.50
(b) Surfacing	Km	47.25	1.50	47.25	1.50
(c) Hard Shoulder	Km	30.99	1.50	30.99	1.50
06. PC Girder Bridge	M	3991.30	515.12	3991.09	515.12
07. Construction of Bridge/RCC Culvert (for approach road)					
(a) RCC Culvert					
(b) Bridge	M	285.29	24.00	285.29	24.40
08. River Trianing	Km	4059.42	3.40	4059.16	3.40
09. Surface Drain	M	40.00	2000.00	40.00	2000.00
10. Protective work	Sqm	262.94	22120.00	262.94	22120.00
11. Electrification	L.S	106.00	L.S	48.51	L.S
12. Km. post, Sign Signal, Guide post	L.S	5.00	L.S	5.00	L.S
13. Construction of Ferry diversion road	Km	170.00	1.00	170.00	1.00
14. Physical Contingency (2%)		-	-	8.56	8.56
15. Price Contingency (8%)		-	-	-	-
Grand Total=		9498.45		9122.55	

৭। প্রকল্প পরিচালক সংক্রান্ত তথ্যাদি :

ক্রমিক নং	প্রকল্প পরিচালকের নাম ও পদবী	দায়িত্বের ধরণ	কর্মকাল
১	২	৩	৪
১	Md. Adom Ali Gaji Additional Chief Engineer	খন্ডকালীন	13/04/2004 to 16/11/2005
২	Nurul Arefin Additional Chief Engineer	খন্ডকালীন	16/11/2005 to 29/03/2007
৩	Md. Mozammel Haque Additional Chief Engineer	খন্ডকালীন	29/03/2007 to 09/01/2008
৪	Md. Asmatudoula Additional Chief Engineer	খন্ডকালীন	27/01/2008 to 15/10/2008
৫	Md. Abdul Oadud Additional Chief Engineer	খন্ডকালীন	15/10/2008 to 27/11/2008
৬	Kazi Golam Mostofa Additional Chief Engineer	খন্ডকালীন	27/11/2008 to 04/01/2009
৭	Tarun Tapan Dewan Additional Chief Engineer	খন্ডকালীন	04/01/2009 to 15/06/2009
৮	Md. Kurshid Alam Additional Chief Engineer	খন্ডকালীন	15/06/2009 to 29/06/2009
৯	Torun Tafan Dewan Additional Chief Engineer	খন্ডকালীন	29/06/2009 to 01/07/2009
১০	Shahab Uddin Additional Chief Engineer	খন্ডকালীন	01/07/2009 to 03/11/2009
১১	AFM Shirajul Islam Additional Chief Engineer	খন্ডকালীন	03/11/2009 to 12/11/2009
১২	Shahab Uddin Additional Chief Engineer	খন্ডকালীন	12/11/2009 to 17/11/2009
১৩	Torun Tafan Dewan Additional Chief Engineer	খন্ডকালীন	17/11/2009 to 17/12/2009
১৪	AFM Shirajul Islam Additional Chief Engineer	খন্ডকালীন	17/12/2009 to 11/01/2010
১৫	Torun Tafan Dewan Additional Chief Engineer	খন্ডকালীন	11/01/2010 to 17/01/2010
১৬	Md. Mohammad Bayezid Additional Chief Engineer	খন্ডকালীন	17/01/2010 to 21/01/2010
১৭	Md. Soharab Uddin Miah Additional Chief Engineer	খন্ডকালীন	21/01/2010 to 09/02/2010
১৮	Shahab Uddin Additional Chief Engineer	খন্ডকালীন	09/02/2010 to 02/02/2011
১৯	Md. Abdul Quddus Additional Chief Engineer	খন্ডকালীন	02/02/2011 to 10/01/2012
২০	Md. Mafizul Islam Additional Chief Engineer	খন্ডকালীন	12/01/2012 to 30/01/2013
২১	Md. Habibul Haque Additional Chief Engineer	খন্ডকালীন	26/02/2013 to Running

সংশ্লিষ্ট ছক পর্যালোচনায় দেখা যায়, বর্ণিত প্রকল্পে মোট ২১ জন প্রকল্প পরিচালক দায়িত্ব পালন করেছেন। তাঁদের অধিকাংশের মেয়াদ ১ বছরেরও কম। বর্ণিত প্রকল্পের বেত্রে ২ বছর মেয়াদে ৪৮৪৩.১২ লব টাকায় প্রকল্পটি বাস্তবায়নের নিমিত্তে অনুমোদন করা হলেও প্রকল্পের প্রকৃত ব্যয় হয়েছে ৯১২২.৫৫ লব টাকা এবং বাস্তবায়ন সময় লেগেছে প্রায় ৮ বছর। অর্থাৎ ব্যয় বৃদ্ধি পেয়েছে ৮৮.৩৬% ও বাস্তবায়নকাল বৃদ্ধি পেয়েছে ৩০০%। ঘন ঘন প্রকল্প পরিচালক বদল করায় প্রকল্প পরিচালকগণ যথাযথভাবে দায়িত্ব পালন করতে পারেন না বিধায় এমনটি 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 লব টাকার উপরে এবং সেবা ১০০.০০ লব টাকার উপরে)

(লক্ষ টাকায়)

ক্রয় বিবরণী	দরপত্র				কাজ সমাপ্তির তারিখ	
	অনুমোদিত ডিপিপি অনুযায়ী	চুক্তিমূল্য	আহ্বানের তারিখ	চুক্তি স্বাক্ষর/এলসি খোলার তারিখ	চুক্তি অনুযায়ী	প্রকৃত
১	২	৩	৪	৫	৬	৭
Construction of 515.12 Meter Long P.C Grider Bridge over Dhaleshawari River at Aricha-Ghior-Daulatpur-Nagarapur-Tangail Road under Tangail Road Division, during the year 2008-09.	৩৯৯১.৩০	৩৫২৬.৩২ (মূল অনুমোদিত) ৩৬৪৯.৪৩ (সংশোধিত)	০৪/০৩/০৯	১২/১০/০৯	১১/০৪/১২	০৩/০৪/১২
Construction of River Training works for Bridge over Dhaleshawari River at Elashin in Tangail Road under Tangail Road Division, during the year 2009-2010.	৪০৫৯.৪২	৪২৯৭.৩৩	২২/১২/০৯	১৪/০৭/১০	১৩/০৭/১২	২৮/০৬/১১
Construction of 24.40 Meter(1x24.40m) Long P.C Grider Bridge at the Approach road of Elashin Bridge in Tangail at 40 th Km Aricha-Ghior-Daulatpur-Nagarapur-Tangail Road under Tangail Road Division, during the year 2010-2011.	২৮৫.২৯	২৮৫.২৯	২৭/০২/১১	২০/০৪/১১	১৫/১২/১২	১০/০৫/১২
Construction of Fezible Pavement of Dhaleshawari River Elashin Bridge Approaches at Nagorpur End (Ch:37+485m to 38+885m) & Elasin End (Ch:39+00m to 39+845m) at 38 th (p), 39 th (p) & 40 th (p) Km of Aricha-Ghior-Daulatpur-Nagarapur-Tangail Road under Tangail Road Division, during the year 2011-2012.	৬৫০.১৫	৫৮৭.৪৪	১৬/০৪/১২	১২/০৭/১২	০৮/০১/১৩	৩০/০৬/১৩

৯। সংশোধিত ডিপিপি বরাদ্দ ও অগ্রগতি :

(লক্ষ টাকায়)

অর্থবছর	সংশোধিত বরাদ্দ ও লক্ষ্যমাত্রা				টাকা অবমুক্তি	ব্যয় ও বাস্ৰব অগ্রগতি			
	মোট	টাকা	প্রকল্প সাহায্য	বাস্ৰব লক্ষ্যমাত্রা %		মোট	টাকা	প্রকল্প সাহায্য	বাস্ৰব অগ্রগতি %
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮	৯	১০
২০০৫-০৬	৬৩.৮০	৬৩.৮০	-	০.৭০%	৬৩.৮০	৬৩.৮০	৬৩.৮০	-	০.৭০%
২০০৬-০৭	৫.০০	৫.০০	-	০.০৫%	৫.০০	৫.০০	৫.০০	-	০.০৫%
২০০৭-০৮	-	-	-	-	-	-	-	-	-
২০০৮-০৯	৪০.০০	৪০.০০	-	০.৪৪%	৪০.০০	৪০.০০	৪০.০০	-	০.৪৪%
২০০৯-১০	১৫০০.০০	১৫০০.০০	-	১৬.৪৪%	১৫০০.০০	১৫০০.০০	১৫০০.০০	-	১৬.৪৪%
২০১০-১১	৫০০০.০০	৫০০০.০০	-	৫৪.৮১%	৫০০০.০০	৫০০০.০০	৫০০০.০০	-	৬১.৪০%
২০১১-১২	৬৫০.০০	৬৫০.০০	-	৭.৩১%	৬৫০.০০	৬৫০.০০	৬৫০.০০	-	১১.৬৪%
২০১২-১৩	১৮৬৩.৭৫	১৮৬৩.৭৫	-	২০.৪৩%	১৮৬৩.৭৫	১৮৬৩.৭৫	১৮৬৩.৭৫	-	৯.৩৩%
মোট=	৯১২২.৫৫	৯১২২.৫৫	-	১০০.০০%	৯১২২.৫৫	৯১২২.৫৫	৯১২২.৫৫	-	১০০.০০%

১০। কাজ অসম্পূর্ণ থাকলে তার কারণ : অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী কাজ সমাপ্ত হয়েছে।

১১। সাধারণ পর্যবেক্ষণ :

১১.১ প্রকল্পের পটভূমি : আরিচা-ঘিওর-দৌলতপুর-নাগরপুর-টাঙ্গাইল সড়কটি অত্যন্ত গুরুত্বপূর্ণ এবং ব্যস্ততম আঞ্চলিক মহাসড়ক। সড়কটি ঢাকা-আরিচা মহাসড়কের বরংগাইলে ৭৯তম কিঃমিঃ থেকে শুরু হয়ে টাঙ্গাইল জেলা সদর পর্যন্ত বিস্তৃত। এ সড়কের ৩৯তম কিঃমিঃ এ এলাসিন নামক স্থানে ধলেশ্বরী নদীতে ইতোপূর্বে সওজ এর ফেরী সার্ভিস চালু ছিল। উক্ত সড়ক পথে ৩টি জেলার ৮টি উপজেলার জনসাধারণ চলাচল করে। কিন্তু দেলদুয়ার, নাগরপুর, দৌলতপুর এবং চৌহালী উপজেলার জনসাধারণ নদীর কারণে দ্রুত যাতায়াত করতে পারছিলেন। তাছাড়া বন্যা ও অন্যান্য প্রাকৃতিক দুর্যোগে প্রায়ই ফেরী সার্ভিস বন্ধ হয়ে যায়। ফলে জনগণের দুর্ভোগের সীমা থাকে না। সেতুটি নির্মিত হলে জনসাধারণ প্রসারিত সেতু দিয়ে টাঙ্গাইল জেলা সদরসহ রাজধানী ঢাকার সাথে যোগাযোগ করতে পারবে, দেশের উত্তর বঙ্গের সাথে বৃহত্তর ময়মনসিংহ হয়ে দর্শন বঙ্গের সড়ক যোগাযোগ উন্নয়ন ঘটবে এবং এলাকার আর্থ-সামাজিক অবস্থার উন্নয়ন হবে বিধায় গত ২৮/০৪/২০০৫ তারিখে একনেক কর্তৃক ৪৮.৪৩১২ কোটি টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে জুলাই ২০০৫ থেকে জুন ২০০৭ মেয়াদে বাস্ৰবায়নের জন্য প্রকল্পটি একনেক কর্তৃক অনুমোদিত হয়।

১১.২ প্রকল্পের উদ্দেশ্য : প্রকল্পের মূল উদ্দেশ্য হলো আরিচা-ঘিওর-দৌলতপুর-নাগরপুর-টাঙ্গাইল সড়কের ৩৯তম কিঃমিঃটারে এলাসিন নামক স্থানে ধলেশ্বরী নদীর উপর ৫১৫.১২ মিঃ দীর্ঘ পিসি গার্ডার সেতু ও সেতুর উভয় পার্শ্ব ১.৫ কিঃমিঃ এপ্রোচ সড়ক নির্মাণের মাধ্যমে নিরাপদ, শাস্ত্রীয় ও সরাসরি সড়ক যোগাযোগ স্থাপন করা।

১১.৩ প্রকল্পের অনুমোদন ও সংশোধন : প্রকল্পটি একনেক কর্তৃক ২৮.০৪.২০০৫ তারিখে ৪৮৪৩.১২ কোটি টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে অনুমোদিত হয় এবং বাস্ৰবায়নকাল ধরা হয় জুলাই ২০০৫ থেকে জুন ২০০৭। কিন্তু বাস্ৰবায়ন পর্যায়ে কতিপয় অঙ্গের হ্রাস/বৃদ্ধি ও নতুন সিডিউল কার্যকর হওয়ায় ১ম সংশোধিত ডিপিপি ২৭.০১.২০০৯ তারিখে একনেক কর্তৃক ১০৮.০৫৪৫ কোটি টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে জুলাই ২০০৫ থেকে ডিসেম্বর ২০১১ মেয়াদে অনুমোদিত হয়। পরবর্তীতে কালভার্টের পরিবর্তে ব্রীজ নির্মাণ, ভূমির মূল্য বৃদ্ধি প্রভৃতি কারণে ২য় সংশোধিত ডিপিপি মাননীয় পরিকল্পনা মন্ত্রী কর্তৃক ৯৪৯৮.৪৫ লব টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে জুলাই ২০০৫ থেকে জুন ২০১৩ মেয়াদে অনুমোদিত হয়।

১১.৪ সার্বিক আর্থিক ও বাস্ৰব অগ্রগতি : প্রকল্পের আওতায় জুন, ২০১৩ পর্যন্ত ক্রমপুঞ্জিত আর্থিক অগ্রগতি হয়েছে ৯১২২.৫৫ লক্ষ টাকা যা সংশোধিত অনুমোদিত ব্যয় ৯৪৯৮.৪৫ লব টাকার ৯৬.০৪%। উক্ত সময়ে অনুমোদিত সংশোধিত প্রকল্পের ১০০% বাস্ৰব অগ্রগতি সাধিত হয়েছে (অনুচ্ছেদ-৬)।

১২। প্রকল্প পরিদর্শন : গত ০৭/০৬/২০১৪ তারিখে আইএমইডি কর্তৃক প্রকল্পটি পরিদর্শন করা হয়। পরিদর্শনকালে টাঙ্গাইল সড়ক বিভাগের নির্বাহী প্রকৌশলী জনাব রানা প্রিয় বড়ুয়া উপস্থিত ছিলেন। পরিদর্শন পর্যবেক্ষণ নিম্নরূপঃ

- ১২.১ **ভূমি অধিগ্রহণঃ** অনুমোদিত সংশোধিত প্রকল্পের সংস্থান অনুযায়ী ৬.৭৫ হেক্টর ভূমি অধিগ্রহণ বাবদ ১৭০.৯৯ লব টাকার সংস্থান ছিল। পরিদর্শনকালে বর্ণিত সেতুর এপ্রোচ সড়ক নির্মাণের জন্য ৬.০৬ হেক্টর ভূমি ১৬৯.৬৯ লব টাকায় অধিগ্রহণপূর্বক এপ্রোচ সড়কের কাজ করা হয়েছে জানা যায়।
- ১২.২ **সেতু ও এপ্রোচ সড়ক :** অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী ৫১৫.১২ মিটার দীর্ঘ পিসি গার্ডার সেতু ও ১.৫ কি:মি: এপ্রোচ সড়ক নির্মাণের সংস্থান ছিল। তন্মধ্যে সেতুটির এলাসিন প্রান্সের ৮০০ মিঃ ও নাগরপুর প্রান্সের ৭০০ মিঃ এপ্রোচ সড়ক নির্মাণের সংস্থান ছিল। পরিদর্শনকালে সেতু ও সংশ্লিষ্ট এপ্রোচ সড়কটির নির্মাণ সম্পন্ন এবং এটি কার্যকর আছে দেখা যায়। সেতুটিতে দুই প্রান্সের ১টি করে মোট ২টি এবাটমেন্ট, ১৪টি পিয়ার, ১৫টি স্প্যান ও দুইটি লেন (প্রস্থ ১০.২৫ মি.) দেখা গেছে। তবে পরিদর্শনকালে সেতুর নাগরপুর প্রান্সের পিয়ার-১ ও পিয়ার-২ তে পাইল ক্যাপের কংক্রীট ভেঙ্গে কয়েকটি রড বেরিয়ে পড়েছে দেখা গেছে। ফলে পানি ও বাতাসের সংস্পর্শে রড বয় হয়ে পিয়ারের স্থায়ীত্ব ও শক্তি বয় হবে। তাছাড়া কয়েকটি পিয়ার ও পাইল ক্যাপে অসংখ্য ঐড়হরু ঈডসনও দেখা গেছে যা সেতুর স্থায়ীত্বের জন্য গ্রহণযোগ্য নয়। এ বিষয়ে জানতে চাইলে নির্বাহী প্রকৌশলী জানান, বর্ষাকালে নৌকা ও ট্রলারের ধাক্কায় পাইল ক্যাপের কংক্রীট ভেঙ্গে এমনটি হয়েছে। বিষয়টি তিনি সরেজমিন পরিদর্শন করে কার্যকর ব্যবস্থা গ্রহণ করবেন। তবে ঐড়হরু ঈডসন এর বিষয়ে তিনি কী ব্যবস্থা গ্রহণ করবেন আইএমইডিকে অবহিত করতে পারেননি। পরিদর্শনকালে নাগরপুর প্রান্সের এপ্রোচ সড়ক সংলগ্ন সসার ড্রেন ও রবাপ্রদ কাজের মাঝে ফাটল সৃষ্টি হয়েছে দেখা গেছে। পরিদর্শনকালে একই প্রান্সের ড্রেনের ওয়াল সামান্য চাপেই ভেঙ্গে পড়েছে। দু'একটি স্থানে এপ্রোচ সড়কের বাঁধ হতে মাটি ওয়াস আউট হয়ে গেছে দেখা যায়। দুর্বল কমপ্যাকশন, সিমেন্ট-বালুর যথাযথ অনুপাতে মিশ্রণ না দেয়া ও সুপারভিশনের দুর্বলতার কারণে এমনটি হয়েছে মর্মে পরিদর্শনকালে প্রতীয়মান হয়েছে। এপ্রোচ সড়কে বেইজ টাইপ-১ খুড়ে বালু ও পাথর এর অনুপাত আনুমানিক ৫০ঃ৫০ পাওয়া গেছে (গ্রহণযোগ্য ৩৫ঃ৬৫)। এছাড়া এলাসিন প্রান্সের ছোট ব্রীজটির এবাটমেন্টের রবাপ্রদ কাজ হিসেবে ব্যবহৃত সিসি বস্ক ধসে গভীর খাদের সৃষ্টি হয়েছে দেখা যায়। তবে এলাসিন প্রান্সের এপ্রোচ সড়ক ও ড্রেন মোটামুটি ভাল অবস্থায় পাওয়া গেছে।
- ১২.৩ **নদী শাসনঃ** অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী সেতু সংলগ্ন ধলেশ্বরী নদীর উভয় প্রান্সের ৩.৪ কিঃমিঃ নদী শাসন বাবদ ৪০৫৯.৪২ লব টাকার সংস্থান ছিল। এ জন্য সিসি বস্ক ও জিও টেক্সটাইল দ্বারা নদী তীর সংরক্ষণের প্রচেষ্টা গ্রহণ করা হয়েছিল দেখা যায়। তবে পরিদর্শনকালে নাগরপুর প্রান্সের সেতুর পূর্ব দিকে নদীর শোতে সিসি বস্ক ভেঙ্গে প্রায় ৬০/৭০ মিঃ তীর জুড়ে গভীর খাদের সৃষ্টি হয়েছে দেখা যায়। পরিদর্শনকালেও সিসি বস্ক ভেঙ্গে নদীতে পড়তে দেখা গেছে। পশ্চিম প্রান্সের এলোমেলো ভাবে অনেক সিসি বস্ক ফেলে রাখতে দেখা গেছে। এছাড়া নাগরপুর প্রান্সের কয়েক হাজার সিসি বস্ক অব্যবহৃত ও পরিত্যক্ত অবস্থায় ফেলে রাখতে দেখা গেছে। সার্বিকভাবে নদী শাসন কাজের পরিমাণ কম এবং গুণগতমান খুবই নিম্নমানের হয়েছে মনে হয়েছে। এ বিষয়ে জানতে চাইলে নির্বাহী প্রকৌশলী জানান, তিনি বিষয়টি তার উর্ধ্বতন কর্তৃপক্ষকে অবহিত করবেন এবং সে অনুযায়ী পরবর্তী পদক্ষেপ গ্রহণ করবেন।

১৩। **প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জন :**

পরিকল্পিত	উদ্দেশ্য অর্জন
প্রকল্পের মূল উদ্দেশ্য হলো আরিচা-ঘিওর-দৌলতপুর-নাগরপুর-টাঙ্গাইল সড়কের ৩৯তম কিঃমিটারে এলাসিন নামক স্থানে ধলেশ্বরী নদীর উপর ৫১৫.১২ মিঃ দীর্ঘ পিসি গার্ডার সেতু ও সেতুর উভয় পার্শ্বে ১.৫ কিঃমিঃ এপ্রোচ সড়ক নির্মাণের মাধ্যমে নিরাপদ, সশ্রয়ী ও সরাসরি সড়ক যোগাযোগ স্থাপন করা।	প্রকল্পের আওতায় আরিচা-ঘিওর-দৌলতপুর-নাগরপুর-টাঙ্গাইল সড়কের ৩৯তম কিঃমিটারে এলাসিন নামক স্থানে ধলেশ্বরী নদীর উপর ৫১৫.১২ মিঃ দীর্ঘ পিসি গার্ডার সেতু ও সেতুর উভয় পার্শ্বে ১.৫ কিঃমিঃ এপ্রোচ সড়ক নির্মাণের মাধ্যমে নিরাপদ, সশ্রয়ী ও সরাসরি সড়ক যোগাযোগ স্থাপিত হয়েছে। তবে দুর্বল রবাপ্রদ এবং নিম্নমানের নির্মাণ ও নদী শাসন কাজের ফলে সেতুর স্থায়ীত্ব ও টেকসই হওয়া নিয়ে সংশয় রয়েছে।

১৪। **উদ্দেশ্য অর্জিত না হয়ে থাকলে তার কারণ :** দুর্বল রবাপ্রদ এবং নিম্নমানের নির্মাণ ও নদী শাসন কাজ।

১৫। **প্রকল্প বাস্তবায়ন সমস্যা :** ডিপিপির লব্যমাত্রা অনুযায়ী এডিপিতে বরাদ্দ প্রদান না করা, ঘন ঘন প্রকল্প পরিচালক পরিবর্তন এবং দুর্বল সুপারভিশনের ফলে প্রকল্পটি বাস্তবায়নে মূল প্রকল্পের তুলনায় ৩০০% অতিরিক্ত সময় ও ৮৮.৩৬% অতিরিক্ত অর্থ ব্যয় হয়। তথাপিও নির্মাণ, নদী শাসন কাজ ও রবাপ্রদ কাজে গুণগতমান বজায় রাখা সম্ভব হয়নি।

- ১৬। রাজস্ব খাতে স্থানান্তর : প্রকল্পের আওতায় সম্পাদিত কাজ ইতোমধ্যে সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের রাজস্ব খাতে (ওপেন লাইন)-এ স্থানান্তর করা হয়েছে।
- ১৭। মতামত/সুপারিশ :
- ১৭.১ প্রকল্পটি বাস্তবায়নে মূল অনুমোদিত প্রকল্পের তুলনায় অতিরিক্ত সময় ব্যয় হয়েছে ৬ বছর (৩০০%) এবং ব্যয় বৃদ্ধি পেয়েছে ৮৮.৩৬%। ভবিষ্যতে মন্ত্রণালয় ও সংস্থা অনুমোদিত মেয়াদ ও ব্যয়ে প্রকল্পের বাস্তবায়ন সমাপ্তির লক্ষ্যে সতর্কতা অবলম্বন করবে (অনু: ৪);
- ১৭.২ পরিদর্শনকালে নাগরপুর গ্রামের সেতুর পিয়ার-১ ও পিয়ার-২ তে পাইল ক্যাপের কংক্রীট ভেঙ্গে রড বেরিয়ে যেতে দেখা গেছে। তাছাড়া কয়েকটি পিয়ার ও পাইল ক্যাপে অসংখ্য ঐড়হবু ঈড়সনও দেখা গেছে যা সেতুর স্থায়ীত্বের জন্য গ্রহণযোগ্য নয়। বিষয়গুলো যোগাযোগ মন্ত্রণালয় খতিয়ে দেখে প্রয়োজনীয় কার্যক্রম গ্রহণ করবে এবং গৃহীত ব্যবস্থা সম্পর্কে আইএমইডিকে অবহিত করবে (অনু: ১২.২);
- ১৭.৩ প্রকল্পের আওতায় দুর্বল রূপান্তর এবং নিম্ন মানের নির্মাণ ও নদী শাসন কাজ করা হয়েছে। এপ্রোচ সড়কে বালু ও পাথরের অনুপাত আনুমানিক ৫০ঃ৫০ পাওয়া গেছে। বিষয়গুলো যোগাযোগ মন্ত্রণালয় খতিয়ে দেখে প্রয়োজনীয় কার্যক্রম গ্রহণ করবে এবং গৃহীত ব্যবস্থা সম্পর্কে আইএমইডিকে অবহিত করবে (অনু:১২.২ ও ১২.৩); এবং
- ১৭.৪ ভবিষ্যতে মন্ত্রণালয় ও সংস্থাকে প্রকল্প পরিচালক বদলির পূর্বে আরো সতর্কতা অবলম্বন করতে হবে (অনু:৭)।

