

**সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগের আওতায় ২০১৪-১৫ অর্থ বছরে এডিপিভুক্ত সমাপ্ত প্রকল্পের মূল্যায়ন  
প্রতিবেদনের ওপর মন্ত্রণালয়/বিভাগ ভিত্তিক সার-সংক্ষেপ**

ক্রঃনং	মন্ত্রণালয়/বিভাগের নাম	মোট সমাপ্ত প্রকল্পের সংখ্যা	সমাপ্ত প্রকল্পের ধরণ			মূল সময় ও ব্যয়ের তুলনায়				
			বিনিয়োগ প্রকল্পের সংখ্যা	কারিগরি সহায়তা প্রকল্পের সংখ্যা	জেডিসিএফ ভুক্ত প্রকল্পের সংখ্যা	সময় ও ব্যয় উভয়ই অতিক্রান্ত প্রকল্পের সংখ্যা	সময় অতিক্রান্ত প্রকল্পের সংখ্যা	কেবল সময় অতিক্রান্ত শতকরা হার (%)	কেবল ব্যয় অতিক্রান্ত প্রকল্পের সংখ্যা	ব্যয় অতিক্রান্ত শতকরা হার (%)
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮	৯	১০	১১
১	সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ	৪৬টি	৪৫টি	১টি	-	৩০টি	১৫টি	৩৩% - ৪০০%	১ টি	২.০২% - ২৫০.৪৪%

- ১। সমাপ্ত প্রকল্পের সংখ্যা: ৪৬টি
- ২। সমাপ্তকৃত প্রকল্পের প্রকৃত ব্যয় ও মেয়াদকাল
- ৩। সমাপ্ত প্রকল্পের ব্যয় ও মেয়াদ বৃদ্ধির কারণ: ভূমি অধিগ্রহণ ব্যয় বৃদ্ধি, ডিজাইন পরিবর্তন, অঞ্জোর হ্রাস বৃদ্ধি, রোট সিডিউল পরিবর্তন ও বরাদ্দের স্বল্পতা।
- ৪। সমাপ্তকৃত প্রকল্প বাস্তবায়নের ক্ষেত্রে প্রধান প্রধান সমস্যা ও সুপারিশ

	সমস্যা		সুপারিশ
৪.১	যথাযথ সমীক্ষা ছাড়া প্রকল্প গ্রহণ ও ব্যয় প্রাক্কলন করা।	৪.১	প্রকল্প গ্রহণকালে পর্যাপ্ত সমীক্ষা ও বাস্তবভিত্তিক ব্যয় প্রাক্কলনপূর্বক প্রকল্প প্রস্তাব প্রণয়ন করতে হবে।
৪.২	ঘন ঘন প্রকল্প পরিচালক পরিবর্তন ও পূর্ণকালীন প্রকল্প পরিচালক না থাকা।	৪.২	প্রতিটি প্রকল্পের বিপরীতে একজন পূর্ণকালীন প্রকল্প পরিচালক নিয়োগ করতে হবে এবং প্রকল্প সমাপ্ত না হওয়া পর্যন্ত যথাসম্ভব প্রকল্প পরিচালককে বদলী করা যাবেনা। প্রয়োজনে ছোট ছোট প্রকল্পের ক্ষেত্রে অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী/তত্ত্বাবধায় প্রকৌশলীর পরিবর্তে নির্বাহী প্রকৌশলী পদমর্যাদার কর্মকর্তাকে প্রকল্প পরিচালক হিসেবে নিয়োগ প্রদান করা যেতে পারে।
৪.৩	প্রকল্পভিত্তিক ক্রয় কার্যক্রম/ঠিকাদার নিয়োগ প্রক্রিয়া সম্পন্ন না করে আর্থিক বছরভিত্তিক ছোট ছোট প্যাকেজে ঠিকাদার নিয়োগ করার প্রবণতা।	৪.৩	প্রকল্প অনুমোদনের অনধিক ৬ মাসের মধ্যে প্রকল্পের বিপরীতে যথাসম্ভব সকল ঠিকাদার নিয়োগ/ক্রয় কার্যক্রম সম্পন্ন করতে হবে। প্রকল্পের গুণগতমান নিশ্চিতকরণে প্যাকেজের সংখ্যা হ্রাস করা প্রয়োজন।
৪.৪	ভূমি অধিগ্রহণে জটিলতা।	৪.৪	ভূমি অধিগ্রহণ প্রক্রিয়া ত্বরান্বিতকরণের লক্ষ্যে মন্ত্রণালয়

	সমস্যা		সুপারিশ
			কর্তৃক ভূমি অধিগ্রহণের প্রতিটি পর্যায়ে যথাযথ মনিটরিং এবং জেলা প্রশাসকের সাথে সমন্বয় নিশ্চিত করতে হবে।
৪.৫	অনুমোদিত ডিপিপি'র তুলনায় অধিক সময় ও ব্যয়ে প্রকল্প সমাপ্ত করা	৪.৫	অনুমোদিত ডিপিপি'র কর্ম পরিকল্পনা অনুযায়ী এডিপি বরাদ্দ এবং কার্যাদেশ প্রদান করতে হবে। এ জন্য যথাযথ পরীক্ষা-নিরীক্ষার মাধ্যমে প্রকল্প গ্রহণ করতে হবে
৪.৬	ইউটিলিটি স্থানান্তরে জটিলতার কারণে প্রকল্প বাস্তবায়ন বাধাগ্রস্ত হয়	৪.৬	ইউটিলিটি স্থানান্তরে সময়মত ও কার্যকর ব্যবস্থা গ্রহণ করা প্রয়োজন।
৪.৭	PCR প্রেরণের পূর্বে অধিকাংশ সময়ে External Audit সম্পন্ন না করা	৪.৭	প্রকল্পের সমাপ্তির সাথে সাথেই External Audit করার ব্যবস্থা গ্রহণ করা প্রয়োজন।

**“বৌদাঘাট-বিমানবন্দর সংযোগ সড়কের অসমাপ্ত কাজ সমাপ্তকরণ (সংশোধিত)” শীর্ষক প্রকল্পের সমাপ্ত  
মূল্যায়ন প্রতিবেদন**

(সমাপ্তঃ জুন, ২০১৫)

- ১। বাস্তবায়নকারী সংস্থাঃ সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর।
- ২। প্রশাসনিক মন্ত্রণালয়/বিভাগঃ সড়ক পরিবহন ও সেতু মন্ত্রণালয়/সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ।
- ৩। 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
২৩৮৯.০৫ (-)	৪৫৪২.৯৬ (-)	২৭৫০.০০ (-)	০১-৬-২০১০ থেকে ৩০-৬-২০১১	০১-৬-২০১০ থেকে ৩০-৬-২০১৪	০১-৬-২০১০ থেকে ৩০-৬-২০১৪	১৫.১০%	৪০০%

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

৫। 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
1.	Survey, Soil test	LS	5.00	LS	5.00	LS
2.	Land Acquisition	Hector	1555.38	7.37	806.18	6.674
3.	Earthwork in road embankment	Lcum	474.25	2.83	188.89	1.13
4.	Pavement	Km.	770.65	6.60	770.65	6.60
5.	Strengthening of Pavement at existing old pavement & widening of curvature	Km.	192.27	2.02	192.27	2.02
6.	Protective work	M				
	a. Retaining Wall	M	79.18	100.00	7.35	10.97
	b. Matressing by CC Block & Geo-textile	Sqm.	295.00	20938.01	23.15	1642.48
	c. Toe wall	M	120.00	2495.36	3.39	70.49
	d. Protective work by Palisiding	M	39.61	600.00	39.61	600.00
7.	Construction surface drain	M	30.00	770.00	3.12	80.80
8.	PC Girder bridge	M	745.00	107.10	659.02	107.10
9.	Construction diversion bialy bridge	LS	50.00	LS	46.39	LS
10.	Widening of existing culvert	M	157.12	48.00		
11.	Construction of New Culvert	M	19.50	3.60		
12.	Removable utility (20. Nos Electric post)	LS	5.00	LS		LS

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
13.	Installation of sing signal, Km Post	LS	5.00	LS	5.00	LS
Total=			4542.96		2750.00	

৬। প্রকল্প পরিচালক সংক্রান্ত তথ্যাদিঃ

ক্রমিক নং	প্রকল্প পরিচালকের নাম ও পদবী	দায়িত্বের ধরণ	কর্মকাল	
			যোগদান	বদলী
১.	Mr. Md. Mafizul Islam	খন্ডকালীন	০৮-১০-২০০৯	০৫-১০-২০১০
২.	Mr. Sah Md. Musa	খন্ডকালীন	০৫-১০-২০১০	১৫-০১-২০১৩
৩.	Mr. Shobud Kumar Sharker	খন্ডকালীন	১৫-০১-২০১৩	প্রকল্প সমাপ্তি পর্যন্ত

সংশ্লিষ্ট ছক পর্যালোচনায় দেখা যায়, বর্ণিত প্রকল্পে মোট ৩ জন প্রকল্প পরিচালক দায়িত্ব পালন করেছেন। তাঁদের অধিকাংশের মেয়াদ ১ বছরেরও কম। বর্ণিত প্রকল্পের ক্ষেত্রে ১ বছর মেয়াদে ৩ ও ২০৮৯.০৫ লক্ষ টাকায় প্রকল্পটি বাস্তবায়নের নিমিত্তে অনুমোদন করা হলেও অসমাপ্ত অবস্থায় প্রকল্পটি সমাপ্ত করতে সময় লেগেছে ৫ বছর ও বাস্তবায়ন ব্যয় হয়েছে ২৭৫০.০০ লক্ষ টাকা। অর্থাৎ প্রকল্পের ব্যয় বৃদ্ধি পেয়েছে ১৫.১০% এবং বাস্তবায়নকাল বৃদ্ধি পেয়েছে ৪০০%। ঘন ঘন প্রকল্প পরিচালক পরিবর্তন, যথাযথ সমীক্ষা ব্যতীত প্রকল্প গ্রহণ প্রভৃতি কারণে এমনটি হয়েছে। ফলে প্রকল্পের কাংশিত সুফল হতে জনগণ বঞ্চিত হয়েছে।

৭। ক্রয় সংক্রান্ত তথ্যাদিঃ

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

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

প্রকল্পের অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী মূল পূর্ত কাজ ৮টি প্যাকেজের মাধ্যমে ৩০৬৫.০১ লক্ষ টাকায় ক্রয়ের সংস্থান ছিল। তবে বাস্তবে ৪টি প্যাকেজের আওতায় ক্রয় কার্য সম্পাদন করা হয়েছে। এ লক্ষ্যে দৈনিক ইন্ডেক্স, দৈনিক জালালাবাদ, দৈনিক সিলেটের ডাক ও দি ফাইন্যান্সিয়াল এক্সপ্রেস পত্রিকা, সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের নিজস্ব ওয়েব সাইট ও সিপিটিইউ এর ওয়েব সাইটে প্যাকেজ গুলোর দরপত্র প্রকাশ করা হয়। দরপত্র উন্মুক্তকরণ কমিটিতে মূল্যায়ন কমিটি হতে ১জন সদস্য অন্তর্ভুক্ত করা হয়েছে। ক্রয়কারী প্রতিষ্ঠান হতে ৬০ দিন সময় দিয়ে দরপত্র গ্রহণ করা হয়েছে। দরপত্র মূল্যায়ন কমিটির সদস্য সংখ্যা ছিল ৭ জন। তন্মধ্যে সংস্থা বহির্ভূত সদস্য ছিল ৩ (তিন) জন। মূল্যায়ন কমিটির আহবায়ক ছিলেন তত্ত্বাবধায়ক প্রকৌশলী, সিলেট সড়ক সার্কেল। দরপত্র খোলার পর ৭ দিনের মধ্যে দরপত্র মূল্যায়ন করা হয়। অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী, সিলেট জোন কর্তৃক সবকটি প্যাকেজের দরপত্র অনুমোদন করা হয়। এ ক্ষেত্রে দরপত্র উন্মুক্তকরণের দিন হতে প্রস্তাব অনুমোদন পর্যন্ত সময় লেগেছে সর্বোচ্চ ৯৫ দিন ও সর্বনিম্ন ৮৫ দিন (প্রস্তাবের বৈধতার গ্রহণযোগ্য মেয়াদ ৬০ হতে ১২০ দিন)। প্রধান প্রধান দরপত্র সংক্রান্ত তথ্য নিম্নরূপ:

Description of procurement (goods/work/consultancy as per bid document)	Tender/Bid/Proposal Cost (In lakh taka)		Tender/Bid Proposal		Date of completion of works/services & supply of goods	
	As per DPP (Revised)	Contract Value	Invitation Date	Contract signing/ L.C. Opening Date	As per Contract	Actual
1	2	3	4	5	6	7
Construction of Flexible pavement along with carpeting seal coat work and earth filling work at 0+000km to 2+550km & 3+000km to 3+300km of Badaghat-Airport Link road under Sylhet Road Division of Sylhet Road Circle, Sylhet during the year 2010-2011.		493.37	26/10/10	04/04/11	12 Months	12 Months
Construction of Flexible pavement along with carpeting seal coat work and earth filling work at 3+300km to 5+450km & 5+900km to 6+100km of Badaghat-Airport Link road under Sylhet Road Division of Sylhet Road Circle, Sylhet during the year 2010-2011.		514.29	26/10/10	04/04/11	12 Months	12 Months
Construction of 37.94m (1x 36.60m span) long Pre-Stressed Concrete Girder Bridge over Upta Khal at 3 <sup>rd</sup> km of Badaghat-Airport Link road under Sylhet Road Division of Sylhet Road Circle, Sylhet during the year 2010-2011.		473.32	27/10/10	12/04/11	15Months	15 Months
Construction of 69.155m (2x 33.54m span) long Pre-Stressed Concrete Girder Bridge over Upta Khal at 6 <sup>th</sup> km of Badaghat-Airport Link road under Sylhet Road Division of Sylhet Road Circle, Sylhet during the year 2010-2011.		402.44	02/12/10	10/04/11	15Months	15 Months

৮। ডিপিপি বরাদ্দ ও অগ্রগতিঃ

(লক্ষ টাকায়)

অর্থবছর	বরাদ্দ ও লক্ষ্যমাত্রা				টাকা অবমুক্তি	ব্যয় ও বাস্তব অগ্রগতি			
	মোট	টাকা	প্রকল্প সাহায্য	বাস্তব লক্ষ্যমাত্রা %		মোট	টাকা	প্রকল্প সাহায্য	বাস্তব অগ্রগতি %
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮	৯	১০
২০০৯-১০	৫.০০	৫.০০	-	-	০.০০	০.০০	০.০০	-	
২০১০-১১	২৩৮৪.৬৫	২৩৮৪.০৫	-	-	৫০০.০০	৫০০.০০	৫০০.০০	-	
২০১১-১২	-	-	-	-	১৩০০.০০	১৩০০.০০	১৩০০.০০	-	
২০১২-১৩	-	-	-	-	৫৮৭.০০	৫৮৭.০০	৫৮৭.০০	-	
২০১৩-১৪	২১৫৫.৯৬	২১৫৫.৯৬	-	-	৩৬৩.০০	৩৬৩.০০	৩৬৩.০০	-	
মোট=	-	-	-	-	২৭৫০.০০	২৭৫০.০০	২৭৫০.০০	-	

প্রকল্পের ডিপিপি পর্যালোচনায় দেখা যায়, ২০০৯-২০১০ হতে ২০১০-২০১১ মেয়াদে বাস্তবায়নের জন্য অনুমোদিত হলেও ২০১৩-১৪ অর্থ বছরে প্রকল্পটি সমাপ্ত করা হয়। উক্ত সময়ে ডিপিপি'র অনুমোদিত লক্ষ্যমাত্রা মোতাবেক কোন অর্থ বছরেই এডিপিতে পর্যাপ্ত অর্থ বরাদ্দ প্রদান করা হয়নি। ফলে প্রকল্পটির বাস্তব অগ্রগতি ব্যাহত হয়েছে।

৯। **কাজ অসম্পূর্ণ থাকলে তার কারণঃ** যেহেতু সিলেট-সালুটিকর-কোম্পানীগঞ্জ-ভোলাগঞ্জ সড়কের সাথে বাদাঘাট-বিমানবন্দর সংযোগ সড়কটিকে একীভূত করে জাতীয় মহাসড়ক মানে নির্মাণের জন্য একটি ডিপিপি মন্ত্রণালয়ে সক্রিয় প্রক্রিয়াধীন আছে এবং বাদাঘাট-বিমানবন্দর সড়কংশটি এর একটি অংশ বিশেষ, সেহেতু বাদাঘাট-বিমানবন্দর সংযোগ সড়কের আরডিপিপিতে অন্তর্ভুক্ত নতুন কাজ বন্ধ না করা হলে তা অপচয় হবে বিধায় বিগত ১৪/০২/২০১৪ তারিখে সচিব, সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগের সভাপতিত্বে সিলেট সার্কিট হাউজে অনুষ্ঠিত জোনাল সভায় নিম্নরূপ সিদ্ধান্ত গৃহীত হয়:

- (ক) আরডিপিপিতে প্রকল্পটির অবশিষ্ট ৩ (তিন)টি প্যাকেজের কাজ বাদ দিয়ে প্রকল্পটি সমাপ্ত করতে হবে;
- (খ) এ পর্যন্ত বিভিন্ন চুক্তির অনুকূলে কৃত কাজের অপরিশোধিত অর্থের বিস্তারিত হিসাব দাখিলপূর্বক চাহিদা পেশ করতে হবে।
- (গ) সড়কের শুরুতে ও শেষ প্রান্তে নির্দিষ্ট উচ্চতা নির্ধারিত বার লাগিয়ে হালকা যানবাহনের জন্য সড়কটি উন্মুক্ত করতে হবে। কোন অবস্থাতেই ট্রাক ছাড়া যাবে না।
- (ঘ) সিলেট-সালুটিকর-কোম্পানীগঞ্জ-ভোলাগঞ্জ সড়ক ও এয়ারপোর্ট বাইপাস সড়ককে জাতীয় মহাসড়কে উন্নীতকরণ প্রকল্পের সাথে এয়ারপোর্ট-বাদাঘাট সড়কটি ও বাদাঘাট টুকেরবাজার পর্যন্ত এলজিইডি এর সড়ক অন্তর্ভুক্ত করে এ প্রেক্ষিতে প্রকল্পটির আরডিপিপিতে উল্লেখিত ৩ (তিন)টি প্যাকেজের কাজ বাদ দিয়ে প্রকল্পটি সমাপ্ত ঘোষণা করা হয়।

১০। **সাধারণ পর্যবেক্ষণঃ**

১০.১ **প্রকল্পের পটভূমি ও উদ্দেশ্যঃ** বাদাঘাট-বিমানবন্দর সংযোগ সড়কটি সিলেট জেলার একটি গুরুত্বপূর্ণ সড়ক। ৭.৫ কিলোমিটার দীর্ঘ সংযোগ সড়কটি বাদাঘাট সেতু নির্মাণ প্রকল্পের মধ্যে অন্তর্ভুক্ত করা হয়। ১৩/১০/১৯৯৯ তারিখে বাদাঘাট সেতু নির্মাণ প্রকল্পটি ২১০৬.০০ লক্ষ টাকায় অনুমোদিত হয়। পরবর্তীতে প্রকল্পটি সম্পন্ন করার লক্ষ্যে ৪১২৯.৪১ লক্ষ টাকা ব্যয়ে সংশোধিত প্রকল্পটি পরিকল্পনা কমিশনে প্রেরণ করা হয়। পরিকল্পনা কমিশনে অনুমোদিত ব্যয় যুক্তিযুক্তকরণ সভায় প্রকল্পটির ব্যয় ৩৭১৭.৮৭ লক্ষ টাকায় নির্ধারণ করা হয়। গত ২৭/১২/২০০৬ তারিখে পরিকল্পনা কমিশনে অনুমোদিত পিইসি সভায় বাদাঘাট সেতু নির্মাণ প্রকল্পের সহিত সংযুক্ত বাদাঘাট-এয়ারপোর্ট লিংক সড়কের

অবশিষ্ট কাজের জন্য আলাদাভাবে “বাদাঘাট-এয়ারপোর্ট লিংক সড়ক” শিরোনামে একটি প্রকল্প প্রণয়ন করার সিদ্ধান্ত প্রদান করা হয়। বাদাঘাট-এয়ারপোর্ট লিংক সড়কটি সিলেট জেলায় একটি নতুন করিডোর তৈরি করবে। ফলশ্রুতিতে সিলেট-সালুটিকর-কোম্পানীগঞ্জ-ভোলাগঞ্জ সড়ক এবং ঢাকা-সিলেট সড়ক (ভায়া ওয় শাহজালাল সেতু) এর সাথে সরাসরি যোগাযোগ স্থাপিত হবে। বাদাঘাট-বিমান বন্দর লিংক সড়কটি ভোলাগঞ্জ হতে দেশের সর্বত্র পাথর পরিবহনে সহায়তা করবে। তা ছাড়া প্রস্তাবিত প্রকল্পটি বাস্তবায়িত হলে মৎস্য, কৃষিজাত পণ্য পরিবহন, চাকুরী, শিক্ষা, ব্যবসা-বাণিজ্য এবং অর্থনৈতিক তথা আর্থ-সামাজিক উন্নয়নে সহায়ক ভূমিকা রাখবে। এ প্রেক্ষিতে প্রকল্পটি গ্রহণ করা হয়।

**উদ্দেশ্য:** এ প্রকল্পের মূল উদ্দেশ্য হলো যানজট নিরসনকল্পে-বাদাঘাট-সিলেট বিমান বন্দর সংযোগ সড়ক নির্মাণ যা সিলেট শহরের বাইপাস সড়ক হিসেবে ব্যবহার হবে।

১০.২ **প্রকল্পের অনুমোদন ও সংশোধন:** ২১.০৬ কোটি টাকা ব্যয়ে ‘বাদাঘাট সেতু নির্মাণ প্রকল্প’ বিগত ১৩.১০.১৯৯৯ তারিখে একনেক কর্তৃক অনুমোদিত হয়। উক্ত প্রকল্পে ৭.৫০ কিলোমিটার দীর্ঘ বাদাঘাট-বিমানবন্দর সংযোগ সড়ক নির্মাণও অন্তর্ভুক্ত ছিল। এ প্রকল্পের আওতায় বাদাঘাট সেতু নির্মাণ সম্পন্ন করা হয়। কিন্তু বাদাঘাট-বিমান বন্দর সংযোগ সড়ক নির্মিত হয়নি। এ প্রেক্ষাপটে প্রকল্পটি সংশোধনের উদ্যোগ গ্রহণ করা হয়। পিইসি সভা প্রকল্পটি সংশোধন না করে বাস্তবতার নিরিখে প্রকল্পটি সমাপ্ত ঘোষণা করতঃ অসমাপ্ত কাজ সমাপ্তির জন্য নতুন প্রকল্প গ্রহণের পরামর্শ প্রদান করে। উল্লেখ্য যে, সংযোগ সড়কটি ফ্ল্যাশ ফ্ল্যাড প্রবণ ও বিল এলাকায় অবস্থিত। এ প্রেক্ষাপটে বাদাঘাট-বিমানবন্দর সংযোগ সড়কের অসমাপ্ত কাজ সমাপ্তকরণ প্রকল্প গ্রহণ করা হয়। প্রায় ২৩৮৯.০০ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ০১-০৬-২০১০ থেকে ৩০-০৬-২০১১ পর্যন্ত মেয়াদে বাস্তবায়নের জন্য ১১-০৭-২০১০ তারিখে একনেক সভায় প্রকল্পটি অনুমোদিত হয়। ভূমি অধিগ্রহণের জন্য নির্ধারিত ব্যয় অপেক্ষা প্রাক্কলিত ব্যয় বেশি হওয়ায় ২৪/০৫/২০১২ তারিখ অন্তঃখাত সমন্বয়ের মাধ্যমে ভূমি অধিগ্রহণের অতিরিক্ত অর্থ যোগান দেয়া হয়। পুটিখাল সেতু ও উপতখাল সেতুর দৈর্ঘ্য বৃদ্ধি, কালভার্টের সংখ্যা ও দৈর্ঘ্য বৃদ্ধি, ভূমি অধিগ্রহণের পরিমাণ বৃদ্ধি, মূল সড়ক ও এ্যাপ্রোচ সড়কের পরিমাণ বৃদ্ধি ইত্যাদির কারণে প্রকল্পের ডিপিপি ’র মূল্য ৪৫৪২.৯৬ লক্ষ টাকায় উন্নীত করে জুন, ২০১০ থেকে জুন, ২০১৪ পর্যন্ত মেয়াদে বাস্তবায়নের জন্য সংশোধিত ডিপিপি ১২-১১-২০১৩ তারিখে একনেক কর্তৃক অনুমোদিত হয়। পরবর্তীতে আইএমইডি’র সুপারিশক্রমে প্রকল্পের মেয়াদ জুন, ২০১৫ পর্যন্ত বৃদ্ধি করা হয়।

১০.৩ **সার্বিক আর্থিক ও বাস্তব অগ্রগতিঃ** প্রকল্পের আওতায় জুন, ২০১৪ পর্যন্ত ক্রমপুঞ্জিত আর্থিক অগ্রগতি হয়েছে ২৭৫০.০০ লক্ষ টাকা যা সংশোধিত অনুমোদিত ব্যয় ৪৫৪২.৯৬ লক্ষ টাকার ৬০.৫৩%। উক্ত সময়ে অনুমোদিত প্রকল্পের ৬১% বাস্তব অগ্রগতি সাধিত হয়েছে (অনুচ্ছেদ-৬)। প্রকল্পের আওতায় মাটির কাজ, রিটেইনিং ওয়াল, ম্যাট্রেসিং ওয়ার্ক, টো-ওয়াল, প্যালাসাইডিং ও সার্ফেস ড্রেনের কাজ আংশিক এবং কালভার্ট নির্মাণের কাজ শতভাগ বাকী রয়েছে।

১১। **প্রকল্প পরিদর্শন:** গত ৬/০২/২০১৬ তারিখে আইএমইডি ’র মহাপরিচালক (যোগাযোগ ও স্থানীয় সরকার সেক্টর) জনাব মোঃ সেফাউল আলম এবং সহকারী পরিচালক (সড়ক) জনাব মোহাম্মদ আশরাফুজ্জামান ডুইয়া কর্তৃক প্রকল্পটি সরেজমিন পরিদর্শন করা হয়। পরিদর্শনকালে সিলেট সড়ক বিভাগের অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী ও নির্বাহী প্রকৌশলী উপস্থিত ছিলেন। পরিদর্শন পর্যবেক্ষণ নিম্নরূপঃ

১১.১ **ভূমি অধিগ্রহণঃ** অনুমোদিত ডিপিপি অনুযায়ী সড়কের ৭টি বাকের মোট ০.৬৩২ কিলোমিটার সরলীকরণের জন্য ৭.৩৭ হেক্টর ভূমি অধিগ্রহণ বাবদ ৪৩৮.৪৮ লক্ষ টাকার সংস্থান ছিল। তবে ভূমির উচ্চ মূল্যের প্রেক্ষিতে ডিপিপি বিশেষ সংশোধনপূর্বক উক্ত ভূমি অধিগ্রহণ বাবদ ১৫৫৫.৩৮ লক্ষ টাকার সংস্থান করা হয়। কিন্তু অধিগ্রহণ পর্যায়ে জেলা পরিষদের আওতাধীন ন্যাচারাল পার্কের ৫০০.০০ মিটার সড়কের ভূমি বিনামূল্যে পাওয়ায় প্রকৃত অধিগ্রহণের প্রয়োজন হয় ৬.৬৭৪ হেক্টর এবং ভূমি অধিগ্রহণ বাবদ ব্যয় হয় ৮০৬.১৮ লক্ষ টাকা। উক্ত ভূমি অধিগ্রহণের ফলে সড়কের ওয় ও ৬ষ্ঠ কিলোমিটারে ব্রীজ এ্যাপ্রোচে সড়কের Right of Way দাঁড়ায় ১১০ ফুট এবং সড়ক বাঁধে সড়কের Right of Way সর্বোচ্চ ৮০ ফুট ও সর্বনিম্ন ৪৮ ফুট। ফলে ভবিষ্যতে সড়কটি ৪-লেনে উন্নীতকরণের

প্রয়োজনে নতুন করে কোন ভূমি অধিগ্রহণের প্রয়োজন হবে না। ভূমি অধিগ্রহণ বাবদ প্রকৃত ব্যয় মূল অনুমোদিত ব্যয়ের অনেক বেশী হওয়ায় অতিরিক্ত অর্থের সংস্থান করতে ডিপিপি সংশোধন করতে হয়েছে।

**১১.২ সড়ক বাঁধ নির্মাণ:** অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী ৮.০০ কিলোমিটার সড়কের মধ্যে ৬.৬০ কিলোমিটার নতুন সড়ক বাঁধ ৯.১০ মিটার ক্রেস্ট প্রশস্ততা, ১:২ স্লোপ এবং ৪.০০ মিটার উচ্চতায় নির্মাণ ও ১.৪ কিলোমিটার বিদ্যমান সড়ক বাঁধ একই প্রশস্ততা ও স্লোপ অনুযায়ী ৩.০০ মিটার প্রশস্ততায় উন্নীতকরণের লক্ষ্যে ২.৮৩ লক্ষ ঘন মিটার মাটির কাজ বাবদ ৪৭৪.২৫ লক্ষ টাকার সংস্থান ছিল। তবে বাস্তবে সড়কের ২য় হতে ৬ষ্ঠ কিলোমিটার পর্যন্ত সড়কে মাটির কাজ করা হয়েছে এবং ১ম, ৭ম ও ৮ম কিলোমিটারে মাটির কাজ হয়নি দেখা যায়। প্রকল্পের আওতায় ১.১৩ লক্ষ ঘনমিটার মাটির কাজ বাবদ ১৮৮.৮৯ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে। ফলে বর্ণিত ৩.০০ কিলোমিটার সড়কে মাটির কাজ অসমাপ্ত দেখা যায়। পরিদর্শনকালে নির্মিত সড়ক বাঁধের অনেক স্থানে স্লোপ ১:২ যথাযথ পাওয়া যায়নি। বরং কিছু কিছু স্থানে মাটি ক্ষয়, রেইন কাট ও খাড়া ঢাল দেখা গেছে। এ বিষয়ে নির্বাহী প্রকৌশলী জানান, প্রকল্পের আওতায় রক্ষাপ্রদ কাজ সম্পাদনের পূর্বেই কর্তৃপক্ষের নির্দেশক্রমে প্রকল্পের কাজ স্থগিত করা, ভারী যানবাহন চলাচল, বর্ষা মৌসুমে ভারী বর্ষণ এবং প্রকল্প এলাকায় প্রচন্ড স্রোত প্রবাহের কারণে এমনটি হয়েছে। নতুন প্রকল্প গ্রহণের মাধ্যমে বর্ণিত ক্ষতিগ্রস্ত কাজ সংস্কারের বিষয়টি প্রক্রিয়াধীন আছে।

**১১.৩ ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট:** অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী ৬.৬০ কিলোমিটার নতুন নির্মিত সড়ক বাঁধ ৫.৫০ মিটার প্রশস্ততায় ৩০০ মি:মি: আইএসজি, ২০০ মি:মি: সাব-বেইজ, ২০০ মি:মি: বেইজ টাইপ-১, ৪০ মি:মি: কার্পেটিং ও ১২ মি:মি: সীলকোট দ্বারা পেভমেন্ট নির্মাণ বাবদ ৭৭০.৬৫ লক্ষ টাকা এবং ২.০২ কিলোমিটার বিদ্যমান সড়ক পেভমেন্ট ২০০ মি:মি: বেইজ টাইপ-১ দ্বারা শক্তিশালীকরণের পর ৪০ মি:মি: কার্পেটিং ও ১২ মি:মি: সীলকোট দ্বারা নির্মাণের লক্ষ্যে ১৯২.২৭ লক্ষ টাকার সংস্থান ছিল। পরিদর্শনকালে বর্ণিত কাজসমূহ বর্ণিত স্পেসিফিকেশন অনুযায়ী সম্পন্ন করা হয়েছে দেখা যায়। তবে সড়কের ৭ম ও ৮ম কিলোমিটারে নির্মিত পেভমেন্টের বিভিন্ন স্থানে আনডিউলেশন, সার্ফেস ক্ষয় এবং কিনারা ভাঙা দেখা গেছে। এছাড়া অন্যান্য অংশে পেভমেন্ট ভাল অবস্থায় পাওয়া গেছে। এ বিষয়ে নির্বাহী প্রকৌশলী জানান, কাজ সম্পূর্ণ সমাপ্তির পূর্বেই গ্যাস অনুসন্ধান কাজে নিয়োজিত **Chevron Bangladesh** এর ঠিকাদারের ভারী ট্রাকে নির্মাণ সামগ্রী আনা-নেওয়া এবং টি-২০ বিশ্বকাপের সময় শহরে ভারী যান চলাচল বন্ধ থাকায় ভোলাগঞ্জ হতে পাথরবাহী ট্রাক উক্ত সড়কে চলাচল করে। ফলে সড়কটি মারাত্মকভাবে ক্ষতিগ্রস্ত হয়। এ প্রেক্ষাপটে সড়কটি সরকার ঘোষিত জেলা সড়ক হওয়ায় এবং জেলা সড়ক ভারী যানবাহন চলাচলের জন্য উপযুক্ত নয় বিবেচনায় আরো অপচয় রোধে সড়কে যাতে ভারী যানবাহন চলাচল করতে না পারে সেজন্য **Height Limit Bar** স্থাপন করা হয়। উল্লেখ্য যে, **Chevron Bangladesh** এই মর্মে প্রতিজ্ঞা করেছেন যে, তাদের ভারী যানবাহন চলাচলের জন্য সড়কের যে অংশ ক্ষতিগ্রস্ত হয়েছে সে অংশ তারা নিজস্ব অর্থায়নে মেরামত ও সংস্কার করবে। কিন্তু অদ্যাবধি **Chevron Bangladesh** কর্তৃক তা মেরামত করা হয়নি। এ বিষয়ে **Chevron Bangladesh** কর্তৃপক্ষের সঙ্গে যোগাযোগ অব্যাহত আছে।



চিত্র-১ : নির্মিত ফ্লেস্কিবল পেভমেন্ট



চিত্র-২: রক্ষাপ্রদ কাজের অভাবে ক্ষতিগ্রস্থ পেভমেন্ট

১১.৪ **ব্রীজ ও কালভার্ট:** অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী সড়কের ৩য় ও ৬ষ্ঠ কিলোমিটারে যথাক্রমে ৩৭.৯৪ মিটার ও ৬৯.১৫ মিটার দীর্ঘ ২টি পিসি গার্ডার ব্রীজ নির্মাণ বাবদ ৭৪৫.০০ লক্ষ টাকা এবং ১৬টি বিদ্যমান কালভার্ট (৪৮ মিটার) প্রশস্তকরণ ও ৩টি নতুন কালভার্ট নির্মাণ (৩.৬০ মিটার) বাবদ ১৭৬.৬২ লক্ষ টাকার সংস্থান ছিল। পরিদর্শনকালে সড়কের ৩য় ও ৬ষ্ঠ কিলোমিটারে ৫-গার্ডার বিশিষ্ট যথাক্রমে ৩৭.৯৪ মিটার (১×৩৬.৬০ মি:) ও ৬৯.১৫ মিটার (২×৩৩.৫৪ মি:) দীর্ঘ ২টি পিসি গার্ডার সেতু নির্মাণ করা হয়েছে দেখা যায়। উভয় ব্রীজের ক্যারেজওয়ে ৭.৩০ মিটার ও প্রশস্ততা ১০.২৫ মিটার। ব্রীজ ২টির প্রতিটি স্প্যানের মাঝে স্টীলের Expansion Joint ব্যবহার করা হয়েছে। পরিদর্শনকালে ব্রীজ ২টিতে উল্লেখযোগ্য কোন ডিফেক্ট নেই দেখা গেছে। তবে এ্যাপ্রোচ সড়ক ক্ষতিগ্রস্থ হতে দেখা যায়। তবে প্রকল্পের আওতায় কোন কালভার্ট নির্মাণ/সংস্কার করা হয়নি দেখা যায়।



চিত্র-৩: নির্মিত সেতু



চিত্র-৪: নির্মিত সেতুর গার্ডার

১১.৫ **রক্ষাপ্রদ কাজ:** অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী ২টি সেতুর এ্যাপ্রোচের উভয় পাশ, এবাটমেন্ট সংলগ্ন অংশ এবং সড়ক বাঁধের নিচু ভূমি প্রবাহিত অংশে ১০০ মিটার রিটেইনিং ওয়াল, ২০৯৩৮.০১ বর্গ মিটার সিসি ব্লক ও জিও-টেক্সটাইল দ্বারা ম্যাট্রেসিং, ২৪৯৫.৩৬ মিটার টো-ওয়াল, ৬০০ মিটার প্যালাসাইডিং ও ৭৭০ মিটার সার্ফেস ড্রেনের সংস্থান ছিল। কিন্তু প্রকল্পটির বাস্তবায়ন পর্যায়ে ৩টি প্যাকেজের কার্যাদেশ প্রদানের পূর্বেই কর্তৃপক্ষের নির্দেশক্রমে প্রকল্পটি সমাপ্ত ঘোষণা করায় সমুদয় রক্ষাপ্রদ কাজ করা সম্ভব হয়নি। প্রকল্পের আওতায় জুন, ২০১৫ পর্যন্ত ১০.৯৭ রিটেইনিং ওয়াল, ১৬৪২.৪৮ বর্গ মিটার সিসি ব্লক ও জিও-টেক্সটাইল দ্বারা ম্যাট্রেসিং, ৭০.৪৯ মিটার টো-ওয়াল, ৬০০ মিটার প্যালাসাইডিং ও ৮০.৮০ মিটার সার্ফেস ড্রেনের কাজ সম্পাদন করা হয়েছে দেখা যায়। পরিদর্শনকালে প্রয়োজনীয় রক্ষাপ্রদ কাজ না করায় সড়ক বাঁধ বিভিন্ন স্থানে ক্ষতিগ্রস্থ হতে দেখা গেছে।



চিত্র-৫ ও ৬: সিসি ব্লক দ্বারা সেতু এ্যাপ্রোচের রক্ষাপ্রদ কাজ

১২। প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জন :

পরিকল্পিত	উদ্দেশ্য অর্জন
প্রকল্পটির মূল উদ্দেশ্য হলো যানজট নিরসনকল্পে-বাদাঘাট-সিলেট বিমান বন্দর সংযোগ সড়ক নির্মাণ যা সিলেট শহরের বাইপাস সড়ক হিসেবে ব্যবহার হবে।	প্রকল্পের আওতায় ৬.৬৭৪ হেক্টর ভূমি অধিগ্রহণ, ১.১৩ লক্ষ ঘন মিটার মাটির কাজ, ৬.৬০ কিলোমিটার নতুন ফ্লেস্কিবল পেভমেন্ট নির্মাণ, ২.০২ কিলোমিটার ফ্লেস্কিবল পেভমেন্ট মজবুতকরণ ও ব্রীজ এ্যাপ্রোচে রক্ষাপ্রদ কাজ প্রয়োজনীয় রক্ষাপ্রদ কাজ প্রকল্পের উদ্দেশ্য আংশিক অর্জিত হয়েছে। তবে প্রকল্পের পূর্ণ সুফল প্রাপ্তির লক্ষ্যে সিলেট মহানগরের ট্রাফিক ভলিউম বিবেচনায় প্রয়োজনীয় কার্য ক্রম অর্ন্তভুক্ত করে প্রকল্পের অসমাপ্ত কাজ সমাপ্তির লক্ষ্যে নতুন প্রকল্প গ্রহণ করতে হবে।

১৩। **উদ্দেশ্য অর্জিত না হয়ে থাকলে তার কারণ :** প্রকল্পের আওতায় ৬১% বাস্তব কাজ সম্পাদন হয়েছে। যথাযথ সমীক্ষা ব্যতীত প্রকল্প গ্রহণ, প্রকল্পের আওতায় ৩৯% বাস্তব কাজ সম্পাদন না করা এবং অনুমোদিত স্পেসিফিকেশন অনুযায়ী প্রকল্প বাস্তবায়নের দ্বারা সিলেট মহানগরীর যানজট সমস্যার কার্যকর সমাধান না হওয়ার আশংকায় কর্তৃপক্ষের সিদ্ধান্তক্রমে প্রকল্পটির কার্যক্রম সমাপ্ত ঘোষণা করায় এমনটি হয়েছে।

১৪। **প্রকল্প বাস্তবায়ন সমস্যা:** ভূমির অত্যধিক মূল্য বৃদ্ধি ও ভূমি অধিগ্রহণ জটিলতা, প্রকল্পটি বাস্তবায়নে ডিপিপি'র সংস্থান অনুযায়ী এডিপিতে প্রয়োজনীয় অর্থ বরাদ্দ না করা এবং যথাযথ সমীক্ষা ব্যতীত প্রকল্প গ্রহণ করায় অসমাপ্ত অবস্থায় প্রকল্পটি সমাপ্ত করতে হয়েছে। তবে নতুন আঞ্জিকে সিলেট মহানগরের ট্রাফিক ভলিউম বিবেচনায় প্রয়োজনীয় কার্যক্রম অর্ন্তভুক্ত করে প্রকল্পের অসমাপ্ত কাজ সমাপ্তির লক্ষ্যে নতুন প্রকল্প গ্রহণের বিষয়টি প্রক্রিয়াধীন আছে।

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

১৬। **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।

১৭। মতামত/সুপারিশ :

১৭.১ প্রকল্পের ৩৯% কাজ অসমাপ্ত রেখে প্রকল্পটি সমাপ্ত করতে অতিরিক্ত সময় লেগেছে ৪ বছর (৪০০%) ও অতিরিক্ত অর্থ ব্যয় হয়েছে ১৫.১০%। যথাযথ সমীক্ষা ব্যতীত প্রকল্প গ্রহণ, ডিপিপি'র লক্ষ্যমাত্রার বিপরীতে এডিপিতে অর্থ বরাদ্দের স্বল্পতা, ভূমি অধিগ্রহণ জটিলতা, ভূমির অত্যধিক মূল্য বৃদ্ধি প্রভৃতি কারণে এমনটি হয়েছে। এমটিবিএফ মন্ত্রণালয় হিসেবে সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ ভবিষ্যতে অনুমোদিত মেয়াদে প্রকল্পের বাস্তবায়ন সমাপ্তির লক্ষ্যে এডিপিতে প্রয়োজনীয় অর্থ বরাদ্দের পাশাপাশি যথাযথ সমীক্ষাপূর্বক প্রকল্প গ্রহণের প্রয়োজনীয় পদক্ষেপ গ্রহণ করবে (অনু: ৪, ৯. ১২.১);

১৭.২ প্রকল্পটি বাস্তবায়নে ৪ (চার) বার প্রকল্প পরিচালক পরিবর্তন করা হয়েছে। ঘন ঘন প্রকল্প পরিচালক বদলের প্রেক্ষিতে প্রকল্প পরিচালকগণ যথাযথ সুপারভিশন ও মনিটরিং করতে পারেন না। ফলে প্রকল্পের বাস্তবায়ন বিঘ্নিত হওয়ার পাশাপাশি গুণগতমান নিশ্চিত করা করা সম্ভব হয় না। মন্ত্রণালয় বিষয়টি গুরুত্বের সাথে বিবেচনা করে প্রয়োজনীয় উদ্যোগ গ্রহণ করবে (অনু:৭);

১৭.৩ সড়ক বাঁধে সৃষ্ট মাটি ক্ষয়, রেইন কাট ও খাড়া ঢাল চিহ্নিতপূর্বক দ্রুত সংস্কার করতে হবে (অনু: ১২.২);

- ১৭.৪ নির্মিত পেভমেন্টের যে সকল স্থানে আনডিউলেশন ও কিনারা ভাঙা রয়েছে তা চিহ্নিত করে দ্রুত মেরামত করতে হবে (অনু: ১২.২);
- ১৭.৫ প্রকল্পটির গুরুত্ব বিবেচনায় প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জনের লক্ষ্যে সিলেট মহানগরের ট্রাফিক ভলিউম বিবেচনায় প্রয়োজনীয় কার্যক্রম অর্ন্তভুক্ত করে প্রকল্পের অসমাপ্ত কাজ সমাপ্তির লক্ষ্যে নতুন প্রকল্প গ্রহণের বিষয়টি মন্ত্রণালয় বিবেচনা করতে পারে
- ১৭.৬ সমাপ্ত প্রকল্পটির স্বত্ব Audit সম্পন্ন করতে হবে (অনু: ১৬); এবং
- ১৭.৭ অনুষ্টেদ ১৭.১ হতে ১৭.৬ এর বিষয়ে গৃহীত ব্যবস্থা মন্ত্রণালয় আগামী ১ মাসের মধ্যে আইএমইডিকে অবহিত করবে।

**“কুমিল্লা-বিবিরবাজার স্থলবন্দর সড়ক উন্নয়ন” শীর্ষক প্রকল্পের সমাপ্ত মূল্যায়ন প্রতিবেদন**

(সমাপ্তঃ জুন, ২০১৫)

১। বাস্তবায়নকারী সংস্থাঃ

সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর।

২। প্রশাসনিক মন্ত্রণালয়/বিভাগঃ

সড়ক পরিবহন ও সেতু মন্ত্রণালয়/সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ।

৩। 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
২৭৯০.৭৯	৩৭০৬.৮৬	৩৪৭৪.০০	০১-০৭-২০০৯ থেকে ৩১-১২-২০১১	০১-০৭-২০০৯ থেকে ৩১-১২-২০১৩	০১-০৭-২০০৯ থেকে ৩১-০৬- ২০১৫	২৪.৪৮%	১৪০%

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

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

SL. No.	Items of Work (as per PP)	Unit	Target (as per PP)		Actual Progress	
			Financia l	Physical (Quantity )	Financi al	Physical (Quantity )
1	2	3	4	5	6	7
1.	Survey & Design	LS	5.00	LS	5.00	LS
2.	Misc, (Tendering & Publication)	LS	5.00	LS	5.00	LS
3.	Land Acquisition with Compensation	LS	1143.32	4.56	983.17	3.49
4.	Widening of Road Embankment	L.Cu m	186.38	1.38	186.38	1.38
5.	Construction of New Pavement	Km	1863.16	6.50	1863.16	6.50
6.	Construction of Hard Shoulder	M	17.89	700.00	17.89	700.00
7.	PC Girder Bridge	M	156.35	25.00	156.35	25.00
8.	RCC Box Culvert	M	142.54	22.00	142.54	22.00
9.	Protective Work	M	41.00	500.00	41.00	500.00
10.	Saucer Drain	M	24.79	700.00	24.79	700.00
11.	Sign, Signal, KM Post	LS	13.25	LS	13.25	LS
12.	Removal of Utilities	LS	35.00	LS	35.00	LS
13.	Plantation	LS	0.50	LS	0.50	LS
14.	Physical Contingency		36.34			
15.	Price contingency		36.34			
<b>Total=</b>			3706.86		3474.00	

৬। প্রকল্প পরিচালক সংক্রান্ত তথ্যাদিঃ

ক্র নং	নাম ও পদবী	কার্যধরণ	একাধিক প্রকল্পের দায়িত্ব	তারিখ	
				যোগদান	বদলী
১.	Engr. Md. Mofizul Islam ACE, Comilla Zone	খন্ডকালীন	হ্যাঁ	২৯/০৯/২০১০	২৪/০২/২০১৪
২.	Junaid Ahsan Shibib ACE, Comilla Zone	খন্ডকালীন	হ্যাঁ	২৪/০২/২০১৪	প্রকল্প সমাপ্তি পর্যন্ত

৭। ক্রয় সংক্রান্ত তথ্যাদিঃ

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

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

প্রকল্পের অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী মূল পূর্ত কাজ ২টি প্যাকেজের মাধ্যমে ২৪৪৫.৩৬ লক্ষ টাকায় ক্রয়ের সংস্থান ছিল। তবে বাস্তবে HOPE এর অনুমোদন গ্রহণপূর্বক ৩টি প্যাকেজের আওতায় ক্রয় কার্য সম্পাদন করা হয়েছে। এ লক্ষ্যে দৈনিক ভোরের কাগজ, মানবজমিন ও দি ফাইন্যান্সিয়াল এক্সপ্রেস পত্রিকা, সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের নিজস্ব ওয়েব সাইট ও সিপিটিইউ এর ওয়েব সাইটে প্যাকেজ গুলোর দরপত্র প্রকাশ করা হয়। দরপত্র উন্মুক্তকরণ কমিটিতে মূল্যায়ন কমিটি হতে ১জন সদস্য অন্তর্ভুক্ত করা হয়েছে। ক্রয়কারী প্রতিষ্ঠান হতে ৬০ দিন সময় দিয়ে দরপত্র গ্রহণ করা হয়েছে। দরপত্র মূল্যায়ন কমিটির সদস্য সংখ্যা ছিল ৭ জন। তন্মধ্যে সংস্থা বহির্ভূত সদস্য ছিল ৩ (তিন) জন। মূল্যায়ন কমিটির আহবায়ক ছিলেন তত্ত্বাবধায়ক প্রকৌশলী, কুমিল্লা সড়ক সার্কেল। দরপত্র খোলার পর ৭ দিনের মধ্যে দরপত্র মূল্যায়ন করা হয়। মাননীয় মন্ত্রী, সড়ক পরিবহন ও সেতু মন্ত্রণালয় কর্তৃক ১টি প্যাকেজ ও অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী, কুমিল্লা জোন কর্তৃক অপর ২টি প্যাকেজের দরপত্র অনুমোদন করা হয়। এ ক্ষেত্রে দরপত্র উন্মুক্তকরণের দিন হতে প্রস্তাব অনুমোদন পর্যন্ত সময় লেগেছে যথাক্রমে ১২৩, ৯৫ ও ৯১দিন (প্রস্তাবের বৈধতার গ্রহণযোগ্য মেয়াদ ৬০ হতে ১২০ দিন)। প্রধান প্রধান দরপত্র সংক্রান্ত তথ্য নিম্নরূপ:

ক্রয় বিবরণী	(লক্ষ টাকায়)				
	দরপত্র			কাজ সমাপ্তির তারিখ	
	চুক্তিমূল্য	আহবানের তারিখ	চুক্তি স্বাক্ষর	চুক্তি অনুযায়ী	প্রকৃত
১	৩	৪	৫	৬	৭
1 Construction of 25.74 M (1x 24.40M) Length P.C Girder Bridge & 7x2.00m span 3.00m Height & 1x6.00m span x 6.00m height RCC box Culvert at different Km of Comilla-Bibir Bazar Land Port Road.	২৪৭.৬৩	০১/০১/২০১০	২২/০৩/২০১০	২২/১২/২০১০	০১/১১/২০১১
2 Different Type of Improvement work at ch. 0+000 to ch. 6+500	১৫৭৪.৬৫	০১/০৮/২০১১	১৯/১২/২০১০	২৩/৩/২০১২	২০/১২/২০১৩

(লক্ষ টাকায়)						
	ক্রয় বিবরণী	দরপত্র			কাজ সমাপ্তির তারিখ	
		চুক্তিমূল্য	আহবানের তারিখ	চুক্তি স্বাক্ষর	চুক্তি অনুযায়ী	প্রকৃত
	১	৩	৪	৫	৬	৭
	Km of Comilla-Bibir Bazar Land Port Road.					
3	Construction of New Pavement at 1 <sup>st</sup> (p), 4 <sup>th</sup> (p), 5 <sup>th</sup> (p), 6 <sup>th</sup> (p) Km & repair of top slab of existing Culvert at 1 <sup>st</sup> Km of Comilla -Bibir Bazar Land Port Road.	৫৯৬.৭২	০১/০৭/২০১৪	১৮/০৮/২০১৪	১৬/১২/২০১৪	১৫/০৩/২০১৫

