

# নিবিড় পরিবীক্ষণ প্রতিবেদন

গ্রামীণ রাস্তায় ১৫ মিটার দৈর্ঘ্য পর্যন্ত  
সেতু / কালভার্ট নির্মাণ (১ম সংশোধিত) প্রকল্প



বাস্তবায়ন পরিবীক্ষণ ও মূল্যায়ন বিভাগ (আইএমইডি)  
পরিকল্পনা মন্ত্রণালয়  
গণপ্রজাতন্ত্রী বাংলাদেশ সরকার

৩০ জুন ২০২৩



## সূচিপত্র

বিবরণ	পৃষ্ঠা নং
শব্দ সংক্ষেপ .....	i
শব্দকোষ.....	vi
নির্বাহী সারসংক্ষেপ .....	vii
<b>প্রথম অধ্যায়: প্রকল্পের বিস্তারিত বর্ণনা.....</b>	<b>১</b>
১.১ প্রকল্পের পটভূমি.....	১
১.২ প্রকল্পের বিবরণ.....	১
১.৩ প্রকল্পের লক্ষ্য ও উদ্দেশ্য.....	১
১.৪ প্রকল্পের প্রধান প্রধান কার্যক্রমসমূহ.....	২
১.৫ প্রকল্প অনুমোদন, সংশোধন, বাস্তবায়নকাল ও ব্যয়.....	২
১.৬ প্রকল্পের অনুমোদিত অঙ্গ ও অঙ্গভিত্তিক ব্যয় বিভাজনের অবস্থা (আরডিপিপি অনুযায়ী).....	২
১.৭ প্রকল্পের অধীনে (ডিপিপির অনুযায়ী) সেতু/কালভার্ট নির্মাণের লক্ষ্যমাত্রা.....	৪
১.৮ প্রকল্পের লগ-ফ্রেম (ডিপিপি থেকে উদ্ধৃত).....	৪
১.৯ প্রকল্পের এক্সিট প্ল্যান (ডিপিপি থেকে উদ্ধৃত).....	৫
১.১০ প্রকল্পের সার্বিক কার্যক্রম ও বছরভিত্তিক কর্মপরিকল্পনা.....	৬
১.১১ প্রকল্পের ক্রয় পরিকল্পনা.....	৯
<b>দ্বিতীয় অধ্যায়: নিবিড় পরিবীক্ষণ কাজ পরিচালনার পদ্ধতি ও সময় ভিত্তিক কর্ম-পরিকল্পনা.....</b>	<b>১১</b>
২.১ নিবিড় পরিবীক্ষণ সমীক্ষায় পরামর্শকের কার্যপরিধি (টিওআর অনুযায়ী).....	১১
২.২ নিবিড় পরিবীক্ষণ কার্যক্রমের কার্য পদ্ধতি.....	১২
২.২.১ কৌশলগত পদ্ধতি (Technical Approach).....	১২
২.২.২ মাঠ পর্যায়ে তথ্য সংগ্রহ পদ্ধতি.....	১৩
২.২.৩ সমীক্ষার ধারণা (Conceptualization).....	১৩
২.২.৪ প্রকল্পের প্রাসঙ্গিক দলিল/দস্তাবেজ পর্যালোচনা.....	১৪
২.৩ নিবিড় পরিবীক্ষণের নির্দেশক নির্বাচন.....	১৪
২.৪ সমীক্ষা পদ্ধতি.....	১৬
২.৫ মাঠ পর্যায়ে পরিদর্শন.....	১৭
২.৫.১ পণ্যের গুণগতমান.....	১৭
২.৫.২ কাজের গুণগতমান.....	১৭
২.৬ এলাকা নির্বাচন.....	১৭
২.৬.১ নমুনা পদ্ধতি ও নমুনা আকার নির্ধারণ.....	১৭
২.৭ আরডিপিপি অনুযায়ী প্রকল্প এলাকা এবং সমীক্ষায় নমুনায়িত বিভাগ, জেলা, উপজেলা ও ইউনিয়নের সংখ্যা.....	১৮
২.৭.১ সমীক্ষায় নমুনায়িত বিভাগ, জেলা, উপজেলা ও ইউনিয়নের নামের তালিকা.....	১৯
২.৮ জরিপ কার্যক্রম পরিচালনা.....	২৩
২.৯ তথ্য সংগ্রহ ও বিশ্লেষণ পদ্ধতি.....	২৫
২.৯.১ তথ্য সংগ্রহকারী নিয়োগ ও প্রশিক্ষণ.....	২৫
২.৯.২ প্রশ্নপত্রের প্রাক-সার্ভে যাচাই (Field pre-testing of Questionnaire).....	২৬
২.৯.৩ সাক্ষাৎকার গ্রহণ.....	২৬
২.৯.৪ সমীক্ষা ও উপাত্তের মান নিয়ন্ত্রণ (Quality Control).....	২৬
২.১০ উপাত্ত প্রক্রিয়াকরণ ও বিশ্লেষণ.....	২৬
২.১১ প্রতিবেদন প্রস্তুতকরণ ও দাখিল.....	২৬
২.১২ নিবিড় পরিবীক্ষণ কার্যক্রমের সময়ভিত্তিক কর্ম-পরিকল্পনা.....	২৭

<b>তৃতীয় অধ্যায়: সমীক্ষার ফলাফল পর্যালোচনা</b> .....	<b>২৯</b>
৩.১ প্রকল্পের অগ্রগতি .....	২৯
৩.২ প্রকল্পের অনুমোদিত সংশোধিত ব্যয় এবং বাস্তবায়নকাল .....	২৯
৩.৩ প্রকল্পের মেয়াদ বৃদ্ধির কারণ পর্যালোচনা .....	২৯
৩.৪ প্রকল্পের বছর ভিত্তিক সার্বিক কর্ম-পরিকল্পনা পর্যালোচনা .....	৩০
৩.৫ অর্থ বছর ভিত্তিক ডিপিপি'র সংস্থান, বরাদ্দ, অর্থছাড় ও বাস্তবায়ন অবস্থা পর্যালোচনা .....	৩০
৩.৬ প্রকল্পের অঙ্গভিত্তিক বাস্তব ও আর্থিক লক্ষ্যমাত্রা এবং অগ্রগতি পর্যালোচনা .....	৩২
৩.৭ প্রকল্পের প্রধান প্রধান কার্যক্রমের বাস্তবায়ন অগ্রগতি .....	৩৬
৩.৮ ক্রয় কার্যক্রম .....	৩৬
৩.৮.১ ক্রয় কার্যক্রম পর্যালোচনা .....	৪০
৩.৯ পূর্ত কাজ ক্রয় সংক্রান্ত কেস স্টাডি-১, প্যাকেজ (মূল প্যাকেজ-১ উপজেলা ভিত্তিক ০৫/২০২১-২০২২) .....	৪১
৩.৯.১ পূর্ত কাজ ক্রয় সংক্রান্ত কেস স্টাডি-২ .....	৪২
৩.৯.২ পূর্ত কাজ ক্রয় সংক্রান্ত কেস স্টাডি-৩ .....	৪৩
৩.৯.৩ পূর্ত কাজ ক্রয় সংক্রান্ত কেস স্টাডি-৪ .....	৪৪
৩.৯.৪ পূর্ত কাজ ক্রয় সংক্রান্ত কেস স্টাডি-৫ .....	৪৫
৩.৯.৫ পূর্ত কাজ ক্রয় সংক্রান্ত কেস স্টাডি-৬ .....	৪৭
৩.১০ সরেজমিন ব্রিজসমূহ পরিদর্শনের চিত্র ও মতামত পর্যালোচনা। .....	৪৮
৩.১০.১ সরেজমিন ব্রিজ পরিদর্শনের প্রাপ্ত ফলাফল পর্যালোচনা .....	৫৩
৩.১০.২ সমীক্ষাভুক্ত নির্বাচিত এলাকায় পরিদর্শনকৃত বস্তু কালভার্ট/গার্ডার টাইপ সেতুসমূহের উচ্চতা, সেতুর দৈর্ঘ্য, রেলিং ও এ্যাপ্রোচ, গাইড ওয়াল/উয়িং ওয়ালসহ বিভিন্ন অঙ্গের সমস্যাজনিত পর্যালোচনা। .....	৫৩
৩.১১ নির্মাণ সামগ্রীর ল্যাব পরীক্ষা রিপোর্ট পর্যবেক্ষণ .....	৫৪
৩.১২ প্রকল্পের নকশা পর্যালোচনা .....	৫৬
৩.১৩ প্রকল্পের পিআইসি ও পিএসসি কমিটির সভার সিদ্ধান্ত পর্যালোচনা .....	৫৮
৩.১৩.১ পিআইসি ও পিএসসি সভার আলোচনা সংক্রান্ত তথ্য .....	৫৮
৩.১৪ প্রকল্পের লগ-ফ্রেম (ডিপিপি থেকে উদ্ধৃত) .....	৬১
৩.১৫ প্রকল্প অফিসের জনবল বিষয়ক পর্যালোচনা। .....	৬৪
৩.১৫.১ প্রকল্প পরিচালক সম্পর্কিত তথ্য (পর্যায়ক্রমে প্রকল্প শুরু হতে বর্তমান সময় পর্যন্ত) .....	৬৪
৩.১৬ প্রকল্পে বাহ্যিক অডিট .....	৬৫
৩.১৭ প্রকল্পের মধ্যবর্তী মূল্যায়ন সংক্রান্ত পর্যালোচনা .....	৬৬
৩.১৮ প্রকল্পের ডিপিপি পর্যালোচনা .....	৬৭
৩.১৯ প্রকল্পের সম্ভাব্যতা যাচাই বিষয়ক পর্যালোচনা .....	৬৮
৩.২০ প্রকল্পের টেকসই পরিকল্পনা .....	৬৯
৩.২১ অংশ খঃ প্রকল্পের মাঠ পর্যায়ের প্রাপ্ত তথ্যসমূহের ফলাফল পর্যালোচনা ও বিশ্লেষণ .....	৭০
৩.২২ স্থানীয় পর্যায়ে মতবিনিময় কর্মশালার ফলাফল পর্যালোচনা .....	৭৭
৩.২৩ গুরুত্বপূর্ণ তথ্যপ্রদানকারীর সাক্ষাৎকার (কেআইআই) .....	৭৯
৩.২৪ দলীয় আলোচনা (এফজিডি) .....	৮০
<b>চতুর্থ অধ্যায়: প্রকল্পের SWOT বিশ্লেষণ</b> .....	<b>৮২</b>
৪.১ SWOT বিশ্লেষণ .....	৮২
৪.২ প্রকল্পের সবল দিকসমূহ .....	৮২
৪.৩ প্রকল্পের দুর্বল দিকসমূহ .....	৮৩
৪.৪ প্রকল্পের সুযোগসমূহ .....	৮৩
৪.৫ প্রকল্পের ঝুঁকিসমূহ .....	৮৩
<b>পঞ্চম অধ্যায়: সার্বিক পর্যবেক্ষণ</b> .....	<b>৮৫</b>
৫.০ প্রকল্পের সার্বিক পর্যবেক্ষণ .....	৮৫

৫.১ প্রকল্পের অনুমোদন, সংশোধন ও বাস্তবায়নকাল .....	৮৫
৫.২ প্রকল্পের সার্বিক অগ্রগতি .....	৮৫
৫.৩ প্রকল্পের কর্মপরিকল্পনা .....	৮৫
৫.৪ প্রকল্পের ক্রয় কার্যক্রম .....	৮৬
৫.৫ এ্যাপ্রোচ রোড, সংযোগ সড়ক ও অন্যান্য অঙ্গের গুনগতমান .....	৮৬
৫.৬ প্রকল্পের মেয়াদ বৃদ্ধির কারণ .....	৮৬
৫.৭ প্রকল্প পিআইসি ও পিএসসি কমিটি সভা .....	৮৭
৫.৮ প্রকল্পের পরিচালনা কাঠামো ও লোকবল .....	৮৭
৫.৯ প্রকল্পের অডিট .....	৮৭
৫.১০ স্থানীয় কর্মশালা ও দলীয় আলোচনা হতে প্রাপ্ত মতামত .....	৮৭
৫.১১ প্রকল্পের মধ্যবর্তী মূল্যায়ন .....	৮৭
৫.১২ প্রকল্পের ডিপিপি .....	৮৮
৫.১৩ প্রকল্পের সম্ভাব্যতা যাচাই .....	৮৮
৫.১৪ প্রকল্পের সম্পদ বহিঃ .....	৮৮
৫.১৫ টেকসই পরিকল্পনা .....	৮৯
৫.১৬ সুবিধাভোগীদের মতামতের ফলাফল .....	৮৯
<b>ষষ্ঠ অধ্যায়: সুপারিশ ও উপসংহার .....</b>	<b>৯১</b>
৬.১ সুপারিশ .....	৯১
৬.২ উপসংহার .....	৯২

## সারণি তালিকা

সারণি-১.১: প্রকল্প অনুমোদন, সংশোধন, বাস্তবায়নকাল ও ব্যয়: .....	২
সারণি-১.২: প্রকল্পের অনুমোদিত অঙ্গ ও অঙ্গভিত্তিক বিস্তারিত ব্যয় বিভাজন .....	২
সারণি-১.৩ বছরভিত্তিক আর্থিক ও বাস্তব কর্ম-পরিকল্পনা .....	৬
সারণি-১.৪: পণ্য ক্রয় সংক্রান্ত তথ্যাদি .....	৯
সারণি-১.৫: কাজ ক্রয় সংক্রান্ত তথ্যাদি .....	১০
সারণি-১.৬: সেবা ক্রয় সংক্রান্ত তথ্যাদি .....	১০
সারণি-২.১: তথ্যদাতার প্রকার অনুসারে তথ্যদাতার সংখ্যা, স্থান ও তথ্য সংগ্রহ উপকরণ .....	২৭
সারণি-২.২: নিম্নেল্লিখিত প্রতিবেদনসমূহের সংখ্যা ও সময়সূচীর আলোকে দাখিল করা হবে। .....	২৭
সারণি-২.৩: নিবিড় পরিবীক্ষণ কার্যক্রমের সময়ভিত্তিক কর্ম-পরিকল্পনা .....	২৭
সারণি-৩.১: অর্থ বছর ভিত্তিক ডিপিপি'র সংস্থান, বরাদ্দ, অর্থছাড় ও বাস্তবায়ন অবস্থা .....	৩১
সারণি-৩.২: প্রকল্পের অঙ্গভিত্তিক বাস্তব ও আর্থিক লক্ষ্যমাত্রা .....	৩৩
সারণি-৩.৩: প্রকল্পের আওতায় এপ্রিল ২০২৩ পর্যন্ত নির্মাণ কাজ সম্পন্ন হওয়া ব্রিজের সংখ্যা ও চলমান কাজের সংখ্যা বিশ্লেষণ ..	৩৭
সারণি-৩.৪ প্রকল্পের পূর্ত কাজ ক্রয় সংক্রান্ত প্যাকেজসমূহ .....	৩৮
সারণি-৩.৫: পূর্ত কাজ ক্রয় সংক্রান্ত কেস স্টাডি-১ .....	৪১
সারণি-৩.৬: পূর্ত কাজ ক্রয় সংক্রান্ত কেস স্টাডি-২ .....	৪২
সারণি-৩.৭: পূর্ত কাজ ক্রয় সংক্রান্ত কেস স্টাডি-৩ (সিরাজগঞ্জ সদর) .....	৪৪
সারণি-৩.৮: পূর্ত কাজ ক্রয় সংক্রান্ত কেস স্টাডি-৪ (কালীগঞ্জ উপজেলা, গাজীপুর) .....	৪৫
সারণি-৩.৯: পূর্ত কাজ ক্রয় সংক্রান্ত কেস স্টাডি-৫ (কালীগঞ্জ উপজেলা, গাজীপুর) .....	৪৬
সারণি-৩.১০: পূর্ত কাজ ক্রয় সংক্রান্ত কেস স্টাডি-৬ (বালকাঠি সদর) .....	৪৭
সারণি-৩.১১ পিআইসি ও পিএসসি কমিটির সভার হার .....	৫৮
সারণি-৩.১২: প্রকল্প পরিচালক সম্পর্কিত তথ্য (পর্যায়ক্রমে প্রকল্প শুরু হতে বর্তমান সময় পর্যন্ত) .....	৬৪
সারণি-৩.১৩: প্রকল্পের অধীনে নিয়োগকৃত জনবলের তালিকা .....	৬৪
সারণি-৩.১৪: বাহ্যিক অডিট সংক্রান্ত বিশ্লেষণ .....	৬৫

সারগি-৩.১৫: উত্থাপিত নিরীক্ষা আপত্তি এবং নিরীক্ষিত অফিসের জবাবসমূহ.....	৬৫
সারগি-৩.২১.১.১ প্রকল্পের সুবিধাভোগীগণের পেশা বিশ্লেষণ.....	৭০
সারগি-৩.২১.১.২ উত্তরদাতাদের শিক্ষাগত যোগ্যতার পর্যালোচনা.....	৭০
সারগি-৩.২১.২.১ ব্রিজ/বক্স কালভার্ট নির্মাণে স্থান নির্বাচন সম্পর্কে বিশ্লেষণ.....	৭১
সারগি-৩.২১.২.২ ব্রিজ/বক্স কালভার্ট নির্মিত হওয়ায়/নির্মাণ পরবর্তীতে সাধারণ জনগণের উপকার বিষয়ক মতামত বিশ্লেষণ.....	৭১
সারগি-৩.২১.২.৩ ব্রিজ/বক্স কালভার্ট নির্মিত হওয়ায়/নির্মাণ পূর্বে/না থাকার ফলে কি ধরনের সমস্যা ছিল সে সম্পর্কে মতামত.....	৭২
সারগি-৩.১৮.২.৪ ব্রিজ/বক্স কালভার্ট নির্মিত/নির্মাণ হওয়ার ফলে যানবাহন চলাচল বিষয়ক মতামত বিশ্লেষণ.....	৭৩
সারগি-৩.২১.২.৫ খাল বা নালার তুলনায় ব্রিজ/বক্স কালভার্টের দৈর্ঘ্য কতটা যথাপোযুক্ত বিষয়ক মতামত বিশ্লেষণ.....	৭৩
সারগি-৩.২১.২.৬ ব্রিজ/বক্স কালভার্ট নির্মাণ হওয়ার ফলে দুর্ঘটনা জনিত ঝুঁকি হ্রাস বিষয়ক মতামত বিশ্লেষণ.....	৭৪
সারগি-৩.২১.২.৭ বক্স কালভার্ট/গার্ডার টাইপ সেতুগুলির বর্তমান অবস্থা বিষয়ক মতামত বিশ্লেষণ.....	৭৬

### লেখচিত্র তালিকা

৩.১ অর্থবছরভিত্তিক ডিপিপি ও আরডিপিপির সংস্থান, এডিপির বরাদ্দ, অর্থছাড় ও প্রকৃত ব্যয়.....	৩১
৩.২ অর্থবছরভিত্তিক ডিপিপি ও আরডিপিপির সংস্থান, এডিপি/আরএডিপির বরাদ্দ, অর্থছাড় ও অগ্রগতি.....	৩১
৩.২১.২.১ ব্রিজ/বক্স কালভার্ট নির্মিত হওয়ায়/নির্মাণ পরবর্তীতে সাধারণ জনগণের উপকার বিষয়ক মতামত বিশ্লেষণ.....	৭১
৩.১৮.২.২ ব্রিজ/বক্স কালভার্ট নির্মাণের ফলে/নির্মাণ পরবর্তীতে কৃষিক্ষেত্রে কি ধরনের পরিবর্তন বিষয়ক মতামত বিশ্লেষণ.....	৭২
৩.১৮.২.৩ ব্রিজ/বক্স কালভার্ট নির্মিত হওয়ার ফলে/নির্মাণ হলে ব্যবসা বাণিজ্যে পরিবর্তন/প্রসার বিষয়ক মতামত বিশ্লেষণ.....	৭৩
৩.১৮.২.৪ ব্রিজ/বক্স কালভার্ট নির্মাণের ফলে/নির্মাণ পরবর্তীতে সামাজিক, সংস্কৃতিক ও প্রাতিষ্ঠানিক যোগাযোগের ক্ষেত্রে কি ধরনের পরিবর্তন সংক্রান্ত মতামত বিশ্লেষণ.....	৭৪
৩.১৮.২.৫ ব্রিজ/বক্স কালভার্ট নির্মাণের মাধ্যমে দরিদ্র জনগোষ্ঠীর কর্মসংস্থানের সুযোগ বিষয়ক মতামত বিশ্লেষণ.....	৭৫

### চিত্র তালিকা

চিত্র-২.১: সমীক্ষা নকশার চার্ট.....	১৬
চিত্র-৩.১: কালোডেবা ঢাকা কলোনির রাস্তায় তোকানিয়া খালের উপর ৩৯ফুট ব্রিজ, রামগড় ইউনিয়ন, রামগড় উপজেলা, খাগড়াছড়ি.....	৪৮
চিত্র-৩.২: নোয়াপাড়া হালদা খালের উপর ৩৯ফুট ব্রিজ, পাতাছড়া ইউনিয়ন, রামগড় উপজেলা, খাগড়াছড়ি।.....	৪৮
চিত্র-৩.৩: খলিপাড়া মেইন রোড, ধর্মসুখ বৌদ্ধ বিহারের পাশে ৪০ ফুট ব্রিজ, বাটনাতলী ইউনিয়ন, মানিকছড়ি.....	৪৯
চিত্র-৩.৪: আলাইপুর, আতিয়ারের আমবাগানের নিকট খালের উপর ২০ ফুট ব্রিজ, কয়লা ইউনিয়ন, সাতক্ষীড়া।.....	৪৯
চিত্র-৩.৫: লক্ষীছড়ি ইউনিয়ন, ৩৬ ফুট ব্রিজ, লক্ষীছড়ি উপজেলা খাগড়াছড়ি.....	৫০
চিত্র-৩.৬: রসুলপুর ইউনিয়নে ব্রিজের চলমান কাজ, সাদুল্লাপুর উপজেলা, গাইবান্ধা.....	৫০
চিত্র-৩.৭: নির্মাণাধীন ব্রিজটির উয়িং ওয়াল ছোট এবং উচ্চতা বেশি। পীরগাছা উপজেলা, রংপুর।.....	৫১
চিত্র-৩.৮: খুলনা জেলার পাইকগাছা উপজেলায় দেলুটি ইউনিয়ন, এবং রংপুর জেলার পীরগাছা উপজেলায় নির্মিত ব্রিজ।.....	৫২
চিত্র-৩.৯: স্থানীয় পর্যায়ে কর্মশালা, কালীগঞ্জ উপজেলা পরিষদ সভাকক্ষ, কালীগঞ্জ, গাজীপুর.....	৭৭
চিত্র-৩.১০: উপজেলা নির্বাহী অফিসার, পীরগাছা এবং পিআইও গঞ্জাচড়া উপজেলা, রংপুর.....	৭৯
চিত্র-৩.১১: দলীয় আলোচনা রতনকান্দি ইউনিয়ন, সিরাজগঞ্জ সদর, সিরাজগঞ্জ।.....	৮০

### পরিশিষ্ট/সংযোজনীসমূহ

পরিশিষ্ট-১: তথ্যপুঞ্জি.....	৯৩
পরিশিষ্ট-২ প্রকল্পের আরডিপিপি অনুযায়ী বিভাগ, জেলা ও উপজেলাওয়ারী প্রকল্প এলাকা।.....	৯৪
সংযোজনী-১: সুফলভোগীদের জন্য নমুনা জরিপ প্রশ্নমালা.....	১০৬
সংযোজনী-২: প্রকল্প পরিচালক, উপ প্রকল্প পরিচালকের সাথে KII গাইডলাইন.....	১১১
সংযোজনী-৩: প্রকল্প বাস্তবায়নকারী ইউনিট ও অধিদপ্তরের বিভিন্ন কর্মর্তাগণের সাথে KII গাইডলাইন.....	১১৫
সংযোজনী-৪: উপজেলা নির্বাহী অফিসার ও ন্যান্য স্টেক হোল্ডারগণের সাথে KII গাইডলাইন.....	১১৮
সংযোজনী-৫: সুফলভোগী, ঠিকাদার প্রতিষ্ঠান/স্থানীয় গণ্যমান্য ব্যক্তিবর্গের সমন্বয়ে দলীয় আলোচনার গাইডলাইন.....	১১৯
সংযোজনী-৬: সংশ্লিষ্ট ঠিকাদার প্রতিষ্ঠানের জন্য প্রশ্নমালা.....	১২১
সংযোজনী-৭: ক্রয় সংক্রান্ত চেকলিষ্ট.....	১২৪

## শব্দ সংক্ষেপ

<b>ADP</b>	Annual Development Programme
<b>BCR</b>	Benefit Cost Ratio
<b>BoQ</b>	Bill of Quantity
<b>CE</b>	Chief Engineer
<b>DDM</b>	Department of Disaster Management
<b>DPP</b>	Development Project Proposal/Proforma
<b>DPD</b>	Deputy Project Director
<b>EE</b>	Executive Engineer
<b>FGD</b>	Focus Group Discussions
<b>GOB</b>	Government of Bangladesh
<b>IA</b>	Implementing Agency
<b>IA</b>	Important Assumptions
<b>IMED</b>	Implementation Monitoring & Evaluation Division
<b>IRR</b>	Internal Rate of Return
<b>KII</b>	Key Informant Interview
<b>MoDMR</b>	Ministry of Disaster Management and Relief
<b>MoV</b>	Means of Verification
<b>MSDAL</b>	Modern Social Development Associates Ltd.
<b>MVI</b>	Means of Verifiable Indicators
<b>NCT</b>	National Competitive Tender
<b>NS</b>	Narrative Summary
<b>NPV</b>	Net Present Value
<b>OTM</b>	Open Tender Method
<b>OVI</b>	Objectively Verifiable Indicators
<b>PD</b>	Project Director
<b>PPA</b>	Public Procurement Act
<b>PPR</b>	Public Procurement Rules
<b>PIC</b>	Project Implementation Committee
<b>PSC</b>	Project Steering Committee
<b>RDPP</b>	Revised Development Project Proposal
<b>SWOT</b>	Strengths, Weaknesses, Opportunitys, and Threats
<b>SPSS</b>	Statistical Package for the Social Science
<b>SC</b>	Steering Committee
<b>TC</b>	Technical Committee
<b>TEC</b>	Tender Evaluation Committee
<b>ToR</b>	Terms of Reference

## শব্দকোষ

**Concrete Segregation:** কোন নির্মাণাধীন ভবনে ঢালাই চলাকালীন কংক্রিটের উপাদানসমূহ, যথাঃ খোয়া, বালু ও সিমেন্ট আলাদা হয়ে যাওয়াই হলো সেগ্রিগেশন।

**Concrete Bleeding:** কোন নির্মাণাধীন ব্লিজ/কালভার্টে ঢালাই চলাকালীন কংক্রিট থেকে পানি আলাদা হয়ে যাওয়াই হলো কংক্রিটের ব্লিডিং।

**Cylinder Test:** যে কোন কংক্রিট স্ট্রাকচারের কংক্রিটের শক্তি নিরূপণ করার একটি সহজ এবং নির্ভরযোগ্য পরীক্ষা হচ্ছে কংক্রিট সিলিন্ডার টেস্ট। এ'টেস্টের মাধ্যমে কংক্রিটের Compressive Strength পরিমাপ করা হয়। সাধারণত ২৮ দিন কিউরিং করার পর ১৫০মিঃমিঃ ব্যাস এবং ৩০০মিঃমিঃ দৈর্ঘ্য বিশিষ্ট অথবা ১০০মিঃমিঃ ব্যাস এবং ২০০মিঃমিঃ দৈর্ঘ্য বিশিষ্ট কংক্রিট সিলিন্ডার স্যাম্পল কমপ্রেশন টেস্টিং মেশিনে বসিয়ে পর্যায়ক্রমে লোড দেয়া হয় এবং সিলিন্ডার ভেঙে যাওয়ার আগ পর্যন্ত সর্বোচ্চ লোড রেকর্ড করা হয় যার মাধ্যমে স্যাম্পলটির কম্প্রেসিভ স্ট্রেংথ নির্ণয় করা হয়।

**Hammer Test:** ইতোমধ্যেই নির্মাণকার্য শেষ হয়ে গেছে, এমন স্থাপনার কোন অংশের কনক্রিটের শক্তি নির্ণয়ের জন্য, 'নন-ডেস্ট্রাক্টিভ' টেস্ট। এক্ষেত্রে স্থাপনাটি না ভেঙে, তাঁর উপর বিশেষ ভাবে তৈরি একটি হেমার বা হাতুড়ি দিয়ে অনেকগুলি ইমপ্যাক্ট বা ধাক্কা দেয়া হয়। ধাক্কার মাত্রা ও ক্ষতির পরিমাণের উপর নির্ভর করে স্বয়ংক্রিয় পদ্ধতিতে যন্ত্রটি স্থাপনাটির ঐ অংশের কনক্রিটের শক্তি কেমন তার একটি পরিমাপ দিয়ে থাকে।

**Bangladesh National Building Code (BNBC):** বিএনবিসি হচ্ছে একটি ভবন নির্মাণের সময় নূন্যতম যে পরিমাণ মান নিয়ন্ত্রণের প্রয়োজন রয়েছে সে সম্পর্কে বিস্তারিত নির্দেশনা। বাংলাদেশ ন্যাশনাল বিল্ডিং কোর্ডের মূল উদ্দেশ্য হলো জনসুরক্ষা, জনস্বাস্থ্য ও অন্যান্য কল্যাণ নিশ্চিত করা।

**Memorandum of Understanding (MOU):** যখন কোন কার্যাদি সম্পাদনের উদ্দেশ্য দুই বা একাদিক পক্ষের সাথে সমঝোতা চুক্তি স্বাক্ষর করা হয় তাকে ইংরেজিতে Memorandum of Understanding (MOU) বলা হয়।

**Stakeholders:** Stakeholders এর বাংলা প্রতিরূপ হলো অংশীজন। কোন একটি প্রকল্পের সাথে যারা সংশ্লিষ্ট থাকে তাদেরকে অংশীজন বা Stakeholders বলে।

**Project Implementation Unit (PIU):** কোন উন্নয়ন প্রকল্প বাস্তবায়নের জন্য কোন প্রতিষ্ঠান কর্তৃক যখন সংশ্লিষ্ট দপ্তরে শাখা খোলা হয় তখন তাকে Project Implementation Unit (PIU) বলা হয়। তবে কোন কোন ক্ষেত্রে সংশ্লিষ্ট দপ্তরে শাখা বা Project Implementation Unit (PIU) গঠন না করেও Project Implementation Unit (PIU) খোলা হয়ে থাকে।

**Specification:** কোন কাজ সম্পাদন করার জন্য যে সকল বৈশিষ্ট্য নির্ধারণ করা হয় সগোলোকে উক্ত কাজের Specification বলা হয়।

**Exit plan:** কোন প্রকল্পের আওতায় সৃষ্ট সুবিধাদি ও অবকাঠামো রক্ষণাবেক্ষণ এবং পরিচালনার নিমিত্তে সংশ্লিষ্ট প্রকল্প বাস্তবায়নকারী দপ্তর কর্তৃক অন্য কোন দপ্তরের উপর সৃষ্ট সুবিধাদি পরিচালনের দায়ভার হস্তান্তর করে প্রণীত প্রস্থান পরিকল্পনাকে এক্সিট প্লান বলা হয়।

**Case Study:** কেস স্টাডি হলো সমীক্ষা কার্যক্রমের গুণগত গবেষণার একটি কৌশলগত পদ্ধতি। কেস স্টাডির মাধ্যমে কোন প্রকল্প বা কার্যক্রম বাস্তবায়নের আগের তথ্য এবং প্রকল্প বা কার্যক্রম বাস্তবায়নের পরের তথ্য অনুসন্ধান করে বিশ্লেষণ করাকে কেস স্টাডি বলে। এটি একজন ব্যক্তি, একটি পরিবার বা কোন গোত্রের উপর পরিচালনা করা হয়।

## নির্বাচী সারসংক্ষেপ

গণপ্রজাতন্ত্রী বাংলাদেশ সরকারের দুর্যোগ ব্যবস্থাপনা ও ত্রাণ মন্ত্রণালয়ের অধীন দুর্যোগ ব্যবস্থাপনা অধিদপ্তর মূলত: দেশের বিভিন্ন অঞ্চলে দুর্যোগ মোকাবেলায় বিভিন্ন পদক্ষেপ গ্রহণ করে থাকে। ভৌগোলিক অবস্থান ও জলবায়ু পরিবর্তনের প্রভাবজনিত প্রাকৃতিক দুর্যোগের ক্ষেত্রে সর্বাধিক ঝুঁকিগ্রস্ত দেশগুলির মধ্যে বাংলাদেশ অন্যতম। বিশেষ করে বাংলাদেশের মোট আয়তনের প্রায় ৭০% বন্যা প্রবণ এলাকা। দুর্যোগকালীন সময়ে প্রস্তুতি, পুনরুদ্ধার, পুনর্বাসন ও পুনর্গঠন কার্যক্রমের সক্ষমতা বৃদ্ধির অন্যতম শর্ত হচ্ছে গ্রামীণ রাস্তার গ্যাপে সেতু/কালভার্ট নির্মাণের মাধ্যমে যোগাযোগ ব্যবস্থা উন্নত করা। ইতিপূর্বে বিভিন্ন প্রকল্পের মাধ্যমে গ্রামীণ এলাকায় যে সকল রাস্তা নির্মিত হয়েছে, সে সকল রাস্তাগুলো নির্মাণের সময় পানি নিষ্কাশনের জন্য পর্যাপ্ত সেতু/কালভার্ট নির্মাণ না করার ফলে স্বাভাবিক পানি প্রবাহে বাধার সৃষ্টি হয়ে জলাবদ্ধতা সৃষ্টিসহ প্রতিবছর বন্যার প্রকোপ বাড়িয়ে কৃষি ফসলের ক্ষতিসাধন করে, ফলে গ্রামীণ জনগোষ্ঠী অর্থনৈতিকভাবে ব্যাপক ক্ষতিগ্রস্ত হয়। এ প্রেক্ষাপটে গ্রামীণ অর্থনীতিতে গতি সঞ্চারের লক্ষ্যে গত ০৪/১১/২০১৮ তারিখে জানুয়ারি ২০১৯ থেকে জুন ২০২২ পর্যন্ত বাস্তবায়নের নিমিত্ত ৬৫৭৮২০.০০ লক্ষ টাকা প্রাক্কলিত “গ্রামীণ রাস্তায় ১৫ মিটার দৈর্ঘ্য পর্যন্ত সেতু/কালভার্ট নির্মাণ” প্রকল্পটি গ্রহণ একনেক সভায় অনুমোদিত হয়। প্রকল্পের উদ্দেশ্য হলো পানি নিষ্কাশন ব্যবস্থার উন্নয়ন, দুর্যোগের সময় জনসাধারণকে দূত নিরাপদ আশ্রয়কেন্দ্রে স্থানান্তরের মাধ্যমে দুর্যোগজনিত ঝুঁকি হ্রাসকরণ, অবকাঠামো নির্মাণকালীন সময়ে সাময়িক কর্মসংস্থানের সুযোগ সৃষ্টি এবং কৃষি উপকরণ সহজে পরিবহণ ও বিপণনের মাধ্যমে দারিদ্রতা হ্রাস করে আর্থ-সামাজিক ব্যবস্থার উন্নয়নসহ ইত্যাদি।

প্রকল্পটির মূল পর্যায়ে ৬৫৭৮২০.০০ লক্ষ টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে জানুয়ারি ২০১৯ হতে জুন ২০২২ পর্যন্ত বাস্তবায়নের নিমিত্ত একনেক কর্তৃক অনুমোদিত হয়। পরবর্তীতে বাস্তবতার নিরিখে ১ম সংশোধনী হিসেবে ৬৫৪৫২৬.৫৯ লক্ষ টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে জানুয়ারি ২০১৯ হতে জুন ২০২৪ পর্যন্ত বাস্তবায়নকাল নির্ধারণ করা হয়। এতে প্রকল্পের মূল পর্যায়ের তুলনায় সময় বৃদ্ধি ৫৭% এবং ব্যয় হ্রাস পায় ০.৫০ শতাংশ। প্রকল্পের এপ্রিল, ২০২৩ পর্যন্ত ক্রমপুঞ্জিত আর্থিক অগ্রগতি ১৯৯০৮৪.৯০ লক্ষ টাকা বা ৩০.৪২% এবং বাস্তব অগ্রগতি ৪৯.৫%। সময় অতিক্রান্ত বিবেচনায় প্রকল্পটির অগ্রগতি অনেকাংশে পিছিয়ে আছে। অগ্রগতি কম হওয়ার মূল কারণ যথাসময়ে অর্থ বরাদ্দ না পাওয়া, কোভিড-১৯, স্থান নির্বাচনে বিলম্ব, ইত্যাদি। প্রকল্পের অধীনে সারা দেশব্যাপী ১৫৬,০০০ মিটার বা ১৩০০০টি বক্স কালভার্ট/গার্ডার নির্মাণ হওয়ার কথা। তন্মধ্যে বক্স কালভার্ট ১২মিটার পর্যন্ত ৭৮০০টি; অন্যটি গার্ডার সেতু ১২ মিটারের অধিক হতে ১৫ মিটার পর্যন্ত ৫২০০টি। নির্মাণ কাজের ক্ষেত্রে, প্রতি অর্থবছরের জন্য একটি করে প্যাকেজ তৈরি করা হয়েছে এবং উক্ত প্যাকেজের অধীনে একাধিক ব্রিজ/বক্স কালভার্ট রয়েছে। প্রকল্প অফিস কর্তৃক অর্থবছরভিত্তিক বরাদ্দের বিপরীতে উপজেলা ভিত্তিক চাহিদার আনুপাতিক হারে যাচাই-বাহাই সাপেক্ষে এককালীন ঐ অর্থবছরের জন্য জিও জারী করা হয়। পরবর্তীতে উপজেলা প্রকল্প বাস্তবায়ন ইউনিটের মাধ্যমে ক্রমান্বয়ে দরপত্র আহ্বান করে নির্মাণ কার্যক্রম সম্পন্ন করা হয়।

এই নিবিড় পরিবীক্ষণ সমীক্ষার মূল উদ্দেশ্য হচ্ছে প্রকল্প প্রণয়ন, সংশোধন, অনুমোদন ও বাস্তবায়নে বিদ্যমান সমস্যা চিহ্নিতকরণ এবং প্রকল্পটির অগ্রগতি ত্বরান্বিত করার লক্ষ্যে যথাযথ সুপারিশ প্রণয়নসহ প্রকল্পের মাধ্যমে অর্জিত ফলাফল টেকসই করার নিমিত্ত প্রয়োজনীয় দিক-নির্দেশনা প্রদান করা। এরই ধারাবাহিকতায় আইএমইডি চলতি ২০২২-২০২৩ অর্থ-বছরের রাজস্ব বাজেটের আওতায় “গ্রামীণ রাস্তায় ১৫ মিটার দৈর্ঘ্য পর্যন্ত সেতু/কালভার্ট নির্মাণ (১ম সংশোধিত)” প্রকল্পটি নিবিড় পরিবীক্ষণের উদ্যোগ নিয়েছে। আইএমইডি'র এ সংক্রান্ত পরিপত্র অনুযায়ী যথাযথ প্রক্রিয়ার মাধ্যমে এমএস ডেভেলপমেন্ট এসোসিয়েটস লিমিটেড'কে বর্ণিত প্রকল্পের নিবিড় পরিবীক্ষণের জন্য পরামর্শক প্রতিষ্ঠান হিসেবে নিযুক্ত করেছে। পরামর্শক প্রতিষ্ঠান ইতোমধ্যে প্রকল্প সংশ্লিষ্ট তথ্য-উপাত্ত বিশ্লেষণ, পণ্য ও কাজের গুণগতমান পর্যবেক্ষণ, সরেজমিন পরিদর্শন, প্রকল্পের সুবিধাভোগীদের সাথে প্রশ্নোত্তর জরিপ, KII, FGD ও কর্মশালা ইত্যাদির মাধ্যমে নিবিড় পরিবীক্ষণ কার্যক্রমটি সম্পন্ন করেছে। প্রকল্পটি বাংলাদেশের ০৮টি বিভাগের ৬৪টি জেলার সকল উপজেলায় বিস্তৃত থাকায় মাঠ পর্যায়ে তথ্য সংগ্রহ ও সরেজমিন পরিদর্শনের ক্ষেত্রে দ্বৈব-চয়ন পদ্ধতিতে ৩২টি জেলার ৯৮টি উপজেলা নির্বাচন করে ১৯৬০ জন সুবিধাভোগীর সাক্ষাৎকার গ্রহণ করা হয়েছে।

সরেজমিন পরিদর্শনের ক্ষেত্রে, এই সমীক্ষার অধীন ৯৮ টি উপজেলায় মোট ১৯৬টি সেতু পর্যবেক্ষণ করা হয়েছে। অধিকাংশ ক্ষেত্রেই কাজের মান ভাল পাওয়া গেছে। তবে, ২৩টি সেতুর ক্ষেত্রে ব্রিজের এ্যাপ্রোচ রোড দেবে যাওয়া, ৭টি সেতুর উচ্চতা খুব বেশি, ১২টি সেতুর ক্ষেত্রে খালকে কিছুটা সংকুচিত করা, অন্তত: ১০টি ক্ষেত্রে কাজের মানে সমস্যা, ২টি সেতুর ক্ষেত্রে স্থান



নির্বাচন প্রশিক্ষিত ও দুটি সেতুর ইতিমধ্যে রেলিং এ ভাঙ্গন দেখা দিয়েছে। তাছাড়া, সেতুর ডিজাইনের ক্ষেত্রে কিছু দুর্বলতা উল্লেখযোগ্য। সেতুগুলির নকশা পর্যালোচনায় দেখা যায় যে, মাত্র দুটি নির্দিষ্ট আকৃতির নকশা প্রণয়ন করা হয়েছে। এটি বাস্তবতার সাথে সংগতিপূর্ণ নয়, কেননা একেক অঞ্চলের একেকটি খালের আকার ও গভীরতা ভিন্ন ভিন্ন। ফলে অবকাঠামোগুলির ব্যবহারোপযোগিতা অনেক ক্ষেত্রে হ্রাস পেতে পারে। একইভাবে, উইং ওয়ালের সাইজ বাস্তবতার তুলনায় অনেক ছোট। এক্ষেত্রে উঁচু সেতুগুলির এ্যাপ্রোচ রোডের সংযোগস্থলে দেবে গিয়ে ভেঙ্গে পড়ার সম্ভাবনা আছে, যা ইতোমধ্যে সমীক্ষাভুক্ত এলাকায় ২৩টি সেতুতে দৃশ্যমান। দেশের অর্থনৈতিক উন্নয়নের সাথে সাথে রাস্তার উপর চাপ তথা এর প্রস্থ বৃদ্ধি পাবার সম্ভাবনা মাথায় রেখে সেতুগুলি শুরু থেকেই আরও প্রশস্ত করে নির্মাণ করা উচিত ছিল। অনেক ক্ষেত্রে, পর্যাপ্ত তদারকির অভাবে মান নিয়ন্ত্রণ যথোপযুক্ত ছিল না বলে প্রতীয়মান। এই প্রেক্ষিতে, প্রকল্প পরিচালক বিষয়টি আমলে নিয়ে তা সংশোধনের আশ্বাস দিয়েছেন।

প্রকল্পের আরডিপিপি অনুযায়ী পণ্য, পূর্ত ও সেবা ক্রয় সংক্রান্ত মোট ২০টি প্যাকেজ রয়েছে। তন্মধ্যে পণ্য ১২টি, পূর্ত ৬টি প্যাকেজে এবং সেবা প্যাকেজ ২ (দুই) টি। এপ্রিল ২০২৩ পর্যন্ত পণ্য ক্রয় প্রক্রিয়া সম্পন্ন হয়েছে ১০টি এবং পূর্ত কাজের ৪ অর্থবছরে ৪টি প্যাকেজের অধীন দরপত্র আহ্বান করা হয়েছে ৭৫৭৫টি। তন্মধ্যে নির্মাণ কাজ সম্পন্ন হয়েছে ৬৮৯১টি ও নির্মাণ কাজ চলমান ৬৮৪টি সেতুর। সেবা প্যাকেজ ২টির মধ্যে বাস্তবে ২টি প্যাকেজেরই দরপত্র আহ্বান ও চুক্তি স্বাক্ষর করা হয়েছে এবং পরামর্শক প্রতিষ্ঠান নিয়োগ দেয়া হয়েছে। প্রকল্পে এপর্যন্ত ৪ বছরের মধ্যে শুধু ২০১৯-২০ অর্থবছরে ১টি অডিট কার্যক্রম সম্পন্ন হয়েছে। অডিটে উত্থাপিত আপত্তির সংখ্যা ১৪ (চৌদ্দ) টি। আপত্তিগুলো নিষ্পত্তির জন্য প্রকল্প অফিস কর্তৃক জবাব প্রদান করা হয়েছে, তবে এখন পর্যন্ত কোন আপত্তি নিষ্পন্ন হয়নি।

দেশব্যাপী বিস্তৃত এই প্রকল্পটির তদারকির জন্য প্রকৌশল শাখার লোকবলের অভাব লক্ষণীয়। উপজেলা পর্যায়ে শুধুমাত্র একজন ডিপ্লোমা প্রকৌশলী ছাড়া আর কোন কারিগরি লোকবল নেই। তৃণমূল পর্যায়ে, সারাদেশব্যাপী পরিচালিত প্রকল্পটি ঢাকায় অবস্থিত মূল প্রকল্প অফিস থেকে তদারকি করা হচ্ছে। বিভাগীয় পর্যায়ে অফিস ও আউটসোর্সিংসহ ডিগ্রীধারী প্রকৌশলী নিয়োগের মাধ্যমে তদারকি আরও নিবিড় করা যেতে পারে। তাছাড়া প্রকল্প অফিসে ক্রয়কৃত অনেক মালামালের সঠিক হিসাব নিয়মতান্ত্রিক উপায়ে সংরক্ষণ প্রয়োজন। পরিকল্পনা কমিশনের পরিপত্র ও ডিপিপি অনুযায়ী, প্রকল্প পরিচালনার জন্য প্রতি ৩ (তিন) মাস অন্তর পিআইসি ও পিএসসি সভা আয়োজনের বিধান রয়েছে। সে অনুযায়ী জানুয়ারি ২০১৯ হতে এপ্রিল ২০২৩ পর্যন্ত সময়ে মোট ৫২ (বায়ান) মাসে ১৭টি পিআইসি ও পিএসসি সভা আয়োজন করার কথা। বাস্তবে ১৪টি পিআইসি ও ০৮টি পিএসসি সভা অনুষ্ঠিত হয়েছে। কোভিড-১৯ এর বাস্তবতায় এ সংখ্যাটি সন্তোষজনক। তবে, প্রকল্পের ৫২ মাসে ৫ জন প্রকল্প পরিচালক পরিবর্তন হয়েছে যা নিঃসন্দেহে প্রকল্পের গतिकে ব্যহত করেছে। তন্মধ্যে ৪ (চার) জনই প্রকল্প পরিচালক হিসেবে অতিরিক্ত দায়িত্বে ছিলেন।

দেশব্যাপী পরিচালিত এই প্রকল্পটির মাধ্যমে সেতু নির্মাণের ফলে গ্রামীণ যোগাযোগ ব্যবস্থায় অভূতপূর্ব উন্নয়ন তথা স্বরিত জলনিষ্কাশনের মাধ্যমে দুর্যোগ ঝুঁকি হ্রাস পাবে বলে অধিকাংশ উপকারভোগীগণ মনে করেন। আরও অনেক রাস্তায় তারা সেতু চাচ্ছেন। তবে পিআইও অফিসসহ সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তাগণ ডিজাইনের ব্যাপারে অসন্তুষ্টি প্রকাশ করেছেন। নির্মাণ সামগ্রীর মূল্য বৃদ্ধির কথা বলেছেন ঠিকাদারগণ। প্রকল্পটির অন্যতম সবল দিক স্থানীয় পর্যায়ে গণমানুষের সম্পৃক্ততা, জমি অধিগ্রহণ জনিত জটিলতা থেকে প্রকল্পটি মুক্ত অর্থাৎ সরকারি খাস জমিতে প্রকল্পটি বাস্তবায়িত হচ্ছে। প্রকল্পের দুর্বল দিকগুলির মধ্যে অন্যতম অর্থ প্রাপ্তিতে বিলম্ব ও ডিজাইনে সীমাবদ্ধতা, কাজের মান নিয়ন্ত্রণে দুর্বলতা, সম্ভাব্যতা যাচাই যথাযথ ভাবে না করা সহ ইত্যাদি।

প্রকল্পটি যথাযথভাবে বাস্তবায়নের জন্য কিছু সুপারিশ হলো সেতুর ডিজাইনে বাস্তব পরিস্থিতি ও ভবিষ্যৎ প্রক্ষেপণকে বিবেচনায় আনা, সংযোগ সড়ক উন্নয়নে আরও গুরুত্ব দেয়া, উইং ওয়ালের ডিজাইন সংশোধন, স্থান নির্বাচনে আরও নৈর্বস্তিক হওয়া, প্রকল্প বাস্তবায়নে পিআইও অফিসের লোকবলের অভাব দূরীকরণের লক্ষ্যে আউটসোর্সিং এর মাধ্যমে কিছু টেকনিক্যাল লোকবল নিয়োগ, দৃশ্যমান নির্মাণ ত্রুটির জন্য ঠিকাদারকে জবাবদিহিতার আওতায় আনা, সারাদেশব্যাপী পরিচালিত প্রকল্পটির ব্যবস্থাপনা তদারকি আরও নিবিড় করা এবং অর্থছাড় ত্বরান্বিতকরণ। সবশেষে, অগ্রগতি ত্বরান্বিতকরণ ও নির্মাণ ত্রুটি শোধরানো নিশ্চিত করা গেলে প্রকল্পটি সফলভাবে বাস্তবায়ন সম্ভব হবে বলে আশা করা যায়।

## প্রথম অধ্যায়

### প্রকল্পের বিস্তারিত বর্ণনা

#### ১.১ প্রকল্পের পটভূমি

ভৌগোলিক অবস্থা ও ভূ-প্রকৃতির কারণে বাংলাদেশ পৃথিবীর অন্যতম দুর্যোগ প্রবণ দেশ এবং বিশ্বে প্রাকৃতিক দুর্যোগের ক্ষেত্রে সবচেয়ে নাজুক দেশগুলির মধ্যে বাংলাদেশের অবস্থান দশম। এছাড়া বিশ্ব ঝুঁকি প্রতিবেদন ২০১২ অনুযায়ী জলবায়ু পরিবর্তনের প্রভাব জনিত প্রাকৃতিক দুর্যোগের ক্ষেত্রে সর্বাধিক ঝুঁকিগ্রস্ত দেশগুলির মধ্যে বাংলাদেশ পঞ্চম স্থানে রয়েছে। জলবায়ু পরিবর্তনের ফলে দুর্যোগের প্রকোপ যেমন বাড়ছে, তেমনি বাড়ছে এর ক্ষতির মাত্রা ও ক্ষতির পরিধি এবং সাথে সাথে প্রতিনিয়ত বাড়ছে জনগোষ্ঠীর ঝুঁকি। দেশের মোট আয়তনের প্রায় ৭০% বন্যা প্রবণ এলাকা। এ দেশের মধ্যে দিয়ে পদ্মা, মেঘনা, যমুনা সহ ২৩০ টি নদ-নদী প্রবাহিত হয়েছে এবং রয়েছে অসংখ্য খাল ও নিচু ভূমি। ফলে প্রায়ই এদেশে বন্যা ও জলোচ্ছ্বাস সহ যে কোন প্রাকৃতিক দুর্যোগে আক্রান্ত সহ দুর্যোগের ঝুঁকি বেড়ে যাচ্ছে। দুর্যোগের সকল পর্যায়ে সাড়াদান, পুনরুদ্ধার, পুনর্বাসন ও পুনর্গঠন কার্যক্রমের সক্ষমতা বৃদ্ধির অন্যতম শর্ত হচ্ছে অবকাঠামো সহ উন্নত যোগাযোগ ব্যবস্থা। ইতিপূর্বে বিভিন্ন প্রকল্পের মাধ্যমে গ্রামীণ এলাকায় যে সকল রাস্তা নির্মিত হয়েছে, সে সকল রাস্তাগুলো নির্মাণের সময় পানি নিষ্কাশনের জন্য পর্যাপ্ত সেতু/কালভার্ট নির্মাণ না করার ফলে স্বাভাবিক পানি প্রবাহে বাধার সৃষ্টি হয়ে জলাবদ্ধতা সৃষ্টি সহ প্রতিবছর বন্যার প্রকোপ বাড়িয়ে কৃষি ফসলের ব্যাপক ক্ষতিসাধন করে, ফলে দুর্যোগের ঝুঁকি বেড়ে যায়।

দেশের মোট জনসংখ্যার ১২.৬৪% লোক অর্থাৎ প্রায় ২ কোটি মানুষ অধিক দুর্যোগ প্রবণ এলাকায় বসবাস করে এবং তারা বিভিন্ন দুর্যোগের ঝুঁকিতে থাকে। তাদের দুর্যোগের ঝুঁকি হ্রাসের জন্য সরকার উপকূলীয় অঞ্চলে সাইক্লোন শেল্টার, বন্যা প্রবণ এলাকায় বন্যা আশ্রয়কেন্দ্র নির্মাণ, গ্রামীণ রাস্তায় সেতু/কালভার্ট নির্মাণ, দুর্যোগ সহনীয় গৃহ নির্মাণ ও গ্রামীণ মাটির রাস্তা নির্মাণ সহ বিভিন্ন প্রকল্প গ্রহণ করেছে। অত্র প্রকল্পটি বাস্তবায়িত হলে স্বাভাবিক পানি প্রবাহ উন্নয়ন ও জলাবদ্ধতা দূরীকরণ সহ গ্রামীণ এলাকায় স্থানীয় হাট-বাজার, গ্রোথ-সেন্টার, শিক্ষা প্রতিষ্ঠান ও ইউনিয়ন পরিষদের সাথে সুষ্ঠু যোগাযোগ ব্যবস্থা গড়ে উঠবে। ফলে গ্রামীণ এলাকার কৃষিপণ্য সহজে পরিবহণ ও বিপণন সম্ভব হবে এবং বাস্তবায়নকালীন সময়ে কর্মসংস্থান সৃষ্টির মাধ্যমে দারিদ্রতা কমিয়ে আনা সম্ভব হবে। তাছাড়া দুর্যোগকালীন সময়ে জনসাধারণ ও গবাদিপশু দ্রুত নিরাপদ স্থানে পৌঁছার সুবিধা বৃদ্ধি পাবে, ফলে একদিকে যেমন তাদের জীবন, সম্পদ রক্ষা হবে তেমনি পরোক্ষভাবে দারিদ্রতা হ্রাসেও এটি সহায়ক ভূমিকা পালন করবে, যা সার্বিক ঝুঁকি হ্রাসে সহায়তা করবে। এ ধারাবাহিকতায় দুর্যোগ ব্যবস্থাপনা ও ত্রাণ মন্ত্রণালয়ের আওতাধীন দুর্যোগ ব্যবস্থাপনা অধিদপ্তর কর্তৃক বাস্তবায়নধীন গ্রামীণ রাস্তায় ১৫ মিটার দৈর্ঘ্য পর্যন্ত সেতু/কালভার্ট নির্মাণ প্রকল্পটি গ্রহণ করা হয়।

#### ১.২ প্রকল্পের বিবরণ

১.২.১	প্রকল্পের নাম	:	গ্রামীণ রাস্তায় ১৫ মিটার দৈর্ঘ্য পর্যন্ত সেতু/কালভার্ট নির্মাণ (১ম সংশোধিত) প্রকল্প
১.২.২	উদ্যোগী মন্ত্রণালয়/বিভাগ	:	দুর্যোগ ব্যবস্থাপনা ও ত্রাণ মন্ত্রণালয়
১.২.৩	বাস্তবায়নকারী সংস্থা	:	দুর্যোগ ব্যবস্থাপনা অধিদপ্তর
১.২.৪	প্রাক্কলিত ব্যয়	:	৬৫৪৫২৬.৫৯ লক্ষ টাকা
১.২.৫	বাস্তবায়নকাল	:	জানুয়ারি, ২০১৯ হতে জুন, ২০২৪
১.২.৬	প্রকল্পের স্থান	:	দেশের ৬৪ টি জেলার সকল উপজেলা

#### ১.৩ প্রকল্পের লক্ষ্য ও উদ্দেশ্য

- (ক) গ্রামীণ মাটির রাস্তার গ্যাপে সেতু/কালভার্ট নির্মাণ করে জলাবদ্ধতা দূরীকরণ ও যোগাযোগ ব্যবস্থার উন্নয়ন;
- (খ) পানি নিষ্কাশন ব্যবস্থার উন্নয়ন এবং দুর্যোগের সময় জনসাধারণকে দ্রুত নিরাপদ আশ্রয়কেন্দ্রে স্থানান্তরের মাধ্যমে দুর্যোগজনিত ঝুঁকি হ্রাসকরণ;

(গ) দেশের স্থানীয় হাট-বাজার, গ্রোথসেন্টার, শিক্ষা প্রতিষ্ঠান ও ইউনিয়ন পরিষদের সাথে কাজের বিনিময়ে খাদ্য/ইজিপিপি কর্মসূচীর আওতায় নির্মিত রাস্তাসমূহের সংযোগ স্থাপনের মাধ্যমে কৃষি উপকরণ সহজে পরিবহণ ও বিপণনের মাধ্যমে দারিদ্রতা কমিয়ে এনে আর্থ-সামাজিক ব্যবস্থার উন্নয়ন এবং সার্বিক দুর্যোগ ঝুঁকি হ্রাসে সহায়তা প্রদান;

(ঘ) অবকাঠামো নির্মাণকালীন সময়ে সাময়িক কর্মসংস্থানের সুযোগ সৃষ্টি করে গ্রামীণ এলাকার দারিদ্র্য দূরীকরণ।

### ১.৪ প্রকল্পের প্রধান প্রধান কার্যক্রমসমূহ

- অফিস আসবাবপত্র/ফার্নিচার ক্রয়;
- সেতু/কালভার্ট নির্মাণ;
- কম্পিউটার ও কম্পিউটার সামগ্রী ক্রয়।

### ১.৫ প্রকল্প অনুমোদন, সংশোধন, বাস্তবায়নকাল ও ব্যয়

প্রকল্পটির ডিপিপি গত ০৪/১১/২০১৮ তারিখে একনেক কর্তৃক অনুমোদিত হয়। মূল প্রকল্পটি ৬৫৭৮২০.০০ লক্ষ টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে জানুয়ারি ২০১৯ হতে জুন ২০২২ পর্যন্ত বাস্তবায়নকাল নির্ধারণ করা হয়। পরবর্তীতে বাস্তবতার নিরিখে ২ (দুই) বছর প্রকল্পের মেয়াদ বৃদ্ধি করে প্রথম সংশোধনী হিসেবে ৬৫৪৫২৬.৫৯ লক্ষ টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে জানুয়ারি ২০১৯ হতে জুন ২০২৪ পর্যন্ত সময় বৃদ্ধি করা হয়। বিস্তারিত অধ্যায়-৩'এ পর্যালোচনা করা হলো।

সারণিঃ ১.১ প্রকল্প অনুমোদন, সংশোধন, বাস্তবায়নকাল ও ব্যয়:

(লক্ষ টাকা)

বিষয়	অনুমোদিত প্রাক্কলন				বাস্তবায়নকাল	অনুমোদনের তারিখ	পরিবর্তন (+/-) (মূল পর্যায়ের তুলনায়)	
	মোট	জিওবি	প্র:সা:	নিজস্ব			ব্যয় (%)	মেয়াদ (%)
মূল	৬৫৭৮২০.০০	৬৫৭৮২০.০০	-	-	জানুয়ারি, ২০১৯ হতে জুন, ২০২২	০৪/১১/২০১৮	-	-
সংশোধিত (১ম)	৬৫৪৫২৬.৫৯	৬৫৪৫২৬.৫৯	-	-	জানুয়ারি, ২০১৯ হতে জুন, ২০২৪	০৪/০৭/২০২২	০.৫০% হ্রাস	৫৭% বৃদ্ধি

তথ্য সূত্রঃ আরডিপিপি

### ১.৬ প্রকল্পের অনুমোদিত অঙ্গ ও অঙ্গভিত্তিক ব্যয় বিভাজনের অবস্থা (আরডিপিপি অনুযায়ী)

সারণি-১.২: প্রকল্পের অনুমোদিত অঙ্গ ও অঙ্গভিত্তিক বিস্তারিত ব্যয় বিভাজন

(লক্ষ টাকায়)

ক্রঃ নং	অঙ্গের নাম	সংখ্যা/প রিমাণ	জিওবি	পিএ	নিজ স্ব	মোট প্রাক্কলিত ব্যয়	লক্ষ্যমাত্রা প্রকল্পের মোট ব্যয়ের শতাংশ
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮
<b>(ক) রাজস্ব</b>							
০১	কর্মকর্তাদের বেতন	জন	১৬৯.৫৩	-	-	১৬৯.৫৩	০.০২৫%
০২	কর্মচারীদের বেতন	জন	-	-	-	-	-
০৩	শিক্ষা ভাতা	জন	৩.১৬	-	-	৩.১৬	০.০০০৪%
০৪	বাড়িভাড়া ভাতা	জন	৯১.১১	-	-	৯১.১১	০.০১৩%
০৫	চিকিৎসা ভাতা	জন	৬.৫৬	-	-	৬.৫৬	০.১০০২%
০৬	মোবাইল ফোন ভাতা	জন	০.৯৯	-	-	০.৯৯	০.০০০১%
০৭	আবাসিক ফোন ভাতা	জন	১.২৬	-	-	১.২৬	০.০০০১%

