

**দুর্যোগ ব্যবস্থাপনা ও ত্রাণ মন্ত্রণালয় আওতায় ২০১২-১৩ অর্থবছরের এডিপিভুক্ত
সমাপ্ত প্রকল্পের মূল্যায়ন প্রতিবেদনের ওপর সারসংক্ষেপ**

ক্রঃনং	মন্ত্রণালয়/ বিভাগের নাম	মোট সমাপ্ত প্রকল্পের সংখ্যা	সমাপ্ত প্রকল্পের ধরণ			মূল সময় ও ব্যয়েল তুলনায়				
			বিনিয়োগ প্রকল্পের সংখ্যা	কারিগরি সহায়তা প্রকল্পের সংখ্যা	জেডিসিএফভুক্ত প্রকল্পের সংখ্যা	সময় ও ব্যয় উভয়ই অতিক্রান্ত প্রকল্পের সংখ্যা	সময় অতিক্রান্তের সংখ্যা	সময় অতিক্রান্তের শতকরা হার(%) সর্বনিম্ন - সর্বোচ্চ	ব্যয় অতিক্রান্ত প্রকল্পের সংখ্যা	ব্যয় অতিক্রান্ত শতকরা হার(%) সর্বনিম্ন - সর্বোচ্চ
১।	দুর্যোগ ব্যবস্থাপনা ও ত্রাণ মন্ত্রণালয়	১	১	১	১	-	-	-	-	-

- ১। সমাপ্ত প্রকল্পের সংখ্যাঃ ০১
- ২। সমাপ্ত প্রকল্পের প্রকৃত ব্যয় ও মেয়াদকালঃ প্রকৃত ব্যয়ঃ ৯৯১০.০০ লক্ষ টাকা এবং মেয়াদকালঃ জুলাই ২০১০ থেকে জুন ২০১৩।
- ৩। সমাপ্ত প্রকল্পের ব্যয় ও মেয়াদ বৃদ্ধির কারণঃ প্রকল্পের মেয়াদ বৃদ্ধি করা হয় নাই।
- ৪। সমাপ্তকৃত প্রকল্প বাস্তবায়নের ক্ষেত্রে প্রধান প্রধান সমস্যা ও সুপারিশঃ

সমস্যা	সুপারিশ
ক) সেতু/কালভার্ট এর স্থান নির্বাচন যথাযথ হয়নি এবং সুনির্দিষ্ট নীতিমালার যথেষ্ট অভাব রয়েছে।	ক) সেতু/কালভার্ট এর স্থান নির্বাচনের ক্ষেত্রে জনগণের চাহিদা, উপযোগিতা ও বাস্তব অবস্থা বিবেচনা পূর্বক সুনির্দিষ্ট নীতিমালার ভিত্তিতে হওয়া প্রয়োজন;
খ) যেসকল সেতু/কালভার্টের এপ্রোচ রোড ও উইং ওয়ালে সমস্যা রয়েছে।	খ) যেসকল সেতু/কালভার্টের এপ্রোচ রোড ও উইং ওয়ালে সমস্যা রয়েছে সেগুলোর সমস্যা দূর করে ব্যবহার উপযোগী করতে হবে
গ) প্রকল্পের আওতায় নির্মিত ও পরবর্তীতে নির্মিতব্য সেতুরগুলোর কোন সুনির্দিষ্ট কোন ডাটাবেইজ না থাকায় এর সঠিক রক্ষনাবেক্ষণ কঠিন হয়ে পড়বে।	গ) প্রকল্পের আওতায় নির্মিত ও পরবর্তীতে নির্মিতব্য প্রত্যেকটি সেতুর ডাটাবেইজ করা প্রয়োজন;
ঘ) প্রকল্প পরিচালক নিয়োগের ব্যাপারে সুনির্দিষ্ট নীতিমালা অনুসরণ করা হয়নি।	ঘ) প্রকল্প পরিচালক নিয়োগের ক্ষেত্রে সুনির্দিষ্ট নীতিমালা অনুসরণ করা করতে হবে।
ঙ) পার্বত্য চট্টগ্রাম এলাকায় ত্রাণ ও পূর্ণবাসন কর্মকর্তা না থাকায় বাস্তবায়ন কর্মকর্তা (পিআইও) দের কাজের স্বচ্ছতা ও জবাবদিহিতার যথেষ্ট ঘাটতি লক্ষ করা যায়।	ঙ) পার্বত্য চট্টগ্রাম এলাকায় PIO-দের কার্যক্রম তথা জবাব দিহিতা নিশ্চিত করণের বিষয়ে DRRO নিয়োগ দেয়া প্রয়োজন।

পাবর্ত্য চট্টগ্রাম অঞ্চলে ছোট ছোট (১২ মিঃ দৈর্ঘ্য) সেতু/কালভার্ট নির্মাণ প্রকল্পের সমাপ্ত মূল্যায়ন প্রতিবেদন
সমাপ্ত মূল্যায়ন প্রতিবেদন
(২০১২-২০১৩ অর্থ বছরে সমাপ্ত)

