

গৃহায়ণ ও গণপূর্ত মন্ত্রণালয়ের ২০১৪-১৫ অর্থবছরের এডিপিভুক্ত সমাপ্ত প্রকল্পের মূল্যায়ন প্রতিবেদনের ওপর  
মন্ত্রণালয়/বিভাগ ভিত্তিক সার-সংক্ষেপ

ক্রঃ নং	মন্ত্রণালয়/বিভাগের নাম	মোট সমাপ্ত প্রকল্পের সংখ্যা	সমাপ্ত প্রকল্পের ধরণ			মূল সময় ও ব্যয়ের তুলনায়				
			বিনিয়োগ প্রকল্পের সংখ্যা	কারিগরি সহায়তা প্রকল্পের সংখ্যা	জেডিসি এফ ভুক্ত প্রকল্পের সংখ্যা	সময় ও ব্যয় উভয়ই অতিক্রান্ত প্রকল্পের সংখ্যা	সময় অতিক্রান্ত প্রকল্পের সংখ্যা	সময় অতিক্রান্তে র শতকরা হার (%) সর্বনিম্ন- সর্বোচ্চ	ব্যয় অতিক্রান্ত প্রকল্পের সংখ্যা	ব্যয় অতিক্রান্তে র শতকরা হার (%) সর্বনিম্ন- সর্বোচ্চ
(১)	(২)	(৩)	(৪)	(৫)	(৬)	(৭)	(৮)	(৯)	(১০)	(১১)
০১	গৃহায়ণ ও গণপূর্ত মন্ত্রণালয়	০৮	০৭	০১	-	০৬	০৬	৩০% ১৫০%	০৫	০.৭৭% ৩৯%

১। সমাপ্ত প্রকল্পের সংখ্যা: ৭

২। সমাপ্ত প্রকল্পের ব্যয় ও মেয়াদ বৃদ্ধির কারণ:

৩। সমাপ্তকৃত প্রকল্প বাস্তবায়নের ক্ষেত্রে প্রধান প্রধান সমস্যা ও সুপারিশ:

সমস্যা		সুপারিশ	
(১)	(২)	(১)	(২)
৩.১	মূল অনুমোদিত ডিপিপি'র তুলনায় এর প্রকৃত বাস্তবায়নকাল অধিক সময় অতিবাহিত হয়েছে। ফলে উপকারভোগীদের প্রকল্পের সুফল পেতে বিলম্ব ঘটেছে।	৩.১	প্রকল্প থেকে সঠিক সময়ে সুফল প্রাপ্তি এবং বিনিয়োগকৃত অর্থের সদ্যবহার নিশ্চিত করার লক্ষ্যে প্রকল্পের ডিজাইন/পরিকল্পনা এমনভাবে প্রণয়ন করতে হবে যাতে প্রকল্পের Time over run না ঘটিয়ে নির্ধারিত ব্যয়ে ও সময়ের মধ্যে প্রকল্প সমাপ্ত করা যায়।
৩.২	মূল অনুমোদিত ডিপিপি'র তুলনায় বাস্তবায়ন ব্যয় বৃদ্ধি পেয়েছে। মূল প্রকল্প প্রণয়নকালে যথাযথ পরিকল্পনা ও ব্যয় প্রাক্কলনে ঘাটতি ছিল মর্মে প্রতীয়মান হয়।	৩.২	প্রকল্প থেকে সঠিক সময়ে সুফল প্রাপ্তি এবং বিনিয়োগকৃত অর্থের সদ্যবহার নিশ্চিত করার লক্ষ্যে প্রকল্পের ডিজাইন/পরিকল্পনা এমনভাবে প্রণয়ন করতে হবে যাতে প্রকল্পের Cost over run না ঘটিয়ে নির্ধারিত ব্যয়ে ও সময়ের মধ্যে প্রকল্প সমাপ্ত করা যায়।
৩.৩	পরিদর্শনকালে দেখা যায় যে, প্রকল্পের আওতায় নির্মিত ড্রেনের আউটলেটগুলোর মুখে কোন নেট/গ্রিল দেয়া হয়নি। ফলে বর্জ্য-আবর্জনা সরাসরি ড্রেনে পড়ে ড্রেনের পানি নিষ্কাশন ক্ষমতা লোপ করতে পারে এবং নগরীর জলাবদ্ধতা সৃষ্টি করতে পারে।	৩.৩	নির্মিত ড্রেনে পানি নিষ্কাশন ব্যবস্থা সচল রাখতে আউটলেটগুলোর মুখে নেট/গ্রিল স্থাপন করার ব্যাপারে বাস্তবায়নকারী সংস্থা প্রয়োজনীয় ব্যবস্থা গ্রহণ করবে
৩.৪	প্রকল্প পরিদর্শনকালে দেখা যায় যে, নির্মিত রাস্তা কয়েকটি জায়গার এয়লাইনমেন্ট ঝাঁকা-ঝাঁকি রয়েছে। এ প্রসঙ্গে প্রকল্প পরিচালক অবহিত করেন যে, ভূমি অধিগ্রহণের জটিলতার কারণে সর্বক্ষেত্রে রাস্তা সোজা করা যায়নি। রাস্তার পাশে কিছু জায়গায় ধর্মীয় স্থাপনা, কবরস্থান ও আদালতে মামলা চলমান থাকায় এ সমস্ত জায়গায় রাস্তার এয়লাইনমেন্ট ভিন্ন রূপ করা হয়েছে, তবে রাস্তার প্রশস্ততা সর্বক্ষেত্রে সমান রাখা হয়েছে।	৩.৪	বাস্তবায়নকারী সংস্থা কর্তৃক প্রকল্প বাস্তবায়নের পূর্বে ভূমি অধিগ্রহণ প্রক্রিয়া নিশ্চিত করতে হবে যাতে পরবর্তীতে প্রকল্প বাস্তবায়নে কোন জটিলতা তৈরী না হয়

হাটহাজারী রোডের সম্প্রসারণ ও উন্নয়ন (অলি খাঁ মসজিদ মোড় হতে মুরাদপুর জংশন পর্যন্ত) শীর্ষক প্রকল্পের  
সমাপ্তি মূল্যায়ন প্রতিবেদন

(সমাপ্ত : জুন, ২০১৫)

- ১। প্রকল্পের নাম : হাটহাজারী রোডের সম্প্রসারণ ও উন্নয়ন (অলি খাঁ মসজিদ মোড় হতে মুরাদপুর জংশন পর্যন্ত)
- ২। উদ্যোগী মন্ত্রণালয় : গৃহায়ন ও গণপূর্ত মন্ত্রণালয়।
- ৩। বাস্তবায়নকারী সংস্থা : চট্টগ্রাম উন্নয়ন কর্তৃপক্ষ (চটউক)।
- ৪। প্রকল্পের অবস্থান : চট্টগ্রাম সদর।
- ৫। প্রকল্পের বাস্তবায়ন সময় ও ব্যয় :

(লক্ষ টাকায়)

প্রাক্কলিত ব্যয়		প্রকৃত ব্যয়	পরিকল্পিত বাস্তবায়নকাল		প্রকৃত বাস্তবায়নকাল	অতিক্রান্ত ব্যয় (মূল প্রাক্কলিত ব্যয়ের %)	অতিক্রান্ত সময় (মূল বাস্তবায়ন কালের %)
মূল	সর্বশেষ সংশোধিত		মূল	সর্বশেষ সংশোধিত			
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮
৫৬৫৫.৫২	৭৩৫৯.৪০	৬৫৬২.০০	জানুয়ারী, ২০১১ জুন, ২০১৩	জানুয়ারী, ২০১১ ডিসেম্বর, ২০১৪ (পরবর্তীতে ব্যয় বৃদ্ধি ব্যতিরেকে মেয়াদ ০৬ মাস বৃদ্ধি করা হয়েছে)	জানুয়ারী, ২০১১ জুন, ২০১৫	৯০৬.৪৮ (১৬.০২%)	২৪ মাস (৮০%)

৬। প্রকল্পের উদ্দেশ্য:

- (ক) চট্টগ্রাম শহরে সেকেন্ডারী রোড নেটওয়ার্ক সৃষ্টি ;
- (খ) চট্টগ্রাম মূল শহরের সাথে এর উত্তরাংশের উন্নত যোগাযোগ ব্যবস্থা তৈরী করা ;
- (গ) চট্টগ্রামের উত্তরাংশের জনগণের যাতায়াত ব্যবস্থাকে সহজতর করা ; এবং
- (ঘ) সড়কটি প্রশস্তকরণ ও উন্নয়নের মাধ্যমে ভ্রমণ সময় ও দূরত্ব হ্রাসকরণ , জালানী সাশ্রয় এবং যানজট নিরসন করা।

৭। প্রকল্পের মূল কার্যক্রম :

- ভূমি অধিগ্রহণ (১১৩.২৯ কাঠা) ;
- রাস্তা সম্প্রসারণ ও উন্নয়ন (৪.৪৯ কি:মি:) ;
- ডিভাইডার নির্মাণ (৪২৬৭.০০ রা:মি:) ;
- ফুটপাথ কাম ড্রেন নির্মাণ (৭৮৮৩.০০ রা:মি:) ;
- আরসিসি ব্রীজ/কালভার্ট/ক্রস ড্রেন নির্মাণ (৩২টি) ;
- টি এন্ড টি পোল, সাব-মেরিন ক্যাবল ও ওয়াসা লাইন স্থানান্তর ; এবং
- বৈদ্যুতিক বাতি স্থাপন।

৮। প্রকল্পের সার্বিক অগ্রগতি :

প্রকল্পটির সর্বশেষ সংশোধিত অনুমোদিত প্রাক্কলিত ব্যয় ৭৩৫৯.৪০ লক্ষ টাকা। প্রাপ্ত পিসিআর অনুযায়ী প্রকল্প বাস্তবায়নে প্রকৃত ব্যয় হয়েছে ৬৫৬২.০০ লক্ষ টাকা যা অনুমোদিত প্রাক্কলিত ব্যয়ের ৮৯.১৬%। বাস্তব অগ্রগতির বিষয়টি পিসিআর এ উল্লেখ করা হয়নি।

(অংগভিত্তিক আর্থিক ও বাস্তব অগ্রগতির বিস্তারিত পতাকা 'ক' তে সংযুক্ত)

০৯। বছর ভিত্তিক বরাদ্দ ও ব্যয় বিশ্লেষণ :

(লক্ষ টাকায়)

অর্থ বছর	সংশোধিত এডিপি বরাদ্দ	টাকা অবমুক্তি	ব্যয়
১	২	৩	৪
২০১০-১১	০	০	০
২০১১-১২	১৪৯৯.৫০	১৪৯৯.৫০	১৪৯৯.৫০
২০১২-১৩	১৯৬২.৫০	১৯৬২.৫০	১৯৬২.৫০
২০১৩-১৪	২৫৫০.০০	২৫৫০.০০	২৫৫০.০০
২০১৪-১৫	৫৫০.০০	৫৫০.০০	৫৫০.০০
মোটঃ	৬৫৬২.০০	৬৫৬২.০০	৬৫৬২.০০

১০। প্রকল্প পরিচালক সম্পর্কিত তথ্য:

প্রকল্পটি বাস্তবায়নকালে (জানুয়ারী, ২০১১ হতে জুন, ২০১৫ মেয়াদে) জনাব মোঃ শাহাব উদ্দিন খালেদ, নির্বাহী প্রকৌশলী, চট্টগ্রাম উন্নয়ন কর্তৃপক্ষ, অতিরিক্ত দায়িত্ব হিসেবে প্রকল্প পরিচালকের দায়িত্ব পালন করেন।

১১। প্রকল্প পরিদর্শন, পরিদর্শিত এলাকা ও প্রকল্পের বাস্তবায়ন পর্যবেক্ষণ :

বিগত ০৯/১২/২০১৫ তারিখে আইএমইডির সহকারী পরিচালক(পূর্ত) কর্তৃক অত্র প্রকল্পটি পরিদর্শন করা হয়। এ সময়ে প্রকল্প পরিচালকসহ প্রকল্প সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তারা উপস্থিত থেকে পরিদর্শনে সার্বিক সহযোগিতা প্রদান করেন।

প্রকল্পের বাস্তবায়ন পর্যবেক্ষণ :

- অত্র প্রকল্পের আওতায় ২৬২৭.৫৯ লক্ষ টাকা ব্যয় ৯০.০৪ কাঠা জায়গা অধিগ্রহণ করা হয়েছে এবং ৩০৮.২০ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ৩৬৪৬.৭৮ ব:মি: অবকাঠামো ক্ষতিপূরণ প্রদান করা হয়েছে। এছাড়াও উক্ত রাস্তা বাস্তবায়ন করার জন্য বিভিন্ন ব্যক্তি ও প্রতিষ্ঠান ১১৮.৮৬ শতক জায়গা বিনামূল্যে দান করেছেন যা এ প্রকল্প বাস্তবায়নে বিশেষ সহায়ক ভূমিকা রেখেছে।



চিত্র (১) : প্রকল্পের আওতায় রৌফবাদ গাউসিয়া মসজিদ সংলগ্ন ভূমি অধিগ্রহণের চিত্র।



চিত্র (২) : গণপূর্ত অধিদপ্তর কর্তৃক রাস্তা নির্মাণের জন্য বিনামূল্যে দানকৃত জায়গা।

- অত্র প্রকল্পের আওতায় অলি খাঁ মসজিদ হতে মুরাদপুর এবং মুরাদপুর হতে অক্সিজেন মোড় পর্যন্ত মোট ৪.৪৯ কি:মি: রাস্তা সম্প্রসারণ ও উন্নয়নের কাজ সম্পন্ন করা হয়েছে। এ রাস্তা নির্মাণের ফলে অলি খাঁ মসজিদ হতে মুরাদপুর জংশন ও মুরাদপুর মোড় হতে অক্সিজেন মোড় পর্যন্ত সড়ক নেটওয়ার্ক উন্নত হয়েছে। পরিদর্শনকালে এলাকাবাসী জানান যে, এ রাস্তা নির্মাণের ফলে অত্র এলাকার যানজট সমস্যা নিরসন হয়েছে এবং অর্থনৈতিক কর্মকান্ড বৃদ্ধি পেয়েছে।



চিত্র (৩) : প্রকল্পের আওতায় নির্মিত রাস্তার দৃশ্য।



চিত্র (৪) : মুরাদপুর এলাকায় সম্প্রসারিত রাস্তার দৃশ্য।

- প্রকল্পের আওতায় ২৩০.৯৮ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ৪২৫২.৪৬ রা:মি: ডিভাইডার নির্মাণ করা হয়েছে। পরিদর্শনকালে দেখা যায় যে, ডিপিপি অনুসারে মেশিন রিকস দিয়ে ডিভাইডারসমূহ নির্মাণ করা হয়। তবে রক্ষণাবেক্ষণের সুবিধা ও দৃষ্টি নন্দনের বিবেচনায় ইটের তৈরী ডিভাইডারের পরিবর্তে সিসি ব্লকের ডিভাইডার নির্মাণের বিষয়টি পরবর্তীতে চট্টগ্রাম উন্নয়ন কর্তৃপক্ষ বিবেচনা করতে পারে।



চিত্র (৫) : প্রকল্পের আওতায় নির্মিত ইটের তৈরী ডিভাইডারের দৃশ্য।



চিত্র (৬) : প্রকল্পের আওতায় নির্মিত ইটের তৈরী ডিভাইডারের দৃশ্য।

- অত্র প্রকল্পের আওতায় ১২১৩.৩০ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ৭৮৭১.০০ রা:মি: ফুটপাথ কাম-ড্রেন নির্মাণ করা হয়েছে। পরিদর্শনকালে দেখা যায় যে, ফুটপাথের আউটলেটগুলোর মুখে কোন নেট/গ্রিল দেয়া হয়নি। ফলে ময়লা আবর্জনা ড্রেনে জমার সুযোগ থাকায় ড্রেনের পানি নিষ্কাশন ক্ষমতা লোপ পেতে পারে মর্মে প্রতীয়মান হয়।



চিত্র (৭): নির্মিতফুটপাথকাম-ড্রেনেরদৃশ্য।



চিত্র (৮) : ড্রেনের উপর নির্মিত সিসি স্ল্যাবের নমুনা।

- প্রকল্পটির আওতায় ১৭০.৯২ লক্ষ টাকা ব্যয়ে বিভিন্ন আকৃতির ও বিভিন্ন সংখ্যক আরসিসি ব্রিজ/কালভার্ট/ক্রস ড্রেন নির্মাণ করা হয়েছে। মূলত: নির্মিত রাস্তার দুপাশে পানি চলাচলের প্রবাহকে স্বাভাবিক রাখার জন্য এ সমস্ত কালভার্ট/ক্রস ড্রেন নির্মাণ করা হয়েছে।



চিত্র (৯) : প্রকল্পের আওতায় রাস্তা সংযোগকারী আরসিসি ব্রীজের নমুনা।



চিত্র (১০) : প্রকল্পের আওতায় নির্মিত রাস্তা সংলগ্ন কালভার্টের দৃশ্য।

- অত্র প্রকল্পটির আওতায় ৭৩.০০ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ১৪৫টি স্ট্রিট লাইট স্থাপন করা হয়েছে যা নির্মিত রাস্তাকে রাতে আলোকিত করে। এছাড়াও ৪২.৯২ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ২৬৯৬.৭২ ব:মি: লেন মার্কিং, জেব্রা ক্রসিংসহ নির্দেশক চিহ্ন স্থাপনের কাজ সম্পন্ন করা হয়েছে।



চিত্র (৯) : স্থাপনকৃত স্ট্রিট লাইটের দৃশ্য।



চিত্র (১০) : রাস্তার উপর জেব্রা ক্রসিংয়ের দৃশ্য।

১২। প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জন :

পরিকল্পিত	অর্জিত	অত্র বিভাগের মন্তব্য
<p>(ক) চট্টগ্রাম শহরে সেকেন্ডারী রোড নেটওয়ার্ক সৃষ্টি;</p> <p>(খ) চট্টগ্রাম মূল শহরের সাথে এর উত্তরাংশের উন্নত যোগাযোগ ব্যবস্থা তৈরী করা ;</p> <p>(গ) চট্টগ্রামের উত্তরাংশের জনগণের যাতায়াত ব্যবস্থাকে সহজতর করা ; এবং</p> <p>(ঘ) সড়কটি প্রশস্তকরণ ও উন্নয়নের মাধ্যমে ভ্রমণ সময় ও দূরত্ব হ্রাসকরণ , জ্বালানী সাশ্রয় এবং যানজট নিরসন করা ।</p>	<p>এ প্রকল্প বাস্তবায়নের মাধ্যমে অলি খাঁ মসজিদ হতে মুরাদপুর জংশন ও মুরাদপুর জংশন হতে অক্সিজেন মোড় পর্যন্ত যাতায়াত ব্যবস্থা উন্নত হয়েছে। সড়কটি প্রশস্তকরণ ও উন্নয়নের মাধ্যমে ভ্রমণ সময় ও দূরত্ব হ্রাসকরণসহ যানজট সমস্যা লাঘব হয়েছে। এ এলাকার অর্থনৈতিক কর্মকান্ড পূর্বের তুলনায় বৃদ্ধি পেয়েছে মর্মে প্রতীয়মান হয়।</p>	<p>আপাতদৃষ্টিতে স্বল্প মেয়াদে উদ্দেশ্য অর্জিত হলেও প্রভাব মূল্যায়নের মাধ্যমে প্রকৃত উদ্দেশ্য নিরূপণ করা যাবে।</p>

১৩। প্রকল্পের প্রধান প্রধান ক্রয় সংক্রান্ত তথ্য :

দরপত্র সংক্রান্ত নথি যাচাইয়ের প্রধান উদ্দেশ্য ছিল প্রকল্পটির আওতায় ক্রয়কৃত কাজ পর্যবেক্ষণ করা। এ ক্ষেত্রে প্রকল্পটির আওতায় একাধিক প্যাকেজ/লট থাকায় Random Selection এর মাধ্যমে নিম্নোক্ত কয়েকটি প্যাকেজ/লটের ক্রয় সংক্রান্ত তথ্যাদি নিম্ন সারণীতে উপস্থাপন করা হ'লঃ

(লক্ষ টাকায়)

প্যাকেজ/লটের নাম	ক্রয় পদ্ধতি	ডিপিপি অনুযায়ী প্রাক্কলিত মূল্য	টেন্ডার ইভালুয়েশনের তারিখ	টেন্ডারে অংশগ্রহণকারী ব্যক্তি বা প্রতিষ্ঠানের সংখ্যা	টেন্ডারে রেসপনসিভ ব্যক্তি/প্রতিষ্ঠানের সংখ্যা	চুক্তি সম্পাদনের তারিখ ও প্রতিষ্ঠানের নাম	কার্য সম্পাদনের সময় সীমা	চুক্তি মূল্য	চূড়ান্ত বিল প্রদানের পরিমাণ	মন্তব্য
WD-২ (১০-১১) ফুটপাথ, ডেন, পেভমেন্ট ইত্যাদি	ওটিএম	১৭৯.২৯	১৮/০৪/২০১১	১৬ টি	১৬টি	২৫/০৫/২০১১ মেসার্স আহসান এন্টারপ্রাইজ	০৩ মাস (পরবর্তীতে সময় বৃদ্ধি করা হয়)	১৭২.০৩	১৭০.১২	কার্য সম্পাদনে অতিরিক্ত সময় ব্যয় হয়েছে।
WD -৩ (১১-১২) ফুটপাথ, ডেন, পেভমেন্ট ইত্যাদি	ওটিএম	১৯৬.৯৯	২৮/০৬/২০১২	০৪টি	০২টি	২৩/০৯/২০১২ মেসার্স ইয়াকুব এন্ড ব্রাদার্স	০৫ মাস (পরবর্তীতে সময় বৃদ্ধি করা হয়)	১৮৫.৪৬	১৮৪.৫৬	কার্য সম্পাদনে অতিরিক্ত সময় ব্যয় হয়েছে।
WD -১ (১২-১৩) রাস্তা কার্পেটিং	ওটিএম	১২৪৮.৮১	১০/১০/২০১২	০৩টি	০২টি	২০/১২/২০১২ মেসার্স তাহের ব্রাদার্স	০৬ মাস (পরবর্তীতে সময় বৃদ্ধি করা হয়)	১২৩৬.৭২	১২২৬.৮০	কার্য সম্পাদনে অতিরিক্ত সময় ব্যয় হয়েছে।

সাধারণ পর্যবেক্ষণঃ

- অধিকাংশ ক্রয় ওটিএম প্রক্রিয়ায় সম্পন্ন হয়েছে ;
- টেন্ডার ইভালুয়েশনে বহিঃসদস্যদের উপস্থিতি নিশ্চিত করা হয়েছে ;

- একাধিক দরদাতা প্রতিষ্ঠান টেন্ডার প্রক্রিয়ায় অংশগ্রহণ করেছে ;
- কার্যসম্পাদনে অতিরিক্ত সময় ব্যয় করা হয়েছে ; এবং
- ঠিকাদারের বিল পরিশোধ করা হয়েছে ।

#### ১৪। প্রকল্পটির বাস্তবায়নোত্তর প্রভাব (Impact) :

প্রকল্পটির বাস্তবায়নে নিম্নোক্ত প্রভাবগুলো ফুটে উঠেছে:

- এ প্রকল্প বাস্তবায়নের মাধ্যমে মুরাদপুর মোড় হতে অক্সিজেন মোড় এবং মুরাদপুর জংশন হতে অলি খাঁ মসজিদ পর্যন্ত যোগাযোগ ব্যবস্থা উন্নত হয়েছে ;
- ভ্রমণ ব্যয় ও সময় সাশ্রয় হচ্ছে ; এবং
- অত্র এলাকার অর্থনৈতিক কর্মকান্ড বৃদ্ধি পেয়েছে।

#### ১৫। প্রকল্পটির বাস্তবায়নের সুফল এর Sustainability:

নিম্নোক্ত বিষয়ের উপর নির্ভর করছে :

- সঠিক ব্যবস্থাপনা ও মনিটরিং;
- বার্ষিক অপারেশন এন্ড মেইনটেন্যান্স নিয়মিতভাবে পরিচালনা;
- সর্বোপরি কাজের মান ও স্থায়িত্ব।

#### ১৬। পর্যবেক্ষণ/ সমস্যাাদি :

১৬.১ Time over run: প্রকল্পটির মূল অনুমোদিত ডিপিপি'র তুলনায় এর প্রকৃত বাস্তবায়নকাল অধিক সময় অতিবাহিত হয়েছে। মূল অনুমোদিত বাস্তবায়নকালের চেয়ে প্রকল্পটি বাস্তবায়নে ০২ বছর সময় বেশী (৮০%) ব্যয় হয়েছে। ফলে উপকারভোগীদের প্রকল্পের সুফল পেতে বিলম্ব ঘটেছে।

১৬.২ Cost over run: প্রকল্পটির মূল অনুমোদিত ডিপিপি'র তুলনায় বাস্তবায়ন ব্যয় উল্লেখযোগ্য হারে বৃদ্ধি পেয়েছে। মূল অনুমোদিত প্রাক্কলিত ব্যয় ৫৬৫৫.৫২ লক্ষ টাকা থাকলেও পরবর্তীতে দু'বার সংশোধনের মাধ্যমে প্রকল্পের ব্যয় নির্ধারিত হয় ৭৩৫৫.৪০ লক্ষ টাকা। আবার প্রকল্প বাস্তবায়নে প্রকৃত ব্যয় হয়েছে ৬৫৬২.০০ লক্ষ টাকা অর্থাৎ মূল অনুমোদিত ব্যয় অপেক্ষা প্রকল্প ব্যয় ৯০৬.৪৮ লক্ষ টাকা বৃদ্ধি পেয়েছে (১৬.০২%)। প্রকল্প প্রণয়নকালে যথাযথ পরিকল্পনা ও ব্যয় প্রাক্কলনে ঘাটতি ছিল মর্মে প্রতীয়মান হয়।

১৬.৩ ভূমি অধিগ্রহণের জটিলতা: প্রকল্প পরিদর্শনকালে দেখা যায় যে, নির্মিত রাস্তাটির কয়েকটি জায়গার এ্যালাইনমেন্ট আঁকা-বাঁকা রয়েছে। এ প্রসঙ্গে প্রকল্প পরিচালক অবহিত করেন যে, ভূমি অধিগ্রহণের জটিলতার কারণে সর্বক্ষেত্রে রাস্তা সোজা করা যায়নি। রাস্তার পাশে কিছু জায়গায় ধর্মীয় স্থাপনা,



কবরস্থান ও আদালতে মামলা চলমান থাকায় এ সমস্ত জায়গায় রাস্তার এ্যালাইনমেন্ট ভিন্ন রূপ করা হয়েছে, তবে রাস্তার প্রশস্ততা সর্বক্ষেত্রে সমান রাখা হয়েছে।

১৬.৪ রাস্তা ক্ষতিগ্রস্থ হওয়াঃ পরিদর্শনকালে দেখা যায় যে, বিবির হাট এলাকায় নির্মিত রাস্তার একাংশ ক্ষতিগ্রস্থ হয়েছিল যা পরবর্তীতে সংস্কার করা হয়। মূলত: বিবির হাট এলাকায় চট্টগ্রাম মহানগরীর গরুর হাট অবস্থিত। ফলে ট্রাকসহ অন্যান্য যানবাহনের চলাচল এখানে বেশী। হাটের ময়লা আবর্জনা ও জলাবদ্ধতার কারণে হাটের সম্মুখভাগে নির্মিত রাস্তা ক্ষতিগ্রস্থ হয়েছিল মর্মে প্রতীয়মান হয়। তবে বর্তমানে হাটের সম্মুখভাগের রাস্তা সংস্কারসহ উঁচু করা হয়েছে যাতে জলাবদ্ধতা সৃষ্টি করে রাস্তা ক্ষতিগ্রস্থ না হয়।



১৬.৫ নির্মিত ড্রেনের আউটলেটগুলোর মুখে নেট/গ্রিল না দেয়াঃ পরিদর্শনকালে দেখা যায় যে, প্রকল্পের আওতায় নির্মিত ড্রেনের আউটলেটগুলোর মুখে কোন নেট/গ্রিল দেয়া হয়নি। ফলে বর্জ্য – আবর্জনা সরাসরি ড্রেনে পড়ে ড্রেনের পানি নিষ্কাশন ক্ষমতা লোপ করতে পারে এবং নগরীর জলাবদ্ধতা সৃষ্টি করতে পারে।



১৬.৬ মনিটরিংয়ের অভাবঃ প্রকল্প পরিদর্শনকালে দেখা যায় যে, নির্মিত ক্রস ড্রেনে একাংশে পানি নিষ্কাশনের পথ ইটের দেয়াল তুলে বন্ধ করে দেয়া হয়েছে। এলাকাস্থানীয় জানায় বর্ষা মৌসুমে যাতে রাস্তার অপরাংশে ড্রেনের পানি এ পাশের ড্রেনে আসতে না পারে তাই তারা নিজেরাই দেয়াল তুলে পানি আসার পথ বন্ধ করে



দিয়েছে। কিন্তু প্রকৃত পক্ষে এই পানি চলাচলের পথ বন্ধ করায় উক্ত এলাকার পানি নিষ্কাশন ব্যবস্থা হুমকির সম্মুখীন হতে পারে। বিষয়টি প্রকল্প পরিচালকের দৃষ্টি আকর্ষণ করা হয়। প্রকল্প পরিচালক আশ্বস্ত করেন যে, অতি শীঘ্রই ড্রেনেজ ব্যবস্থা এ জাতীয় ব্যক্তি উদ্যোগে অবৈধ স্থাপনা অপসারণ করা হবে এবং মনিটরিং ব্যবস্থা জোরদার করা হবে। ড্রেনসমূহ নিয়মিত পরিষ্কার এবং জনসচেতনতা সৃষ্টি করার ব্যাপারে চট্টগ্রাম উন্নয়ন কর্তৃপক্ষ এবং চট্টগ্রাম সিটি কর্পোরেশন যৌথভাবে কাজ করবে।