ক্রঃ নং	অংগের নাম	সংখ্যা/প রিমাণ	জিওবি	পিএ	নিজ স্ব	মোট প্রাক্কলিত ব্যয়	লক্ষ্যমাত্রা প্রকল্পের মোট ব্যয়ের শতাংশ
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮
০৮	উৎসব ভাতা	জন	২১.২২	-	-	২১.২২	০.০০৩%
০৯	শ্রান্তি বিনোদন ভাতা	জন	৫.০০	-	-	৫.০০	০.০০০৭%
১০	আপ্যায়ন ভাতা	জন	০.৫৯	-	-	০.৫৯	০.০০০১০%
১১	নববর্ষ ভাতা	জন	৩.৪৬	-	-	৩.৪৬	০.০০০৫%
১২	অন্যান্য (গ্র্যাচুরিটি সহ)	জন	৫০.০০	-	-	৫০.০০	০.০০৭%
	<b>উপমোট</b>		<b>৩৫২.৯</b>	-	-	<b>৩৫২.৯</b>	<b>০.০৫৪%</b>
	<b>পণ্য ও সেবার ব্যবহার</b>						
১৩	পণ্য ও সেবার ব্যবহার	জন	৯.৭০	-	-	৯.৭০	০.০০১%
১৪	আপ্যায়ন ব্যয়	-	-	-	-	-	-
১৫	সেমিনার/কনফারেন্স	সংখ্যা	৫.৯৯	-	-	৫.৯৯	০.০০০৯%
১৬	ইন্টারনেট/টেলেক্স/ফ্যাক্স	সংখ্যা	২.০০	-	-	২.০০	০.০০০৩%
১৭	ডাক	সংখ্যা	১.৫০	-	-	১.৫০	০.০০০২%
১৮	ফোন বিল	সংখ্যা	২০.০০	-	-	২০.০০	০.০০৩%
১৯	প্রচার ও বিজ্ঞপ্তি	সংখ্যা	১.০০	-	-	১.০০	০.০০০১%
২০	সংবাদপত্র/ম্যাগাজিন	সংখ্যা	৫.০০	-	-	৫.০০	০.০০০৭%
২১	প্রকাশনা	সংখ্যা	-	-	-	-	-
২২	অফিস ভাড়া	সংখ্যা	৬,৩৯৫.৬৪	-	-	৬,৩৯৫.৬৪	০.৯৭৫%
২৩	আউটসোর্সিং	সংখ্যা	১.৯৫	-	-	১.৯৫	০.০০০৩%
২৪	রেজিস্ট্রেশন	সংখ্যা	১২.০০	-	-	১২.০০	০.০০১%
২৫	অনুলিপি ব্যয়	জন	২২.৪৬	-	-	২২.৪৬	০.০০৩%
২৬	প্রশিক্ষণ	সংখ্যা	৮৩১.৮৪	-	-	৮৩১.৮৪	০.১২৭%
২৭	তেল, গ্যাস এবং লুব্রিকেট	-	-	-	-	-	-
২৮	গ্যাস ও জ্বালানী	থোক	২০.০০	-	-	২০.০০	০.০০৩%
২৯	ভ্রমণ ব্যয়	থোক	১৫.০০	-	-	১৫.০০	০.০০২%
৩০	মুদ্রণ ও বাঁধাই/ ডিপিপি তৈরী	থোক	১১.৪৬	-	-	১১.৪৬	০.০০১%
৩১	স্টেশনারী, সীল এবং স্ট্যাম্প	থোক	৪৫৬.৯৭	-	-	৪৫৬.৯৭	০.০৭০%
৩২	অন্যান্য ব্যয়	থোক	৬০.০০	-	-	৬০.০০	০.০০৯%
৩৩	কনসালটেন্সি	থোক	৫৯.৪০	-	-	৫৯.৪০	০.০০৯%
৩৪	সম্মানী ভাতা	থোক	-	-	-	-	-
-	<b>উপমোট</b>		<b>৭,৯৩১.৯১</b>	-	-	<b>৭,৯৩১.৯১</b>	<b>১.২১১%</b>
	<b>রক্ষণাবেক্ষণ ও মেরামত</b>						
৩৫	যানবাহন ব্যয়	টি	১৫০.০০	-	-	১৫০.০০	০.০২২%
৩৬	কম্পিউটার	টি	৫.৯১	-	-	৫.৯১	০.০০০৯%
৩৭	মোটরযান রক্ষণাবেক্ষণ ব্যয়	টি	১১.২৫	-	-	১১.২৫	০.০০১%
৩৮	সরকারি কর্মচারীদের লোনের সাবসিডি	জন	৪.০০	-	-	৪.০০	০.০০০৫%
-	<b>উপমোট</b>		<b>১৭১.১৬</b>	-	-	<b>১৭১.১৬</b>	<b>০.০২৫%</b>
-	<b>উপ-মোট (রাজস্ব)</b>		<b>৮,৪৫৫.৯৫</b>	-	-	<b>৮,৪৫৫.৯৫</b>	<b>১.২৯১%</b>

ক্রঃ নং	অংগের নাম	সংখ্যা/প রিমাণ	জিওবি	পিএ	নিজ স্ব	মোট প্রাক্কলিত ব্যয়	লক্ষ্যমাত্রা প্রকল্পের মোট ব্যয়ের শতাংশ
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮
<b>মূলধন</b>							
৩৯	সাব-সয়েল ইনভেস্টিগেশন	থোক	২,৫০০.০০	-	-	২,৫০০.০০	০.৩৮০%
৪০	সেতু/কালভার্ট নির্মাণ	কিঃমিঃ	৬৪৩,৪১৬.৬৭	-	-	৬৪৩,৪১৬.৬৭	৯৮.৩০১%
৪১	অফিস সরঞ্জামাদি	থোক	২২.৯৫	-	-	২২.৯৫	০.০০৩%
৪২	আসবাবপত্র	থোক	১৩১.০২	-	-	১৩১.০২	০.০২০%
-	<b>উপমোট মূলধন:</b>	--	<b>৬৪৬,০৭০.৬৪</b>	-	-	<b>৬৪৬,০৭০.৬৪</b>	<b>৯৮.৭০৫%</b>
-	(গ) প্রাইজ কন্টিনজেন্সি	--	-	-	-	-	-
-	(ঘ) ফিজিক্যাল কন্টিনজেন্সি	--	-	-	-	-	-
-	<b>মোট (ক+খ+গ+ঘ)</b>	--	<b>৬৫৪,৫২৬.৫৯</b>	-	-	<b>৬৫৪,৫২৬.৫৯</b>	<b>১০০%</b>

### সূত্রঃ আরডিপিপি

### ১.৭ প্রকল্পের অধীনে (ডিপিপি অনুযায়ী) সেতু/কালভার্ট নির্মাণের লক্ষ্যমাত্রা

ক্রঃনং	বরাদ্দের ধরণ	ডিপিপি বরাদ্দ মিটার	সম্ভাব্য সেতুর সংখ্যা	বক্স টাইপ		গার্ডার টাইপ	
				মিটার	সংখ্যা	মিটার	সংখ্যা
০১	উপজেলা ভিত্তিক	১৪৪১৪৭ মিটার	১২০১২ টি	৮৬৪৮৮.০০	৭১২৮ টি	৫৭৬৫৯.০০	৪৮৮৪ টি
০২	সংরক্ষিত	১১৮৫২.৪০ মিটার	৯৮৮ টি	৭১১২.০০	৫৯৩ টি	৪৭৪০.০০	৩৯৫ টি
০৩	মোট	১৫৬০০০.০ মিটার	১৩০০০ টি	৯৩৬০০.০০	৭৮০০ টি	৬২৪০০.০০	৫২০০ টি

### তথ্যসূত্রঃ আরডিপিপি

### ১.৮ প্রকল্পের লগ-ফ্রেম (ডিপিপি থেকে উদ্ধৃত)

সংক্ষিপ্ত বর্ণনা (NS)	বহুনিষ্ঠ যাচাই নির্দেশক (OVI)	যাচাইয়ের মাধ্যম (MOV)	গুরুত্বপূর্ণ অনুমান (IA)
<b>লক্ষ্য (Goal)</b>			
(ক) গ্রামীণ মাটির রাস্তার গ্যাপে সেতু/কালভার্ট নির্মাণ করে জলাবদ্ধতা দূরকরে ও পানি নিষ্কাশন ব্যবস্থার উন্নয়নের মাধ্যমে দুর্যোগ জনিত ঝুঁকি হ্রাসকরণ এবং গ্রামীণ রাস্তা টেকসই করণসহ যোগাযোগ ব্যবস্থার উন্নয়ন; (খ) দ্রাবিদ্রতা কমিয়ে এনে সার্বিক অর্থনৈতিক প্রবৃদ্ধি বৃদ্ধি করা।	(ক) সারাদেশের গ্রামীণ রাস্তায় ১৫৬০০০.০০ মিটার (১৩০০০ টি) সেতু/কালভার্ট নির্মাণের মাধ্যমে প্রতিবেদন। যোগাযোগ ব্যবস্থার উন্নয়ন।	(ক) বাংলাদেশ পরিসংখ্যান ব্যুরো; (খ) IMED মূল্যায়ন প্রতিবেদন।	(ক) প্রকল্প অনুমোদন।
<b>উদ্দেশ্য (Purpose)</b>			
(ক) গ্রামীণ মাটির রাস্তার গ্যাপে/মাটির রাস্তায় সেতু/কালভার্ট নির্মাণ করে জলাবদ্ধতা দূরীকরণসহ মাটির রাস্তা টেকসইকরণ; (খ) যোগাযোগ ব্যবস্থার উন্নয়নের মাধ্যমে দুর্যোগের সময় দুর্যোগ আক্রান্ত জনসাধারণকে দ্রুত আশ্রয়কেন্দ্রে স্থানান্তর/পৌঁছাতে সহায়তা প্রদান; (গ) দেশের স্থানীয় হাট-বাজার, গ্রোথ-	(ক) যোগাযোগ ব্যবস্থা উন্নত করা এবং জলাবদ্ধতা দূরীকরণ নিশ্চিত: করার জন্য ভৌত অবকাঠামো নির্মাণ; (খ) গ্রামীণ এলাকায় বার্ষিক ও প্রতিবেদন মৌসুমি কর্মসংস্থান সৃষ্টি; (গ) দরিদ্র জন মানুষের কর্ম সংস্থান প্রতিবেদন; (ঘ) দুর্যোগের ঝুঁকি হ্রাস করণ।	(ক) PSC মূল্যায়ন প্রতিবেদন; (খ) স্থানীয় ও প্রকল্পের জনবল কর্তৃক পরিদর্শন প্রতিবেদন; (গ) IMED মূল্যায়ন; (ঘ) প্রকল্প সমাপ্তি প্রতিবেদন; (ঙ) সরজমিনে পরিদর্শন; (চ) ডইং, ডিজাইন।	(ক) কর্তৃপক্ষের যথাযথ পদক্ষেপ গ্রহণ; (খ) প্রাকৃতিক দুর্যোগ; (গ) যথাসময়ে অর্থ অবমুক্তি; (ঘ) হঠাৎ নির্মাণ সামগ্রীর মূল্যবৃদ্ধি; (ঙ) নির্মাণ সামগ্রীর অপ্রতুলতা।

সংক্ষিপ্ত বর্ণনা (NS)	বহুনিষ্ঠ যাচাই নির্দেশক (OVI)	যাচাইয়ের মাধ্যম (MOV)	গুরুত্বপূর্ণ অনুমান (IA)
সেন্টার, শিক্ষা প্রতিষ্ঠান ও ইউনিয়ন পরিষদের সাথে কাজের বিনিময়ে খাদ্য/ইজিপিপি কর্মসূচীর আওতায় নির্মিত অর্জন। রাস্তাসমূহের সংযোগ স্থাপনের মাধ্যমে কৃষি উপকরণ সহজে পরিবহণ ও বিপণনের মাধ্যমে দারিদ্রতা কমিয়ে এনে আর্থ-সামাজিক ব্যবস্থার উন্নয়ন এবং সার্বিক দুর্যোগ ঝুঁকি হ্রাসে সহায়তা প্রদান; (ঘ) অবকাঠামো নির্মাণকালীন সময়ে সাময়িক কর্মসংস্থানের সুযোগ সৃষ্টি করে গ্রামীণ এলাকার দারিদ্র্য দূরীকরণ।			
<b>আউটপুট</b>			
(ক) সারাদেশে ৫.৫ বছরে ১৫৬০০০ মিটার (সম্ভাব্য ১৩০০০ টি) সেতু/কালভার্ট নির্মাণ; (খ) সারাদেশে যোগাযোগ ব্যবস্থার উন্নয়ন; (গ) স্বল্প মেয়াদী কর্মসংস্থান সৃষ্টি।	জুন/২০২৪ এর মধ্যে ১৩০০০ টি (১৫৬০০০ মিটার) সেতু/কালভার্ট নির্মিত।	(ক) PEC মূল্যায়ন প্রতিবেদন; (খ) স্থানীয় ও প্রকল্পের জনবল কর্তৃক পরিদর্শন প্রতিবেদন; (গ) IMED মূল্যায়ন প্রতিবেদন; (ঘ) প্রকল্প সমাপ্তি প্রতিবেদন।	(ক) যথাসময়ে অর্থ ছাড় না করা; (খ) প্রকল্প বাস্তবায়ন কালীন সময়ে প্রাকৃতিক দুর্যোগ হওয়া; (গ) নির্মাণ সামগ্রীর দাম অ-স্বাভাবিক হারে বেড়ে যাওয়া।
<b>ইনপুট</b>			
(ক) ৬৫৬০৩৮.৪৪ কোটি টাকা; (ক) প্রয়োজনীয় জনবল ৫৩০ জন; (গ) সেতু/কালভার্ট নির্মাণের জন্য নির্মাণ সামগ্রী। (ঘ) নির্মাণ যন্ত্রপাতি। (ঙ) সেতু/কালভার্টের নকশা; (চ) যানবাহন (মোটরযান ১৫ টি মোটরসাইকেল ৪৯২টি)।	ক) বক্স কালভার্ট ১২ মিটার পর্যন্ত ৯৩,৬০০ মিটার (সম্ভাব্য বক্স কালভার্ট সংখ্যা ৭৮০০টি); এবং খ) গার্ডার সেতু ১৫ মিটার পর্যন্ত ৬২,৪০০ মিটার (সম্ভাব্য গার্ডার সেতুর সংখ্যা ৫২০০ টি)।	ক) প্রকল্প প্রস্তাবনা ছক; খ) চুক্তিপত্র ও চুক্তিনামা; গ) স্থানীয় ও প্রকল্পের জনবল কর্তৃক পরিদর্শন প্রতিবেদন; (ঘ) Final study report অনুযায়ী নকশা প্রস্তুতকরণ; ঙ) সরজমিনে পরিদর্শন প্রতিবেদন; চ) দরপত্র বিজ্ঞপ্তি।	(ক) রাজনৈতিক স্থিতিশীলতা; (খ) সময়মত তহবিল অবমুক্ত করণ; (গ) প্রাকৃতিক দুর্যোগ।

উৎস: ডিপিপি

### ১.৯ প্রকল্পের এক্সিট প্ল্যান (ডিপিপি থেকে উদ্ধৃত)

প্রস্তাবিত সেতু/কালভার্টগুলি আরসিসি ঢালাই দ্বারা নির্মিত হবে। ফলে প্রকল্পটি ক্ষতিগ্রস্ত হওয়ার সম্ভাবনা কম। তারপরও প্রকল্পটি বাস্তবায়নের ৩-৪ বছর পর সেতু/কালভার্টের এ্যাপ্রোচ সহ মূল কাঠামোর কিছু ক্ষতিগ্রস্ত হতে পারে। তাই বাস্তবায়নের ৩-৪ বছর দুর্যোগ ব্যবস্থাপনা ও ত্রাণ মন্ত্রণালয় রাজস্ব বাজেট হতে প্রয়োজনীয় বরাদ্দ প্রদান করে দুর্যোগ ব্যবস্থাপনা অধিদপ্তরের মাধ্যমে প্রয়োজনীয় সংস্কার কাজ পরিচালনা করা হবে।

### ১.১০ প্রকল্পের সার্বিক কার্যক্রম ও বছরভিত্তিক কর্মপরিকল্পনা

প্রকল্পের সার্বিক কার্যক্রম, বছরভিত্তিক কর্ম-পরিকল্পনা এবং অগ্রগতি নিবিড় পরিবীক্ষণ সমীক্ষা চলাকালে বছরভিত্তিক প্রকল্প অফিসের বাস্তব কর্মপরিকল্পনার সাথে মিল আছে কিনা, কর্মপরিকল্পনা অনুযায়ী প্রকল্পের কার্যক্রম বাস্তবায়িত হচ্ছে কিনা ইত্যাদি যথাযথভাবে অনুসন্ধান করা হয়েছে। সে অনুযায়ী বৈসাদৃশ্যের কারণসমূহ অধ্যায়-৩'এ ব্যাখ্যা/বিশ্লেষণ করা হয়েছে।

#### সারণিঃ ১.৩ বছরভিত্তিক আর্থিক ও বাস্তব কর্ম-পরিকল্পনা

(লক্ষ টাকা)

বিবরণ	মোট আর্থিক ও বাস্তবায়নের পরিকল্পনা				বছর-১ (২০১৯-২০২০)			বছর-২ (২০২০-২০২১)			বছর-৩ (২০২১-২০২২)			বছর-৪ (২০২২-২০২৩)		
	পরিমাণ	একক	মোট ব্যয়	ওজন	আর্থিক পরিমাণ (লক্ষ টাকায়)	বাস্তব		আর্থিক পরিমাণ (লক্ষ টাকায়)	বাস্তব		আর্থিক পরিমাণ (লক্ষ টাকায়)	বাস্তব		আর্থিক পরিমাণ (লক্ষ টাকায়)	বাস্তব	
						অঙ্গের শতকরা হার	প্রকল্পের শতকরা হার		অঙ্গের শতকরা হার	প্রকল্পের শতকরা হার		অঙ্গের শতকরা হার	প্রকল্পের শতকরা হার			
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮	৯	১০	১১	১২	১৩	১৪	১৫	১৬	১৭
<b>(ক) রাজস্ব</b>																
কর্মকর্তাদের বেতন	১৩	ব্যক্তি	১৬৯.৫৩	০.০১	৩৪.৮৭	২০.৫৬	০.০০	২৩.২৫	২৮.৫৭	০.০০	২৩.২৫	২৮.৫৭	০.০০	৫২.১৭	-	-
কর্মচারীদের বেতন	০	ব্যক্তি	-	০.০০	-	০.০০	০.০০	-	০.০০	০.০০	-	০.০০	০.০০	-	-	-
শিক্ষা ভাতা	১৩	ব্যক্তি	৩.১৬	০.০০	১.৩৪	৪২.৪০	০.০০	০.৮৯	২৮.৫৭	০.০০	০.৮৯	২৮.৫৭	০.০০	১.০৫	-	-
বাড়ী ভাড়া ভাতা	১৩	ব্যক্তি	৯১.১১	০.০১	১৮.৮৪	২০.৬৭	০.০০	১২.৫৬	২৮.৫৭	০.০০	১২.৫৬	২৮.৫৭	০.০০	২৮.৭২	-	-
চিকিৎসা ভাতা	১৩	ব্যক্তি	৬.৫৬	০.০০	২.০১	৩০.৬৪	০.০০	১.৩৪	২৮.৫৭	০.০০	১.৩৪	২৮.৫৭	০.০০	২.১৩	-	-
মোবাইল ফোন ভাতা	০	ব্যক্তি	০.৯৯	০.০০	০.০০	০.০০	০.০০	০.০০	০.০০	০.০০	০.০০	০.০০	০.০০	০.৩৪	-	-
আবাসিক ফোন ভাতা	০	ব্যক্তি	১.২৬	০.০০	০.০০	০.০০	০.০০	০.০০	০.০০	০.০০	০.০০	০.০০	০.০০	০.৩৮	-	-
উৎসব ভাতা	১৩	ব্যক্তি	২১.২২	০.০০	১০.১৭	৪৭.৯২	০.০০	৬.৭৮	২৮.৫৭	০.০০	৬.৭৮	২৮.৫৭	০.০০	৪.১১	-	-
শ্রান্তি বিনোদন ভাতা	১৩	ব্যক্তি	৫.০০	০.০০	২.৯১	৫৮.২০	০.০০	১.১৪	২৮.৫৭	০.০০	১.৯৪	২৮.৫৭	০.০০	২.৫০	-	-
টিফিন	০	ব্যক্তি	০.৫৯	০.০০	-	০.০০	০.০০	-	০.০০	০.০০	-	০.০০	০.০০	০.২১	-	-
নববর্ষ ভাতা	১৩	ব্যক্তি	৩.৪৬	০.০০	১.০২	২৯.৪৭	০.০০	০.৬৮	২৮.৫৭	০.০০	০.৬৮	২৮.৫৭	০.০০	১.১১	-	-
অন্যান্য	১৩	ব্যক্তি	৫০.০০	০.০০	০.৭৫	১.৫০	০.০০	০.৫০	২৮.৫৭	০.০০	০.৫০	২৮.৫৭	০.০০	২৫.০০	-	-
<b>সেবা ও সরবারহ</b>																
আপ্যায়ন	থোক	থোক	৯.৭০	০.০০	১.২৫	১২.৮৮	০.০০	০.০০	১.২৫	২৫.০০	০.০০	১.২৫	২৫.০০	২.৫৯	-	-
সেমিনার	থোক	থোক	-	০.০০	৪.৭৫	০.০০	০.০০	৩.৫০	৫০.০০	০.০০	-	০.০০	০.০০	-	-	-

বিবরণ	মোট আর্থিক ও বাস্তবায়নের পরিকল্পনা				বছর-১ (২০১৯-২০২০)			বছর-২ (২০২০-২০২১)			বছর-৩ (২০২১-২০২২)			বছর-৪ (২০২২-২০২৩)		
	পরিমাণ	একক দর	মোট ব্যয়	ওজন	আর্থিক পরিমাণ (লক্ষ টাকায়)	বাস্তব		আর্থিক পরিমাণ (লক্ষ টাকায়)	বাস্তব		আর্থিক পরিমাণ (লক্ষ টাকায়)	বাস্তব		আর্থিক পরিমাণ (লক্ষ টাকায়)	বাস্তব	
						অঙ্গের শতকরা হার	প্রকল্পের শতকরা হার		অঙ্গের শতকরা হার	প্রকল্পের শতকরা হার		অঙ্গের শতকরা হার	প্রকল্পের শতকরা হার		অঙ্গের শতকরা হার	প্রকল্পের শতকরা হার
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮	৯	১০	১১	১২	১৩	১৪	১৫	১৬	১৭
টেলিফোন/ফ্যাক্স	থোক	থোক	৫.৯৯	০.০০	০.৮৬	১৪.৩৫	০.০০	০.৫৭	২৮.৫৭	০.০০	০.৫৭	২৮.৫৭	০.০০	২.২৫	-	-
ডাক	থোক	থোক	২.০০	০.০০	২.১৪	১০৭	০.১৮	১.৪৩	২৮.৫৭	০.০০	১.৪৩	২৮.৫৭	০.০০	০.৪৪	-	-
ফোন বিল (পিএসটিএম ১০ টি, ইন্টারনেট মডেম সিম সহ ১০ টি)	৫	সেট	১.৫০	০.০০	৩.০০	২০০	০.০০	২.০০	২৮.৫৭	০.০০	২.০০	২৮.৫৭	০.০০	০.৪৭	-	-
প্রচার ও বিজ্ঞপ্তি	থোক	থোক	২০.০০	০.০১	১২.১৪	৬০.৭০	০.০০	১১.৪৩	২৮.৫৭	০.০০	১১.৪৩	২৮.৫৭	০.০০	০.০৫	-	-
সংবাদ পত্র/ম্যাগাজিন	থোক	থোক	১.০০	০.০০	১.২৯	১২৯	০.০০	০.৮৬	২৮.৫৭	০.০০	০.৮৬	২৮.৫৭	০.০০	০.৫০	-	-
প্রকাশনা	থোক	থোক	৫.০০	গ.গগ	২.১৪	৪২.৮১	০.০০	১.৪৩	২৮.৫৭	০.০০	১.৪৩	২৮.৫৭	০.০০	১.৫৫	-	-
অফিস ভাড়া	৪৮	মাস	-	০.০১	৪১.১৪		০.০০	২৭.৪৩	২৮.৫৭	০.০০	২৭.৪৩	২৮.৫৭	০.০০	-	-	-
আউটসোর্সিং জনবলের বেতন বাতা	৫৩৬	জন	৬,৩৯৫.৬৪	০.৭৮	২১৯৯.৭৬	৩৪.৪০	০.০০	১,৪৬৬.৫১	২৮.৫৭	০.২২	১,৪৬৬.৫১	২৮.৫৭	০.২২	১৪৭০.৮৫	-	-
রেজিস্ট্রেশন	থোক	থোক	১.৯৫	০.০০	১০.০০	৫১২.৮২	০.০০	-	০.০০	০.০০	-	০.০০	০.০০	-	-	-
অনুলিপি ব্যয়	থোক	থোক	১২.০০	০.০১	২১.৪৩	১৭৮.৫৮	০.০০	১৪.২৯	২৮.৫৭	০.০০	১৪.২৯	২৮.৫৭	০.০০	২.৫৫	-	-
প্রশিক্ষণ			২২.৪৬											০.০১	-	-
তেল, গ্যাস এবং লুব্রিকেন্ট	থোক	থোক	৮৩১.৮৪	০.১৭	৪৭৫.৪৭	৫৭.১৫	০.০০%	৩১৬.৯৮	২৮.৫৭	০.০০	৩১৬.৯৮	২৮.৫৭	০.০৫	২২২.৩৩	-	-
গ্যাস ও জ্বালানী	থোক	থোক	-	০.০১	৩৪.২৯		০.০২%	২২.৮৬	২৮.৫৭	০.০০	২২.৮৬	২৮.৫৭	০.০০	-	-	-
ভ্রমণ ভাতা	থোক	থোক	২০.০০	০.০১	১৭.১৪	৮৫.৭	০.০০	১১.৪৩	২৮.৫৭	০.০০	১১.৪৩	২৮.৫৭	০.০০	৭.২৫	-	-
মুদ্রণ ও বঁধাই/ ডিপিপি	থোক	থোক	১৫.০০	০.০০	৮.৫৭	৫৭.১৩	০.০০	৫.৭১	২৮.৫৭	০.০০	৫.৭১	২৮.৫৭	০.০০	০.০৭	-	-
ষ্টেশনারী সীল এবং ষ্ট্যাম্প	থোক	থোক	১১.৪৬	০.০১	৩৮.২৫	৩৩৩.৭৬	০.০০	২৫.৫০	২৮.৫৭	০.০০	২৫.৫০	২৮.৫৭	০.০০	-	-	-
অন্যান্য ব্যয় (উপজেলা অফিস আনুষঙ্গিক ব্যয়)	থোক	থোক	৪৫৬.৯৭	০.১৫	৩৩৩.৬৩	৭৩.০০	০.০০	৩৩৩.৬৩	৩৩.৩৩	০.০৫	৩৩৩.৬৩	৩৩.৩৩	০.০৫	৫৯.৬৬	-	-
কনসালটেন্সি	থোক	থোক	৬০.০০	০.০১	৩০.০০	৫০	০.০০	৩০.০০	৫০.০০	০.০০	-	২৮.৫৭	০.০০	২২.৫০	-	-
সম্মানী ভাতা	থোক	থোক	৫৯.৪০	০.০৩	৭৮.৩১	১৩১.৮৩	০.০০	৫২.২১	২৮.৫৭	০.০১	৫২.২১	২৮.৫৭	০.০১	১১.৫৩	-	-



বিবরণ	মোট আর্থিক ও বাস্তবায়নের পরিকল্পনা				বছর-১ (২০১৯-২০২০)			বছর-২ (২০২০-২০২১)			বছর-৩ (২০২১-২০২২)			বছর-৪ (২০২২-২০২৩)		
	পরিমাণ	একক দর	মোট ব্যয়	ওজন	আর্থিক পরিমাণ (লক্ষ টাকায়)	বাস্তব		আর্থিক পরিমাণ (লক্ষ টাকায়)	বাস্তব		আর্থিক পরিমাণ (লক্ষ টাকায়)	বাস্তব		আর্থিক পরিমাণ (লক্ষ টাকায়)	বাস্তব	
						অঙ্গের শতকরা হার	প্রকল্পের শতকরা হার		অঙ্গের শতকরা হার	প্রকল্পের শতকরা হার		অঙ্গের শতকরা হার	প্রকল্পের শতকরা হার			
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮	৯	১০	১১	১২	১৩	১৪	১৫	১৬	১৭
অনুষ্ঠানের/ উৎসবাদি	থোক	থোক	-	০.০০	২.৫৭		০.০০	১.৭১	২৮.৫৭	০.০০	১.৭১	২৮.৫৭	০.০০	-	-	-
যানবাহন	১৫	টি	১৫০.০০	০.০০	১১৩.৭৬	৭৫.৮৪	০.০০	৫৬.৮৮	২৫.০০	০.০১	৫৬.৮৮	২৫.০০	০.০১	২০.৫৪	-	-
কম্পিউটার সফটওয়্যার এবং অন্যান্য	থোক	থোক	৫.৯১	০.০০	৭.৫	১২৬.৯০	০.০০	৩.৭৫	২৫.০০	০.০০	৩.৭৫%	২৫.০০	০.০০	০.০০	-	-
মোটর যান রক্ষণাবেক্ষণ ব্যয়	থোক	থোক	১১.২৫	০.০০	০.০০	০.০০	০.০০	০.০০	০.০০	০.০০	০.০০	০.০০	০.০০	৩.০০	-	-
সরকারি কর্মচারীদের লোণের সাবসিডি	থোক	থোক	৪.০০	০.০০	০.০০	০.০০	০.০০	০.০০	০.০০	০.০০	০.০০	০.০০	০.০০	২.০০	-	-
উপ-মোট রাজস্ব			৮৪৫৫.৯৫	১.৩০	৩৬০০.৬৯	৪২.৫৮	০.০০	২,৫২৩.৬	২৯.৭০	০০০০০০	২,৪০৫.৭৮	১৮.২০	০.৩৭	০	-	-
(খ) মূলধন																
সাব-সয়েল ইনভেস্টিগেশন	৭,২০০	টি	২,৫০০.০০	০.৪৬	১৮৭৫.০০	৭৫.০০	০.১১	১,১২৫.০০	০.০০	০.০০	-	০.০০	০.০০	২০৪.১৫	-	-
সেতু/কালভার্ট নির্মাণ (মিটার)	১,৫৬,০০০	মিটার	৬৪৩,৪১৬.৬৭	৯৫.৫৮	২২০০৩৮.০০	৩৪.১৯	৪.৭৮	২২০,০৩৮.০০	৩০.০০	৩৩.৪৫	১৮৮,৬০৪.০০	৩০.০০	২৮.৬৭	২৩৭০৭৩.৯৭	-	-
ল্যাপটপ কোর আই ৭, ২৫ টি ফটোকপিয়ার ২ টি, প্রিন্টার ১০টি	৩৭	টি	২২.৯৫	০.০০	২৫.০০	১০৮.৯৩	০.০০	-	০.০০	০.০০	-	০.০০	০.০০	০.০০	-	-
আসবাবপত্র	৫০৯	০.৩২	১৩১.০২	০.০২	১৬১.৮১	১২৩.৫০	০.০২	-	০.০০	০.০০	-	০.০০	০.০০	০.০০	-	-
উপ-মোট			৬৪৬,০৭০.৬৪	০.০০	১৮৬.৮১	০.০২	০.০৩	০০০০০০	০০০০০০	০০০০০০	০.০০	০.০০	০.০০	০০	-	-
গ) ফিজিক্যাল কন্ট্রিনজেন্সি	-		-	-	-	০.০০	১,৬৫৮.৬৫	৩৫.০০	০.২৫	৩,০৯০.৩০	৬৫.০০	১,২৫	০০	-	-	-
ঘ) প্রাইজ কন্ট্রিনজেন্সি	-		-	০.৭২	-	০.০০	৪,৪৩৯.৪৬	৩০.০০	০.৬৭	৮,২৪৪.৭২	৬৫.০০	১,২৫	-	-	-	-
সর্বমোট (ক+খ)			৬৫৪,৫২৬.৫৯	১০০.০০	২২৫৭০০.৪১	৩৪.৪৮	৫.০৮	২২৯,৭৮৪.৭৩	৩৪৯০৬.০০		২০২,৩৩৪.৮৫	৩০.৭৬	৩০.৭৬	-	-	-

তথ্যসূত্রঃ আরডিপিপি

### ১.১১ প্রকল্পের ক্রয় পরিকল্পনা

প্রকল্পের ক্রয় পরিকল্পনা নিবিড় পরিবীক্ষণ সমীক্ষা চলাকালে যথাযথভাবে অনুসন্ধান করা হয়েছে। সে অনুযায়ী বৈসাদৃশ্যের কোন কারণ থাকলে তা প্রয়োজনীয় ব্যাখ্যা/বিশ্লেষণ করা হয়েছে। সারণি ১.৪'এ উপস্থাপিত পণ্য সংক্রান্ত তথ্যাদিতে কলাম ১০ ও ১১-তে আরডিপিপিতে কোন তারিখ পাওয়া যায়নি। ডিপিপি'তে তারিখ আছে, কিন্তু প্যাকেজগুলো সংশোধন হওয়ায় উক্ত তারিখ এখানে উল্লেখ করা সম্ভব হয়নি, তারিখ সংক্রান্ত বিষয়ে অধ্যায়-৩'এ পর্যালোচনা অংশে মতামত প্রদান করা হয়েছে। এখানে উল্লেখ্য যে, ক্রয় পরিকল্পনা পিপিএ-০৬ এবং পিপিআর-০৮ অনুসারে ক্রয় কার্যক্রম সম্পাদিত হয়েছিল কিনা তা' সমীক্ষাকালে যাচাই করা হয়েছে এবং সংশ্লিষ্ট ক্রয় সংক্রান্ত দলিল/কাগজপত্র পর্যবেক্ষণপূর্বক ১৮ (আঠারো) কলামে অধ্যায়-৩'এ বিশ্লেষণ করা হয়েছে।

#### সারণি-১.৪: পণ্য ক্রয় সংক্রান্ত তথ্যাদি

প্যা: নং	প্যাকেজ বর্ণনা	একক	পরিমাণ	ক্রয় পদ্ধতি	অনুমোদন কারী কর্তৃপক্ষ	অর্থের উৎস	প্রাক্কলিত ব্যয়	দরপত্র আহ্বান	চুক্তি স্বাক্ষর	চুক্তি অনুযায়ী কাজ শেষের তারিখ
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮	৯	১০	১১
পণ্য -০১	স্টেশনারী (২০১৮-১৯)	সংখ্যা	৫	আরএফকিউ/ডি পিএম	পিই/হোপ	জিওবি	৪.৮৯	০৭/০৬/১৯	১৬/০৬/১৯	২৩/০৬/১৯
পণ্য -০২	স্টেশনারী (২০১৯-২০)	সংখ্যা	৪৯৩	আরএফকিউ/ডি পিএম	পিই/হোপ	জিওবি	১৭৬.৯৪	০৭/১১/১৯	২৯/১১/১৯	১০/১২/১৯
পণ্য -০৩	স্টেশনারী (২০১৯-২০)	সংখ্যা	৪৯৩	আরএফকিউ/ডি পিএম	পিই/হোপ	জিওবি	১৭৬.৯৪	০৭/১১/১৯	১৫/১১/১৯	৩১/১২/১৯
পণ্য -০৪	স্টেশনারী (২০২০-২১)	সংখ্যা	৪৯৩	আরএফকিউ/ডি পিএম	পিই/হোপ	জিওবি	৭৭.৯৩	২২/০৩/২১	১৪/০৫/২১	২৩/০৫/২১
পণ্য সেবা -০৫	স্টেশনারী (২০২১-২২)	সংখ্যা	৪৯৩	আরএফকিউ/ডি পিএম	পিই/হোপ	জিওবি	৭৮.৫০	২৭/০৪/২১	১৭/০৫/২১	২৯/০৫/২১
পণ্য -০৬	আসবাবপত্র (২০১৯-২০)	সংখ্যা	৪৯৩	আরএফকিউ/ডি পিএম	পিই/হোপ	জিওবি	১২০.৭৮	০৫/০১/২১	২৮/০৪/২১	২৫/০৪/২১
পণ্য -০৭	আসবাবপত্র (২০২০-২১)	সংখ্যা	৩	আরএফকিউ/ডি পিএম	পিই/হোপ	জিওবি	৭.২৫	১১/০২/২১	০৭/০৩/২১	০৪/০৫/২১
পণ্য -০৮	ল্যাপটপ, ফটোকপিয়ার ও প্রিন্টার	সংখ্যা	১	আরএফকিউ/ডি পিএম	পিই/হোপ	জিওবি	৪.৯১	২৯/০৫/১৯	২০/০৬/১৯	২৬/০৬/১৯
পণ্য -০৯	ল্যাপটপ, ফটোকপিয়ার ও প্রিন্টার	সংখ্যা	২	আরএফকিউ/ডি পিএম	পিই/হোপ	জিওবি	৯.৮৮	১৭/০৪/২০	০৩/০৫/২০	১২/০৫/২০
পণ্য -১০	ল্যাপটপ, ফটোকপিয়ার ও প্রিন্টার	সংখ্যা	২	আরএফকিউ/ডি পিএম	পিই/হোপ	জিওবি	৮.১৭	১৩/০৫/২০	০৫/০৬/২০	১০/০৬/২০
পণ্য -১১	স্টেশনারী (২০২২-২৩)	সংখ্যা	৪৯৩	আরএফকিউ/ডি পিএম	পিই/হোপ	জিওবি	৮০.৮৭	-	-	-
পণ্য -১২	স্টেশনারী (২০২৩-২৪)	সংখ্যা	৪৯৩	আরএফকিউ/ডি পিএম	পিই/হোপ	জিওবি	৮০.৮৭	-	-	-

তথ্য সূত্রঃ আরডিপিপি

সারণি-১.৫: কাজ ক্রয় সংক্রান্ত তথ্যাদি

প্যা: নং	প্যাকেজ বর্ণনা	একক	পরিমাণ	ক্রয় পদ্ধতি	অনুমোদনকারী কর্তৃপক্ষ	অর্থের উৎস	প্রাক্কলিত মূল্য (লক্ষ টাকা)	দরপত্র আহ্বান	চুক্তি স্বাক্ষর	চুক্তি অনুঃ কাজ শেষের তারিখ
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮	৯	১০	১১
পূর্ত -০১	সেতু/কালভার্ট নির্মাণ (২০১৮-১৯) ৬৩৬৪ টি	মিটার	৫১৭২৩	সীমিত দরপত্র	প্রকল্প পরিচালক	জিওবি	১৪৮,৮৩৮.৩২	১৫/০১/১৯	১৮/০৩/১৯	৩০/০৬/১৯
পূর্ত -০২	সেতু/কালভার্ট নির্মাণ (২০১৯-২০) ৩৪ টি	মিটার	৩২৭	সীমিত দরপত্র	প্রকল্প পরিচালক	জিওবি	১,৬৬৯.৫৮	১২/১২/১৯	১৮/০২/২০	৩০/০৬/২০
পূর্ত -০৩	সেতু/কালভার্ট নির্মাণ (২০২০-২১) ২৬ টি	মিটার	১৯৮	সীমিত দরপত্র	প্রকল্প পরিচালক	জিওবি	১,০২৩.৪৪	০৫/১২/২০	১৫/০২/২১	৩০/০৬/২১
পূর্ত -০৪	সেতু/কালভার্ট নির্মাণ (২০২১-২২) ৭০৪ টি	মিটার	৯৭৩৪	সীমিত দরপত্র	প্রকল্প পরিচালক	জিওবি	৫০,৮৫৭.৮৮	০৮/০৮/২১	১৮/১১/২১	১৫/০১/২০
পূর্ত -০৫	সেতু/কালভার্ট নির্মাণ (২০২২-২৩)	মিটার	৩০০১৮	সীমিত দরপত্র	প্রকল্প পরিচালক	জিওবি	১৪০,৮১০.৯৩	০৩/০১/২২	২২/০৩/২২	৩০/০৬/২২
পূর্ত -০৬	সেতু/কালভার্ট নির্মাণ (২০২৩-২৪)	মিটার	৬৪০০০	সীমিত দরপত্র	প্রকল্প পরিচালক	জিওবি	৩০০,২১৬.৫২	১৫/০৭/২২	০৮/০৭/২২	৩০/০৩/২৪

তথ্য সূত্রঃ আরডিপিপি

সারণি-১.৬: সেবা ক্রয় সংক্রান্ত তথ্যাদি

প্যা: নং	প্যাকেজ বর্ণনা	একক	পরিমাণ	ক্রয় পদ্ধতি	অনুমোদনকারী কর্তৃপক্ষ	অর্থের উৎস	প্রাক্কলিত মূল্য (লক্ষ টাকা)	দরপত্র আহ্বান	চুক্তি স্বাক্ষর	চুক্তি অনুঃ কাজ শেষের তারিখ
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮	৯	১০	১১
সেবা -০১	অনিয়মিত শ্রমিক/আউটসোর্সিং	জন	৫১৭	ওটিএম/সিঞ্জোল স্টেজ টু এনভেলপ	পিডি/হোপ	জিওবি	৬৩৯৫.৬৪	৮/১/১৮	১০/১০/১৮	০৬/৩০/২৪
সেবা -০২	কনসালটেন্সি	থোক	থোক	ওটিএম/সিঞ্জোল স্টেজ টু এনভেলপ	পিডি/হোপ	জিওবি	৬০.০০	৮/১/১৮	১০/১০/১৮	০৬/৩০/২৪

তথ্য সূত্রঃ আরডিপিপি

## দ্বিতীয় অধ্যায়

### নিবিড় পরিবীক্ষণ কাজ পরিচালনার পদ্ধতি ও সময় ভিত্তিক কর্ম-পরিকল্পনা

#### ২.১ নিবিড় পরিবীক্ষণ সমীক্ষায় পরামর্শকের কার্যপরিধি (টিওআর অনুযায়ী)

নিবিড় পরিবীক্ষণের প্রধান উদ্দেশ্য হচ্ছে প্রকল্পটির বাস্তবায়ন কার্যক্রমের বর্তমান অবস্থা ও অগ্রগতির পর্যালোচনা করা, যাতে প্রকল্পটি বাস্তবায়নের আসল উদ্দেশ্য অর্জিত হচ্ছে কিনা তা মূল্যায়ন করা সম্ভব হয়। প্রকল্প বাস্তবায়নকালীন দুর্বলতাসমূহ সনাক্ত করে প্রকল্পটি যথাসময়ে সঠিকভাবে শেষ করার ব্যাপারে পরামর্শ ও সুপারিশ দেয়া এবং নির্মাণ কাজে ব্যবহৃত মালামালের গুণগতমান ও স্থাপনাগুলোর নির্মাণ ড্রইং-ডিজাইন মোতাবেক হয়েছে কিনা তা পরীক্ষা করে দেখা। নিবিড় পরিবীক্ষণ সমীক্ষার কার্যপরিধি টিওআর অনুযায়ী নিম্নে সন্নিবেশিত করা হলোঃ

- ১.১ প্রকল্পের বিবরণ (পটভূমি, উদ্দেশ্য, অর্থায়ন, অনুমোদন, বাস্তবায়ন, মেয়াদ বৃদ্ধি সম্পর্কিত প্রযোজ্য তথ্যের পর্যালোচনা;
- ১.২ প্রকল্পের অর্থবছরভিত্তিক কর্মপরিকল্পনা, বরাদ্দ, অর্থ ছাড়, ব্যয় সম্পর্কিত তথ্য বিশ্লেষণ;
- ১.৩ প্রকল্পের অঙ্গাভিত্তিক বাস্তবায়ন (বাস্তব ও আর্থিক) অগ্রগতি তথ্য সংগ্রহ, সন্নিবেশ, বিশ্লেষণ, সারণি/লেখচিত্র মাধ্যমে উপস্থাপন ও পর্যালোচনা;
- ১.৪ প্রকল্পের এ পর্যন্ত অর্জন লগ-ফ্রেমের আলোকে পর্যালোচনা;
- ১.৫ ডিপিপি'র প্রদত্ত লগ ফ্রেম এ নির্ধারিত MOV, OVI এর যথার্থতা নিরূপণ;
- ১.৬ ডিপিপিতে উপস্থাপিত IRR, NPV, BCR যথাযথভাবে নির্ণীত হয়েছিল কিনা তা বিশ্লেষণধর্মী অনুসন্ধান ও পর্যবেক্ষণ;
- ১.৭ প্রকল্পের Procurement এর ক্ষেত্রে প্রচলিত আইন ও বিধিমালা (পিপিএ-২০০৬, পিপিআর-২০০৮), এবং প্রকল্প দলিলে উল্লিখিত ক্রয় পরিকল্পনা প্রতিপালন করা হয়েছে/হচ্ছে কি না সে বিষয়ে তুলনামূলক পর্যালোচনা ও পর্যবেক্ষণ;
- ১.৮ ক্রয় কার্যক্রমে সম্পাদিত চুক্তিসহ সকল ধাপ পর্যালোচনা ও পর্যবেক্ষণ;
- ১.৯ পণ্য, কার্য ও সেবা পরিচালনা, রক্ষণাবেক্ষণ এবং সংগ্রহের ক্ষেত্রে প্রয়োজনীয় জনবলের জন্য গৃহীত টেকসই পরিকল্পনা পর্যালোচনা ও পর্যবেক্ষণ;
- ১.১০ নির্মিত সেতু/কালভার্ট নির্মাণের ক্ষেত্রে রড, সিমেন্ট, বালি ইত্যাদি নির্মাণ সামগ্রীর গুণগত মান, যাচাইয়ের লক্ষ্যে প্রয়োজনীয় পরীক্ষা নিরীক্ষা সংক্রান্ত পর্যালোচনা ও বিশ্লেষণ;
- ১.১১ সেতু/কালভার্ট নির্মাণের ফলে দুর্ঘটনার সময় জনসাধারণকে দ্রুত নিরাপদ আশ্রয় কেন্দ্রে স্থানান্তরের মাধ্যমে দুর্ঘটনাজনিত ঝুঁকি হ্রাস পাবে কিনা সে বিষয়ে বিশ্লেষণ;
- ১.১২ এ প্রকল্প বাস্তবায়নের কারণে কৃষি উপকরণ সহজে পরিবহন ও বিপণনের মাধ্যমে দারিদ্রতা কমিয়ে এনে আর্থ-সামাজিক ব্যবস্থার উন্নয়ন এবং সার্বিক দুর্ঘটনা ঝুঁকি হ্রাস করার ক্ষেত্রে কি ধরনের প্রকল্পের প্রভাব সৃষ্টি হতে পারে তা নির্ধারণ পূর্বক পর্যালোচনা ও বিশ্লেষণ;
- ১.১৩ অবকাঠামো নির্মাণকালে কর্মসংস্থানের সুযোগ সৃষ্টি করে গ্রামীণ এলাকার দারিদ্র দূরীকরণে সৃষ্ট প্রভাব পর্যালোচনা ও বিশ্লেষণ;
- ১.১৪ প্রকল্পের আওতায় বিভিন্ন পণ্য, কার্য ও সেবা সংগ্রহের ক্ষেত্রে সংশ্লিষ্ট ক্রয়চুক্তিতে নির্ধারিত স্পেসিফিকেশন/BOQ/TOR, গুণগত মান, পরিমাণ অনুযায়ী প্রয়োজনীয় পরিবীক্ষণ/ যাচাইয়ের মাধ্যমে সংগ্রহ করা হচ্ছে কি না সে বিষয়ে পর্যালোচনা ও পর্যবেক্ষণ;
- ১.১৫ প্রকল্প বাস্তবায়নে ঝুঁকি, বাস্তবায়নকালে বিভিন্ন সমস্যা যেমন অর্থায়নের বিলম্ব, পণ্য, কার্য ও সেবা ক্রয়/সংগ্রহের ক্ষেত্রে বিলম্ব, ব্যবস্থাপনায় অদক্ষতা, প্রকল্পের মেয়াদ ও ব্যয় বৃদ্ধি ইত্যাদি কারণ নির্ণয়; এক্ষেত্রে

- শৈথিল্য, উদাসীনতা (যদি থাকে) তা উদঘাটন বিশ্লেষণ, পর্যালোচনা ও পর্যবেক্ষণ;
- ১.১৬ প্রকল্প সমাপ্তির পর সৃষ্ট সুবিধাদি টেকসইকরণে বিশ্লেষণ ভিত্তিক মতামত প্রদান;
- ১.১৭ প্রকল্পের উদ্দেশ্য, লক্ষ্য, বাস্তবায়ন পরিকল্পনা, ক্রয় পরিকল্পনা, প্রকল্প ব্যবস্থাপনা, অর্জন ইত্যাদি বিষয় বিবেচনা করে একটি SWOT ANALYSIS;
- ১.১৮ প্রকল্পের ঘোষিত লক্ষ্য, উদ্দেশ্য অর্জনের ক্ষেত্রে কতটা কাঙ্ক্ষিত অগ্রগতি হয়েছে সে সম্পর্কে পর্যালোচনা ও পর্যবেক্ষণ;
- ১.১৯ আইএমইডি পরিবীক্ষণ টুলস (IMED- 01,02,03,05) আইএমইডি'র পরিদর্শন প্রতিবেদন ছক, আইএমইডি প্রকাশিত Monitoring and Evaluation (M&E) Guideline for Industry, Power & Energy এর আলোকে বাস্তবায়ন প্রকৃতি ও অগ্রগতি পর্যালোচনা;
- ১.২০ সমীক্ষা কার্যক্রমে তথ্য সংগ্রহে ব্যবহৃত টুলস যেমন: FGD, KII- সহ সরজমিন পরিদর্শনের একটি ভিডিও (ন্যূনতম ৩০ মিনিটের) প্রমাণক হিসেবে আবশ্যিকভাবে জাতীয় কর্মশালার পূর্বে আইএমইডিতে দাখিল করতে হবে;
- ১.২১ প্রকল্প সংশ্লিষ্ট নথিপত্র পর্যালোচনা ও মাঠ পর্যায় (সমীক্ষা ও স্থানীয় কর্মশালা) হতে প্রাপ্ত তথ্যের বিশ্লেষণের আলোকে সার্বিক পর্যালোচনা, পর্যবেক্ষণ ও প্রয়োজনীয় সুপারিশসহ একটি প্রতিবেদন প্রণয়ন; জাতীয় কর্মশালায় প্রতিবেদনটি উপস্থাপন; জাতীয় কর্মশালায় প্রাপ্ত মতামত সন্নিবেশ করে চূড়ান্ত প্রতিবেদন প্রণয়ন;
- ১.২২ প্রকল্প ব্যবস্থাপনা: প্রকল্প পরিচালক নিয়োগ, জনবল নিয়োগ, প্রকল্প ব্যবস্থাপনা কমিটির সভা, প্রকল্প সমীক্ষা তত্ত্বাবধান কমিটির সভা আয়োজন, কর্মপরিকল্পনা ও প্রণয়ন ও বাস্তবায়ন, সভার ও প্রতিবেদনের সিদ্ধান্ত বাস্তবায়ন, অগ্রগতির তথ্য প্রেরণ ইত্যাদি পর্যালোচনা ও পর্যবেক্ষণ;
- ১.২৩ প্রকল্পের অভ্যন্তরীণ মনিটরিং ব্যবস্থা সম্পর্কে পর্যালোচনা;
- ১.২৪ IMED কর্তৃক প্রকল্প চলাকালীন পরিবীক্ষণ কার্যক্রমের মূল্যায়ন এবং পরিবীক্ষণ প্রতিবেদনের প্রদত্ত পর্যবেক্ষণ ও সুপারিশ এবং প্রতিবেদনে উপস্থাপিত পর্যবেক্ষণ ও সুপারিশের আলোকে মন্ত্রণালয়, সংস্থা এবং প্রকল্প কার্যালয়ের গৃহীত কার্যক্রমের বিশ্লেষণ ও মূল্যায়ন;
- ১.২৫ পরামর্শক প্রতিষ্ঠান কর্তৃক নিবিড় পরিবীক্ষণ কার্যক্রম চলাকালীন কর্তৃপক্ষ কর্তৃক নির্দেশিত অন্যান্য বিষয়াবলী।

## ২.২ নিবিড় পরিবীক্ষণ কার্যক্রমের কার্য পদ্ধতি

গ্রামীণ রাস্তায় ১৫ মিটার দৈর্ঘ্য পর্যন্ত সেতু/কালভার্ট নির্মাণ (১ম সংশোধিত) প্রকল্পটি চলমান বিধায় প্রকল্পের বিভিন্ন অঙ্গের আর্থিক ও ভৌত অগ্রগতি এবং ক্রয় প্রক্রিয়া যাচাই বাছাই করার জন্য এই নিবিড় পরিবীক্ষণ সমীক্ষাটি গুরুত্বপূর্ণ। এই ক্ষেত্রে পরামর্শক প্রতিষ্ঠানের পরামর্শক কর্তৃক সঠিক দায়িত্ব পালন, কর্মপদ্ধতি ও নিবিড় পরিবীক্ষণ কার্যক্রমের সময়ভিত্তিক কর্মপরিকল্পনা প্রণয়ন এবং সুপারিশ প্রদান ইত্যাদি এর অন্যতম অনুষঙ্গ। প্রকল্পের উদ্দেশ্যকে লক্ষ্য রেখে বর্তমান সমীক্ষা কার্যক্রম পরিচালনা পদ্ধতি নির্ধারণ করা হয়েছে। প্রকল্পের নিবিড় পরিবীক্ষণের উদ্দেশ্য অর্জনে যে সকল পদ্ধতি অবলম্বন করা হয়েছে তার মধ্যে অন্যতম (১)বিদ্যমান দলিলাদি পর্যালোচনার মাধ্যমে তথ্য সংগ্রহ, (২) জরিপের মাধ্যমে প্রকল্প এলাকার সংখ্যাগত ও গুণগত তথ্য সংগ্রহ, (৩) সরজমিনে পরিদর্শনের মাধ্যমে তথ্যাদি সংগ্রহ, পরীক্ষণ ও বিশ্লেষণ পূর্বক প্রতিবেদন প্রস্তুত।

### ২.২.১ কৌশলগত পদ্ধতি (Technical Approach)

প্রকল্পের টার্মস অফ রেফারেন্স-এ উল্লিখিত কর্মপরিধির আলোকে প্রারম্ভিক প্রতিবেদন প্রস্তুত করা হয়েছে। প্রকল্পের উদ্দেশ্যকে লক্ষ্য রেখে বর্তমান সমীক্ষার কৌশলগত পদ্ধতি নির্ধারণে যে কয়টি ধাপ অনুসরণ করা হয়েছে, তা হচ্ছে (১) প্রকল্পের ডিপিপি/আরডিপিপি পর্যালোচনা, (২) প্রকল্প বাস্তবায়নের অবস্থা, (৩) কর্ম পরিকল্পনা প্রণয়ন ও বাস্তবায়ন, (৪) সরকারি ক্রয় আইন ও সরকারি ক্রয় বিধিমালা প্রতিপালন বিষয়ে পর্যালোচনা ও পর্যবেক্ষণ, (৫) ক্রয়/কার্য সম্পাদনের ক্ষেত্রে বিলম্ব, ব্যবস্থাপনায় অদক্ষতা, প্রকল্পের মেয়াদ ও ব্যয় বৃদ্ধি সম্পর্কে পর্যালোচনা, (৬) প্রকল্প

তত্ত্বাবধান কমিটির সভা, সভার সিদ্ধান্তসমূহ বাস্তবায়ন ও অগ্রগতি বিষয়ে পর্যালোচনা, (৭) ইন্টারনাল ও এক্সটারনাল অডিট সম্পাদন সম্পর্কে পর্যালোচনা, (৮) প্রকল্পের সবল দিক, দুর্বল দিক, সুযোগ ও ঝুঁকি সম্পর্কে পর্যালোচনা, (৯) লগ-ফ্রেমের আলোকে output অর্জন পর্যালোচনা ও পর্যবেক্ষণ, (১০) উপকারভোগীদের মতামত পর্যালোচনা, (১১) ডিপিপি'র প্রদত্ত লগ ফ্রেম এ নির্ধারিত MOV, OVI এর যথার্থতা নিরূপণ, (১২) ডিপিপিতে উপস্থাপিত IRR, NPV, BCR যথাযথভাবে হয়েছিল কিনা সে বিষয়ে বিশ্লেষণধর্মী অনুসন্ধান ও পর্যবেক্ষণ, (১৩) অবকাঠামো নির্মাণকালে কর্ম সংস্থানের সুযোগ সৃষ্টি কতটুকু হয়েছে তা নিরূপণ, (১৪) নির্মিত সেতু/কালভার্ট নির্মাণের ক্ষেত্রে রড, সিমেন্ট, বালি ইত্যাদি নির্মাণ সামগ্রীর গুণগত মান যাচাই ও প্রয়োজনে পরীক্ষা নিরীক্ষা করে বিশ্লেষণ, (১৫) প্রকল্প সমাপ্তির পর সৃষ্ট সুবিধাদিসহ টেকসই (sustainable) পরিকল্পনা সম্পর্কে পর্যালোচনা।

### ২.২.২ মাঠ পর্যায়ে তথ্য সংগ্রহ পদ্ধতি

মাঠ পর্যায়ে গবেষণার মাধ্যমে সংগৃহীত প্রাথমিক তথ্যের গুণগতমান নিশ্চিত করতে সর্বোচ্চ সতর্কতা অবলম্বন করা হয়েছে। তথ্য সংগ্রহের যে সকল প্রয়োজনীয় প্রশ্নমালা, গাইডলাইন প্রস্তুত করা হয়েছে সেগুলোর উপযোগিতা মাঠ পর্যায়ে ব্যবহারের আগে যাচাই করা হয়েছে। তথ্য সংগ্রহের জন্য প্রশ্নমালা ও প্রয়োজনীয় টুলসসমূহ ক্রয়কারী প্রতিষ্ঠান আইএমইডি'র পরামর্শক্রমে চূড়ান্ত করা হয়েছে। পরিমাণগত তথ্যসমূহ দ্বৈব চয়নের মাধ্যমে নির্ধারিত উত্তরদাতাদের নিকট থেকে সার্ভে/জরিপের মাধ্যমে সংগ্রহ করা হয়েছে। গুণগত তথ্যসমূহের জন্য নিবিড় সাক্ষাৎকার গ্রহণ ও দলীয় আলোচনা করা হয়েছে। সরজমিনে পরিদর্শনসহ স্থানীয় পর্যায়ে একটি মতবিনিময় কর্মশালার আয়োজন করা হয়েছে এবং কর্মশালা থেকে প্রাপ্ত মতামত ও সুপারিশসমূহ সংগ্রহপূর্বক সকল তথ্য ও উপাত্ত যাচাই বাছাই করে প্রাপ্ত তথ্যাদির ভিত্তিতে প্রতিবেদন প্রণয়ন করা হয়েছে।

### ২.২.৩ সমীক্ষার ধারণা (Conceptualization)

নিবিড় পরিবীক্ষণ সমীক্ষাটি সম্পন্ন করার জন্য টার্মস অব রেফারেন্স এর প্রদত্ত কার্যপরিধি অনুসরণ করা হয়েছে। কার্যপরিধির সকল কার্যক্রম পর্যায়ক্রমে সম্পন্ন করা হয়েছে। নিবিড় পরিবীক্ষণ সমীক্ষাটি নির্ধারিত সময়ের মধ্যে সম্পন্ন করার জন্য টার্মস অব রেফারেন্স অনুযায়ী বিভিন্ন ধাপ অনুসরণ করা হবে যা নিম্নের সারণিতে সন্নিবেশ করা হলো।

ধাপসমূহ	কার্যক্রম
বিভিন্ন দলিলাদি পর্যালোচনা	<ul style="list-style-type: none"> <li>নিবিড় পরিবীক্ষণ সমীক্ষা টিমের সাথে আলোচনা এবং দায়িত্ব বন্টন;</li> <li>প্রকল্প দলিল (ডিপিপি/আরডিপিপি) পর্যালোচনা;</li> <li>নিবিড় পরিবীক্ষণ সমীক্ষার বাস্তবায়নাধীন সংশ্লিষ্ট প্রতিবেদন পর্যালোচনা;</li> <li>বাস্তবায়নাধীন কার্যক্রমের পরিদর্শন প্রতিবেদন পর্যালোচনা ;</li> </ul>
নিবিড় পরিবীক্ষণ সমীক্ষার প্রস্তুতিমূলক কাজ	<ul style="list-style-type: none"> <li>নমুনার আকার নির্ধারণ করা;</li> <li>তথ্য সংগ্রহের জন্য প্রয়োজনীয় প্রশ্নমালা ও ছক প্রস্তুতকরণ;</li> <li>তথ্য সংগ্রহকারী ,সুপারভাইজার ও ডাটা এন্ট্রি অপারেটর নিয়োগ এবং তাদের প্রশিক্ষণ প্রদান;</li> <li>সমীক্ষা এলাকা ও তথ্য প্রদানকারী নির্বাচন;</li> <li>আইএমইডি'র মতামত/পরামর্শ অনুসরণে প্রস্তুতকৃত প্রশ্নমালা ও ছক চূড়ান্তকরণ এবং মাঠ পর্যায়ে যাচাইকরণ;</li> <li>কর্মপদ্ধতি চূড়ান্তকরণ;</li> <li>প্রারম্ভিক প্রতিবেদন তৈরী এবং আইএমইডি'তে উপস্থাপন;</li> </ul>
তথ্য উপাত্ত সংগ্রহ ও মান নিয়ন্ত্রণ	<ul style="list-style-type: none"> <li>মাঠ পর্যায় হতে প্রস্তুতকৃত প্রশ্নমালার মাধ্যমে সংখ্যাগত ও গুণগত তথ্য উপাত্ত সংগ্রহ;</li> <li>সুপারভাইজারগণ কর্তৃক মাঠ পর্যায়ে তথ্য উপাত্ত সংগ্রহকারীদের দৈনন্দিন কাজ তদারকি;</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ মাঠ পর্যায়ে প্রকল্পের অঙ্গভিত্তিক অবকাঠামো যাচাইকরণ;</li> <li>■ স্থানীয় পর্যায়ে কর্মশালা আয়োজন এবং সংগৃহীত তথ্য যাচাইকরণ;</li> </ul>
সংগৃহীত তথ্য ব্যবস্থাপনা ও বিশ্লেষণ	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ মাঠ পর্যায়ে সংগৃহীত তথ্যের ভুল-ত্রুটি সংশোধন;</li> <li>■ সংগৃহীত তথ্য ব্যবস্থাপনার পরিকল্পনা প্রণয়ন;</li> <li>■ কম্পিউটারে তথ্য এন্ট্রি ও সংকলন;</li> <li>■ প্রাপ্ত তথ্যের ফলাফল সারণি ও লেখচিত্র ইত্যাদি উপস্থাপন;</li> <li>■ বিশ্লেষণকৃত প্রাপ্ত ফলাফলের ভিত্তিতে প্রকল্পের সবলতা, দুর্বলতা, সুযোগ ও ঝুঁকি নিয়ে পর্যালোচনা;</li> </ul>
প্রতিবেদন প্রণয়ন এবং উপস্থাপন	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ প্রাপ্ত ফলাফলের উপর ভিত্তি করে খসড়া প্রতিবেদন প্রস্তুতকরণ এবং আইএমইডি'র সেক্টর-১ এ দাখিল করা হয়েছে;</li> <li>■ খসড়া প্রতিবেদনের উপর যথাক্রমে আইএমইডি'র টেকনিক্যাল ও তত্ত্বাবধান কমিটি-এর মতামত গ্রহণ;</li> <li>■ টেকনিক্যাল ও তত্ত্বাবধান কমিটির সুপারিশের আলোকে ২য় খসড়া প্রতিবেদন প্রস্তুতকরণ;</li> <li>■ ২য় খসড়া প্রতিবেদনের উপর জাতীয় পর্যায়ে কর্মশালা আয়োজন;</li> <li>■ কর্মশালা হতে প্রাপ্ত মতামত/পরামর্শ/সুপারিশের আলোকে চূড়ান্ত প্রতিবেদন প্রণয়ন ও দাখিল হয়েছে।</li> </ul>