“কিশোরগঞ্জ-নিকলী (মোহারকোনা সংযোগসহ) সড়ক উন্নয়ন” শীর্ষক প্রকল্প (সমাপ্তঃ জুন, ২০১৩)

- ১। প্রকল্পের নামঃ কিশোরগঞ্জ-নিকলী (মোহারকোনা সংযোগসহ) 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
২০৫৩.০০ (-)	২২৫৫.৫৪ (-)	২২৩১.১০ (-)	জুলাই, ২০০৭ থেকে জুন, ২০০৯	জুলাই, ২০০৭ থেকে জুন, ২০১১	জুলাই, ২০০৭ থেকে জুন, ২০১৩	৮.৬৭%	২০০%

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	
			Financia 1	Physical (Quantity)	Financia 1	Physical (Quantity)
1	2	3	4	5	6	7
11.	Survey, Design & Drawing	Ls	1.56	Ls	1.56	Ls
12.	Land Acquisition	Hector	45.00	0.50	21.00	0.40
13.	Earthwork in Embankment	Lac m3	128.67	1.49	128.67	1.49
14.	Construction of New Flexible Pavement	km	421.09	8.07	421.09	8.07
15.	Construction of RCC/PC Girder Bridge (1 No)	m	389.00	36.00	389.00	36.00
16.	Repair/Maintenance of Existing Bailey Bridge.	m	5.00	42.00	5.00	42.00
17.	Construction of Multiple cell Rcc Box culvert.	m	55.00	12.00	55.00	12.00
18.	Construction of single cell RCC Box culvert.	m	63.26	15.00	63.26	15.00
19.	Repair and Maintenance of existing culverts	m	5.00	5.00	5.00	5.00
20.	Protective Works					
	a) Slope protection with CC Block and Geo Textile	Cum	574.00	10140.51	574.00	10140.00
	b) Repair of existing CC Block	Cum	77.26	1083.43	77.26	1083.43
	c) RCC Reetaining Wall	m	215.35	611.50	215.35	611.50
	e) RCC plate palisiding	sqm	24.15	710.00	24.15	710.00
	f) Matressing work.	sqm	12.00	2000.00	12.00	2000.00

Sl.No	Items of Work (as per PP)	Unit	Target (as per PP)		Actual Progress	
			Financia 1	Physical (Quantity)	Financia 1	Physical (Quantity)
1	2	3	4	5	6	7
	f) Repair /Maintenance of existing Brick Retaining Wall	m	82.00	1145.00	82.00	1145.00
21.	Construction of Saucer Drain	m	9.30	1000.00	9.30	1000.00
22.	Sign, Signal, KM Post					
23.	a) Instration of sign, signal	nos	2.40	40.00	2.10	33.00
24.	b) Installation of km post	nos	1.50	29.00	1.40	29.00
25.	c) Maintenance During construction	Ls	144.00	Ls	143.96	Ls
Total			2255.54	-	2231.10	-

৭। প্রকল্প ব্যবস্থাপনা সংক্রান্ত তথ্যাদিঃ প্রকল্পটি সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের মাঠ পর্যায়ের নিজস্ব জনবল দ্বারা বাস্তবায়িত হয়েছে। পিসিআর-এর নির্ধারিত ফরমেটে প্রকল্প পরিচালকদের তথ্য সরবরাহ করা হয়নি। এর পরিবর্তে নিম্নলিখিত তথ্য সংযোজন করা হয়েছেঃ

“The Project has been executed under direct supervision by Executive Engineer, Road Division, Kishoreganj. Superintending Engineer, RHD, Mymensingh Road Circle and the Additional Chief Engineer, RHD, Dhaka Zone, Dhaka. The Additional Chief Engineer, RHD, Dhaka Zone, Dhaka was the project director for the project. No other project personnel was engaged.”

৮। ক্রয় সংক্রান্ত তথ্যাদিঃ মূল ডিপিপিতে ৩টি প্যাকেজের সংস্থান থাকলেও সংগৃহীত তথ্য পর্যালোচনায় দেখা যায় ১৩টি প্যাকেজে কার্যাদেশ প্রদান করা হয়েছে। এক্ষেত্রে বিধি মোতাবেক হোপ এর অনুমোদন গ্রহণ করা হয়নি। তাছাড়া অনুমোদনকারী কর্তৃপক্ষ প্রধান প্রকৌশলী হলেও অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী কর্তৃক দরপত্রের অনুমোদন প্রদান করা হয়েছে যা পিসিআর, ২০০৮ এর বিধি ১৭ এর লংঘন। তবে সংশোধিত ডিপিপিতে অতিরিক্ত প্যাকেজগুলো অর্ন্তভুক্ত করে ডিপিইসি সভার সুপারিশক্রমে সংশ্লিষ্ট মন্ত্রী মহোদয়ের অনুমোদন গ্রহণ করা হয়েছে। 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
Construction of CC block & earth work at 24 th (p). 25 th (p) & 26 (p) km. of Kishoreganj-Nikli Road under Kishoreganj Road Division during the year of 2007-2008.	222.93	219.44	06/03/08	20/05/08	20/11/08	6 th & Final 30/06/09
Re-construction of RCC box culvert at 1 st -4 th , 16 th -20 th , 23 rd -24 th & 27 th Km. and construction of RCC retaining wall at 27 th km. Pond side of Kishoreganj-Nikli Road under Kishoreganj Road	262.62	314.04 Revised 359.60	17/04/08	23/07/08	23/01/09	8 th & Final 28/06/09

ক্রম বিবরণী	দরপত্র				কাজ সমাপ্তির তারিখ	
	অনুমোদিত ডিপিপি অনুযায়ী	চুক্তিমূল্য	আহবানের তারিখ	চুক্তি স্বাক্ষর	চুক্তি অনুযায়ী	প্রকৃত
১	২	৩	৪	৫	৬	৭
Division during the year of 2007-2008.						
Re-construction of the flexible pavement at 22 nd (p)-23 rd , 24 th -25 th , 26 th & 27 th km. and RCC retaining wall at pudda bridge approach of Kishoreganj-Nikli Road under Kishoreganj Road Division during the year of 2007-2008.	252.14	194.14	06/03/08	23/07/08	23/01/09	7th & Final 30/04/11
Construction of flexible pavement, CC block & earth work at 27 th , 28 th & 29 th Km of Kishoreganj-Nikli with Mohorkona link Road under Kishoreganj Road Division during the year of 2007-2008.	159.81	114.99	10/09/09	31/12/09	31/08/10	5th & Final 20/07/10
Construction of CC block & earth work at 26 th (p) & 28 th (p) of Kishoreganj-Nikli (with Mohorkona link) Road under Kishoreganj Road Division during the year of 2009-2010	126.65	944.17	02/08/09	28/02/10	28/10/10	6th & Final 20/10/12
Construction of flexible pavement CC block & earth work at 29 th & 30 th km. of Kishoreganj-Nikli (with Mohorkona link) Road under Kishoreganj Road Division during the year of 2009-2010.	153.59	114.46	12/08/09	22/03/10	26/10/10	4th & Final 20/10/12
Construction of 36.00m long PC girder bridge in place of 30.50 m long temporary bailey bridge at 16 th Km. of Kishoreganj-Nikli Road under Kishoreganj Road Division during the year of 2009-2010.	310.86	310.86 Revised 337.21	03/02/10	30/06/10	30/12/11	7th & Final 20/10/12
Construction of Suti bridge approach at 16 th Km. and repair seal coat work at different km. of Kishoreganj-Nikli Road under Kishoreganj Road Division during the year of 2011-2012.	167.77	167.77	17/10/11	20/02/12	20/08/12	11h & Final 20/10/12

৯। **ডিপিপি বরাদ্দ ও অগ্রগতিঃ** মূল ডিপিপিতে ২০০৭-০৮ ও ২০০৮-০৯ অর্থ বছরে বরাদ্দ লক্ষ্যমাত্রা যথাক্রমে ১০০০.০০ লক্ষ ও ১০৫০.২০ লক্ষ টাকা হলেও সংশোধিত এডিপি বরাদ্দ প্রদান করা হয়েছে যথাক্রমে ৩০০.০০ লক্ষ ও ৮০০.০০ লক্ষ টাকা। অর্থাৎ ডিপিপির লক্ষ্যমাত্রা অনুযায়ী এডিপি বরাদ্দ প্রদান করা হয়নি। অন্যদিকে, পরিদর্শনকালে জানা যায়, ২০০৭-০৮ অর্থ বছরে ভূমি অধিগ্রহণ জটিলতার কারণে অবমুক্তকৃত অর্থও ব্যয় করা সম্ভব হয়নি। ২০০৮-০৯ অর্থ বছরে ৮০০.০০ লক্ষ টাকা সংশোধিত এডিপি বরাদ্দ প্রদান করা হলেও অর্থ অবমুক্ত হয়েছে মাত্র ৭৫০.০০ লক্ষ টাকা। একইভাবে সংগৃহীত তথ্য পর্যালোচনায় সংশোধিত ডিপিপির লক্ষ্যমাত্রা অনুযায়ীও এডিপিতে অর্থ বরাদ্দ প্রদান করা হয়নি দেখা যায়। ফলে প্রকল্পের বাস্তবায়ন সময় ও ব্যয় বৃদ্ধি পেয়েছে। অর্থ বরাদ্দ, অবমুক্তি ও ব্যয় সংক্রান্ত তথ্য নিম্নরূপঃ

(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
২০০৭-০৮	৩০০.০০	৩০০.০০	-	১০০%	৩০০.০০	৯২.৫৩	৯২.৫৩	-	৩০.৮৪%
২০০৮-০৯	৮০০.০০	৮০০.০০	-	১০০%	৭৫০.০০	৭২৬.০০	৭২৬.০০	-	৯০.৭৫%
২০০৯-১০	৭০০.০০	৭০০.০০	-	১০০%	৭০০.০০	৫৭৮.৫৭	৫৭৮.৫৭	-	৬৮.০৫%
২০১০-১১	৩০০.০০	৩০০.০০	-	১০০%	৩০০.০০	৩০০.০০	৩০০.০০	-	১০০.০০%
২০১১-১২	৩৫০.০০	৩৫০.০০	-	১০০%	৩৫০.০০	৩৫০.০০	৩৫০.০০	-	১০০.০০%
২০১২-১৩	১৮৪.০০	১৮৪.০০	-	১০০%	১৮৪.০০	১৮৪.০০	১৮৪.০০	-	১০০.০০%

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

১১। **সাধারণ পর্যবেক্ষণ :**

১১.১ **প্রকল্পের উদ্দেশ্যঃ** নিরাপদ সড়ক যোগাযোগ ব্যবস্থা স্থাপন এবং সড়কের আশপাশের জনসাধারণের আর্থ-সামাজিক অবস্থার উন্নয়ন।

১১.২ **প্রকল্পের পটভূমিঃ** কিশোরগঞ্জ-নিকলী সড়কটি কিশোরগঞ্জ জেলাকে নিকলী উপজেলা সদরের সাথে সংযুক্ত করেছে। হাওড় অঞ্চলে অবস্থিত নিকলী উপজেলা সদরের সাথে জেলা সদরে যাতায়াতের জন্য এটিই একমাত্র সড়ক। তাই হাওড় এলাকার উন্নয়নের জন্য এবং জনগণের আর্থ-সামাজিক অবস্থার ইতিবাচক পরিবর্তনের জন্য সড়কটি গুরুত্বপূর্ণ ভূমিকা পালন করে থাকে। প্রস্তাবিত সড়কটি মোট ২৮.৯০ কিলোমিটার। কিশোরগঞ্জ থেকে নিকলী উপজেলা সদর পর্যন্ত সড়কের মোট দৈর্ঘ্য ২৮ কিলোমিটার। উক্ত ২৮ কিলোমিটার এর মধ্যে ১৯.২৫ কিলোমিটার পাকা এবং ৮.৭৫ কিলোমিটার কাঁচা। নিকলী উপজেলা সদর থেকে মোহরকোনা পর্যন্ত ০.৯০ কিলোমিটার কাঁচা সংযোগ সড়ক ছিল। কিশোরগঞ্জ শহর থেকে করগাঁও পর্যন্ত ১৯.২৫ কিলোমিটার পাকা সড়কে “এডিবি বন্যা পুনর্বাসন প্রকল্প-২০০৪” শীর্ষক প্রকল্পের আওতায় পেভমেন্টের কাজ করায় এ অংশের অবস্থা ভাল ছিল। এ অংশে সড়কের ক্রেস্ট গড়ে ২৪ ফুট ও পেভমেন্ট ১২ ফুট প্রস্থে নির্মাণ করা হয়। সড়কের ১২তম কিলোমিটারে দুলাদিয়া বাজারের নিকট একটি বড় বেইলী সেতু, ১৬তম কিলোমিটারে সুতি বাজারের নিকট একটি মাঝারি আকারের বেইলী সেতু এবং ২০ তম কিলোমিটারে করগাঁও বাজারের নিকট একটি ছোট বেইলী সেতু ছিল যা জরাজীর্ণ হওয়ায় প্রতিস্থাপন করা প্রয়োজন। এছাড়া সড়কটির বিভিন্ন কিলোমিটারে ১০টি পাইপ কালভার্ট বিধ্বস্ত থাকায় সেগুলো পুনঃনির্মাণ এবং ৫টি বক্স কালভার্টও মেরামত করা প্রয়োজন। সড়কের ২০তম কিলোমিটারে অবস্থিত করগাঁও বাজার থেকে নিকলী উপজেলা সদর পর্যন্ত ৮ কিলোমিটার সড়ক হাওড় এলাকায় অবস্থিত। উক্ত ৮ কিলোমিটার কাঁচা সড়কের মধ্যে ২২.৬০ কিলোমিটার থেকে ২৬ কিলোমিটার পর্যন্ত (৩.৪০ কিলোমিটার) সড়কের পাশে হাওড় উন্নয়ন বোর্ড কর্তৃক ৮০ এর দশকে রিটেইনিং ওয়াল নির্মাণ করা হয়েছিল। সড়ক রক্ষা রক্ষাজন্য নির্মিত উক্ত রিটেইনিং ওয়ালের ১.৩০ কিলোমিটার বিধ্বস্ত অবস্থায় ছিল এবং অবশিষ্ট ২.১০ কিলোমিটার এর বিভিন্ন স্থানে ফাটল দেখা দেয়। উক্ত রিটেইনিং ওয়াল নির্মাণ ও মেরামত করে উপজেলা কার্যালয়ের সামনে সিসি ব্লক দিয়ে রক্ষাপ্রদ কাজ করা প্রয়োজন। তাছাড়া, সড়কের দু-একটি স্থানে বাঁকও সোজা করা প্রয়োজন।

১১.৩ **প্রকল্পের অনুমোদনঃ** মূল প্রকল্পটি ১৬/১১/২০০৭ তারিখে মাননীয় পরিকল্পনা উপদেষ্টা কর্তৃক ২০৫৩.০০ লক্ষ টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে জুলাই, ২০০৭ হতে জুন, ২০০৯ মেয়াদে বাস্তবায়নের নিমিত্তে অনুমোদিত হয়। প্রকল্পটির বাস্তবায়নকালে বাস্তব কারণে ০.৭৭ কিঃমিঃ নতুন পেভমেন্ট নির্মাণের জন্য মাটির কাজের পরিমাণ বৃদ্ধি, হাওড়ের মাত্রাতিরিক্ত ঢেউয়ের কারণে রক্ষাপ্রদ কাজের পরিমাণ বৃদ্ধি, ঠিকাদার প্রতিষ্ঠানের উদ্ধৃত দরের কারণে বিভিন্ন অঙ্গের ব্যয়ের পরিবর্তন, আরসিসি/পিসি গার্ডার সেতুর দৈর্ঘ্য ০.৬ মিটার বৃদ্ধি এবং নির্মাণ সামগ্রীর মূল্য বৃদ্ধির কারণে

প্রকল্পটি সংশোধনের প্রয়োজন দেখা দেয়। এ প্রেক্ষিতে ০৭.০৩.২০১১ তারিখে অনুষ্ঠিত ডিপিইসি'র সভার সুপারিশ মোতাবেক সড়ক পরিবহন ও সেতু মন্ত্রণালয়ের দায়িত্বে নিয়োজিত মাননীয় মন্ত্রী কর্তৃক প্রকল্পটির ১ম সংশোধন প্রস্তাব অনুমোদন করা হয়। ১ম সংশোধন প্রস্তাবমতে প্রকল্পটি ব্যয় ধরা হয় ২২৫৫.৫৪ লক্ষ টাকা এবং মেয়াদকাল জুলাই, ২০০৭ হতে জুন, ২০১১ পর্যন্ত। পরবর্তীতে নির্ধারিত মেয়াদে প্রকল্পটি সমাপ্ত না হওয়ায় ব্যয় বৃদ্ধি ব্যতিরেকে প্রকল্পটির মেয়াদকাল জুন, ২০১৩ পর্যন্ত বৃদ্ধি করা হয়।

- ১১.৪ **সার্বিক আর্থিক ও বাস্তব অগ্রগতিঃ** প্রকল্পের আওতায় জুন, ২০১৩ পর্যন্ত ক্রমপুঞ্জিত আর্থিক অগ্রগতি হয়েছে ২২৩১.১০ লক্ষ টাকা যা অনুমোদিত ব্যয় ২২৫৫.৫৪ লক্ষ টাকার ৯৮.৯১%। উক্ত সময়ে অনুমোদিত সংশোধিত প্রকল্পের ১০০% বাস্তব অগ্রগতি সাধিত হয়েছে (অনুচ্ছেদ-৬)।
- ১২। **প্রকল্প পরিদর্শনঃ** গত ২৭/০৯/২০১৪ তারিখে আইএমইডি কর্তৃক প্রকল্পটি সরেজমিন পরিদর্শন করা হয়। পরিদর্শনকালে কিশোরগঞ্জ সড়ক বিভাগের নির্বাহী প্রকৌশলী উপস্থিত ছিলেন। পরিদর্শন পর্যবেক্ষণ নিম্নরূপঃ
- ১২.১ **সড়ক বাঁধ ও ফ্লেস্কিবল পেভমেন্ট নির্মাণঃ** অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী ১.৪৯ লক্ষ ঘন মিটার মাটি দ্বারা সড়কের চেইনেজ কিলোমিটার ২২ + ৬০০ হতে চেইনেজ কিলোমিটার ২৪ + ৭০০ পর্যন্ত এবং চেইনেজ কিলোমিটার ২৬ + ৬০০ হতে চেইনেজ কিলোমিটার ২৮ + ৩৫০ পর্যন্ত মোট ৩.৮৫ কি:মি: সড়ক বাঁধ প্রশস্তকরণ ও উঁচুকরণ, ২১.৬তম কিলোমিটার হতে ২৮.৯০তম কিলোমিটার পর্যন্ত ৭.৩০ কিলোমিটার সড়কে ফ্লেস্কিবল পেভমেন্ট নতুন নির্মাণ এবং ২৯.৬০ কিলোমিটার সড়ক নির্মাণকালীন রক্ষণাবেক্ষণের জন্য ১৪৪.০০ লক্ষ টাকার সংস্থান রয়েছে। পরিদর্শনকালে বর্ণিত কাজসমূহ করা হয়েছে দেখা যায়। তবে পরিদর্শনকালে সড়কের অসংখ্য স্থানে খাড়া ঢাল ও রেইন কাট, পট হোল, পেভমেন্টের কিনারা ভাঙা, কার্পেটিং এর পুরন্বত্ব কম, সীলকোট উঠে যাওয়া এবং পেভমেন্ট ভেঙ্গে Camber এর দিকে ঢুকে যেতে দেখা গেছে। পরিদর্শনকালে মোহরকোনা সংযোগ সড়কের ০.৯০ কিলোমিটার ব্যতীত নতুন নির্মিত অবশিষ্ট ৬.৪০ কিলোমিটার সড়কে ডিপিপি'র অনুমোদিত ডিজাইন অনুযায়ী ১৫০ মিলিমিটার বেইজ টাইপ-১ এর পরিবর্তে বেইজ টাইপ-২ এবং বালুর পরিমাণ অনেক বেশী পাওয়া গেছে। সার্বিকভাবে বর্ণিত সড়কটি সচল রাখার জন্য জরুরী ভিত্তিতে Repair & Maintenance প্রয়োজন মনে হয়েছে।



চিত্র-১, ২ ও ৩ : কার্পেটিং এর পুরন্বত্ব কম, বেইজ টাইপ-১ অনুপস্থিত এবং পেভমেন্ট ভেঙ্গে Camber এর দিকে ঢুকে গেছে।

- ১২.২ **সেতু ও কালভার্ট নির্মাণঃ** অনুমোদিত আরডিপিপি অনুযায়ী ৩৬.৬০ মিটার দৈর্ঘ্য বিশিষ্ট ১টি পিসি গার্ডার সেতু, ৪২.০০ মিটার দৈর্ঘ্য বিশিষ্ট ১টি বেইলী ব্রিজ, ১টি মাল্টিপল সেল বক্স কালভার্ট (১২.০০ মিটার), ১০টি সিংগেল সেল আরসিসি বক্স কালভার্ট (১৫.০০ মিটার) ও ৫টি বিদ্যমান সিংগেল সেল বক্স কালভার্ট (৫.০০ মিটার) মেরামতের সংস্থান ছিল। পরিদর্শনকালে বর্ণিত সেতু ও কালভার্টসমূহের নির্মাণ সম্পন্ন এবং এগুলো কার্যকর পাওয়া যায়। তবে পিসি গার্ডার সেতুর উভয় প্রায়েম্ব স্থাপিত গাইড পোস্টে রিফ্লেকটিং থার্মোপ্লাস্টিক মেটারিয়াল ব্যবহার করা হয়নি দেখা যায়। ফলে রাতের বেলা সড়ক দুর্ঘটনার ঝুঁকি রয়েছে।
- ১২.৩ **রক্ষাপ্রদ কাজঃ** অনুমোদিত আরডিপিপি অনুযায়ী জিও টেক্সটাইলসহ ১০১৪০.৫১ ঘন মিটার সিসি ব্লক, ১০৮৩.৪৩ ঘন মিটার বিদ্যমান সিসি ব্লক মেরামত, ৬১১.৫০ মিটার রিটেইনিং ওয়াল নির্মাণ, ৭১০.০০ বর্গ মিটার আরসিসি পেপলট প্যালাসাইডিং স্থাপন, ২০০০.০০ বর্গ মিটার ম্যাট্রেসিং এবং ১১৪৫.০০ মিটার বিদ্যমান ব্রিক রেটেইনিং ওয়াল মেরামতের সংস্থান ছিল। পরিদর্শনকালে বর্ণিত কাজসমূহ করা হয়েছে দেখা যায়। তবে সিসি ব্লক নির্মাণে পাথরের পরিবর্তে খোয়া (Class-20 এর পরিবর্তে Class-10) ব্যবহার করা হয়েছে দেখা যায়। এছাড়া সিসি ব্লকের উপরের স্তর সিমেন্ট কাস্টিং (ফ্লাস পয়েন্টিং) উঠে গেছে, ডিপিপি'র সংস্থান অনুযায়ী জিওটেক্সটাইল ব্যবহার করা হয়নি এবং পাশাপাশি দুটি সিসি ব্লকের মাঝেও ফ্লাস পয়েন্টিং পাওয়া যায়নি। ফলে হাওড় এলাকার প্রচন্ড ডেউয়ে রক্ষাপ্রদ বাঁধ অনেক স্থানে ধ্বংস পড়েছে এবং রক্ষাপ্রদ কাজের স্থায়ীত্ব হুমকির সম্মুখীন।



চিত্র-৪: সিসি ব্লক ধসে পড়েছে, পাথরের পরিবর্তে খোয়ার ব্যবহার

১২.৪ **নিরাপত্তামূলক কাজঃ** অনুমোদিত আরডিপিপি ৪০টি সাইন, সিগন্যাল, এবং ২৯টি কিলোমিটার পোস্ট এর সংস্থান রয়েছে। পরিদর্শনকালে ডিপিপি'র সংস্থান অনুযায়ী বর্ণিত কাজসমূহ করা হয়েছে দেখা যায়।