- ১। প্রকল্পের নামঃ পাবর্ত্য চট্টগ্রাম অঞ্চলে ছোট ছোট (১২ মিঃ দৈর্ঘ্য) সেতু/কালভার্ট নির্মাণ প্রকল্পের সমাপ্ত মূল্যায়ন প্রতিবেদন।
- ২। বাস্তবায়নকারী সংস্থাঃ (ক) দুর্যোগ ব্যবস্থাপনা অধিদপ্তর।
- ৩। প্রশাসনিক বিভাগ/মন্ত্রণালয়ঃ দুর্যোগ ব্যবস্থাপনা ও ত্রাণ মন্ত্রণালয়
- ৪। প্রকল্পের পটভূমি ও উদ্দেশ্যঃ

৪.১ পটভূমিঃ

স্বাধীনতান্তোরকালে গ্রামীণ যোগাযোগ ব্যবস্থা উন্নয়নের জন্য USAID এর বি-এল-৪৮০ এবং বিশ্ব খাদ্য কর্মসূচির আওতায় কাজের বিনিময়ে খাদ্য কর্মসূচির মাধ্যমে ১৯৭৫-৭৬ সাল হতে গ্রামীণ কাঁচা রাস্তা উন্নয়নের কাজ শুরু হয়। কিন্তু এ সমস্ত রাস্তার গ্যাপে প্রয়োজনীয় সেতু/কালভার্ট নির্মাণ না করায় অতিবৃষ্টি, বণ্যার পানি নিষ্কাশন, জলাবদ্ধতা দূরকরণ, কৃষিপণ্যের পরিবহনসহ যোগাযোগ ব্যবস্থায় অসুবিধা সৃষ্টি হয়। ১৯৮২ সাল হতে USAID এর পিএল-৪৮০ এর আওতায় প্রদত্ত গেমের বিক্রয়লব্ধ অর্থে সীমিত আকারে গ্রামীণ সড়কে USAID এবং CARE বাংলাদেশ এর তত্ত্বাবধানে ৪০ ফুট দৈর্ঘ্য পর্যন্ত (১২মিঃ) সেতু/কালভার্ট নির্মাণ শুরু করা হয়। USAID এর কার্যক্রম ১৯৯৩ সাল পর্যন্ত বাস্তবায়ন করা হয়। USAID এর কার্যক্রম সমাপ্তির পর জিওবি অর্থায়নে জুলাই ১৯৯৪ সাল হতে ২০০৫ পর্যন্ত দুর্যোগ ব্যবস্থাপনা অধিদপ্তর কর্তৃক ২টি কর্মসূচি বাস্তবায়িত হয়। ২০০৫-২০০৮ মেয়াদে ৪৬৬টি উপজেলার ১৫৫৬টি সেতু/কালভার্ট (১১,৬১৭ মিটার) নির্মাণ করার জন্য গ্রামীণ রাস্তায় (১২মিঃ দৈর্ঘ্য পর্যন্ত) একটি প্রকল্প গ্রহণ করা হয়। এ সমস্ত সেতু/কালভার্ট নির্মাণের ফলে খাল, জলাশয় ও নিচু জমির ক্যাচমেন্ট এলাকার পানি প্রবাহের সুযোগ সৃষ্টি হয়। উপরোক্ত কর্মসূচি ও ১টি প্রকল্প বাস্তবায়নের পর জুলাই ২০০৯ হতে ২০১২ মেয়াদে বাস্তবায়নের জন্য “গ্রামীণ রাস্তায় ছোট ছোট (১২ মিঃ দৈর্ঘ্য পর্যন্ত) সেতু/কালভার্ট নির্মাণ (২য় পর্যায়)” শীর্ষক আরও একটি প্রকল্প গ্রহণ করা হয়। উল্লেখ্য, গত ০৮/০৯/২০০৯ তারিখে একনেক সভায় “গ্রামীণ রাস্তায় ছোট ছোট (১২ মিঃ দৈর্ঘ্য পর্যন্ত) সেতু/কালভার্ট নির্মাণ (২য় পর্যায়)” শীর্ষক প্রকল্পটি অনুমোদনকালে সিদ্ধান্ত গৃহীত হয় যে, সমতল জেলা সমূহের মতই পাবর্ত্য অঞ্চলের ৩টি জেলার জন্য একটি প্রকল্প গ্রহণ করতে হবে। উক্ত সিদ্ধান্তের আলোকেই আলোচ্য প্রকল্পটি গ্রহণ করা হয়েছে।

৪.২ উদ্দেশ্যঃ

- ক) দেশের পাবর্ত্য চট্টগ্রাম অঞ্চলের রাংগামাটি জেলাধীন ১০টি উপজেলায় ১৫০টি, বান্দরবন জেলাধীন ৭টি উপজেলায় ১০৫টি এবং খাগড়াছড়ি জেলাধীন ৮টি উপজেলায় ১২০টিসহ মোট ৩৭৫টি ১২মিঃ দৈর্ঘ্য পর্যন্ত সেতু/কালভার্ট নির্মাণ করে স্থানীয় হাট-বাজার, গ্রোথ সেন্টার, স্কুল ও অন্যান্য গুরুত্বপূর্ণ স্থানের সাথে সংযোগ স্থাপনের লক্ষ্যে সড়ক যোগাযোগ নেটওয়ার্ক উন্নয়নের মাধ্যমে স্থানীয় পণ্য বিপণনে সহায়তা করা;
- খ) পাবর্ত্য চট্টগ্রাম অঞ্চলের দরিদ্র জনগোষ্ঠীর কর্মসংস্থান বৃদ্ধির মাধ্যমে Absolute Poverty হ্রাস করা এবং দরিদ্র জনগোষ্ঠীর জন্য কর্মসংস্থানের সুযোগ সৃষ্টি করা।