### ২.২.৪ প্রকল্পের প্রাসঙ্গিক দলিল/দস্তাবেজ পর্যালোচনা

নিবিড় পরিবীক্ষণ কাজ সম্পাদন করার জন্য প্রকল্পের প্রয়োজনীয় দলিলাদি ডিপিপি/আরডিপিপি, আইএমইডি'র মনিটরিং রিপোর্ট, ত্রৈমাসিক অগ্রগতি প্রতিবেদন, বার্ষিক প্রতিবেদন, টেকনিক্যাল ও তত্ত্বাবধান কমিটি সভার কার্যবিবরণী এবং সিদ্ধান্তসমূহ, পণ্য, কার্য ও সেবা ক্রয় ও সংগ্রহের (Procurement) যাবতীয় তথ্যাবলী, অডিট রিপোর্ট, সার্ভে রিপোর্ট (যদি থাকে) ইত্যাদি তথ্য উপাত্তসমূহ প্রকল্প সংশ্লিষ্ট অফিস থেকে সংগ্রহ করা হয়েছে এবং প্রকল্প বাস্তবায়ন ও অর্জিত সাফল্যের সম্যক ধারণা অর্জনের জন্য প্রকল্পের বাস্তব ও আর্থিক লক্ষ্যমাত্রা, অগ্রগতির পর্যায়সমূহ বিশ্লেষণ করা হয়েছে। প্রকল্পের ভৌত অগ্রগতি ও আর্থিক লক্ষ্যমাত্রা তুলনা এবং প্রকল্প বাস্তবায়নে ত্রুটি-বিচ্যুতি, সফলতা ও ব্যর্থতাগুলো চিহ্নিত করার জন্য প্রকল্পের ডিপিপি/আরডিপিপিসহ সকল প্রতিবেদনসমূহ পর্যালোচনা করা হয়েছে।

### ২.৩ নিবিড় পরিবীক্ষণের নির্দেশক নির্বাচন

প্রকল্পের বর্তমান অবস্থা ও পটভূমির সঙ্গে তার নকশা/পরিকল্পনা তথা ডিপিপি'তে বর্ণিত বিষয়সমূহের চলক (Variable) ও নির্দেশকের (Indicator) মাধ্যমে প্রকল্পের নিবিড় পরিবীক্ষণ সমীক্ষা পরিচালনা করা হয়েছে। সমীক্ষার শর্তাবলী (ToR) পর্যালোচনা করলে দেখা যায় যে নিম্নোক্ত তিনটি পর্যায়ে চলমান প্রকল্পের নিবিড় পরিবীক্ষণ করা সম্ভবঃ

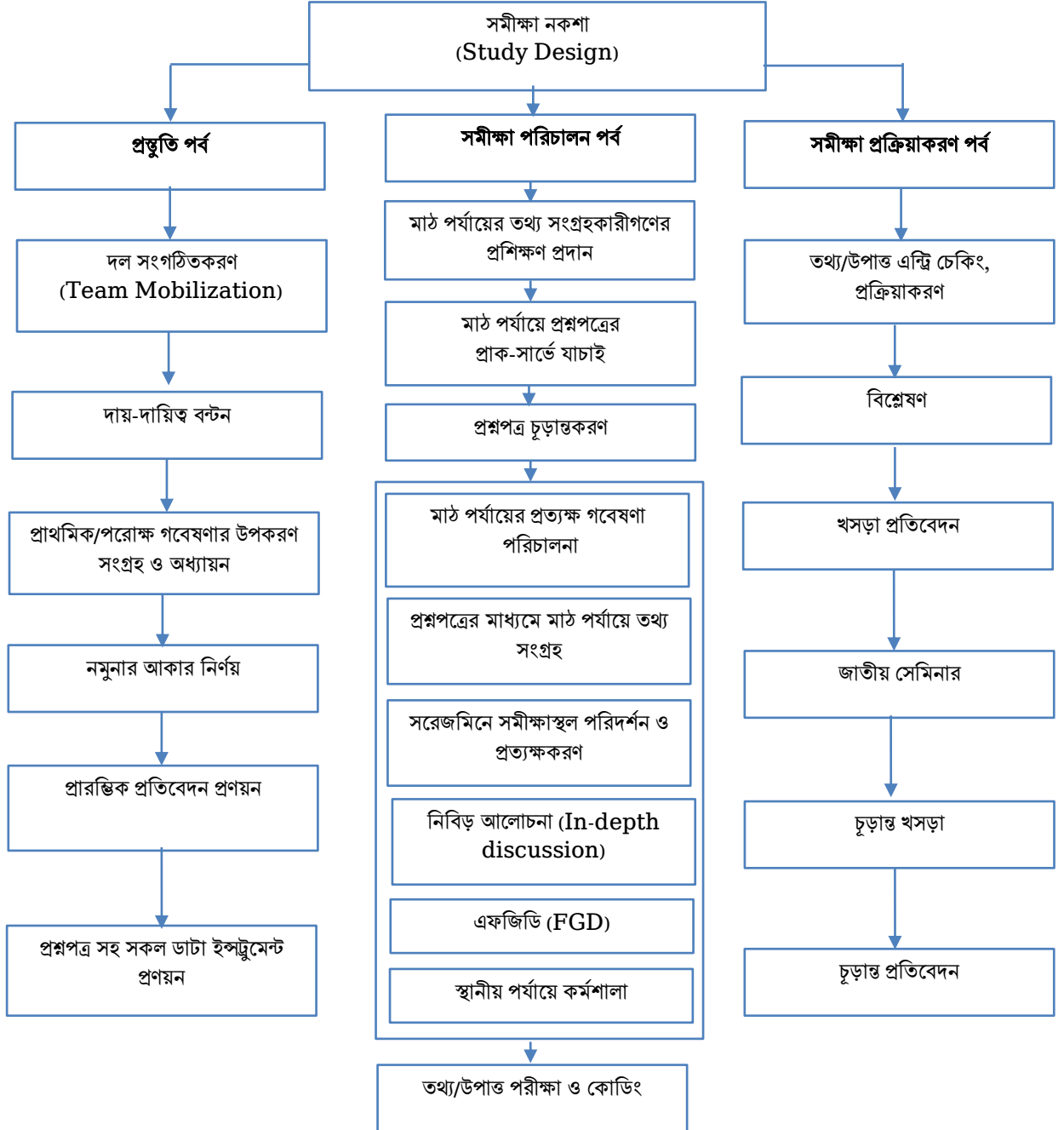
পরিবীক্ষণের প্রকৃতি	পরীক্ষণীয় বিষয়/নির্দেশক
প্রকল্প বাস্তবায়নে প্রস্তুতি অবস্থা	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ প্রকল্পের প্রাক-সম্ভাব্যতা যাচাই করা হয়েছে কিনা;</li> <li>■ যথাযথ সময়ে প্রকল্প পরিচালক নিয়োগ হয়েছে কিনা, যদি দেরিতে নিয়োগ হয়ে থাকে তার কারণ এবং বিলম্বে নিয়োগের কারণে প্রকল্পে কোন প্রভাব পড়েছে কিনা;</li> <li>■ প্রকল্প প্রণয়নে কোন ত্রুটি ছিল বা আছে কিনা (এর ফলে বাস্তবায়নে কি ধরনের সমস্যা হচ্ছে) এবং প্রকল্প প্রণয়নে ও পরিচালনায় পূর্ব অভিজ্ঞতা বিষয়ে পর্যালোচনা;</li> </ul>
প্রকল্প বাস্তবায়ন সংক্রান্ত মূল্যায়ন	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ প্রকল্পের অর্থবছর ভিত্তিক কর্ম-পরিকল্পনা ও ক্রয় পরিকল্পনা তৈরি করা হয়েছে কিনা;</li> <li>■ প্রকল্পের পিআইসি ও পিএসসি সভার আয়োজন ডিপিপি/আরডিপিপি অনুযায়ী হচ্ছে কিনা এবং পিএসসি সভার সিদ্ধান্তসমূহ বাস্তবায়ন হয় কিনা;</li> </ul>

পরীক্ষণের প্রকৃতি	পরীক্ষণীয় বিষয়/নির্দেশক
	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ অর্থবছর ভিত্তিক ডিপিপি'র সংস্থান ও বরাদ্দ, অর্থছাড় এবং প্রকৃত ব্যয়সমূহ পর্যালোচনা;</li> <li>■ প্রকল্পের অঙ্গভিত্তিক বাস্তব ও আর্থিক লক্ষ্যমাত্রা এবং ক্রমপুঞ্জিত অগ্রগতি (ভৌত ও আর্থিক) পর্যালোচনা;</li> <li>■ প্রকল্পের অনুমোদিত নকশা অনুযায়ী প্রকল্পটি বাস্তবায়ন হচ্ছে কিনা তা পর্যালোচনা;</li> <li>■ ক্রয় কার্যক্রমে দরপত্র মূল্যায়ন, কৃতকার্য ঠিকাদারের অনুকূলে ইস্যুকৃত কার্যাদেশ পর্যালোচনাপূর্বক কার্যপরিধিতে বর্ণিত শর্তাবলী বাস্তবায়নের নিমিত্তে প্রয়োজনীয় পদক্ষেপ গ্রহণ করা হয়েছে বা হয় কিনা;</li> <li>■ নির্বাচিত ঠিকাদারের প্রয়োজনীয় ডকুমেন্ট ও ব্যাংক গ্যারান্টি যাচাই করা হয়েছে কিনা;</li> <li>■ প্রকল্পের আওতায় সম্পাদিত বিভিন্ন পণ্য/সেবা/কার্য সংগ্রহের ক্ষেত্রে পিপিআর-০৮ এবং পিপিএ-০৬ অনুসরণ করা হয়েছে এবং হচ্ছে কিনা;</li> <li>■ সম্পাদিত বিভিন্ন পণ্য/সেবা/কার্য সংগ্রহের ক্ষেত্রে পিপিআর-০৮ এবং পিপিএ-০৬ এর ব্যত্যয় ঘটলে তা পর্যালোচনা;</li> <li>■ ডিপিপি'র প্রদত্ত লগ ফ্রেম এ নির্ধারিত MOV, OVI এর যথার্থতা নিরূপণ ও পর্যালোচনা;</li> <li>■ ডিপিপিতে উপস্থাপিত IRR, NPV, BCR যথাযথভাবে নির্ণীত হয়েছিল কিনা তা পর্যালোচনা;</li> <li>■ প্রকল্প বাস্তবায়নে বিভিন্ন সমস্যা যেমন: বাস্তবায়নে বিলম্ব, পণ্য, কার্য ও সেবা সংগ্রহে বিলম্ব, ব্যবস্থাপনায় দুর্বলতা, প্রকল্পের মেয়াদ ও ব্যয় বৃদ্ধি যদি থাকে তা পর্যালোচনা;</li> <li>■ প্রকল্পের ইন্টারনাল এবং এক্সটারনাল অডিট (কতটি অডিট এবং কত টাকার) ইত্যাদি বিষয়ক পর্যালোচনা;</li> <li>■ সেতু/কালভার্ট নির্মাণের ফলে দুর্ঘটনার সময় জনসাধারণকে দ্রুত নিরাপদ আশ্রয় কেন্দ্রে স্থানান্তরের মাধ্যমে দুর্ঘটনাজনিত ঝুঁকি হ্রাস পাবে কিনা সে বিষয়ে পর্যালোচনা;</li> <li>■ কৃষি উপকরণ সহজে পরিবহন ও বিপণনের মাধ্যমে দারিদ্রতা কমিয়ে এনে আর্থ-সামাজিক ব্যবস্থার উন্নয়ন এবং সার্বিক দুর্ঘটনা ঝুঁকি হ্রাস করার ক্ষেত্রে প্রকল্পের স্থাপনাসমূহ কি ধরনের প্রভাব সৃষ্টি করবে তা পর্যালোচনা;</li> <li>■ অবকাঠামো নির্মাণকালে স্থানীয় জনগণের কর্মসংস্থানের সুযোগ সৃষ্টি করে গ্রামীণ এলাকার দ্রাবির্দ্র দূরীকরণে সৃষ্ট প্রভাব পর্যালোচনা;</li> <li>■ প্রকল্পের লগ-ফ্রেম অনুযায়ী উদ্দেশ্য অর্জনের অবস্থা পর্যালোচনা;</li> <li>■ টেকসইকরণ পরিকল্পনা পর্যালোচনা;</li> <li>■ প্রকল্পের সবলতা, দুর্বলতা, সুযোগ ও ঝুঁকি বিষয়ে SWOT বিশ্লেষণ;</li> </ul>
<p>প্রকল্প বর্তমানে ভৌত ও আর্থিক অগ্রগতির অবস্থা</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ বাস্তবায়নামূলক প্রকল্পের বিভিন্ন অঙ্গের নির্মাণ সামগ্রী/মেটেরিয়ালস গুলো কাজে ব্যবহারের পূর্বে ব্যবহৃত মালামালের গুণাগুণ নিশ্চিত হওয়ার লক্ষ্যে যে সকল পরীক্ষা নিরীক্ষা/টেস্ট সম্পন্ন করা হয়েছে তা যথাযথ কোড, স্পেসিফিকেশন ও ফ্রিকোয়েন্সি অনুযায়ী করা হয়েছে কিনা তার দলিলাদি যাচাই ও পর্যালোচনা;</li> <li>■ অনুমোদিত ডিজাইন যাচাই;</li> <li>■ মালামালের গুণগতমান যাচাই;</li> <li>■ এমএস রড, সিসি ঢালাই এবং আরসিসি ঢালাইয়ের গুণগতমান যাচাই;</li> <li>■ চলমান কাজের কর্মপদ্ধতি, ব্যবস্থাপনা ও ব্যবহৃত যন্ত্রপাতি পরিদর্শন;</li> <li>■ বার্ষিক কর্ম পরিকল্পনা তৈরি করা হয়েছে কিনা এবং সে মোতাবেক কাজ পরিচালিত হচ্ছে কিনা? না হলে তার কারণসমূহ;</li> <li>■ বাস্তবায়নকালে কোন ধরনের সমস্যা হয়েছে কিনা? হলে কি ধরনের সমস্যা তা পর্যালোচনা।</li> </ul>



## ২.৪ সমীক্ষা পদ্ধতি

নিবিড় পরিবীক্ষণ কার্যক্রম পরিচালনার জন্য দুটি মূল গবেষণা পদ্ধতি অনুসরণ করা হয়েছেঃ (ক) সংখ্যাগত জরিপ ও (খ) গুণগত জরিপ। সংখ্যাগত জরিপ পরিচালনার মাধ্যমে মাঠ পর্যায়ের সুবিধাভোগীদের মতামত গ্রহণ করা হয়েছে। এই নিবিড় পরিবীক্ষণ কার্যক্রমে অংশগ্রহণকারী উত্তরদাতাগণের উত্তরসমূহের গুণগতমান মূল্যায়ন করা হয়েছে। অধিকন্তু বাস্তব অগ্রগতি পরিবীক্ষণের জন্য সরজমিনে প্রকল্প স্থান পরিদর্শন, সেতুর নির্মাণ সামগ্র ও যন্ত্রপাতিসহ ইত্যাদি সকল গুণগত ও পরিমাণগত সংশ্লিষ্ট বিষয় পর্যবেক্ষণ করা হয়েছে।



চিত্র-২.১: সমীক্ষা নকশার চার্ট

## ২.৫ মাঠ পর্যায়ে পরিদর্শন

- প্রকল্প এলাকা পরিদর্শন।
- মূল ডিজাইনের সাথে কাজের তুলনা।
- সময় অনুযায়ী কাজ সম্পন্ন হচ্ছে কিনা বা কাজের বাস্তব অগ্রগতি পর্যবেক্ষণ।
- ঠিকাদার ও মাঠ পর্যায়ে কর্মকর্তা/কর্মচারীদের সাথে আলোচনা।
- কাজের মান পর্যবেক্ষণ।

### ২.৫.১ পণ্যের গুণগতমান

বিভিন্ন ইঞ্জিনিয়ারিং পরীক্ষার (সিলিন্ডার টেস্ট ও রড টেস্ট এবং নির্মিত ব্রিজে হ্যামার টেস্ট) এর মাধ্যমে পণ্যের মান যাচাই করা হয়েছে। এছাড়া রোট শিডিউল অনুযায়ী ব্র্যান্ডের পণ্য কেনা হয়েছে কিনা তা নিশ্চিতকরণ করে প্রতিবেদনে সন্নিবেশ করা হয়েছে।

### ২.৫.২ কাজের গুণগতমান

- নির্মাণ সামগ্রী/মেটেরিয়ালস গুলো কাজে ব্যবহারের পূর্বে ব্যবহৃত মালামালের গুণাগুণ নিশ্চিত হওয়ার লক্ষ্যে যে সকল পরীক্ষা নিরীক্ষা/টেষ্ট সম্পন্ন করা হয়েছে তা যথাযথ কোড, স্পেসিফিকেশন ও ফ্রিকোয়েন্সি অনুযায়ী করা হয়েছে তা যাচাই করা হয়েছে।
- নির্মাণ সামগ্রীর ল্যাব পরীক্ষা রিপোর্ট পর্যবেক্ষণ।
- প্রয়োজনে আবারও ল্যাব পরীক্ষা করে মান নিশ্চিতকরণ।
- নির্মাণ সামগ্রীর (এমএস রড, সিসি ঢালাই এবং আরসিসি) ঢালাইয়ের গুণগতমান যাচাই;
- প্রকল্পের প্রদত্ত অনুমোদিত নকশা অনুযায়ী প্রকল্পটি বাস্তবায়িত হচ্ছে কিনা তা পর্যালোচনা।
- নির্মাণ কালীন ত্রুটি যথাঃ সেগ্রিগেশন, ব্লিডিং, অপরিষ্কার কিউরিং, পরিবেশ ও সতর্কতা মেনে না চলা, ইত্যাদি বিষয়ে পর্যালোচনা পূর্বক প্রতিবেদনে সন্নিবেশ করা হয়েছে।

Cylinder Test



Hammer / Rebound Test



## ২.৬ এলাকা নির্বাচন

### ২.৬.১ নমুনা পদ্ধতি ও নমুনা আকার নির্ধারণ

যে কোন প্রকল্পের বাস্তবায়ন কার্যক্রম কতটুকু চলমান বা সফলভাবে সম্পন্ন হয়েছে/হচ্ছে কিনা এবং উদ্দেশ্য বা লক্ষ্যমাত্রা অর্জন কতটুকু সফল হয়েছে তা নিবিড় পরিবীক্ষণের মাধ্যমে নিরূপণের কৌশল হচ্ছে বাস্তব পরিদর্শন ও সুবিধাভোগীদের প্রশ্ন উত্তরের মাধ্যমে তাদের মতামত গ্রহণ। প্রকল্পটি বাংলাদেশের ৮বিভাগের ৬৪টি জেলার ৪৯২টি উপজেলায় বাস্তবায়নাদীন থাকায় যে সকল উপজেলায় ইউনিয়নসমূহে ব্রিজ/কালভার্ট নির্মাণ কাজ সমাপ্ত হয়েছে এবং নির্মাণ কাজ চলমান রয়েছে ঐসমস্ত ইউনিয়নগুলোকে সমীক্ষার আওতায় আনা হয়েছে। সমীক্ষায় দ্বৈবচয়ন নমুনায়ন পদ্ধতি ব্যবহার করে প্রকল্পভূক্ত ৮টি বিভাগের ৬৪টি জেলার ৫০% হিসেবে ৩২টি জেলা এবং ৪৯২টি উপজেলার ২০%

হিসেবে ৯৮টি উপজেলার প্রতি উপজেলা থেকে ২টি করে ইউনিয়ন নেয়া হবে এবং প্রতি ইউনিয়ন থেকে একটি করে বক্স কালভার্ট/গার্ডার সেতু নেয়া হয়েছে। সে হিসেবে অত্র সমীক্ষায় ৯৮টি উপজেলার ১৯৬টি ইউনিয়নের ১৯৬টি বক্স কালভার্ট/গার্ডার সেতু সংশ্লিষ্ট এলাকা থেকে তথ্য সংগ্রহ করা হয়েছে। প্রকল্পের উপকারভোগীদের প্রতিটি স্তর (Strata) থেকে দ্বৈবভাবে (Randomly) নমুনা জরীপের জন্য চয়ন করা হয়েছে। নিবিড় পরিবীক্ষণ সমীক্ষায় নির্বাচিত নমুনাসমূহ যেন প্রতিনিধিত্বমূলক হয় সেটি নিশ্চিত করে সুফলভোগীদের নমুনা আকার নির্ণয়ে যে পরিসংখ্যানিক সূত্র ব্যবহার করা হয়েছে তা নিম্নে উল্লেখ করা হল।

$$n = \frac{z^2 pq}{e^2} \times deff$$

যেখানে,

n = কাঙ্ক্ষিত নমুনা সংখ্যা

z = the value of standard variety at a given confidence level

p = নমুনা অনুপাত সম্ভাবনা

q = নমুনা অনুপাত বিপরীত সম্ভাবনা

e = Acceptable error (the precision)

deff = Design Effect

নমুনার সংখ্যা নির্ধারণের জন্যে ৯৫% confidence level অনুমান করা হয়েছে। ফলে “z” এর মান হচ্ছে ১.৯৬।

তাছাড়া, p এর মান যদি ০.৫ ধরা হয় (যা সর্বোচ্চ নমুনা সংখ্যা নিশ্চিত করে), তবে q এর মান হবে (১-০.৫) = ০.৫।

e- এর মান ০.০৩ ধরা হয়েছে। deff এর মান ১.৮৩।

$$n = \frac{(1.96)^2 \times 0.5 \times 0.5}{0.03^2} \times 1.83$$

$$= 1952.74$$

$$\approx 1960$$

উল্লেখিত ফর্মুলা অনুযায়ী ১৯৬০ হচ্ছে নির্ধারিত নমুনা সংখ্যা।

প্রকল্পভূক্ত যে সকল উপজেলার ইউনিয়নসমূহে ব্রিজ/কালভার্ট নির্মাণ কাজ সমাপ্ত হয়েছে এবং নির্মাণ কাজ চলমান রয়েছে ঐসকল ইউনিয়নগুলো থেকে দ্বৈবচয়ন নমুনায়ন পদ্ধতি ব্যবহার করে দ্বৈবভাবে (Randomly) ১৯৬০ জনের সাক্ষাৎকার গ্রহণ করা হয়েছে।

## ২.৭ আরডিপিপি অনুযায়ী প্রকল্প এলাকা এবং সমীক্ষায় নমুনায়িত বিভাগ, জেলা, উপজেলা ও ইউনিয়নের সংখ্যা

ক্রঃ নং	আরডিপিপি/ডিপিপি অনুযায়ী					স্যাম্পল বিভাজন অনুযায়ী				
	বিভাগ	জেলার সংখ্যা	উপজেলা সংখ্যা	ইউনিয়ন সংখ্যা	কালভার্ট/ ব্রিজ (সংখ্যা)	জেলার সংখ্যা	উপজেলা সংখ্যা	ইউনিয়ন সংখ্যা	কালভার্ট/ ব্রিজ (সংখ্যা)	নমুনার সংখ্যা
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮	৯	১০	১১
১	রংপুর	০৮	৫৮	৫৩১	১১৭৬	৪	১২	২৪	২৪	২৪০
২	রাজশাহী	০৮	৬৭	৫৬৩	১২৬৯	৪	১২	২৪	২৪	২৪০
৩	খুলনা	১০	৫৯	৫৭২	১৫৫৭	৫	১২	২৪	২৪	২৪০
৪	বরিশাল	০৬	৪১	৩৫১	১৩৭১	৪	১০	২০	২০	২০০
৫	ময়মনসিংহ	০৪	৩৫	৩৫২	৮৩৮	২	৯	১৮	১৮	১৮০
৬	ঢাকা	১৩	৮৮	৮৭৮	২২৭৩	৭	১৯	৩৮	৩৮	৩৮০
৭	সিলেট	০৪	৪১	৩৪৫	৭২৭	২	৮	১৬	১৬	১৬০
৮	চট্টগ্রাম	১১	১০৩	৯৬১	২৮০১	৪	১৬	৩২	৩২	৩২০
	মোট=	৬৪	৪৯২	৪৫৫৩	১৩০০০	৩২	৯৮	১৯৬	১৯৬	১৯৬০

## ২.৭.১ সমীক্ষায় নমুনায়ীত বিভাগ, জেলা, উপজেলা ও ইউনিয়নের নামের তালিকা।

প্রকল্পভুক্ত ৮বিভাগের ৬৪টি জেলার ৪৯২টি উপজেলায় যে সকল উপজেলার ইউনিয়নসমূহে ব্রিজ/কালভার্ট নির্মাণ কাজ সমাপ্ত হয়েছে এবং চলমান রয়েছে ঐসকল জেলা, উপজেলা ও ইউনিয়নগুলোর মধ্যে থেকে দ্বৈবচয়ন নমুনায়ন পদ্ধতি ব্যবহার করে নমুনায়ীত সমীক্ষা এলাকার তালিকা নিম্নে টেবিলে দেয়া হলো।

ক্রঃ নং	বিভাগ	জেলা	উপজেলা	ইউনিয়ন	নমুনায়ীত সংখ্যা	
০১	ঢাকা	নরসিংদী	শিবপুর	জয়নগর	১০	
				আয়ুবপুর	১০	
			পলাশ	চরসিন্দুর	১০	
				গজারিয়া	১০	
			বেলাব	বিপ্লবাইদ	১০	
				নারায়নপুর	১০	
			কিশোরগঞ্জ	কিশোরগঞ্জ সদর	রশিদাবাদ	১০
					মহিনন্দ	১০
				কটিয়াদি	বনগ্রাম	১০
					মুমুরদিয়া	১০
		বাজিতপুর		দিলালপুর	১০	
				হহিলচিয়া	১০	
		টাংগাইল	গোপালপুর	মির্জাপুর	১০	
				হেমনগর	১০	
			ঘাটাইল	ঘাটাইল	১০	
				জামুরিয়া	১০	
			মধুপুর	কুড়াগাছা	১০	
				অরণখোলা	১০	
		নারায়নগঞ্জ	বন্দর	কলাগাছিয়া	১০	
				মুছাপুর	১০	
			সোনারগাঁও	বৈদ্যের বাজার	১০	
				জামপুর	১০	
		রাজবাড়ী	রাজবাড়ী সদর	রামকান্তপুর	১০	
				বসন্তপুর	১০	
			পাংশা	কলিমহর	১০	
				কসবামাজাইল	১০	
			গোয়ালন্দ	ছোটভাকলা	১০	
				উজানচর	১০	
		গোপালগঞ্জ	টুঞ্জি পাড়া	ডুমুরিয়া	১০	
				পাটগাতী	১০	
			কাশিয়ানি	মহেশপুর	১০	
				মাহমুদপুর	১০	
গোপালগঞ্জ সদর	জালালাবাদ		১০			
	নিজড়া		১০			
গাজীপুর	কালিয়াকৈর		মধ্যপাড়া	১০		
			চাপাইর	১০		
	কালীগঞ্জ	নাগরী	১০			
		জামালপুর	১০			
০২	চট্টগ্রাম	আনোয়ারা	হাইলধর	১০		
			রায়পুর	১০		
		মিরসরাই	দুর্গাপুর	১০		
			মিঠানালা	১০		

ক্রঃ নং	বিভাগ	জেলা	উপজেলা	ইউনিয়ন	নমুনাগীত সংখ্যা		
			রাঙ্গুনিয়া	পারুয়া	১০		
				ইসলামপুর	১০		
			চন্দনাইশ	জোয়ারা	১০		
				সাতবাড়িয়া	১০		
			রাউজান	পাহাড়তলি	১০		
				কদরপুর	১০		
			কুমিল্লা	চান্দিনা	বাড়েরা	১০	
					শুহিলপুর	১০	
				চৌদ্দগ্রাম	শুভপুর	১০	
					কাশিনগর	১০	
				লাকসাম	বাকই	১০	
					গোবিন্দপুর	১০	
		মেঘনা	গোবিন্দপুর	১০			
			বড়কান্দা	১০			
		রাঙ্গামাটি	বাগাইছড়ি	আমতলী	১০		
				রূপকারী	১০		
			রাজস্থলী	গাইন্দ্যা	১০		
				বাঙ্গালহালিয়া	১০		
			নানীয়ারচর	বুড়ঘাট	১০		
				ঘিলাছড়ি	১০		
			কাউখালী	বেতবুনিয়া	১০		
				ফটিকছড়ি	১০		
		খাগড়াছড়ি	মানিকছড়ি	বাটনাতলী	১০		
				মানিকছড়ি	১০		
			রামগড়	রামগড়	১০		
				পাতাছড়া	১০		
			লক্ষীছড়ি	বর্মাছড়ি	১০		
				লক্ষীছড়ি	১০		
		০৩	রংপুর	গাইবান্ধা	সাদুল্লাপুর	ধাপেরহাট	১০
						রসুলপুর	১০
সাঘাটা	ঘুড়িদহ				১০		
	ভরতখালী				১০		
গাইবান্ধা সদর	রামচন্দ্রপুর			১০			
	গিদারী			১০			
দিনাজপুর	চিরিবন্দর			আউলিয়াপুর	১০		
				সাইতাড়া	১০		
	নবাবগঞ্জ			ভাদুরিয়া	১০		
				গোপালগঞ্জ	১০		
	কাহারোল			সুন্দরপুর	১০		
				রামচন্দ্রপুর	১০		
রংপুর	পীরগাছা			কান্দি	১০		
				তাম্বুলপুর	১০		
	পীরগঞ্জ			ভেড়াবাড়ী	১০		
				কাবিলপুর	১০		
	গঙ্গাছড়া			বড়বিল	১০		
				গংগাচড়া	১০		
কুড়িগ্রাম	ফুলবাড়ি			কাশীপুর	১০		

ক্রঃ নং	বিভাগ	জেলা	উপজেলা	ইউনিয়ন	নমুনাগীত সংখ্যা	
				নাওডাংগা	১০	
				নাগেশ্বরী	রামখানা	১০
					হাসনাবাদ	১০
				রাজারহাট	ঘড়িয়ালডাঙ্গা	১০
নাজিমখান	১০					
০৪	ময়মনসিংহ	ময়মনসিংহ	মুক্তাগাছা	বড়গ্রাম	১০	
				বাশাটি	১০	
			ফুলবাড়িয়া	নাওগাঁও	১০	
				ফুলবাড়িয়া	১০	
			ত্রিশাল	মোক্ষপুর	১০	
				হরিরামপুর	১০	
			নান্দাইল	নান্দাইল	১০	
				শেরপুর	১০	
		ফুলপুর	ফুলপুর	১০		
			বালিয়া	১০		
		জামালপুর	জামালপুর সদর	শাহবাজপুর	১০	
				ইটাইল	১০	
			দেওয়ানগঞ্জ	ডাংধরা	১০	
				হাতিভাঙ্গা	১০	
			বকশিগঞ্জ	বগারচর	১০	
				মেরুরচর	১০	
সরিষাবাড়ি	পিংনা		১০			
	সাতপোয়া		১০			
০৫	বরিশাল	বরিশাল	উজিরপুর	সাতলা	১০	
				গুটিয়া	১০	
			বাকেরগঞ্জ	চরামদ্দি	১০	
				দাড়িয়াল	১০	
		ভোলা	লালমোহন	ফরাজগঞ্জ	১০	
				ধলী গৌরনগর	১০	
			চরফ্যাশন	আমিনাবাদ	১০	
				জিন্নাগড়	১০	
		ভোলা সদর	ভেদুরিয়া	১০		
			চরসামাইয়া	১০		
		পিরোজপুর	ভান্ডারিয়া	ভিটাবাড়িয়া	১০	
				ভান্ডারিয়া সদর	১০	
			কাউখালী	কাউখালী	১০	
				আমলাবুড়ি	১০	
		নাজিরপুর	মাটিভাঙ্গা	১০		
			শাখারীকাঠী	১০		
পটুয়াখালী	রাজাবালী	রাজাবালী	১০			
		বড়বাইশদিয়া	১০			
	বাউফল	কালাইয়া	১০			
০৬	রাজশাহী	নাটোর	বড়াইগ্রাম	গোপালপুর	১০	
				বড়াইগ্রাম	১০	
			সিংড়া	চৌগ্রাম	১০	
তাজপুর	১০					

ক্রঃ নং	বিভাগ	জেলা	উপজেলা	ইউনিয়ন	নমুনাগীত সংখ্যা			
			নলডাঙ্গা	ব্রহ্মপুর	১০			
				পিপরুল	১০			
			বগুড়া	আদমদীঘি	নসরতপুর	১০		
					আদমদীঘি	১০		
				সোনাতলা	জোড়ঘাছা	১০		
					মধুপুর	১০		
				দুপচাটিয়া	জিয়ানগর	১০		
					দুপচাটিয়া	১০		
			সিরাজগঞ্জ	সিরাজগঞ্জ সদর	রতনকান্দি	১০		
					বহলী	১০		
				তাড়াশ	ভাঙ্গাবাড়ি	১০		
					দেশীগ্রাম	১০		
				উল্লাপাড়া	কয়ড়া	১০		
					হাটিকুমরুল	১০		
			রাজশাহী	গোদাগাড়ী	দেওপাড়া	১০		
					গোগ্রাম	১০		
				বাঘা	বাজুবাহা	১০		
					বাজুবাহা	১০		
				তানোর	বাধাইর	১০		
					কামারগাঁ	১০		
০৭	সিলেট	সিলেট	গোলাপগঞ্জ	গোপালগঞ্জ	১০			
				পশ্চিম আমুড়া	১০			
			কোম্পানীগঞ্জ	চরফকিরা	১০			
				রামপুর	১০			
			কানাই ঘাট	পূর্ব লক্ষীপ্রাশদ	১০			
				বড়চতুল	১০			
			দক্ষিণ সুরমা	মোল্লারগাঁও	১০			
				লালবাজার	১০			
			মৌলভীবাজার	কুলাউড়া	শরীফপুর	১০		
					ব্রহ্মণবাজার	১০		
				মৌলভীবাজার সদর	চাঁদনীঘাট	১০		
					নাজিরাবাদ	১০		
				রাজনগর	ফতেপুর	১০		
					মনসুরনগর	১০		
			বড়লেখা	দাশের বাজার	১০			
				বড়লেখা	১০			
			০৮	খুলনা	খুলনা	পাইকগাছা	গড়ইখালী	১০
							সোলাদানা	১০
						বটিয়াঘাটা	বটিয়াঘাট	১০
							আমিরপুর	১০
পাইকগাছা	গড়ইখালী	১০						
	কফিলমুনি	১০						
বাগেরহাট	কচুয়া	বাখাল				১০		
		কচুয়া				১০		
	মোল্লাহাট	কোদালিয়া				১০		
		কুলিয়া				১০		
রামপাল	গৌরশুভা	১০						

ক্রঃ নং	বিভাগ	জেলা	উপজেলা	ইউনিয়ন	নমুনাগীত সংখ্যা
				ভোজপাতিয়া	১০
		যশোর	ঝিকরগাছা	গজানন্দপুর	১০
				পানিসার	১০
			মনিরামপুর	মশ্বিমনগর	১০
				খেদাপাড়া	১০
			চৌগাছা	চৌগাছা	১০
			পাশাপোল	১০	
		সাতক্ষীরা	সাতক্ষীরা সদর	কুশখালী	১০
				শিবপুর	১০
			কলারোয়া	কয়লা	১০
				জয়নগর	১০
		মেহেরপুর	মুজিবনগর	মোনাখালী	১০
				পিরোজপুর	১০
মোট	বিভাগ = ৮ টি	জেলা = ৩২ টি	উপজেলা = ৯৮ টি	ইউনিয়ন = ১৯৬ টি	১৯৬০

তথ্যসূত্রঃ প্রকল্প অফিস

## ২.৮ জরিপ কার্যক্রম পরিচালনা

### ক) এফজিডি আলোচনা (Focus Group Discussion)

চলমান প্রকল্পের সেতু/কালভার্ট নির্মাণের মাধ্যমে গ্রামীণ মাটির রাস্তার গ্যাপে সেতু/কালভার্ট নির্মাণ করে জলাবদ্ধতা দূরীকরণ ও যোগাযোগ ব্যবস্থার উন্নয়ন, দেশের স্থানীয় হাট-বাজার, গ্রোথ-সেন্টার, শিক্ষা প্রতিষ্ঠান ও ইউনিয়ন পরিষদের সাথে কাজের বিনিময়ে খাদ্য/ইজিপিপি কর্মসূচীর আওতায় নির্মিত রাস্তাসমূহের সংযোগ স্থাপনের মাধ্যমে কৃষি উপকরণ সহজে পরিবহণ ও বিপণনের মাধ্যমে দারিদ্রতা কমিয়ে আর্থ-সামাজিক ব্যবস্থার উন্নয়নসহ অবকাঠামো নির্মাণকালীন সময়ে সাময়িক কর্মসংস্থানের সুযোগ সৃষ্টি করে গ্রামীণ এলাকার দারিদ্র্য দূরীকরণে কতটুকু উপকৃত হওয়ার সুযোগ তৈরি হয়েছে তা নিরূপণ করার জন্য যে সকল এলাকায় প্রকল্পের কালভার্ট/সেতু নির্মাণ করা হয়েছে সেখানকার সুবিধাভোগী এবং যেখানে এখনও কালভার্ট/সেতু নির্মাণ করা হয়নি সে সমস্ত এলাকা থেকে কন্ট্রোল গ্রুপ হিসেবে স্থানীয় নির্বাচিত প্রতিনিধি, স্থানীয় সাধারণ জনগণ, ব্যবসায়ী ও স্থানীয় সচেতন নাগরিক, শিক্ষক, পরিবহন মালিক, যানবাহন চালক সমিতি প্রতিনিধি ও সমাজসেবকগণের সমন্বয়ে এফজিডি পরিচালনা করা হয়েছে। প্রতিটি এফজিডিতে ১০/১২ জন করে অংশগ্রহণকারী ছিলেন। মোট ৩২টি এফজিডির আয়োজন করা হয়েছে।

ক্রঃ নং	তথ্যদাতার ধরণ	সংখ্যা
১.	স্থানীয় নির্বাচিত প্রতিনিধি, সুফলভোগী ও কন্ট্রোল গ্রুপ হিসেবে (স্থানীয় সাধারণ জনগণ), ব্যবসায়ী ও স্থানীয় সচেতন নাগরিক, শিক্ষক, পরিবহন মালিক, যানবাহন চালক সমিতি প্রতিনিধি ও সমাজসেবকগণের সমন্বয়ে	২৬
২.	সংশ্লিষ্ট ঠিকাদার, স্থানীয় সরকার বিভাগের প্রকল্প সংশ্লিষ্ট ব্যক্তিবর্গের সমন্বয়ে	৬
	মোট	৩২X১২=৩৮৪

### খ) নিবিড় আলোচনা/পরামর্শমূলক বৈঠক (Key Informant Interview)

প্রকল্পের কার্যকারিতা, প্রকল্পের বর্তমান অবস্থা, কাজের গুণগতমান, ঝুঁকি, দুর্বলতা, সম্ভাবনা ইত্যাদি জানার জন্য সংশ্লিষ্ট প্রকল্প বাস্তবায়নে নিয়োজিত বিভিন্ন পর্যায়ের পূর্ণ বা আংশিক দায়িত্বপালনকারী কর্মকর্তাগণের সাথে নিবিড় আলাপচারিতা (Key Informant Interview) KII করা হবে। যাদের সাথে নিবিড় আলোচনা করা হয়েছে তাদের কিছু তালিকা নিম্নরূপ:

ক্রঃ নং	তথ্যদাতার ধরণ	সংখ্যা
১.	প্রকল্প পরিচালক	১
২.	উপ- প্রকল্প পরিচালক	১



ক্রঃ নং	তথ্যদাতার ধরণ	সংখ্যা
৩.	সহকারী প্রকল্প পরিচালক	১
৪.	দুর্যোগ ব্যবস্থা কর্মকর্তা (জেলা পর্যায়ে)	৩২
৫.	দুর্যোগ ব্যবস্থা কর্মকর্তা (উপজেলা পর্যায়ে পর্যায়ে)	৯৮
৬.	উপজেলা নির্বাহী অফিসার (দ্বৈবচয়নের ভিত্তিতে)	২০
৭.	প্রকল্প সংশ্লিষ্ট ঠিকাদার (দ্বৈবচয়নের ভিত্তিতে)	১০
	<b>মোট</b>	<b>১৬৩</b>

### গ) কেইস স্টাডি পরিচালনা

চলমান প্রকল্পের সেতু/কালভার্ট নির্মাণের মাধ্যমে গ্রামীণ মাটির রাস্তার গ্যাপে সেতু/কালভার্ট নির্মাণ করে জলাবদ্ধতা দূরীকরণ ও যোগাযোগ ব্যবস্থার উন্নয়ন, দেশের স্থানীয় হাট-বাজার, গ্রোথ-সেন্টার, শিক্ষা প্রতিষ্ঠান ও ইউনিয়ন পরিষদের সাথে কাজের বিনিময়ে খাদ্য/ইজিপিপি কর্মসূচীর আওতায় নির্মিত রাস্তাসমূহের সংযোগ স্থাপনের মাধ্যমে কৃষি উপকরণ সহজে পরিবহণ ও বিপণনের মাধ্যমে দারিদ্রতা কমিয়ে আর্থ-সামাজিক ব্যবস্থার উন্নয়নসহ অবকাঠামো নির্মাণকালীন সময়ে সাময়িক কর্মসংস্থানের সুযোগ সৃষ্টি করে গ্রামীণ এলাকার দারিদ্র্য দূরীকরণে কতটুকু সম্ভব হয়েছে/হবে সে বিষয়ে ২টি, প্রকল্পের সেতু/কালভার্ট নির্মাণের ফলে দুর্যোগ ঝুঁকি হ্রাস সম্পর্কিত ২টি এবং প্রকল্পের ক্রয় সংক্রান্ত তথ্যাদির প্যাকেজ আকারে ৬টিসহ মোট ১০টি কেইস স্টাডি পরিচালনা করা হয়েছে (পরিশিষ্ট-২)।

### সারণি-২.১: তথ্যদাতার প্রকার অনুসারে তথ্যদাতার সংখ্যা, স্থান ও তথ্য সংগ্রহ উপকরণ

#### ক) পরিমাণগত তথ্যসংগ্রহের উৎস এবং আকার

ক্রঃ নং	পদ্ধতি	তথ্যদাতার ধরণ	তথ্য সংগ্রহ উপকরণ	তথ্যদাতার সংখ্যা
১.	ডকুমেন্ট পর্যালোচনা	ডিপিপি/আরডিপিপি, প্রকল্পের ডিজাইন, প্রকল্পের অগ্রগতি প্রতিবেদন, পরিদর্শন প্রতিবেদন, অন্তর্বর্তীকালীন জরিপ প্রতিবেদন (যদি থাকে)	---	প্রাপ্ত প্রাসঙ্গিক প্রতিবেদন
<b>সংখ্যাগত পদ্ধতি</b>				
২.	প্রকল্পের সুবিধাভোগী সমীক্ষা	প্রকল্প এলাকার সাধারণ জনগণ	কাঠামোগত প্রশ্নপত্র	১৯৬০ জন
উপ-মোট				১৯৬০ জন
<b>গুণগত পদ্ধতি</b>				
৩.	কী ইনফরমেন্ট ইন্টারভিউ	প্রকল্প পরিচালক, উপ- প্রকল্প পরিচালক, উপজেলা নির্বাহী অফিসার, দুর্যোগ ব্যবস্থাপনা কর্মকর্তা (জেলা ও উপজেলা পর্যায়ে) এবং অন্যান্য প্রকল্প সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তাদের সাথে ১৬৩টি KII পরিচালিত হয়েছে।	KII চেকলিস্ট	১৬৩ জন
৪.	ফোকাস গ্রুপ আলোচনা	স্থানীয় নির্বাচিত প্রতিনিধি, সুফলভোগী ও কন্ট্রোল গ্রুপ হিসেবে (স্থানীয় সাধারণ জনগণ), শিক্ষক, এনজিও কর্মী, শিক্ষার্থী, গাড়ী চালক, ব্যবসায়ী ও স্থানীয় সচেতন নাগরিক ও সমাজসেবক, প্রকৌশলী, সংশ্লিষ্ট ঠিকাদারের সমন্বয়ে ৩২টি এফজিডি করা হবে, প্রতিটি এফজিডিতে ১০/১২ জন অংশগ্রহণকারী ছিলেন।	এফজিডি চেকলিস্ট/ গাইড লাইন	৩২ টি (প্রতি এফজিডিতে) ১২X৩২ মোট-৩৮৪
০৫	কেইস স্টাডি পরিচালনা	কৃষি উপকরণ সহজে পরিবহণ ও বিপণনের মাধ্যমে দারিদ্রতা কমিয়ে আর্থ-সামাজিক ব্যবস্থার উন্নয়নসহ অবকাঠামো নির্মাণকালীন সময়ে	কেইস স্টাডি গাইড লাইন	১০টি

ক্রঃ নং	পদ্ধতি	তথ্যদাতার ধরণ	তথ্য সংগ্রহ উপকরণ	তথ্যদাতার সংখ্যা
		সাময়িক কর্মসংস্থানের সুযোগ সৃষ্টি করে গ্রামীণ এলাকার দারিদ্র্য দূরীকরণে কতটুকু সম্ভব হয়েছে/হবে সে বিষয়ে ২টি, প্রকল্পের সেতু/কালভার্ট নির্মাণের ফলে দুর্যোগ ঝুঁকি হ্রাস সম্পর্কিত ২টি এবং প্রকল্পের ক্রয় সংক্রান্ত তথ্যাদির প্যাকেজ আকারে ৬টিসহ মোট ১০টি কেইস স্টাডি পরিচালনা করা হয়েছে।		
০৬	মাঠ পরিদর্শন এবং ভৌত পর্যবেক্ষণ ও যাচাইকরণ	প্রকল্প এলাকা সরজমিনে পরিদর্শন	প্রকল্প এলাকায় অঙ্গভিত্তিক কাজের পর্যবেক্ষণ	---
০৭	ক্রয় সংক্রান্ত নথি পর্যালোচনা	প্রকল্পের বিভিন্ন উপাদান ক্রয় সংক্রান্ত নথিপত্র (পণ্য, কার্য ও সেবা ক্রয় ও সংগ্রহের (Procurement) যাবতীয় তথ্যাবলী, টেন্ডার প্রক্রিয়া, ক্রয় কমিটি, অনুমোদন, সনদ, প্রত্যয়ন পর্যালোচনা ও যাচাইকরণ করা হয়েছে।	ক্রয় চেকলিস্ট	---
০৮	গুণগতমান যাচাই এবং পরীক্ষা	বিভিন্ন উপাদান ও ভৌত উন্নয়ন কাজের নমুনা সংগ্রহের মাধ্যমে সিলিন্ডার টেস্ট ও রড টেস্ট এবং নির্মিত ব্রিজে হ্যামার টেস্ট করা হয়েছে।	ল্যাবটেস্ট রিপোর্ট	---
০৯	স্থানীয় পর্যায়ে কর্মশালা	প্রকল্প সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তা, বিভিন্ন স্টেকহোল্ডার, আইএমইডি'র কর্মকর্তা এবং উপকারভোগী ব্যক্তিবর্গের সমন্বয়ে পরিচালিত হয়েছে।	সমীক্ষার বিষয়বস্তু উপস্থাপনাসহ মুক্ত আলোচনা	১টি (৫০জন)
১০	জাতীয় পর্যায়ে কর্মশালা	আইএমইডি ও প্রকল্প কর্মকর্তাগণ এবং জাতীয় পর্যায়ের স্টেকহোল্ডারগণের সমন্বয়ে	সমীক্ষার চূড়ান্ত খসড়া প্রতিবেদন উপস্থাপন	১টি (১১০ জন)
মোট				২৬৭৭ জন

## ২.৯ তথ্য সংগ্রহ ও বিশ্লেষণ পদ্ধতি

### ২.৯.১ তথ্য সংগ্রহকারী নিয়োগ ও প্রশিক্ষণ

সমীক্ষার জন্য মোট ১৯৬০ জন উপকারভোগী উত্তরদাতার সাক্ষাৎকার গ্রহণের মাধ্যমে তথ্য সংগ্রহ করা হয়েছে। পূর্ব অভিজ্ঞতা থেকে দেখা যায়, ০১ জন তথ্য সংগ্রহকারী এ ধরনের সমীক্ষায় দৈনিক গড়ে ০৫-০৮ জনের তথ্য সংগ্রহ করতে পারেন। এ হিসেবে ১২ জন তথ্য সংগ্রহকারী ১৬ কর্মদিবস সময়ের মধ্যে উপকারভোগীর তথ্য সংগ্রহ করেছেন। ১২ জন তথ্য সংগ্রহকারীকে নিবিড় পর্যবেক্ষণের জন্য ০৩ জন সুপারভাইজর নিয়োগ দেয়া হয়েছে। সুপারভাইজরগণ তথ্য সংগ্রহকারীদের follow-up করবেন, KII ও FGD পরিচালনা করেছেন এবং তথ্য সংগ্রহকারীগণ এ ব্যাপারে তাদের সাহায্য করেছেন। সকল তথ্য সংগ্রহের জন্য মোট ১৭ দিন সময় প্রয়োজন হয়েছে (একদিন ছুটি বিবেচনা করে)। প্রারম্ভিক প্রতিবেদন তত্ত্বাবধান কমিটির সভায় অনুমোদনের পর তথ্য সংগ্রহকারী ও সুপারভাইজরগণকে ২ দিনের প্রশিক্ষণ (অর্ধবেলা ফিল্ড প্রি-টেস্টিং) দেয়া হয়েছে। প্রশিক্ষণের সময় আইএমইডি'র সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তাগণ উপস্থিত থেকে প্রকল্প সম্পর্কে আলোচনা করেছেন। আইএমইডি কর্তৃক প্রশ্নপত্র চূড়ান্ত অনুমোদনের পর তথ্য সংগ্রহ করার জন্য প্রেরণ করা হয়েছে।

## ২.৯.২ প্রশ্নপত্রের প্রাক-সার্ভে যাচাই (Field pre-testing of Questionnaire)

তথ্য সংগ্রহকারীগণ তথ্য/উপাত্ত দ্বারা খসড়া প্রশ্নপত্র পূরণ করেছেন এ ক্ষেত্রে তাদের ভুল-ত্রুটি ঘটনাগুলোই চিহ্নিত করে ত্রুটিমুক্তভাবে প্রশ্নপত্র পূরণের প্রশিক্ষণ দেয়া ছাড়াও কিভাবে ভুল সংশোধন বা মোকাবেলা করতে হয় সে বিষয়ে পরামর্শ প্রদান করা হয়েছে। অতঃপর পূরণকৃত প্রশ্ন পত্রের আলোকে খসড়া প্রশ্নপত্রের ত্রুটি ও দুর্বলতা সংশোধন করা হয়েছে এবং সংশোধিত প্রশ্নমালার সাহায্যে তথ্য/উপাত্ত সংগ্রহ কার্যক্রম পরিচালনা করা হয়েছে।

## ২.৯.৩ সাক্ষাৎকার গ্রহণ

নির্ধারিত প্রশ্নপত্রের সাহায্যে উত্তরদাতাগণের সাক্ষাৎকার গ্রহণ করা হয়েছে (সংযোজনী-১)। প্রশ্নপত্রেই উত্তর লিপিবদ্ধ করা হয়েছে, প্রয়োজনে পৃথক কাগজ ব্যবহৃত হয়েছে। প্রকল্প এলাকা সরজমিনে পরিদর্শন, প্রকল্পের স্থীর চিত্র সংগ্রহ ও ক্রয় সংক্রান্ত তথ্য যাচাই (সংযোজনী-৭), নিবিড় আলোচনা, এফজিডি ইত্যাদির জন্য সংশ্লিষ্ট চেকলিস্ট/গাইড লাইন অনুসরণ করা হয়েছে (সংযোজনী ২-৫)। প্রয়োজনে অনুমতি সাপেক্ষে নিবিড় আলোচনা রেকর্ড করা হয়েছে।

## ২.৯.৪ সমীক্ষা ও উপাত্তের মান নিয়ন্ত্রণ (Quality Control)

মাঠ পর্যায়ে তথ্য সংগ্রহের সময় সুপারভাইজরগণ প্রতিটি প্রশ্নপত্র ও চেকলিস্ট ঠিকমত পূরণ করা হয়েছে কিনা তা পরীক্ষা করে দেখেছেন। দৈবচয়নের মাধ্যমে ৫% পূরণকৃত প্রশ্নপত্র পূরণের পরই যাচাই করে দেখেছেন। প্রশ্নপত্র পূরণে কোন প্রকার ভুল-ত্রুটি দেখা গেলে সমাধানের জন্য পদক্ষেপ গ্রহণ করেছেন।

## ২.১০ উপাত্ত প্রক্রিয়াকরণ ও বিশ্লেষণ

কম্পিউটারের মাধ্যমে উপাত্ত প্রক্রিয়াকরণ সম্পন্ন করা হয়েছে। মাঠ হতে সংগৃহীত তথ্য-উপাত্ত নিয়মতান্ত্রিকভাবে পরিশুদ্ধ করা হয়েছে এবং সেগুলো কম্পিউটারে এন্ট্রির মাধ্যমে রেকর্ড করা হয়েছে। উপাত্ত প্রক্রিয়ার জন্য প্রধানত SPSS version 20 এবং ক্ষেত্র বিশেষে Microsoft Access ও Microsoft Excel 2010 ব্যবহার করা হয়েছে। যথাযথ Tabulation-এর সাহায্যে প্রক্রিয়াকৃত উপাত্ত ও ফলাফল সারণি, গ্রাফ ও চার্ট আকারে উপস্থাপন করা হয়েছে এবং সেগুলো সমীক্ষায় বিশ্লেষণ ও ব্যাখ্যার জন্য প্রতিবেদনের যথাস্থানে ব্যবহার করা হয়েছে।

## ২.১১ প্রতিবেদন প্রস্তুতকরণ ও দাখিল

সংগৃহীত তথ্য/উপাত্ত প্রক্রিয়াকরণে প্রয়োজনীয় বিশ্লেষণ পূর্বক সহজ বোধগম্য ভাষায় প্রতিবেদন প্রস্তুত করা হয়েছে। প্রারম্ভিক প্রতিবেদনে বর্ণিত সমীক্ষার রূপরেখা ও প্রশ্নপত্র সংযুক্ত করে টেকনিক্যাল কমিটির সুপারিশ এবং তত্ত্বাবধান কমিটির অনুমোদনের জন্য ২৮ কপি প্রেরণ করা হ হয়েছে এবং তত্ত্বাবধান কমিটির অনুমোদনের পর মাঠ পর্যায়ের তথ্য/উপাত্ত সংগ্রহের কাজ শুরু করা হয়েছে। মাঠ পর্যায়ে সংগৃহীত সকল তথ্য/উপাত্ত প্রক্রিয়াকরণ ও বিশ্লেষণের পর ১ম খসড়া প্রতিবেদন প্রস্তুত করে টেকনিক্যাল কমিটির সুপারিশ এবং তত্ত্বাবধান কমিটির অনুমোদনের জন্য ২৮ কপি প্রেরণ করা হয়েছে। ১ম খসড়া প্রতিবেদনের উপর দেয়া সংশ্লিষ্ট কমিটির মন্তব্য/সুপারিশ-এর আলোকে ২য় খসড়া প্রতিবেদন প্রস্তুত করা হবে এবং ২য় খসড়া প্রতিবেদনের কপি জাতীয় পর্যায়ে আয়োজিত কর্মশালায় উপস্থাপন করার জন্য ১১০ কপি প্রেরণ করা হয়েছে। কর্মশালায় অংশগ্রহণকারীগণের মন্তব্য বিবেচনায় নিয়ে চূড়ান্ত খসড়া প্রতিবেদন প্রস্তুত করা হয়েছে এবং চূড়ান্ত খসড়া প্রতিবেদন পুনরায় টেকনিক্যাল কমিটির মতামত ও অনুমোদনের জন্য আইএমইডিতে ১২ কপি প্রতিবেদন প্রেরণ করা হয়েছে এবং অনুমোদিত চূড়ান্ত প্রতিবেদন এর প্রিন্ট কপি বাস্তবায়ন পরিবীক্ষণ ও মূল্যায়ন বিভাগের সেক্টর-১ এর কর্মকর্তাদের সাথে আলোচনা করে (বাংলা-৪০ কপি ও ইংরেজি-২০ কপি) মহাপরিচালক, সেক্টর-১, আইএমইডি বরাবর দাখিল করা হবে।

সারণি ২.২: নিম্নলিখিত প্রতিবেদনসমূহের সংখ্যা ও সময়সূচীর আলোকে দাখিল করা হবে।

ক্রঃ নং	প্রতিবেদনের নাম	সংখ্যা/কপি	ভাষা	সময়
০১.	প্রারম্ভিক প্রতিবেদন (টেকনিক্যাল ও তত্ত্বাবধান) কমিটির সভার জন্য	২০x ২=৪০ কপি	বাংলা	চুক্তি সম্পাদনের ১৫ দিনের মধ্যে
০২.	১ম খসড়া প্রতিবেদন (টেকনিক্যাল ও তত্ত্বাবধান) কমিটির সভার জন্য	২০x ২=৪০ কপি	বাংলা	চুক্তি সম্পাদনের ৭৫ দিনের মধ্যে
০৩.	দ্বিতীয় খসড়া প্রতিবেদন (ডিসেমিনেশন কর্মশালা) কমিটির সভার জন্য	বাংলা ১২০ ও ইংরেজী ১০ =১৩০ কপি	বাংলা ও ইংরেজি	চুক্তি সম্পাদনের ৯০ দিনের মধ্যে
০৪.	চূড়ান্ত খসড়া প্রতিবেদন (টেকনিক্যাল) কমিটির সভার জন্য	২০x ২=৪০ কপি	বাংলা ও ইংরেজি	চুক্তি সম্পাদনের ১০০ দিনের মধ্যে
০৫.	চূড়ান্ত প্রতিবেদন	বাংলা ৪০ ও ইংরেজি ২০	বাংলা ও ইংরেজি	চুক্তি সম্পাদনের ১১০ দিনের মধ্যে

২.১২ নিবিড় পরিবীক্ষণ কার্যক্রমের সময়ভিত্তিক কর্ম-পরিকল্পনা

নিবিড় পরিবীক্ষণ কার্যক্রম চুক্তি সম্পাদনের পর হতে প্রারম্ভিক প্রতিবেদন পেশ করা পর্যন্ত পরামর্শক প্রতিষ্ঠান কর্তৃক ইতোমধ্যে কতিপয় গুরুত্বপূর্ণ কাজ সম্পাদন করা হয়েছে, যে-মনঃ (ক) পরামর্শকদের দায়িত্ব বণ্টন করা হয়েছে (খ) প্রকল্প সংশ্লিষ্ট বিভিন্ন প্রকার দলি-লাদি/উপকরণ সংগ্রহ ও পর্যালোচনার কাজ চলছে (গ) নমুনা চয়ন পদ্ধতির মাধ্যমে sample population নির্ণীত হয়েছে এবং (ঘ) প্রারম্ভিক প্রতিবেদন (Inception Report) প্রণয়ন ও উপস্থাপন করা হয়েছে। প্রারম্ভিক প্রতিবেদন উপস্থাপন করার পর কারিগরি ও তত্ত্বাবধান কমিটির অনুমোদন-ক্রমে মাঠ পর্যায়ে তথ্য সংগ্রহ শুরু হয়েছে। অনুমোদিত প্রারম্ভিক প্রতিবেদন অনুযায়ী যে সমস্ত কাজ করা হবে তার কর্মপরিকল্পনা (Work plan) নিম্নে সারণি ২.৩ এ দেখানো হলো।

সারণি: ২.৩: নিবিড় পরিবীক্ষণ কার্যক্রমের সময়ভিত্তিক কর্ম-পরিকল্পনা

ক্রঃ নং	কাজের বিবরণ	সময়	মাস					তারিখ
			ফেব্রুঃ২৩	মার্চ-২৩	এপ্রিল-২৩	মে-২৩	জুন ২৩	
১.	চুক্তি স্বাক্ষর	১ দিন	■					১৫/০২/২০২৩
২.	খসড়া প্রারম্ভিক প্রতিবেদন প্রণয়ন ও দাখিল	১১দিন	■					১৬/০২/২৩- ০১/০৩/২০২৩
৩.	টেকনিক্যাল কমিটির সুপারিশ অনুযায়ী রিপোর্ট সংশোধন	০৩ দিন		■				০২/০৩/২৩- ০৪/০৩/২০২৩
৪.	তত্ত্বাবধান কমিটি কর্তৃক ইনসেপশন রিপোর্ট অনুমোদন	০৫ দিন		■				০৫/০৩/২৩- ০৯/০৩/২০২৩
৫.	প্রশ্নমালা চূড়ান্তকরণ ও মাঠ পর্যায়ের জনবল নিয়োগ	১৬ দিন		■				১০/০৩/২৩- ২৪/০৩/২০২৩
৬.	প্রশিক্ষণ,সরজমিন পর্যবেক্ষণ ও মাঠ পর্যায়ে উপাত্ত সংগ্রহ				■			
৭.	উপাত্ত সংগ্রহ কার্যক্রমের তদারকি				■			
৮.	FGD পরিচালনা করা				■			
৯.	স্থানীয় পর্যায়ে কর্মশালা পরিচালনা করা				■			
১০.	সংগৃহীত উপাত্ত সম্পাদনা	১৮ দিন			■			২৫/০৩/২০২৩- ১৬/০৪/২০২৩
১১.	ডাটা এন্ট্রি ও যাচাইকরণ				■			
১২.	টেবুলেশন সম্পন্ন				■			
১৩.	ডাটা বিশ্লেষণ				■			
১৪.	১ম খসড়া প্রতিবেদন প্রণয়ন ও				■			