১৩। **প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জনঃ**

পরিকল্পিত	উদ্দেশ্য অর্জন
প্রকল্পটির মূল উদ্দেশ্য হলো নিরাপদ সড়ক যোগাযোগ ব্যবস্থা স্থাপন এবং সড়কের আশপাশের জনসাধারণের আর্থ-সামাজিক অবস্থার উন্নয়ন।	প্রকল্পের আওতায় বর্ণিত সড়ক পেভমেন্ট নির্মাণ/মেরামত, সেতু, কালভার্ট ও বেইলী সেতু নির্মাণ/মেরামত হওয়ায় সরাসরি সড়ক যোগাযোগ স্থাপিত হয়েছে। ফলে প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জিত হয়েছে। তবে সড়কের অসংখ্য স্থানে পট হোল, পেভমেন্টের কিনারা ভাঙ্গা, সীলকোট উঠে যাওয়া এবং পেভমেন্ট ভেঙ্গে Camber এর দিকে ঢুকে যাওয়ায় সড়ক যোগাযোগ হমকির মধ্যে রয়েছে। তাছাড়া রক্ষাপ্রদ কাজ হিসেবে সিসি ব্লক নির্মাণে পাথরের পরিবর্তে খোয়া ব্যবহার এবং জিওটেক্সটাইল না দেওয়ায় হাওড় এলাকার প্রচন্ড ঢেউয়ে রক্ষাপ্রদ বাঁধ অনেক স্থানে ধসে পড়েছে। ফলে রক্ষাপ্রদ কাজের স্থায়িত্বও হমকির সম্মুখীন।

১৪। **উদ্দেশ্য অর্জিত না হয়ে থাকলে তার কারণঃ** আপাত দৃষ্টিতে প্রকল্পের সাধারণ উদ্দেশ্যে অর্জিত হয়েছে। তবে সড়কের অসংখ্য স্থানে খাঁড়া ঢাল ও রেইন কাট, পট হোল, পেভমেন্টের কিনারা ভাঙ্গা, সীলকোট উঠে যাওয়া এবং পেভমেন্ট ভেঙ্গে Camber এর দিকে ঢুকে যাওয়ায় সড়ক যোগাযোগ হমকির মধ্যে রয়েছে। তাছাড়া রক্ষাপ্রদ কাজ হিসেবে সিসি ব্লক নির্মাণে পাথরের পরিবর্তে খোয়া ব্যবহার (Class-20 এর পরিবর্তে Class-10) এবং জিওটেক্সটাইল না দেওয়ায় হাওড় এলাকার প্রচন্ড ঢেউয়ে রক্ষাপ্রদ বাঁধ অনেক স্থানে ধসে পড়েছে। ফলে রক্ষাপ্রদ কাজের স্থায়িত্বও হমকির সম্মুখীন।

১৫। **প্রকল্প বাস্তবায়ন সমস্যাঃ** প্রকল্পটি বাস্তবায়নে অর্থ বরাদ্দের স্বল্পতা ও বরাদ্দকৃত অর্থ ব্যয়ে সক্ষমতার অভাব, সময় ও ব্যয় বৃদ্ধি, ক্রয় কার্যক্রমে পিপিআর এর বিধান যথাযথভাবে প্রতিপালন না করা এবং নিজস্ব জনবল দ্বারা বাস্তবায়ন করায় সুপার ভিশনের দুর্বলতা পরিলক্ষিত হয়েছে।

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

১৭। **অডিট কার্যক্রমঃ** সমাপ্ত প্রকল্পের পিসিআর-এ অডিট সংক্রান্ত কোন তথ্য সরবরাহ করা হয়নি। ফলে প্রকল্পটির আওতায় সম্পাদিত কার্যক্রমের অডিট হয়েছে কিনা কিংবা কোন অডিট আপত্তি ছিল কিনা না তা নিশ্চিত হওয়া যায়নি। এ বিষয়ে নির্বাহী প্রকৌশলীও কোন তথ্য প্রদান করতে পারেননি।

১৮। **মতামত/সুপারিশঃ**

১৮.১ প্রকল্পটি বাস্তবায়নে মূল অনুমোদিত প্রকল্পের তুলনায় অতিরিক্ত সময় লেগেছে ৪ বছর (২০০%) ও ব্যয় বৃদ্ধি পেয়েছে ৮.৬৭%। ডিপিপির লক্ষ্যমাত্রা অনুযায়ী এডিপিতে প্রয়োজনীয় অর্থ বরাদ্দ প্রদান না করা এবং বরাদ্দকৃত অর্থ ব্যয়ে সংস্থার সক্ষমতার অভাব এবং নিজস্ব জনবল দ্বারা বাস্তবায়ন করায় সুপারভিশনের দুর্বলতার কারণে এমনটি হয়েছে।

ভবিষ্যতে মন্ত্রণালয় ও সংস্থা অনুমোদিত ব্যয় ও মেয়াদে প্রকল্পের বাস্তবায়ন সমাপ্তির লক্ষ্য প্রয়োজনীয় পদক্ষেপ গ্রহণ করবে (অনু: ৪ ও ৯);

- ১৮.২ প্রকল্প সমাপ্ত প্রতিবেদন (পিসিআর)-এ প্রকল্প পরিচালক সংক্রান্ত তথ্য প্রদান করা হয়নি। ভবিষ্যতে পিসিআর প্রেরণের পূর্বে মন্ত্রণালয়/সংস্থাকে এ বিষয়টি নিশ্চিত করবে (অনু: ৭);
- ১৮.৩ ক্রয়সংক্রান্ত কার্যক্রমে পিসিআর, ২০০৮ এর বিধি যথাযথভাবে অনুসরণের বিষয়ে মন্ত্রণালয়/সংস্থাকে আরো সচেত্ব হতে হবে (অনু:৮);
- ১৮.৪ পরিদর্শন প্রতিবেদনের অনুচ্ছেদ ১২.১ এ বর্ণিত ফ্লেক্সিবল পেভমেন্টের সার্ফেসিং, বেইজ টাইপ-১ এর পরিবর্তে বেইজ টাইপ-২ ও অতিরিক্ত বালু ব্যবহারের বিষয়গুলো সংশ্লিষ্ট মন্ত্রণালয় খতিয়ে দেখে প্রয়োজনীয় ব্যবস্থা গ্রহণ করবে (অনুচ্ছেদ ১২:১);
- ১৮.৫ পরিদর্শন প্রতিবেদনের অনুচ্ছেদ ১২.৩ এ বর্ণিত রক্ষাপ্রদ কাজ হিসেবে সিসি ব্লক নির্মাণে পাথরের পরিবর্তে খোয়া এবং জিওটেক্সটাইল ব্যবহার না করার বিষয়টি মন্ত্রণালয় খতিয়ে দেখে প্রয়োজনীয় ব্যবস্থা গ্রহণ করবে (অনুচ্ছেদ ১২:৩);
- ১৮.৬ নিকলী উপজেলা সদরের সাথে জেলা সদরে যাতায়াতের জন্য এটি একমাত্র সড়ক হওয়ায় এবং বর্ণিত সড়কটির অসংখ্য স্থানে পট হোল, পেভমেন্টের কিনারা ভাঙা, সীলকোট উঠে যাওয়া এবং পেভমেন্ট ভেঙে Camber এর দিকে ঢুকে যাওয়ায় সড়ক যোগাযোগ হমকির মধ্যে রয়েছে। এমতাবস্থায় মন্ত্রণালয় উক্ত সড়কটি সচল রাখার জন্য জরুরী ভিত্তিতে Repair & Maintenance এর পদক্ষেপ গ্রহণ করবে;
- ১৮.৭ সমাপ্ত প্রকল্পটি দ্রুত অডিট করাতে হবে এবং কোন আপত্তি থাকলে তা নিষ্পত্তি করতে হবে (অনু:১৭); এবং
- ১৮.৭ অনুচ্ছেদ ১৮.১ হতে ১৮.৬ এ বর্ণিত বিষয়গুলি সম্পর্কে গৃহীত ব্যবস্থা মন্ত্রণালয় আইএমইডি'কে অবহিত করবে।

ময়মনসিংহ শহর বাইপাস সড়কের অবশিষ্ট কাজ সমাপ্তকরণ (সমাপ্ত : জুন, ২০১৩)

- ১। প্রকল্পের নাম : ময়মনসিংহ শহর বাইপাস সড়কের অবশিষ্ট কাজ সমাপ্তকরণ।
 ২। বাস্তবায়নকারী সংস্থা : সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর।
 ৩। প্রশাসনিক মন্ত্রণালয়/বিভাগ : যোগাযোগ মন্ত্রণালয়।
 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
৩৩৫০.৯৮ (-)	৩৩৫০.৯৮ (-)	৩০৪৭.০০ (-)	জুলাই, ২০০৯ থেকে জুন, ২০১১	-	জুলাই, ২০০৯ থেকে জুন, ২০১৩	-	১০০%

- 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 PP)	Unit	Target (as per PP)		Actual Progress	
		Financial	Physical (Quantity)	Financial	Physical (Quantity)
1	2	3	4	5	6
Stationary	Ls	1.00			
Publications & Tendering	Ls	5.00			
Laboratory Testing	Ls	1.00			
Flexible Pavement:					
a) New Pavement	km	1481.43	7.99	1481.43	7.99
b) Surfacing	km	629.45	7.99	629.45	7.99
c) Hard Shoulder	km	347.17	7.99	347.17	7.99
Construction of Causeway	m	104.55	229.00	104.55	229.00
Construction of RCC Bridge (1 no.)	m	343.67	43.44	343.63	43.44
Reconstruction of Railway Over bridge	Nos.	70.75	1.00	66.27	1.00
Railway Level Crossing	Nos.	57.75	2.00	22.00	1.00
Intersection Development	Nos.	25.51	1.00	25.45	1.00
Sign, Signal, Guard Post, Road Marking- Thermoplastic Material etc.	Ls	19.94	Ls	19.94	Ls
Relocation of Public Utilities	Ls	15.54	Ls	7.11	Ls
Physical Contingency (0%)	-	0.00	-	-	-
Price Contingency (8%)	-	248.22	-	-	-
Total		3350.98	-	3047.50	-

- ৭। প্রকল্প পরিচালক সংক্রান্ত তথ্যাদি :

ক্রমিক নং	প্রকল্প পরিচালকের নাম ও পদবী	দায়িত্বের ধরণ	কর্মকাল
১	২	৩	৪
১	Md. Nurul Huda Mollah SE, RHD, Road Circle, Mymensingh	খন্ডকালীন	09/12/2007 to 12/01/2010
২	Khondalar Monsurul Alam	খন্ডকালীন	12/01/2010 to 24/01/2010

	SE, RHD, Road Circle, Mymensingh		
৩	Md. Safiqule Islam SE, RHD, Road Circle, Mymensingh	খন্ডকালীন	24/01/2010 to 11/10/2010
৪	Md. Ariful Rahman SE, RHD, (AC) Road Circle, Mymensingh	খন্ডকালীন	11/10/2010 to 02/11/2010
৫	Md. Safiqule Islam SE, RHD, (AC) Road Circle, Mymensingh	খন্ডকালীন	02/11/2010 to 29/11/2010
৬	Mohammad Iqbal SE, RHD, (CC) Road Circle, Mymensingh	খন্ডকালীন	29/11/2010 to 12/11/2012
৭	Chandan Kumar Basak SE, RHD, (AC) Road Circle, Mymensingh	খন্ডকালীন	12/11/2012 to 28/11/2012
৮	Md. Monirul Islam SE, RHD, (CC) Road Circle, Mymensingh	খন্ডকালীন	28/11/2012 – Upto date

সংশ্লিষ্ট ছক পর্যালোচনায় দেখা যায়, বর্ণিত প্রকল্পে মোট ৮ জন প্রকল্প পরিচালক দায়িত্ব পালন করেছেন। তাঁদের অধিকাংশের মেয়াদ ১ বছরেরও কম। বর্ণিত প্রকল্পের বেত্রে ২ বছর মেয়াদে ৩৩৫০.৯৮ লব টাকায় প্রকল্পটি বাস্তবায়নের নিমিত্তে অনুমোদন করা হলেও প্রকল্পের প্রকৃত ব্যয় হয়েছে ৩০৪৭.০০ লব টাকা এবং বাস্তবায়ন সময় লেগেছে ৪ 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 যথাযথভাবে দায়িত্ব পালন করতে পারেন না বিধায় এমনটি 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 লব টাকার উপরে এবং সেবা ১০০.০০ লব টাকার উপরে)

(লক্ষ টাকায়)

ক্রয় বিবরণী	দরপত্র				কাজ সমাপ্তির তারিখ	
	অনুমোদিত ডিপিপি অনুযায়ী	চুক্তিমূল্য	আহ্বানের তারিখ	চুক্তি স্বাক্ষর	চুক্তি অনুযায়ী	প্রকৃত
১	২	৩	৪	৫	৬	৭
WP-01: Construction of Flexible Pavement (New), Hard Shoulder & Surfacing.	৬১৫.০০	৬১৫.০০	১৫/০৯/০৯	১৫/০৩/১০	১১/০৯/১০	২১/০৯/১০
WP-02: Construction of Flexible Pavement (New), Hard Shoulder & Surfacing.	৬১৫.০০	৬১৫.০০	২৯/০৯/০৯	২৪/০২/১০	২৩/০৮/১০	১০/০৪/১৩
WP-03: Construction of Flexible Pavement (New), Hard Shoulder & Surfacing.	৬১৫.০০	৬১৫.০০	১২/০৮/১০	২৪/০৩/১১	২০/০৯/১১	১৮/০৫/১৩
WP-04: Construction of Flexible Pavement (New), Hard Shoulder & Surfacing.	৬১৫.০০	৬১৫.০০	১২/০৮/১০	২৪/০৩/১১	২০/০৯/১১	১৮/০৫/১৩
WP-05: Construction of	৩৪৩.৬৭	২৫৪.৫৩	১৫/০৯/০৯	২৬/০১/১০	২৬/০১/১২	২৫/০৬/১৩

(লক্ষ টাকায়)

ক্রয় বিবরণী	দরপত্র				কাজ সমাপ্তির তারিখ	
	অনুমোদিত ডিপিপি অনুযায়ী	চুক্তিমূল্য	আহ্বানের তারিখ	চুক্তি স্বাক্ষর	চুক্তি অনুযায়ী	প্রকৃত
১	২	৩	৪	৫	৬	৭
RCC Bridge (1 No.)						

৯। সংশোধিত ডিপিপি বরাদ্দ ও অগ্রগতি :

(লক্ষ টাকায়)

অর্থবছর	সংশোধিত বরাদ্দ ও লক্ষ্যমাত্রা				টাকা অবমুক্তি	ব্যয় ও বাস্ৰব অগ্রগতি			
	মোট	টাকা	প্রকল্প সাহায্য	বাস্ৰব লক্ষ্যমাত্রা %		মোট	টাকা	প্রকল্প সাহায্য	বাস্ৰব অগ্রগতি %
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮	৯	১০
২০০৯-১০	৫০০.০০	৫০০.০০	-	১৪.৯২%	৫০০.০০	৫০০.০০	৫০০.০০	-	১৪.৯২%
২০১০-১১	৬০০.০০	৬০০.০০	-	১৭.৯১%	৬০০.০০	৬০০.০০	৬০০.০০	-	১৭.৯১%
২০১১-১২	৮০০.০০	৮০০.০০	-	২৩.৮৭%	৮০০.০০	৮০০.০০	৮০০.০০	-	২৩.৮৭%
২০১২-১৩	১১৪৭.০০	১১৪৭.০০	-	৩৪.২৩%	১১৪৭.০০	১১৪৭.০০	১১৪৭.০০	-	৩৪.২৩%
মোট	৩০৪৭.০০	৩০৪৭.০০	-	৯০.৯৩%	৩০৪৭.০০	৩০৪৭.০০	৩০৪৭.০০	-	৯০.৯৩%

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

১১। সাধারণ পর্যবেক্ষণ :

১১.১ প্রকল্পের পটভূমি ও উদ্দেশ্য : ময়মনসিংহ শহর একটি অতি পুরাতন জেলা শহর। কিশোরগঞ্জ, নেত্রকোনা, জামালপুর, শেরপুর ও টাঙ্গাইল জেলার যানবাহনসমূহ ময়মনসিংহ শহরের অপ্রশস্ত সড়ক দিয়ে চলাচল করার ফলে নিয়মিত যানজট লেগে থাকে। ফলে শহরের জনসাধারণের যাতায়াতের মারাত্মক অসুবিধা হয় এবং বিভিন্ন সময়ে সড়ক দুর্ঘটনা ঘটে। এ ছাড়া ময়মনসিংহ সেনা নিবাসের ভিতর দিয়ে যানবাহন চলাচলের কারণেও যানজট সৃষ্টি হয়। ফলে ময়মনসিংহ শহরকে বাইপাস করে এ সকল যানবাহন গমনের ব্যবস্থা করা গেলে ময়মনসিংহ শহরে যানবাহনের চাপ হ্রাস পাবে। এ পটভূমিতেই প্রকল্পটি গ্রহণ করা হয়েছে। প্রকল্পের মূল উদ্দেশ্য হলো নিরাপদ ও যানজট মুক্ত সড়ক যোগাযোগ ব্যবস্থা স্থাপনের লব্ধে ময়মনসিংহ শহর বাইপাস সড়ক নির্মাণ করা।

১১.২ প্রকল্পের অনুমোদন : মূল প্রকল্পটি ১৯৬৯.৭৯ লব টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে ১৯৯৭-১৯৯৮ হতে ২০০২-২০০৩ মেয়াদে বাস্ৰবায়নের জন্য ২২/০৩/১৯৯৮ তারিখে অনুষ্ঠিত একনেক সভায় অনুমোদিত হয়। পরবর্তিতে ৩০০০.০০ লব টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে প্রকল্পের সংশোধিত ডিপিপি ১৯৯৭-৯৮ হতে ২০০৪-০৫ মেয়াদকালে বাস্ৰবায়নের জন্য ২২/১২/২০০৩ তারিখে অনুষ্ঠিত একনেক সভায় অনুমোদিত হয়। গত ১৬/০৮/২০০৭ তারিখে যোগাযোগ মন্ত্রণালয় এক প্রশাসনিক আদেশে উক্ত প্রকল্পের বাস্ৰবায়নকাল (ব্যয় বৃদ্ধি না করে) ১৯৯৭-১৯৯৮ হতে ২০০৬-২০০৭ পর্যন্ত বৃদ্ধি করে। প্রকল্পটি ২৯৬০.১৪ লব টাকা প্রকৃত ব্যয়ে জুন, ২০০৭ তারিখে সমাপ্ত ঘোষণা করা হয়।

কিন্তু উক্ত বাইপাস সড়কের মোট দৈর্ঘ্য ১৩.৩০ কি:মি: হওয়ায় এবং মূল প্রকল্পের আওতায় মাত্র ৫.২০ কি:মি: ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট নির্মিত হওয়ায় অবশিষ্ট ৭.৯৯ কি:মি: ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট নির্মাণের প্রয়োজনীয়তা দেখা দেয়। বর্ণিত ৭.৯৯ কি:মি: ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট, ১টি সেতু ও আনুষঙ্গিক কাজ সমাপ্তির লব্ধে গত ১৯/০৫/২০০৯ তারিখে অনুষ্ঠিত একনেক বৈঠকে প্রকল্পটি ৩৩৫০.৯৮ লব টাকা প্রাক্কলিত ব্যয় ও জুলাই, ২০০৯ হতে জুন, ২০১১ মেয়াদে অনুমোদিত হয়। পরবর্তিতে আইএমইডি'র সুপারিশক্রমে প্রকল্পটির মেয়াদ দুই দফায় জুন, ২০১৩ পর্যন্ত দুই বছর বৃদ্ধি করা হয়।

১১.৩ সার্বিক আর্থিক ও বাস্ৰব অগ্রগতি : প্রকল্পের আওতায় জুন, ২০১৩ পর্যন্ত ক্রমপুঞ্জিত আর্থিক অগ্রগতি হয়েছে ৩০৪৭.০০ লক্ষ টাকা যা অনুমোদিত ব্যয় ৩৩৫০.৯৮ লব টাকার ৯০.৯৩%। উক্ত সময়ে অনুমোদিত সংশোধিত প্রকল্পের ১০০% বাস্ৰব অগ্রগতি সাধিত হয়েছে (অনুচ্ছেদ-৬)।

১২। প্রকল্প পরিদর্শন : গত ৩১/০৫/২০১৪ 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 ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট : অনুমোদিত ডিপিপি অনুযায়ী ৭.৯৯ কিঃমিঃ নতুন পেভমেন্ট, সার্ফেসিং ও হার্ড সোল্ডারের সংস্থান ছিল। এ জন্য ডিপিপিতে ২৪৫৮.০৫ লব টাকার সংস্থানও ছিল। পরিদর্শনকালে শতভাগ পেভমেন্ট, সার্ফেসিং ও হার্ড সোল্ডারের কাজ করা হয়েছে দেখা যায়। সরেজমিন পরিদর্শনকালে চেইনেজ কিঃমিঃ ০+৩০০, ৪+৬০০ ও ৬+২৫০ তে পেভমেন্ট খুঁড়ে বাঁন-নধংব, ইধংব এগুচব-১ ও বাঁংভধপরহম (উইব-ইধংব ঙ্গুংংব্ ডবধংরহম ঙ্গুংংব) এর গরপশহবংৎ পাওয়া গেছে যথাক্রমে ১৬০ মিঃমিঃ, ২২৫ মিঃমিঃ ও ১০০ মিঃমিঃ (গ্রহণযোগ্য পরিমাপ যথাক্রমে ১৫০ মিঃমিঃ, ২২৫ মিঃমিঃ ও ১১০ মিঃমিঃ)। এছাড়া বাঁন-নধংব ও ইধংব এগুচব-১-এ খোয়াঃবালু ও পাথরঃবালুর অনুপাত পাওয়া গেছে আনুমানিক ৫০ঃ৫০ (গ্রহণযোগ্য অনুপাত ৬৫ঃ৩৫)। গত ১৯/০৬/২০১১ তারিখে আইএমইডি কর্তৃক প্রকল্পটি পরিদর্শনকালে প্রথম ২ কিঃমিটারে ইধংব এগুচব-১ খুঁড়ে পাথরের পরিমাণ অপেক্ষাকৃত কম ও পাথরের সাইজ অনেক বড় পাওয়া গিয়েছিল এবং বিষয়টি খতিয়ে দেখার জন্য মন্ত্রণালয়কে অনুরোধ করা হয়েছিল। এ বিষয়ে যোগাযোগ মন্ত্রণালয় হতে গৃহীত ব্যবস্থা সম্পর্কে আইএমইডিকে অবহিত করা না হলেও বর্তমান পরিদর্শনকালে গত পরিদর্শনের তুলনায় দৃশ্যমান উন্নয়ন লব্য করা গেছে। বিভিন্ন লেয়ারের গরপশহবংৎ ও পাথরের সাইজ অনুমোদিত স্পেশিফিকেশন অনুযায়ী সঠিক পাওয়া গেছে। তবে বাঁন-নধংব ও ইধংব এগুচব-১-এ খোয়াঃবালু ও পাথরঃবালুর অনুপাত অনুমোদিত স্পেশিফিকেশন অনুযায়ী যথাযথ পাওয়া যায়নি। এ বিষয়ে নির্বাহী প্রকৌশলী জানান, বর্ণিত প্রকল্প বাস্ৰবায়নের সময় তিনি দায়িত্বরত ছিলেন না। তবে দপ্তরের নথি পর্যালোচনায় দেখা গেছে, প্রতিটি লেয়ারে অনুমোদিত মিক্স ডিজাইন অনুযায়ী ম্যাটেরিয়ালস ব্যবহার করা হয়েছে এবং প্রতিটি লেয়ারে নির্দিষ্ট পুরমত্বে প্রয়োজনীয় কমপ্যাকশন নিশ্চিত করা হয়েছে। এ বিষয়ে তিনি অনুমোদিত টেস্ট রিজাল্টও সরবরাহ করেন।
- ১২.২ সেতু নির্মাণঃ অনুমোদিত ডিপিপি অনুযায়ী ৪৩.৪৪ মিটার দৈর্ঘ্যের একটি আরসিসি ব্রীজ নির্মাণের সংস্থান ছিল। এ জন্য ডিপিপিতে ৩৪৩.৬৭ লব টাকার সংস্থানও ছিল। পরিদর্শনকালে সেতুটির নির্মাণ সম্পন্ন ও কার্যকরভাবে চালু আছে দেখা যায়। এতে দুই প্রাসের ১টি করে মোট ২টি এবাটমেন্ট, ১টি পিয়ার, ৫টি গার্ডার, ৩টি স্প্যান ও দুইটি লেন (প্রস্থ ১০.২৫ মি.) পাওয়া গেছে। পরিদর্শনকালে সেতুটিতে কোন ডিফেক্ট পরিলক্ষিত হয়নি।
- ১২.৩ কজওয়ে নির্মাণঃ অনুমোদিত ডিপিপি অনুযায়ী ২২৯ মিটার দৈর্ঘ্য বিশিষ্ট একটি কজওয়ে (আন্ডার পাস) নির্মাণের সংস্থান ছিল। পরিদর্শনকালে ময়মনসিংহ-টোক সড়কের ২য় কিঃমিটারে বর্ণিত কজওয়েটির নির্মাণ সম্পন্ন ও চালু রয়েছে দেখা যায়। পরিদর্শনকালে আন্ডার পাসের নিচে রিজিড পেভমেন্ট ও গার্ডারের মধ্যবর্তী ঠবৎঃঃপধষ ঙ্গবধৎঃঃপধষ অনুমোদিত ডিজাইন অনুযায়ী ১৮ ফুট সঠিক পাওয়া গেছে। এছাড়া আন্ডার পাসের উভয় দিকে বাউন্ডারী ওয়াল এবং ড্রেন ও ডিজাইন অনুযায়ী সঠিক পাওয়া গেছে।
- ১২.৪ রেলওয়ে ওভার ব্রীজ, লেভেল ক্রসিং গেইট ও ইন্টারসেকশন ডেভেলপমেন্টঃ অনুমোদিত ডিপিপি অনুযায়ী ১টি সেমি-শ্রো ডেক গার্ডার রেলওয়ে ওভার ব্রীজ নির্মাণ বাবদ ৭০.৭৫ লব টাকা, ২টি লেভেল ক্রসিং গেইট নির্মাণ বাবদ ৫৭.৭৫ লব টাকা, ১টি ইন্টারসেকশন ডেভেলপমেন্ট বাবদ ২৫.৫১ লব টাকার সংস্থান রয়েছে। পরিদর্শনকালে বর্ণিত কাজ সমূহ ডিপোজিটরী ওয়ার্ক হিসেবে বাংলাদেশ রেলওয়ে কর্তৃক সম্পাদন করা হয়েছে জানা যায়। তবে ২টি লেভেল ক্রসিং গেইটের পরিবর্তে ১টি করা হয়েছে জানা যায়। এ বেরে রেলওয়ে ওভার ব্রীজ নির্মাণ বাবদ ৬৬.২৭ লব টাকা, ১টি লেভেল ক্রসিং গেইট নির্মাণ বাবদ ২২.০০ লব টাকা, ১টি ইন্টারসেকশন ডেভেলপমেন্ট বাবদ ২৫.৪৫ লব টাকা ব্যয় হয়েছে। পরিদর্শনকালে বর্ণিত রেলওয়ে ওভার ব্রীজ, লেভেল ক্রসিং গেইট ও ইন্টারসেকশন যথাযথ ভাবে নির্মাণ করা হয়েছে এবং এগুলো কার্যকর আছে দেখা যায়।