৫। প্রকল্প এলাকাঃ রাংগামাটি, বান্দরবন ও খাগড়াছড়ি

৬.০ প্রধান প্রধান অংগের বাস্তবায়ন অগ্রগতি পর্যালোচনা।

৬.১ ব্রিজ কালভার্ট নির্মাণঃ

প্রকল্পের প্রধান প্রধান অংগ সমূহের মধ্যে অন্যতম হচ্ছে তিন পাবর্ত্য জেলায় (৪২৬৬ মিঃ) মোট ৩৭৫টি ব্রিজ/কালভার্ট নির্মাণ। প্রকল্পের এ অংগে মোট ৯৬৬৭.৮৬ লক্ষ টাকা বরাদ্দ ছিল যা মূল বরাদ্দের ৭৯.৬২%। এখাতে ব্যয় হয়েছে ৯২৭০.১৫ লক্ষ টাকা। মোট ৩৭২টি সেতু/কালভার্ট নির্মাণ করা হয়েছে। এ ক্ষেত্রে বাস্তব ও আর্থিক অগ্রগতি যথাক্রমে ৯৭.১৬ % ও ৯৫.৯২%।

৬.২ মোটরগাড়ী জিপ ক্রয়ঃ

প্রকল্প পরিচালক ও প্রকল্প সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তার জন্য ১টি জিপ গাড়ী ও ১টি পিক-আপ ক্রয়ে এ খাতে সংস্থান ছিল ৯৩.০০ লক্ষ টাকা এবং ব্যয় হয়েছে ৯১.৭২ লক্ষ টাকা।

৬.৩ মোটর সাইকেল ক্রয়ঃ

প্রকল্পের আওতায় ২৮টি মোটরসাইকেল ক্রয় বাবদ ৩৯.২০ লক্ষ টাকা বরাদ্দ ছিল। এখাতে ব্যয় হয়েছে ৫০.০০ লক্ষ টাকা। মোটর সাইকেল ক্রয়পূর্বক এগুলো প্রকল্প এলাকায় প্রেরণ করা হয়েছে। প্রকল্প বাস্তবায়ন কর্মকর্তারা মোটর সাইকেলগুলো ব্যবহার করছেন মর্মে পরিদর্শন কালে দেখা যায়। ১০.৮০ লক্ষ টাকা অতিরিক্ত খরচ হয়েছে যা খতিয়ে দেখা প্রয়োজন।

৬.৪ জ্বালানীঃ

প্রকল্পের আওতায় ১টি জিপ গাড়ী, ১টি পিক আপ এবং ২৮টি মোটর সাইকেলের জ্বালানী বাবদ বরাদ্দ রয়েছে ২১.৪০ লক্ষ টাকা। এখাতে ২৪.০৮ লক্ষ টাকা ব্যয় হয়েছে। যা মূল বরাদ্দের চেয়ে (২৪.০৮-২১.৪০) = ২.৬৮ লক্ষ টাকা বেশী।

৭। অনুমোদিত ব্যয়ঃ

(লক্ষ টাকায়)

	স্থানীয় মুদ্রা	বৈদেশিক মুদ্রা	মোট
মূল অনুমোদিত ডিপিপি অনুযায়ী	৯৯১০.০০	-	৯৯১০.০০
সংশোধিত অনুমোদিত অনুযায়ী	৯৯১০.০০	-	৯৯১০.০০

৮। বাস্তবায়নকাল

	আরম্ভ	সমাপ্তি
(ক) মূল অনুমোদিতঃ	জুলাই ২০১০	জুন ২০১৩ পর্যন্ত
(খ) সংশোধিত অনুমোদিত	জুলাই ২০১০	জুন ২০১৩ পর্যন্ত
(গ) প্রকৃত বাস্তবায়নকাল	জুলাই ২০১০	জুন ২০১৩

৯। প্রকল্প অনুমোদন অবস্থাঃ

প্রকল্পটির উপর ১৫-০৪-২০১০ তারিখে পরিকল্পনা কমিশনের সংশ্লিষ্ট সেক্টর প্রধানের সভাপতিত্বে পিইসি সভা অনুষ্ঠিত হয়। পিইসি সভার সুপারিশের প্রেক্ষিতে ৯৯১০.০০ লক্ষ টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে জুলাই, ২০১০ হতে জুন, ২০১৩ মেয়াদে বাস্তবায়নের জন্য ১৪/০৯/২০১০ তারিখে অনুষ্ঠিত একনেক সভায় অনুমোদিত হয়। উল্লেখ্য, প্রকল্পটি অনুমোদনকালে নির্মাণ কাজে এলজিইডি'র ২০০৯ সালের সিডিউল রেট অনুসরণ করা হয়েছিল। পরবর্তীতে এলজিইডি'র সিডিউল রেট ২০১২ প্রকাশ এবং প্রকল্পের কিছু সাইটের পরিবর্তন হওয়ায় প্রকল্পটি ১ম সংশোধন করা হয়। সংশোধিত প্রকল্পটির মূল অনুমোদিত ব্যয় ও বাস্তবায়নকাল অপরিবর্তিত রেখে ১০/০৪/২০১৩ তারিখে সংশ্লিষ্ট মন্ত্রণালয়ের মাননীয় মন্ত্রী কর্তৃক অনুমোদিত হয়।