ক্রঃ নং	কাজের বিবরণ	সময়	মাস					তারিখ	
			ফেব্রুঃ২৩	মার্চ-২৩	এপ্রিল-২৩	মে-২৩	জুন ২৩		
	দাখিল	১৫ দিন							১৭/০৪/২০২৩- ২১/০৪/২০২৩
১৫.	খসড়া প্রতিবেদন টেকনিক্যাল কমিটি কর্তৃক পর্যালোচনা								
১৬.	টেকনিক্যাল কমিটির সুপারিশের আলোকে খসড়া প্রতিবেদন সংশোধন ও ২য় খসড়া প্রতিবেদন দাখিল	২৩ দিন							২২/০৪/২০২৩- ১৮/০৫/২০২৩
১৭.	জাতীয় পর্যায়ের সেমিনারে চূড়ান্ত খসড়া প্রতিবেদন উপস্থাপন ও মতামত সংগ্রহ	১০ দিন							১৯/০৫/২০২৩- ২৮/০৫/২০২৩
১৮.	সেমিনারের মতামতের ভিত্তিতে খসড়া প্রতিবেদন চূড়ান্তকরণ ও চূড়ান্ত প্রতিবেদন দাখিল	১৫ দিন							২৯/০৫/২০২৩- ১৬/০৬/২০২৩
	মোট	১২০ দিন							

## তৃতীয় অধ্যায়

### সমীক্ষার ফলাফল পর্যালোচনা

#### ৩.১ প্রকল্পের অগ্রগতি

গ্রামীণ রাস্তায় ১৫ মিটার দৈর্ঘ্য পর্যন্ত সেতু/কালভার্ট নির্মাণ (১ম সংশোধিত) প্রকল্পের অঙ্গসমূহকে দু'টি ভাগে ভাগ করা হয়েছে: রাজস্ব খাত ও মূলধন খাত। রাজস্ব খাতের অন্তর্ভুক্ত খরচসমূহ হচ্ছে, কর্মকর্তা ও কর্মচারীদের বেতন, আপ্যায়ন ব্যয়, সেমিনার/কনফারেন্স, অফিস ভাড়া, আউটসোর্সিং, রেজিস্ট্রেশন, অনুলিপি ব্যয়, প্রশিক্ষণ, তেল, গ্যাস এবং লুব্রিকেন্ট, গ্যাস ও জ্বালানী, ভ্রমণ ব্যয়, স্টেশনারী, সীল এবং স্ট্যাম্প, কনসালটেন্ট, সম্মানী ভাতা, যানবাহন ব্যয়, মোটরযান রক্ষণাবেক্ষণ ব্যয়সহ ইত্যাদি। অন্যদিকে, মূলধন খাতে রয়েছে সাব-সয়েল ইনভেস্টিগেশন, সেতু/কালভার্ট নির্মাণ, অফিস সরঞ্জামাদি (ল্যাপটপ, প্রিন্টার) ও আসবাবপত্র এই সকল অঙ্গসমূহের তথ্য ও উপাত্ত বিশ্লেষণ এবং পর্যালোচনা নিম্নরূপ:

#### ৩.২ প্রকল্পের অনুমোদিত সংশোধিত ব্যয় এবং বাস্তবায়নকাল

প্রকল্পটির ডিপিপি গত ০৪/১১/২০১৮ তারিখে একনেক কর্তৃক অনুমোদিত হয়। মূল প্রকল্পটি ৬৫৭৮২০.০০ লক্ষ টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে জানুয়ারি ২০১৯ হতে জুন ২০২২ পর্যন্ত ৩৮ মাস বাস্তবায়ন সময়কাল নির্ধারণ করা হয়। কিন্তু বিশ্বব্যাপী করোনা ভাইরাসের প্রাদুর্ভাবের ফলে প্রকল্পের ক্রয় প্রক্রিয়া বিঘ্নিত হওয়ায় এবং অনুমোদিত ডিপিপি অনুযায়ী প্রত্যাশিত তহবিল প্রবাহ অপরিপূর্ণ হওয়ায় ক্রয় পরিকল্পনা অনুযায়ী দরপত্র আহ্বান করা সম্ভব হয়নি, ফলে বাস্তবতার নিরিখে ২ (দুই) বছর প্রকল্পের মেয়াদ বৃদ্ধি করে প্রথম সংশোধনী হিসেবে ৬৫৪৫২৬.৫৯ লক্ষ টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে জানুয়ারি ২০১৯ হতে জুন ২০২৪ পর্যন্ত সময় বৃদ্ধি করা হয়। এতে প্রকল্পের মূল পর্যায়ের তুলনায় সময় বৃদ্ধি ৫৭% এবং ব্যয় হ্রাস পায় ০.৫০%।

#### ৩.৩ প্রকল্পের মেয়াদ বৃদ্ধির কারণ পর্যালোচনা

গ্রামীণ রাস্তায় ১৫ মিটার দৈর্ঘ্য পর্যন্ত সেতু/কালভার্ট নির্মাণ (১ম সংশোধিত) প্রকল্পটি ৬৫৭৮২০.০০ লক্ষ টাকা প্রাক্কলিত ব্যয় জানুয়ারি/২০১৯ খ্রি. হতে জুন/২০২২ খ্রি. পর্যন্ত মেয়াদে বাস্তবায়নের জন্য অনুমোদিত হয়। এ প্রকল্পের আওতায় দেশে ৪৯২টি উপজেলায় ১৩,০০০ (তের হাজার)টি ব্রিজ নির্মাণ করার প্রস্তাব করা হয়, যার মোট দৈর্ঘ্য ১৫৬০০০.০০ মিটার। প্রকল্পের আওতায় নির্মিত সেতুগুলো দুই ধরনের-গার্ডার টাইপ এবং বক্স পাইপ। মাঠ পর্যায়ে প্রকল্প বাস্তবায়ন করতে গিয়ে দেখা যায়, অতি প্রয়োজনীয় ও গুরুত্বপূর্ণ স্থানে সেতু নির্মাণ প্রয়োজন হলেও ১৫ মিটার পর্যন্ত বাধ্যবাধকতা থাকায় সেতুটি এ প্রকল্পের আওতায় নির্মাণ করা যাচ্ছে না। অনেক ক্ষেত্রে অত্র মন্ত্রণালয় কর্তৃক নির্মিত রাস্তায় মাত্র কয়েক ফুটের জন্য সেতু নির্মাণ করা সম্ভব হচ্ছে না। এমতাবস্থায় স্থানীয় চাহিদা, জনপ্রতিনিধিদের আধাসরকারি পত্রসমূহ বিবেচনায় নিয়ে গত ১৯/০৭/২০২১ খ্রি. তারিখে অনুষ্ঠিত প্রকল্প স্টিয়ারিং কমিটির ৪র্থ সভায় বিষয়টি আলোচনা হয়। সভায় সিদ্ধান্ত গৃহীত হয় যে কোন ভাবেই জলাশয়/খালের দুইদিক কমিয়ে গ্যাপ সংকুচিত করে সেতু নির্মাণ করা যাবে না। সে ক্ষেত্রে সংশোধিত ডিপিপি,তে ২/১ মিটার দৈর্ঘ্য বাড়ানো যেতে পারে। এছাড়াও ইউনিয়ন, উপজেলা ও জেলা ভিত্তিক বরাদ্দ না রেখে NEED BASED সেতু/কালভার্ট নির্মাণ করা যেতে পারে এবং জেলার বরাদ্দ কম/বেশি করা যেতে পারে। অর্থাৎ যে জেলার চাহিদা কম সে জেলার বরাদ্দ যেখানে চাহিদা আছে সেখানে সমন্বয় করা যেতে পারে। ডিপিপি'তে বিদ্যমান ইউনিয়ন ভিত্তিতে বরাদ্দের পরিবর্তে বাস্তব চাহিদার ভিত্তিতে (NEED BASED) জেলা ভিত্তিক বরাদ্দের সংস্থান রেখে ডিপিপি সংশোধন করা হয়েছে।

এছাড়াও অনেক ক্ষেত্রেই সেতু/কালভার্ট গাইড/রিটেইনিং ওয়াল না দেওয়ায় মাটি সরে গিয়ে সেতু/কালভার্ট চলাচলের অনুপযোগী হয়ে পরে। সে জন্য সেতু/কালভার্টের এ্যাপ্রোচের মাটি যথাস্থানে ধরে রাখার প্রয়োজনে গাইড ওয়াল, রিটেইনিং ওয়াল সিসি ব্লক/প্লেট নির্মাণের সংস্থান রাখা হয়েছে। সেতু/কালভার্টের উভয় পার্শ্বে ১৫ মিটার করে

সর্বমোট ৩০মিটার এইচবিবি এ্যাপ্রোচ রোড নির্মাণের সংস্থান রাখাসহ ক্ষেত্র বিশেষে রিটেইনিং ওয়াল ও গাইড ওয়ালের সংস্থান রাখা হয়েছে। বিশ্বব্যাপী করোনা ভাইরাসের প্রাদুর্ভাবের ফলে প্রকল্পের ক্রয় প্রক্রিয়া বিঘ্নিত হয়েছে। অনুমোদিত ডিপিপি অনুযায়ী প্রত্যাশিত তহবিল প্রবাহ অপরিপূর্ণ হওয়ায় ক্রয়-পরিকল্পনা অনুযায়ী দরপত্র আহবান করা সম্ভব হয়নি বিধায় প্রকল্পের বাস্তবায়নকাল ২(দুই) বছর বৃদ্ধিকরে ১ লা জানুয়ারী ২০১৯ খ্রি. হতে ৩০ জুন ২০২৪ খ্রি. পর্যন্ত বৃদ্ধি করা হয়।

### ৩.৪ প্রকল্পের বছর ভিত্তিক সার্বিক কর্ম-পরিকল্পনা পর্যালোচনা

প্রকল্পের আরডিপিপি'তে মোট ৬ (ছয়) অর্থবছরের কর্ম-পরিকল্পনা রয়েছে। প্রকল্প অফিসের অর্থবছরভিত্তিক কর্ম-পরিকল্পনা পর্যালোচনা করে লক্ষ্য করা যায়, প্রকল্পটির শুরুতেই ২০১৮-১৯ অর্থবছরে কর্মপরিকল্পনা অনুযায়ী কাংখিত লক্ষ্যমাত্রা অর্জন হয়নি, এর মূল কারণ হলো বিশ্বব্যাপী করোনা ভাইরাসের প্রাদুর্ভাবের ফলে প্রকল্পের ক্রয় প্রক্রিয়া বিঘ্নিত হয়েছে এবং অনুমোদিত ডিপিপি অনুযায়ী প্রত্যাশিত তহবিল অপরিপূর্ণ ছিলো। এছাড়া ২০১৯-২০, ২০২০-২১ ও ২০২১-২২ অর্থবছরে কর্মপরিকল্পনা অনুযায়ী প্রকল্পটি বাস্তবায়িত হয়নি। এর মূল কারণ হলো প্রকল্পটি 'বি' ক্যাটাগরী হওয়ায় ডিপিপি/আরডিপিপির সংস্থানের তুলনায় আরএডিপির বরাদ্দ অনেকাংশ কম ছিল। তবে অর্থ ছাড়ের তুলনায় প্রকৃত ব্যয় সন্তোষজনক হলেও ২০২২-২৩ অর্থবছরে কর্মপরিকল্পনা অনুযায়ী প্রকল্পটির লক্ষ্যমাত্রা ৩৬.৫৪ এবং এপ্রিল, ২৩ পর্যন্ত আর্থিক অগ্রগতি ৩.৫২%, অর্থাৎ উক্ত অর্থবছরে আর্থিক অগ্রগতি বিবেচনায় কাঙ্খিত লক্ষ্যমাত্রা অর্জন সম্ভব নয় বলে প্রতীয়মান হয়। প্রকল্পের অগ্রগতি বিবেচনায় অবশিষ্ট অনুমোদিত প্রকল্প মেয়াদে কাজ সম্পন্ন করা বেশ কঠিন হবে।

### ৩.৫ অর্থ বছর ভিত্তিক ডিপিপি'র সংস্থান, বরাদ্দ, অর্থছাড় ও বাস্তবায়ন অবস্থা পর্যালোচনা

প্রকল্পের অর্থবছরভিত্তিক আরডিপিপি'র সংস্থান, বরাদ্দ, অর্থছাড়, প্রকৃত ব্যয় এবং বাস্তব লক্ষ্যমাত্রা ও অর্জন পর্যালোচনা করে দেখা যায় যে, ২০১৮-২০১৯ অর্থবছরে ডিপিপি'র সংস্থান ছিল ৩৩৪৩৩৭.৮১ লক্ষ টাকা এবং আরএডিপি'র বরাদ্দ ১৪০০.০০ লক্ষ টাকা অর্থাৎ ডিপিপির সংস্থানের বিপরীতে আরএডিপি'র বরাদ্দ ছিল ০.৪২%। অর্থছাড় হয়েছে ১৪০০.০০ লক্ষ টাকা ও প্রকৃত ব্যয় হয়েছে ১২.৭৮ লক্ষ টাকা এবং বাস্তব অগ্রগতি ১%। উক্ত অর্থবছরে বিশ্বব্যাপী করোনা ভাইরাসের প্রাদুর্ভাবের ফলে প্রকল্পের ক্রয় প্রক্রিয়া বিঘ্নিত হয়েছে এবং অনুমোদিত ডিপিপি অনুযায়ী প্রত্যাশিত তহবিল অপরিপূর্ণ ছিল। ২০১৯-২০ অর্থবছরে ডিপিপি'র সংস্থান ছিল ১৯২২৬২.৬২ লক্ষ টাকা এবং আরএডিপি'র বরাদ্দ ৯৯২২৭.০০ লক্ষ টাকা, ডিপিপির সংস্থানের বিপরীতে আরএডিপি'র বরাদ্দ ছিল ৫১.৬১%। অর্থছাড় হয়েছে ৯৯২২৭.০০ লক্ষ টাকা ও প্রকৃত ব্যয় হয়েছে ৯৮৬১৪.৭২ লক্ষ টাকা বাস্তব অগ্রগতি ২১%। ২০২০-২০২১ ডিপিপি'র সংস্থান ছিল ২২৯৭৮৪.৭৩ লক্ষ টাকা এবং আরএডিপি'র বরাদ্দ ৪৩৫৬৪.০০ লক্ষ টাকা অর্থাৎ ডিপিপির সংস্থানের বিপরীতে আরএডিপি'র বরাদ্দ ছিল ১৮.৯৬%। অর্থছাড় হয়েছে ৪৩৫৬৪.০০ লক্ষ টাকা ও প্রকৃত ব্যয় হয়েছে ৪৩৩৯৯.৩৩ লক্ষ টাকা বা বরাদ্দের ৯৯.৬২% বাস্তব অগ্রগতি ১২%। ২০২০-২১ অর্থবছরে প্রকল্পটি 'বি' ক্যাটাগরী হওয়ার কারণে আরডিপিপির বরাদ্দের তুলনায় আরএডিপির বরাদ্দ অনেক কম ছিল। ২০২১-২২ অর্থবছরে ডিপিপি'র সংস্থান ছিল ২০২৩৩৪.৮৫ লক্ষ টাকা এবং আরএডিপি'র বরাদ্দ ৩৪১৫০.০০ লক্ষ টাকা, অর্থাৎ ডিপিপির সংস্থানের বিপরীতে আরএডিপি'র বরাদ্দ ছিল ১৬.৮৮%। অর্থছাড় হয়েছে ৩৪১৫০.০০ লক্ষ টাকা ও প্রকৃত ব্যয় হয়েছে ৩৪০৪৭.৯৫ লক্ষ টাকা বাস্তব অগ্রগতি ৭%। ২০২২-২৩ অর্থবছরে আরডিপিপি'র সংস্থান ছিল ২৩৯১৭৪.৮৮ লক্ষ টাকা এবং আরএডিপি'র বরাদ্দ ৫৬০১৮.০০ লক্ষ টাকা, অর্থাৎ আরডিপিপির সংস্থানের বিপরীতে আরএডিপি'র বরাদ্দ ছিল ২৩.৪২%। অর্থছাড় হয়েছে ৩১২৫৩.৮২ লক্ষ টাকা ও প্রকৃত ব্যয় হয়েছে এপ্রিল, ২৩ পর্যন্ত ২৩০১০.১২ লক্ষ টাকা বাস্তব অগ্রগতি ৮.৫০%। প্রকল্পটির এপ্রিল, ২৩ পর্যন্ত আর্থিক অগ্রগতি ১৯৯০৮৪.৯১ লক্ষ টাকা বা ৩০.৪২ শতাংশ এবং বাস্তব অগ্রগতি ৪৯.৫%। অর্থছাড়ের তুলনায় প্রকৃত ব্যয় সন্তোষজনক হলেও প্রকল্পের বাস্তবায়নধীন অতিক্রান্ত সময় অনুপাতে অগ্রগতি অনেকাংশে পিছিয়ে আছে। প্রকল্পের অগ্রগতি বিবেচনায় অবশিষ্ট প্রকল্প মেয়াদে আর্থিক ৬৯.৫৮% ও বাস্তব ৫০.৫০% কাজ সম্পন্ন করা বেশ কঠিন হবে।

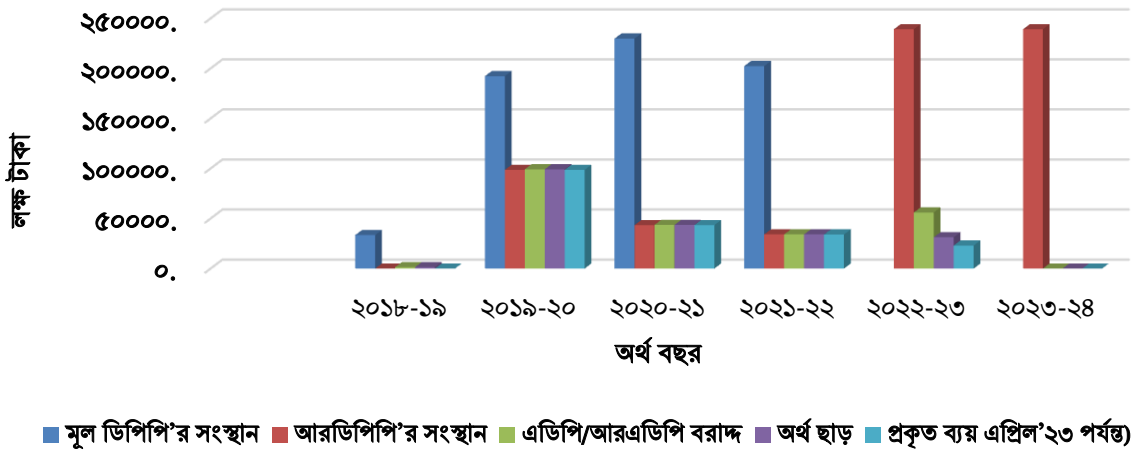
সারণি ৩.১: অর্থ বছর ভিত্তিক ডিপিপি'র সংস্থান, বরাদ্দ, অর্থছাড় ও বাস্তবায়ন অবস্থা

(লক্ষ টাকা)

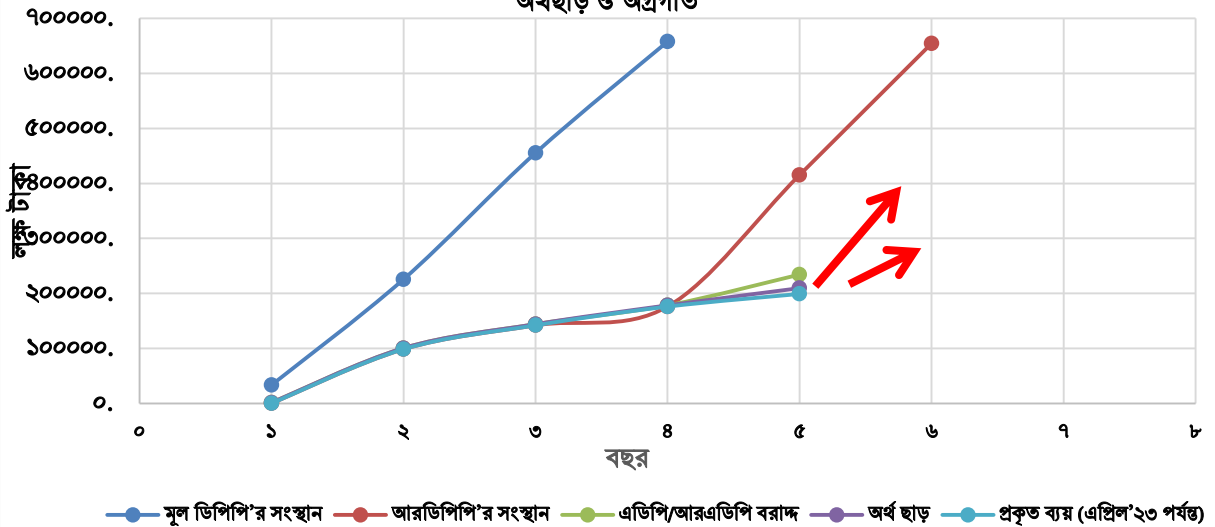
অর্থ বছর	ডিপিপি/আরডিপিপি'র সংস্থান		পিএ/ নিজস্ব	এডিপি/আরএডিপি বরাদ্দ		অর্থ ছাড় (%)		প্রকৃত ব্যয় (এপ্রিল'২৩ পর্যন্ত) (%)		বাস্তব লক্ষ্যমাত্রা ও অর্জন	
	জিওবি			জিওবি	পিএ/ নিজস্ব	জিওবি	পিএ/ নিজস্ব	জিওবি	পিএ/ নিজস্ব	লক্ষ্যমাত্রা	অর্জন
	ডিপিপি	আরডিপিপি									
২০১৮-১৯	৩৩৪৩৩৭.৮১	১২.৭৮	--	১৪০০.০০	--	১৪০০.০০	--	১২.৭৮	--	০.০০২%	০.০০২%
২০১৯-২০	১৯২২৬২.৬২	৯৮৬১৪.৭২	--	৯৯২২৭.০০	--	৯৯২২৭.০০	--	৯৮৬১৪.৭২	--	১৫.০৭%	১৫.০৭%
২০২০-২১	২২৯৭৮৪.৭৩	৪৩৩৯৯.৩৩	--	৪৩৫৬৪.০০	--	৪৩৫৬৪.০০	--	৪৩৩৯৯.৩৩	--	৬.৬৩%	৬.৬৩%
২০২১-২২	২০২৩৩৪.৮৫	৩৪১৫০.০০	--	৩৪১৫০.০০	--	৩৪১৫০.০০	--	৩৪০৪৭.৯৫	--	৫.২২%	৫.২০%
২০২২-২৩	-	২৩৯১৭৪.৮৮	--	৫৬০১৮.০০	--	৩১২৫৩.৮২	--	২৩০১০.১২	--	৩৬.৫৪%	৩.৫২%
২০২৩-২৪	-	২৩৯১৭৪.৮৮	--	-	--	-	--	-	--	-	-
সর্বমোটঃ		৬৫৪৫২৬.৫৯	--	২৩৪৩৫৯.০	--	২০৯৫৯৪.৮২	--	১৯৯০৮৪.৯১	--	৬৩.৪৬%	৩০.৪২%

সূত্রঃ প্রকল্প অফিস

লেখচিত্র-৩.১: অর্থবছর ভিত্তিক ডিপিপি'র ও আরডিপিপি, এডিপি বরাদ্দ, অর্থছাড় ও প্রকৃত ব্যয়



লেখচিত্র ৩.২: অর্থবছর ভিত্তিক ডিপিপি ও আরডিপিপি'র সংস্থান এডিপি/আরএডিপি'র বরাদ্দ, অর্থছাড় ও অগ্রগতি





### ৩.৬ প্রকল্পের অঙ্গভিত্তিক বাস্তব ও আর্থিক লক্ষ্যমাত্রা এবং অগ্রগতি পর্যালোচনা

প্রকল্পের অঙ্গভিত্তিক অগ্রগতির তথ্য বিশ্লেষণ করে দেখা যায় যে, রাজস্ব খাতে মোট ৮৪৫৫.৯৫ লক্ষ টাকা বরাদ্দ রয়েছে। এপ্রিল ২০২৩ পর্যন্ত আর্থিক অগ্রগতি ৫,৮৮৩.৯৪ লক্ষ টাকা যা বরাদ্দের ৬৯.৫৮%। রাজস্ব খাতের মধ্যে উল্লেখযোগ্য উপ-খাত হলো: কর্মকর্তাদের বেতন, শিক্ষা ভাতা, বাড়ি ভাড়া, চিকিৎসা ভাতা, আউটসোর্সিং, প্রশিক্ষণ, তেল, গ্যাস এবং লুব্রিকেট, কনসালটেন্সি, সম্মানী ভাতা, অনুষ্ঠান/ উৎসবাদি, যানবাহন ব্যয়সহ ইত্যাদি। রাজস্ব খাতের অঙ্গগুলোর অগ্রগতি সন্তোষজনক। অপরদিকে মূলধন খাতের মোট বরাদ্দ ৬৪৬,০৭০.৬৪ লক্ষ টাকার বিপরীতে ব্যয় হয়েছে ১৯৩,২০০.৯৬ লক্ষ টাকা যা মোট বরাদ্দের ২৯.৯০%। মূলধন খাতের বিভিন্ন উপখাত যেমন: সাব-সয়েল ইনভেস্টিগেশন, সেতু/কালভার্ট নির্মাণ, অফিস সরঞ্জামাদি (ল্যাপটপ, প্রিন্টার) এবং আসবাবপত্র। মূলধন খাতে দেখা যায়, সাব-সয়েল ইনভেস্টিগেশন বাবদ ব্যয় নির্ধারণ করা হয়েছে ২,৫০০.০০ লক্ষ টাকা বাস্তবে এ খাতে ব্যয় হয়েছে এপ্রিল ২০২৩ পর্যন্ত ২,০৯১.৭০ লক্ষ টাকা বা ৮৩.৬৬%, অফিস সরঞ্জামাদি এবং আসবাবপত্র খাতে শতভাগ ব্যয় হয়েছে। প্রকল্পটির মূল কাজ হলো সেতু/কালভার্ট নির্মাণ, এখানে দেখা যায় দুই ধরনের মোট ১৫৬,০০০ মিটার বা ১৩০০০টি বক্স কালভার্ট/গার্ডার সেতু নির্মাণ হওয়ার কথা। তন্মধ্যে বক্স বক্স কালভার্ট ১২মিটার পর্যন্ত ৭৮০০টি এবং গার্ডার সেতু ১২ মিটারের অধিক ১৫ মিটার পর্যন্ত ৫২০০টি। ব্রিজগুলো নির্মাণের জন্য প্রাক্কলিত ব্যয় নির্ধারণ করা হয়েছে ৬৪৩৪১৬.৬৭ লক্ষ টাকা, এপ্রিল ২০২৩ পর্যন্ত এ খাতে ব্যয় হয়েছে ১৯০৯৫৫.২৯ লক্ষ বা ২৯.৬৮%, বাস্তব অগ্রগতি ৫৩.০০ শতাংশ। সময় অতিক্রান্ত বিবেচনায় প্রকল্পের অগ্রগতি অনেকাংশে পিছিয়ে আছে। অগ্রগতি কম হওয়ার কারণ হলো কারণ হলো বিশ্বব্যাপী করোনা ভাইরাসের প্রাদুর্ভাবের ফলে প্রকল্পের ক্রয় প্রক্রিয়া বিঘ্নিত হয়েছে এবং অনুমোদিত ডিপিপি অনুযায়ী প্রত্যাশিত তহবিল অপরিাপ্ত ছিল। এছাড়াও প্রকল্পটি 'বি' ক্যাটাগরী হওয়ার কারণে আরডিপিপির বরাদ্দের তুলনায় এডিপির বরাদ্দ অনেক কম ছিল। প্রকল্পটির জুন ২০২২ পর্যন্ত ক্রমপুঞ্জিত আর্থিক অগ্রগতি ১৭৬০৭৪.৭৮ লক্ষ টাকা বা ২৬.৯০ শতাংশ এবং বাস্তব ৪৪%। প্রকল্পের এপ্রিল, ২০২৩ পর্যন্ত ক্রমপুঞ্জিত আর্থিক অগ্রগতি ১৯৯০৮৪.৯০ লক্ষ টাকা বা ৩০.৪২% এবং বাস্তব অগ্রগতি ৪৯.৫০%। চলতি ২০২২-২৩ অর্থবছরে প্রকল্পের বরাদ্দ রয়েছে ৪৭৬১৫.৩০ লক্ষ টাকা এবং বরাদ্দের বিপরীতে এপ্রিল, ২৩ পর্যন্ত ব্যয় হয়েছে ২৩,০১০.১২ লক্ষ টাকা বা বরাদ্দের ৪৮.৯২%।

সারণি-৩.২: প্রকল্পের অঙ্গভিত্তিক বাস্তব ও আর্থিক লক্ষ্যমাত্রা

(লক্ষ টাকা)

ক্রমিক নং	অঙ্গের নাম	ডিপিপি অনুযায়ী প্রাক্কলন		ক্রমপুঞ্জিত অগ্রগতি (জুন-২০২২)		চলতি ২০২২-২৩ অর্থ বছরের বরাদ্দ ও লক্ষ্যমাত্রা		চলতি অর্থবছরের এপ্রিল-২৩ পর্যন্ত খরচ		চলতি অর্থবছরের এপ্রিল-২৩ পর্যন্ত ক্রমপুঞ্জিত অগ্রগতি	
		পরিমাণ/সংখ্যা	প্রাক্কলিত ব্যয়	আর্থিক	বাস্তব %	আর্থিক	বাস্তব %	আর্থিক	বাস্তব %	আর্থিক	বাস্তব %
১	২	৪	৫	৬	৭	৮	৯	১০	১১	১২	১৩
	<b>ক) রাজস্ব</b>										
০১	কর্মকর্তাদের বেতন	১৩ জন	১৬৯.৫৩	৬৫.১৯	০.০১%	৫০.০০	২৯.৪৯%	৪০.৩৮	৮০.৭৬%	১০৫.৫৭	৬২.২৭%
০২	কর্মচারীদের বেতন		-	-			০.০০%	-	-		-
০৩	শিক্ষা ভাতা	১৩ জন	৩.১৬	১.০৭	০.০০%	২.০০	৬৩.২৯%	০.৭৮	৩৯.০০%	১.৮৫	৫৮.৫৪%
০৪	বাড়ি ভাড়া	১৩ জন	৯১.১১	৩৩.৬৮	০.০১%	২৬.০০	২৮.৫৪%	২০.৫৭	৭৯.১২%	৫৪.২৫	০.৬০%
০৫	চিকিৎসা ভাতা	১৩ জন	৬.৫৬	২.৩০	০.০০%	২.০০	৩০.৪৯%	১.৪৬	৭৩.০০%	৩.৭৬	৫৭.৩২%
০৬	মোবাইল ফোন ভাতা		০.৯৯	০.৩২	০.০০%	০.২৫	২৫.২৫%	০.১৫	৬০.০০%	০.৪৭	৪৭.৪৭%
০৭	আবাসিক ফোন ভাতা		১.২৬	০.৫১	০.০০%	০.২৫	১৯.৮৪%	-	-		০.০০%
০৮	উৎসব ভাতা	১৩ জন	২১.২২	১৩.০১	০.০০%	৭.০০	৩২.৯৯%	৪.৫৩	৬৪.৭১%	১৭.৫৪	৪২.৬৬%
০৯	শ্রান্তি বিনোদন ভাতা	১৩ জন	৫.০০	-		৫.০০	১০০%	২.৩১	৪৬.২০%	২.৩১	৪৬.২০%
১০	আপ্যায়ন ভাতা		০.৫৯	০.১৭	০.০০%	০.২৫	৪২.৩৭%	০.০৬	২৪.০০%	০.২৩	৩৮.৯৮%
১১	নববর্ষ ভাতা	১৩ জন	৩.৪৬	১.২৫	০.০০%	২.৫০	৭২.২৫%	০.৮৩	৩৩.২০%	২.০৮	৬০.১২
১২	অন্যান্য (গ্র্যাচুয়িটি সহ)	১৩ জন	৫০.০০				-		-		০.০০%
-	<b>উপমোট</b>		<b>৩৫২.৯</b>	<b>১১৭.৫০</b>	<b>৩৩.৩০%</b>	<b>৯৩.২৫</b>	<b>২৬.৪২%</b>	<b>৭১.০৬</b>	<b>৭৬.২০%</b>	<b>১৮৮.৫৫</b>	<b>৫৩.৪৩%</b>
-	<b>পণ্য ও সেবার ব্যবহার</b>										
১৩	আপ্যায়ন ব্যয়	এলএস	৯.৭০	৪.৫৩	০.০০%	-	-				০.০০%
১৪	সেমিনার/কনফারেন্স	এলএস	-	-	০.০০%	-	-				-
১৫	ইন্টারনেট/টেলেক্স/ফ্যাক্স	এলএস	৫.৯৯	১.৪৯		১.৫০	২৫.০৪%	০.৬৭	৪৪.৬৭%	২.১৬	৩৬.০৬%
১৬	ডাক		২.০০	১.১৩	০.০০%	১.৫০	৭৫.০০%			১.১৩	৫৬.৫০%
১৭	ফোন বিল	৫	১.৫০	০.৫৭		২.০০	৭৫.০০%			০.৫৭	৩৮.০০%
১৮	প্রচার ও বিজ্ঞপ্তি	এলএস	২০.০০	১৯.৯০		১০.০০	৫০.০০%	০.৫৩	৫.৩০%	২০.৪৩	১০০%
১৯	সংবাদপত্র/ম্যাগাজিন	এলএস	১.০০	-	০.০০%	১.০০	১০০%	০.০৩	৩.০০%	০.০৩	৩.০০%
২০	প্রকাশনা		৫.০০	১.৯০		২.০০	৪০.০০%			১.৯০	৩৮.০০%

ক্রমিক নং	অঞ্জোর নাম	ডিপিপি অনুযায়ী প্রাক্কলন		ক্রমপুঞ্জিত অগ্রগতি (জুন-২০২২)		চলতি ২০২২-২৩ অর্থ বছরের বরাদ্দ ও লক্ষ্যমাত্রা		চলতি অর্থবছরের এপ্রিল-২৩ পর্যন্ত খরচ		চলতি অর্থবছরের এপ্রিল-২৩ পর্যন্ত ক্রমপুঞ্জিত অগ্রগতি	
		পরিমাণ/সংখ্যা	প্রাক্কলিত ব্যয়	আর্থিক	বাস্তব %	আর্থিক	বাস্তব %	আর্থিক	বাস্তব %	আর্থিক	বাস্তব %
১	২	৪	৫	৬	৭	৮	৯	১০	১১	১২	১৩
২১	অফিস ভাড়া		-	-		-	-				-
২২	আউটসোর্সিং	৫২৪	৬,৩৯৫.৬৪	৩,৪৫৩.৯৪		১,৭২২.২৫	২৬.৯৩%	১,১৯০.৩৯	৬৯.১২%	৪৬৪৪.৩৩	৭২.৬২%
২৩	রেজিস্ট্রেশন	৫	১.৯৫	১.৯৫	০.০০%	-	-			১.৯৫	১০০.০০%
২৪	অনুলিপি ব্যয়	এলএস	১২.০০	৬.৯০	০.০০%	৫.০০	৪১.৬৭%			৬.৯০	৫৭.৫০%
২৫	প্রশিক্ষণ		২২.৪৬	২২.৪৫	০.০০%	-	-			২২.৪৫	৯৯.৯৬%
২৬	তেল, গ্যাস এবং লুরিকেট	১৫	৮৩১.৮৪	৩৮৭.১৯		৬৪.০০	৭.৬৯%	৪৫.৬৯	৭১.৩৯%	৪৩২.৮৮	৫২.০৩%
২৭	গ্যাস ও জ্বালানী	এলএস	-			-	-				-
২৮	ভ্রমণ ব্যয়	এলএস	২০.০০	৫.১০		২.৫০	১২.৫০%	১.৬৪	৬৫.৬০%	৬.৭৪	৩৩.৭০%
২৯	মুদ্রণ ও বাঁধাই/ ডিপিপি তৈরি	এলএস	১৫.০০	১৪.৮৭		-	-			১৪.৮৭	৯৯.১৩%
৩০	স্টেশনারী, সীল এবং স্ট্যাম্প	এলএস	১১.৪৬	১১.৪৬	০.০০%	-	-			১১.৪৬	১০০.০০%
৩১	অন্যান্য ব্যয়	এলএস	৪৫৬.৯৭	৩৩৭.৬৫	০.০৫%	৮৭.৫০	১৯.১৫%	০.৮৭	০.৯৯%	৩৩৮.৫২	৭৪.০৮%
৩২	কনসালটেন্সি	এলএস	৬০.০০	১৫.০০	০.০০%	৬০.০০	১০০%			১৫.০০	২৫.০০%
৩৩	সম্মানী ভাতা	এলএস	৫৯.৪০	৩৬.৩৫	০.০১%	-	-			৩৬.৩৫	৬১.২০%
৩৪	অনুষ্ঠান/ উৎসবাদি	এলএস	-		০.০০%	-	-				-
৩৫	যানবাহন ব্যয়	৫২৪ টি	১৫০.০০	১০৮.৯৩	০.০২%	২০.০০	১৩.৩৩%	১০.১৯	৫০.৯৫%	১১৯.১২	৭৯.৪১%
৩৬	কম্পিউটার, সফটওয়্যার অন্যান্য	৩ টি	৫.৯১	৫.৯১	০.০০%	৫.০০	৮৪.৬০%			৫.৯১	১০০%
৩৭	মোটরযান রক্ষণাবেক্ষণ ব্যয়		১১.২৫	৫.২৫	০.০০%	৪.০০	৩৫.৩৬	২.৫০	৬২.৫০%	৭.৭৫	৬৮.৮৯%
৩৮	সরকারি কর্মচারীদের লোণের সাবসিডি		৪.০০	-	০.০০%		-				০.০০%
-	<b>উপমোট</b>	<b>৪৪৮</b>	<b>৮১০৩.০৭</b>	<b>৪৪৪২.৮৮</b>	<b>৫৪.৮৩%</b>	<b>২,০২৯.৭৫</b>	<b>২৫.০৫%</b>	<b>১,২৫২.৫০</b>	<b>৬১.৭১%</b>	<b>৫,৬৯৫.৩৮</b>	<b>৭০.২৯%</b>
-	<b>উপ-মোট (রাজস্ব)</b>		<b>৮৪৫৫.৯৫</b>	<b>৪৫৬০.৩৮</b>	<b>৫৩.৯৩%</b>	<b>২,১২৫.০০</b>	<b>২৫.১৩%</b>	<b>১,৩২৩.৫৬</b>	<b>৬২.২৯%</b>	<b>৫,৮৮৩.৯৪</b>	<b>৬৯.৫৮%</b>
-	<b>মূলধন</b>										
৩৯	সাব-সয়েল ইনভেস্টিগেশন	এলএস	২,৫০০.০০	২,০৯১.৭০		৪০০.০০	১৬.০০			২,০৯১.৭০	৮৩.৬৬৮%

ক্রমিক নং	অঙ্কের নাম	ডিপিপি অনুযায়ী প্রাক্কলন		ক্রমপুঞ্জিত অগ্রগতি (জুন-২০২২)		চলতি ২০২২-২৩ অর্থ বছরের বরাদ্দ ও লক্ষ্যমাত্রা		চলতি অর্থবছরের এপ্রিল-২৩ পর্যন্ত খরচ		চলতি অর্থবছরের এপ্রিল-২৩ পর্যন্ত ক্রমপুঞ্জিত অগ্রগতি	
		পরিমাণ/সংখ্যা	প্রাক্কলিত ব্যয়	আর্থিক	বাস্তব %	আর্থিক	বাস্তব %	আর্থিক	বাস্তব %	আর্থিক	বাস্তব %
১	২	৪	৫	৬	৭	৮	৯	১০	১১	১২	১৩
৪০	সেতু/কালভার্ট নির্মাণ		৬৪৩,৪১৬.৬৭	১৬৯,২৬৮.৭৩	২৫.৮৬	৪৫,০৯০.৩০	৭.০০৮%	২১৬৮৬.৫৬	৪৮.১০%	১৯০,৯৫৫.২৯	২৯.৬৮%
৪১	অফিস সরঞ্জামাদি (ল্যাপটপ, প্রিন্টার)	৩৭	২২.৯৫	২২.৯৫	০.০০%		০.০০%			২২.৯৫	১০০.০০%
৪২	আসবাবপত্র	৫৩২	১৩১.০২	১৩১.০২	০.০২%		০.০০%			১৩১.০২	১০০.০০%
-	উপমোট মূলধন:	--	৬৪৬,০৭০.৬৪	১৭১,৫১৪.৪০	২৬.৫৫%	৪৫,৪৯০.৩০	৭.০৪%	২১৬৮৬.৫৬	৪৭.৬৭%	১৯৩,২০০.৯৬	২৯.৯০%
-	(গ) প্রাইজ কন্টিনজেন্সি	--	-	-	-	-	-				-
-	(ঘ) ফিজিক্যাল কন্টিনজেন্সি	--	-	-	-	-	-				-
-	মোট (ক+খ+গ+ঘ)	--	৬৫৪,৫২৬.৫৯	১৭৬,০৭৪.৭৮	২৬.৯০%	৪৭,৬১৫.৩০	০.৭৩%	২৩,০১০.১২	৪৮.৩২%	১৯৯,০৮৪.৯০	৩০.৪২%

উৎসঃ প্রকল্প অফিস

### ৩.৭ প্রকল্পের প্রধান প্রধান কার্যক্রমের বাস্তবায়ন অগ্রগতি

(লক্ষ টাকা)

ক্রঃ নং	অঙ্গের বিবরণ	মোট লক্ষ্যমাত্রা		এপ্রিল ২৩ পর্যন্ত ক্রমপুঞ্জিত অগ্রগতি			অবশিষ্ট লক্ষ্যমাত্রা		
		পরিমাণ	আর্থিক	পরিমাণ	আর্থিক অগ্রগতি	বাস্তব (%)	পরিমাণ	আর্থিক	বাস্তব (%)
১.	অফিস আসবাবপত্র/ ফার্নিচার ক্রয়;	৫৩২টি	১৩১.০২	৫৩২টি	১৩১.০২	১০০	--	--	--
২.	বক্স কালভার্ট	৭৮০০টি (১৫৬০০০ মিঃ)	৬৪৩,৪১৬.৬৭	৬৪২৭টি (৫২২১৪ মিঃ)	১৯০৯৫৫.২৯ (২৯.৬৮%)	৮২.৪০ শতাংশ	১৩৭৩টি	৪৫২৪৬১.৩৮ (৭০.৩২%)	১৭.৬০ শতাংশ
৩.	গার্ডার টাইপ	৫২০০টি (৯৩৬০০ মিঃ)		৪৬৪টি (৬৪১৮ মিঃ)					
৪.	প্রশিক্ষণ	থোক	২২.৪৬	থোক	২২.৪৫	৯৯.৯৬	থোক	--	--
৫.	কম্পিউটার ও কম্পিউটার সামগ্রী ক্রয়।	৩৭টি	২২.৯৫	৩৭টি	২২.৯৫	১০০	--	--	--

সূত্র: প্রকল্প অফিস

**পর্যালোচনা:** প্রকল্পের প্রধান প্রধান বাস্তবায়ন অগ্রগতি পর্যালোচনায় দেখা যায়, প্রকল্পের অধীনে অফিস আসবাবপত্র/ফার্নিচার ক্রয়, কম্পিউটার ও কম্পিউটার সামগ্রী ক্রয়ের অগ্রগতি ১০০%। কিন্তু সেতু/কালভার্ট নির্মাণ কার্যক্রমে দেখা যায়, মোট ১৫৬০০০ মিটার বা ১৩০০০টি বক্স কালভার্ট/গার্ডার টাইপ সেতু নির্মাণ হওয়ার কথা। তন্মধ্যে বক্স কালভার্ট ১২মিটার পর্যন্ত ৭৮০০টি এবং গার্ডার সেতু ১২ মিটারের অধিক ১৫ মিটার পর্যন্ত ৫২০০টি। সেতু/কালভার্ট নির্মাণ অঙ্গে বরাদ্দ রয়েছে ৬৪৩৪১৬.৬৭ লক্ষ টাকা। এপ্রিল, ২৩ পর্যন্ত মোট ৬৮৯১টি (৫৮৬৩২) মিটার বক্স কালভার্ট/গার্ডার টাইপ সেতু নির্মাণ কাজ সম্পন্ন হয়েছে। তন্মধ্যে বক্স কালভার্ট ৬৪২৭টি (৫২২১৪) মিটার এবং গার্ডার টাইপ সেতু ৪৬৪টি (৬৪১৮) মিটার। এ খাতে মোট আর্থিক ব্যয় হয়েছে ১৯০৯৫৫.২৯ লক্ষ টাকা বা বরাদ্দের ২৯.৬৮% এবং বাস্তব অগ্রগতি ৪৯.৫০%। প্রকল্পের অবশিষ্ট মেয়াদ রয়েছে ১৪ মাস এবং নির্মাণ কাজ অসম্পন্ন রয়েছে ৫১.৫০%। বাস্তব অগ্রগতির তুলনায় উক্ত সময়ের মধ্যে নির্মাণ কাজ সম্পন্ন হবে না মর্মে প্রতীয়মান হয়।

### ৩.৮ ক্রয় কার্যক্রম

প্রকল্পের আওতায় সংগৃহীত পণ্য, কার্য ও সেবা সংগ্রহের ক্ষেত্রে পাবলিক প্রকিউরমেন্ট আইন (পিপিএ-২০০৬) এবং সরকারি প্রকিউরমেন্ট বিধি (পিপিআর-২০০৮) প্রতিপালন এবং গুণগতমান ও পরিমাণ অনুযায়ী সংগ্রহ করা হয়েছিল কিনা সে বিষয়ে পর্যবেক্ষণ ও পর্যালোচনা করা হয়। কার্যপরিধি মোতাবেক বিষয়টি বিশদভাবে পর্যালোচনার জন্য প্রয়োজনীয় ডকুমেন্ট যেমন: দরপত্র দলিল, দরপত্র মূল্যায়ন প্রতিবেদন, মূল্যায়িত দরের সমতার ক্ষেত্রে যে নির্ণায়ক অনুসরণ করা হয়েছে তার বিবরণ, নির্বাচিত ঠিকাদারের সাথে সম্পাদিত চুক্তিপত্র এবং ঠিকাদারের দাখিলকৃত কর্মপরিচালনাসহ সংশ্লিষ্ট অন্যান্য ক্রয় সংক্রান্ত কাগজপত্র পরীক্ষা করা হয়েছে। ক্রয় সংক্রান্ত একটি চেকলিস্ট প্রণয়ন করা হয়েছে যার সাহায্যে ক্রয় সংক্রান্ত কার্যাবলী যাচাই-বাছাই করে প্রতিবেদনে সন্নিবেশন করা হয়েছে। ক্রয় সংক্রান্ত প্যাকেজের তথ্য পরিশিষ্ট-১ কেস স্টাডি হিসাবে দেখানো হয়েছে। ক্রয় কার্যক্রমে দেখা যায় যে, ডিপিপি/আরডিপিপি অনুসারে ১২টি পণ্য প্যাকেজ রয়েছে, বাস্তবে ১০টি পণ্য প্যাকেজেরই দরপত্র আহ্বান করা হয়েছে, চুক্তি স্বাক্ষরিত হয়েছে ১০টি এবং ক্রয় প্রক্রিয়া সম্পন্ন হয়েছে ১০টি। সিভিল ওয়ার্কের অর্থবছর অনুযায়ী ৬টি প্যাকেজ রয়েছে, ৬টি প্যাকেজে মোট ১৫৬,০০০ মিটার বা ১৩০০০টি বক্স কালভার্ট/গার্ডার টাইপ সেতু নির্মাণ হওয়ার কথা। তন্মধ্যে বক্স কালভার্ট ১২মিটার পর্যন্ত ৭৮০০টি অন্যটি গার্ডার সেতু ১২ মিটারের অধিক ১৫ মিটার পর্যন্ত ৫২০০টি। তন্মধ্যে ৪ (চার) অর্থবছরে ৭৫৭৫টি ব্রীজের দরপত্র আহ্বান করা হয়েছে, ৬৮৯১টি ব্রীজের কাজ ইতিমধ্যে সম্পন্ন হয়েছে এবং অবশিষ্ট ৬৮৪টি ব্রীজের নির্মাণ কাজ চলমান রয়েছে, যা উপজেলা ভিত্তিক চাহিদা অনুযায়ী আনুপাতিক হারে বাস্তবায়িত হচ্ছে।

সেবা প্যাকেজের আওতায় (পরামর্শক প্রতিষ্ঠান নিয়োগ) ২টি প্যাকেজ রয়েছে, বাস্তবে ২টি প্যাকেজেরই দরপত্র আহ্বান ও চুক্তি স্বাক্ষর করা হয়েছে এবং পরামর্শক প্রতিষ্ঠান নিয়োগ করা হয়েছে। নিম্নের সারণি ৩.৩ ও ৩.৪-এ বিস্তারিত বিশ্লেষণ করা হলো।

**সারণি ৩.৩: প্রকল্পের আওতায় এপ্রিল ২০২৩ পর্যন্ত নির্মাণ কাজ সম্পন্ন হওয়া ব্রিজের সংখ্যা ও চলমান কাজের সংখ্যা বিশ্লেষণ**

ব্রিজের ধরণ	সংখ্যা	মিটার	নির্মাণ কাজ সম্পন্ন হয়েছে	নির্মাণ কাজ চলমান	প্রক্রিয়াধীন দরপত্র আহ্বানের সংখ্যা	মন্তব্য
বক্স কালভার্ট	৭৮০০টি	৯৩৬০০ মিঃ	৬৪২৭টি (৫২২১৪ মিঃ)	৪৬টি (৩৭৬ মিটার)	--	৬৪২৭টি সম্পন্ন এবং ৪৬টি চলমান
গার্ডার টাইপ	৫২০০টি	৬২৪০০ মিঃ	৪৬৪টি (৬৪১৮ মিঃ)	৬৩৮টি (২০৯৫৮ মিঃ)	৬৬১টি	৪৬৪টি সম্পন্ন এবং ৬৩৮টি চলমান
মোট	১৩০০০টি	১৫৬০০০ মিঃ	৬৮৯১টি (৫৮৬৩২মিঃ)	৬৮৪টি (২১৩৩৪ মিঃ)	--	--

**পর্যালোচনা:** প্রকল্পের আওতায় পূর্ত সংক্রান্ত মোট ৬টি প্যাকেজের আওতায় ১৫৬,০০০ মিটার বা ১৩০০০টি বক্স কালভার্ট/গার্ডার টাইপ সেতু নির্মাণ হওয়ার কথা। তন্মধ্যে বক্স বক্স কালভার্ট ১২মিটার পর্যন্ত ৭৮০০টি অন্যটি গার্ডার সেতু ১২ মিটারের অধিক ১৫ মিটার পর্যন্ত ৫২০০টি। তন্মধ্যে ৪ (চার) অর্থবছরে ৭৫৭৫টি (৬৭৮২৩ মিটার) ব্রিজের দরপত্র আহ্বান করা হয়েছে, ৬৮৯১টি (৫৮৬৩২মিটার) ব্রিজের কাজ ইতিমধ্যে সম্পন্ন হয়েছে এবং অবশিষ্ট ৬৮৪টি (২১৩৩৪ মিঃ) ব্রিজের নির্মাণ কাজ চলমান রয়েছে, যা উপজেলা ভিত্তিক চাহিদা অনুযায়ী আনুপাতিক হারে বাস্তবায়িত হচ্ছে। ব্রিজ নির্মাণের বাস্তব অগ্রগতি মে ২০২৩ পর্যন্ত ৫৩%। প্রকল্পের অবশিষ্ট মেয়াদ রয়েছে ১৪ মাস এবং নির্মাণ কাজ অসম্পন্ন রয়েছে ৪৭%। বাস্তব অগ্রগতির তুলনায় উক্ত সময়ের মধ্যে নির্মাণ কাজ সম্পন্ন হবে না মর্মে প্রতীয়মান হয়।

সারণি ৩.৪ প্রকল্পের পূর্ত কাজ ক্রয় সংক্রান্ত প্যাকেজসমূহ

প্যা: নং	পর্যায়	প্যাকেজ বর্ণনা	একক	পরিমাণ	ক্রয় পদ্ধতি	অনুমোদনকারী কর্তৃপক্ষ	প্রাঃ মূল্য এবং দাপ্তরিক মূল্য	চুক্তির মূল্য	পার্থক্য (%)	তারিখ ও সময় (দিন)	দরপত্র আহ্বান	NOA প্রদানের তারিখ	চুক্তি স্বাক্ষর	চুক্তি স্বাক্ষর পর্যন্ত মোট সময়	চুক্তি অনুঃ কাজ শেষের তারিখ	প্রকৃত কাজ শেষের তাঃ
পূর্ত -০১	প্রাক্কলিত	সেতু/কালভার্ট নির্মাণ (২০১৮-১৯) ৬৩৬৪টি	মিঃ	৫১৭২৩ মিঃ	সীমিত দরপত্র	প্রকল্প পরিচালক	১৪৮৮৩৮.৩	২	--	তারিখ	১৫/০১/১৯		১৮/০৩/১৯	-	৩০/০৬/১৯	-
										সময়	-	-	৬২ দিন	-	১০৪দিন	-
	প্রকৃত	সেতু/কালভার্ট নির্মাণ (২০১৮-১৯) ১ টি	মিঃ	১২ মিঃ	এলটিএম	প্রকল্প পরিচালক	২৯.৫৮	২৮.১১	৪.৯৫ কম	তারিখ	১০/৬/১৯	২৫/৮/১৯	০৩.১০.১৯	-	২৮/২/২০	২৫/২/২০
										সময়	-	৭৬ দিন	৩৯ দিন	১১৫দিন	১২১দিন	১১৮দিন
	প্রকৃত	সেতু/কালভার্ট নির্মাণ (২০১৮-১৯) ১৫ টি	মিঃ	৪৩.১৬ মিঃ	এলটিএম	প্রকল্প পরিচালক	২৩৩.৯৬	২২২.২৬	৫.০০ কম	তারিখ	২৫/০৫/১৯	১৯/০৮/১৯	১১/০৯/১৯	-	১৫/১১/১৯	১৫/১১/১৯
										সময়	-	৮৬ দিন	২৩ দিন	১০৯ দিন	৬৫ দিন	০ দিন

**নোটঃ** পূর্তকাজ, প্যাকেজ-১'এ দেখা যায়, মূল প্যাকেজে ৬৩৬৪টি ব্রিজ/বস্তু কালভার্ট নির্মাণের কথা, চাহিদা অনুযায়ী উপজেলা ভিত্তিক এগুলো বিভাজন করা হয়েছে। উপজেলা প্রকল্প বাস্তবায়ন ইউনিট থেকে এগুলো বাস্তবায়ন করা হয়ে থাকে বিধায়, এ প্যাকেজের ১টি ১২মিটার ব্রিজ নির্মাণে দেখা যায়, ডিপিপির প্রাক্কলিত ৬৩৬৪টি ব্রিজের মোট মূল্যকে বিভাজন করে দাপ্তরিক মূল্য নির্ধারণ করে দরপত্র আহ্বান করা হয়েছে। দাপ্তরিক মূল্য অনুযায়ী ৪.৯৫% কম মূল্যে প্যাকেজটির চুক্তি স্বাক্ষর হয়েছে। এখানে পিপিআর-০৮ এর কোন ব্যত্যয় পরিলক্ষিত হয়নি।

পূর্ত -০৪	প্রাক্কলিত	সেতু/কালভার্ট নির্মাণ (২০২১-২২) ৭০৪ টি	মিঃ	৯৭৩৪ মিঃ	সীমিত দরপত্র	প্রকল্প পরিচালক	৫০৮৫৭.৮৮	--	--	তারিখ	৮/৮/২১		১৮/১১/২১	-	১৫/২/২২	-
										সময়	-	-	১০২দিন	-	৫৮দিন	-
	প্রকৃত	সেতু/কালভার্ট নির্মাণ (২০২১-২২) ০১টি	মিঃ	৬ মিঃ	এলটিএম	প্রকল্প পরিচালক	১৭.২৯	১৭.৩৫	০.৩৪ বেশি	তারিখ	২৯/০৩/২২	২৪/৪/২২	১১/০৫/২২	-	২৭/০৬/২২	২৬/০৬/২২
										সময়	-	২৬দিন	১৭দিন	৪৩দিন	৪৭দিন	৪৬দিন
	প্রকৃত	সেতু/কালভার্ট নির্মাণ (২০২১-২২) ১ টি	মিঃ	৪.৩৯ মিঃ	এলটিএম	প্রকল্প পরিচালক	১৪.৭১	১৩.৯৭	৫.০০ কম	তারিখ	২৯/৩/২২	১১/০৫/২২	২১/০৫/২২		৬/০৭/২২	-
										সময়	-	৪৩ দিন	১০ দিন	৫৩ দিন	৪৬ দিন	-
প্রকৃত	সেতু/কালভার্ট নির্মাণ (২০২১-২২) ১ টি	মিঃ	৭.২৫ মিঃ	এলটিএম	প্রকল্প পরিচালক	২৪.২৯	২৩.০৫	৫.০০ কম	তারিখ	২৯/৩/২২	১২/০৪/২২	১২/০৫/২২		৬/০৭/২২	-	
									সময়	-	১৪ দিন	৩০ দিন	৪৪ দিন	৫৫ দিন	-	

প্যা: নং	পর্যায়	প্যাকেজ বর্ণনা	একক	পরিমাণ	ক্রয় পদ্ধতি	অনুমোদনকারী কর্তৃপক্ষ	প্রাঃ মূল্য এবং দাপ্তরিক মূল্য	চুক্তির মূল্য	পার্থক্য (%)	তারিখ ও সময় (দিন)	দরপত্র আহ্বান	NOA প্রদানের তারিখ	চুক্তি স্বাক্ষর	চুক্তি স্বাক্ষর পর্যন্ত মোট সময়	চুক্তি অনুঃ কাজ শেষের তারিখ	প্রকৃত কাজ শেষের তাঃ
	প্রকৃত	সেতু/কালভার্ট নির্মাণ (২০২১-২২) ১ টি	মিঃ	১৪.১০ মিঃ	এলটিএম	প্রকল্প পরিচালক	৭২.৯১	৬৯.২৭	৪.৯৯ কম	তারিখ	০৪/০৪/২২	১২/০৪/২২	১৭/০৫/২২		২৫/১১/২২	২০/১১/২২
										সময়	-	৮ দিন	৩৫ দিন	৪৩ দিন	১৯২ দিন	১৮৭ দিন
	প্রকৃত	সেতু/কালভার্ট নির্মাণ (২০২১-২২) ১ টি	মিঃ	১৪.৩৭ মিঃ	এলটিএম	প্রকল্প পরিচালক	৭৩.৯৯	৭৩.২৯	০.৯৫ কম	তারিখ	১৪/১২/২১	০৫/১/২২	২৭/০১/২২		৩১/০৭/২২	২৬/৭/২২
										সময়	-	২২ দিন	২২ দিন	৪৪ দিন	১৮৫ দিন	১৮০ দিন
	প্রকৃত	সেতু/কালভার্ট নির্মাণ (২০২১-২২) ১ টি	মিঃ	১৬.৬২ মিঃ	এলটিএম	প্রকল্প পরিচালক	৮৫.৫৮	৮৫.৫৮	০	তারিখ	০৭/০৪/২২	২২/০৫/২২	২২/০৫/২২	-	১৮/১১/২২	২৫/০৫/২৩
										সময়	০	৪৫ দিন	০ দিন	৪৫ দিন	১৮০ দিন	১৮৮ দিন বেশি
	প্রকৃত	সেতু/কালভার্ট নির্মাণ (২০২১-২২) ১ টি	মিঃ	১৩.০০ মিঃ	এলটিএম	প্রকল্প পরিচালক	৬৬.৯৬	৬৬.৯৬	০	তারিখ	২৭/১২/২১	১৩/০১/২২	১৬/০১/২২	--	২০/০৬/২২	১৯/০৬/২২
										সময়	০	১৭ দিন	৩ দিন	২০ দিন	১৫৫ দিন	১ দিন কমে
	প্রকৃত	সেতু/কালভার্ট নির্মাণ (২০২১-২২) ১ টি	মিঃ	১২.০৫ মিঃ	এলটিএম	প্রকল্প পরিচালক	৬২.০৪	৫৮.৯৪	৪.৯৯ কম	তারিখ	২০/০১/২২	১৫/০২/২২	২৩/০২/২২	--	২২/০৮/২২	২২/০৮/২২
										সময়	০	২৬ দিন	০৮ দিন	৩৪ দিন	১৮০ দিন	০ দিন
	প্রকৃত	সেতু/কালভার্ট নির্মাণ (২০২১-২২) ১ টি	মিঃ	৫.৮৯ মিঃ	এলটিএম	প্রকল্প পরিচালক	১৯.৭২	১৮.৭৪	৪.৯৭ কম	তারিখ	২৯/০৩/২২	১১/০৫/২২	২১/০৫/২২	--	০৬/০৭/২২	০৬/০৭/২২
										সময়	০	৫৩ দিন	১০ দিন	৬৩ দিন	৪৬ দিন	০ দিন
	প্রকৃত	সেতু/কালভার্ট নির্মাণ (২০২১-২২) ১ টি	মিঃ	১৬.০৭ মিঃ	এলটিএম	প্রকল্প পরিচালক	৮২.৭৬	৭৮.৬২	৫.০০ কম	তারিখ	১৫/০১/২২	১৪/০২/২২	১৪/০২/২২	--	১৬/০৮/২২	০১/০৯/২২
										সময়	০	৩০ দিন	০ দিন	৩০ দিন	১৮৩ দিন	১৬ দিন বেশি
	প্রকৃত	সেতু/কালভার্ট নির্মাণ (২০২১-২২) ১ টি	মিঃ	১৬.৩১ মিঃ	এলটিএম	প্রকল্প পরিচালক	৮৩.৯৯	৮৩.৯৯	০	তারিখ	২৯/০৩/২২	০৫/০৫/২২	২২/০৫/২২	--	২৫/১১/২২	১০/০৩/২৩
										সময়	০	৩৭ দিন	১৭ দিন	৫৪ দিন	১৮৭ দিন	১০৫ দিন বেশি
	প্রকৃত	সেতু/কালভার্ট নির্মাণ (২০২১-২২) ১ টি	মিঃ	১৬.৬১ মিঃ	এলটিএম	প্রকল্প পরিচালক	৮৫.৫৮	৮৫.৫৮	০	তারিখ	০৭/০৪/২২	২২/০৫/২২	২২/০৫/২২	-	১৮/১১/২২	২৫/০৫/২৩
										সময়	০	৪৫ দিন	০	৪৫ দিন	১৮০ দিন	১৮৮ দিন