১৩। প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জন :

পরিকল্পিত	উদ্দেশ্য অর্জন
প্রকল্পের মূল উদ্দেশ্য হলো ময়মনসিংহ শহরের ভেতর নিরাপদ ও যানজট মুক্ত সড়ক যোগাযোগ ব্যবস্থা স্থাপনের লব্ধে ময়মনসিংহ শহর বাইপাস সড়ক নির্মাণ করা।	প্রকল্পের আওতায় বর্ণিত সড়ক, সেতু, লেভেল ক্রসিং গেইট ও ইন্টারসেকশন নির্মিত হওয়ায় ময়মনসিংহ শহরের ভেতর নিরাপদ, যানজট মুক্ত ও সরাসরি সড়ক যোগাযোগ স্থাপিত হয়েছে। ফলে প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জিত হয়েছে।

১৪। উদ্দেশ্য অর্জিত না হয়ে থাকলে তার কারণ : প্রযোজ্য নয়।

১৫। প্রকল্প বাস্তবায়ন সমস্যা : প্রকল্পটি বাস্ৰবায়নে সময় বৃদ্ধি ব্যতিত উল্লেখযোগ্য 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। মতামত/সুপারিশ :

১৭.১ প্রকল্পটি বাস্তবায়নে মূল অনুমোদিত প্রকল্পের তুলনায় অতিরিক্ত সময় ব্যয় হয়েছে ২ বছর (১০০%)। ঘন ঘন প্রকল্প পরিচালক বদল করায় এমনটি হয়েছে। ভবিষ্যতে মন্ত্রণালয় ও সংস্থা অনুমোদিত মেয়াদে প্রকল্পের বাস্তবায়ন সমাপ্তির লব্ধে সতর্কতা অবলম্বন করবে (অনু: ৪ ও ৭);

১৭.২ Sub-base ও Base Type-1-এ খোয়াঃবালু ও পাথরঃবালুর অনুপাত অনুমোদিত স্পেসিফিকেশন অনুযায়ী যথাযথ পাওয়া যায়নি। গুণগত মান রবার স্বার্থে ভবিষ্যতে প্রকল্প বাস্তবায়নের সময় পেভমেন্টের বিভিন্ন লেয়ারে মেটারিয়ালের অনুপাত অনুমোদিত ডিজাইন অনুযায়ী নিশ্চিতকরণের বিষয়টি মন্ত্রণালয় ও সংস্থা বিবেচনা করবে (অনু:১২.১)।

১.০২৫ কিলোমিটার দৈর্ঘ্য বিশিষ্ট দৌলতদিয়া ফেরীঘাট এপ্রোচ সড়ক নির্মাণ এবং দৌলতদিয়া-ফরিদপুর মহাসড়কের প্রথম ২.৫০ কিলোমিটার ৪-লেনে উন্নীতকরণ (১ম সংশোধিত) (সমাণ্ড : জুন, ২০১৩)

- ১। প্রকল্পের নাম : ১.০২৫ কিলোমিটার দৈর্ঘ্য বিশিষ্ট দৌলতদিয়া ফেরীঘাট এপ্রোচ সড়ক নির্মাণ এবং দৌলতদিয়া-ফরিদপুর মহাসড়কের প্রথম ২.৫০ কিলোমিটার ৪-লেনে উন্নীতকরণ (১ম সংশোধিত)।
- 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
১৪২০.৩০ (-)	১৫৬২.৩১ (-)	১৫৫৫.০০ (-)	০১/১২/২০১০ থেকে ৩০/০৬/২০১২	০১/১২/২০১০ থেকে ৩০/০৬/২০১৩	০১/১২/২০১০ থেকে ৩০/০৬/২০১৩	৯.৪৮%	৬৩%

৫। প্রশিক্ষণঃ প্রকল্পের আওতায় কোন স্থানীয় ও বৈদেশিক প্রশির্ষণের সংস্থান না থাকায় প্রশির্ষণ 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
Land Acquisition	Acre	50.00	7.039	50.00	7.039
Civil works:					
a) Clearing and grabbing	Sqm.	3.34	45750.00	3.34	45750.00
b) Construction of Road embankment	L.Cum.	92.66	1.28	92.66	1.28
Flexible Pavement					
a) New Pavement	Km.	451.88	3.50	451.88	3.50
b) Surfacing	Km.	756.54	3.50	754.18	3.50
c) Hard Shoulder (both side)	Km.	63.03	1.00	63.03	1.00
d) Hard Shoulder (one side)	Km.	70.29	2.50	70.29	2.50
Protective Work					
a) Concrete Side Ditch/U-Drain	Meter	2.30	50.00	2.30	50.00
b) RCC Pre-cast Palisading	Meter	8.28	180.00	8.28	180.00
c) Grass Turfing	Sqm.	3.41	22750.00	3.41	22750.00
Sign, Signal & KM Post etc					

a) Traffic Sign	Nos.	0.66	20.00	0.66	20.00
b) Sign Post	Nos.	0.59	24.00	0.59	24.00
c) Concrete Post	Nos.	6.68	300.00	6.68	300.00
d) Road Marking Thermoplastic Material	Sqm.	4.97	846.00	4.97	846.00
e) Median barrier	Km.	47.68	2.445	42.73	2.20
Total					

৭। প্রকল্প পরিচালক সংক্রান্ত তথ্যাদি :

ক্রমিক নং	প্রকল্প পরিচালকের নাম ও পদবী	দায়িত্বের ধরণ	কর্মকাল
১	২	৩	৪
১	Md. Abdus Sabur Addl. Chief Engr Gopalganj Zone, Gopalganj.	খন্ডকালীন	11-07-2010 to 07-03-2011
২	Md. Sohrabuddin Mia Addl. Chief Engr Gopalganj Zone, Gopalganj.	খন্ডকালীন	07-03-2011 to 26/09/2011
৩	Md. Abdus Salam Addl. Chief Engr Gopalganj Zone, Gopalganj.	খন্ডকালীন	26/09/2011 to 08/02/2012
৪	Md. Abul Kashem Bhuiyan Addl. Chief Engr Gopalganj Zone, Gopalganj.	খন্ডকালীন	08/02/2012 to till date

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 লব টাকার উপরে এবং সেবা ১০০.০০ লব টাকার উপরে)

(লক্ষ টাকায়)

ক্রয় বিবরণী	দরপত্র				কাজ সমাপ্তির তারিখ	
	অনুমোদিত ডিপিপি অনুযায়ী	চুক্তিমূল্য	আহ্বানের তারিখ	চুক্তি স্বাক্ষর	চুক্তি অনুযায়ী	প্রকৃত
১	২	৩	৪	৫	৬	৭
Construction of 1.025 Km. Daulatdia Ferry ghat approach Road under Rajbari Road Division.	৪.০৯	৪.২১	২৫/০১/২০১১	২২/০৫/২০১১	৩০/০৪/২০১৩	৩০/০৩/২০১৩
Improvement of first 2.50 Km. of Daulatdia- Faridpur-Magura-Jhenaidha-Jessore-Khulna-Mongla Road into 4-lane under Rajbari Road Division.	৯.০১	৮.৮৯	২৫/০১/২০১১	২৭/০৬/২০১১	২৮/০২/২০১৩	২৬/০২/২০১৩
DBS-works at 1 st (p), 2 nd and 3 rd (p) Km. of Daulatdia-Faridpur-	২.০১	১.৯৪	২৪/০৩/২০১৩	১৯/০৫/২০১৩	১৯/০৬/২০১৩	১৮/০৬/২০১৩

(লক্ষ টাকায়)

ক্রয় বিবরণী	দরপত্র				কাজ সমাপ্তির তারিখ	
	অনুমোদিত ডিপিপি অনুযায়ী	চুক্তিমূল্য	আহ্বানের তারিখ	চুক্তি স্বাক্ষর	চুক্তি অনুযায়ী	প্রকৃত
১	২	৩	৪	৫	৬	৭
Magura-Jhenaidha-Jessore-Khulna-Mongla road into 4 Lane under Rajbar Road Division.						

৯। সংশোধিত ডিপিপি বরাদ্দ ও অগ্রগতি :

(লক্ষ টাকায়)

অর্থবছর	সংশোধিত বরাদ্দ ও লক্ষ্যমাত্রা				টাকা অবমুক্তি	ব্যয় ও বাস্ৰব অগ্রগতি			
	মোট	টাকা	প্রকল্প সাহায্য	বাস্ৰব লক্ষ্যমাত্রা %		মোট	টাকা	প্রকল্প সাহায্য	বাস্ৰব অগ্রগতি %
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮	৯	১০
২০১০-১১	৫০.০০	৫০.০০	-	৩.২০%	৫০.০০	৫০.০০	৫০.০০		৩.২০%
২০১১-১২	২০০.০০	২০০.০০	-	১২.৮০%	২০০.০০	২০০.০০	২০০.০০		১২.৮০%
২০১২-১৩	১৩১২.৩১	১৩১২.৩১	-	৮৪%	১৩১২.৩১	১৩০৫.০০	১৩০৫.০০		৮৩.৫৩%

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

১১। সাধারণ পর্যবেক্ষণ :

১১.১ প্রকল্পের পটভূমি ও উদ্দেশ্য দৌলতদিয়া ফেরীঘাট বাংলাদেশ দরিণ-পশ্চিম অঞ্চলের সাথে পূর্বাঞ্চলের বিশেষ করে ঢাকা এবং চট্টগ্রাম অঞ্চলের যোগাযোগের একমাত্র পথ। দৌলতদিয়া-ফরিদপুর-মাগুরা-বিনাইদহ-যশোর-খুলনা (এন-৭) মহাসড়কটি মূলত এ ফেরীঘাট থেকেই শুরু হয়েছে। পূর্বাঞ্চল থেকে আসা যানবাহনসমূহ এ সড়কের মাধ্যমে দরিণ-পশ্চিমাঞ্চলের বিভিন্ন জায়গায় যাতায়াত করে। এ সড়কে যানবাহন চলাচলের সংখ্যা প্রতিনিয়ত বৃদ্ধি পাওয়ায় প্রায়ই তীব্র যানজটের সৃষ্টি হয়। যেহেতু অন্য কোন পথ নেই সেহেতু বিভিন্ন ধর্মীয় উৎসব যেমন-ঈদ-উল-ফিতর, ঈদ-উল-আযহা এর সময় ৪ থেকে ৫ কিগমিঃ ব্যাপী দীর্ঘ যানজটের সৃষ্টি হয়। ফলশ্রমতিতে জনসাধারণ অবর্ণনীয় দুর্ভোগের স্বীকার হয় এবং ভ্রমণকালীন সময় ও যাতায়াত খরচও বৃদ্ধি পায়, যা পরোভাবে দেশের আর্থ-সামাজিক উন্নয়ন বতিগ্রস্থ করে।

প্রকল্পের মূল উদ্দেশ্য হলো-নিরবচ্ছিন্ন যানবাহন চলাচল, সড়ক দুর্ঘটনা-হ্রাস এবং অর্থ ও সময়ের অপচয় রোধ করা।

১১.২ প্রকল্পের অনুমোদন ও সংশোধন : মূল প্রকল্পটি ০৪/১১/২০১০ তারিখে মাননীয় পরিকল্পনা মন্ত্রী কর্তৃক ১৪২০.৩০ লব টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে ডিসেম্বর, ২০১০ হতে জুন, ২০১২ মেয়াদে বাস্ৰবায়নের লব্ধে অনুমোদিত হয়। পরবর্তীতে ঠিকাদারের উদ্ধৃত দর অনুমোদিত প্রাক্কলনের চেয়ে বেশী হওয়ায় প্রকল্পটি ১৫৬২.৩১ লব টাকা বৃদ্ধি করে মাননীয় পরিকল্পনা মন্ত্রী কর্তৃক সংশোধন করা হয়। বাস্ৰবায়ন পর্যায়ে বরাদ্দ স্বল্পতার কারণে নির্ধারিত সময়ে কাজ সমাপ্ত না হওয়ায় আইএমইডি'র সুপারিশক্রমে প্রকল্পটির মেয়াদ ৩০/০৬/২০১৩ পর্যন্ত বৃদ্ধি করা হয়।

১১.৩ সার্বিক আর্থিক ও বাস্ৰব অগ্রগতি : প্রকল্পের আওতায় জুন, ২০১৩ পর্যন্ত ক্রমপুঞ্জিত আর্থিক অগ্রগতি হয়েছে ১৫৫৫.০০ লক্ষ টাকা যা অনুমোদিত সংশোধিত ব্যয় ১৫৬২.৩১ লব টাকার ৯০.৯৩%। উক্ত সময়ে অনুমোদিত সংশোধিত প্রকল্পের ১০০% বাস্ৰব অগ্রগতি সাধিত হয়েছে (অনুচ্ছেদ-৬)।

১২। প্রকল্প পরিদর্শন : গত ৩১/০৮/২০১৪ তারিখে আইএমইডি কর্তৃক প্রকল্পটি সরেজমিন পরিদর্শন করা হয়। পরিদর্শনকালে রাজবাড়ী সড়ক বিভাগের নির্বাহী প্রকৌশলী উপস্থিত ছিলেন। পরিদর্শন পর্যবেক্ষণ নিম্নরূপঃ

১২.১ ভূমি অধিগ্রহণ : মূল অনুমোদিত প্রকল্পে ৭.০৩৯ একর ভূমি অধিগ্রহণের জন্য ২৯.৪৪ লব টাকার সংস্থান ছিল। তবে জেলা প্রশাসকের কার্যালয়ের প্রাক্কলন অনুযায়ী প্রকৃত মূল্য ৫০.০০ লব টাকা নির্ধারিত হওয়ায় সংশোধিত প্রকল্পে

৫০.০০ লব টাকা ধার্য করা হয় যা মাননীয় পরিকল্পনা মন্ত্রী কর্তৃক অনুমোদিত হয়। সংশোধিত অনুমোদিত প্রকল্পের সংস্থান অনুযায়ী ভূমি অধিগ্রহণের আর্থিক ও ভৌত অগ্রগতি ১০০%।

- ১২.২ সড়ক বাঁধ ও ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট : অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী ১.২৮ লব ঘন মিটার মাটি দ্বারা ১.০২৫ কিলোমিটার দৌলতদিয়া ফেরীঘাট এ্যাপ্রোচ সড়ক বাঁধ নির্মাণ ও ২.৫০ কিলোমিটার দৌলতদিয়া-ফরিদপুর-মাগুরা-বিনাইদহ-যশোর-খুলনা মহাসড়কের প্রথম ২.৫০ কিলোমিটার সড়কাংশ ২ লেন হতে ৪ লেনে উন্নীতকরণের সংস্থান ছিল। এছাড়া বর্ণিত (১.০২৫+২.৫০) = ৩.৫২৫ কিলোমিটার সড়ক বাঁধে ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট, ১.০০ কিলোমিটার সড়কের উভয় পাশে এবং ২.৫০ কিলোমিটার সড়কের একপাশে হার্ডশোল্ডার নির্মাণের সংস্থান ছিল। পরিদর্শনকালে বর্ণিত কাজসূহ শতভাগ সম্পন্ন করা হয়েছে দেখা যায়। দৌলতদিয়া-ফরিদপুর-মাগুরা-বিনাইদহ-যশোর-খুলনা মহাসড়কের বর্ণিত অংশের কোন কোন স্থানে সড়ক বাঁধের ঢাল অপেক্ষাকৃত খাড়া মনে হয়েছে। তবে উক্ত সড়কাংশে ইউ ড্রেন নির্মাণ করায় এবং সড়ক বাঁধের ঢালে ঘন আগাছা জন্মানোয় কোন রেইনকাট সৃষ্টি হয়নি দেখা যায়। পরিদর্শনকালে দৌলতদিয়া ফেরীঘাট এ্যাপ্রোচ সড়কের চেইনেজ ০+৬০০ এবং দৌলতদিয়া-ফরিদপুর-মাগুরা-বিনাইদহ-যশোর-খুলনা মহাসড়কের চেইনেজ ১+৫০০ তে পেভমেন্ট খুঁড়ে ডিবিএস (বেইজ কোর্স ও ওয়ারিং কোর্স) (পল্মান্ট মেথড) ১২০ ও ১৩০ মিলি মিটার (গ্রহণযোগ্য ১২০ মি:মি:), বেইজ টাইপ-১ ১৫০ ও ১৫০ মিলিমিটার (গ্রহণযোগ্য ১৫০ মিলি মিটার) ও বেইজ টাইপ-২ ১৫০ ও ১৫৫ মিলি মিটার (গ্রহণযোগ্য ১৫০ মিলি মিটার) পাওয়া গেছে। তবে বেইজ টাইপ-১ এ পাথর: বালু এবং বেইজ টাইপ-২ এ খোয়া : বালুর গ্রহণযোগ্য অনুপাত ৬৫:৩৫ হলেও পরিদর্শকালে ৫০:৫০ পাওয়া গেছে।
- ১২.২ রক্ষাপ্রদ কাজ : অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী ৫০ মিটার ইউ ড্রেন, ১২০০ মিটার প্যালাসাইডিং, ২২৭৫০ বর্গ মিটার গ্রাস টার্মিং এর সংস্থান রয়েছে। পরিদর্শনকালে বর্ণিত কাজসূহ সম্পাদন করা হয়েছে এবং এগুলো কার্যকর রয়েছে দেখা যায়।
- ১২.৩ সড়ক নিরাপত্তা : অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী ২০টি ট্রাফিক সাইন, ২৫টি সাইন পোস্ট, ২০০টি কনক্রিট পোস্ট, ৮৪৬ বর্গ মিটার রোড মার্কিং-থার্মোপলিমারিক ম্যাটারিয়াল, ১০৭০ টি রিফ্লেকটিং রোড স্টাড এবং ২.৫০ কিলোমিটার মিডিয়ান ব্যারিয়ার নির্মাণের সংস্থান রয়েছে। পরিদর্শনকালে বর্ণিত কাজসূহ সম্পাদন করা হয়েছে এবং কার্যকর রয়েছে দেখা যায়।

১৩। প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জন :

পরিকল্পিত	উদ্দেশ্য অর্জন
প্রকল্পের মূল উদ্দেশ্য হলো-নিরবচ্ছিন্ন যানবাহন চলাচল, সড়ক দুর্ঘটনা হ্রাস এবং অর্থ ও সময়ের অপচয় রোধ করা।	প্রকল্পের আওতায় সড়ক বাঁধ ও ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট, রক্ষাপ্রদ ও সড়ক নিরাপত্তার কাজ সম্পাদন হওয়ায় যানবাহন চলাচল বৃদ্ধি, সড়ক দুর্ঘটনা হ্রাস এবং সময় সাশ্রয় হচ্ছে। ফলে প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জিত হয়েছে।

- ১৪। উদ্দেশ্য অর্জিত না হয়ে থাকলে তার কারণ : প্রযোজ্য নয়।
- ১৫। প্রকল্প বাস্তবায়ন সমস্যা : প্রকল্পটি বাস্তবায়নে ডিপিপি'র লব্যাট্রা অনুযায়ী বরাদ্দের স্বল্পতা ও সময় বৃদ্ধি ব্যতিত উল্লেখযোগ্য 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। মতামত/সুপারিশ :
- ১৭.১ প্রকল্পটি বাস্তবায়নে মূল অনুমোদিত প্রকল্পের তুলনায় অতিরিক্ত সময় ব্যয় হয়েছে ২ বছর (৬৩%) ও ব্যয় বৃদ্ধি পেয়েছে ৯.৪৮%। ভবিষ্যতে মন্ত্রণালয় ও সংস্থা অনুমোদিত মেয়াদে প্রকল্পের বাস্তবায়ন সমাপ্তির লক্ষ্যে সতর্কতা অবলম্বন করবে (অনু: ৪);
- ১৭.২ Base Type-2 ও Base Type-1-এ খোয়া : বালু ও পাথর : বালুর অনুপাত অনুমোদিত স্পেসিফিকেশন অনুযায়ী যথাযথ পাওয়া যায়নি। বিষয়টি সংশ্লিষ্ট বিভাগ এবং সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর খতিয়ে দেখবে এবং গুণগত মান রবার স্বার্থে ভবিষ্যতে প্রকল্প বাস্তবায়নের সময় পেভমেন্টের বিভিন্ন লেয়ারে মেটারিয়ালের অনুপাত অনুমোদিত ডিজাইন অনুযায়ী করবে। বিষয়টি নিশ্চিত করে ওগউউ কে অবহিত করতে হবে (অনু:১২.২)।

ফরিদপুর শহরস্থ সওজ অধিদপ্তরের সড়ক উন্নয়ন (সমাপ্ত : জুন, ২০১৩)

- ১। প্রকল্পের নাম : ফরিদপুর শহরস্থ সওজ অধিদপ্তরের সড়ক উন্নয়ন
 ২। বাস্তবায়নকারী সংস্থা : সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর
 ৩। প্রশাসনিক মন্ত্রণালয়/বিভাগ : যোগাযোগ মন্ত্রণালয়।
 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
৪৯৪০.১০	-	৪১৫০.০০	জানুয়ারি ২০১০ থেকে ডিসেম্বর ২০১১	-	জানুয়ারি ২০১০ থেকে জুন ২০১৩	-	৭৫%

- ৫। প্রশিক্ষণঃ প্রকল্পের আওতায় কোন স্থানীয় ও বৈদেশিক প্রশির্ষণের সংস্থান না থাকায় প্রশির্ষণ 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
Stationary	Ls	3.00	Ls	3.00	Ls
Publications & Tendering	Ls	2.00	Ls	-	Ls
Laboratory Testing	Ls	10.00	Ls	1.00	Ls
Plantation for Median.	km.	5.09	8.487	-	-
Widening of Road Embankment (Earth work)	lac cum	175.79	1.172	175.79	1.17
Pavement (Widening)	km.	1079.79	8.661	1079.79	8.65
Surfacing/Overlay	km.	1135.18	10.696	1135.00	10.69
Widening Rigid Pavement	km.	79.42	0.200	79.42	0.200
Re-construction Rigid Pavement	km.	161.11	0.400	160.03	0.400
Construction of RCC Box Culvert (2 Nos.)	M.	63.00	9.00	63.00	9.00
Construction of Steel-Bridge Superstructure (1 no.)	M.	237.50	95.00	200.78	80.31
Palasiding	M.	26.62	952.00	26.62	663.00
Retaining wall.	M.	85.18	150.00	-	-
Footpath-cum-Drain(2x8.42km.)	km.	1163.81	16.64	858.01	8.58
Cross Drain	km.	14.77	0.5825	14.77	0.25
Traffic Sign, Signal, Guide Post etc.	km.	10.70	10.70	10.61	10.61
Road Marking (Thermoplastic).	Sqr.m.	54.42	6417.60	52.0	6132.22
Median.	km.	145.65	8.49	130.32	7.00
Reflecting Road Studs.	No.	1.83	300.00	-	-
Utility Shifting and Refixing.	No.	250.00	200.00	160.65	128.52
Physical Contingency (2%)	-	94.10	-	-	-
Price Contingency (3%)	-	141.14	-	-	-
Total		4940.10	-	4150.00	-