### ৮। ডিপিপি বরাদ্দ ও অগ্রগতিঃ

(লক্ষ টাকায়)									
অর্থবছর	ডিপিপি বরাদ্দ ও লক্ষ্যমাত্রা				টাকা অবমুক্তি	ব্যয় ও বাস্তব অগ্রগতি			
	মোট	টাকা	প্রকল্প সাহায্য	বাস্তব লক্ষ্যমাত্রা %		মোট	টাকা	প্রকল্প সাহায্য	বাস্তব অগ্রগতি %
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮	৯	১০
২০০৯-১০	১১৮৯.১৮	১১৮৯.১৮	-	৮.০৯%	৩০০.০০	৩০০.০০	৩০০.০০	-	৮.০৯%
২০১০-১১	৯৬৬.২৯	৯৬৬.২৯	-	১৮.৮৮%	৭০০.০০	৭০০.০০	৭০০.০০	-	১৮.৮৮%
২০১১-১২	৬৩৫.৩২	৬৩৫.৩২	-	৬.৭৪%	২৫০.০০	২৫০.০০	২৫০.০০	-	৬.৭৪%
২০১২-১৩	৫০০.০০	৫০০.০০	-	১৩.৪৯%	৫০০.০০	৫০০.০০	৫০০.০০	-	১৩.৪৯%
২০১৩-১৪	১৯৫৬.৮৬	১৯৫৬.৮৬	-	৩০.৫৪%	১১২৭.০০	১১২৭.০০	১১২৭.০০	-	৩০.৫৪%
২০১৪-১৫	-	-	-	২২.২৬%	৫৯৭.০০	৫৯৭.০০	৫৯৭.০০	-	২২.২৬%
মোট			-	১০০%	৩৪৭৪.০০	৩৪৭৪.০০	৩৪৭৪.০০	-	১০০%

প্রকল্পের ডিপিপি পর্যালোচনায় দেখা যায়, ২০০৯-২০১০ হতে ২০১১-২০১২ মেয়াদে বাস্তবায়নের জন্য অনুমোদিত হলেও ২০১৪-১৫ অর্থবছরে প্রকল্পটি সমাপ্ত করা হয়। উক্ত সময়ে ডিপিপি'র অনুমোদিত লক্ষ্যমাত্রা মোতাবেক কোন অর্থ বছরেই পর্যাপ্ত অর্থ বরাদ্দ পদান করা হয়নি। ফলে প্রকল্পটির বাস্তব অগ্রগতি ব্যাহত হয়েছে।

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

১০। সাধারণ পর্যবেক্ষণঃ

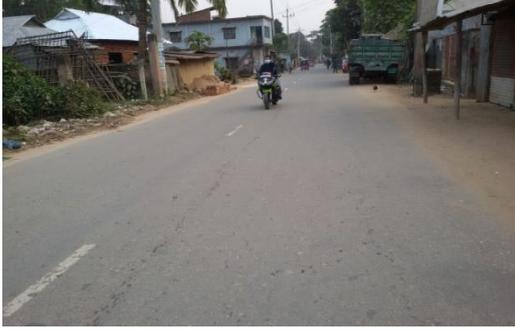
১০.১ প্রকল্পের পটভূমি ও উদ্দেশ্যঃ সড়কটি পুরাতন ঢাকা-চট্টগ্রাম জাতীয় মহাসড়কের ৯ম কিঃমিঃ এ বালুটোপা হতে শুরু হয়ে বিবির বাজার স্থল বন্দরে শেষ হয়েছে। সড়কটির দৈর্ঘ্য ৬.৫০ কিঃমিঃ। বিদ্যমান সড়কটি জেলা পরিষদ কর্তৃক হালকা যানবাহন চলাচলের জন্য দুর্বল স্পেসিফিকেশনে নির্মিত হয়েছিল। বিভিন্ন সময়ে জেলা পরিষদ এবং এলজিইডি কর্তৃক সড়কটি রক্ষণাবেক্ষণ করা হয়েছে। বর্তমানে এ স্থল বন্দর দিয়ে বিভিন্ন ধরনের পণ্য আমদানী-রপ্তানী হচ্ছে। সম্প্রতি বাংলাদেশ সরকার কিছু নতুন স্থল বন্দর উন্নয়নের সিদ্ধান্ত গ্রহণ করেছে। বিবির বাজার তার মধ্যে অন্যতম। এর ফলে এ সড়কটির গুরুত্ব অনেকাংশে বৃদ্ধি পেয়েছে। আগামী কয়েক বছরের মধ্যে স্থল বন্দরটি পুরোদমে কার্যক্রম শুরু করবে। সড়কটি উন্নয়ন করা হলে বৃহৎ পরিসরে পার্শ্ববর্তী ভারতের সাথে আমদানী রপ্তানী বাণিজ্য চালু করা সহজ হবে। এ সড়কটির আশে পাশে কয়েকটি গ্রোথ সেন্টার অবস্থিত যেমন-জগন্নাথপুর, বাজগন্ডা বাজার এবং বিবির বাজার। সুতরাং এ সড়কটির উন্নয়ন করা হলে ব্যবসা বাণিজ্যের প্রসারের সঙ্গে সঙ্গে একদিকে যেমন দেশ

উপকৃত হবে অন্যদিকে এতদঞ্চলের জনগণের উৎপাদিত কৃষি পণ্য এবং ক্ষুদ্র ও কুটির শিল্পের কাঁচামাল পরিবহন সহজ হবে। তাছাড়া, প্রকল্প এলাকার জনগণের আর্থ-সামাজিক অবস্থার উন্নয়নের ফলে দারিদ্র বিমোচনে প্রকল্পটি গুরুত্বপূর্ণ ভূমিকা পালন করবে। এ প্রকল্পটি প্রকল্পটি গ্রহণ করা হয়।

**উদ্দেশ্য:** প্রকল্পের মূল উদ্দেশ্য হলো ৬.৫০ কিঃমিঃ দীর্ঘ কুমিল্লা-বিবির বাজার স্থল বন্দর সড়ক উন্নয়নের মাধ্যমে পরিবহন ব্যবস্থার উন্নয়ন।

- ১০.২ **প্রকল্পের অনুমোদন:** মূল প্রকল্পটি ০৭/০৭/২০০৯ তারিখে অনুষ্ঠিত একনেক বৈঠকে অনুমোদিত হয়। মূল অনুমোদন মোতাবেক প্রকল্পটির মোট প্রাক্কলিত ব্যয় ২৭৯০.০০ লক্ষ টাকা এবং বাস্তবায়নকাল জুলাই, ২০০৯ হতে ডিসেম্বর, ২০১১ পর্যন্ত। প্রকল্পটির বাস্তবায়ন পর্যায়ে যথাযথ কর্তৃপক্ষ কর্তৃক প্রকল্পটির ব্যয় বৃদ্ধি ব্যতিরেকে মেয়াদকাল দুই দফায় বৃদ্ধি করে ডিসেম্বর, ২০১৩ পর্যন্ত বৃদ্ধি করা হয়। পরবর্তীতে ভূমি অধিগ্রহণ খাতে ব্যয় বৃদ্ধি, পূর্ত কাজের রেট সিডিউল বৃদ্ধি ইত্যাদির কারণে গত ০২/০৭/২০১৩ তারিখ অনুষ্ঠিত একনেক সভায় ৩৭০৬.৮৬ লক্ষ টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে জুলাই, ২০০৯ হতে ডিসেম্বর, ২০১৩ মেয়াদে বাস্তবায়নের নিমিত্তে প্রকল্পটি ১ম বার সংশোধন করা হয়। গত ২৬/১০/২০১৩ তারিখে প্রকল্পটির প্রশাসনিক আদেশ মন্ত্রণালয় কর্তৃক জারী করা হয়। পুনরায় প্রকল্পটির বাস্তবায়ন পর্যায়ে যথাযথ কর্তৃপক্ষ কর্তৃক প্রকল্পটির ব্যয় বৃদ্ধি ব্যতিরেকে মেয়াদকাল দুই দফায় বৃদ্ধি করে জুন, ২০১৫ পর্যন্ত বৃদ্ধি করা হয়।
- ১০.৩ **সার্বিক আর্থিক ও বাস্তব অগ্রগতি:** প্রকল্পের আওতায় জুন, ২০১৫ পর্যন্ত ক্রমপুঞ্জিত আর্থিক অগ্রগতি হয়েছে ৩৪৭৪.০০ লক্ষ টাকা যা মূল অনুমোদিত ব্যয় ২৭৯০.৭৯ লক্ষ টাকার ১২৪.৪৮% এবং বাস্তব অগ্রগতি ১০০%।
- ১১। **প্রকল্প পরিদর্শন:** গত ১৭/০১/২০১৬ তারিখে আইএমইডি কর্তৃক প্রকল্পটি সরেজমিন পরিদর্শন করা হয়। পরিদর্শনকালে কুমিল্লা সড়ক বিভাগের নির্বাহী প্রকৌশলী উপস্থিত ছিলেন। পরিদর্শন পর্যবেক্ষণ নিম্নরূপঃ
- ১১.১ **ভূমি অধিগ্রহণ ও ক্ষতিপূরণ:** অনুমোদিত মূল ডিপিপি অনুযায়ী ৭.২০ হেক্টর ভূমি অধিগ্রহণ ও ক্ষতিপূরণের জন্য ৩৫৩.১৮ লক্ষ টাকার সংস্থান ছিল। কিন্তু ভূমির অস্বাভাবিক মূল্য বৃদ্ধির প্রেক্ষিতে সংশোধিত ডিপিপিতে ৪.৫৬ হেক্টর ভূমি অধিগ্রহণ ও ক্ষতিপূরণ বাবদ ১১৪৩.৩২ লক্ষ টাকা ব্যয় প্রাক্কলন করে ডিপিপি সংশোধন করা হয়। কিন্তু অধিগ্রহণ জটিলতার কারণে একান্ত প্রয়োজনীয় ৩.৪৯ হেক্টর ভূমি অধিগ্রহণপূর্বক ক্ষতিপূরণসহ ৯৮৩.১৭ লক্ষ টাকা ব্যয় করে ভূমি অধিগ্রহণ সমাপ্ত করা হয়।
- ১১.২ **মাটির কাজ:** প্রকল্পের সংশোধিত অনুমোদিত ডিপিপি অনুযায়ী ৫.৩৫০ কিঃমিঃ এমব্যাংকমেন্টের গড় উচ্চতা অপরিবর্তিত রেখে ১:২ স্লোপে ক্রেস্ট প্রশস্ততা সর্বনিম্ন ৫.০০ মিটার ও সর্বোচ্চ ৬.৫০ মিটার হতে ১২.২০ মিটারে উন্নীতকরণ এবং ১.১৫ কিঃমিঃ নতুন এমব্যাংকমেন্ট ২.৫০ মিটার উচ্চতায় ও ১২.২০ মিটার ক্রেস্ট প্রশস্ততায় নির্মাণের লক্ষ্যে ১.৩৮ লঃমিঃ মাটির কাজ বাবদ ১৮৬.৩৮ লক্ষ টাকার সংস্থান ছিল। প্রেরিত পিসিআর এর তথ্য অনুযায়ী শতভাগ মাটির কাজ সম্পাদনপূর্বক শতভাগ অর্থ ব্যয় করা হয়েছে। পরিদর্শনকালে এমব্যাংকমেন্টের বিভিন্ন চেইনেজে ক্রেস্ট প্রশস্ততা ১২.২০ মিঃ সঠিক পাওয়া গেলেও কিছু কিছু স্থানে স্লোপ ১:২ যথাযথ পাওয়া যায়নি। বরং পুকুর, নালা ও ডোবা সংলগ্ন সড়ক বাঁধের কিছু কিছু স্থানে খাড়া ঢাল দেখা গেছে।
- ১১.৩ **ফ্রেঞ্জিবল পেভমেন্ট:** অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী ৬.৫০ কিঃমিঃ পেভমেন্ট ৭.৩২ মিটার প্রশস্ততায় ৩০০ মিলিমিটার আইএসসি, ২৫০ মিলিমিটার সাব বেইজ, ১২৫ মিলিমিটার বেইজ টাইপ-১, ৭০ মিলিমিটার বেইজ কোর্স ও ৫০ মিলিমিটার ওয়ারিংকোর্স দ্বারা নতুন নির্মাণের সংস্থান ছিল। পরিদর্শনকালে ডিপিপির সংস্থান অনুযায়ী বর্ণিত স্পেসিফিকেশন মতে নতুন পেভমেন্ট নির্মাণ কাজ শতভাগ সম্পন্ন হয়েছে দেখা যায়। পরিদর্শনকালে সড়কের কোথাও পট হোল কিংবা কিনারা ভাঙ্গা দেখা যায়নি। সড়কের চেইনেজ কিঃমিঃ ৩+৬০০ ও ৫+২৫০ তে পেভমেন্ট খুঁড়ে বেইজ টাইপ-১ ও সার্ফেসিং এর পুরাত্ন পাওয়া গেছে যথাক্রমে ১২৫ মিঃমিঃ, ১২০ মিঃমিঃ এবং ১২৫ মিঃমিঃ ও

১১৬ মি:মি: (গ্রহণযোগ্য পরিমাপ যথাক্রমে ১২৫ মি:মি: ও ১২০ মি:মি:।) এছাড়া বেইজ টাইপ-১ তে খোয়া: বালু পাওয়া গেছে আনুমানিক ৫৫:৪৫ (গ্রহণযোগ্য অনুপাত ৬৫:৩৫)। তবে নির্বাহী প্রকৌশলী খোয়া ও বালুর অনুপাত সঠিক রয়েছে মর্মে দাবী করেন।



চিত্র-১: নির্মিত ফ্লেস্কিবল পেভমেন্ট



চিত্র-২: নির্মিত ফ্লেস্কিবল পেভমেন্টের লেয়ার পরীক্ষা

**১১.৪ ব্রীজ ও কালভার্ট:** অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী ১টি ব্রীজ (২৫ মিটার) নির্মাণ বাবদ ১৫৬.৩৫ লক্ষ টাকা এবং ৭টি কালভার্ট (২২ মিটার) নির্মাণ বাবদ ১৪২.৫৪ লক্ষ টাকার সংস্থান ছিল। পরিদর্শনকালে ডিপিপি'র সংস্থান অনুযায়ী সড়কের ৬ষ্ঠ কিলোমিটারে ৫-গার্ডার বিশিষ্ট ২৫.০০ মিটার (১X ২৫.০০ মি:) দীর্ঘ ১টি পিসি গার্ডার সেতু নির্মাণ করা হয়েছে দেখা যায়। ব্রীজটির স্প্যানের দুই পাশে এবাটমেন্টে স্টীলের Expansion Joint এবং ডেকে প্যারাপেট ওয়াল ব্যবহার করা হয়েছে দেখা যায়। ব্রীজের স্প্যানবে সি-৩৫ কনক্রিট মিক্সচার ব্যবহার করা হয়েছে মর্মে নির্বাহী প্রকৌশলী আইএমইডিকে অবহিত করেন। পরিদর্শনকালে ব্রীজটি কার্যকর, সচল এবং উল্লেখযোগ্য কোন ডিফেক্ট নেই দেখা গেছে। এছাড়া সড়ক বাঁধের ১ম, ২য়, ৩য়, ৪র্থ, ৫ম ও ৬ষ্ঠ কিলোমিটারে মোট ৭টি কালভার্ট (২২ মিটার) নির্মাণ করা হয়েছে দেখা যায়। তন্মধ্যে ৪র্থ ও ৫ম কিলোমিটারে অবস্থিত কালভার্ট দুটির পরিমাপ ১০.২৫ মিটার X ৬ মিটার X ৬ মিটার। এছাড়া অপর ৫টি কালভার্টের পরিমাপ পরিমাপ ১০.২৫ মিটার X ২ মিটার X ৬ মিটার। পরিদর্শনকালে কালভার্টগুলোর গায়ে কিছু হানিকম দেখা গেছে।



চিত্র-৩: নির্মিত সেতু কালভার্ট



চিত্র-৪: নির্মিত কালভার্ট

**১১.৫ সসার ড়েন ও রক্ষাপ্রদ কাজঃ** অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী সড়কের ১ম কিলোমিটারে বাজার ও শহর অংশে সড়কের উভয় পাশে ৭০০ মিটার সসার ড়েন নির্মাণ বাবদ ২৪.৭৯ লক্ষ টাকা এবং সড়কের ২য়, ৪র্থ ও ৫ম কিলোমিটারে মোট ৫০০.০০ মিটার আরসিসি প্যালাসাইডিং দ্বারা রক্ষাপ্রদ কাজ বাবদ ৪১.০০ লক্ষ টাকার সংস্থান ছিল। পরিদর্শনকালে বর্ণিত কাজসমূহ শতভাগ সম্পন্ন করা হয়েছে দেখা যায়। পরিদর্শনকালে বাজার অংশে নির্মিত সসার ড়েন ময়লা আবর্জনা দ্বারা ঢেকে গেছে দেখা যায়। এছাড়া সড়কের বিভিন্ন কিলোমিটারে ৩ মিটার লম্বা পোস্টের উপর ১০০০ মি:মি: X ৬০০ মি:মি: X ৭৫ মি:মি: পরিমাপের আরসিসি প্যালাসাইডিং স্থাপন করা হয়েছে দেখা যায়। তবে সড়ক বাঁধের মাটির চাপে কয়েকটি স্থানে প্যালাসাইডিং কিছুটা হেলে পড়তে দেখা গেছে।



চিত্র-৫: নির্মিত সেতু কালভার্ট



চিত্র-৬: নির্মিত প্যালাসাইডিং

## ১২। প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জনঃ

পরিকল্পিত	উদ্দেশ্য অর্জন
প্রকল্পের মূল উদ্দেশ্য হলো ৬.৫০ কিঃমিঃ দীর্ঘ কুমিল্লা-বিবির বাজার স্থল বন্দর সড়ক উন্নয়নের মাধ্যমে পরিবহন ব্যবস্থার উন্নয়ন।	প্রকল্পের আওতায় ৬.৫০ কিলোমিটার সড়ক, ১টি সেতু (২৫ মিটার) ও ৭টি কালভার্ট (২২ মিটার) নির্মাণ করায় কুমিল্লা হতে বিবির বাজার স্থলবন্দর পর্যন্ত উন্নত সড়ক যোগাযোগ ব্যবস্থা স্থাপিত হয়েছে। ফলে প্রকল্পের উদ্দেশ্য শত ভাগ অর্জিত হয়েছে।

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

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

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

১৬। **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।

## ১৭। মতামত/সুপারিশঃ

১৭.১ প্রকল্পটি বাস্তবায়নে মূল অনুমোদিত সময়ের তুলনায় অতিরিক্ত ব্যয় বৃদ্ধি পেয়েছে ২৪.৪৮% এবং সময় বৃদ্ধি পেয়েছে ৩ বছর ৬ মাস (১৪০%)। ডিপিপি'র লক্ষ্যমাত্রার বিপরীতে এডিপিতে অর্থ বরাদ্দের স্বল্পতার কারণে এমনটি হয়েছে। মন্ত্রণালয় ও সংস্থা চলমান ও গৃহীতব্য প্রকল্পের অনুমোদিত মেয়াদে বাস্তবায়ন সমাপ্তির লক্ষ্যে প্রয়োজনীয় অর্থ বরাদ্দ নিশ্চিত করবে (অনু: ৪, ৯, ১১.১);

১৭.২ প্রকল্পের আওতায় নির্মিত সড়ক বাধের যে সকল স্থানে খাড়া ঢাল সৃষ্টি হয়েছে তা চিহ্নিত পূর্বক দ্রুত মেরামতের উদ্যোগ নিতে হবে (অনু: ১১.২);

১৭.৩ গুণগতমান রক্ষার স্বার্থে ভবিষ্যতে প্রকল্প বাস্তবায়নের সময় পেভমেন্টের বিভিন্ন লেয়ারে মেটারিয়ালের অনুপাত অনুমোদিত ডিজাইন অনুযায়ী বাস্তবায়নের বিষয়টি সংস্থা নিশ্চিত করবে (অনু: ১১.৩)।

১৭.৪ নির্মিত বক্স কালভার্টগুলোতে সৃষ্ট হানিকম চিহ্নিত করে দ্রুত মেরামত করতে হবে (অনু: ১১.৪);

১৭.৫ যে সকল স্থানে প্যালাসাইডিং হেলে পড়েছে তা চিহ্নিত করে দ্রুত মেরামত করতে হবে (অনু: ১১.৫);

১৭.৬ সমাপ্ত প্রকল্পটির সড়ক Audit সম্পাদন করতে হবে (অনু: ১৬); এবং

১৭.৭ অনুচ্ছেদ ১৭.১ হতে ১৭.৬ এর বিষয়ে গৃহীত ব্যবস্থা মন্ত্রণালয় আগামী ১ মাসের মধ্যে আইএমইডিকে অবহিত করবে।

**“ উল্লাপাড়া-বেলকুচি সড়কের সোনাতলা ঘাটে করতোয়া নদীর উপর ৩৪৭.২৯৫ মিঃ দীর্ঘ পিসি গার্ডার সেতু নির্মাণ (সংশোধিত) ” শীর্ষক প্রকল্পের সমাপ্ত মূল্যায়ন প্রতিবেদন**

( সমাপ্ত: জুন, ২০১৫ )

১।	উদ্যোগী বিভাগ/মন্ত্রণালয়	:	সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ/সড়ক পরিবহন ও সেতু মন্ত্রণালয়।
২।	বাস্তবায়নকারী সংস্থা	:	সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর।
৩।	প্রকল্পের অবস্থান	:	সিরাজগঞ্জ জেলার উল্লাপাড়া ও বেলকুচি উপজেলা।

৪। প্রকল্পের বাস্তবায়ন সময় ও ব্যয়

(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 সংশোধিত		মূল	সর্বশেষ সংশোধিত			
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮
৫৪৪৪.৮১	৮১৩৫.৮৮	৭৮৪২.২৪	জুলাই ২০১০ থেকে জুন ২০১২	জুলাই ২০১০ থেকে জুন ২০১৫	জুলাই ২০১০ থেকে জুন ২০১৫	৪৪%	১৫০%

৫। সাধারণ পর্যবেক্ষণ:

৫.১। পটভূমি:

উল্লাপাড়া-বেলকুচি সড়কটি একটি গুরুত্বপূর্ণ জেলা সড়ক যা মিরপুর-উখলিয়া-পাটুরিয়া-নটাখোলা-কাশিনাথপুর-গোবিন্দগঞ্জ-বেলডাঙ্গা জাতীয় মহাসড়কের উল্লাপাড়া থেকে শুরু হয়ে সায়দাবাদ-এনায়েতপুর সড়কের বেলকুচি বাজারে শেষ হয়েছে। করতোয়া নদীর উপর সেতু না থাকায় উল্লাপাড়া ও বেলকুচির মধ্যে সরাসরি সড়ক যোগাযোগ ছিল না এবং প্রকল্প এলাকার জনগণ বিকল্প পথে ৪০ কিঃমিঃ পথ ঘুরে যাতায়াত করতো। এ সমস্যা নিরসনকল্পে উক্ত নদীর উপর সেতু নির্মাণসহ নদীর উভয় পাশে এপ্রোচ সড়ক নির্মাণের উদ্দেশ্যে আলোচ্য প্রকল্পটি বাস্তবায়নের জন গ্রহণ করা হয়।

৫.২। উদ্দেশ্য :

প্রকল্পের মূল উদ্দেশ্য হচ্ছে উল্লাপাড়া -বেলকুচি সড়কের সোনাতলা ঘাটে করতোয়া নদীর উপর ৩৪৭.২৯৫ মিটার দীর্ঘ একটি পিসি গার্ডার সেতু নির্মাণ এবং নিরাপদ, শাস্ত্রীয় ও নিরবচ্ছিন্ন যোগাযোগ স্থাপন।

৫.৩। প্রকল্পের অনুমোদন:

মূল প্রকল্পটি ৫৪৪৪.৮১ লক্ষ টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে জুলাই ২০১০ মেয়াদে বাস্তবায়নের উদ্দেশ্যে ৯ মার্চ ২০১০ তারিখের একনেক সভায় অনুমোদিত হয়। বাস্তবায়ন শেষ না হওয়ায় প্রকল্পের মেয়াদ ব্যয় বৃদ্ধি ব্যতিরেকে জুন ২০১৩ পর্যন্ত সাবেক যোগাযোগ মন্ত্রণালয় (বর্তমানে সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ) কর্তৃক ২ অক্টোবর ২০১২ তারিখে বৃদ্ধি করা হয়। উল্লাপাড়া -বেলকুচি ১৪.৮০ কিঃমিঃ সড়ক প্রশস্তকরণ অঞ্জ ডিপিপি -তে অন্তর্ভুক্ত ও সওজ এর রেট শিডিউল বৃদ্ধির কারণে ৮১,৩৫৮৮ লক্ষ টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে জুলাই ২০১০ থেকে জুন ২০১৩ মেয়াদে বাস্তবায়নের নিমিত্ত প্রকল্পের প্রথম সংশোধন প্রস্তাব ১৮ ডিসেম্বর ২০১২ তারিখে একনেক সভায় অনুমোদিত হয়। অতঃপর ৩ ফেব্রুয়ারি ২০১৪ তারিখে পরিকল্পনা কমিশন কর্তৃক ব্যয় বৃদ্ধি ব্যতিরেকে প্রকল্পের মেয়াদ ডিসেম্বর ২০১৪ পর্যন্ত ২য় বার এবং ১৩ এপ্রিল ২০১৫ তারিখে উক্ত কমিশন কর্তৃক ব্যয় বৃদ্ধি ব্যতিরেকে প্রকল্পের মেয়াদ জুন ২০১৫ পর্যন্ত ৩য় বার বৃদ্ধি করা হয়।

৫.৪। **প্রকল্প পরিদর্শন:** প্রকল্পের বাস্তবায়নকাজ সরেজমিনে পরিদর্শনের জন্য বাস্তবায়ন পরিবীক্ষণ ও মূল্যায়ন বিভাগের যোগাযোগ ও স্থানীয় সরকার সেক্টরের পরিচালক (পরিবহন) বেগম নাসিমা মহসিন কর্তৃক ২৫ নভেম্বর ২০১৫ তারিখে প্রকল্প এলাকা পরিদর্শন করা হয়। পরিদর্শনের সময় প্রকল্প সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তাগণ উপস্থিত থেকে সহায়তা প্রদান করেন।

৫.৫। **প্রকল্প পরিচালক সম্পর্কিত তথ্য নিম্নের ছকে প্রদান করা হলো:**

ক্রমিক নম্বর	কর্মকর্তার নাম ও পদবী	পূর্ণকালীন/ খন্ডকালীন	কতটি প্রকল্পের দায়িত্ব পালন করেন	মেয়াদকাল
১	২	৩	৪	৫
১।	জনাব মোঃ আবদুল গাফ্ফার অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী, সওজ, রাজশাহী জোন, রাজশাহী	-	-	১ জুলাই ২০১০ থেকে ৯ সেপ্টেম্বর ২০১০
২।	জনাব মোঃ মফিজুল ইসলাম অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী, সওজ, রাজশাহী জোন, রাজশাহী	-	-	৯ সেপ্টেম্বর ২০১০ থেকে ৩ অক্টোবর ২০১০
৩।	জনাব মোঃ আবদুল হালিম মিয়া অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী, সওজ, রাজশাহী জোন, রাজশাহী	-	-	৩ অক্টোবর ২০১০ থেকে ৮ ফেব্রুয়ারি ২০১১
৪।	জনাব মোঃ হাবিবুল হক অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী, সওজ, রাজশাহী জোন, রাজশাহী	-	-	৮ ফেব্রুয়ারি ২০১১ থেকে ৩০ এপ্রিল ২০১৩
৫।	জনাব মোঃ আবদুস সালাম অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী, সওজ, রাজশাহী জোন, রাজশাহী	-	-	৩০ এপ্রিল ২০১৩ থেকে ৩০ জুন ২০১৫

৫.৬। উপরের ছক থেকে দেখা যায় যে, ৫ জন অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী বিভিন্ন মেয়াদে প্রকল্প বাস্তবায়নকালে প্রকল্প পরিচালকের দায়িত্ব পালন করেন। এ ৫ জনের মধ্যে ৩য় জনের দায়িত্ব পালনের মেয়াদ ছিল ৩ মাস ৫ দিন এবং অবশিষ্ট ৪ জনের মেয়াদ ছিল ৩ মাসের কম। সুতরাং এ থেকে এটা স্পষ্ট আলোচ্য প্রকল্পের ক্ষেত্রে ঘন ঘন প্রকল্প পরিচালক বদলী করা হয়েছে। ঘন ঘন প্রকল্প পরিচালক বদলী প্রকল্প বাস্তবায়নের উপর নেতিবাচক প্রভাব ফেলে এবং ফলে বাস্তবায়ন ব্যাহত হয়। সুতরাং এ প্রক্রিয়া পরিহার করা বাঞ্ছনীয়।

৬। **প্রকল্পের অজ্ঞাভিত্তিক বাস্তবায়ন অগ্রগতি নিম্নরূপ:**

৬.১। প্রকল্পের আওতায় সম্পাদিত অজ্ঞাভিত্তিক বাস্তবায়ন অগ্রগতির বিবরণ নিম্নের ছকে প্রদান করা হলো:

(লক্ষ টাকায়)

ক্রমিক নম্বর	অজ্ঞার বিবরণ (সর্বশেষ অনুমোদিত আরডিপিপি অনুযায়ী)	পরিমাণ/ সংখ্যা	অনুমোদিত আরডিপিপি অনুসারে লক্ষ্যমাত্রা	প্রকৃত বাস্তবায়ন		মন্তব্য
			আর্থিক	আর্থিক	বাস্তব (%)	
১	২	৩	৪	৫	৬	৭
১।	স্টেশনারী	থোক	১.০০	০.৭৫	থোক (৭৫%)	
২।	পাবলিকেশন ও টেন্ডারিং	থোক	৩.০০	২.০০	থোক (৬৬.৬৬%)	
৩।	ল্যাবরেটরী টেস্টিং	থোক	২.০০	২.০০	থোক (১০০%)	
৪।	ভূমি অধিগ্রহণ	৯.০১ হেক্টর	৭৯৬.০০	৫৭৬.০৮	৬.২২ (৬৯.০৩%)	
৫।	মাটির কাজ	৪.২১ ঘঃমিঃ	৯০২.৭০	৮৯১.৭৫	৪.১৭ (৯৯.০৪%)	
৬।	ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট					

ক্রমিক নম্বর	অঞ্জের বিবরণ (সর্বশেষ অনুমোদিত আরডিপিপি অনুযায়ী)	পরিমাণ/ সংখ্যা	অনুমোদিত আরডিপিপি অনুসারে লক্ষ্যমাত্রা	প্রকৃত বাস্তবায়ন		মন্তব্য
			আর্থিক	আর্থিক	বাস্তব (%)	
১	২	৩	৪	৫	৬	৭
	ক) নতুন নির্মাণ (৩.৭ মিঃ প্রশস্ত)	৩.০০ কিঃমিঃ	১০৬.১৩	১০৬.১৩	২.৯৭ কিঃমিঃ (৯৯%)	
	খ) নতুন নির্মাণ (৬.৭০ মিঃ প্রশস্ত)	০.২০ কিঃমিঃ	১২.৩৪	১২.৩৪	০.২০ কিঃমিঃ (১০০%)	
	গ) সার্কেসিং (কার্পেটিং, সীলকোট ৩.৭০ মিঃ প্রশস্ত)	১৬.৫০ কিঃমিঃ	৪৬০.৬৪	৪৬০.৬৪	১৬.৫০ কিঃমিঃ (১০০%)	
	ঘ) সার্কেসিং (কার্পেটিং, সীলকোট ৬.৭০ প্রশস্ত)	০.২০ কিঃমিঃ	৬.৬৩	৬.৬৩	০.২০ কিঃমিঃ (১০০%)	
	ঙ) হার্ড শোল্ডার নির্মাণ	১৬.৫০ কিঃমিঃ	৯১২.৯৯	৯১২.৯৯	১৬.৫০ কিঃমিঃ (১০০%)	
৭।	পিসি গার্ডার সেতু নির্মাণ	৩৪৭.৩০ মিঃ	২৩৪২.০০	২৩৪২.০০	৩৪৭.২৯৫ মিঃ (৯৯.৯৯%)	
৮।	আরসিসি বক্স কালভার্ট নির্মাণ (৭টি)	৫৭.৫০ মিঃ	৪২৯.৫০	৪৬৮.৩৯	৫২.৬৮(৭টি) (৯১.৬১%)	
৯।	রক্ষাপ্রদ কাজ					
	ক) কংক্রিট স্লোপ প্রটেকশন উইথ জিওটেক্সটাইলসহ সিসি ব্লক	২৭৫০০ বঃমিঃ	৩৭৩.৮৮	৩৭৩.৮৮	২৭৬০০ বঃমিঃ (১৩৬%)	
	খ) আরসিসি প্রি-কাস্ট পালাসাইডিং নির্মাণ	৬১০.০০ মিঃ	৩০.২৮	৩০.২৮	৬১০.০০ মিঃ (১০০%)	
	গ) গাইড ওয়াল	৯৮৮.০০ মিঃ	৮৬.৯৮	৮৬.৯৮	৯৮৮.০০মিঃ (১০০%)	
১০।	নদী তীর রক্ষা	১০১০.০০ মিঃ	১৪৭৮.৬৮	১৪৭৮.৬৮	১০১০.০০ মিঃ (১০০%)	
১১।	ডেন নির্মাণ	২২৫০.০০ মিঃ	৪৪.৮৯	৪৪.৮৯	৩৭৮৫.৭৫ মিঃ (১৬৮.২৫%)	
১২।	সাইন, সিগনাল, কি:মি: পোস্ট					
	ক) রিফ্লেক্টিং রোড স্ট্যান্ড	৪০০ টি	৩.০০	৩.০০	৪০০টি (১০০%)	
	খ) ট্রাফিক সাইন	৮ টি	১.৬০	১.৬০	৮টি (১০০%)	
	গ) সাইন পোস্ট	১২টি	০.৫৪	০.৫৪	১২টি (১০০%)	
	ঘ) কংক্রিট পোস্ট নির্মাণ	৪০০টি	৭.৫০	৭.৫০	৪০০টি (১০০%)	
	ঙ) রোড মার্কিং থার্মোপ্লাস্টিক ম্যাটেরিয়েল	৮৮৬.৭৫ বঃমিঃ	১৩.৮৩	১৩.৬৬	৮৭৫.৮৫ বঃমিঃ (৯৮.৭৭)	
১৩।	জেনারেল এন্ড সাইট ফ্যাসিলিটি	থোক	৭.৫৭	৭.৫৭	থোক (১০০%)	
১৪।	ইউটিলিটি শিফটিং	থোক	৩০.০০	১২.০০	থোক (৪০%)	
১৫।	ফিজিক্যাল কন্ট্রোল (১%)	১%	৮২.২০	০	০	
১৬।	প্রাইজ কন্ট্রোল (০%)	০	০	০	০	

ক্রমিক নম্বর	অঞ্জের বিবরণ (সর্বশেষ অনুমোদিত আরডিপিপি অনুযায়ী)	পরিমাণ/ সংখ্যা	অনুমোদিত আরডিপিপি অনুসারে লক্ষ্যমাত্রা	প্রকৃত বাস্তবায়ন		মন্তব্য
			আর্থিক	আর্থিক	বাস্তব (%)	
১	২	৩	৪	৫	৬	৭
	<b>সর্বমোট:</b>		৮১৩৫.৮৮	৭৮৪২.২৪	৯৬.৩৯%	

সূত্র: সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর কর্তৃক প্রেরিত ১৬ নভেম্বর ২০১৫ তারিখের সমাপ্ত মূল্যায়ন প্রতিবেদন।

৭। **পরিদর্শনকালীন পর্যবেক্ষণ:**

৭.১। প্রকল্পের অনুমোদিত আরডিপিপি 'র ৯.০১ হেক্টর ভূমি অধিগ্রহণের লক্ষ্যমাত্রার বিপরীতে বাস্তবে ৬.২২ হেক্টর ভূমি অধিগ্রহণ করা হয়েছে। অর্থাৎ বাস্তবতার ভিত্তিতে এ অঞ্জের পরিমাণ নির্ধারিত হয়নি। ভূমি অধিগ্রহণের পরিমাণ হ্রাস পাওয়ায় সড়ক বাঁধে মাটির কাজের পরিমাণও কিছুটা হ্রাস পেয়েছে। অনুমোদিত আরডিপিপি 'র ৪.২১ লক্ষ ঘন মিটারের মধ্যে ৪.১৭ লক্ষ ঘন মিটার মাটির কাজ সম্পাদন করা হয়েছে। ৩.৭০ মিটার প্রস্থের ৩ কিলোমিটারের মধ্যে ২.৯৭ কিঃমিঃ ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট নির্মাণ করা হয়েছে। অনুমোদিত আরডিপিপি অনুসারে ৬.৭০ মিটার প্রস্থবিশিষ্ট ০.২০ কিঃমিঃ ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট নির্মাণ ও সার্ফেসিং (কার্পেটিং ও সীলকোট), ৩.৭০ মিটার প্রস্থবিশিষ্ট ১৬.৫০ কিঃমিঃ পেভমেন্টের সার্ফেসিং (কার্পেটিং ও সীলকোট) ও ১৬.৫০ কিঃমিঃ হার্ডশোল্ডার নির্মাণ সম্পন্ন করা হয়েছে।

৭.২। প্রকল্পের সবচাইতে গুরুত্বপূর্ণ ২টি অঙ্ক যথা ১টি পিসি গার্ডার সেতু ও ৭টি কালভার্ট নির্মাণ বিষয়ে পর্যালোচনাকালে দেখা যায় যে অনুমোদিত আরডিপিপি অনুসারে ৩৪৭.৩০ মিটারের মধ্যে উল্লাপাড়া-বেলকুচি সড়কের ১ম ও ২য় কিলোমিটারে করতোয়া নদীর উপর ৩৪৭.২৯৫ মিটার বিশিষ্ট ১টি পিসি গার্ডার সেতু নির্মাণ করা হয়েছে। সেতুর ৮টি স্প্যান ও প্রতি স্প্যানে ৫টি গার্ডার আছে। উক্ত সড়কের ১ম কিলোমিটারে ২টি, ২য় কিলোমিটারে ১টি, ৩য় কিলোমিটারে (অংশ) ১টি, ৬ষ্ঠ কিলোমিটারে ১টি, ১০ম কিলোমিটারে ১টি এবং ১২তম কিলোমিটারে ১টি সহ মোট ৭টি আরসিসি বক্স কালভার্ট নির্মাণ করা হয়েছে।

৮। **বছর ভিত্তিক এডিপি/আরএডিপি বরাদ্দ, অবমুক্তি ও ব্যয় :**

৮.১। প্রকল্পের আওতায় বছরভিত্তিক আরডিপিপি'র সংস্থান, এডিপি/আরএডিপি বরাদ্দ, অবমুক্তি ও ব্যয়ের বিবরণ নিম্নের ছকে প্রদান করা হলো :

(লক্ষ টাকায়)

অর্থ বছর	আরডিপিপি অনুযায়ী লক্ষ্যমাত্রা	আরএডিপি বরাদ্দ	অবমুক্ত	ব্যয়
২০১০-২০১১	২০০০.০০	২০০০.০০	২০০০.০০	২০০০.০০
২০১১-২০১২	১৯৯৮.৭৫	১৯৮৮.৭৫	১৯৮৮.৭৫	১৯৮৮.৭৫
২০১২-২০১৩	২৯১৪.৫৩	১৪৪৩.৭৫	১৪৪৩.৭৫	১৪৪৩.৭৫
২০১৩-২০১৪	১২২২.৬০	৯৫০.০০	৯৫০.০০	৯৫০.০০
২০১৪-২০১৫	--	১৪৪৯.৭৪	১৪৪৯.৭৪	১৪৪৯.৭৪
<b>সর্বমোট:</b>	<b>৮১৩৫.৮৮</b>	<b>৭৮৪২.২৪</b>	<b>৭৮৪২.২৪</b>	<b>৭৮৪২.২৪</b>

সূত্র: সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর কর্তৃক প্রেরিত ১৬ নভেম্বর ২০১৫ তারিখের সমাপ্ত মূল্যায়ন প্রতিবেদন।

৮.২। উপরের ছক পর্যালোচনা করে দেখা যায় যে ২০১০-১১ ও ২০১১-১২ অর্থ বছরে আরডিপিপি'র লক্ষ্যমাত্রা অনুসারে যথাক্রমে ২০০০.০০ লক্ষ টাকা ও ১৯৯৮.৭৫ লক্ষ টাকা আরএডিপি-তে বরাদ্দ ও অবমুক্ত করা হয় কিন্তু ২০১২-১৩ অর্থ বছরে আরডিপিপি'র ২৯১৪.৫৩ লক্ষ টাকার বিপরীতে মাত্র ১৪৪৩.৭৫ লক্ষ টাকা আরএডিপি-তে বরাদ্দ করা হয়। অনুরূপভাবে ২০১৩-১৪ অর্থ বছরে আরডিপিপি'র ১২২২.৬০ লক্ষ টাকার বিপরীতে আরএডিপি-তে ৯৫০.০০ লক্ষ টাকা বরাদ্দ ও অবমুক্ত করা হয়। এ দুই বছর আরএডিপি'র লক্ষ্যমাত্রা অনুযায়ী পর্যাপ্ত বরাদ্দ না করার অন্যতম কারণে হয়তো প্রকল্পটি নির্ধারিত মেয়াদে সম্পন্ন করা যায়নি। ফলে প্রকল্পটির মেয়াদ বৃদ্ধির প্রয়োজন হয়েছে এবং স্বাভাবিক কারণে প্রকল্প ব্যয়ও বৃদ্ধি পেয়েছে।

৯। প্রকল্পের প্রধান প্রধান প্যাকেজের প্রকিউরমেন্টের চিত্র নিম্নরূপ

- ৯.১। প্রকল্পের প্রধান প্রধান প্যাকেজের প্রকিউরমেন্ট সংক্রান্ত তথ্য পরিশিষ্ট 'ক'-তে রক্ষিত। পিপি আইন ২০০৬-এর ধারা ৪০ এর উপধারা ২ অনুসারে প্রতিটি প্যাকেজের দরপত্র বিজ্ঞপ্তি ১টি বাংলা ও ১টি ইংরেজী দৈনিক পত্রিকায় প্রকাশ করা হয় এবং পিপিআর, ২০০৮ এর বিধি ৬১ (৪) সংশ্লিষ্ট তফসিল-২ অনুসারে দরপত্র দাখিলের জন্য ন্যূনতম ২১/২৮ দিন সময় প্রদান করা হয়। অনুমোদিত আরডিপিপি 'র প্রকিউরমেন্ট পরিকল্পনায় মূল পূর্ত কাজসমূহ ৫টি প্যাকেজের আওতায় সম্পাদনের সংস্থান রয়েছে। তবে আরডিপিপি -তে সেতু নির্মাণের কোন প্যাকেজ অন্তর্ভুক্ত নেই। আরডিপিপি'র প্রকিউরমেন্ট পরিকল্পনায় ৪৪৬১.৫৮ লক্ষ টাকার কাজ ইতোমধ্যে সম্পন্ন হয়েছে মর্মে উল্লেখ আছে। এ বিষয়ে জানতে চাইলে সংশ্লিষ্ট উপবিভাগীয় প্রকৌশলী জানান যে প্রকল্প সংশোধনের পূর্বে সেতু নির্মাণসহ ৩টি কালভার্ট নির্মাণ সম্পন্ন হয়েছে বিধায় মূল ডিপিপি -তে ১টি সেতু নির্মাণসহ ২টি আরসিসি বক্স কালভার্ট নির্মাণের ১টি প্যাকেজ অন্তর্ভুক্ত আছে। প্রকৃতপক্ষে উক্ত প্যাকেজের অধীনে ৩টি কালভার্ট নির্মিত হয়েছে বলে জানা যায়। আরডিপিপি'র প্রকিউরমেন্ট পরিকল্পনায় ৫টি প্যাকেজ রয়েছে এবং বাস্তবে ৬টি প্যাকেজের আওতায় নির্মাণ কাজ সম্পন্ন করা হয়েছে। নির্মাণ কাজের ৫টি প্যাকেজের মোট প্রাক্কলিত ব্যয় ২৮২৫.০০ লক্ষ টাকা এবং প্রকল্প সংশোধনের পূর্বে ব্যয়কৃত ৪৪৬১.৫৮ লক্ষ টাকাসহ মোট প্রাক্কলিত ব্যয়ের পরিমাণ ৪৪৬১.৫৮+২৮২৫.০০= ৭২৮৬.৫৮ লক্ষ টাকা। কিন্তু আরডিপিপি 'র প্রকিউরমেন্ট পরিকল্পনায় মোট প্রাক্কলিত ব্যয়ের পরিমাণ ভুলভাবে ৭২৯৪.৫৮ লক্ষ টাকা উল্লেখ করা হয়েছে।
- ৯.২। পরিদর্শনকালে নির্বাহী প্রকৌশলী, সিরাজগঞ্জ-এর কার্যালয় কর্তৃক সরবরাহকৃত প্রকিউরমেন্ট সংক্রান্ত তথ্য অনুসারে সেতু নির্মাণের ১টি প্যাকেজসহ মোট ৬টি প্যাকেজের মাধ্যমে কার্যাদেশ প্রদান করা হয়। সেতু নির্মাণের প্যাকেজ ব্যতীত অন্যান্য ৫টি প্যাকেজের মাধ্যমে ১৪.৩৯ কিঃমিঃ পেভমেন্ট প্রশস্তকরণসহ মজবুতকরণ, কার্পেটিং ও সীলকোট এবং ৪টি কালভার্ট নির্মাণের কাজ সম্পন্ন করা হয়েছে। এ ৫টি প্যাকেজের প্রাক্কলিত ব্যয় ২০৭১.৬৪ লক্ষ টাকা এবং কার্যাদেশকৃত মূল্য ১৯৪৬.৮৯ লক্ষ টাকা। আরডিপিপি -তে ১৪.৮০ কিঃমিঃ পেভমেন্ট প্রশস্তকরণ, মাটির কাজ, কার্পেটিং ও সীলকোট সম্পন্ন বিষয়ে উল্লেখ আছে। বাস্তবে ১৪.৩৯ কিঃমিঃ পেভমেন্ট প্রশস্তকরণ, মজবুতকরণ, কার্পেটিং ও সীলকোটের কাজ করা হয়েছে। আরডিপিপি -তে উল্লিখিত নদী তীর রক্ষা, স্লোপ প্রটেকশন, ডেন ও গাইড ওয়াল নির্মাণ ও মূল ডিপিপি 'র ৩টি কালভার্ট নির্মাণ সংক্রান্ত প্রকিউরমেন্ট তথ্য প্রদান করা হয়নি। প্রকল্পের অধীনে ব্যয়কৃত ৭৮৪২.২৪ লক্ষ টাকার মধ্যে ৬৮০৩.৬৯ লক্ষ টাকার প্রকিউরমেন্ট তথ্য প্রদান করা হয়েছে। অবশিষ্ট (৭৮৪২.২৪-৬৮০৩.৬৯) ১০৩৮.৫৫ লক্ষ টাকার তথ্য প্রদান করা হয়নি।
- ৯.৩। পিপিআর, ২০০৮ এর বিধি ৩৬ এর উপবিধি ৬ সংশ্লিষ্ট তফসিল ৩ এর 'ক' অংশ অনুসারে প্যাকেজ ১ এর ক্ষেত্রে দরপত্র খোলার সময় থেকে ৩ সপ্তাহের মধ্যে মূল্যায়ন কার্যক্রম সম্পন্ন করার বিধান থাকলেও বাস্তবে ৬৫ দিন পর মূল্যায়ন সম্পন্ন করা হয়। একই বিধি অনুসারে ২য় প্যাকেজের ক্ষেত্রে ২ সপ্তাহের পরিবর্তে ২৪ দিন পর মূল্যায়ন সম্পন্ন করা হয়। প্যাকেজ ৩, ৪, ৫ ও ৬ এর ক্ষেত্রে বিধি অনুসারে ২ সপ্তাহের মধ্যে মূল্যায়ন কার্যক্রম সম্পন্ন করা হয়।
- ৯.৪। মহাপরিচালক (পূর্ত অডিট) কার্যালয়ের হিসাব রক্ষণ কর্মকর্তা ও বিভাগীয় একাউন্টেন্ট কর্তৃক প্রকল্পের সকল ব্যয়ের প্রি-অডিট সম্পন্ন করা হয়েছে মর্মে প্রকল্প সমাপ্তি মূল্যায়ন প্রতিবেদনে উল্লেখ করা হয়েছে। তবে প্রকল্পটির External অডিট সম্পন্ন বিষয়ে উক্ত প্রতিবেদনে কোন উল্লেখ করা হয়নি।

১০। প্রকল্প সংশ্লিষ্ট কয়েকটি স্থির চিত্র নিয়ে প্রদান করা হলো

	
<p>চিত্র ১: উল্লাপাড়া বেলকুচি সড়কে করতোয়া নদীর উপর ৩৪৭.২৯৫ মিটার দীর্ঘ নির্মিত পিসি গার্ডার সেতু।</p>	<p>চিত্র ২: করতোয়া নদীর উপর নির্মিত সেতুর গার্ডার।</p>
	
<p>চিত্র ৩: করতোয়া নদী তীরের রক্ষাপ্রদ কাজ।</p>	<p>চিত্র ৪: উল্লাপাড়া বেলকুচি সড়কের ১ম কিলোমিটারে নির্মিত কালভার্ট।</p>

১১। প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জন:

পরিকল্পিত	অর্জন
<p>১) উল্লাপাড়া-বেলকুচি সড়কের সোনাতলা ঘাটে করতোয়া নদীর উপর ৩৪৭.২৯৫ মিটার দীর্ঘ একটি পিসি গার্ডার সেতু নির্মাণ এবং নিরাপদ, সশ্রয়ী ও নিরবচ্ছিন্ন যোগাযোগ স্থাপন।</p>	<p>১) উল্লাপাড়া-বেলকুচি সড়কের সোনাতলা ঘাটে করতোয়া নদীর উপর ৩৪৭.২৯৫ মিটার দীর্ঘ একটি পিসি গার্ডার সেতু নির্মাণ করা হয়েছে। সেতু নির্মাণের ফলে উক্ত সড়কে নিরাপদ, সশ্রয়ী ও নিরবচ্ছিন্ন যোগাযোগ স্থাপন হয়েছে।</p>

১২। কাজ অসম্পূর্ণ থাকলে তার কারণ: প্রকল্পের মোট প্রাক্কলিত ব্যয়ের ৯৬.৩৯% বাস্তবায়িত হয়েছে। অনুচ্ছেদ ৬.১ এ প্রদত্ত প্রকল্পের অঙ্গভিত্তিক বাস্তবায়ন অগ্রগতির বিবরণ অনুসারে ৯.০১ হেক্টর ভূমি অধিগ্রহণের মধ্যে ২.৭৯ হেক্টর ভূমি অধিগ্রহণ করা হয়নি, ৩ কিঃমিঃ ফ্লেক্সিবল পেভমেন্টের মধ্যে ০.০৩ কিঃমিঃ পেভমেন্ট নির্মাণ করা হয়নি এবং ৮৮৬.৭৫ বর্গ মিটারের মধ্যে ১০.৯ বর্গ মিটার রোড মার্কিং থার্মোপ্লাস্টিক ম্যাটেরিয়াল স্থাপন কাজ সম্পন্ন করা হয়নি। এ বিষয়ে সংশ্লিষ্ট উপবিভাগীয় প্রকৌশলী জানান যে, বাস্তব প্রয়োজন না থাকার কারণে এ সকল অঙ্গের উল্লিখিত অংশ সম্পন্ন করা হয়নি।