**নোটঃ** পূর্তকাজ, প্যাকেজ-৪'এ দেখা যায়, মূল প্যাকেজে ৯৭৩৪টি ব্রিজ/বক্স কালভার্ট নির্মাণের কথা, চাহিদা অনুযায়ী উপজেলা ভিত্তিক এগুলো বিভাজন করা হয়েছে। উপজেলা প্রকল্প বাস্তবায়ন ইউনিট থেকে এগুলো বাস্তবায়ন করা হয়ে থাকে বিধায়, এ প্যাকেজের ১টি ৬মিটার ব্রিজ নির্মাণে দেখা যায়, ডিপির প্রাক্কলিত ৯৭৩৪টি ব্রিজের মোট মূল্যকে বিভাজন করে দাপ্তরিক মূল্য নির্ধারণ করে দরপত্র আহ্বান করা হয়েছে। দাপ্তরিক মূল্য অনুযায়ী ০.৩৪% বেশি মূল্যে প্যাকেজটির চুক্তি স্বাক্ষর হয়েছে। এখানে সবগুলো প্রকৃত কলামে দেখা যায় দাপ্তরিক মূল্য অপেক্ষা কম মূল্যে চুক্তি স্বাক্ষর হয়েছে। পিপিআর অনুযায়ী এলটিএম টেন্ডারে



প্যা: নং	পর্যায়	প্যাকেজ বর্ণনা	একক	পরিমাণ	ক্রয় পদ্ধতি	অনুমোদনকারী কর্তৃপক্ষ	প্রাঃ মূল্য এবং দাপ্তরিক মূল্য	চুক্তির মূল্য	পার্থক্য (%)	তারিখ ও সময় (দিন)	দরপত্র আহ্বান	NOA প্রদানের তারিখ	চুক্তি স্বাক্ষর	চুক্তি স্বাক্ষর পর্যন্ত মোট সময়	চুক্তি অনুঃ কাজ শেষের তারিখ	প্রকৃত কাজ শেষের তাঃ
৫% পর্যন্ত হ্রাস বা বৃদ্ধির সুযোগ আছে, বাস্তবে দেখা যায়, ৫% হ্রাসের এর মধ্যে চুক্তি স্বাক্ষর হয়েছে এবং পিপিআর অনুযায়ী দরপত্র আহ্বান করা হয়েছে। এখানে পিপিআর-০৮ এর কোন ব্যত্যয় পরিলক্ষিত হয়নি।																

### উৎসঃ প্রকল্প বাস্তবায়ন ইউনিট

#### ৩.৮.১ ক্রয় কার্যক্রম পর্যালোচনা

প্রকল্পের ডিপিপিতে পণ্য সংক্রান্ত ক্রয় পরিকল্পনায় দেখা যায় মোট ৬টি প্যাকেজ রয়েছে, পণ্য সংক্রান্ত কার্যক্রমগুলোর মধ্যে রয়েছে স্টেশনারী, আসবাবপত্র ও অফিস সরঞ্জামাদি ক্রয়। ৬টি প্যাকেজের মোট প্রাক্কলিত মূল্য ২৭৬.০৬ লক্ষ টাকা, ক্রয় অনুমোদনকারী প্রকল্প পরিচালক, ক্রয় পদ্ধতি ডিপিএম। প্যাকেজগুলোর ক্রয় কার্যক্রম কবে নাগাদ বাস্তবায়ন করা হবে তার দিন তারিখ পিপিআর-০৮ অনুযায়ী পণ্য সংক্রান্ত ক্রয় পরিকল্পনায় উল্লেখ ছিল। উক্ত ৬টি প্যাকেজ আরডিপিপিতে সংশোধনপূর্বক ১২টি প্যাকেজ হয়েছে এবং আরডিপিপিতে এই ১২টি প্যাকেজের মোট প্রাক্কলিত মূল্য রয়েছে ৬৫৩.৯৭ লক্ষ টাকা। ক্রয় প্রক্রিয়ার ধরণ আরএফকিউ/ডিপিএম, ক্রয় অনুমোদনকারী পিই/হোপ। কিন্তু এখানে লক্ষণীয় যে, আরডিপিপি'র উক্ত ক্রয় পরিকল্পনায় দেখা যায়, প্যাকেজগুলোর ক্রয় কার্যক্রম কখন বা কবে নাগাদ বাস্তবায়ন করা হবে সে বিষয়ে কোন তারিখ উল্লেখ করা হয়নি। অথচ পিপিআর ২০০৮ অনুসারে যেকোন সরকারি উন্নয়ন প্রকল্পের ডিপিপি'তে সংশ্লিষ্ট পণ্য, কার্য ও সেবার ক্রয় পরিকল্পনা সংযুক্ত করতে হয়। উন্নয়ন প্রকল্পের ক্রয় পরিকল্পনা বিষয়ে পিপিআর ২০০৮ এর তৃতীয় অধ্যায়ে ক্রয় সংক্রান্ত নীতিসমূহ অংশে ক্রয় পরিকল্পনা প্রণয়নের বিধান রয়েছে। ক্রয় পরিকল্পনা প্রণয়ন সংক্রান্ত ধারা ১৬ হলো “ক্রয় পরিকল্পনা ইত্যাদি”। ধারা ১৬ (১)- এ বলা হয়েছে, “ক্রয় পরিকল্পনা প্রণয়ন সকল ক্রয়কারীর জন্য বাধ্যতামূলক হইবে।” এবং (৪)- এ উল্লেখ করা হয় যে, “ক্রয়কারী উন্নয়ন প্রকল্প বা কর্মসূচীর অধীন ক্রয়ের ক্ষেত্রে, [তফসিল- ৫ এর অংশ-ক অনুসারে], প্রকল্প পূর্ণ মেয়াদকালের জন্য সার্বিক ক্রয় পরিকল্পনা প্রণয়ন করিবে এবং উহা উন্নয়ন প্রকল্প প্রস্তাব (DPP) বা কারিগরি সহায়তা প্রকল্প (TPP) এর সঙ্গে সংযুক্ত করিতে হইবে।” বাস্তবে পিআরআর-০৮ এর উপরোক্ত ধারাগুলো প্রতিপালন করা হয়নি। এছাড়াও ২০২২-২৩ ও ২০২৩-২৪ অর্থবছরে পণ্য সংক্রান্ত ক্রয় প্যাকেজ ১১ ও ১২-তে দেখা যায় স্টেশনারী বাবদ ৮০.৮৭ ও ৮০.৮৭ লক্ষ টাকা আরডিপিপি'তে প্রাক্কলন রাখা হয়েছে, ক্রয় পদ্ধতির ধরণ আরএফকিউ (অনুচ্ছেদ-১.১০)। বাস্তবে পিপিআর-০৮ অনুযায়ী আরএফকিউ পদ্ধতিতে ৫.০০ লক্ষ টাকার উপরে পণ্য সংক্রান্ত কোন কিছু ক্রয়ের সুযোগ নেই। সিভিল ওয়ার্কের অর্থবছর অনুযায়ী ৬টি প্যাকেজ রয়েছে, ৬টি প্যাকেজে মোট ১৫৬,০০০ মিটার বা ১৩০০০টি বক্স কালভার্ট/গার্ডার টাইপ সেতু নির্মাণ হওয়ার কথা। তন্মধ্যে বক্স বক্স কালভার্ট ১২মিটার পর্যন্ত ৭৮০০টি অন্যটি গার্ডার সেতু ১২ মিটারের অধিক ১৫ মিটার পর্যন্ত ৫২০০টি। প্রকল্পের ৪ (চার) অর্থবছরে মোট ৭৫৭৫টি ব্রীজের দরপত্র আহ্বান করা হয়েছে, ৬৮৯১টি ব্রীজের কাজ ইতিমধ্যে সম্পন্ন হয়েছে এবং অবশিষ্ট ৬৮৪টি ব্রীজের নির্মাণ কাজ চলমান রয়েছে, যা উপজেলা ভিত্তিক চাহিদা অনুযায়ী আনুপাতিক হারে বাস্তবায়িত হচ্ছে। ক্রয় সংক্রান্ত প্রতিটি কাজের দরপত্র দলিল, কার্যাদেশ ও চুক্তিপত্রের দলিলাদির বিভিন্ন অংশ পর্যালোচনা করে দেখা যায় যে, দরপত্র প্রকাশের পর থেকে দরপত্র জমাদানের জন্য ১০-২৮দিন সময় দেয়া হয়েছে; দরপত্র দুইটি (বাংলা ও ইংরেজি) জাতীয় পত্রিকায় প্রকাশসহ সিপিটিইউ-এর ওয়েব সাইটে প্রকাশ করা হয়েছে। দরপত্র ক্রয় অনুমোদনের জন্য যথাযথ কর্তৃপক্ষের'এর অনুমোদন নেয়া হয়েছে। প্রকল্প অফিস কর্তৃক অর্থবছরভিত্তিক বরাদ্দের

বিপরীতে উপজেলা ভিত্তিক চাহিদার আনুপাতিক হারে যাচাই-বাহাই সাপেক্ষে এককালীন ঐ অর্থবছরের জন্য জিও জারী করা হয়। জিও'র প্রেক্ষিতে উপজেলা প্রকল্প বাস্তবায়ন ইউনিটের মাধ্যমে দরপত্র আহ্বান করা হয় এবং ক্রমান্বয়ে চাহিদার বিপরীতে আনুপাতিক হারে ব্রিজ/বক্স কালভার্টগুলোর নির্মাণ কার্যক্রম সম্পন্ন করা হয়। প্রাক্কলিত মূল্য নির্ধারণ করা হয় ডিপির মোট মূল্যকে মিটারে রূপান্তর করে, বক্স কালভার্ট মিটার প্রতি ৩.৩৫ লক্ষ টাকা এবং গার্ডার টাইপ ৫.১৫ লক্ষ টাকা করে। চলতি ২০২২-২৩ অর্থবছরে ই-জিপি মাধ্যমে দরপত্র আহ্বান করা হচ্ছে। দরপত্র দুইটি বাংলা ও ইংরেজি পত্রিকায় প্রকাশ করা হয়েছে। দরপত্র প্রকাশের পর থেকে দরপত্র জমাদানের জন্য ১৫-২৮ দিন সময় দেয়া হয়েছে। প্রতিটি প্যাকেজই পর্যাপ্ত পরিমাণে দরপত্র বিক্রয় হয়েছে এবং জমা হয়েছে (কেস স্টাডিতে দেখানো হল)। দরপত্র খোলার সময় বেশির ভাগ প্যাকেজই ৫জন সদস্য উপস্থিত ছিল, মূল্যায়ন কমিটির সদস্য সংখ্যা ৫ জন, তন্মধ্যে বহিঃ সদস্য ৩ জন। পিপিআর-০৮ অনুযায়ী ইজিপি'তে আহ্বানকৃত দরপত্রে ৫% পর্যন্ত (±) হ্রাস বা বৃদ্ধি করার সুযোগ আছে, বাস্তবে বেশিরভাগ প্যাকেজগুলিতে ৫% কম মূল্যে চুক্তি স্বাক্ষর হয়েছে। মূল্যায়নকৃত পূর্ত সংক্রান্ত ক্রয় প্যাকেজগুলোতে পিপিআর-০৮ অনুযায়ী কোন ব্যত্যয় পরিলক্ষিত হয়নি।

### ৩.৯ পূর্ত কাজ ক্রয় সংক্রান্ত কেস স্টাডি-১, প্যাকেজ (মূল প্যাকেজ-১ উপজেলা ভিত্তিক ০৫/২০২১-২০২২)

পূর্ত কাজ ক্রয় সংক্রান্ত কেস স্টাডি-১ (০৫/২০২১-২০২২), এপ্যাকেজটি বাস্তবায়িত হয়েছে ভাটপাড়া গোপালপুর মৌজার বড় বাড়ি হতে ঠাকুর বাড়ি যাওয়ার রাস্তায় মসজিদ সংলগ্ন খালের উপর ৬ মিটার ব্রিজ নির্মাণ। দরপত্র দলিল, কার্যাদেশ ও চুক্তিপত্রের দলিলাদির বিভিন্ন অংশ পর্যালোচনা করে দেখা যায় যে, ক্রয় কার্যক্রম টেন্ডারিং পদ্ধতি এলটিএম, যা ডিপির/আরডিপি'র প্রতিশন অনুযায়ী ছিল। বাস্তবে ইজিপিতে দরপত্র আহ্বান করা হয়েছে। দরপত্র দুইটি (বাংলা ও ইংরেজি) (১) বাংলাদেশ প্রতিদিন ও (২) দ্যা নিউ এইজ, পত্রিকায় প্রকাশ করা হয়েছে। দরপত্র প্রকাশের পর থেকে দরপত্র জমাদানের জন্য ১১ দিন সময় দেয়া হয়েছে। বিক্রয়কৃত দরপত্রের সংখ্যা ৮০টি, প্রাপ্ত দরপত্রের সংখ্যা ৮০টি। দরপত্র খোলার সময় ৩জন সদস্য উপস্থিত ছিল, মূল্যায়ন কমিটির সদস্য সংখ্যা ৫ জন, তন্মধ্যে বহিঃ সদস্য ৩ জন। দরপত্র মূল্যায়নের সময় ৫ জনই উপস্থিত ছিলেন। পিপিআর-০৮ অনুযায়ী ইজিপি'তে আহ্বানকৃত দরপত্রে ৫% পর্যন্ত (±) হ্রাস বা বৃদ্ধি করার সুযোগ আছে, বাস্তবে প্যাকেজটির প্রাক্কলিত মূল্য ১৮.২৬ লক্ষ টাকা, দাপ্তরিক মূল্য ১৭.২৯ লক্ষ টাকা এবং চুক্তিমূল্য ১৭.৩৫ লক্ষ টাকা। বাস্তবে দাপ্তরিক মূল্য অপেক্ষা ০.৩৪% বেশি মূল্যে চুক্তি সম্পন্ন হয়েছে। কার্যাদেশ প্রাপ্ত প্রতিষ্ঠানের নাম মেসার্স লোপা এন্টারপ্রাইজ, গোবিন্দগঞ্জ, গাইবান্ধা। ডকুমেন্টস পর্যালোচনায় দেখা যায়, দরপত্র আহ্বান থেকে নোয়া প্রদান পর্যন্ত সময় নেয়া হয়েছে ২৬ দিন এবং ৪৩দিনের মধ্যে চুক্তি স্বাক্ষর হয়েছে। চুক্তি অনুযায়ী কাজ শেষ করার কথা ৪৭ দিনে বাস্তবে ৪৬ দিনে উক্ত প্যাকেজের নির্মাণ কাজ সম্পন্ন হয়েছে। দরপত্র ক্রয় অনুমোদনের জন্য হোপ'এর অনুমোদন নেয়া হয়েছে। এ প্যাকেজটিতে কোন ভেরিয়েশন সৃষ্টি হয়নি এবং পিপিআর-০৮ এর ব্যত্যয় পরিলক্ষিত হয়নি।

### সারণি ৩.৫: পূর্ত কাজ ক্রয় সংক্রান্ত কেস স্টাডি-১

নং	বিষয়	উত্তর/মন্তব্য লিখুন
১	দরপত্র অনুযায়ী কাজের নাম ও লট/প্যাকেজ নং	ভাটপাড়া গোপালপুর মৌজার বড় বাড়ি হতে ঠাকুর বাড়ি যাওয়ার রাস্তায় মসজিদ সংলগ্ন খালের উপর ৬ মিটার ব্রিজ নির্মাণ। প্যাকেজ নং-০৫/২০২১-২০২২
২	ডিপিপি/আরডিপি'র প্রতিশন কী ছিল?	প্রযোজ্য নয়
৩	ক্রয় পদ্ধতি/টেন্ডারিং অনুসৃত পদ্ধতি	টেন্ডারিং অনুসৃত পদ্ধতি
৪	ক্রয় প্রক্রিয়ার ধরণ	(১) অফ-লাইন
৫	দরপত্র প্রকাশের মাধ্যম (জাতীয়/আন্তর্জাতিক)	১। বাংলাদেশ প্রতিদিন, তারিখঃ ২৮/০৩/২০২২ ২। দ্যা নিউ এইজ, তারিখঃ ২৮/০৩/২০২২
৬	দরপত্র বিক্রয় শুরু এবং শেষের তারিখ ও সময়	২৯/০৩/২০২২-১২/০৪/২০২২ইং, সময়ঃ বিকাল ১:০০ ঘটিকা
৭	বিক্রয়কৃত দরপত্রের সংখ্যা	৮০টি
৮	প্রাপ্ত দরপত্রের সংখ্যা	৮০টি

নং	বিষয়	উত্তর/মন্তব্য লিখুন
৯	দরপত্র খোলার তারিখ ও সময়	১৩/০৪/২০২২ইং, সময়ঃ দুপুর ২:৩০ ঘটিকা
১০	দরপত্র খোলার সময় উপস্থিত সদস্য সংখ্যা	৩ জন
১১	দরপত্র মূল্যায়ন কমিটির সভার তারিখ	১৯/০৪/২০২২
১২	মূল্যায়ন কমিটির সদস্য সংখ্যা	৫ জন, বহিঃ সদস্য সংখ্যা ৩ জন
১৩	উপস্থিত সদস্য সংখ্যা	৫ জন, বহিঃ সদস্য সংখ্যা ৩ জন
১৪	রেসপনসিভ দরপত্রের সংখ্যা	৮০ টি
১৫	নন-রেসপনসিভ দরপত্রের সংখ্যা	০ টি
১৬	Notification of Award প্রদানের তারিখ	২৪/০৪/২০২২
১৭	ডিপিপি/আরডিপিপি অনুযায়ী প্রাক্কলিত ব্যয়	১৮২৬৯৮৪ টাকা
১৮	দাপ্তরিক প্রাক্কলিত ব্যয়	১৭২৯২০০ টাকা
১৯	চুক্তি মূল্য	১৭৩৫৬৩৫ টাকা
২০	কার্যাদেশ প্রাপ্ত প্রতিষ্ঠানের নাম	মেসার্স লোপা এন্টারপ্রাইজ, গোবিন্দগঞ্জ, গাইবান্ধা
২১	চুক্তি স্বাক্ষরের তারিখ	১১/০৫/২০২২
২২	ডিপিপি/আরডিপিপি অনুযায়ী কাজ শেষ করার তারিখ	২৭/০৬/২০২২
২৩	কার্যাদেশ/চুক্তি অনুযায়ী কাজ শুরুর তারিখ	১২/০৫/২০২২
২৪	চুক্তি অনুযায়ী কাজ শেষ করার তারিখ	২৭/০৬/২০২২
২৫	প্রকৃত কাজ শেষের তারিখ	২৬/০৬/২০২২
২৬	সময় বৃদ্ধির কারণ	না

### ৩.৯.১ পূর্ত কাজ ক্রয় সংক্রান্ত কেস স্টাডি-২

পূর্ত কাজ ক্রয় সংক্রান্ত কেস স্টাডি-২ (০৫/২০২১-২০২২), এ প্যাকেজটি বাস্তবায়িত হয়েছে মনতৈল মাইজগ্রাম রাস্তায় মনতৈল মসজিদের নিকট কাটা খালের উপর। দরপত্র দলিল, কার্যাদেশ ও চুক্তিপত্রের দলিলাদির বিভিন্ন অংশ পর্যালোচনা করে দেখা যায় যে, ক্রয় কার্যক্রম টেন্ডারিং পদ্ধতি এলটিএম, যা ডিপিপি/আরডিপিপি'র প্রভিশন অনুযায়ী ছিল। বাস্তবে ইজিপিতে দরপত্র আহ্বান করা হয়েছে। দরপত্র দুইটি (বাংলা ও ইংরেজি) (১) দৈনিক সমকাল ও (২) দ্যা নিউজ এইজ পত্রিকায় প্রকাশ করা হয়েছে। দরপত্র প্রকাশের পর থেকে দরপত্র জমাদানের জন্য ১৫ দিন সময় দেয়া হয়েছে। বিক্রয়কৃত দরপত্রের সংখ্যা ১২০টি, প্রাপ্ত দরপত্রের সংখ্যা ১১৯টি। দরপত্র খোলার সময় দরপত্র প্রস্তাবকারীর ৭জন সদস্য উপস্থিত ছিল, মূল্যায়ন কমিটির সদস্য সংখ্যা ৫ জন, তন্মধ্যে বহিঃ সদস্য ৩ জন। দরপত্র মূল্যায়নের সময় ৫ জনেই উপস্থিত ছিলেন। পিপিআর-০৮ অনুযায়ী ইজিপিতে আহ্বানকৃত দরপত্রে ৫% পর্যন্ত (±) হ্রাস বা বৃদ্ধি করার সুযোগ আছে, প্যাকেজটির দাপ্তরিক মূল্য ৮২.৭৫ লক্ষ টাকা এবং চুক্তিমূল্য ৭৮.৬১ লক্ষ টাকা। বাস্তবে দাপ্তরিক মূল্য অপেক্ষা ৫.০০% কমে মূল্যে চুক্তি সম্পন্ন হয়েছে। কার্যাদেশ প্রাপ্ত প্রতিষ্ঠানের নাম মেসার্স রনজিং কুমার চন্দ্র। ডকুমেন্টস পর্যালোচনায় দেখা যায়, দরপত্র আহ্বান থেকে নোয়া প্রদান পর্যন্ত সময় নেয়া হয়েছে ৩০ দিন এবং ৩০দিনের মধ্যে চুক্তি স্বাক্ষর হয়েছে। চুক্তি অনুযায়ী কাজ শেষ করার কথা ১৭৮ দিনে বাস্তবে ৪৬ দিনে উক্ত প্যাকেজের নির্মাণ কাজ সম্পন্ন হয়েছে। দরপত্র ক্রয় অনুমোদনের জন্য হোপ'এর অনুমোদন নেয়া হয়েছে। এ প্যাকেজটিতে কোন ভেরিয়েশন সৃষ্টি হয়নি এবং পিপিআর-০৮ এর ব্যত্যয় পরিলক্ষিত হয়নি।

### সারণি ৩.৬: পূর্ত কাজ ক্রয় সংক্রান্ত কেস স্টাডি-২

নং	বিষয়	উত্তর/মন্তব্য লিখুন
১	দরপত্র অনুযায়ী কাজের নাম ও লট/প্যাকেজ নং	মনতৈল মাইজগ্রাম রাস্তায় মনতৈল মসজিদের নিকট কাটা খালের উপর ব্রীজ নির্মাণ। প্যাকেজ নং-০৫/২০২১-২০২২
২	ডিপিপি/আরডিপিপি'র প্রভিশন কী ছিল?	প্রয়োজ্য নয়

নং	বিষয়	উত্তর/মন্তব্য লিখুন
৩	ক্রয় পদ্ধতি/টেন্ডারিং অনুসৃত পদ্ধতি	টেন্ডারিং অনুসৃত পদ্ধতি
৪	ক্রয় প্রক্রিয়ার ধরণ	(১) অফ-লাইন
৫	দরপত্র প্রকাশের মাধ্যম (জাতীয়/আন্তর্জাতিক)	১। দৈনিক সমকাল, তারিখঃ ১৪/১২/২০২১ ২। দ্যা নিউজ এইজ, তারিখঃ ১৪/১২/২০২২
৬	দরপত্র বিক্রয় শুরু এবং শেষের তারিখ ও সময়	১৫/০১/২০২২-৩০/০১/২০২২ইং, সময়ঃ বিকাল ১:০০ ঘটিকা
৭	বিক্রয়কৃত দরপত্রের সংখ্যা	১২০টি
৮	প্রাপ্ত দরপত্রের সংখ্যা	১১৯টি
	দরপত্র খোলার তারিখ ও সময়	৩১/০১/২০২২ইং, সময়ঃ দুপুর ২:০০ ঘটিকা
৯	দরপত্র খোলার সময় উপস্থিত সদস্য সংখ্যা	০৭ জন
	দরপত্র মূল্যায়ন কমিটির সভার তারিখ	১৩/০২/২০২২
১০	মূল্যায়ন কমিটির সদস্য সংখ্যা	৫ জন, বহিঃ সদস্য সংখ্যা ৩ জন
	উপস্থিত সদস্য সংখ্যা	৫ জন, বহিঃ সদস্য সংখ্যা ৩ জন
১১	রেসপনসিভ দরপত্রের সংখ্যা	১১৯ টি
১২	নন-রেসপনসিভ দরপত্রের সংখ্যা	০১ টি
	Notification of Award প্রদানের তারিখ	১৪/০২/২০২২
১৩	ডিপিপি/আরডিপিপি অনুযায়ী প্রাক্কলিত ব্যয় [প্রস্তাবকৃত মূল্য (ডিপিপি/আরডিপিপি)]	টাকা
১৪	দাপ্তরিক প্রাক্কলিত ব্যয়	৮২.৭৫ লক্ষ টাকা
১৫	চুক্তি মূল্য	৭৮.৬১ লক্ষ টাকা
১৬	কার্যাদেশ প্রাপ্ত প্রতিষ্ঠানের নাম	মেসার্স রনজিৎ কুমার চন্দ্র
১৭	চুক্তি স্বাক্ষরের তারিখ	১৪/০২/২০২২
১৮	কার্যাদেশ/চুক্তি অনুযায়ী কাজ শুরুর তারিখ	১৯/০২/২০২২
১৯	চুক্তি অনুযায়ী কাজ শেষ করার তারিখ	১৬/০৮/২০২২

### ৩.৯.২ পূর্ত কাজ ক্রয় সংক্রান্ত কেস স্টাডি-৩

পূর্ত কাজ ক্রয় সংক্রান্ত কেস স্টাডি-৩ (প্যাকেজ নং-০৪/৩৪৬, ব্রীজ আইডি-৭৫১৬), এ প্যাকেজটি বাস্তবায়িত হয়েছে চরহোন গাছা মাচুয়ে কান্দি রাস্তায় কাদেদের বাড়ির নিকট খালের উপর ১৫ মিটার গার্ডার ব্রীজ। দরপত্র দলিল, কার্যাদেশ ও চুক্তিপত্রের দলিলাদির বিভিন্ন অংশ পর্যালোচনা করে দেখা যায় যে, ক্রয় কার্যক্রম টেন্ডারিং পদ্ধতি এলটিএম, যা ডিপিপি/আরডিপিপি'র প্রতিশন অনুযায়ী ছিল। বাস্তবে ইজিপিতে দরপত্র আহ্বান করা হয়েছে। দরপত্র দুইটি (বাংলা ও ইংরেজি) (১) দৈনিক সমকাল ও (২) দ্যা ডেইলি অবজার্ভার পত্রিকায় প্রকাশ করা হয়েছে। দরপত্র প্রকাশের পর থেকে দরপত্র জমাদানের জন্য ৮দিন সময় দেয়া হয়েছে। বিক্রয়কৃত দরপত্রের সংখ্যা ১৩৩টি, প্রাপ্ত দরপত্রের সংখ্যা ১৩৩টি। দরপত্র খোলার সময় দরপত্র প্রস্তাবকারীর ৩ জন সদস্য উপস্থিত ছিল, মূল্যায়ন কমিটির সদস্য সংখ্যা ৫ জন, তন্মধ্যে বহিঃ সদস্য ৩ জন। দরপত্র মূল্যায়নের সময় ৫ জনেই উপস্থিত ছিলেন। পিপিআর-০৮ অনুযায়ী ইজিপিতে আহ্বানকৃত দরপত্রে ৫% পর্যন্ত (±) হ্রাস বা বৃদ্ধি করার সুযোগ আছে, বাস্তবে প্যাকেজটির প্রাক্কলিত মূল্য ৭২.৯১ লক্ষ টাকা, দাপ্তরিক মূল্য ৭২.৯১ লক্ষ টাকা এবং চুক্তিমূল্য ৬৯.২৭ লক্ষ টাকা। বাস্তবে দাপ্তরিক মূল্য অপেক্ষা ৫.০০% কম মূল্যে চুক্তি সম্পন্ন হয়েছে। কার্যাদেশ প্রাপ্ত প্রতিষ্ঠানের নাম মেসার্স ত্রিপুর এম ট্রেড ইন্টারন্যাশনাল। ডকুমেন্টস পর্যালোচনায় দেখা যায়, দরপত্র আহ্বান থেকে নোয়া প্রদান পর্যন্ত সময় নেয়া হয়েছে ৩৪ দিন এবং ৪৩ দিনের মধ্যে চুক্তি স্বাক্ষর হয়েছে। চুক্তি অনুযায়ী কাজ শেষ করার কথা ১৮৪ দিনে বাস্তবে ১৮০দিনে উক্ত প্যাকেজের নির্মাণ কাজ সম্পন্ন হয়েছে। দরপত্র ক্রয় অনুমোদনের জন্য হোপ'এর অনুমোদন নেয়া হয়েছে। এ প্যাকেজটিতে কোন ভেরিয়েশন সৃষ্টি হয়নি এবং পিপিআর-০৮ এর ব্যত্যয় পরিলক্ষিত হয়নি।

সারণি ৩.৭: পূর্ত কাজ ক্রয় সংক্রান্ত কেস স্টাডি-৩ (সিরাজগঞ্জ সদর)

নং	বিষয়	উত্তর/মন্তব্য লিখুন
১	দরপত্র অনুযায়ী কাজের নাম ও লট/প্যাকেজ নং	চরছোন গাছা মাচুয়ে কান্দি রাস্তায় কাদেরের বাড়ির নিকট খালের উপর ১৫ মিটার গার্ডার ব্রীজ নির্মাণ। প্যাকেজ নং-০৪/৩৪৬, ব্রীজ আইডি-৭৫১৬, ২০২১-২০২২
২	ডিপিপি/আরডিপিপি'র প্রতিশন কী ছিল?	প্রযোজ্য নয়
৩	ক্রয় পদ্ধতি/টেন্ডারিং অনুসৃত পদ্ধতি	টেন্ডারিং অনুসৃত পদ্ধতি
৪	ক্রয় প্রক্রিয়ার ধরণ	(১) অফ-লাইন
৫	দরপত্র প্রকাশের মাধ্যম (জাতীয়/আন্তর্জাতিক)	১। দৈনিক সমকাল, তারিখঃ ১৪/১২/২০২২ ২। দ্যা ডেইলি অবজার্ভার, তারিখঃ ১৪/১২/২০২১
৬	দরপত্র বিক্রয় শুরু এবং শেষের তারিখ ও সময়	০৪/০৪/২০২২-১২/০৪/২০২২ইং, সময়ঃ বিকাল ৪:০০ ঘটিকা
৭	বিক্রয়কৃত দরপত্রের সংখ্যা	১৩৩টি
৮	প্রাপ্ত দরপত্রের সংখ্যা	১৩৩টি
৯	দরপত্র খোলার তারিখ ও সময়	১৩/০৪/২০২২ইং, সময়ঃ দুপুর ৪:০০ ঘটিকা
১০	দরপত্র খোলার সময় উপস্থিত সদস্য সংখ্যা	০৩ /জন
১১	দরপত্র মূল্যায়ন কমিটির সভার তারিখ	১৮/০৪/২০২২
১২	মূল্যায়ন কমিটির সদস্য সংখ্যা	৫ জন, বহিঃ সদস্য সংখ্যা ৩ জন
১৩	উপস্থিত সদস্য সংখ্যা	৫ জন, বহিঃ সদস্য সংখ্যা ৩ জন
১৪	রেসপনসিভ দরপত্রের সংখ্যা	১৩৩ টি
১৫	নন-রেসপনসিভ দরপত্রের সংখ্যা	০ টি
১৬	Notification of Award প্রদানের তারিখ	০৮/০৫/২০২২
১৭	ডিপিপি/আরডিপিপি অনুযায়ী প্রাক্কলিত ব্যয়	৭২৯১৮৩৩ টাকা
১৮	দাপ্তরিক প্রাক্কলিত ব্যয়	৭২৯১৮৩৩ টাকা
১৯	চুক্তি মূল্য	৬৯২৭২৮৮টাকা
২০	কার্যাদেশ প্রাপ্ত প্রতিষ্ঠানের নাম	মেসার্স ত্রিপুর এম ট্রেড ইন্টারন্যাশনাল
২১	চুক্তি স্বাক্ষরের তারিখ	১৭/০৫/২০২২
২২	কার্যাদেশ/চুক্তি অনুযায়ী কাজ শুরুর তারিখ	২৫/০৫/২০২২
২৩	চুক্তি অনুযায়ী কাজ শেষ করার তারিখ	২৫/১১/২০২২
২৪	প্রকৃত কাজ শেষের তারিখ	২০/১১/২০২২
২৫	সময় বৃদ্ধির কারণ	না

৩.৯.৩ পূর্ত কাজ ক্রয় সংক্রান্ত কেস স্টাডি-৪

পূর্ত কাজ ক্রয় সংক্রান্ত কেস স্টাডি-৩, এ প্যাকেজটি বাস্তবায়িত হয়েছে শিবপুর টু পোটান রাস্তায় শহিদ ময়েজ উদ্দিন বালিকা সংপ্রাঃবিঃ এর পূর্ব পাশে খালের উপর গার্ডার ব্রীজ নির্মাণ মোক্তারপুর ইউপি, কালীগঞ্জ, গাজীপুর। দরপত্র দলিল, কার্যাদেশ ও চুক্তিপত্রের দলিলাদির বিভিন্ন অংশ পর্যালোচনা করে দেখা যায় যে, ক্রয় কার্যক্রম টেন্ডারিং পদ্ধতি এলাটিএম, যা ডিপিপি/আরডিপিপি'র প্রতিশন অনুযায়ী ছিল। বাস্তবে ইজিপিতে দরপত্র আহ্বান করা হয়েছে। দরপত্র দুইটি (বাংলা ও ইংরেজি) (১) দৈনিক সমকাল ও (২) দ্যা ডেইলি অবজার্ভার পত্রিকায় পত্রিকায় প্রকাশ করা হয়েছে। দরপত্র প্রকাশের পর থেকে দরপত্র জমাদানের জন্য ১৪ দিন সময় দেয়া হয়েছে। বিক্রয়কৃত দরপত্রের সংখ্যা ১১টি, প্রাপ্ত দরপত্রের সংখ্যা ৫১টি। দরপত্র খোলার সময় দরপত্র প্রস্তাবকারীদের ১৩ জন সদস্য উপস্থিত ছিল, মূল্যায়ন কমিটির সদস্য সংখ্যা ৫ জন, তন্মধ্যে বহিঃ সদস্য ৩ জন। দরপত্র মূল্যায়নের সময় ৪ জনই উপস্থিত ছিলেন। পিপিআর-০৮ অনুযায়ী ইজিপি'তে আহ্বানকৃত দরপত্রে ৫% পর্যন্ত (±) হ্রাস বা বৃদ্ধি করার সুযোগ আছে, বাস্তবে প্যাকেজটির প্রাক্কলিত মূল্য ৮৬.৫১ লক্ষ টাকা, দাপ্তরিক

মূল্য ৮৬.৫১ লক্ষ টাকা এবং চুক্তিমূল্য ৮২.১৮ লক্ষ টাকা। বাস্তবে দাপ্তরিক মূল্য অপেক্ষা ৫.২৭% কম মূল্যে চুক্তি সম্পন্ন হয়েছে। কার্যাদেশ প্রাপ্ত প্রতিষ্ঠানের নাম মেসার্স ইকরা ট্রেডার্স। ডকুমেন্টস পর্যালোচনায় দেখা যায়, দরপত্র আহ্বান থেকে নোয়া প্রদান পর্যন্ত সময় নেয়া হয়েছে ৪৯ দিন এবং ৪৩ দিনের মধ্যে চুক্তি স্বাক্ষর হয়েছে। চুক্তি অনুযায়ী কাজ শেষ করার কথা ১৮০ দিনে বাস্তবে ৩৫৪ দিনে উক্ত প্যাকেজের নির্মাণ কাজ সম্পন্ন হয়েছে। দরপত্র ক্রয় অনুমোদনের জন্য হোপ'এর অনুমোদন নেয়া হয়েছে। এ প্যাকেজটিতে কোন ভেরিয়েশন সৃষ্টি হয়নি এবং পিপিআর-০৮ এর ব্যত্যয় পরিলক্ষিত হয়নি।

**সারণি ৩.৮: পূর্ত কাজ ক্রয় সংক্রান্ত কেস স্টাডি-৪ (কালীগঞ্জ উপজেলা, গাজীপুর)**

নং	বিষয়	উত্তর/মন্তব্য লিখুন
১	দরপত্র অনুযায়ী কাজের নাম ও লট/প্যাকেজ নং	শিবপুর টু পোটান রাস্তায় শহিদ ময়েজ উদ্দিন বালিকা সঃপ্রাঃবিঃ এর পূর্ব পাশে খালের উপর গার্ডার ব্রীজ নির্মাণ। (মোক্তারপুর ইউপি, কালীগঞ্জ, গাজীপুর)
২	ডিপিপি/আরডিপিপি'র প্রতিশন কী ছিল?	ডিপিপি
৩	ক্রয় পদ্ধতি/টেন্ডারিং অনুসৃত পদ্ধতি	এলটিএম
৪	ক্রয় প্রক্রিয়ার ধরণ	(১) অফ-লাইন
৫	দরপত্র প্রকাশের মাধ্যম (জাতীয়/আন্তর্জাতিক)	১। দৈনিক সমকাল , তারিখঃ ১৪/১২/২০২২ ২। দ্যা ডেইলি অবজার্ভার , তারিখঃ ১৪/১২/২০২২
৬	দরপত্র বিক্রয় শুরু এবং শেষের তারিখ ও সময়	২৯/০৩/২০২২-১৩/০৪/২০২২ইং, সময়ঃ বিকাল ১২:০০ ঘটিকা
৭	বিক্রয়কৃত দরপত্রের সংখ্যা	১১টি
৮	প্রাপ্ত দরপত্রের সংখ্যা	৫১টি
৯	দরপত্র খোলার তারিখ ও সময়	১৩/০৪/২০২২ইং, সময়ঃ দুপুর ৩:০০ ঘটিকা
১০	দরপত্র খোলার সময় উপস্থিত সদস্য সংখ্যা	১৩জন
১১	দরপত্র মূল্যায়ন কমিটির সভার তারিখ	০৫/০৫/২০২২
১২	মূল্যায়ন কমিটির সদস্য সংখ্যা	৫ জন, বহিঃ সদস্য সংখ্যা ৩ জন
১৩	উপস্থিত সদস্য সংখ্যা	৪ জন, বহিঃ সদস্য সংখ্যা ৩ জন
১৪	রেসপনসিভ দরপত্রের সংখ্যা	৪৮ টি
১৫	নন-রেসপনসিভ দরপত্রের সংখ্যা	০৩ টি
১৬	Notification of Award প্রদানের তারিখ	১৭/০৫/২০২২
১৭	ডিপিপি/আরডিপিপি অনুযায়ী প্রাক্কলিত ব্যয়	৮৬৫১০৫৩.০০ টাকা
১৮	দাপ্তরিক প্রাক্কলিত ব্যয়	৮৬৫১০৫৩.০০ টাকা
১৯	চুক্তি মূল্য	৮২১৮৫০০.৩৫ টাকা
২০	কার্যাদেশ প্রাপ্ত প্রতিষ্ঠানের নাম	মেসার্স ইকরা ট্রেডার্স
২১	কার্যাদেশ/চুক্তি অনুযায়ী কাজ শুরুর তারিখ	২৬/০৫/২০২২ খ্রিঃ
২২	চুক্তি অনুযায়ী কাজ শেষ করার তারিখ	২২/১১/২০২২ খ্রিঃ
২৩	প্রকৃত কাজ শেষের তারিখ	১৫.০৫.২০২৩ খ্রিঃ
২৪	সময় বৃদ্ধির কারণ	বন্যার কারণে সময় বৃদ্ধি করা হয়েছে।

**৩.৯.৪ পূর্ত কাজ ক্রয় সংক্রান্ত কেস স্টাডি-৫**

পূর্ত কাজ ক্রয় সংক্রান্ত কেস স্টাডি-৪, এ প্যাকেজটি বাস্তবায়িত হয়েছে জামালপুর ইউপির চান্দেবাবাগ টু মোক্তারপুর ইউপির বড়গাও রাস্তায় বড়গাও দক্ষিণপাড়া সঃ প্রাঃ বিঃ এর দক্ষিণ পাশে খালের উপর গার্ডার ব্রীজ নির্মাণ। (জামালপুর ইউপি, কালীগঞ্জ, গাজীপুর) লট নং ৭২৪৫। দরপত্র দলিল, কার্যাদেশ ও চুক্তিপত্রের দলিলাদির বিভিন্ন অংশ পর্যালোচনা করে দেখা যায় যে, ক্রয় কার্যক্রম টেন্ডারিং পদ্ধতি এলটিএম, যা ডিপিপি/আরডিপিপি'র প্রতিশন অনুযায়ী ছিল। বাস্তবে ইজিপিতে দরপত্র আহ্বান করা হয়েছে। দরপত্র দুইটি (বাংলা ও ইংরেজি) (১) দৈনিক সমকাল ও (২) দ্যা ডেইলি অবজার্ভার পত্রিকায় প্রকাশ

করা হয়েছে। দরপত্র প্রকাশের পর থেকে দরপত্র জমাদানের জন্য ১৩ দিন সময় দেয়া হয়েছে। বিক্রয়কৃত দরপত্রের সংখ্যা ৮টি, প্রাপ্ত দরপত্রের সংখ্যা ৫৩টি। দরপত্র খোলার সময় দরপত্র প্রস্তাবকারীর ১৩ জন সদস্য উপস্থিত ছিল, মূল্যায়ন কমিটির সদস্য সংখ্যা ৫ জন, তন্মধ্যে বহিঃ সদস্য ৩ জন। দরপত্র মূল্যায়নের সময় ৪ জনেই উপস্থিত ছিলেন। পিপিআর-০৮ অনুযায়ী ইজিপি'তে আহ্বানকৃত দরপত্রে ৫% পর্যন্ত (±) হ্রাস বা বৃদ্ধি করার সুযোগ আছে, বাস্তবে প্যাকেজটির প্রাক্কলিত মূল্য ৬৮.৩৯ লক্ষ টাকা, দাপ্তরিক মূল্য ৬৮.৩৯ লক্ষ টাকা এবং চুক্তিমূল্য ৬৪.৯৭ লক্ষ টাকা। বাস্তবে দাপ্তরিক মূল্য অপেক্ষা ৫.২৬% কম মূল্যে চুক্তি সম্পন্ন হয়েছে। কার্যাদেশ প্রাপ্ত প্রতিষ্ঠানের নাম মেসার্স আদিব ইন্টারপ্রাইজ। ডকুমেন্টস পর্যালোচনায় দেখা যায়, দরপত্র আহ্বান থেকে নোয়া প্রদান পর্যন্ত সময় নেয়া হয়েছে ৪৯ দিন এবং ৪৩ দিনের মধ্যে চুক্তি স্বাক্ষর হয়েছে। চুক্তি অনুযায়ী কাজ শেষ করার কথা ১৮০ দিনে বাস্তবে ৩৫৪দিনে উক্ত প্যাকেজের নির্মাণ কাজ সম্পন্ন হয়েছে। দরপত্র ক্রয় অনুমোদনের জন্য হোপ'এর অনুমোদন নেয়া হয়েছে। এ প্যাকেজটিতে কোন ভেরিয়েশন সৃষ্টি হয়নি এবং পিপিআর-০৮ এর ব্যত্যয় পরিলক্ষিত হয়নি।

**সারণি ৩.৯: পূর্ত কাজ ক্রয় সংক্রান্ত কেস স্টাডি-৫ (কালীগঞ্জ উপজেলা, গাজীপুর)**

নং	বিষয়	উত্তর/মন্তব্য লিখুন
১	দরপত্র অনুযায়ী কাজের নাম ও লট/প্যাকেজ নং	জামালপুর ইউপির চান্দেবাবাগ টু মোক্তারপুর ইউপির বড়গাও রাস্তায় বড়গাও দক্ষিণপাড়া সঃ প্রাঃ বিঃ এর দক্ষিণ পার্শ্বে খালের উপর গার্ডার ব্রীজ নির্মাণ। (জামালপুর ইউপি, কালীগঞ্জ, গাজীপুর) লট নং ৭২৪৫
২	ডিপিপি/আরডিপিপি'র প্রতিশন কী ছিল?	ডিপিপি
৩	ক্রয় পদ্ধতি/টেন্ডারিং অনুসৃত পদ্ধতি	এলটিএম
৪	ক্রয় প্রক্রিয়ার ধরণ	(১) অফ-লাইন
৫	দরপত্র প্রকাশের মাধ্যম (জাতীয়/আন্তর্জাতিক)	১। দৈনিক সমকাল , তারিখঃ ১৪/১২/২০২২ ২। দ্যা ডেইলি অবজার্ভার , তারিখঃ ১৪/১২/২০২২
৬	দরপত্র বিক্রয় শুরু এবং শেষের তারিখ ও সময়	২৯/০৩/২০২২-১২/০৪/২০২২ইং, সময়ঃ বিকাল ১৩:০০ ঘটিকা
৭	বিক্রয়কৃত দরপত্রের সংখ্যা	০৮টি
৮	প্রাপ্ত দরপত্রের সংখ্যা	৫৩টি
৯	দরপত্র খোলার তারিখ ও সময়	১৩/০৪/২০২২ইং, সময়ঃ দুপুর ৩:০০ ঘটিকা
১০	দরপত্র খোলার সময় উপস্থিত সদস্য সংখ্যা	১৩জন
১১	দরপত্র মূল্যায়ন কমিটির সভার তারিখ	০৫/০৫/২০২২
১২	মূল্যায়ন কমিটির সদস্য সংখ্যা	৫ জন, বহিঃ সদস্য সংখ্যা ৩ জন
১৩	উপস্থিত সদস্য সংখ্যা	৪ জন, বহিঃ সদস্য সংখ্যা ৩ জন
১৪	রেসপনসিভ দরপত্রের সংখ্যা	৫১ টি
১৫	নন-রেসপনসিভ দরপত্রের সংখ্যা	০২ টি
১৬	Notification of Award প্রদানের তারিখ	১৭/০৫/২০২২
১৭	ডিপিপি/আরডিপিপি অনুযায়ী প্রাক্কলিত ব্যয়	৬৮৩৯২২০.০০ টাকা
১৮	চুক্তি মূল্য	৬৪৯৭৩৫৮.০৫ টাকা
১৯	কার্যাদেশ প্রাপ্ত প্রতিষ্ঠানের নাম	মেসার্স আদিব ইন্টারপ্রাইজ
২০	কার্যাদেশ/চুক্তি অনুযায়ী কাজ শুরুর তারিখ	২৬/০৫/২০২২ খ্রিঃ
২১	চুক্তি অনুযায়ী কাজ শেষ করার তারিখ	২২/১১/২০২২ খ্রিঃ
২২	প্রকৃত কাজ শেষের তারিখ	১৫.০৫.২০২৩ খ্রিঃ
২৩	সময় বৃদ্ধির কারণ	হাঁ। বন্যার কারণে।

### ৩.৯.৫ পূর্ত কাজ ক্রয় সংক্রান্ত কেস স্টাডি-৬

পূর্ত কাজ ক্রয় সংক্রান্ত কেস স্টাডি-৫, এ প্যাকেজটি বাস্তবায়িত হয়েছে ঝালকাঠি সদর ইউনিয়ন। দরপত্র দলিল, কার্যাদেশ ও চুক্তিপত্রের দলিলাদির বিভিন্ন অংশ পর্যালোচনা করে দেখা যায় যে, ক্রয় কার্যক্রম টেন্ডারিং পদ্ধতি এলটিএম, যা ডিপিপি/আরডিপিপি'র প্রভিশন অনুযায়ী ছিল। বাস্তবে ইজিপিতে দরপত্র আহ্বান করা হয়েছে। দরপত্র দুইটি (বাংলা ও ইংরেজি) (১) দৈনিক সমকাল ও (২) দ্যা ডেইলি অবজার্ভার পত্রিকায় প্রকাশ করা হয়েছে। দরপত্র প্রকাশের পর থেকে দরপত্র জমাদানের জন্য ১৪ দিন সময় দেয়া হয়েছে। বিক্রয়কৃত দরপত্রের সংখ্যা ৩টি, প্রাপ্ত দরপত্রের সংখ্যা ৩টি। দরপত্র খোলার সময় দরপত্র প্রস্তাবকারীর ৪ জন সদস্য উপস্থিত ছিল, মূল্যায়ন কমিটির সদস্য সংখ্যা ৫ জন, তন্মধ্যে বহিঃ সদস্য ৩ জন। দরপত্র মূল্যায়নের সময় ৪ জনেই উপস্থিত ছিলেন। পিপিআর-০৮ অনুযায়ী ইজিপিতে আহ্বানকৃত দরপত্রে ৫% পর্যন্ত (±) হ্রাস বা বৃদ্ধি করার সুযোগ আছে, বাস্তবে প্যাকেজটির প্রাক্কলিত মূল্য ৮৩.৯৯ লক্ষ টাকা, দাপ্তরিক মূল্য ৮৩.৯৯ লক্ষ টাকা এবং চুক্তিমূল্য ৮৩.৯৯ লক্ষ টাকা। কার্যাদেশ প্রাপ্ত প্রতিষ্ঠানের নাম সার্স ভীমরুলী এন্ট্রাপ্রাইজ ঝালকাঠি। ডকুমেন্টস পর্যালোচনায় দেখা যায়, দরপত্র আহ্বান থেকে নোয়া প্রদান পর্যন্ত সময় নেয়া হয়েছে ৩৭ দিন এবং ৫৪ দিনের মধ্যে চুক্তি স্বাক্ষর হয়েছে। চুক্তি অনুযায়ী কাজ শেষ করার কথা ২৪১ দিনে বাস্তবে ৩৪৬দিন উক্ত প্যাকেজের নির্মাণ কাজ সম্পন্ন হয়েছে। দরপত্র ক্রয় অনুমোদনের জন্য হোপ'এর অনুমোদন নেয়া হয়েছে। এ প্যাকেজটিতে কোন ভেরিয়েশন সৃষ্টি হয়নি এবং পিপিআর-০৮ এর ব্যত্যয় পরিলক্ষিত হয়নি।

#### সারণি ৩.১০: পূর্ত কাজ ক্রয় সংক্রান্ত কেস স্টাডি-৬ (ঝালকাঠি সদর)

নং	বিষয়	উত্তর/মন্তব্য লিখুন
১	দরপত্র অনুযায়ী কাজের নাম ও লট/প্যাকেজ নং	ঝালকাঠি সদর ইউনিয়ন
২	ডিপিপি/আরডিপিপি'র প্রভিশন কী ছিল?	ডিপিপি
৩	ক্রয় পদ্ধতি/টেন্ডারিং অনুসৃত পদ্ধতি	এলটিএম
৪	ক্রয় প্রক্রিয়ার ধরণ	(১) অফ-লাইন
৫	দরপত্র প্রকাশের মাধ্যম (জাতীয়/আন্তর্জাতিক)	১। দৈনিক সমকাল, তারিখঃ ১৪/১২/২০২২ ২। দ্যা ডেইলি অবজার্ভার, তারিখঃ ১৪/১২/২০২২
৬	দরপত্র বিক্রয় শুরু এবং শেষের তারিখ ও সময়	২৯/০৩/২০২২-১২/০৪/২০২২ইং, সময়ঃ বিকাল ০৫:০০ ঘটিকা
৭	বিক্রয়কৃত দরপত্রের সংখ্যা	০৩ টি
৮	প্রাপ্ত দরপত্রের সংখ্যা	০৩ টি
৯	দরপত্র খোলার তারিখ ও সময়	১৩/০৪/২০২২ইং, সময়ঃ দুপুর ২:৩০ ঘটিকা
১০	দরপত্র খোলার সময় উপস্থিত সদস্য সংখ্যা	০৪ জন
১১	দরপত্র মূল্যায়ন কমিটির সভার তারিখ	২১/০৪/২০২২
১২	মূল্যায়ন কমিটির সদস্য সংখ্যা	৫ জন, বহিঃ সদস্য সংখ্যা ৩ জন
১৩	উপস্থিত সদস্য সংখ্যা	৫ জন, বহিঃ সদস্য সংখ্যা ৩ জন
১৪	রেসপনসিভ দরপত্রের সংখ্যা	০৩ টি
১৫	Notification of Award প্রদানের তারিখ	০৫/০৫/২০২২
১৬	ডিপিপি/আরডিপিপি অনুযায়ী প্রাক্কলিত ব্যয়	৮৩৯৯৬৫৭.০০ টাকা
১৭	দাপ্তরিক প্রাক্কলিত ব্যয়	৮৩৯৯৬৫৭.০০ টাকা
১৮	চুক্তি মূল্য	৮৩৯৯৬৫৭.০০ টাকা
১৯	কার্যাদেশ প্রাপ্ত প্রতিষ্ঠানের নাম	মেসার্স ভীমরুলী এন্ট্রাপ্রাইজ ঝালকাঠি।
২০	চুক্তি স্বাক্ষরের তারিখ	২২/০৫/২২
২১	কার্যাদেশ/চুক্তি অনুযায়ী কাজ শুরুর তারিখ	২০/০৫/২০২২ খ্রিঃ
২২	চুক্তি অনুযায়ী কাজ শেষ করার তারিখ	২৫/১১/২০২২ খ্রিঃ
২৩	প্রকৃত কাজ শেষের তারিখ	১০/০৩/২০২৩ খ্রিঃ



### ৩.১০ সরেজমিন ব্রিজসমূহ পরিদর্শনের চিত্র ও মতামত পর্যালোচনা।

(ক) কালাডেবা ঢাকা কলোনীর রাস্তায় তোকানিয়া খালের উপর ৩৯ফুট ব্রিজ, রামগড় ইউনিয়ন, রামগড় উপজেলা, খাগড়াছড়ি।



চিত্র-৩.১: রামগড় ইউনিয়ন, রামগড় উপজেলা, খাগড়াছড়ি

দেখা যায় ব্রিজের Approach Asphalt ঠিক আছে, Wingwall কম দেয়া হয়েছে এবং রেলিং ক্রমান্বয়ে ভেঙে যাচ্ছে, যা এখনই মেরামত করা প্রয়োজন।

(খ) নোয়াপাড়া হালদা খালের উপর ৩৯ফুট ব্রিজ, পাতাছড়া ইউনিয়ন, রামগড় উপজেলা, খাগড়াছড়ি।

পরিদর্শনকালীন দেখা যায় যে, খাগড়াছড়ি জেলার রামগড় উপজেলায় পাতাছড়া ইউনিয়নে নোয়াপাড়া হালদা খালের উপর ৩৯ফুট বা ১৩মিটার ব্রিজটি খুবই গুরুত্বপূর্ণ। এ ব্রিজটি ২০১৯-২০২০ অর্থবছরে নির্মাণ করা হয়েছে। ব্রিজটির চুক্তি মূল্য ৩৬.৪৫ লক্ষ টাকা। এই ব্রিজটি নির্মাণ হওয়ায় পাতাছড়া ইউনিয়নের অত্র এলাকার মানুষের যাতায়াতে সুবিধা হয়েছে এবং জীবন যাত্রার মান উন্নত হচ্ছে, ছেলে মেয়েরা বিদ্যালয়ে আসা যাওয়া করতে পারে, বিশেষ করে কুম চাষীদের জন্য অনেক উপকার হয়েছে বলে এলাকাবসী জানান।



চিত্র-৩.২: পাতাছড়া ইউনিয়ন, রামগড় উপজেলা, খাগড়াছড়ি

সরেজমিন দেখা যায় ব্রিজের Approach Asphalt কিছুটা দেবে গেছে, Wingwall কম দেওয়ার ফলে নিচ থেকে মাটি সরে যায়, যার পলে এ্যাপ্রোচ রোডগুলো ঠিক থাকে না। ব্রিজটির কাঠামোগত ভাবে ভালো হয়েছে।

(গ) থলিপাড়া মেইন রোড, ধর্মসুখ বৌদ্ধ বিহারের পাশে ৪০ ফুট ব্রিজ, বাটনাতলী ইউনিয়ন, মানিকছড়ি



চিত্র-৩.৩: বাটনাতলী ইউনিয়ন, মানিকছড়ি উপজেলা, খাগড়াছড়ি (২০১৯-২০ অর্থবছর)

পরিদর্শনকালীন দেখা যায় যে, খাগড়াছড়ি জেলার মানিকছড়ি উপজেলায় বাটনাতলী ইউনিয়নে থলিপাড়া মেইন রোড, ধর্মসুখ বৌদ্ধ বিহারের পাশে উপর ৪০ ফুট ব্রিজটি খুবই জন গুরুত্বপূর্ণ। এব্রিজটি ২০১৯-২০২০ অর্থবছরে নির্মাণ করা হয়েছে। ব্রিজটির Approach Asphalt দেবে গেছে এবং Wingwall কম। এ্যাপ্রোচ রোডের কারণে স্থানীয় ছোট ছোট মালবাহী গাড়ীগুলো লোকালয়ে প্রবেশ করতে সমস্যা হয়। পরিদর্শনকালে স্থানীয় লোকজন জানান, ব্রিজ নির্মিত হওয়ার ফলে আইন শৃঙ্খলার উন্নতি ঘটেছে, এলাকায় দোকানপাট স্থাপিত হয়েছে, যাতায়াত ব্যবস্থা উন্নত হয়েছে, এলাকার জনগণের আর্থ-সামাজিক অবস্থার উন্নয়ন হয়েছে। কিন্তু এ্যাপ্রোচ রোডের সমস্যার কারণে বর্তমানে যানবাহন চলাচলে সমস্যা হচ্ছে। দূত ব্রিজের এ্যাপ্রোচ রোডটি সংস্কারের ব্যাপারে অনুরোধ জানান।

(ঘ) আলাইপুর, আতিয়ারের আমবাগানের নিকট খালের উপর ২০ ফুট ব্রিজ, কয়লা ইউনিয়ন, সাতক্ষীড়া।



চিত্র-৩.৪: কয়লা ইউনিয়ন, সাতক্ষীরা (২০১৮-২০১৯ অর্থবছর)

সাতক্ষীরা জেলার কয়লা ইউনিয়নের আলাইপুর, আতিয়ারের আমবাগানের নিকট খালের উপর অবস্থিত ২০ ফুট জন গুরুত্বপূর্ণ। এব্রিজটি ২০১৮-২০১৯ অর্থবছরে নির্মাণ করা হয়েছে। ব্রিজটির Approach Asphalt দেবে গেছে এবং Wingwall কম থাকার ফলে দুই পাশের মাটি সরে গেছে। এ্যাপ্রোচ রোডের কারণে ব্রিজের উপর দিয়ে রিক্স, ভ্যান ও মোটর সাইকেল চলাচলও অনুপযোগী হয়ে গিয়েছে। পরিদর্শনকালে স্থানীয় লোকজন জানান, ব্রিজ নির্মিত হওয়ার

ফলে আইন শৃঙ্খলার উন্নতি ঘটেছে, এলাকায় দোকানপাট স্থাপিত হয়েছে, যাতায়াত ব্যবস্থা উন্নত হয়েছে, এলাকার জনগণের আর্থ-সামাজিক অবস্থার উন্নয়ন হয়েছে। কিন্তু এ্যাপ্রোচ রোডের সমস্যার কারণে বর্তমানে যানবাহন চলাচলে সমস্যা হচ্ছে। দ্রুত ব্রীজের এ্যাপ্রোচ রোডটি সংস্কারের ব্যাপারে অনুরোধ জানান।

**(ঙ) লক্ষীছড়ি ইউনিয়ন, ৩৬ ফুট ব্রিজ, লক্ষীছড়ি উপজেলা খাগড়াছড়ি**



**চিত্র-৩.৫: লক্ষীছড়ি ইউনিয়ন, লক্ষীছড়ি উপজেলা খাগড়াছড়ি**

খাগড়াছড়ি জেলার লক্ষীছড়ি উপজেলায় লক্ষীছড়ি ইউনিয়নে অবস্থিত ব্রিজটির নির্মাণ কাজ সম্পন্ন হয়েছে ২০১৯-২০ অর্থবছরে। এটির চুক্তি মূল্য ৩০.৭৫ লক্ষ টাকা। ব্রিজটির Approach Asphalt দেবে গেছে এবং Wingwall কম থাকার ফলে দুই পাশের মাটি সরে গেছে, রেলিংটি ভেঙে যাচ্ছে, রেলিং পোস্টের বীমের রড ডিজাইন অনুসারে দেওয়া হয়নি এবং কাস্টিং-এর ক্ষেত্রে সিমেন্ট রেসিও যথাযথ ছিলনা বিধায় রেলিং-এর কাস্টিং রুরবুরে হয়ে পড়ছে। পরিদর্শনকালে স্থানীয় লোকজন জানান, ব্রিজ নির্মিত হওয়ার কৃষি ক্ষেত্রে অনেক উন্নতি ঘটেছে, লোকালয়ে মানুষ সহজে যাতায়াত করতে পারে, বর্ষায় ফসলের ক্ষতি কমেছে, দুর্যোগকালীন সময়ে এলাকার লোকজন ব্রীজটি দিয়ে দ্রুত পারাপার হতে পারে। এলাকাসবাসী দ্রুত ব্রীজের এ্যাপ্রোচ রোডটি সংস্কারের ব্যাপারে অনুরোধ জানান।

**(চ) রসুলপুর ইউনিয়নে ব্রীজের চলমান কাজ, সাদুল্লাপুর উপজেলা, গাইবান্ধা**



**চিত্র-৩.৬: গাইবান্ধা জেলার সাদুল্লাপুর উপজেলায় রসুলপুর ইউনিয়নে ব্রীজের চলমান কাজ**

সরেজমিন গাইবান্ধা জেলার সাদুল্লাপুর উপজেলায় রসুলপুর ইউনিয়নে ব্রীজের চলমান কাজ পরিদর্শনকালীন দেখা যায় যে, ব্রিজটিতে অত্যন্ত নিম্নমানের কাঠের সাটারিং করা হয়েছে এবং নির্মাণ কাজের গুণগতমান সন্তোষজনক নয়। ব্রিজটি রাস্তার তুলনায় অধিক উঁচু করে নির্মাণ করা হচ্ছে। যার ফলে যানবাহন চলাচলে সমস্যা হবে। সারা বাংলাদেশে প্রায় ১৩০০০টি ব্রিজ কালভার্ট তৈরি হচ্ছে একই ডিজাইনের উপরে, যার কারণে কিছু স্থানে রাস্তা তুলনায় ব্রীজের উচ্চতা বেশি হচ্ছে।