৭। প্রকল্প পরিচালক সংক্রান্ত তথ্যাদি :

ক্রমিক নং	প্রকল্প পরিচালকের নাম ও পদবী	দায়িত্বের ধরণ	কর্মকাল
১	২	৩	৪
১	Md. Abdul Quddus Additional Chief Engineer, RHD Gopalganj Zone	খন্ডকালীন	21/07/2009 to 16/02/2010
২	Md. Abdur Rahman Additional Chief Engineer, RHD Gopalganj Zone	খন্ডকালীন	28/02/2010 to 11/07/2010
৩	Md. Abdus Sabur Additional Chief Engineer, RHD Gopalganj Zone	খন্ডকালীন	11/07/2010 to 07/03/2011
৪	Md. Soharab Uddin Miah Additional Chief Engineer, RHD Gopalganj Zone	খন্ডকালীন	07/03/2011 to 26/09/2011
৫	Md. Abdus Salam (c.c.) Additional Chief Engineer, RHD Gopalganj Zone	খন্ডকালীন	26/09/2011 to 08/02/2012
৬	Md. Abul Kashem Bhuyan Additional Chief Engineer, RHD Gopalganj Zone	খন্ডকালীন	08/02/2012 to till Completion

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 লব টাকার উপরে এবং সেবা ১০০.০০ লব টাকার উপরে)

(লক্ষ টাকায়)

ক্রয় বিবরণী	দরপত্র				কাজ সমাপ্তির তারিখ	
	অনুমোদিত ডিপিপি অনুযায়ী	চুক্তিমূল্য	আহ্বানের তারিখ	চুক্তি স্বাক্ষর/এলসি খোলার তারিখ	চুক্তি অনুযায়ী	প্রকৃত
১	২	৩	৪	৫	৬	৭
Improvement of RHD Roads in Faridpur Town (in/c. Earth work, pavement widening & Construction of Road Divider, Drain cum Footpath Culvert) at 1 st , 2 nd , 3 rd & 4 th (p) km. of Faridpur-S.S. Ghat Road under Road Division, Faridpur during 2009-2010 Lot No.1.		৮৭৬.০০	০৩/০২/১০	২২/০৪/১০	৩০/০৬/১২	৩০/০৬/১৩
Improvement of RHD Roads in Faridpur Town (in/c. Earth work, pavement widening 30/06/2012& Construction of Road Divider, Drain cum Footpath Culvert) at 4 th (p), 5 th & 6 th (p) km. of Faridpur-S.S.		৮৩৮.০০	০৩/০২/১০	২২/০৪/১০	৩০/০৬/১২	৩০/০৬/১৩

(লক্ষ টাকায়)

ক্রয় বিবরণী	দরপত্র				কাজ সমাপ্তির তারিখ	
	অনুমোদিত ডিপিপি অনুযায়ী	চুক্তিমূল্য	আহ্বানের তারিখ	চুক্তি স্বাক্ষর/এলসি খোলার তারিখ	চুক্তি অনুযায়ী	প্রকৃত
১	২	৩	৪	৫	৬	৭
Ghat Road under Road Division, Faridpur during 2009-2010 Lot No.2.						
Improvement of RHD Roads in Faridpur Town (in/c. Earth work, pavement widening & Construction of Road Divider, Drain cum Footpath Culvert) at 28 th (p), 29 th & 30 th (p) km. of Bhanga-Faridpur(Goalchamot) Road under Road Division, Faridpur during 2009-2010 Lot No.3.		৯৭১.০০	০৩/০২/১০	২২/০৪/১০	৩০/০৬/১২	৩০/০৬/১৩
Improvement of RHD Roads in Faridpur Town (in/c. Earth work, pavement widening & Construction of Road Divider, Drain cum Footpath Culvert) at 30 th (p), 31 th , 32 nd & 33 rd (p) km. of Bhanga-Faridpur(Goalchamot) Road under Road Division, Faridpur during 2009-2010 Lot No.4.		৮৭০.০০	০৩/০২/১০	২২/০৪/১০	৩০/০৬/১২	৩০/০৬/১৩
Beautification of 91.44 m. long old Alimuzzaman steel Bridge at 1 st Km. of Faridpur S.S. ghat road.		২০০.০০	০৩/০২/১০	২৩/০৫/১২	১৯/১১/১২	৩০/০৬/১৩

৯। সংশোধিত ডিপিপি বরাদ্দ ও অগ্রগতি :

(লক্ষ টাকায়)

অর্থবছর	সংশোধিত বরাদ্দ ও লক্ষ্যমাত্রা				টাকা অবমুক্তি	ব্যয় ও বাস্‌রব অগ্রগতি			
	মোট	টাকা	প্রকল্প সাহায্য	বাস্‌রব লক্ষ্যমাত্রা %		মোট	টাকা	প্রকল্প সাহায্য	বাস্‌রব অগ্রগতি %
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮	৯	১০
২০০৯-১০	২০০.০০	২০০.০০	-	৪.০৫%	২০০.০০	২০০.০০	২০০.০০	-	৪.০৫%
২০১০-১১	১৩৫০.০০	১৩৫০.০০	-	২৭.৩৩%	১৩৫০.০০	১৩৫০.০০	১৩৫০.০০	-	২৭.৩৩%
২০১১-১২	৬০০.০০	৬০০.০০	-	১২.১৫%	৬০০.০০	৬০০.০০	৬০০.০০	-	১২.১৫%
২০১২-১৩	২০০০.০০	২০০০.০০	-	৪০.৪৯%	২০০০.০০	২০০০.০০	২০০০.০০	-	৪০.৪৯%
মোট	৪১৫০.০০	৪১৫০.০০	-	৮৪.০২%	৪১৫০.০০	৪১৫০.০০	৪১৫০.০০	-	৮৪.০২%

- ১০। কাজ অসম্পূর্ণ থাকলে তার কারণ : অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী কাজ সমাপ্ত হয়েছে।
- ১১। সাধারণ পর্যবেক্ষণ :
- ১১.১ প্রকল্পের পটভূমি : ফরিদপুর বাংলাদেশের একটি পুরাতন শহর। উক্ত শহরের মধ্য দিয়ে ৩টি জাতীয় মহাসড়ক অতিক্রম করেছে। যথাঃ (ক) আলীপুর-ফরিদপুর এসএস ঘাট সড়ক (ফরিদপুর পুরাতন সেকশন ঘ ৮০৩), (খ) ফরিদপুর (গোয়ালচামোট)-ভাঙ্গা সড়ক (ঘ ৮০৪) এবং (গ) দৌলতদিয়া-ফরিদপুর (গোয়ালচামোট)-মাগুরা-বিনাইদহ-যশোর-খুলনা-মংলা (দিগরাজ) সড়ক (ঘ ৭)। এন-৮০৩ নং সড়কটির মোট দৈর্ঘ্য ৬.৫০ কিঃমিঃ। সড়কটি ফরিদপুর শহরের কেন্দ্র থেকে শুরু হয়ে এসএস (শহীদ সোবহান) ঘাটে সমাপ্ত হয়েছে। এ ঘাটই বৃহত্তর ফরিদপুর অঞ্চলের (জবমরডহ) প্রবেশ দ্বার। ব্যবসায়ীগণ ফরিদপুর অঞ্চলের আমদানী ও রপ্তানীযোগ্য নিত্য প্রয়োজনীয় দ্রব্য, কৃষিপণ্য ও নির্মাণ সামগ্রী এ নদী বন্দর থেকে পরিবহণের জন্য এ সড়কটি ব্যবহার করে আসছে। বিদ্যমান সড়কটির ৫.১৯৪ কিঃমিঃ অত্যন্ত সংকীর্ণ এবং সড়কে কোন ড্রেনেজ সিস্টেম ও হাঁটার রাস্তা নেই। ফলে প্রায়শই এ সড়কে দুর্ঘটনা ঘটে এবং যানজট সৃষ্টি হয়। এছাড়া, এন-৮০৪ নম্বর সড়কটি ঢাকাসহ দেশের অন্যান্য স্থানের সাথে ফরিদপুর হয়ে দরিগাঞ্চলের ১০টি জেলার সাথে সংযোগ স্থাপন করেছে। প্রতিদিন অসংখ্য যানবাহন এ সড়কে চলাচল করে। কিন্তু উক্ত সড়কের ৪.৮৯৬ কিঃমিঃ অংশ ফরিদপুর শহরে অবস্থিত। অন্যদিকে এন-৭ নম্বর সড়কটি গোয়ালচামোটে ফরিদপুর শহরের সাথে সংযুক্ত হয়েছে। উল্লিখিত দুটি সড়কের অবস্থাও অত্যন্ত খারাপ। বর্ণিত তিনটি সড়ক উন্নয়নের মাধ্যমে শহরের যানজট ও জলাবদ্ধতা দূর করার লব্ধে প্রকল্পটি গ্রহণ করা হয়েছে।
- ১১.২ প্রকল্পের উদ্দেশ্য : প্রকল্পের মূল উদ্দেশ্য হলো ফরিদপুর শহর অংশে সওজ এর অধীনস্থ সড়কের ডিভাইডার, ফুটপাথ ও ড্রেন নির্মাণসহ বিদ্যমান পেভমেন্ট প্রশস্ত করে যানজট ও জলাবদ্ধতা দূর করা।
- ১১.৩ প্রকল্পের অনুমোদন : মূল প্রকল্পটি ৪৯৪০.১০ লব টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে জানুয়ারী, ২০১০ হতে ডিসেম্বর ২০১১ মেয়াদে বাস্ৰবায়নের জন্য ০৭/০১/২০১০ তারিখে অনুষ্ঠিত একনেক সভায় অনুমোদিত হয়। পরবর্তিতে আইএমইডির সুপারিশক্রমে ব্যয় বৃদ্ধি ব্যতিরেকে প্রকল্পটির মেয়াদকাল ২(দুই) দফায় ১ বছর ৬ মাস বৃদ্ধি করে জুন ২০১৩ পর্যন্ত বর্ধিত করা হয় এবং সে অনুযায়ী প্রকল্পটি সমাপ্ত হয়।
- ১১.৪ সার্বিক আর্থিক ও বাস্তব অগ্রগতি : প্রকল্পের আওতায় জুন ২০১৩ পর্যন্ত ক্রমপুঞ্জিত আর্থিক অগ্রগতি হয়েছে ৪১৫০.০০ লক্ষ টাকা যা অনুমোদিত ব্যয় ৪৯৪০.১০ লব টাকার ৮৩.৯০%। উক্ত সময়ে অনুমোদিত প্রকল্পের ৮৪.০২% বাস্ৰব অগ্রগতি সাধিত হয়েছে (অনুচ্ছেদ-৬)। তবে বাস্ৰব প্রয়োজন অনুযায়ী শতভাগ কাজ সম্পন্ন হয়েছে মর্মে নির্বাহী প্রকৌশলী আইএমইডিকে অবহিত করেছেন।
- ১২। প্রকল্প পরিদর্শন : গত ২১/০৬/২০১৪ তারিখে আইএমইডি কর্তৃক প্রকল্পটি পরিদর্শন করা হয়। পরিদর্শনকালে ফরিদপুর সড়ক বিভাগের নির্বাহী প্রকৌশলী বেগম রেহানা হক উপস্থিত ছিলেন। পরিদর্শন পর্যবেক্ষণ নিম্নরূপঃ
- ১২.১ পেভমেন্টঃ প্রকল্পের অনুমোদিত ডিপিপি অনুযায়ী এন-৮০৩ সড়কটির ৫.১৯৪ কিঃমিঃ অংশের প্রশস্ততা বিভিন্ন চেইনেজে ৪.০০ মিঃ হতে ১০.৩ মিঃ, এন-৮০৪ সড়কটির ৪.৮৯৬ কিঃমিঃ অংশের প্রশস্ততা বিভিন্ন চেইনেজে ৩.৫ মিঃ হতে ৯.৬ মিঃ এবং এন-৭ সড়কটির ৬০০ মিটারের প্রশস্ততা ১.০০ মিটার পর্যন্ত উন্নীতকরণ ও বর্ধিতকরণের সংস্থান রয়েছে। তন্মধ্যে এন-৮০৩ ও এন-৮০৪ সড়কটি ফ্লেসিবল পেভমেন্ট এবং এন-৭ সড়কটি রিজিড পেভমেন্ট করার সংস্থান রয়েছে। পরিদর্শনকালে অনুমোদিত ডিপিপির সংস্থান অনুযায়ী সড়ক ৩টি সংস্কার ও উন্নীতকরণ হয়েছে দেখা যায়। এন-৮০৩ সড়কটির চেইনেজ ১+৮৮০ ও এন-৮০৪ সড়কটির চেইনেজ ২৯+৯৫০ তে পেভমেন্ট খুড়ে বেইজ টাইপ-১ ও ডিবিএস সার্ফেস পাওয়া গেছে যথাক্রমে ২১০ মিঃমিঃ ও ১০৫ মিঃমিঃ এবং ২১৫ মিঃমিঃ ও ১০৮ মিঃমিঃ (গ্রহণযোগ্য পরিমাপ ২০০ মিঃমিঃ ও ১০০ মিঃমিঃ)। একই স্থানে বালি ও পাথরের অনুপাত আনুমানিক ৪০ঃ৬০ পাওয়া গেছে (গ্রহণযোগ্য অনুপাত ৩৫ঃ৬৫)। পরিদর্শনকালে পেভমেন্টের কোথাও চড়ঃ যড়ষব কিংবা ঙ্গধপশ পরিলবিত হয়নি। অন্যদিকে, এন-৭ সড়কটি পরিদর্শনকালেও কোথাও পেভমেন্ট ভাঙ্গা কিংবা রড বেরিয়ে যেতে দেখা যায়নি। নির্বাহী প্রকৌশলী কর্তৃক সরবরাহকৃত টেস্ট রেজাল্ট এবং সরেজমিন পরিদর্শনের ভিত্তিতে সার্বিকভাবে উভয় পেভমেন্টের গুণগতমান সন্তোষজনক মনে হয়েছে।
- ১২.২ পূর্ত কাজঃ প্রকল্পের অনুমোদিত ডিপিপি অনুযায়ী ১.১০২ কিঃমিঃ রবারদ কাজ (৯৫২ মিঃ প্যালাসাইডিং ও ১৫০ মিঃ রিটেইনিং ওয়াল), ১৭.২২ কিঃমিঃ ড্রেন (১৬.৬৪ কিঃমিঃ ফুটপাথ কাম ড্রেন এবং ০.৫৮২৫ কিঃমিঃ ক্রস ড্রেন) ও ৮.৪৯ কিঃমিঃ মিডিয়ান নির্মাণের সংস্থান রয়েছে। পরিদর্শনকালে বাস্ৰব প্রয়োজনের ভিত্তিতে ৬৬৩ মিঃ প্যালাসাইডিং, ৮.৫৮ কিঃমিঃ ফুটপাথ কাম ড্রেন, ০.২৫ কিঃমিঃ ক্রস ড্রেন ও ৭.০০ কিঃমিঃ মিডিয়ান নির্মাণ করা হয়েছে জানা যায়। পরিদর্শনকালে ফুটপাথের প্রশস্ততা ৫ ফুট, স্ম্যাবের পুরমত্ব ১০০ মিঃমিঃ এবং ড্রেনগুলো কার্যকর পাওয়া গেছে। কোথাও স্ম্যাব ভেঙ্গে পড়া কিংবা জলাবদ্ধতা সৃষ্টি হতে দেখা যায়নি। মিডিয়ান বা ডিভাইডার

বিশেষভাবে নির্মিত সিসি বস্ক দ্বারা নির্মাণ করা হয়েছে দেখা যায়। মিডিয়ানের প্রশস্ততা ৯০০ মি:মি: সঠিক পাওয়া গেছে। পরিদর্শনকালে নির্বাহী প্রকৌশলী কর্তৃক সকল পূর্ত কাজের টেস্ট রেজাল্ট সরবরাহ করা হয়। অনুমোদিত ডিপিপি তুলনায় বাস্কর কাজের পরিমাণ কম হওয়া প্রসঙ্গে জানতে চাইলে নির্বাহী প্রকৌশলী জানান, ডিপিপি প্রণয়নের সময় বিভিন্ন অঙ্গের পরিমাণ অতিরিক্ত প্রাক্কলন করা হয়েছিল। কিন্তু বাস্করবায়ন পর্যায়ে প্রকৃত প্রয়োজনীয়তার নিরিখে কাজ সম্পাদন করায় কতিপয় পূর্ত কাজ যেমন: ফুটপাথ কাম ড্রেন, মিডিয়ান, প্যালাসাইডিং প্রভৃতির পরিমাণ কম হয়েছে। তবে প্রকৃত প্রয়োজনের চেয়ে পূর্ত কাজ কম করা হয়নি মর্মে তিনি আইএমইডিকে অবহিত করেন।

১২.৩ ব্রীজ ও কালভার্টঃ অনুমোদিত ডিপিপি অনুযায়ী ৯৫.০০ মিটার দৈর্ঘ্য বিশিষ্ট একটি স্টীল-ব্রীজের সুপার স্ট্রাকচার এবং ২টি বস্ক কালভার্ট (৯.০০ মিটার) নির্মাণের সংস্থান রয়েছে। পরিদর্শনকালে ডিপিপির সংস্থান অনুযায়ী ২টি বস্ক কালভার্ট (৯.০০ মিটার) ও বাস্কর প্রয়োজনের ভিত্তিতে ৮০.৩১ মিটার স্টীল-ব্রীজের সুপার স্ট্রাকচার নির্মাণ করা হয়েছে দেখা যায়। ব্রীজ ও কালভার্টগুলো কার্যকর অবস্থায় পাওয়া গেছে।

১৩। প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জন :

পরিকল্পিত	উদ্দেশ্য অর্জন
প্রকল্পের মূল উদ্দেশ্য হলো ফরিদপুর শহর অংশে সওজ এর অধীনস্বর সড়কের ডিভাইডার, ফুটপাথ ও ড্রেন নির্মাণসহ বিদ্যমান পেভমেন্ট প্রশস্ত করে যানজট ও জলাবদ্ধতা দূর করা।	প্রকল্পের আওতায় ফরিদপুর শহর অংশে বাস্কর প্রয়োজন অনুযায়ী সওজ এর অধীনস্বর সড়কের ডিভাইডার, ফুটপাথ ও ড্রেন নির্মাণসহ বিদ্যমান পেভমেন্ট প্রশস্ত করা হয়েছে। ফলে শহরের যানজট ও জলাবদ্ধতা দূর হয়েছে। অর্থাৎ প্রকল্পটির উদ্দেশ্য অর্জিত হয়েছে।

১৪। উদ্দেশ্য অর্জিত না হয়ে থাকলে তার কারণ : প্রযোজ্য নয়।

১৫। প্রকল্প বাস্তবায়ন সমস্যা : প্রকল্পটি বাস্করবায়নে উল্লেখযোগ্য কোন সমস্যা মোকাবেলা করতে হয়নি। তবে কয়েকটি অঙ্গে ডিপিপি অনুমোদিত পরিমাণের চেয়ে বাস্কর প্রয়োজনীয়তার নিরিখে কম পরিমাণ কাজ করায় এবং প্রকল্প ব্যয় ১০% এর বেশি হ্রাস পাওয়ায় সংশোধিত ডিপিপি অনুমোদন করা যুক্তিযুক্ত ছিল।

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

১৭। মতামত/সুপারিশ :

১৭.১ প্রকল্পটি বাস্করবায়নে মূল অনুমোদিত প্রকল্পের তুলনায় অতিরিক্ত অর্থ ব্যয় না হলেও অতিরিক্ত সময় ব্যয় হয়েছে ১ বছর ৬ মাস (৭৫%)। ভবিষ্যতে মন্ত্রণালয় ও সংস্থা নির্ধারিত সময়ে প্রকল্প সমাপ্তির লক্ষ্যে সতর্কতা অবলম্বন করতে পারে (অনু:৪);

১৭.২ কয়েকটি পূর্ত অঙ্গে ডিপিপি অনুমোদিত পরিমাণের চেয়ে বাস্করব কাজ কম হওয়ায় এবং প্রকল্প ব্যয় ১০% এর বেশি হ্রাস পাওয়ায় সংশোধিত ডিপিপি অনুমোদন করা যুক্তিযুক্ত ছিল। ভবিষ্যতে অনুরূপ বেধে সংশোধিত ডিপিপি অনুমোদনপূর্বক প্রকল্পের সমাপ্তি প্রতিবেদন দাখিলের বিষয়টি মন্ত্রণালয় নিশ্চিত করবে (অনু:১৫)।

গোপালগঞ্জ জেলার ১৬টি সড়ক উন্নয়ন (সমাপ্ত : জুন, ২০১৩)

- ১। প্রকল্পের নাম : গোপালগঞ্জ জেলার ১৬টি সড়ক উন্নয়ন
 ২। বাস্তবায়নকারী সংস্থা : সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর
 ৩। প্রশাসনিক মন্ত্রণালয়/বিভাগ : সড়ক পরিবহন ও সেতু মন্ত্রণালয়।
 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
৩৮৭৭০.৮৮	১৬৬.০০	১৬৬.০০	মার্চ ২০১১ থেকে জুন ২০১৩	-	মার্চ ২০১১ থেকে জুন ২০১৩	- ৯৯.৭৫%	০%

- 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 PP)	Unit	Target (as per PP)		Actual Progress	
		Financial	Physical (Quantity)	Financial 1	Physical (Quantity)
1	2	3	4	5	6
Stationary	Ls	1.00	1		
Publications & Tendering	Ls	6.00	1		
Survey, Design, Sub-Soil investigation	Ls	50.00	1		
Total Station with accessories	No.	6.50	1		
Photocopier	No.	1.50	1		
Land Acquisition	Hector	875.00	35.00		
Civil works					
(a) Earth work	lac cum	3749.94	24.9996	4.23	0.047
Flexible Pavement					
(a) New Const. (5.5m wide)	km.	451.88	16.7030		
(b.i) Re-Const. (4.7m wide)	km.	397.42	12.054	118.15	1.00
(b.ii) Re-Const. (3.7m wide)	km.	1588.06	22.386		
(b.iii) Re-Const. (3.05m wide)	km.	1651.32	22.658		
(b.iv) Re-Const. (2.50m wide)	km.	169.28	2.356		
(c.i) Re-Const. (in plcce if HBB, 3.70m wide)	km.	1222.63	16.941		
(c.ii) Re-Const. (in plcce if HBB, 3.05m wide)	km.	429.52	5.813		
(d.i) Strengthening 5.50m wide	km.	200.45	5.00		
(d.ii) Strengthening 3.7m wide	km.	1440.45	55.00		
(d.iii) Strengthening 3.5m wide	km.	123.85	5.00		
(d.iv) Strengthening 3.05m wide	km.	215.90	10.00		
(e.i) Widening (2x0.09m)	km.	2271.66	82.247		
(e.ii) Widening (2x1.00m)	km.	274.80	8.995		
(e.iii) Widening (2x1.225m)	km.	624.53	16.802		
(f) Surfacing	Meter	6718.72	213.972	39.23	1.00

Items of Work (as per PP)	Unit	Target (as per PP)		Actual Progress	
		Financial	Physical (Quantity)	Financia 1	Physical (Quantity)
1	2	3	4	5	6
Construction of RCC Bridge	Meter	8386.40	1048.30		
Construction of RCC Box Culvert	Meter	3126.00	521.00		
Protective work					
RCC Palasiding	Meter	1500.00	38500.00	4.39	54.00
Concrete Slope Protection	Sqm.	650.00	56521.73		
Guide Post	Nos.	216.00	12000		
Drain	Meter	250.00	11720.00		
Sign, Signal,km. Post	L.S	25.00	1		
Road Marking	Sqm.	80.00	9433.96		
Utility Shifting	Nos.	49.95	333.00		
Ferry ghat Const.	Nos.	40.00	4		
Maintenance During Const.	L.S	50.00	1		
Physical Contingency (1%)	L.S	376.42			
Price Contingency (2%)	L.S	752.83			
Total		38770.88		166.00	

৭। প্রকল্প পরিচালক সংক্রান্ত তথ্যাদি :

ক্রমিক নং	প্রকল্প পরিচালকের নাম ও পদবী	দায়িত্বের ধরণ	কর্মকাল
১	২	৩	৪
১	Md. Soharab Uddin Miah Additional Chief Engineer, RHD, Gopalganj Zone	খন্ডকালীন	07/03/2011 to 26/09/2011
২	Md. Abdus Salam Additional Chief Engineer, RHD, Gopalganj Zone	খন্ডকালীন	26/09/2011 to 08/02/2012
৩	Md. Abul Kashem Bhuyan Additional Chief Engineer, RHD, Gopalganj Zone	খন্ডকালীন	08/02/2012 to date

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 লব টাকার উপরে এবং সেবা ১০০.০০ লব টাকার উপরে)

(লক্ষ টাকায়)