## ১৩। সমস্যা:

- ১৩.১। প্রকল্পের অনুমোদিত আরডিপিপি 'র ৯.০১ হেক্টর ভূমি অধিগ্রহণের লক্ষ্যমাত্রার বিপরীতে বাস্তবে ৬.২২ হেক্টর ভূমি অধিগ্রহণ করা হয়। অর্থাৎ প্রকল্প প্রস্তাব প্রণয়নকালে বাস্তবতার ভিত্তিতে এ অঞ্চলের পরিমাণ নির্ধারণ করা হয়নি। (অনুচ্ছেদ ৭.১);
- ১৩.২। আরডিপিপি 'র প্রকিউরমেন্ট পরিকল্পনায় নির্মাণ কাজের ৫টি প্যাকেজ অন্তর্ভুক্ত আছে। বাস্তবে ৬টি প্যাকেজের আওতায় প্রকল্পের নির্মাণ কাজ সম্পন্ন করা হয়েছে (অনুচ্ছেদ ১০.১);
- ১৩.৩। আরডিপিপি 'র লক্ষ্যমাত্রা অনুসারে ( ২০১২-১৩ ও ২০১৩-১৪ অর্থ বছর) প্রকল্পের আরডিপিপি-তে বরাদ্দ প্রদান করা হয়নি। এ কারণে হয়তো প্রকল্পের বাস্তবায়ন নির্ধারিত মেয়াদে সম্পন্ন করা সম্ভব হয়নি বলে প্রতীয়মান হয় (অনুচ্ছেদ ৯.২);
- ১৩.৪। পিপিআর, ২০০৮-এর বিধি ৩৬ এর উপবিধি ৬ সংশ্লিষ্ট তফসিল ৩ এর 'ক' অংশ অনুসারে প্রকল্পের দরপত্র প্যাকেজ ১ এর ক্ষেত্রে ৩ সপ্তাহের পরিবর্তে ৬৫ দিন পর মূল্যায়ন কার্যক্রম সম্পন্ন করা হয়। ফলে দরপত্র প্রক্রিয়া সম্পন্নে বিলম্ব হয়েছে এবং প্রকল্পের বাস্তবায়ন বিলম্বিত হয়েছে (অনুচ্ছেদ ১০.৩);
- ১৩.৫। পিপি আর, ২০০৮ এর বিধি ৩৬ এর উপবিধি ৬ সংশ্লিষ্ট তফসিল ৩ এর 'ক' অংশ অনুসারে দরপত্র প্যাকেজ ২ -এর ক্ষেত্রে ২ সপ্তাহের পরিবর্তে ২৪দিন পর মূল্যায়ন সম্পন্ন করা হয়। ফলে দরপত্র প্রক্রিয়া সম্পন্নে বিলম্ব হয়েছে এবং প্রকল্পের বাস্তবায়ন বিলম্বিত হয়েছে (অনুচ্ছেদ ১০.৩)।

## ১৪। মতামত/সুপারিশ:

- ১৪.১। প্রকল্পের অনুমোদিত আরডিপিপি 'র ৯.০১ হেক্টর ভূমি অধিগ্রহণের লক্ষ্যমাত্রার বিপরীতে বাস্তবে ৬.২২ হেক্টর ভূমি অধিগ্রহণ করা হয়। অর্থাৎ প্রকল্প প্রস্তাব প্রণয়নকালে বাস্তবতার ভিত্তিতে এ অঞ্চলের পরিমাণ নির্ধারণ করা হয়নি। ভবিষ্যতে গৃহীতব্য প্রকল্পের অঞ্চলের সঠিক পরিমাণ/সংখ্যা ও ব্যয় বাস্তবতার ভিত্তিতে নির্ধারণের বিষয়ে বাস্তবায়নকারী সংস্থা সচেতন থাকবে (অনুচ্ছেদ ১৩.১);
- ১৪.২। আরডিপিপি 'র প্রকিউরমেন্ট পরিকল্পনায় নির্মাণ কাজের ৫টি প্যাকেজের স্থলে বাস্তবে ৬টি প্যাকেজের আওতায় প্রকল্পের নির্মাণ কাজ সম্পন্ন করা হয়েছে। আরডিপিপি 'র প্রকিউরমেন্ট পরিকল্পনার ব্যত্যয় ঘটিয়ে এরূপ বেশী সংখ্যক প্যাকেজের মাধ্যমে নির্মাণ কাজ সম্পন্ন করা হলে ঠিকাদারের সংখ্যা বৃদ্ধি পায়। ফলে বাস্তবায়নকারী সংস্থার পক্ষে বাস্তবায়ন কাজ তত্ত্বাবধান করা দুঃসাধ্য হয়ে পড়ে। এছাড়াও প্যাকেজের সংখ্যা বৃদ্ধি করা হলে কম যোগ্যতাসম্পন্ন ঠিকাদার বাস্তবায়ন কাজে অংশগ্রহণের সুযোগ পায় এবং ফলে কাজের গুণগত মান রক্ষা করা কঠিন হয়ে পড়ে। এ কারণে গৃহীতব্য প্রকল্পের ক্ষেত্রে ডিপিপি/আরডিপিপি 'র প্রকিউরমেন্ট পরিকল্পনা অনুসরণপূর্বক দরপত্র কার্যক্রম সম্পন্নের বিষয়ে বাস্তবায়নকারী সংস্থা সচেতন থাকবে (অনুচ্ছেদ ১৩.২);
- ১৪.৩। নির্ধারিত মেয়াদে বাস্তবায়ন সম্পন্ন করার জন্য ভবিষ্যতে সকল গৃহীতব্য প্রকল্পের এডিপি/আরএডিপি-তে পর্যাপ্ত বরাদ্দ প্রদানের বিষয়টি সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ নিশ্চিত করবে (অনুচ্ছেদ ১৩.২);
- ১৪.৪। পিপিআর, ২০০৮-এর বিধি ৩৬ এর উপবিধি ৬ সংশ্লিষ্ট তফসিল ৩ এর 'ক' অংশ অনুসারে প্রকল্পের দরপত্র প্যাকেজ ১ এর ক্ষেত্রে ৩ সপ্তাহের পরিবর্তে ৬৫ দিন পর মূল্যায়ন কার্যক্রম সম্পন্ন ও প্যাকেজ ২ -এর ক্ষেত্রে ২ সপ্তাহের পরিবর্তে ২৪দিন পর মূল্যায়ন সম্পন্ন করা হয়। গৃহীতব্য প্রকল্পের ক্ষেত্রে পিপি আইন ২০০৬ ও পিপিআর ২০০৮ এ উল্লিখিত সময়ের মধ্যে প্রকিউরমেন্ট কার্যক্রম সম্পন্নের বিষয়ে বাস্তবায়নকারী সংস্থা এবং সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ নিশ্চিত করবে (অনুচ্ছেদ ১৩.৩-১৩.৪);
- ১৪.৫। প্রকল্পটির External অডিট দ্রুত সম্পন্ন করতে হবে এবং অডিট প্রতিবেদনের কপি আইএমই বিভাগে প্রেরণ করতে হবে; এবং
- ১৪.৬। অনুচ্ছেদ ১৪.১-১৪.৫ -এর আলোকে গৃহীত কার্যাবলী আগামী ১ (এক) মাসের মধ্যে আইএমই বিভাগকে অবহিত করতে হবে।

**“বিরুলিয়া-আশুলিয়া সড়ক নির্মাণ (২য় সংশোধিত)” শীর্ষক প্রকল্পের সমাপ্ত মূল্যায়ন প্রতিবেদন**

(সমাপ্তঃ জুন, ২০১৫)

- ১। বাস্তবায়নকারী সংস্থাঃ সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর।
- ২। প্রশাসনিক মন্ত্রণালয়/বিভাগঃ সড়ক পরিবহন ও সেতু মন্ত্রণালয়/সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ।
- ৩। 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
২০৭২.০০ (-)	৪৯৬৬.২৪ (-)	৪৯৬৫.৮৯ (-)	০১-৭-২০০০ থেকে ৩০-৬-২০০৩	০১-০৭-২০০০ থেকে ৩১-১২-২০১৪	০১-০৭- ২০০০ থেকে ৩০-০৬-২০১৫	১৩৯.৬৬%	৪০০%

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

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

Items of Work (as per PP)	Unit	Target (as per PP)		Actual Progress	
		Financial	Physical (Quantity)	Financia 1	Physic al (Quantity)
1	2	3	4	5	6
1. Land acquisition	H	412.00	3.14	412.00	3.14
2. Construction of Road Embankment	L/m <sup>3</sup>	908.76	5.03	908.76	5.03
3. Construction of Flexible Pavement	Km	947.03	9.38	947.03	9.38
4. Construction of R.C.C. Bridge	Meter	1912.83	222.64	1912.52	222.64
5. Construction of R.C.C Box Culvert	Meter	92.44	20.00	92.44	20.00
6. Protective work (CC block & Geo-textile)	M	560.04	40000.00	560.00	32500. 00
7. Intersection	no	40.00		40.00	1.00
8. sign/signal	LS	5.00		5.00	LS
9. Removal of Telephone & electric line	LS	88.14		88.14	LS
Total=		4966.24		4965.89	

ক্রমিক নং	প্রকল্প পরিচালকের নাম ও পদবী	দায়িত্বের ধরণ	কর্মকাল	
			যোগদান	বদলী
৪.	Mr. Md. Afzal Hossain ACE, RHD, Dhaka Zone, Dhaka	খন্ডকালীন	১৫-০৫-০১	০৬-০৪-০৪
৫.	Mr. Md. Adam Ali Gazi ACE, RHD, Dhaka Zone, Dhaka	খন্ডকালীন	১৩-০৪-০৪	১৬-১১-০৫
৬.	Mr. Nurul Arifen ACE, RHD, Dhaka Zone, Dhaka	খন্ডকালীন	১৬-১১-০৫	২৯-০৩-০৭
৭.	Mr. Md. Mozammel Haq ACE, RHD, Dhaka Zone, Dhaka	খন্ডকালীন	২৯-০৩-০৭	০৯-০১-০৮
৮.	Md. Asmat Ud-Dollah, ACE, RHD, Dhaka Zone, Dhaka	খন্ডকালীন	২৭-০১-০৮	১৫-১০-০৮
৯.	Md. Abdul Odud ACE, RHD, Dhaka Zone, Dhaka	খন্ডকালীন	১৫-১০-০৮	২৭-১১-০৮
১০.	Gazi Golam Mostafa ACE, RHD, Dhaka Zone, Dhaka	খন্ডকালীন	২৭-১১-০৮	০৪-০১-০৯
১১.	Mr. Tarun Topon Dewan, ACE, RHD, Dhaka Zone, Dhaka	খন্ডকালীন	০৪-০১-০৯	১৫-০৬-০৯
১২.	Mr. Md. Khurshid Alam ACE, RHD, Dhaka Zone, Dhaka	খন্ডকালীন	৩০-০৬-০৯	০১-০৭-০৯
১৩.	Mr. Tarun Topon Dewan, ACE, RHD, Dhaka Zone, Dhaka	খন্ডকালীন	৩০-০৬-০৯-	০১-০৭-০৯
১৪.	Shahabuddin Khan ACE, RHD, Dhaka Zone, Dhaka	খন্ডকালীন	০১-০৭-০৯	০৩-১১-০৯
১৫.	ASM Sirajul Islam ACE, RHD, Dhaka Zone, Dhaka	খন্ডকালীন	০৩-১১-০৯	১২-১১-০৯
১৬.	Mr. Sahabuddin Khan ACE, RHD, Dhaka Zone, Dhaka	খন্ডকালীন	১২-১১-০৯	১৭-১১-০৯
১৭.	Mr. Tarun Topon Dewan, ACE, RHD, Dhaka Zone, Dhaka	খন্ডকালীন	১৭-১১-০৯	১১-১২-০৯
১৮.	ASM Sirajul Islam Khan ACE, RHD, Dhaka Zone, Dhaka	খন্ডকালীন	১১-১২-০৯	১৭-০১-১০
১৯.	Mr. Md. Bayjid ACE, RHD, Dhaka Zone, Dhaka	খন্ডকালীন	১৭-০১-০১০	২১-০১-০১০
২০.	Mr. Md. Sohorab Uddin Miah ACE, RHD, Dhaka Zone, Dhaka	খন্ডকালীন	২১-০১-০১০	০৯-০২-০১০
২১.	Shahabuddin Khan ACE, RHD, Dhaka Zone, Dhaka	খন্ডকালীন	০৯/০২/১০	০২/০২/১১
২২.	Md. Abdul Quddus ACE, RHD, Dhaka Zone, Dhaka	খন্ডকালীন	০২/০২/১১	১০/০১/১২
২৩.	Md. Mofizul Islam ACE, RHD, Dhaka Zone, Dhaka	খন্ডকালীন	১২/০১/১২	৩১/০১/১৩
২৪.	Md. Shahabuddin Khan SE, RHD, Dhaka Zone, Dhaka	খন্ডকালীন	৩১/০১/১৩	২৬/০২/১৩
২৫.	Md. Habibul Hoque ACE, RHD, Dhaka Zone, Dhaka	খন্ডকালীন	২৬/০২/১৩	০৯/০৭/১৪
২৬.	Mr. Md. Aftab Hossain Khan ACE, RHD, Dhaka Zone, Dhaka	খন্ডকালীন	০৯/০৭/১৪	৩০/০৬/২০১৫

সংশ্লিষ্ট ছক পর্যালোচনায় দেখা যায়, বর্ণিত প্রকল্পে মোট ২৩ জন প্রকল্প পরিচালক দায়িত্ব পালন করেছেন। তাঁদের অধিকাংশের মেয়াদ ১ বছরেরও কম। বর্ণিত প্রকল্পের ক্ষেত্রে ৩ বছর মেয়াদে ও ২০১২.০০ লক্ষ টাকায় প্রকল্পটি বাস্তবায়নের নিমিত্তে অনুমোদন করা হলেও প্রকল্পের প্রকৃত বাস্তবায়ন সময় লেগেছে ১৫ বছর ও বাস্তবায়ন ব্যয় হয়েছে ৪৯৬৬.২৪ লক্ষ টাকা। অর্থাৎ প্রকল্পের ব্যয় বৃদ্ধি পেয়েছে ১৩৯.৬৬% এবং বাস্তবায়নকাল বৃদ্ধি পেয়েছে ৪০০%। ফলে যথাসময়ে প্রকল্পের সুফল হতে জনগণ বঞ্চিত হয়েছে। ঘন ঘন প্রকল্প পরিচালক পরিবর্তনের প্রেক্ষিতে প্রকল্প পরিচালকগণ যথাযথভাবে দায়িত্ব পালন করতে পারেন না বিধায় এমনটি হয়েছে।

৭। **ক্রয় সংক্রান্ত তথ্যাদিঃ**

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

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

Description of procurement (goods/work/consultancy as per bid document)	Tender/Bid/Proposal Cost (In lakh taka)		Tender/Bid Proposal		Date of completion of works/services & supply of goods	
	As per DPP (Revised)	Contract Value	Invitation Date	Contract signing/ L.C. Opening Date	As per Contract	Actual
1	2	3	4	5	6	7
Construction of 186.04 m long bridge (Sub structure) at 1 <sup>st</sup> k.m'	928.32	928.32	30-08-04	31-08-03	30-08-04	
Construction of Super Structure of 186.04m long at 1 <sup>st</sup> k.m.	424.20	299.23	13-01-10	14-01-09	13-01-10	
Construction of 36.60m long pc girder bridge at 1 <sup>st</sup> k.m.	295.00	145.00	07-06-10	08-06-09	07-06-10	
Construction of remaining supper Structure of 186.04M 36.60M PC Girder Bridge approach	1191.19	1190.89	07-01-15	12-05-14	07-01-15	

৮। **ডিপিপি বরাদ্দ ও অগ্রগতিঃ**

(লক্ষ টাকায়)

অর্থবছর	অনুমোদিত বরাদ্দ ও লক্ষ্যমাত্রা				টাকা অবমুক্তি	বছর ভিত্তিক ব্যয় ও আর্থিক অগ্রগতি			
	মোট	টাকা	প্রকল্প সাহায্য	আর্থিক লক্ষ্যমাত্রা %		মোট	টাকা	প্রকল্প সাহায্য	আর্থিক অগ্রগতি %
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮	৯	১০
২০০০-০১	৩০০.০০	৩০০.০০	-	২.৪৪	৯০.০০	৯০.০০	৯০.০০	-	২.৪৪
২০০১-০২	১২০০.০০	১২০০.০০	-	৮.৫৫	২২৫.০০	২২৫.০০	২২৫.০০	-	৮.৫৫
২০০২-০৩	৫৭২.০০	৫৭২.০০	-	১৮.৭৩	৩৭৫.০০	৩৭৫.০০	৩৭৫.০০	-	১৮.৭৩
২০০৩-০৪	১২০০.০০	১২০০.০০	-	৩৭.৭৪	৭০০.০০	৭০০.০০	৭০০.০০	-	৩৭.৭৪
২০০৪-০৫	১০০০.০০	১০০০.০০	-	৫২.৬৭	৫৫০.০০	৫৫০.০০	৫৫০.০০	-	৫২.৬৭
২০০৫-০৬	৭০০.০০	৭০০.০০	-	৫৫.৩৮	১০০.০০	১০০.০০	১০০.০০	-	৫৫.৩৮

২০০৬-০৭	৫০০.০০	৫০০.০০	-	৬০.৮১	২০০.০০	২০০.০০	২০০.০০	-	৬০.৮১
২০০৭-০৮	৮০০.০০	৮০০.০০	-	৭৪.৩৯	৫০০.০০	৫০০.০০	৫০০.০০	-	৭৪.৩৯
২০০৮-০৯	৯০০.০০	৯০০.০০	-	৭৯.০০	৬০০.০০	৬০০.০০	৬০০.০০	-	৭৯.০০
২০০৯-১০	০.০০	০.০০	-	০.০০	০.০০	০.০০	০.০০	-	০.০০
২০১০-১১	৭৫.০০	৭৫.০০	-	৬০.১১	৭৫.০০	৭৫.০০	৭৫.০০	-	৬০.১১
২০১১-১২	০.০০	০.০০	-	-	০.০০	০.০০	০.০০	-	-
২০১২-১৩	০.০০	০.০০	-	-	০.০০	০.০০	০.০০	-	-
২০১৩-১৪	৭৫০.০০	৭৫০.০০	-	৭২.৮০	৭৫০.০০	৭৫০.০০	৭৫০.০০	-	৭২.৮০
২০১৪-১৫	৮০১.০০	৮০১.০০	-	৭৩.১৭	৮০০.৯০	৮০০.৯০	৮০০.৯০	-	৭৩.১৭
				১০০%	৪৯৬৫.৯০	৪৯৬৫.৯০	৪৯৬৫.৯০		১০০%

প্রকল্পের ডিপিপি পর্যালোচনায় দেখা যায়, ২০০০-২০০১ হতে ২০০২-২০০৩ মেয়াদে বাস্তবায়নের জন্য অনুমোদিত হলেও ২০১৪-১৫ অর্থবছরে প্রকল্পটি সমাপ্ত করা হয়। উক্ত সময়ে ডিপিপি'র অনুমোদিত লক্ষ্যমাত্রা মোতাবেক কোন অর্থ বছরেই পর্যাপ্ত অর্থ বরাদ্দ পদান করা হয়নি। ফলে প্রকল্পটির বাস্তব অগ্রগতি ব্যাহত হয়েছে।

৯। **কাজ অসম্পূর্ণ থাকলে তার কারণঃ** অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী প্রকল্পের কাজ সমাপ্ত হয়েছে। তবে ভূমি অধিগ্রহণ জটিলতা ও ভূমির অধিক মূল্যের কারণে মূল অনুমোদিত ডিপিপি অনুযায়ী ১০ম কিলোমিটারে ১.৯৯৪ হেক্টর ভূমি অধিগ্রহণ সম্ভব না হওয়ায় ৮৭০.০০ মিটার সড়ক নির্মাণ সম্ভব হয়নি।

১০। **সাধারণ পর্যবেক্ষণঃ**

১০.১ **প্রকল্পের পটভূমি ও উদ্দেশ্যঃ** দেশের উত্তর-পশ্চিমাঞ্চলের যানবাহন ঢাকায় যাতায়াতকালে সাভার, বলিয়ারপুর, আমিনবাজার ও গাবতলীতে প্রতিনিয়ত ব্যাপক যানজটের সম্মুখীন হয়। এ পরিপ্রেক্ষিতে মিরপুর মাজার সড়ক থেকে বন্যা প্রতিরোধ বাঁধ হয়ে সাভার উপজেলার বিরুলিয়া থেকে সিএন্ডবি-আশুলিয়া সড়কের চরাবাগ পয়েন্টে আশুলিয়া পর্যন্ত প্রায় ১০.৫০ কিঃমিঃ দীর্ঘ সড়ক নির্মাণের লক্ষ্যে প্রকল্পটি গ্রহণ করা হয়। সড়কটি সাভার বাইপাস সড়ক হিসাবেও ব্যবহৃত হওয়ার সুযোগ রয়েছে।

**উদ্দেশ্যঃ** প্রকল্পটির মূল উদ্দেশ্য হলো সাভার উপজেলার বিরুলিয়া -আশুলিয়া ১০.৫০ কিঃমিঃ দীর্ঘ সড়ক ও ২টি সেতু (২২২.৬৪ মিটার) নির্মাণের মাধ্যমে উন্নত সড়ক যোগাযোগ ব্যবস্থা স্থাপন।

১০.২ **প্রকল্পের অনুমোদনঃ** মূল প্রকল্পটি ২০৭২.০০ লক্ষ টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে জুলাই, ২০০০ হতে জুন, ২০০৩ মেয়াদে বাস্তবায়নের জন্য ১০ জুলাই, ২০০১ তারিখে একনেক কর্তৃক অনুমোদিত হয়। পরবর্তীতে সওজের রোট সিডিউল পরিবর্তন, কাজের পরিমাণ হ্রাস/বৃদ্ধি এবং নতুন অঙ্গ সংযোজনের কারণে ২৭ সেপ্টেম্বর, ২০০৬ তারিখে একনেক কর্তৃক প্রকল্পটির ১ম সংশোধন অনুমোদন করা হয়। উক্ত সংশোধন অনুসারে প্রকল্পটির প্রাক্কলিত ব্যয় ৩৬৮৩.০০ লক্ষ টাকা এবং বাস্তবায়নকাল জুলাই, ২০০০ হতে জুন, ২০০৮ পর্যন্ত নির্ধারণ করা হয়। পরবর্তীতে নির্ধারিত মেয়াদে কাজ সমাপ্ত না হওয়ায় দুই দফায় প্রকল্পটির ব্যয় বৃদ্ধি ব্যতিরেকে মেয়াদ জুন, ২০১১ পর্যন্ত বৃদ্ধি করা হয়। কিন্তু সওজ এর রোট সিডিউল পরিবর্তন, ভূমি অধিগ্রহণের পরিমাণ হ্রাস ও ব্যয় বৃদ্ধি, মাটি ও রক্ষাপ্রদ কাজের পরিমাণ ও ব্যয় বৃদ্ধি, পেভমেন্ট এবং সেতু নির্মাণে ব্যয় বৃদ্ধির কারণে পুনরায় প্রকল্পটি ৪৯৬৬.২৪ লক্ষ টাকা প্রাক্কলিত ব্যয় এবং জুলাই, ২০০০ হতে ডিসেম্বর, ২০১৪ মেয়াদে একনেক কর্তৃক ১৯ জানুয়ারি, ২০১৪ তারিখে প্রকল্পটির ২য় সংশোধন অনুমোদন করা হয়। উক্ত ২য় সংশোধন মোতাবেক প্রকল্পটির বাস্তবায়ন সম্পন্ন না হওয়ায় আইএমইডি 'র সুপারিশক্রমে প্রকল্পটির মেয়াদ ব্যয় বৃদ্ধি ব্যতিরেকে জুন, ২০১৫ পর্যন্ত বৃদ্ধি করা হয়।

১০.৩ **সার্বিক আর্থিক ও বাস্তব অগ্রগতিঃ** প্রকল্পের আওতায় জুন, ২০১৫ পর্যন্ত ক্রমপুঞ্জিত আর্থিক অগ্রগতি হয়েছে ৪৯৬৫.৮৯ লক্ষ টাকা যা মূল অনুমোদিত ব্যয় ২০৭২.০০ লক্ষ টাকার ২৩৯.৬৬%। উক্ত সময়ে অনুমোদিত সংশোধিত প্রকল্পের ১০০% বাস্তব অগ্রগতি সাধিত হয়েছে (অনুচ্ছেদ-৬)।

- ১১। **প্রকল্প পরিদর্শন:** গত ২২/০১/২০১৬ তারিখে আইএমইডি কর্তৃক প্রকল্পটি সরেজমিন পরিদর্শন করা হয়। পরিদর্শন কালে ঢাকা সড়ক বিভাগের নির্বাহী প্রকৌশলী উপস্থিত ছিলেন। পরিদর্শন পর্যবেক্ষণ নিম্নরূপঃ
- ১১.১ **ভূমি অধিগ্রহণঃ** অনুমোদিত মূল ডিপিপি অনুযায়ী ২০.৫৭ হেক্টর ভূমি অধিগ্রহণের জন্য ২৫২.০০ লক্ষ টাকার সংস্থান ছিল। কিন্তু ভূমির অস্বাভাবিক মূল্য বৃদ্ধির প্রেক্ষিতে ৩.১৪ হেক্টর ভূমি অধিগ্রহণপূর্বক ৪১২.০০ লক্ষ টাকা ব্যয় করে ভূমি অধিগ্রহণ সমাপ্ত করা হয়। ১০ম কিলোমিটারে অধিগ্রহণ জটিলতার কারণে ১.৯৯৪ হেক্টর ভূমি অধিগ্রহণ সম্ভব না হওয়ায় ৮৭০ মিটার সড়ক নির্মাণ সম্ভব হয়নি। ফলে ১০.৫০ কিলোমিটারের পরিবর্তে ৯.৩৮ কিলোমিটার সড়ক নির্মাণ করা হয়েছে দেখা যায়। এ বিষয়ে নির্বাহী প্রকৌশলী জানান, ভূমির অস্বাভাবিক মূল্য বৃদ্ধি, মামলা দায়ের ও স্থানীয় জটিলতায় উচ্ছেদ অভিযান পরিচালনা দুরূহ হওয়ায় কর্তৃপক্ষের সিদ্ধান্তক্রমে সড়কের পেভমেন্টের দৈর্ঘ্য ৯.৩৮ কিলোমিটারে নির্দিষ্ট করে প্রকল্প সংশোধন করা হয়েছে। ভূমি অধিগ্রহণ বাবদ প্রকৃত ব্যয় মূল অনুমোদিত ব্যয়ের অনেক বেশী হওয়ায় অধিগ্রহণ বিলম্বিত হয়। অতিরিক্ত অর্থের সংস্থান করতে ডিপিপি সংশোধন করতে হয়েছে।
- ১১.২ **সড়ক বাঁধ নির্মাণ:** অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী ১০.২৫ কিলোমিটার সড়ক বাঁধ নির্মাণের জন্য ৫.০৩ লক্ষ ঘন মিটার মাটির কাজ বাবদ ৯০৮.৭৬ লক্ষ টাকার সংস্থান ছিল। তন্মধ্যে ১ম কিলোমিটারসহ মোট ১.৯ কিলোমিটার সম্পূর্ণ নতুন সড়ক বাঁধ। নেভিগেশন ক্লিয়ারেন্স এর প্রয়োজনে BIWTA এর সুপারিশের প্রেক্ষিতে ১ম কিলোমিটারের গড় উচ্চতা ১৩.০০ মিটার ও ক্রেস্ট প্রশস্ততা ১২.২৫০ মিটার এবং অবশিষ্ট ৮.৩৫৩ কিলোমিটারে বিদ্যমান এ্যালাইনমেন্ট এর গড় উচ্চতা ৩.০০ মিটার ও ক্রেস্ট প্রশস্ততা ৮.৫০ মিটার প্রাক্কলন করা হয়েছে। সে অনুযায়ী ১:২ স্লোপ অনুযায়ী ডিপিপি'র সংস্থানকৃত শতভাগ মাটি ব্যবহার করে সড়ক বাঁধ নির্মাণ করা হয়েছে। তবে পরিদর্শনকালে সড়ক বাঁধের অনেক স্থানে স্লোপ ১:২ যথাযথ পাওয়া যায়নি। বরং কিছু কিছু স্থানে রেইন কাট ও খাড়া ঢাল দেখা গেছে।
- ১১.৩ **ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট:** অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী ৯.৩৮ কিলোমিটার সড়ক বাঁধের মধ্যে ১ম কিলোমিটার পেভমেন্ট ৭.৩০ মিটার প্রশস্ততায় এবং অবশিষ্ট ৮.৩৮ কিলোমিটার ৫.৫ মিটার প্রশস্ততায় ৩০০ মি:মি: আইএসজি, ২০০ মি:মি: সাব-বেইজ, ২০০ মি:মি: বেইজ টাইপ-১, ৪০ মি:মি: কার্পেটিং ও ১২ মি:মি: সীলকোট দ্বারা নির্মাণের সংস্থান ছিল। পরিদর্শনকালে ১ম কিলোমিটারে পেভমেন্ট ৭.৩০ মিটার প্রশস্ততায় কার্পেটিং ও সীল কোটের পরিবর্তে ৫০ মি:মি: ডিবিএস ওয়ারিং কোর্স দ্বারা বিটুমিনাস কাজ এবং অবশিষ্ট অংশ বর্ণিত স্পেসিফিকেশন অনুযায়ী নির্মাণ করা হয়েছে দেখা যায়। পরিদর্শনকালে নির্মিত পেভমেন্টের বাজার ও গুরুত্বপূর্ণ স্থানগুলোতে পেভমেন্টের সার্ফেসে আনডিউলেশন এবং কিনারা ভাঙ্গা দেখা গেছে। এছাড়া অন্যান্য স্থানে পেভমেন্ট ভাল অবস্থায় পাওয়া গেছে। সড়ক বাঁধের চেইনেজ ৫+২০০ কিলোমিটারে পেভমেন্ট খুঁড়ে বেইজ টাইপ-১ ২০০ মি:মি: (গ্রহণযোগ্য ২০০ মি:মি:), কার্পেটিং ৪০ মি:মি: (গ্রহণযোগ্য ৪০ মি:মি:) ও সীলকোট ৭ মি:মি: (গ্রহণযোগ্য ১২ মি:মি:) পাওয়া গেছে। এ বিষয়ে নির্বাহী প্রকৌশলী জানান, সড়কের বাজার ও গুরুত্বপূর্ণ স্থানগুলোতে ডেন নির্মাণের সংস্থান না থাকায় প্রকল্পের আওতায় তা নির্মাণ করা সম্ভব হয়নি। তবে বৃষ্টির পানি অপসারণের লক্ষ্যে আউটলেটের সংস্থান নিশ্চিত করে রাজস্ব বাজেটের আওতায় গুরুত্বপূর্ণ বাজার অংশে পর্যাপ্ত ডেন নির্মাণের পদক্ষেপ গ্রহণ করা হয়েছে।



চিত্র-১ : নির্মিত ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট



চিত্র-২: পেভমেন্টের বিভিন্ন লেয়ার পরীক্ষা

১১.৪ **ব্রীজ ও কালভার্ট:** অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী ২টি ব্রীজ (২২২.৬৪ মিটার) নির্মাণ বাবদ ১৯১২.৮৩ লক্ষ টাকা এবং ৪টি কালভার্ট (২০ মিটার) নির্মাণ বাবদ ৯২.৪৪ লক্ষ টাকার সংস্থান ছিল। পরিদর্শনকালে ডিপিপি'র সংস্থান অনুযায়ী সড়কের চেইনেজ কি:মি: ০+১৬০ ও ০+৬৯০ তে ৫-গার্ডার বিশিষ্ট যথাক্রমে ১৮৬.০৪ মিটার (৫×৩৭.২০ মি:) ও ৩৬.৬৬ মিটার (১×৩৬.৬৬ মি:) দীর্ঘ ২টি পিসি গার্ডার সেতু নির্মাণ করা হয়েছে দেখা যায়। উভয় ব্রীজের ক্যারেজওয়ে ৭.৩০ মিটার ও প্রশস্ততা ১০.২৫ মিটার। ব্রীজ ২টির প্রতিটি স্প্যানের মাঝে স্টীলের Expansion Joint ব্যবহার করা হয়েছে। পরিদর্শনকালে ব্রীজগুলো কার্যকর, সচল এবং উল্লেখযোগ্য কোন ডিফেক্ট নেই দেখা গেছে। এছাড়া সড়ক বাঁধের ২য় কিলোমিটারে ২টি, ৬ষ্ঠ কিলোমিটারে ১টি ও ১০ম কিলোমিটারে ১টিসহ মোট ৪টি কালভার্ট নির্মাণ করা হয়েছে দেখা যায়। ২-ভেন্ট বিশিষ্ট সবকটি কালভার্টের পরিমাপ ১০.২৫ মিটার X ৬ মিটার X ৬ মিটার। তবে পরিদর্শনকালে সেতুর রেলিং, কালভার্টগুলোর গায়ে প্রচুর হানিকম দেখা গেছে।



চিত্র-৩: নির্মিত সেতু



চিত্র-৪: নির্মিত কালভার্ট

১১.৫ **রক্ষাপ্রদ কাজ:** অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী ২টি সেতুর এ্যাপ্রোচের উভয় পাশ ও এবাটমেন্ট সংলগ্ন অংশে মোট ৪০ হাজার বর্গমিটার কনক্রিট স্লোপ প্রটেকশন ওয়ার্ক এর সংস্থান রয়েছে। তবে প্রয়োজনীয়তার নিরীখে ৩২৫০০ বর্গ মিটার রক্ষাপ্রদ কাজ সম্পাদন করা হয়েছে। পরিদর্শনকালে ২টি ব্রীজের এ্যাপ্রোচের উভয় পাশ ও এবাটমেন্টের স্লোপে ১৫০ মি:মি: ফিল্টার ফেব্রিকের উপর জিও-টেক্সটাইল, ৪০০মি:মি: x ৪০০মি:মি: x ২০০ মি:মি: পরিমাপের সিসি ব্লক ও ৩ ইঞ্চি ঢালাই দিয়ে স্ল্যাশ পয়েন্টিং করে প্রতিরক্ষামূলক কাজ করা হয়েছে দেখা যায়। এছাড়া বৃষ্টির পানি অপসারণের সুবিধার্থে উভয় পাশে পর্যাপ্ত পরিমাণ ড্রেন নির্মাণ করা হয়েছে। পরিদর্শনকালে কনক্রিট স্লোপ প্রটেকশন ওয়ার্কে ব্যবহৃত সিসি ব্লক ধসে যেতে কিংবা ফুলে উঠতে দেখা যায়নি। সার্বিকভাবে রক্ষাপ্রদ কাজের গুণগত মান সন্তোষজনক প্রতীয়মান হয়েছে।



চিত্র-৫ ও ৬: কনক্রিট স্লোপ দ্বারা সেতু এ্যাপ্রোচের রক্ষাপ্রদ কাজ

১১.৬ **ইন্টারসেকশন নির্মাণ:** প্রকল্পের অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী ১টি ইন্টারসেকশন নির্মাণের লক্ষ্যে ৪০.০০ লক্ষ টাকার সংস্থান ছিল। পরিদর্শনকালে নির্মিত সড়কের ১ম কিলোমিটারে ব্রীজ এ্যাপ্রোচ ও বিদ্যমান শাহ আলী মাজার-খউর সংযোগ সড়কে চেইনেজ কিলোমিটার ০+০০ হতে ০+৭০ অংশে সর্ব নিম্ন প্রশস্ততা ৭.৩ মিটার এবং সর্বোচ্চ ৩০ মিটার প্রশস্ততায় ইন্টারসেকশন নির্মাণ করা হয়েছে দেখা যায়। তবে পরিদর্শনকালে ইন্টারসেকশনের সৌন্দর্য বর্ধন ও সড়ক নিরাপত্তার স্বার্থে কোন চ ভ্রুর নির্মাণ করা হয়নি দেখা যায়। এ বিষয়ে নির্বাহী প্রকৌশলী জানান,

অর্থের অপ্রতুলতার কারণে চুক্তিতে চুক্তির নির্মাণের সংস্থান ছিল না। তবে ভবিষ্যতে রাজস্ব বাজেটের আওতায় চুক্তির নির্মাণের প্রচেষ্টা গ্রহণ করা হবে।



চিত্র-৭ ও ৮: নির্মিত ইন্টারসেকশন

১২। **প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জন :**

পরিকল্পিত	উদ্দেশ্য অর্জন
প্রকল্পটির মূল উদ্দেশ্য হলো সাভার উপজেলার বিরুলিয়া-আশুলিয়া ১০.২৫ কিঃমিঃ দীর্ঘ সড়ক, ২টি সেতু (২২২.৬৪ মিটার) ও ৪টি কালভার্ট নির্মাণের মাধ্যমে উন্নত সড়ক যোগাযোগ ব্যবস্থা স্থাপন।	অনুমোদিত সংশোধিত প্রকল্পের আওতায় ৯.৩৮ কিলোমিটার সড়ক, ২টি সেতু, ৪টি কালভার্ট, রক্ষাপ্রদ কাজ ও ১টি ইন্টারসেকশন নির্মাণ করায় উন্নত সড়ক যোগাযোগ ব্যবস্থা স্থাপিত হয়েছে। ফলে সংশোধিত প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জিত হয়েছে।

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

১৪। **প্রকল্প বাস্তবায়ন সমস্যা:** ভূমির অত্যধিক মূল্য বৃদ্ধি ও ভূমি অধিগ্রহণ জটিলতার কারণে ১.৯৯৪ হেক্টর ভূমি অধিগ্রহণ সম্ভব হয়নি বিধায় মূল ডিপিপি'র সংস্থান অনুযায়ী ৮৭০.০০ মিটার সড়ক নির্মাণ করা যায়নি। এছাড়া প্রকল্পটি বাস্তবায়নে ডিপিপি'র সংস্থান অনুযায়ী এডিপিতে প্রয়োজনীয় অর্থ বরাদ্দ না করায় বাস্তবায়ন সময় বৃদ্ধি পেয়েছে। ফলে নির্ধারিত মেয়াদে প্রকল্পের সুফল হতে জনগণ বঞ্চিত হয়েছে।

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

১৬। **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।

১৭। **মতামত/সুপারিশ :**

১.১ প্রকল্পটি বাস্তবায়নে মূল অনুমোদিত প্রকল্পের তুলনায় সময় বৃদ্ধি পেয়েছে ১২ বছর (৪০০%) এবং ব্যয় বৃদ্ধি পেয়েছে ১৩৯.৬৬%। ডিপিপি'র লক্ষ্যমাত্রার বিপরীতে এডিপিতে অর্থ বরাদ্দের স্বল্পতা, ভূমি অধিগ্রহণ জটিলতা ও ভূমির অত্যধিক মূল্য বৃদ্ধির কারণে এমনটি হয়েছে। এমটিবিএফ মন্ত্রণালয় হিসেবে সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ ভবিষ্যতে অনুমোদিত মেয়াদে প্রকল্পের বাস্তবায়ন সমাপ্তির লক্ষ্যে এডিপিতে প্রয়োজনীয় অর্থ বরাদ্দের পাশাপাশি ভূমি অধিগ্রহণ জটিলতা নিরসনে প্রয়োজনীয় পদক্ষেপ গ্রহণ করবে (অনু: ৪, ৯. ১২.১);

১৭.২ প্রকল্পটি বাস্তবায়নে ২৩ (তেইশ) বার প্রকল্প পরিচালক পরিবর্তন করা হয়েছে। ঘন ঘন প্রকল্প পরিচালক বদলের প্রেক্ষিতে প্রকল্প পরিচালকগণ যথাযথ সুপারভিশন ও মনিটরিং করতে পারেন না। ফলে প্রকল্পের বাস্তবায়ন বিঘ্নিত

- হওয়ার পাশাপাশি গুণগতমান নিশ্চিত করা করা সম্ভব হয় না। মন্ত্রণালয় বিষয়টি গুরুত্বের সাথে বিবেচনা করে প্রয়োজনীয় উদ্যোগ গ্রহণ করবে (অনু:৭);
- ১৭.৩ সড়ক বাঁধে সৃষ্ট খাড়া ঢাল ও রেইন কাট চিহ্নিতপূর্বক দ্রুত সংস্কার করতে হবে (অনু: ১২.২);
- ১৭.৪ নির্মিত সড়কের বাজার ও গুরুত্বপূর্ণ স্থানগুলোতে সৃষ্ট আনডিউলেশন ও পেভমেন্টের কিনারা ভাঙা চিহ্নিত করে দ্রুত মেরামত করতে হবে (অনু: ১২.২);
- ১৭.৫ বৃষ্টির পানি অপসারণের লক্ষ্যে আউটলেটের সংস্থান নিশ্চিত করে রাজস্ব বাজেটের আওতায় গুরুত্বপূর্ণ বাজার অংশে পর্যাপ্ত ড্রেন নির্মাণের পদক্ষেপ গ্রহণ করা হয়েছে।
- ১৭.৬ সেতুর রেলিং ও ক্রস-গার্ডার এবং কালভার্টে সৃষ্ট হানিকম চিহ্নিতপূর্বক দ্রুত মেরামত করতে হবে (অনু: ১২.৩);
- ১৭.৭ সড়ক নিরাপত্তা ও সৌন্দর্য বর্ধনের লক্ষ্যে নির্মিত ইন্টারসেকশনের মাঝে রাজস্ব বাজেটের আওতায় চত্বর নির্মাণের প্রয়োজনীয় উদ্যোগ গ্রহণ করতে হবে (অনু: ১২.৬ )
- ১৭.৮ সমাপ্ত প্রকল্পটির সত্ত্বর Audit সম্পন্ন করতে হবে (অনু: ১৭); এবং
- ১৭.৯ অনুচ্ছেদ ১৭.১ হতে ১৭.৮ এর বিষয়ে গৃহীত ব্যবস্থা মন্ত্রণালয় আগামী ১ মাসের মধ্যে আইএমইডিকে অবহিত করবে।

**“সুনামগঞ্জে সুরমা নদীর উপর সেতু নির্মাণ (২য় সংশোধিত)” শীর্ষক প্রকল্পের সমাপ্ত মূল্যায়ন প্রতিবেদন**

(সমাপ্তঃ জুন, ২০১৫)

৫)

- ১। বাস্তবায়নকারী সংস্থাঃ সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর।
- ২। প্রশাসনিক মন্ত্রণালয়/বিভাগঃ সড়ক পরিবহন ও সেতু মন্ত্রণালয়/সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ।
- ৩। প্রকল্পের বাস্তবায়ন সময় ও ব্যয়ঃ

(লক্ষ টাকায়)

প্রাক্কলিত ব্যয় (প্রঃসাঃ)		প্রকৃত ব্যয় (প্রঃ সাঃ)	পরিকল্পিত বাস্তবায়নকাল		প্রকৃত বাস্তবায়নকাল	অতিরিক্ত ব্যয় (মূল প্রাক্কলিত ব্যয়ের %)	অতিরিক্ত সময় (মূল বাস্তবায়ন কালের %)
মূল	সর্বশেষ সংশোধিত		মূল	সর্বশেষ সংশোধিত			
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮
২৩৬৯.৬০	৭১১৯.৩১	৭১১৩.৩৫	০১-১০-২০০৫ থেকে ৩০-০৯-২০০৮	০১-১০-২০০৫ থেকে ৩০-০৬-২০১৫	০১-১০-২০০৫ থেকে ৩০-০৬-২০১৫	২০০.৮৮%	২২৫%

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

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

SL. No.	Items of Work (as per PP)	Unit	Target (as per PP)		Actual Progress	
			Financial	Physical (Quantity)	Financial	Physical (Quantity)
1	2	3	4	5	6	7
16.	Survey & Design	LS	2.00	LS	2.00	LS
17.	IEE/EIA Study	LS	5.00	LS	5.00	LS
18.	Plantation	Km	1.00	0.88	1.00	0.88
19.	Land Acquisition	H	470.41	4.92	470.41	4.92
20.	New Embankment Construction	L.Cum	457.60	2.92	457.60	2.92
21.	New construction including hard shoulder & Surfacing	Km	515.60	2.00	515.60	2.00
22.	Service Road	Km	93.50	1.00	93.50	1.00
23.	Construction of RCC Bridge (Surma Bridge) with steel truss	Meter	3249.83	402.61	3249.37	402.61
24.	Surface Drain	Meter	11.00	800.00	11.00	800.00
25.	Procurement of Steel truss	Meter	1265.00	115.00	1265.00	115.00
26.	Construction of RCC Box Culvert (3 nos)	Meter	114.50	20.00	114.50	20.00
27.	Protective Work (CC Block with Geo Textile)	L.Cum	253.75	0.17	253.75	0.17
28.	Sign, Signal, Km post etc	LS	5.00	LS	5.00	LS
29.	Maintenance during construction	LS	5.00	LS	5.00	LS
30.	CD/VAT	LS	665.00		664.62	
31.	Physical Contingency		1.00	2%		
32.	Price Contingency		4.12	3%		
<b>Total=</b>						

৬। প্রকল্প পরিচালক সংক্রান্ত তথ্যাদিঃ

ক্র নং	নাম ও পদবী	কার্যধরণ	একাধিক প্রকল্পের দায়িত্ব	তারিখ	
				যোগদান	বদলী
৩.	Engr. Md. Abdul Motin ACE, Sylhet Zone	খন্ডকালীন	হ্যাঁ	২১/০৯/২০০৬	০৫/১০/২০০৬
৪.	Md. Shohidul Alam ACE, Sylhet Zone	খন্ডকালীন	হ্যাঁ	০৫/১০/২০০৬	০৪/১২/২০০৬
৫.	S.M. Sifuddin Khaled ACE, Sylhet Zone	খন্ডকালীন	হ্যাঁ	০৪/১২/২০০৬	২৯/০৭/২০০৭
৬.	Md. Mubarak Hosain ACE, Sylhet Zone	খন্ডকালীন	হ্যাঁ	২৯/০৭/২০০৭	০৯/০৯/২০০৭
৭.	S.M. Sifuddin Khaled ACE, Sylhet Zone	খন্ডকালীন	হ্যাঁ	০৯/০৯/২০০৭	১৮/০৮/২০০৮
৮.	Ali Ahmed Chowdhury ACE, Sylhet Zone	খন্ডকালীন	হ্যাঁ	১৮/০৮/২০০৮	০৩/০৯/২০০৮
৯.	S.M. Sifuddin Khaled ACE, Sylhet Zone	খন্ডকালীন	হ্যাঁ	০৩/০৯/২০০৮	২৭/১১/২০০৮
১০.	Md. Abdul Wadud ACE, Sylhet Zone	খন্ডকালীন	হ্যাঁ	০৪/০১/২০০৯	১৮/০৫/২০০৯
১১.	Md. A.H.M. Moinul Islam ACE, Sylhet Zone	খন্ডকালীন	হ্যাঁ	১৮/০৫/২০০৯	০৭/০১/২০১০
১২.	Md. Abul Kasham Bhuyan ACE, Sylhet Zone	খন্ডকালীন	হ্যাঁ	০৭/০১/২০১০	১৮/০১/২০১০
১৩.	Md. Golam Kibria ACE, Sylhet Zone	খন্ডকালীন	হ্যাঁ	১৮/০১/২০১০	১১/০২/২০১০
১৪.	Ali Ahmed Chowdhury ACE, Sylhet Zone	খন্ডকালীন	হ্যাঁ	১১/০২/২০১০	২৫/০২/২০১০
১৫.	Md. Golam Kibria ACE, Sylhet Zone	খন্ডকালীন	হ্যাঁ	২৫/০২/২০০৮	২৫/০৩/২০১০
১৬.	Ali Ahmed Chowdhury ACE, Sylhet Zone	খন্ডকালীন	হ্যাঁ	২৫/০৩/২০১০	২৯/০২/২০১২
১৭.	A.Q.M Ekram Ullah ACE, Sylhet Zone	খন্ডকালীন	হ্যাঁ	০৮/০৩/২০১২	১২/০১/২০১৪
১৮.	Iftexhar Kabir ACE, Sylhet Zone	খন্ডকালীন	হ্যাঁ	১২/০১/২০১৪	প্রকল্প সমাপ্তি পর্যন্ত

প্রকল্পটি বাস্তবায়নে ১৬ বার প্রকল্প পরিচালক পরিবর্তন করা হয়েছে। তাদের অধিকাংশের মেয়াদ ১ বছরের কম। ঘন ঘন প্রকল্প পরিচালক বদলের প্রেক্ষিতে প্রকল্প পরিচালকগণ যথাযথ সুপারভিশন ও মনিটরিং করতে পারেন না। ফলে যথাসময়ে প্রকল্পের বাস্তবায়ন বিলম্বিত হওয়ার পাশাপাশি গুণগত মান নিশ্চিত করা সম্ভব হয় না। মন্ত্রণালয় বিষয়টি

গুরুত্বের সাথে বিবেচনা করে ভবিষ্যতে গৃহীতব্য প্রকল্পের শুরুর হতে সমাপ্তি পর্যন্ত এক ব্যক্তিকে প্রকল্প পরিচালকের দায়িত্ব প্রদানের বিষয়টি বিবেচনা করতে পারে।

#### ৭। ক্রয় সংক্রান্ত তথ্যাদিঃ

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

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

প্রকল্পের অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী মূল পূর্ত কাজ ৩টি প্যাকেজের মাধ্যমে ২০৮৪.৩০ লক্ষ টাকায় ক্রয়ের সংস্থান ছিল। তবে বাস্তবে HOPE এর অনুমোদন গ্রহণপূর্বক ৭টি প্যাকেজের আওতায় ক্রয় কার্য সম্পাদন করা হয়েছে। উক্ত ৭টি প্যাকেজের মধ্যে ৫টি প্যাকেজ ২০০.০০ লক্ষ টাকার উপরে। ক্রয় কার্যক্রম সম্পাদনের লক্ষ্যে দৈনিক ভোরের কাগজ, দৈনিক সিলেটের ডাক, গৃহকোণ ও দি ফাইন্যান্সিয়াল এক্সপ্রেস পত্রিকা, সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের নিজস্ব ওয়েব সাইট ও সিপিটিইউ এর ওয়েব সাইটে প্যাকেজ গুলোর দরপত্র প্রকাশ করা হয়। দরপত্র উন্মুক্তকরণ কমিটিতে মূল্যায়ন কমিটি হতে ১জন সদস্য অন্তর্ভুক্ত করা হয়েছে। ক্রয়কারী প্রতিষ্ঠান হতে ৬০ দিন সময় দিয়ে দরপত্র গ্রহণ করা হয়েছে। দরপত্র মূল্যায়ন কমিটির সদস্য সংখ্যা ছিল ৭ জন। তন্মধ্যে সংস্থা বহির্ভূত সদস্য ছিল ৩ (তিন) জন। মূল্যায়ন কমিটির আহ্বায়ক ছিলেন তত্ত্বাবধায়ক প্রকৌশলী, সিলেট সড়ক সার্কেল। দরপত্র খোলার পর ৭ দিনের মধ্যে দরপত্র মূল্যায়ন করা হয়। মাননীয় মন্ত্রী, সড়ক পরিবহন ও সেতু মন্ত্রণালয় কর্তৃক প্যাকেজ নং-১, প্রধান প্রকৌশলী, সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর কর্তৃক প্যাকেজ নং-২ ও ৪ এবং অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী কর্তৃক প্যাকেজ নং-৩ ও ৫ এর দরপত্র অনুমোদন করা হয়। এ ক্ষেত্রে দরপত্র উন্মুক্তকরণের দিন হতে প্রস্তাব অনুমোদন পর্যন্ত সময় লেগেছে সর্বনিম্ন ৯০ দিন ও সর্বোচ্চ ১১৫ দিন (প্রস্তাবের বৈধতার গ্রহণযোগ্য মেয়াদ ৬০ হতে ১২০ দিন)। তবে যে বিষয়গুলো বিবেচনায় নিয়ে প্যাকেজ ভাঙা হয়েছে সে বিষয়গুলো ডিপিপি প্রণয়নের সময় বিবেচনায় নেয়ার বিষয়টি মন্ত্রণালয়/সংস্থাকে নিশ্চিত করতে হবে। ২০০.০০ লক্ষ টাকার উপরে ৫টি প্যাকেজের দরপত্র সংক্রান্ত তথ্য নিম্নরূপ:

(কোটি টাকায়)

ক্র	ক্রয় বিবরণী	দরপত্র			কাজ সমাপ্তির তারিখ	
		চুক্তিমূল্য	আহ্বানের তারিখ	চুক্তি স্বাক্ষর	চুক্তি অনুযায়ী	প্রকৃত
১	২	৩	৪	৫	৬	৭
1	Construction of Remaining work of 402.61 m (43.805m +50.00m+50.00m +115.00m girder and steel truss Bridge over the Surma river at Sunamganj under Sunamganj Road Division, sunamganj of Sylhet Road Circles, Sylhet during the year 2010-2011.	২২.৫৮	২৮/১০/২০১০	২৭/০৬/২০১১	১৮/১২/২০১২	২৪/০৬/২০১৫
2	Construction of Intersection by flexible pavement, earthen embankment,	৮.২৪	০৫/০৫/২০০৯	২৪/০৬/২০০৯	২৪/০৬/২০১০	২২/০১/২০১৪

(কোটি টাকায়)

ক্র	ক্রম বিবরণী	দরপত্র			কাজ সমাপ্তির তারিখ	
		চুক্তিমূল্য	আহবানের তারিখ	চুক্তি স্বাক্ষর	চুক্তি অনুযায়ী	প্রকৃত
১	২	৩	৪	৫	৬	৭
	underpass & service road at under construction Surma Bridge approach (Surma End) at Baitakali point (67 <sup>th</sup> km of Sylhet-Sunamganj Road) under Sunamganj Road Division, Sunamganj of sylhet road Circle, Sylhet during the year 2008-2009.					
3	Construction of approach road at both end of Surma Bridge at Sunamganj by providing earthen embankment, flexible pavement and protective work under Sunamganj Road Division, Sunamganj of sylhet road Circle, Sylhet during the year 2008-2009.	৭.২২	০৫/০৩/২০০৯	১৫/০৬/২০০৯	১৫/০৬/২০১০	১৯/০২/২০১৫
4	Supply and supervision during carriage & installation of double lane steel truss for highway Bridge with provision of concrete deck for one span of 115.00 m (in between P3 & P4) for the under reconstruction surma bridge over the river Surma at Sunamganj Road Division, Sunamganj of sylhet road Circle, Sylhet during the year 2011-2012.	১২.৬৩	১৪/০৬/২০১২	০২/০৪/২০১৩	০৮/১০/২০১৩	৩১/১২/২০১৪
5	Construction of 402.61 metre (43.805m+50.00m+50.00m+115.00m+50.00m+50.00m+43.00m) long P.C Girder and Steel truss Bridge over Surma of Sunamganj Biswamberpur Road under Sunamganj-Road Division, Sunamganj of sylhet road Circle, Sylhet during the year 2005-2006.	৬.৬৩		৩১/০৫/২০০৬	২০/০৫/২০০৮	৩০/০৬/২০০৮

অর্থবছর	অনুমোদিত বরাদ্দ ও লক্ষ্যমাত্রা				টাকা অবমুক্তি	বছর ভিত্তিক ব্যয় ও আর্থিক অগ্রগতি			
	মোট	টাকা	প্রকল্প সাহায্য	আর্থিক লক্ষ্যমাত্রা %		মোট	টাকা	প্রকল্প সাহায্য	আর্থিক অগ্রগতি %
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮	৯	১০
২০০৫-০৬	৫৩৫.৩	৫৩৫.৩	-	২২.৫৯%	৩০০.০০	৩০০.০০	৩০০.০০	-	১০০%
২০০৬-০৭	১১৮৬.৪	১১৮৬.৪	-	৫০.০৬%	৩০০.০০	৩০০.০০	৩০০.০০	-	১০০%
২০০৭-০৮	৬৪৭.৯	৬৪৭.৯	-	২৭.৩৪%	৯৯.৮৫	৯৯.৮৫	৯৯.৮৫	-	১০০%
২০০৮-০৯	-	-	-	-	২৫০.০০	২৫০.০০	২৫০.০০	-	১০০%
২০০৯-১০	৫০০.০০	৫০০.০০	-	-	২৫০.০০	২৫০.০০	২৫০.০০	-	১০০%
২০১০-১১	৩১৫০.০০	৩১৫০.০০	-	-	৫০০.০০	৫০০.০০	৫০০.০০	-	১০০%
২০১১-১২	১১৫৯.৪৬	১১৫৯.৪৬	-	-	৬১০.০০	৬১০.০০	৬১০.০০	-	১০০%
২০১২-১৩	-	-	-	৫%	৫০০.০০	৫০০.০০	৫০০.০০	-	১০০%
২০১৩-১৪	-	-	-	৪৫%	৩১৫০.০০	৩১৫০.০০	৩১৫০.০০	-	১০০%
২০১৪-১৫	-	-	-	১২%	১১৫৪.০০	১১৫৪.০০	১১৫৪.০০	-	১০০%

প্রকল্পের ডিপিপি পর্যালোচনায় দেখা যায়, ২০০৫-২০০৬ হতে ২০০৮-২০০৯ মেয়াদে বাস্তবায়নের জন্য অনুমোদিত হলেও ২০১৪-১৫ অর্থবছরে প্রকল্পটি সমাপ্ত করা হয়। উক্ত সময়ে ডিপিপি'র অনুমোদিত লক্ষ্যমাত্রা মোতাবেক কোন অর্থ বছরেই পর্যাপ্ত অর্থ বরাদ্দ প্রদান করা হয়নি। ফলে প্রকল্পটির বাস্তব অগ্রগতি ব্যাহত হয়েছে।

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

১০। সাধারণ পর্যবেক্ষণঃ

১০.১ প্রকল্পের পটভূমি ও উদ্দেশ্যঃ সুনামগঞ্জ জেলা শহরের সঙ্গে বিশ্বম্ভরপুর, তাহিরপুর, জামালগঞ্জ এবং ধর্মপাশা উপজেলার সাথে সরাসরি সড়ক যোগাযোগ স্থাপনের লক্ষ্যে সুনামগঞ্জ-বিশ্বম্ভরপুর সড়কে অবস্থিত সুরমা নদীর উপর সেতু নির্মাণের উদ্দেশ্যে এ প্রকল্পটি প্রস্তাব করা হয়েছে। সেতুটি নির্মিত হলে উত্তর-পূর্বাঞ্চলের বিচ্ছিন্ন হাওড় অঞ্চলের সাথে সরাসরি সড়ক যোগাযোগ স্থাপিত হবে। এ সেতুটি শুধুমাত্র বিশ্বম্ভরপুর উপজেলার সাথে সুনামগঞ্জ জেলা সদরের সাথে সংযোগ সাধন করবে না বরং তাহিরপুর, জামালগঞ্জ এবং ধর্মপাশা উপজেলার সাথেও সংযোগ সাধন করবে। প্রকল্পটি বাস্তবায়িত হলে এতদ অঞ্চলের সাথে ঢাকাসহ উত্তর বঙ্গের ভাল সড়ক যোগাযোগ ব্যবস্থা স্থাপিত হবে। সুনামগঞ্জ জেলার উত্তর পূর্বাঞ্চলে প্রাকৃতিক সম্পদ যেমন- বোন্ডার, লাইম স্টোন, বালি, মাছ ইত্যাদি সমৃদ্ধ। সড়ক যোগাযোগ ব্যবস্থা না থাকায় উক্ত প্রাকৃতিক সম্পদসমূহ পরিবহন সময় সাপেক্ষ ও ব্যয় বহুল হয়। এ অঞ্চলে উৎপাদিত কৃষিজাত পণ্যের এবং প্রাকৃতিক সম্পদের স্থলপথের সহজ পরিবহনে এবং এলাকার আর্থ-সামাজিক অবস্থার উন্নয়নে এ প্রকল্পটি গুরুত্বপূর্ণ ভূমিকা পালন করবে। উল্লেখ্য নেত্রকোনা- ঠাকুরাকোনা-বারহাট্টা-মোহনগঞ্জ-ধর্মপাশা-জামালগঞ্জ-সুনামগঞ্জ সড়ক উন্নয়ন (সুরমা নদীর উপর সেতু নির্মাণসহ) শীর্ষক প্রকল্পের আওতায় এ সেতুটি নির্মাণের উদ্যোগ গ্রহণ করা হয়। পরবর্তীতে প্রধানমন্ত্রীর অগ্রাধিকার প্রকল্প বিবেচনায় এ সেতুটি দূত বাস্তবায়নের লক্ষ্যে একটি স্বতন্ত্র প্রকল্প প্রস্তাব প্রেরণ করতে পরিকল্পনা কমিশন হতে তৎকালীন যোগাযোগ মন্ত্রণালয়কে অনুরোধ করা হয়। সে অনুযায়ী প্রকল্পটি প্রণয়ন করা হয়েছে।

**উদ্দেশ্যঃ** প্রকল্পের মূল উদ্দেশ্য হলো সর্বমুখ্যতম দূরত্বে সুনামগঞ্জের সাথে ঢাকা এবং উত্তরবঙ্গের সড়ক নেটওয়ার্ক স্থাপন, বিশ্বম্ভরপুর, তাহিরপুর, জামালগঞ্জ এবং ধর্মপাশা উপজেলার সাথে সুনামগঞ্জ জেলা সদরের সংযোগ স্থাপন ও দেশের উত্তর-পূর্বাঞ্চলের প্রাকৃতিক সম্পদ এবং কৃষিপণ্য পরিবহনে সহায়তা প্রদান।

- ১০.২ **প্রকল্পের অনুমোদন:** মূল প্রকল্পটি পরিকল্পনা মন্ত্রণালয়ের দায়িত্বে নিয়োজিত মাননীয় পরিকল্পনা মন্ত্রী কর্তৃক ৩০/১১/২০০৫ তারিখে অনুমোদিত হয়। উক্ত অনুমোদন মোতাবেক প্রকল্পটির মোট প্রাক্কলিত ব্যয় ২৩৬৯.৬০ লক্ষ টাকা এবং বাস্তবায়নকাল ০১/১০/২০০৫ হতে ৩০/০৯/২০০৮। নির্মাণ সামগ্রীর মূল্য বৃদ্ধিজনিত কারণে সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের রোট সিডিউল পরিবর্তন, চূড়ান্ত ডিজাইন অনুযায়ী সেতুর দৈর্ঘ্য বৃদ্ধি, **Well foundation** এর পরিবর্তে **Pile Foundation** এবং **Steel Truss** অন্তর্ভুক্তি প্রভৃতি কারণে প্রকল্পটি সংশোধনের প্রয়োজন দেখা দেয়। এ প্রেক্ষিতে ১৫/০৬/২০১০ তারিখে অনুষ্ঠিত একনেক সভায় প্রকল্পটির ১ম সংশোধিত প্রস্তাব অনুমোদিত হয়। উক্ত অনুমোদন মোতাবেক প্রকল্পটির প্রাক্কলিত ব্যয় ধরা হয় ৬৪৫৪.৩১ লক্ষ টাকা, যার মধ্যে জিওবি ৪৭৫৪.৩১ লক্ষ টাকা ও জেডিসিএফ ১৭০০.০০ লক্ষ টাকা। প্রকল্পটির বাস্তবায়নকাল মেয়াদকাল ০১/১০/২০০৫ হতে জুন, ২০১১ পর্যন্ত। কিন্তু ঠিকাদারের উদ্ধৃত দর অনুযায়ী বিভিন্ন অঙ্গের ব্যয় বৃদ্ধির কারণে ডিপিইসি সভার সিদ্ধান্তক্রমে কন্টিনজেন্সী এ্যাডজাস্টমেন্ট করা হয়। ১ম সংশোধিত ডিপিপিতে পোর্ট চার্জ, শিপিং এজেন্ট চার্জ, সিএন্ডএফ এজেন্ট কমিশন ইত্যাদিসহ **Steel Truss** আমদানীর জন্য সিডি ভ্যাটের সংস্থান না থাকায় তা অন্তর্ভুক্ত করে প্রকল্পটি ৭১১৯.৩১ লক্ষ টাকা প্রাক্কলিত ব্যয় এবং অক্টোবর, ২০০৫ হতে জুন, ২০১৫ মেয়াদে বাস্তবায়নের জন্য মাননীয় পরিকল্পনা মন্ত্রী কর্তৃক ০৭.০৬.২০১৫ তারিখে অনুমোদিত হয়।
- ১০.৩ **সার্বিক আর্থিক ও বাস্তব অগ্রগতি:** প্রকল্পের আওতায় জুন, ২০১৫ পর্যন্ত ক্রমপুঞ্জিত আর্থিক অগ্রগতি হয়েছে ৭১১৩.৩৫ লক্ষ টাকা যা মূল অনুমোদিত ব্যয় ২৩৬৯.৬০ লক্ষ টাকার ২০০.৪৪% এবং বাস্তব অগ্রগতি ১০০%।
- ১১। **প্রকল্প পরিদর্শন:** গত ৩০/০১/২০১৫ তারিখে আইএমইডির মহাপরিচালক (যোগাযোগ ও স্থানীয় সরকার সেक्टर) জনাব মোঃ সেফাউল আলম এবং সহকারী পরিচালক জনাব মোহাম্মদ আশরাফুজ্জামান উঁইয়া কর্তৃক প্রকল্পটি সরেজমিন পরিদর্শন করা হয়। পরিদর্শনকালে সুনামগঞ্জ সড়ক বিভাগের নির্বাহী প্রকৌশলী উপস্থিত ছিলেন। পরিদর্শন পর্যবেক্ষণ নিম্নরূপঃ
- ১১.১ **ভূমি অধিগ্রহণঃ** অনুমোদিত মূল ডিপিপি অনুযায়ী ৭.২০ হেক্টর ভূমি অধিগ্রহণের জন্য ২৮.৮ লক্ষ টাকার সংস্থান ছিল। কিন্তু ভূমির অস্বাভাবিক মূল্য বৃদ্ধির প্রেক্ষিতে অতি প্রয়োজনীয় ৪.৯২ হেক্টর ভূমি অধিগ্রহণপূর্বক ৪৭০.৪১ লক্ষ টাকা ব্যয় করে ভূমি অধিগ্রহণ সমাপ্ত করা হয়। ভূমি অধিগ্রহণ বাবদ প্রকৃত ব্যয় মূল অনুমোদিত ব্যয়ের অনেক বেশী হওয়ায় অধিগ্রহণ বিলম্বিত হয়। অতিরিক্ত অর্থের সংস্থান করতে ডিপিপি সংশোধন করতে হয়েছে।
- ১১.২ **মাটির কাজ:** প্রকল্পের অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী ২.০০ কি:মি: ব্রীজ এ্যাপ্রোচ সড়ক বাঁধ ১:২ স্লোপ, ৯.২৫ মিটার ক্রেস্ট প্রশস্ততা এবং সর্বনিম্ন ২.৫ মিটার ও সর্বোচ্চ ১২.২০ মিটার উচ্চতায় এবং ১ কিলোমিটার সার্ভিস সড়ক বাঁধ ১:১ স্লোপ, ৭.৩০ মিটার ক্রেস্ট প্রশস্ততা এবং সর্বনিম্ন ০.০০ মিটার ও সর্বোচ্চ ২.৫ মিটার উচ্চতায় নতুন নির্মাণের লক্ষ্যে ২.৯২ লক্ষ ঘন মিটার মাটির কাজ বাবদ ৪৫৭.৬০ লক্ষ টাকার সংস্থান ছিল। প্রেরিত পিসিআর এর তথ্য অনুযায়ী শতভাগ মাটির কাজ সম্পাদনপূর্বক শতভাগ অর্থ ব্যয় করা হয়েছে। পরিদর্শনকালে এমব্যাংকমেন্টের বিভিন্ন চেইনেজে ক্রেস্ট প্রশস্ততা ৯.২৫ মি: এবং স্লোপ ১:২ যথাযথ পাওয়া গেছে। সম্পূর্ণ সড়ক বাঁধ দুটির উভয় পাশে রক্ষাপ্রদ কাজ থাকায় কোন রেইন কাট ও খাড়া ঢাল দেখা যায়নি।
- ১১.৩ **ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট:** অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী ২.০০ কিলোমিটার ব্রীজ এ্যাপ্রোচ ও ১.০০ কিলোমিটার সার্ভিস সড়ক বাঁধে ৫.৫ মিটার ক্যারেজওয়ে নির্মাণের লক্ষ্যে ২০০ মিলিমিটার আইএসজি, ১৫০ মিলিমিটার সাব-বেইজ, ১৫০ মিলিমিটার বেইজ-কোর্স ও ৪০ মিলিমিটার ডিবিএস দ্বারা পেভমেন্ট নির্মাণের সংস্থান ছিল। তবে সেতুর উভয় পাশে এবাটমেন্ট সংলগ্ন প্রায় ৫০ মিটার দৈর্ঘ্যে এ্যাপ্রোচ সড়কে পেভমেন্টের প্রশস্ততা ৭.৩ মিটার। ২.০০

কিলোমিটার ব্রীজ এ্যাপ্রোচের মধ্যে সুনামগঞ্জ প্রান্তে ১.২ কিলোমিটার এবং জামালগঞ্জ প্রান্তে ০.৮ কিলোমিটার। পরিদর্শনকালে সংশোধিত ডিপিপি 'র সংস্থান অনুযায়ী এপ্রোচ সড়ক ও সার্ভিস লেনের কাজ শতভাগ সম্পন্ন হয়েছে দেখা যায়। পেভমেন্টের কোথাও পটহোল, আনডিউলেশন কিংবা বিটুমিনাস সার্ফেস ক্ষয় হতে দেখা যায়নি। সার্বিকভাবে পেভমেন্ট নির্মাণ কাজের গুণগতমান সন্তোষজনক প্রতীয়মান হয়েছে।



চিত্র-১ ও ২ : নির্মিত ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট

**১১.৪ ব্রীজ ও কালভার্ট:** অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী ৪০২.৬১ মিটার দীর্ঘ ও ১০.২৫ মিটার প্রস্থ বিশিষ্ট সুরমা সেতু নির্মাণ বাবদ ৩২৪৯.৮৩ লক্ষ টাকা এবং ৩টি কালভার্ট (২০ মিটার) নির্মাণ বাবদ ১১৪.৫০ লক্ষ টাকার সংস্থান ছিল। পরিদর্শনকালে সংশোধিত ডিপিপি 'র সংস্থান অনুযায়ী সুনামগঞ্জ শহরের সুরমা নদীর উপর সড়কের ১ম কিলোমিটারে বর্ণিত সেতু নির্মাণ করা হয়েছে দেখা যায়। অনুমোদিত ডিজাইন অনুযায়ী ৫-গার্ডার বিশিষ্ট সেতুটিতে ২টি এবাটমেন্ট, ৭টি স্প্যান ও ৬টি পিয়ার রয়েছে এবং সে অনুযায়ী সেতুটি নির্মাণ করা হয়েছে দেখা যায়। তন্মধ্যে মাঝের স্প্যানটির দৈর্ঘ্য ১১৫.০০ মিটার ও অবশিষ্ট স্প্যানগুলোর দৈর্ঘ্য ৪৮ মিটার। পরিদর্শনকালে অনুমোদিত ডিজাইন অনুযায়ী স্টীল ট্রাসের উপর মাঝের স্প্যান এবং পিসি গার্ডারের উপর অবশিষ্ট স্প্যানগুলো স্থাপন করা হয়েছে দেখা যায়। সেতুর স্পানে কনক্রিট সি-৩৫ ব্যবহার করা হয়েছে মর্মে আইএমইডিকে অবহিত করা হয়েছে। সেতুর ভার্টিক্যাল ক্লিয়ারেন্স ১২.২০ মিটার এবং মাঝের স্পানে হরাইজনটাল ক্লিয়ারেন্স ১০৯ মিটার। এ বিষয়ে BIWTA এর প্রত্যয়ন গ্রহণ করা হয়েছে মর্মে নির্বাহী প্রকৌশলী আইএমইডিকে অবহিত করেন। সেতুর সুনামগঞ্জ প্রান্তে এ্যাপ্রোচ সড়কের দৈর্ঘ্য ১২০০ মিটার এবং জামালগঞ্জ প্রান্তে এ্যাপ্রোচ সড়কের দৈর্ঘ্য ৮০০ মিটার। অনুমোদিত ডিজাইন অনুযায়ী সেতুর এ্যাপ্রোচ সড়কের স্লোপ ৩% সঠিক রয়েছে মর্মে প্রতীয়মান হয়েছে। সেতুর প্রতিটি স্প্যানের মাঝে স্টীলের Expansion Joint ব্যবহার করা হয়েছে। পরিদর্শনকালে সেতুটি কার্যকর, সচল এবং শহরের সৌন্দর্য বৃদ্ধি করেছে দেখা যায়। এছাড়া সড়কে ৩টি কালভার্ট নির্মাণের সংস্থান থাকলেও এর পরিবর্তে সুনামগঞ্জ প্রান্তে সড়কের ১ম কিলোমিটারে ৩টি আন্ডারপাস নির্মাণ করা হয়েছে দেখা যায়। তন্মধ্যে ২টি আন্ডারপাসের পরিমাপ ৬ মিটার X ২৪ মিটার X ৬ মিটার এবং অবশিষ্ট আন্ডারপাসটির পরিমাপ ৪.৩০ মিটার X ১৪ মিটার X ৪.৫ মিটার। এ বিষয়ে নির্বাহী প্রকৌশলী জানান, মূল ডিপিপিতে কালভার্ট অন্তর্ভুক্ত ছিল। তবে ডিজাইন পরিবর্তন হওয়ায় পরিমাপ অপরিবর্তিত রেখে কালভার্টের পরিবর্তে আন্ডারপাস নির্মাণ করা হয়েছে।



চিত্র-৩ : নির্মিত সেতুর স্প্যান ও মাঝের স্টীল ট্রাস



চিত্র-৪ : নির্মিত সেতুর পিয়ার



চিত্র-৫ : নির্মিত সেতুর গার্ডার



চিত্র-৬: নির্মিত আন্ডারপাস

১১.৫ **রক্ষাপ্রদ কাজঃ** অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী সুরমা সেতুর এপ্রোচের উভয় পাশ ও এবাটমেন্ট সংলগ্ন অংশে মোট ০.১৭ হাজার বর্গমিটার কনক্রিট স্লোপ প্রটেকশন ওয়ার্ক এর সংস্থান ছিল। সে অনুযায়ী শতভাগ রক্ষাপ্রদ কাজ সম্পাদন করা হয়েছে। পরিদর্শনকালে ব্রীজের এপ্রোচের উভয় পাশ ও এবাটমেন্টের স্লোপে ১৫০ মি:মি: ফিল্টার ফেব্রিকের উপর জিও-টেক্সটাইল, ৪০০মি:মি: x ৪০০মি:মি:x২০০ মি:মি: পরিমাপের সিসি ব্লক ও ৩ ইঞ্চি ঢালাই দিয়ে ফ্ল্যাশ পয়েন্টিং করে প্রতিরক্ষামূলক কাজ করা হয়েছে দেখা যায়। এছাড়া বৃষ্টির পানি অপসারণ ও চলাচলের সুবিধার্থে উভয় পাশে পর্যাপ্ত পরিমাণ ডেন ও সিঁড়ি নির্মাণ করা হয়েছে। পরিদর্শনকালে কনক্রিট স্লোপ প্রটেকশন ওয়ার্ক ও ডেন কার্যকর এবং সচল দেখা গেছে। কোথাও সিসি ব্লক ধসে যেতে দেখা যায়নি। সার্বিকভাবে রক্ষাপ্রদ কাজের গুণগত মান সন্তোষজনক প্রতীয়মান হয়েছে।



চিত্র-৭ ও ৮: কনক্রিট স্লোপ ও সিসি ব্লক দ্বারা সেতু এপ্রোচের রক্ষাপ্রদ কাজ

১২। প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জনঃ

পরিকল্পিত	উদ্দেশ্য অর্জন
প্রকল্পের মূল উদ্দেশ্য হলো স্বল্পতম দূরত্বে সুনামগঞ্জের সাথে ঢাকা এবং উত্তরবঙ্গের সড়ক নেটওয়ার্ক স্থাপন, বিশ্বম্ভরপুর, তাহিরপুর, জামালগঞ্জ এবং ধর্মপাশা উপজেলার সাথে সুনামগঞ্জ জেলা সদরের সংযোগ স্থাপন ও দেশের উত্তর-পূর্বাঞ্চলের প্রাকৃতিক সম্পদ এবং কৃষিপণ্য পরিবহনে সহায়তা প্রদান।	প্রকল্পের আওতায় ৪০২.৬১ মিটার দীর্ঘ সুরমা সেতু, ২ কিলোমিটার এ্যাপ্রোচ সড়ক, ১ কিলোমিটার সার্ভিস লেন, ৩টি ওভারপাস ও ১৭০০০ বর্গ মিটার রক্ষাপ্রদ কাজ করায় স্বল্পতম দূরত্বে সুনামগঞ্জের সাথে ঢাকা, উত্তরবঙ্গ, বিশ্বম্ভরপুর, তাহিরপুর, জামালগঞ্জ এবং ধর্মপাশা উপজেলার সংযোগ স্থাপিত হয়েছে। ফলে প্রাকৃতিক সম্পদ এবং কৃষিপণ্য পরিবহন সহজতর হওয়ায় প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জিত হয়েছে।

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

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

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

১৬। **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।

১৭। মতামত/সুপারিশঃ

১৭.১ প্রকল্পটি বাস্তবায়নে মূল অনুমোদিত সময়ের তুলনায় অতিরিক্ত ব্যয় বৃদ্ধি পেয়েছে ২০০.৪৪% এবং সময় বৃদ্ধি পেয়েছে ৬ বছর ৯ মাস (২২৫%)। ডিপিপি'র লক্ষ্যমাত্রার বিপরীতে এডিপিতে অর্থ বরাদ্দের স্বল্পতা, ডিজাইন পরিবর্তন, অর্থের উৎস পরিবর্তন ও ডিপিপি প্রণয়নে অসতর্কতার দরুন এমনটি হয়েছে। ভবিষ্যতে মন্ত্রণালয় ও সংস্থা অনুমোদিত মেয়াদে প্রকল্পের বাস্তবায়ন সমাপ্তির লক্ষ্যে বর্ণিত বিষয়গুলো বিবেচনাপূর্বক প্রয়োজনীয় পদক্ষেপ গ্রহণ করবে (অনু: ৪);

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

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

১৭.৪ অনুচ্ছেদ ১৭.১ হতে ১৭.৩ এর বিষয়ে গৃহীত ব্যবস্থা মন্ত্রণালয় আগামী ১ মাসের মধ্যে আইএমইডিকে অবহিত করবে।

**“ডেমরা-আমুলিয়া-রায়পুরা-(শেখের জায়গা সংযোগ) সড়ক নির্মাণ এবং ডেমরা-সায়াদাবাদ সংযোগ সড়ক উন্নয়ন” শীর্ষক প্রকল্পের সমাপ্ত মূল্যায়ন প্রতিবেদন**

(সমাপ্তঃ জুন, ২০১৫)

- ১। বাস্তবায়নকারী সংস্থা : সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর।
- ২। প্রশাসনিক মন্ত্রণালয়/বিভাগ : সড়ক পরিবহন ও সেতু মন্ত্রণালয়/সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ।
- ৩। 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
৪৮৪৯.০০ (-)	১০৮১৫.৩৩ (-)	১০৬৫৪.৪৪ (-)	০১-০৭-২০০৩ থেকে ৩১-১২-২০০৫	০১-০৭-২০০৩ থেকে ৩০-০৬-২০১৫	০১-০৭-২০০৩ থেকে ৩০-০৬-২০১৫	১১৯.৭২%	৩৮০%

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

৫। 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
<b>Demra-Amulia-Shikerjaiga-Rampura</b>					
1. Land acquisition	H	3261.71	12.91	3261.71	
2. Earth work	L/m <sup>3</sup>	2476.06	13.58	2476.06	
3. (a) Flexible Pavement	Km	2258.61	8.50	2258.61	
4. (b) Flexible Pavement	Km	143.00	1.35	143.00	
5. R.C.C. Bridge	Meter	794.27	70.00	779.00	
6. R.C.C Box Culvert	Meter	149.56	18.00	89.56	
7. Pipe culvert	Meter	42.00	6.00	40.00	
8. Protective work	M <sup>2</sup>	310.77	15632.00	227.21	
9. Maintenance during Construction	LS	30.00	LS	30.00	
10. Sign/Signal	Km	10.00	10.00	10.00	
11. Utility Shifting	LS	20.00		20.00	
<b>Demra-Sayadabed protion</b>					
1. Earth work	L/m <sup>3</sup>	348.40	2.68	348.40	
2. Flexible Pavement	Km	662.04	9.23	662.04	
3. Protective work	M <sup>2</sup>	39.18	2918.00	39.18	
4. Intersection	Nos.	189.73	2	189.73	
5. Construction of Drain	M	25.00	400.00	25.00	
6. Maintenance during construction	LS	50.00	LS	50.00	
7. sign/signal	Km	5.00	10.00	5.00	
Total=		10815.33		10654.44	

৬। প্রকল্প পরিচালক সংক্রান্ত তথ্যাদিঃ

ক্রমিক নং	প্রকল্প পরিচালকের নাম ও পদবী	দায়িত্বের ধরণ	কর্মকাল	
			যোগদান	বদলী
১.	Mr. Md. Afzal Hossain ACE, RHD, Dhaka Zone, Dhaka	খন্ডকালীন	১৫-০৫-০১	০৬-০৪-০৪
২.	Mr. Md. Adam Ali Gazi ACE, RHD, Dhaka Zone, Dhaka	খন্ডকালীন	১৩-০৪-০৪	১৬-১১-০৫
৩.	Mr. Nurul Arifen ACE, RHD, Dhaka Zone, Dhaka	খন্ডকালীন	১৬-১১-০৫	২৯-০৩-০৭
৪.	Mr. Md. Mozammel Haq ACE, RHD, Dhaka Zone, Dhaka	খন্ডকালীন	২৯-০৩-০৭	০৯-০১-০৮
৫.	Md. Asmat Ud-Dollah, ACE, RHD, Dhaka Zone, Dhaka	খন্ডকালীন	২৭-০১-০৮	১৫-১০-০৮
৬.	Md. Abdul Odud ACE, RHD, Dhaka Zone, Dhaka	খন্ডকালীন	১৫-১০-০৮	২৭-১১-০৮
৭.	Gazi Golam Mostafa ACE, RHD, Dhaka Zone, Dhaka	খন্ডকালীন	২৭-১১-০৮	০৪-০১-০৯
৮.	Mr. Tarun Topon Dewan, ACE, RHD, Dhaka Zone, Dhaka	খন্ডকালীন	০৪-০১-০৯	১৫-০৬-০৯
৯.	Mr. Md. Khurshid Alam ACE, RHD, Dhaka Zone, Dhaka	খন্ডকালীন	৩০-০৬-০৯	০১-০৭-০৯
১০.	Mr. Tarun Topon Dewan, ACE, RHD, Dhaka Zone, Dhaka	খন্ডকালীন	৩০-০৬-০৯-	০১-০৭-০৯
১১.	Shahabuddin Khan ACE, RHD, Dhaka Zone, Dhaka	খন্ডকালীন	০১-০৭-০৯	০৩-১১-০৯
১২.	ASM Sirajul Islam ACE, RHD, Dhaka Zone, Dhaka	খন্ডকালীন	০৩-১১-০৯	১২-১১-০৯
১৩.	Mr. Sahabuddin Khan ACE, RHD, Dhaka Zone, Dhaka	খন্ডকালীন	১২-১১-০৯	১৭-১১-০৯
১৪.	Mr. Tarun Topon Dewan, ACE, RHD, Dhaka Zone, Dhaka	খন্ডকালীন	১৭-১১-০৯	১১-১২-০৯
১৫.	ASM Sirajul Islam Khan ACE, RHD, Dhaka Zone, Dhaka	খন্ডকালীন	১১-১২-০৯	১৭-০১-১০
১৬.	Mr. Md. Bayjid ACE, RHD, Dhaka Zone, Dhaka	খন্ডকালীন	১৭-০১-০১০	২১-০১-০১০
১৭.	Mr. Md. Sohorab Uddin Miah ACE, RHD, Dhaka Zone, Dhaka	খন্ডকালীন	২১-০১-০১০	০৯-০২-০১০
১৮.	Shahabuddin Khan ACE, RHD, Dhaka Zone, Dhaka	খন্ডকালীন	০৯/০২/১০	০২/০২/১১
১৯.	Md. Abdul Quddus ACE, RHD, Dhaka Zone, Dhaka	খন্ডকালীন	০২/০২/১১	১০/০১/১২
২০.	Md. Mofizul Islam ACE, RHD, Dhaka Zone, Dhaka	খন্ডকালীন	১২/০১/১২	৩১/০১/১৩
২১.	Md. Shahabuddin Khan SE, RHD, Dhaka Zone, Dhaka	খন্ডকালীন	৩১/০১/১৩	২৬/০২/১৩
২২.	Md. Habibul Hoque ACE, RHD, Dhaka Zone, Dhaka	খন্ডকালীন	২৬/০২/১৩	০৯/০৭/১৪
২৩.	Mr. Md. Aftab Hossain Khan	খন্ডকালীন	০৯/০৭/১৪	৩০/০৬/২০১৫

ক্রমিক নং	প্রকল্প পরিচালকের নাম ও পদবী	দায়িত্বের ধরণ	কর্মকাল	
			যোগদান	বদলী
	ACE, RHD, Dhaka Zone, Dhaka			

সংশ্লিষ্ট ছক পর্যালোচনায় দেখা যায়, বর্ণিত প্রকল্পে মোট ২৩ জন প্রকল্প পরিচালক দায়িত্ব পালন করেছেন। তাঁদের অধিকাংশের মেয়াদ ১ বছরেরও কম। বর্ণিত প্রকল্পের ক্ষেত্রে ৩ বছর মেয়াদে ৩৮৪৯.০০ লক্ষ টাকায় প্রকল্পটি বাস্তবায়নের নিমিত্তে অনুমোদন করা হলেও প্রকল্পের প্রকৃত বাস্তবায়ন সময় লেগেছে ১২ বছর ও ব্যয় হয়েছে ১০৬৫৪.৪৪ লক্ষ টাকা। অর্থাৎ প্রকল্পের ব্যয় বৃদ্ধি পেয়েছে ১১৯.৭২% এবং বাস্তবায়নকাল বৃদ্ধি পেয়েছে ৩৮০%। ফলে যথাসময়ে প্রকল্পের সুফল হতে জনগণ বঞ্চিত হয়েছে। ঘন ঘন প্রকল্প পরিচালক পরিবর্তনের প্রেক্ষিতে প্রকল্প পরিচালকগণ যথাযথভাবে দায়িত্ব পালন করতে পারেন না বিধায় এমনটি হয়েছে।

#### ৭। ক্রয় সংক্রান্ত তথ্যাদিঃ

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

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

Description of procurement (goods/work/consultancy as per bid document)	Tender/Bid/Proposal Cost (In lakh taka)		Tender/Bid Proposal		Date of completion of works/services & supply of goods	
	As per DPP (Revised)	Contract Value	Invitation Date	Contract signing/ L.C. Opening Date	As per Contract	Actual
Construction of 30.5 M long P.C Girder Bridge at 5 <sup>th</sup> Km.	398.86	398.86		05-06-2006	04-12-07	04-12-07
Construction of 36.60 m long P.C Girder bridge at 6 <sup>th</sup> K.M.	248.51	150.00		31-01-2010	30-07-11	30-07-11
Construction of Approach road of 30.50m PC girder Bridge at 5 <sup>th</sup> Km.	328.88	328.88		17-01-2012	16-10-14	16-10-14
Earth work on road embankment, construction of Flexible pavement (7.32m), Construction of 6.00 (1no) RCC Box culvert.	693.30	554.53		05-12-2013	03-01-14	03-01-14
Earth work on road embankment (7.32m), Sign Signal KM post & Road median.	742.03	523.34		05-12-2013	03-01-14	03-01-14
Completion of incomplete work of 36.00 m RCC bridge (Super Structure only) at 6 <sup>th</sup> km	275.00	254.46		15-12-2013	13-06-14	25-11-14
Protective work of package no WD-01 & WD-02	128.00	127.83		25-01-2015	26-03-15	23-06-15

অর্থবছর	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
২০০৩-০৪	৫০০.০০	৫০০.০০	-	১৫%	২০০.০০	২০০.০০	২০০.০০	-	১.৮৫%
২০০৪-০৫	৩৫০০.০০	৩৫০০.০০	-	৭০%	১০০০.০০	১০০০.০০	১০০০.০০	-	৯.২৫%
২০০৫-০৬	৮৪৯.০০	৮৪৯.০০	-	১৫%	১২০০.০০	১২০০.০০	১২০০.০০	-	১১.১০%
২০০৬-০৭	-	-	-	-	১০৫০.০০	১০৫০.০০	১০৫০.০০	-	৯.১৭%
২০০৭-০৮	-	-	-	-	৭০০.০০	৭০০.০০	৭০০.০০	-	৬.৪৭%
২০০৮-০৯	২০০০.০০	২০০০.০০	-	৪৫%	২৭০০.০০	২৭০০.০০	২৭০০.০০	-	২৪.৯৬%
২০০৯-১০	২৯৬৭.৯১	২৯৬৭.৯১	-	২৫%	৮০০.০০	৮০০.০০	৮০০.০০	-	৭.৪০%
২০১০-১১	-	-	-	-	৯৫০.০০	৯৫০.০০	৯৫০.০০	-	৮.৭৮%
২০১১-১২	-	-	-	-	১০০.০০	১০০.০০	১০০.০০	-	০.৯২%
২০১২-১৩	১০২৮.০০	১০২৮.০০	-	২০%	২২৫.০০	২২৫.০০	২২৫.০০	-	২.০৮%
২০১৩-১৪	-	-	-	-	৯০০.০০	৯০০.০০	৯০০.০০	-	৮.৩২%
২০১৪-১৫	-	-	-	-	৮২৯.৮৮	৮২৯.৮৮	৮২৯.৮৮	-	৭.৬৭%
মোট=					১০৬৫৪.৮৮	১০৬৫৪.৮৮	১০৬৫৪.৮৮		১০০%

প্রকল্পের ডিপিপি পর্যালোচনায় দেখা যায়, ২০০৩-২০০৪ হতে ২০০৫-২০০৬ মেয়াদে বাস্তবায়নের জন্য অনুমোদিত হলেও ২০১৪-১৫ অর্থবছরে প্রকল্পটি সমাপ্ত করা হয়। উক্ত সময়ে ডিপিপি'র অনুমোদিত লক্ষ্যমাত্রা মোতাবেক কোন অর্থ বছরেই পর্যাপ্ত অর্থ বরাদ্দ প্রদান করা হয়নি। ফলে বরাদ্দের অভাবে প্রকল্পটির বাস্তব অগ্রগতি ব্যাহত হয়েছে।

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

১০। সাধারণ পর্যবেক্ষণঃ

১০.১ প্রকল্পের পটভূমি ও উদ্দেশ্যঃ

প্রকল্পের মূল্য উদ্দেশ্য হলো ১০ কিঃমিঃ দীর্ঘ সায়েদাবাদ-ডেমরা সড়কের উন্নয়ন ও প্রশস্তকরণসহ ১০ কিঃমিঃ দীর্ঘ ডেমরা-আমুলিয়া-শেখের জায়গা-রামপুরা সড়ক এর নির্মাণ কাজ সম্পন্ন করা। প্রস্তাবিত প্রকল্পের অন্তর্ভুক্ত ডেমরা - আমুলিয়া-শেখের জায়গা-রামপুরা সড়কটি ঢাকা -ডেমরা সড়কের ৬ষ্ঠ কিলোমিটারে বাইয়ানী জুট মিলস স্টাফ কোয়ার্টার মোড় হতে আমুলিয়া , শেখের জায়গা ও মেরাদিয়া বাজারের নিকটবর্তী স্থান হয়ে রামপুরা টেলিভিশন ভবনের সন্নিহিত রামপুরা ব্রিজের নিকট প্রগতি স্মরণীর সাথে সংযোগ স্থাপন করবে। এ সড়কের ১ম হতে ৪র্থ কিলোমিটার পর্যন্ত প্রায় ৩.৫০ কিঃমিঃ দীর্ঘ অবস্থানে ২৪.০০ মিটার গড় প্রশস্তে সেচ কাজ পরিচালনার জন্য বহু পূর্বে পানি উন্নয়ন বোর্ড কর্তৃক অধিগ্রহণকৃত ভূমি (যা বর্তমানে পরিত্যক্ত) সড়ক নির্মাণ কাজে ব্যবহার করা সম্ভব হবে। জাতীয় মহাসড়কের স্পেসিফিকেশন অনুযায়ী মাটির সড়ক বীধ নির্মাণার্থে ১ম হতে ৪র্থ কিলোমিটার এর উল্লেখিত চেইনেজ হইতে অবশিষ্ট সড়ক অংশের জন্য নীচু ভূমি অধিগ্রহণের প্রয়োজন হবে। সড়ক প্রকল্পটি বাস্তবায়নকালে সুষ্ঠু পানি নিষ্কাশন ব্যবস্থা নিশ্চিত করতে প্রয়োজনীয় সংখ্যক বক্স কালভার্ট এবং পাইপ কালভার্ট নির্মাণের ব্যবস্থা রাখা হয়েছে। এই সড়কটি ঢাকা মহানগরীর প্রবেশ মুখে যাত্রাবাড়ী ও সায়েদাবাদ এলাকার যানজট নিরসনকল্পে অন্যতম বিকল্প সড়ক হিসাবে কার্যকরী ভূমিকা পালন করবে। বর্তমা নে পূর্বাঞ্চল অর্থাৎ চট্টগ্রাম ও সিলেট বিভাগ এর সকল যানবাহন রাজধানী ঢাকায় আগমন ও নির্গমনের একমাত্র রুট যাত্রাবাড়ী। দিবা -রাত্র সকল সময় যাত্রাবাড়ী ক্রসিং এ বিরাজমান অস্বাভাবিক যানজট হ্রাসকল্পে এই সড়কটি নির্মাণের প্রস্তাব করা হয়েছে।

**উদ্দেশ্য:** প্রকল্পের মূল উদ্দেশ্য হলো ডেমরা -সায়োদাবাদ সংযোগসহ ডেমরা -আমুলিয়া-শেখের জায়গা-রামপুরা পর্যন্ত সড়ক নির্মাণের মাধ্যমে উন্নত সড়ক যোগাযোগ ব্যবস্থা স্থাপন।

১০.২ **প্রকল্পের অনুমোদন ও সংশোধন:** মূল প্রকল্পটি ২৫/০৮/২০০৪ তারিখে একনেক সভায় ৪৮৪৯.০০ লক্ষ টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে জুলাই, ২০০৩ হতে ডিসেম্বর, ২০০৫ মেয়াদে বাস্তবায়নের নিমিত্তে অনুমোদিত হয়। মূল অনুমোদন মোতাবেক প্রকল্পটি সমাপ্ত না হওয়ায় যথাযথ কর্তৃপক্ষ কর্তৃক ব্যয় বৃদ্ধি ব্যতিরেকে প্রকল্পের মেয়াদ জুন, ২০০৮ পর্যন্ত বৃদ্ধি করা হয়। পরবর্তীতে প্রকল্পটির ১ম সংশোধিত প্রস্তাব ১৯/০৩/২০০৯ তারিখে অনুষ্ঠিত একনেক সভায় ৯৭৮৬.৯১ লক্ষ টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে জুলাই, ২০০৩ হতে জুন, ২০১০ মেয়াদে বাস্তবায়নের জন্য অনুমোদিত হয়। ১ম সংশোধন মোতাবেক নির্ধারিত মেয়াদে প্রকল্পটি সম্পন্ন না হওয়ায় পরিকল্পনা কমিশন কর্তৃক ২৯/০৮/২০১০ তারিখ ২য় বার ব্যয় বৃদ্ধি ব্যতিরেকে প্রকল্পটির মেয়াদকাল জুন, ২০১০ এর পরিবর্তে জুন, ২০১১ পর্যন্ত বৃদ্ধি করা হয়। এছাড়া সর্বশেষ অনুমোদিত ডিপিপিতে ভূমি অধিগ্রহণ বাবদ সংস্থানকৃত অর্থ (২৯০৯.৮০ লক্ষ টাকা) হতে জেলা প্রশাসক, ঢাকা এর দপ্তর হতে প্রাপ্ত প্রাক্কলন (৩২৬১.৭১ লক্ষ টাকা) বেড়ে যাওয়ায় ভূমি অধিগ্রহণ খাতে বর্ধিত (৩৫১.৯১ লক্ষ টাকা) ব্যয় সংকুলানের জন্য ডিপিইসি সভার সুপারিশের প্রেক্ষিতে সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ কর্তৃক প্রকল্পটি ১ম বার আন্তঃখাত সমন্বয় করা হয়। পরবর্তীতে নির্ধারিত মেয়াদে প্রকল্পটি সমাপ্ত না হওয়ায় যথাযথ কর্তৃক প্রকল্পটি ৩য় বার প্রকল্পটির বাস্তবায়ন মেয়াদ জুন, ২০১২ পর্যন্ত বৃদ্ধি করা হয়। মাননীয় পরিকল্পনা মন্ত্রী কর্তৃক ২৪/০২/২০১৪ তারিখে প্রকল্পটি ১০৮১৫.৩৩ লক্ষ টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে জুলাই, ২০০৩ হতে ডিসেম্বর, ২০১৪ মেয়াদে ২য় বার সংশোধন করা হয়। পরবর্তীতে যথাযথ কর্তৃপক্ষের অনুমোদনক্রমে ব্যয় বৃদ্ধি ব্যতিরেকে প্রকল্পের মেয়াদ জুন, ২০১৫ পর্যন্ত বৃদ্ধি করা হয়।

১০.৩ **সার্বিক আর্থিক ও বাস্তব অগ্রগতিঃ** প্রকল্পের আওতায় জুন, ২০১৫ পর্যন্ত ক্রমপুঞ্জিত আর্থিক অগ্রগতি হয়েছে ১০৬৫৪.৪৪ লক্ষ টাকা যা মূল অনুমোদিত ব্যয় ৪৮৪৯.০০ লক্ষ টাকার ২১৯.৭২%। উক্ত সময়ে অনুমোদিত সংশোধিত প্রকল্পের ১০০% বাস্তব অগ্রগতি সাধিত হয়েছে (অনুচ্ছেদ-৬)।

১১। **প্রকল্প পরিদর্শন:** গত ২৩/০১/২০১৬ তারিখে আইএমইডি কর্তৃক প্রকল্পটি সরেজমিন পরিদর্শন করা হয়। পরিদর্শনকালে ঢাকা সড়ক বিভাগের নির্বাহী প্রকৌশলী উপস্থিত ছিলেন। পরিদর্শন পর্যবেক্ষণ নিম্নরূপঃ

১১.১ **ভূমি অধিগ্রহণঃ** অনুমোদিত মূল ডিপিপি অনুযায়ী ডেমরা-আমুলিয়া-শেখের জায়গা-রামপুরা সড়কের ৪র্থ কিলোমিটার হতে ১০ম কিলোমিটার পর্যন্ত সড়কাংশে নিচু ভূমি অধিগ্রহণের প্রয়োজন বিধায় ১৮.০০ হেক্টর ভূমি অধিগ্রহণের জন্য ৩৬০.০০ লক্ষ টাকার সংস্থান ছিল। কিন্তু ভূমির অস্বাভাবিক মূল্য বৃদ্ধির প্রেক্ষিতে অতি প্রয়োজনীয় ১২.২১৪ হেক্টর ভূমি অধিগ্রহণপূর্বক ৩২৬১.৭১ লক্ষ টাকা ব্যয় করে অধিগ্রহণ সমাপ্ত করা হয়। ভূমি অধিগ্রহণ বাবদ প্রকৃত ব্যয় মূল অনুমোদিত ব্যয়ের অনেক বেশী হওয়ায় অধিগ্রহণ বিলম্বিত হয়। অতিরিক্ত অর্থের সংস্থান করতে ডিপিপি সংশোধন করতে হয়েছে।

১১.২ **সড়ক বাঁধ নির্মাণ:** অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী ডেমরা-আমুলিয়া-শেখের জায়গা-রামপুরা সড়কের ক্রেস্ট প্রশস্ততা ১১.৩ মিটার, শেখের জায়গা লিংক সড়কের ক্রেস্ট প্রশস্ততা ১০.৩ মিটার এবং ডেমরা-সায়োদাবাদ সড়কের ক্রেস্ট প্রশস্ততা সর্বনিম্ন ১৪.৬ মিটার ও সর্বোচ্চ ২২.০০ মিটার, সব কটি সড়কের স্লোপ ১:২ এবং সর্ব নিম্ন উচ্চতা ৪ মিটার ও সর্বোচ্চ ৮ মিটার উচ্চতায় মোট ২০ কিলোমিটার সড়ক বাঁধ নির্মাণের লক্ষ্যে ১৬.২৬ লক্ষ ঘন মিটার মাটির কাজ বাবদ ২৮২৪.৪৬ লক্ষ টাকার সংস্থান ছিল। তন্মধ্যে শেখের জায়গা সংযোগ সড়কের ১.৫০ কিলোমিটার সম্পূর্ণ নতুন সড়ক বাঁধ। পরিদর্শনকালে বর্ণিত কাজসমূহ শতভাগ সম্পন্ন করা হয়েছে দেখা যায়। তবে পরিদর্শনকালে সড়ক বাঁধের কিছু কিছু স্থানে স্লোপ ১:২ যথাযথ পাওয়া যায়নি। বরং কয়েকটি স্থানে রেইন কাট ও খাড়া ঢাল দেখা গেছে।