(ছ)নির্মাণাধীন ব্রিজটির উয়িং ওয়াল ছোট এবং উচ্চতা বেশি। পীরগাছা উপজেলা, রংপুর।



চিত্র-৩.৭: পীরগাছা উপজেলা, রংপুর।

সরেজমিনে রংপুর জেলার পীরগাছা উপজেলায় ব্রীজের চলমান কাজ পরিদর্শনকালীন দেখা যায় যে, ব্রিজটিতে সেগ্রিগেশন হয়েছিল, অর্থাৎ ঢালাই চলাকালীন কংক্রিটের উপাদানসমূহ, যথাঃ খোয়া, বালু ও সিমেন্ট আলাদা হয়ে হয়ে সেগ্রিগেশন তৈরি হয়েছে। ব্রিজটি রাস্তার তুলনায় অধিক উঁচু করে নির্মাণ করা হচ্ছে। যার ফলে যানবাহন চলাচলে সমস্যা হবে। উইং ওয়াল একেবারেই ছোট হওয়ায় এখানে মাঠ ভরাট করার পর দ্রুত সরে যাওয়ার সম্ভাবনা রয়েছে। স্থান বিবেচনায় ব্রীজের ডিজাইনগুলো করা উচিত ছিলো, যা এপ্রকল্পে অনুপস্থিত।

(ঝ)খুলনা জেলার পাইকগাছা উপজেলায় দেলুটি ইউনিয়ন, এবং রংপুর জেলার পীরগাছা উপজেলায় তালুখালী মৌজার খাড়া নদীর উপর নির্মিত ব্রিজ।



চিত্র-৩.৮: দেলুটি ইউনিয়ন, পাইকগাছা উপজেলা খুলনা এবং তালুখালী মৌজার খাড়া নদীর উপর নির্মিত ব্রিজ পীরগাছা উপজেলা রংপুর। এই ব্রিজগুলোর উচ্চতা বেশি, গাইড ওয়াল ছোট এবং খালের দুই পাশে মাটি ভরাট করার প্রয়োজন হয়েছে।

সরজমিনে দেখা যায় খুলনা জেলার পাইকগাছা উপজেলায় দেলুটি ইউনিয়নে নবনির্মিত ব্রিজটির উচ্চতা অনেক বেশি। যার ফলে এখানে সহজে কোন ছোট খাটো যানবাহন চলাচল করতে পারবে না। উইং ওয়াল ছোট হওয়ায় মাটিগুলো এখনই সড়ে যাচ্ছে। এছাড়াও খালটির তুলনায় ব্রিজের দৈর্ঘ্য কম থাকায় খালের দুইপাশ থেকে মাটি ভরাট করার প্রয়োজন হয়েছে। এতে খালটি কিছুটা সংকুচিত হয়ে গেছে। ব্রিজটি নির্মাণকালীন স্থানীয় জনগণ এর উচ্চতা কমানোর জন্য অনুরোধ করেছিলেন। কিন্তু ডিজাইন অনুযায়ী ব্রিজটি করা হয়েছে বিধায় খালের তুলনায় দৈর্ঘ্য কম এবং রাস্তার তুলনায় উচ্চতা বেশি হয়েছে। এছাড়াও রংপুর জেলার পীরগাছা উপজেলায় তালুখালী মৌজার খাড়া নদীর উপর নির্মিত ব্রিজটির একেই অবস্থা দেখা যায়, এতে বাঁশের সাটারিং ব্যবহার করা হয়েছে এবং উইং ওয়ালের মাটি ধরে রাখার জন্য মাটির বস্তা ব্যবহার করা হয়েছে, তথাপিও মাটি সড়ে যেতে দেখা গেছে। কারণ উইং ওয়ালের উচ্চতা ও দৈর্ঘ্য একেবারেই নমনীয়। নিম্নে অনুচ্ছেদে বিস্তারিত পর্যালোচনাসহ আলোকপাত করা হলো।

### ৩.১০.১ সরেজমিন ব্রিজ পরিদর্শনের প্রাপ্ত ফলাফল পর্যালোচনা

সরেজমিন পরিদর্শনকালীন দেখা যায় যে, প্রকল্পের অধীনে নির্মিত বক্স কালভার্ট/গার্ডার টাইপ সেতুগুলো স্থান ভেদে অত্যন্ত গুরুত্বপূর্ণ এবং সেতুগুলোর স্থান নির্বাচন সঠিক ছিলো। সরেজমিন বেশির ভাগ ব্রিজের Approach, Wingwall, Abutment, Beams, Sidewalk ইত্যাদি ভাল মর্মে প্রতীয়মান হয়েছে এবং অনুমোদিত ড্রয়িং ও ডিজাইন অনুযায়ী পরিমাপে সঠিক পাওয়া গিয়েছে। তবে উপরোক্ত চিত্রে প্রদর্শিত কিছু স্থানে বক্স কালভার্ট/গার্ডার টাইপ সেতুতে দেখা যায়, এ্যাপ্রোচ রোড দেবে গিয়েছে, রেলিং বা রেলিং পোস্ট-এর কাস্টিং মসৃণ হয়নি, কাস্টিং-এর ক্ষেত্রে বালু এবং সিমেন্টের রেসিও সঠিক ছিলনা। Railing-এর Binding এর ক্ষেত্রে clean Cover ঠিক মত দেয়া হয়নি। কিছু ব্রিজের অতি উচ্চতার কারণে যানবাহন সহজে উঠতে পারে না। সরেজমিন পরিদর্শনকালীন স্থানীয় জনগণের সাথে আলোচনাকালে জানা যায়, গ্রামীণ মাটির রাস্তায় বক্স কালভার্ট/গার্ডার টাইপ সেতুগুলো নির্মাণ হওয়ায় অত্র এলাকার লোকজনের জন্য অনেক সুবিধা হয়েছে এবং যাতায়াতের দুরুত্ব কমেছে। আগে ছেলে-মেয়েরা স্কুল কলেজে যেতে অসুবিধা হত, হাট-বাজারে যেতে সমস্যা হতো, কৃষি উৎপাদনে সমস্যা হত এছাড়াও কৃষিজাত পণ্য ও অন্যান্য উৎপাদন সামগ্রী বাজারজাতকরণে সমস্যা হত, এখন আর উক্ত সমস্যাগুলো নেই। কৃষি পণ্য উৎপাদনকারীরা জানান, কৃষি পণ্য বাজারজাতকরণে এখন আর দূরে যেতে হয়না, ব্যবসায়ীরা এলাকায় এসে পণ্য ক্রয় করে নিয়ে যায়, এতে করে কৃষকের সময় সাশ্রয় হয় এবং তারা উৎপাদন কাজে বেশি সময় দিতে পারেন। গার্ডার টাইপ ব্রিজ/বক্স কালভার্টগুলো নির্মাণ হওয়ায় গ্রামীণ দরিদ্র জনসাধারণের কর্মসংস্থানের সুযোগ সৃষ্টি হচ্ছে এবং দুর্যোগকালীন ঝুঁকি হ্রাস পাবে।

### এ্যাপ্রোচ রোড, সংযোগ সড়ক ও অন্যান্য অংশের গুনগতমান বিষয়ে মতামত পর্যালোচনা

- বক্স কালভার্ট/গার্ডার টাইপ সেতুগুলো নির্মাণ উয়িং ওয়ালের পরে উভয় পার্শ্বে Guide wall/Pallasiding-এর কাজ করা হয়নি, যা করা প্রয়োজন, এতে করে Approach Road-এর Slope সহজে ধসে পড়বে না।
- এ্যাপ্রোচ রোডের মাটি ঠিকমত কম্প্যাকশন করা হয়নি, যার কারণে সমীক্ষাভুক্ত ১৯৬টি ব্রিজের মধ্যে ২৩ ব্রিজের এ্যাপ্রোচ রোডের মাটি দেবে গিয়েছে, এতে ব্রিজের সম্মুখ অংশে গাড়ী চলাচলে বিঘ্ন ঘটে। এ্যাপ্রোচ রোডের মাটি ঠিকমত কম্প্যাকশন করতে হবে এবং Guide wall/Pallasiding দিতে হবে। অন্যথায় দেখা যায়, কিছু দিন পর পর এ্যাপ্রোচ রোড ধসে পড়বে। এছাড়াও ৭টি সেতুর উচ্চতা খুব বেশি, ১২টি সেতুর ক্ষেত্রে খালকে কিছুটা সংকুচিত করা, অন্তত ১০টি ক্ষেত্রে কাজের মানে সমস্যা ও একটি সেতুর ইতিমধ্যে রেলিং এ ভাঙ্গন দেখা দিয়েছে।
- কিছু কিছু ব্রিজে দেখা যায়, রেলিং বা রেলিং পোস্ট-এর কাস্টিং মসৃণ হয়নি, এর মূল কারণ হলো যথাযথভাবে সার্টারিং করা হয়নি। ভবিষ্যতে বক্স কালভার্ট/গার্ডার টাইপ সেতু নির্মাণে এসব বিষয়ে আরও মনযোগী হওয়া দরকার।
- কাস্টিং-এর ক্ষেত্রে বালু এবং সিমেন্টের রেসিও সঠিক ছিলনা বিধায় রেলিং ও রেলিং পোস্টের কাস্টিং ঝুড়ঝুড়ে হয়ে পড়তেছে।

### ৩.১০.২ সমীক্ষাভুক্ত নির্বাচিত এলাকায় পরিদর্শনকৃত বক্স কালভার্ট/গার্ডার টাইপ সেতুসমূহের উচ্চতা, সেতুর দৈর্ঘ্য, রেলিং ও এ্যাপ্রোচ, গাইড ওয়াল/উয়িং ওয়ালসহ বিভিন্ন অংশের সমস্যাজনিত পর্যালোচনা।

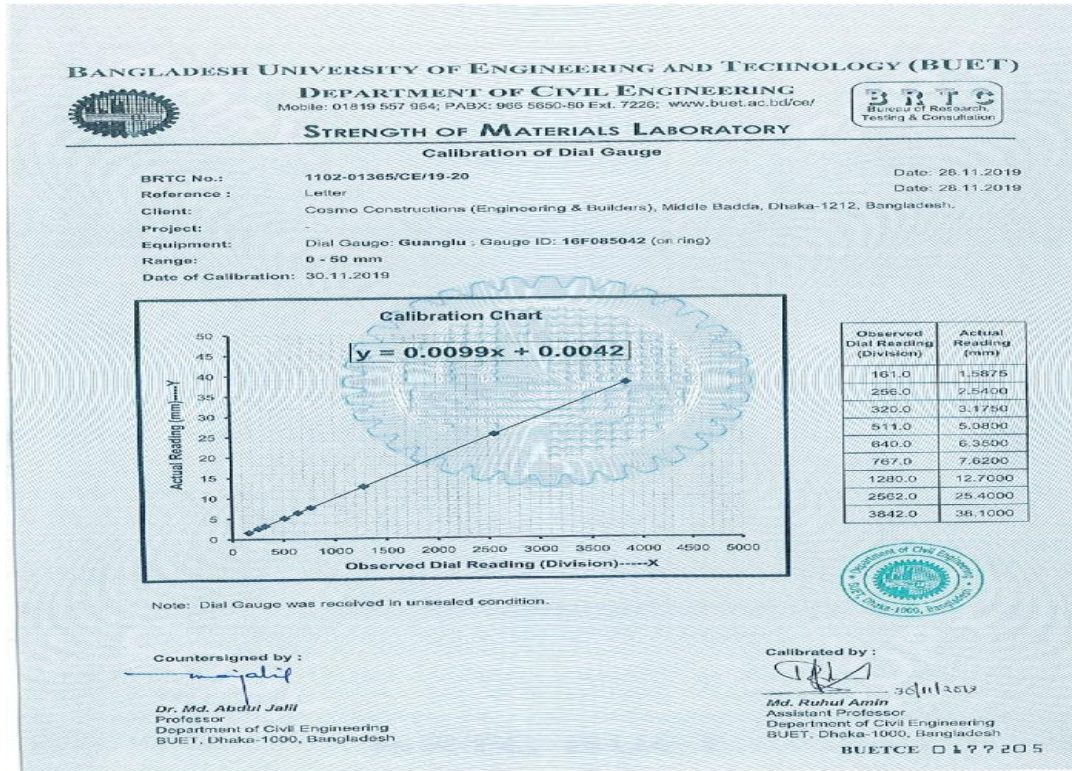
প্রকল্পটি বাংলাদেশের ৮বিভাগের ৬৪টি জেলার ৪৯২টি উপজেলায় বাস্তবায়নধীন থাকায় যে সকল উপজেলায় ইউনিয়নসমূহে ব্রিজ/কালভার্ট নির্মাণ কাজ সমাপ্ত হয়েছে এবং নির্মাণ কাজ চলমান রয়েছে ঐ সমস্ত ইউনিয়নগুলোকে সমীক্ষার আওতায় আনা হয়েছে। সমীক্ষায় দ্বৈবচয়ন নমুনায়ন পদ্ধতি ব্যবহার করে প্রকল্পভুক্ত ৮টি বিভাগের ৬৪টি জেলার মধ্যে থেকে ৩২টি জেলা এবং ৪৯২টি উপজেলা থেকে ৯৮টি উপজেলা ও প্রতি উপজেলা থেকে ২টি করে ইউনিয়ন নেয়া হয়েছে এবং প্রতি ইউনিয়ন থেকে একটি করে বক্স কালভার্ট/গার্ডার সেতু নেয়া হয়েছে। সে হিসেবে অত্র সমীক্ষায় ৯৮টি উপজেলার ১৯৬টি ইউনিয়নের ১৯৬টি বক্স কালভার্ট/গার্ডার সেতু সরেজমিনে পরিদর্শন করা হয়েছে।

সরেজমিন দেখা যায়, ১৯৬টি ব্রীজের মধ্যে ০১টি ব্রীজের রেলিং ভেঙে গেছে, ২৩টি ব্রীজের এ্যাপ্রোচ রোড দেবে, যার ফলে যানবাহন চলাচলে সমস্যা হয়। ১২টি ব্রীজের খালের তুলনায় ব্রীজের দৈর্ঘ্য ছোট হওয়ার কারণে খালের দুই পাশ থেকে মাটি ভরাট করার প্রয়োজন হয়েছে, প্রায় সংখ্যক ব্রীজে দেখা যায় গাইড ওয়াল/উয়িং ওয়াল কম থাকার ফলে এ্যাপ্রোচ রোডের মাটি সরে যাচ্ছে। ৭টি ব্রিজ রাস্তার তুলনায় অধিক উচ্চতার কারণে সহজে রিক্সা, ভ্যান ও মালবাহী ছোট গাড়ীগুলো ব্রিজ পারাপার হতে পারে না, এটি মূলত একই ডিজাইনের কারণে হয়েছে, একই ডিজাইনে সকল স্থানে কাজ করা হচ্ছে, কিন্তু একেক স্থানের চিত্রতো একেক রকম। অর্থাৎ কোথাও রাস্তার উচ্চতা কম আবার কোথাও উচ্চতা ঠিক আছে। ব্রিজ নির্মাণ বিষয়ে মাননীয় প্রধানমন্ত্রী কর্তৃক একনেক সভার প্রদত্ত অনুশাসনসমূহের মধ্যে একটি হলো ব্রিজ নির্মাণের জন্য প্রকল্প গ্রহণ/কর্মসূচি গ্রহণকালে ব্রিজের সাথে সামঞ্জস্যপূর্ণ এ্যাপ্রোচ রোড এবং বাস্তবানুগ ডিজাইন প্রস্তুতপূর্বক অন্যান্য অবকাঠামো নির্মাণ করে ব্রিজগুলোর উপযুক্ত ব্যবহার নিশ্চিত করতে হবে। সরেজমিন পরিদর্শনকালীন প্রকল্পের অধীনে নির্মিত সেতু/কালভার্টের কারণে খাল বা বিলের পানির স্বাভাবিকগতি প্রবাহকে বাধাগ্রস্ত করে কিনা এবিষয়ে পর্যবেক্ষণ করা হয়েছে এবং স্থানীয় জনগণের নিকট মতামত চাওয়া হয়েছে, এতে কোথাও এমনটি লক্ষ্য করা যায়নি। বরং সাধারণ জনগণ জানান ব্রিজগুলো নির্মাণের ফলে খাল/বিলের পানি সহজে নামতে পারে, এতে করে বর্ষা মৌসুমে অতি বৃষ্টির ফলে কৃষি ফসলাদির ক্ষতি হ্রাস পেয়েছে।

### ৩.১১ নির্মাণ সামগ্রীর ল্যাব পরীক্ষা রিপোর্ট পর্যবেক্ষণ

প্রকল্পের নির্মাণ কাজের গুণগতমান যাচাইয়ে গার্ডার ব্রিজ/বক্স কালভার্টে ব্যবহৃত মালামালের ল্যাব টেস্ট রিপোর্ট পর্যালোচনা করে দেখা যায়, ব্যবহৃত মালামালের গুণগতমান ভাল ছিল।

- সরেজমিন পরিদর্শনে, পণ্যের গুণগতমান সন্তোষজনক মনে হয়েছে। বিভিন্ন ব্র্যান্ডের নির্ধারিত সিমেন্ট প্রস্তুতকারক কোম্পানি এবং প্রস্তুতের তারিখ পর্যবেক্ষণ করা হয়েছে, যা সঠিক পাওয়া গিয়েছে।
- নিয়মানুযায়ী, ব্রিজের Pile Test, Pile Integrity Test, Tension Test of 7-wire pre-stressing Strand (ASTM A416), Hardness Test etc. প্রয়োজনীয় সংখ্যক রিপোর্ট বিশ্লেষণ করা হয়েছে। বিশ্লেষণে দেখা যায়, উপকরণগুলোর গুণগতমান ভাল ছিল।



Calibration of Dial Gauge Test

# BANGLADESH UNIVERSITY OF ENGINEERING AND TECHNOLOGY (BUET)



DEPARTMENT OF CIVIL ENGINEERING  
Mobile: 01819 557 964; PABX: 966 5650-80 Ext. 7226; www.buet.ac.bd/ce/



## STRENGTH OF MATERIALS LABORATORY

### Calibration of Pressure Gauge

BRTC No.: 1102-62173/CE/21-22

Date: 23/05/2022

Reference : Letter

Date: 23/05/2022

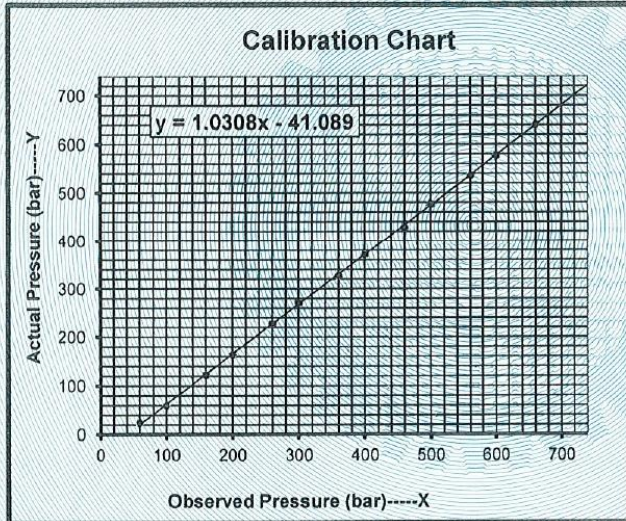
Sent By: M/S. Alom Construction

Project: -

Equipment: Pressure Gauge: WIKA; Gauge ID: JS-3 (back side)

Capacity: 0-1000 bar

Date of Calibration: 24.05.2022



Observed Pressure (bar)	Actual Pressure (bar)
60	24.00
100	60.00
160	123.00
200	164.00
260	228.00
300	271.00
360	327.00
400	371.50
460	428.00
500	477.00
560	536.50
600	577.00
660	641.00

Note: Pressure Gauge was received in unsealed condition

1 bar = 1.0197 kg/cm<sup>2</sup> = 14.503 psi

Countersigned by:

Prof. Dr. A. B. M. Badruzzaman  
Test-in-Charge  
Department of Civil Engineering  
BUET, Dhaka-1000, Bangladesh

Calibrated by:

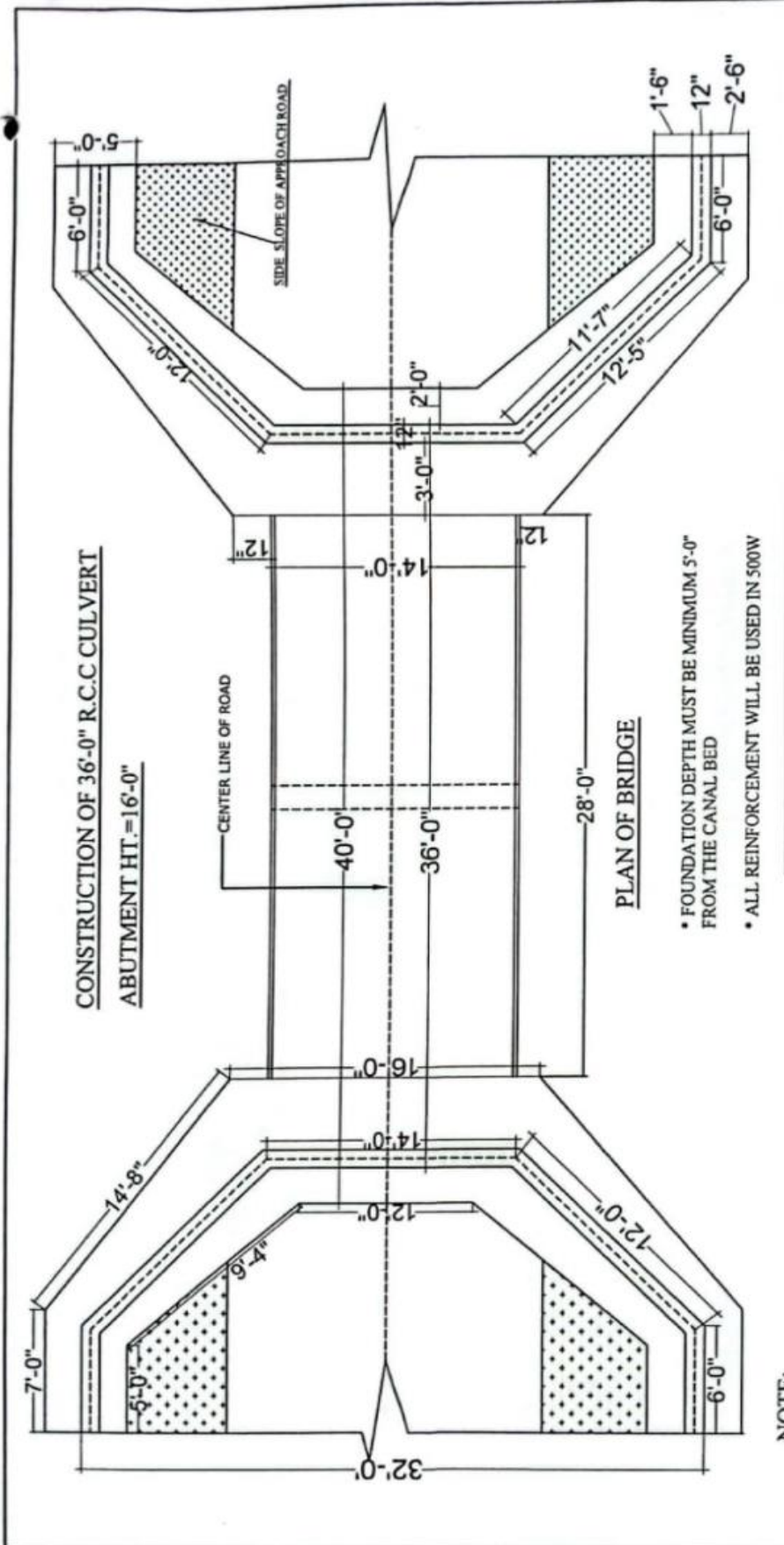
Dr. Md. Zakaria Ahmed  
Professor  
Department of Civil Engineering  
BUET, Dhaka-1000, Bangladesh



BUETCE 0334591

Calibration of Pressure Gauge Test





**CONSTRUCTION OF 36'-0" R.C.C. CULVERT**  
**ABUTMENT HT. = 16'-0"**

**PLAN OF BRIDGE**

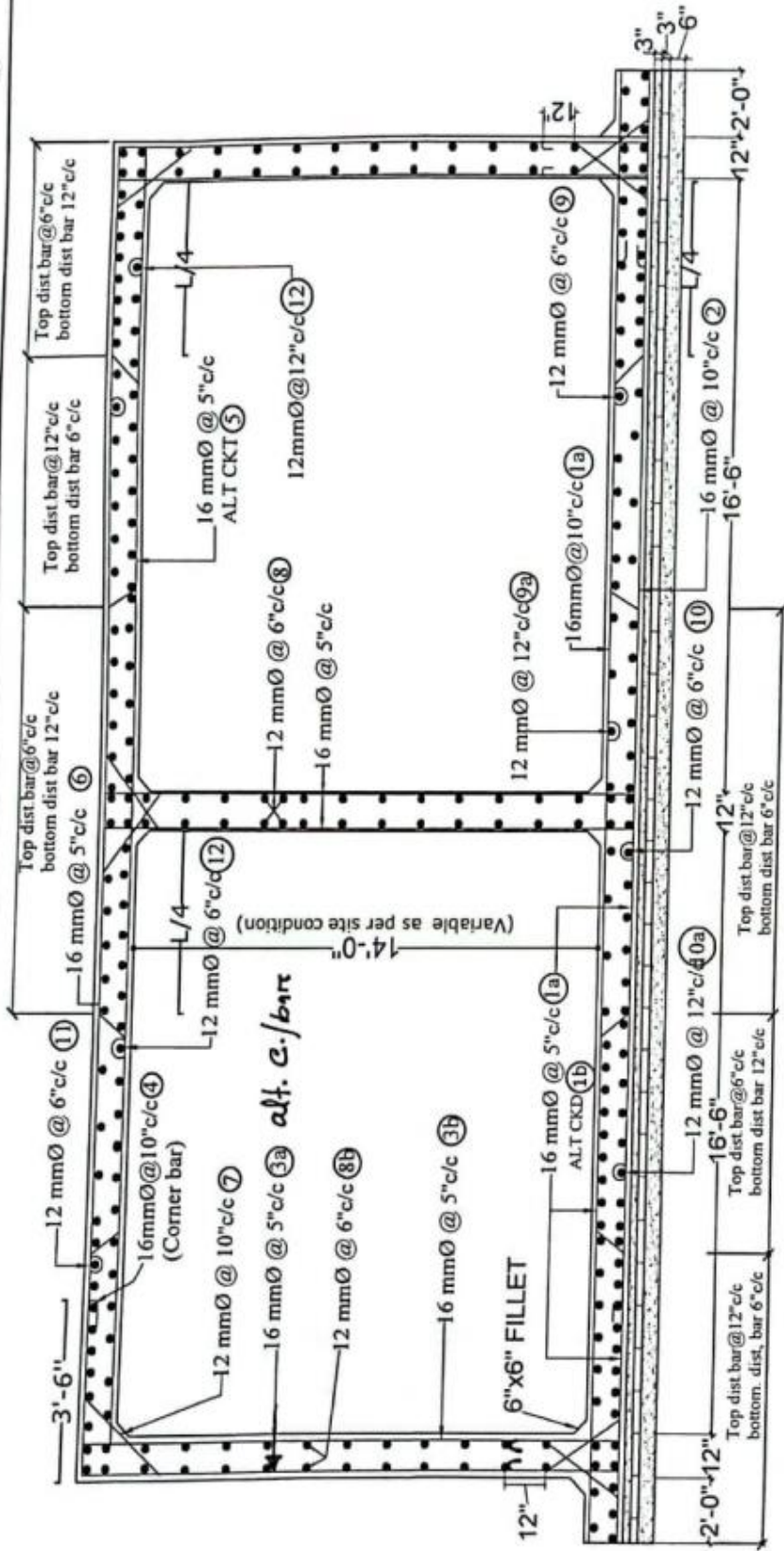
\* FOUNDATION DEPTH MUST BE MINIMUM 5'-0" FROM THE CANAL BED  
 \* ALL REINFORCEMENT WILL BE USED IN 500W

**NOTE:**




**CLEAR COVER:**

- 1. BASE = 3"
  - 2. VERTICAL MEMBER = 2"
  - 3. BOTTOM OF TOP SLAB = 2"
  - 4. TOP OF TOP SLAB = 1 1/2"
  - 5. SIDE OF TOP SLAB = 2"
  - 6. VERTICAL MEMBER EARTH SIDE = 2"
  - 7. WATER SIDE = 1 1/2"
- LAPPING:  
 (D\* = DIA OF BAR)  
 = 48D\*

<b>DEPARTMENT OF DISASTER MANAGEMENT</b>		
DESIGNED BY  DILIP KUMAR SAHA Assistant Project Director	CHECKED BY  MD. ALTAH HOSSAIN Deputy Project Director	APPROVED BY  PROJECT DIRECTOR
PLAN OF BRIDGE 36'-0" LENGTH R.C.C. BRIDGE ABUTMENT HT. 16'-0" SCALE: AS SHOWN		
		SHEET -01



**REINF. DETAILS OF BOXES**

<b>DEPARTMENT OF DISASTER MANAGEMENT</b>	
DESIGNED BY  <b>DILIP KUMAR SAHA</b> Assistant Project Director	CHECKED BY  <b>MD. ALTAH HOSSAIN</b> Deputy Project Director
APPROVED BY  <b>MD. ALTAH HOSSAIN</b> Deputy Project Director	PROJECT DIRECTOR <b>MD. ALTAH HOSSAIN</b> Deputy Project Director
REINF. DETAILS OF BOXES 36'-0" LENGTH R.C.C BRIDGE ABUTMENT HT 16'-0" SCALE - AS SHOWN	
SHEET -03	

## পর্যালোচনাঃ

প্রকল্পের অধীনে দুই ধরনের প্রায় ১৩০০০টি কালভার্ট/গার্ডার টাইপ ব্রিজ নির্মাণ করা হচ্ছে। কিন্তু ব্রিজগুলোর ডাইং ডিজাইন পর্যালোচনায় দেখা যায়, দুই ধরনের ব্রিজের জন্য মাত্র দুটি নকশা প্রস্তুত করা হয়েছে, এটি সম্পূর্ণ তাৎপর্যহীন একটি বিষয়, কেনো না সারা বাংলাদেশে অসংখ্য খাল, বিল ও নালা রয়েছে এবং গ্রামীণ পর্যায়ে ছোট ছোট মাটির রাস্তা রয়েছে। যার একেকটি স্থানে একেক ধরনের রাস্তা, খালের ক্ষেত্রেও বড় ছোট আছে। প্রকল্পের অধীনে নির্মিত ব্রিজগুলোর নকশা সকল স্থানের জন্য একেই রকম হওয়ায় বাস্তবে কিছু রাস্তার তুলনায় ব্রিজের উচ্চতা এতো পরিমাণে বেশি হয়েছে, যে রিক্সা বা ভ্যান পিছন থেকে ধাক্কা দিয়ে উঠানোর প্রয়োজন হবে। আবার কোথাও দেখা যায়, খালের তুলনায় ব্রিজ ছোট হওয়ার কারণে খালের দুইপার্শ্ব হতে মাটি ভরাটের প্রয়োজন হয়েছে। নকশায় দেখা যায় উইং ওয়ালের সাইজ কম রাখা হয়েছে, যার ফলে উইং ওয়াল মাটি ধরে রাখতে পারবে না। বাস্তবে সরেজমিন পরিদর্শনেও তাই দেখা গিয়েছে। এ প্রকল্পের অধীনে অসংখ্য ব্রিজ নির্মিত হচ্ছে, তাই নকশাটি গতানুগতিক ভাবে না করে মাঠ পর্যায়ে গিয়ে পরিদর্শনের মাধ্যমে বাস্তবভিত্তিক নকশা প্রণয়ন করা সমীচীন হবে। তবে প্রকল্প পরিচালক জানিয়েছেন আরডিপিপি অনুমোদনের পর থেকে বাস্তবতার বাস্তবতার আলোকে প্রতিটি সেতুর জন্য আলাদা আলাদা অর্থাৎ কেস টু কেস Drawing Design, BOQ & Specification প্রণয়ন করতে করছেন, এজন্য সংশ্লিষ্ট কোডে প্রয়োজনীয় বরাদ্দ বৃদ্ধি করা হয়েছে।

### ৩.১৩ প্রকল্পের পিআইসি ও পিএসসি কমিটির সভার সিদ্ধান্ত পর্যালোচনা

পরিকল্পনা বিভাগের পরিপত্র অনুযায়ী, প্রকল্প পরিচালনার জন্য প্রতি ৩ (তিন) মাস অন্তর পিআইসি ও পিএসসি সভা আয়োজনের বিধান রয়েছে, সে অনুযায়ী জানুয়ারী ২০১৯ হতে এপ্রিল ২০২৩ পর্যন্ত সময়ে মোট ৫২ (বায়ান্ন) মাসে ১৭টি পিআইসি ও পিএসসি সভা আয়োজন করার কথা এবং ডিপিপি অনুযায়ী বছরে প্রতি ৩ মাসে ১বার বা পিআইসি ও পিএসসি সভা আয়োজনের বিধান রয়েছে। বাস্তবে জানুয়ারী ২০১৯ হতে এপ্রিল ২০২৩ পর্যন্ত প্রকল্পের প্রায় ৪ বছরে ১৪টি পিআইসি ও ০৮টি পিএসসি সভা অনুষ্ঠিত হয়েছে। অর্থাৎ পরিপত্র ও ডিপিপি অনুযায়ী সভা অনুষ্ঠিত হওয়ার হার পিআইসি ১৪ (৮২.৩৫%) এবং পিএসসি ০৮ (৪৭.০৫%)। সুতরাং, পরিপত্র ও ডিপিপি'র প্রদত্ত নিয়মানুযায়ী সবগুলো সভা নিয়মিত অনুষ্ঠিত হয়নি। প্রকল্প অফিসের ভাষ্যমতে কোভিডকালীন সময়ে সভাগুলো ঠিকমত আয়োজন করা সম্ভব হয়নি, তবে পরবর্তী সময়ে পরিপত্র ও আরডিপিপি অনুযায়ী সভাগুলো নিয়মিত আয়োজনের বিষয়ে পদক্ষেপ গ্রহণ করা হয়েছে এবং বাস্তবে সভাগুলোর আয়োজন হচ্ছে। প্রকল্পের লক্ষ্যমাত্রা অনুযায়ী কাজের অগ্রগতি ঠিক রাখতে হলে এবং কাজের জবাবদিহিতা নিশ্চিত করতে হলে ডিপিপি ও পরিকল্পনা বিভাগের পরিপত্র অনুযায়ী পিআইসি ও পিএসসি সভাগুলো নিয়মিত আয়োজন প্রয়োজন। বিস্তারিত তথ্য নিম্নের সারণি ৩.১১ এ'দেওয়া হলো-

#### সারণি ৩.১১ পিআইসি ও পিএসসি কমিটির সভার হার

সভার নাম	সভা অনুষ্ঠানের বিধান	পরিপত্র ও ডিপিপি অনুযায়ী সভার লক্ষ্যমাত্রা (জানুয়ারী-১৯ হতে এপ্রিল- ২৩ পর্যন্ত)	পরিপত্র ও ডিপিপি অনুযায়ী সভা অনুষ্ঠানের সংখ্যা ও হার (জানুয়ারী-১৯ হতে এপ্রিল- ২৩ পর্যন্ত)
পিআইসি সভা	প্রতি ৩ মাসে ১	১৭টি	১৪ (৮২.৩৫%)
পিএসসি সভা	বার	১৭টি	০৮ (৪৭.০৫%)

উৎসঃ প্রকল্প অফিস

### ৩.১৩.১ পিআইসি ও পিএসসি সভার আলোচনা সংক্রান্ত তথ্য

সর্বশেষ সভার নাম ও তারিখ	সভায় আলোচনাক্রমে সিদ্ধান্ত	সিদ্ধান্ত অনুযায়ী বাস্তবায়ন অগ্রগতি
পিএসসি সভা তারিখঃ ১৯/০৩/২৩	বাজেটের সাথে সংগতি রেখে আগামী অর্থবছর বিবেচনায় দ্রুত দরপত্র আহবানের ব্যবস্থা নিতে হবে।	বাজেটের সাথে সংগতি রেখে দ্রুত দরপত্র আহ্বান কার্যক্রম অব্যাহত আছে এবং আগামী অর্থবছরেও দ্রুত সময়ে দরপত্র আহবানের ব্যবস্থা গ্রহণ করা

সর্বশেষ সভার নাম ও তারিখ	সভায় আলোচনাক্রমে সিদ্ধান্ত	সিদ্ধান্ত অনুযায়ী বাস্তবায়ন অগ্রগতি
		হবে;
	<ul style="list-style-type: none"> <li>প্রকল্পের আর্থিক ও ভৌত অগ্রগতি বৃদ্ধি করতে হবে। APA লক্ষ্যমাত্রা অর্জন সন্তোষজনক। তবে পরিদর্শনের সংখ্যা আরো বৃদ্ধি করে কাঙ্ক্ষিত লক্ষ্যমাত্রা অর্জন করতে হবে।</li> </ul>	আর্থিক ও ভৌত অগ্রগতি বৃদ্ধির জন্য প্রয়োজনীয় ব্যবস্থা গ্রহণ করা হয়েছে, তবে বরাদ্দ অপ্রতুল হওয়ায় কাঙ্ক্ষিত লক্ষ্যমাত্রা অর্জন হচ্ছে না।
	(ক) সাইট সিলেকশন যথাযথভাবে করতে হবে;	সাইট সিলেকশন যাতে যথাযথ ভাবে হয়, সেজন্য আবেদনের ভিত্তিতে সেটি যাচাই বাছাই করা হয়;
	(খ) ব্রিজ নির্মাণের কারণে পানির স্রোতধারা যেন বাধাপ্রাপ্ত না হয় সেদিকে লক্ষ্য রাখতে হবে;	ব্রিজ নির্মাণের কারণে পানির স্রোতধারা যেন বাধাপ্রাপ্ত না হয় সেদিকে লক্ষ্য রাখা হয়েছে;
	(গ) আবশ্যিকভাবে Feasibility Study কতে হবে;	ডিডিএম কর্তৃক Feasibility Study করা হয়েছে;
	(ঘ) যে সকল ঠিকাদার ব্রিজ/কালভার্ট নির্মাণ কাজে পিছিয়ে রয়েছে তাদের কারণ দর্শানোর নোটিশ প্রদান করে তাদের বিবুদ্ধে বিধি মোতাবেক ব্যবস্থা গ্রহণ করতে হবে।	সিদ্ধান্তটির বাস্তবায়ন কার্যক্রম অব্যাহত আছে;
পিআইসি সভা তারিখঃ ২৭/০৩/২৩	<ul style="list-style-type: none"> <li>দ্রুত চলমান নির্মাণ কাজ সমাপ্ত করতে হবে। নির্ধারিত সময়ের মধ্যে সমুদয় অর্থ ব্যয়ের ব্যবস্থা গ্রহণ করতে হবে।</li> <li>প্রকল্পের ক্রমপুঞ্জিত অগ্রগতি বৃদ্ধির প্রয়োজনীয় ব্যবস্থা গ্রহণ করতে হবে। প্রকল্পের অবশিষ্ট মেয়াদে লক্ষ্যমাত্রা অর্জন সম্ভব হবেনা বিধায় এখন থেকেই পরিকল্পনা প্রণয়ন করে লক্ষ্যমাত্রা অর্জন করার ব্যবস্থা গ্রহণ করতে হবে। প্রয়োজনে প্রকল্পের সময় বৃদ্ধির প্রস্তাবনা প্রস্তুত করতে হবে।</li> <li>প্রকল্পটি দুর্যোগ ব্যবস্থাপনা অধিদপ্তরের ঐতিহ্যবাহী একটি প্রকল্প। প্রকল্পটি স্থানীয় পর্যায়ে ব্যাপক চাহিদা রয়েছে এবং মাঠ পর্যায়ে প্রত্যন্ত গ্রামাঞ্চলে যোগাযোগের জন্য গুরুত্বপূর্ণ ভূমিকা রাখছে। কাঙ্ক্ষিত লক্ষ্যমাত্রা অর্জনের জন্য প্রয়োজন অনুসারে বরাদ্দ প্রদানের জন্য অনুরোধ করা হলো।</li> <li>APA এর অর্জন সন্তোষজনক। দ্রুত কাঙ্ক্ষিত লক্ষ্যমাত্রা অর্জন করতে হবে।</li> <li>জনগুরুত্বপূর্ণ বিবেচনায় সর্বসম্মতিক্রমে উপস্থাপিত তালিকা অনুমোদন করা হলো। তালিকায় উল্লেখিত সেতু/কালভার্ট সমূহ নির্মাণের জন্য দ্রুত দরপত্র আহবান করতে হবে।</li> </ul>	<p>বরাদ্দ অপ্রতুল হওয়ায় কাঙ্ক্ষিত লক্ষ্যমাত্রা অর্জন হচ্ছে না।</p> <p>ক্রমপুঞ্জিত অগ্রগতি বৃদ্ধির জন্য প্রয়োজনীয় ব্যবস্থা গ্রহণ করা হয়েছে, তবে বরাদ্দ অপ্রতুল হওয়ায় কাঙ্ক্ষিত লক্ষ্যমাত্রা অর্জন হচ্ছে না।</p> <p>লক্ষ্যমাত্রার তুলনায় বরাদ্দ বৃদ্ধি হয়নি।</p> <p>আরএডিপির বরাদ্দ অনুযায়ী লক্ষ্যমাত্রা অর্জন হচ্ছে;</p> <p>দরপত্র আহবানের কাজ অব্যাহত আছে;</p>
পিএসসি সভা তারিখঃ ২১/১১/২২	<ul style="list-style-type: none"> <li>প্রকল্পের আর্থিক ও ভৌত অগ্রগতি দ্রুত বাড়াতে হবে। মাঠ পর্যায়ে মনিটরিং জোরদার করে বাস্তবায়ন কাজের অগ্রগতি বৃদ্ধি করতে হবে।</li> <li>আরডিপি'তে বাজেট বরাদ্দ বৃদ্ধির উদ্যোগ গ্রহণ করতে হবে।</li> <li>মন্ত্রণালয় কর্তৃক প্রণীত এডিপি/আরএডিপি'তে প্রকল্পের গুরুত্ব এবং ব্যাপকতা বিবেচনায় এ প্রকল্পের বরাদ্দ বৃদ্ধির ব্যবস্থা গ্রহণ করতে হবে।</li> <li>সংরক্ষিত ২৫% বরাদ্দ অর্থ মন্ত্রণালয়ের অনুমতি গ্রহণের প্রয়োজনীয় পদক্ষেপ গ্রহণ করতে হবে।</li> <li>বাজেট বিবেচনায় অগ্রাধিকার ভিত্তিতে বক্স কালভার্ট এবং প্রয়োজনীয় ক্ষেত্রে সীমিত সংখ্যক গার্ডার ব্রিজ বাস্তবায়ন করা যেতে পার।</li> </ul>	<p>সিদ্ধান্তটি বাস্তবায়িত হয়েছে/হচ্ছে;</p> <p>বরাদ্দ বৃদ্ধির উদ্যোগ গ্রহণ করা হয়েছে;</p> <p>---</p> <p>----</p> <p>সিদ্ধান্তটি বাস্তবায়িত হয়েছে/হচ্ছে;</p>

সর্বশেষ সভার নাম ও তারিখ	সভায় আলোচনাক্রমে সিদ্ধান্ত	সিদ্ধান্ত অনুযায়ী বাস্তবায়ন অগ্রগতি
	<ul style="list-style-type: none"> <li>সর্বশেষ জারীকৃত ২০২২ এর SoR (রেইট সিডিউল) মোতাবেক দরপত্র আহবান করা যেতে পারে।</li> </ul>	---
পিআইসি সভা তারিখঃ ১৯/১২/২২	<ul style="list-style-type: none"> <li>মাঠ পর্যায়ে মনিটরিং জোরদার করে বাস্তবায়ন কাজের অগ্রগতি বৃদ্ধি করতে হবে এবং সম্পাদিত কাজের বিল দ্রুত পরিশোধ করতে হবে।</li> </ul>	সিদ্ধান্তটি বাস্তবায়িত হচ্ছে;
	<ul style="list-style-type: none"> <li>নির্ধারিত সময় সীমার মধ্যে অবশিষ্ট এপিএ লক্ষ্যমাত্রা অর্জনে করতে হবে।</li> </ul>	নির্ধারিত সময় সীমার মধ্যে অবশিষ্ট এপিএ লক্ষ্যমাত্রা অর্জনে চেষ্টা চলছে তবে বরাদ্দ অপ্রতুল।
	<ul style="list-style-type: none"> <li>উদ্যোগী মন্ত্রণালয়ের মাধ্যমে অর্থ মন্ত্রণালয়ে যোগাযোগ করে ক্যাটাগরি 'বি' প্রকল্পের সংরক্ষিত ২৫% অর্থ ছাড়ের অনুমতির প্রয়োজনীয় পদক্ষেপ গ্রহণ করতে হবে; আরএডিপি 'তে অতিরিক্ত বরাদ্দ চেয়ে পত্র প্রদান করতে হবে।</li> </ul>	-----
	<ul style="list-style-type: none"> <li>প্রয়োজনীয় বাজেট বরাদ্দ প্রাপ্তি সাপেক্ষে পরবর্তী দরপত্র আহবান করতে হবে। মধ্যবর্তী মূল্যায়ন কমিটি'র সুপারিশের প্রেক্ষিতে সময় বৃদ্ধি করে ডিপিপি সংশোধনের প্রয়োজনীয় ব্যবস্থা গ্রহণ করতে হবে।</li> </ul>	বাজেট বরাদ্দ প্রাপ্তি সাপেক্ষে পদপত্র আহবান করা হচ্ছে এবং ডিপিপি সংশোধন করা হয়েছে;
	<ul style="list-style-type: none"> <li>ডিপিপি পুনরায় সংশোধনের সময় ওটিএম/এলটিএম দু'টির মধ্যে সঠিকটি মুদ্রণ করা যেতে পারে।</li> </ul>	এলটিএম করে ডিপিপি মুদ্রণ করা হয়েছে;
পিএসসি সভা তারিখঃ ০৫/০৯/২২	<ul style="list-style-type: none"> <li>প্রকল্পের আর্থিক ও ভৌত অগ্রগতি সন্তোষজনক। মাঠ পর্যায়ে মনিটরিং জোরদার করে বাস্তবায়ন কাজের অগ্রগতি বৃদ্ধিকরতঃ ২০২২-২৩ অর্থবছরে এপিএ এর লক্ষ্যমাত্রা অর্জন কতে হবে।</li> </ul>	সিদ্ধান্তটি বাস্তবায়িত হচ্ছে;
	<ul style="list-style-type: none"> <li>সংশোধিত প্রকল্প দলিল অনুমোদনের বিষয়ে সার্বক্ষণিক পরিকল্পনা কমিশনের সাথে যোগাযোগ অব্যাহত রাখতে হবে।</li> </ul>	সিদ্ধান্তটি বাস্তবায়িত হয়েছে;
	<ul style="list-style-type: none"> <li>(ক) সংশোধিত বার্ষিক উন্নয়ন কর্মসূচিতে বাজেট বরাদ্দ বৃদ্ধির উদ্যোগ গ্রহণ করতে হবে।</li> </ul>	বরাদ্দ বৃদ্ধির জন্য উদ্যোগ গ্রহণ করা হয়েছে;
	<ul style="list-style-type: none"> <li>(খ) রিজার্ভ ২৫% অর্থ ছাড়ের জন্য অর্থ মন্ত্রণালয়ে পত্র প্রেরণের প্রয়োজনীয় ব্যবস্থা গ্রহণ করতে হবে।</li> </ul>	পত্র প্রেরণ করা হয়েছে;
	<ul style="list-style-type: none"> <li>(ক) নির্মাণাধীন সেতু/কালভার্টের এপ্রোচে এইচবিবি করতঃ রাস্তার উভয় পার্শ্বের মাটি যথাযথভাবে ধরে রাখার জন্য প্রয়োজনীয় ক্ষেত্রে গাইড-ওয়াল/রিটেইনিং ওয়াল নির্মাণ করতে হবে;</li> </ul>	সিদ্ধান্তটি বাস্তবায়ন বাস্তবায়িত হচ্ছে।
	<ul style="list-style-type: none"> <li>(খ) মনিটরিং জোরদারের লক্ষ্যে পরিদর্শন বৃদ্ধি করতে হবে;</li> </ul>	পরিদর্শন বৃদ্ধি করা হয়েছে;
	<ul style="list-style-type: none"> <li>(গ) পরিদর্শন শেষে সচিব মহোদয় বরাবর প্রতিবেদন প্রেরণ করতে হবে।</li> </ul>	সিদ্ধান্তটি বাস্তবায়িত হচ্ছে;
পিএসসি সভা তারিখঃ ২২/০৩/২২	<ul style="list-style-type: none"> <li>মাঠ পর্যায় মনিটরিং জোরদার করে বাস্তবায়ন কাজের অগ্রগতি বৃদ্ধি করতে হবে।</li> </ul>	মাঠ পর্যায় মনিটরিং জোরদার করা হয়েছে;
	<ul style="list-style-type: none"> <li>আরডিপিপি দ্রুততম সময়ে অনুমোদনের প্রয়োজনীয় উদ্যোগ নিতে হবে।</li> </ul>	সিদ্ধান্তটি বাস্তবায়িত হয়েছে;
	<ul style="list-style-type: none"> <li>বিশেষ বিশেষ ক্ষেত্রে প্রয়োজনীয়তা ও উপযোগিতা বিবেচনায় মোট গার্ডের সেতুর সংখ্যার ১% পর্যন্ত গার্ডার সেতুর স্প্যান দৈর্ঘ্য অনধিক ২০ (বিশ) মিটার পর্যন্ত করে আরডিপিপি'তে সংযোজনপূর্বক অনুমোদনের জন্য পরিকল্পনা কমিশনে প্রেরণ করা যেতে পারে।</li> </ul>	সিদ্ধান্তটি বাস্তবায়িত হয়েছে;

সর্বশেষ সভার নাম ও তারিখ	সভায় আলোচনাক্রমে সিদ্ধান্ত	সিদ্ধান্ত অনুযায়ী বাস্তবায়ন অগ্রগতি
	বর্তমানে প্রকল্প কার্যালয়ে ১৭টি এবং জেলা ত্রাণ ও পুনর্বাসন কর্মকর্তার কার্যালয়ে ১০টি সহ সর্বমোট ২৭টি যানবাহন এবং ৪৯২টি মোটর সাইকেল সচল রাখার স্বার্থে ও জনস্বার্থে ব্যবহারের জন্য আরডিপিপি'তে প্রয়োজনীয় জ্বালানি ও রক্ষণাবেক্ষণ খাতে বরাদ্দের সংস্থান রাখা যেতে পারে	সিদ্ধান্তটি বাস্তবায়িত হয়েছে;
	বাস্তবতার আলোকে প্রতিটি সেতুর জন্য আলাদা আলাদা অর্থাৎ কেস টু কেস Drawing Design, BOQ & Specification প্রণয়ন করতে হবে এবং সংশ্লিষ্ট কোডে প্রয়োজনীয় বরাদ্দ বৃদ্ধি করা যেতে পারে।	সিদ্ধান্তটি বাস্তবায়ন কার্যক্রম শুরু হয়েছে। সংশ্লিষ্ট কোডে বরাদ্দ বৃদ্ধি করা হয়েছে;
	পরিবর্তিত সেতুসমূহের Topographical Survey & Sub Soil Investigation এর জন্য সংশোধিত ডিপিপি'তে বরাদ্দের সংস্থান রাখা যেতে পারে।	সিদ্ধান্তটি বাস্তবায়িত হয়েছে।

তথ্যসূত্রঃ প্রকল্প অফিস ও সরজমিন পর্যবেক্ষণ

### ৩.১৪ প্রকল্পের লগ-ফ্রেম (ডিপিপি থেকে উদ্ধৃত)

সংক্ষিপ্ত বর্ণনা (NS)	বস্তুনিষ্ঠ যাচাই নির্দেশক (OVI)	যাচাইয়ের মাধ্যম (MOV)	গুরুত্বপূর্ণ অনুমান (IA)
<b>লক্ষ্য (Goal)</b>			
(ক) গ্রামীণ মাটির রাস্তার গ্যাপে সেতু/কালভার্ট নির্মাণ করে জলাবদ্ধতা দূর করে ও পানি নিষ্কাশন ব্যবস্থার উন্নয়নের মাধ্যমে দুর্যোগ জনিত ঝুঁকি হ্রাসকরণ এবং গ্রামীণ রাস্তা টেকসই করণসহ যোগাযোগ ব্যবস্থার উন্নয়ন (খ) দ্রাবিত্বতা কমিয়ে এনে সার্বিক অর্থনৈতিক প্রবৃদ্ধি বৃদ্ধি করা।	(ক) সারাদেশের গ্রামীণ রাস্তায় ১৫৬০০০.০০ মিটার (১৩০০০ টি) সেতু/কালভার্ট নির্মাণের মাধ্যমে প্রতিবেদন। যোগাযোগ ব্যবস্থার উন্নয়ন। <b>পর্যালোচনাঃ</b> প্রকল্পের অধীনে বঙ্গ কালভার্ট/গার্ডার ব্রিজ নির্মাণের মাধ্যমে পল্লী অঞ্চলে সাধারণ মানুষের যাতায়াতে সুবিধাসহ জলাবদ্ধতা দূর করে ও পানি নিষ্কাশন ব্যবস্থার উন্নয়নের মাধ্যমে দুর্যোগ জনিত ঝুঁকি হ্রাস পাচ্ছে। অন্যদিকে আয় বৃদ্ধির সুযোগ হচ্ছে বিধায় দ্রাবিত্বতা কমে সার্বিক অর্থনৈতিক প্রবৃদ্ধি বৃদ্ধি পাচ্ছে।	(ক) বাংলাদেশ পরিসংখ্যান ব্যুরো (খ) IMED মূল্যায়ন প্রতিবেদন।	(ক) প্রকল্প অনুমোদন।
<b>উদ্দেশ্য (Purpose)</b>			
(ক) গ্রামীণ মাটির রাস্তার গ্যাপে/মাটির রাস্তায় সেতু/কালভার্ট নির্মাণ করে জলাবদ্ধতা দূরীকরণসহ মাটির রাস্তা টেকসইকরণ: (খ) যোগাযোগ ব্যবস্থার উন্নয়নের মাধ্যমে দুর্যোগের সময় দুর্যোগ আক্রান্ত জনসাধারণকে দূত আশ্রয়কেন্দ্রে স্থানান্তর/পৌঁছাতে	(ক) যোগাযোগ ব্যবস্থা উন্নত করা এবং জলাবদ্ধতা দূরীকরণ নিশ্চিত করার জন্য ভৌত অবকাঠামো নির্মাণ। (খ) গ্রামীণ এলাকায় বার্ষিক ও প্রতিবেদন মৌসুমি কর্মসংস্থান সৃষ্টি। (গ) দরিদ্র জন মানুষের কর্ম সংস্থান প্রতিবেদন। সৃষ্টির মাধ্যমে অর্থনৈতিক প্রবৃদ্ধি অর্জন (ঘ) দুর্যোগের ঝুঁকি হ্রাস করণ।	(ক) PSC মূল্যায়ন প্রতিবেদন। (খ) স্থানীয় ও প্রকল্পের জনবল কর্তৃক পরিদর্শন প্রতিবেদন। (গ) IMED মূল্যায়ন (ঘ) প্রকল্প সমাপ্তি প্রতিবেদন। (ঙ) সরজমিনে পরিদর্শন। (চ) ড্রইং, ডিজাইন।	(ক) কর্তৃপক্ষের যথাযথ পদক্ষেপ গ্রহণ। (খ) প্রাকৃতিক দুর্যোগ (গ) যথাসময়ে অর্থ অবমুক্তি (ঘ) হঠাৎ নির্মাণ সামগ্রীর মূল্যবৃদ্ধি (ঙ) নির্মাণ সামগ্রীর অপ্রতুলতা

সংক্ষিপ্ত বর্ণনা (NS)	বস্তুনিষ্ঠ যাচাই নির্দেশক (OVI)	যাচাইয়ের মাধ্যম (MOV)	গুরুত্বপূর্ণ অনুমান (IA)
<p>সহায়তা প্রদান;</p> <p>(গ) দেশের স্থানীয় হাট-বাজার, গ্রোথ-সেন্টার, শিক্ষা প্রতিষ্ঠান ও ইউনিয়ন পরিষদের সাথে কাজের বিনিময়ে খাদ্য/ইজিপিপি কর্মসূচীর আওতায় নির্মিত অর্জন। রাস্তাসমূহের সংযোগ স্থাপনের মাধ্যমে কৃষি উপকরণ সহজে পরিবহণ ও বিপণনের মাধ্যমে দারিদ্রতা কমিয়ে এনে আর্থ-সামাজিক ব্যবস্থার উন্নয়ন এবং সার্বিক দুর্যোগ ঝুঁকি হ্রাসে সহায়তা প্রদান;</p> <p>(ঘ) অবকাঠামো নির্মাণকালীন সময়ে সাময়িক কর্মসংস্থানের সুযোগ সৃষ্টি করে গ্রামীণ এলাকার দারিদ্র্য দূরীকরণ।</p>			
<p><b>পর্যালোচনাঃ</b></p> <p>প্রকল্পের উদ্দেশ্যের সাথে বক্স কালভার্ট/গার্ডার টাইপ ব্রিজগুলো নির্মাণ পুরোপুরিভাবে সামঞ্জস্যপূর্ণ। কারণ গ্রামীণ মাটির রাস্তার সেতু/কালভার্ট নির্মাণে ফলে জলাবদ্ধতা দূরীকরণসহ মাটির রাস্তা টেকসইকরণ হচ্ছে। যোগাযোগ ব্যবস্থার উন্নয়নের মাধ্যমে দুর্যোগে আক্রান্ত জনসাধারণকে দ্রুত আশ্রয়কেন্দ্রে স্থানান্তর/পৌঁছাতে সহায়তা প্রদান সম্ভব হচ্ছে। রাস্তাসমূহের সংযোগ স্থাপনের মাধ্যমে কৃষি উপকরণ সহজে পরিবহণ ও বিপণনের মাধ্যমে দারিদ্রতা কমিয়ে এনে আর্থ-সামাজিক ব্যবস্থার হচ্ছে।</p>	<p><b>পর্যালোচনাঃ</b></p> <p>প্রকল্পের প্রধান কাজ হচ্ছে যোগাযোগ ব্যবস্থা উন্নতকরণ ও গ্রামীণ মাটির রাস্তায় কালভার্ট/সেতু নির্মাণের মাধ্যমে জলাবদ্ধতা দূরীকরণ। গ্রামীণ মাটির রাস্তায় সেতু/কালভার্ট নির্মাণের ফলে দরিদ্র জন মানুষের কর্ম সংস্থান সৃষ্টি হবে এবং অর্থনৈতিক প্রবৃদ্ধি অর্জনসহ দুর্যোগের ঝুঁকি হ্রাস পাবে। প্রকল্পের অবশিষ্ট চলমান কাজগুলো যথাযথ ভাবে সম্পন্ন হলে প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জিত হবে বলে আশা করা যায়।</p>	<p><b>পর্যালোচনাঃ</b> সরেজমিন পরিদর্শনে দেখা যায়, যাচাইয়ের মাধ্যম হিসেবে যে উপাদানগুলো উল্লেখ করা হয়েছে তা সঠিক আছে।</p>	<p><b>পর্যালোচনাঃ</b></p> <p>গুরুত্বপূর্ণ অনুমান হিসেবে উপরোক্ত উপাদানগুলি সঠিক পরিলক্ষিত হয়েছে।</p>
<b>আউটপুট</b>			
(ক) সারাদেশে ৫.৫ বছরে ১৫৬০০০ মিটার (সম্ভাব্য ১৩০০০ টি) সেতু/কালভার্ট নির্মাণ;	জুন/২০২৪ এর মধ্যে ১৩০০০ টি (১৫৬০০০ মিটার) সেতু/কালভার্ট নির্মিত	(ক) PEC মূল্যায়ন প্রতিবেদন। (খ) স্থানীয় ও প্রকল্পের জনবল কর্তৃক পরিদর্শন	(ক) যথাসময়ে অর্থ ছাড় না করা। (খ) প্রকল্প বাস্তবায়ন কালীন সময়ে