১০। প্রকল্পের অর্থায়নঃ

	জিওবি	ঋণ	মোট	উৎস
মূল অনুমোদিত ডিপিপি অনুযায়ী	৯৯১০.০০	-	৯৯১০.০০	-
সংশোধিত অনুমোদিত অনুযায়ী	৯৯১০.০০	-	৯৯১০.০০	-

এডিপিতে বছরওয়ারী বরাদ্দ ও ব্যয়

এডিপি	ডিপিপি অনুযায়ী চাহিদা	এডিপি বরাদ্দ	মোট ব্যয়	আর্থিক অগ্রগতি		মন্তব্য
				ডিপিপি'র তুলনায়	এডিপি'র তুলনায়	
২০১০-২০১১	২৫৩৫.৫১	২৮০০.০০	২৪৪১.৮৯	৯৬.৩১%	৮৭.২১%	অনুমোদিত ডিপিপি'র চেয়ে এডিপি বরাদ্দের পরিমাণ বেশী ছিল কিন্তু মোট ব্যয় অনুমোদিত ডিপিপি বরাদ্দের চেয়ে কম।
২০১১-২০১২	২৮৩৮.৩৩	২৮০০.০০	২৭৬১.০২	৯৭.২৮%	৯৮.৬১%	
২০১২-২০১৩	৪৫৩৬.১৬	৪৬২৯.০০	৪৩০২.৩৮	৯৪.৮৫%	৯২.৯৪%	
	৯৯১০.০০	১০২২৯.০০	৯৫০৫.২৯	৯৫.৯২%	৯২.৯২%	

- ১১। **প্রকল্পের ক্রয় কার্যক্রমঃ** প্রতিটি সেতু/ কালভার্ট একটি প্যাকেজ হিসেবে মোট ৩৭২টি প্যাকেজ ৬টি জাতীয় দৈনিকে ১২/১১/২০১০ থেকে ১৩/০২/২০১৩ এর মধ্যে ১৬টি বিজ্ঞপ্তি আকারে প্রকাশিত হয়। মোট দরপত্র বিক্রির সংখ্যা ৯৮৫৬টি, দরপত্র জমাদানের সংখ্যা ৭৫৩৪টি এবং রেসপন্সিভ দরপত্রের সংখ্যা ৪৩৮৭টি। এই ৩৭২টি প্যাকেজের কার্যাদেশকৃত অর্থ ৮৯৮৯.৪৫ লক্ষ টাকা এবং পরিশোধিত বিল ৯২৭০.২৫ লক্ষ টাকা। অর্থাৎ কার্যাদেশকৃত অর্থ থেকে পরিশোধিত বিল ২৮০.৮০ লক্ষ টাকা বেশি। এ বিষয়ে প্রকল্প সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তা জানান যে, কিছু কিছু স্থানের বাস্তব পরিস্থিতি/ চ্যালেঞ্জ এর জন্য কার্যাদেশে উল্লেখিত টাকার চেয়ে পরিশোধিত ব্যয় বেশি ব্যয় হয়েছে।
- ১২। **কাজ অসমাপ্ত থাকলে বিবরণঃ** প্রকল্পের উল্লেখযোগ্য কোন কাজ অসমাপ্ত নেই মর্মে প্রকল্প সমাপ্ত মূল্যায়ন প্রতিবেদনে উল্লেখ করা হয়েছে।
- ১৩। **প্রকল্প পরিচালকের তথ্যাদিঃ**

নাম ও পদবী (বেতন স্কেলসহ)	পূর্ণকালীন	খণ্ডকালীন	দায়িত্ব একের অধিক প্রকল্পে	তারিখ		মন্তব্য (আইএমইডি)
				যোগদান	বদলী	
(১)	(২)	(৩)	(৪)	(৫)	(৬)	(৭)
মোহাম্মদ আবদুল ওয়াজিদ, অতিরিক্ত সচিব মহা-পরিচালক ও প্রকল্প পরিচালক	না	হ্যাঁ	হ্যাঁ	১৪/১০/২০১২	প্রকল্পের শেষ পর্যন্ত (৩০/০৬/২০১৩)	প্রকল্প বাস্তবায়ন সংক্রান্ত পরিপত্রের অনুচ্ছেদ ১.৪ অনুসারে একই কর্মকর্তা এক সঙ্গে একাধিক প্রকল্পের প্রকল্প পরিচালকের দায়িত্ব পালন করতে পারবেন না।