১৬.৭ অবৈধভাবে ফুটপাথ দখলঃ পরিদর্শনকালে দেখা যায় যে, প্রকল্পের আওতায় নির্মিত ফুটপাথের কিছু অংশে পার্শ্ববর্তী বাসিন্দাদের কর্তৃক অবৈধ দখল করে ব্যবহার করা হচ্ছে; ফলে পথচারীদের যাতায়াতের সমস্যা সৃষ্টি হচ্ছে। অবৈধ ফুটপাথ ব্যবহারের ব্যাপারে সচেতনতা সৃষ্টিসহ উচ্ছেদ কার্যক্রম আরো জোরদার করা আবশ্যিক।



১৬.৮ সিটি কর্পোরেশনের নিকটি রাস্তা হস্তান্তর না করাঃ প্রকল্পটি জুন, ২০১৫-তে সমাপ্ত হয়। প্রকল্পের

আওতায় নির্মিত রাস্তা ও অন্যান্য ভৌত অবকাঠামো অদ্যাবধি চট্টগ্রাম সিটি কর্পোরেশনের নিকট বাস্তবায়নকারী সংস্থা কর্তৃক হস্তান্তর করা হয়নি। ফলে নির্মিত ভৌত অবকাঠামোর রক্ষণাবেক্ষণ ও পরিচর্যা যথাযথভাবে সম্পন্ন হচ্ছে না।

১৬.৯ অডিট আপত্তিসমূহ নিষ্পত্তি না হওয়াঃ প্রকল্পের পিসিআর পর্যালোচনায় দেখা যায় যে, প্রকল্প বাস্তবায়নকালে একবার ইন্টারনাল অডিট ও একবার এক্সটারনাল অডিট সম্পাদিত হয়েছে। প্রকল্পটির আর্থিক ব্যবস্থাপনার উপরে একাধিক অডিট আপত্তি রয়েছে যা এখন নিষ্পন্ন হয়নি। অডিট আপত্তিসমূহ নিষ্পন্নের জন্য বাস্তবায়নকারী সংস্থা যথাযথ উদ্যোগ চালু রেখেছে মর্মে প্রকল্প পরিচালককে অবহিত করেন।

১৬.১০ পিআইসি ও স্টিয়ারিং কমিটির সভা নিয়মিত আয়োজন না করা : প্রকল্প দলিল অনুসারে প্রকল্প বাস্তবায়নকালে প্রতিমাসে অন্তত: ০১ বার বাস্তবায়ন কমিটি (পিআইসি) সভা ও ০২ মাস অন্তর ০১ বার স্টিয়ারিং কমিটির সভা আয়োজনের সংস্থান থাকলেও নিয়মিতভাবে পিআইসি ও স্টিয়ারিং কমিটির সভা অনুষ্ঠিত হয়নি।

## ১৭। সুপারিশ/ মতামত :

১৭.১ প্রকল্প থেকে সঠিক সময়ে সুফল প্রাপ্তি এবং বিনিয়োগকৃত অর্থের সদ্ব্যবহার নিশ্চিত করার লক্ষ্যে প্রকল্পের ডিজাইন/পরিকল্পনা এমনভাবে প্রণয়ন করতে হবে যাতে প্রকল্পের Time over run ও Cost over run না ঘটিয়ে নির্ধারিত ব্যয়ে ও সময়ের মধ্যে প্রকল্প সমাপ্ত করা যায় (অনু: ১৬.১ ও ১৬.২) ;

১৭.২ বাস্তবায়নকারী সংস্থা কর্তৃক প্রকল্প বাস্তবায়নের পূর্বে ভূমি অধিগ্রহণ প্রক্রিয়া নিশ্চিত করতে হবে যাতে পরবর্তীতে প্রকল্প বাস্তবায়নে কোন জটিলতা তৈরী না হয় (অনুঃ ১৬.৩) ;

১৭.৩ হাট বাজারের সম্মুখভাগের রাস্তা বিটুমিনের পরিবর্তে সিসি ঢালাইয়ের মাধ্যমে তৈরী করার কারিগরি দিকটি বাস্তবায়নকারী সংস্থা পরবর্তী এ জাতীয় প্রকল্প বাস্তবায়নে বিবেচনা করতে পারে (অনু: ১৬.৪) ;

১৭.৪ নির্মিত ড্রেনে পানি নিষ্কাশন ব্যবস্থা সচল রাখতে আউটলেটগুলোর মুখে নেট/গ্রিল স্থাপন করার ব্যাপারে বাস্তবায়নকারী সংস্থা প্রয়োজনীয় ব্যবস্থা গ্রহণ করবে (অনু: ১৬.৫) ;

১৭.৫ চট্টগ্রাম শহরকে জলাবদ্ধতা মুক্ত রাখতে ড্রেন ব্যবস্থাপনায় নিয়মিত মনিটরিং কার্যক্রম অব্যাহত রাখতে হবে। ড্রেনসমূহ নিয়মিত পরিষ্কার ও জনসচেতনতা সৃষ্টি করার ব্যাপারে চট্টগ্রাম উন্নয়ন কর্তৃপক্ষকে চট্টগ্রাম সিটি কর্পোরেশনের সাথে যৌথ উদ্যোগে কাজ করতে হবে (অনু: ১৬.৬) ;

- ১৭.৬ প্রকল্পের আওতায় নির্মিত ফুটপাথ অবৈধ দখলদারদের উচ্ছেদকরত: পথচারীদের নির্বিঘ্ন চলাচল নিশ্চিত করতে হবে। এজন্য চট্টগ্রাম উন্নয়ন কর্তৃপক্ষ কর্তৃক নিয়মিত উচ্ছেদ অভিযান পরিচালনা করতে হবে (অনু: ১৬.৭) ;
- ১৭.৭ বিধি মোতাবেক প্রকল্পের আওতায় নির্মিত রাস্তা, ডেনসহ যাবতীয় ভৌত অবকাঠামো অতি দ্রুত বাস্তবায়নকারী সংস্থা কর্তৃক চট্টগ্রাম সিটি কর্পোরেশনের নিকট হস্তান্তরের প্রয়োজনীয় উদ্যোগ গ্রহণ করতে হবে (অনু: ১৬.৮) ;
- ১৭.৮ অত্র প্রকল্পের অডিট আপত্তিসমূহ দ্রুত নিষ্পত্তিকরত: আইএমইডি'কে অবহিত করতে হবে (অনু: ১৬.৯) ;
- ১৭.৯ প্রকল্পের অনুমোদিত ডিপিপি/আরডিপিপি অনুসারে নিয়মিতভাবে পিআইসি ও স্ট্রিয়ারিং কমিটির সভা আয়োজন করতে হবে যা গৃহায়ন ও গণপূর্ত মন্ত্রণালয় নিশ্চিত করবে (অনু : ১৬.১০) ;
- ১৭.১০ অনুচ্ছেদ ১৭.১ হতে ১৭.৯ পর্যন্ত সুপারিশসমূহ বাস্তবায়নে গৃহীত ব্যবস্থাবলী গৃহায়ন ও গণপূর্ত মন্ত্রণালয় কর্তৃক আগামী ০১ মাসের মধ্যে আইএমইডিকে অবহিত করতে হবে।

মাদানী এভিনিউ পূর্বমুখী সম্প্রসারণ (প্রগতি সরণি ইন্টারসেকশন হতে বালু নদী পর্যন্ত) (সংশোধিত) **শীর্ষক**  
**প্রকল্পের সমাপ্তি মূল্যায়ন প্রতিবেদন**

(সমাপ্ত : জুন ২০১৫)

- ১। প্রকল্পের নাম : মাদানী এভিনিউ পূর্বমুখী সম্প্রসারণ (প্রগতি সরণি ইন্টারসেকশন হতে বালু নদী পর্যন্ত) (সংশোধিত)
- ২। উদ্যোগী মন্ত্রণালয় : গৃহায়ন ও গণপূর্ত মন্ত্রণালয়।
- ৩। বাস্তবায়নকারী সংস্থা : রাজধানী উন্নয়ন কর্তৃপক্ষ (রাজউক)।
- ৪। প্রকল্পের অবস্থান : মাদানী এভিনিউ প্রগতি সরণি ইন্টারসেকশন হতে বালু নদী পর্যন্ত, ঢাকা।
- ৫। প্রকল্পের বাস্তবায়ন সময় ও ব্যয় :

(লক্ষ টাকায়)

প্রাক্কলিত ব্যয়		প্রকৃত ব্যয়	পরিকল্পিত বাস্তবায়নকাল		প্রকৃত বাস্তবায়নকাল	অতিক্রান্ত ব্যয় (মূল প্রাক্কলিত ব্যয়ের %)	অতিক্রান্ত সময় (মূল বাস্তবায়ন কালের (%))
মূল	সর্বশেষ সংশোধিত		মূল	সর্বশেষ সংশোধিত			
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮
২২৫১১.৮১	৪২১৫৯.৫৭	৪১৯১৪.১৬	এপ্রিল, ২০১০ সেপ্টেম্বর, ২০১২	এপ্রিল, ২০১০ জুন, ২০১৫	এপ্রিল, ২০১০ জুন, ২০১৫	১৯৪০২.৩৫ (৮৬.১৯%)	৩৩ মাস (১১০%)

৬। প্রকল্পের গটভূমি ও উদ্দেশ্য :

(ক) গটভূমিঃ

ঢাকা শহরের যানজট নিরসন, পূর্ব পশ্চিম দিকে যান চলাচল সহজতর করা সহ সড়ক সংলগ্ন এলাকার আর্থ সামাজিক অবস্থার উন্নয়ন ও পরিবেশগত উন্নয়নকল্পে মাদানী এভিনিউ এর পূর্বমুখী সম্প্রসারণের জন্য আলোচ্য প্রকল্পটি বাস্তবায়নের উদ্যোগ গ্রহণ করা হয়। প্রকল্পটি সম্পূর্ণ জিওবি অর্থায়নে মোট ২২৫১১.৮১ লক্ষ টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে এপ্রিল ২০১০ হতে সেপ্টেম্বর ২০১২ মেয়াদে বাস্তবায়নের জন্য বিগত ০৪/০৫/২০১০ তারিখে অনুষ্ঠিত একনেক সভায় অনুমোদিত হয়। পরবর্তীতে ভূমি অধিগ্রহণে ব্যয় বৃদ্ধি পাওয়ায় ৪২১৫৯.৫৭ লক্ষ টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে এপ্রিল, ২০১০ হতে জুন, ২০১৩ মেয়াদে বাস্তবায়নের জন্য সংশোধিত ডিপিপি বিগত ১৮/১১/২০১১ তারিখে অনুষ্ঠিত একনেক সভায় অনুমোদিত হয়। পরবর্তীতে ব্যয় বৃদ্ধি ব্যতিরেকে প্রকল্পের মেয়াদ দু'বার বৃদ্ধি করে এপ্রিল, ২০১০ হতে জুন, ২০১৫ পর্যন্ত নির্ধারণ করা হয়। সর্বশেষ গত ১৮/০৬/২০১৫ তারিখে সময় ও ব্যয় অপরিবর্তিত রেখে গৃহায়ন ও গণপূর্ত মন্ত্রণালয় কর্তৃক প্রকল্পটির আন্ত:খাত সমন্বয় প্রস্তাব অনুমোদন করা হয়।

(খ) প্রকল্পের উদ্দেশ্যঃ

- (ক) ঢাকা শহরের যানজট নিরসন ;
- (খ) পূর্ব-পশ্চিম দিকে যান চলাচল সহজতর করা ;
- (গ) ইস্টার্ন বাইপাস রোডের সাথে সড়ক সংযোগ স্থাপন করা ;
- (ঘ) সড়ক সংলগ্ন এলাকার আর্থ-সামাজিক অবস্থা ও পরিবেশ উন্নয়ন সাধন ;
- (ঙ) সড়ক সংলগ্ন এলাকার জনগণের অর্থনৈতিক কর্মকান্ড ত্বরান্বিত করা।

৭। প্রকল্পের মূল কার্যক্রম :

- পরামর্শক নিয়োগ ;
- ভূমি অধিগ্রহণ (৪৬.০২৮ একর) ;
- ভূমি উন্নয়ন (অপসারণ: ১৩২৪২১.৭৭ ঘ:মি: এবং ফিলিং: ৬৪৩৪৪৮.১৪ ঘ:মি:)
- রাস্তা নির্মাণ (৮৯২৮১.২০ ব:মি:) ;
- ব্রীজ নির্মাণ (০৪টি) ;
- আরবরিকালচার এবং
- বিদ্যুতায়ন।

৮। প্রকল্পের সার্বিক অগ্রগতি :

প্রকল্পটির সর্বশেষ সংশোধিত অনুমোদিত প্রাক্কলিত ব্যয় ৪২১৫৯.৫৭ লক্ষ টাকা। প্রাপ্ত পিসিআর অনুযায়ী প্রকল্প বাস্তবায়নে প্রকৃত ব্যয় হয়েছে ৪১৯১৪.১৬ লক্ষ টাকা যা অনুমোদিত প্রাক্কলিত ব্যয়ের ৯৯.৪১%। বাস্তব অগ্রগতির বিষয়টি পিসিআর এ উল্লেখ করা হয়নি।

(অংগভিত্তিক আর্থিক ও বাস্তব অগ্রগতির বিস্তারিত পরিশিষ্ট 'ক' তে সংযুক্ত)

৯। বছর ভিত্তিক বরাদ্দ ও ব্যয় বিশ্লেষণ :

(লক্ষ টাকায়)

অর্থ বছর	সংশোধিত এডিপি বরাদ্দ	টাকা অবমুক্তি	ব্যয়
১	২	৩	৪
২০১০-১১	৬৭৫৯.০৫	৬৭৫৯.০৫	৬৫০৪.৫৬
২০১১-১২	৪২০২.০০	৪২০২.০০	২৫৯৫২.৫৯ (ভূমি অধিগ্রহণের জন্য রাজউক কর্তৃক ২২২০৬.৯৬ লক্ষ টাকা ঋণ গ্রহণ করা হয়, পরবর্তীতে এডিপি বরাদ্দ হতে সমন্বয় করা হয়)
২০১২-১৩	৬০০০.০০	৬০০০.০০	৪৫৫৬.৪০
২০১৩-১৪	৩১২৬.৪০	৩১২৬.৪০	৩০৫৬.৪৬
২০১৪-১৫	২২৩০৬.০০	২২১২৬.০০	১৮৪৪.১৫
<b>মোটঃ</b>	<b>৪২৩৯৩.০৫</b>	<b>৪২২১৩.৪৫</b>	<b>৪১৯১৪.১৫</b>

১০। প্রকল্প পরিচালক সম্পর্কিত তথ্য:

প্রকল্পটি বাস্তবায়নকালে (এপ্রিল, ২০১০ হতে জুন, ২০১৫ মেয়াদে) ০৪ জন প্রকৌশলী/কর্মকর্তা প্রকল্প পরিচালকের দায়িত্বে নিয়োজিত ছিলেন। নিম্নে প্রকল্প পরিচালকের তথ্য দেয়া হ'লঃ

ক্রঃ নং	কর্মকর্তার নাম	পদবী	পূর্ণকালীন/খন্ডকালীন	সময়কাল
১.	জনাব মোঃ আনোয়ার হোসেন	তত্ত্বাবধায়ক প্রকৌশলী	খন্ডকালীন	০৪/০৫/২০১০ হতে ২৫/০১/২০১১
২.	জনাব মোঃ সাইদুর রহমান	তত্ত্বাবধায়ক প্রকৌশলী	খন্ডকালীন	২৫/০১/২০১১ হতে ১২/১২/২০১৩
৩.	জনাব মোঃ আরেফুর রহমান	তত্ত্বাবধায়ক প্রকৌশলী	খন্ডকালীন	১২/১২/২০১৩ হতে ২১/০৯/২০১৪
৪.	জনাব মোঃ সাইদুর রহমান	তত্ত্বাবধায়ক প্রকৌশলী	খন্ডকালীন	৩০/১০/২০১৪ হতে সমাপ্তি পর্যন্ত

১১। প্রকল্প পরিদর্শন :

গত ২৮/০১/২০১৬ তারিখে আইএমইডি'র সহকারী পরিচালক (পূর্ত) কর্তৃক প্রকল্প এলাকা পরিদর্শন করা হয়। এ সময়ে প্রকল্প পরিচালকসহ প্রকল্প সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তারা উপস্থিত থেকে পরিদর্শনেসার্বিকসহযোগিতা প্রদান করেন।

■ প্রকল্পের বাস্তবায়ন চিত্র :





চিত্র (৩) : প্রকল্পের আওতায় নির্মিত ১ম ব্রীজের দৃশ্য।



চিত্র (৪) : প্রকল্পের আওতায় নির্মিত ২য় ব্রীজের দৃশ্য।



চিত্র (৫) : প্রকল্পের আওতায় নির্মিত ব্রীজের এ্যপ্রোজ রোডের দৃশ্য।



চিত্র (৬) : প্রকল্পের আওতায় নির্মিত ৪র্থ ব্রীজের অবকাঠামোর দৃশ্য।



চিত্র (৭): প্রকল্পের আওতায় বৃক্ষ রোপনের নমুনা।



চিত্র (৮) : প্রকল্পের আওতায় ফুটপাথের দৃশ্য।



চিত্র (৯) : প্রকল্পের আওতায় রাস্তা বিদ্যুতায়নের জন্য স্থাপনকৃত পোলের দৃশ্য।

চিত্র (১০) : নির্মিত রাস্তা সংলগ্ন এলাকায় গড়ে ওঠা আবাসন শিল্পের দৃশ্য।

১২। প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জন :

পরিকল্পিত	অর্জিত	অত্র বিভাগের মন্তব্য
<p>(ক) ঢাকা শহরের যানজট নিরসন ;</p> <p>(খ) পূর্ব-পশ্চিম দিকে যান চলাচল সহজতর করা ;</p> <p>(গ) ইন্টারগ বাইপাস রোডের সাথে সড়ক সংযোগ স্থাপন করা ;</p> <p>(ঘ) সড়ক সংলগ্ন এলাকার আর্থ-সামাজিক অবস্থা ও পরিবেশ উন্নয়ন সাধন ;</p> <p>(ঙ) সড়ক সংলগ্ন এলাকার জনগণের আর্থনৈতিক কর্মকান্ড ত্বরান্বিত করা।</p>	<p>প্রগতি সরণি ইন্টারসেকশন হতে বালু নদী পর্যন্ত মাদানী এভিনিউ এর পূর্বমুখী সম্প্রসারণের ফলে ঢাকার পূর্ব-পশ্চিম দিকের নতুন যোগাযোগ ব্যবস্থা তৈরী হওয়ার সম্ভাবনা বৃদ্ধি পেয়েছে। পরিদর্শনকালে এলাকায় আর্থ-সামাজিক ব্যবস্থার পরিবর্তন এবং নির্মিত রাস্তা সংলগ্ন এলাকায় আবাসন শিল্পের বিকাশ লক্ষ্যনীয়।</p>	<p>পরবর্তীতে বালু নদী ও শীতালক্ষ্যা নদীর উপর ব্রীজ নির্মাণকরত: এ রাস্তার সংযোগ রুপগঞ্জ পর্যন্ত বিস্তৃত হলে এ প্রকল্পের প্রকৃত উদ্দেশ্য অর্জিত হবে বলে প্রতীয়মান হয়।</p>

১৩। প্রকল্পের প্রধান প্রধান ক্রয় সংক্রান্ত তথ্য :

দরপত্র সংক্রান্ত নথি যাচাইয়ের প্রধান উদ্দেশ্য ছিল প্রকল্পটির আওতায় ক্রয়কৃত কাজ পর্যবেক্ষণ করা। এ ক্ষেত্রে প্রকল্পটির আওতায় Random Selection এর মাধ্যমে নিম্নোক্ত ০২টি লটের ক্রয় প্রক্রিয়া ও বাস্তবায়ন পর্যালোচনা করা হয় :

**১৩.১ লট নং-WD-01 :** লট-১ এর আওতায় প্রগতি সরণী ইন্টারসেকশনহতে বালু নদী পর্যন্ত মাদানী এভিনিউ সড়কের (চেইনেজপ্রগতি সরণী ইন্টারসেকশনহতে ৩.০০ কি:মি: পর্যন্ত) সম্প্রসারণ ও উন্নয়নেরকাজ সম্পাদন করা হয়। ওপেন টেন্ডারিং মেথড (OTM) এর মাধ্যমে এ লটের আওতায় ভৌত কাজ সম্পাদন করা হয়। এ লটের ক্ষেত্রে ১৬.০৩.২০১১ তারিখে দৈনিক ইন্ডেক্সাক ও দৈনিক মানবজমিন এবং ১৪.০৩.২০১১ তারিখে দৈনিক ইন্ডিপেনডেন্ট পত্রিকায় বিজ্ঞাপন দেয়া হয়েছে । দরপত্র মূল্যায়ন কমিটিতে বহি:সদস্যদের উপস্থিতি নিশ্চিত করা হয়। গত ১২.০১.২০১২ তারিখে টেন্ডার open করা হয়। গত ০৭.০২.২০১২ তারিখে দরপত্র মূল্যায়ন কমিটির সভা অনুষ্ঠিত হয়। উক্ত টেন্ডার প্রক্রিয়ায় ০৪টি প্রতিষ্ঠান অংশগ্রহণ করে যার মধ্যে ০৪টি প্রতিষ্ঠানই রেসপনসিভ/যোগ্য দরদাতা হিসেবে বিবেচিত হয়। প্রকল্প অফিসহতে গত ০৬.০৩.২০১২ তারিখে সর্বনিম্ন দরদাতা প্রতিষ্ঠান ন্যাশনাল সিভিল ইঞ্জিনিয়ার্স লিমিটেড-কে নোটিফিকেশন অব এ্যা ওয়ার্ড প্রদান করা হয়। গত ২৯.০৩.২০১২ তারিখে

নির্বাচিত ঠিকাদার প্রতিষ্ঠানের সাথে চুক্তি সম্পাদিত হয় যার মেয়াদ ছিল ১৫ মাস এবং চুক্তি মূল্য ছিল ৫৮৫৬.৮৯ লক্ষ টাকা । পরবর্তীতে ভৌত কাজের পরিধি পরিবর্তন হওয়ায় ভেরিয়েশন অর্ডার প্রদান করা হয় এবং কার্যসম্পাদনের সময়সীমাও বর্ধিত করা হয়। ঠিকাদার প্রতিষ্ঠানকে গত ০৪.০৩.২০১৫ তারিখে ৫৭৫৯.৩৩ লক্ষ টাকার চূড়ান্ত বিল প্রদান করা হয়।

**১৬.২ লট নং-WD-02 :** লট-২ এর আওতায় প্রগতি সরণী ইন্টারসেকশনহতে বালু নদী পর্যন্ত মাদানী এভিনিউ সড়কের (চেইনেজ ৩.০০ কি:মি: হতে ৬.১৮৪ কি:মি: পর্যন্ত) সম্প্রসারণ ও উন্নয়নের কাজ সম্পাদন করা হ য়। ওপেন টেন্ডারিং মেথড (OTM) এর মাধ্যমে এ লটের আওতায় ভৌত কাজ সম্পাদন করা হয়। এ লটের ক্ষেত্রে ১৬.০৩.২০১১ তারিখে দৈনিক ইন্ডেক্স ও দৈনিক মানবজমিন এবং ১৪.০৩.২০১১ তারিখে দৈনিক ইন্ডিপেনডেন্ট পত্রিকায় বিজ্ঞাপন দেয়া হয়েছে । দরপত্র মূল্যায়ন কমিটিতে বহি:সদস্যদের উপস্থিতি নিশ্চিত করা হয়। গত ১২.০১.২০১২ তারিখে টেন্ডার open করা হয়। গত ০৭.০২.২০১২ তারিখে দরপত্র মূল্যায়ন কমিটির সভা অনুষ্ঠিত হয়। উক্ত টেন্ডার প্রক্রিয়ায় ০৪টি প্রতিষ্ঠান অংশগ্রহণ করে যার মধ্যে ০৪টি প্রতিষ্ঠানই রেসপনসিভ/যোগ্য দরদাতা হিসেবে বিবেচিত হয়। প্রকল্প অফিস হতে গত ০৬.০৩.২০১২ তারিখে সর্বনিম্ন দরদাতা প্রতিষ্ঠান ন্যাশনাল সিভিল ইঞ্জিনিয়ার্স লিমিটেড-কে নোটিফিকেশন অব এ্যা ওয়ার্ড প্রদান করা হয়। গত ২৯.০৩.২০১২ তারিখে নির্বাচিত ঠিকাদার প্রতিষ্ঠানের সাথে চুক্তি সম্পাদিত হয় যার মেয়াদ ছিল ১৫ মাস এবং চুক্তি মূল্য ছিল ৪২৪০.৩২ লক্ষ টাকা । পরবর্তীতে ভৌত কাজের পরিধি পরিবর্তন হওয়ায় ভেরিয়েশন অর্ডার প্রদান করা হয় এবং কার্যসম্পাদনের সময়সীমাও বর্ধিত করা হয়। ঠিকাদার প্রতিষ্ঠানকে গত ০৪.০৩.২০১৫ তারিখে ৪০৯৩.৮৬ লক্ষ টাকার চূড়ান্ত বিল প্রদান করা হয়।

#### **সাধারণ পর্যবেক্ষণঃ**

- মূল ক্রয় ওটিএম প্রক্রিয়ায় সম্পন্ন করা হয়েছে ;
- টেন্ডার ইভালুয়েশনে বহি:সদস্যদের উপস্থিতি নিশ্চিত করা হয়েছে ;
- একাধিক পত্রিকায় টেন্ডার বিজ্ঞপ্তি প্রকাশ করা হয়েছে ;
- একাধিক দরদাতা প্রতিষ্ঠান টেন্ডার প্রক্রিয়ায় অংশগ্রহণ করেছে ;
- কার্যসম্পাদনে অতিরিক্ত সময় ব্যয় করা হয়েছে ; এবং
- ঠিকাদারের চূড়ান্ত বিল পরিশোধ করা হয়েছে ।

#### **১৪। প্রকল্পটির বাস্তবায়নোত্তর প্রভাব (Impact) :**

প্রকল্পটির বাস্তবায়নে নিম্নোক্ত প্রভাবগুলো ফুটে উঠেছে:

- এ প্রকল্প বাস্তবায়নের মাধ্যমে প্রগতি সরণী ইন্টারসেকশনহতে বালু নদী পর্যন্ত মাদানী এভিনিউ সড়কের যোগাযোগ ব্যবস্থা উন্নত হয়েছে ;
- ভ্রমণ ব্যয় ও সময় সাশ্রয় হচ্ছে ; এবং
- অত্র এলাকার আর্থ-সামাজিক অবস্থার উন্নতি ঘটছে।

#### **১৫। প্রকল্পটির বাস্তবায়নের সুফল এর Sustainability:**

নিম্নোক্ত বিষয়ের উপর নির্ভর করছে :

- সঠিক ব্যবস্থাপনা ও মনিটরিং;

- বার্ষিক অপারেশন এন্ড মেইনটেইন্যান্স নিয়মিতভাবে পরিচালনা;
- সর্বোপরি কাজের মান ও স্থায়িত্ব।

## ১৬। পর্যবেক্ষণ/ সমস্যাাদি :

১৬.১ **Time over run:** প্রকল্পটির মূল অনুমোদিত ডিপিপি'র তুলনায় এর প্রকৃত বাস্তবায়নকাল অধিক সময় অতিবাহিত হয়েছে। মূল অনুমোদিত বাস্তবায়নকালের চেয়ে প্রকল্পটি বাস্তবায়নে ৩৩ মাস সময় বেশী (১১০%) ব্যয় হয়েছে। ফলে উপকারভোগীদের প্রকল্পের সুফল পেতে বিলম্ব ঘটেছে।

১৬.২ **Cost over run:** প্রকল্পটির মূল অনুমোদিত ডিপিপি'র তুলনায় বাস্তবায়ন ব্যয় উল্লেখযোগ্য হারে বৃদ্ধি পেয়েছে। মূল অনুমোদিত প্রাক্কলিত ব্যয় ২২৫১১.৮১ লক্ষ টাকা থাকলেও পরবর্তীতে এক'বার সংশোধনের মাধ্যমে প্রকল্পের ব্যয় নির্ধারিত হয় ৪২১৫৯.৫৭ লক্ষ টাকা। আবার প্রকল্প বাস্তবায়নে প্রকৃত ব্যয় হয়েছে ৪১৯১৪.১৬ লক্ষ টাকা অর্থাৎ মূল অনুমোদিত ব্যয় অপেক্ষা প্রকল্প ব্যয় ১৯৪০২.৩৫ লক্ষ টাকা বৃদ্ধি পেয়েছে (৮৬.১৯%)। মূল প্রকল্প প্রণয়নকালে যথাযথ পরিকল্পনা ও ব্যয় প্রাক্কলনে ঘাটতি ছিল মর্মে প্রতীয়মান হয়।

১৬.৩ **প্রকল্প প্রণয়নের পূর্বে ফিজিবিলিটি স্টাডি সম্পাদন না করাঃ** অত্র প্রকল্পটি গ্রহণের পূর্বে কোন ফিজিবিলিটি স্টাডি সম্পাদন করা হয়নি। ফলে প্রকল্পটির আওতায় নির্মিত রাস্তার প্রকৃত সুফল এ পর্যায়ে নিশ্চিত হয়নি। প্রগতি সরণি ইন্টারসেকশন হতে বালু নদী পর্যন্ত রাস্তাটি নির্মিত হলেও ঢাকার পূর্ব-পশ্চিমের যাতায়াত ব্যবস্থা উন্নত করার জন্য প্রকৃত পক্ষে এ রাস্তার সংযোগ বালু নদীর উপর ব্রীজ ও শীতালক্ষ্যা নদীর উপর ব্রীজ নির্মাণ করে রুপগঞ্জ থানা পর্যন্ত বিস্তৃত করার প্রয়োজন রয়েছে। আবার প্রকল্প দলিলে ৯২৯.৩৭ রা:মি: কালভার্ট নির্মাণের সংস্থান রাখা হলেও বাস্তবে কোন কালভার্ট নির্মাণের প্রয়োজন হয়নি।