১১.৩ **ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট:** অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী ১.৫ কিলোমিটার শেখের জায়গা সংযোগ সড়কের পেভমেন্ট প্রশস্ততা ৫.৫ মিটার এবং ডেমরা-সায়েদাবাদ সড়কের স্টাফ কোয়ার্টার মোড়, শিমরাইল, সুলতানা কামাল সেতু এ্যাপ্রোচ এবং যাত্রাবাড়ী ইন্টার সেকশন ব্যতিত অবশিষ্ট মোট ১৭.৫ কিলোমিটার সড়ক ৭.৩০ মিটার পেভমেন্ট প্রশস্ততায় ৩০০ মিলিমিটার আইএসজি, ৩০০ মিলিমিটার সাব বেইজ, ১৭৫ মিলিমিটার বেইজ টাইপ-১, ৫০ মি:মি: কার্পেটিং ও ১৫ মি:মি: সীলকোট দ্বারা নির্মাণের সংস্থান ছিল। পরিদর্শনকালে ফ্লেক্সিবল পেভমেন্টের কাজসমূহ বর্ণিত স্পেসিফিকেশন অনুযায়ী করা হয়েছে দেখা যায়। তবে শেখের জায়গা সংযোগ সড়কে কিছু পটহোল এবং ডেমরা-আমুলিয়া-রামপুরা সড়কের ব্রিজ এপ্রোচ পরবর্তী অংশে কিছু ক্রোকোডাইল ক্র্যাক সৃষ্টি হয়েছে দেখা যায়। পরিদর্শনকালে নির্মিত পেভমেন্টের বাজার অংশে পর্যাপ্ত ড্রেনের সংস্থান না থাকায় কিছু আনডিউলেশন দেখা গেছে। এছাড়া অন্যান্য স্থানে পেভমেন্ট ভাল অবস্থায় পাওয়া গেছে। ডেমরা-আমুলিয়া-রামপুরা-শেখের জায়গা সড়কের চেইনেজ ৫+২০০ কিলোমিটারে পেভমেন্ট খুঁড়ে বেইজ টাইপ-১ ১৮০ মি:মি: (গ্রহণযোগ্য ১৭৫ মি:মি:), কার্পেটিং ৫০ মি:মি: (গ্রহণযোগ্য ৫০ মি:মি:) ও সীলকোট ১০ মি:মি: (গ্রহণযোগ্য ১৫ মি:মি:) পাওয়া গেছে।



চিত্র-১ : নির্মিত ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট

চিত্র-২: পেভমেন্টের বিভিন্ন লেয়ার পরীক্ষা

১১.৪ **ব্রিজ ও কালভার্ট:** অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী ২টি ব্রিজ (৭০ মিটার) নির্মাণ বাবদ ৭৯৪.২৭ লক্ষ টাকা এবং ৯টি কালভার্ট (৩০ মিটার) নির্মাণ বাবদ ১৯১.৫৬ লক্ষ টাকার সংস্থান ছিল। পরিদর্শনকালে ডেমরা-আমুলিয়া-রামপুরা-শেখের জায়গা সড়কের ৪র্থ, ৫ম ও ৭ম কিলোমিটারে দুই ভেন্টের ১টি করে মোট ৩টি কালভার্ট (১৮ মিটার) এবং ২য় (২টি), ৩য়, ৪র্থ, ৭ম ও ৮ম কিলোমিটারে ১টি করে ১.৫ মিটার ডায়া বিশিষ্ট মোট ৬টি পাইপ কালভার্ট (১২ মিটার) নির্মাণ করা হয়েছে দেখা যায়। ২-ভেন্ট বিশিষ্ট কালভার্টগুলোর পরিমাপ ১০.২৫ মিটার X ৬ মিটার X ৬ মিটার। এছাড়া একই সড়কের ৫ম ও ৬ষ্ঠ কিলোমিটারে যথাক্রমে চেইনেজ কি:মি: ৪+৯৯০ ও ৫+৮৯১ তে ৫-গার্ডার বিশিষ্ট যথাক্রমে ৩০.৫ মিটার (১X৩০.৫ মি:) ও ৩৬.৬৬ মিটার (১X৩৬.৬৬ মি:) দীর্ঘ ২টি পিসি গার্ডার সেতু নির্মাণ করা হয়েছে দেখা যায়। উভয় ব্রিজের ক্যারেজওয়ে ৭.৩০ মিটার ও প্রশস্ততা ১০.২৫ মিটার। ব্রিজ ২টির প্রতিটি স্প্যানের মাঝে স্টীলের Expansion Joint ব্যবহার করা হয়েছে। পরিদর্শনকালে ব্রিজগুলো কার্যকর, সচল এবং উল্লেখযোগ্য কোন ডিফেক্ট নেই দেখা গেছে। তবে সেতুর রেলিং ও কালভার্টগুলোর গায়ে হানিকম দেখা গেছে।



চিত্র-৩: নির্মিত সেতু

চিত্র-৪: নির্মিত কালভার্ট

১১.৫ **রক্ষাপ্রদ কাজ:** অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী ২টি সেতুর এপ্রোচের উভয় পাশ ও এবাটমেন্ট সংলগ্ন অংশে মোট ১৮৫৫০ হাজার বর্গমিটার কনক্রিট স্লোপ প্রটেকশন ওয়ার্ক এর সংস্থান রয়েছে। তবে প্রয়োজনীয়তার নিরীখে ১৪৩৪৬.৮৫ বর্গ মিটার রক্ষাপ্রদ কাজ সম্পাদন করা হয়েছে। পরিদর্শনকালে ২টি ব্রীজের এপ্রোচের উভয় পাশ ও এবাটমেন্টের স্লোপে ১৫০ মি:মি: ফিল্টার ফেব্রিকের উপর জিও-টেক্সটাইল, ৪০০মি:মি: x ৪০০মি:মি:x২০০ মি:মি: পরিমাপের সিসি ব্লক ও ৩ ইঞ্চি ঢালাই দিয়ে ফ্ল্যাশ পয়েন্টিং করে প্রতিরক্ষামূলক কাজ করা হয়েছে দেখা যায়। এছাড়া বৃষ্টির পানি অপসারণের সুবিধার্থে উভয় পাশে পর্যাপ্ত পরিমাণ ড্রেন নির্মাণ করা হয়েছে। পরিদর্শনকালে কনক্রিট স্লোপ প্রটেকশন ওয়ার্ক কাজে ব্যবহৃত সিসি ব্লক ধসে যেতে কিংবা ফুলে উঠতে দেখা যায়নি। সার্বিকভাবে রক্ষাপ্রদ কাজের গুণগত মান সন্তোষজনক প্রতীয়মান হয়েছে।



চিত্র-৫ ও ৬: কনক্রিট স্লোপ দ্বারা সেতু এপ্রোচের রক্ষাপ্রদ কাজ

১১.৬ **ইন্টারসেকশন নির্মাণ:** প্রকল্পের অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী ডেমরা-সায়োদাবাদ সংযোগ সড়কের চেইনেজ ০+০০ অর্থাৎ যাত্রাবাড়িতে ১টি এবং ৬ষ্ঠ কিলোমিটারে স্টাফ কোর্সটার মোড়ে অপর আরেকটি ইন্টারসেকশন নির্মাণের লক্ষ্যে ১৮৯.৭৩ লক্ষ টাকার সংস্থান ছিল। পরিদর্শনকালে নির্মিত সড়কের ৬ষ্ঠ কিলোমিটারে স্টাফ কোর্সটার মোড়ে সর্বনিম্ন প্রশস্ততা ৭.৩ মিটার ও সর্বোচ্চ ৩০ মিটার প্রশস্ততায় ইন্টারসেকশন নির্মাণ করা হয়েছে দেখা যায়। তবে সড়কের যাত্রাবাড়ি সেকশনে ইন্টারসেকশন দেখা যায়নি। এ বিষয়ে নির্বাহী প্রকৌশলী জানান, প্রকল্পের সংস্থান অনুযায়ী যাত্রাবাড়িতে একটি ইন্টারসেকশন নির্মাণ করা হলেও পরবর্তীতে মেয়র মোহাম্মদ হানিফ ফ্লাইওভার নির্মাণের প্রয়োজনে ডেমরা-সায়োদাবাদ সংযোগ সড়কের ১ম কিলোমিটার সিটি কর্পোরেশনকে হস্তান্তর করা হয়। বর্তমানে উক্ত স্থানে ফ্লাইওভারের একটি এপ্রোচ সড়ক নির্মাণ করা হয়েছে। পরিদর্শনকালে স্টাফ কোর্সটার মোড়ে ইন্টারসেকশনের সৌন্দর্য বর্ধন ও সড়ক নিরাপত্তার স্বার্থে কোন চত্বর নির্মাণ করা হয়নি দেখা যায়। এ বিষয়ে নির্বাহী প্রকৌশলী জানান, ডিপিপিতে সংস্থান না থাকায় কোন চত্বর নির্মাণ করা হয়নি।

১২। **প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জন :**

পরিকল্পিত	উদ্দেশ্য অর্জন
প্রকল্পের মূল উদ্দেশ্য হলো ডেমরা -সায়োদাবাদ সংযোগসহ ডেমরা -আমুলিয়া-শেখের জায়গা -রামপুরা পর্যন্ত সড়ক নির্মাণের মাধ্যমে উন্নত সড়ক যোগাযোগ ব্যবস্থা স্থাপন।	প্রকল্পের আওতায় ডেমরা -আমুলিয়া-শেখের জায়গা -রামপুরা সড়কে ৯.৮৫ কি:মি: ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট, ২টি ব্রীজ (৭০ মিটার), ৯টি কালভার্ট, ১১৪২৮.৮৫ বর্গমিটার রক্ষাপ্রদ কাজ এবং ডেমরা -সায়োদাবাদ সংযোগ সড়কে ৯.২৩ কি:মি: ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট, ২৯১৮ বর্গমিটার রক্ষাপ্রদ কাজ এবং ৪০০ মিটার ড্রেন নির্মাণ করায় উন্নত সড়ক যোগাযোগ ব্যবস্থা স্থাপিত হয়েছে বিষয় প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জিত হয়েছে।

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

- ১৪। প্রকল্প বাস্তবায়ন সমস্যা : ভূমির অত্যধিক মূল্য বৃদ্ধি ও ভূমি অধিগ্রহণ জটিলতার কারণে ১৮ হেক্টর ভূমির মধ্যে অতি প্রয়োজনীয় ১২.২১৪ হেক্টর অধিগ্রহণ করে ভূমি অধিগ্রহণ সমাপ্ত করতে হয়েছে। এছাড়া প্রকল্পটি বাস্তবায়নে ডিপিপি 'র সংস্থান অনুযায়ী এডিপিতে প্রয়োজনীয় অর্থ বরাদ্দ না করায় বাস্তবায়ন সময় বৃদ্ধি পেয়েছে।
- ১৫। রাজস্ব খাতে স্থানান্তর : প্রকল্পের আওতায় সম্পাদিত কাজ ইতোমধ্যে সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের রাজস্ব খাতে (ওপেন লাইন)-এ স্থানান্তর করা হয়েছে।
- ১৬। **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।
- ১৭। **মতামত/সুপারিশ :**
- ১৭.১ প্রকল্পটি বাস্তবায়নে মূল অনুমোদিত প্রকল্পের তুলনায় সময় বৃদ্ধি পেয়েছে ১২ বছর (৩৮০%) এবং ব্যয় বৃদ্ধি পেয়েছে ১১৯.৭২%। ডিপিপি'র লক্ষ্যমাত্রার বিপরীতে এডিপিতে অর্থ বরাদ্দের স্বল্পতা, ভূমি অধিগ্রহণ জটিলতা ও ভূমির অত্যধিক মূল্য বৃদ্ধির কারণে এমনটি হয়েছে। এমটিবিএফ মন্ত্রণালয় হিসেবে সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ বিষয়তে অনুমোদিত মেয়াদে প্রকল্পের বাস্তবায়ন সমাপ্তির লক্ষ্যে এডিপিতে প্রয়োজনীয় অর্থ বরাদ্দের পাশাপাশি ভূমি অধিগ্রহণ জটিলতা নিরসনে প্রয়োজনীয় পদক্ষেপ গ্রহণ করবে (অনু: ৪, ৯. ১১.১);
- ১৭.২ প্রকল্পটি বাস্তবায়নে ২৩ (তেইশ) বার প্রকল্প পরিচালক পরিবর্তন করা হয়েছে। ঘন ঘন প্রকল্প পরিচালক বদলের প্রেক্ষিতে প্রকল্প পরিচালকগণ যথাযথ সুপারভিশন ও মনিটরিং করতে পারেন না। ফলে প্রকল্পের বাস্তবায়ন বিঘ্নিত হওয়ার পাশাপাশি গুণগতমান নিশ্চিত করা করা সম্ভব হয় না। মন্ত্রণালয় বিষয়টি গুরুত্বের সাথে বিবেচনা করে চলমান এবং গৃহীতব্য প্রকল্পের ক্ষেত্রে প্রয়োজনীয় উদ্যোগ গ্রহণ করবে (অনু:৭);
- ১৭.৩ সড়ক বাঁধে সৃষ্ট খাড়া ঢাল ও রেইন কাট চিহ্নিতপূর্বক দ্রুত সংস্কার করতে হবে (অনু: ১১.২);
- ১৭.৪ নির্মিত সড়কের এপ্রোচ, বাজার ও গুরুত্বপূর্ণ স্থানগুলোতে সৃষ্ট আনডিউলেশন, ক্র্যাক ও পেভমেন্টের কিনারা ভাঙা চিহ্নিত করে দ্রুত মেরামত করতে হবে (অনু: ১১.২);
- ১৭.৫ বৃষ্টির পানি অপসারণের লক্ষ্যে আউটলেটের সংস্থান নিশ্চিত করে রাজস্ব বাজেটের আওতায় গুরুত্বপূর্ণ বাজার অংশে পর্যাপ্ত ড্রেন নির্মাণের পদক্ষেপ গ্রহণ করতে হবে (অনু:১১.৩);
- ১৭.৬ সেতুর রেলিং ও ক্রস-গার্ডার এবং কালভার্টে সৃষ্ট হানিকম চিহ্নিতপূর্বক দ্রুত মেরামত করতে হবে (অনু: ১১.৪);
- ১৭.৭ প্রকল্পটির সড়ক Audit সম্পন্ন করতে হবে (অনু: ১৬); এবং
- ১৭.৮ অনুচ্ছেদ ১৭.১ হতে ১৭.৮ এর বিষয়ে গৃহীত ব্যবস্থা মন্ত্রণালয় আগামী ১ মাসের মধ্যে আইএমইডিকে অবহিত করবে।

**“সুজানগর হতে লালনশাহ সেতু পর্যন্ত (বীধের উপর) সড়ক নির্মাণ (১ম সংশোধিত)”**  
**শীর্ষক প্রকল্পের সমাপ্ত মূল্যায়ন প্রতিবেদন**

(সমাপ্তঃ জুন, ২০১৫)

- ১। প্রকল্পের নাম : সুজানগর হতে লালনশাহ সেতু পর্যন্ত (বীধের উপর) সড়ক নির্মাণ (১ম সংশোধিত)
- ২। প্রশাসনিক মন্ত্রণালয়/বিভাগ : সড়ক পরিবহন ও সেতু মন্ত্রণালয়/সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ।
- ৩। বাস্তবায়নকারী সংস্থা : সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর।
- ৪। প্রকল্প এলাকা : পাবনা জেলার সুজানগর, পাবনা সদর ও ইশ্বরদী উপজেলা
- ৫। প্রকল্পের বাস্তবায়ন সময় ও ব্যয় :

(লক্ষ টাকায়)

প্রাক্কলিত ব্যয় (প্রঃসাঃ)		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
৪৮১০.৩৭	৪৩৩৯.৪৬	৪০০৪.০০	০১-০৭-২০১০ থেকে ৩০-০৬- ২০১২	০১-০৭-২০১০ থেকে ৩০-০৬- ২০১৫	০১-০৭-২০১০ থেকে ৩০-০৬- ২০১৫	(-) ৮০৬.৩৭* (১৬.৭৬%)	৩ বছর (১৫০.০০%)

**নোট:** \* মূল প্রকল্পের ব্যয়ের তুলনায় প্রকল্প ব্যয় ৮০৬.৩৭ লক্ষ টাকা (১৬.৭৬%) হ্রাস পেয়েছে।

৬। পিসিআর এ উল্লেখিত প্রকল্পের অঙ্গভিত্তিক বাস্তবায়ন:

(Figures in Lac Taka)

Items of Work (as per latest DPP)	Unit	Target (as per PP)		Actual Progress	
		Physical (Quantity)	Financial	Physical (Quantity)	Financial
1	2	3	4	5	6
Widening of existing Embankment (Earth Work)	L.Cum	3.10	274.05	2.96	261.73
Flexible Pavement					
a) New Construction of Pavement	Km	36.00	1819.70	35.70	1819.70
b) Reconstruction of Pavement	Km.	9.00	406.19	9.00	406.19
Surfacing (DBS-wearing Course)	Km.	45.00	1651.27	45.00	1495.53
Sign, Signal, Km Post & Road Marking etc	L.S	L.S	13.35	L.S	13.35
Maintenance during construction	L.S	L.S	8.00	L.S	8.00
Physical Contingency (2%)		1796	83.45		
Price Contingency (2%)		1	83.45		
Total=			4339.46		4004.00

৭। প্রকল্প পরিচালক সংক্রান্ত তথ্যাদিঃ

ক্রমিক নং	প্রকল্প পরিচালকের নাম ও পদবী	দায়িত্বের ধরণ		কর্মকাল
		পূর্ণকালীন	খন্ডকালীন	
১	২	৩	৪	৫
1.	Md. Abdul Halim Miah Addl. Chief Engr. Rajshahi Zone, Rajshahi	-	হ্যাঁ	০৩-১০-২০১০ থেকে ০৮-০২-২০১১
2.	Md. Habibul Haque, Addl. Chief Engr. Rajshahi Zone, Rajshahi	-	হ্যাঁ	০৮-০২-২০১১ থেকে ৩০-০৪-২০১৩
3.	Md. Abdus Salam Addl. Chief Engr. Rajshahi Zone, Rajshahi	-	হ্যাঁ	৩০-০৪-২০১৩ থেকে প্রকল্প সমাপ্তি পর্যন্ত

৮। ক্রয় সংক্রান্ত তথ্যাদিঃ

৮.১ দরপত্র সংক্রান্ত তথ্য: প্রকল্পের দরপত্র সংক্রান্ত পূর্ণাঙ্গ তথ্য প্রেরিত পিসিআরে অর্ন্তভুক্ত করা হয়নি। পিসিআর এ প্রাপ্ত তথ্যানুযায়ী আলোচ্য প্রকল্পে ৩টি প্যাকেজের আওতায় দরপত্র আহবানপূর্বক ঠিকাদার নিয়োগ করা হয় যা নিম্নরূপ:

নং	প্যাকেজ/কাজের নাম	-প্রাক্কলিত ব্যয় -কার্যাদেশকৃত মূল্য	-দরপত্র আহবানের তারিখ -কার্যাদেশ প্রদানের তারিখ -চুক্তি অনুযায়ী কাজ সমাপ্তির তারিখ -প্রকৃত সমাপ্তির তারিখ	ঠিকাদার প্রতিষ্ঠানের নাম ও ঠিকানা	অগ্রগতি
প্যাকেজ নং-১					

নং	প্যাকেজ/কাজের নাম	-প্রাক্কলিত ব্যয় -কার্যাদেশকৃত মূল্য	-দরপত্র আহবানের তারিখ -কার্যাদেশ প্রদানের তারিখ -চুক্তি অনুযায়ী কাজ সমাপ্তির তারিখ -প্রকৃত সমাপ্তির তারিখ	ঠিকাদার প্রতিষ্ঠানের নাম ও ঠিকানা	অগ্রগতি
১	Construction of flexible pavement, surfacing with DBS wearing course (Asphalt overlay) & earthwork at 1 <sup>st</sup> Km to 14 <sup>th</sup> Km (p) of Sujanagar to Lalonshah Shetu (on Mujib Band) Road under Road Division, Pabna During the year 2010-2011.	-১২৫২.৩৬ -১১৯৮.৮৭	-২৮/০২/২০১১ -০২/০৬/২০১১ -০১/০৬/২০১৩ -৩০/০৪/২০১৫	মীর শরিফুল আলম এন্ড মেসার্স ধুব কনস্ট্রাকশন জেডি	১০০%
প্যাকেজ নং-২					
	Construction of flexible pavement, surfacing with DBS wearing course (Asphalt overlay) & earthwork at 15 <sup>th</sup> Km to 28 <sup>th</sup> Km (p) of Sujanagar to Lalonshah Shetu (on Mujib Band) Road under Road Division, Pabna During the year 2010-2011.	-১২৬৬.২৫ -১২১২.৭৫	-২/০২/২০১১ -০২/০৬/২০১১ -০১/০৬/২০১৩ -২৫/০৬/২০১৫	মীর শরিফুল আলম এন্ড মেসার্স ধুব কনস্ট্রাকশন জেডি	১০০%
প্যাকেজ নং-৩					
	Construction of flexible pavement, surfacing with DBS wearing course (Asphalt overlay) & earthwork at 29 <sup>th</sup> Km to 45 <sup>th</sup> Km (p) of Sujanagar to Lalonshah Shetu (on Mujib Band) Road under	-১৬৪৫.৯৫ -১৫৯২.২৬	-২৮/০২/২০১১ -০৯/০৬/২০১১ -০৮/০৬/২০১৩ -২৪/০৬/২০১৫	মীর হাবিবুল আলম এন্ড মীর শরিফুল আলম জেডি	১০০%

নং	প্যাকেজ/কাজের নাম	-প্রাক্কলিত ব্যয় -কার্যাদেশকৃত মূল্য	-দরপত্র আহবানের তারিখ -কার্যাদেশ প্রদানের তারিখ -চুক্তি অনুযায়ী কাজ সমাপ্তির তারিখ -প্রকৃত সমাপ্তির তারিখ	ঠিকাদার প্রতিষ্ঠানের নাম ও ঠিকানা	অগ্রগতি
	Road Division, Pabna During the year 2010- 2011.				

৯। পিসিআর এ উল্লেখিত বরাদ্দ ও অগ্রগতিঃ

অর্থবছর	ডিপিপি/আরডিপিপি লক্ষ্যমাত্রা (লক্ষ টাকায়)	এডিপি/আরএডিপি বরাদ্দ (লক্ষ টাকায়)	টাকা অবমুক্তি (লক্ষ টাকায়)	ব্যয় (লক্ষ টাকায়)
১	২	৩	৪	৫
২০১০-১১	২০০.০০	২০০.০০	২০০.০০	২০০.০০
২০১১-১২	৫০০.০০	৫০০.০০	৫০০.০০	৫০০.০০
২০১২-১৩	৪০০.০০	৪০০.০০	৪০০.০০	৪০০.০০
২০১৩-১৪	১৬০০.০০	১৬০০.০০	১৬০০.০০	১৬০০.০০
২০১৪-১৫	১৬৩৯.৪৬	১৩০৪.০০	১৩০৪.০০	১৩০৪.০০
মোট=	৪৩৩৯.৪৬	৪০০৪.০০	৪০০৪.০০	৪০০৪.০০

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

১১। সাধারণ পর্যবেক্ষণঃ

১১.১ প্রকল্পের পটভূমি ও উদ্দেশ্যঃ

সুজানগর থেকে লালনশাহ সেতু পর্যন্ত পানি উন্নয়ন বোর্ডের বন্যা নিয়ন্ত্রণ বাঁধ (মুজিব বাঁধ) ১৯৭৩ সালে নির্মিত হয়। এ বাঁধের উপর ৪৫কিঃমিঃ দৈর্ঘ্যের সড়ক আছে। বন্যা ও অতিবৃষ্টিতে সড়ক বাঁধটির বেশ কিছু অংশ ক্ষতিগ্রস্ত হওয়ায় প্রকল্প এলাকার লোকজনকে দীর্ঘ পথ অর্থাৎ দাশুরিয়া, কাশিনাথপুর ঘুরে পাবনা, কুষ্টিয়া এবং ঢাকায় যাতায়াত করতে হয়। এ প্রেক্ষিতে সড়কটি উন্নয়নের জন্য আলোচ্য প্রকল্পটি গ্রহণ করা হয়।

১১.২ উদ্দেশ্যঃ প্রকল্পের মূল উদ্দেশ্য হচ্ছে

- পাবনা এবং কুষ্টিয়া জেলার মধ্যে সহজ ও নিরাপদ যোগাযোগ স্থাপন;
- পাবনা শহরের যানজট নিরসন;
- ট্রাফিক নিরাপত্তা বৃদ্ধি;
- পাবনা শহর এলাকা মুজিব বাঁধ পর্যন্ত সম্প্রসারণ; এবং
- প্রকল্প এলাকার জনগণের আর্থ-সামাজিক অবস্থার উন্নয়ন।

১১.২ প্রকল্পের অনুমোদন ও সংশোধনঃ

(লক্ষ টাকায়)

	মেয়াদকাল	প্রাক্কলিত ব্যয়
মূল	০১/০৭/২০১০ হতে ৩০/০৬/২০১২ পর্যন্ত	৪৮১০.৩৭
ব্যয় বৃদ্ধি ব্যতিরেকে মেয়াদ বৃদ্ধি ১ম বার	০১/০৭/২০১০ হতে ৩০/০৬/২০১৩ পর্যন্ত	-
ব্যয় বৃদ্ধি ব্যতিরেকে মেয়াদ বৃদ্ধি ২য় বার	০১/০৭/২০১০ হতে ৩০/০৬/২০১৪ পর্যন্ত	-
ব্যয় বৃদ্ধি ব্যতিরেকে মেয়াদ বৃদ্ধি ৩য় বার	০১/০৭/২০১০ হতে ৩০/০৬/২০১৫ পর্যন্ত	-
১ম সংশোধিত অনুমোদিত	০১/০৭/২০১০ হতে ৩০/০৬/২০১৫ পর্যন্ত	৪৩৩৯.৪৬

১১.৩ সার্বিক আর্থিক ও বাস্তব অগ্রগতিঃ প্রকল্পের আওতায় জুন, ২০১৫ পর্যন্ত ক্রমপুঞ্জিত আর্থিক অগ্রগতি হয়েছে ৪০০৪.০০ লক্ষ টাকা যা অনুমোদিত ব্যয় ৪৩৩৯.৪৬ লক্ষ টাকার ৮৩.২৪% (অনুচ্ছেদ-৭)।

১২। প্রকল্প পরিদর্শনঃ গত ২১/০৮/২০১৬ তারিখে আইএমইডি 'র সহকারী পরিচালক জনাব জয়নাল মোল্লা কর্তৃক প্রকল্পটি সরেজমিন পরিদর্শন করা হয়। পরিদর্শনকালে পাবনা সড়ক বিভাগের কর্মকর্তাগণ উপস্থিত ছিলেন। পরিদর্শনে প্রাপ্ত তথ্যাদি নিম্নরূপঃ

১২.১ মাটির কাজ: অনুমোদিত ডিপিপি অনুযায়ী বিদ্যমান সড়ক ০.৯০ মিটার সফট শোল্ডার নির্মাণসহ প্রশস্তকরণের জন্য ২৭৪.০৫ লক্ষ টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে ৩.১০ লক্ষ ঘন মিটার মাটির কাজ করার জন্য নির্ধারিত ছিল। সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ কর্তৃক প্রেরিত প্রকল্পের পিসিআর এ উল্লেখিত তথ্যমতে ২৬১.৭৩ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ২.৯৬ লক্ষ ঘনমিটার মাটির কাজ করা হয়েছে। মাটির কাজ কিছুটা কম করার কারণ জিজ্ঞাসা করা হলে পাবনা সড়ক বিভাগের নির্বাহী প্রকৌশলী অবহিত করেন সড়ক প্রশস্তকরণের জন্য প্রয়োজনীয় মাটির কাজ সম্পন্ন করা হয়েছে, এতে প্রকৃত প্রয়োজন অনুযায়ী ২.৯৬ লক্ষ ঘন মিটার মাটি প্রয়োজন হয়েছে। পরিদর্শনে দেখা যায়, ৪৫ কিঃমিঃ দীর্ঘ সড়কের মধ্যে ৯ কিঃমিঃ পুনর্নিমাণ এবং বাকী ৩৬ কিঃমিঃ নতুন পেভমেন্ট নির্মাণ করা হয়েছে। তবে সড়কের অনেক অংশে (চেইনেজ ৩+৩০০, ৩+৯০০, ১২+২৫০, ১৩+০০০, ১৫+৫০০, ২৮+৪০০ ও ৩৩+১০০) ডিপিপির সংস্থান মোতাবেক ০.৯০ মিটার শোল্ডার পাওয়া যায়নি। শোল্ডারের বিষয়ে নির্বাহী প্রকৌশলী বলেন, এলাকাটির মাটিতে বালু থাকায় গত বর্ষায় অনেক স্থানে সড়কের শোল্ডার গতে মাটি সড়ে গিয়েছে।



চিত্র-১: সড়কে অপরিাপ্ত শোল্ডার



চিত্র-২: সড়কে অপরিাপ্ত শোল্ডার

১২.২ **নতুন পেভমেন্ট নির্মাণ:** সুজানগর হতে লালনশাহ সেতু পর্যন্ত (বৌধের ওপর) সড়কটির মোট দৈর্ঘ্য ৪২.৬৫ কিঃমিঃ। এছাড়া সড়কটির উভয় পাশে ৫৯টি পার্শ্ব সড়কের অংশ বিশেষ (যার দৈর্ঘ্য ২.৩৫ কিঃমিঃ) অন্তর্ভুক্ত করায় সড়কটির মোট দৈর্ঘ্য দাঁড়ায় ৪৫ কিঃমিঃ। এর মধ্যে ৩৬ কিঃমিঃ (পার্শ্ব সড়কসহ) সড়কে ১৮১৯.৭০ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ৫.৫০ মিটার প্রস্থে নতুন পেভমেন্ট নির্মাণের সংস্থান ডিপিপিতে ছিল। পরিদর্শনে দেখা যায়, উক্ত ৪৫ কিঃমিঃ ব্যাপী সড়কে নতুন পেভমেন্ট নির্মাণ করা হয়েছে। তবে সড়কের বিভিন্ন স্থানে বিশেষ করে চেইনেজ ৯+৩৫০, ১১+২০০, ১৬+৮০০, ১৯+৪০০, ২৫+৩০০ ও ২৭+৭০০ কিঃমিঃ এ বেশ কিছু রেইন কাট তৈরী হয়েছে এবং সড়কের এমব্যাংকমেন্ট হতে মাটি সরে গিয়েছে। সড়কের চেইনেজ ৩৬+০০০ কিঃমিঃ এ পেভমেন্ট খুঁড়ে Base Type-1 স্তরের পুরুত্ব ১৫০ মিলিমিটার ও সার্ফেসিং এর পুরুত্ব ৫০ মিলিমিটার পাওয়া যায় যা অনুমোদিত ডিপিপিতে সংযুক্ত ড্রইং এর অনুরূপ।



১২.৩ **পেভমেন্ট পুনঃ নির্মাণ:** অনুমোদিত ডিপিপিতে ৪০৬.১৯ লক্ষ টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে ৯ কিঃমিঃ পেভমেন্ট পুনর্নির্মাণের সংস্থান ছিল। প্রদত্ত পিসিআর অনুযায়ী ৪০৬.১৯ লক্ষ টাকা ব্যয়ে চেইনেজ ৩৩+২৫০ কিঃমিঃ হতে ৪২+৬৫০ কিঃমিঃ পর্যন্ত ৯ কিঃমিঃ সড়ক পুনর্নির্মাণ করা হয়েছে। পরিদর্শনে দেখা যায় সড়কটি পুনর্নির্মাণ করা হয়েছে। তবে ৯ কিঃমিঃ ব্যাপী বেশ কিছু রেইন কাট তৈরী হয়েছে। তবে রেইন কাট অংশ ব্যতীত সড়কের সার্ফেস অক্ষত রয়েছে। চেইনেজ ৩৬+০০০ কিঃমিঃ এ সড়কের কার্পেটিং এড়িয়া পরিমাপ করে অনুমোদিত পরিমাপ ৫.৫০ মিটার পাওয়া গেছে।



১২.৪ পার্শ্ব সড়ক নির্মাণ: ৪২.৬৫০ কিঃমিঃ দীর্ঘ সড়কটির উভয় পাশে প্রচুর জনবসতি ও গ্রাম থাকায় অসংখ্য পার্শ্ব রাস্তা রয়েছে। এর মধ্যে ৫৯টি পার্শ্ব সড়কের আংশিক (৫ মিটার হতে ১৫ মিটার পর্যন্ত) নির্মাণ করা হয়েছে এবং এতে সার্ফেসিং করা হয়েছে। ৫৯টি পার্শ্ব সড়কের মোট দৈর্ঘ্য ২.৩৫০ কিঃমিঃ ডিপিপিতে উল্লেখ করা হয়েছে। পরিদর্শনে দেখা যায় অনেক পার্শ্ব সড়কের বিটুমিন উঠে গিয়েছে। ফলে মূল সড়কের পেভমেন্ট ও সার্ফেসিং ক্ষতিগ্রস্ত হয়েছে।



চিত্র-৭: বিটুমিন উঠে যাওয়া পার্শ্ব সড়ক



চিত্র-৮: ক্ষতিগ্রস্ত পার্শ্ব সড়ক

১২.৫ সার্ফেসিং: ডিপিপিতে ১৬৫১.২৭ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ৪৫ কিঃমিঃ দীর্ঘ সড়কটিতে ৫০ মিলিমিটার পুরু DBS Wearing Course দিয়ে কার্পেটিং করার সংস্থান রয়েছে। পিসিআর এর তথ্যমতে ১৪৯৫.৫৩ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ৪৫ কিঃমিঃ সড়কে সার্ফেসিং করা হয়েছে। পরিদর্শনে পুরো সড়ক ব্যাপী সার্ফেসিং করা হয়েছে দেখা যায়। চেইনেজ ২৯+০০০ কিঃমিঃ ২৫+০০০ কিঃমিঃ ও ৬+০০০ কিঃমিঃ এ সার্ফেসিং এর পুরুত্ব যথাক্রমে ৫০ মিলিমিটার, ৫০ মিলিমিটার ও ৪৫ মিলিমিটার পাওয়া যায়। সড়কে সৃষ্টি হওয়া রেইন কাটের স্থান ব্যতীত অধিকাংশ স্থানে সার্ফেসিং অক্ষত আছে। তবে কিছু স্থানে Overlay ক্ষতিগ্রস্ত হয়েছে।



চিত্র-৯: অক্ষত সার্ফেসিং



চিত্র-১০: রেইন কাট ও সার্ফেসিং

১২.৬ সাইন, সিগন্যাল ও কিঃমিঃ: অনুমোদিত ডিপিপিতে ১৩.৩৫ লক্ষ টাকা ব্যয়ে সাইন, সিগন্যাল, কিঃমিঃ পোস্ট ও রোড মার্কিং করার সংস্থান ছিল। নির্বাহী প্রকৌশলী বলেন, সড়ক ব্যাপী ৬৫টি সাইন সিগন্যাল স্থাপন করা হয়েছে। পুরো সড়ক ব্যাপী রোড মার্কিং করা হয়েছে। পরিদর্শনে দেখা যায়, সড়কের সাইন-সিগন্যাল স্থাপন করা হয়েছে। কিন্তু প্রতি কিলোমিটারে কিঃমিঃ পোস্ট স্থাপন করা হয়নি। এ প্রসঙ্গে নির্বাহী প্রকৌশলী বলেন ঠিকাদারকে দিয়ে শীঘ্রই অবশিষ্ট কিঃমিঃ পোস্ট স্থাপন করা হবে।



চিত্র-১১: সড়কে স্থাপিত সাইন, সিগন্যাল



চিত্র-১২: সড়কে স্থাপিত সাইন, সিগন্যাল

১৩। **প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জনঃ**

পরিকল্পিত	উদ্দেশ্য অর্জন
প্রকল্পের মূল উদ্দেশ্য হচ্ছে পাবনা এবং কুষ্টিয়া জেলায় মধ্যে সহজ ও নিরাপদ যোগাযোগ স্থাপন; পাবনা শহরের যানজট নিরসন; ট্রাফিক নিরাপত্তা বৃদ্ধি; পাবনা শহর এলাকা মুজিব বাঁধ পর্যন্ত সম্প্রসারণ এবং প্রকল্প এলাকার জনগণের আর্থ-সামাজিক অবস্থার উন্নয়ন।	পাবনা এবং কুষ্টিয়া জেলায় মধ্যে সহজ ও নিরাপদ যোগাযোগ স্থাপন; পাবনা শহরের যানজট নিরসন; ট্রাফিক নিরাপত্তা বৃদ্ধি; পাবনা শহর এলাকা মুজিব বাঁধ পর্যন্ত সম্প্রসারিত হয়েছে।

১৪। **উদ্দেশ্য অর্জিত না হয়ে থাকলে তার কারণঃ** প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জিত হয়েছে বলে প্রতীয়মান হয়।

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

১৬। **External Audit:** মন্ত্রণালয় হতে প্রেরিত পিসিআর পর্যালোচনায় দেখা যায় প্রকল্পটির কোন Internal ও External Audit করা হয়নি।

১৭। **পর্যবেক্ষণঃ**

১৭.১ প্রকল্পটি বাস্তবায়নে মূল অনুমোদিত প্রকল্পের তুলনায় অতিরিক্ত সময় ব্যয় হয়েছে ৩ বছর (১৫০%) (অনু: ৫);

১৭.২ সড়কের অনেক অংশে বিশেষ করে চেইনেজ ৩+৩০০, ৩+৯০০, ১২+২৫০, ১৩+০০০, ১৫+৫০০, ২৮+৪০০ ও ৩৩+১০০ কি:মি: এ ডিপিপির সংস্থান মোতাবেক ০.৯০ মিটার শোল্ডার পাওয়া যায়নি (অনু:১২.১);

১৭.৩ প্রকল্পের ক্রয় কার্যক্রমে ০১ থেকে ০৩ নং প্যাকেজ বাস্তবায়নে ঠিকাদার কর্তৃক প্রায় ০২ বছর সময় বেশী নেওয়া হয়েছে। চুক্তি অনুযায়ী নির্ধারিত সময় সীমার মধ্যে কাজ বাস্তবায়ন করতে না পারলে ঠিকাদারের বিরুদ্ধে লিকুইডি ড্যামেজ আরোপ করা যায় (অনু: ০৮);

১৭.৪ সড়কের বিভিন্ন স্থানে বিশেষ করে চেইনেজ ৯+৩৫০, ১১+২০০, ১৬+৮০০, ১৯+৪০০, ২৫+৩০০ ও ২৭+৭০০ কি:মি: এ বেশ কিছু রেইন কাট তৈরী হয়েছে এবং সড়কের এমব্যাংকমেন্ট হতে মাটি সরে গিয়েছে (অনু: ১২.২);

- ১৭.৫ রেইন কাট হওয়া অংশ ব্যতীত সড়কের অন্যান্য অংশের সার্ফেস অক্ষত রয়েছে (অনু: ১২.৩ ও ১২.৫);
- ১৭.৬ অনেক পার্শ্ব সড়কের বিটুমিন উঠে গিয়েছে। ফলে মূল সড়কের পেভমেন্ট ও সার্ফেসিং ক্ষতিগ্রস্ত হয়েছে (অনু: ১২.৪);
- ১৭.৭ সড়কে প্রয়োজনীয় সংখ্যক কিঃমিঃ পোস্ট স্থাপন করা হয়নি (অনু: ১২.৬); এবং
- ১৭.৮ সমাপ্ত প্রকল্পটির External Audit সম্পন্ন করা হয়নি (অনু: ১৬)।

#### ১৮। মতামত/সুপারিশঃ

- ১৮.১ প্রকল্পটি বাস্তবায়নে মূল অনুমোদিত প্রকল্পের তুলনায় অতিরিক্ত সময় ব্যয় হয়েছে ২ বছর ৬ মাস (১১৬%)। ডিপিপি'র লক্ষ্যমাত্রার বিপরীতে এডিপিতে অর্থ বরাদ্দের স্বল্পতা ছিল। সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ বিষয়তে MTBF Basket অনুযায়ী প্রকল্প গ্রহণ করবে এবং ডিপিপির আলোকে বরাদ্দ নিশ্চিত করবে (অনু: ৯);
- ১৮.২ সড়কের চেইনেজ ৩+৩০০, ৩+৯০০, ১২+২৫০, ১৩+০০০, ১৫+৫০০, ২৮+৪০০ ও ৩৩+১০০ কিঃমিঃসহ যে সকল অংশে ডিপিপির সংস্থান মোতাবেক ০.৯০ মিটার শোল্ডার পাওয়া যায়নি তা চিহ্নিত করে মেরামতের ব্যবস্থা গ্রহণ করতে হবে (অনু:১২.১ ও ১৭.২);
- ১৮.৩ প্রকল্পের ক্রয় কার্যক্রমে ০১ থেকে ০৩ নং প্যাকেজের ক্ষেত্রে ঠিকাদার কর্তৃক অতিরিক্ত প্রায় ০২ বছর সময় নেয়ার ফলে লিকুইডিটি ডায়ামেজ আরোপ করা হয়েছে কি না তা মন্ত্রণালয় পরীক্ষা করে দেখবে (অনু: ০৮)।
- ১৮.৪ সড়কের চেইনেজ ৯+৩৫০, ১১+২০০, ১৬+৮০০, ১৯+৪০০, ২৫+৩০০ ও ২৭+৭০০ কিঃমিঃসহ যে সকল স্থানে রেইন কাট তৈরী হয়েছে এবং সড়কের এমব্যাকমেন্ট হতে মাটি সরে গিয়েছে তা চিহ্নিত করে মেরামতের ব্যবস্থা গ্রহণ করতে হবে (অনু: ১২.২ ও ১৭.৩);
- ১৮.৫ সড়কের যে সকল অংশে পার্শ্ব সড়কের বিটুমিন উঠে গিয়ে মূল সড়কের পেভমেন্ট ও সার্ফেসিং ক্ষতিগ্রস্ত হয়েছে তা চিহ্নিত করে অবিলম্বে সংস্কার করতে হবে (অনু: ১২.৪ ও ১৭.৫);
- ১৮.৬ সড়কে প্রয়োজনীয় সংখ্যক কিঃমিঃ পোস্ট স্থাপন করতে হবে (অনু: ১২.৬ ও ১৭.৬);
- ১৮.৭ সমাপ্ত প্রকল্পটির সত্তর External Audit সম্পন্ন করতে হবে (অনু: ১৭ ও ১৭.৭); এবং
- ১৮.৮ অনুচ্ছেদ ১৮.১ হতে ১৮.৭ এর বিষয়ে গৃহীত ব্যবস্থা মন্ত্রণালয় আগামী ১ মাসের মধ্যে আইএমইডিকে অবহিত করবে।

**“ডাকবাংলা বাজার-গোপালপুর-কালিগঞ্জ সড়ক উন্নয়ন” শীর্ষক প্রকল্পের সমাপ্ত মূল্যায়ন প্রতিবেদন**

(সমাপ্তঃ জুন, ২০১৫)

- ১। প্রকল্পের নাম : ডাকবাংলা বাজার-গোপালপুর-কালিগঞ্জ সড়ক উন্নয়ন
- ২। বাস্তবায়নকারী সংস্থা : সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর।
- ৩। প্রশাসনিক মন্ত্রণালয়/বিভাগ : সড়ক পরিবহন ও সেতু মন্ত্রণালয়/সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ।
- ৪। প্রকল্পের বাস্তবায়ন সময় ও ব্যয় :

(লক্ষ টাকায়)

প্রাক্কলিত ব্যয় (প্রঃসাঃ)		প্রকৃত ব্যয় (প্রঃ সাঃ)	পরিকল্পিত বাস্তবায়নকাল		প্রকৃত বাস্তবায়নকাল	অতিরিক্ত ব্যয় (মূল প্রাক্কলিত ব্যয়ের %)	অতিরিক্ত সময় (মূল বাস্তবায়নকালের %)
মূল	সর্বশেষ সংশোধিত		মূল	সর্বশেষ সংশোধিত			
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮
২৪২৫.৭৮ (-)	২৪৭৫.০১	২৪৭৫.০০ (-)	০১-০৭-২০১১ থেকে ৩০-০৬- ২০১৩	০১-০৭-২০১১ থেকে ৩০-০৬- ২০১৫	০১-০৭-২০১১ থেকে ৩০-০৬-২০১৫	৪৯.২২ (২.০২%)	২ বছর (১০০%)

৫। প্রশিক্ষণ : প্রকল্পের আওতায় কোন স্থানীয় ও বৈদেশিক প্রশিক্ষণের সংস্থান না রাখা 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
1.	Publication & Tendering	L.S				
2.	Laboratory Testing	L.S				
3.	Publications and tendering					
	<b>Civil works</b>					
1.	Widening of Road embankment	Lac Cum	135.98	1.249	135.98	1.249
2.	Construction of flexible pavement					
	a) Widening of pavement	Km	913.20	20.60	913.20	20.60
	b) Strengthening of pavement	Km	295.68	16.00	295.68	16.00
	c) Re-Constructions of pavement	Lin.m	46.11	0.55	46.11	0.55

	Items of Work (as per PP)	Unit	Target (as per PP)		Actual Progress	
			Financial	Physical (Quantity )	Financial	Physical (Quantity )
	d) Surfacing (carpeting & seal coat).	Km	963.03	23.70	963.02	23.70
3.	Construction of RCC Box culvert	M	91.95	23.00	91.95	23.00
4.	Protective work RCC Palisaiding	M	10.54	240.00	10.54	240.00
5.	Traffic sign, Signal & Km Post	L.S	3.51	-	3.51	-
6.	Drain for Bazar Portion	Lin.m	15.00	1000.00	15.00	1000.00
Total=			2475.01		2475.00	

৭। প্রকল্প পরিচালক সংক্রান্ত তথ্যাদিঃ

ক্রমিক নং	প্রকল্প পরিচালকের নাম ও পদবী	দায়িত্বের ধরণ		কর্মকাল
		পূর্ণকালীন	খন্ডকালীন	
১	২	৩	৪	৫
4.	Md. Bulbul Hossain Superintending Engineer, RHD Road Circle, Jessore.		হ্যাঁ	২৮-০৭-২০১০ থেকে ০৫-০৯-২০১৩
5.	Fakir Abdur Rob Superintending Engineer, RHD Road Circle, Jessore.		হ্যাঁ	০৫-০৯-২০১৩ থেকে ২৫-০১-২০১৫
6.	Khairul Islam Khan Superintending Engineer, RHD Road Circle, Jessore.		হ্যাঁ	২৫-০১-২০১৫ থেকে প্রকল্প সমাপ্তি পর্যন্ত।

উপরোক্ত ছক পর্যালোচনায় দেখা যায়, আলোচ্য প্রকল্পে মোট ৩ জন প্রকল্প পরিচালক দায়িত্ব পালন করেছেন। তাঁদের গড় মেয়াদ ১ বছরের কিছু বেশী। প্রকল্পটি ০২ বছর মেয়াদে বাস্তবায়নের জন্য অনুমোদন করা হলেও এর প্রকৃত বাস্তবায়ন সময় লেগেছে ০৪ বছর। অর্থাৎ প্রকল্পটির মূল অনুমোদিত মেয়াদের তুলনায় মেয়াদ বৃদ্ধি পেয়েছে ০২ বছর (১০০%)।

৮। ক্রয় সংক্রান্ত তথ্যাদিঃ

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

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

প্রকল্পের অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী মূল পূর্ত কাজ ১ ০টি প্যাকেজের মাধ্যমে ২৪৭৫.০১ লক্ষ টাকায় ক্রয়ের সংস্থান ছিল। সে অনুযায়ী ১০টি প্যাকেজের আওতায় পূর্ত কাজ সম্পাদন করা হয়েছে। দরপত্র সংক্রান্ত প্রধান প্রধান তথ্য নিম্নরূপ:

(লক্ষ টাকায়)

প্যাকেজ নং	কাজের পরিমান (রাস্তা/ট্র্যাক নির্মানের ক্ষেত্রে চেইনেজ ও স্থানের নামসহ)	দরপত্র আহবানের তারিখ	দরপত্র গ্রহণের তারিখ	কাজের প্রাকলিত মূল্য	মোট চুক্তি মূল্য	চুক্তির তারিখ	চুক্তিকারী প্রতিষ্ঠানের নাম	চুক্তি অনুযায়ী কাজ সমাপ্তির তারিখ	কাজ সমাপ্তির প্রকৃত তারিখ	কাজ সমাপ্তির সর্বশেষ বৃদ্ধিপ্রাপ্ত সময়সীমা	প্রদত্ত বিলের অগ্রগতি (পরিমাণ ও শতাংশ)
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮	৯	১০	১১	১২
(05/JRC/2010-11 L/1)	Widening the road by flexible pavement ,bitumenous carpeting & seal coat, Construction of RCC Box Culvert at different location of Dukbangla bazar-Gopallpur-Kaligonj Road under Road Division, Jhenidah 2010-2011. Ch. 0+000 to 04+000m	18-04-11	16-05-11	485.65	533.95	07-07-12	Md. Shahinoor Alam	06-07-12	28-06-15	30-06-15	456.960 85.58%
(05/JHRD/2010-11 L/2)	Widening the road by flexible pavement ,bitumenous carpeting & seal coat, Construction and RCC Box Culvert at different location of Dukbangla bazar-Gopallpur-Kaligonj Road under Road Division, Jhenidah	18-04-11	16-05-11	481.37	529.41	07-07-11	Md. Mizanur Rahman	06-07-12	21-04-14	30-06-14	519.27 98.08%

প্যাকেজ নং	কাজের পরিমাণ (রাস্তা/ট্র্যাক নির্মাণের ক্ষেত্রে চেইনেজ ও স্থানের নামসহ)	দরপত্র আহবানের তারিখ	দরপত্র গ্রহণের তারিখ	কাজের প্রাক্কলিত মূল্য	মোট চুক্তি মূল্য	চুক্তির তারিখ	চুক্তিকারী প্রতিষ্ঠানের নাম	চুক্তি অনুযায়ী কাজ সমাপ্তির তারিখ	কাজ সমাপ্তির প্রকৃত তারিখ	কাজ সমাপ্তির সর্বশেষ বৃদ্ধিপ্রাপ্ত সময়সীমা	প্রদত্ত বিলের অগ্রগতি (পরিমাণ ও শতাংশ)
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮	৯	১০	১১	১২
	2010-2011. Ch. 07+000 to 12+000m										
(06/JRC/JHRD/2010-11 L/1)	Widening the road by flexible pavement ,bitumenous carpeting & seal coat, Construction and RCC Box Culvert at different location of Dukbangla bazar- Gopallpur- Kaligonj Road under Road Division, Jhenidah 2010-2011. Ch. 12+000 to 17+670m	21-04-11	19-05-11	461.4	581.48	07-07-11	Md. Shahinoor Alam	16-07-12	15-06-15	30-06-15	565.15
											97.19%
(06/JRC/JHRD/2010-11 L/2)	Widening the road by flexible pavement ,bitumenous carpeting & seal coat, Construction and RCC Box Culvert at different location of Dukbangla bazar- Gopallpur- Kaligonj Road under Road Division, Jhenidah 2010-2011. Ch. 18+000 to	06-07-11	19-05-11	484.04	485.41	07-07-11	Md. Shahinoor Alam	06-07-12	26-06-15	30-06-15	451.33
											92.98%

প্যাকেজ নং	কাজের পরিমাণ (রাস্তা/ট্র্যাক নির্মাণের ক্ষেত্রে চেইনেজ ও স্থানের নামসহ)	দরপত্র আহবানের তারিখ	দরপত্র গ্রহণের তারিখ	কাজের প্রাক্কলিত মূল্য	মোট চুক্তি মূল্য	চুক্তির তারিখ	চুক্তিকারী প্রতিষ্ঠানের নাম	চুক্তি অনুযায়ী কাজ সমাপ্তির তারিখ	কাজ সমাপ্তির প্রকৃত তারিখ	কাজ সমাপ্তির সর্বশেষ বৃদ্ধিপ্রাপ্ত সময়সীমা	প্রদত্ত বিলের অগ্রগতি (পরিমাণ ও শতাংশ)
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮	৯	১০	১১	১২
	22+875m										
(08/JHRD/2011-12 L/6)	Construction of 2.00m Span, 2.00m height & 7.30m Width RCC Box culvert at 21th Km of Dukbangla bazar- Gopallpur- Kaligonj Road under Road Division, Jhenidah 2011-2012. Ch. 20+250m	16-05-12	19-06-12	14.77	14.77	13-09-12	M/S New S Brothers	11-12-12	08-12-12	.	14.75
(09/JHRD/2010-11 L/1)	Widening the Road embankment & Pavement Construction & strengthening of Flexible pavement. Ch. 06+000 to 6+600 = 600.00m	08-06-11	07-07-11	52.29	52.27	24-07-11	M/S Shimul Enterprise	21-11-11	16-11-11	.	52.1 5
(09/JHRD/2010-11 L/2)	Widening the Road embankment & Pavement Construction & strengthening of Flexible pavement Ch. 06+600 to 6+940 = 340.00m	08-06-11	07-07-11	29.35	29.35	27-11-11	M/S Sadia Enterprise	25-02-12	25-02-12	.	29.33
											99.86%
											99.93%

প্যাকেজ নং	কাজের পরিমাণ (রাস্তা/ট্র্যাক নির্মাণের ক্ষেত্রে চেইনেজ ও স্থানের নামসহ)	দরপত্র আহবানের তারিখ	দরপত্র গ্রহণের তারিখ	কাজের প্রাক্কলিত মূল্য	মোট চুক্তি মূল্য	চুক্তির তারিখ	চুক্তিকারী প্রতিষ্ঠানের নাম	চুক্তি অনুযায়ী কাজ সমাপ্তির তারিখ	কাজ সমাপ্তির প্রকৃত তারিখ	কাজ সমাপ্তির সর্বশেষ বৃদ্ধিপ্রাপ্ত সময়সীমা	প্রদত্ত বিলের অগ্রগতি (পরিমাণ ও শতাংশ)	
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮	৯	১০	১১	১২	
(10/JHRD/2011-12 L/6)	Widening the Road by flexiable Pavement, strengthening, Bituminous Carpeting & seal Coat Work. Ch. 23+050 to 23+700m	24-05-12	23-06-12	88.16	88.16	08-10-11	Md. Shahinoor Alam	06-04-13	20-03-13	-	99.90%	88.07
(10/JHRD/2011-12 L/7)	Widening the Road by flexiable Pavement, strengthening, Bituminous Carpeting & seal Coat Work. Ch. 06+940 to 7+000, 17+670 to 18+000 & 22+875 to 23+050m	24-05-12	23-06-12	78.25	78.22	08-10-11	Md. Shahinoor Alam	06-04-13	20-03-13	-	99.91%	78.15
(11/JHRD/2010-11)	Widening by pavement, bituminous carpeting & seal coat with strengthening at 5th to 6th km's (Ch.4+000 to 6+000m = 2,000m) & Construction of RCC Box Culvert at different km's of Dakbangla Bazar-Gopalpur-Kaligonj Road	12-06-11	12-07-11	207.08	217.43	12-10-11	Kazi Kamal Ahmed	11-10-12	07-08-12	-	99.87%	217.15

প্যাকেজ নং	কাজের পরিমাণ (রাস্তা/ট্রাক নির্মানের ক্ষেত্রে চেইনেজ ও স্থানের নামসহ)	দরপত্র আহবানের তারিখ	দরপত্র গ্রহণের তারিখ	কাজের প্রাক্কলিত মূল্য	মোট চুক্তি মূল্য	চুক্তির তারিখ	চুক্তিকারী প্রতিষ্ঠানের নাম	চুক্তি অনুযায়ী কাজ সমাপ্তির তারিখ	কাজ সমাপ্তির প্রকৃত তারিখ	কাজ সাপ্তির সর্বশেষ বৃদ্ধিপ্রাপ্ত সময়সীমা	প্রদত্ত বিলের অগ্রগতি (পরিমাণ ও শতাংশ)
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮	৯	১০	১১	১২
	Jhenidah 2010-2011.										