১৪। **অর্জাভিত্তিক বাস্তব অগ্রগতি: পরিশিষ্ট 'ক'।**

১৫। **প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জনঃ**

অনুমোদিত	অর্জিত	মন্তব্য
৪২৬৬ মিঃ ব্রিজ/ কালভার্ট নির্মাণ করে গ্রোথ সেন্টারসমূহ যেমন স্থানীয় হাট-বাজার, স্কুল-কলেজ ও অন্যান্য গুরুত্বপূর্ণ স্থানকে সংযুক্ত করে যোগাযোগ ব্যবস্থা উন্নত করা এবং জলাবদ্ধতা দূর করা।	৪১৪৫ মিঃ ব্রিজ/ কালভার্ট নির্মাণকরে গ্রোথ সেন্টারসমূহ যেমন স্থানীয় হাট-বাজার, স্কুল-কলেজ ও অন্যান্য গুরুত্বপূর্ণ স্থানকে সংযুক্ত করে যোগাযোগ ব্যবস্থা উন্নত করা এবং জলাবদ্ধতা দূর করা হয়েছে।	এ প্রকল্পের আওতায় ১২১মিঃ ব্রিজ/ কালভার্ট কম কাজ করা হয়েছে এবং ৩৭৫টি ব্রিজ /কালভার্ট নির্মাণের পরিকল্পনা থাকলেও বাস্তবে ৩৭২টি ব্রিজ /কালভার্ট নির্মাণ করা হয়েছে। ৩টি ব্রিজ /কালভার্ট এর স্থানে অন্য সংস্থা ব্রিজ /কালভার্ট বাস্তবায়ন করায় এবং নির্দিষ্ট সময়ের মধ্যে উপযুক্ত স্থান পাওয়া না যাওয়ায় বাস্তবায়ন করা সম্ভব হয়নি। এই ব্রিজ ৩টি হচ্ছে: ১) ছুড়াছড়ি, রাংগামাটি উপজেলায় “চরবিমা ছাড়ার উপর ১২মিঃ সেতু নির্মাণ” ২) বিলাইছড়ি, রাংগামাটি উপজেলায় “রামছড়ি পাড়ায় নৌকাটা ছাড়ার উপর ১২মিঃ সেতু নির্মাণ” ৩) রাংগামাটি সদর উপজেলায় “গুইকাবা ছাড়ার উপর ১২মিঃ সেতু নির্মাণ”

১৬। **পরিদর্শিত প্রকল্প এলাকায় বাস্তবায়িত/বাস্তবায়নামীন কার্যক্রমঃ**

১৬.০ **সরেজমিনে পরিদর্শনঃ**

প্রকল্পের কার্যক্রম মাঠ পর্যায়ে সরেজমিনে পরিদর্শনের জন্য ১১/০৪/২০১৪ থেকে ১৪/০৪/২০১৪ তারিখে রাংগামাটি, খাগড়াছড়ি, বান্দরবন জেলার কয়েকটি উপজেলায় পরিদর্শন করা হয়। পরিদর্শনকালে সংশ্লিষ্ট উপজেলার নির্বাহী কর্মকর্তা ও প্রকল্প সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তাগণ উপস্থিত ছিলেন। এ সময় প্রকল্পের উপকারভোগীদের সাথে আলোচনা করে প্রকল্পের সুফল সম্পর্কে ধারণা পাওয়া যায়। প্রকল্পের পরিদর্শন কার্যক্রম নিম্নে তুলে ধরা হলো :

১৬.১ মরংছড়ি সেতুঃ

সেতুটি রাংগামাটি সদর উপজেলার সাপড়ি ইউনিয়নের মরংছড়ি গ্রামে একটি খালের উপর নির্মিত হয়েছে। ২০১০-২০১১ অর্থ বছরে মরংছড়ি গ্রামে ৩৯ ফুট দৈর্ঘ্যের সেতুটি নির্মাণের ফলে মরংছড়ি গ্রামে অবস্থিত প্রাইমারি স্কুলের শিক্ষার্থীদের যাতায়াতে সুবিধা হয়েছে বলে উপকারভোগী স্থানীয় শিক্ষক ও জনগণের সাথে আলোচনা করে জানা যায়। তবে, সেতুর উভয় পাশের সংযোগ রাস্তা বর্ষাকালে পানিতে ডুবে যায় বলে স্থানীয় জনগণ জানিয়েছেন। এ ব্যাপারে যথাযথ পদক্ষেপ নেওয়ার জন্য স্থানীয় উপকার ভোগীরা অনুরোধ জানিয়েছেন।



১৬.২ দুরছড়ি সেতুঃ

সেতুটি খাগড়াছড়ি জেলার মহালছড়ি উপজেলায় লেমুছড়ি গ্রামে অবস্থিত। সেতুটি একটি খালের উপর নির্মাণ হয়েছে, তবে যাতায়াতের রাস্তা নেই। ফলে সেতু তৈরির উদ্দেশ্য এক্ষেত্রে অনুপস্থিত। অর্থাৎ সরকারি অর্থের অপরিপল্লিত ব্যবহার করা হ'ল। শুধু পায়ে হেঁটে বা বাইসাকালে যাতায়াত সম্ভব। ২০১২-২০১৩ অর্থ বছরে দুরছড়ি ছড়ার উপর ৩৬ ফুট দৈর্ঘ্য সেতু ২৯.১৪ লক্ষ টাকা ব্যয়ে নির্মাণ করা হয়েছে।



১৬.৩ লেমুছড়ি সেতুঃ

খাগড়াছড়ি জেলার মহালছড়ি উপজেলায় মাইছড়ি ইউনিয়নে মধ্য লেমুছড়ি রাস্তার উপর ৪০ ফুট দৈর্ঘ্যের ব্রিজ নির্মাণ করা হয়। কার্যাদেশ অনুযায়ী নির্দিষ্ট সময়ের মধ্যে সেতুটি নির্মাণ করা হয়েছে। সেতুটি একটি খালের উপর। সেতুর অপর প্রান্তে লেমুছড়ি সরকারী প্রাথমিক বিদ্যালয়। প্রধান শিক্ষিকা জানিয়েছেন যে, সেতুটি নির্মাণের পূর্বে স্কুলের শিক্ষার্থীরা বর্ষা মৌসুমে নৌকা দিয়ে খাল পার হতো। বর্তমানে স্কুলে যাতায়াত করা তাদের জন্য খুবই সহজ হয়েছে। তবে এলাকাটি নীচু হওয়ায় ভারী বর্ষণে (Flash flood) সেতু ও রাস্তাটি ডুবে যায় বলে জানা গেছে। সেতুর দু'পাশের অপরিপল্লিত মাটি দেয়া হয়েছে। ফলে, এ অবস্থায় সেতুটি দিয়ে স্বাভাবিক যান চলাচল সম্ভব নয়। দু' পাশে পরিপল্লিত মাটি ফেলা প্রয়োজন।