১৬.৪ **ভূমি অধিগ্রহণের জটিলতা:** প্রকল্প পরিদর্শনকালে দেখা যায় যে, নির্মিত রাস্তাটির এ্যালাইনমেন্টের মাঝে ০১টি ০৩ তলা ভবন অবস্থিত রয়েছে। এ ভবনটি থাকার ফলে ভবন সংলগ্ন এলাকার রাস্তা সংযোগ দু'লেনের পরিবর্তে এক লেন হয়েছে। এর ফলে ভবিষ্যতে অত্র এলাকায় যান চলাচল বৃদ্ধি পেলে ভয়াবহ যানজট সমস্যা সম্মুখীন হতে পারে। এ প্রসঙ্গে প্রকল্প পরিচালক অবহিত করেন যে, উক্ত ভবনের মালিক ভূমি অধিগ্রহণের বিরুদ্ধে মামলা করায় এবং মামলায় আদালতের স্থিতাবস্থা থাকায় এই ভবন সংলগ্ন জায়গা অধিগ্রহণ করা সম্ভব হয়নি, তবে মামলাটি চলমান আছে।



১৬.৫ **আন্ত:খাত সমন্বয়ে বিলম্ব হওয়াঃ** গত ১৮.০৬.২০১৫ তারিখে গৃহায়ন ও গণপূর্ত মন্ত্রণালয় কর্তৃক অত্র প্রকল্পের ব্যয় অপরিবর্তিত রেখে আন্ত:খাত সমন্বয়ের লক্ষ্যে বিভাগীয় মূল্যায়ন কমিটির সভা অনুষ্ঠিত হয়। এক্ষেত্রে প্রতীয়মান হয় যে, ভৌত নির্মাণ কাজের হ্রাস-বৃদ্ধি তথা ব্যয়ের হ্রাস-বৃদ্ধি সম্পাদন করার পরে আন্ত:খাত সমন্বয়ের প্রস্তাব অনুমোদন করা হয়। বিধি মোতাবেক ব্যয় সম্পাদনের পূর্বেই আন্ত:খাত সমন্বয়ের প্রস্তাব অনুমোদন করার যুক্তিযুক্ত ছিল।

১৬.৬ নির্মিত ভেত অবকাঠামোর রক্ষণাবেক্ষণের জটিলতা সৃষ্টিঃ প্রকল্প পরিদর্শনকালে প্রকল্প পরিচালকের সাথে আলোচনা করে জানা যায় যে, নির্মিত রাস্তাটি ঢাকা সিটি কর্পোরেশনের অন্তর্ভুক্ত নয়। ফলে রাজউক নির্মিত রাস্তাটি পরবর্তীতে রক্ষণাবেক্ষণের জন্য ঢাকা সিটি কর্পোরেশনের নিকট হস্তান্তর করা যাচ্ছে না। নির্মিত রাস্তাটি দু'টি ইউনিয়ন পরিষদের অন্তর্ভুক্ত এবং তাদের বাজেটের সীমাবদ্ধতা থাকায় এ রাস্তার রক্ষণাবেক্ষণের দায়ভার ইউনিয়ন পরিষদ নিতে অপারগ। ফলশ্রুতিতে রাস্তাটি কারা রক্ষণাবেক্ষণ করবে তা এখনও নির্ধারিত হয়নি।

১৬.৭ মনিটরিংয়ের অভাবঃ প্রকল্প পরিদর্শনকালে দেখা যায় যে, প্রগতি সরণী ইন্টারসেকশন হতে বালু নদী পর্যন্ত নির্মিত রাস্তায় ০৪টি খালের উপর ০৪টি ব্রিজ নির্মাণ করা হয়েছে। পরিদর্শনকালে প্রতীয়মান হয় যে, এ খালসমূহের সংলগ্ন এলাকা বিভিন্ন ব্যক্তি ও প্রতিষ্ঠান কর্তৃক ভরাট করে বাণিজ্যিক উদ্দেশ্যে ভূমি উন্নয়ন করছে। এক্ষেত্রে খাল ভরাট করা হচ্ছে কিনা সে বিষয়ে রাজউকের উপস্থিত কর্মকর্তাগণ কোন সঠিক তথ্য প্রদান করতে পারেনি। খালের প্রকৃত জমি নির্ধারণকরত: অবৈধ খাল ভরাট প্রক্রিয়া বন্ধ করার জন্য রাজউকের মনিটরিং ব্যবস্থার ঘাটতি রয়েছে মর্মে প্রতীয়মান হয়।



১৬.৮ অবৈধভাবে ফুটপাথ দখলঃ পরিদর্শনকালে দেখা যায় যে, প্রকল্পের আওতায় নির্মিত ফুটপাথের কিছু অংশে পার্শ্ববর্তী বাসিন্দাদের কর্তৃক অবৈধ দখল করে ব্যবহার করা হচ্ছে; ফলে পথচারীদের যাতায়াতের সমস্যা সৃষ্টি হচ্ছে। অবৈধ ফুটপাথ ব্যবহারের ব্যাপারে সচেতনতা সৃষ্টিসহ উচ্ছেদ কার্যক্রম আরো জোরদার করা আবশ্যিক।



১৬.৯ অডিট আপত্তিসমূহ নিষ্পত্তি না হওয়াঃ প্রকল্পের

পিসিআর পর্যালোচনায় দেখা যায় যে, প্রকল্প বাস্তবায়নকালে দু'বার ইন্টারনাল অডিট ও একবার এক্সটারনাল অডিট সম্পাদিত হয়েছে। প্রকল্পটির আর্থিক ব্যবস্থাপনার উপরে একাধিক অডিট আপত্তি রয়েছে যা এখন নিষ্পন্ন হয়নি। অডিট আপত্তিসমূহ নিষ্পন্নের জন্য বাস্তবায়নকারী সংস্থা যথাযথ উদ্যোগ চালু রেখেছে মর্মে প্রকল্প পরিচালক অবহিত করেন।

১৬.১০ পিআইসি ও স্টিয়ারিং কমিটির সভা নিয়মিত আয়োজন না করা : প্রকল্প দলিল অনুসারে প্রকল্প বাস্তবায়নকালে প্রতিমাসে অন্তত: ০১ বার বাস্তবায়ন কমিটি (পিআইসি) সভা ও ০১ বার স্টিয়ারিং কমিটির সভা আয়োজনের সংস্থান থাকলেও নিয়মিতভাবে পিআইসি ও স্টিয়ারিং কমিটির সভা অনুষ্ঠিত হয়নি।

১৭। সুপারিশ/ মতামত :

১৭.১ প্রকল্প থেকে সঠিক সময়ে সুফল প্রাপ্তি এবং বিনিয়োগকৃত অর্থের সদ্ব্যবহার নিশ্চিত করার লক্ষ্যে প্রকল্পের ডিজাইন/পরিকল্পনা এমনভাবে প্রণয়ন করতে হবে যাতে প্রকল্পের Time over run ও Cost over run না ঘটিয়ে নির্ধারিত ব্যয়ে ও সময়ের মধ্যে প্রকল্প সমাপ্ত করা যায় (অনু: ১৬.১ ও ১৬.২) ;

১৭.২ এ জাতীয় বৃহৎ প্রকল্প বাস্তবায়নের পূর্বে সরকারী বিধি মোতাবেক আবশ্যিকভাবে ফিজিবিলিটি স্টাডি সম্পাদন করতে হবে যা গৃহায়ন ও গণপূর্ত মন্ত্রণালয় নিশ্চিত করবে (অনুঃ ১৬.৩);

১৭.৩ বাস্তবায়নকারী সংস্থা কর্তৃক প্রকল্প বাস্তবায়নের পূর্বে ভূমি অধিগ্রহণ প্রক্রিয়া নিশ্চিত করতে হবে যাতে পরবর্তীতে প্রকল্প বাস্তবায়নে কোন জটিলতা তৈরী না হয় (অনুঃ ১৬.৪) ;

১৭.৪ প্রকল্প বাস্তবায়নকালে আন্তঃখাত সমন্বয়ের প্রয়োজন হলে ব্যয় নির্বাহের পূর্বেই আন্তঃখাত সমন্বয়ের প্রস্তাব অনুমোদন করাতে হবে। পরবর্তী প্রকল্পসমূহের ক্ষেত্রে গৃহায়ন ও গণপূর্ত মন্ত্রণালয় প্রকৃত যাচাই-বাছাইকরত: আন্তঃখাত সমন্বয়ের প্রস্তাব বিবেচনা করবে (অনু: ১৬.৫) ;

১৭.৫ নির্মিত ভৌত অবকাঠামো রক্ষণাবেক্ষনের বিষয়ে গৃহায়ন ও গণপূর্ত মন্ত্রণালয় এবং রাজউক দ্রুত সিদ্ধান্ত গ্রহণকরত: আইএমইডি-কে অবহিত করবে (অনু: ১৬.৬) ;

১৭.৬ রাজউক কর্তৃক প্রকল্প এলাকা সংলগ্ন ০৪টি খালের প্রকৃত সীমানা দ্রুত চিহ্নিত করে অবৈধ ভরাট প্রক্রিয়া অনতিবিলম্বে বন্ধ করতে হবে এবং এক্ষেত্রে গৃহায়ন ও গণপূর্ত মন্ত্রণালয় ০১টি মনিটরিং কমিটি গঠন করে নিয়মিত তদারকি অব্যাহত রাখতে পারে (অনু: ১৬.৭) ;

১৭.৭ প্রকল্পের আওতায় নির্মিত ফুটপাথ অবৈধ দখলদারদের উচ্ছেদকরত: পথচারীদের নির্বিঘ্ন চলাচল নিশ্চিত করতে হবে। এজন্য রাজধানী উন্নয়ন কর্তৃপক্ষ কর্তৃক নিয়মিত উচ্ছেদ অভিযান পরিচালনা করতে হবে (অনু: ১৬.৮) ;

১৭.৮ অত্র প্রকল্পের অডিট আপত্তিসমূহ দ্রুত নিষ্পত্তিকরত: আইএমইডি'কে অবহিত করতে হবে (অনু: ১৬.৯) ;

১৭.৯ প্রকল্পের অনুমোদিত ডিপিপি/আরডিপিপি অনুসারে নিয়মিতভাবে পিআইসি ও স্ট্রিয়ারিং কমিটির সভা আয়োজন করতে হবে যা গৃহায়ন ও গণপূর্ত মন্ত্রণালয় নিশ্চিত করবে (অনু : ১৬.১০) ;

১৭.১০ প্রকল্পের সুষ্ঠু বাস্তবায়নের স্বার্থে ঘনঘন প্রকল্প পরিচালক পরিবর্তন পরিহার করতে হবে (অনু: ১০) ; এবং

১৭.১১ অনুচ্ছেদ ১৭.১ হতে ১৭.১০ পর্যন্ত সুপারিশসমূহ বাস্তবায়নে গৃহীত ব্যবস্থাবলী গৃহায়ন ও গণপূর্ত মন্ত্রণালয় কর্তৃক আগামী ০১ (এক) মাসের মধ্যে আইএমইডিকে অবহিত করতে হবে।

**চট্টগ্রামের মোহরা এলাকার রোড নেটওয়ার্ক উন্নয়ন (২য় সংশোধিত) শীর্ষক প্রকল্পের সমাপ্তি মূল্যায়ন প্রতিবেদন**

(সমাপ্ত : জুন ২০১৫)

- ১। প্রকল্পের নাম : চট্টগ্রামের মোহরা এলাকার রোড নেটওয়ার্ক উন্নয়ন (২য় সংশোধিত)
- ২। উদ্যোগী মন্ত্রণালয় : গৃহায়ন ও গণপূর্ত মন্ত্রণালয়।
- ৩। বাস্তবায়নকারী সংস্থা : চট্টগ্রাম উন্নয়ন কর্তৃপক্ষ (চউক)।
- ৪। প্রকল্পের অবস্থান : মোহরা এলাকা, চট্টগ্রাম।

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

**(লক্ষ টাকায়)**

প্রাক্কলিত ব্যয়		প্রকৃত ব্যয়	পরিকল্পিত বাস্তবায়নকাল		প্রকৃত বাস্তবায়নকাল	অতিক্রান্ত ব্যয় (মূল প্রাক্কলিত ব্যয়ের%)	অতিক্রান্ত সময় (মূল বাস্তবায়ন কালের %)
মূল	সর্বশেষ সংশোধিত		মূল	সর্বশেষ সংশোধিত			
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮
১২৯৮.৪৭	১৮০৪.৮৮	১৮০৪.৮৮	নভেম্বর, ২০১৩ হতে জুন, ২০১৪	নভেম্বর, ২০১৩ হতে জুন, ২০১৫	নভেম্বর, ২০১৩ হতে জুন, ২০১৫	৫০৬.৪১ (৩৯%)	১ বছর (১৫০%)

**৬। প্রকল্পের পটভূমি ও উদ্দেশ্যঃ**

**(ক) পটভূমিঃ**

চট্টগ্রামে Primary ও Distributory রোডের একটি সুনির্দিষ্ট নেটওয়ার্ক থাকা প্রয়োজন। দূর পাল্লার যানবাহনসমূহের যানজট ব্যতীত সহজ চলাচলের প্রাইমারী রোড নেটওয়ার্ক বিশেষ গুরুত্বপূর্ণ। একটি পরিকল্পিত রোড নেটওয়ার্ক পর্যাপ্ত পরিমাণ যানবাহন চলাচলের জন্য প্রধান ট্রাফিক রুট হিসেবে কাজ করে। এছাড়া এটি ইন্ডাস্ট্রিয়াল ও কমার্শিয়াল ডেভেলপমেন্ট ত্বরান্বিত করে। মোহরা চট্টগ্রাম শহরের একটি গুরুত্বপূর্ণ শহর এলাকা। এই এলাকায় কোন সুষ্ঠু রোড নেটওয়ার্ক ছিল না। প্রধান প্রধান সড়কসমূহের উপর সৃষ্ট যানবাহনের চাপ কমাতে বিশেষ করে বিদ্যমান রোডসমূহের মধ্যে ভ্রমণ সময় ও ভ্রমণ দূরত্ব কমাতে ‘চট্টগ্রামের মোহরা এলাকার রোড নেটওয়ার্ক উন্নয়ন’ শীর্ষক প্রকল্পটি গ্রহণ করা হয়।

**(খ) প্রকল্পের উদ্দেশ্যঃ**

- (১) কালুঘাট রোড, অক্সিজেন-কুয়াইশ রোড ও কাপ্তাই রোডের মধ্যে যোগাযোগ সহজতর করা এবং
- (২) যাতায়াতে মূল্যবান সময় হ্রাস, দূরত্ব হ্রাস এবং যানজট নিরসনে সহায়তা করা।

৭। প্রকল্পের মূল কার্যক্রম :

- রাস্তা নির্মাণ (৯.৫১ কি:মি) ;
- রিটেইনিং ওয়াল নির্মাণ (৭৭৬৬.০০ রা:মি:) ;
- ক্রস ডেন নির্মাণ (৪১.১৭ রা:মি:) ;
- সারফেস ডেন নির্মাণ ( ২০৪৩.৭০ রা:মি:) ; এবং
- ইলেকট্রিক পোল স্থানান্তরসহ আনুষঙ্গিক কাজ।

৮। প্রকল্পের সার্বিক অগ্রগতি :

প্রকল্পটির সর্বশেষ সংশোধিত অনুমোদিত প্রাক্কলিত ব্যয় ১৮০৪.৮৮ লক্ষ টাকা। প্রাপ্ত পিসিআর অনুযায়ী প্রকল্প বাস্তবায়নে প্রকৃত ব্যয় হয়েছে ১৮০৪.৮৮ লক্ষ টাকা যা অনুমোদিত প্রাক্কলিত ব্যয়ের সমান। বাস্তব অগ্রগতির বিষয়টি পিসিআর এ উল্লেখ করা হয়নি।

(অংগভিত্তিক আর্থিক ও বাস্তব অগ্রগতির বিস্তারিত পতাকা 'ক' তে সংযুক্ত)

০৯। বছর ভিত্তিক বরাদ্দ ও ব্যয় বিশ্লেষণ :

(লক্ষ টাকায়)

অর্থ বছর	সংশোধিত এডিপি বরাদ্দ	টাকা অবমুক্তি	ব্যয়
(১)	(২)	(৩)	(৪)
২০১৩-১৪	১৪৩৪.০০	১৪৩৪.০০	১৪৩৪.০০
২০১৪-১৫	৩০০.৮৮	৩০০.৮৮	৩০০.৮৮
মোটঃ	১৮০৪.৮৮	১৮০৪.৮৮	১৮০৪.৮৮

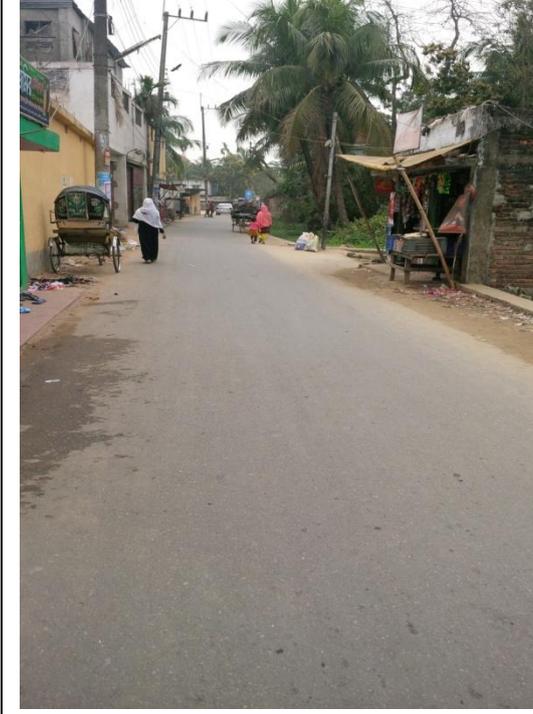
১০। প্রকল্প পরিচালক সম্পর্কিত তথ্য:

প্রকল্পটি বাস্তবায়নকালে জনাব মোহাম্মদ মাহফুজুর রহমান, নির্বাহী প্রকৌশলী, চট্টগ্রাম উন্নয়ন কর্তৃপক্ষ, প্রকল্প পরিচালকের দায়িত্ব পালন করেন।

১১। প্রকল্প পরিদর্শন :

গত ১০/০২/২০১৬ তারিখে আইএমইডি'র সহকারী পরিচালক, জনাব আবদুল্লাহ-আল-মাসুদ, কর্তৃক প্রকল্প এলাকা পরিদর্শন করা হয়। এ সময়ে প্রকল্প পরিচালকসহ প্রকল্প সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তারা উপস্থিত থেকে পরিদর্শনেসার্বিক সহযোগিতা প্রদান করেন।

■ প্রকল্পের বাস্তবায়ন চিত্র :



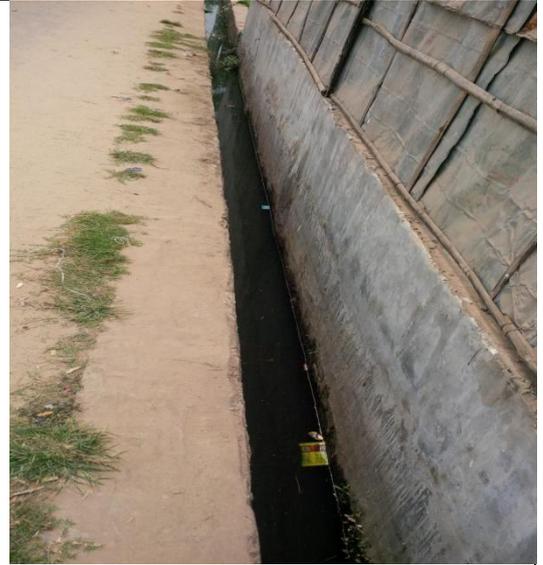
চিত্র (১) : প্রকল্পের আওতায় কাপ্তাই রোড হতে পুরাতন কালুরঘাট এলাকায় নির্মিত রাস্তার দৃশ্য।



চিত্র (২) : প্রকল্পের আওতায় রাস্তার পাশে নির্মিত রিটেইনিং ওয়ালের দৃশ্য।



চিত্র (৩) : প্রকল্পের আওতায় দেওয়ান মোহসীন এলাকায় নির্মিত রাস্তার দৃশ্য।



চিত্র (৪) : প্রকল্পের আওতায় নির্মিত দেওয়ান মোহসীন সড়কের পার্শ্ববর্তী সারফেজ ডেনের দৃশ্য।



চিত্র (৫) : প্রকল্পের আওতায় নির্মিত দেওয়ান মোহসীন সড়ক হতে আব্দুর রহমান সংযোগ সড়কের দৃশ্য।



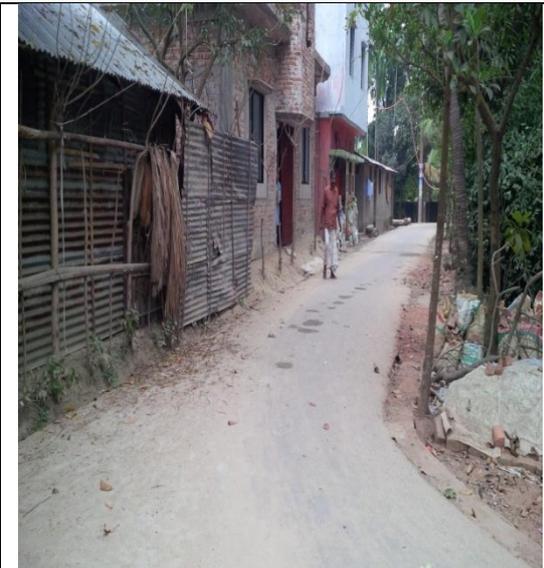
চিত্র (৬) : প্রকল্পের আওতায় নির্মিত রিটেইনিং ওয়ালের দৃশ্য।



চিত্র (৭) : প্রকল্পের আওতায় নির্মিত বাগী মিলন সংযোগ সড়ক দৃশ্য।



চিত্র (৮) : প্রকল্পের আওতায় নির্মিত রিটেইনিং ওয়ালসহ রাস্তার দৃশ্য।



চিত্র (৯) : প্রকল্পের আওতায় মোহরা ওয়াসা হতে সারলিয়া পাড়া এলাকায় নির্মিত রাস্তার দৃশ্য।



চিত্র (১০) : প্রকল্পের আওতায় নির্মিত ক্রস ড্রেনের দৃশ্য।

১২। প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জন :

পরিকল্পিত	অর্জিত	অত্র বিভাগের মন্তব্য
(১) কালুরঘাট রোড , অক্সিজেন- কুয়াইশ রোড ও কাপ্তাই রোডের মধ্যে যোগাযোগ সহজতর ; এবং	প্রকল্পের আওতায় চট্টগ্রামের মোহরা এলাকায় ১০টি সংযোগ সড়ক নির্মাণ ও সংস্কারের কাজ সম্পাদন করা হয়েছে। এর ফলে উক্ত এলাকার যোগাযোগ ব্যবস্থা পূর্বের তুলনায় উন্নত ও সহজতর হয়েছে। এ সমস্ত সংযোগ সড়ক নির্মাণের ফলে এলাকার আর্থ-সামাজিক অবস্থার পরিবর্তন ঘটছে।	আপাতদৃষ্টিতে স্বল্প মেয়াদে উদ্দেশ্য অর্জিত হলেও প্রভাব মূল্যায়নের মাধ্যমে প্রকৃত উদ্দেশ্য নিরূপণ করা যাবে।
(২) যাতায়াতে মূল্যবান সময় হ্রাস , দূরত্ব হ্রাস এবং যানজট নিরসনে সহায়তা করা।		

১৩। প্রকল্পের প্রধান প্রধান ক্রয় সংক্রান্ত তথ্য :

দরপত্র সংক্রান্ত নথি যাচাইয়ের প্রধান উদ্দেশ্য ছিল প্রকল্পটির আওতায় ক্রয়কৃত কাজ পর্যবেক্ষণ করা। এ ক্ষেত্রে প্রকল্পটির আওতায় Random Selection এর মাধ্যমে নিম্নোক্ত ০৪টি লটের ক্রয় পর্যালোচনা করা হয় :

**১৩.১ লট নং-WD-01 :** লট-১ এর আওতায় খালেকেরহাট ব্রীজ হতে উত্তর মোহরা প্রাইমারী বিদ্যালয় পর্যন্ত রাস্তা নির্মাণ ও আনুষঙ্গিককাজ সম্পাদন করা হয়। ওপেন টেন্ডারিং মেথড (OTM) এর মাধ্যমে এ লটের আওতায় ভৌত কাজ সম্পাদন করা হয়। এ লটের ক্ষেত্রে ১৩.১১.২০১৩ তারিখে দৈনিক ভোরের কাগজ, দৈনিক বাংলাদেশ টু-ডে ও দৈনিক আজাদী পত্রিকায় বিজ্ঞাপন দেয়া হয়েছে। গত ২৮.১১.২০১৩ তারিখে টেন্ডার open করা হয়। গত ০৫.১২.২০১৩ তারিখে দরপত্র মূল্যায়ন কমিটির সভা অনুষ্ঠিত হয়। উক্ত টেন্ডার প্রক্রিয়ায় ১০টি প্রতিষ্ঠান অংশগ্রহণ করে যার মধ্যে ০৮টি প্রতিষ্ঠান রেসপনসিভ/যোগ্য দরদাতা হিসেবে বিবেচিত হয়। প্রকল্প অফিস হতে গত ০১.০১.২০১৪ তারিখে সর্বনিম্ন দরদাতা প্রতিষ্ঠান মেসার্স জে.বি ইন্টারন্যাশনাল-কে নোটিফিকেশন অব এ্যাওয়ার্ড প্রদান করা হয়। গত ০৮.০১.২০১৪ তারিখে নির্বাচিত ঠিকাদার প্রতিষ্ঠানের সাথে চুক্তি সম্পাদিত হয় যার মেয়াদ ছিল ০৬ মাস এবং চুক্তি মূল্য ছিল ১৪৪.৮৪ লক্ষ টাকা। পরবর্তীতে ভৌত কাজের পরিধি পরিবর্তন হওয়ায় ভেরিয়েশন অর্ডার প্রদান করা হয়। ঠিকাদার প্রতিষ্ঠানকে গত ৩০.০৪.২০১৫ তারিখে ১৫২.৪০ লক্ষ টাকার চূড়ান্ত বিল প্রদান করা হয়।

**১৩.২ লট নং-WD-02 :** লট-২ এর আওতায় মোহরা প্রাইমারী বিদ্যালয় হতে রাজাখান প্রাইমারী বিদ্যালয় পর্যন্ত রাস্তা নির্মাণ ও আনুষঙ্গিককাজ সম্পাদন করা হয়। ওপেন টেন্ডারিং মেথড (OTM) এর মাধ্যমে এ লটের আওতায় ভৌত কাজ সম্পাদন করা হয়। এ লটের ক্ষেত্রে ১৩.১১.২০১৩ তারিখে দৈনিক ভোরের কাগজ, দৈনিক বাংলাদেশ টু-ডে ও দৈনিক আজাদী পত্রিকায় বিজ্ঞাপন দেয়া হয়েছে। গত ২৮.১১.২০১৩ তারিখে টেন্ডার open করা হয়। গত ০৫.১২.২০১৩ তারিখে দরপত্র মূল্যায়ন কমিটির সভা অনুষ্ঠিত হয়। উক্ত টেন্ডার প্রক্রিয়ায় ১১টি প্রতিষ্ঠান অংশগ্রহণ করে যার মধ্যে ০৮টি প্রতিষ্ঠান রেসপনসিভ/যোগ্য দরদাতা হিসেবে বিবেচিত হয়। প্রকল্প অফিস হতে গত ০১.০১.২০১৪ তারিখে সর্বনিম্ন দরদাতা প্রতিষ্ঠান মেসার্স বি.জে.আই ট্রেড ইন্টারন্যাশনাল-কে নোটিফিকেশন অব এ্যাওয়ার্ড প্রদান করা হয়। গত ০৮.০১.২০১৪ তারিখে নির্বাচিত ঠিকাদার প্রতিষ্ঠানের সাথে চুক্তি সম্পাদিত হয় যার মেয়াদ ছিল ০৬ মাস এবং চুক্তি মূল্য ছিল ৯৪.৮১ লক্ষ টাকা। ঠিকাদার প্রতিষ্ঠানকে গত ১০.০৬.২০১৫ তারিখে ৯৩.৩৪ লক্ষ টাকার চূড়ান্ত বিল প্রদান করা হয়।