ক্রয় বিবরণী	দরপত্র				কাজ সমাপ্তির তারিখ	
	অনুমোদিত ডিপিপি অনুযায়ী	চুক্তিমূল্য	আহ্বানের তারিখ	চুক্তি স্বাক্ষর/এলসি খোলার তারিখ	চুক্তি অনুযায়ী	প্রকৃত
১	২	৩	৪	৫	৬	৭
Improvement of Tungipara-Bashbaria-Kotalipara road (Ch. 0.00 to ch. 1.00) under Gopalgonj Road Division.	১৭০.০০	১৬৬.১১	১৪/০২/২০১২	০৭/০৫/২০১২	৩০/০৪/২০১৩	৩০/০৩/২০১৩

৯। সংশোধিত ডিপিপি বরাদ্দ ও অগ্রগতি :

(লক্ষ টাকায়)

অর্থবছর	সংশোধিত বরাদ্দ ও লক্ষ্যমাত্রা				টাকা অবমুক্তি	ব্যয় ও বাস্ৰব অগ্রগতি			
	মোট	টাকা	প্রকল্প সাহায্য	বাস্ৰব লক্ষ্যমাত্রা %		মোট	টাকা	প্রকল্প সাহায্য	বাস্ৰব অগ্রগতি %
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮	৯	১০
২০১০-১১	-	-	-	-	-	-	-	-	-
২০১১-১২	১৬৬.০০	১৬৬.০০	-	০.৪৩%	১৬৬.০০	১৬৬.০০	১৬৬.০০	-	০.৪৩%
২০১২-১৩	-	-	-	-	-	-	-	-	-
মোট	১৬৬.০০	১৬৬.০০	-	-	১৬৬.০০	১৬৬.০০	১৬৬.০০	-	-

১০। কাজ অসম্পূর্ণ থাকলে তার কারণ : বর্ণিত ১৬টি সড়ক পূর্বে এলজিইডি'র নিয়ন্ত্রণাধীন ছিল। পরবর্তীতে সড়কগুলো সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরে হস্তান্তর করা হয় এবং বর্ণিত সড়কগুলোর উন্নয়নের জন্য প্রকল্পটি গ্রহণ করা হয়। কিন্তু এডিপিতে লক্ষ্যমাত্রা অনুযায়ী বরাদ্দ প্রদান সম্ভব না হওয়ায় যোগাযোগ মন্ত্রণালয়ের ডিপিইসি সভার সিদ্ধান্ত অনুযায়ী প্রকল্পভুক্ত বর্ণিত সড়কগুলো পুনরায় এলজিইডি'তে হস্তান্তর এবং চলমান কাজ সমাপ্তিপূর্বক প্রকল্পটি সমাপ্ত ঘোষণার সিদ্ধান্ত গৃহীত হয়।

১১। সাধারণ পর্যবেক্ষণ :

১১.১ প্রকল্পের উদ্দেশ্য : প্রকল্পের মূল উদ্দেশ্য হলো সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের গোপালগঞ্জ জেলার অস্বর্ভুক্ত গোপালগঞ্জ জেলার ২১৮.৬৪ কিলোমিটার সড়ক উন্নয়নের মাধ্যমে জাতীয় সড়ক নেটওয়ার্কসহ দেশের অন্যান্য অঞ্চলের সাথে উন্নততর ও নিরাপদ যোগাযোগ স্থাপন করা।

১১.২ প্রকল্পের পটভূমি ও উদ্দেশ্য : দেশের অন্যান্য অঞ্চলের সাথে গোপালগঞ্জ জেলার উন্নততর যোগাযোগ স্থাপনের বিষয়টি অত্যন্ত গুরুত্বপূর্ণ। প্রসারিত “গোপালগঞ্জ জেলার ১৬টি সড়ক উন্নয়ন” শীর্ষক প্রকল্পের মাধ্যমে গোপালগঞ্জ সদর, টুঙ্গিপাড়া, কোটালীপাড়া, কাশিয়ানী, মুকসুদপুর উপজেলার সাথে পার্শ্ববর্তী নাজিরপুর, চিতলমারী, কালকিনী, রাজের, আগৈলঝাড়া, নগরকান্দা ও লোহাগড়া উপজেলার উন্নততর সড়ক যোগাযোগ স্থাপিত হবে। এর ফলে পিরোজপুর, মাদারীপুর, বাগেরহাট, বরিশাল, ফরিদপুর ও নড়াইল জেলার সাথে গোপালগঞ্জ জেলার যোগাযোগ ব্যবস্থার উন্নতি হবে। প্রকল্পের আওতায় ১৬টি সড়কের ২১৮.৬৪ কিলোমিটার উন্নয়ন করার নিমিত্ত প্রসার করা হয়। প্রকল্পের উপর ০৩ মার্চ ২০১১ তারিখে পিইসি সভা অনুষ্ঠিত হয়। পিইসি সভার সিদ্ধান্তের আলোকে প্রকল্পের

ডিপিপি ৩৮৭.৭০৮৮ কোটি টাকায় পূর্ণগঠন করে মার্চ ২০১১ থেকে জুন ২০১৩ মেয়াদে বাস্‌রবায়নের লব্ধ অনুমোদনের জন্য পরিকল্পনা কমিশনে প্রেরণ করা হয়েছে।

- ১১.৩ **প্রকল্পের অনুমোদন** : মূল প্রকল্পটি ৩৮৭৭০.৮৮ লব টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে মার্চ, ২০১১ হতে জুন, ২০১৩ মেয়াদে বাস্‌রবায়নের জন্য ০৩/০৫/২০১১ তারিখে অনুষ্ঠিত একনেক সভায় অনুমোদিত হয়। ১৯/০৫/২০১১ তারিখে সড়ক পরিবহন ও সেতু মন্ত্রণালয় কর্তৃক প্রশাসনিক আদেশ জারী করা হয়।
- ১১.৪ **সার্বিক আর্থিক ও বাস্তব অগ্রগতি** : প্রকল্পের আওতায় জুন, ২০১৩ পর্যন্ত ক্রমপুঞ্জিত আর্থিক অগ্রগতি হয়েছে ১৬৬.০০ লক্ষ টাকা যা অনুমোদিত প্রকল্প ব্যয় ৩৮৭৭০.৮৮ লব টাকার ০.৪২%। উক্ত সময়ে অনুমোদিত সংশোধিত প্রকল্পের ০.৪৫% বাস্‌রব অগ্রগতি সাধিত হয়েছে (অনুচ্ছেদ-৬)।
- ১২। **প্রকল্প পরিদর্শন** : গত ১৩/০৯/২০১৪ তারিখে আইএমইডি কর্তৃক প্রকল্পটি পরিদর্শন করা হয়। পরিদর্শনকালে গোপালগঞ্জ সড়ক বিভাগের নির্বাহী প্রকৌশলী উপস্থিত ছিলেন। প্রকল্পের আওতায় ২১৮.৬৪ কিলোমিটার সড়কের মধ্যে মাত্র ১.০০ কিলোমিটার সড়কের উন্নয়ন করে প্রকল্পটি সমাপ্ত ঘোষণা করা হয়েছে। পরিদর্শন পর্যবেক্ষণ নিম্নরূপঃ
- ১২.১ **মাটির কাজ**ঃ প্রকল্পের আওতায় টুঙ্গিপাড়া-বাঁশবাড়িয়া-কোটালীপাড়া সড়কের চেইনেজ ০+০০ হতে চেইনেজ ১+০০ পর্যন্ত ১.০০ কিলোমিটার বিদ্যমান সড়কের পেভমেন্টের প্রশস্ততা ৩.৭ মিটার হতে ৫.৫০ মিটার প্রশস্ততায় উন্নয়নের জন্য ৪.২৩ লব টাকা ব্যয়ে ৪৭০০.০০ ঘন মিটার মাটির কাজ করা হয়। পরিদর্শনকালে সড়ক বাঁধের প্রশস্ততা ৭.৩ মিটার পাওয়া গেছে।
- ১২.২ **ফ্লেসিবল পেভমেন্ট**ঃ অনুমোদিত প্রকল্পের সংস্থান অনুযায়ী বর্ণিত সড়কের ১.০০ কিলোমিটার বিদ্যমান সড়কের পেভমেন্টের প্রশস্ততা ৩.৭ মিটার হতে ৫.৫ মিটার প্রশস্ততায় নির্মাণ/পুনর্নির্মাণ বাবদ ১১৮.১৫ লব টাকা ব্যয় করা হয়েছে। উক্ত ব্যয়িত অর্থে বর্ণিত সড়কের ফ্লেসিবল পেভমেন্ট ২৫০ মিলিমিটার ওবাএ, ২০০ মিলিমিটার সাব বেইজ, ২০০ মিলিমিটার বেইজ টাইপ-১ দ্বারা নির্মাণ/পুনর্নির্মাণ করা হয়েছে দেখা যায়। এছাড়া ৫০ মিলিমিটার ডিবিএস ওয়্যারিং কোর্স দ্বারা সার্ফেসিংও করা হয়েছে দেখা যায়।
- ১২.৩ **প্যালাসাইডিং**ঃ প্রকল্পের আওতায় বর্ণিত সড়কের ১.০০ কিলোমিটার অংশের উভয় পাশে অবস্থিত বিভিন্ন পুকুর/ডোবায় ৪.৩৯ লব টাকা ব্যয়ে ৫৪ মিটার প্যালাসাইডিং এর কাজ করা হয়েছে দেখা যায়। পরিদর্শনকালে প্যালাসাইডিংগুলো কার্যকর দেখা গেছে।
- ১৩। **প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জন** :

পরিকল্পিত	উদ্দেশ্য অর্জন
প্রকল্পের মূল উদ্দেশ্য হলো সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের গোপালগঞ্জ জোনের অস্বল্পভুক্ত গোপালগঞ্জ জেলার ২১৮.৬৪ কিলোমিটার সড়ক উন্নয়নের মাধ্যমে জাতীয় সড়ক নেটওয়ার্কসহ দেশের অন্যান্য অঞ্চলের সাথে উন্নততর ও নিরাপদ যোগাযোগ স্থাপন করা।	প্রকল্পের আওতায় ২১৮.৬৪ কিলোমিটারের মধ্যে মাত্র ১.০০ কিলোমিটার সড়ক উন্নয়ন করে প্রকল্পটি সমাপ্ত ঘোষণা করা হয়েছে। ফলে প্রকল্পের উদ্দেশ্য যথাযথভাবে অর্জিত হওয়ার কোন সুযোগ নেই।

- ১৪। **উদ্দেশ্য অর্জিত না হয়ে থাকলে তার কারণ** : প্রকল্পভুক্ত ১৬টি সড়কের মালিকানা ছিল সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের। পরবর্তীতে ফেব্রুয়ারি, ২০০৪ ও এপ্রিল, ২০১০ সনে পরিকল্পনা কমিশনের নেতৃত্বে সড়কসমূহের শ্রেণী বিন্যাস করা হলে সড়কগুলো এলজিইডি'র মালিকানায় ন্যস্ত হয়। ২০১০ সনে গোপালগঞ্জ জেলা সদরের সাথে গোপালগঞ্জের অন্যান্য উপজেলা ও দেশের দরিব বঙ্গের অন্যান্য জেলার উন্নততর ও নিরাপদ যোগাযোগ স্থাপনের লব্ধে সড়কগুলো সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের মাধ্যমে উন্নয়নের লব্ধে প্রকল্প প্রস্ৰাব করা হলে মন্ত্রণালয়ের অভ্যন্তরীণ কমিটির সভায় সিদ্ধান্ত গৃহীত হয় যে, বর্ণিত ১৬টি প্রকল্প এলজিইডি হতে সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরে হস্তান্তরের লব্ধে সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর মন্ত্রণালয়ে প্রস্ৰাব প্রেরণ করবে। কিন্তু এ বিষয়ে অধিদপ্তর হতে কোন প্রস্ৰাব প্রেরণ করা হয়নি। তথাপি প্রকল্পটি মন্ত্রণালয় হতে পরিকল্পনা কমিশনে অর্থায়ন করা হয় এবং পরিকল্পনা কমিশনের সুপারিশের প্রেক্ষিতে একনেক কর্তৃক ৩৮৭৭০.৮৮ লব টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে অনুমোদিত হয় ও সে অনুযায়ী ১.০০ কিলোমিটার সড়কের উন্নয়ন সম্পন্ন করা হয়। কিন্তু প্রয়োজন অনুযায়ী অর্থায়ন সম্ভব না হওয়ায় পরবর্তীতে সড়ক পরিবহন ও সেতু মন্ত্রণালয়ের সিদ্ধান্ত অনুযায়ী প্রকল্পভুক্ত সড়কগুলো পুনরায় এলজিইডিতে হস্তান্তর ও এলজিইডি'র মাধ্যমে উন্নয়নের সিদ্ধান্ত গৃহীত হয়।

- ১৫। **প্রকল্প বাস্তবায়ন সমস্যা :** সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ এমটিবিএফ বাজেটের আওতাভুক্ত হলেও অর্থায়নের নিশ্চয়তা ব্যতীত প্রকল্পটি গ্রহণ করায় প্রয়োজন অনুযায়ী অর্থ বরাদ্দ প্রদান সম্ভব হয়নি। ফলে মাত্র ০.৪৫% বাস্ৰব কাজ সম্পন্ন করে প্রকল্পটি সমাপ্ত ঘোষণা করতে হয়েছে।
- ১৬। **পর্যবেক্ষণ :** সরকারী খাতে উন্নয়ন প্রকল্প প্রণয়ন, প্রক্রিয়াকরণ, অনুমোদন ও সংশোধন পদ্ধতির অনুচ্ছেদ ১৪.১৪ অনুযায়ী “ কোন প্রকল্পের কাজ অসমাপ্ত রেখে প্রকল্প সমাপ্ত ঘোষণার বেত্রে এ ধরনের প্রস্ৰাব পরিকল্পনা কমিশনের পিইসি/এসপিইসি’র সুপারিশক্রমে মাননীয় পরিকল্পনা মন্ত্রী/প্রতিমন্ত্রী অনুমোদন করবেন এবং বিনিয়োগ প্রকল্পের বেত্রে অনুমোদনের ১ (এক) মাসের মধ্যে একনেক সভাকে বিষয়টি অবহিত করতে হবে। ” বর্ণিত প্রকল্পের বেত্রে প্রকল্পটির কাজ অসমাপ্ত রেখে সমাপ্ত ঘোষণার বেত্রে পরিকল্পনা পিইসি/এসপিইসি’র সুপারিশ গ্রহণ করা হয়নি যা পরিকল্পনা শৃঙ্খলার পরিপন্থী।
- ১৭। **মতামত/সুপারিশ :**
- ১৭.১ এমটিবিএফ বাজেটের আওতায় অর্থ প্রাপ্তির নিশ্চয়তা সাপেবে মন্ত্রণালয়কে নতুন প্রকল্প গ্রহণ করতে হবে। এ বিষয়ে মন্ত্রণালয়/সংস্থাকে আরো সতর্ক হতে হবে (অনুঃ ১৫);
- ১৭.২ ভবিষ্যতে প্রকল্পের কাজ অসমাপ্ত রেখে সমাপ্ত ঘোষণার বেত্রে সরকারী খাতে উন্নয়ন প্রকল্প প্রণয়ন, প্রক্রিয়াকরণ, অনুমোদন ও সংশোধন পদ্ধতির অনুচ্ছেদ ১৪.১৪ অনুসরণ করতে হবে (অনুঃ ১৬);
- ১৭.৩ এক সংস্থা কর্তৃক অন্য সংস্থার সড়ক/স্থাপনায় উন্নয়ন প্রকল্প গ্রহণের পূর্বে ঐ সংস্থার লিখিত সম্মতি গ্রহণ করতে হবে।

মিরপুর-বিমান বন্দর সড়কে ফ্লাইওভার এবং বনানী রেল ক্রসিং-এ ওভারপাস নির্মাণ (সমাপ্ত : জুন ২০১৩)



- ১। প্রকল্পের নাম : মিরপুর-বিমান বন্দর সড়কে ফ্লাইওভার এবং বনানী রেল ক্রসিং-এ ওভারপাস নির্মাণ।
- ২। বাস্তবায়নকারী সংস্থা : সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর এবং বাংলাদেশ সেনাবাহিনীর স্পেশাল ওয়ার্কস অর্গানাইজেশন (এস ডব্লিউও)।
- ৩। প্রশাসনিক মন্ত্রণালয়/বিভাগ : যোগাযোগ মন্ত্রণালয়/সড়ক ও রেলপথ 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
১৯১৬৮.০০ (-)	৩৬০১৬.০০ (-)	৩৫৯০৯.০০ (-)	মার্চ, ২০১০ হতে জুন, ২০১২ পর্যন্ত	মার্চ, ২০১০ হতে জুন, ২০১৩ পর্যন্ত	মার্চ, ২০১০ হতে মার্চ, ২০১৩ পর্যন্ত	-	১ বছর (৫০%)

- ০৫। প্রকল্পের অঙ্গভিত্তিক বাস্তবায়ন (পিসিআর অনুসারে) :

(লক্ষ টাকায়)

ক্রমিক নং	অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী কাজের অঙ্গ	একক	অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী লক্ষ্যমাত্রা		প্রকৃত বাস্তবায়ন জুন ২০১৩ পর্যন্ত	
			আর্থিক	বাস্তব	আর্থিক (%)	বাস্তব (%)
১	২	৩	৪	৫	৬	৭
Revenue						
1.	Project Allowance	Month	205.00	100%	205.00	100%
2.	Office Contingency (Computer & Office equipment for 40 Months)	LS	40.00	100%	40.00	100%
3.	Consultancy (Design & Supervision) including supervision for 40 months	LS	776.00	100%	776.00	100%

ক্রমিক নং	অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী কাজের অঙ্গ	একক	অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী লক্ষ্যমাত্রা		প্রকৃত বাস্তবায়ন জুন ২০১৩ পর্যন্ত	
			আর্থিক	বাস্তব	আর্থিক (%)	বাস্তব (%)
১	২	৩	৪	৫	৬	৭
Capital						
4.	Computer, Office furniture, fax machine photocopier and office equipment	LS	20.00	100%	20.00	100%
5.	Equipment and vehicle (2x Excavator, 1x Wheel Dozer, 1x Wheel Loader, 3x pickup, 2x Jeep).	LS	800.00	86.63%	693.00	86.63 %
6.	Land Acquisition and Compensation to Military & Civil structure for demolition	Acre	775.40	100%	775.40	100%
7.	Construction of Barrack and Office	LS	80.00	100%	80.00	100%
8.	Construction of Approach Road (Embankment, Pavement & Retaining Wall) Diversion road and Rehabilitation of existing Pavement (Flyover)	m	1976.80	100%	1976.80	100%
9.	Construction of Flyover including Viaduct, Footpath, Railing, Traffic Signal, Electrification, Street Light, Wearing Course, Beautification etc.	m	15349.30	100%	15349.30	100%
10.	Capital Block Allocation & Miscellaneous Expenditure (Utility shifting)	m	1200.00	100%	1200.00	100%
11.	Construction of Approach Road (Embankment, Pavement & retaining Wall) diversion road and Rehabilitation of existing Pavement (Overpass)	m	2646.80	100%	2646.80	100%
12.	Construction of Overpass including Viaduct, Footpath, Railing, Traffic Signal, Electrification, Street Light, Wearing Course, Beautification etc.	m	8103.70	100%	8103.70	100%
13.	Construction of Link Bridge including Viaduct, Footpath, Railing, Traffic Signal, Electrification, Street Light, Wearing Course, Beautification etc.	m	3143.00	100%	3143.00	100%
14.	Capital Block Allocation & Miscellaneous Expenditure (Utility Shifting) Overpass)	m	900.00	100%	900.00	100%
Total:			36016.00		35909.00	

০৬। প্রকল্প পরিচালক সংক্রান্ত তথ্যাদি :

ক্রমিক নং	প্রকল্প পরিচালকের নাম	দায়িত্বের ধরণ	কর্মকাল
১	২	৩	৪
১.	লেফটেন্যান্ট কর্নেল আবু সাঈদ মোঃ মাসুদ	খন্ডকালীন (একাধিক প্রকল্প)	৩০-০৪-২০১০ হতে ০৭-১১-২০১০
২.	কর্নেল আবু সাঈদ মোঃ মাসুদ	খন্ডকালীন (একাধিক প্রকল্প)	০৮-১১-২০১০ হতে ০৭-১১-২০১১
৩.	বিথ্রেডিয়ার জেনারেল আবু সাঈদ মোঃ মাসুদ	খন্ডকালীন (একাধিক প্রকল্প)	০৮-১১-২০১১ হতে প্রকল্প সমাপ্ত পর্যন্ত

০৭। ক্রয় সংক্রান্ত তথ্যাদি :

(লক্ষ টাকায়)

ক্রঃ নং	ক্রয়/মেরামত কার্যক্রম	দরপত্র প্রস্ৰাবের মূল্য		দরপত্র		কাজ সমাপ্তির তারিখ	
		প্রকল্প প্রস্ৰাব অনুযায়ী	মূল চুক্তি মূল্য	আহবানের তারিখ	চুক্তি স্বাক্ষরের তারিখ	চুক্তি অনুযায়ী	প্রকৃত
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮
1.	Project Allowance	205.00	205.00	As per PIP BD Army	As per PIP BD Army	31-3-10	27-3-13
2.	Office Contingency (Computer & office equipment for 40 Months)	40.00	40.00	As per PIP BD Army	As per PIP BD Army	31-3-10	27-3-13
3.	Consultancy (Design & Supervision) including supervision for 40 months	776.00	776.00		12-7-10	12-7-10	27-3-13
4.	Computer, office furniture, fax machine photocopier and office equipment	20.00	20.00	As per PIP BD Army	As per PIP BD Army	31-3-10	27-3-13
5.	Equipment and vehicle (2x Wheel Dozer, 1x Wheel Loader, 3x picup, 1x Jeep).	800.00	693.00	As per PIP BD Army	As per PIP BD Army	31-3-10	27-3-13
6.	Land Acquisition and Compensation to military & Civil stucture for demolition	750.00	750.00	As per PIP BD Army	As per PIP BD Army	31-3-10	27-3-13
7.	Civil Works (B1) Flyover at Mirpur to Airport Road	18038.00	18038.00	As per PIP BD Army	As per PIP BD Army	31-3-10	27-3-13
8.	Civil Works (B2) Overpass and link bridge at Banani Rail crossing.	1438.00	1438.00	As per PIP BD Army	As per PIP BD Army	31-3-10	27-3-13
	Total:	36016.00	35909.00				

৮। অন্যান্য যন্ত্রপাতি/গাড়ি ক্রয়/স্থানঃ

যন্ত্রপাতি/যানবাহনের ধরন	সংখ্যা	ক্রয়ের তারিখ	মন্তব্য
এক্সভেটর	০২	১২-১২-২০১১ এবং ২২-১১-২০১২	জয়দেবপুর-ময়মনসিংহ সড়ক উন্নয়ন প্রকল্পে এ সমস্ত যন্ত্রপাতি ও যানবাহন বর্তমানে ব্যবহার করা হচ্ছে।
লোডার	০১	১২-১২-২০১১	
পিকআপ	০৩	১০-০৫-২০১১ ১২-০৯-২০১২ ০২-১০-২০১২	
জীপ	০২	২৬-০১-২০১১ ২৭-০৬-২০১২	

৯। সংশোধিত ডিপিপি বরাদ্দ ও অগ্রগতি : প্রকল্পের পিসিআর ও সংস্থা কর্তৃক সরবরাহকৃত তথ্য অনুযায়ী আলোচ্য প্রকল্পের অনুকূলে বছরওয়ারী অর্থ বরাদ্দ, অবমুক্তি এবং ব্যয় নিম্নরূপ :

(লক্ষ টাকায়)

অর্থবছর	সংশোধিত বরাদ্দ ও লক্ষ্যমাত্রা				টাকা অবমুক্তি	ব্যয় ও বাস্ৰব অগ্রগতি			
	মোট	টাকা	প্রকল্প সাহায্য	বাস্ৰব লক্ষ্যমাত্রা %		মোট	টাকা	প্রকল্প সাহায্য	বাস্ৰব অগ্রগতি %
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮	৯	১০
২০০৯-১০	৭০.০০	৭০.০০	-	০.১৯%	৭০.০০	৭০.০০	৭০.০০	-	০.১৯%
২০১০-১১	৩৫০০.০০	৩৫০০.০০	-	৯.৭২%	৩৫০০.০০	৩৫০০.০০	৩৫০০.০০	-	৯.৭১%
২০১১-১২	২৩৬৬২.৪৮	২৩৬৬২.৪৮	-	৬৫.৭০%	৭৫০০.০০	৭৫০০.০০	৭৫০০.০০	-	২০.৮২%
২০১২-১৩	৮৭৮৩.৫২	৮৭৮৩.৫২	-	২৪.৩৯%	২৪৯৪৬.০০	২৪৮৩৯.০০	২৪৮৩৯.০০	-	৬৮.৯৬%
মোট :	৩৬০১৬.০০	৩৬০১৬.০০	-	১০০%	৩৬০১৬.০০	৩৫৯০৯.০০	৩৫৯০৯.০০	-	৯৯.৬৮%