১৬.৪ দাঁতকুপ্যা সেতুঃ

খাগড়াছড়ি জেলার সদর উপজেলায় সেতুটি নির্মিত হয়েছে। দাঁতকুপ্যা হতে কুতুবছড়ি যাওয়ার রাস্তায় খাদাকুন্ড নলার উপর ৩৩ ফুট দৈর্ঘ্যের সেতু নির্মাণ করা হয়। কার্যাদেশ অনুযায়ী নির্দিষ্ট সময়ের মধ্যে সেতুটির নির্মাণ সমাপ্ত হয়েছে। এলাকার স্থানীয় চেয়ারম্যান সুপনকিসসা ও জনগণ জানিয়েছেন যে, বর্ষা মৌসুমে পাহাড়ী ঢলে খালে পানি প্রবাহ বেড়ে যায়, ফলে যাতায়াতে সমস্যা দেখা দিত। এ সেতুটি



নির্মাণের ফলে ২/৩টি মহল্লার জনগণের যাতায়াতের খুবই সুবিধা হয়েছে।

১৬.৫

করলিয়ামুড়া গর্জনীয়া সেতুঃ

সেতুটি বান্দরবন জেলার নাইক্ষ্যংছড়ি উপজেলায় অবস্থিত। করলিয়ামুড়া গর্জনীয়া ছড়ার উপর সেতু নির্মাণ করা হয়। কার্যাদেশ অনুযায়ী নির্দিষ্ট তারিখেই সেতুটি নির্মাণ করা হয়েছে। সেতুটির এপ্রোচ রোড প্রয়োজন মারফিক হয়নি। সেতুটির দৈর্ঘ্য ৩৯ ফুট দৈর্ঘ্য যা একটি বড় খালের উপর। সেতুটির উইংওয়াল এর দৈর্ঘ্য কম হওয়ায় সংযোগ সড়কের মাটি সরে গিয়ে খালে পড়ছে। উইংওয়াল এর উচ্চতা সেতুর স্লাব পর্যন্ত করা সহ দৈর্ঘ্য বৃদ্ধি করা প্রয়োজন।



১৬.৬

কুঞ্জবন বৌদ্ধবিহার সেতুঃ

বান্দরবন জেলার নাইক্ষ্যংছড়ি উপজেলার কুঞ্জবন বৌদ্ধ বিহারের পাশে নাইক্ষ্যংছড়ি খালের উপর ৩৩ ফুট দীর্ঘ সেতু নির্মাণ করা হয়। নির্দিষ্ট সময়ের মধ্যেই সেতুটি নির্মাণ করা হলেও উইংওয়াল ঠিকমত না হওয়ায় এপ্রোচ রোডের মাটি চলে যাচ্ছে। উল্লেখ্য যে, সেতুতে যোগাযোগের ভাল কোন রাস্তা নেই। সংযোগ সড়কটি বাড়ির ভেতর দিয়ে সেতুতে চলে গেছে যা ২/৩ ফুট প্রশস্ত। উক্ত রাস্তা দিয়ে কোন যানবাহন চলাচল করতে পারবেনা। শুধু বিহারে যাতায়াতের জন্য সেতুটি নির্মাণ করা হয়েছে।



১৭.০

সার্বিক পর্যবেক্ষণঃ

সফলতাঃ

- ❖ সেতু/কালভার্ট নির্মাণের ফলে পাবর্ত্য এলাকায় বন্যা ও অতি বর্ষণের কারণে সৃষ্ট জলাবদ্ধতা হ্রাস পাচ্ছে;
- ❖ প্রকল্পটি পাবর্ত্য অঞ্চলের গ্রামীণ সড়ক যোগাযোগ ব্যবস্থার উন্নয়নে সহায়ক ভূমিকা পালন করছে। রিক্সা/ভ্যান চলাচল ও কৃষি পণ্য পরিবহণে সুবিধা বৃদ্ধি পাচ্ছে। হাটবাজার ও গ্রোথ সেন্টার এর সাথে যোগাযোগের উন্নতি হচ্ছে। ফলে, পাবর্ত্য এলাকার জনগণ কৃষি পণ্য সহজেই বাজারে নিতে পারছে। এতে জনগণের আয় বৃদ্ধি পাচ্ছে এবং চরম দারিদ্র্য হ্রাস পাচ্ছে;
- ❖ শিক্ষা প্রতিষ্ঠানের সাথে যোগাযোগ ব্যবস্থা উন্নত হওয়ায় পাবর্ত্য চট্টগ্রামে শিক্ষা ব্যবস্থায় উন্নয়নসহ গণ-সচেতনতা সৃষ্টি হচ্ছে। পাবর্ত্য চট্টগ্রাম অঞ্চলে যোগাযোগ ব্যবস্থার উন্নয়নের ফলে স্বাস্থ্য কেন্দ্র, হাসপাতালে যাওয়া-আসা সহজ হওয়ায় স্বাস্থ্য সেবা প্রাপ্তির সুযোগ সৃষ্টি হচ্ছে।