**১৩.৩ লট নং-WD-03 :** লট-৩ এর আওতায় কাপ্তাই রোড হতে কালুরঘাট রেল লাইন পর্যন্ত রাস্তা নির্মাণ ও আনুষঙ্গিক কাজ সম্পাদন করা হয়। ওপেন টেন্ডারিং মেথড (OTM) এর মাধ্যমে এ লটের আওতায় ভৌত কাজ সম্পাদন করা হয়। এ লটের ক্ষেত্রে ১৩.১১.২০১৩ তারিখে দৈনিক ভোরের কাগজ, দৈনিক বাংলাদেশ টু-ডে ও দৈনিক আজাদী পত্রিকায় বিজ্ঞাপন দেয়া হয়েছে। গত ২৮.১১.২০১৩ তারিখে টেন্ডার open করা হয়। গত ০৫.১২.২০১৩ তারিখে দরপত্র মূল্যায়ন কমিটির সভা অনুষ্ঠিত হয়। উক্ত টেন্ডার প্রক্রিয়ায় ১০টি প্রতিষ্ঠান অংশগ্রহণ করে যার মধ্যে ১০টি প্রতিষ্ঠান রেসপনসিভ/যোগ্য দরদাতা হিসেবে বিবেচিত হয়। প্রকল্প অফিস হতে গত ০৮.০১.২০১৪ তারিখে সর্বনিম্ন দরদাতা প্রতিষ্ঠান মেসার্স আজমস-কে নোটিফিকেশন অব এ্যাওয়ার্ড প্রদান করা হয়। গত ১৫.০১.২০১৪ তারিখে নির্বাচিত ঠিকাদার প্রতিষ্ঠানের সাথে চুক্তি সম্পাদিত হয় স্ব মেয়াদ ছিল ০৬ মাস এবং চুক্তি মূল্য ছিল ১৪৯.৬৫ লক্ষ টাকা। পরবর্তীতে ভৌত কাজের পরিধি পরিবর্তন হওয়ায় ভেরিয়েশন অর্ডার প্রদান করা হয় এবং চুক্তির মেয়াদ বৃদ্ধি করা হয়। ঠিকাদার প্রতিষ্ঠানকে ১৫৪.০৬ লক্ষ টাকার চূড়ান্ত বিল প্রদান করা হয়।

**১৩.৪ লট নং-WD-09 :** লট-৯ এর আওতায় মোহরাওয়াসারোড হতে বাণী মিলন সংঘ সংযোগসড়ক পর্যন্ত রাস্তা নির্মাণ ও আনুষঙ্গিক কাজ সম্পাদন করা হয়। ওপেন টেন্ডারিং মেথড (OTM) এর মাধ্যমে এ লটের আওতায় ভৌত কাজ সম্পাদন করা হয়। এ লটের ক্ষেত্রে ২৬.০১.২০১৪ তারিখে দৈনিক ভোরের কাগজ, দৈনিক বাংলাদেশ টু-ডে ও দৈনিক আজাদী পত্রিকায় বিজ্ঞাপন দেয়া হয়েছে। গত ২৪.০২.২০১৪ তারিখে টেন্ডার open করা হয়। গত ০৭.০৭.২০১৪ তারিখে দরপত্র মূল্যায়ন কমিটির সভা অনুষ্ঠিত হয়। উক্ত টেন্ডার প্রক্রিয়ায় ০৭টি প্রতিষ্ঠান অংশগ্রহণ করে যার মধ্যে ০৬টি প্রতিষ্ঠান রেসপনসিভ/যোগ্য দরদাতা হিসেবে বিবেচিত হয়। প্রকল্প অফিস হতে গত ১২.০৬.২০১৪ তারিখে সর্বনিম্ন দরদাতা প্রতিষ্ঠান মেসার্স এস. অনন্ত বিকাশ ত্রিপুরা-কে নোটিফিকেশন অব এ্যাওয়ার্ড প্রদান করা হয়। গত ১৯.০৬.২০১৪ তারিখে নির্বাচিত ঠিকাদার প্রতিষ্ঠানের সাথে চুক্তি সম্পাদিত হয় যার মেয়াদ ছিল ০৫ মাস এবং চুক্তি মূল্য ছিল ৪৮.৫৯ লক্ষ টাকা। পরবর্তীতে ভৌত কাজের পরিধি পরিবর্তন হওয়ায় ভেরিয়েশন অর্ডার প্রদান করা হয়। ঠিকাদার প্রতিষ্ঠানকে গত ০৩.০২.২০১৫ তারিখে ৪৫.৭৩ লক্ষ টাকার চূড়ান্ত বিল প্রদান করা হয়।

#### **ক্রয় সংক্রান্ত সাধারণ পর্যবেক্ষণঃ**

- মূল ক্রয় ওটিএম প্রক্রিয়ায় সম্পন্ন করা হয়েছে ;
- একাধিক পত্রিকায় টেন্ডার বিজ্ঞপ্তি প্রকাশ করা হয়েছে ;
- একাধিক দরদাতা প্রতিষ্ঠান টেন্ডার প্রক্রিয়ায় অংশগ্রহণ করেছে ;
- অধিকাংশ চুক্তির ক্ষেত্রে ভেরিয়েশন অর্ডার প্রদান করা হয়েছে ;
- কিছু চুক্তির ক্ষেত্রে কার্যসম্পাদনে অতিরিক্ত সময় ব্যয় করা হয়েছে ; এবং
- ঠিকাদারের চূড়ান্ত বিল পরিশোধ করা হয়েছে।

#### **১৪। প্রকল্পটির বাস্তবায়নোত্তর প্রভাব (Impact) :**

প্রকল্পটির বাস্তবায়নে নিম্নোক্ত প্রভাবগুলো ফুটে উঠেছে:

- এ প্রকল্প বাস্তবায়নের মাধ্যমে চট্টগ্রামের মোহরা এলাকায় কালুরঘাট রোড, অস্বিজেন-কুয়াইশ রোড ও কাপ্তাই রোডের মধ্যে যোগাযোগ ব্যবস্থা উন্নত হয়েছে ;
- ভ্রমণ ব্যয় ও সময় সাশ্রয় হচ্ছে ; এবং
- অত্র এলাকার আর্থ-সামাজিক অবস্থার উন্নতি ঘটছে।

## ১৫। প্রকল্পটির বাস্তবায়নের সুফল এর Sustainability:

নিম্নোক্ত বিষয়ের উপর নির্ভর করছে :

- সঠিক ব্যবস্থাপনা ও মনিটরিং;
- বার্ষিক অপারেশন এন্ড মেইনটেইন্যান্স নিয়মিতভাবে পরিচালনা;
- সর্বোপরি কাজের মান ও স্থায়িত্ব।

## ১৬। পর্যবেক্ষণ/ সমস্যাাদি :

১৬.১ **Time over run:** প্রকল্পটির মূল অনুমোদিত ডিপিপি'র তুলনায় এর প্রকৃত বাস্তবায়নকাল অধিক সময় অতিবাহিত হয়েছে। মূল অনুমোদিত বাস্তবায়নকালের চেয়ে প্রকল্পটি বাস্তবায়নে ১২ মাস সময় বেশী (১৫০%) ব্যয় হয়েছে। ফলে উপকারভোগীদের প্রকল্পের সুফল পেতে বিলম্ব ঘটেছে।

১৬.২ **Cost over run:** প্রকল্পটির মূল অনুমোদিত ডিপিপি'র তুলনায় বাস্তবায়ন ব্যয় বৃদ্ধি পেয়েছে। মূল অনুমোদিত প্রাক্কলিত ব্যয় ১৩৬৮.৪৭ লক্ষ টাকা থাকলেও পরবর্তীতে দু'বার সংশোধনের মাধ্যমে প্রকল্পের ব্যয় নির্ধারিত হয় ১৮০৪.৮৮ লক্ষ টাকা। মূল অনুমোদিত ব্যয় অপেক্ষা প্রকল্প ব্যয় ৫০৬.৪১ লক্ষ টাকা বৃদ্ধি পেয়েছে (৩৯%)। মূল প্রকল্প প্রণয়নকালে যথাযথ পরিকল্পনা ও ব্যয় প্রাক্কলনে ঘাটতি ছিল মর্মে প্রতীয়মান হয়।

১৬.৩ **ক্রয় প্রক্রিয়ায় রাস্তা নির্মাণ কাজ মাত্রারিক্ত লটে বিভক্তিকরণ:** প্রকল্পের আরডিপিপি অনুসারে বাস্তবায়নকারী সংস্থা মাত্র ৭.৫১ কি:মি: রাস্তা নির্মাণ ১.৯৫ কি:মি: রাস্তা পুনঃনির্মাণ ও তৎসংলগ্ন কাজের জন্য ১৩টি লটের মাধ্যমে নির্বাচিত ১৩টি প্রতিষ্ঠান দ্বারা ভৌত নির্মাণ কাজ সম্পন্ন করে। বাস্তবতার নিরিখে মাত্র ৭.৫১ কি:মি: রাস্তা নির্মাণ ১.৯৫ কি:মি: রাস্তা পুনঃনির্মাণ ও তৎসংলগ্ন কাজের জন্য ১৩টি লটে ক্রয় কার্য সম্পন্নকরত: আইএমইডি'র নিকট মাত্রারিক্ত মর্মে প্রতীয়মান হয়।

১৬.৪ **মনিটরিংয়ের অভাবঃ** প্রকল্প পরিদর্শনকালে দেখা যায় যে, গোলাপের দোকান সংলগ্ন এলাকায় নির্মিত রাস্তার পাশে তৈরী হওয়া একটি গলির রাস্তার এ্যালাইনমেন্ট মূল রাস্তার অর্ধেক অংশ পর্যন্ত বিস্তৃত। এর ফলে উক্ত অংশে যানবাহন চলাচল বিঘ্ন ঘটছে। নির্মিত রাস্তার উপর অন্য কোন গলির রাস্তা বা বাড়ীর রাস্তার এ্যালাইনমেন্ট মূল রাস্তার উপরে না আসে সে ব্যাপারে চট্টগ্রাম উন্নয়ন কর্তৃপক্ষ কর্তৃক



মনিটরিং ব্যবস্থা জোরদার করা আবশ্যিক মর্মে প্রতীয়মান হয়।

১৬.৫ **নির্মিত ডেনের এ্যালাইনমেন্টের মধ্যে বৈদ্যুতিক পোল স্থিত থাকাঃ** পরিদর্শনকালে দেখা যায় যে, কয়েকটি জায়গায় নির্মিত ডেনের এ্যালাইনমেন্টের মধ্যে বৈদ্যুতিক পোল স্থিত রয়েছে। ফলে ডেনের ময়লা পানি ও আবর্জ্যনা প্রবাহে বিঘ্ন ঘটছে। এ প্রসংগে



প্রকল্প পরিচালক অবহিত করেন যে, অনুমোদিত আরডিপি অনুসারে মাত্র ১০টি বৈদ্যুতিক পোল স্থানান্তরের সংস্থান থাকায় সব জায়গায় বৈদ্যুতিক পোলগুলো স্থানান্তর করা যায়নি।

১৬.৬ পরিদর্শন প্রতিবেদন প্রণয়ন না করাঃ প্রকল্প বাস্তবায়নকালে গৃহায়ন ও গণপূর্ত মন্ত্রণালয়ের একাধিক কর্মকর্তা প্রকল্প এলাকা পরিদর্শন করলেও এ সংক্রান্ত কোন পরিদর্শন প্রতিবেদন প্রকল্প সংশ্লিষ্ট নথিতে পাওয়া যায়নি। এর ফলে সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তাগণ কর্তৃক প্রকল্প বাস্তবায়নকালে কি সুপারিশ বা পরামর্শ প্রদান করেছিল তা অনুধাবন করা যায়নি।

১৬.৭ পিআইসি ও স্ট্রিয়ারিং কমিটির সভা নিয়মিত আয়োজন না করা : প্রকল্প দলিল অনুসারে প্রকল্প বাস্তবায়নকালে প্রতিমাসে অন্তত: ০১ বার বাস্তবায়ন কমিটি (পিআইসি) সভা ও দুই মাস অন্তর ০১ বার স্ট্রিয়ারিং কমিটির সভা আয়োজনের সংস্থান থাকলেও নিয়মিতভাবে পিআইসি ও স্ট্রিয়ারিং কমিটির সভা অনুষ্ঠিত হয়নি।

১৬.৮ পিসিআর প্রণয়নে দুর্বলতা : মন্ত্রণালয় কর্তৃক প্রেরিত পিসিআর পর্যালোচনায় নিম্নবর্ণিত ত্রুটি পরিলক্ষিত হয়ঃ

- ০৫ নং অনুচ্ছেদে আর্থিক অগ্রগতি উল্লেখ থাকলেও সর্বমোট ভৌত অগ্রগতি উল্লেখ করা হয়নি।
- ০৯ নং পৃষ্ঠায় অডিট সংক্রান্ত কলামে কোন তথ্য প্রদান করা হয়নি।

#### ১৭। সুপারিশ/ মতামত :

১৭.১ প্রকল্প থেকে সঠিক সময়ে সূফল প্রাপ্তি এবং বিনিয়োগকৃত অর্থের সদ্ব্যবহার নিশ্চিত করার লক্ষ্যে প্রকল্পের ডিজাইন/পরিকল্পনা এমনভাবে প্রণয়ন করতে হবে যাতে প্রকল্পের Time over run ও Cost over run না ঘটিয়ে নির্ধারিত ব্যয়ে ও সময়ের মধ্যে প্রকল্প সমাপ্ত করা যায় (অনু: ১৬.১ ও ১৬.২) ;

১৭.২ সমজাতীয় কাজের ক্ষেত্রে বাস্তবতার নিরিখে ভৌত নির্মাণ কাজের লট সংখ্যা নির্ধারণ করতে হবে যা গৃহায়ন ও গণপূর্ত মন্ত্রণালয় পরবর্তী প্রকল্প বাস্তবায়নের ক্ষেত্রে নিশ্চিত করবে (অনুঃ ১৬.৩);

১৭.৩ কোন গলির রাস্তা বা বাড়ীর রাস্তার এ্যালাইনমেন্ট যাতে মূল রাস্তার উপরে পতিত না হয় সে ব্যাপারে চট্টগ্রাম উন্নয়ন কর্তৃপক্ষ ও চট্টগ্রাম সিটি কর্পোরেশন সমন্বিত মনিটরিং কার্যক্রম জোরদার করতে পারে (অনুঃ ১৬.৪) ;

১৭.৪ বাস্তবায়নকারী সংস্থা কর্তৃক প্রকল্প বাস্তবায়নের পূর্বে যথাযথ সমীক্ষা পরিচালনা করতে হবে যাতে প্রকল্প বাস্তবায়নকালে প্রকৃত চাহিদার নিরিখে প্রকল্পের কার্যক্রম পরিচালনা করা যায় (অনু: ১৬.৫) ;

১৭.৫ প্রকল্পের সুষ্ঠু বাস্তবায়ন ও মনিটরিংয়ের স্বার্থে গৃহায়ন ও গণপূর্ত মন্ত্রণালয়ের কর্মকর্তাগণ কোন প্রকল্প পরিদর্শন করলে পরিদর্শনের আলোকে পরিদর্শন প্রতিবেদন প্রতিবেদন প্রণয়নকরত: তা আইএমইডিকে অবহিত করতে হবে (অনু: ১৬.৬) ;

১৭.৬ প্রকল্পের অনুমোদিত ডিপিপি/আরডিপিপি অনুসারে নিয়মিতভাবে পিআইসি ও স্ট্রিয়ারিং কমিটির সভা আয়োজন করতে হবে যা গৃহায়ন ও গণপূর্ত মন্ত্রণালয় নিশ্চিত করবে (অনু : ১৬.৭) ;

১৭.৭ প্রকল্প সমাপ্তির পর পিসিআর প্রণয়নে বাস্তবায়নকারী সংস্থাকে যত্নশীল হতে হবে এবং অত্র প্রকল্পের অডিট আপত্তি থাকলে তা দ্রুত নিষ্পত্তিকরত: আইএমইডি'কে অবহিত করতে হবে (অনু: ১৬.৮) ; এবং

১৭.৮ অনুচ্ছেদ ১৭.১ হতে ১৭.৭ পর্যন্ত সুপারিশসমূহ বাস্তবায়নে গৃহীত ব্যবস্থাবলী গৃহায়ন ও গণপূর্ত মন্ত্রণালয় কর্তৃক আগামী ০১ (এক) মাসের মধ্যে আইএমইডিকে অবহিত করতে হবে।

**চট্টগ্রামস্থ কদমতলী জংশনে ফ্লাইওভার নির্মাণ (১ম সংশোধিত) শীর্ষক প্রকল্পের সমাপ্তি মূল্যায়ন প্রতিবেদন**

(সমাপ্ত : জুন ২০১৫)

- ০১। প্রকল্পের নাম : চট্টগ্রামস্থ কদমতলী জংশনে ফ্লাইওভার নির্মাণ (১ম সংশোধিত)
- ০২। উদ্যোগী মন্ত্রণালয় : গৃহায়ন ও গণপূর্ত মন্ত্রণালয়।
- ০৩। বাস্তবায়নকারী সংস্থা : চট্টগ্রাম উন্নয়ন কর্তৃপক্ষ (চউক)।
- ০৪। প্রকল্পের অবস্থান : কদমতলী, চট্টগ্রাম মেট্রোপলিটন এলাকা।

০৫। প্রকল্পের বাস্তবায়ন সময় ও ব্যয়:

প্রাক্কলিত ব্যয়		প্রকৃত ব্যয়	পরিকল্পিত বাস্তবায়নকাল		প্রকৃত বাস্তবায়নকাল	অতিক্রান্ত ব্যয় (মূল প্রাক্কলিত ব্যয়ের%)	অতিক্রান্ত সময় (মূল বাস্তবায়ন কালের (%))
মূল	সর্বশেষ সংশোধিত		মূল	সর্বশেষ সংশোধিত			
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮
৫৮৮৯.৯১	৫৮২২.০৫*	৫৬০৪.১৫	জুলাই, ২০১০ হতে জুন, ২০১২	জুলাই, ২০১০ হতে জুন, ২০১৫	জুলাই, ২০১০ হতে জুন, ২০১৫	(-) ২৮৫.৭৬ (৪.৮৫%)	৩ বছর (১৫০%)

\*চার লেনের পরিবর্তে দুই লেনের ফ্লাইওভার নির্মাণের সিদ্ধান্ত গ্রহণ করায় প্রকল্প ব্যয় হ্রাস পায়।

০৬। প্রকল্পের পটভূমি ও উদ্দেশ্যঃ

(ক) পটভূমিঃ

চট্টগ্রাম শহরে ৪০ লক্ষাধিক লোক বসবাস করে এবং প্রতি বছর আরো ০১ লক্ষ করে জনসংখ্যা বৃদ্ধি পাচ্ছে। ক্রমবর্ধমান জনসংখ্যার কারণে মহানগরীতে দিন দিন যানজট তীব্র হচ্ছে; বিশেষ করে গুরুত্বপূর্ণ রেল জংশনগুলোতে যানজট গুরুতর আকার ধারণ করেছে। চট্টগ্রামের উত্তরাঞ্চলে অবস্থিত দেওয়ানহাট ব্রীজের মাধ্যমে উত্তর ও দক্ষিণ অঞ্চলের যোগাযোগ পরিচালিত হয়। তবে দেওয়ান হাট ব্রীজটি পুরানো ও অকার্যকর হওয়ার আশংকা দেখা দেয় শহরের উত্তর ও দক্ষিণ অংশের যোগাযোগ সহজতর করার জন্য দেওয়ানহাট ব্রীজের বিকল্প হিসাবে কদমতলী ফ্লাইওভার নির্মাণের প্রকল্পটি গ্রহণ করা হয়েছিল। গত ১৩/০৭/২০১০ তারিখের অনুষ্ঠিত একনেক বৈঠকে “চট্টগ্রামস্থ কদমতলী জংশনে ফ্লাইওভার নির্মাণ ” শীর্ষক প্রকল্পটি অনুমোদিত হয়। পরবর্তীতে চার লেনের পরিবর্তে দুই লেন বিশিষ্ট ফ্লাইওভার নির্মাণের ১ম সংশোধন প্রস্তাব গত ০৮/০২/২০১৫ তারিখে মাননীয় পরিকল্পনা মন্ত্রী কর্তৃক অনুমোদিত হয়।

(খ) প্রকল্পের উদ্দেশ্যঃ

- (১) কদমতলী জংশন এলাকায় যানজট হ্রাস করা ;
- (২) যানবাহনের যাতায়াত সময়, যাতায়াত খরচ ও জ্বালানী খরচ হ্রাস করা ;
- (৩) ট্রাফিক ব্যবস্থার উন্নতি ও ট্রাফিক ব্যবস্থাপনাকে আধুনিক করে গড়ে তোলা ; এবং
- (৪) সর্বোপরি পরিবেশ দূষণ হ্রাস করা।

০৭। প্রকল্পের মূল কার্যক্রম :

- ফ্লাইওভার নির্মাণ (৯৭৬১.০০ বর্গমিটার) ;
- রাস্তা সংস্কার (৩২৪১০.০০ বর্গমিটার) ;
- বৈদ্যুতিক পোল স্থানান্তর ;
- টিএন্ডটি এবং রেলওয়ে পোল স্থানান্তর ;
- সোডিয়াম লাইট স্থাপন (৯৪টি) ; এবং
- গ্যাস, ওয়াসা লাইন ইত্যাদি স্থানান্তরসহ অন্যান্য আনুষঙ্গিক কাজ।

০৮। প্রকল্পের সার্বিক অগ্রগতি :

প্রকল্পটির সর্বশেষ সংশোধিত অনুমোদিত প্রাক্কলিত ব্যয় ৫৮২২.০৫ লক্ষ টাকা। প্রাপ্ত পিসিআর অনুযায়ী প্রকল্প বাস্তবায়নে প্রকৃত ব্যয় হয়েছে ৫৬০৪.১৫ লক্ষ টাকা যা অনুমোদিত প্রাক্কলিত ব্যয়ের ৯৬.২৫%। বাস্তব অগ্রগতির বিষয়টি পিসিআর এ উল্লেখ করা হয়নি।

(অংগভিত্তিক আর্থিক ও বাস্তব অগ্রগতির বিস্তারিত পতাকা 'ক' তে সংযুক্ত)

০৯। বছর ভিত্তিক বরাদ্দ ও ব্যয় বিশ্লেষণ :

(লক্ষ টাকায়)

অর্থ বছর	সংশোধিত এডিপি বরাদ্দ	টাকা অবমুক্তি	ব্যয়
(১)	(২)	(৩)	(৪)
২০১০-১১	৫০.০০	৫০.০০	৫০.০০
২০১১-১২	৩০০.০০	৩০০.০০	৩০০.০০
২০১২-১৩	৫০০.০০	৫০০.০০	৫০০.০০
২০১৩-১৪	১৮৭৫.০০	১৮৭৫.০০	১৮৭৫.০০
২০১৪-১৫	৩০৯৭.০৫	৩০৯৭.০৫	২৮৭৯.১৫
মোটঃ	৫৮২২.০৫	৫৮২২.০৫	৫৬০৪.১৫

১০। প্রকল্প পরিচালক সম্পর্কিত তথ্য:

প্রকল্পটি বাস্তবায়নকালে (জুলাই, ২০১০ হতে জুন, ২০১৫ মেয়াদে) জনাব আহমেদ মঈন উদ্দিন, নির্বাহী প্রকৌশলী, চট্টগ্রাম উন্নয়ন কর্তৃপক্ষ, প্রকল্প পরিচালকের দায়িত্বে নিয়োজিত ছিলেন।

১১। প্রকল্প পরিদর্শন :

গত ১১/০২/২০১৬ তারিখে আইএমইডি'র সহকারী পরিচালক, জনাব আবদুল্লাহ-আল-মাসুদ, কর্তৃক প্রকল্প এলাকা পরিদর্শন করা হয়। এ সময়ে প্রকল্প পরিচালকসহ প্রকল্প সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তারা উপস্থিত থেকে পরিদর্শনেসার্বিক সহযোগিতা প্রদান করেন।

■ প্রকল্পের বাস্তবায়ন চিত্র :



চিত্র (১) : গত ৩০/০৯/২০১৬ তারিখে মাননীয় প্রধানমন্ত্রী কর্তৃক উদ্বোধনকৃত নির্মিত ফ্লাইওভারের স্মৃতিফলক।



চিত্র (২) : প্রকল্পের আওতায় নির্মিত ফ্লাইওভারের দৃশ্য।



চিত্র (৩) : নির্মিত ফ্লাইওভারের ধনিয়ালাপাড়া প্রান্তের দৃশ্য।



চিত্র (৪) : নির্মিত ফ্লাইওভারের উপরিভাগের দৃশ্য।



চিত্র (৫) : প্রকল্পের আওতায় স্থাপনকৃত বৈদ্যুতিক সোডিয়াম লাইটের দৃশ্য।



চিত্র (৬) : স্থানান্তরকৃত বৈদ্যুতিক পোলের দৃশ্য।



চিত্র (৭): নির্মিত ফ্লাইওভারের পুরাতন রেল স্টেশন প্রান্তের দৃশ্য।



চিত্র (৮): ফ্লাইওভারের যানবাহন চলাচলের নমুনা।



চিত্র (৯) : ফ্লাইওভারের নিচে সংস্কারকৃত রাস্তার দৃশ্য।

চিত্র (১০) : ফ্লাইওভার নির্মাণের পর কদমতলী এলাকার বর্তমান দৃশ্য।

১২। প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জন :

পরিকল্পিত	অর্জিত	অত্র বিভাগের মন্তব্য
(১) কদমতলী জংশন এলাকায় যানজট হ্রাস করা ; (২) যানবাহনের যাতায়াত সময়, যাতায়াত খরচ ও জ্বালানী খরচ হ্রাস করা ; (৩) ট্রাফিক ব্যবস্থার উন্নতি ও ট্রাফিক ব্যবস্থাপনাকে আধুনিক করে গড়ে তোলা ; এবং (৪) সর্বোপরি পরিবেশ দূষণ হ্রাস করা ।	পরিদর্শনকালে প্রতীয়মান হয় যে, পুরাতন রেল স্টেশন প্রান্ত হতে শুরু হয়ে কদমতলী রেল ক্রসিং পার হয়ে ধনিয়ালাপাড়া পর্যন্ত ফ্লাইওভার নির্মাণের ফলে অত্র এলাকার যানজট পূর্বের তুলনায় হ্রাস পেয়েছে। ফলশ্রুতিতে অত্র এলাকার ট্রাফিক ব্যবস্থা পূর্বের তুলনায় উন্নত হয়েছে।	আপাতদৃষ্টিতে স্বল্প মেয়াদে উদ্দেশ্য অর্জিত হলেও প্রভাব মূল্যায়নের মাধ্যমে প্রকৃত উদ্দেশ্য নিরূপণ করা যাবে।

১৩। প্রকল্পের প্রধান প্রধান ক্রয় সংক্রান্ত তথ্য :

দরপত্র সংক্রান্ত নথি যাচাইয়ের প্রধান উদ্দেশ্য ছিল প্রকল্পটির আওতায় ক্রয়কৃত কাজ পর্যবেক্ষণ করা। এ ক্ষেত্রে প্রকল্পটির আওতায় Random Selection এর মাধ্যমে নিম্নোক্ত ০৩টি লটের ক্রয় প্রক্রিয়া ও বাস্তবায়ন পর্যালোচনা করা হয় :

**১৩.১ লট নং-WD-01 :** লট-১ এর আওতায় ১.১৪৩ কিলোমিটার ফ্লাইওভার নির্মাণের কাজ সম্পাদন করা হয়। এ লটের ক্ষেত্রে প্রাক্কলিত দর অপেক্ষামাত্রারিঙ্ক উদ্ধৃত মূল্য থাকায় দরপত্র মূল্যায়ন কমিটির সুপারিশের প্রেক্ষিতে ০২ বার টেন্ডার প্রক্রিয়া বাতিল করা হয়। ৩য় টেন্ডার প্রক্রিয়ায় এ লটের ক্রয় কার্য সম্পাদন করা হয়। ওপেন টেন্ডারিং মেথড (OTM) এর মাধ্যমে এ লটের আওতায় ভৌত কাজ সম্পাদন করা হয়। এ লটের ক্ষেত্রে ২৬.০১.২০১২ তারিখে দৈনিক জনকন্ঠ, দৈনিক সংবাদ, দি ইনডিপেন্ডেন্ট এবং ২৭.০১.২০১২ তারিখে দৈনিক সমকাল পত্রিকায় বিজ্ঞাপন দেয়া হয়েছে। গত ১৩.০২.২০১২ তারিখে টেন্ডার open করা হয়। গত ১৯.০৪.২০১২ তারিখে দরপত্র মূল্যায়ন কমিটির সভা অনুষ্ঠিত হয়। উক্ত টেন্ডার প্রক্রিয়ায় ০২টি প্রতিষ্ঠান অংশগ্রহণ করে যার মধ্যে ০২টি প্রতিষ্ঠানই রেসপনসিভ/যোগ্য দরদাতা হিসেবে বিবেচিত হয়। প্রকল্প অফিস হতে গত ০৫.০৬.২০১২ তারিখে সর্বনিম্ন দরদাতা প্রতিষ্ঠান ডেভেলপমেন্ট কনস্ট্রাকশন লিমিটেড-কে নোটিফিকেশন অব গ্র্যা ওয়ার্ড প্রদান করা হয়। গত ২১.০৬.২০১২ তারিখে নির্বাচিত ঠিকাদার প্রতিষ্ঠানের সাথে চুক্তি সম্পাদিত হয় যার মেয়াদ ছিল ১৮ মাস এবং চুক্তি

মূল্য ছিল ৪৯৯৭.৮৮ লক্ষ টাকা। পরবর্তীতে ভৌত কাজের পরিধি পরিবর্তন হওয়ায় (পাইল ফাউন্ডেশন, গার্ডার ও পিলারের কাজের পরিধি হ্রাস পাওয়ায়) ভেরিয়েশন অর্ডার প্রদান করা হয় এবং কার্যসম্পাদনের সময়সীমাও বর্ধিত করা হয়। ঠিকাদার প্রতিষ্ঠানকে গত ৩০.০৬.২০১৫ তারিখে ৪৩৩২.৬০ লক্ষ টাকার চূড়ান্ত বিল প্রদান করা হয়।