সংক্ষিপ্ত বর্ণনা (NS)	বস্তুনিষ্ঠ যাচাই নির্দেশক (OVI)	যাচাইয়ের মাধ্যম (MOV)	গুরুত্বপূর্ণ অনুমান (IA)
(খ) সারাদেশে যোগাযোগ ব্যবস্থার উন্নয়ন (গ) স্বল্প মেয়াদী কর্মসংস্থান সৃষ্টি		প্রতিবেদন (গ) IMED মূল্যায়ন প্রতিবেদন। (ঘ) প্রকল্প সমাপ্তি প্রতিবেদন।	প্রাকৃতিক দুর্যোগ হওয়া। (গ) নির্মাণ সামগ্রীর দাম অ-স্বাভাবিক হারে বেড়ে যাওয়া।
<b>পর্যালোচনাঃ</b> প্রকল্পের প্রধান কাজ হচ্ছে ১৮২টি উপজেলা ও ইউনিয়ন সড়কে ২৫১টি দীর্ঘ সেতু নির্মাণ। তন্মধ্যে এ'প্রকল্পের মাধ্যমে ১৭৪ ব্রিজ নির্মাণ সম্পন্ন হয়েছে এবং ৩০টি ব্রিজের নির্মাণ কাজ চলমানসহ মোট ২০৪টি নির্মিত হচ্ছে/হয়েছে। অবশিষ্ট ৪৭টি ব্রিজের মধ্যে ১৫টি ব্রিজ অন্য প্রকল্পের মাধ্যমে নির্মাণ কাজ সম্পূর্ণ করা হয়েছে এবং ২০টি ব্রিজ অন্যান্য প্রকল্পে ট্রান্সপার করা হয়েছে ও ২টি ব্রিজ বাদ দেয়া হয়েছে।	<b>পর্যালোচনাঃ</b> আউটপুটের বস্তুনিষ্ঠ যাচাই নির্দেশক কলামে দেখা যায় ২০২৪ সালের জুন মাসের মধ্যে প্রকল্পের মোট ১৫৬০০০ মিটার বক্স কালভার্ট/গার্ডার টাইপ ব্রিজ নির্মাণের কথা বাস্তবে এপ্রিল ২০২৩ পর্যন্ত বক্স কালভার্ট ৬৪৭৬টি ৫২৫৯৭.৩৯ মিটার এবং গার্ডার টাইপ ১১০০টি ১৫২১২মিটারসহ মোট ৬৭,৮০৯.৩৯ মিটার নির্মাণ কাজ সম্পন্ন হয়েছে। অর্থাৎ আউটপুটের বস্তুনিষ্ঠ যাচাই নির্দেশক কলামের সূচকটি ২০২৪ সঠিক পর্যায়ে নেই।  প্রকল্পের এপ্রিল, ২০২৩ পর্যন্ত ক্রমপুঞ্জিত আর্থিক অগ্রগতি ১৯৯,০৮৪.৯০ লক্ষ টাকা বা ৩০.৪২% এবং বাস্তব অগ্রগতি ৪৯.৫০%।	<b>পর্যালোচনাঃ</b> যাচাইয়ের মাধ্যম হিসেবে প্রকল্পের নথি, আইএমইডি কর্তৃক প্রকল্প পরিদর্শন তথ্যাদি এবং সরেজমিন পরিদর্শন করা যাচাই করা হয়েছে।	<b>পর্যালোচনাঃ</b> গুরুত্বপূর্ণ অনুমান হিসেবে উপরোক্ত উপাদানগুলি সঠিক পরিলক্ষিত হয়েছে। তবে কোভিড কালীন সময়ে সঠিক সময়ে প্রকল্পের বরাদ্দ পাওয়া যায়নি।
<b>ইনপুট</b>			
(ক) ৬৫৬০৩৮.৪৪ কোটি টাকা; (ক) প্রয়োজনীয় জনবল ৫৩০ জন; (গ) সেতু/কালভার্ট নির্মাণের জন্য নির্মাণ সামগ্রী। (ঘ) নির্মাণ যন্ত্রপাতি। (ঙ) সেতু/কালভার্টের নকশা; (চ) যানবাহন (মোটরযান ১৫ টি মোটরসাইকেল ৪৯২টি);	(ক) বক্স কালভার্ট ১২ মিটার পর্যন্ত ৯৩,৬০০ মিটার (সম্ভাব্য বক্স কালভার্ট সংখ্যা ৭৮০০টি); এবং (খ) গার্ডার সেতু ১৫ মিটার পর্যন্ত ৬২,৪০০ মিটার (সম্ভাব্য গার্ডার সেতুর সংখ্যা ৫২০০ টি)। <b>পর্যালোচনাঃ</b> (ক) প্রকল্পের অধীনে এপ্রিল ২০২৩ পর্যন্ত ৬৪২৭টি ১২ মিটার পর্যন্ত বক্স কালভার্ট বা ৫২২১৪ মিটার নির্মাণ কাজ সম্পন্ন হয়েছে। (খ) ৪৬৪টি গার্ডার সেতু ১৫ মিটার পর্যন্ত বা ৬৪১৮ মিটার নির্মাণ কাজ সম্পন্ন হয়েছে।	(ক) প্রকল্প প্রস্তাবনা ছক, (খ) চুক্তিপত্র ও চুক্তিনামা; (গ) স্থানীয় ও প্রকল্পের জনবল কর্তৃক পরিদর্শন প্রতিবেদন; (ঘ) Final study report অনুযায়ী নকশা প্রস্তুতকরণ; (ঙ) সরেজমিনে পরিদর্শন প্রতিবেদন, (চ) দরপত্র বিজ্ঞপ্তি	(ক) রাজনৈতিক স্থিতিশীলতা (খ) সময়মত তহবিল অবমুক্ত করণ। (গ) প্রাকৃতিক দুর্যোগ <b>পর্যালোচনাঃ</b> গুরুত্বপূর্ণ অনুমান হিসেবে উপরোক্ত উপাদানগুলি সঠিক পরিলক্ষিত হয়েছে। তবে কোভিড কালীন সময়ে সঠিক সময়ে প্রকল্পের বরাদ্দ পাওয়া যায়নি।



### ৩.১৫ প্রকল্প অফিসের জনবল বিষয়ক পর্যালোচনা।

#### ৩.১৫.১ প্রকল্প পরিচালক সম্পর্কিত তথ্য (পর্যায়ক্রমে প্রকল্প শুরু হতে বর্তমান সময় পর্যন্ত)

প্রকল্প অফিসের তথ্য পর্যালোচনা করে দেখা যায় যে, প্রকল্পের মেয়াদে ৫২ মাসে ৫ জন প্রকল্প পরিচালক পরিবর্তন হয়েছে এবং বর্তমানে ৬তম জন গত ২৩/০১/২০২২ তারিখ হতে প্রকল্প পরিচালক হিসেবে দায়িত্ব পালন করছেন। প্রকল্প পরিচালনা সংক্রান্ত সরকারি বিধি ও ডিপিপি অনুযায়ী প্রকল্প পরিচালক সরাসরি অথবা প্রেষণে পূর্ণকালীন নিয়োগপ্রাপ্ত হবেন। সরকারি খাতে উন্নয়ন প্রকল্প প্রণয়ন, প্রক্রিয়াকরণ, অনুমোদন ও সংশোধন পদ্ধতি বিষয়ে পরিকল্পনা বিভাগ কর্তৃক গত অক্টোবর ২১০৬ তারিখের পরিপত্রের অনুচ্ছেদ ১৬.৩৬ এবং পরিকল্পনা কমিশনের ০৯.০২.২০১৬ তারিখের পরিপত্র অনুযায়ী, ৫০ কোটি টাকার উপরে প্রকল্পে সার্বক্ষনিক ও অভিজ্ঞ ‘প্রকল্প পরিচালক’ নিয়োগ দেয়াসহ পর্যাপ্ত যোগ্য লোকবল নিয়োগের নির্দেশনা আছে। কিন্তু এ প্রকল্পটিতে দেখা যায়, প্রকল্প পরিচালক হিসেবে এ পর্যন্ত ৪ (চার) জন প্রকল্প পরিচালক অতিরিক্ত দায়িত্বে ছিলেন। প্রকল্পের আওতায় অস্থায়ীভাবে সৃষ্ট নিম্নবর্ণিত মোট ৬-১০ পর্যন্ত পদে সরকারি বিধি ও শর্ত মোতাবেক বেতন ভাতা পাবেন। প্রকল্পে নিয়োজিত কর্মকর্তাগণ নিজ নিজ বেতন ও ভাতাদি আহরণ করবেন। প্রকল্পে নিয়োজিত কর্মচারীগণের বেতন ভাতা, সরবরাহ ও সেবা ইত্যাদি খরচের জন্য সংশ্লিষ্ট প্রকল্পের প্রকল্প পরিচালক আয়ন ও ব্যয়ন কর্মকর্তার দায়িত্ব পালন করবেন। নিম্নে প্রকল্প পরিচালকগণের নাম ও প্রকল্পে নিয়োজিত জনবলের তালিকা দেয়া হলো।

#### সারণি ৩.১২: প্রকল্প পরিচালক সম্পর্কিত তথ্য (পর্যায়ক্রমে প্রকল্প শুরু হতে বর্তমান সময় পর্যন্ত)

প্রকল্প পরিচালকগণের নাম	মূল দপ্তর ও পদবি	দায়িত্বকাল		দায়িত্বের ধরণ	একাধিক প্রকল্পের প্রকল্প পরিচালক হিসাবে দায়িত্ব প্রাপ্ত কিনা	
		শুরু	শেষ		হ্যাঁ/না	প্রকল্পের সংখ্যা
জনাব মাহবুব আলম তালুকদার	পরিচালক (প্রশাসন) যুগ্ম-সচিব	০১/০৬/২০১৯	০২/০৮/২০১৯	অতিরিক্ত	না	০১ টি
জনাব মোঃ আবু বকর সিদ্দিক	যুগ্ম-সচিব পরিচালক (কাবিখা)	০৩/০৮/২০১৯	২৬/০২/২০২০	অতিরিক্ত	হ্যাঁ	০২ টি
জনাব মোঃ আইনুল কবির	অতিরিক্ত সচিব	২৭/০১/২০২০	৩০/০৬/২০২১	নিয়মিত	না	০১ টি
জনাব মোঃ রাশেদুল হাসান	পরিচালক (প্রশাসন) যুগ্ম-সচিব	০১/০৭/২০২১	২৩/১১/২০২১	অতিরিক্ত	না	০১ টি
জনাব মোঃ আব্দুল্লাহ আল-মামুন	পরিচালক (প্রশিক্ষণ) যুগ্ম-সচিব	২৪/১১/২০২১	২২/০১/২০২২	অতিরিক্ত	না	০১ টি
জনাব মোঃ শফিকুল ইসলাম	যুগ্ম-সচিব	২৩/০১/২০২২	চলমান	নিয়মিত	না	০১ টি

প্রকল্পের সংশোধিত আরডিপিপি অনুযায়ী ১০ (দশ)টি পদে প্রকল্প পরিচালকসহ ৫৩০ (পাঁচশত ত্রিশ) জন জনবল নিয়োগের প্রবিশন রয়েছে, বাস্তবে ৫৩০ জনবল নিয়োগ হয়েছে এবং কোন শূণ্য পদ নেই।

#### সারণি ৩.১৩: প্রকল্পের অধীনে নিয়োগকৃত জনবলের তালিকা

ক্রমিক নং	পদের নাম ও গ্রেড	ডিপিপি মোতাবেক পদের সংখ্যা	নিয়োগের ধরণ	নিয়োগকৃত পদের সংখ্যা	শূণ্য পদের সংখ্যা	মন্তব্য
১	২	৩	৪	৫	৬	৭
১.	প্রকল্প পরিচালক	০১ (এক)	প্রেষণে	০১ (এক)	০	--
২.	উপ-প্রকল্প পরিচালক	০১ (এক)	প্রেষণে	০১ (এক)	০	--
৩.	সহকারী প্রকল্প পরিচালক	০২ (দুই)	প্রেষণে	০২ (দুই)	০	--
৪.	সহকারী প্রকৌশলী (সিভিল)	০৮ (আট)	প্রেষণে	০৮ (আট)	০	--
৫.	হিসাবরক্ষণ কর্মকর্তা	০১ (এক)	প্রেষণে	০১ (এক)	০	--
৬.	হিসাব রক্ষক	০১ (এক)	প্রেষণে/আউটসোর্সিং	০১ (এক)	০	--

ক্রমিক নং	পদের নাম ও গ্রেড	ডিপিপি মোতাবেক পদের সংখ্যা	নিয়োগের ধরণ	নিয়োগকৃত পদের সংখ্যা	শূন্য পদের সংখ্যা	মন্তব্য
১	২	৩	৪	৫	৬	৭
৭.	অফিস সহকারী কাম কম্পিউটার অপারেটর	০৩ (তিন)	আউটসোর্সিং	০৩ (তিন)	০	--
৮.	কার্য-সহকারী	৪৯২ (চারশত বিরানব্বই)	আউটসোর্সিং	৪৯২ (চারশত বিরানব্বই)	০	--
৯.	গাড়ী চালক	১৫ (পনের)	আউটসোর্সিং	১৫ (পনের)	০	--
১০.	অফিস সহায়ক	০৬ (ছয়)	আউটসোর্সিং	০৬ (ছয়)	০	--
মোটঃ		৫৩০ জন	--	৫৩০ জন		--

### ৩.১৬ প্রকল্পে বাহ্যিক অডিট

সমীক্ষা টীম কর্তৃক প্রকল্প সংশ্লিষ্ট বাহ্যিক অডিট পর্যালোচনা করা হয়েছে। এতে দেখা যায় যে, প্রকল্পের শুরু থেকে অদ্যাবধি ১টি অর্থবছরে অডিট সম্পন্ন হয়েছে। উক্ত ২০১৯-২০ অর্থবছরের ১৪ (চৌদ্দ) টি অডিট আপত্তি উত্থাপিত হয়, আপত্তিগুলো নিষ্পত্তির জন্য প্রকল্প অফিস কর্তৃক জবাব প্রদান করা হয়েছে, এখন পর্যন্ত কোন আপত্তি নিষ্পন্ন হয়নি। প্রকল্পের অবশিষ্ট অর্থবছরগুলোর অডিট কার্যক্রম সম্পন্ন করার ব্যাপারে উদ্যোগ নিতে হবে। প্রয়োজনে প্রকল্প অফিস কর্তৃক অডিট বিভাগকে পত্র মারফত অনুরোধ করা যেতে পারে। বিস্তারিত সারণি- ৩.১৪ ও ৩.১৫ এ প্রদর্শিত।

### সারণি: ৩.১৪: বাহ্যিক অডিট সংক্রান্ত বিশ্লেষণ

অডিট সম্পাদনের বছর	অডিট আপত্তির সংখ্যা	নিষ্পন্ন সংখ্যা	অডিট সংশ্লিষ্ট অর্থের পরিমাণ	অডিট নিষ্পত্তির পর্যায়
২০১৯-২০	১৪	০	--	
মোট=	১৪	০	৭৪,৬১,৪৬২.০০	আপত্তিগুলো নিষ্পত্তি হয়নি।

### সারণি ৩.১৫: উত্থাপিত নিরীক্ষা আপত্তি এবং নিরীক্ষিত অফিসের জবাবসমূহ

ক্রঃনং	সম্পাদনের বছর	আপত্তির সংখ্যা	অডিট আপত্তির শিরোনাম ও অর্থিক পরিমাণ	গৃহীত ব্যবস্থা	নিষ্পত্তির পর্যায়
০১	২০১৯-২০	১১	<b>শিরোনামঃ</b> আর্থিক ক্ষমতা অর্পণ আদেশ-২০১৫ এর ব্যত্যয় ঘটিয়ে আরএফকিউ এর মাধ্যমে ৫২,৪৯,১১২.০০ (বায়ান লক্ষ ঊনপঞ্চাশ হাজার একশত বার) টাকা ব্যয়।	অডিট আপত্তির জবাবে জানানো যাচ্ছে যে, “গ্রামীণ রাস্তায় ১৫মিটার দৈর্ঘ্য পর্যন্ত সেতু/কালভার্ট নির্মাণ শীর্ষক প্রকল্পের, বিভিন্ন কাজ জরুরী ভিত্তিতে করার জন্য প্রয়োজনে এবং করোনা মহামারীর কারণে দ্রুত সময়ে কাজ করার লক্ষ্যে RFQ মাধ্যমে প্রকল্পের ব্যয় করা হয়েছে। ভবিষ্যতে এ বিষয়ে সতর্কতা অবলম্বন করা হবে।	নিষ্পত্তির জন্য প্রকল্প অফিস কর্তৃক জবাব প্রেরণ করা হয়েছে, আপত্তিগুলো এখনও নিষ্পত্তি হয়নি।
		০১	<b>শিরোনামঃ</b> আসবাবপত্র খাতে ব্যয়কৃত ১৮,৫০,৯০০.০০ (আঠারো লক্ষ পঞ্চাশ হাজার নয়শত) টাকার বিল/ভাউচার নিরীক্ষায় উপস্থাপন করা হয়নি।	অডিট আপত্তির জবাবে জানানো যাচ্ছে যে, “গ্রামীণ রাস্তায় ১৫মিটার দৈর্ঘ্য পর্যন্ত সেতু/কালভার্ট নির্মাণ শীর্ষক প্রকল্পের, আসবাবপত্র ফাইল	নিষ্পত্তির জন্য প্রকল্প অফিস কর্তৃক জবাব প্রেরণ করা হয়েছে,

ক্রঃনং	সম্পাদনের বছর	আপত্তির সংখ্যা	অডিট আপত্তির শিরোনাম ও অর্থিক পরিমাণ	গৃহীত ব্যবস্থা	নিষ্পত্তির পর্যায়
				খুজে না পাওয়ার কারণে বিল ভাউচার নিরীক্ষায় উপস্থাপন সম্ভব হয়নি। বর্তমানে অডিট আপত্তির জবাবে সাথে সংযুক্ত করা হল।	আপত্তিটি এখনও নিষ্পত্তি হয়নি।
		০১	<b>শিরোনামঃ</b> আর্থিক ক্ষমতা অর্পণ আদেশ-২০১৫ এর ব্যত্যয় ঘটিয়ে গাড়ী মেরামত বাবদ ৩,৩৬,৭০০.০০ (তিন লক্ষ ছয়ত্রিশ হাজার সাতশত) টাকা অতিরিক্ত ব্যয়।	আপত্তির জবাবে জানানো যাচ্ছে যে, গাড়ীগুলো পূর্বের বিভিন্ন প্রকল্পের হতে “গ্রামীণ রাস্তায় ১৫মিটার দৈর্ঘ্য পর্যন্ত সেতু/কালভার্ট নির্মাণ শীর্ষক প্রকল্পে স্থানান্তর করা হয়েছে। গাড়ীগুলোর বয়স আনুমানিক ২৫ বছর এবং গাড়ীগুলো দ্বারা প্রকল্পের মাঠপর্যায় মনিটরিং কাজে ব্যবহার হয়েছে। বিধায় গাড়ীগুলো মেরামত করতে অতিরিক্ত ব্যয় করা হয়েছে।	নিষ্পত্তির জন্য প্রকল্প অফিস কর্তৃক জবাব প্রেরণ করা হয়েছে, আপত্তিটি এখনও নিষ্পত্তি হয়নি।
		০১	<b>শিরোনামঃ</b> ঠিকাদার বিল হতে নির্ধারিত হারে ভ্যাট ও আয়কর কম কর্তন করায় সরকারের ২৪,৭৫০.০০ (চব্বিশ হাজার সাতশত পঞ্চাশ) টাকা আর্থিক ক্ষতি।	আপত্তির জবাবে জানানো যাচ্ছে যে, সরবরাহকারী কাজ হতে ২৪,৭৫০.০০ (চব্বিশ হাজার সাতশত পঞ্চাশ) টাকা ০৪/০৫/২০২২ তারিখে ৬৯৬ নং চালানের মাধ্যমে ০১-১১৩৩-০০১৫-০৩১১ কোর্ডে জমা প্রদান করা হয়েছে (চালানের কপি সংযুক্ত-০১ কপি)	নিষ্পত্তির জন্য প্রকল্প অফিস কর্তৃক জবাব প্রেরণ করা হয়েছে, আপত্তিটি এখনও নিষ্পত্তি হয়নি।

### ৩.১৭ প্রকল্পের মধ্যবর্তী মূল্যায়ন সংক্রান্ত পর্যালোচনা

গ্রামীণ রাস্তায় ১৫ মিটার দৈর্ঘ্য পর্যন্ত সেতু কালভার্ট নির্মাণ (১ম সংশোধিত) প্রকল্পটি বাংলাদেশের ৬৪ জেলার সকল উপজেলায় বাস্তবায়নধীন রয়েছে। প্রকল্পের অধীনে দুই ধরনের ব্রিজ নির্মাণ হচ্ছে (১) বক্সকালভার্ট, (২) গার্ডার টাইপ সেতু। প্রকল্পের মধ্যবর্তী মূল্যায়ন প্রতিবেদন পর্যালোচনায় দেখা যায়, ৮টি বিভাগের ৬৪টি জেলার মধ্য থেকে ৩টি জেলা মূল্যায়নের জন্য নির্বাচন করা হয়েছে। মূল্যায়নের জন্য নির্বাচিত জেলাগুলো হলো চট্টগ্রাম বিভাগের মধ্যে কক্সবাজার জেলা, সিলেট বিভাগের মধ্যে সুনামগঞ্জ জেলা এবং ঢাকা বিভাগের গোপালগঞ্জ জেলা নেয়া হয়েছে। মধ্যবর্তী মূল্যায়নের ক্ষেত্রে গার্ডার ব্রিজ নির্মাণের স্থানকে অগ্রাধিকার দেয়া হয়েছে। এছাড়াও বিভিন্ন স্থানের ত্রুটিপূর্ণ কালভার্টের যে সকল অভিযোগ পাওয়া গিয়েছে অথবা আইএমইডির প্রতিবেদন বা দুর্যোগ ব্যবস্থাপনা ও ত্রাণ মন্ত্রণালয় এবং দুর্যোগ ব্যবস্থাপনা অধিদপ্তরের কর্মকর্তাগণের পরিদর্শনের মাধ্যমে ত্রুটিপূর্ণ কালভার্ট হিসেবে চিহ্নিত হয়েছে সে সকল স্থান মূল্যায়নের জন্য নির্বাচন করা হয়েছে। প্রতিবেদনে দেখা যায়, প্রকল্পের সাথে সংশ্লিষ্ট এবং প্রকল্পের বাইরে নির্মাণ কাজে অভিজ্ঞতা সম্পন্ন/কারিগরি জ্ঞানসমৃদ্ধ সদস্যদের সাথে নিয়ে পরিদর্শনপূর্বক ত্রুটি বিচ্যুতি দূরীকরণের উপায় সম্পর্কে মতামত গ্রহণ করা হয়েছে। মধ্যবর্তী মূল্যায়ন প্রতিবেদনে মাঠ পর্যায়ে প্রকল্পের বক্স কালভার্ট/গার্ডার টাইপ সেতুগুলি বাস্তবায়নের জন্য যে সকল সুপারিশ করা হয়েছে তা নিয়ে আলোচনা করা হলো।

- প্রতিটি ব্রিজের বাস্তবতার নিরিখে অর্থাৎ পৃথকভাবে ডিজাইন প্রণয়ন করতে হবে।

- ব্রীজের এপ্রোচের মাটি ধরে রাখার জন্য উইং ওয়ালসমূহ এগ্য়াজুলার করে নির্মাণ করতে হবে। প্রয়োজন অনুযায়ী মাটি যথাস্থানে ধরে রাখার জন্য পাকা গাইড ওয়াল নির্মাণ করতে হবে। বাস্তবতার আলোকে প্রাক্কলন সংশোধন করতে হবে।
- ব্রীজের উভয় পার্শ্বে প্রয়োজন অনুযায়ী এগ্য়াপ্রোচ অংশ এইচবিবি/সিসি ব্লক করতে হবে।
- ব্রীজের উভয় পার্শ্বে এইচবিবি/সিসি ব্লক করার ক্ষেত্রে মন্ত্রণালয়ের বিদ্যমান প্রকল্প হতে অথবা ডিপিপি সংশোধন করে তা করা যেতে পারে।
- ব্রীজের রেলিংয়ের রং ভালোভাবে করা হয় না। রং করলেও কিছু দিন পরে নষ্ট হয়ে যায়। অনেক ক্ষেত্রে এনামেল পেইন্ট ব্যবহার করা হয়। এ ক্ষেত্রে বার্জার/এলটি কালার ব্যাংক থেকে ভালোমানের ওয়েদার কোট ব্যবহার করতে হবে।
- ব্রীজের লে-আউট অবশ্যই দায়িত্ব প্রাপ্ত প্রকৌশলী এবং প্রকল্প বাস্তবায়ন কর্মকর্তার উপস্থিতিতে প্রদান নিশ্চিত করতে হবে।
- ব্রীজের কাজ চলার সময় **Curing** যথাযথভাবে করতে হবে।
- ব্রীজের নিচ দিয়ে নৌযান চলাচলে নেভিগেশন সুবিধা নিশ্চিত করে খালের পানির প্রবাহের গতিপথ ঠিক রেখে লে-আউট প্রদান করতে হবে।
- দৃশ্যমান সংযোগ সড়ক ছাড়া ব্রীজের প্রকল্প গ্রহণ করা যাবে না।
- কাঠের সার্টারিং পরিহার করতে হবে। এবং
- সুপারভিশন বৃদ্ধি করে ব্রীজের কাজের গুণগতমান বজায় রাখতে হবে।

**মতামত/মন্তব্য:** গ্রামীণ রাস্তায় ১৫ মিটার দৈর্ঘ্য পর্যন্ত সেতু কালভার্ট নির্মাণ (১ম সংশোধিত) প্রকল্পটি বাংলাদেশের ৬৪ জেলার সকল উপজেলায় বাস্তবায়নধীন রয়েছে এবং প্রকল্পের অধীনে দুই ধরনের ব্রীজ নির্মাণ হচ্ছে (১) বক্সকালভার্ট, (২) গার্ডার টাইপ সেতু। সে ক্ষেত্রে মধ্যবর্তী মূল্যায়নে শুধু ৩টি জেলা না নিয়ে দ্বৈব চয়নের ভিত্তিতে আরও কিছু জেলা প্রাধান্য দেয়া যেতো। নিবিড় পরিবীক্ষণ সমীক্ষাকালে সরজমিন পরিদর্শনে দেখা যায়, মধ্যবর্তী মূল্যায়নে যে সকল সুপারিশ করা হয়েছে, তা যথাযথ ভাবে বাস্তবায়ন হয়নি। যেমন: মূল্যায়নে বলা হয়েছে, প্রতিটি ব্রীজের বাস্তবতার নিরীখে অর্থাৎ পৃথকভাবে ডিজাইন প্রণয়ন করতে হবে। যদিও এ সুপারিশটি বাস্তবায়ন করা অনেক কঠিন, তথাপিও অঞ্চল/জোনভিত্তিক রাস্তার আকার ও আয়তন বিবেচনায় নিয়ে আলাদা আলাদা ডিজাইন করা যেতো। কিন্তু সেটি যথাযথ ভাবে বাস্তবায়িত হয়নি। এছাড়াও সুপারিশে বলা হয়েছে কাঠের সার্টারিং পরিহার করার জন্য, দৃশ্যমান সংযোগ সড়ক ছাড়া ব্রীজের প্রকল্প গ্রহণ করা যাবে না, ব্রীজের লে-আউট অবশ্যই দায়িত্ব প্রাপ্ত প্রকৌশলী এবং প্রকল্প বাস্তবায়ন কর্মকর্তার উপস্থিতিতে নিশ্চিত করতে বলা হয়েছে। সরজমিনে এ সুপারিশগুলো বাস্তবায়িত হতে দেখা যায় নি (অনুচ্ছেদ ৩.১০)। তবে, ব্রীজের উভয় পার্শ্বে প্রয়োজন অনুযায়ী এগ্য়াপ্রোচ অংশ এইচবিবি হিসেবে তৈরি করা এবং ব্রীজের এপ্রোচের মাটি ধরে রাখার জন্য উইং ওয়ালসমূহ এগ্য়াজুলার করে নির্মাণ করতে দেখা গেছে। অর্থাৎ এ সুপারিশ দুটি বাস্তবায়িত হচ্ছে। প্রকল্পের অধীনে সারা বাংলাদেশে দুই ধরনের সেতু নির্মাণ কাজ যথাযথ ভাবে বাস্তবায়ন করতে মধ্যবর্তী মূল্যায়নে এবং নিবিড় পরিবীক্ষণ কার্যক্রমে যে সকল সুপারিশগুলি করা হয়েছে তা যথাযথ ভাবে বাস্তবায়ন করা প্রয়োজন। সুপারিশগুলি যথাযথ ভাবে বাস্তবায়ন করলে প্রকল্পের অধীনে নির্মাণ কাজের গুণগতমান বহুগুনে বৃদ্ধি পাবে এবং কিছুটা বিলম্ব হলেও সফলভাবে প্রকল্পের অবশিষ্ট কাজগুলো বাস্তবায়ন করা সম্ভব হবে। ফলশ্রুতিতে প্রকল্পের উদ্দেশ্যগুলো যথাযথ ভাবে বাস্তবায়িত হবে মর্মে আশা করা যাচ্ছে।

### ৩.১৮ প্রকল্পের ডিপিপি পর্যালোচনা

প্রকল্পের ডিপিপি পর্যালোচনায় দেখা যায়, অনেকটা গতানুগতিকভাবে প্রকল্পের ডিপিপি প্রণয়ন করা হয়েছে। যেমন: টেকসই পরিকল্পনা বাস্তবানুগভাবে প্রণয়ন না করা, প্রকল্প গ্রহণের পূর্বে প্রকল্পের সম্ভাব্যতা যাচাই করা হয়নি, মূল ডিপিপিতে বক্স কালভার্ট/গার্ডার টাইপ সেতুগুলো থোক হিসেবে দেখানো হয়েছে, আরডিপিপিতে কর্মপরিকল্পনা ও পণ্য

ক্রয় পরিকল্পনা যথাযথ ভাবে সংযুক্ত না করাসহ ইত্যাদি। পিপিআর-০৮ এবং পরিকল্পনা বিভাগের জারীকৃত পরিপত্রের অনুষ্টেদ ১.১৫ অনুযায়ী প্রকল্পের ক্রয় পরিকল্পনায় পিপিআর অনুযায়ী কোন প্যাকেজের ক্ষেত্রে যে কোন একটি ক্রয় পদ্ধতি উল্লেখ করতে হবে। কোন প্যাকেজ বা লটে একাধিক ক্রয় পদ্ধতি অনুসরণের ব্যবস্থা রাখা যাবে না। কিন্তু এ প্রকল্পের পণ্য ও সেবা পরিকল্পনায় দেখা যায় ক্রয় পদ্ধতির ধরণ দুটি করে (আরএফকিউ/ডিপিএম, ওটিএম/সিঙ্গেল স্টেজ টু এনভেলপ)। এছাড়াও পণ্য সংক্রান্ত ক্রয় পরিকল্পনায় প্যাকেজগুলোর ক্রয় কার্যক্রমে কোন তারিখ উল্লেখ করা হয়নি। এখানে লক্ষণীয় পিপিআর-০৮ এর ক্রয় পরিকল্পনা প্রণয়ন সংক্রান্ত ধারা ১৬ (১)- এ বলা হয়েছে, “ক্রয় পরিকল্পনা প্রণয়ন সকল ক্রয়কারীর জন্য বাধ্যতামূলক হইবে।” এবং (৪)- এ উল্লেখ করা হয় যে, “ক্রয়কারী উন্নয়ন প্রকল্প বা কর্মসূচীর অধীন ক্রয়ের ক্ষেত্রে, প্রকল্পের পূর্ণ মেয়াদকালের জন্য সার্বিক ক্রয় পরিকল্পনা প্রণয়ন করিবে এবং উহা উন্নয়ন প্রকল্প প্রস্তাব (DPP) বা কারিগরি সহায়তা প্রকল্প (TPP) এর সঙ্গে সংযুক্ত করিতে হইবে।” কিন্তু এ প্রকল্পের ক্রয় পরিকল্পনায় তা প্রতিপালন করা হয়নি।

### ৩.১৯ প্রকল্পের সম্ভাব্যতা যাচাই বিষয়ক পর্যালোচনা

প্রকল্পের সম্ভাব্যতা যাচাই প্রতিবেদন পর্যালোচনা করে দেখা যায়, প্রকল্পের সম্ভাব্যতা যাচাইয়ে দুর্বলতা ছিল, যার ফলে প্রকল্প বাস্তবায়নে বিলম্ব, স্থান ভেদে ডিজাইনে অসামঞ্জস্যতাসহ বিভিন্ন ত্রুটি বিচ্যুতি পরিলক্ষিত হয়। প্রকল্পের ডিপিপিতে সম্ভাব্যতা যাচাইয়ের একটি প্রতিবেদন সংযুক্ত করা আছে। এখানে দেখা যায় দুর্যোগ ব্যবস্থাপনা অধিদপ্তর কর্তৃক ২০১৮ সালে সম্ভাব্যতা যাচাই করা হয়েছে, কিন্তু ডিপিপির পৃষ্ঠা ১৪ এর অনুষ্টেদ ১৬’তে দেখা যায়, প্রকল্পটির জন্য কোন সম্ভাব্যতা যাচাই করা হয়নি। তবে গ্রামীণ রাস্তায় কম-বেশী ১৫মিটার দৈর্ঘ্যের সেতু/কালভার্ট নির্মাণ প্রকল্পের সম্ভাব্যতা সমীক্ষা করা হয়েছে। উক্ত সমজাতীয় প্রকল্পের অভিজ্ঞতার প্রেক্ষিতে এ প্রকল্পটি গ্রহণ করা হয়েছে। অর্থাৎ এখানে স্পষ্ট যে, এ প্রকল্প গ্রহণের পূর্বে কোন সম্ভাব্যতা যাচাই করা হয়নি। ডিপিপির পৃষ্ঠা ১৪ এর অনুষ্টেদ ১৬’তে বলা হয়েছে, ব্রিজ/কালভার্ট নির্মাণের ফলে জলাবদ্ধতা অনেকাংশে দূরীভূত হয়েছে। তাছাড়া প্রাকৃতিক দুর্যোগের সময় নিরাপদ আশ্রয়কেন্দ্রে দূত পৌঁছার জন্য যোগাযোগ ব্যবস্থার উন্নতি হয়েছে। যোগাযোগ ব্যবস্থার উন্নয়নে দুর্যোগের ঝুঁকি হ্রাসের ফলে কৃষি ও অন্যান্য পণ্য পরিবহনে সুবিধা সৃষ্টি, শিক্ষা প্রতিষ্ঠানে সহজে যোগাযোগ করা এবং সিএনজি, ট্রাকসহ সকল যানবাহন চলাচলের সুযোগ সৃষ্টি হয়েছে। এতে পণ্য পরিবহন ব্যয় কমেছে। সার্বিক ভাবে কৃষকের আয় বৃদ্ধি পেয়েছে এবং দুর্যোগের ঝুঁকি হ্রাসের ফলে স্থানীয় জনগোষ্ঠীর সক্ষমতা বৃদ্ধি পেয়েছে মর্মে পরিকল্পনা মন্ত্রণালয়ের বাস্তবায়ন পরিবীক্ষণ ও মূল্যায়ন বিভাগ কর্তৃক “গ্রামীণ রাস্তায় ছোট ছোট (১২ মিটার দৈর্ঘ্য পর্যন্ত) ব্রিজ/কালভার্ট নির্মাণ” শীর্ষক প্রকল্পের মধ্যবর্তী মূল্যায়ন প্রতিবেদনে উল্লেখ করেছেন। সমজাতীয় প্রকল্পের অভিজ্ঞতার আলোকে গ্রামীণ রাস্তায় ১৫ মিটার দৈর্ঘ্য পর্যন্ত সেতু/কালভার্ট নির্মাণ (১ম সংশোধিত) প্রকল্পটি গ্রহণ করা হয়েছে। অথচ, পরিকল্পনা বিভাগের পরিপত্র অনুযায়ী ৫০ কোটি টাকার উর্ধ্বে প্রাক্কলিত ব্যয়ের সকল বিনিয়োগ প্রকল্প গ্রহণের পূর্বে অভিজ্ঞ, নিরপেক্ষ ও পেশাদারি প্রতিষ্ঠান/ব্যক্তি পরামর্শক কর্তৃক আবশ্যিকভাবে সম্ভাব্যতা সমীক্ষা সম্পন্ন করতে বলা হয়েছে। বাস্তবে এ প্রকল্পে সেটি করা হয়নি। ভবিষ্যতে এ ধরনের প্রকল্প প্রণয়নে অবশ্যই অভিজ্ঞ, নিরপেক্ষ ও পেশাদারি প্রতিষ্ঠান/ব্যক্তি পরামর্শক কর্তৃক সম্ভাব্যতা যাচাই সাপেক্ষে প্রকল্প গ্রহণ সমীচীন হবে। অন্যথায় সম্ভাব্যতা যাচাইয়ে দুর্বলতার কারণে প্রকল্প বাস্তবায়নে বিলম্ব, স্থান নির্বাচনে অসামঞ্জস্যতাসহ বিভিন্ন ত্রুটি বিচ্যুতির ফলে প্রকল্পের ব্যয় ও মেয়াদ বৃদ্ধি পেতে থাকবে। অর্থাৎ অনুমোদিত সময়ে প্রকল্প বাস্তবায়ন সম্ভব হবে না।

## ৩.২০ প্রকল্পের টেকসই পরিকল্পনা

### ডিপিপি'র প্রবিশন:

প্রস্তাবিত সেতু/কালভার্টগুলি আরসিসি ঢালাই দ্বারা নির্মিত হবে। ফলে প্রকল্পটি ক্ষতিগ্রস্ত হওয়ার সম্ভাবনা কম। তারপরও প্রকল্পটি বাস্তবায়নের ৩-৪ বছর পর সেতু/কালভার্টের এ্যাপ্রোচ সহ মূল কাঠামোর কিছু ক্ষতিগ্রস্ত হতে পারে। তাই বাস্তবায়নের ৩-৪ বছর দুর্যোগ ব্যবস্থাপনা ও ত্রাণ মন্ত্রণালয় রাজস্ব বাজেট হতে প্রয়োজনীয় বরাদ্দ প্রদান করে দুর্যোগ ব্যবস্থাপনা অধিদপ্তরের মাধ্যমে প্রয়োজনীয় সংস্কার কাজ পরিচালনা করা হবে।

### পর্যালোচনা:

টেকসই পরিকল্পনাতে দেখা যায়, প্রস্তাবিত সেতু/কালভার্টগুলি আরসিসি ঢালাই দ্বারা নির্মিত বিধায় প্রকল্পটি ক্ষতিগ্রস্ত হওয়ার সম্ভাবনা কম। তারপরও প্রকল্পটি বাস্তবায়নের ৩-৪ বছর পর সেতু/কালভার্টের এ্যাপ্রোচ সহ মূল কাঠামোর কিছু ক্ষতিগ্রস্ত হতে পারে। তাই ক্ষতিগ্রস্ত বন্ধ কালভার্ট/গার্ডার টাইপ সেতুগুলির সংস্কার কাজ পরিচালনা করার জন্য প্রকল্প বাস্তবায়নের ৩-৪ বছর পরে দুর্যোগ ব্যবস্থাপনা ও ত্রাণ মন্ত্রণালয়ের রাজস্ব বাজেট হতে প্রয়োজনীয় বরাদ্দ প্রদান করা হবে। কিন্তু প্রকল্পটি সমাপ্ত পরবর্তীতে রক্ষণাবেক্ষণের জন্য বাৎসরিক কত টাকার প্রয়োজন হবে, এই বিষয়ে ডিপিপি বা সংশোধিত আরডিপিপি'তে ব্যাখ্যা থাকা প্রয়োজন ছিল, যা করা হয়নি। প্রকল্প চলমান অবস্থায় ইতিমধ্যে বেশ কিছু সেতু/কালভার্টের এ্যাপ্রোচ মূল কাঠামো থেকে অনেকাংশে দেবে যাওয়ায় সেখানে যানবাহন চলাচল করতে অসুবিধা হচ্ছে, এবং কয়েকটি সেতু/কালভার্টের রেলিং মেরামত করা প্রয়োজন। কিন্তু প্রকল্পে মেরামত ও রক্ষণাবেক্ষণ বাবদ কোন বরাদ্দ না থাকায় উপরোক্ত সমস্যাজনিত সেতু/কালভার্টগুলো সংস্কার করা সম্ভব হচ্ছে না। অতএব প্রকল্প শেষ হওয়ার ৩-৪ বছর পর পর্যন্ত উক্ত সমস্যাজনিত সেতুগুলি ভগ্ন দশায় পতিত হবে, তাই এখনই সমস্যাজনিত সেতু/কালভার্টগুলো সংস্কারের ব্যাপারে উদ্যোগ গ্রহণ করতে হবে। টেকসই পরিকল্পনা গতানুগতিক ভাবে না করে বাস্তবভিত্তিক করা প্রয়োজন, কেনও না কাজ চলমান অবস্থায় যে অবকাঠামোগুলো ক্ষতিগ্রস্ত হবে, তা কিভাবে মেরামত করা হবে এবিষয়ে এক্সিট প্লানে উল্লেখ থাকা দরকার ছিল। এছাড়াও পরিকল্পনা বিভাগ কর্তৃক জারীকৃত পরিপত্রের অনুচ্ছেদ ১.১.১০'এ অনুযায়ী প্রকল্পের ফলাফল টেকসইকরণে উন্নয়ন কর্মসূচি প্রকল্পের আওতায় সংগ্রহীত যন্ত্রপাতি/আসবাবপত্র/যানবাহন কর্মসূচি প্রকল্প সমাপ্তির পর তা কিভাবে ব্যবহার করা হবে এ সম্পর্কিত বিস্তারিত রূপরেখা সুস্পষ্টভাবে প্রকল্প প্রস্তাবে উল্লেখ করতে বলা হয়েছে। কিন্তু এ প্রকল্পের আসবাবপত্র, ল্যাপটপ, কম্পিউটার, প্রিন্টারগুলি প্রকল্প সমাপ্তি হওয়ার পর কিভাবে ব্যবহৃত হবে তা ডিপিপি/আরডিপিপিতে সুস্পষ্ট উল্লেখ করা হয়নি।

**প্রকল্প পরিচালকের বক্তব্য:** প্রকল্প পরিচালক জানান, প্রকল্প সমাপ্তি পরবর্তীতে আসবাবপত্র, সরঞ্জামাদি ও যানবাহন কিভাবে কোথায় ব্যবহার করা হবে যদিও তা ডিপিপিতে উল্লেখ করা হয়নি, কিন্তু এ প্রকল্পের অধীনে গ্রামীণ রাস্তায় কম-বেশি ১৫ মিটার দৈর্ঘ্যের সেতু/কালভার্ট নির্মাণ প্রকল্পের যানবাহন ও আসবাবপত্র রয়েছে, যা এ প্রকল্পে ব্যবহৃত হচ্ছে। উক্ত যানবাহন ও আসবাবপত্রসহ এ প্রকল্প থেকে যে সকল আসবাবপত্র ও সরঞ্জামাদি ক্রয় করা হয়েছে তা প্রকল্প সমাপ্তি পরবর্তীতে অন্য প্রকল্পে বা অধিদপ্তরের নিকট হস্তান্তর করা হবে।

**পরামর্শক প্রতিষ্ঠানের মন্তব্য:** প্রকল্পের অধীনে ক্রয়কৃত আসবাবপত্র, যানবাহন ও অফিস সরঞ্জামাদির রেজিস্টার বা সম্পদ বহি সংরক্ষণ করতে হবে এবং এক কপি দুর্যোগ ব্যবস্থাপনা অধিদপ্তরের প্রশাসনিক মন্ত্রণালয়ে সংরক্ষণ করা প্রয়োজন, কারণ প্রকল্প সমাপ্তির পরে অনেক নথিপত্র খুঁজে পাওয়া যায় না। প্রকল্পের অধীনে ক্রয়কৃত মালামাল ও কম্পিউটার সামগ্রীর গায়ে প্রকল্পের নাম রক্ষিত করে সংরক্ষণ করতে হবে, যাতে পরবর্তীতে সহজে বোঝা যায় এটি কোন প্রকল্পের। ভবিষ্যতে প্রকল্পের ডিপিপি প্রণয়নে টেকসই পরিকল্পনা গতানুগতিক ভাবে না করে যাতে বাস্তব ভিত্তিক হয় সেটি বিবেচনায় নেয়া সমীচীন হবে।

## অংশ খঃ প্রকল্পের মাঠ পর্যায়ের প্রাপ্ত তথ্যসমূহের ফলাফল পর্যালোচনা ও বিশ্লেষণ

### ৩.২১ আর্থ-সামাজিক বিষয়ক তথ্যাদি পর্যালোচনা ও বিশ্লেষণ

#### ৩.২১.১.১ প্রকল্পের সুবিধাভোগীগণের পেশা বিশ্লেষণ

সারণি থেকে পেশা বিশ্লেষণে দেখা যায় যে, উপকারভোগী সাধারণ জনগণের মধ্যে সবেচেয়ে বেশি ১৯.১৩% উত্তরদাতার পেশা কৃষিকাজ/খামারী, আর ৫.১৫% পেশা চাকুরী, ৭.৬৫% পেশা ব্যবসা, ৬.১২% পেশা পেশাজীবী (ডাক্তার, ইঞ্জিনিয়ার ইত্যাদি), ৫.১০% পেশা ক্ষুদ্র ব্যবসা কুটির শিল্প/সেলাই ইত্যাদি, ৫.১০% ক্ষুদ্র পেশা খামারী (কামার, কুমার, জেলে) ইত্যাদি, ২.২৪% চালক (বাস/ট্রাক/হন্ডা/নসিমন/করিমন, ৮.৬৭% রিক্সা/ভ্যান/ঠেলাগাড়ী) ইত্যাদি, ১৫.৩১% উত্তরদাতার পেশা গৃহিনী, ১০.২০% ছাত্র/ছাত্রী এবং ১৫.৩১% উত্তরদাতার পেশা দিনমজুর/শ্রমিক।

#### সারণি ৩.২১.১.১: প্রকল্পের সুবিধাভোগীগণের পেশা বিশ্লেষণ

উত্তরদাতার পেশা	সংখ্যা	শতকরা হার
চাকুরী	১০১	৫.১৫%
ব্যবসা	১৫০	৭.৬৫%
পেশাজীবী (ডাক্তার, ইঞ্জিনিয়ার ইত্যাদি)	১২০	৬.১২%
ক্ষুদ্র ব্যবসা কুটির শিল্প/সেলাই ইত্যাদি	১০০	৫.১%
ক্ষুদ্র পেশা খামারী (কামার, কুমার, জেলে) ইত্যাদি	১০০	৫.১%
কৃষিকাজ/খামারী	৩৭৫	১৯.১৩%
চালক (বাস/ট্রাক/হন্ডা/নসিমন/করিমন/	৪৪	২.২৪%
রিক্সা/ভ্যান/ঠেলাগাড়ী) ইত্যাদি	১৭০	৮.৬৭%
গৃহিনী	৩০০	১৫.৩১%
ছাত্র/ছাত্রী	২০০	১০.২%
দিনমজুর/শ্রমিক	৩০০	১৫.৩১%
মোট	১৯৬০	১০০%

#### ৩.২১.১.২ উত্তরদাতাদের শিক্ষাগত যোগ্যতার পর্যালোচনা

সারণি বিশ্লেষণে দেখা যায় যে, এলাকার সাধারণ জনগণের মধ্যে নিরক্ষর ছিলেন ৮.৩৭%, ১ম-৫ম শ্রেণী পড়েছেন ২৯.২৯%, ৬ম-১০ম শ্রেণী ৩০.৩৬%, এসএসসি পাশ ১৩.৩৭%, এইচএসসি/সমমান ৯.৫৯%, অনার্স/ডিগ্রী/মাস্টার্স ৫.৪১%, এবং অন্যান্য ৩.৬২% ছিলেন। এখানে প্রতীয়মান হয় যে, সকল ধরনের লোকজন নিবিড় পরিবীক্ষণ সমীক্ষায় অংশগ্রহণ করেছেন।

#### সারণি-৩.২১.১.৩: উত্তরদাতাদের শিক্ষাগত যোগ্যতার বিশ্লেষণ

উত্তরদাতার শিক্ষাগত যোগ্যতা	সংখ্যা	শতকরা
নিরক্ষর	১৬৪	৮.৩৭%
১ম-৫ম শ্রেণী	৫৭৪	২৯.২৯%
৬ম-১০ম শ্রেণী	৫৯৫	৩০.৩৬%
এসএসসি পাশ	২৬২	১৩.৩৭%
এইচএসসি/সমমান	১৮৮	৯.৫৯%
অনার্স/ডিগ্রী/মাস্টার্স	১০৬	৫.৪১%
অন্যান্য	৭১	৩.৬২%
মোট	১৯৬০	১০০%

### ৩.২১.২ ব্রিজ সংক্রান্ত তথ্যাদি পর্যালোচনা

#### ৩.২১.২.১ ব্রিজ/বক্স কালভার্ট নির্মাণে স্থান নির্বাচন সম্পর্কে পর্যালোচনা

অত্র এলাকায় গ্রামীণ রাস্তায় ১৫ মিটার দৈর্ঘ্য পর্যন্ত সেতু/কালভার্ট নির্মাণ প্রকল্পের আওতায় যে ব্রিজ/বক্স কালভার্ট নির্মিত/নির্মাণ হয়েছে/হচ্ছে তার স্থান নির্বাচন সম্পর্কে আপনার মতামত কি এ প্রশ্নের উত্তরে দেখা যায় ১০০% উত্তরদাতা জানান যথাস্থানে ব্রিজ/বক্স কালভার্ট নির্মিত/নির্মাণ হয়েছে/হচ্ছে, ব্রিজ/বক্স কালভার্টটি খাল/নালার সাথে সংযুক্ত নয় এবং যে স্থানে ব্রিজ/বক্স কালভার্টটি নির্মিত/নির্মাণ হচ্ছে সেখানে ব্রিজ/বক্স কালভার্টের প্রয়োজন ছিলনা/নেই এরকম মতামত কোন উত্তরদাতা প্রদান করেননি। অতএব ব্রিজ কালভার্টটি যথাযথ স্থানে নির্মাণ হয়েছে/হচ্ছে।

#### সারণি-৩.২১.২.১: ব্রিজ/বক্স কালভার্ট নির্মাণে স্থান নির্বাচন সম্পর্কে বিশ্লেষণ

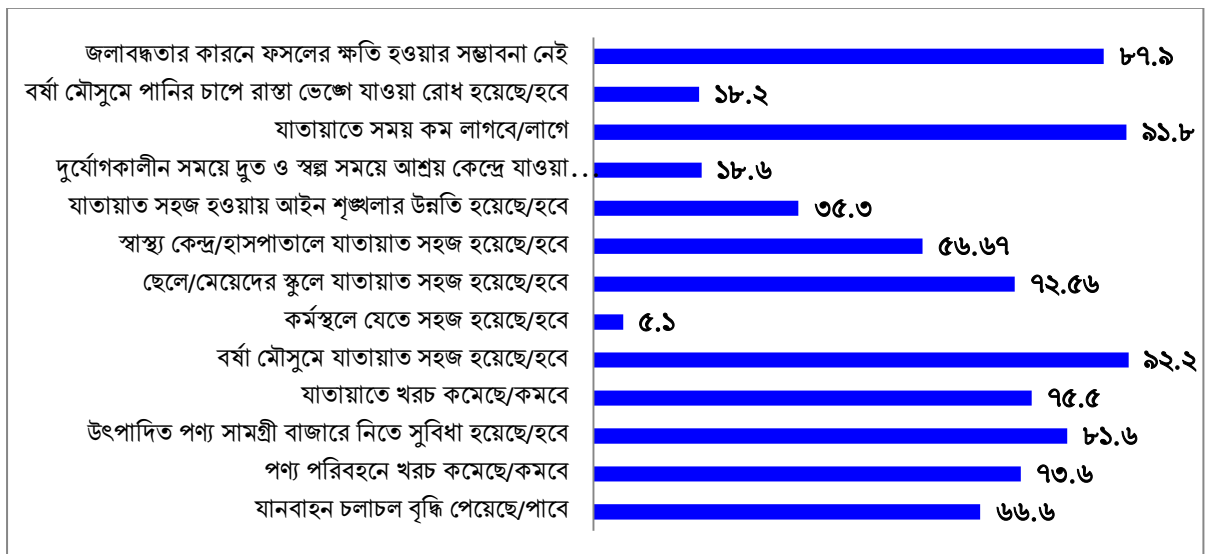
শ্রেণী	সংখ্যা	শতকরা
যথাস্থানে নির্মিত/নির্মাণ হয়েছে/হচ্ছে	১৯৬০	১০০%
ব্রিজ/বক্স কালভার্টটি খাল/নালার সাথে সংযুক্ত নয়	০	০
যে স্থানে ব্রিজ/বক্স কালভার্টটি নির্মিত/নির্মাণ হচ্ছে সেখানে ব্রিজ/বক্স কালভার্টের প্রয়োজন ছিলনা/নেই	০	০
<b>মোট</b>	<b>১৯৬০</b>	<b>১০০%</b>

#### ৩.২১.২.২ ব্রিজ/বক্স কালভার্ট নির্মিত হওয়ায়/নির্মাণ পরবর্তীতে সাধারণ জনগণের উপকার বিষয়ক মতামত পর্যালোচনা

ব্রিজ/বক্স কালভার্ট নির্মিত হওয়ায়/নির্মাণ পরবর্তীতে সাধারণ জনগণের কি কি উপকার হয়েছে/হবে বলে আপনি মনে করেন, এমন উত্তরে ৬৬.৬% উত্তরদাতাগণ জানান - যানবাহন চলাচল বৃদ্ধি পেয়েছে, ৭৩.৬% বলেছেন পণ্য পরিবহনে খরচ কমেছে/কমবে, ৮১.৬% বলেছেন উৎপাদিত পণ্য সামগ্রী বাজারে নিতে সুবিধা হয়েছে/হবে, ৭৫.৫% জানান যাতায়াতে খরচ কমেছে/কমবে, ৯২.২% উত্তরদাতা জানান বর্ষা মৌসুমে যাতায়াত সহজ হয়েছে/হবে, ৫.১% জানান কর্মস্থলে যেতে সহজ হয়েছে/হবে, ৭২.৫৬% জানান ছেলে/মেয়েদের স্কুলে যাতায়াত সহজ হয়েছে/হবে, ৫৬.৬৭% জানান স্বাস্থ্য কেন্দ্র/হাসপাতালে যাতায়াত সহজ হয়েছে/হবে, ৩৫.৩% জানান যাতায়াত সহজ হওয়ায় আইন শৃঙ্খলার উন্নতি হয়েছে/হবে, ১৮.৬% জানান দুর্যোগকালীন সময়ে দূত ও স্বল্প সময়ে আশ্রয় কেন্দ্রে যাওয়া সহজ হয়েছে/হবে, ৯১.৮% জানান যাতায়াতে সময় কম লাগবে/লাগে, ১৮.২% জানান বর্ষা মৌসুমে পানির চাপে রাস্তা ভেঙে যাওয়া রোধ হয়েছে/হবে এবং ৮৭.৯% জানান জলাবদ্ধতার কারণে ফসলের ক্ষতি হওয়ার সম্ভাবনা নেই।

\*\* একাদিক উত্তর হওয়ায় প্রতিটি উত্তরের জন্য শতকরা হিসেবে শতাংশ দেখানো হয়েছে।

#### লেখচিত্র-৩.১৮.২.১: ব্রিজ/বক্স কালভার্ট নির্মিত হওয়ায়/নির্মাণ পরবর্তীতে সাধারণ জনগণের উপকার বিষয়ক মতামত বিশ্লেষণ





### ৩.২১.২.৩ ব্রিজ/বক্স কালভার্ট নির্মিত হওয়ায়/নির্মাণ পূর্বে/না থাকার ফলে কি কি ধরনের সমস্যা বিষয়ক মতামত পর্যালোচনা

অত্র স্থানে গার্ডার ব্রিজ/বক্স কালভার্ট নির্মাণের পূর্বে/না থাকার ফলে আগে কি ধরনের সমস্যা ছিল বলে মনে করেন, এমন উত্তরে ৬৬.৬% সুবিধাভোগীগণ জানান হাট-বাজারে যাতায়াতে সমস্যা হতো, ৫০.৩% বলেছেন উপজেলায়/ইউনিয়ন পরিষদে যাতায়াতে সমস্যা হতো, ৭৬.২% বলেছেন কর্মস্থলে যেতে বিলম্ব হতো, ৯৩.৩% জানান ছেলে/মেয়েদের স্কুল/কলেজে যাতায়াতে সমস্যা হতো, ১৮.৩% উত্তরদাতা জানান স্বাস্থ্য কেন্দ্র/হাসপাতালে যাতায়াতে সমস্যা/বিলম্ব হতো, ৮৬.৯৭% জানান কৃষি কাজ/খাদ্য শস্য উৎপাদনে ও পরিবহনে সমস্যা হতো, ৪৮.৭৬% জানান দুর্যোগকালীন সময়ে বৃদ্ধ ও শিশুদের নিয়ে দ্রুত আশ্রয় কেন্দ্রে যাওয়া যেতো না, ৯৪.২৩% জানান বর্ষা মৌসুমে যাতায়াতে সমস্যা হতো, ৭৯.৭% জানান বর্ষা মৌসুমে পানির চাপে রাস্তা ভেঙে যেতো এবং ৬৮.৪% জানান অধিক জলাবদ্ধতার কারণে ফসলের ক্ষতি হতো।

\*\* একাদিক উত্তর হওয়ায় প্রতিটি উত্তরের জন্য শতকরা হিসেবে শতাংশ দেখানো হয়েছে।

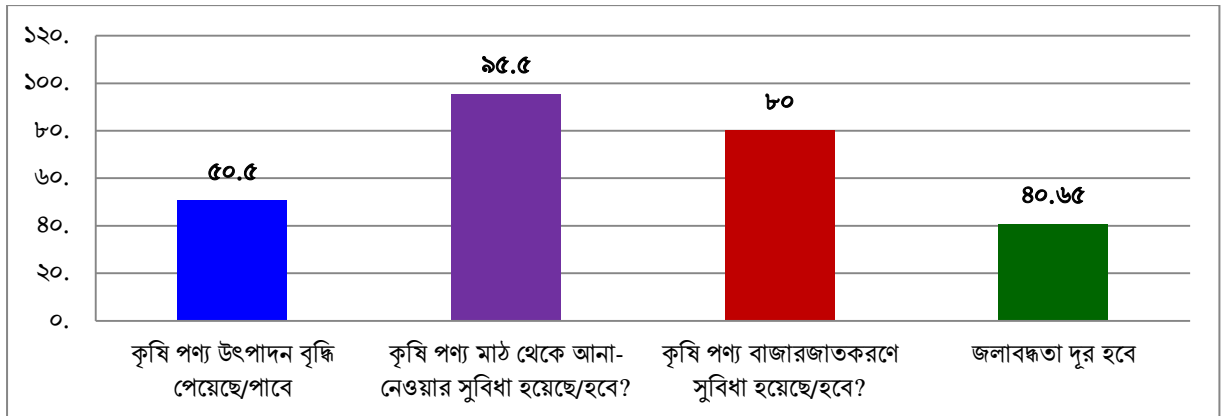
#### সারণি-৩.২১.২.৩: ব্রিজ/বক্স কালভার্ট নির্মিত হওয়ায়/নির্মাণের পূর্বে/না থাকার ফলে কি কি ধরনের সমস্যা বিষয়ক মতামত বিশ্লেষণ

উত্তর	সংখ্যা	শতকরা হার
হাট-বাজারে যাতায়াতে সমস্যা হতো	১৩০৫	৬৬.৬%
উপজেলায়/ইউনিয়ন পরিষদে যাতায়াতে সমস্যা হতো	৯৮৬	৫০.৩%
কর্মস্থলে যেতে বিলম্ব হতো	১৪৯৪	৭৬.২%
ছেলে/মেয়েদের স্কুল/কলেজে যাতায়াতে সমস্যা হতো	১৮২৯	৯৩.৩%
স্বাস্থ্য কেন্দ্র/হাসপাতালে যাতায়াতে সমস্যা/বিলম্ব হতো	৩৫৮	১৮.৩%
কৃষি কাজ/খাদ্য শস্য উৎপাদনে ও পরিবহনে সমস্যা হতো	১৭০৫	৮৬.৯৭%
দুর্যোগকালীন সময়ে বৃদ্ধ ও শিশুদের নিয়ে দ্রুত আশ্রয় কেন্দ্রে যাওয়া যেতো না	৯৫৬	৪৮.৭৬%
বর্ষা মৌসুমে যাতায়াতে সমস্যা হতো	১৮৪৭	৯৪.২৩%
বর্ষা মৌসুমে পানির চাপে রাস্তা ভেঙে যেতো	১৫৬২	৭৯.৭%
অধিক জলাবদ্ধতার কারণে ফসলের ক্ষতি হতো	১৩৪১	৬৮.৪%
<b>মোট (একাদিক উত্তর)</b>	<b>১৯৬০</b>	<b>১০০%</b>

### ৩.২১.২.৪ ব্রিজ/বক্স কালভার্ট নির্মাণের ফলে/নির্মাণ পরবর্তীতে কৃষিক্ষেত্রে কি ধরনের পরিবর্তন হয়েছে তার পর্যালোচনা

লেখচিত্র বিশ্লেষণে দেখা যায় যে, ৫০.৫% বলেন ব্রিজ/বক্স কালভার্ট নির্মাণের ফলে কৃষি পণ্য উৎপাদন বৃদ্ধি পেয়েছে/পাবে ৯৫.৫% বলেন কৃষি পণ্য মাঠ থেকে আনা-নেওয়ার সুবিধা হয়েছে/হবে, ৮০% বলেন কৃষি পণ্য বাজারজাতকরণে সুবিধা হয়েছে/হবে, ৪০.৬৫% বলেন জলাবদ্ধতা দূর হবে এছাড়াও ৩.২৫% উত্তরদাতা অন্যান্য কিছু পরিবর্তনের কথা উল্লেখ করেন।

#### লেখচিত্র- ৩.২১.২.২: ব্রিজ/বক্স কালভার্ট নির্মাণের ফলে/নির্মাণ পরবর্তীতে কৃষিক্ষেত্রে কি ধরনের পরিবর্তন হয়েছে তার বিশ্লেষণ



### ৩.২১.২.৫ ব্রিজ/বক্স কালভার্ট নির্মিত/নির্মাণ হওয়ার ফলে যানবাহন চলাচল পর্যালোচনা।

সারণি বিশ্লেষণে দেখা যায় যে, ১৫.৫০% উত্তরদাতা মনে করেন ব্রিজ/বক্স কালভার্ট নির্মিত/নির্মাণ হওয়ার ফলে গড়ে প্রতিদিন ২০ থেকে ৩০টি যানবাহন চলাচল করে, ৩০.৩৫% বলেন ৩০ থেকে ৪০টি যানবাহন চলাচল করে, ৫৪.১৫% বলেন ৪০ এর উর্ধ্বে যানবাহন চলাচল করে।