উল্লেখ্য, প্রকল্পের মূলধন খাতের অব্যয়িত ১.০৭ কোটি টাকা সরকারি চালানের মাধ্যমে ২০ জুন ২০১৩ তারিখে সোনালী ব্যাংক, ঢাকা ক্যান্টনমেন্ট শাখায় জমা দেওয়া হয়েছে।

১০। কাজ অসম্পূর্ণ থাকলে তার কারণ : অনুমোদিত ডিপিপি অনুযায়ী কাজ সমাপ্ত হয়েছে।

১১। সাধারণ পর্যবেক্ষণ :

১১.১ প্রকল্পের পটভূমি ও উদ্দেশ্য :

১১.১.১ পটভূমি : বাংলাদেশ সেনাবাহিনী কর্তৃক “মিরপুর-বিমান বন্দর সড়ক (জিয়া কলোনী)” সড়কটি নির্মাণের প্রস্তাব করা হয়। সড়কটি নির্মিত হলে মিরপুর থেকে বিমান বন্দরের দূরত্ব ১১ কিঃমিঃ থেকে ৮ কিঃমিঃ হ্রাস পেয়ে ৩ কিঃমিঃ হবে এবং মিরপুর, পলম্বী ও কাফরুল এলাকায় বসবাসরত প্রায় ১৫.৫৮ লব এলাকাবাসী উপকৃত হবে। প্রস্তাবিত সড়কের কিছু অংশ ঢাকা সেনানিবাসের মধ্যে দিয়ে অতিক্রম করেছে। সড়কটির এ অংশে ৩টি মিলিটারী পুলিশ চেক পয়েন্ট (মাটিকাটা, এমইএস এবং জিয়া কলোনী) রয়েছে। ফলে এ অংশে যানজটের সৃষ্টি হচ্ছে। এ সমস্যার সমাধানকল্পে জিয়া কলোনী হতে মাটিকাটা চেক পয়েন্ট পর্যন্ত ফ্লাইওভার নির্মাণ করা হলে সাধারণ মানুষের জন্য বিমান বন্দর সড়ক থেকে মিরপুর পর্যন্ত নিরবচ্ছিন্ন এবং সিগন্যালবিহীন যান চলাচল সম্ভব হবে বিধায় প্রস্তাবিত ফ্লাইওভারসহ একটি রেল ওভারপাস নির্মাণের বিষয়ে সরকার কর্তৃক সিদ্ধান্ত গৃহীত হয়। বনানী রেল ক্রসিং দিয়ে প্রতিদিন প্রায় ৬০ বার এর অধিক ট্রেন যাতায়াত করে এবং প্রতিবার প্রায় ৫ মিনিটের জন্য যান চলাচল বন্ধ থাকে। ফলশ্রুতিতে এ পয়েন্টে তীব্র যানজট সৃষ্টি হয়। এ প্রেক্ষাপটে মিরপুর-বিমান বন্দর সড়কে ১১০৫ মিঃ ফ্লাইওভার (৪ লেন) এবং বনানী রেল ক্রসিং এ ৪১৭.৫০ মিঃ রেল ওভারপাস (৪ লেন) নির্মাণের লবে যোগাযোগ মন্ত্রণালয় থেকে মোট ১৯১.৬৮ কোটি টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে একনেক কর্তৃক অনুমোদিত হয়। পরবর্তীতে ৩৬০.১৬ কোটি টাকা ব্যয়ে প্রকল্পটির ১ম সংশোধন করা হয়।

১১.১.২ উদ্দেশ্য: এ প্রকল্পের মূল উদ্দেশ্য হলো-

- মিরপুর-এয়ারপোর্ট সড়কের যানজট নিরসন এবং নিরবচ্ছিন্ন সড়ক যোগাযোগ স্থাপন।
- বনানী রেল ক্রসিং-এ নিরবচ্ছিন্ন সড়ক ও রেল যোগাযোগ স্থাপন।
- সড়ক পথের যানবাহন ও রেল পরিবহনের মধ্যে সংঘর্ষ নিরসন।
- বনানী রেল ক্রসিং এবং পার্শ্ববর্তী এলাকার ট্রাফিক ক্যাপাসিটি উন্নয়ন।

১১.২ প্রকল্পের অনুমোদন ও সংশোধন :

মূল প্রকল্পটি সম্পূর্ণ জিওবি অর্থায়নে ১৯১.৬৮ কোটি টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে মার্চ ২০১০ থেকে জুন ২০১২ পর্যন্ত মেয়াদে বাস্ৰবায়নের জন্য অনুমোদিত হয়। পরবর্তীতে প্রকল্পটির প্রথম সংশোধন ৩৬০.১৬ কোটি টাকা ব্যয়ে মার্চ ২০১০ থেকে জুন ২০১৩ পর্যন্ত মেয়াদে বাস্ৰবায়নের জন্য ০৮/০৫/২০১২ তারিখ একনেক কর্তৃক অনুমোদিত হয়।

সর্বশেষ ২৩/০৬/২০১৩ তারিখে যোগাযোগ মন্ত্রণালয়ের মাননীয় মন্ত্রী কর্তৃক প্রকল্পটির মোট ব্যয় অপরিবর্তিত রেখে আন্সঃখাত সমন্বয় করা হয়েছে।

১২। পরিদর্শন :

সমাপ্ত প্রকল্পটি গত ২০/১০/২০১৪ তারিখে আইএমইডি কর্তৃক সরেজমিনে পরিদর্শন করা হয়। পরিদর্শনকালে প্রকল্প পরিচালক এবং বাংলাদেশ সেনাবাহিনীর স্পেশাল ওয়ার্কস অর্গানাইজেশন (এস ডব্লিউ ও)-এর সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তাগণ উপস্থিত ছিলেন। পরিদর্শন পর্যবেক্ষণ নিম্নরূপঃ

১২.১ **ফ্লাইওভার অংশঃ** মোট ১৮০.৩৮ কোটি টাকা ব্যয়ে মিরপুর থেকে এয়ারপোর্ট পর্যন্ত ফ্লাইওভার নির্মাণের কাজটি বাংলাদেশ সেনাবাহিনীর PIP অনুযায়ী টেন্ডার করা হয়। ঠিকাদারী প্রতিষ্ঠান মীর আজহার হোসেন লিঃ কর্তৃক আরসিসি পাইল ফাউন্ডেশন এবং প্রিন্স্ট্রেসড কংক্রিট গার্ডার দ্বারা মোট ১৭৯৩ মিটার দৈর্ঘ্যের এবং ১৫.৫২ মিটার প্রস্থের এই ফ্লাইওভারটি নির্মাণ করা হয়। ফ্লাইওভারের লেনের সংখ্যা ৪টি (২+২) টি, মোট পাইলসংখ্যা ৪১৯, পাইল ক্যাপ সংখ্যা ৫২টি, পিয়ার হেড ৫২টি, পিয়ার ক্যাপ ৫২টি, প্যান ১০৫টি, পিসি গার্ডার ২০৮টি, বক্স গার্ডার ০৮টি এবং এ্যাভাটমেন্ট সংখ্যা ৪টি। পরিদর্শনকালে ফ্লাইওভার অংশে যথাযথভাবে লেন, বক্স গার্ডার, পিসি গার্ডার, এ্যাভাটমেন্ট ইত্যাদি নির্মিত হয়েছে মর্মে বাহ্যিকভাবে প্রতীয়মান হয়েছে।

প্রকল্প এলাকার ছবি



পরিদর্শনকালে কিছু কিছু স্থানে camber থেকে যথাযথ slope বজায় রেখে পানি নিষ্কাশনের জন্য spout পর্যাপ্ত নির্মাণ কাজ সম্পন্ন হয়নি মর্মে প্রতীয়মান হয়েছে। ফলে এ সকল স্থানে বৃষ্টির পানি ড্রেনের দিকে প্রবাহিত না হয়ে আটকে যাবার আশংকা

রয়েছে। তাছাড়া ফ্লাইওভার থেকে পানি নিষ্কাশনের পাইপ নিচে মূল সড়কের উপর রেখে দেওয়া হয়েছে, যা নিচের সড়কের কোন ড্রেনের সাথে যুক্ত করে দেয়া হলে তা দৃষ্টিনন্দন হত।



মূল সড়কের উপর পানি নিষ্কাশনের পাইপ

১২.২ বনানী রেলক্রসিং ওভারপাসঃ বাংলাদেশ সেনাবাহিনীর তত্ত্বাবধানে ও ঠিকাদারী প্রতিষ্ঠান আব্দুল মোনেম লিমিটেড কর্তৃক ১১২.৯৮ কোটি টাকা ব্যয়ে বনানী রেলক্রসিং ওভারপাস অংশটি নির্মাণ করা হয়। আরসিসি পাইল ফাউন্ডেশনে এ ওভারপাসের সুপার স্ট্রাকচার প্রিন্স্ট্রেসড কংক্রিট গার্ডার দিয়ে নির্মাণ করা হয়েছে। এর ডেক স্প্রাভ আরসিসি দ্বারা নির্মিত। এ ওভারপাসের দৈর্ঘ্য ৮০৪ মিটার এবং প্রস্থ ২২.৫২ মিটার, লেন সংখ্যা ৬ (৩+৩), পাইল সংখ্যা ২৬৮টি, পাইল ক্যাপ সংখ্যা ৪৪টি, পিয়ার সংখ্যা ৩৩টি, পিয়ারহেড সংখ্যা ৩৩টি, স্প্যান সংখ্যা ৩৩টি এবং গার্ডার সংখ্যা ১৭৩টি। পরিদর্শনকালে ওভারপাস অংশে লেন, বক্স গার্ডার, পিসি গার্ডার, এ্যাটচমেন্ট ইত্যাদি যথাযথভাবে নির্মিত হয়েছে মর্মে বাহ্যিকভাবে প্রতীয়মান হয়েছে।

প্রকল্প এলাকার ছবি



১২.৩ লিংক ব্রিজ অংশঃ মিরপুরগামী ওভারপাস থেকে ফ্লাইওভারের যান চলাচল অব্যাহত রাখতে অতিরিক্ত ৫৬০ মিটার দৈর্ঘ্যের লিংক ব্রিজ নির্মাণ করতে হয়েছে। এর ফলে মূল অনুমোদিত ডিপিপি'র সংশোধন করতে হয়েছে।



১২.৪ ঢাকা গার্ডেনঃ পরিদর্শনকালে প্রকল্পের আওতায় নির্মিত ঢাকা গার্ডেন অংশটি দেখা হয়। বনানী রেলক্রসিং ওভারপাস নির্মাণের সময় প্রকৃতিতে যে রত সৃষ্টি হয়েছে তা পুষিয়ে নেয়ার লেবে 'ঢাকা গার্ডেন' নামের অংশে সেনানিবাসের সম্মুখে অবস্থিত লেক ঘিরে ওয়াকওয়ে, পার্ক, স্কেটিং এরিয়া নির্মাণ করা হয়েছে। ঢাকা শহরের অধিবাসীদের বেড়ানোর স্থান হিসেবে নির্মিত এ স্থানটিকে ভবিষ্যতে লীজ দিয়ে দেওয়া হবে মর্মে প্রকল্প পরিচালক আইএমইডির প্রতিনিধিকে অবহিত করেন। প্রকল্পটি যথাযথ কর্তৃপক্ষের নিকট হস্তান্তর করা হয়েছে কিনা জানতে চাওয়া হলে বাংলাদেশ সেনাবাহিনীর স্পেশাল ওয়ার্কস অর্গানাইজেশন (এস ডব্লিউ ও)-এর সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তা জানান যে, প্রকল্পটি অচিরেই সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরকে বুঝিয়ে দেওয়া হবে।



পরিদর্শনকালে দেখা যায় যে, ঢাকা গার্ডেনের লেকের উপর নির্মিত ওয়াকওয়ের ২টি কলামের ফিনিশিং-এর কাজ যথাযথ হয়নি, যা সংশোধন করার জন্য আইএমইডির পৰ থেকে মত প্রকাশ করা হয়।



১৩। প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জন :

পরিকল্পিত	উদ্দেশ্য অর্জন
ক) মিরপুর-এয়ারপোর্ট সড়কের যানজট নিরসন ও নিরবচ্ছিন্ন সড়ক যোগাযোগ স্থাপন এবং সড়ক পথের যানবাহন ও রেল পরিবহনের মধ্যে সংঘর্ষ নিরসন।	উদ্দেশ্য অর্জিত হয়েছে।

১৪। উদ্দেশ্য অর্জিত না হয়ে থাকলে তার কারণ : প্রযোজ্য নয়।

১৫। প্রকল্প বাস্তবায়ন সমস্যা :

১৫.১ **ফ্লাইওভার অংশঃ** প্রকল্প বাস্তবায়নকালে ফ্লাইওভার অংশের দৈর্ঘ্য অনুমোদিত দৈর্ঘ্য ১৪৮৫ মিটারের চেয়ে ৩০৮ মিটার বৃদ্ধি পেয়ে ১৭৯৩ মিটার হয়। এছাড়া সড়ক যোগাযোগ সহজতর ও নিরাপদ করার জন্য এর ডিজাইনে কিছু পরিবর্তন আনতে হয়। এছাড়া ডিপিপি প্রণয়নকালে প্রকল্প এলাকায় মাটির ধরন স্বাভাবিক ধরে প্রাক্কলন করা হলেও বাস্তবায়নকালে দেখা যায় যে, এ এলাকায় অতীতে প্রবহমান নদী থাকায় মাটির গুণগত মান নিম্নমানের ছিল। এর ফলে পাইলের সংখ্যা এবং দৈর্ঘ্য বৃদ্ধি করতে হয়েছে। এছাড়াও বিদ্যুৎ সংকটের বিষয়টি বিবেচনায় এনে সোডিয়াম বাতির পরিবর্তে LED লাইট প্যানেল বসানো হয়েছে। তদুপরি, প্রকল্প এলাকায় KPI থাকায় এলাকার নিরাপত্তা বিধান করতে সিসি টিভি বসানোর ব্যবস্থা গ্রহণ করতে হয়েছে। এসব কারণে অনুমোদিত ডিপিপির চেয়ে প্রকল্প ব্যয় বৃদ্ধি পেয়েছে এবং ডিপিপি'র সংশোধন করতে হয়েছে।

১৫.২ **ওভারপাস অংশ :**

পরিদর্শনকালে প্রকল্প পরিচালক জানান যে, ওভারপাসের র‍্যাম্পের দৈর্ঘ্য মূল অনুমোদিত ডিপিপির চেয়ে ৪৮ মিটার বৃদ্ধি পেয়ে ২৪০ মিটার থেকে ৩২৮ মিটার হয়েছে। যানবাহন চলাচল গতিশীল এবং নিরাপদ করার লব্ধে প্রয়োজনীয়তার নিরিখে এ বৃদ্ধি আনয়ন করতে হয়েছে। এ ছাড়া ওভার পাসের মূল কাঠামো ৬৪.৫ মিটার বৃদ্ধি করতে হয়েছে। অধিকন্তু, বাংলাদেশ রেলওয়ের পরিকল্পিত রমট ঠিক রাখার জন্য ৪ লেনের পরিবর্তে ২ লেন বাড়িয়ে ৬ লেন করার কারণে মূল অনুমোদিত ডিপিপির চেয়ে প্রকল্পের বাস্তবায়নকাল এবং ব্যয় বৃদ্ধি পেয়েছে। তবে প্রকল্প বাস্তবায়নকারী সংস্থা Critical Path Method (CPM) অনুসরণ করার কারণে নির্ধারিত সময়ের ৩ মাস পূর্বেই নির্মাণ কাজ সমাপ্ত হয়েছে, যা প্রশংসারযোগ্য।

১৫.৩ **Utility shifting:**

প্রকল্প বাস্তবায়নকালে প্রকল্প এলাকার বিদ্যমান Utility shifting করতে গিয়ে কিছু সময়ের মুখোমুখি হতে হয়। বিভিন্ন সরকারি দপ্তরসমূহের সাথে নিয়মিত যোগাযোগের মাধ্যমে এ সময়ের সমাধান করা হয়েছে। এ ছাড়া ভূগর্ভস্থ পানি, গ্যাস, টেলিফোনসহ অন্যান্য Utility Lines কোথায় কোথায় রয়েছে তা বিভিন্ন সংস্থা বাস্তবায়নকারী সংস্থাকে জানাতে পারেনি। সতর্কতামূলক পদক্ষেপ হিসেবে গণচীন থেকে আমদানিকৃত সেন্সর দিয়ে Utility Lines এর অবস্থান পূর্ব থেকেই বের করে নেওয়া হয়েছে। এর ফলে নির্মাণকালে Utility Lines এর বিপর্যয় এড়ানো গিয়েছে। একই ধরনের প্রকল্প বাস্তবায়নের সময় এ অভিজ্ঞতা কাজে লাগানো যেতে পারে।

১৫.৪ **অপর্যাপ্ত অর্থ বরাদ্দ:** প্রকল্পের বাস্তবায়ন কালের প্রথমদিকে পর্যাপ্ত অর্থ বরাদ্দ না থাকতে বাস্তবায়ন অগ্রগতি কাল্পিত লব্ধমাত্রা অনুযায়ী অর্জিত হয়নি মর্মে প্রকল্প পরিচালক আইএমইডি প্রতিনিধিকে অবহিত করেছেন।

১৬। **মতামত/সুপারিশ :**

১৬.১ যেসব স্থানে পানি নিষ্কাশনের জন্য camber থেকে spout পর্যন্ত যথাযথ স্লেমপ রাখা হয়নি তা সংশোধনের উদ্যোগ গ্রহণ করতে হবে (অনুচ্ছেদ ১২.১)।

১৬.২ ফ্লাইওভারের পানি নিষ্কাশনের জন্য সংযুক্ত পাইপসমূহের মুখ মূল সড়কের উপর খোলা না রেখে ড্রেনের সাথে সংযুক্ত করে দেওয়া যেতে পারে (অনুচ্ছেদ ১২.১)।

১৬.৩ প্রকল্পটি সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের নিকট সত্ত্বর হস্তান্তর করতে হবে (অনুচ্ছেদ ১২.৪)।

১৬.৪ ঢাকা গার্ডেনের লেকের উপর নির্মিত ওয়াকওয়ের যে ২টি কলামের ফিনিশিং-এর কাজ যথাযথ হয়নি, তা সংশোধন করতে হবে (অনুচ্ছেদ ১২.৪)।

১৬.৫ উপরের ১৬.১-১৬.৪ অনুচ্ছেদের সুপারিশ/মতামত অনুযায়ী গৃহীত ব্যবস্থা সম্পর্কে আগামী ০২ (দু') মাসের মধ্যে বাস্তবায়ন পরিবীক্ষণ ও মূল্যায়ন বিভাগ-কে অবহিত করতে হবে।

“মেঘনা সেতু ও গোমতী সেতু পুনর্বাসন” শীর্ষক প্রকল্প (সমাপ্ত : জুন ২০১৩)

- ১। প্রকল্পের নাম : “মেঘনা সেতু ও গোমতী সেতু পুনর্বাসন” শীর্ষক প্রকল্প।
 ২। বাস্রবায়নকারী সংস্থা : সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর ও বাংলাদেশ সেনাবাহিনী।
 ৩। প্রশাসনিক মন্ত্রণালয়/বিভাগ : সড়ক পরিবহন ও সেতু মন্ত্রণালয়/সড়ক বিভাগ।
 ৪। প্রকল্পের বাস্রবায়ন সময় ও ব্যয় :

(লক্ষ টাকায়)

প্রাক্কলিত ব্যয় (প্রঃসাঃ)		প্রকৃত ব্যয় (প্রঃ সাঃ)	পরিকল্পিত বাস্রবায়নকাল		প্রকৃত বাস্রবায়নকাল	অতিরিক্ত ব্যয় (মূল প্রাক্কলিত ব্যয়ের %)	অতিরিক্ত সময় (মূল বাস্রবায়নকালের %)
মূল	সর্বশেষ সংশোধিত		মূল	সর্বশেষ সংশোধিত			
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮
১৪৯৯৫.১০ (-)	৪৩৬৬৪.৪৮ (-)	৪৩৫১৪.৪২ (-)	ডিসেম্বর, ২০১১ হতে ডিসেম্বর, ২০১২ পর্যন্ত	ডিসেম্বর, ২০১১ হতে জুন ২০১৩ পর্যন্ত	ডিসেম্বর ২০১১ হতে জুন, ২০১৩ পর্যন্ত	৯৯.৭%	১ বছর (৫০%)

- ০৫। প্রকল্পের অঙ্গভিত্তিক বাস্রবায়ন (পিসিআর অনুসারে) :

(লক্ষ টাকায়)

ক্রমিক নং	অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী কাজের অঙ্গ	একক	অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী লক্ষ্যমাত্রা		প্রকৃত বাস্রবায়ন জুন ২০১৩ পর্যন্ত	
			আর্থিক	বাস্রব	আর্থিক (%)	বাস্রব (%)
১	২	৩	৪	৫	৬	৭
Allowances						
1.	Project Allowance	Month	132.00	12.00	132.00	100%
2.	Extra Diet	Month	30.00	12.00	30.00	100%
Supply and Services						
3.	Gas and Fuel	LS	60.00	1.00	60.00	100%
4.	Patrol and Lubricant	LS	60.00	1.00	60.00	100%
5.	Printing and Publication	LS	2.00	1.00	2.00	100%
6.	Stationary seal and Stamps	LS	2.00	1.00	2.00	100%
7.	Advertisement	LS	3.00	1.00	3.00	100%
8.	Training/Inspection Abroad	LS	50.00	2.00	6.80	100%
9.	Consultancy Fee (Local)	LS	250.00	1.00	250.00	100%
Acquisition of assets						
10.	Procurement of Jeep	Nos	540.00	2.00	525.25	100%
11.	Procurement of Pickup	Nos	58.93	1.00	42.36	100%
12.	Procurement of 3-D Accelerometer	Nos	147.32	4.00	94.08	100%
Civil Works						
13.	Construction & Maintenance of Site Office and Construction of 1200 meter Boundary Wall	Nos	99.05	-	99.05	100%
14.	Reconstruction, Renovate and Maintain Officers Barrack	Nos	313.05	03	313.05	100%
15.	Rent & Maintenance of Site	Month	7.37	12	7.37	100%

ক্রমিক নং	অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী কাজের অঙ্গ	একক	অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী লক্ষ্যমাত্রা		প্রকৃত বাস্তবায়ন জুন ২০১৩ পর্যন্ত	
			আর্থিক	বাস্তব	আর্থিক (%)	বাস্তব (%)
১	২	৩	৪	৫	৬	৭
	Laboratory					
16.	Traffic Maintenance & Management	Nos	30.69	02	30.69	100%
17.	Placement of Temporary Hinge Bearings	Nos	648.20	96	648.20	100%
18.	Placement of Temporary Expansion Joints	meter	329.20	173	329.20	100%
Rehabilitation of Bridge						
19.	Hinge Replacement	Nos	3653.50	96	3653.50	100%
20.	Expansion Joint Replacement	meter	1366.88	278	1366.88	100%
River Bed Scour Protection						
21.	CC Block with Bathymetric Survey	Nos	9231.57	86305	9231.54	100%
22.	Sand Fill Geo Bag	Nos	14414.74	2343650	14414.74	100%
23.	Sand Fill Jute Gunny	Nos	11676.09	6586784	11676.09	100%
24.	Sand Filling	cum	67.67	3100	67.67	100%
Total:			43664.48	-	43514.42	-

০৬। প্রকল্প পরিচালক সংক্রান্ত তথ্যাদি :

ক্রমিক নং	প্রকল্প পরিচালকের নাম	দায়িত্বের ধরণ	কর্মকাল
১	২	৩	৪
১.	মোঃ হাবিবুল হক, অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী, সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর, ঢাকা।	একাধিক প্রকল্পের দায়িত্বে নিয়োজিত।	২৬/০২/২০১৩ (কর্মে যোগদান)
২.	কর্ণেল মোঃ রফিক উল্লাহ, পিএসসি	একাধিক প্রকল্পের দায়িত্বে নিয়োজিত।	১০/০৬/২০১২- ১৭/০৯/২০১২
৩.	কর্ণেল মোঃ সাজ্জাদ হোসেন, পিএসসি	একাধিক প্রকল্পের দায়িত্বে নিয়োজিত।	২৩/০৯/২০১২- ৩০/০৬/২০১৩

০৭। ক্রয় সংক্রান্ত তথ্যাদি : প্রকল্পের ক্রয় কার্যক্রম PIP বাংলাদেশ সেনাবাহিনীর অনুযায়ী সম্পন্ন করা হয়েছে। পিসিআর অনুযায়ী ক্রয় সংক্রান্ত তথ্যাদি নিম্নে দেওয়া হল।

(লক্ষ টাকায়)