**১৩.২ লট নং-WD-06 :** লট-৬ এর আওতায় কদমতলীজংশন হতে পুরাতন রেলওয়ে স্টেশন পর্যন্ত রাস্তা সম্প্রসারণ ও উন্নয়নের কাজ সম্পাদন করা হয়। ওপেন টেন্ডারিং মেথড (LTM) এর মাধ্যমে এ লটের আওতায় ভৌত কাজ সম্পাদন করা হয়। এ লটের ক্ষেত্রে ২৩.০৯.২০১৪ তারিখে দৈনিক সুপ্রভাত বাংলাদেশ, দৈনিক বর্তমান, দৈনিক ভোরের কাগজ ও **The Bangladesh Today** এবং ২৪.০৯.২০১৪ তারিখে দৈনিক সমকাল ও **New Nation** পত্রিকায় বিজ্ঞাপন দেয়া হয়েছে। গত ২০.১০.২০১৪ তারিখে টেন্ডার open করা হয়। গত ২৪.১২.২০১৪ তারিখে দরপত্র মূল্যায়ন কমিটির সভা অনুষ্ঠিত হয়। উক্ত টেন্ডার প্রক্রিয়ায় ২৭টি প্রতিষ্ঠান অংশগ্রহণ করে যার মধ্যে ২৩টি প্রতিষ্ঠানই রেসপনসিভ/যোগ্য দরদাতা হিসেবে বিবেচিত হয়। প্রকল্প অফিস হতে গত ১৫.০১.২০১৪ তারিখে সর্বনিম্ন দরদাতা প্রতিষ্ঠান মেসার্স আশা কনস্ট্রাকশন-কে নোটিফিকেশন অব এ্যাওয়ার্ড প্রদান করা হয়। গত ০৪.০২.২০১৫ তারিখে নির্বাচিত ঠিকাদার প্রতিষ্ঠানের সাথে চুক্তি সম্পাদিত হয় ঋ মেয়াদ ছিল ৩ মাস এবং চুক্তি মূল্য ছিল ১৪৭.০২ লক্ষ টাকা। পরবর্তীতে ভৌত কাজের পরিধি পরিবর্তন হওয়ায় (রাস্তার প্রশস্ততা বৃদ্ধি পাওয়া, ড্রেন ও ক্রস কালভার্ট সংস্কার কাজ যুক্ত হওয়ায়) ভেরিয়েশন অর্ডার প্রদান করা হয়। ঠিকাদার প্রতিষ্ঠানকে গত ৩০.০৬.২০১৫ তারিখে ১৬৮.১৩ লক্ষ টাকার চূড়ান্ত বিল প্রদান করা হয়।

**১৩.৩ লট নং-WD-11 :** লট-১১ এর আওতায় কদমতলীজংশন সংলগ্ন রাস্তা উন্নয়ন ও কার্পেটিং এর কাজ সম্পাদন করা হয়। ওপেন টেন্ডারিং মেথড (OTM) এর মাধ্যমে এ লটের আওতায় ভৌত কাজ সম্পাদন করা হয়। এ লটের ক্ষেত্রে ১৮.০২.২০১৫ তারিখে দৈনিক বর্তমান, দৈনিক কালের কণ্ঠ এবং ২০.০২.২০১৫ তারিখে **The Daily Sun** পত্রিকায় বিজ্ঞাপন দেয়া হয়েছে। গত ১১.০৩.২০১৫ তারিখে টেন্ডার open করা হয়। গত ২৯.০৩.২০১৫ তারিখে দরপত্র মূল্যায়ন কমিটির সভা অনুষ্ঠিত হয়। উক্ত টেন্ডার প্রক্রিয়ায় ১০টি প্রতিষ্ঠান অংশগ্রহণ করে যার মধ্যে ০৫টি প্রতিষ্ঠানই রেসপনসিভ/যোগ্য দরদাতা হিসেবে বিবেচিত হয়। প্রকল্প অফিস হতে গত ২১.০৪.২০১৫ তারিখে সর্বনিম্ন দরদাতা প্রতিষ্ঠান মেসার্স আরএন্ডবি এবং এসজিসিসি (জে.বি)-কে নোটিফিকেশন অব এ্যাওয়ার্ড প্রদান করা হয়। গত ১১.০৫.২০১৫ তারিখে নির্বাচিত ঠিকাদার প্রতিষ্ঠানের সাথে চুক্তি সম্পাদিত হয় যার মেয়াদ ছিল ৫০ দিন এবং চুক্তি মূল্য ছিল ২০১.১৬ লক্ষ টাকা। পরবর্তীতে ভৌত কাজের পরিধি পরিবর্তন হওয়ায় (কার্পেটিং কাজের পরিধি বৃদ্ধি পাওয়ায়) ভেরিয়েশন অর্ডার প্রদান করা হয়। ঠিকাদার প্রতিষ্ঠানকে গত ৩০.০৬.২০১৫ তারিখে ২৩০.৫৫ লক্ষ টাকার চূড়ান্ত বিল প্রদান করা হয়।

### **১৩.৪ ক্রয় সংক্রান্ত সাধারণ পর্যবেক্ষণঃ**

- আরডিপিপি'র ক্রয় পরিকল্পনা মোতাবেক মূল ক্রয়সমূহ ওটিএম প্রক্রিয়ায় সম্পন্ন করা হয়েছে, কিছু ক্রয় সীমিত দরপত্র প্রক্রিয়ায় সম্পন্ন করা হয়েছে ;
- একাধিক পত্রিকায় টেন্ডার বিজ্ঞপ্তি প্রকাশ করা হয়েছে ;
- একাধিক দরদাতা প্রতিষ্ঠান টেন্ডার প্রক্রিয়ায় অংশগ্রহণ করেছে ;
- অধিকাংশ ক্রয়ের ক্ষেত্রে ভেরিয়েশন অর্ডার প্রদান করা হয়েছে ;
- কার্য পরিধি পরিবর্তন হওয়ায় কার্যসম্পাদনে অতিরিক্ত সময় ব্যয় করা হয়েছে ; এবং
- ঠিকাদারের চূড়ান্ত বিল পরিশোধ করা হয়েছে।

## ১৪। প্রকল্পটির বাস্তবায়নোত্তর প্রভাব (Impact) :

প্রকল্পটির বাস্তবায়নে নিম্নোক্ত প্রভাবগুলো ফুটে উঠেছে:

- এ প্রকল্প বাস্তবায়নের মাধ্যমে পুরাতন রেল স্টেশন প্রান্ত হতে শুরু হয়ে কদমতলী রেল ক্রসিং পার হয়ে ধনিয়ালাপাড়া পর্যন্ত এলাকার যোগাযোগ ব্যবস্থা উন্নত হয়েছে ;
- ভ্রমণ ব্যয় ও সময় সাশ্রয় হচ্ছে ; এবং
- অত্র এলাকার আর্থ-সামাজিক অবস্থার উন্নতি ঘটছে।

## ১৫। প্রকল্পটির বাস্তবায়নের সুফল এর Sustainability:

নিম্নোক্ত বিষয়ের উপর নির্ভর করছে :

- সঠিক ব্যবস্থাপনা ও মনিটরিং;
- বার্ষিক অপারেশন এন্ড মেইনটেইন্যান্স নিয়মিতভাবে পরিচালনা;
- সর্বোপরি কাজের মান ও স্থায়িত্ব।

## ১৬। পর্যবেক্ষণ/ সমস্যাাদি :

১৬.১ **Time over run:** প্রকল্পটির মূল অনুমোদিত ডিপিপি'র তুলনায় এর প্রকৃত বাস্তবায়নকাল অধিক সময় অতিবাহিত হয়েছে। মূল অনুমোদিত বাস্তবায়নকালের চেয়ে প্রকল্পটি বাস্তবায়নে ৩৬ মাস সময় বেশী (১৫০%) ব্যয় হয়েছে। ফলে উপকারভোগীদের প্রকল্পের সুফল পেতে বিলম্ব ঘটেছে।

১৬.২ **প্রকল্প প্রণয়নের পূর্বে ফিজিবিলিটি স্টাডি সম্পাদন না করাঃ** অত্র প্রকল্পটি গ্রহণের পূর্বে কোন ফিজিবিলিটি স্টাডি সম্পাদন করা হয়নি। ফলে প্রকল্পটির আওতায় নির্মিত ফ্লাইওভারে কি পরিমাণ যানবাহন চলাচল করবে তার সম্ভাব্যতা পাওয়া যায়নি। মূল প্রকল্পে ০৪ লেনের সংস্থান থাকলেও সংশোধিত প্রকল্পে এটি ০২ লেন করা হয়। প্রকৃত অর্থে ফ্লাইওভার নির্মাণের যৌক্তিকতা প্রকল্প গ্রহণের পূর্বে যাচাই করা হয়নি বলে লেনের সংখ্যা পরবর্তীতে পরিবর্তন করা হয়েছে যা কাম্য নয়। উন্নয়ন প্রকল্প বাস্তবায়নের পূর্বে এর যথাযথ প্রয়োজনীয়তা যাচাই করা আবশ্যিক ছিল।

১৬.৩ **টেন্ডার প্রক্রিয়ায় বিলম্বঃ** প্রকল্পটির ক্রয় সংক্রান্ত নথি পর্যালোচনায় দেখা যায় যে, মূল ফ্লাইওভারের নির্মাণের জন্য ডিপিপিতে ৫১৬৯.১৯ লক্ষ টাকা বরাদ্দ ছিল। পরবর্তীতে পরামর্শক কর্তৃক দাপ্তরিক প্রাক্কলন করা হয় ৪৮৯৩.২৮ লক্ষ টাকা। গত ০৪/০৯/২০১১ তারিখে ১ম দরপত্র আহবান করা হয় এবং ২৪/১০/২০১১ তারিখে দরপত্র মূল্যায়ন কমিটির সভা অনুষ্ঠিত হয়। সর্বনিম্ন দর দাতার দর ছিল ৬৪৬২.৬৬ লক্ষ টাকা। ফলে দর দাতাদের দর দাপ্তরিক প্রাক্কলিত দর অপেক্ষা বেশী হওয়ায় মূল্যায়ন কমিটি পুনঃটেন্ডারের জন্য সুপারিশ করে। একইভাবে গত ২৯/১০/২০১১ তারিখে ২য় বারের মত টেন্ডার আহবান করা হয় এবং সর্বনিম্ন দর দাতার দর ছিল ৬০৬৩.৫১ লক্ষ টাকা। এবারও দর দাতাদের দর প্রাক্কলিত দর অপেক্ষা বেশী হওয়ায় মূল্যায়ন কমিটি পুনঃটেন্ডারের জন্য সুপারিশ করে। সর্বশেষ ২৫/০১/২০১২ তারিখে ৩য় বারের মত টেন্ডার আহবান করা হয়। ১৯/০৪/২০১২ তারিখে টেন্ডার ইভালুয়েশন কমিটি কর্তৃক উক্ত টেন্ডার মূল্যায়ন করা হয় এবং সর্বনিম্ন দর দাতার দর ছিল ৪৯৯৭.৮৭ লক্ষ টাকা। এ পর্যায়ে ডিপিপি ও দাপ্তরিক প্রাক্কলিত দরের সাথে উদ্ধৃত দরের সামঞ্জস্য থাকায় মূল্যায়ন কমিটি সুপারিশের আলোকে ঠিকাদার নিয়োগ

করা হয়। এ ক্ষেত্রে প্রতীয়মান হয় যে, বাস্তবায়নকারী সংস্থার দর প্রাক্কলনে ঘাটতি থাকায় টেন্ডার প্রক্রিয়ায় দীর্ঘ সময় অতিবাহিত হয়।

**১৬.৪ ঘনঘন প্রকল্প দলিল সংশোধনঃ** অত্র প্রকল্পটির ১ম সংশোধন প্রস্তাব গত ০৮/০২/২০১৫ তারিখ মাননীয় পরিকল্পনা মন্ত্রী মহোদয় কর্তৃক অনুমোদিত হয়। আবার মাত্র ০৩ মাস পরে গত ১৮.০৫.২০১৫ তারিখে গৃহায়ন ও গণপূর্ত মন্ত্রণালয় কর্তৃক অত্র প্রকল্পের ব্যয় অপরিবর্তিত রেখে আন্তঃখাত সমন্বয়ের লক্ষ্যে বিভাগীয় মূল্যায়ন কমিটির সভা অনুষ্ঠিত হয়। অর্থাৎ প্রকল্প সমাপ্তির ০১ মাস পূর্বে আন্তঃখাত সমন্বয় প্রস্তাব বিবেচনা করা হয়। প্রকল্প দলিল ঘনঘন পরিবর্তন পরিহার করা আবশ্যিক।

**১৬.৫ মনিটরিংয়ের অভাবঃ** প্রকল্প পরিদর্শনকালে দেখা যায় যে, নির্মিত ফ্লাইওভারে কয়েকটি জায়গার বিটুমিনাস কার্পেটিং যথাযথভাবে সম্পন্ন হয়নি। প্রকল্প ব্যবস্থাপনার সাথে যুক্ত সুপারভিশন কনসালটেন্ট ও বাস্তবায়নকারী কর্তৃপক্ষের যথাযথ মনিটরিং থাকলে এ জাতীয় বিচ্যুতি পরিহার করা যেত মর্মে প্রতীয়মান হয়।



**১৬.৭ অডিট আপত্তিসমূহ নিষ্পত্তি না হওয়াঃ** প্রকল্পের পিসিআর পর্যালোচনায় দেখা যায় যে, প্রকল্প বাস্তবায়নকালে দু'বার ইন্টারনাল অডিট ও একবার এক্সটারনাল অডিট সম্পাদিত হয়েছে। প্রকল্পটির আর্থিক ব্যবস্থাপনার উপরে এক্সটারনাল অডিট আপত্তি রয়েছে যা এখনও নিষ্পন্ন হয়নি। অডিট আপত্তিসমূহ নিষ্পন্নের জন্য বাস্তবায়নকারী সংস্থা যথাযথ উদ্যোগ চালু রেখেছে মর্মে প্রকল্প পরিচালক অবহিত করেন।

**১৬.৮ সিটি কর্পোরেশনের নিকট হস্তান্তর না করাঃ** প্রকল্পটি জুন, ২০১৫ তে সমাপ্ত হয়। ইতোমধ্যে ০৬ মাসের অধিক সময় অতিবাহিত হলেও প্রকল্পের আওতায় নির্মিত ফ্লাইওভার ও অন্যান্য ভৌত অবকাঠামো অদ্যাবধি চট্টগ্রাম সিটি কর্পোরেশনের নিকট বাস্তবায়নকারী সংস্থা কর্তৃক হস্তান্তর করা হয়নি।

**১৬.৯ প্রকল্প সমাপ্তির পর গাড়ি সরকারি পরিবহন পূলে জমা না দেয়াঃ** জনপ্রশাসন মন্ত্রণালয় থেকে ০৮/০১/২০০৬ খ্রিঃ তারিখে জারিকৃত পরিপত্র অনুযায়ী প্রকল্পের আওতায় সরকারি অনুদানের অর্থে গৃহীত/ক্রয়কৃত যানবাহন প্রকল্পের সমাপ্তির পর সরকারি পরিবহন পূলে জমা দিতে হবে, কিন্তু আলোচ্য প্রকল্পের আওতায় সংগৃহীত যানটি অদ্যাবধি সরকারি পরিবহন পূলে জমা দেয়া হয়নি। তবে গাড়িটি বর্তমানে চট্টগ্রাম উন্নয়ন কর্তৃপক্ষ কর্তৃক ব্যবহৃত হচ্ছে।

**১৬.১০ পিআইসি ও স্টিয়ারিং কমিটির সভা নিয়মিত আয়োজন না করা :** প্রকল্প দলিল অনুসারে প্রকল্প বাস্তবায়নকালে প্রতিমাসে অন্তত: ০১ বার বাস্তবায়ন কমিটি (পিআইসি) সভা ও ০২ মাস অন্তর ০১ বার স্টিয়ারিং কমিটির সভা আয়োজনের সংস্থান থাকলেও নিয়মিতভাবে পিআইসি ও স্টিয়ারিং কমিটির সভা অনুষ্ঠিত হয়নি।

১৭। সুপারিশ/মতামত :

১৭.১ প্রকল্প থেকে সঠিক সময়ে সুফল প্রাপ্তি এবং বিনিয়োগকৃত অর্থের সদ্ব্যবহার নিশ্চিত করার লক্ষ্যে প্রকল্পের ডিজাইন/পরিকল্পনা এমনভাবে প্রণয়ন করতে হবে যাতে প্রকল্পের Time over run না ঘটিয়ে নির্ধারিত ব্যয়ে ও সময়ের মধ্যে প্রকল্প সমাপ্ত করা যায় (অনু: ১৬.১) ;

১৭.২ ভবিষ্যতে এ জাতীয় প্রকল্প বাস্তবায়নের পূর্বে পরিকল্পনা শৃঙ্খলা মোতাবেক আবশ্যিকভাবে ফিজিবিলিটি স্টাডি সম্পাদন করতে হবে যা গৃহায়ন ও গণপূর্ত মন্ত্রণালয় নিশ্চিত করবে এবং প্রকৃত চাহিদার নিরিখে উন্নয়ন প্রকল্প গ্রহণ করতে হবে (অনুঃ ১৬.২);

১৭.৩ সরকারি ক্রয় প্রক্রিয়ায় সক্ষমতা অর্জনে বাস্তবায়নকারী সংস্থাকে যথাযথ উদ্যোগ গ্রহণ করতে হবে এবং এ জন্য গৃহায়ন ও গণপূর্ত মন্ত্রণালয় ক্রয় সংক্রান্ত ক্যাপাসিটি ডেভেলপমেন্ট কার্যক্রম গ্রহণ করতে পারে (অনুঃ ১৬.৩) ;

১৭.৪ ভবিষ্যতে গৃহীতব্য প্রকল্পসমূহের আওতায় ক্রয় কার্যক্রমে ভেরিয়েশন অর্ডার প্রয়োগের ক্ষেত্রে সতর্কতা অবলম্বন করতে হবে এবং পিপিআর এর বিধান অনুযায়ী ক্রয় প্রক্রিয়া সম্পন্ন করার জন্য যে সময় নির্ধারণ করা হয়েছে তা যথাযথভাবে প্রয়োগ করা বাঞ্ছনীয় হবে (অনুঃ ১৩.৪);

১৭.৫ বাস্তব অগ্রগতির পরিমাণ পিসিআর-এ আবশ্যিকভাবে উল্লেখ করতে হবে (অনুঃ ০৮);

১৭.৬ উন্নয়ন প্রকল্প বাস্তবায়নের ক্ষেত্রে গৃহায়ন ও গণপূর্ত মন্ত্রণালয়-কে ঘনঘন প্রকল্প দলিল সংশোধন পরিহার করতে হবে (অনু: ১৬.৪) ;

১৭.৭ প্রকল্প বাস্তবায়নকালে বাস্তবায়নকারী সংস্থার দায়িত্বপ্রাপ্ত প্রকৌশলীগণ ও পরামর্শকগণ যথাযথভাবে প্রকল্পের ভৌত নির্মাণ কাজ মনিটরিং করবে, যাতে সম্পাদিত ভৌত নির্মাণ কাজের গুণগতমান ও ফিনিশিং নিশ্চিত করা যায় (অনু: ১৬.৫) ;

১৭.৮ প্রকল্প কর্তৃক্ষ কর্তৃক প্রকল্প বাস্তবায়নকালে যে সমস্ত ক্রয় কার্যক্রম ডেলিগেটেড ওয়ার্ক হিসেবে বাস্তবায়ন করা হয়েছে ঐ সমস্ত ক্রয় কার্যক্রমের সমন্বয় ভাউচার দীর্ঘ দিন না নেয়ার বিষয়টি মন্ত্রণালয় পরীক্ষা করে দেখতে পারে এবং অবিলম্বে বাস্তবায়নকারী সংস্থা ভাউচার সংগ্রহের প্রয়োজনীয় ব্যবস্থা গ্রহণ করবে (অনু: ১৬.৬) ;

১৭.৯ অত্র প্রকল্পের অডিট আপত্তিসমূহ দ্রুত নিষ্পত্তি করতে হবে (অনু: ১৬.৭) ;

১৭.১০ বিধি মোতাবেক প্রকল্পের আওতায় নির্মিত ফ্লাইওভারসহ যাবতীয় ভৌত অবকাঠামো অতি দ্রুত বাস্তবায়নকারী সংস্থা চট্টগ্রাম সিটি কর্পোরেশনের নিকট হস্তান্তর করবে (অনু: ১৬.৮) ;

১৭.১১ প্রকল্পের আওতায় ক্রয়কৃত গাড়িটি জনপ্রশাসন মন্ত্রণালয়ের আওতাধীন সরকারি পরিবহন পুলে জমা দিতে হবে (অনু: ১৬.৯) ;

১৭.১২ প্রকল্পের অনুমোদিত ডিপিপি/আরডিপিপি অনুসারে নিয়মিতভাবে পিআইসি ও স্টিয়ারিং কমিটির সভা আয়োজন করতে হবে যা গৃহায়ন ও গণপূর্ত মন্ত্রণালয় নিশ্চিত করবে (অনু : ১৬.১০) ; এবং

১৭.১৩ অনুচ্ছেদ ১৭.১ হতে ১৭.১২ পর্যন্ত সুপারিশসমূহ বাস্তবায়নে গৃহীত ব্যবস্থাবলী গৃহায়ন ও গণপূর্ত মন্ত্রণালয় কর্তৃক আগামী ০১ (এক) মাসের মধ্যে আইএমইডিকে অবহিত করতে হবে।

ঢাকা ট্রাংক রোডের সম্প্রসারণ ও উন্নয়ন(দেওয়ানহাট জংশন হতে অলংকার জংশন পর্যন্ত) (২য় সংশোধিত)  
শীর্ষক প্রকল্পের সমাপ্তি মূল্যায়ন প্রতিবেদন

(সমাপ্ত : জুন ২০১৫)

- ০১। প্রকল্পের নাম : “ঢাকা ট্রাংক রোডের সম্প্রসারণ ও উন্নয়ন (দেওয়ানহাট জংশন হতে অলংকার জংশন পর্যন্ত) (২য় সংশোধিত)” শীর্ষক প্রকল্প
- ০২। উদ্যোগী মন্ত্রণালয় : গৃহায়ন ও গণপূর্ত মন্ত্রণালয়।
- ০৩। বাস্তবায়নকারী সংস্থা : চট্টগ্রাম উন্নয়ন কর্তৃপক্ষ (চউক)।
- ০৪। প্রকল্পের অবস্থান : চট্টগ্রাম মেট্রোপলিটন এলাকা।

০৫। প্রকল্পের বাস্তবায়ন সময় ও ব্যয়:

প্রাক্কলিত ব্যয়		প্রকৃত ব্যয়	পরিকল্পিত বাস্তবায়নকাল		প্রকৃত বাস্তবায়নকাল	অতিক্রান্ত ব্যয় (মূল প্রাক্কলিত ব্যয়ের%)	অতিক্রান্ত সময় (মূল বাস্তবায়ন কালের (%))
মূল	সর্বশেষ সংশোধিত		মূল	সর্বশেষ সংশোধিত			
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮
৮৬৩৯.৮১	৯৫৫১.৫৬	৯৫২৭.৭৯	এপ্রিল, ২০১১ হতে জুন, ২০১৪	এপ্রিল, ২০১১ হতে জুন, ২০১৫	এপ্রিল, ২০১১ হতে জুন, ২০১৫	৮৮৯.০৩ (১০.২৮%)	১২ মাস (৩০.৭৭%)

০৬। প্রকল্পের গটভূমি ও উদ্দেশ্যঃ

(ক) গটভূমিঃ

বন্দর নগরী চট্টগ্রাম বাংলাদেশের দ্বিতীয় বৃহত্তর নগরী এবং বাণিজ্যিক রাজধানী হিসেবে পরিচিত। দেশের আমদানী রপ্তানী বাণিজ্যের সিংহভাগই চট্টগ্রাম বন্দর দিয়ে সম্পন্ন হয়ে থাকে। চট্টগ্রাম দেশের বৃহত্তম সমুদ্র বন্দর। দেশের অর্থনীতিতে চট্টগ্রামের গুরুত্ব দিন দিন বৃদ্ধি পাচ্ছে। বিদেশী বিনিয়োগকে উৎসাহিত করা এবং পর্যটন শিল্পের বিকাশের জন্য চট্টগ্রাম শহরের অবকাঠামোর উন্নয়ন করা আবশ্যিক। চট্টগ্রামে একটি পরিকল্পিত সড়ক নেটওয়ার্ক তৈরীর লক্ষ্যে চট্টগ্রাম মেট্রোপলিটন মাস্টার প্লানে Secondary Road Network প্রশস্তকরণ ও উন্নয়নের কথা বলা আছে। মাস্টার প্লানের গাইড লাইন অনুযায়ী অত্র প্রকল্পের আওতায় সড়ক পশস্তকরণের প্রস্তাব করা হয়েছে। রাস্তাটি প্রশস্তকরণের ফলে শহরের সিটি সেন্টারের সাথে ঢাকাগামী যানবাহনের যোগাযোগ সহজতর হবে, মূল্যবান সময়-হাস পাবে ও জ্বালানী সাশ্রয় হবে মর্মে আলোচ্য প্রকল্পটি গ্রহণ করা হয়। গত ১৯/০৫/২০১১ তারিখে একনেক কর্তৃক মূল প্রকল্পটি অনুমোদিত হয়। পরবর্তীতে ০৪/০৭/২০১২ তারিখে প্রকল্পটির ০১ সংশোধিত প্রস্তাব অনুমোদন করা হয়। সর্বশেষ গত ০৮/০২/২০১৫ তারিখে প্রকল্পটির ২য় সংশোধন প্রস্তাব মাননীয় পরিকল্পনা মন্ত্রী কর্তৃক অনুমোদিত হয়।

(খ) প্রকল্পের উদ্দেশ্যঃ

- (১) চট্টগ্রাম শহরের সিটি সেন্টারের সাথে বাংলাদেশের উত্তর-দক্ষিণ অঞ্চলের যোগাযোগ সহজতর করা;
- (২) চট্টগ্রামের উত্তরাংশের সাথে নগরীর যোগাযোগ সহজতর করা; এবং

(৩) ঢাকা ট্রাংক রোডের ভ্রমন সময় ও ভ্রমন দূরত্ব, জ্বালানী ব্যয় হ্রাস এবং যানজট দূরীকরণ।

০৭। প্রকল্পের মূল কার্যক্রম :

- রাস্তা প্রশস্তকরণ (৫.২ কি:মি:) ;
- জমি অধিগ্রহণ (১৪৪.৬৭ একর) ;
- স্থাপনার ক্ষতিপূরণ (৮৩১.৪৩ ব:মি:) ;
- বিটুমিনাস কার্পেটিং (৪১৪৩.৬৩ ঘ:মি:) ;
- ডিভাইডার নির্মাণ (৩৩৯০.২৪ রা:মি:) ;
- আরসিসি বক্স কালভার্ট নির্মাণ (০১টি) ;
- ওভারপাস নির্মাণ (০১টি) ;
- ফুটপাথ কাম ডেইন নির্মাণ (৭১১১.২৮ রা:মি:) ;
- বৈদ্যুতিক পোল স্থানান্তর (১৯৪টি) ;
- সড়ক বাতি স্থাপন (২৭০টি) ; এবং
- টিএন্ডটি পোল স্থানান্তর ইত্যাদিসহ আনুষঙ্গিক কাজ।

০৮। প্রকল্পের সার্বিক অগ্রগতি :

প্রকল্পটির সর্বশেষ সংশোধিত অনুমোদিত প্রাক্কলিত ব্যয় ৯৫৫১.৫৬ লক্ষ টাকা। প্রাপ্ত পিসিআর অনুযায়ী প্রকল্প বাস্তবায়নে প্রকৃত ব্যয় হয়েছে ৯৫২৮.৮৪ লক্ষ টাকা যা অনুমোদিত প্রাক্কলিত ব্যয়ের ৯৯.৭৬%। বাস্তব অগ্রগতির বিষয়টি পিসিআর এ উল্লেখ করা হয়নি।

(অংগভিত্তিক আর্থিক ও বাস্তব অগ্রগতির বিস্তারিত পরিশিষ্ট 'ক' তে সংযুক্ত)

০৯। বছর ভিত্তিক বরাদ্দ ও ব্যয় বিশ্লেষণ :

(লক্ষ টাকায়)			
অর্থ বছর	সংশোধিত এডিপি বরাদ্দ	টাকা অবমুক্তি	ব্যয়
১	২	৩	৪
২০১১-১২	১৪৫০.০০	১৪৫০.০০	১৪৫০.০০
২০১২-১৩	১৯৯৯.০০	১৯৯৯.০০	১৯৯৯.০০
২০১৩-১৪	২৪৯৯.৫০	২৪৯৯.৫০	২৪৯৯.৫০
২০১৪-১৫	৩৬০২.০০	৩৬০২.০০	৩৫৭৯.২৯
মোটঃ	৯৫৫০.৫০	৯৫৫০.৫০	৯৫২৭.৭৯

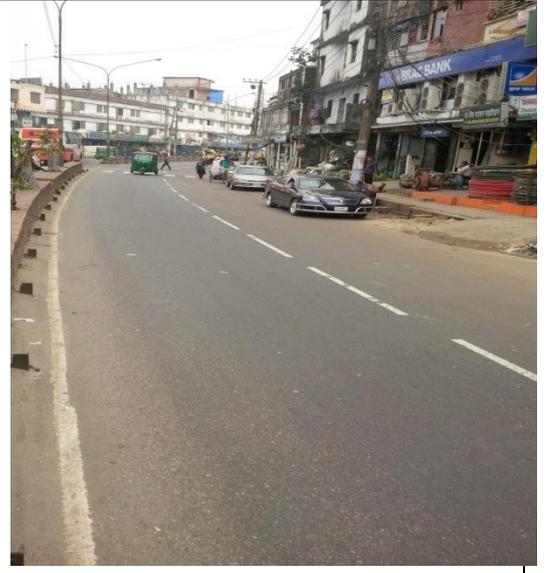
১০। প্রকল্প পরিচালক সম্পর্কিত তথ্য:

প্রকল্পটি বাস্তবায়নকালে (এপ্রিল, ২০১০ হতে জুন, ২০১৫ মেয়াদে) জনাব মোহাম্মদ মাহফুজুর রহমান, নির্বাহী প্রকৌশলী, চট্টগ্রাম উন্নয়ন কর্তৃপক্ষ, প্রকল্প পরিচালকের দায়িত্বে নিয়োজিত ছিলেন।