৯। সংশোধিত ডিপিপি বরাদ্দ ও অগ্রগতি (মন্ত্রণালয় হতে প্রাপ্ত পিসিআর অনুযায়ী):

(লক্ষ টাকায়)

অর্থবছর	সংশোধিত বরাদ্দ ও লক্ষ্যমাত্রা				টাকা অবমুক্তি	ব্যয়		
	মোট	টাকা	প্রকল্প সাহায্য	বাস্তব লক্ষ্যমাত্রা %		মোট	টাকা	প্রকল্প সাহায্য
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮	৯
২০১১-১২	৪০০.০০	৪০০.০০	-	১৬.১৬	৪০০.০০	৪০০.০০	৪০০.০০	-
২০১২-১৩	৮০০.০০	৮০০.০০	-	৩২.৩২	৮০০.০০	৮০০.০০	৮০০.০০	-
২০১৩-১৪	৭০০.০০	৭০০.০০	-	২৮.২৮	৭০০.০০	৭০০.০০	৭০০.০০	-
২০১৪-১৫	৫৭৫.০০	৫৭৫.০০	-	২৩.২৪	৫৭৫.০০	৫৭৫.০০	৫৭৫.০০	-
মোট	২৪৭৫.০০	২৪৭৫.০০		১০০%	২৪৭৫.০০	২৪৭৫.০০	২৪৭৫.০০	

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

১১। সাধারণ পর্যবেক্ষণঃ

১১.১ প্রকল্পের পটভূমি ও উদ্দেশ্যঃ

**পটভূমি:** ডাকবাংলা বাজার-গোপালপুর-কালিগঞ্জ সড়ক একটি গুরুত্বপূর্ণ জেলা সড়ক। সড়কটি ডাকবাংলা বাজারের নিকট ঝিনাইদহ-চুয়াডাঙ্গা-মেহেরপুর (এন-৭৪৫) সড়কের ১৬তম কিঃমিঃ হতে শুরু হয়ে গোপালপুর-তালসার বাজার হয়ে কালিগঞ্জের নিকট দৌলদিয়া-ফরিদপুর-মাগুরা-ঝিনাইদহ-যশোর-খুলনা-মংলা (এন-৭) সড়কে ১২২তম কিঃমিঃ-এ মিশেছে। সড়কটি যশোর জেলার সাথে চুয়াডাঙ্গা ও মেহেরপুর জেলার যাতায়াতের ক্ষেত্রে দ্রুত ৭ কিঃমিঃ হ্রাস করেছে এবং ঝিনাইদহ শহরের ট্রাফিক জ্যাম হ্রাসে সহায়ক ভূমিকা পালন করে। চুয়াডাঙ্গা, মেহেরপুর এবং উত্তরাঞ্চলের অন্যান্য জেলা হতে আগত যানবাহনসমূহ এ সড়কটি ব্যবহার করে ৩০ কিঃমিঃ কম দূরত্বে কোটচাঁদপুর ও মেহেরপুর উপজেলায় যাতায়াত করে থাকে।

সড়কটি ঝিনাইদহ সদর, কালিগঞ্জ এবং কোটচাঁদপুর এ ৩টি উপজেলাকে সংযুক্ত করেছে। এ এলাকায় প্রচুর পরিমাণ কৃষিপণ্য উৎপাদিত হয় এবং এ সকল পণ্য প্রস্তুত সড়কে পরিবহন করা হয়ে থাকে। সড়কটির উভয় পাশে বেশ কিছু গ্রোথ সেন্টার, স্কুল, কলেজ ও মার্কেট ইত্যাদি অবস্থিত বিধায় সড়কটির যথেষ্ট আর্থ-সামাজিক গুরুত্ব রয়েছে। বর্তমানে সড়কটির প্রশসতা ৩.৭ মিঃ হওয়ায় এটি বেশ সংকীর্ণ একটি সড়ক। ফলে উভয় দিক হতে আগত গাড়ী সহজে যাতায়াত করতে পারে না এবং প্রায়শঃই দুর্ঘটনা ঘটে। সুতরাং সড়ক এর ডিজাইন টাইপ-৫ অনুসারে বিভিন্ন চেইনেজ কিলোমিটারে সড়কটির পেভমেন্ট ৪.৩০-৫.৫০ মিটারে প্রশসতা করার প্রস্তাব করা হয়। উল্লেখ্য, বিদ্যমান সড়কটিতে হার্ড/সফট সোল্ডার নেই। সুতরাং সড়কটির পেভমেন্ট ও সফট সোল্ডারসহ ক্রেস্ট এর প্রশসতা ৭.৩২ মিটারে নির্মিত হবে। এ প্রেক্ষাপটে, বিদ্যমান সড়কটি উন্নয়নের লক্ষ্যে আলোচ্য প্রকল্পটি মোট ২৪২৫.৭৮ লক্ষ টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে

জুলাই ২০১১ থেকে জুন ২০১৩ পর্যন্ত মেয়াদে বাস্তবায়নের জন্য গত ২৪/০৫/২০১১ তারিখে মাননীয় পরিকল্পনা মন্ত্রী কর্তৃক অনুমোদিত হয়। পরবর্তিতে ২ দফায় ১ বছর করে মোট ২ বছর অর্থাৎ জুন ২০১৫ পর্যন্ত ব্যয় বৃদ্ধি ব্যতিরেকে মেয়াদ বৃদ্ধি করা হয়।

**উদ্দেশ্য:** প্রকল্পের মূল উদ্দেশ্য হলো ডাকবাংলা বাজার-গোপালপুর-কালিগঞ্জ সড়ক উন্নয়নের মাধ্যমে উন্নততর যোগাযোগ স্থাপন করা।

#### ১১.২ প্রকল্পের অনুমোদন ও সংশোধনঃ

(লক্ষ টাকায়)

	মেয়াদকাল	প্রাক্কলিত ব্যয়
মূল	০১/১০/২০১১ হতে ৩১/১২/২০১৩	২৪২৫.৭৮
১ম সংশোধিত	০১/১০/২০১১ হতে ৩১/১২/২০১৪	২৪৭৫.০১
ব্যয় বৃদ্ধি ব্যতিরেকে মেয়াদ বৃদ্ধি ১ম বার	০১/১০/২০১১ হতে ৩০/০৬/২০১৫	-

১১.৩ **সার্বিক অগ্রগতিঃ** প্রকল্পের আওতায় জুন, ২০১৫ পর্যন্ত ক্রমপুঞ্জিত আর্থিক অগ্রগতি হয়েছে ২৪৭৫.০০ লক্ষ টাকা যা অনুমোদিত ব্যয় ২৪৭৫.০১ লক্ষ টাকার ১০০% (অনুচ্ছেদ-৬)।

১২। **প্রকল্প পরিদর্শনঃ** গত ০৫/০৬/২০১৬ তারিখে আইএমইডি 'র সহকারী পরিচালক জনাব জয়নাল মোল্লা কর্তৃক প্রকল্পটি সরেজমিন পরিদর্শন করা হয়। পরিদর্শনকালে বিনাইদহ সড়ক বিভাগের কর্মকর্তাগণ উপস্থিত ছিলেন। পরিদর্শন পর্যবেক্ষণ নিম্নরূপঃ

১২.১ **পেভমেন্ট প্রশস্তকরণ:** প্রকল্পটির আওতায় ৪টি প্যাকেজের মাধ্যমে চেইনেজ ০+০০০ হতে ৪+০০০ কিঃমিঃ ৭+০০০ হতে ১২+০০০ কিঃমিঃ, ১২০+০০০ হতে ১৭+৬৭০ কিঃমিঃ ও ১৮+০০০ হতে ২২+৮৭৫ কিঃমিঃ অর্থাৎ মোট ১৯.৫৪ কিঃমিঃ স্লেবল পেভমেন্ট মাটির কাজ, বিটুমিনাস কার্পেটিং ও সীল কোর্ট এর মাধ্যমে প্রশস্তকরণ করা হয়েছে। ৪টি প্যাকেজের মধ্যে ৩টি প্যাকেজের কাজ ২০১১ সালের জুলাই মাসে শুরু হয় এবং ৩টি প্যাকেজের কাজ জুন, ২০১৫ ও ১টি প্যাকেজের কাজ এপ্রিল, ২০১৪ সালে সমাপ্ত হয়। উল্লেখ্য, চুক্তি অনুযায়ী ৪টি প্যাকেজের কাজ জুলাই, ২০১২ এ সমাপ্তির জন্য নির্ধারিত ছিল। কিন্তু প্রতিটি প্যাকেজের চুক্তি মেয়াদ বৃদ্ধি করা হয়েছে। বরাদ্দ স্বল্পতায় চুক্তির মেয়াদ বৃদ্ধির কারণ হিসেবে উল্লেখ করা হয়। ২০১১ হতে ২০১৩ সালের মধ্যে সমাপ্ত পেভমেন্ট এর অনেক স্থানে বিটুমিন উঠে গেছে যা সংস্কার করা প্রয়োজন। পুকুরের পাশ দিয়ে বিদ্যমান রাস্তার কিনারা প্যালাসাইডিং দিয়ে রক্ষা করা হয়েছে যা অক্ষত রয়েছে। তবে রাস্তার বেশ কিছু স্থানে কিনারা ভেঙে গিয়েছে ও রেইন কাট তৈরী হয়েছে।



চিত্র-১: সড়কের কিনারা ভেঙে যাওয়া অংশ



চিত্র-২: সড়কের কিনারা ভেঙে যাওয়া অংশ

- ১২.২ **পেভমেন্ট পুনঃ নির্মাণ ও শক্তিশালীকরণ:** প্রকল্পের আওতায় ৫টি প্যাকেজের মাধ্যমে চেইনেজ ৪+০০০ কিঃমিঃ হতে ৬+০০০ কিঃমিঃ হতে ৬+৬০০ কিঃমিঃ ৬+৬০০ কিঃমিঃ হতে ৬+৯৪০ কিঃমিঃ, ২৩+০৫০ কিঃমিঃ হতে ২৩+৭০০ কিঃমিঃ ৬+৯৪০ হতে ৭+০০০ কিঃমিঃ, ১৭+৬৭০ হতে ১৮+০০০ কিঃমিঃ , ২২+৮৭৫ কিঃমিঃ হতে ২৩+০৫০ কিঃমিঃ অর্থাৎ ৪.১৬ কিঃমিঃ রাস্তা প্রশস্তকরণ ও পুনঃনির্মাণ করা হয়েছে।



চিত্র-৩: পুনঃনির্মিত সড়কের একাংশ



চিত্র-৪: পুনঃনির্মিত সড়কের একাংশ

- ১২.৩ **পেভমেন্ট সার্ফেসিং:** প্রকল্পের আওতায় পুরো ২৩.৭০ কিঃমিঃ সড়কে কার্পেটিং করা হয়েছে এবং সীলকোট দেয়া হয়েছে। পরিদর্শনে দেখা যায় রাস্তার বেশ কিছু স্থানে বিটুমিনাস কার্পেটিং উঠে গিয়েছে। ফলে রাস্তা ক্ষতিগ্রস্ত হয়েছে। এ প্রসঙ্গে নির্বাহী প্রকৌশলী বলেন যে সকল প্যাকেজের কাজ ২০১১ ও ২০১২ সালে সমাপ্ত হয়েছে সে সব প্যাকেজের আওতাভুক্ত সড়কের কার্পেট ক্ষতিগ্রস্ত হয়েছে।



চিত্র-৫: সড়কের ক্ষতিগ্রস্ত কার্পেটিং



চিত্র-৬: সড়কের ক্ষতিগ্রস্ত কার্পেটিং

- ১২.৪ **আরসিসি কালভার্ট নির্মাণ:** প্রকল্পের আওতায় ১০টির ৬টি প্যাকেজের আওতায় ১২টি আরসিসি কালভার্ট নির্মাণ করা হয়েছে। কালভার্টসমূহ চেইনেজ ৪+৮০০ কিঃমিঃ, ৫+৭০০ কিঃমিঃ, ৯+১০০ কিঃমিঃ, ৯+৯৫০ কিঃমিঃ, ১১+০৫০ কিঃমিঃ, ১২+৬০০ কিঃমিঃ, ১৩+৫৫০ কিঃমিঃ, ১৫+১৫০ কিঃমিঃ, ১৭+২০০ কিঃমিঃ, ১৮+৩০০ কিঃমিঃ, ১৯-১৭৫ কিঃমিঃ ও ২০+২৫০ কিঃমিঃ এ অবস্থিত। কালভার্ট ১২টি মধ্যে ১ম ৫টির প্রতিটির দৈর্ঘ্য ৩ মিটার, পরবর্তী ৬টির প্রতিটির দৈর্ঘ্য ১ মিটার ও বাকী ১টির দৈর্ঘ্য ২ মিটার। সবকটি কালভার্টের ক্যারিজওয়ে ৭.৩২ মিটার ধরা হয়েছে। পরিদর্শনে দেখা যায়, ১টি কালভার্টের সংযোগ সড়ক কিছুটা দেবে গেছে। অন্য ১টি কালভার্টের উইংওয়াল এবার্টমেন্ট হতে কিছুটা ফাঁকা হয়ে গেছে।

	
চিত্র-৭: কালভার্টের Settle করা সংযোগ সড়ক	চিত্র-৮: এবাটমেন্ট হতে সরে যাওয়া কালভার্টের উইংওয়াল

১২.৫ আরসিসি প্যালাইডিং দিয়ে রক্ষাপ্রদ কাজ: প্রকল্পের আওতাভুক্ত সড়কের পাশে বেশ কয়েকটি পুকুর/জলাশয় অবস্থিত। এ জন্য পুকুর/জলাশয় বরাবর সড়কের কিনারা রক্ষা করার জন্য ডিপিপিতে ২৪০ মিটার আরসিসি প্যালাসাইডিং এর মাধ্যমে রক্ষাপ্রদ কাজের সংস্থান রাখা হয়। পরিদর্শনে দেখা যায় রাস্তার পাশবর্তী পুকুর বরাবর প্যালাসাইডিং দিয়ে কিনারা রক্ষা করা হয়েছে। রক্ষাপ্রদ কাজটি অক্ষত রয়েছে। তবে এখনো পুকুর/জলাশয় বরাবর কিছু স্থান অরক্ষিত রয়েছে যার ফলে বর্ষাকালে সড়কটির কিনারা ভেঙে যাওয়ার আশংকা রয়েছে।

	
চিত্র-১১: আরসিসি প্যালাসাইডিং দিয়ে রক্ষাপ্রদ কাজ	চিত্র-১২: পুকুর/জলাশয় বরাবর কিছু অরক্ষিতস্থান

১২.৬ বাজার অংশে ড্রেন নির্মাণ: সড়কের বাজার অংশে যাতে পানি জমে না থাকে তার জন্য ডিপিপিতে ১ কিঃমিঃ ড্রেন নির্মাণের সংস্থান রাখা হয়। নির্বাহী প্রকৌশলী বলেন সড়কটি ০৩ টি বাজারের মধ্য দিয়ে গিয়েছে। উক্ত বাজারের মধ্যে ১কিঃমিঃ ড্রেন নির্মাণ করা হয়েছে। তবে পরিদর্শনকালে বাজারের মধ্যকার রাস্তা বেশ ক্ষতিগ্রস্ত দেখা যায়। এ প্রসঙ্গে নির্বাহী প্রকৌশলী বলেন বাজারের দোকান মালিকগণ প্রতিনিয়ত রাস্তায় পানি নিষ্কাশনের কারণে বাজার অংশের রাস্তা ক্ষতিগ্রস্ত হয়েছে।

১৩। প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জনঃ

পরিকল্পিত	উদ্দেশ্য অর্জন
প্রকল্পের মূল উদ্দেশ্য হলো ডাকবাংলা বাজার-গোপালপুর-কালিগঞ্জ সড়ক উন্নয়নের মাধ্যমে উন্নত ও নিরাপদ যোগাযোগ স্থাপন।	ডাকবাংলা বাজার-গোপালপুর-কালিগঞ্জ সড়ক উন্নয়নের মাধ্যমে উন্নত ও নিরাপদ যোগাযোগ স্থাপিত হয়েছে। ফলে প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জিত হয়েছে।

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

- ১৫। **প্রকল্প বাস্তবায়ন সমস্যাঃ** প্রকল্পটি বাস্তবায়নে উল্লেখযোগ্য কোন সমস্যা মোকাবেলা করতে হয়নি।
- ১৬। **রাজস্ব খাতে স্থানান্তরঃ** প্রকল্পের আওতায় সম্পাদিত কাজ ইতোমধ্যে সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের রাজস্ব খাতে (ওপেন লাইন)-এ স্থানান্তর করা হয়েছে।
- ১৭। **External Audit:** মন্ত্রণালয় হতে প্রেরিত পিসিআর পর্যালোচনায় দেখা যায় প্রকল্পটির কোন Internal ও External Audit করা হয়নি। কিন্তু মন্ত্রণালয় কর্তৃক সমাপ্তি প্রতিবেদন প্রেরণের পূর্বে প্রকল্পটির External Audit করা প্রয়োজন ছিল।
- ১৮। **পর্যবেক্ষণ:**
- ১৮.১ প্রকল্পটি ২ বছর মেয়াদে বাস্তবায়নের জন্য অনুমোদন করা হলেও প্রকৃত সময় ব্যয় হয়েছে ৪ বছর অর্থাৎ মূল অনুমোদিত প্রকল্পের তুলনায় অতিরিক্ত সময় ব্যয় হয়েছে ২ বছর (১০০%) (অনুচ্ছেদ ৪ দ্রষ্টব্য);
- ১৮.২ প্রকল্পটি বাস্তবায়নে ৪ বছরে ৩ (তিন) বার প্রকল্প পরিচালক পরিবর্তন করা হয়েছে। অর্থাৎ গড়ে ১ বছরের কিছু বেশী সময়ে ১ (এক) বার প্রকল্প পরিচালক পরিবর্তন হয়েছে (অনুচ্ছেদ ৭ দ্রষ্টব্য);
- ১৮.৩ রাস্তার বেশ কিছু স্থানে বিটুমিনাস কার্পেটিং উঠে গিয়ে রাস্তা ক্ষতিগ্রস্ত হয়েছে (অনুচ্ছেদ ১২.৩ দ্রষ্টব্য);
- ১৮.৪ ১টি কালভার্টের সংযোগ সড়ক কিছুটা দেবে গেছে। অন্য ১টি কালভার্টের উইং ওয়াল এবার্টমেন্ট হতে কিছুটা ফাঁকা হয়ে গেছে (অনুচ্ছেদ ১২.৪ দ্রষ্টব্য);
- ১৮.৫ রাস্তার পাশবর্তী পুকুর বরাবর প্যালাসাইডিং দিয়ে কিনারা রক্ষা করা হয়েছে যা অক্ষত রয়েছে। তবে এখনো পুকুর/জলাশয় বরাবর কিছু স্থান অরক্ষিত রয়েছে যার ফলে বর্ষাকালে সড়কটির কিনারা ভেঙে যাওয়ার আশংকা রয়েছে (অনুচ্ছেদ ১২.৫ দ্রষ্টব্য);
- ১৮.৬ রাস্তার বেশ কিছু স্থানে কিনারা ভেঙে গিয়েছে ও রেইন কাট তৈরী হয়েছে (অনু: ১২.১);
- ১৮.৭ বাজারের মধ্যকার রাস্তা বেশ ক্ষতিগ্রস্ত হয়েছে (অনুচ্ছেদ ১২.৬ দ্রষ্টব্য); এবং
- ১৮.৮ প্রকল্পটির External Audit সম্পন্ন করা হয়নি (অনু: ১৭ দ্রষ্টব্য)।
- ১৯। **মতামত/সুপারিশঃ**
- ১৯.১ প্রকল্পটি বাস্তবায়নে মূল অনুমোদিত প্রকল্পের তুলনায় অতিরিক্ত সময় ব্যয় হয়েছে ২ বছর (১০০%)। ডিপিপি'র লক্ষ্যমাত্রার বিপরীতে প্রকল্পের শুরুর দিকে এডিপিতে অর্থ বরাদ্দের স্বল্পতার কারণে এমনটি হয়েছে। এমটিবিএফ মন্ত্রণালয় হিসেবে সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ ভবিষ্যতে Basket অনুযায়ী প্রকল্প গ্রহণ করবে এবং ডিপিপির আলোকে বরাদ্দ নিশ্চিত করবে (অনুচ্ছেদ ৪ ও ১৮.১ দ্রষ্টব্য);
- ১৯.২ প্রকল্পটি বাস্তবায়নে ৪ বছরে ৩ (তিন) বার প্রকল্প পরিচালক পরিবর্তন করা হয়েছে। অর্থাৎ গড়ে ১ বছরের কিছু সময়ে ১ (এক) বার প্রকল্প পরিচালক পরিবর্তন হয়েছে। ঘন ঘন প্রকল্প পরিচালক বদলের প্রেক্ষিতে প্রকল্প পরিচালকগণ যথাযথ সুপারভিশন ও মনিটরিং করতে পারেন না। ফলে প্রকল্পের বাস্তবায়ন বিঘ্নিত হওয়ার পাশাপাশি গুণগতমান নিশ্চিত করা করা সম্ভব হয় না। মন্ত্রণালয় বিষয়টি গুরুত্বের সাথে বিবেচনা করে ভবিষ্যতে গৃহীতব্য প্রত্যেক প্রকল্পে প্রকল্প বাস্তবায়নকালীন সময়ের জন্য একজন প্রকল্প পরিচালক নিয়োগের প্রয়োজনীয় উদ্যোগ গ্রহণ করবে (অনুচ্ছেদ ৭ ও ১৮.২ দ্রষ্টব্য);

- ১৯.৩ রাস্তার যে সকল স্থানে বিটুমিনাস কার্পেটিং উঠে গিয়ে রাস্তা ক্ষতিগ্রস্থ হয়েছে সে সকল স্থানের কার্পেটিং দ্রুত সংস্কার করতে হবে ;
- ১৯.৪ ১টি কালভার্টের সংযোগ সড়ক কিছুটা দেবে যাওয়া অংশ এবং অন্য ১টি কালভার্টের এবাটমেন্ট হতে উইংওয়াল কিছুটা ফাঁকা হয়ে যাওয়া অংশ জরুরীভিত্তিতে মেরামত করতে হবে (অনুচ্ছেদ ১২.৪ দ্রষ্টব্য);
- ১৯.৫ রাস্তার পাশ্ববর্তী পুকুর/জলাশয় বরাবর যে সকল স্থানে রক্ষাপ্রদ কাজ করা হয়নি সে সকল স্থানে রক্ষাপ্রদ কাজ করতে হবে (অনুচ্ছেদ ১২.৫ দ্রষ্টব্য); এবং
- ১৯.৬ রাস্তার যেসকল স্থানে কিনারা ভেঙে গিয়েছে ও রেইন কাট তৈরী হয়েছে তা মেরামত করতে হবে (অনু: ১২.১);
- ১৯.৭ বাজারের মধ্যকার ক্ষতিগ্রস্থ রাস্তা মেরামত করতে হবে; ভবিষ্যতে বাজার অংশে রিজিড পেভমেন্ট নির্মাণের বিষয়টি বিবেচনায় নেয়া যেতে পারে; (অনুচ্ছেদ ১২.৬ দ্রষ্টব্য);
- ১৯.৮ সমাপ্ত প্রকল্পটির সত্ত্বর External Audit সম্পন্ন করতে হবে (অনু: ১৭);
- ১৯.৯ ডিপিপি প্রণয়নকালে প্রকল্পের প্রকৃত মেয়াদকাল নির্ধারণ এবং সে মোতাবেক প্রকল্পের বাস্তবায়ন নিশ্চিত করার পদক্ষেপ গ্রহণ করতে হবে; এবং
- ১৯.১০ অনুচ্ছেদ ১৯.১ হতে ১৯.৯ এর বিষয়ে গৃহীত ব্যবস্থা মন্ত্রণালয় আগামী ১ মাসের মধ্যে আইএমইডিকে অবহিত করবে।

**“লিচুতলা-কদমতলী এবং নাংলু-বালিয়াদিঘী সংযোগ সড়কসহ নট-নাংলু-বাগবাড়ী-কদমতলী-গাবতলী-চৌকিরঘাট সড়ক উন্নয়ন” শীর্ষক প্রকল্পের সমাপ্ত মূল্যায়ন প্রতিবেদন (পিসিআর)**

(সমাপ্তঃ জুন, ২০১৫)

- ১। প্রকল্পের নাম : লিচুতলা-কদমতলী এবং নাংলু-বালিয়াদিঘী সংযোগ সড়কসহ নট-নাংলু-বাগবাড়ী-কদমতলী-গাবতলী-চৌকিরঘাট সড়ক উন্নয়ন
- ২। বাস্তবায়নকারী সংস্থা : সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর।
- ৩। প্রশাসনিক মন্ত্রণালয়/বিভাগ : সড়ক পরিবহন ও সেতু মন্ত্রণালয়/সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ।
- ৪। প্রকল্পের বাস্তবায়ন সময় ও ব্যয় :

(লক্ষ টাকায়)

প্রাক্কলিত ব্যয় (প্রঃসাঃ)		প্রকৃত ব্যয় (প্রঃ সাঃ)	পরিকল্পিত বাস্তবায়নকাল		প্রকৃত বাস্তবায়নকাল	অতিরিক্ত ব্যয় (মূল প্রাক্কলিত ব্যয়ের %)	অতিরিক্ত সময় (মূল বাস্তবায়নকালের %)
মূল	সর্বশেষ সংশোধিত		মূল	সর্বশেষ সংশোধিত			
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮
৭০৪৯.৮৮	৭৪৪২.৭০	৭১২৭.৬৯	০১-০৭-২০০২ থেকে ৩০-০৬-২০০৭	০১-০৭-২০০২ থেকে ৩০-০৬-২০১২	০১-০৭-২০০২ থেকে ৩০-০৬-২০১৫	৭৭.৮১ লক্ষ টাকা (১.১০%)	৮ বছর (১৬০.০০%)

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

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

Items of Work (as per PP)	Unit	Target (as per PP)		Actual Progress	
		Financial	Physical (Quantity)	Financial	Physical (Quantity)
1	2	3	4	5	6
Land Acquisition	Hector	954.32	34.50	639.32	24.00
Earth Work					
a) Construction of Road Embankment	L.Cum.	518.00	4.62	518.00	4.62
b) Widening of Road Embankment	L.Cum.	552.50	6.35	552.50	6.35
Flexible Pavement	KM	0.00			
a) Construction of New Pavement	Hector	705.20	9.49	705.20	9.49
b) Construction of Old Pavement	K.M	1684.73	52.05	1684.73	52.05
c) Construction of Surfacing	K.M	1204.23	61.54	1204.22	61.54
Bridge & Culvert					
a) Construction of R.C.C Bridge (2 Nos)	Metre	1684.36	138.28	1184.36	138.28

Items of Work (as per PP)	Unit	Target (as per PP)		Actual Progress	
		Financial	Physical (Quantity)	Financial	Physical (Quantity)
b) Construction of R.C.C Box Culvert (18 Nos)	Metre	355.31	64.47	355.31	64.47
Protective work					
a) Block Pitching	Meter	224.05	920.00	224.05	920.00
Plantation, Sign, Signal, Right of way, Km Post, Road Marking etc.	L.S	60.00	L.S	60.00	L.S
Total=		7442.70		7127.69	

৭। প্রকল্প পরিচালক সংক্রান্ত তথ্যাদিঃ

ক্রমিক নং	প্রকল্প পরিচালকের নাম ও পদবী	দায়িত্বের ধরণ		কর্মকাল
		পূর্ণকালীন	খন্ডকালীন	
১	২	৩	৪	৫
1.	Md. Amjad Hossain, A.C.E	-	হ্যাঁ	১১-১০-২০০১ থেকে ২০-০৫-২০০২
2.	Md. Mojibur Rahman A.C.E	-	হ্যাঁ	২০-০৫-২০০২ থেকে ০২-০৪-২০০৬
3.	Md. Abdullahel Kafi, A.C.E	-	হ্যাঁ	০২-০৪-২০০৬ থেকে ২০-০৯-২০০৭
4.	Md. Aftab Uddin, A.C.E	-	হ্যাঁ	২০-০৯-২০০৭ থেকে ৩১-১২-২০০৭
5.	Kazi Golam Mostofa, A.C.E	-	হ্যাঁ	৩০-১২-২০০৭ থেকে ১৩-০৭-২০০৮
6.	Md. Wajed Ali A.C.E	-	হ্যাঁ	১৪-০৭-২০০৮ থেকে ২০-০৭-২০০৮
7.	Md. Shahab Uddin, A.C.E	-	হ্যাঁ	২০-০৭-২০০৮ থেকে ২৯-১০-২০০৮
8.	Md. Khurshid Alom, A.C.E	-	হ্যাঁ	৩০-১০-২০০৮ থেকে ০৭-১২-২০০৮
9.	Tarun Tapan Dewan, A.C.E	-	হ্যাঁ	০৭-১২-২০০৮ থেকে ০৫-০১-২০০৯
10.	Sheik Md, Abu Monsur Rahman, A.C.E	-	হ্যাঁ	০৫-০১-২০০৯ থেকে ২০-০৫-২০০৯
11.	Md. Khurshid Alom, A.C.E	-	হ্যাঁ	২০-০৫-২০০৯ থেকে ১১-০৬-২০০৯
12.	Kazi Golam Mostofa, A.C.E	-	হ্যাঁ	১১-০৬-২০০৯ থেকে ০৭-০৭-২০০৯
13.	Md. Ruhul Alom, A.C.E	-	হ্যাঁ	০৭-০৭-২০০৯ থেকে ২৭-০৭-২০০৯
14.	Md. Idrish Miah, A.C.E	-	হ্যাঁ	২৭-০৭-২০০৯ থেকে ১৮-০২-২০১০
15.	Md. Abdul Gaffer, A.C.E	-	হ্যাঁ	১৮-০২-২০১০ থেকে ০৯-০৩-২০১০
16.	Md. Altaf Hossain, A.C.E	-	হ্যাঁ	০৯-০৩-২০১০ থেকে ০৫-০৮-২০১০
17.	Md. Mofijul Islam, A.C.E	-	হ্যাঁ	০৫-০৮-২০১০ থেকে ২৩-০৮-২০১১
18.	M. Md. Sharif –ul-Islam A.C.E	-	হ্যাঁ	২৩-০৮-২০১১ থেকে ০৪-০৬-২০১২
19.	Md. Habibul Haque, A.C.E	-	হ্যাঁ	০৪-০৬-২০১২ থেকে ০৮-০৮-২০১২
20.	Kazi Mohammad Ali, A.C.E	-	হ্যাঁ	০৮-০৮-২০১২ থেকে ০৫-০৩-২০১৩
21.	Md. Arifur Rahman, A.C.E	-	হ্যাঁ	০৫-০৩-২০১৩ থেকে ০৯-০৭-২০১৪
22.	A.Q.M. Ekram Ullah, A.C.E	-	হ্যাঁ	০৯-০৭-২০১৪ থেকে প্রকল্প সমাপ্ত পর্যন্ত

উপরোক্ত ছক পর্যালোচনায় দেখা যায়, আলোচ্য প্রকল্পে মোট ২২ জন প্রকল্প পরিচালক দায়িত্ব পালন করেছেন।

তাদের অধিকাংশের মেয়াদ ১ বছরেরও কম। প্রকল্পটি ৫ বছর মেয়াদে বাস্তবায়নের জন্য অনুমোদন করা হলেও এর

প্রকৃত বাস্তবায়ন সময় লেগেছে ১৩ বছর। অর্থাৎ প্রকল্পটির মূল অনুমোদিত মেয়াদের তুলনায় মেয়াদ বৃদ্ধি পেয়েছে ৮ বছর (১৬০%)। ঘন ঘন প্রকল্প পরিচালক বদলী করা হলে প্রকল্প পরিচালকগণ যথাযথভাবে প্রকল্প বাস্তবায়ন, মনিটরিং ও সুপারভিশন যেমন করতে পারেন না তেমনি প্রকল্পের গুনগত মানও রক্ষা করতে পারেননা। এর ফলে জনগণ যথাসময়ে প্রকল্প বাস্তবায়নের সুফল হতে বঞ্চিত হয়।

৮। **ক্রয় সংক্রান্ত তথ্যাদিঃ**

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

৮.২ **পণ্য, কার্য ও সেবা ক্রয়ঃ** (পণ্য ও কার্য ২০০.০০ লক্ষ টাকার উপরে এবং সেবা ১০০.০০ লক্ষ টাকার উপরে)  
ক্রয় সংক্রান্ত তথ্যের বিস্তারিত অনুচ্ছেদ ১১.৪ এ বর্ণনা করা হয়েছে।

৯। **সংশোধিত ডিপিপি বরাদ্দ ও অগ্রগতিঃ**

(লক্ষ টাকায়)

অর্থবছর	সংশোধিত বরাদ্দ ও লক্ষ্যমাত্রা				টাকা অবমুক্তি	ব্যয় ও বাস্তব অগ্রগতি			
	মোট	টাকা	প্রকল্প সাহায্য	বাস্তব লক্ষ্যমাত্রা %		মোট	টাকা	প্রকল্প সাহায্য	বাস্তব অগ্রগতি %
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮	৯	১০
২০০২-০৩	৫০০.০০	৫০০.০০		৬.৭২	২৬০.০০	২৫৯.৯৬	২৫৯.৯৬		৪.৮৪
২০০৩-০৪	৭০০.০০	৭০০.০০		৯.৪১	৫২৫.০০	৫২৪.৯৫	৫২৪.৯৫		৭.০৫
২০০৪-০৫	৯০০.০০	৯০০.০০		১২.০৯	৯০০.০০	৯০০.০০	৯০০.০০		১২.০৯
২০০৫-০৬	৯০০.০০	৯০০.০০		১২.০৯	৯০০.০০	৯০০.০০	৯০০.০০		১২.০৯
২০০৬-০৭	৬০০.০০	৬০০.০০		৮.০৬	৬০০.০০	৫৯৯.৮৮	৫৯৯.৮৮		৮.০৬
২০০৭-০৮	১০০০.০০	১০০০.০০		১৩.৪৩	৫০০.০০	৫০০.০০	৫০০.০০		৬.৭২
২০০৮-০৯	১০০০.০০	১০০০.০০		১৩.৪৩	১০০০.০০	৯৯৮.২৫	৯৯৮.২৫		১৩.৪১
২০০৯-১০	১.০০	১.০০		০.০১	-	-	-		-
২০১০-১১	২৫০.০০	২৫০.০০		৩.৩৬	২৫০.০০	২৫০.০০	২৫০.০০		৩.৩৬
২০১১-১২	৫০০.০০	৫০০.০০		৬.৭২	৫০০.০০	৫০০.০০	৫০০.০০		৬.৭২
২০১২-১৩	৩৫০.০০	৩৫০.০০		৪.৭০	৩৫০.০০	৩৫০.০০	৩৫০.০০		৪.৭০
২০১৩-১৪	৫০০.০০	৫০০.০০		৬.৭২	৫০০.০০	৫০০.০০	৫০০.০০		৬.৭২
২০১৪-১৫	৮৪৫.০০	৮৪৫.০০		১১.৩৫	৮৪৪.৬৬	৮৪৪.৬৫	৮৪৪.৬৫		১১.৩৫
মোট=					৭১২৯.৬৬	৭১২৭.৬৯			

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

১১। সাধারণ পর্যবেক্ষণ:

১১.১ প্রকল্পের পটভূমি ও উদ্দেশ্য: ৪৮ কিঃমিঃ দীর্ঘ খুনট-নাংলু-বাগবাড়ী-কদমতলী-গাবতলী-চৌকিরহাট সড়ক উন্নয়নসহ ৯.৪০ কিঃমিঃ লিচুতলা-কদমতলী এবং ৫.০০ কিঃমিঃ দীর্ঘ নাংলু-বালিয়াদিঘী সংযোগ সড়ক দুটিও উন্নয়নের লক্ষ্যে প্রকল্পে অন্তর্ভুক্ত হয়েছিল। সে হিসেবে প্রকল্পে সড়কের মোট দৈর্ঘ্য ৬২.৪০ (৪৮+৯.৪০+৫) কিঃমিঃ। মূল প্রকল্পটি গত ১১.১০.২০০৪ তারিখে মোট ৭০৪৯.৮৮ লক্ষ টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে একনেক কর্তৃক অনুমোদিত হয়। বগুড়া দ্বিতীয় বাইপাস সড়কটি উল্লিখিত সড়কের সাথে মিলিতি হওয়ায় দ্বৈততা পরিহারের লক্ষ্যে আইএমইডি 'র প্রধান এর নেতৃত্বে গঠিত কমিটি লিচুতলা-কদমতলী অংশের ২.৫০ কিঃমিঃ সড়ক উক্ত প্রকল্প থেকে বাদ দেওয়ার সুপারিশ করে। কিন্তু ডিপিপি'তে উল্লেখ করা হয়েছে যে, উক্ত দ্বৈত সড়কাংশ ২.৫০ কিঃমিঃ এর পরিবর্তে ০.৬০৫ কিঃমিঃ। খুনট-নাংলু-বাগবাড়ী-কদমতলী-গাবতলী-চৌকিরহাট সড়কের দৈর্ঘ্য ৪৮.০০ কিঃমিঃ এর পরিবর্তে ৫০.৯৩ কিঃমিঃ ধরে প্রকল্পটি গ্রহণ করা হয়। সংশোধিত প্রকল্পটি গত ০৭-০৪-২০১০ তারিখে অনুষ্ঠিত ডিপিইসি সভার সুপারিশক্রমে ৭৪৪২.৭০ লক্ষ টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে তৎকালীন মাননীয় যোগাযোগ মন্ত্রী কর্তৃক গত ০৯-১২-২০১০ তারিখে অনুমোদন লাভ করে।

উদ্দেশ্য: প্রকল্পের মূল উদ্দেশ্য হলো- উন্নত সড়ক নেটওয়ার্ক স্থাপনের লক্ষ্যে লিচুতলা-কদমতলী এবং নাংলু-বালিয়াদিঘী সংযোগসড়কসহ খুনট-নাংলু-বাগবাড়ী-গাবতলী-চৌকিরহাট সড়ক উন্নয়ন।

১১.২ প্রকল্পের অনুমোদন ও সংশোধনঃ

(লক্ষ টাকায়)

	মেয়াদকাল	প্রাক্কলিত ব্যয়
মূল	০১/০৭/২০০২ হতে ৩০/০৬/২০০৭ পর্যন্ত	৭০৪৯.৮৮
ব্যয় বৃদ্ধি ব্যতিরেকে মেয়াদ বৃদ্ধি ১ম বার	০১/০৭/২০০২ হতে ৩০/০৬/২০১০ পর্যন্ত	-
ব্যয় বৃদ্ধি ব্যতিরেকে মেয়াদ বৃদ্ধি ২য় বার	০১/০৭/২০০২ হতে ৩০/০৬/২০১২ পর্যন্ত	-
১ম সংশোধিত অনুমোদিত (মাননীয় সড়ক পরিবহন ও সেতু মন্ত্রী কর্তৃক)	০১/০৭/২০০২ হতে ৩০/০৬/২০১২ পর্যন্ত	৭৪৪২.৭০
ব্যয় বৃদ্ধি ব্যতিরেকে মেয়াদ বৃদ্ধি ৩য় বার	০১/০৭/২০০২ হতে ৩০/০৬/২০১৩ পর্যন্ত	-
ব্যয় বৃদ্ধি ব্যতিরেকে মেয়াদ বৃদ্ধি ৪র্থ বার	০১/০৭/২০০২ হতে ৩০/০৬/২০১৪ পর্যন্ত	-
ব্যয় বৃদ্ধি ব্যতিরেকে মেয়াদ বৃদ্ধি ৫ম বার	০১/০৭/২০০২ হতে ৩০/০৬/২০১৫ পর্যন্ত	-

১১.৩ সার্বিক আর্থিক ও বাস্তব অগ্রগতিঃ প্রকল্পের আওতায় জুন, ২০১৫ পর্যন্ত ক্রমপুঞ্জিত আর্থিক অগ্রগতি হয়েছে ২১২৮.০০ লক্ষ টাকা যা অনুমোদিত ব্যয় ৭৪৪৩.০০ লক্ষ টাকার ৯৫.৭৬%। উক্ত সময়ে অনুমোদিত সংশোধিত প্রকল্পের ১০০% বাস্তব অগ্রগতি সাধিত হয়েছে (অনুচ্ছেদ-৬)।

১১.৪ **দরপত্র সংক্রান্ত তথ্য:** প্রকল্পের দরপত্র সংক্রান্ত পূর্ণাঙ্গতথ্য প্রেরিত পিসিআরে অর্ন্তভুক্ত করা হয়নি। পিসিআর এ প্রাপ্ত তথ্যানুযায়ী আলোচ্য প্রকল্পে ৩টি প্যাকেজের আওতায় দরপত্র আহবানপূর্বক ঠিকাদার নিয়োগ করা হয় যা নিম্নরূপ:

নং	প্যাকেজ/কাজের নাম	-প্রাক্কলিত ব্যয় - কার্যাদেশকৃত মূল্য	-কার্যাদেশ প্রদানের তারিখ -কাজ শুরুর তারিখ -কাজ সমাপ্তির তারিখ	ঠিকাদার প্রতিষ্ঠানের নাম ও ঠিকানা	অগ্রগতি
প্যাকেজ নং-১					
১	Construction of Road Embankment (Earthwork), Construction of Flexible Pavement (New and old), Surfacing Work Protective work & Sign Signal, Km Post, Road Marking Etc.	-৯০০.১৫ -	পাওয়া যায়নি	পাওয়া যায়নি	
প্যাকেজ নং-২					
১	Construction of Road Embankment (Earthwork), Construction of Flexible Pavement (New and old), Surfacing Work Protective work & Sign Signal, Km Post, Road Marking Etc.	-১০০০.০০ -	পাওয়া যায়নি	পাওয়া যায়নি	
প্যাকেজ নং-৩					
১	Construction of Road Embankment (Earthwork), Construction of Flexible Pavement (New and old), Surfacing Work Protective work & Sign Signal, Km Post, Road Marking Etc.	-৮৫৯.৫১ -	পাওয়া যায়নি	পাওয়া যায়নি	

১২। **প্রকল্প পরিদর্শনঃ** গত ১৫/০৫/২০১৬ তারিখে আইএমইডি'র সহকারী পরিচালক জনাব জয়নাল মোল্লা কর্তৃক প্রকল্পটি সরেজমিন পরিদর্শন করা হয়। পরিদর্শনকালে বগুড়া সড়ক বিভাগের উপ-বিভাগীয় প্রকৌশলী উপস্থিত ছিলেন। পরিদর্শন পর্যবেক্ষণ নিম্নরূপঃ

১২.১ **বগুড়া হতে কদমতলী পর্যন্ত সড়ক উন্নয়ন:** আলোচ্য প্রকল্পের আওতায় বগুড়া শহর থেকে কদমতলী পর্যন্ত ১০.০০ কিঃমিঃ রাস্তার উন্নয়ন করা হয়। ১০.০০ কিঃমিঃ রাস্তার মধ্যে প্রায় ৬.০০ কিঃমিঃ ১৮ ফুট প্রশস্ত করে নির্মাণ করা হয়। বাকী ৪.০০ কিঃমিঃ ১২ ফুট প্রশস্ত করে পুনঃনির্মাণ করা হয়। প্রকল্পের উপ বিভাগীয় প্রকৌশলী জানান যে, ভূমি অধিগ্রহণজনিত জটিলতা থাকায় রাস্তাটির আংশিক ১৮ ফুটের পরিবর্তে ১২ ফুট করে নির্মাণ করা হয়।

১২.২ **কদমতলী হতে জয়বিন্দ পর্যন্ত সড়ক উন্নয়ন:** সড়কটি ২০০৬ সালে উন্নয়ন করা হয়। পরিদর্শনকালে দেখা যায়, রাস্তার কিছু স্থানে রেইন কাট তৈরী হয়েছে, কিনারা ভেঙ্গে গেছে ও পর্যাপ্ত শোল্ডার নেই। এর কিছু অংশ নতুনভাবে নির্মাণ করা হয়েছে। রাস্তাটি ২০০৪-০৫ সালে নির্মাণ করা হওয়ার কারণে এর বেশ কিছু স্থানে **Surface Rough** হয়ে গিয়েছে বলে উপ-বিভাগীয় প্রকৌশলী অবহিত করেন।



চিত্র-১: রাস্তার কিনারা ভাঙা



চিত্র-২: রাস্তার Rough Surface

১২.৩ **জয়সিংহ ঘাট হতে খুনট পর্যন্ত সড়ক উন্নয়ন:** প্রকল্পের আওতায় ১২.০০ কিঃমিঃ সড়ক প্রশস্তকরণসহ সড়ক উন্নয়ন করা হয়েছে। এ রাস্তার সোনাহাটা বাজারের নিকট অবস্থিত অংশ ক্ষতিগ্রস্ত হয়েছে। রাস্তায় পানি জমে থাকতে দেখা যায়। জানা যায় গত ২০০৫-০৬ সালে উক্ত রাস্তাটি নির্মাণ করা হয়েছে। রাস্তাটির কিনারা ভাঙা, **Rough Surface** দেখতে পাওয়া যায়।

১২.৪ **জয়বিন্দ হতে বালিয়াদিঘী পর্যন্ত সড়ক নির্মাণ :** প্রকল্পের আওতায় ৪.৭ কিঃমিঃ রাস্তার আংশিক নতুন নির্মাণ ও আংশিক উন্নয়ন করা হয়। রাস্তাটিতে পর্যাপ্ত শোল্ডার নেই, রাস্তায় খানা খন্দ তৈরী হয়েছে। ২০১৫ সালে রাস্তাটি নির্মাণ করা হয়েছে বলে জানা যায়। উপ বিভাগীয় প্রকৌশলী বলেন- রাস্তাটি মেরামত করে দেওয়ার জন্য ঠিকাদারকে বলা হয়েছে। ঠিকাদার কাজটি সম্পন্ন না করা পর্যন্ত তার **Performance Security** ধরে রাখা হবে।



চিত্র-৩: ক্ষতিগ্রস্ত রাস্তায়

১২.৫ **কদমতলী হতে চৌকিরঘাট পর্যন্ত:** কদমতলী হতে চৌকিরহ হয়। তবে ইছামতি নদীর উপর নির্মিত নশিপুর সেতুর এক প্রান্তে **Block Pitching** কিছুটা ক্ষতিগ্রস্ত হয়েছে। এ স্থানে **Grouting** করে দেয়া হবে উপ বিভাগীয় প্রকৌশলী জানান। পরিদর্শনে আরও দেখা যায় ব্রিজের উপর পানি নিষ্কাশন পাইপ দিয়ে পানি অপসারিত হচ্ছে না। পানির পাইপ সংস্কারের সওজকে অনুরোধ করা হয়।



চিত্র-৪: ব্রিজের ওপর জমে থাকা পানি

১২.৬ **কালভার্ট নির্মাণ:** প্রকল্পের আওতায় ৬২ কিঃমিঃ রাস্তার বিভিন্ন অংশে ১৮টি কালভার্ট নির্মাণ করা হয়েছে। কিছু কালভার্ট এলাকায় পানি নিষ্কাশনের Inlet ও Outlet নেই। সওজ জানায় বাড়ী ঘর তৈরি করতে গিয়ে জনসাধারণ খাল/জলাশয় ভরাট করে ফেলার কারণে পানি নিষ্কাশনের Inlet ও Outlet নষ্ট হয়ে যাচ্ছে। এতে পানি নিষ্কাশন ব্যবস্থা ব্যাহত হচ্ছে।