ক্রমিক নং	ক্রয়/মেরামত কার্যক্রম	দরপত্র প্রস্ৰাবের মূল্য		দরপত্র		কাজ সমাপ্তির তারিখ	
		প্রকল্প প্রস্ৰাব অনুযায়ী	মূল চুক্তি মূল্য	আহ্বানের তারিখ	চুক্তি স্বাক্ষরের তারিখ	চুক্তি অনুযায়ী	প্রকৃত
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮
WP-01	Constuction & Maintenance of Site Office and Construction of 1200 meter Boundary wall, Reconstruct, renovate and maintain Officers accommodation and Soldiers Barrack, Rent and maintain Labouatory Office and Traffic Maintenance & Management.	669.16	669.16	As per PIP, BD Army	As per PIP, BD Army	30-06-13	30-06-13
WP-02	Placement of Temporary Hinge Bearings (96 nos) &	5997.78	5997.78	As per PIP, BD	As per PIP, BD Army	30-06-13	30-06-13

	Expansion Joints (173 m), Hinge Replacement (96 nos), Expansion Joint Replacement (278m).			Army			
WP-03	River Bed Scour Protection by CC Block, Sand Fill Geo Bag, Sand Fill Jute Gunny Bag and Sand Filling (dand filled bags).	35390.06	35390.06	As per PIP, BD Army	As per PIP, BD Army	30-06- 13	30-06- 13
Total:		42057.00	42057.00				

৮। অন্যান্য যন্ত্রপাতি/গাড়ি ক্রয়/স্থানঃ

যন্ত্রপাতি/যানবাহনের ধরন	সংখ্যা	ক্রয়ের তারিখ	মন্তব্য
জিপ	০২	-	এ সকল যানবাহন ও যন্ত্রপাতি “জয়দেবপুর-ময়মনসিংহ রোড ইমপ্রভমেন্ট” প্রকল্পে ব্যবহার করা হচ্ছে।
পিকআপ	০১	-	
৩৫-৪০ টন ক্রেন	০১	-	
৩-ডি এক্সিলেরোমিটার	০৪	-	

৯। সংশোধিত ডিপিপি বরাদ্দ ও অগ্রগতি : প্রকল্পের পিসিআর ও সংস্থা কর্তৃক সরবরাহকৃত তথ্য অনুযায়ী আলোচ্য প্রকল্পের অনুকূলে বছরওয়ারী অর্থ বরাদ্দ, অবমুক্তি এবং ব্যয় নিম্নরূপ :

(লক্ষ টাকায়)

অর্থবছর	সংশোধিত বরাদ্দ ও লক্ষ্যমাত্রা				টাকা অবমুক্তি	ব্যয় ও বাস্ৰব অগ্রগতি			
	মোট	টাকা	প্রকল্প সাহায্য	বাস্ৰব লক্ষ্যমাত্রা %		মোট	টাকা	প্রকল্প সাহায্য	বাস্ৰব অগ্রগতি %
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮	৯	১০
২০১১-১২	২০০০.০০	২০০০.০০	-	৪৪.৫৮%	২০০০.০০	২০০০.০০	২০০০.০০	-	৪.৫৮%
২০১২-১৩	৪১৬৬৪.৪৮	৪১৬৬৪.৪৮	-	৯৫.৪২%	৪১৬৬৪.০০	৪১৫১৪.৪২	৪১৫১৪.৪২	-	৯৫.৪০%
মোট :	৪৩৬৬৪.৪৮	৪৩৬৬৪.৪৮	-	১০০%	৪৩৬৬৪.০০	৪৩৫১৪.৪২	৪৩৫১৪.৪২	-	৯৯.৯৮%

১০। কাজ অসম্পূর্ণ থাকলে তার কারণ : অনুমোদিত ডিপিপি অনুযায়ী কাজ সমাপ্ত হয়েছে।

১১। সাধারণ পর্যবেক্ষণ :

১১.১ প্রকল্পের পটভূমি ও উদ্দেশ্য :

১১.১.১ পটভূমি : ঢাকা-চট্টগ্রাম মহাসড়কে অবস্থিত ৯৩০ মিঃ দীর্ঘ মেঘনা সেতু একটি Pre-stressed কংক্রিট সেতু, যা Central Hinge এর উপর নির্মিত। সেতুটি ১৯৯১ সালে যানবাহন চলাচলের জন্য উন্মুক্ত করা হয়। O&M অপারেটরের মাধ্যমে সেতুটি রবণাবেষণ করা হয়। ইতোপূর্বে সেতুটির বেশ কয়েকটি Bathymetric Survey এর মাধ্যমে নদীর তলদেশে সেতুটির Pier Foundations-এর চারিদিকে বিশেষ করে Pier 06 থেকে Pier 10 পর্যন্ত ব্যাপক পরিমাণে Scouring পরিলক্ষিত হয়।

১১.১.২ এ পরিপ্রেক্ষিতে মেঘনা সেতু ও মেঘনা-গোমতী সেতু ২টি পুনর্বাসনের জন্য সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর নিয়োগকৃত পরামর্শক দ্বারা ইতিপূর্বে বিস্তারিত সমীচারণ মাধ্যমে পুনর্বাসন কাজের ডিজাইন প্রণয়ন করা হয়। উক্ত সমীচারণ ভিত্তিতে সেতু দুটিকে যানবাহন চলাচলের পুরোপুরি উপযোগী করার লক্ষ্যে ১৭০.৫৪০৭ কোটি টাকা (জিওবি ০.১১ কোটি এবং প্রকল্প সাহায্য ১৭০.৪৩০৭ কোটি) প্রাক্কলিত ব্যয়ে ডিসেম্বর ২০১১ থেকে জুন ২০১২ পর্যন্ত মেয়াদে বাস্ৰবায়নের জন্য ২৯.০৯.২০১১ তারিখে প্রকল্পটির উপর পিইসি সভা অনুষ্ঠিত হয়। উন্নয়ন সহকারী সংস্থা জাইকার অর্থায়নের বিষয়টি চূড়ান্ত না হওয়ায় সম্ভাব্য ঝুঁকি মোকাবেলার লক্ষ্যে, শুধুমাত্র মেঘনা সেতুর পুনর্বাসন কাজ জিওবি অর্থায়নে বাস্ৰবায়নের বিষয়ে পিইসি সভায় সুপারিশ করা হয়। উক্ত সুপারিশের আলোকে যোগাযোগ মন্ত্রণালয়

১৪৯.৯৫১০ কোটি টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে ডিপিপি পুনর্গঠন করে পরিকল্পনা কমিশনে প্রেরণ করে, যা ১৮.১০.২০১২ তারিখে একনেক কর্তৃক অনুমোদিত হয়।

১১.১.৩ পরবর্তীতে ঢাকা-চট্টগ্রাম মহাসড়কের ১৪১০ মিঃ দীর্ঘ গোমতী সেতুর পুনর্বাসন, মেঘনা সেতুর নদীবর্ষে Scouring বৃদ্ধি পাওয়ায় ডিজাইন পরিবর্তন এবং কয়েকটি নতুন অঙ্গ সংযোজন করে প্রকল্পটি সংশোধন করা হয়েছে।

১১.১.৪ উদ্দেশ্যঃ এ প্রকল্পের মূল উদ্দেশ্য হলো-

ক) ৯৩০ মিটার দীর্ঘ মেঘনা সেতু ও ১৪১০ মিটার দীর্ঘ গোমতী সেতুর পুনর্বাসনের মাধ্যমে চলাচলের উপযোগী রাখা;

খ) বন্দর নগরী চট্টগ্রাম এবং দরিণ-পূর্বাঞ্চলের সাথে নিরবচ্ছিন্ন সড়ক যোগাযোগ বজায় রাখা; এবং

গ) সেতু দুটির আয়ুষ্কাল বৃদ্ধি।

১১.১.৫ প্রকল্পের অনুমোদন ও সংশোধন :

প্রকল্পটি গত ১৮/১০/২০১১ তারিখে অনুষ্ঠিত একনেক বৈঠকে অনুমোদিত হয়েছে। প্রকল্পটি ১৪৯৯৫.১০ লব টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে ডিসেম্বর ২০১১ থেকে ডিসেম্বর ২০১২ বাস্ৰবায়নের নিমিত্ত গত ১৮/১০/২০১১ তারিখে একনেক কর্তৃক অনুমোদিত হয়। পরবর্তীতে ৪৩৬৬৪.৪৮ লব টাকা ব্যয় এবং ডিসেম্বর, ২০১১ হতে জুন ২০১৩ পর্যন্ত মেয়াদকালে বাস্ৰবায়নের জন্য প্রকল্পটি ১ম সংশোধন করা হয়েছে।

১২। পরিদর্শন :

সমাপ্ত প্রকল্পটি গত ১১/১২/২০১৪ তারিখে আইএমইডি কর্তৃক সরেজমিনে পরিদর্শন করা হয়। পরিদর্শনকালে বাংলাদেশ সেনাবাহিনীর স্পেশাল ওয়ার্কস অর্গানাইজেশন (এসডাবিসিউও)-এর সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তাগণ উপস্থিত ছিলেন। পরিদর্শন পর্যবেক্ষণ নিম্নরূপঃ

১২.১ পরিদর্শনকালে পরিচালক, স্পেশাল ওয়ার্কস অর্গানাইজেশন, বাংলাদেশ সেনাবাহিনী একটি পাওয়ার পয়েন্ট প্রেজেন্টেশনের মাধ্যমে মেঘনা সেতুর পুনর্বাসন কাজ ও নদী বর্ষে scouring এর প্রকল্প বাস্ৰবায়ন পূর্ববর্তী এবং বর্তমান চিত্র প্রদর্শন করেন। পরিদর্শনকালে জানানো হয় যে, মেঘনা ও গোমতী সেতুর পুনর্বাসনের জন্য ১২ জুন ২০১২ তারিখে বাংলাদেশ সেনাবাহিনীর স্পেশাল ওয়ার্কস (এসডাবিসিউও) অর্গানাইজেশনকে দায়িত্ব দেওয়া হয়। এসডাবিসিউও ০১ সেপ্টেম্বর থেকে ০৭ সেপ্টেম্বর ২০১২ পর্যন্ত জরুরী পুনর্বাসনের কাজ শেষ করে। পরবর্তীতে ০৪-০৮ জানুয়ারি ২০১৩ ১ম ধাপে, ১৬-২২ ফেব্রুয়ারী ২০১৩ ২য় ধাপে এবং ১৫-২১ মার্চ ৩য় ধাপে স্থায়ীভাবে পুনর্বাসনের কাজ সম্পন্ন করে। পরিদর্শনের সময় আরও জানানো হয় যে, Scouring protection এর জন্য বিদ্যমান সেতুর নিকটবর্তী স্থানে ২য় মেঘনা সেতু নির্মাণের সুবিধার্থে hard material পরিবর্তে soft material ব্যবহার করার সিদ্ধান্ত গৃহীত হলে সেতুর ডিজাইনে পরিবর্তন আনা হয়। নদী-বর্ষে scouring protection এর কাজ ২৩ ডিসেম্বর ২০১২ তারিখে শুরু হয়। এ কাজে ৬৫ লব (প্রতিটি ৮০ কেজি) জুট ব্যাগ এবং ২৩ লব (প্রতিটি ১৮০ কেজি) জিও ব্যাগ ব্যবহার করা হয়েছে মর্মে আইএমইডিকে অবহিত করা হয়েছে। উল্লেখ্য, মেঘনা সেতুর অকেজো হয়ে যাওয়া ৯৬টি Hinge bearing আলোচ্য প্রকল্পের আওতায় পুনর্বাসন করা হয়। পরিদর্শনকালে মোট ৯৩০ মিটার দৈর্ঘ্য বিশিষ্ট মেঘনা সেতুটি সচল অবস্থায় দেখা যায়। এ সেতুর পিয়ার সংখ্যা ১১টি এবং স্প্যান সংখ্যা ১৩টি। এছাড়া পরিদর্শনকালে ১৫টি পিয়ার এবং ১৭টি স্প্যানবিশিষ্ট ১৪১০ মিটার দৈর্ঘ্যের গোমতী সেতুটি যানবাহন চলাচলের উপযোগী অবস্থায় দেখতে পাওয়া যায়।



চিত্র ১: মেঘনা সেতু



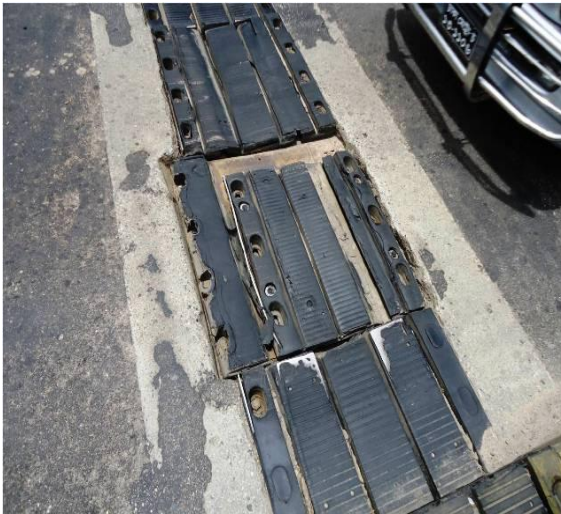
চিত্র ২: গোমতী সেতু



চিত্র ৩: প্রকল্প শুরুমের পূর্বে বক্স-গার্ডারের অভ্যন্তরের Hinge এবং Expansion Joint-সমূহ



চিত্র ৪: পরিদর্শনের সময় বক্স-গার্ডারের অভ্যন্তরের Hinge এবং Expansion Joint-সমূহ



চিত্র ৫: প্রকল্প শুরুমের পূর্বে সেতুর উপরস্থ Expansion Joint



চিত্র ৬: পরিদর্শনের সময় সেতুর উপরস্থ Expansion Joint

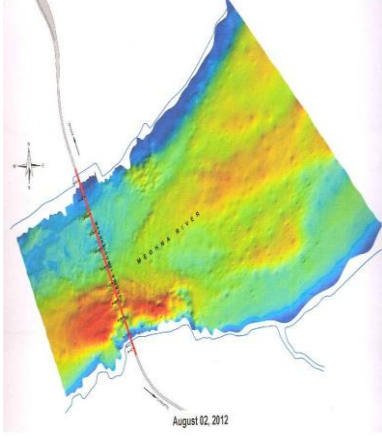
পরিদর্শনকালে সেতুর উপরিভাগে Expansion Joint-সমূহের অভ্যন্তরে আবর্জনা জমে থাকতে দেখা যায়। যা নিয়মিত পরিষ্কার করা না হলে সেতুটি বতিগ্রস্ত হতে পারে। এ সমস্যা আবর্জনা পরিষ্কার করাসহ Hinge এবং

Expansion Joint নিয়মিতভাবে রক্ষণাবেক্ষণ করলে সেতুটির স্থায়ীত্ব বেশি হবে মর্মে আইএমইডি'র পৰ থেকে মত প্রকাশ করা হয়। এ প্রেক্ষিতে এসডাবিসিউএ এর সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তা জানান যে, সেতু ২টির নিয়মিত রক্ষণাবেক্ষণের অংশ হিসেবে এসব আবর্জনা নিয়মিত পরিষ্কারের জন্য মন্ত্রণালয়কে অবহিত করা হয়েছে।

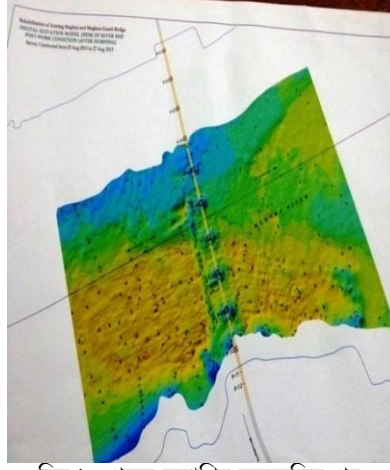


চিত্র ৭: Expansion Joint-সমূহের অভ্যন্তরে আবর্জনা

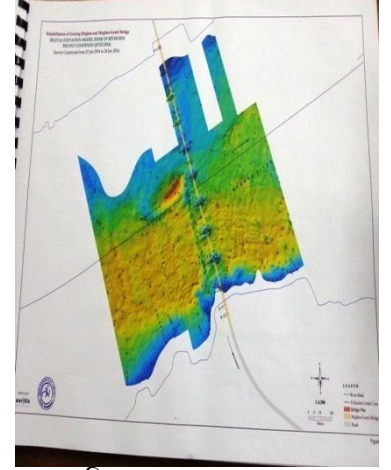
- ১২.২ পরিদর্শনের সময় ট্রাফিক ভলিউম কম ছিল এবং সে সময় ভারী ট্রাক চলাচল বন্ধ ছিল। পরিদর্শনের সময় Vibra Machine দিয়ে বেলা ২.২০-৪.০০টা পর্যন্ত ভাইব্রেটর পরীক্ষায় সেতুর কম্পাংক পরিমাপ করা হয়। এ সময় কম্পাংক সহনীয় মাত্রার সর্বোচ্চ পর্যায়ের (৩৫মিগ্রামিঃ/সেকেন্ড) (সংলগ্নী-ক) কাছাকাছি পাওয়া যায়। কাজেই পিক সময়ে এবং গভীর রাতে ভারী ট্রাক চলাচলের সময়ে ভাইব্রেশন সহনীয় পর্যায়ের অনেক উর্ধ্বে চলে যায় মর্মে প্রতীয়মান হয়েছে। এ সেতুর কম্পাংক গ্রহণীয় মাত্রায় রাখতে যানবাহনের ওজন মাপার কোন ব্যবস্থা রয়েছে কিনা জানতে চাইলে এসডাবিসিউএ-এর সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তা জানান যে, ঢাকা প্রান্তর এবং কুমিল্লা প্রান্তরের টোল পম্পাজায় যানবাহনের পরিমাপের ব্যবস্থা রয়েছে। পুনর্বাসিত সেতু দুটির আয়ুষ্কাল দীর্ঘ রবার্থে পিক আওয়ার এবং অফ পিক আওয়ারে সেতুর কম্পাংক নিয়মিত মনিটরিং এবং ওভারলোডেড ট্রাক নিয়ন্ত্রণের ব্যবস্থা গ্রহণ করা যেতে পারে মর্মে আইএমইডি'র পৰ থেকে মত প্রকাশ করা হয়।
- ১২.৩ পরিদর্শনকালে আইএমইডি'কে জানানো হয় যে, প্রকল্প বাস্তবায়নের আগে মেঘনা সেতুর Pier 6 থেকে Pier 10 পর্যন্ত ব্যাপকভাবে scouring দেখা যায়। প্রকল্প বাস্তবায়নের সময় সিসি বন্ধক, বালুভর্তি জিও টেক্সটাইল ও বালুভর্তি চটের ব্যাগ প্রতিস্থাপন এবং সমস্ত ফিলিং করে পুনর্বাসন কাজ সম্পাদন করা হয়। তবে প্রকল্পের কাজ সমাপ্তির অব্যবহিত পরে ০৩ আগস্ট ২০১৩ থেকে ২৭ আগস্ট ২০১৩ পর্যন্ত নদীর তলদেশে সম্পাদিত Bathymetric Survey-তে প্রাপ্ত তথ্য চিত্রে নদীর তলদেশে scouring গ্রহণযোগ্য মাত্রায় পরিলক্ষিত হয়েছে। পরবর্তীতে Bathymetric Survey এর মাধ্যমে ২১ জুন থেকে ২৪ জুন ২০১৪ তারিখ পর্যন্ত প্রাপ্ত তথ্যচিত্র অনুযায়ী Pier 06 সংলগ্ন নদীর তলদেশে scouring এর পরিমাণ অত্যন্ত বেশি পরিলক্ষিত হয়েছে। এ বিষয়ে এসডাবিসিউএ-এর সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তা জানিয়েছেন যে, প্রকল্প শুরু করার আগে প্রকল্প Bathymetric Survey-তে প্রাপ্ত চিত্রে Pier 06-এ down stream কোন scouring পরিলক্ষিত হয়নি। তবে Pier 07 থেকে Pier 10 এ ব্যাপক scouring দেখা যাওয়ার প্রেক্ষিতে scouring protection এর জন্য মেঘনা সেতুর down-stream-এ সিসি বন্ধক, জিও ব্যাগ ও স্যান্ড ব্যাগ এবং upstream-এ জুট ব্যাগ ও স্যান্ডব্যাগ ব্যবহার করা হয়েছে। তিনি আরও জানান যে, নদীর গতিপথের স্বাভাবিক নিয়মেই scouring হয়। বর্তমানে পিয়ার ০৬ এর নিকটবর্তী নদী-গর্ভে scouring এর বিষয়টি সম্পর্কে সড়ক পরিবহন ও সেতু মন্ত্রণালয় ওয়াকিবহাল রয়েছে মর্মে এসডাবিসিউএ-এর সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তা আইএমইডিকে অবহিত করেন। সেতুর স্থায়ীত্ব ধরে রাখার জন্য প্রতি বছর বর্ষা মৌসুমের পর scouring এর বিস্তৃতি এবং পরিবর্তন পর্যবেক্ষণের জন্য Bathymetric Survey করা যেতে পারে মর্মে আইএমইডি'কে জানানো হয়।



চিত্র ৮: প্রকল্প শুরুর আগে scouring এর চিত্র



চিত্র ৯: প্রকল্প সমাপ্তির অব্যবহিত পর scouring এর চিত্র



চিত্র ১০: জুন ২০১৪-এর scouring এর চিত্র

- ১২.৪ পরিদর্শনের সময় প্রকল্পে ব্যবহৃত ২টি জীপ, ১টি পিকআপ এবং অন্যান্য যন্ত্রপাতি সড়ক ও জনপথ বিভাগকে হস্তান্তরিত করা হয়েছে কিনা জানতে চাইলে এসডাব্লিউও-এর সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তা জানান যে, এ সমস্ত যানবাহন ও যন্ত্রপাতি এসডাব্লিউও কর্তৃক বাস্‌রবায়নাধীন 'জয়দেবপুর-ময়মনসিংহ রোড ইমপ্রভভমেন্ট' প্রকল্পসহ অন্যান্য চলমান প্রকল্পে ব্যবহার করা হচ্ছে।
- ১২.৫ সড়ক পরিবহন ও সেতু মন্ত্রণালয় হতে জানানো হয় যে, প্রকল্পটি External Audit সম্পন্ন হয়েছে। উক্ত অডিট-এর "অনুচ্ছেদ নং-০৫ঃ আয়কর ও ভ্যাট কর্তন না করায় রাজস্ব বতিজনিত ১.৯০ কোটি টাকা" শিরোনামে একটি আপত্তি উত্থাপিত হয়েছে, যা এখনো অনিষ্পন্ন রয়েছে।

১৩। প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জন :

পরিকল্পিত	উদ্দেশ্য অর্জন
ক) ৯৩০ মিটার দৈর্ঘ্যের মেঘনা সেতু এবং ১৪১০ মিটার দৈর্ঘ্যের গোমতী সেতু যানবাহন চলাচলের উপযোগী করার লব্ধে পুনর্বাসন।	সেতু দু'টি যানবাহন চলাচলের উপযোগীকরণের মাধ্যমে টাকা এবং চট্টগ্রামের সাথে অবিচ্ছিন্ন সড়ক যোগাযোগ স্থাপিত হয়েছে।
খ) রাজধানী শহর ঢাকা এবং বন্দর নগরী চট্টগ্রামের মধ্যে অবিচ্ছিন্ন সড়ক যোগাযোগ চালু রাখা।	

১৪। উদ্দেশ্য অর্জিত না হয়ে থাকলে তার কারণ : প্রযোজ্য নয়।

১৫। প্রকল্প বাস্তবায়ন সমস্যা :

প্রকল্প বাস্তবায়নে উল্লেখযোগ্য কোন সমস্যা দেখা যায়নি।

১৬। মতামত/সুপারিশ :

১৬.১ সেতুর Expansion Joint এবং Hinge Bearing-সহ সেতু ২টি নিয়মিত রবণাবেষণের ব্যবস্থা নিতে হবে (অনুচ্ছেদ-১২.১)।

১৬.২ সেতু দু'টির দীর্ঘ সময় যানবাহন চলাচলের উপযোগী রাখার জন্য পিক আওয়ার এবং অফ পিক আওয়ারে নিয়মিত কম্পাংক পরিমাপ এবং ওভার-লোডেড ট্রাক নিয়ন্ত্রণের ব্যবস্থা গ্রহণ করতে হবে (অনুচ্ছেদ-১২.২)।

১৬.৩ মেঘনা সেতুর নিচে নদীর তলদেশে scouring এর বিস্তৃতি এবং পরিবর্তন পর্যবেষণের জন্য প্রতিবছর বর্ষা মৌসুমের পর Bathymetric Survey-এর উদ্যোগ গ্রহণ করতে হবে এবং পর্যবেষণের ফলাফলের আলোকে প্রয়োজনীয় ব্যবস্থা গ্রহণ করতে হবে (অনুচ্ছেদ-১২.৩)।

১৬.৪ প্রকল্পটির Audit আপত্তি দ্রুত নিষ্পত্তির উদ্যোগ গ্রহণ করতে হবে (অনুচ্ছেদ-১২.৫)।

১৬.৫ উপরের ১৬.১-১৬.৪ অনুচ্ছেদের সুপারিশ/মতামত অনুযায়ী গৃহীত ব্যবস্থা সম্পর্কে বাস্তবায়ন পরিবীক্ষণ ও মূল্যায়ন বিভাগ-কে অবহিত করতে হবে।