দুর্বলতাঃ

- ❖ পরিকল্পনা বিভাগের একনেক ও সমন্বয় অনুবিভাগ কর্তৃক জারীকৃত (স্মারক নং-পরি/এনইসি-৩/২০০৭-২০০৮/২৫৯, তারিখঃ ০৮/১১/২০০৯) পরিপত্রের ১.১ অনুচ্ছেদ অনুযায়ী বিনিয়োগ প্রকল্পের প্রাক্কলিত ব্যয় ৫০.০০ (পঞ্চাশ) কোটি টাকা বা তদুর্ধ্ব হলে পূর্ণকালীন প্রকল্প পরিচালক নিয়োগ করার কথা। প্রকল্পটির প্রকল্প পরিচালকের দায়িত্বে ছিলেন

ত্রাণ ও দুর্যোগ ব্যবস্থা অধিদপ্তরের মহাপরিচালক। তিনি তাঁর নিজ দায়িত্বের অতিরিক্ত দায়িত্ব হিসেবে প্রকল্প পরিচালকের দায়িত্ব পালন করেছেন। পরিপত্রের অনুলেখ ১.৪ এ উল্লেখ আছে যে, একই ব্যক্তিকে একাধিক প্রকল্পের প্রকল্প পরিচালক নিয়োগ করা যাবে না অথচ আলোচ্য প্রকল্পের প্রকল্প পরিচালক একই সাথে ৬১টি জেলায় বাস্তবায়নধীন “গ্রামীণ রাস্তায় ছোট ছোট (১২ মিটার পর্যন্ত) সেতু/কালভার্ট নির্মাণ (৩য় পর্যায়)” শীর্ষক প্রকল্পেরও প্রকল্প পরিচালক। এটি একদিকে যেমন পরিকল্পনা শৃংখলা পরিপন্থী, অন্যদিকে প্রকল্পের বাস্তবায়ন কার্যক্রম তথা মনিটরিং এর জন্যও যথেষ্ট নয় মর্মে প্রকল্প পরিদর্শন ও পর্যবেক্ষণে লক্ষ্য করা যায়;

- ❖ প্রকল্প এলাকায় (পার্বত্য চট্টগ্রাম) জেলা ত্রাণ ও পূর্ণবাসন কর্মকর্তা নেই। ফলে প্রকল্প বাস্তবায়ন কর্মকর্তা (পিআইও) দের কাজের তদারকি যথাযথভাবে তদারকি করা হচ্ছে না। প্রকল্প বাস্তবায়ন কর্মকর্তা (পিআইও) দের কাজের স্বচ্ছতা ও জবাবদিহিতা সরাসরি প্রকল্প পরিচালকদের নিকট অর্পিত। কিন্তু কিছু কিছু ক্ষেত্রে পিআইওদের কাজে দক্ষতা ও জবাবদিহিতার অভাব পরিলক্ষিত হয়েছে। পার্বত্য অঞ্চলে জেলা ত্রাণ ও পূর্ণবাসন কর্মকর্তা থাকলে পিআইওদের কাজের তদারকি ও জবাবদিহিতা আরো নিশ্চিত হতো বলে সরেজমিনে প্রকল্প বাস্তবায়ন পরিদর্শনে দেখা যায়;
- ❖ প্রকল্পের সাইট নির্বাচনের ক্ষেত্রে সংস্থার তদারকির অভাব রয়েছে বলে মনে হয়। প্রকল্পের সাইট নির্বাচন কমিটি বাস্তব অবস্থা বিবেচনা করে সাইট নির্বাচন করে না বলে প্রতীয়মান হয়। উদাহরণস্বরূপ বলা যায় যে, নাইক্ষ্যংছড়ি উপজেলায় কুঞ্জবন বৌদ্ধ বিহার সেতু এবং মহালছড়ি উপজেলায় দুরছড়ি সেতু। এ সমস্ত সেতুতে চলাচলের জন্য ভাল কোন রাস্তা নেই। একজন ঠিকাদারের সাথে আলাপচারিতায় জানা যায় যে, যেহেতু সকল ব্রিজের ড্রয়িং, ডিজাইন ও কার্যাদেশ মূল্য প্রায় একই তাই যেসকল ব্রিজে যানচলাচলের সম্ভাবন নেই সেসকল ব্রিজের নির্মাণ উপকরণ কম ও নিম্নমানের ব্যবহারের ফলে ব্রিজ ভেঙে পড়ার সম্ভাবনা থাকে। অর্থাৎ ফলে লাভের পরিমাণ অনেক বেশি থাকে। ব্রিজের স্থান ও বাস্তবতার আলোকে ড্রয়িং, ডিজাইন ও বাজেট করা হয়নি।
- ❖ বাস্তবতার নিরিখে সেতু নির্মাণঃ