চিত্র-৫: এক পাশে ভরাট হওয়া কালভার্ট



চিত্র-৬: নির্মিত কালভার্টের একাংশ

১৩। **প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জনঃ**

পরিকল্পিত	উদ্দেশ্য অর্জন
প্রকল্পের মূল উদ্দেশ্য হলো- উন্নত সড়ক নেটওয়ার্ক স্থাপনের লক্ষ্যে লিচুতলা-কদমতলী এবং নাংলু-বালিয়াদিঘী সংযোগসড়কসহ খুনট-নাংলু-বাগবাড়ী-গাবতলী-চৌকিরহাট সড়ক উন্নয়ন।	প্রকল্পের মূল উদ্দেশ্য হলো- উন্নত সড়ক নেটওয়ার্ক স্থাপনের লক্ষ্যে লিচুতলা-কদমতলী এবং নাংলু-বালিয়াদিঘী সংযোগসড়কসহ খুনট-নাংলু-বাগবাড়ী-গাবতলী-চৌকিরহাট সড়ক উন্নয়ন হয়েছে।

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

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

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

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

১৮। **মতামত/সুপারিশঃ**

১৮.১ প্রকল্পটি বাস্তবায়নে মূল অনুমোদিত প্রকল্পের তুলনায় অতিরিক্ত সময় ব্যয় হয়েছে ৮ বছর (১৬০%)। ডিপিপি'র লক্ষ্যমাত্রার বিপরীতে এডিপিতে অর্থ বরাদ্দের স্বল্পতার কারণে এমনটি হয়েছে। এমটিবিএফ মন্ত্রণালয় হিসেবে সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ ভবিষ্যতে Basket অনুযায়ী প্রকল্প গ্রহণ করবে এবং ডিপিপির আলোকে বরাদ্দ নিশ্চিত করবে (অনু: ৪);

১৮.২ প্রকল্পটি বাস্তবায়নে ১২ বছরে ২২ (বাইশ) বার প্রকল্প পরিচালক পরিবর্তন করা হয়েছে। অর্থাৎ গড়ে ৬ মাসে ১ (এক) বার প্রকল্প পরিচালক পরিবর্তন হয়েছে। ঘন ঘন প্রকল্প পরিচালক বদলের প্রেক্ষিতে প্রকল্প পরিচালকগণ যথাযথ সুপারভিশন ও মনিটরিং করতে পারেন না। ফলে প্রকল্পের বাস্তবায়ন বিঘ্নিত হওয়ার পাশাপাশি গুণগতমান নিশ্চিত

- করা করা সম্ভব হয় না। মন্ত্রণালয় বিষয়টি গুরুত্বের সাথে বিবেচনা করে ভবিষ্যতে গৃহীতব্য প্রকল্পে প্রকল্প বাস্তবায়নকালীন সময়ের জন্য একজন প্রকল্প পরিচালক নিয়োগের প্রয়োজনীয় উদ্যোগ গ্রহণ করবে (অনু:৭);
- ১৮.৩ আলোচ্য প্রকল্পের আওতায় বগুড়া শহর থেকে কদমতলী পর্যন্ত ১০.০০ কিঃমিঃ রাস্তার মধ্যে ৬.০০ কিঃমিঃ ১৮ ফুট এব বাকী ৪.০০ কিঃমিঃ ১২ ফুট প্রশস্ত করে পুনঃনির্মাণ করা হয়েছে। এতে একদিকে যান চলাচলে বিঘ্ন ঘটে তেমনি প্রয়োজনীয় যান চলাচল করতে পারেনা। তাই একই সড়কের সকল স্থানে রাস্তার প্রস্থ একই রকম হওয়া বাঞ্ছনীয়। ভবিষ্যতে প্রকল্প গ্রহণের সময় বিষয়টি গুরুত্বের সাথে বিবেচনা করবে (অনু:১২.১);
- ১৮.৪ পেভমেন্টের যে সকল স্থানে কিনারা ভেঙে গেছে Rough Surface তৈরী হয়েছে তা চিহ্নিতপূর্বক দ্রুত মেরামতের উদ্যোগ নিতে হবে (অনু: ১২.২);
- ১৮.৫ নশিপুর ব্রীজের ওপর জমে থাকা পানি অপসারণে পানির পাইপ সংস্কার গ্রহণ করতে হবে (অনু: ১২.৫);
- ১৮.৬ কালভার্টের উইং ওয়াল এর সরে যাওয়া মাটি দ্রুত সংস্কারের উদ্যোগ নিতে হবে (অনু: ১২.৬);
- ১৮.৭ সমাপ্ত প্রকল্পটির সত্ত্বর External Audit সম্পন্ন করতে হবে (অনু: ১৭);এবং
- ১৮.৮ অনুচ্ছেদ ১৮.১ হতে ১৮.৭ এর বিষয়ে গৃহীত ব্যবস্থা মন্ত্রণালয় আগামী ১ মাসের মধ্যে আইএমইডিকে অবহিত করবে।

**“একদরিয়া-পোড়াদিয়া-আগরপুর সড়কের অসমাপ্ত কাজ সমাপ্তকরণ শীর্ষক প্রকল্পের সমাপ্ত মূল্যায়ন প্রতিবেদন**

(সমাপ্তঃ জুন, ২০১৫)

১। প্রকল্পের নাম	:	একদরিয়া-পোড়াদিয়া-আগরপুর সড়কের অসমাপ্ত কাজ সমাপ্তকরণ
২। প্রশাসনিক মন্ত্রণালয়/বিভাগ	:	সড়ক পরিবহন ও সেতু মন্ত্রণালয়/সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ
৩। বাস্তবায়নকারী সংস্থা	:	সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর
৪। প্রকল্প এলাকা	:	নরসিংদী জেলার শিবপুর, বেলাবো উপজেলা এবং কিশোরগঞ্জ জেলার কুলিয়ারচর উপজেলা
৫। প্রকল্পের বাস্তবায়ন সময় ও ব্যয়	:	

প্রাক্কলিত ব্যয়		প্রকৃত ব্যয়	পরিকল্পিত বাস্তবায়নকাল		প্রকৃত বাস্তবায়নকাল	অতিক্রান্ত ব্যয় (মূল প্রাক্কলিত ব্যয়ের %)	অতিক্রান্ত সময় (মূল বাস্তবায়নকাল %)
মূল	সর্বশেষ সংশোধিত		মূল	সর্বশেষ সংশোধিত			
১৫৭৫.৯১	১৪৫০.৯১	১৩৪৯.৪৭	০১.০১.২০১০ থেকে ৩০.০৬.২০১২	০১.০১.২০১০ থেকে ৩০.০৬.২০১৫	০১.০১.২০১০ থেকে ৩০.০৬.২০১৫	(-) ২২৬.৪৪ (১৪.৩৬%)	১২০%

**৬। প্রকল্পের গটভূমি ও উদ্দেশ্যঃ**

৬.১ “একদরিয়া-পোড়াদিয়া-আগরপুর সড়ককে (আর - ২১২) আঞ্চলিক মহাসড়কে উন্নীতকরণ” শীর্ষক প্রকল্পটি মোট ২৫০০.০০ লক্ষ টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে জুলাই ১৯৯৯ থেকে জুন ২০০৭ মেয়াদে বাস্তবায়িত হয়। প্রকল্পের জন্য সমুদয় অর্থ ব্যয় হলেও প্রকল্পটির বেশ কিছু কাজ অসমাপ্ত থেকে যায়। এমতাবস্থায়, আইএমইডি’র সুপারিশ অনুযায়ী সমাপ্ত ঘোষিত প্রকল্পটির অসমাপ্ত কাজ সমাপ্তির জন্য বিবেচ্য প্রকল্পটি গ্রহণ করা হয়। সড়কটির মোট দৈর্ঘ্য ২৩ কিঃমিঃ। এর মধ্যে (ক) ১৫ কিঃমিঃ সড়ক ৫.৫০ মিঃ প্রশস্তায় নির্মিত আছে এবং এ সড়কের পেভমেন্ট মজবুতকরণসহ বিদ্যমান সড়কবীধ ৯.১৫ মিঃ প্রশস্তায় এবং পেভমেন্ট ৫.৫০ মিঃ প্রশস্তায় ডিজাইন টাইপ-৪ অনুযায়ী নির্মাণের প্রস্তাব করা হয়। (খ) সড়কটির অবশিষ্ট অংশ অর্থাৎ পোড়াদিয়া থেকে আগরপুর পর্যন্ত সড়কটির দৈর্ঘ্য ৮ কিঃমিঃ এবং এর মধ্যে ২.৫০ কিঃমিঃ কাঁচা সড়ক ছিলো। এ অংশের প্রশস্ততা ৩.৭০ মিঃ। এ অংশটুকু ৩.৭০ মিঃ থেকে ৫.৫০ মিঃ প্রশস্তায় নির্মাণের প্রস্তাব করা হয়। (গ) এছাড়া, সড়কের অবশিষ্ট অংশ অর্থাৎ ১৩তম কিঃমিঃ থেকে ১৭তম কিঃমিঃ এ ৪টি সেতুর এ্যাপ্রোচ রয়েছে। এসকল অসমাপ্ত কাজ সমাপ্তির জন্য প্রকল্পের ডিপিপি প্রণয়ন করা হয়। সড়কটি নির্মাণের ফলে কিশোরগঞ্জ জেলার বাজিতপুর, কুলিয়ারচর, কটিয়াদি এবং নরসিংদী জেলার বেলাবো, মনোহরদী উপজেলার সাথে রাজধানী ঢাকার যোগাযোগ স্থাপিত হয়েছে।

**৬.২ উদ্দেশ্যঃ**

- নরসিংদী ও কিশোরগঞ্জ জেলার মধ্যে উন্নততর সড়ক যোগাযোগ স্থাপন; এবং
- রাজধানী ঢাকাসহ দেশের অন্যান্য অংশের সাথে শাস্ত্রীয় ব্যয়ে ও স্বল্প সময়ে জেলা দুটির যোগাযোগ ব্যবস্থা সহজতর করা।

**৭। প্রকল্পের প্রধান অঙ্গসমূহঃ**

- ভূমি অধিগ্রহণ - ১.৪৭৪ হেক্টর;
- সড়ক বীধ নির্মাণের লক্ষ্যে মাটির কাজ - ১.২৬ লক্ষ ঘনমিটার;
- ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট, প্রশস্তকরণ, মজবুতিবরণ ও নতুন পেভমেন্ট নির্মাণ - ১২.৭১ কিলোমিটার;
- রক্ষাপ্রদ কাজ ( সসার ড্রেন ও টো-ওয়াল নির্মাণ) - ৫৩৯ মিটার

৮। প্রকল্পের অঙ্গভিত্তিক বাস্তবায়ন (পিসিআর অনুসারে) :

Items of Work (As Per Latest Approved RDPP)	Unit	Target (as per RDPP)		Actual Progress	
		Physical (Quantity )	Financial	Physical (Quantity )	Financial
1	2	3	4	5	6
1 Land Acquisition	Hector	1.474	80.00	1.474	80.00
2 Earth Work	L.Cum.	1.26	142.46	1.26	142.86
3 Construction of RCC Box Culvert	Meter	6.00	33.90	6.00	33.90
4 Flexible Pavement					
New Pavement	Km	2.94	367.25	2.94	367.25
Strengthening	Km	8.00	469.97	8.00	444.48
Widening	Km	1.77	227.46	1.77	227.46
5 Construction of Saucer Drain	Meter	301.00	6.27	301.00	6.27
7 Protective Work (Toe wall)	Meter	238.00	47.25	238.00	47.25
8 Physical Contingency			30.38		
9 Price Contingency			45.57		
<b>Total</b>			<b>1450.91</b>		<b>1349.47</b>

৯। প্রকল্প পরিচালক সংক্রান্ত তথ্যাদিঃ

ক্র মি ক নং	কর্মকর্তার নাম ও পদবী	পূর্ণকালীন/ খন্ডকালীন	কতটি প্রকল্পের দায়িত্ব পালন করেন	মেয়াদকাল	
				থেকে	পর্যন্ত
১	জনাব এ.এ.এসএম সিরাজুল ইসলাম	খন্ডকালীন	একক	১৭.১২.২০০৯	১১.০১.২০১০
২	জনাব তরুন তপন দেওয়ান	”	ঐ	১১.০১.২০১০	১৭.০১.২০১০
৩	জনাব মোঃ বায়জিদ	”	ঐ	১৭.০১.২০১০	২১.০১.২০১০
৪	জনাব মোঃ সোহরাফ উদ্দিন মিয়া	”	ঐ	২১.০১.২০১০	০৯.০২.২০১০
৫	জনাব মোঃ শাহাবুদ্দিন	”	ঐ	০৯.০২.২০১০	০২.০২.২০১১
৬	জনাব মোঃ আবদুল কুদ্দুস	”	ঐ	০২.০২.২০১১	১০.১০.২০১২
৭	জনাব মোঃ মফিজুল ইসলাম	”	ঐ	১২.০১.২০১২	৩০.০১.২০১৩
৮	জনাব মোঃ হাবিবুল হক	”	ঐ	২৬.০২.২০১৩	০৯.০৭.২০১৪
৯	জনাব মোঃ আফতাব হোসেন খান	”	ঐ	০৯.০৭.২০১৪	

১০। ক্রয় সংক্রান্ত তথ্যাদিঃ

১০.১ দরপত্র সংক্রান্ত তথ্য: প্রকল্পের দরপত্র সংক্রান্ত পূর্ণাঙ্গ তথ্য প্রেরিত পিসিআরে অর্ন্তভুক্ত করা হয়নি । পরিদর্শনকালে প্রাপ্ত তথ্যে দেখা যায় যে, পিসিআর এ মোট ০৪টি প্যাকেজের তথ্য উল্লেখ থাকলেও নরসিংদী জেলায় মোট ০৯টি প্যাকেজ এবং কিশোরগঞ্জ জেলা অংশে ০২টি প্যাকেজে কার্যাদেশ প্রদান করা হয়েছে। দরপত্র সংক্রান্ত তথ্যাদি নিম্নরূপঃ

ক্রমিক নং	কাজের নাম/প্যাকেজের নাম	পরিমাণ	কার্যাদেশ প্রদানের তারিখ	কার্যাদেশ অনুযায়ী কাজ সম্পাদনের তারিখ	কাজ সমাপ্তির তারিখ	প্রাক্কলিত মূল্য	কার্যাদেশ প্রদানকৃত দর
<b>নরসিংদী অংশ</b>							
১.	২০১০-২০১১ অর্থ বৎসরে একদরিয়া- পোড়াদিয়া-আগরপুর সড়কের ১৭তম কিলোমিটার এ মাটির কাজ।	০.৫৭ লঃঘঃমিঃ	০৫.০১.২০১১	০৪.০২.২০১১	০২.০২.২০১১	১৭.৬৩	১৭.৫১
২.	২০১০-২০১১ অর্থ বৎসরে একদরিয়া- পোড়াদিয়া-আগরপুর সড়কের ১৬তম (অংশ) ও ১৭তম (অংশ) কিলোমিটার এ নতুন পেভমেন্ট নির্মাণ কাজ।	১.০০ কিঃমিঃ (৫২০ মিঃ + ৪৮০ মিঃ)	২০.০৩.২০১১	১৯.০৫.২০১১	১০.০৫.২০১১	১০২.৫৬	১০২.০৩
৩.	১৭তম (অংশ) কিঃমিঃ এ নতুন পেভমেন্ট নির্মাণ কাজ	০.২০ কিঃমিঃ	২২.০৩.২০১৫	০৬.০৫.২০১৫	৩০.০৪.২০১৫	২৩.৭০	৩৯.৭৭
৪.	২০১০-১১ অর্থ বৎসরে একদরিয়া-পোড়াদিয়া- আগরপুর সড়কের ২য়, ৩য়, ৪র্থ (অ), কিঃমিঃ এ বেস কোর্স কার্পেটিং সিলকোট কাজ।	২.৫০ কিঃমিঃ	২৭.০৩.২০১১	২৬.০৫.২০১১	২৫.০৫.২০১১	১৬৪.০৮	১৬৪.০৮
৫.	২০১০-১১ অর্থ বৎসরে একদরিয়া-পোড়াদিয়া- আগরপুর সড়কের ৪র্থ (অ), ৫ম ও ৬ষ্ঠ কিঃমিঃ এ বেস কোর্স কার্পেটিং সিলকোট কাজ।	২.৫০ কিঃমিঃ	০৩.০৪.২০১১	০২.০৬.২০১১	০১.০৬.২০১১	১৬৩.৮১	১৬২.৮৯
৬.	২০১০-১১ অর্থ বৎসরে একদরিয়া-পোড়াদিয়া- আগরপুর সড়কের ৭ম, ৮ম ও ৯ম এ বেস কোর্স কার্পেটিং সিলকোট কাজ।	৩.০০ কিঃমিঃ	২৩.০৩.২০১১	২২.০৫.২০১১	১৫.০৫.২০১১	১৯৮.০৬	১৯৭.১৮
৭.	২০১০-১১ অর্থ বৎসরে একদরিয়া-পোড়াদিয়া- আগরপুর সড়কের ১৬তম (অংশ) কিঃমিঃ টো-ওয়াল এবং সসার ড্রেন	২৮০ মিটার	০৮.০৬.২০১১	০৮.০৭.২০১১	২৯.০৬.২০১১	২৫.৫৯	২৫.৫১

ক্রমিক নং	কাজের নাম/প্যাকেজের নাম	পরিমাণ	কার্যাদেশ প্রদানের তারিখ	কার্যাদেশ অনুযায়ী কাজ সম্পাদনের তারিখ	কাজ সমাপ্তির তারিখ	প্রাক্কলিত মূল্য	কার্যাদেশ প্রদানকৃত দর
	নির্মাণ কাজ।						
৮.	২০১০-১১ অর্থ বৎসরে একদরিয়া- পোড়াদিয়া-আগরপুর সড়কের ২য় (অংশ) কিঃ মিঃ এ ৩.০৫ মিটার স্প্যান, ৩.৬৬ মিঃ উচ্চতা বিশিষ্ট আর.সি.সি বক্স কালভার্ট নির্মাণ কাজ।	৩.০৫ মিটার	০২.০২.২০১১	০৩.০৫.২০১১	১৫.০৪.২০১১	২৬.০৩	২৫.৮৮
৯.	২০১২-১৩ অর্থ বৎসরে একদরিয়া-পোড়াদিয়া- আগরপুর সড়কের ১৭তম (অ) কিঃমিঃ এ ব্রিক মেশিনারী টো- ওয়াল নির্মাণ কাজ।	২০৮ মিটার	১৪.১০.২০১২	১৩.১১.২০১২	১৩.১১.২০১২	২৪.৫৮	২৪.৫৭
<b>কিশোরগঞ্জ অংশ</b>							
১০.	Construction of road embankment with flexible pavement at 18 <sup>th</sup> & 19 <sup>th</sup> (p) km and re- construction of RCC box culvert 19/1 at 19 <sup>th</sup> Km of Ekdaria- Puradia-Agarpur Road under Kishoreganj road division during the year 2010-2011.	১.৫০ কিঃমিঃ	৩০.০৫.২০১১	২৮.১২.২০১২	২৫.০৩.২০১২	২৫৯.৪৩	১৮৮.২৯
১১.	Construction of New flexible pavement, widening by flexible pavement, toe- wall & saucer drain 20 <sup>th</sup> &	২.০০ কিঃমিঃ	০৭.০৪.২০১৪	০৫.০৮.২০১৪	০৪.০৮.২০১৪	২১২.১৪	৩২৫.২১

ক্রমিক নং	কাজের নাম/প্যাকেজের নাম	পরিমাণ	কার্যাদেশ প্রদানের তারিখ	কার্যাদেশ অনুযায়ী কাজ সম্পাদনের তারিখ	কাজ সমাপ্তির তারিখ	প্রাক্কলিত মূল্য	কার্যাদেশ প্রদানকৃত দর
	21th Ekdaria- Puradia-Agarpur Road under Kishoreganj road division during the year 2013-2014						

১১। সংশোধিত ডিপিপি বরাদ্দ ও অগ্রগতি (পিসিআর অনুসারে):

(লক্ষ টাকায়)

অর্থবছর	ডিপিপি/আরডিপিপি লক্ষ্যমাত্রা	এডিপি/আরএডিপি বরাদ্দ	টাকা অবমুক্তি	ব্যয়
১	২	৩	৪	৫
২০০৯ - ২০১০	-	-	-	-
২০১০ - ২০১১	৫৬৫.৪৪	৫০০.০০	৫০০.০০	৫০০.০০
২০১১ - ২০১২	৬০.৮৪	১০০.০০	১০০.০০	১০০.০০
২০১২ - ২০১৩	২৩২.৫৮	২০০.০০	২০০.০০	২০০.০০
২০১৩ - ২০১৪	৪৩০.৫৮	৪৭০.০০	৪৭০.০০	৪৭০.০০
২০১৪ - ২০১৫	১৬১.৪৭	৭৯.৪৭	৭৯.৪৭	৭৯.৪৭
মোট	১৪৫০.৯১	১৩৪৯.৪৭	১৩৪৯.৪৭	১৩৪৯.৪৭

১২। কাজ অসম্পূর্ণ থাকলে তার কারণঃ প্রয়োজ্য নয়

১৩। সাধারণ পর্যবেক্ষণঃ

১৩.১ প্রকল্পের অনুমোদন ও সংশোধনঃ

	মেয়াদকাল	প্রাক্কলিত ব্যয় (লক্ষ টাকা)
মূল	০১.০১.২০১০ হতে ৩০.০৬.২০১২	১৫৭৫.৯১
ব্যয় বৃদ্ধি ব্যতিরেকে মেয়াদ বৃদ্ধি (১ম বার)	০১.০১.২০১০ হতে ৩০.০৬.২০১৩	-
ব্যয় বৃদ্ধি ব্যতিরেকে মেয়াদ বৃদ্ধি (২য় বার)	০১.০১.২০১০ হতে ৩০.০৬.২০১৪	-
১ম সংশোধিত অনুমোদিত	০১.০১.২০১০ হতে ৩০.০৬.২০১৫	১৪৫০.৯১

১৩.২ সার্বিক আর্থিক ও বাস্তব অগ্রগতিঃ প্রকল্পের আওতায় জুন, ২০১৫ পর্যন্ত ক্রমপুঞ্জিত আর্থিক অগ্রগতি হয়েছে ১৩৪৯.৪৭ লক্ষ টাকা যা অনুমোদিত ব্যয় ১৪৫০.৯১ লক্ষ টাকার ৯৩.০০% | মন্ত্রণালয় থেকে প্রেরিত পিসিআর অনুযায়ী উক্ত সময়ে অনুমোদিত সংশোধিত প্রকল্পের ১০০% বাস্তব অগ্রগতি সাধিত হয়েছে (অনুচ্ছেদ-৮)।

১৪। প্রকল্প পরিদর্শনঃ গত ৩১.০৭.২০১৬ তারিখে আইএমইডি'র যোগাযোগ ও স্থানীয় সরকার সেক্টরের পরিচালক (পরিবহন) জনাব মোঃ মোশাররফ হোসেন কর্তৃক প্রকল্পটি সরেজমিন পরিদর্শন করা হয়। পরিদর্শনকালে প্রকল্প সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তাগণ উপস্থিত ছিলেন। পরিদর্শন পর্যবেক্ষণ নিম্নরূপঃ

১৪.১ একদরিয়া-পোড়াদিয়া-আগরপুর সড়কটি নরসিংদী ও কিশোরগঞ্জ জেলার মধ্যে যোগাযোগের ক্ষেত্রে উল্লেখযোগ্য ভূমিকা পালন করছে। সড়কটির মোট দৈর্ঘ্য ২৩.০ কিঃমিঃ যার মধ্যে নরসিংদী জেলা অংশে মোট ১৮.০ কিঃমিঃ ও কিশোরগঞ্জ জেলায় ৫.০ কিঃমিঃ;

১৪.২ সড়কটির মোট দৈর্ঘ্য ২৩.০ কিঃমিঃ হলেও প্রকল্পের আওতায় ১২.৭ কিঃমিঃ রাস্তার উন্নয়ন কাজ সমাপ্ত করা হয়েছে। যার মধ্যে নরসিংদী জেলার ৯.২ কিঃমিঃ ও কিশোরগঞ্জ জেলার ৩.৫ কিঃমিঃ

	
<p>চিত্র-১: কিশোরগঞ্জ জেলা অংশে সম্পাদিত পেভমেন্ট এর অংশ বিশেষ</p>	<p>চিত্র-২: কিশোরগঞ্জ জেলা অংশে ২০১১ সালে সম্পাদিত পেভমেন্টের অমসৃণ সার্ফেস</p>

১৪.৩ প্রকল্পটি মূল ডিপিপি অনুযায়ী প্রকল্পের বাস্তবায়নকাল নির্ধারণ করা হয় ০১.০১.২০১০ থেকে ৩০.০৬.২০১২ পর্যন্ত। পরবর্তীতে দুই দফায় ব্যয় বৃদ্ধি ব্যতিরেকে বাস্তবায়ন মেয়াদ ৩০.০৬.২০১৪ পর্যন্ত বৃদ্ধি করা হয়। সর্বশেষ ডিপিপি সংশোধনের মাধ্যমে বাস্তবায়নকাল ০১.০১.২০১০ থেকে ৩০.০৬.২০১৫ পর্যন্ত পুনঃনির্ধারণ করা হয়;

১৪.৪ মূল ডিপিপি-তে ২০০.০০ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ২৫.০ মিটার দীর্ঘ একটি আরসিসি গার্ডার সেতু নির্মানের প্রস্তাব করা হলেও অপরিাপ্ত বরাদ্দের কারণে ডিপিপি সংশোধনের মাধ্যমে সেতুটি নির্মাণ সংশ্লিষ্ট অঙ্গ বাদ দিয়ে প্রকল্প সমাপ্ত করা হয়। পরবর্তীতে পিএমপি'র আওতায় সেতুটির নির্মাণ কাজ সমাপ্ত করা হয়;

১৪.৫ দরপত্র সংক্রান্ত তথ্যাদি পর্যালোচনায় দেখা যায় যে, নরসিংদী জেলায় মোট ৯.২ কিঃমিঃ সড়ক উন্নয়নের কাজ ০৯টি প্যাকেজে কার্যাদেশ প্রদান করা হয়। তন্মধ্যে ০৭টি প্যাকেজের কাজ জানুয়ারি ২০১১ থেকে জুন ২০১১ মাসের মধ্যে সমাপ্ত হয়। কিন্তু অপরিাপ্ত বরাদ্দের কারণে ০১টি প্যাকেজের কাজ ১৩ নভেম্বর ২০১২ তারিখে এবং ০১টি প্যাকেজের কাজ ৩০ এপ্রিল ২০১৫ তারিখে সমাপ্ত হয়। একইভাবে কিশোরগঞ্জ জেলায় ৩.৫ কিঃমিঃ সড়ক উন্নয়নের কাজ ০২টি প্যাকেজে বিভক্ত করে কার্যাদেশ প্রদান করা হয়। তন্মধ্যে ০১টি প্যাকেজের কাজ ৩০ মে ২০১১ তারিখে এবং অপর প্যাকেজটির কাজ ০৪ আগস্ট ২০১৪ তারিখে সমাপ্ত হয়। এক্ষেত্রেও অপরিাপ্ত বরাদ্দের কারণে ০২টি প্যাকেজের কাজ সমাপ্তির মধ্যে পার্থক্য প্রায় ০৩ বছর;



চিত্র-৩: নরসিংদী জেলা অংশে ২০১১ সালে সম্পাদিত পেভমেন্টের অমসৃণ সার্ফেস

চিত্র-৪: নরসিংদী জেলা অংশে ২০১১ সালে সম্পাদিত পেভমেন্টে সৃষ্ট পটহোল

১৪.৬ মূল ডিপিপি অনুযায়ী মোট ০৩টি প্যাকেজে দরপত্র আহবানের অনুমোদন রয়েছে। কিন্তু পিসিআর -এ ০৪টি প্যাকেজের মাধ্যমে কাজ সম্পাদিত হয়েছে বলে উল্লেখ করা হয়েছে। পরিদর্শনকালে প্রাপ্ত তথ্য অনুযায়ী নরসিংদী জেলায় মোট ০৯টি প্যাকেজ এবং কিশোরগঞ্জ জেলায় মোট ০২টি প্যাকেজে (মোট ১১টি প্যাকেজে) দরপত্র আহবান করা হয়। প্যাকেজ বিভাজনের ক্ষেত্রে দরপত্র আহবানের পূর্বেই HOPE এর অনুমোদন নেয়া প্রয়োজন ছিলো। কিন্তু এক্ষেত্রে HOPE এর অনুমোদন নেয়া হয়েছিলো কি না তা স্পষ্ট নয়। তবে সংশোধিত ডিপিপি -তে মোট ১১টি প্যাকেজের বিষয় উল্লেখ করে ভূতাপেক্ষ অনুমোদন নেয়া হয়েছে।

#### ১৫। প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জনঃ

পরিকল্পিত	উদ্দেশ্য অর্জন
প্রকল্পের মূল উদ্দেশ্য হলো- উন্নততর সড়ক যোগাযোগ স্থাপনের জন্য একদরিয়া-পোড়াদিয়া-আগরপুর সড়কের অসমাপ্তকাজ সমাপ্তকরণের মাধ্যমে নরসিংদী ও কিশোরগঞ্জ জেলার মধ্যে উন্নততর সড়ক যোগাযোগ স্থাপন এবং রাজধানী ঢাকাসহ দেশের অন্যান্য অংশের সাথে স্বল্প ব্যয়ে ও সাশ্রয়ী সময়ে জেলা দুটির যোগাযোগ ব্যবস্থা সহজতর করা।	নরসিংদী ও কিশোরগঞ্জ জেলা র অভ্যন্তরীণ যোগাযোগ ব্যবস্থা সহজতর করা সহ দেশের অন্যান্য অংশের সাথে স্বল্প ব্যয় ও সাশ্রয়ী সময়ে জেলা দু'টি যোগাযোগ ব্যবস্থা স্থাপিত হয়েছে। ফলে উদ্দেশ্য অর্জিত হয়েছে।

১৬। উদ্দেশ্য অর্জিত না হয়ে থাকলে তার কারণঃ প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জিত হয়েছে বলে পিসিআর-এ ইলেক্স আছে

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

১৮। External Audit : মন্ত্রণালয় হতে প্রেরিত পিসিআর পর্যালোচনায় দেখা যায় প্রকল্পটির কোন External Audit করা হয়নি।

#### ১৯। পর্যবেক্ষণঃ

১৯.১ জুলাই, ১৯৯৯ থেকে জুন, ২০০৭ মেয়াদে বাস্তবায়িত প্রকল্পের অসমাপ্ত কাজ সমাপ্তকরণের লক্ষ্যে বর্তমান প্রকল্পটি গ্রহণ করা হয়। মোট ১৪৫০.৯১ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ০১.০১.২০১০ থেকে ৩০.০৬.২০১২ মেয়াদে বাস্তবায়নের লক্ষ্যে নির্ধারণ করা হলেও অপ্রতুল বরাদ্দের কারণে ২ বার ব্যয় বৃদ্ধি ব্যতিরেকে মেয়াদ বৃদ্ধি ও একবার প্রকল্পটি সংশোধনের মাধ্যমে ৩০.০৬.২০১৫ তারিখে প্রকল্পের বাস্তবায়ন সমাপ্ত হয়;

১৯.২ প্রকল্প পরিচালকের তালিকা পর্যালোচনায় দেখা যায় যে, মোট ০৯ (নয়) জন কর্মকর্তা প্রকল্প পরিচালক হিসেবে দায়িত্বে ছিলেন এবং একই সময়ে একাধিক প্রকল্পের পরিচালক হিসেবে দায়িত্ব পালন করেন। বর্ণিত তালিকা থেকে দেখা যায় যে সবমিল ০১ (এক) মাস থেকে সর্বোচ্চ ১ বছর ৫ মাস সময় পর্যন্ত একজন কর্মকর্তা প্রকল্প পরিচালকের দায়িত্ব পালন করেন।

১৯.২ অপ্রতুল বরাদ্দের কারণে সড়কের ১৭.০ কিলোমিটার অংশে ২৫.০০ মিটার দীর্ঘ আরসিসি সেতু নির্মাণ সংশ্লিষ্ট অঙ্ক বাদ দিয়ে প্রকল্পের কাজ সমাপ্ত করা হয়েছে। এক্ষেত্রে পিএমপি খাতের বরাদ্দ থেকে উক্ত সেতুটি নির্মাণ করা হয়;

১৯.৩ নরসিংদী ও কিশোরগঞ্জ উভয় জেলাতেই ২০১১-২০১২ সালে যে সকল নির্মাণ কাজ সমাপ্ত হয়েছে সেসকল অংশে সড়কের বিভিন্ন স্থানে পটহালের সৃষ্টি হয়েছে এবং সড়কের edge এ ভাংগন দেখা দিয়েছে;

১৯.৪ মূল ডিপিপি অনুযায়ী ০৩টি প্যাকেজে দরপত্র আহ্বানের মাধ্যমে প্রকল্পের কাজ সম্পাদনের বিষয় উল্লেখ আছে। কিন্তু পিসিআর-এ মোট ০৪টি প্যাকেজের মাধ্যমে প্রকল্পের কাজ সম্পাদিত হয়েছে বলে উল্লেখ করা হয়েছে। আবার প্রকল্প পরিদর্শনকালে প্রাপ্ত তথ্য অনুযায়ী ১১টি প্যাকেজে দরপত্র আহ্বান করে কাজ সম্পাদন করা হয়েছে বলে জানা যায়।

## ২০। মতামত/সুপারিশঃ

২০.১ মূল প্রকল্পটির মেয়াদ ছিলো ২.৫ বছর। প্রকল্পটি ৫.৫ বছরে অর্থাৎ ০৩ বছর মেয়াদ দীর্ঘায়িত করে সমাপ্ত করা হয়। এ কারণে জনগণের প্রকল্পের সুফল প্রাপ্তিতে বিলম্ব হয়। ভবিষ্যতে যথাসময়ে প্রকল্পের সুফল প্রাপ্তি নিশ্চিত করার লক্ষ্যে দক্ষতার সঙ্গে প্রকল্প প্রণয়ন করতে হবে;

২০.২ এমটিবিএফ **Basket** - এর বরাদ্দ অনুযায়ী প্রকল্প গ্রহণ এবং অনুমোদিত ডিপিপি 'র আলোকে প্রকল্পের অনুকূলে বরাদ্দ নিশ্চিত করতে হবে (অনুঃ ১৯.১)

২০.৩ প্রকল্পের দক্ষ ব্যবস্থাপনা ও সুষ্ঠু মনিটরিং এর স্বার্থে ঘন ঘন প্রকল্প পরিচালক বদল পরিহার করতে হবে (অনুঃ ১৯.২);

২০.৪ সড়কের পেভমেন্ট এবং যে সকল অংশে পটহাল সৃষ্টি হয়েছে এবং **Edge** ভেংগে গেছে সেসকল স্থানে জরুরী ভিত্তিতে মেরামতের পদক্ষেপ গ্রহণ করতে হবে (অনুঃ ১৯.৩);

২০.৫ দূত প্রকল্পটির **External Audit** এর ব্যবস্থা গ্রহণ করতে হবে এবং অডিট আপত্তিসমূহ (যদি থাকে) দূত নিষ্পত্তির ব্যবস্থা গ্রহণ করতে হবে (অনুঃ ১৮);

২০.৬ মূল ডিপিপি-তে অনুমোদিত ০৩টি প্যাকেজ বিভাজন করে নরসিংদী জেলায় ০৯টি এবং কিশোরগঞ্জ জেলায় ০২টি প্যাকেজে (মোট ১১টি প্যাকেজে) দরপত্র আহ্বানের বিষয়টি সড়ক পরিবহণ ও মহাসড়ক বিভাগ তদন্ত করে প্রয়োজনীয় ব্যবস্থা গ্রহণ করবে (অনুঃ ১৯.৪); এবং

২০.৭ অনুচ্ছেদ ২০.১ হতে ২০.৬ এর বিষয়ে গৃহিত ব্যবস্থা মন্ত্রণালয় আগামী ১ মাসের মধ্যে আইএমইডিকে অবহিত করবে।

**“চিতলমারী -ফকিরহাট (ফলতিতা) সড়ক উন্নয়ন” শীর্ষক প্রকল্পের সমাপ্ত মূল্যায়ন প্রতিবেদন।**

(সমাপ্ত: জুন ২০১৫)

- ১। প্রকল্পের নাম : চিতলমারী -ফকিরহাট (ফলতিতা) সড়ক উন্নয়ন।
- ২। বাস্তবায়নকারী সংস্থা : সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর।
- ৩। প্রশাসনিক মন্ত্রণালয়/বিভাগ : পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ/সড়ক পরিবহন ও সেতু মন্ত্রণালয়।
- ৪। প্রকল্পের অবস্থান : বাগেরহাট জেলার চিতলমারী ও ফকিরহাট উপজেলা।
- ৫। প্রকল্পের বাস্তবায়ন সময় ও ব্যয় :

(লক্ষ টাকায়)

প্রাক্কলিত ব্যয় (প্রঃসাঃ)		প্রকৃত ব্যয়	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
২২৭৮.৯৩	২৭০৫.৯৯	২৫৭৫.০০	০১/০৭/২০১০ হতে ৩০/০৬/২০১৩	০১/০৭/২০১০ হতে ৩০/০৬/২০১৫	০১/০৭/২০১০ হতে ৩০/০৬/২০১৫	২৯৬.০৭ (১২.৯৯%)	২ বছর (৬৬.৬৭%)

**৬। সাধারণ পর্যবেক্ষণ:**

**৬.১ প্রকল্পের পটভূমি:**

চিতলমারী উপজেলা হতে ফকিরহাট উপজেলা পর্যন্ত সড়কটি বাগেরহাট হয়ে ঢাকা ও এবং দেশের অন্যান্য স্থানে যাতায়াত করার সহজতর মাধ্যম। এটি চিতলমারী বাজার হতে শুরু হয়ে ফকিরহাটের ফলতিতা বাজারে গিয়ে শেষ হয়েছে। সড়কটির মোট দৈর্ঘ্য ২৩.৫৫ কি.মি.। উক্তসড়কের ৮.১২ কিমি জেলা সড়কের মানের পেভমেন্ট ছিল, অবশিষ্ট ১৫.৩ কিমি কাঁচা। সড়কটিতে হার্ডশোল্ডার ছিল না এবং ঐসময় পাকা অংশ ৩.৭০ মিটার প্রশস্ততায় ছিল। ভারী যানবাহন চলাচলের ফলে সড়কের ধার ক্ষতিগ্রস্ত হয়ে তা যানবাহন ও জনসাধারণের চলাচলের অযোগ্য হয়ে পড়েছিল। এমতাবস্থায় সড়কটি প্রশস্তকরণ, নতুন ফ্লেসিবল পেভমেন্ট নির্মাণ, আরসিসি ব্রীজ ও বক্কালভার্ট নির্মাণের জন্য প্রস্তাব করা হয়। অত্র অঞ্চলের গুরুত্বপূর্ণ এবং ব্যস্ত এই সড়ক টি উন্নয়ন করা হলে চিতলমারী ফকিরহাট ও মোল্লারহাট উপজেলার সাথে ঢাকা খুলনা জাতীয় মহাসড়ক নেটওয়ার্কের সাথে যোগাযোগ সহজ হবে। তাছাড়া প্রকল্পটি বাস্তবায়ন হলে চিংড়ি প্রক্রিয়াজাতকরণ ও রপ্তানীসহ প্রকল্প এলাকায় উৎপাদিত কৃষিপণ্য পরিবহন সহজ হবে এবং পরিবহন ব্যয় হ্রাস পাবে। এসব বিবেচনায় আলোচ্য প্রকল্পটি বাস্তবায়নের জন্য গ্রহণ করা হয়।

**৬.২ প্রকল্পের উদ্দেশ্য:**

প্রকল্পের মূল উদ্দেশ্য হলো- উন্নততর সড়ক যোগাযোগ স্থাপনের লক্ষ্যে বাগেরহাট জেলার চিতলমারী- ফকিরহাট ফলতিতা সড়ক উন্নয়ন।

৬.৩ প্রকল্পের অনুমোদন, মেয়াদ বৃদ্ধি ও সংশোধনঃ

লক্ষ টাকায়)

	অনুমোদনের তারিখ	মেয়াদকাল	প্রাক্কলিত ব্যয়
মূল	২৫/০৭/২০১১	০১/০৭/২০১০ হতে ৩০/০৬/২০১৩ পর্যন্ত	২২৭৮.৯৩
ব্যয় বৃদ্ধি ব্যতিরেকে মেয়াদ বৃদ্ধি ১ম বার	১৪/০৮/২০১৩	০১/০৭/২০১০ হতে ৩০/০৬/২০১৪ পর্যন্ত	-
১ম সংশোধিত অনুমোদিত	২৪/১১/২০১৪	০১/০৭/২০১০ হতে ৩০/০৬/২০১৫ পর্যন্ত	২৭০৫.৯৯

৬.৪ প্রকল্পের সার্বিক অগ্রগতিঃ প্রকল্পের আওতায় জুন, ২০১৫ পর্যন্ত ক্রমপুঞ্জিত আর্থিক অগ্রগতি হয়েছে ২৫৭৫.০০ লক্ষ টাকা যা অনুমোদিত ব্যয় ২৭০৫.৯৯ লক্ষ টাকার ৯৫.১৬%(অনুচ্ছেদ-৬)।

৭। প্রকল্পের মূল কাজ ও অশাভিত্তিক বাস্তবায়ন:

৭.১ প্রকল্পের মূল কাজ:

- সড়ক বীধ প্রশস্তকরণ (১.৪১ লক্ষ ঘনমিটার);
- নতুন পেমভমেন্ট নির্মাণ ৩.৭০মি (১৪.৩৫কি মি);
- বিদ্যমান পেমভমেন্টশক্তিশালীকরণ (৮.০৭ কিমি);
- সার্ফেসিং (কার্পেটিং এবং সিলকোট)(২৩.৫০ কিমি);
- আরসিসি বক্স কালভার্ট ২৬টি (১০০.০০ মিটার);
- রক্ষাপ্রদ আরসিসি প্যালাসাইডিং-২০০০ মিটার।

৭.২ প্রকল্পের অশাভিত্তিক বাস্তবায়ন (পিসিআর অনুসারে) :

(লক্ষ টাকায়)

Items of Work (As per latest Approved PP)	Unit	Target (As per latest Approved PP)		Actual Progress	
		Physical (Quantity)	Financial (in Lakh Taka)	Physical (Quantity)	Financial (in Lakh Taka)
(১)	(২)	(৩)	(৪)	(৫)	(৬)
Widening of Road Embankment (Earth Works)	Lm3	1.41	211.25	1.41	211.25
Construction of New Pavement (3.70m)	Km	14.35	975.95	14.35	942.05
Strengthening of existing Pavement (3.70m)	Km	8.07	158.49	8.07	158.49
Surfacing (Carpeting & Seal Coat ) (3.70m)	Km	23.50	644.29	23.50	554.33
Construction of RCC Box Culvert (26 Nos)	M	100.00	580.20	100.00	580.20
Protective work (RCC Palisading)	M	2000.00	90.81	2000.00	84.43

Items of Work (As per latest Approved PP)	Unit	Target (As per latest Approved PP)		Actual Progress	
		Physical (Quantity)	Financial (in Lakh Taka)	Physical (Quantity)	Financial (in Lakh Taka)
(১)	(২)	(৩)	(৪)	(৫)	(৬)
Sign Signal, Road Marking, KM Post. (L.S)	LS	LS	20.00	L.s	19.87
Maintenance During Construction	LS	LS	25.00	L.S	24.38
<b>Total Taka=</b>			<b>2705.99</b>		<b>2575.00</b>

৮। প্রকল্প পরিচালক সংক্রান্ত তথ্যাদিঃ

ক্রমিক নং	প্রকল্প পরিচালকের নাম ও পদবী	দায়িত্বের ধরণ		কর্মকাল
		পূর্ণকালীন	খন্ডকালীন	
১	২	৩	৪	৫
৭.	জনাব মোঃ হালিম মিয়া তত্ত্বাবধায়ক প্রকৌশলী	পূর্ণকালীন	-	১৬-০৩-২০১০ হতে ০২-০৯-২০১০
৮.	জনাব এ.কে.এম. জিকরুল হক তত্ত্বাবধায়ক প্রকৌশলী	পূর্ণকালীন	-	০২-০৯-২০১০ হতে ২৭-০২-২০১৪
৯.	জনাব চন্দন কুমার বসাক, তত্ত্বাবধায়ক প্রকৌশলী	পূর্ণকালীন	-	০১-০৪-২০১৪ হতে ২৪-১২-২০১৪
১০.	জনাব ফকির আবদুর রব, তত্ত্বাবধায়ক প্রকৌশলী	পূর্ণকালীন	-	২৪-১২-২০১৪ হতে ৩০/০৬/২০১৫

৯। ক্রয় সংক্রান্ত তথ্যাদিঃ

প্রকল্পের অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী মূল পূর্ত কাজ ০৫টি প্যাকেজের মাধ্যমে ২৬৩১.০০ লক্ষ টাকায় ক্রয়ের সংস্থান ছিল। সে অনুযায়ী ০৫টি প্যাকেজের আওতায় পূর্ত কাজ সম্পাদন করা হয়েছে। দরপত্র সংক্রান্ত প্রধান প্রধান তথ্য নিম্নরূপ:

ক্রয় বিবরণী	প্রাক্ক লিত মূল্য	দরপত্র			কাজ সমাপ্তির তারিখ	
		চুক্তিমূল্য	আহবানের তারিখ	চুক্তি স্বাক্ষর	চুক্তি অনুযায়ী	প্রকৃত
১		৩	৪	৫	৬	৭
1 Earthwork & Protective Work (RCC Palisiding) Lot-1	2.81	2.84	9 Sep'10	20 Oct'10	30 Jul'11	14 Jul'11
Construction of RCC Box Culvert-15 Nos, Lot-2	2.70	2.71	9 Sep'10	20 Oct'10	26 Mar'12	25 Mar'12
Construction of RCC Box Culvert-11 Nos, Lot-3	3.09	3.05	9 Sep'10	20 Oct'10	21 Feb'12	21 Feb'12
2 Construction of new pavement (3.70m), Strengthening of Existing pavement (3.70), Surfacing (Carpeting & Seal Coat) (3.70m)	4.04	4.04	10Aug'11	13 Sep'11	30 Jun'13	23 Jun'13

		(কোটি টাকায়)					
ক্রম বিবরণী	প্রাক্ক লিত মূল্য	দরপত্র			কাজ সমাপ্তির তারিখ		
		চুক্তিমূল্য	আহবানের তারিখ	চুক্তি স্বাক্ষর	চুক্তি অনুযায়ী	প্রকৃত	
১		৩	৪	৫	৬	৭	
3	Construction of new pavement (3.70m), Strengthening of Existing pavement (3.70), Surfacing (Carpeting & Seal Coat) (3.70m).	4.38	4.51	10Aug'11	13 Sep'11	30 Jun'13	30 Jun'13
4	Construction of new pavement (3.70m), Strengthening of Existing pavement (3.70), Surfacing (Carpeting & Seal Coat) (3.70m).	3.92	3.92	10Aug'11	13 Sep'11	23 Jan'13	22 Jan'13
5	Construction of new pavement (3.70m), Strengthening of Existing pavement (3.70), Surfacing (Carpeting & Seal Coat) (3.70m) Protective work (RCC Palisading), Sign Signal Road Marking Km Post..	5.30	4.13	05 Jan' 15	29 Jan'15	30 Jun' 15	28 Jun'15

১০। এডিপি/ সংশোধিত আরএডিপি বরাদ্দ ও অগ্রগতি :

প্রকল্পের পিসিআর ও সংস্থা কর্তৃক সরবরাহকৃত তথ্য অনুযায়ী আলোচ্য প্রকল্পের অনুকূলে বছরওয়ারী অর্থ বরাদ্দ, অবমুক্তি এবং ব্যয় নিম্নরূপ:

(লক্ষ টাকায়)

অর্থবছর	ডিপিপি/আরডিপিপি অনুযায়ী বছরভিত্তিক সংস্থান	এডিপি/আরএডিপি বরাদ্দ	টাকা অবমুক্তি	ব্যয়
১	২	৩	৪	৫
২০১০-১১	২৪০.০০	২৪০.০০	২৪০.০০	২৪০.০০
২০১১-১২	৭০০.০০	৭০০.০০	৭০০.০০	৭০০.০০
২০১২-১৩	১১৬৫.০০	১১৬৫.০০	১১৬৫.০০	১১৬৫.০০
২০১৩-১৪	২৫.০০	২৫.০০	২৫.০০	২৫.০০
২০১৪-১৫	৫৭৫.৯৯	৫৭৫.৯৯	৪৪৫.০০	৪৪৫.০০
মোট=	২৭০৫.৯৯	২৭০৫.৯৯	২৫৭৫.০০	২৫৭৫.০০

১১। কাজ অসম্পূর্ণ থাকলে তার কারণঃ

অনুমোদিত ডিপিপি অনুযায়ী প্রকল্পের কাজ সমাপ্ত হয়েছে।

১২। পরিদর্শন:

গত ২৮ সেপ্টেম্বর ২০১৬ তারিখে আইএমইডি'র সহকারী পরিচালক জনাব নূর মোহাম্মদ হোসাইনী কর্তৃক প্রকল্পের বাস্তবায়ন কাজ সরেজমিনে পরিদর্শন করা হয়। পরিদর্শনকালে বাগেরহাট সড়ক বিভাগের নির্বাহী প্রকৌশলী, উপ-বিভাগীয় প্রকৌশলীসহ সংশ্লিষ্টরা উপস্থিত ছিলেন।



সড়কের কয়েকটি স্থানের উপরে প্রবাহিত হয় ফলে এসব স্থানে ক্ষতি বেশি হয়েছে। তবে জোয়ারের পানি সড়কের উপর দিয়ে প্রবাহিত হবার বিষয়টি প্রকল্প প্রণয়নের সময় বিবেচনায় রেখে সড়ক বাঁধের উচ্চতা নির্ধারণ করা উচিত ছিল। পরিদর্শনকালে এখানে অবস্থিত একটি বক্সকালভার্টের উচ্চতা সড়ক থেকে অনেক বেশী, যাতে চলাচলে অসুবিধা হয় বলে গ্রামবাসী জানান। বিশেষত ট্রাক, ট্রাক্টর এসব ভারী যানবাহন চলাচলে সমস্যা হয়।



চিত্র-৫: রক্ষাপ্রদ কাজ



চিত্র-৬: সড়কের প্রশস্ততা মাপা হচ্ছে।

১২.৫ পরিদর্শনে দেখা যায়, ২৩ কিঃমিঃ দীর্ঘ সড়কটির দুইপাশে দিয়ে বেশ কিছু পুকুর, চিংড়ি ঘের ডোবা ও জলাশয় রয়েছে। উক্ত পুকুর, ডোবা ও জলাশয়ের পাড় ঘেষে প্যালাসাইডিং স্লোপ প্রোটেকশনের কাজ করা হয়েছে। রক্ষাপ্রদ কাজটি অক্ষত রয়েছে।