#### ১১। প্রকল্প পরিদর্শন :

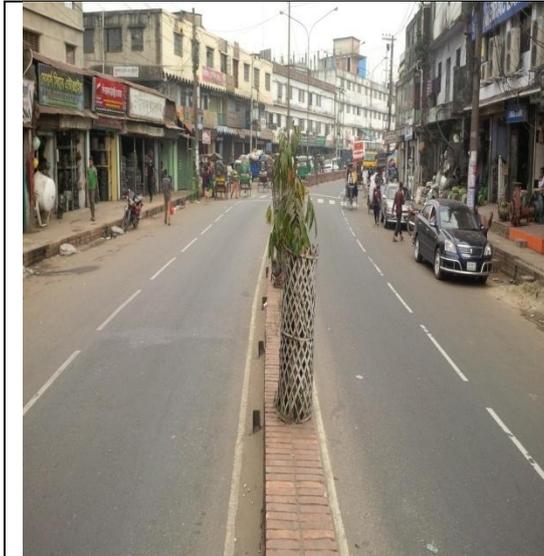
গত ১২/০২/২০১৬ তারিখে আইএমইডি'র সহকারী পরিচালক কর্তৃক প্রকল্প এলাকা পরিদর্শন করা হয়। এ সময়ে প্রকল্প পরিচালকসহ প্রকল্প সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তারা উপস্থিত থেকে পরিদর্শনেসার্বিকসহযোগিতা প্রদান করেন।

#### প্রকল্পের বাস্তবায়ন চিত্র :



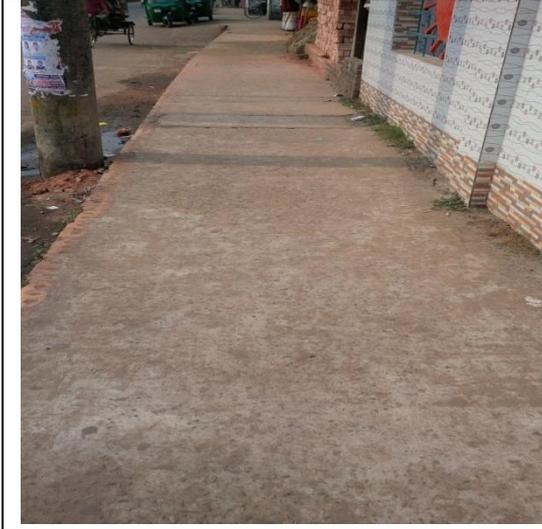
চিত্র (১) : মাননীয় প্রধানমন্ত্রী কর্তৃক উদ্বোধনকৃত নির্মিত রাস্তার স্মৃতিফলক।

চিত্র (২) : প্রকল্পের আওতায় নির্মিত রাস্তার দৃশ্য।



চিত্র (৩) : প্রকল্পের আওতায় সম্প্রসারণকৃত রাস্তার দৃশ্য।

চিত্র (৪) : প্রকল্পের আওতায় নির্মিত রোড ডিভাইডারের দৃশ্য।



চিত্র (৫) : প্রকল্পের আওতায় নির্মিত ফুটপাথ কাম ড্রেনের দৃশ্য।



চিত্র (৬) : প্রকল্পের আওতায় স্থাপিত বৈদ্যুতিক বাতির দৃশ্য।



চিত্র (৭): প্রকল্পের আওতায় নির্মাণকৃত ওভার পাসের দৃশ্য।



চিত্র (৮) : প্রকল্পের আওতায় নির্মিত ওভার পাসের র্যা স্পের দৃশ্য।



চিত্র (৯): প্রকল্পের আওতায় নির্মাণকৃত কালভার্টের দৃশ্য।

চিত্র (১০) : প্রকল্পের আওতায় স্থানান্তরিত বৈদ্যুতিক পোল ও টিএন্ডটি পোলের দৃশ্য।

১২। প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জন :

পরিকল্পিত	অর্জিত	অত্র বিভাগের মন্তব্য
(১) চট্টগ্রাম শহরের সিটি সেন্টারের সাথে বাংলাদেশের উত্তর-দক্ষিণ অঞ্চলের যোগাযোগ সহজতর করা ;	দেওয়ানহাট জংশন হতে অলংকার জংশন পর্যন্ত রাস্তা নির্মাণের ফলে চট্টগ্রাম মহানগরীর সাথে এ উত্তরাংশের যোগাযোগ পূর্বের তুলনায় উন্নত হয়েছে।	আপাতদৃষ্টিতে স্বল্প মেয়াদে উদ্দেশ্য অর্জিত হলেও প্রভাব মূল্যায়নের মাধ্যমে প্রকৃত উদ্দেশ্য নিরূপণ করা যাবে।
(২) চট্টগ্রামের উত্তরাংশের সাথে নগরীর যোগাযোগ সহজতর করা ; এবং	ঢাকা ট্রাংক রোডের ভ্রমন সময় ও যানজট হ্রাস পেয়েছে। পরিদর্শনকালে উক্ত এলাকার আর্থ-সামাজিক ব্যবস্থার পরিবর্তন ঘটছে মর্মে প্রতীয়মান হয়।	
(৩) ঢাকা ট্রাংক রোডের ভ্রমন সময় ও ভ্রমন দূরত্ব, জ্বালানী ব্যয় হ্রাস এবং যানজট দূরীকরণ।		

১৩। প্রকল্পের প্রধান ক্রয় সংক্রান্ত তথ্য :

১৩.১ দরপত্র সংক্রান্ত নথি যাচাইয়ের প্রধান উদ্দেশ্য ছিল প্রকল্পটির আওতায় ক্রয়কৃত কাজ পর্যবেক্ষণ করা। এ ক্ষেত্রে প্রকল্পটির আওতায় Random Selection এর মাধ্যমে কয়েকটি লটারি ক্রয় পর্যালোচনা করা হয়।

ক্রয় সংক্রান্ত বিস্তারিত তথ্যাদি পরিশিষ্ট 'খ' তে সংযুক্ত রয়েছে।

১৩.২ সাধারণ পর্যালোচনাঃ

পাবলিক প্রকিউরমেন্ট অ্যাক্ট, ২০০৬ ও পাবলিক প্রকিউরমেন্ট রুলস, ২০০৮ অনুযায়ী নিম্নোক্ত বিষয়সমূহ পরিলক্ষিত হয়ঃ

- মূল ক্রয়সমূহ ওটিএম প্রক্রিয়ায় সম্পন্ন করা হয়েছে ;

- ডিপিপি'র ক্রয় পরিকল্পনার প্যাকেজসমূহকে একাধিক লটে বিভক্ত করা হয়েছে ;
- টেন্ডার ইভালুয়েশনে বহিঃসদস্যদের উপস্থিতি নিশ্চিত করা হয়েছে ;
- একাধিক পত্রিকায় টেন্ডার বিজ্ঞপ্তি প্রকাশ করা হয়েছে ;
- একাধিক দরদাতা প্রতিষ্ঠান টেন্ডার প্রক্রিয়ায় অংশগ্রহণ করেছে ;
- কার্যসম্পাদনে অতিরিক্ত সময় ব্যয় করা হয়েছে ; ; এবং
- ঠিকাদারের চূড়ান্ত বিল বিলম্বে প্রদান করা হয়েছে ।

#### ১৪। প্রকল্পটির বাস্তবায়নোত্তর প্রভাব (Impact) :

প্রকল্পটির বাস্তবায়নে নিম্নোক্ত প্রভাবগুলো ফুটে উঠেছে:

- এ প্রকল্পের আওতায় রাস্তা নির্মাণের ফলে দেওয়ানহাট জংশন হতে অলংকার জংশন পর্যন্ত যোগাযোগ ব্যবস্থা উন্নত হয়েছে ;
- ভ্রমণ ব্যয় ও সময় সাশ্রয় হচ্ছে ; এবং
- অত্র এলাকার আর্থ-সামাজিক অবস্থার উন্নতি ঘটছে।

#### ১৫। প্রকল্পটির বাস্তবায়নের সফল এর Sustainability:

নিম্নোক্ত বিষয়ের উপর নির্ভর করছে :

- সঠিক ব্যবস্থাপনা ও মনিটরিং;
- বার্ষিক অপারেশন এন্ড মেইনটেইন্যান্স নিয়মিতভাবে পরিচালনা;
- সর্বোপরি কাজের মান ও স্থায়িত্ব।

#### ১৬। পর্যবেক্ষণ/ সমস্যাাদি :

১৬.১ **Time over run:** প্রকল্পটির মূল অনুমোদিত ডিপিপি'র তুলনায় এর প্রকৃত বাস্তবায়নকাল অধিক সময় অতিবাহিত হয়েছে। মূল অনুমোদিত বাস্তবায়নকালের চেয়ে প্রকল্পটি বাস্তবায়নে ১২ মাস সময় বেশী (৩০.৭৭%) ব্যয় হয়েছে। ফলে উপকারভোগীদের প্রকল্পের সফল পেতে বিলম্ব ঘটেছে।

১৬.২ **Cost over run:** প্রকল্পটির মূল অনুমোদিত ডিপিপি'র তুলনায় বাস্তবায়ন ব্যয় বৃদ্ধি পেয়েছে। মূল অনুমোদিত প্রাক্কলিত ব্যয় ৮৬৩৯.৮১ লক্ষ টাকা থাকলেও পরবর্তীতে ১ম বার সংশোধনের মাধ্যমে প্রকল্পের ব্যয় নির্ধারিত হয় ৯৫০০.০৯ লক্ষ টাকা। পরবর্তীতে ২য় সংশোধনের মাধ্যমে প্রকল্পের ব্যয় নির্ধারণ করা হয় ৯৫৫১.৫৬ লক্ষ টাকা। মূল প্রকল্প প্রণয়নকালে যথাযথ পরিকল্পনা ও ব্যয় প্রাক্কলনে ঘাটতি ছিল মর্মে প্রতীয়মান হয়।

১৬.৩ **রাস্তা ক্ষতিগ্রস্ত হওয়াঃ** পরিদর্শনকালে দেখা যায় যে, ডিটি রোড এলাকায় নির্মিত রাস্তার একাংশ ক্ষতিগ্রস্ত হয়েছে। প্রকল্প পরিচালক অবহিত করেন যে, রাস্তার এ অংশের নিচে চট্টগ্রাম ওয়াসার পাইপ লাইন ফেটে এর পানি রাস্তার উপরিভাগে চলে আসায় রাস্তার এ অংশটি ক্ষতিগ্রস্ত হয়েছে। নির্মিত রাস্তাটি চট্টগ্রাম সিটি কর্পোরেশনের নিকট হস্তান্তরিত হওয়ায় এর রক্ষণাবেক্ষনের দায়িত্ব চট্টগ্রাম সিটি কর্পোরেশনের উপর অর্পিত রয়েছে মর্মে প্রকল্প পরিচালক কর্তৃক অবহিত করা হয়।



১৬.৪ নির্মিত ডেনের আউটলেটগুলোর মুখে নেট/গ্রিল না দেয়াঃ পরিদর্শনকালে দেখা যায় যে, প্রকল্পের আওতায় নির্মিত ডেনের আউটলেটগুলোর মুখে কোন নেট/গ্রিল দেয়া হয়নি। ফলে বর্জ্য-আবর্জনা সরাসরি ডেনে পড়ে ডেনের পানি নিষ্কাশন ক্ষমতা লোপ করতে পারে এবং নগরীর জলাবদ্ধতা সৃষ্টি করতে পারে।



১৬.৫ অবৈধভাবে ফুটপাথ দখলঃ পরিদর্শনকালে দেখা যায় যে, প্রকল্পের আওতায় নির্মিত ফুটপাথের কিছু অংশে পার্শ্ববর্তী বাসিন্দাদের কর্তৃক অবৈধ দখল করে ব্যবহার করা হচ্ছে; ফলে পথচারীদের যাতায়াতের সমস্যা সৃষ্টি হচ্ছে। অবৈধ ফুটপাথ ব্যবহারের ব্যাপারে সচেতনতা সৃষ্টিসহ উচ্ছেদ কার্যক্রম আরো জোরদার করা আবশ্যিক।



১৬.৬ মনিটরিংয়ের অভাবঃ প্রকল্প পরিদর্শনকালে দেখা যায় যে, দেওয়ান হাট জংশন হতে অলংকার জংশন পর্যন্ত নির্মিত রাস্তার মধ্যে অবস্থিত খালের উপরে আরসিসি ক্রস কালভার্ট নির্মাণ করা হয়েছে। কিন্তু ক্রস কালভার্ট সংলগ্ন এলাকায় ময়লা আবর্জনার স্তুপ কালভার্টের নিচে পানির প্রবাহকে বাধাগ্রস্ত করছে। এই পানি চলাচলের পথ বন্ধ হওয়ায় উক্ত এলাকার পানি নিষ্কাশন ব্যবস্থা হমকির সম্মুখীন হচ্ছে। বিষয়টি প্রকল্প পরিচালকের দৃষ্টি আকর্ষণ করা হয়। প্রকল্প পরিচালক আশ্বস্ত করেন যে, অতি শীঘ্রই ডেনেজের মনিটরিং ব্যবস্থা জোরদার করা হবে। ডেন ও খালসমূহ নিয়মিত পরিষ্কার এবং জনসচেতনতা সৃষ্টি করার ব্যাপারে চট্টগ্রাম উন্নয়ন কর্তৃপক্ষ এবং চট্টগ্রাম সিটি কর্পোরেশনের যৌথ উদ্যোগ গ্রহণ করা প্রয়োজন মর্মে প্রতীয়মান হয়।



১৬.৭ অডিট আপত্তিঃ প্রকল্পের পিসিআর পর্যালোচনায় দেখা যায় যে, প্রকল্প বাস্তবায়নকালে এর অডিট সম্পর্কিত কোন তথ্যাদি পিসিআর-এ সন্নিবেশিত করা হয়নি। তাই প্রকল্পের উপর কোন অডিট আপত্তি রয়েছে কিনা তা এ পর্যায়ে নিশ্চিত হওয়া যায়নি।

১৬.৮ পিসিআর প্রণয়নে দুর্বলতাঃ মন্ত্রণালয় কর্তৃক প্রেরিত পিসিআর পর্যালোচনায় নিম্নবর্ণিত ত্রুটি পরিলক্ষিত হয়ঃ

- প্রকল্পের অংগভিত্তিক আর্থিক অগ্রগতি উল্লেখ থাকলেও বাস্তব অগ্রগতির সর্বমোট পরিমাণ প্রদান করা হয়নি।

- পিসিআরের মনিটরিং ও অডিট অংশে একাধিক কর্মকর্তার প্রকল্প পরিদর্শন উল্লেখ থাকলেও তাদের পরিদর্শন প্রতিবেদনের সমস্যা ও সুপারিশ পিসিআর এ উল্লেখ করা হয়নি।
- অডিট সংক্রান্ত কলামে কোন তথ্য প্রদান করা হয়নি।

১৬.৯ পিআইসি ও স্টিয়ারিং কমিটির সভা নিয়মিত আয়োজন না করা : প্রকল্প দলিল অনুসারে প্রকল্প বাস্তবায়নকালে প্রতিমাসে অন্তত: ০১ বার বাস্তবায়ন কমিটি (পিআইসি) সভা ও ০২ মাস অন্তর ০১ বার স্টিয়ারিং কমিটির সভা আয়োজনের সংস্থান থাকলেও নিয়মিতভাবে পিআইসি ও স্টিয়ারিং কমিটির সভা অনুষ্ঠিত হয়নি।

## ১৭। সুপারিশ/ মতামত :

১৭.১ প্রকল্প থেকে সঠিক সময়ে সুফল প্রাপ্তি এবং বিনিয়োগকৃত অর্থের সদ্যবহার নিশ্চিত করার লক্ষ্যে প্রকল্পের ডিজাইন/পরিকল্পনা এমনভাবে প্রণয়ন করতে হবে যাতে প্রকল্পের Time over run ও Cost over run না ঘটিয়ে নির্ধারিত ব্যয়ে ও সময়ের মধ্যে প্রকল্প সমাপ্ত করা যায়। পরবর্তীতে উন্নয়ন প্রকল্পসমূহের বাস্তবায়ন মেয়াদকাল ও সংশোধনের বিষয়ে গৃহায়ন ও গণপূর্ত মন্ত্রণালয় কর্তৃক সতর্কতা অবলম্বন করা সমীচীন হবে (অনু: ১৬.১ ও ১৬.২) ;

১৭.২ ক্ষতিগ্রস্ত রাস্তা সংস্কারের ব্যাপারে চট্টগ্রাম উন্নয়ন কর্তৃপক্ষ ও চট্টগ্রাম সিটি কর্পোরেশনকে যথাযথ উদ্যোগ গ্রহণ করতে হবে এবং এ ব্যাপারে চট্টগ্রাম ওয়াসাকে সম্পৃক্ত করতে হবে (অনুঃ ১৬.৩) ;

১৭.৩ নির্মিত ডেনে পানি নিষ্কাশন ব্যবস্থা সচল রাখতে আউটলেটগুলোর মুখে নেট/গ্রিল স্থাপন করার ব্যাপারে বাস্তবায়নকারী সংস্থা প্রয়োজনীয় ব্যবস্থা গ্রহণ করবে (অনুঃ ১৬.৪) ;

১৭.৪ প্রকল্পের আওতায় নির্মিত ফুটপাথ অবৈধ দখলদারদের উচ্ছেদ করে পথচারীদের নির্বিঘ্ন চলাচল নিশ্চিত করতে হবে। এজন্য চট্টগ্রাম উন্নয়ন কর্তৃপক্ষ কর্তৃক নিয়মিত উচ্ছেদ অভিযান পরিচালনা করতে হবে (অনু: ১৬.৫) ;

১৭.৫ চট্টগ্রাম শহরকে জলাবদ্ধতা মুক্ত রাখতে ডেন ও খাল ব্যবস্থাপনায় নিয়মিত মনিটরিং কার্যক্রম অব্যাহত রাখতে হবে। ডেন ও খালসমূহ নিয়মিত পরিষ্কার ও জনসচেতনতা সৃষ্টি করার ব্যাপারে চট্টগ্রাম উন্নয়ন কর্তৃপক্ষকে চট্টগ্রাম সিটি কর্পোরেশনের সাথে যৌথ উদ্যোগে কাজ করতে হবে (অনু: ১৬.৬) ;

১৭.৬ অত্র প্রকল্পের উপর কোন অডিট আপত্তি থাকলে চট্টগ্রাম উন্নয়ন কর্তৃপক্ষ কর্তৃক তা দ্রুত নিষ্পত্তি করতে হবে (অনু: ১৬.৭) ;

১৭.৭ ঠিকাদারের সাথে সম্পাদিত চুক্তি অনুসারে কার্যসম্পাদনের পর নির্দিষ্ট সময়ের মধ্যে বিল প্রদানের ব্যাপারে বাস্তবায়নকারী সংস্থা সচেষ্ট থাকবে (অনু: ১৩.২) ;

১৭.৮ প্রকল্প সমাপ্তির ০৩ মাসের মধ্যে পূর্ণাঙ্গ তথ্য সম্বলিত পিসিআর আবশ্যিকভাবে আইএমইডিতে প্রেরণের বিষয়টি গৃহায়ন ও গণপূর্ত মন্ত্রণালয় নিশ্চিত করবে (অনু: ১৬.৮) ;

১৭.৯ প্রকল্পের অনুমোদিত ডিপিপি/আরডিপিপি অনুসারে নিয়মিতভাবে পিআইসি ও স্টিয়ারিং কমিটির সভা আয়োজন করতে হবে যা গৃহায়ন ও গণপূর্ত মন্ত্রণালয় নিশ্চিত করবে (অনু : ১৬.১০) ;

১৭.১০ অনুচ্ছেদ ১৭.১ হতে ১৭.৯ পর্যন্ত সুপারিশসমূহ বাস্তবায়নে গৃহীত ব্যবস্থাবলী গৃহায়ন ও গণপূর্ত মন্ত্রণালয় কর্তৃক আগামী ০১ (এক) মাসের মধ্যে আইএমইডিকে অবহিত করতে হবে।

**ইঞ্জিনিয়ার্স ইনস্টিটিউশন অব বাংলাদেশ (আইইবি) ভবনের উর্ধ্বমুখী সম্প্রসারণ (৯ম তলা হতে ১৫ তলা পর্যন্ত) শীর্ষক প্রকল্পের সমাপ্তি মূল্যায়ন প্রতিবেদন**

(সমাপ্ত : জুন ২০১৫)

- ০১। প্রকল্পের নাম : ইঞ্জিনিয়ার্স ইনস্টিটিউশন অব বাংলাদেশ (আইইবি) ভবনের উর্ধ্বমুখী সম্প্রসারণ (৯ম তলা হতে ১৫ তলা পর্যন্ত)
- ০২। উদ্যোগী মন্ত্রণালয় : গৃহায়ন ও গণপূর্ত মন্ত্রণালয়।
- ০৩। বাস্তবায়নকারী সংস্থা : গণপূর্ত অধিদপ্তর।
- ০৪। প্রকল্পের অবস্থান : আইইবি ভবন, রমনা, ঢাকা।

০৫। প্রকল্পের বাস্তবায়ন সময় ও ব্যয়:

প্রাক্কলিত ব্যয়		প্রকৃত ব্যয়	পরিকল্পিত বাস্তবায়নকাল		প্রকৃত বাস্তবায়নকাল	অতিক্রান্ত ব্যয় (মূল প্রাক্কলিত ব্যয়ের%)	অতিক্রান্ত সময় (মূল বাস্তবায়ন কালের (%))
মূল	সর্বশেষ সংশোধিত		মূল	সর্বশেষ সংশোধিত			
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮
২২৩১.১৯	২২৭৮.৯৭	২২৪৮.৫৭	জুলাই, ২০১২ হতে জুন, ২০১৪	জুলাই, ২০১২ হতে জুন, ২০১৫	জুলাই, ২০১২ হতে জুন, ২০১৫	১৭.৩৮ (০.৭৭২%)	১২ মাস (৫০%)

০৬। প্রকল্পের পটভূমি ও উদ্দেশ্যঃ

**(ক) পটভূমিঃ**

১৯৪৮ সালে এদেশে আইইবি প্রতিষ্ঠিত হয়। প্রতিষ্ঠার শুরু থেকেই আইইবি এর সদস্য প্রকৌশলীগণ দেশের উন্নয়নে কাজ করে যাচ্ছে। ঢাকার রমনায় আইইবি'র নবনির্মিত ভবনে (১৫ তলা ভিত্তির উপর ৮ তলা ভবন) আইইবি'র অধিভুক্ত সংগঠন যেমন: বাংলাদেশ প্রফেশনাল ইঞ্জিনিয়ার্স রেজিস্ট্রেশন বোর্ড (বিপিইআরবি), বোর্ড অব এক্রিডিটেশন ফর ইঞ্জিনিয়ারিং এন্ড টেকনিক্যাল এডুকেশন (বিএইটিই), বাংলাদেশ ইন্ডাস্ট্রিয়াল সেফটি বোর্ড (আইএসবিবি) প্রভৃতির দাপ্তরিক কার্যক্রম পরিচালিত হচ্ছে। কিন্তু চাহিদার তুলনায় বিদ্যমান ভবনটির আয়তন অপ্রতুল বিধায় সংগঠনগুলো সুচারুরূপে তাদের দায়িত্ব পালন করতে পারছে না। এছাড়া, প্রকৌশলীদের চাহিদার আলোকে একটি গবেষণাগার, একটি মিনি কনভেনশন সেন্টার, সুইমিং পুল, হেলথ ক্লাব, স্কোয়াশ কোর্ট, রেস্ট হাউজ, ক্যাফেটেরিয়া ইত্যাদি নির্মাণের স্থান সংকুলান না হওয়ায় তা বাস্তবায়ন করা সম্ভব হচ্ছে না। এমতাবস্থায় বিদ্যমান ভবনের ৯ম তলা হতে ১৫ তলা পর্যন্ত সম্প্রসারণ করে উক্ত স্থানে আইইবি'র অধিভুক্ত সংগঠনসমূহের জন্য স্থান প্রদান করা এবং বর্ধিত স্থানে অধিকতর প্রশিক্ষণ, সেমিনার ইত্যাদি আয়োজন করার সুযোগ তৈরীর মাধ্যমে সরকারি-বেসরকারি প্রকৌশলী ও কর্মকর্তাদের পেশাগত দক্ষতা বৃদ্ধি করার লক্ষ্যে অত্র প্রকল্পটি গৃহায়ন ও গণপূর্ত মন্ত্রণালয় কর্তৃক প্রস্তাব করা হয়। এর প্রেক্ষিতেই ২২৩১.১৯ লক্ষ টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে এবং জুলাই, ২০১২ হতে জুন ২০১৪ মেয়াদে বাস্তবায়নের জন্য গত ০৭/০৩/২০১২ তারিখে প্রকল্পটি মাননীয় পরিকল্পনা মন্ত্রী কর্তৃক অত্র প্রকল্পটি অনুমোদিত

হয়। পরবর্তীতে গত ২০/০৫/২০১৫ তারিখে ২২৭৮.৯৭ লক্ষ টাকা প্রাক্কলিত ব্যয় পুনঃনির্ধারণ করে গৃহায়ন ও গণপূর্ত মন্ত্রণালয় কর্তৃক প্রকল্পটির ১ম সংশোধনীর প্রশাসনিক অনুমোদন দেওয়া হয়।

**(খ) প্রকল্পের উদ্দেশ্যঃ**

- উন্নত বাংলাদেশ গঠনে মানব সম্পদের উন্নয়ন;
- পেশাগত দক্ষতা উন্নয়নের জন্য আইইবি'কে আধুনিক প্রতিষ্ঠানে পরিণত করা;
- আধুনিক প্রকৌশল জ্ঞান ও প্রযুক্তি সম্পর্কে প্রশিক্ষণ, সেমিনার, সিম্পোজিয়াম আয়োজনের জন্য স্থানের সংকুলান করা; এবং
- আইইবি'র সংশ্লিষ্ট সংগঠনগুলোর জন্য স্থানের সংস্থান করা।

**০৭। প্রকল্পের মূল কার্যক্রম :**

- বিদ্যমান ভবনের সুপার স্ট্রাকচার নির্মাণ (৬৯৯৭.২৫ বর্গমিটার) ;
- অভ্যন্তরীণ পানি ও বিদ্যুতায়ন সরবরাহ ;
- সীমানা প্রাচীর নির্মাণ (১৩৯.৩৪ রা:মি:) ;
- রাস্তা নির্মাণ (৫০০ বর্গমিটার) ;
- পাম্প হাউজ (২২.২৯ ব:মি:) ;
- এয়ারকুলার স্থাপন (৬০ টন) এবং
- সেন্দ্রি পোস্ট নির্মাণ ও লিফট স্থাপন।

**০৮। প্রকল্পের সার্বিক অগ্রগতি :**

প্রকল্পটির সর্বশেষ সংশোধিত অনুমোদিত প্রাক্কলিত ব্যয় ২২৭৮.৯৭ লক্ষ টাকা। প্রাপ্ত পিসিআর অনুযায়ী প্রকল্প বাস্তবায়নে প্রকৃত ব্যয় হয়েছে ২২৪৮.৫৭ লক্ষ টাকা যা অনুমোদিত প্রাক্কলিত ব্যয়ের ৯৮.৬৬%। প্রকল্পটির বাস্তব অগ্রগতি ১০০%।

(অংগভিত্তিক আর্থিক ও বাস্তব অগ্রগতির বিস্তারিত পরিশিষ্ট 'ক' তে সংযুক্ত)

**০৯। বছর ভিত্তিক বরাদ্দ ও ব্যয় বিশ্লেষণ :**

(লক্ষ টাকায়)

অর্থ বছর	সংশোধিত এডিপি বরাদ্দ	টাকা অবমুক্তি	ব্যয়
১	২	৩	৪
২০১২-১৩	১৫০.০০	১৪৯.৭৪	১৪৯.১১
২০১৩-১৪	৩০০.০০	৩০০.০০	২৯৯.২৫
২০১৪-১৫	১৮৩৫.০০	১৮২২.২৯	১৮০০.০০
<b>মোটঃ</b>	<b>২২৮৫.০০</b>	<b>২২৭২.০৩</b>	<b>২২৪৮.৩৬</b>

১০। প্রকল্প পরিচালক সম্পর্কিত তথ্য:

প্রকল্পটি বাস্তবায়নকালে (এপ্রিল, ২০১১ হতে জুন, ২০১৫ মেয়াদে) ০৫ জন প্রকৌশলী/কর্মকর্তা প্রকল্প পরিচালকের দায়িত্বে নিয়োজিত ছিলেন। নিম্নে প্রকল্প পরিচালকের তথ্য দেয়া হ'লঃ

ক্রঃ নং	কর্মকর্তার নাম	পদবী	পূর্ণকালীন/খন্ডকালীন	সময়কাল
১.	জনাব এম.এ হাই	তত্ত্বাবধায়ক প্রকৌশলী	খন্ডকালীন	১৭/০৪/২০১১ হতে ১৩/১০/২০১৩
২.	জনাব সফিকুর রহমান	তত্ত্বাবধায়ক প্রকৌশলী	খন্ডকালীন	১৩/১০/২০১৩ হতে ২৮/১০/২০১৩
৩.	জনাব আবদুল গনি	তত্ত্বাবধায়ক প্রকৌশলী	খন্ডকালীন	২৮/১০/২০১৩ হতে ২৪/১০/২০১৩
৪.	জনাব মোফাফখারুল হায়দার	তত্ত্বাবধায়ক প্রকৌশলী	খন্ডকালীন	২৪/১২/২০১৩ হতে ০৭/০১/২০১৫
৫.	জনাব এ.কে.এম মনিরুজ্জামান	তত্ত্বাবধায়ক প্রকৌশলী	খন্ডকালীন	০৭/০১/২০১৫ হতে প্রকল্প সমাপ্তি পর্যন্ত