পার্বত্য অঞ্চলের সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তাবৃন্দ, এলাকায় জনগণের সাথে কথা বলে জানা যায় যে, এ অঞ্চলের জনসাধারণ মূলত: পায়ে হেঁটে চলাচল করেন। দুর্গম এলাকায় যেহেতু রাস্তা-ঘাট নেই তাই তাঁদের চলাচলের সুবিধার্থে বিভিন্ন ছড়ি-খালের ওপর গাড়ি চলাচল উপযোগি ব্রিজ/কালভার্ট না করে ফুট ব্রিজ তৈরী করা হলে বাস্তবভিত্তিক হবে এবং কম ব্যয়ে অধিক ফুট ব্রিজ তৈরী করে একই বাজেটে অনেক মানুষকে সেবা দেয়া যাবে।

১৭। মতামত/সুপারিশঃ

- ১৭.১ সেতু/কালভার্ট এর স্থান নির্বাচনের ক্ষেত্রে জনগণের চাহিদা, উপযোগিতা ও বাস্তব অবস্থা বিবেচনা পূর্বক সুনির্দিষ্ট নীতিমালার ভিত্তিতে হওয়া প্রয়োজন;
- ১৭.২ যেসকল সেতু/কালভার্টের এপ্রোচ রোড ও উইং ওয়ালে সমস্যা রয়েছে সেগুলোর সমস্যা দূর করে ব্যবহার উপযোগী করতে হবে;
- ১৭.৩ যে সকল সেতুর দু পাশে পাহাড় উঁচু থাকায় ৪৫ ডিগ্রী Angle-এ উইং ওয়াল করা কঠিন সে সকল সেতু/কালভার্টের উচ্চতা স্ল্যাভ এর উচ্চতার সমান হলে মাটি ধরে রাখা সহজ হবে। বাস্তব অবস্থার প্রয়োজনে এপ্রোচ রোডে মাটি ধরে রাখার জন্য উইং ওয়াল উঁচু করা যেতে পারে;
- ১৭.৪ যেসকল সেতুর দুপাশের রাস্তা ব্যবহার উপযোগী নয় সেগুলো ব্যবহার উপযোগী করতে হবে;
- ১৭.৫ পার্বত্য অঞ্চলের যে সকল এলাকায় রাস্তা-ঘাট নেই এ সকল এলাকার উপযোগী ফুট ব্রিজ তৈরী করা হলে বর্তমান ব্রিজের ব্যয় দিয়ে অনেক বেশি ব্রিজ তৈরী সম্ভব হবে এবং অধিক সংখ্যক লোক উপকৃত হবে। অর্থাৎ ভবিষ্যতে পার্বত্য এলাকায় ব্রিজ/কালভার্ট নির্মাণের জন্য প্রকল্প গ্রহণ করা হলে ব্রিজের স্থান ও বাস্তবতার আলোকে ভিন্ন ভিন্ন ড্রয়িং, ডিজাইন ও বাজেট হওয়া সমীচীন হবে;
- ১৭.৬ প্রকল্পের আওতায় নির্মিত ও পরবর্তীতে নির্মিতব্য প্রত্যেকটি সেতুর ডাটাবেইজ করা প্রয়োজন;

- ১৭.৭ ভবিষ্যতে এ ধরনের প্রকল্পে প্রকল্প পরিচালক নিয়োগে সংশ্লিষ্ট মন্ত্রণালয়কে সরকারী বিধি-বিধান অনুসরণ করার প্রতি দৃষ্টি আকর্ষণ করা হ'ল;
- ১৭.৮ পাবর্ত্য চট্টগ্রাম এলাকায় PIO-দের কার্যক্রম তথা জবাব দিহিতা নিশ্চিত করণের বিষয়ে DRRO নিয়োগ দেয়া প্রয়োজন। এ ব্যাপারে সংশ্লিষ্ট মন্ত্রণালয় প্রয়োজনীয় উদ্যোগ গ্রহণ করতে পারে;
- ১৭.৯ মোটর সাইকেল ক্রয় খাতে ১০.৮০ লক্ষ টাকা এবং জ্বালানী খাতে ২.৬৮ লক্ষ টাকা অনুমোদিত বরাদ্দ থেকে বেশি ব্যয় হয়েছে। যা খতিয়ে দেখা প্রয়োজন;
- ১৭.১০ যে সকল ব্রিজের কার্যাদেশের অর্থের চেয়ে প্রকৃত বিল বেশি হয়েছে সেগুলো সরেজমিনে তদন্ত করে দেখা সমীচীন হবে;
- ১৭.১১ সকল নির্মিত ব্রিজের অবস্থান জরিপ করে যেসকল ব্রিজের দু'পাশে ব্যবহার উপযোগী রাস্তা নেই সেসকল ব্রিজ কীভাবে নির্মাণের জন্য নির্বাচিত হ'ল এবং এক্ষেত্রে সংশ্লিষ্ট কোন কর্মকর্তার গাফেলতি আছে কিনা তা' খতিয়ে দেখে দুর্যোগ ব্যবস্থাপনা অধিদপ্তর/ দুর্যোগ ব্যবস্থাপনা ও ত্রাণ মন্ত্রণালয়কে প্রয়োজনীয় ব্যবস্থা নিতে হবে;
- ১৭.১২ প্রকল্পের অডিট সম্পন্ন করে ব্যবস্থা নিতে হবে;
- ১৭.১৩ সুপারিশের ১৭.১ থেকে ১৭.১২ এর ওপর ব্যবস্থা গ্রহণ করে আগামী ০১ (এক) মাসের মধ্যে আইএমইডিকে অবহিত করতে হবে।