চিত্র-৭ ও ৮: পানি উন্নয়ন বোর্ডের অপ্রশস্ত স্লুইসগেট এবং ক্ষতিগ্রস্ত সড়ক

১২.৬ সড়কে পানি উন্নয়ন বোর্ডের বেশ কয়েকটি স্লুইসগেট রয়েছে। এগুলোর প্রশস্ততা রাস্তার চেয়ে কম ফলে, যানবাহন চলাচলে অসুবিধা হয়। এসবের উপর সড়কের সার্ফেস যথেষ্ট ক্ষতিগ্রস্ত হয়েছে। পরিদর্শনকালে এসবে কাদা পানি জমে থাকতে দেখা গেছে। ক্ষতিগ্রস্ত সড়কসমূহ জরুরী ভিত্তিতে মেরামত করা প্রয়োজন। সহজে চলাচল এবং শক্তিশালী যোগাযোগ নেটওয়ার্কের জন্য এই স্লুইস গেটগুলো প্রশস্ত করা দরকার। এছাড়া পরিদর্শনকালে সড়কে পর্যাপ্ত সাইন, সিগন্যাল ও কনক্রিট পোস্ট দেখা যায়নি। নির্বাহী প্রকৌশলী জানান কিছু সাইন সিগন্যাল চুরি/নষ্ট হয়ে গেছে, এগুলো নতুন করে স্থাপন করা হবে।

### ১৩। অডিট সংক্রান্ত তথ্যঃ

পিসিআর ও প্রাপ্ত তথ্যাদি পর্যালোচনা করে দেখা যায় যে, প্রকল্পটির Internal ও External কোন প্রকার অডিট সম্পন্ন বিষয়ে উক্ত প্রতিবেদনে কোন উল্লেখ করা হয়নি।

১৪। প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জন:

পরিকল্পিত	অর্জন
বাগেরহাট জেলার চিতলমারী- ফকিরহাট ফলতিত্ত্ব সড়ক উন্নয়নের মাধ্যমে উন্নততর সড়কযোগাযোগ স্থাপন এবং প্রকল্প এলাকার জনগণের আর্থ-সামাজিক অবস্থার উন্নয়ন।	প্রকল্প সমাপ্তি প্রতিবেদন, মাঠ পর্যায়ে সরেজমিনে পরিদর্শনে দেখা যায় যে, প্রকল্পের আওতায় সড়কটি উন্নয়ন করা হয়েছে। সড়ক বাঁধ প্রশস্তকরণ, নতুন পেমভমেন্ট নির্মাণ, বিদ্যমান পেমভমেন্ট শক্তিশালীকরণ, কার্পেটিং ও সিলকোট সহ সার্ফেসিং, আরসিসি বক্স কালভার্ট নির্মাণ, রক্ষাপ্রদ আরসিসি প্যালাসাইডিং প্রভৃতি কাজ করা হয়েছে। ফলে সড়কে নিরাপদ, সশ্রমী ও নিরবচ্ছিন্ন যোগাযোগ স্থাপন হয়েছে এবং জেলার যোগাযোগ নেটওয়ার্ক উন্নত ও শক্তিশালী হয়েছে যা এলাকার আর্থ-সামাজিক উন্নয়ন অবদান রাখবে বলে পিসিআর এ উল্লেখ রয়েছে।

১৫। সমস্যা:

১৫.১ প্রকল্পটি বাস্তবায়নের ক্ষেত্রে মূল অনুমোদিত মেয়াদ ০১/০৭/২০১০ হতে ৩০/০৬/২০১৩ পর্যন্ত ছিল। পরবর্তীতে প্রকল্পটি সংশোধন এবং ব্যয় বৃদ্ধি ব্যতিরেকে মেয়াদ বৃদ্ধি করা হয়। এর ফলে প্রকৃত বাস্তবায়নকাল দাঁড়ায় ০১/০৭/২০১০ থেকে ৩০/০৬/২০১৫ পর্যন্ত। অর্থাৎ প্রকল্পের মেয়াদ ৬৬.৬৭% বৃদ্ধি পায় এবং ব্যয় ১২.৯৯% বৃদ্ধি পায়।

১৫.২ প্রকল্পটি বাস্তবায়নে ৫ বছরে ৪ (চার) বার প্রকল্প পরিচালক পরিবর্তন করা হয়েছে। অর্থাৎ গড়ে প্রতি ১ বছর ৩ মাসে ১ (এক) বার প্রকল্প পরিচালক পরিবর্তন হয়েছে (অনু:৮);

১৫.৩ সড়কের অনেক স্থানে সফট শোল্ডার পাওয়া যায়নি/ভেঙ্গে গেছে (অনু: ১২.২);

১৫.৪ সড়কের অনেক স্থানে খানাখন্দ তৈরী হয়েছে বিশেষ করে বাজার অংশে রাস্তা ভেঙ্গে বড় আকারের পটহোল তৈরী হয়েছে। সড়কের পার্শ্ব ময়লা আবর্জনায় পরিপূর্ণ হয়ে পানি নিষ্কাশন হচ্ছে না (অনু: ১২.৩);

১৬.৫ সড়কের বিভিন্ন অংশের বেশ কিছু স্থানে বিশেষত বারিশিয়া গ্রামে সার্ফেসিং/কার্পেটিং ক্ষতিগ্রস্ত হয়েছে এবং সড়কে পর্যাপ্ত সংখ্যক সাইন, সিগন্যাল ও কনক্রিট পোস্ট স্থাপন করা হয়নি (অনু: ১২.৪);

১৫.৬ প্রকল্প প্রণয়নকালে সড়ক বাঁধের উচ্চতা নির্ধারণের সময় অস্বাভাবিক জোয়ারভাটা ও বর্ষগের পানি সড়কের উপর দিয়ে প্রবাহিত হবার বিষয়টি বিবেচনায় রাখা হয়নি (অনু:১২.৪);

১৫.৭ সড়কে অবস্থিত পানি উন্নয়নবোর্ডের স্লুইসগেটগুলোর প্রশস্ততা রাস্তার চেয়ে কম ফলে, যানবাহন চলাচলে অসুবিধা হয়। এসবের উপর সড়কের সার্ফেস যথেষ্ট ক্ষতিগ্রস্ত হয়েছে (অনু: ১২.৫); এবং

১৬.৮ সমাপ্ত প্রকল্পটির ওহঃবৎহধষ ও ডীঃবৎহধষ কোন প্রকার অডিট সম্পন্ন হয়েছে মর্মে জানা যায়নি (অনু: ১৩)।

## ১৬। মতামত/সুপারিশঃ

- ১৬.১। প্রকল্প মেয়াদ বারবার বৃদ্ধি এবং সংশোধন করার প্রবণতা পরিহার করতে হবে এবং ভবিষ্যতে অনুমোদিত মেয়াদের মধ্যে প্রকল্প বাস্তবায়নের কাজ সম্পন্ন করতে সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের সচেষ্টিত হওয়া প্রয়োজন (অনুচ্ছেদ-১০);
- ১৬.১ প্রকল্পটি বাস্তবায়নে মূল অনুমোদিত প্রকল্পের তুলনায় অতিরিক্ত সময় ব্যয় হয়েছে ২ বছর। ডিপিপি'র লক্ষ্যমাত্রার বিপরীতে এডিপিতে অর্থ বরাদ্দের স্বল্পতা ছিল। সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ ভবিষ্যতে এমটিবিএফ বাস্কেট অনুযায়ী প্রকল্প গ্রহণ করবে এবং ডিপিপির আলোকে বরাদ্দ নিশ্চিত করবে (অনু: ৪);
- ১৬.২ প্রকল্পটি বাস্তবায়নে ৫ বছরে ৪(চার) বার প্রকল্প পরিচালক পরিবর্তন করা হয়েছে। ঘন ঘন প্রকল্প পরিচালক বদলের প্রেক্ষিতে অনেক ক্ষেত্রে প্রকল্প বাস্তবায়ন ত্বরান্বিত এবং গুণগতমান রক্ষা করা সম্ভব হয় না। মন্ত্রণালয় বিষয়টি গুরুত্বের সাথে বিবেচনা করে ভবিষ্যতে গৃহীতব্য প্রকল্পে প্রকল্প বাস্তবায়নকালীন সময়ের জন্য একজন প্রকল্প পরিচালক নিয়োগের প্রয়োজনীয় উদ্যোগ গ্রহণ করবে (অনু: ৮);
- ১৬.৩ সড়কের বিভিন্ন স্থানে বিশেষ করে বাজার অংশে রাস্তা ভেঙে তৈরী হওয়া পটহোল জরুরী ভিত্তিতে সংস্কারের ব্যবস্থা গ্রহণ করতে হবে (অনু: ১২.৩);
- ১৬.৪ সড়কের যে সকল স্থানে কার্পেটিং ক্ষতিগ্রস্ত হয়েছে তা সংস্কার এবং পর্যাপ্ত সাইন, সিগন্যাল ও কনক্রিট পোস্ট স্থাপনের ব্যবস্থা গ্রহণ করতে হবে (অনু: ১২.৪);
- ১৬.৫ পানি উন্নয়ন বোর্ডের সাথে আলোচনার ভিত্তিতে সহজে চলাচল এবং শক্তিশালী যোগাযোগ নেটওয়ার্কের জন্য স্লুইসগেটগুলোর প্রশস্ততা বাড়ানোর উদ্যোগ গ্রহণ করতে হবে। স্লুইসগেটের উপর ক্ষতিগ্রস্ত সড়ক জরুরী ভিত্তিতে মেরামত করতে হবে (অনু: ১২.৫);
- ১৬.৬ সড়ক বাঁধের উচ্চতা নির্ধারণের বিষয়টি সংস্থা খতিয়ে দেখতে পারে এবং ভবিষ্যতে গৃহীতব্য প্রকল্পের ক্ষেত্রে এধরনের বিষয়াদির ক্ষেত্রে যত্নবান হওয়া প্রয়োজন (অনু ১২.৪);
- ১৬.৭ প্রকল্পটির যদি ইন্টারনাল এবং এক্সটারনাল অডিট সম্পাদন না হয়ে থাকে সেক্ষেত্রে দ্রুত অডিট সম্পন্ন করার উদ্যোগ গ্রহণ করতে হবে (অনুচ্ছেদ-১৩);
- ১৬.৮ উপরের অনুচ্ছেদ- ১৬.৩ হতে ১৭.৭ অনুযায়ী গৃহীত ব্যবস্থা সম্পর্কে স্থানীয় সরকার বিভাগ আইএমইডি-কে অবহিত করতে হবে।

**“গাইবান্ধা-নাকাইহাট-গোবিন্দগঞ্জ সড়কের বড়দহ সেতু নির্মাণ শীর্ষক প্রকল্পের সমাপ্ত মূল্যায়ন প্রতিবেদন**  
(সমাপ্তঃ জুন, ২০১৫)

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

(লক্ষ টাকায়)

প্রাক্কলিত ব্যয়		প্রকৃত ব্যয়	পরিকল্পিত বাস্তবায়নকাল		প্রকৃত বাস্তবায়নকাল	অতিক্রান্ত ব্যয় (মূল প্রাক্কলিত ব্যয়ের %)	অতিক্রান্ত সময় (মূল বাস্তবায়ন কালের %)
মূল (প্র:সা:)	সর্বশেষ সংশোধিত (প্র:সা:)		মূল	সর্বশেষ সংশোধিত			
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮
১২৩৩.২৮	২২২৬.৭৯৯	১৫৮৫.৬৮	জানুয়ারী, ২০০৯ হতে ডিসেম্বর, ২০১১	জানুয়ারী, ২০০৯ হতে জুন, ২০১৫	জানুয়ারী, ২০০৯ হতে ডিসেম্বর, ২০১৫	-	-

৫। প্রকল্পের অংগভিত্তিক বাস্তবায়ন:

(লক্ষ টাকায়)

ক্রমিক নং	ডিপিপি অনুযায়ী কাজের অংগ	একক	ডিপিপি অনুযায়ী পরিকল্পিত লক্ষ্যমাত্রা		প্রকৃত বাস্তবায়ন	
			বাস্তব	আর্থিক	বাস্তব (%)	আর্থিক (%)
১	২	৩	৪	৫	৬	৭
1.	Survey & Design	LS	2.20			
2.	IEE/EIA Study	LS	1.00			
3.	Land Acquisition	Hect	158.00	5.17	5.17	121.01
4.	Earth Work	Lakh cum	0.8656	216.397	0.8510	204.75
5.	Flexible Pavement on Approach road	KM	1.00	179.99	1.00	156.19
6.	Construction of Bridge	M	142.24	1422.4	142.24	868.80
7.	Protective Work (RCC Pre-Cast Palasiding)	Meter	260	214.85	260	214.85
8.	Side Slope and Drain	LM	780	15.762	780	15.60
9.	Sign, Signal, KM Post, Guard Post (including Island) ect.	LS		5.20		4.48
10.	Physical Contingency			10.00		
11.	Price Contingency			1.00		
	<b>Total=</b>			<b>2226.799</b>		<b>1585.68</b>

৬। কাজ অসমাপ্ত থাকলে তার কারণ: কোন কাজ অসমাপ্ত নেই।

৭। **প্রকল্পের গটভূমি:**

গাইবান্ধা-গোবিন্দগঞ্জ ভায়া নাকাইহাট সড়কটি এক জেলা সড়ক। এই সড়কের মোট দৈর্ঘ্য ২৯.৫০ কি:মি:। সড়কের ২১তম কি:মি:-এ করতোয়া নদী প্রবাহমান। ফিডার সড়ক উন্নয়ন প্রকল্পের আওতায় এ নদীর উপর ১৯৯৭ সালে ১৪৮.৬৮ মিটার দৈর্ঘ্যের পিসি গার্ডার সেতু নির্মাণ কাজ শুরু করা হয়। জুন/২০০৭ পর্যন্ত ২.৭৩৪৬ কোটি টাকা ব্যয়ে সেতুটির ১১১.৭০ মিটার নির্মাণের পর নদী ভাঙ্গনের দরুণ প্রকল্পের কাজ বন্ধ হয়ে যায়। নদীর বাম তীর অর্থাৎ গাইবান্ধা প্রান্তে ভাঙ্গনের কারণে নদীর প্রশস্ততা বৃদ্ধি পায়। ফলে প্রকল্পটির বাকী কাজ সম্পন্ন করার লক্ষ্যে IWM-এর মাধ্যমে হাইড্রোলজিক্যাল ও মফোলজিক্যাল সমীক্ষা করা হয়। IWM-এর সমীক্ষায় রক্ষাপ্রদ কাজসহ গাইবান্ধার দিকে ৩০ মিটার ও ৫০ মিটার স্প্যান নির্মাণের সুপারিশ করা হয়। IWM-এর সুপারিশ এবং Soil investigation report-এর প্রেক্ষিতে সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর থেকে সেতুর অবশিষ্ট কাজের ডিজাইন প্রস্তুত করা হয়। ফলে সেতুটির দৈর্ঘ্য বৃদ্ধি পেয়ে দাঁড়ায় ১৯১.০ মিটার। সেতুটির ১১১.৭০ মিটার ইতোপূর্বে নির্মিত হয়েছে। সেতুটির অবশিষ্ট (১৯১.৭০-১১১.৭০)= ৮০ মিটার নির্মাণের জন্য মূল প্রকল্পটি মোট ১২.৩৩২৮ কোটি টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে জানুয়ারী ২০০৯-জুন ২০১১ মেয়াদে বাস্তবায়নের নিমিত্ত মাননীয় পরিকল্পনা মন্ত্রী কর্তৃক ২৭.০১.২০০৯ তারিখে অনুমোদিত হয়। কিন্তু নদীর প্রশস্ততা বৃদ্ধি পাওয়ায় অবশিষ্ট ৮০ মিটারের পরিবর্তে ১৪২.২৪ মিটার সেতু নির্মাণ করা প্রয়োজন। এছাড়া, প্রকল্পের আওতায় ভূমি অধিগ্রহণ খাতে ব্যয় বৃদ্ধি পাওয়ায় প্রকল্পটি সংশোধন করা হয়। এ প্রেক্ষাপটে ২২.৯২৬৭১ কোটি টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে সংশোধিত (প্রস্তাবিত) ডিপিপি জানুয়ারী ২০০৯-জুন ২০১৪ মেয়াদে বাস্তবায়নের নিমিত্ত পরিকল্পনা কমিশনে প্রেরণ করা হয় এবং ২২.২৬ কোটি টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে সংশোধিত প্রকল্পটি মাননীয় পরিকল্পনা মন্ত্রী কর্তৃক অনুমোদিত হয়।

৮। **প্রকল্পের উদ্দেশ্য:**

প্রকল্পটির মূল উদ্দেশ্য হলো-গাইবান্ধা এবং গোবিন্দগঞ্জ ভায়া নাকাইহাট এর মধ্যে সরাসরি সড়ক যোগাযোগ স্থাপন।

৯। **প্রকল্পের আওতায় গৃহীত কার্যাবলী:**

প্রকল্পের আওতায় ৫.১৭ হেক্টর ভূমি অধিগ্রহণ , সেতুর এপ্রোচে ৮৬৫৫৮.৭০ ঘনমিটার কাজ , ১ কি:মি: নতুন ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট নির্মাণ , ১৪২.২৪ মিটার অসমাপ্ত সেতু নির্মাণ , ২৬০ মিটার রক্ষাপ্রদকাজ , সাইন, সিগনাল, কি:মি: পোষ্ট অন্যান্য আনুষ্ঠানিক কাজ।

১০। **প্রকল্প পরিদর্শন:** আইএমইডি কর্তৃক প্রকল্প এলাকার বাস্তবায়িত কাজ গত ৩১ জুলাই , ২০১৬ তারিখে পরিদর্শন করা হয়। পরিদর্শনকালে নির্বাহী প্রকৌশলী, সওজ, গাইবান্ধাসহ সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তাগণ উপস্থিত ছিলেন। প্রকল্প সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তাদের সঙ্গে আলোচনা, প্রাপ্ত তথ্য বিশ্লেষণ ও পিসিআর এর তথ্যের ভিত্তিতে প্রতিবেদনটি প্রণয়ন করা হয়েছে।

- ১১। **সংশোধিত এডিপি বরাদ্দ ও অগ্রগতি:** প্রকল্পের পিসিআর ও সংস্থা কর্তৃক সরবরাহকৃত তথ্য অনুযায়ী আলোচ্য প্রকল্পের অনুকূলে বছরওয়ারী অর্থ বরাদ্দ, অবমুক্তি এবং ব্যয় নিম্নরূপ:

(লক্ষ টাকায়)

অর্থ বছর	সংশোধিত এডিপি বরাদ্দ			অবমুক্তি	ব্যয়		
	মোট	টাকা	প্রঃ সাঃ		মোট	টাকা	প্রঃসাঃ
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮
২০১২-১৩							
২০১৩-১৪	৫০০০০	৫০০০০	-	৫০০.০০	৫০০.০০	৫০০.০০	-
২০১৪-১৫	১০৮৫.৬৮	১০৮৫.৬৮	-	১০৮৫.৬৮	১০৮৫.৬৮	১০৮৫.৬৮	-
	সর্বমোট	১৫৮৫.৬৮		১৫৮৫.৬৮	১৫৮৫.৬৮	১৫৮৫.৬৮	

- ১২। **প্রকল্প পরিচালক সম্পর্কিত তথ্য:** প্রকল্পের শুরু থেকে শেষ পর্যন্ত ১৫ জন কর্মকর্তা প্রকল্প পরিচালকের দায়িত্ব পালন করেছেন। প্রকল্প পরিচালক সংক্রান্ত তথ্যাদি নিচে প্রদান করা হলঃ

নাম ও পদবী	পূর্ণকালীন	খন্ডকালীন	যোগদানের তারিখ	বদলীর তারিখ
তরুন তপন দেওয়ান অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী	-	√	০৭.১২.২০০৮	০৫.০১.২০০৯
এসকে. মোঃ আবু মুনসুর রহমান অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী	-	√	০৫.০১.২০০৯	২০.০৫.২০০৯
মোঃ খুরশিদ আলম অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী	-	√	২৫.০৫.২০০৯	১১.০৬.২০০৯
কাজী গোলাম মোস্তফা অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী	-	√	১১.০৬.২০০৯	০৭.০৭.২০০৯
মোঃ রুহুল আলম অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী	-	√	০৭.০৭.২০০৯	২৭.০৭.২০০৯
মোঃ ইদ্রিস মিয়া অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী	-	√	২৭.০৭.২০০৯	১৮.০৭.২০০৯
মোঃ আব্দুল গাফফার অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী	-	√	১৮.০২.২০১০	০৯.০৩.২০১০
মোঃ আলতাফ হোসাইন অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী	-	√	০৯.০৩.২০১০	২৬.০৭.২০১০
মোঃ আব্দুল গাফফার অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী	-	√	২৬.০৭.২০১০	০৫.০৮.২০১০
মোঃ আলতাফ হোসাইন অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী	-	√	০৯.০৩.২০১০	২৬.০৭.২০১০
মোঃ আব্দুল গাফফার অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী	-	√	২৬.০৭.২০১০	০৫.০৮.২০১০
মোঃ মফিজুল ইসলাম অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী	-	√	০৫.০৮.২০১০	২৩.০৮.২০১০
এমএম শরিফুল ইসলাম অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী	-	√	২৩.০৮.২০১১	০৪.০৬.২০১২
মোঃ হবিবুল হক অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী	-	√	০৪.০৬.২০১২	০৮.০৮.২০১২
কাজী মোহাম্মদ আলী অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী	-	√	০৮.০৮.২০১২	০৫.০৩.২০১৩
মোঃ আরিফুর রহমান অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী	-	√	০৫.০৩.২০১৩	০৯.০৭.২০১৪
এ কিউএম ইকরাম উল্লাহ অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী	-	√	০৯.০৭.২০১৪	৩০.০৬.২০১৫

### ১৩। পর্যবেক্ষণ:

১৩.১ করতোয়া নদীর উপর ১৪৮.৬৮ মিটার দৈর্ঘ্যের পিসি গার্ডার সেতু নির্মাণের জন্য একটি প্রকল্পের মাধ্যমে ১৯৯৭ সালে সেতু নির্মাণ কাজ শুরু করা হয়। জুন/২০০৭ পর্যন্ত ২.৭৩৪৬ কোটি টাকা ব্যয়ে সেতুটির ১১১.৭০ (৩টি স্প্যান) মিটার নির্মাণ করা হয়। নদী ভাঙ্গনের কারণে উক্ত সময়ে সেতু নির্মাণ কাজটি বন্ধ হয়ে যায়। পরবর্তীতে সমীক্ষা করে সেতুর আকার ২৫৩.৯৪ মিটার নির্ধারণ করা হয় এবং সেতুর অবশিষ্ট ১৪২.২৪ মিটার নির্মাণের লক্ষ্যে এ প্রকল্প গ্রহণ করা হয়;

১৩.২ প্রকল্পের আওতায় সেতুর দুই পাশে অর্থাৎ গাইবান্ধা প্রান্ত ও গোবিন্দগঞ্জ প্রান্তে মোট ১৮ ফুট প্রশস্ত করে ১(এক) কিলোমিটার এ্যাপ্রোচ রোড নির্মাণ করা হয়েছে। এ্যাপ্রোচ রোডের **Embankment** করতোয়া নদীর মাটি দিয়ে নির্মাণ করা হয়েছে যা বেলে মাটি। এ কারণে **Embankment**-এর কমপ্যাকশন ভালো মর্মে প্রতীয়মান হলেও পর্যাপ্ত সোল্ডার থাকা সত্ত্বেও সোল্ডারে রেইন কাট হয়েছে। এ ছাড়াও **Embankment**-এ যথাযথ টার্মিং করা হয়নি। যথাযথ টার্মিং-এর অভাবে এ্যাপ্রোচ রোড ভাঙ্গনের ঝুঁকিতে রয়েছে;



চিত্র-১: গাইবান্ধা-নাকাইহাট-গোবিন্দগঞ্জ রোডে বড়দহ সেতুর এ্যাপ্রোচ রোড

১৩.৩ সেতুর দুই প্রান্তে সংযোগ সড়কের ঢাল সংরক্ষণের কোন কাজ করা হয়নি। এ বিষয়ে পরিদর্শনকালে উপস্থিত নির্বাহী প্রকৌশলী জিজ্ঞাসা করা হলে তিনি জানান যে, সিসি ব্লক দিয়ে ঢাল সংরক্ষণের বিষয়টি পরিকল্পনায় ছিল না। তিনি জানান ২৬০ মিটার নদী তীর সিসি ব্লক দ্বারা সংরক্ষণের জন্য ডিপিপিতে অর্থের সংস্থান ছিল এবং সে অনুযায়ী নদী তীর সংরক্ষণ করা হয়েছে। এ সেতু নির্মাণ প্রকল্পটির প্রাক্কলিত ব্যয় ২২২৬.৭৯৯ লক্ষ টাকা এবং প্রকল্প বাস্তবায়নে খরচ হয়েছে ১৫৮৫.৬৮ লক্ষ টাকা। অথচ ব্রীজের সংযোগ সড়কের ঢাল সংরক্ষণ কাজ করা হয়নি। ব্রীজটির সংযোগ সড়কের ঢাল সংরক্ষণ করা প্রয়োজন এবং এ খরণের সকল সেতু নির্মাণ প্রকল্পে ঢাল সংরক্ষণের সংস্থান রাখা প্রয়োজন;



চিত্র-২: গাইবান্ধা-নাকাইহাট-গোবিন্দগঞ্জ বড়দহ সেতুর এ্যাপ্রোচ রোডের সেতু সংলগ্ন ঢাল।

১৩.৪ সেতুর নীচে নদীর প্রায় মাঝ বরাবর বড় আকৃতির একটি ক্যাপসহ পিলার রয়েছে যা নদীর পানি প্রবাহে বাধা সৃষ্টি করছে। নির্বাহী প্রকৌশলী জানান যে, প্রথম পর্যায়ে যে ব্রীজ নির্মাণ করা হয়েছিল তার শেষ প্রান্ত ছিল পিলারটি। পিলারটি অপসারণ করা হয়নি। অহেতুক নদীর প্রবাহ বাধাগ্রস্তকারী এ পিলারটি অপসারণ করা প্রয়োজন। ব্রীজের **abutment**, গার্ডার, ও স্লাবের সাধারণ দৃষ্টিতে কোন ত্রুটি পরিলক্ষিত হয়নি।



চিত্র-৩: গাইবান্ধা-নাকাইহাট-গোবিন্দগঞ্জ বড়দহ সেতুর মূল অংশ।



চিত্র-৪: গাইবান্ধা-নাকাইহাট-গোবিন্দগঞ্জ বড়দহ সেতুর গার্ডার ও পিলার অংশ।

১৪। প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জনঃ

পরিকল্পিত উদ্দেশ্য	অর্জিত ফলাফল
প্রকল্পটির মূল উদ্দেশ্য হলো-গাইবান্ধা এবং গোবিন্দগঞ্জ ভায়া নাকাইহাট এর মধ্যে সরাসরি সড়ক যোগাযোগ স্থাপন।	ডিপিপি'র সংস্থান মোতাবেক প্রকল্পটি বাস্তবায়িত হয়েছে। প্রকল্পটি সমাপ্তির পর গাইবান্ধা সদরের সাথে গোবিন্দগঞ্জ উপজেলার রোড সংযোগ স্থাপিত হয়েছে এবং গাইবান্ধা - নাকাইহাট-গোবিন্দগঞ্জ সড়কটি গুরুত্বপূর্ণ সড়ক নেটওয়ার্কে পরিণত হয়েছে। এতে গাইবান্ধা সদর হতে রাজধানী ঢাকার দূরত্ব প্রায় ১০ কিলোমিটার হ্রাস পেয়েছে।

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

১৬। অডিট সংক্রান্ত: প্রকল্পটির এক্সটারনাল অডিট এখনও সম্পাদিত হয়নি।

১৭। প্রকল্প বাস্তবায়ন সমস্যা: প্রকল্প বাস্তবায়নকালে করতোয়া নদীর বাম তীর অর্থাৎ গাইবান্ধা প্রান্তে ভাঙ্গনের কারণে নদীর প্রশস্ততা বৃদ্ধি পায়। ফলে প্রকল্পটির বাকী কাজ সম্পন্ন করার লক্ষ্যে IWM-এর মাধ্যমে হাইড্রোলজিক্যাল ও মফোলজিক্যাল সমীক্ষা করা হয়। IWM-এর সমীক্ষায় রক্ষাপ্রদ কাজসহ গাইবান্ধার দিকে ৩০ মিটার ও ৫০ মিটার স্প্যান নির্মাণের সুপারিশ করা হয়। IWM-এর সুপারিশ এবং Soil investigation report-এর প্রেক্ষিতে সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর থেকে সেতুর অবশিষ্ট কাজের ডিজাইন প্রস্তুত করা হয়। অর্থাৎ নদীর ভাঙ্গনের কারণে প্রকল্পের ডিজাইন পরিবর্তন করা হয়েছে। করতোয়া নদীর উপর সেতু নির্মাণের পূর্বে অত্যাৱশ্যকীয়ভাবে সমীক্ষা করা প্রয়োজন ছিল যা প্রথমে করা হয়নি;

১৮। সুপারিশ:

১৮.১ সেতুর এ্যাপ্রোচ রোডের রেইন কাট মেরামতপূর্বক যথাযথ টার্মিং করা যেতে পারে;

১৮.২ সেতুর সংযোগ সড়কের ঢাল সিসি ব্লক দ্বারা দ্রুত সংরক্ষণ করা যেতে পারে এবং সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের সকল সেতু নির্মাণ প্রকল্পে সংযোগ সড়কের ঢাল সিসি ব্লক দ্বারা সংরক্ষণের সংস্থান রাখা যেতে পারে;

১৮.৩ সেতুর নীচে নদীর মধ্যে দন্ডায়মান ক্যাপসহ পিলার অপসারণ করা যেতে পারে।

১৮.৪ অনুচ্ছেদ: ১৮.১ হতে ১৮.৩ পর্যন্ত সুপারিশ বিষয়ে গৃহীত ব্যবস্থা এবং অডিট সম্পাদনপূর্বক আইএমই বিভাগকে আগামী ২(দুই) মাসের মধ্যে অবহিত করতে হবে।

**“ভৈরব-মেন্দিপুর সড়ক উন্নয়ন” শীর্ষক প্রকল্পের সমাপ্ত মূল্যায়ন প্রতিবেদন (পিসিআর)**

(সমাপ্তঃ জুন, ২০১৫)

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

(লক্ষ টাকায়)

প্রাক্কলিত ব্যয় (প্রঃসাঃ)		প্রকৃত ব্যয় (প্রঃ সাঃ)	পরিকল্পিত বাস্তবায়নকাল		প্রকৃত বাস্তবায়নকাল	অতিরিক্ত ব্যয় (মূল প্রাক্কলিত ব্যয়ের %)	অতিরিক্ত সময় (মূল বাস্তবায়নকালের %)
মূল	সর্বশেষ সংশোধিত		মূল	সর্বশেষ সংশোধিত			
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮
১১৭০.৮২	১১৩৮.৬৪	১০৬০.৫০	০১-০৭-২০১৩ থেকে ৩১-১২-২০১৪	০১-০৭-২০১৩ থেকে ৩০-০৬- ২০১৫	০১-০৭-২০১৩ থেকে ৩০-০৬-২০১৫	(-) ১১০.৩২ লক্ষ টাকা (-) (৯.৪২%)	৬ মাস (৩৩.৩৩%)

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

৬। **প্রকল্পের অঙ্গভিত্তিক বাস্তবায়ন (মন্ত্রণালয় হতে প্রাপ্ত পিসিআর অনুসারে) :**

Items of Work (as per PP)	Unit	Target (as per PP)		Actual Progress	
		Financial	Physical (%)	Financial 1 (%)	Physical (%)
1	2	3	4	5	6
পাবলিকেশন এন্ড এ্যাডভারটাইজিং	থোক	০.৫০	০.০৪		
জরীপ, ড্রাইং ও নকশা	থোক	১.০০	০.০৯		
সড়ক বাঁধে মাটির কাজ	লঃঘঃমিঃ	১৩৩.৯৮	১১.৭৭	১০২.৮২	১১.৭৭
নতুন ফ্লোয়িংবেল পেভমেন্ট নির্মাণ	কিঃমিঃ	৩৭৪.৭৪	৩২.৯১	৩৪৫.৩৪	৩২.৯১
বিদ্যমান পেভমেন্ট মজবুতী করণ	কিঃমিঃ	২৯৮.২	২৬.৫১	২৯৮.২	২৬.৫১
ইন্টারসেকশন নির্মাণ	টি	৫০.০০	৪.৩৯	৪৯.৯৮	৪.৩৯
রক্ষাপ্রদ কাজ					
প্যালাসাইডিং	মিঃ	৩১.৬৮	২.৭৮	৩১.৫৭	২.৭৭
স্লোপ প্রোটেকশন (সিসি ব্লকসহ জিও টেক্সটাইল	লঃ বঃমিঃ	২৪৫.৮৯	২১.৬০	২২৯.৯৩	২০.১৯
কিলোমিটার পোস্ট স্থাপন	টি	০.৯৫	০.০৮	০.৯৫	০.০৮
সাইন, সিগন্যাল স্থাপন	টি	১.৭১	০.১৫	১.৭১	০.১৫
ফিজিক্যাল কন্টিনজেন্সি	২%				
প্রাইজ কন্টিনজেন্সি	২%				
মোট=		১১৩৮.৬৪	১০০	১০৬০.৫০ (৯৩.১৪%)	১০০

৭। প্রকল্প পরিচালক সংক্রান্ত তথ্যাদিঃ

ক্রমিক নং	প্রকল্প পরিচালকের নাম ও পদবী	দায়িত্বের ধরণ		কর্মকাল
		পূর্ণকালীন	খন্ডকালীন	
১	২	৩	৪	৫
1.	মোঃ মনিরুল ইসলাম তত্ত্বাবধায়ক প্রকৌশলী		হ্যাঁ	০১/০৭/২০১৩ হতে ৩০/০৬/২০১৫

৮। ক্রয় সংক্রান্ত তথ্যাদিঃ

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

৮.২। পণ্য, কার্য ও সেবা ক্রয়ঃ (পণ্য ও কার্য ২০০.০০ লক্ষ টাকার উপরে এবং সেবা ১০০.০০ লক্ষ টাকার উপরে)  
ক্রয় সংক্রান্ত তথ্যের বিস্তারিত অনুচ্ছেদ ১১.৪ এ বর্ণনা করা হয়েছে।

৯। সংশোধিত ডিপিপি বরাদ্দ ও অগ্রগতি (মন্ত্রণালয়ের তথ্যানুযায়ী):

(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
২০১৩-১৪	৩৯৫.০০	৩৯৫.০০		৩৭.২৫	৩৯৫.০০	৩৯৫.০০	৩৯৫.০০		৩৭.২৫
২০১৪-১৫	৬৬৫.৫০	৬৬৫.৫০		৬২.৭৫	৬৬৫.৫০	৬৬৫.৫০	৬৬৫.৫০		৬২.৭৫
মোট=	১০৬০.৫০	১০৬০.৫০		১০০%	১০৬০.৫০	১০৬০.৫০	১০৬০.৫০		১০০% (মন্ত্রণালয়ের তথ্য মতে)

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

১১। সাধারণ পর্যবেক্ষণঃ

১১.১ প্রকল্পের পটভূমি ও উদ্দেশ্যঃ ভৈরব-মেন্দিপুর সড়কটি কিশোরগঞ্জ-কাটিয়াদি-ভৈরব সড়কে ৫৬তম কিঃমিঃ থেকে শুরু হয়ে গাছতলাঘাট-চান্দিবারের মধ্য দিয়ে, মেন্দিপুর নদীবন্দরে গিয়ে শেষ হয়েছে। সড়কটির মোট দৈর্ঘ্য ১৪.২৮ কিঃমিঃ তন্মধ্যে ১.২ কিঃমিঃ কাঁচা সড়ক এবং অবশিষ্ট অংশ বিটুমিনাস সড়ক। সড়কের প্রধান অংশ নিচু জায়গার মধ্য দিয়ে গিয়েছে এবং সড়কের কিছু অংশ তীক্ষ্ণ বাঁক রয়েছে। এ কারণে সড়কটি সোজাকরণ এবং সড়কটির যে সকল অংশ নিচু জায়গার মধ্য দিয়ে গিয়েছে সে সকল স্থানে রক্ষাপ্রদ কাজসহ যথাযথ উচ্চতায় সড়কটি নির্মাণ করতে হবে। বর্তমানে সড়কটির পাকা অংশ ৩.০৫ মিটার প্রশস্ততায় নির্মিত আছে এবং এ প্রকল্পের মাধ্যমে সড়কটির পেভমেন্ট ৫.৫ মিটার প্রশস্ততায় এবং দু'দিকে প্রতি পার্শ্বে ০.৯০ মিটার প্রশস্ততায় সফট সোল্ডার নির্মাণ করা হবে। সড়কটি ভৈরব উপজেলার একটি প্রধান অংশের সাথে কিশোরগঞ্জ-কাটিয়াদি-ভৈরব সড়কের সংযোগ সাধন করবে। এছাড়া উত্তর পূর্ব জেলাসমূহ যেমন, সুনামগঞ্জ, নেত্রকোনা এবং কিশোরগঞ্জ জেলার হাওড় অঞ্চলে অবস্থিত উপজেলাসমূহ এই পথটিকে যোগাযোগের প্রধান মাধ্যমে হিসেবে ব্যবহার করতে পারবে।

উদ্দেশ্যঃ প্রকল্পের মূল উদ্দেশ্য হলো- ভৈরব-মেন্দিপুর সড়ককে আঞ্চলিক মহাসড়কে উন্নীতকরণের মাধ্যমে উন্নত যোগাযোগ স্থাপন।

১১.২ প্রকল্পের অনুমোদন ও সংশোধনঃ

(লক্ষ টাকায়)

	মেয়াদকাল	প্রাক্কলিত ব্যয়
মূল	০১/০৭/২০১৩ হতে ৩১/১২/২০১৪ পর্যন্ত	১১৭০.৮২
ব্যয় বৃদ্ধি ব্যতিরেকে মেয়াদ বৃদ্ধি ১ম বার	০১/০৭/২০১৩ হতে ৩০/০৬/২০১৫ পর্যন্ত	-
ডিপিইসি সভার সুপারিশক্রমে প্রকল্পটি ১ম সংশোধন করা হয়	০১/০৭/২০১৩ হতে ৩০/০৬/২০১৫ পর্যন্ত	১১৩৮.৬৪

১১.৩ **সার্বিক অগ্রগতিঃ** প্রকল্পের আওতায় জুন, ২০১৫ পর্যন্ত ক্রমপুঞ্জিত আর্থিক অগ্রগতি হয়েছে ১০৬১.০০ লক্ষ টাকা যা অনুমোদিত ব্যয় ১১৩৯.০০ লক্ষ টাকার ৯৩.১১% (অনুচ্ছেদ-৬)।

১১.৪ **দরপত্র সংক্রান্ত তথ্যঃ** প্রকল্পের দরপত্র সংক্রান্ত পূর্ণাঙ্গা তথ্য প্রেরিত পিসিআরে অন্তর্ভুক্ত করা হয়নি। পিসিআর এ প্রাপ্ত তথ্যানুযায়ী আলোচ্য প্রকল্পে ৩টি প্যাকেজের আওতায় দরপত্র আহবানপূর্বক ঠিকাদার নিয়োগ করা হয় যা নিম্নরূপঃ

নং	প্যাকেজ/কাজের নাম	-প্রাক্কলিত ব্যয় -কার্যাদেশকৃত মূল্য	-কার্যাদেশ প্রদানের তারিখ -কাজ শুরুর তারিখ -কাজ সমাপ্তির তারিখ	ঠিকাদার প্রতিষ্ঠানের নাম ও ঠিকানা	অগ্রগতি
প্যাকেজ নং-১					
১	Strengthening of existig pavement in/c. Earth work in road embankment at 4 <sup>th</sup> , 5 <sup>th</sup> (p), 7 <sup>th</sup> (p), 8 <sup>th</sup> & 9 <sup>th</sup> (p) Km. and construction of retaining wall & RCC palisiding work at 4 <sup>th</sup> (p) & 8 th (p) Km of Bhairab-Mendipur Road,	-২০৪.৩৯ -১৯৫.০০	-২৪/০২/২০১৩ - -২২/০৬/২০১৪	মেসার্স চ্যালেঞ্জার	১০০%
প্যাকেজ নং-২					
১	Repair with carpeting & seal coat in/c. Earth work in road embankment at 3 <sup>rd</sup> (p), 5 <sup>th</sup> (p), 6 <sup>th</sup> , 7 <sup>th</sup> (p), 9 <sup>th</sup> (p), 10 <sup>th</sup> , 11 <sup>th</sup> (p), 12 <sup>th</sup> , 13 <sup>th</sup> (p) & 14 <sup>th</sup> (p) Km & RCC Palisiding work at 5 <sup>th</sup> (p), 6 <sup>th</sup> (p), 7 <sup>th</sup> (p), 9 <sup>th</sup> (p) & 10 <sup>th</sup> (p) km. of Bhairab-Mendipur Road.	-২৫১.০০ -২০০.০০	-২৪/০২/২০১৩ - -২৬/০৬/২০১৪	মোহাম্মদ ইউনুস এ্যান্ড ব্রাদার্স (প্রাঃ) লিঃ	১০০%

নং	প্যাকেজ/কাজের নাম	-প্রাক্কলিত ব্যয় -কার্যাদেশকৃত মূল্য	-কার্যাদেশ প্রদানের তারিখ -কাজ শুরুর তারিখ -কাজ সমাপ্তির তারিখ	ঠিকাদার প্রতিষ্ঠানের নাম ও ঠিকানা	অগ্রগতি
প্যাকেজ নং-৩					
১	Earth work in road embankment & construction of New flexible pavement at 1 <sup>st</sup> , 2 <sup>nd</sup> (p), 9 <sup>th</sup> (p), 10 <sup>th</sup> (p), 11 <sup>th</sup> (p), & 14 <sup>th</sup> (p) km. slope protection work with cc block & Geo textile at 14 <sup>th</sup> (p) Km installation of km post and sign-signal of Bhairab-Mendipur Road	-৩২৫.৭১ -২৬৯.৮৩	-২০/১০/২০১৪ - -১৬/০৩/২০১৫	মোহাম্মদ ইউনুস এ্যান্ড ব্রাদার্স (প্রাঃ) লিঃ	১০০%
প্যাকেজ নং-৪					
	Construction of Intersection	-৪৯.৯৮ -৪৯.৯৮	-১৯/০৪/২০১৫ - -২০/০৬/২০১৫	মেসার্স মুশফিকুর রহমান কাঞ্চন	১০০%
প্যাকেজ নং-৫					
	Earth work in road embankment & new flexible pavement at 2 <sup>nd</sup> (p), 3 <sup>rd</sup> (p) & 15 <sup>th</sup> (p) km slope protection work with cc block & Geo textile at 5 <sup>th</sup> (p), 7 <sup>th</sup> (p), 8 <sup>th</sup> (p), 14 <sup>th</sup> (p) & 15 <sup>th</sup> (p) Km. of Bhairab-Mendipur Road	-৪২২.৩১ -৩৪৫.৬৪	-১০/০২/২০১৫ - -১০/০৬/২০১৫	মেসার্স মুশফিকুর রহমান কাঞ্চন	১০০%

১২। **প্রকল্প পরিদর্শনঃ** গত ০১/০৭/২০১৬ তারিখে আইএমইডি 'র সহকারী পরিচালক জনাব জয়নাল মোল্লা কর্তৃক প্রকল্পটি সরেজমিন পরিদর্শন করা হয়। পরিদর্শনকালে কিশোরগঞ্জ সড়ক বিভাগের নির্বাহী প্রকৌশলী উপস্থিত ছিলেন। পরিদর্শনকালে জানা যায়, প্রকল্পের আওতায় ৫ (পাঁচ)টি প্যাকেজের মাধ্যমে কার্যাদির ( Works) ক্রয় সম্পন্ন করা হয়। প্যাকেজ পাঁচটির বিস্তারিত বিবরণ অনুচ্ছেদ ১১.৪ এ দ্রষ্টব্য। এ ৫ (পাঁচ)টি প্যাকেজের আলোকে পরিদর্শন পর্যবেক্ষণ নিম্নরূপ:

১২.১ **সড়ক মজবুতকরণঃ** প্যাকেজ-০১ এর আওতায় বিদ্যমান সড়কের মজবুতকরণ, মাটির কাজ, রিটেইনিং ওয়াল, আরসিসি প্যালাসাইডিং কাজ অন্তর্ভুক্ত। ১৪.২৮ দীর্ঘ সড়কের ৪র্থ, ৫ম, ৭ম, ৮ম ও ৯ম কিঃমিঃ এ বিদ্যমান সড়কে মাটির কাজসহ মজবুতকরণ করা হয়েছে। খাল/পুকুরের পার্শ্ব দিয়ে গমনকারী রাস্তার দুই পাশে আরসিসি প্যালাসাইডিং কাজ করা হয়েছে। সড়ক মজবুতকরণসহ প্যালাসাইডিং ২০১৩ সালে সমাপ্ত হয়। সড়কের সার্ফেস ও

প্যালাসাইডিং কাজ অক্ষত রয়েছে। তবে বেশীরভাগ স্থানে সোল্ডার পর্যাপ্ত পাওয়া যায়নি। প্রকল্পের নির্বাহী প্রকৌশলী বলেন রাস্তার দুপাশে সংলগ্ন ঘন বসতি থাকায় দু পাশে ১ মিটার করে সোল্ডার রাখা যায়নি। তবে কিছু স্থানের মাটি বৃষ্টিতে wash out হয়ে গেছে বলে পর্যাপ্ত সোল্ডার পাওয়া যাচ্ছে না বলে তিনি জানান। এছাড়া চেইনেজ ৫+৭২০ কি.মি. এ রাস্তার প্রস্থ ৩.১৩ মিটার এবং চেইনেজ ৭+০০০ কি.মি. এ রাস্তার প্রস্থ ৩.১৫ মিটার পাওয়া গেছে। অর্থাৎ পুরো সড়ক ব্যাপী রাস্তার প্রস্থ একই রকম নেই। এ বিষয়ে নির্বাহী প্রকৌশলী বলেন নতুন পেভমেন্ট নির্মাণের ক্ষেত্রে প্রস্থ ৩.৭ মিটার রাখা হলেও বিদ্যমান সড়ক পুনর্নির্মাণের আওতায় রাস্তার প্রস্থ ৩.৭ মিটার করার সংস্থান ডিপিপি'তে রাখা হয়নি। বিধায় কোন কোন স্থানে প্রস্থ ৩.৭ মিটার কম রয়েছে। পরিদর্শনকালে চেইনেজ ১৩+২৫০ কি.মি. এ রাস্তার প্রস্থ ৩.৬৫ মিটার পাওয়া যায়। সড়কটির কিছু স্থানে কিনারা ভেঙে গেছে।



চিত্র-১- সড়ক রক্ষার জন্য প্যালাসাইডিং কাজ



চিত্র-২- সড়কের অপরিষ্কার সোল্ডার ও কিনারা ভাঙা সড়ক

- ১২.২ **সড়ক পুনঃনির্মাণ :** প্যাকেজ নং-০২: প্যাকেজ-০২ এর আওতায় রাস্তাটির ৩য়, ৫ম, ৬ষ্ঠ, ৭ম, ৯ম, ১০ম, ১১তম, ১২তম, ১৩তম ও ১৪তম কিঃমিঃ এর বিভিন্ন স্থানে বিদ্যমান রাস্তা কার্পেটিং ও সীলকোট দিয়ে পুনর্নির্মাণ করা হয়। এছাড়া ৫ম, ৬ষ্ঠ, ৭ম, ৯ম ও ১০ম কিঃমিঃ এ আরসিসি প্যালাসাইডিং কাজ করা হয়। এ অংশের কিছু স্থানে কার্পেটিং উঠে যাওয়ার পর তা পুনরায় সংস্কার করা হয়েছে। এ বিষয়ে জানতে চাইলে নির্বাহী প্রকৌশলী বলেন প্রকল্পের আওতায় সম্পন্ন সবকটি প্যাকেজের **Retention Money** ধরে রাখা হয়েছে। কিছু ক্ষতিগ্রস্ত স্থান সংস্কার করিয়ে **Retention Money** ফেরত দেয়া হবে।
- ১২.৩ **এমব্যাংকমেন্ট ও পেভমেন্ট নির্মাণ:** প্যাকেজ-০৩ এর আওতায় ১ম, ২য়, ৯ম, ১০ম, ১১তম ও ১৪তম কিঃমিঃ এ নতুন এমব্যাংকমেন্ট এবং পেভমেন্ট নির্মাণ করা হয়। হাওড়ে বন্যার প্রকোপ হতে মেন্দিগঞ্জ গ্রামবাসীকে রক্ষা করার জন্য এ স্থানে ৮২০ মিটার সিসি ব্লক দিয়ে রক্ষাপ্রদ কাজ করা হয়। নতুন পেভমেন্ট এর কাজ জুন, ২০১৫ এ সমাপ্ত করা হয়। কাজটি বেশ ভালো আছে। নতুনভাবে নির্মিত এ অংশে ডিপিপি'র সংস্থান মোতাবেক সড়কের প্রস্থ ৩.৭ মিটার করা হয়েছে।
- ১২.৪ **ইন্টারসেকশন তৈরি:** প্যাকেজ নং-৪ এর আওতায় একটি **Intersection** তৈরি করা হয়েছে। **Intersection** এ প্রয়াত রাষ্ট্রপতি মোঃ জিল্লুর রহমান এর সহধর্মী শহীদ আইভি রহমান স্মরণে একটি ম্যুরাল নির্মাণ করা হয়।



চিত্র-৩: ইন্টার সেকশন সংলগ্ন সড়ক



চিত্র-৪: ইন্টারসেকশন সংলগ্ন স্থাপনা

১২.৫ **নতুন পেভমেন্ট নির্মাণ:** প্যাকজে-০৫ এর আওতায় রাস্তাটির ২য়, ৩য় ও ১৫তম কিঃমিঃ এ মোট ১.৭১৩ কিঃমিঃ নতুন পেভমেন্ট নির্মাণ করা হয়। ৫ম, ৭ম, ৮ম, ১৪তম ও ১৫ তম কিঃমিঃ এ সিসি ব্লক ও জিও টেক্সটাইল দিয়ে ১.৭১৩ কিঃমিঃ রক্ষাপ্রদ কাজ করা হয়। নতুন পেভমেন্ট নির্মাণ ও রক্ষাপ্রদ কাজ করার ফলে হাওড়ের বন্যার প্রকোপ হতে গ্রামবাসী রক্ষা পেয়েছে। এখানে রাস্তার মাঝখানে একটি বৈদ্যুতিক খুঁটি রয়েছে যা প্রকল্প বাস্তবায়নকালীন অপসারণ করা হয়নি। বৈদ্যুতিক পোলটি অপসারণ না করার বিষয়ে নির্বাহী প্রকৌশলী বলেন, ডিপিপিতে ইউটিলিটি স্থানান্তরের সংস্থান না থাকায় তা অপসারণ করা হয়নি। খুঁটিটি স্থানান্তর করা না হলে যে কোন সময় দুর্ঘটনা ঘটার আশংকা রয়েছে।



চিত্র-৫: নতুন এমব্যাংকমেন্টের রক্ষাপ্রদ কাজ



চিত্র-৬: রাস্তার মাঝখানে বিদ্যমান বৈদ্যুতিক খুঁটি