১১। প্রকল্প পরিদর্শন :

গত ০৫/০৪/২০১৬ তারিখে আইএমইডি'র সহকারী পরিচালক (পূর্ত) কর্তৃক প্রকল্প এলাকা পরিদর্শন করা হয়। এ সময়ে নির্বাহী প্রকৌশলী জরিপ বিভাগ গণপূর্ত অধিদপ্তর ও প্রকল্প সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তারা উপস্থিত থেকে পরিদর্শনে সার্বিক সহযোগিতা প্রদান করেন।

■ প্রকল্পের বাস্তবায়ন চিত্র :





চিত্র (৩) : ভবনের ১৫ তলায় নির্মিত ডরমেটরী।



চিত্র (৪) : ডরমেটরীর অভ্যন্তরীণ রুমের দৃশ্য।



চিত্র (৫) : ভবনের নির্মিত ১৪ তলার দৃশ্য।



চিত্র (৬) : ভবনের নির্মিত ১৩ তলার দৃশ্য।



চিত্র (৭): নির্মিত ভবনের লীজ দেয়া ফ্লোরের দৃশ্য।



চিত্র (৮) : প্রকল্পের আওতায় নির্মিত বাউন্ডারী ওয়াল।



চিত্র (৯) : প্রকল্পের আওতায় স্থাপিত এয়ারকুলার।

চিত্র (১০) : প্রকল্পের আওতায় স্থাপিত লিফটের দৃশ্য।

১২। প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জন :

পরিকল্পিত	অর্জিত	অত্র বিভাগের মন্তব্য
<p>(১) উন্নত বাংলাদেশ গঠনে মানব সম্পদ উন্নয়ন;</p> <p>(২) পেশাগত দক্ষতা উন্নয়নের জন্য আইইবি'কে আধুনিক প্রতিষ্ঠানে পরিণত করা;</p> <p>(৩) আধুনিক প্রকৌশল জ্ঞান ও প্রযুক্তি সম্পর্কে প্রশিক্ষণ, সেমিনার, সিম্পোজিয়াম আয়োজনের জন্য স্থানের সংকুলান করা; এবং</p> <p>(৪) আইইবি'র সংশ্লিষ্ট সংগঠনগুলোর জন্য স্থানের সংস্থান করা।</p>	<p>প্রকল্পটির আওতায় আইইবি ভবনের ৯ থেকে ১৫ তলা পর্যন্ত উর্ধ্বমুখী সম্প্রসারণের কাজ সম্পন্ন করা হয়েছে। এছাড়াও ভবনের অন্যান্য সুবিধাদি যেমনঃ সেন্দ্রি পোস্ট, গ্রাউন্ড ওয়াটার রিজার্ভারসহ বাউন্ডারী ওয়াল নির্মাণ করা হয়েছে। ভবনের উর্ধ্বমুখী সম্প্রসারণের ফলে প্রশিক্ষণ, সেমিনার, সিম্পোজিয়াম আয়োজনের জন্য স্থানের সংকুলান নিশ্চিত কর হয়েছে। এছাড়াও আইইবি'র সংশ্লিষ্ট সংগঠনগুলোর জন্য স্থানের সংস্থান করা সম্ভব হবে মর্মে প্রতীয়মান হয়।</p>	<p>আপাতদৃষ্টিতে স্বল্প মেয়াদে উদ্দেশ্য অর্জিত হলেও প্রভাব মূল্যায়নের মাধ্যমে প্রকৃত উদ্দেশ্য নিরূপণ করা যাবে।</p>

১৩। প্রকল্পের প্রধান প্রধান ক্রয় সংক্রান্ত তথ্য :

১৩.১ দরপত্র সংক্রান্ত নথি যাচাইয়ের প্রধান উদ্দেশ্য ছিল প্রকল্পটির আওতায় ক্রয়কৃত কাজ পর্যবেক্ষণ করা। এ ক্ষেত্রে প্রকল্পটির আওতায় Random Selection এর মাধ্যমে নিম্নোক্ত ০৭টি লটের ক্রয় পর্যালোচনা করা হয় :

প্যাকেজ লট (ডিপিপি অনুযায়ী )	ক্রম পদ্ধতি	ডিপিপি অনুযায়ী প্রাক্কলিত মূল্য	টেন্ডার ইভালুয়েশ নের তারিখ	টেন্ডারে অংশগ্রহণকা রী ব্যক্তি বা প্রতিষ্ঠানের সংখ্যা	টেন্ডারে রেসপনসিভ ব্যক্তি/ প্রতিষ্ঠানের সংখ্যা	চুক্তি সম্পাদনের তারিখ ও প্রতিষ্ঠানের নাম	কার্য সম্পাদনে র সময় সীমা	চুক্তি মূল্য	চূড়ান্ত বিল প্রদানের পরিমাণ ও তারিখ	মন্তব্য
T-01/ 2012 -13	ওটি এম	১৬৭১. ৩৯	১৯/১১/২ ০১২	০৪ টি	২টি	২৫/০২/২০ ১৩ ও ন্যাশনাল ডেভেলপমেন্ট ইঞ্জিনিয়ার্স লিঃ	১৮ মাস  (পরবর্তী তে সময় বৃদ্ধি করা হয়)	১৮৪০.০০ (ভেরি ফেশন অর্ডারের কারণে সংশোধিত চুক্তি মূল্য)	১৮০৩.৫৩  ৩০/০৬/২০ ১৫	কার্য সম্পাদ নে চুক্তির মেয়াদ বৃদ্ধি করা হয়েছে।
T-01/ 2014 -15	এল টিএ ম	১৩.৫৫	১৭/০২/২ ০১৫	০৩ টি	১টি	১১/০৩/২০ ১৫ ও মেসার্স এ.এইচ.ই ন্টারপ্রাইজ)	৪০ দিন	১৩.৫৪	১৩.৫৪  ৩০/০৬/ ২০১৫	-
T-02/ 2014 -15	এল টিএ ম	৪২.৮৪	১৭/০২/২ ০১৫	০৩টি	১টি	১১/০৩/২০ ১৫ ও মেসার্স এ.এইচ. এন্টারপ্রাইজ	২ মাস (পরবর্তী তে সময় বৃদ্ধি করা হয়)	৪২.৮০	৪২.৭৮  ৩০/০৬/২০ ১৫	কার্য সম্পাদ নে অতিরিক্ত সময় ব্যয় করা হয়েছে।
GD- ১৮,২০ ,২২,২ ৩	এল টিএ ম	৪৫.১৬	১৭/০২/২ ০১৪	০৪টি	৪টি	১৮/০৩/২০ ১৪ ও মেসার্স দুলাল ট্রেডার্স	২ মাস (পরবর্তী তে সময় বৃদ্ধি করা হয়)	৪৫.১৩	৪৫.১১  ৩০/০৬/২০ ১৫	কার্য সম্পাদ নে অতিরিক্ত সময় ব্যয় করা হয়েছে।
GD- ১৯	ওটি এম	৪৫.০০	১১/০৩/২ ০১৫	০৩টি	৩টি	০৮/০৪/২০ ১৫ ও এভারগ্রীন কনস্ট্রাকশন	৪ মাস	৪৪.৭৮	৪৪.৭৬  ৩০/০৬/২০ ১৫	-
GD- ২১-এ	ওটি এম	৮৬.৬৫	১০/১২/২ ০১৪	০৪টি	৪টি	২৫/০২/২০ ১৫ ও ডেফোডিল ইলেকট্রিক কোঃ	৪ মাস	৭৪.৮৩	৭৪.৮২  ৩০/০৬/২০ ১৫	কার্য সম্পাদ নে অতিরিক্ত সময় ব্যয় করা হয়েছে।
GD- ২১ -বি	ওটি এম	১৫২.৫৪	০২/০১/২ ০১৪	০৪টি	২টি	১৬/০২/২০ ১৪ ও ডেফোডিল ইলেকট্রিক কোঃ	৬ মাস	১৪৭.২৬	১৪৭.২০  ৩০/০৬/২০ ১৫	কার্য সম্পাদ নে অতিরিক্ত সময় ব্যয় করা হয়েছে।

## ১৩.২ অন্যান্য বিষয়সমূহঃ

- মূল ক্রয়সমূহ ওটিএম ও এলটিএম প্রক্রিয়ায় সম্পন্ন করা হয়েছে ;
- টেন্ডার ইভালুয়েশনে বহিঃসদস্যদের উপস্থিতি নিশ্চিত করা হয়েছে ;
- একাধিক পত্রিকায় টেন্ডার বিজ্ঞপ্তি প্রকাশ করা হয়েছে ;
- একাধিক দরদাতা প্রতিষ্ঠান টেন্ডার প্রক্রিয়ায় অংশগ্রহণ করেছে ;
- কার্যসম্পাদনে অতিরিক্ত সময় ব্যয় করা হয়েছে ; এবং
- ঠিকাদারের চূড়ান্ত বিল পরিশোধ করা হয়েছে ।

## ১৪। প্রকল্পটির বাস্তবায়নোত্তর প্রভাব (Impact) :

প্রকল্পটির বাস্তবায়নে নিম্নোক্ত প্রভাবগুলো ফুটে উঠেছে:

- এ প্রকল্প বাস্তবায়নের ফলে আইইবি'র অবকাঠামোগত সুবিধা বৃদ্ধি পেয়েছে ;
- প্রশিক্ষণ, সেমিনার, সিম্পোজিয়াম আয়োজনের জন্য স্থানের সংকুলান নিশ্চিত কর হয়েছে ; এবং
- প্রকৌশলীদের ডরমেটরী সুবিধা বৃদ্ধি পেয়েছে।

## ১৫। প্রকল্পটির বাস্তবায়নের সুফল এরSustainability:

নিম্নোক্ত বিষয়ের উপর নির্ভর করছে :

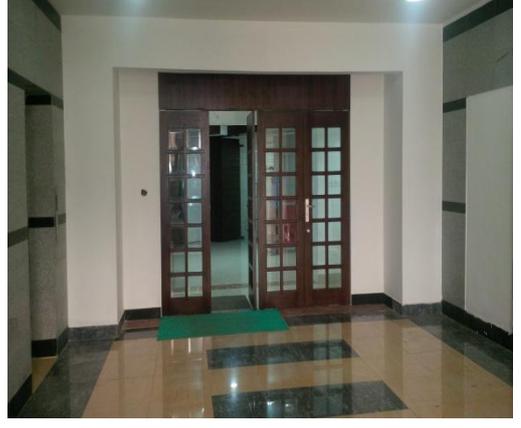
- সঠিক ব্যবস্থাপনা ও মনিটরিং;
- বার্ষিক অপারেশন এন্ড মেইনটেইন্যান্স নিয়মিতভাবে পরিচালনা; এবং
- সর্বোপরি কাজের মান ও স্থায়িত্ব।

## ১৬। পর্যবেক্ষণ/ সমস্যাাদি :

১৬.১ **Time over run:** প্রকল্পটির মূল অনুমোদিত ডিপিপি'র তুলনায় এর প্রকৃত বাস্তবায়নকাল অধিক সময় অতিবাহিত হয়েছে। মূল অনুমোদিত বাস্তবায়নকালের চেয়ে প্রকল্পটি বাস্তবায়নে ১২ মাস সময় বেশী (৫০%) ব্যয় হয়েছে। ফলে উপকারভোগীদের প্রকল্পের সুফল পেতে বিলম্ব ঘটেছে।

১৬.২ **Cost over run:** প্রকল্পটির মূল অনুমোদিত ডিপিপি'র তুলনায় বাস্তবায়ন ব্যয় বৃদ্ধি পেয়েছে। মূল অনুমোদিত প্রাক্কলিত ব্যয় ২২৩১.১৯ লক্ষ টাকা থাকলেও পরবর্তীতে একবার সংশোধনের মাধ্যমে প্রকল্পের ব্যয় নির্ধারিত হয় ২২৭৮.৯৭ লক্ষ টাকা। অন্যদিকে প্রকল্প বাস্তবায়নে প্রকৃত ব্যয় হয়েছে ২২৪৮.৫৭ লক্ষ টাকা অর্থাৎ মূল অনুমোদিত ব্যয় অপেক্ষা প্রকল্প ব্যয় ১৭.৩৮ লক্ষ টাকা বৃদ্ধি পেয়েছে (০.৭৭২%)।

১৬.৩ নির্মিত ফ্লোর স্পেসের অসংগতিপূর্ণ কার্যক্রমঃ অত্র প্রকল্পটির আওতায় আইইবি ভবনের ৯ম তলা হতে ১৫তম তলা পর্যন্ত উর্ধ্বমুখী সম্প্রসারণের কাজ সম্পন্ন করা হয়। প্রকল্পটির মূল উদ্দেশ্য ছিল প্রকৌশলীদের জ্ঞান ও দক্ষতা বৃদ্ধির জন্য অবকাঠামোগত সুবিধা প্রদান ও আইইবি'র সংশ্লিষ্ট প্রতিষ্ঠানসমূহের স্থান সংকুলান করা।



কিন্তু পরিদর্শনকালে দেখা যায় যে, নবনির্মিত ০৬টি ফ্লোরের মধ্যে ইতোমধ্যে ০২টি ফ্লোর অন্য প্রতিষ্ঠানের নিকট ভাড়া দেয়া হয়েছে যা প্রকল্পের উদ্দেশ্যের সাথে পরিপূর্ণভাবে সংগতিপূর্ণ নয়।

১৬.৪ প্রকল্প সংশোধনে বিলম্বঃ প্রকল্পটির মেয়াদ জুলাই, ২০১২ হতে জুন, ২০১৫ পর্যন্ত নির্ধারিত ছিল। প্রকল্পটির সংশোধিত ডিপিপি পর্যালোচনায় দেখা যায় যে, সংশোধিত ডিপিপিটি গত ২০/০৫/২০১৫ তারিখে প্রশাসনিক অনুমোদন লাভ করে। অর্থাৎ প্রকল্প সমাপ্তির মাত্র ৪০ দিন পূর্বে প্রকল্প দলিল সংশোধন করা হয়। এ ক্ষেত্রে প্রতীয়মান হয় যে, প্রকল্পের কর্মপরিকল্পনা সুনির্দিষ্ট না থাকায় শেষ মুহূর্তে প্রকল্পটি সংশোধন করা হয়েছে।

১৬.৫ ভবনের বর্ধিত অংশের কার্যক্রম চালু না হওয়াঃ প্রকল্প পরিদর্শনকালে দেখা যায় যে, নির্মিত নতুন ফ্লোরসমূহের অধিকাংশ পতিত অবস্থায় পড়ে আছে। প্রায় ১০ মাস পূর্বে প্রকল্পটি সমাপ্ত হলেও অদ্যাবধি ফ্লোরসমূহ ব্যবহার না করা এর প্রয়োজনীয়তাকে প্রশ্নবিদ্ধ করছে।



১৬.৬ রক্ষণাবেক্ষন/পরিচর্যার অভাবঃ প্রকল্পটির আওতায় ভবনের ০৬টি নতুন ফ্লোর নির্মিত হলেও এগুলোর রক্ষণাবেক্ষন ও পরিচর্যার জন্য পর্যাপ্ত জনবল আইইবি'র নেই মর্মে প্রতীয়মান হয়। সরকারী ব্যয়িত অর্থের সদ্যব্যবহার নিশ্চিত করার স্বার্থে অবকাঠামো নির্মাণের পূর্বেই এগুলোর রক্ষণাবেক্ষন ও পরিচর্যার জন্য পর্যাপ্ত জনবল নিশ্চিত করা আবশ্যিক ছিল।



১৬.৭ ঘন ঘন প্রকল্প পরিচালক বদলীঃ প্রকল্পটির পিসিআর পর্যালোচনায় দেখা যায় যে, মাত্র ০৩ বছর মেয়াদী প্রকল্পে ০৫ জন কর্মকর্তা প্রকল্প পরিচালকের দায়িত্ব পালন করেছে। ঘন ঘন প্রকল্প পরিচালক পরিবর্তন প্রকল্পের সুষ্ঠু বাস্তবায়নের অন্তরায়।

১৬.৮ নিয়মিত পিআইসি ও স্টিয়ারিং কমিটির সংস্থান না থাকা : প্রকল্প দলিল অনুসারে প্রকল্প বাস্তবায়নকালে প্রতিমাসে অন্তত: ০১ বার বাস্তবায়ন কমিটি (পিআইসি) সভা ও প্রয়োজন অনুসারে স্টিয়ারিং কমিটির সভা আয়োজনের সংস্থান থাকলেও নিয়মিতভাবে পিআইসি ও স্টিয়ারিং কমিটির সভা অনুষ্ঠিত হয়নি।

**১৭। সুপারিশ/ মতামত :**

**১৭.১** প্রকল্প থেকে সঠিক সময়ে সুফল প্রাপ্তি এবং বিনিয়োগকৃত অর্থের সদ্যবহার নিশ্চিত করার লক্ষ্যে প্রকল্পের ডিজাইন/পরিকল্পনা এমনভাবে প্রণয়ন করতে হবে যাতে প্রকল্পের Time over run ও Cost over run না ঘটিয়ে নির্ধারিত ব্যয়ে ও সময়ের মধ্যে প্রকল্প সমাপ্ত করা যায় (অনু: ১৬.১ ও ১৬.২) ;

**১৭.২** প্রকল্পটির আওতায় নির্মিত ভবনের বর্ধিতাংশ অন্য প্রতিষ্ঠানের নিকট লীজ দেয়ায় প্রকল্পের উদ্দেশ্য যথাযথভাবে প্রতিপালিত হয়নি। তাই গৃহায়ন ও গণপূর্ত মন্ত্রণালয় এ ব্যাপারে উক্ত প্রতিষ্ঠানের জবাবদিহিতা নিশ্চিত করবে (অনুঃ ১৬.৩);

**১৭.৩** প্রয়োজন অনুসারে এবং যথাসময়ে প্রকল্পের কার্যক্রম ও ব্যয় প্রকল্পের মূল দলিলে সুনির্দিষ্ট রাখার ব্যাপারে গৃহায়ন ও গণপূর্ত মন্ত্রণালয় সচেতন থাকবে, যাতে করে প্রকল্প ব্যয়ের সদ্যবহার নিশ্চিত করা যায় (অনুঃ ১৬.৪) ;

**১৭.৪** প্রকল্পের আওতায় আইইবি ভবনের নব নির্মিত সম্পূর্ণ অংশ ফাংশনাল করার বিষয়টি গৃহায়ন ও গণপূর্ত মন্ত্রণালয় নিশ্চিত করবে (অনুঃ ১৬.৫) ;

**১৭.৫** গৃহায়ন ও গণপূর্ত মন্ত্রণালয় কর্তৃক বাস্তবায়নাধীন কোন প্রকল্পের আওতায় অবকাঠামো নির্মাণ পরবর্তী তার রক্ষণাবেক্ষণ ও পরিচর্যা নিশ্চিত করার বিষয়টি প্রকল্প গ্রহণের পূর্বেই সংস্থা ও মন্ত্রণালয় নিশ্চিত করবে (অনু: ১৬.৬);

**১৭.৬** প্রকল্পের সূষ্ঠু বাস্তবায়ন ও মনিটরিং এর স্বার্থে ঘন ঘন প্রকল্প পরিচালক বদলী পরিহার করতে হবে এবং গৃহায়ন ও গণপূর্ত মন্ত্রণালয়ের আওতায় নতুন গৃহীত প্রকল্পে প্রকল্প পরিচালক নিয়োগের ক্ষেত্রে পরিকল্পনা মন্ত্রণালয়ের জারিকৃত উন্নয়ন প্রকল্পের পরিচালক নিয়োগ সংক্রান্ত নিয়মাবলী (স্মারক নং-২০.৮০৪.০২২.০০.০০.০০৬.২০১০/০৪ ; তারিখঃ ০৯/০২/২০১৬) আবশ্যিকভাবে প্রতিপালন করতে হবে (অনু: ১৬.৭) ;

**১৭.৭** প্রকল্পের অনুমোদিত ডিপিপি/আরডিপিপি অনুসারে নিয়মিতভাবে পিআইসি ও স্ট্রিয়ারিং কমিটির সভা আয়োজন করতে হবে যা গৃহায়ন ও গণপূর্ত মন্ত্রণালয় নিশ্চিত করবে (অনু : ১৬.৮) ;

**১৭.৮** পিপিআর এর বিধান অনুযায়ী ক্রয় প্রক্রিয়া সম্পন্ন করার জন্য যে সময় নির্ধারণ করা হয়েছে তা যথাযথভাবে প্রয়োগ করা বাঞ্ছনীয় হবে (অনুঃ ১৩) ; এবং

**১৭.৯** অনুচ্ছেদ ১৭.১ হতে ১৭.৮ পর্যন্ত সুপারিশসমূহ বাস্তবায়নে গৃহীত ব্যবস্থাবলী গৃহায়ন ও গণপূর্ত মন্ত্রণালয় কর্তৃক আগামী ০১ (এক) মাসের মধ্যে আইএমইডিকে অবহিত করতে হবে।

প্রাকৃতিক দুর্যোগ সহনীয় প্রযুক্তির সাহায্যে সরকারী ভবনসমূহ নির্মাণ ও রেস্টোরেশন কাজে সক্ষমতা বৃদ্ধি  
শীর্ষক প্রকল্পের সমাপ্তি মূল্যায়ন প্রতিবেদন

(সমাপ্ত : জুন, ২০১৫)

- ১। প্রকল্পের নাম : “Capacity Development on Natural Disaster Resilient Techniques of Construction and Retrofitting for Public Buildings (CNCRP)” শীর্ষক টিপিপি প্রকল্প
- ২। উদ্যোগী মন্ত্রণালয় : গৃহায়ন ও গণপূর্ত মন্ত্রণালয়।
- ৩। বাস্তবায়নকারী সংস্থা : গণপূর্ত অধিদপ্তর।
- ৪। প্রকল্পের অবস্থান : সেগুনবাগিচা, ঢাকা।
- ৫। প্রকল্পের বাস্তবায়ন সময় ও ব্যয় :

(লক্ষ টাকায়)

প্রাক্কলিত ব্যয়		প্রকৃত ব্যয়	পরিকল্পিত বাস্তবায়নকাল		প্রকৃত বাস্তবায়নকাল	অতিক্রান্ত ব্যয় (মূল প্রাক্কলিত ব্যয়ের %)	অতিক্রান্ত সময় (মূল বাস্তবায়ন কালের %)
মূল	সর্বশেষ সংশোধিত		মূল	সর্বশেষ সংশোধিত			
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮
২৫১৫.৬০	২৫৪৮.৫০	২৫৩১.১৯	জুলাই, ২০১১ হতে জুন, ২০১৫	জুলাই, ২০১১ হতে জুন, ২০১৫	জুলাই, ২০১১ হতে জুন, ২০১৫	১৫.৫৯ (০.৬২%)	-
<p>■ প্রকল্পটি বাস্তবায়নে জাপানের উন্নয়ন সংস্থা জাইকা ২৩৩৮.৪৬ লক্ষ টাকা অনুদান প্রদান করেছে।</p>							

৬। প্রকল্পের উদ্দেশ্য :

- (ক) সরকারি ভবনসমূহে (হাসপাতাল, ফায়ার স্টেশন, স্কুল, আশ্রয় কেন্দ্র ইত্যাদি) রেস্টোরেশন কার্যক্রম বিষয়ে গবেষণা পরিচালনা;
- (খ) গৃহায়ন ও গণপূর্ত মন্ত্রণালয় কর্তৃক প্রকল্পের আওতায় প্রশিক্ষণপ্রাপ্ত প্রকৌশলীদের লাইসেন্স প্রদান; এবং
- (গ) রেস্টোরেশন সংক্রান্ত ম্যানুয়াল প্রস্তুত করা।

৭। প্রকল্পের মূল কার্যক্রম :

- রেস্টোরেশন সংক্রান্ত ম্যানুয়াল তৈরি করা;
- পরামর্শক নিয়োগ;
- প্রশিক্ষণ আয়োজন;
- কর্মশালা ও সেমিনারের আয়োজন;
- রেস্টোরেশন কার্যক্রমের পরীক্ষামূলক নির্মাণ কাজ; এবং
- গাড়ি ক্রয়।

৮। প্রকল্পের সার্বিক অগ্রগতি :

টিপিপি প্রকল্পটির সর্বশেষ সংশোধিত অনুমোদিত প্রাক্কলিত ব্যয় ২৫৪৮.৫০ লক্ষ টাকা। প্রাপ্ত পিসিআর অনুযায়ী প্রকল্প বাস্তবায়নে প্রকৃত ব্যয় হয়েছে ২৫৩১.১৯ লক্ষ টাকা যা অনুমোদিত প্রাক্কলিত ব্যয়ের ৯৯.৩২%। বাস্তব অগ্রগতির বিষয়টি পিসিআর এ উল্লেখ করা হয়নি।

(অংগভিত্তিক আর্থিক ও বাস্তব অগ্রগতির বিস্তারিত পতাকা ‘ক’ তে সংযুক্ত)

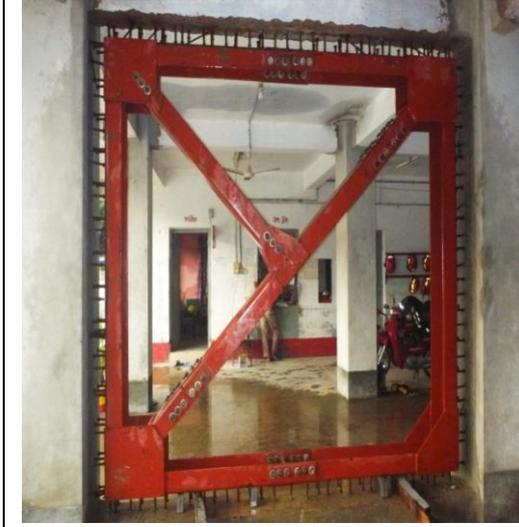
০৯। প্রকল্প পরিচালক সম্পর্কিত তথ্য:

নাম ও পদবি	দায়িত্বের ধরণ	দায়িত্বকাল	
		হতে	পর্যন্ত
জনাব আবুল কাশেম অতি: প্রধান প্রকৌশলী	খন্ডকালীন	৩০/১২/২০১০	০২/০১/২০১৪
জনাব মো: আব্দুল মালেক সিকদার অতি: প্রধান প্রকৌশলী	খন্ডকালীন	০২/০১/২০১৪	১৯/১১/২০১৪
জনাব আইনুল ফরহাদ অতি: প্রধান প্রকৌশলী	খন্ডকালীন	১৯/১১/২০১৪	প্রকল্প সমাপ্ত পর্যন্ত

১০। প্রকল্প পরিদর্শন, পরিদর্শিত এলাকা ও প্রকল্পের বাস্তবায়ন পর্যবেক্ষণ :

বিগত ২৪/০৮/২০১৭ তারিখে আইএমইডি'র সহকারী পরিচালক, জনাব আবদুল্লাহ-আল-মাসুদ, কর্তৃক অত্র প্রকল্পটি পরিদর্শন করা হয়। এ সময়ে প্রকল্প সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তারা উপস্থিত থেকে পরিদর্শনে সার্বিক সহযোগিতা প্রদান করেন।

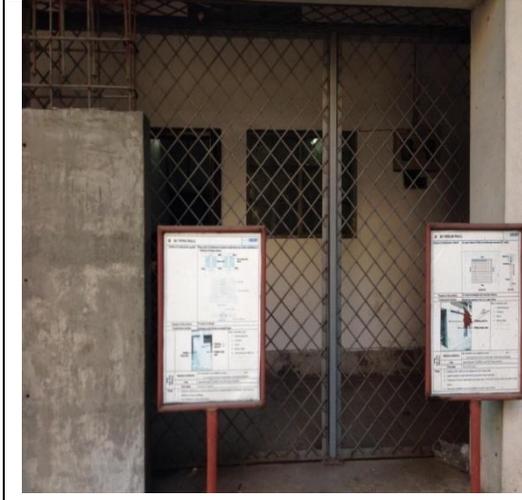
প্রকল্পের বাস্তবায়ন পর্যবেক্ষণ :



চিত্র (১) : রেস্টোফিটিং সংক্রান্ত গবেষণায় ব্যবহৃত স্টীল ফ্রেমের চিত্র।



চিত্র (২) : ভবনের কলাম জেকেটিং এর দৃশ্য।



চিত্র (৩) : রেস্টোফিটিং সংক্রান্ত গবেষণায় সাইট ওয়াল ফ্রেমের চিত্র।



চিত্র (৪) : ভূমিকম্প প্রতিক্রিয়া পরীক্ষণে ব্যবহৃত নমুনার দৃশ্য।



চিত্র (৫) : প্রকল্পের আওতায় পরীক্ষামূলকভাবে রেস্টোফিটিংকৃত তেজগাঁও ফায়ার সার্ভিস স্টেশনের দৃশ্য।



চিত্র (৬) : প্রকল্পের আওতায় গবেষণালব্ধ তথ্য প্রচারের দৃশ্য।

১১। প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জন :

পরিকল্পিত	অর্জিত	অত্র বিভাগের মন্তব্য
(ক) সরকারি ভবনসমূহে (হাসপাতাল, ফায়ার স্টেশন, স্কুল, আশ্রয় কেন্দ্র ইত্যাদি) রেস্টোফিটিং কার্যক্রম বিষয়ে গবেষণা পরিচালনা;	এ প্রকল্প বাস্তবায়নের মাধ্যমে রেস্টোফিটিং সংক্রান্ত গবেষণা ও ব্যবহারিক ম্যানুয়াল প্রস্তুত করা হয়েছে। তবে	প্রশিক্ষণপ্রাপ্ত প্রকৌশলীদের লাইসেন্স প্রদান করার বিষয়টি সম্পন্ন করে প্রকল্প সমাপ্ত করা সমীচীন ছিল।
(খ) গৃহায়ন ও গণপূর্ত মন্ত্রণালয় কর্তৃক প্রকল্পের আওতায় প্রশিক্ষণপ্রাপ্ত প্রকৌশলীদের লাইসেন্স প্রদান; এবং	প্রকৌশলীদের লাইসেন্স প্রদান করা হয়নি।	
(গ) রেস্টোফিটিং সংক্রান্ত ম্যানুয়াল প্রস্তুত করা।		

## ১২। পর্যবেক্ষণ:

- ১২.১ ম্যানুয়াল তৈরি : অত্র টিপিপি প্রকল্পের আওতায় ভবনের রেস্তোফিটিং সংক্রান্ত ৬টি ম্যানুয়াল প্রস্তুত করা হয়েছে। পরিদর্শনকালে জানা যায় যে, ৬টি ম্যানুয়ালের মধ্যে ৫টি প্রকাশ করা হলেও **Quality Control Guideline for Design and Construction** সংক্রান্ত ম্যানুয়ালটি প্রকাশ করা হয়নি। এ প্রসঙ্গে সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তা অবহিত করেন যে, এ সংক্রান্ত ম্যানুয়ালটি অধিকতর যাচাই-বাছাই করে সর্বসাধারণের জন্য প্রকাশ করা হবে। প্রকাশিত ৫টি ম্যানুয়াল দেশের সকল গণপূর্ত অফিসসমূহ এবং সংশ্লিষ্ট সকলের নিকট সরবরাহ করা হচ্ছে।
- ১২.২ ভবনের ইনভেনটরি তৈরি না করা : প্রকল্পের আওতায় গণপূর্ত অধিদপ্তরের আওতাধীন ঢাকা ও সিলেট শহরে সকল সরকারি ভবনের ইনভেনটরি তৈরি করা হয়েছে। তবে চট্টগ্রাম শহরে গণপূর্ত অধিদপ্তরের আওতাধীন সরকারি ভবনের ইনভেনটরি করার লক্ষ্য থাকলেও তা সম্পন্ন করা হয়নি। এ প্রসঙ্গে সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তা অবহিত করেন যে, পর্যাপ্ত সময় ও অর্থের অপ্রতুলতার কারণে চট্টগ্রাম শহরে সরকারি ভবনসমূহের ইনভেনটরি তৈরি করা সম্ভবপর হয়নি।
- ১২.৩ লাইসেন্স প্রদান না করা : প্রকল্পের অন্যতম উদ্দেশ্য ছিল, প্রশিক্ষণপ্রাপ্ত প্রকৌশলীদের গৃহায়ন ও গণপূর্ত মন্ত্রণালয় কর্তৃক রেস্তোফিটিং সংক্রান্ত লাইসেন্স প্রদান করা। পরিদর্শনকালে জানা যায় যে, গণপূর্ত অধিদপ্তরসহ অন্যান্য প্রতিষ্ঠান হতে সর্বমোট ২৫২ জন প্রকৌশলী অত্র প্রকল্পের আওতায় রেস্তোফিটিং সংক্রান্ত প্রশিক্ষণ গ্রহণ করেন। তবে গৃহায়ন ও গণপূর্ত মন্ত্রণালয় হতে রেস্তোফিটিং সংক্রান্ত কোন বিশেষ লাইসেন্স প্রদান করা হয়নি।
- ১২.৪ প্রকল্পের গাড়ি সরকারি পরিবহন পুর্নে হস্তান্তর না করা : বিদ্যমান পরিপত্র অনুযায়ী প্রকল্পের আওতায় সংগৃহীত যানবাহন প্রকল্প সমাপ্তির পর সরকারি পরিবহন পুর্নে জমাদানের বিধান থাকলেও অত্র প্রকল্পের আওতায় ক্রয়কৃত মাইক্রোবাসটি সরকারি পরিবহন পুর্নে হস্তান্তর করা হয়নি।
- ১২.৫ উন্নয়ন সহযোগী কর্তৃক ব্যয়িত অর্থের পূর্ণাঙ্গ হিসাব না থাকা : প্রকল্পটি বাস্তবায়নে জাপানের উন্নয়ন সংস্থা (জাইকা) ২৩৩৮.৪৬ লক্ষ টাকা অনুদান প্রদান করেছে। এ অর্থ জাইকা কর্তৃক ব্যয় করা হয়েছে মর্মে অবহিত করা হয়। তবে অনুদানকৃত অর্থের খাতওয়ারী ব্যয়ের পূর্ণাঙ্গ তথ্য প্রকল্প অফিসে পাওয়া যায়নি। এ প্রসঙ্গে সংশ্লিষ্ট নির্বাহী প্রকৌশলী অবহিত করেন যে, জাইকা খাতওয়ারী ব্যয়ের তথ্য প্রকল্প অফিসে অদ্যাবধি সরবরাহ করা হয়নি।
- ১২.৬ সরবরাহকৃত যন্ত্রপাতির ইনভেনটরি না থাকা : প্রকল্পের আওতায় ১৫৬.৭৭ লক্ষ টাকা ব্যয়ে জিআইএস, স্ট্রীকচারাল সার্ভে সংক্রান্ত যন্ত্রপাতি সংগ্রহ করা হয়েছে। তবে পরিদর্শনকালে সংগৃহীত যন্ত্রপাতির পূর্ণাঙ্গ তালিকা ও অবস্থান সংক্রান্ত ইনভেনটরি তালিকা পাওয়া যায়নি। এ প্রসঙ্গে সংশ্লিষ্ট নির্বাহী প্রকৌশলী অবহিত করেন যে, সংগৃহীত যন্ত্রপাতিগুলো জাইকা কর্তৃক পরিচালিত গণপূর্ত অধিদপ্তরের অপর একটি প্রকল্পে এবং গণপূর্ত একাডেমিতে ব্যবহৃত হচ্ছে।

## ১৩। সুপারিশ/ মতামত :

- ১৩.১ গণপূর্ত অধিদপ্তর কর্তৃক **Quality Control Guideline for Design and Construction** সংক্রান্ত ম্যানুয়ালটি অনতিবিলম্বে প্রকাশের প্রয়োজনীয় ব্যবস্থা গ্রহণসহ সংশ্লিষ্ট সকলের (আইএমইডি, পরিকল্পনা কমিশনসহ) নিকট প্রেরণ করতে হবে (অনু: ১২.১);

- ১৩.২ চট্টগ্রাম শহরস্থ গণপূর্ত অধিদপ্তরের আওতাধীন সরকারি ভবনসমূহের ইনভেনটরি কেন করা সম্ভব হয়নি সে বিষয়টি গণপূর্ত অধিদপ্তর পর্যালোচনা করে এ সংক্রান্ত একটি প্রতিবেদন আইএমইডি'র নিকট দাখিল করবে (অনুঃ ১২.২);
- ১৩.৩ প্রকল্পের অন্যতম উদ্দেশ্য লাইসেন্স প্রদান করার বিষয়টি কেন অর্জিত হয়নি সে বিষয়ে গৃহায়ন ও গণপূর্ত মন্ত্রণালয় ব্যাখ্যা প্রদান করবে (অনুঃ ১২.৩);
- ১৩.৪ বিধি মোতাবেক প্রকল্পের আওতায় সংগৃহীত যানবাহন (১টি মাইক্রোবাস) সরকারি পরিবহন পুলে হস্তান্তর করতে হবে (অনুঃ ১২.৪);
- ১৩.৫ উন্নয়ন সহযোগী কর্তৃক ব্যয়কৃত অর্থের তথ্য প্রকল্প অফিসে সংরক্ষণ করতে হবে (অনুঃ ১২.৫) ;
- ১৩.৬ প্রকল্পের আওতায় সংগৃহীত যন্ত্রপাতির পূর্ণাঙ্গ তালিকা প্রস্তুত করে তার অবস্থান ও ব্যবহার সংক্রান্ত তথ্যাদি গণপূর্ত অধিদপ্তর সংরক্ষণ করবে এবং তালিকার অনুলিপি আইএমইডিতে প্রেরণ করবে (অনুঃ ১২.৬);
- ১৩.৭ রেস্টোফিটিং সংক্রান্ত গবেষণালব্ধ জ্ঞান ও উপযোগিতা সর্ব সাধারণের মাঝে প্রচারের উদ্যোগ গ্রহণ করতে হবে; এবং
- ১৩.৮ অনুচ্ছেদ ১৩.১ হতে ১৩.৭ পর্যন্ত সুপারিশসমূহ বাস্তবায়নে গৃহীত ব্যবস্থাবলী গৃহায়ন ও গণপূর্ত মন্ত্রণালয় কর্তৃক আগামী ০১ মাসের মধ্যে আবশ্যিকভাবে আইএমইডিকে অবহিত করতে হবে।

“প্রিপারেশন অব স্ট্রাকচার প্ল্যান এন্ড এ্যাকশন এরিয়া প্ল্যান ফর মাদারীপুর এন্ড রাইজের উপজেলা, মাদারীপুর ডিস্ট্রিক্ট” শীর্ষক প্রকল্পের সমাপ্তি মূল্যায়ন প্রতিবেদন

(সমাপ্ত : জুন’ ২০১৫)

- ১। প্রকল্পের নাম : “প্রিপারেশন অব স্ট্রাকচার প্ল্যান এন্ড এ্যাকশন এরিয়া প্ল্যান ফর মাদারীপুর এন্ড রাইজের উপজেলা, মাদারীপুর ডিস্ট্রিক্ট”
- ২। উদ্যোগী মন্ত্রণালয় : গৃহায়ন ও গণপূর্ত মন্ত্রণালয়
- ৩। বাস্তবায়নকারী সংস্থা : নগর উন্নয়ন অধিদপ্তর, ঢাকা
- ৪। প্রকল্পের অবস্থান : মাদারীপুর সদর ও রাইজের উপজেলা, মাদারীপুর

৫। প্রকল্পের বাস্তবায়ন সময় ও ব্যয় :

(লক্ষ টাকায়)

প্রাক্কলিত ব্যয়		প্রকৃত ব্যয়	পরিকল্পিত বাস্তবায়নকাল		প্রকৃত বাস্তবায়নকাল	অতিক্রান্ত ব্যয় (মূল প্রাক্কলিত ব্যয়ের %)	অতিক্রান্ত সময় (মূল বাস্তবায়ন কালের ( %))
মূল	সর্বশেষ সংশোধিত		মূল	সর্বশেষ সংশোধিত			
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮
১৯০.০০	২০৮.৯৪	২০৭.৬০	জানুয়ারী’ ২০১৩ হতে জুন’ ২০১৪	জানুয়ারী’ ২০১৩ হতে জুন’ ২০১৫	জানুয়ারী’ ২০১৩ হতে জুন’ ২০১৫	১৭.৬ (১১%)	১২ মাস (৬৬%)

০৬।	<p><b>প্রকল্পের উদ্দেশ্য :</b></p> <p>০১. কাঙ্ক্ষিত নগর ও গ্রামীণ এলাকার ভারসাম্য ও নগর বিস্তৃতির ধরণ নির্ধারণ;</p> <p>০২. দুটি উপজেলার স্থানীয় পর্যায়ে জাতীয় ও আঞ্চলিক নীতিসমূহের রূপান্তর;</p> <p>০৩. দুটি উপজেলার বিভিন্ন খাতভিত্তিক কৌশল নির্ধারণ ও সমন্বয় সাধন;</p> <p>০৪. ভূমির সর্বোত্তম ব্যবহার ও নিয়ন্ত্রণের জন্য নীতিমালা প্রণয়ন; এবং</p> <p>০৫. স্থানীয় পর্যায়ে উন্নয়ন পরিকল্পনা এবং উন্নয়ন নিয়ন্ত্রণ পরিকল্পনা প্রণয়ন।</p>
-----	--

০৭। প্রকল্পের মূল কার্যক্রম :

- মবিলাইজেশন রিপোর্ট, ইনসেপশন রিপোর্ট, সার্ভে রিপোর্ট-১, সার্ভে রিপোর্ট-২, ইন্টেরিম রিপোর্ট, ড্রাফট স্ট্রাকচার প্ল্যান রিপোর্ট, ফাইনাল রিপোর্ট ও ম্যাপ প্রণয়ন।

০৮। প্রকল্পের সার্বিক অগ্রগতি :

প্রকল্পটির সর্বশেষ সংশোধিত অনুমোদিত প্রাক্কলিত ব্যয় ২০৮.৯৪ লক্ষ টাকা। প্রাপ্ত পিসিআর অনুযায়ী প্রকল্প বাস্তবায়নে প্রকৃত ব্যয় হয়েছে ২০৭.৬০ লক্ষ টাকা যা অনুমোদিত প্রাক্কলিত ব্যয়ের ৯৯.৩৬%। বাস্তব অগ্রগতির বিষয়টি পিসিআর এ উল্লেখ করা হয়নি।

(অংগভিত্তিক আর্থিক ও বাস্তব অগ্রগতির বিস্তারিত পতাকা 'ক' তে সংযুক্ত)

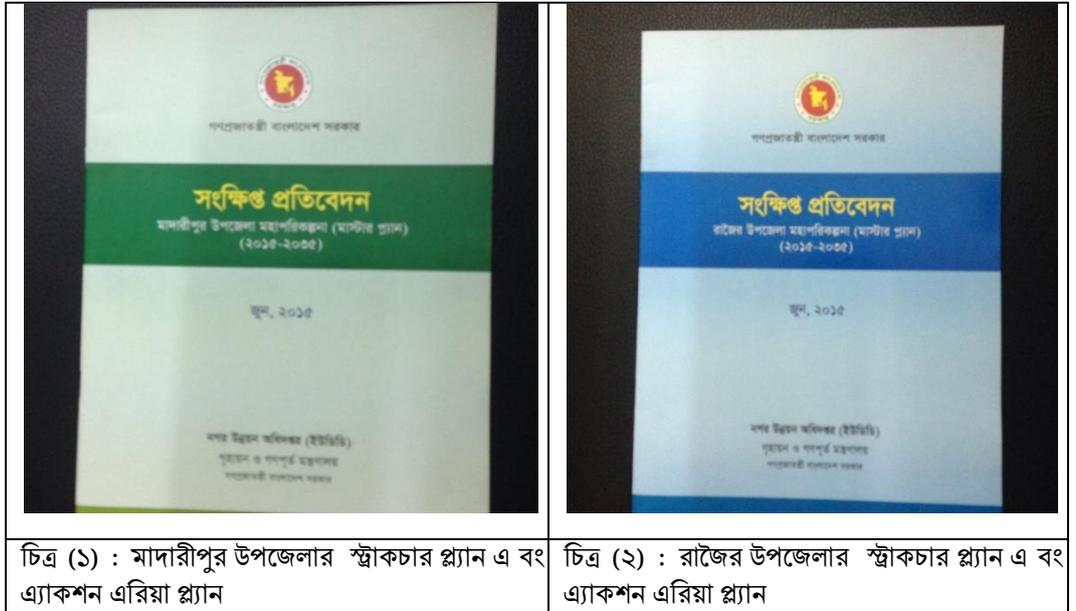
০৯। প্রকল্প পরিচালক সম্পর্কিত তথ্য :

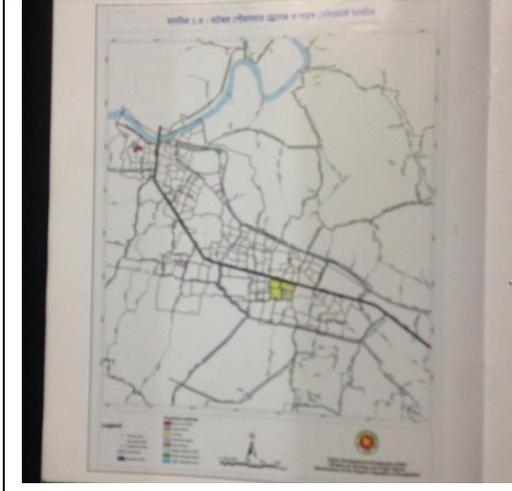
নাম ও পদবি	দায়িত্বে ধরণ	দায়িত্বকাল	
		হতে	পর্যন্ত
জনাব শরীফ মোহাম্মদ তারিকুজ্জামান সিনিয়র প্ল্যানার	পূর্ণকালীন	১৭/১২/২০১২	৩০/০৬/২০১৫

১০। প্রকল্প অফিস পরিদর্শন ও প্রকল্পের বাস্তবায়ন পর্যবেক্ষণ :

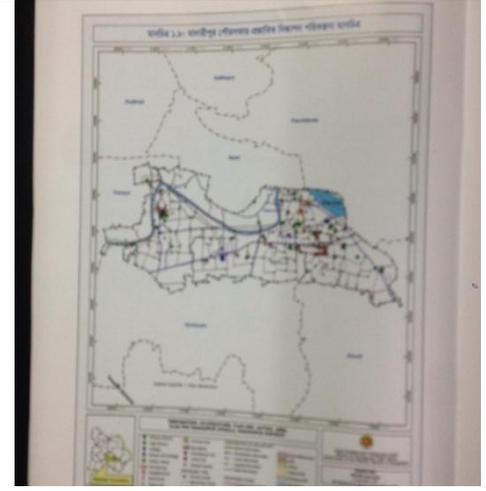
বিগত ২০/০৯/২০১৭ তারিখে আইএমইডি'র সহকারী পরিচালক, জনাব আবদুল্লাহ-আল-মাসুদ কর্তৃক প্রকল্প অফিস পরিদর্শন করা হয়। এ সময়ে প্রকল্প পরিচালকসহ প্রকল্প সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তারা উপস্থিত থেকে সার্বিক সহযোগিতা প্রদান করেন।

প্রকল্পের বাস্তবায়ন পর্যবেক্ষণ :





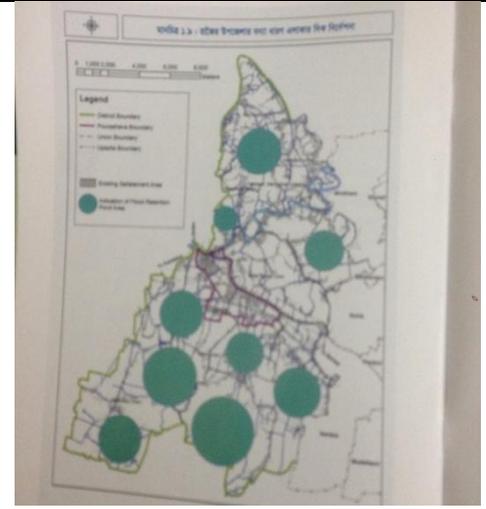
চিত্র (৩) : রাজৈর পৌরসভার ড্রেনেজ ম্যাপ।



চিত্র (৪) : মাদারীপুর পৌরসভার ড্রেনেজ ম্যাপ।



চিত্র (৫) : প্রকল্প চলাকালীন মত বিনিময় সভার চিত্র (সংগৃহীত)।



চিত্র (৬) : রাজৈর উপজেলার বন্যা ধারণ এলাকার দিক নির্দেশনামূলক চিত্র।

### ১১। প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জন:

পরিকল্পিত	অর্জিত	অত্র বিভাগের মন্তব্য
(ক) মাদারীপুর ও রাজৈর এলাকাবাসীসহ অত্র এলাকার সরকারী -বেসরকারী দপ্তর সমূহের জন্য ভূমি ব্যবহার পরিকল্পনা ও বিভিন্ন প্রকল্পের ভিত্তিতে স্ট্রাকচার প্ল্যান ও এ্যাকশন এরিয়া প্ল্যান প্রণয়ন করা।	প্রকল্পে ২০ (বিশ) বছর মেয়াদী স্ট্রাকচার প্ল্যান ও ০৫ (পাঁচ) বছর মেয়াদী এ্যাকশন এরিয়া প্ল্যান প্রণয়ন করা হয়েছে।	আপাতদৃষ্টিতে স্বল্প মেয়াদে উদ্দেশ্য অর্জিত হলেও ২০১৫-২০৩৫ সাল নাগাদ বিভিন্ন প্রস্তাবনা বাস্তবায়নের মাধ্যমে প্রকৃত উদ্দেশ্য নিরূপণ করা যাবে।

### ১২। প্রকল্পটির বাস্তবায়নোত্তর প্রভাব:

প্রকল্পটির বাস্তবায়নে নিম্নোক্ত প্রভাবগুলো ফুটে উঠেছে।

- মাদারীপুর ও রাজৈর এলাকার উন্নয়নের জন্য উন্নয়ন পরিকল্পনা প্রণয়ন করা হয়েছে।

- সরকারী ও বে-সরকারী দপ্তরসমূহের আগামী ২০ (বিশ) বছরের জন্য বাস্তবায়নযোগ্য প্রকল্পের পরিকল্পনা প্রণয়ন সম্পন্ন হয়েছে।
- পরিকল্পনার আলোকে প্রকল্প বাস্তবায়নের কাজ শুরু হয়েছে।

১৩। **প্রকল্পের প্রধান প্রধান ক্রয় সংক্রান্ত তথ্য :**

দরপত্র সংক্রান্ত নথি যাচাইয়ের প্রধান উদ্দেশ্য ছিল প্রকল্পটির আওতায় ক্রয়কৃত কাজ পর্যবেক্ষণ করা। এ ক্ষেত্রে প্রকল্পটির আওতায় একাধিক প্যাকেজ/লট থাকায় Random Selection এর মাধ্যমে নিম্নোক্ত কয়েকটি প্যাকেজ/লটের ক্রয় সংক্রান্ত তথ্যাদি নিম্ন সারণীতে উপস্থাপন করা হ'লঃ

(লক্ষ টাকায়)

কাজের বিবরণ	ক্রয় পদ্ধতি	ডিপিপি অনুযায়ী প্রাক্কলিত মূল্য	টেন্ডার ইভলুয়েশনের তারিখ	টেন্ডারে অংশগ্রহণকারী ব্যক্তি বা প্রতিষ্ঠানের সংখ্যা	টেন্ডারে রেসপনসিভ ব্যক্তি/ প্রতিষ্ঠানের সংখ্যা	চুক্তি সম্পাদনের তারিখ ও প্রতিষ্ঠানের নাম	চুক্তি অনুসার কার্য শেষ হওয়ার তারিখ	চুক্তি মূল্য	চূড়ান্ত বিল প্রদানের পরিমাণ	মন্তব্য
প্রকল্পের পরামর্শক নিয়োগ	ফিন্ডড বাজেট	১৪৪.৮১	EOI ১৯/১২/২০১২ এবং RFP ২৮/০১/২০১৩	EOI তে ০৮ টি এবং RFP ০২ টি	EOI তে ০৮ টি এবং RFP ০২ টি	১৭/০২/২০১৩ ত্রয়ী- এইচসিএল- ডিসিএল	৩০/০৬/১৪	১৪৪.৮১	৭.২৫	কার্য সম্পাদনে অতিরিক্ত সময় ব্যয় হয়েছে।

১৪। **পর্যবেক্ষণ:**

১৪.১ **Time over run:** প্রকল্পটির মূল অনুমোদিত ডিপিপি'র তুলনায় এর প্রকৃত বাস্তবায়নকাল অধিক সময় অতিবাহিত হয়েছে। মূল অনুমোদিত বাস্তবায়নকালের চেয়ে প্রকল্পটি বাস্তবায়নে ০১ বছর সময় বেশী (৬৬%) ব্যয় হয়েছে। প্রকল্প বাস্তবায়নে দীর্ঘসূত্রিতার ফলে উপকারভোগীদের প্রকল্পের সুফল পেতে অত্যাধিক বিলম্ব ঘটেছে।

১৪.২ **Cost overrun:** প্রকল্পটির মূল অনুমোদিত ডিপিপি'র তুলনায় বাস্তবায়ন ব্যয় উল্লেখযোগ্য হারে বৃদ্ধি পেয়েছে। মূল অনুমোদিত প্রাক্কলিত ব্যয় ১৯০.০০ লক্ষ টাকা থাকলেও পরবর্তীতে সংশোধনের মাধ্যমে প্রকল্পের ব্যয় নির্ধারিত হয় ২০৮.৯৪ লক্ষ টাকা। আবার প্রকল্প বাস্তবায়নে প্রকৃত ব্যয় হয়েছে ২০৭.৬০ লক্ষ টাকা অর্থাৎ মূল অনুমোদিত ব্যয় অপেক্ষা প্রকল্প ব্যয় ১৭.৬০ লক্ষ টাকা বৃদ্ধি পেয়েছে (১১%)। প্রকল্প প্রণয়নকালে যথাযথ পরিকল্পনা ও ব্যয় প্রাক্কলনে ঘাটতি ছিল মর্মে প্রতীয়মান হয়।

১৪.৩ **মনিটরিং ব্যবস্থা জোরদারকরণ :** প্রকল্পটির আওতায় মাদারীপুর ও রাইজের উপজেলার স্ট্রাকচার প্ল্যান ও এ্যাকশন এরিয়া প্ল্যান প্রস্তুত করা হয়েছে। মাদারীপুর ও রাইজের উপজেলার ৩৩টি সরকারি প্রতিষ্ঠান, ২টি পৌরসভা ও ২৫টি ইউনিয়ন বিভিন্ন প্রকল্প বাস্তবায়নের মাধ্যমে উক্ত প্ল্যান বাস্তবায়ন করবে। কিন্তু প্ল্যানের আলোকে প্রকল্প বাস্তবায়ন হচ্ছে কিনা তা মনিটরিংয়ের কোন প্রাতিষ্ঠানিক কাঠামো বিদ্যমান নেই। তাই প্ল্যান বাস্তবায়ন ও পরবর্তী কার্যক্রম মনিটরিং যথাযথভাবে সম্পন্ন হচ্ছে না।

১৪.৪ নিজস্ব জনবল ও দক্ষতার ঘাটতি: প্রকল্প অফিস হতে ভূমি ব্যবস্থাপনা সংক্রান্ত জিআইএস সফটওয়্যার ও আনুষঙ্গিক ম্যাপ ইউনিয়ন পরিষদ তথ্য কেন্দ্রের উদ্যোক্তাদের নিকট হস্তান্তর করা হয়েছে। কিন্তু প্রকল্পের আওতায় প্রস্তুতকৃত প্ল্যানের আলোকে ভূমি ব্যবহার সংক্রান্ত অনুমোদন ও পর্যবেক্ষণের জন্য আঞ্চলিক পর্যায়ে (ইউনিয়ন পরিষদসমূহ) নিজস্ব দক্ষ জনবলের ঘাটতি রয়েছে।

১৪.৫ অডিট আপত্তি নিষ্পত্তি: পরিদর্শনকালে প্রকল্প পরিচালক কর্তৃক অবহিত করা হয় যে, প্রকল্পের আওতায় যে সমস্ত অডিট আপত্তি ছিল তা ইতোমধ্যে নিষ্পন্ন করা হয়েছে। বর্তমানে প্রকল্পটির কোন অডিট আপত্তি নেই।

#### ১৫। সুপারিশ/ মতামত :

১৫.১ প্রকল্প থেকে সঠিক সময়ে সুফল প্রাপ্তি এবং বিনিয়োগকৃত অর্থের সদ্যব্যহার নিশ্চিত করার লক্ষ্যে প্রকল্পের ডিজাইন/পরিকল্পনা এমনভাবে প্রণয়ন করতে হবে যাতে প্রকল্পের Time over run ও Cost over run না ঘটিয়ে নির্ধারিত ব্যয়ে ও সময়ের মধ্যে প্রকল্প সমাপ্ত করা যায় (অনু: ১৪.১ ও ১৪.২);

১৫.২ মাদারীপুর উপজেলা ও রাইজের উপজেলার জন্য প্রকল্পের আওতায় প্রস্তুতকৃত স্ট্রাকচার প্ল্যান ও এ্যাকশন এরিয়া প্ল্যান অনুযায়ী ভূমি ব্যবহার ও উন্নয়ন প্রকল্প গ্রহণ হচ্ছে কিনা তা নিশ্চিত ও মনিটরিংয়ের জন্য সুনির্দিষ্ট প্রাতিষ্ঠানিক কাঠামো থাকা প্রয়োজন। এ বিষয়ে গৃহায়ন ও গণপূর্ত মন্ত্রণালয় পরবর্তী উদ্যোগ গ্রহণ করবে; (অনুঃ ১৪.৩);

১৫.৩ উপজেলা, পৌরসভা ও ইউনিয়ন পর্যায়ে ভূমি ব্যবহার সংক্রান্ত পরিকল্পনা বাস্তবায়ন ও মনিটরিংয়ের স্বার্থে নিজস্ব দক্ষ জনবল প্রয়োজন। গৃহায়ন ও গণপূর্ত মন্ত্রণালয় এ বিষয়ে নীতি নির্ধারণী পর্যায়ে যথাযথ উদ্যোগ গ্রহণ করে আইএমইডিকে অবহিত করবে (অনু: ১৫.৪);

১৫.৪ ভবিষ্যতে দেশের সকল পৌরসভা ও উপজেলার ডিটেল স্ট্রাকচার প্ল্যান ও এ্যাকশন এরিয়া প্ল্যান প্রস্তুত করার বিষয়ে উদ্যোগী মন্ত্রণালয় প্রয়োজনীয় ব্যবস্থা গ্রহণ করতে পারে;

১৫.৫ প্রস্তুতকৃত প্ল্যান অনুযায়ী ভবিষ্যতে উন্নয়ন পরিকল্পনা গ্রহণ করা হচ্ছে কিনা সে বিষয়টি পরিকল্পনা কমিশন ও বাস্তবায়নকারী সংস্থা যৌথভাবে তদারকি করবে; এবং

১৫.৬ অনুচ্ছেদ ১৫.১ হতে ১৫.৫ পর্যন্ত সুপারিশসমূহ বাস্তবায়নে গৃহীত ব্যবস্থাবলী গৃহায়ন ও গণপূর্ত মন্ত্রণালয় কর্তৃক আগামী ০১ মাসের মধ্যে আবশ্যিকভাবে আইএমইডিকে অবহিত করবে।