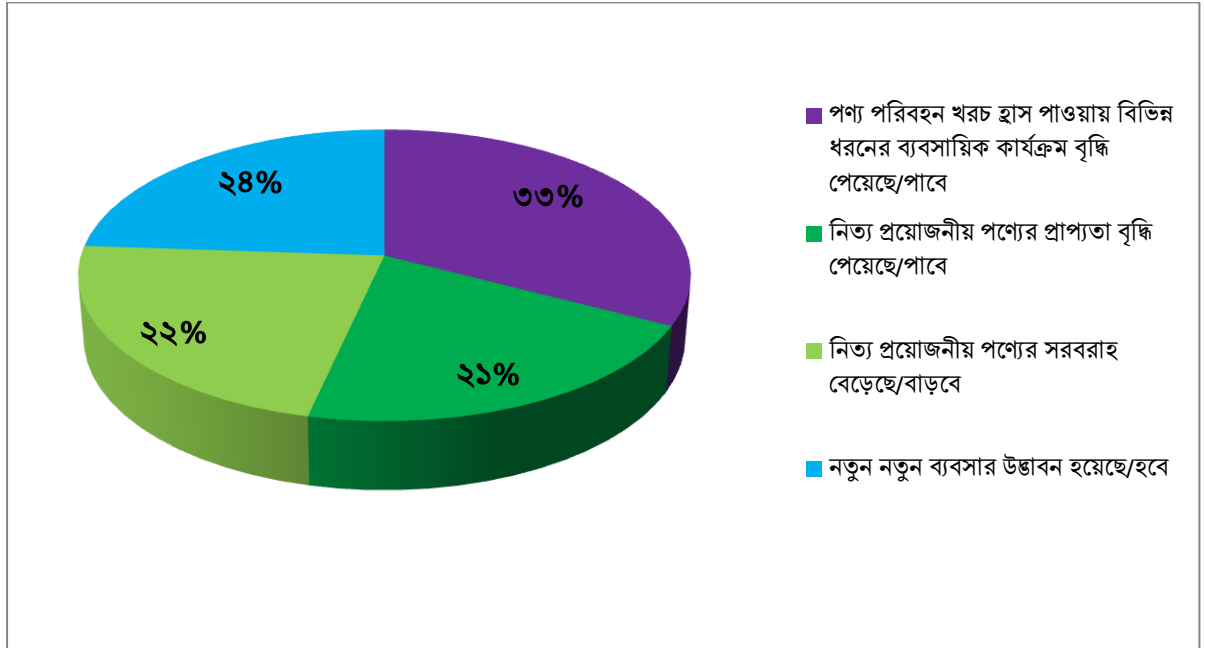
#### সারণি-৩.২১.২.৪: ব্রিজ/বক্স কালভার্ট নির্মিত/নির্মাণ হওয়ার ফলে যানবাহন চলাচল বিষয়ক মতামত বিশ্লেষণ

মতামত	সংখ্যা	শতকরা হার
২০ থেকে ৩০টি	৩০৪	১৫.৫০%
৩০ থেকে ৪০টি	৫৯৫	৩০.৩৫%
৪০ এর উর্ধ্বে	১০৬১	৫৪.১৫%
মোট	১৯৬০	১০০%

### ৩.২১.২.৬ ব্রিজ/বক্স কালভার্ট নির্মিত হওয়ার ফলে/নির্মাণ হলে ব্যবসা বাণিজ্যে পরিবর্তন/প্রসার বিষয় সম্পর্কিত পর্যালোচনা

লেখচিত্র বিশ্লেষণে দেখা যায় যে, ৩২.৬৫% উত্তরদাতা মনে করেন ব্রিজ/বক্স কালভার্ট নির্মিত হওয়ার ফলে পণ্য পরিবহন খরচ হ্রাস পাওয়ায় বিভিন্ন ধরনের ব্যবসায়িক কার্যক্রম বৃদ্ধি পেয়েছে/পাবে, ২০.৮৭% মনে করেন নিত্য প্রয়োজনীয় পণ্যের প্রাপ্যতা বৃদ্ধি পেয়েছে/পাবে, ২.৫৬% মনে করেন নিত্য প্রয়োজনীয় পণ্যের সরবরাহ বেড়েছে/বাড়বে, ১৩.৭৬% মনে করেন নতুন নতুন ব্যবসার উদ্ভাবন হয়েছে/হবে এছাড়াও ১০.১৬% উত্তরদাতা মনে করেন অন্যান্য কিছু পরিবর্তনের কথা বলেন।

#### লেখচিত্র ৩.২১.২.৩: ব্রিজ/বক্স কালভার্ট নির্মিত হওয়ার ফলে/নির্মাণ হলে ব্যবসা বাণিজ্যে পরিবর্তন/প্রসার বিষয়ক মতামত বিশ্লেষণ



### ৩.২১.২.৭ খাল বা নালায় ব্রিজ/বক্স কালভার্টের দৈর্ঘ্য কতটা যথাপোযুক্ত হয়েছে/হচ্ছে তার পর্যালোচনা

খাল বা নালায় ব্রিজ/বক্স কালভার্টের দৈর্ঘ্য কতটা যথাপোযুক্ত হয়েছে/হচ্ছে বলে আপনি মনে করেন এ প্রশ্নের উত্তর পর্যালোচনা করে দেখা যায় ৯২.৪৫% উত্তরদাতাগণ বলেছেন খাল বা নালায় ব্রিজ/বক্স কালভার্টের দৈর্ঘ্য সঠিক আছে আছে, ৫.৩০% বলেছেন খাল বা নালায় ব্রিজ/বক্স কালভার্টের দৈর্ঘ্য কিছুটা কম ছিল এবং ২.২৫% বলেন খাল বা নালায় ব্রিজ/বক্স কালভার্টের দৈর্ঘ্য অনেকখানি কম থাকার ফলে দুপাশে মাটি ভরাট করার প্রয়োজন হয়েছে/হবে।

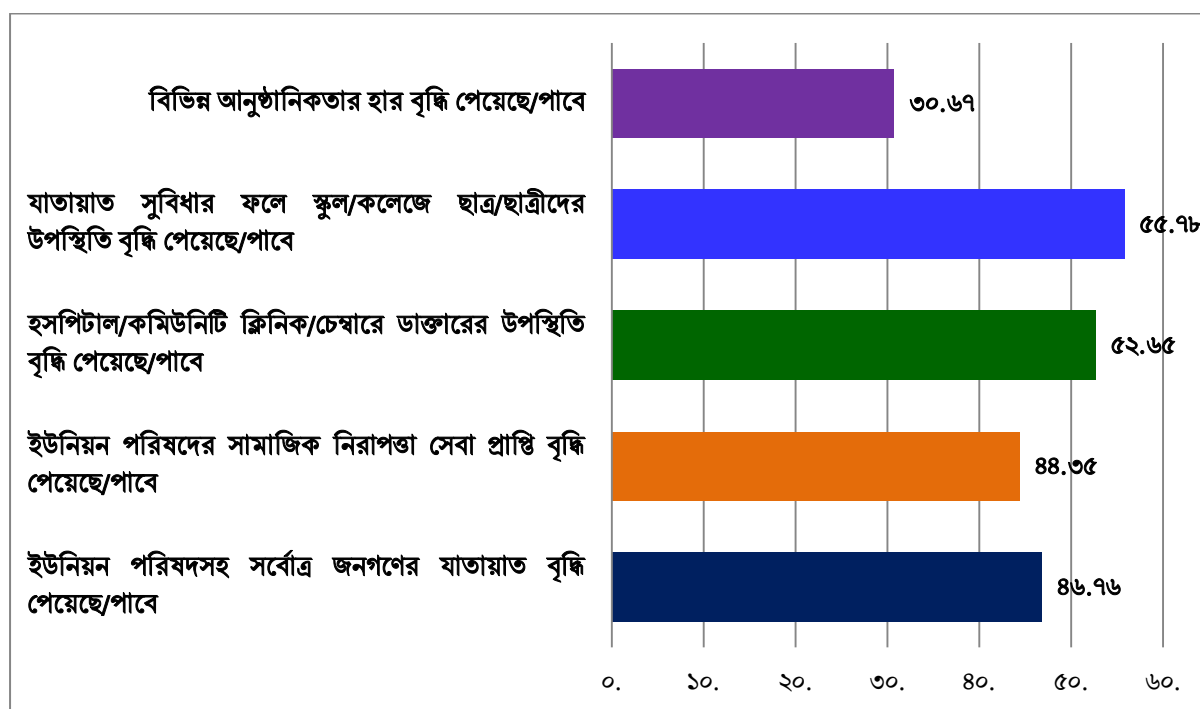
সারণি ৩.২১.২.৫: খাল বা নালায় তুলনায় ব্রিজ/বক্স কালভার্টের দৈর্ঘ্য কতটা যথাযথ বিধায়ক মতামত বিশ্লেষণ

মতামত	সংখ্যা	শতকরা হার
খাল বা নালায় তুলনায় ব্রিজ/বক্স কালভার্টের দৈর্ঘ্য সঠিক আছে	১৮১২	৯২.৪৫%
খাল বা নালায় তুলনায় ব্রিজ/বক্স কালভার্টের দৈর্ঘ্য কিছুটা কম ছিল	১০৪	৫.৩০%
খাল বা নালায় তুলনায় ব্রিজ/বক্স কালভার্টের দৈর্ঘ্য অনেকখানি কম থাকার ফলে দুপাশে মাটি ভরাট করার প্রয়োজন হয়েছে/হবে	৪৪	২.২৫%
<b>মোট</b>	<b>১৯৬০</b>	<b>১০০%</b>

৩.২১.২.৮ ব্রিজ/বক্স কালভার্ট নির্মাণের ফলে/নির্মাণ পরবর্তীতে সামাজিক, সংস্কৃতিক ও প্রাতিষ্ঠানিক যোগাযোগের ক্ষেত্রে কি ধরনের পরিবর্তন হয়েছে এ সংক্রান্ত পর্যালোচনা

ব্রিজ/বক্স কালভার্ট নির্মাণের ফলে/নির্মাণ পরবর্তীতে সামাজিক, সংস্কৃতিক ও প্রাতিষ্ঠানিক যোগাযোগের ক্ষেত্রে কি ধরনের পরিবর্তন হয়েছে/হবে বলে আপনি মনে করেন এমন উত্তরে ৪৬.৭৬% উত্তরদাতা জানান ব্রিজ/বক্স কালভার্ট নির্মাণের ফলে/নির্মাণ পরবর্তীতে ইউনিয়ন পরিষদসহ সর্বোত্র জনগণের যাতায়াত বৃদ্ধি পেয়েছে/পাবে, ৪৪.৩৫% জানান ইউনিয়ন পরিষদের সামাজিক নিরাপত্তা সেবা প্রাপ্তি বৃদ্ধি পেয়েছে/পাবে, ৫২.৬৫% জানান হসপিটাল/কমিউনিটি ক্লিনিক/চেম্বারে ডাক্তারের উপস্থিতি বৃদ্ধি পেয়েছে/পাবে, ৫৫.৭৮% জানান যাতায়াত সুবিধার ফলে স্কুল/কলেজে ছাত্র/ছাত্রীদের উপস্থিতি বৃদ্ধি পেয়েছে/পাবে এবং ৩০.৬৭% জানান বিভিন্ন আনুষ্ঠানিকতার হার বৃদ্ধি পেয়েছে/পাবে। \*একাদিক উত্তর হওয়ায় প্রতিটি উত্তরের জন্য শতকরা হিসেবে শতাংশ দেখানো হয়েছে।

লেখচিত্র ৩.২১.২.৪: ব্রিজ/বক্স কালভার্ট নির্মাণের ফলে/নির্মাণ পরবর্তীতে সামাজিক, সংস্কৃতিক ও প্রাতিষ্ঠানিক যোগাযোগের ক্ষেত্রে পরিবর্তন বিষয়ক মতামত বিশ্লেষণ



৩.২১.২.৯ ব্রিজ/বক্স কালভার্ট নির্মাণ হওয়ার ফলে দুর্যোগ জনিত ঝুঁকি হ্রাস সংক্রান্ত পর্যালোচনা

নিম্নের সারণি বিশ্লেষণ করে দেখা যায় ব্রিজ/বক্স কালভার্ট নির্মাণ হওয়ার ফলে/নির্মাণ পরবর্তীতে পানি নিষ্কাশন ব্যবস্থার মাধ্যমে দুর্যোগ জনিত ঝুঁকি হ্রাস পেয়েছে/পাবে কিনা, এ ক্ষেত্রে যে সমস্ত কারণ উল্লেখ করা হয়েছে তার মধ্যে ৭১.৬২% উত্তরদাতা জানিয়েছেন অতি বৃষ্টির ফলে জলাবদ্ধতা সৃষ্টি হয়না/হবেনা, ৬৫.৪৮% জানিয়েছেন অতি বৃষ্টিতে

ফসলের ক্ষতি হয়না/হবেনা, ৪৩.৮৯% জানিয়েছেন অতি বৃষ্টির ফলে পানি জমে বাড়ি-ঘর ডুবে যায়না/যাবেনা, ৪৫.৭৬% জানিয়েছেন দ্রুত আশ্রয় কেন্দ্রে যাওয়া যায়/যাবে, ৬২.২০% দুর্যোগকালীন সময় বৃদ্ধ ও শিশুদের দ্রুত নিরাপদ স্থানে নেওয়া যায়/যাবে এবং ৪৬.৩৯% জানিয়েছেন বন্যায় ক্ষয়-ক্ষতির পরিমাণ কমেছে/কমবে।

\*\* একাদিক উত্তর হওয়ায় প্রতিটি উত্তরের জন্য শতকরা হিসেবে শতাংশ দেখানো হয়েছে।

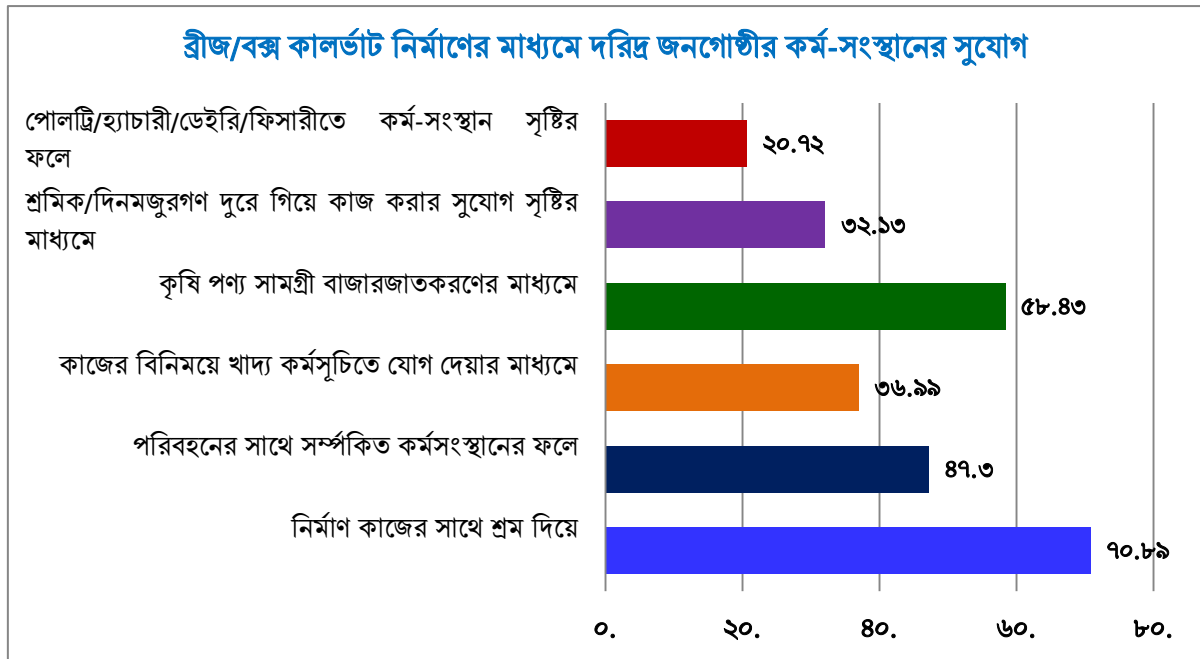
সারণি ৩.২১.২.৬: ব্রিজ/বক্স কালভার্ট নির্মাণ হওয়ার ফলে দুর্যোগ জনিত ঝুঁকি হ্রাস বিষয়ক মতামত বিশ্লেষণ

মতামত	সংখ্যা	শতকরা
অতি বৃষ্টির ফলে জলাবদ্ধতা সৃষ্টি হয়না/হবেনা	১৪০৪	৭১.৬২%
অতি বৃষ্টিতে ফসলের ক্ষতি হয়না/হবেনা	১২৮৩	৬৫.৪৮%
অতি বৃষ্টির ফলে পানি জমে বাড়ি-ঘর ডুবে যায়না/যাবেনা	৮৬০	৪৩.৮৯%
দ্রুত আশ্রয় কেন্দ্রে যাওয়া যায়/যাবে	৮৯৭	৪৫.৭৬%
দুর্যোগকালীন সময় বৃদ্ধ ও শিশুদের দ্রুত নিরাপদ স্থানে নেওয়া যায়/যাবে	১২১৯	৬২.২০%
বন্যায় ক্ষয়-ক্ষতির পরিমাণ কমেছে/কমবে	৯০৯	৪৬.৩৯%
মোট	১৯৬০	১০০%

৩.১৮.২.১০ ব্রিজ/বক্স কালভার্ট নির্মাণের মাধ্যমে দরিদ্র জনগোষ্ঠীর কর্মসংস্থানের সুযোগ পর্যালোচনা

ব্রিজ/বক্স কালভার্ট নির্মাণের মাধ্যমে/নির্মাণ হলে অত্র এলাকার দরিদ্র জনগোষ্ঠীর কর্ম-সংস্থানে কি ধরনের সুযোগ সৃষ্টি হয়েছে/হবে বলে মনে করেন জানতে চাইলে সফলভাগীগণের উত্তর বিশ্লেষণে দেখা যায় ৭০.৮৯% জানান নির্মাণ কাজের সাথে শ্রম দিয়ে কর্ম-সংস্থানে সুযোগ সৃষ্টি হয়েছে, ৪৭.৩% বলেন পরিবহনের সাথে সম্পর্কিত হয়ে কর্মসংস্থানের ফলে সুযোগ সৃষ্টি হয়েছে, ৩৬.৯৯% বলেন কাজের বিনিময়ে খাদ্য কর্মসূচিতে যোগ দেয়ার মাধ্যমে কর্ম-সংস্থানে সুযোগ সৃষ্টি হয়েছে, ৫৮.৪৩% বলেন কৃষি পণ্য সামগ্রী বাজারজাতকরণের মাধ্যমে কর্ম-সংস্থানে সুযোগ সৃষ্টি হয়েছে, ৩২.১৩% বলেন শ্রমিক/দিনমজুরগণ দূরে গিয়ে কাজ করার সুযোগ সৃষ্টির মাধ্যমে কর্ম-সংস্থানে সুযোগ সৃষ্টি হয়েছে এবং ২০.৭২% বলেন পোলট্রি/হ্যাচারী/ডেইরি/ফিসারীতে কর্ম-সংস্থান সৃষ্টির ফলে কর্ম-সংস্থানে সুযোগ সৃষ্টি হয়েছে। \*\* একাদিক উত্তর হওয়ায় প্রতিটি উত্তরের জন্য শতকরা হিসেবে শতাংশ দেখানো হয়েছে।

লেখচিত্র ৩.২১.২.৫: ব্রিজ/বক্স কালভার্ট নির্মাণের মাধ্যমে দরিদ্র জনগোষ্ঠীর কর্মসংস্থানের সুযোগ বিষয়ত মতামতবিশ্লেষণ



### ৩.২১.২.১১ বক্স কালভার্ট/গার্ডার টাইপ সেতুগুলির বর্তমান অবস্থা পর্যালোচনা

বক্স কালভার্ট/গার্ডার টাইপ সেতুগুলির বর্তমান অবস্থা কেমন, এমন উত্তর বিশ্লেষণ করে দেখা যায় ৭৬.১২% উত্তরদাতা বলেছেন উইং ওয়াল ও সংযোগ সড়ক ভালো আছে, ৭.৬৫% বলেছেন উইং ওয়াল মেরামত করা প্রয়োজন, ২৬.৫৩% বলেছেন সংযোগ সড়ক মেরামত করা প্রয়োজন, ৩.৮৮% বলেছেন ব্রিজ/বক্স কালভার্টটির সংযোগ সড়ক দেবে/নিচু হয়ে গেছে এবং ৬.১২% বলেছেন নির্মাণ কাজ চলমান। এছাড়াও ব্রিজ/বক্স কালভার্টটির সংযোগ সড়ক নেই, ব্রিজ/বক্স কালভার্টটি মাঝখানে ভেঙে গেছে, ব্রিজ/বক্স কালভার্টটি মাঝখানে পানি জমে থাকে এমন মতামত কেউ প্রদান করেননি। \*\* একাদিক উত্তর হওয়ায় প্রতিটি উত্তরের জন্য শতকরা হিসেবে শতাংশ দেখানো হয়েছে।

#### সারণি ৩.২১.২.৭: ব্রিজ/বক্স কালভার্টটির বর্তমান অবস্থা বিষয়ক মতামত বিশ্লেষণ

মতামত	সংখ্যা	শতকরা
উইং ওয়াল ও সংযোগ সড়ক ভালো আছে	১৪৯২	৭৬.১২%
উইং ওয়াল মেরামত করা প্রয়োজন	১৫০	৭.৬৫%
সংযোগ সড়ক মেরামত করা প্রয়োজন	৫২০	২৬.৫৩%
ব্রিজ/বক্স কালভার্টটির সংযোগ সড়ক নেই	০	০.
ব্রিজ/বক্স কালভার্টটির সংযোগ সড়ক দেবে/নিচু হয়ে গেছে	৭৬	৩.৮৮%
নির্মাণ কাজ চলমান	১২০	৬.১২%
ব্রিজ/বক্স কালভার্টটি মাঝখানে ভেঙে গেছে	০	০.
ব্রিজ/বক্স কালভার্টটি মাঝখানে পানি জমে থাকে	০	০.
মোট (একাদিক উত্তর)	১৯৬০	১০০.%

### ৩.২২ স্থানীয় পর্যায়ে মতবিনিময় কর্মশালার ফলাফল পর্যালোচনা

গত ০৩/০৫/২০২৩ তারিখ রোজ বুধ সকাল ১১.০০ ঘটিকায় গাজীপুর জেলার কালীগঞ্জ উপজেলায়, উপজেলা পরিষদ সভা কক্ষে স্থানীয় পর্যায়ে কর্মশালা অনুষ্ঠিত হয়। কর্মশালায় প্রধান অতিথি হিসেবে (ঝুমে) উপস্থিত ছিলেন জনাব এস এম হামিদুল হক, প্রধান (অতিরিক্ত সচিব), আইএমইডি, পরিকল্পনা মন্ত্রণালয়। বিশেষ অতিথি হিসেবে উপস্থিত ছিলেন জনাব মোঃ শফিকুল ইসলাম, প্রকল্প পরিচালক (যুগ্ম-সচিব), গ্রামীণ রাস্তায় ১৫ মিটার দৈর্ঘ্য পর্যন্ত সেতু/কালভার্ট নির্মাণ (১ম সংশোধিত) প্রকল্প। জনাব মোহাম্মদ মাহিদুর রহমান, পরিচালক (উপসচিব), আইএমইডি, পরিকল্পনা মন্ত্রণালয়। জনাব এস.এম মাহবুবুল হক, সহকারী পরিচালক (সিনিয়র সহকারী সচিব), আইএমইডি, পরিকল্পনা মন্ত্রণালয়। জনাব মোঃ মোয়াজ্জেম হোসেন, চেয়ারম্যান, কালীগঞ্জ উপজেলা, গাজীপুর। এছাড়াও আমাদের মাঝে উপস্থিত রয়েছেন নির্বাহী প্রকৌশলী, উপজেলা প্রকল্প বাস্তবায়ন কর্মকর্তা, ইউনিয়ন চেয়ারম্যানসহ অন্যান্য অতিথিবৃন্দ। কর্মশালায় সভাপতি হিসেবে উপস্থিত ছিলেন জনাব মোঃ আসসাদিকজামান, উপজেলা নির্বাহী অফিসার, কালীগঞ্জ, গাজীপুর। সভায় সহকারী পরিচালক মহোদয়ের স্বাগত বক্তব্যের মাধ্যমে কর্মশালার কার্যক্রম শুরু হয়। সভায় পরামর্শক প্রতিষ্ঠান এম এস ডেভেলপমেন্ট এসোসিয়েটস্ লিঃ এর সমীক্ষা টিমের প্রকৌশলী মোহাম্মদ রকীবুর রহমান নিবিড় পরিবীক্ষণ সমীক্ষা কার্যক্রমের উপর গৃহীত বিভিন্ন কার্যাবলী সম্পর্কে উপস্থাপন করেন। পরবর্তিতে সভাপতি মহোদয়ের অনুমতিক্রমে কর্মশালায় উপস্থিত সদস্যবৃন্দের মধ্যে প্রকল্প সংশ্লিষ্ট বিভিন্ন বিষয়ে গঠন মূলক আলোচনা ও মতামত প্রদান করা হয়। উক্ত কর্মশালা থেকে প্রাপ্ত মতামতের ভিত্তিতে নিম্নোক্ত ফলাফলসমূহ তুলে ধরা হলোঃ



চিত্র-৩.৯: স্থানীয় পর্যায়ে কর্মশালা, কালীগঞ্জ উপজেলা পরিষদ সভাকক্ষ, কালীগঞ্জ, গাজীপুর।

#### কর্মশালা হতে প্রাপ্ত ফলাফলঃ

- কর্মশালায় অংশগ্রহণকারীগণ জানান, বক্স কালভার্ট/গার্ডার টাইপ ব্রিজগুলো নির্মিত হওয়ার ফলে আইন শৃঙ্খলার উন্নতি ঘটেছে, গ্রামীণ এলাকায় দোকানপাট হাটবাজার স্থাপিত হচ্ছে, যাতায়াত ব্যবস্থা উন্নত হচ্ছে এবং এলাকার জনগণের কর্মসংস্থান বৃদ্ধি পাচ্ছে।
- সভায় অংশগ্রহণকারীগণ জানান, গ্রামীণ মাটির রাস্তায় বক্স কালভার্ট/গার্ডার টাইপ ব্রিজগুলো নির্মাণের ফলে যাতায়াতের সময় ও খরচ কম লাগে, যাতায়াত ব্যবস্থা সহজ হওয়ায় স্কুল/কলেজে ছাত্র-ছাত্রীর সংখ্যা পূর্বের তুলনায় বৃদ্ধি পাচ্ছে।
- সভায় অংশগ্রহণকারীগণ জানান বক্স কালভার্ট/গার্ডার টাইপ ব্রিজগুলো নির্মাণ হওয়ার ফলে সকল সুযোগ সুবিধাসহ, নিত্য প্রয়োজনীয় পণ্য ক্রয় বিক্রয়সহ সেবামূলক প্রতিষ্ঠানে যাতায়াত সহজতর হয়েছে।
- সভায় অংশগ্রহণকারীগণ জানান, বক্স কালভার্ট/গার্ডার টাইপ ব্রিজগুলো নির্মাণের পূর্বে প্রয়োজনীয় কাজ সম্পন্ন করতে তাঁরা বিভিন্ন অসুবিধার সম্মুখীন হতেন, বিশেষ করে বর্ষা মৌসুমে হাট-বাজারে যেতে সমস্যাসহ কৃষি উৎপাদনে সমস্যা হত, এছাড়াও কৃষিজাত পণ্য ও অন্যান্য উৎপাদন সামগ্রী বাজারজাতকরণে সমস্যা হয়। অতি বৃষ্টির ফলে রাস্তা ঘাট ভেঙে যায়। কৃষি জমিতে অতি বৃষ্টির ফলে পানি জমে, ফলে ফসলাদি নষ্ট হয়ে যায়।

- সভায় অংশগ্রহণকারীগণ মনে করেন, বক্স কালভার্ট/গার্ডার টাইপ ব্রিজগুলো নির্মাণের ফলে ব্যবসায়িকভাবে মালামাল পরিবহণে সময় সাশ্রয় হয়েছে এবং যাতায়াত ব্যবস্থা সহজ হওয়ায় পরিবহন খরচ হ্রাস পেয়েছে।
- সকলেই স্বতঃস্ফূর্তভাবে আরও জানায় বক্স কালভার্ট/গার্ডার টাইপ ব্রিজগুলো নির্মিত হওয়ার ফলে কম সময়ে ও স্বল্প খরচে যাতায়াতের সুযোগ তৈরি হওয়ায় মালামাল দ্রুত আদান প্রদান করা সহজ হয়, স্বাস্থ্য সেবার উন্নতি হচ্ছে, শিক্ষা ব্যবস্থার উন্নতিসহ শিক্ষার্থীরা সহজে যাতায়াত করতে পারছে।
- প্রকল্প বাস্তবায়নকারী কর্মকর্তাগণ বলেন, এধরনের প্রকল্প হাতে নেওয়ার আগে প্রকল্প অফিস কর্তৃক মাঠ পর্যায়ে কর্মকর্তা কর্মচারীগণের সাথে আলোচনা করে চাহিদা ও ডিজাইন প্রস্তুত করা বাস্তব সম্মত হবে।
- উইং ওয়াল/গাইড ওয়ালের জন্য পর্যাপ্ত বরাদ্দ রাখতে হবে, কারণ উইং ওয়াল যথাযথ ভাবে না হলে, কিছুদিন পর তা ভেঙে যায়, ফলে ব্রিজে যানবাহন যাতায়াতে সমস্যা হয়।
- এ্যাপ্রোচ রোড সঠিক ভাবে করতে হবে, অনেক জায়গায় এ্যাপ্রোচ রোডের কারণে ব্রিজে যানবাহন উঠতে সমস্যা হয়।
- প্রকল্পের সুবিধাভোগীগণ জানান, প্রকল্পটি বাস্তবায়নের ফলে দুর্যোগকালীন ঝুঁকি হ্রাস পাবে।
- প্রকল্প সংশ্লিষ্ট ঠিকাদার ও উপজেলা প্রকল্প বাস্তবায়ন কর্মকর্তাগণ বলেন, সারা বাংলাদেশে একেই ডিজাইন না করে স্থান ভেদে পরামর্শক প্রতিষ্ঠান কর্তৃক সরেজমিন পরিদর্শনপূর্বক বাস্তব ভিত্তিক ডিজাইন প্রস্তুত করা প্রয়োজন। উইং ওয়ালে দৈর্ঘ্য ও উচ্চতা বৃদ্ধি করতে হবে। পুরাতন অবকাঠামো ভাঙা/অপসারণ করার জন্য বাস্তবতার নিরিখে মূল্য নির্ধারণ করতে হবে। এছাড়াও মেট্রিয়াল টেস্টের জন্য আলাদা ভাবে মূল্য নির্ধারণ করা প্রয়োজন।
- ঠিকাদারগণ বলেন, মালামালের বর্তমান বাজার দর অনুযায়ী রোট শিডিউল তৈরি করতে হবে এবং এ্যাপ্রোচ বিলীন-এ মাটির পরিমাণ কমপক্ষে ৪০% বৃদ্ধি করতে হবে।
- সুবিধাভোগীগণের মধ্যে থেকে জানান, ব্রিজগুলিতে নিম্নমানের মালামাল যেন ব্যবহৃত না হয়, সেদিকে লক্ষ্য রাখতে হবে এবং নির্মাণ কাজে ব্যবহৃত বিভিন্ন উপকরণের মান যাচাইয়ের লক্ষ্যে যথাযথ ভাবে ল্যাব টেস্ট নিশ্চিত করতে হবে। এছাড়াও নির্মাণ কাজের গুণগতমান বিষয়ে বা অধিকতর স্বচ্ছতার লক্ষ্যে সাধারণ জনগণ চাইলে নির্মাণ কাজে নিয়োজিত ঠিকাদার ও উপজেলা পর্যায়ে পিআইও থেকে যেন তথ্য সরবরাহ করে তাদেরকে সহযোগিতা করেন সে মর্মে আশাবাদ ব্যক্ত করেন।

### ৩.২৩ গুরুত্বপূর্ণ তথ্যপ্রদানকারীর সাক্ষাৎকার (KII)

প্রকল্পের গুরুত্ব পর্যালোচনার জন্য প্রকল্প সংশ্লিষ্ট গুরুত্বপূর্ণ তথ্যপ্রদানকারী প্রকল্প পরিচালক, উপপ্রকল্প পরিচালক, উপজেলা প্রকল্প বাস্তবায়নকারী কর্মকর্তা, উপজেলা প্রকৌশলী, উপজেলা নির্বাহী অফিসার, চেয়ারম্যানগণের সাথে নিবিড় সাক্ষাৎকার পরিচালনা করা হয়েছে। নিবিড় আলোচনা সাক্ষাৎকার থেকে পাওয়া তথ্যসমূহ নিম্নে বর্ণনা করা হলো।



চিত্র-৩.১০: উপজেলা নির্বাহী অফিসার, পীরগাছা এবং পিআইও গঞ্জাচড়া উপজেলা, রংপুর

#### কেআইআই হতে প্রাপ্ত ফলাফল

- কর্মকর্তাগণ জানান, গ্রামীণ রাস্তায় পানি নিষ্কাশনে খাল-নালার পানি প্রবাহ নির্বিঘ্নকরণ, জলাবদ্ধতা-দূরীকরণ, বন্যাকালীন গ্রামীণ রাস্তার সুরক্ষাসহ প্রভৃতি কারণে প্রকল্পটি অত্যন্ত কাঁচকরী।
- গ্রামীণ রাস্তায় ১৫ মিটার দৈর্ঘ্য পর্যন্ত সেতু/কালভার্ট নির্মাণের ফলে কৃষি ও অকৃষি পণ্য সামগ্রী সহজে বাজারজাত করণ সহজ ও শাস্রয়ী হচ্ছে/হবে।
- কর্মকর্তাগণ জানান, গ্রামীণ রাস্তায় স্থাপনাগুলো নির্মাণের ফলে জলাবদ্ধতা কমে যাবে, যার কারণে ফসল উৎপাদন বেড়ে যাবে ফলে গ্রামীণ জনগোষ্ঠীর আয় বৃদ্ধি পাবে এবং আয় বৃদ্ধির ফলে গ্রামীণ জীবনমানের পরিবর্তন হবে।
- বিশেষ করে দক্ষিণ অঞ্চলের প্রকল্প বাস্তবায়ন কর্মকর্তাগণ বলেন দক্ষিণাঞ্চলের জেলাগুলোতে অসংখ্য নদী- খাল বেষ্টিত তাই এ জেলায় এ ধরনের প্রকল্পের প্রচুর চাহিদা বিদ্যমান।
- গ্রামীণ রাস্তায় ১৫ মিটার দৈর্ঘ্য পর্যন্ত সেতু/কালভার্ট নির্মাণের ফলে ছেলে মেয়েদের স্কুল যাতায়াত সহজ হয়েছে।
- কর্মকর্তাগণ জানান, ভবিষ্যতে ১৫ মিটারের পরিবর্তে ২৫ মিটার সেতু/কালভার্ট প্রকল্প গ্রহণে প্রয়োজনীয় ব্যবস্থা নিতে হবে।
- বর্তমান সরকারের প্রতিশ্রুতি বাস্তবায়নে গ্রামীণ এলাকা উন্নয়নে এ ধরনের আরও প্রকল্প বাস্তবায়ন করতে হবে।
- কর্মকর্তাগণ জানান, দুর্যোগ ঝুঁকি হ্রাসে এই প্রকল্প বাস্তবায়নে অগ্রাধিকারের ভিত্তিতে স্থান সনাক্ত করতে হবে।
- ডিপিপি অনুযায়ী সঠিক সময়ে দরপত্র আহবান ও অর্থছাড়ের ব্যবস্থা করতে হবে।
- আলোচ্য প্রকল্পটি বাস্তবায়নের ফলে উক্ত এলাকার জনগণের জীবনযাত্রার মানে আর্থিক ও সামাজিক সুবিধায় কোন উল্লেখযোগ্য পরিবর্তন হয়েছে বা বলে মনে করেন কিনা জানতে চাইলে তারা জানান জনগণের চলাচলের সুবিধা হয়েছে, কৃষিপণ্য পরিবহনের সুবিধা হয়েছে, গ্রাম থেকে শহরের যোগাযোগ সহজ হয়েছে। প্রকল্প বাস্তবায়নের ফলে গ্রামীণ জনগণের জীবনযাত্রার মানে আর্থিক ও সামাজিক সুবিধায় উল্লেখযোগ্য পরিবর্তন হয়েছে।



- কর্মকর্তাগণ জানান, প্রকল্পের অধীনে কালভার্ট.গার্ডার টাইপ সেতুগুলো নির্মাণের কারণে গড়ে কমপক্ষে ২৫-৩৫ টি গ্রামের গ্রামীণ সড়ক মূল সড়কের সাথে সংযুক্ত হয়েছে।

### ৩.২৪ দলীয় আলোচনা (FGD)

প্রকল্প এলাকায় মোট ৩২টি (বত্রিশ) এফজিডি করা হয়েছে। প্রতিটি এফজিডি'তে স্থানীয় গণ্যমান্য ব্যক্তি, ব্যবসায়ী, স্কুল শিক্ষক, চাকুরীজীবী ও সাধারণ জনগণ, কলেজ-বিশ্ববিদ্যালয় অধ্যয়নরত শিক্ষার্থী, কৃষক, সমাজ সেবকসহ বিভিন্ন শ্রেণীর লোকজন উপস্থিত ছিলেন।



চিত্র-৩.১১: দলীয় আলোচনা রতনকান্দি ইউনিয়ন, সিরাজগঞ্জ সদর, সিরাজগঞ্জ।

### এফজিডি হতে প্রাপ্ত ফলাফল

- প্রকল্পের অধীনে গার্ডার টাইপ ব্রিজ/বক্স কালভার্ট নির্মাণ হওয়ায় এলাকার উন্নয়ন তথা জনগণের জীবনদানের উন্নয়নে গুরুত্বপূর্ণ ভূমিকা পালন করছে। গার্ডার টাইপ ব্রিজ/বক্স কালভার্টগুলো নির্মাণ হওয়ায় পল্লী অঞ্চলে সেবাদানকারী প্রতিষ্ঠানসহ যাতায়াত ব্যবস্থার উন্নতি সাধন এবং যাতায়াত অবকাঠামো নির্মাণের মাধ্যমে গ্রামীণ দরিদ্র জনসাধারণের কর্মসংস্থানের সুযোগ সৃষ্টি হবে/হচ্ছে। দুর্যোগকালীন ঝুঁকি হ্রাস পাবে।
- মুক্ত আলোচনা সভায় অংশগ্রহণকারীগণ জানান যে, গার্ডার টাইপ ব্রিজ/বক্স কালভার্টগুলো নির্মাণ এর পূর্বে প্রয়োজনীয় কাজ সম্পন্ন করতে তাঁরা বিভিন্ন অসুবিধার সম্মুখীন হতেন, যেমন ছেলে-মেয়েরা স্কুল কলেজে যেতে অসুবিধা হত, হাট-বাজারে যেতে সমস্যা হতো, কৃষি উৎপাদনে সমস্যা হত এছাড়াও কৃষিজাত পণ্য ও অন্যান্য উৎপাদন সামগ্রী বাজারজাতকরণে সমস্যা হত। উত্তরদাতাগণ জানান বর্তমানে গার্ডার টাইপ ব্রিজ/বক্স কালভার্ট হওয়ায় তারা এখন আর উপরোক্ত সমস্যার সম্মুখীন হন না, বরং যাতায়াতে সময় কম লাগে এবং যাতায়াত খরচ হ্রাস পেয়েছে।
- উত্তরদাতাগণ মনে করেন, গার্ডার টাইপ ব্রিজ/বক্স কালভার্ট নির্মাণের ফলে ব্যবসায়িকভাবে মালামাল পরিবহণে সময় সাশ্রয় হয়েছে এবং যাতায়াত ব্যবস্থা সহজ হওয়ায় পরিবহন খরচ হ্রাস পেয়েছে।
- কৃষি পণ্য উৎপাদনকারীরা জানান, কৃষি পণ্য বাজারজাতকরণে এখন আর দূরে যেতে হয়না, ব্যবসায়ীরা এলাকায় এসে পণ্য ক্রয় করে নিয়ে যায়, এতে করে কৃষকের সময় সাশ্রয় হয় এবং তারা উৎপাদন কাজে বেশি সময় দিতে পারেন।

- উত্তরদাতাগণ স্বতঃস্ফূর্তভাবে আরও জানান গার্ডার টাইপ ব্রিজ/বক্স কালভার্ট নির্মিত হওয়ার ফলে ব্যবসা বাণিজ্যের প্রসার হচ্ছে, কম সময়ে ও স্বল্প খরচে যাতায়াতের সুযোগ তৈরি হচ্ছে/হয়েছে, স্বাস্থ্য সেবার উন্নতি হচ্ছে, শিক্ষা ব্যবস্থার উন্নতিসহ শিক্ষার্থীরা সহজে যাতায়াত করতে পড়তেছে।
- আলোচনা সভায় অংশগ্রহণকারীগণ জানান, গার্ডার টাইপ ব্রিজ/বক্স কালভার্টগুলো নির্মিত হওয়ার ফলে আইন শৃঙ্খলার উন্নতি ঘটেছে, এলাকায় দোকানপাট হাটবাজার স্থাপিত হবে, কর্মসংস্থানের সুযোগ সৃষ্টি হবে।
- দলীয় আলোচনা সভায় অংশগ্রহণকারীগণ জানান গার্ডার টাইপ ব্রিজ/বক্স কালভার্টগুলো নির্মাণের ফলে যাতায়াতের সময় ও খরচ কম লাগে, শিক্ষার হার বৃদ্ধি পাচ্ছে ও পাবে, যাতায়াত ব্যবস্থা সহজ হওয়ায় স্কুল/কলেজে ছাত্র-ছাত্রীর সংখ্যা পূর্বের তুলনায় বেড়েছে। এছাড়াও তাঁরা মনে করেন, গার্ডার টাইপ ব্রিজ/বক্স কালভার্ট নির্মাণের ফলে দুর্যোগকালীন সময়ে দ্রুত আশ্রয় কেন্দ্রে যাওয়া যাবে, অতি বর্ষায় রাস্তা ঘাট ভেঙে যাওয়া রোধ হবে এবং
- উত্তরদাতাগণ স্বতঃস্ফূর্তভাবে জানান, বেশিরভাগ গার্ডার টাইপ ব্রিজ/বক্স কালভার্টগুলোর উইং ওয়াল ও সংযোগ সড়ক ভালো আছে কিন্তু কিছু কিছু স্থানে উইং ওয়াল মেরামত করা প্রয়োজন। কেউ কেউ মনে করেন সংযোগ সড়ক মেরামত করা প্রয়োজন, কারণ সংযোগ সড়কের মাটি দেবে গেছে।
- দলীয় আলোচনা সভায় অংশগ্রহণকারীগণ জানান গার্ডার টাইপ ব্রিজ/বক্স কালভার্টগুলো নির্মাণের ফলে অতি বৃষ্টির ফলে জলাবদ্ধতা সৃষ্টি হয়না/হবেনা, অতি বৃষ্টিতে ফসলের ক্ষতি হয়না/হবেনা এবং বন্যায় ক্ষয়-ক্ষতির পরিমাণ কমেছে/কমবে।
- আলোচনা সভায় অংশগ্রহণকারীগণ জানান, খাল বা নালায় তুলনায় ব্রিজ/বক্স কালভার্টের দৈর্ঘ্য সঠিক আছে। তবে অনেকেই জানান খাল বা নালায় তুলনায় ব্রিজ/বক্স কালভার্টের দৈর্ঘ্য কিছুটা কম ছিল। কিছু সংখ্যক লোকজন জানান খাল বা নালায় তুলনায় ব্রিজ/বক্স কালভার্টের দৈর্ঘ্য অনেকখানি কম থাকার ফলে দুপাশে মাটি ভরাট করার প্রয়োজন হয়েছে/হবে। ভবিষ্যতে ব্রিজ/বক্স কালভার্ট নির্মাণে দৈর্ঘ্য যেনও ঠিক থাকে সে বিষয়ে লক্ষ রাখতে হবে বলে তারা জানান।

## চতুর্থ অধ্যায়

### প্রকল্পের SWOT বিশ্লেষণ

#### 8.1 SWOT বিশ্লেষণ

গ্রামীণ রাস্তায় সেতু নির্মাণ সংক্রান্ত এই প্রকল্পটির সার্বিক SWOT বিশ্লেষণ; অর্থাৎ সবলতা (Strengths), দুর্বলতা (Weaknesses), সুযোগ (Opportunities) এবং ঝুঁকি (Threats) বিষয়ে এই অধ্যায়ে বিস্তারিত আলোচনা করা হয়েছে। সাধারণত, কোন প্রকল্পের সবলতা (Strengths) ও দুর্বলতা (Weaknesses) প্রকল্পের অভ্যন্তরীণ পরিবেশ ও ব্যবস্থাপনার সাথে জড়িত। অপর দিকে সুযোগ (Opportunities) প্রকল্পের ভিতর ও বাইরের উভয় নিয়ামক, এবং ঝুঁকি (Threats) প্রকল্পের বাইরের নিয়ামকের সাথে সংশ্লিষ্ট। এদেরকে চিহ্নিত করার জন্য তাই দু'ভাবে প্রকল্পটির বিভিন্ন অঙ্গ সংশ্লিষ্ট বিষয়বলী বিবেচনা করা হয়েছে: (১) প্রকল্প-লেভেলের SWOT (Project-level SWOT), এবং (২) প্রকল্প-পরবর্তী বিশ্লেষণ-ধর্মী SWOT (Post-Project SWOT)। নিম্নে বর্তমান প্রকল্পটির SWOT বিশ্লেষণ নির্দেশকের আলোকে মতামত বা মন্তব্য প্রদান করা হলো।

#### সারণিঃ 8.1 SWOT বিশ্লেষণ ও দিক নির্দেশনার সারাংশ

<b>সবলতা (Strengths)</b> <ul style="list-style-type: none"><li>- গ্রামীণ পর্যায়ে সেতু নির্মাণে দুর্যোগ্য ব্যবস্থাপনা অধিদপ্তরের পূর্ব অভিজ্ঞতা</li><li>- সহজলভ্য যন্ত্রপাতি ও মালামাল</li><li>- জনপ্রতিনিধিদের সম্পৃক্ততা</li><li>- জমি অধিগ্রহণ জটিলতা মুক্ত</li></ul>	<b>দুর্বলতা (Weaknesses)</b> <ul style="list-style-type: none"><li>- কারিগরি লোকবলের ঘাটতি</li><li>- সেতুর ডিজাইনে দুর্বলতা</li><li>- কাজের মান নিয়ন্ত্রণে দুর্বলতা</li><li>- প্রকল্পের এক্সিট প্ল্যান যথাযথ না হওয়া</li><li>- সম্ভাব্যতা যাচাই যথাযথ ভাবে না করা</li></ul>
<b>সুযোগ (Opportunities)</b> <ul style="list-style-type: none"><li>- সরকারের উন্নয়ন সুবিধা জনগণের দোরগোড়ায়</li><li>- স্থানীয় পর্যায়ে ঠিকাদারদের অভিজ্ঞতা লাভ ও নির্মাণ কাজে কর্মসংস্থান</li><li>- সরকারি কর্মকান্ড তদারকিতে সুবিধা</li><li>- আইন শৃঙ্খলা উন্নতি ও শিক্ষা ক্ষেত্রে প্রসার</li></ul>	<b>ঝুঁকি (Threats)</b> <ul style="list-style-type: none"><li>- মহামারি</li><li>- নির্মাণ উপকরণের মূল্যবৃদ্ধি</li><li>- প্রাকৃতিক দুর্যোগ</li></ul>

#### 8.2 প্রকল্পের সবল দিকসমূহ

ক্রঃ নং	প্রকল্পের সবলদিকের নির্দেশক	পর্যবেক্ষণ
১।	গ্রামীণ সেতু নির্মাণের পূর্ব অভিজ্ঞতা	দুর্যোগ্য ব্যবস্থাপনা অধিদপ্তর বহুদিন ধরে গ্রামীণ রাস্তায় ছোট সেতু নির্মাণে অভিজ্ঞ। এবার কিছুটা বড় আকারের সেতু ও বড় কলেবরে প্রকল্পটি নেয়া হলেও, পূর্ব অভিজ্ঞতা অবশ্যই সহায়ক হয়েছে।
২।	সহজলভ্য যন্ত্রপাতি ও মালামাল।	সেতুর আকার ও জটিলতা বিবেচনায়, অধিকাংশ যন্ত্রপাতি ও নির্মাণ সামগ্রী স্থানীয় পর্যায়ে সংগ্রহ করা সম্ভব হয়েছে।
৩।	শ্রমিকের প্রাপ্যতা	প্রকল্পটির নির্মাণ কার্যক্রম বাস্তবায়নে গ্রামাঞ্চলে শ্রমিক প্রাপ্যতা সহজলভ্য ছিল। ফলশ্রুতিতে প্রতিটি ব্রীজ নির্মাণে কাজের গতি আশানুরূপ আছে।
৪।	জনপ্রতিনিধিদের সম্পৃক্ততা	‘বটম-আপ’ পদ্ধতিতে জনপ্রতিনিধিদের সাথে আলোচনা ও তাঁদের চাহিদা

ক্রঃ নং	প্রকল্পের সবলদিকের নির্দেশক	পর্যবেক্ষণ
		মোতাবেক সেতুগুলি নির্মাণ করা হয়ে থাকে। ফলে এক্ষেত্রে, জনপ্রতিনিধিগণ সর্বদা প্রকল্পগুলির অগ্রগতি বিষয়ে খোঁজ-খবর রেখে থাকে।
৫।	জমি অধিগ্রহণ জটিলতা মুক্ত	প্রকল্পের অধীনে কোন ভূমি অধিগ্রহণ করার প্রয়োজন হয়নি, ফলে জমি অধিগ্রহণ জনিত জটিলতা থেকে প্রকল্পটি মুক্ত ছিল।

### ৪.৩ প্রকল্পের দুর্বল দিকসমূহ

ক্রঃ নং	প্রকল্পের দুর্বলদিকের নির্দেশক	পর্যবেক্ষণ
১।	কারিগরি লোকবলের ঘাটতি।	বৃহৎ আকারে এত অধিক সংখ্যক সেতু কালভার্ট নির্মাণ পিআইও অফিসের জন্য প্রথম। সেতুগুলিতে লোকবলের অভাবে কাজের মানে ঘাটতি লক্ষণীয়।
২।	সেতুর ডিজাইন	সারাদেশে অনেকটা একই আকৃতির সেতু। বর্তমান রাস্তার আকারে নির্মিত ছোট আকারের কিছু সেতুগুলি ভবিষ্যৎ চাহিদা নিরূপণ পূর্বক আরও বড় করে নির্মাণ করা যেত।
৩।	কাজের মানে দুর্বলতা	পিআইও অফিসের পর্যাপ্ত নজরদারির অভাবে অনেক ক্ষেত্রে কার্য সম্পাদনের মানে ঘাটতি পরিলক্ষিত হওয়া।
৪।	প্রকল্পের এক্সিট প্ল্যান যথাযথ না হওয়া	প্রকল্পের অধীনে সংগ্রহীত আসবাবপত্র প্রকল্প সমাপ্তির পর কিভাবে ব্যবহার করা হবে, তা ডিপিপিতে স্পষ্ট উল্লেখ না থাকা।
৫।	সম্ভাব্যতা যাচাই যথাযথ ভাবে না করা	প্রকল্পের সম্ভাব্যতা যাচাইয়ে দুর্বলতা ছিল, যার ফলে প্রকল্প বাস্তবায়নে বিলম্ব, স্থান ভেদে ডিজাইনে অসামঞ্জস্যতাসহ বিভিন্ন ত্রুটি বিদ্যুতি পরিলক্ষিত হওয়া।

### ৪.৪ প্রকল্পের সুযোগসমূহ

ক্রঃ নং	প্রকল্পের সুযোগ নির্দেশক	পর্যবেক্ষণ
১।	সরকারের উন্নয়ন সুবিধা জনগণের দোরগোড়ায়	সরকারের উন্নয়নের ছোঁয়া জনগণের দোরগোড়ায় পৌঁছে দিতে এই সেতু তথা নিরবচ্ছিন্ন যোগাযোগ সুদূরপ্রসারী গুরুত্বপূর্ণ ভূমিকা রাখবে।
২।	স্থানীয় পর্যায়ে ঠিকাদারদের অভিজ্ঞতা লাভ ও কর্মসংস্থান	তৃণমূল পর্যায়ে এত বড় আকারে গ্রামীণ অবকাঠামো নির্মাণ, স্থানীয় ক্ষুদ্র ঠিকাদারদের জন্য একটি সুযোগ। এতে করে, প্রকল্পে কাজ করার জন্য, স্থানীয় পর্যায়ে সাময়িক কর্মসংস্থানেরও সুযোগ সৃষ্টি হয়েছে।
৩।	গ্রামীণ অর্থনীতি চাংগা ও কর্মসংস্থানে সুযোগ সৃষ্টি	দুত ও নিরবচ্ছিন্ন যোগাযোগ গ্রামীণ জনসাধারণের অর্থনীতি-ব্যবসা তথা কর্ম-সংস্থানের সুযোগ সৃষ্টি করছে।
৪।	সরকারি কর্মকান্ড তদারকিতে সুবিধা ও কাজে গতি।	কৃষি, শিক্ষা, স্বাস্থ্যসহ বেশ কয়েকটি সরকারি সংস্থা গ্রামীণ পর্যায়ে কাজ করছে। দুত যোগাযোগ নিশ্চিতকরণের মাধ্যমে তাঁদের কাজে গতি আনা সম্ভব হচ্ছে।
৫।	আইন শৃঙ্খলার উন্নতি ও শিক্ষা ক্ষেত্রে প্রসার	যোগাযোগ সুবিধার ফলে আইন-শৃঙ্খলা পরিস্থিতি উন্নতি হয়েছে এবং শিক্ষার প্রসারেও সহায়ক হয়েছে/হচ্ছে।

## ৪.৫ প্রকল্পের ঝুঁকিসমূহ

ক্রঃ নং	প্রকল্পের ঝুঁকি নির্দেশক	পর্যবেক্ষণ
০১।	নির্মাণ উপকরণের মূল্য বৃদ্ধি	সাম্প্রতিক নির্মাণ উপকরণের মূল্যে অস্বাভাবিক হারে বৃদ্ধির ফলে প্রকল্প ধারাবাহিকতা বা কাজের মান ব্যহত হতে পারে।
০২।	মহামারি	কোভিড-১৯ দ্বারা ক্ষতিগ্রস্ত হয়েছে এবং ভবিষ্যতে এ ধরনের অনাকাঙ্ক্ষিত মহামারির সম্ভাবনা।
০৩।	প্রাকৃতিক দুর্যোগ	অনাকাঙ্ক্ষিত বৃষ্টি, বন্যা কিংবা জলোচ্ছাস, ইত্যাদি কারণেও কাজের গতি ও মান ব্যহত হতে পারে।

## পঞ্চম অধ্যায়

### সার্বিক পর্যবেক্ষণ

#### ৫.০ প্রকল্পের সার্বিক পর্যবেক্ষণ

#### ৫.১ প্রকল্পের অনুমোদন, সংশোধন ও বাস্তবায়নকাল

মূল প্রকল্পটি ৬৫৭৮২০.০০ লক্ষ টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে জানুয়ারি ২০১৯ হতে জুন ২০২২ পর্যন্ত ৩৮ মাস বাস্তবায়ন সময়কাল নির্ধারণ করে ০৪/১১/২০১৮ তারিখে একনেক কর্তৃক অনুমোদিত হয়। কিন্তু বিশ্বব্যাপী করোনা ভাইরাসের প্রাদুর্ভাবের ফলে প্রকল্পের ক্রয় প্রক্রিয়া বিঘ্নিত হওয়ায় এবং অনুমোদিত ডিপিপি অনুযায়ী প্রত্যাশিত তহবিল প্রবাহ অপরিপূর্ণ থাকায় ক্রয় পরিকল্পনা অনুযায়ী দরপত্র আহ্বান করা সম্ভব হয়নি বিধায় ২ (দুই) বছর প্রকল্পের মেয়াদ বৃদ্ধি করা হয়। এতে প্রকল্পের মূল পর্যায়ের তুলনায় সময় বৃদ্ধি ৬৩.১৫% এবং ব্যয় হ্রাস পায় ০.৫০%।

#### ৫.২ প্রকল্পের সার্বিক অগ্রগতি

- প্রকল্পটির জুন ২০২২ পর্যন্ত ক্রমপুঞ্জিত আর্থিক অগ্রগতি ১৭৬,০৭৪.৭৮ লক্ষ টাকা বা ২৬.৯০ শতাংশ। চলতি ২০২২-২৩ অর্থবছরে প্রকল্পের বরাদ্দ রয়েছে ৪৭,৬১৫.৩০ লক্ষ টাকা এবং বরাদ্দের বিপরীতে এপ্রিল, ২৩ পর্যন্ত ব্যয় হয়েছে ২৩,০১০.১২ লক্ষ টাকা। প্রকল্পের এপ্রিল, ২০২৩ পর্যন্ত ক্রমপুঞ্জিত আর্থিক অগ্রগতি ১৯৯,০৮৪.৯০ লক্ষ টাকা বা ৩০.৪২% এবং বাস্তব অগ্রগতি ৪৯.৫%।
- সেতু/কালভার্ট নির্মাণ কার্যক্রমের অগ্রগতিঃ

বিভিন্ন ধরণ	সংখ্যা	মিটার	এপ্রিল, ২৩ পর্যন্ত নির্মাণ কাজ সম্পন্ন হয়েছে	নির্মাণ কাজ চলমান	দরপত্র আহ্বান প্রক্রিয়াধীন	মন্তব্য
বস্ত্র কালভার্ট	৭৮০০টি	৯৩৬০০ মিঃ	৬৪২৭টি (৫২২১৪ মিঃ)	৪৬টি (৩৭৬ মিটার)	--	প্রকল্পের অবশিষ্ট সময়ে ১৭.৬০% বস্ত্র কালভার্ট
গার্ডার টাইপ	৫২০০টি	৬২৪০০ মিঃ	৪৬৪টি (৬৪১৮ মিঃ)	৬৩৮টি (২০৯৫৮ মিঃ)	৬৬১টি	এবং ৯১.০৮% গার্ডার টাইপ সেতু নির্মাণ করা
মোট	১৩০০০টি	১৫৬০০০ মিঃ	৬৮৯১টি (৫৮৬৩২ মিঃ)	৬৮৪টি (২১৩৩৪ মিঃ)	--	সম্ভব হবে না মর্মে প্রতীয়মান হয়।

#### ৫.৩ প্রকল্পের কর্মপরিকল্পনা

- প্রকল্প অফিসের অর্থবছরভিত্তিক কর্ম-পরিকল্পনা পর্যালোচনা করে লক্ষ্য করা যায়, প্রকল্পটির শুরুতেই ২০১৮-১৯ অর্থবছরে কর্মপরিকল্পনা অনুযায়ী কাজিত লক্ষ্যমাত্রা অর্জন হয়নি, এর মূল কারণ হলো বিশ্বব্যাপী করোনা ভাইরাসের প্রাদুর্ভাবের ফলে প্রকল্পের ক্রয় প্রক্রিয়া বিঘ্নিত হয়েছে এবং অনুমোদিত ডিপিপি অনুযায়ী প্রত্যাশিত তহবিল অপরিপূর্ণ ছিল।
- এছাড়াও ২০১৯-২০, ২০২০-২১ ও ২০২১-২২ অর্থবছরে কর্মপরিকল্পনা অনুযায়ী প্রকল্পটি বাস্তবায়িত হয়নি। এর মূল কারণ হলো প্রকল্পটি 'বি' ক্যাটাগরি হওয়ায় ডিপিপি/আরডিপিপির সংস্থানের তুলনায় আরএডিপি বরাদ্দ অনেকাংশ কম।
- অর্থ ছাড়ের তুলনায় প্রকৃত ব্যয় সন্তোষজনক হলেও ২০২২-২৩ অর্থবছরে কর্মপরিকল্পনা অনুযায়ী প্রকল্পটির লক্ষ্যমাত্রা ৩৬.৫৪ এবং এপ্রিল, ২৩ পর্যন্ত আর্থিক অগ্রগতি ৩.৫২%, অর্থাৎ উক্ত অর্থবছরে আর্থিক অগ্রগতি বিবেচনায় কাজিত লক্ষ্যমাত্রা অর্জন সম্ভব নয় বলে প্রতীয়মান হয়।

## ৫.৪ প্রকল্পের ক্রয় কার্যক্রম

- ক্রয় কার্যক্রমে দেখা যায় যে, ডিপিপি/আরডিপিপি অনুসারে ১২টি পণ্য প্যাকেজ রয়েছে, বাস্তবে ৮টি পণ্য প্যাকেজেরই দরপত্র আহ্বান করা হয়েছে, চুক্তি স্বাক্ষরিত হয়েছে ৮টি এবং ক্রয় প্রক্রিয়া সম্পন্ন হয়েছে ০৮টি। সিভিল ওয়ার্কের অর্থবছর অনুযায়ী ৬টি প্যাকেজের আওতায় ১৩০০০টি সেতু/কালভার্ট রয়েছে। তন্মধ্যে ৪ (চার) অর্থবছরে ৭৫৭৫টির দরপত্র আহ্বান করা হয়েছে, যা উপজেলা ভিত্তিক চাহিদা অনুযায়ী আনুপাতিক হারে বাস্তবায়িত হচ্ছে।
- ক্রয় সংক্রান্ত প্রতিটি কাজের দরপত্র দলিল, কার্যাদেশ ও চুক্তিপত্রের দলিলাদির বিভিন্ন অংশ পর্যালোচনা করে দেখা যায় যে, দরপত্র প্রকাশের পর থেকে দরপত্র জমাদানের জন্য ১০-২৮দিন সময় দেয়া হয়েছে; দরপত্র ক্রয় অনুমোদনের জন্য যথাযথ কর্তৃপক্ষের'এর অনুমোদন নেয়া হয়েছে।
- উপজেলা প্রকল্প বাস্তবায়ন ইউনিটের মাধ্যমে ক্রমাগত চাহিদার বিপরীতে আনুপাতিক হারে ব্রিজ/বক্স কালভার্টগুলোর নির্মাণ কার্যক্রম বাস্তবায়ন করা হয়। প্রাক্কলিত মূল্য নির্ধারণ করা হয় ডিপিপির মোট মূল্যকে মিটারে রূপান্তর করে, বক্স কালভার্ট মিটার প্রতি ৩.৩৫ লক্ষ টাকা এবং গার্ডার টাইপ ৫.১৫ লক্ষ টাকা।

## ৫.৫ এ্যাপ্রোচ রোড, সংযোগ সড়ক ও অন্যান্য অঙ্গের গুনগতমান

- বক্স কালভার্ট/গার্ডার টাইপ সেতুগুলো নির্মাণ উয়িং ওয়ালের পরে উভয় পার্শ্বে Guide wall/Pallasiding-এর কাজ করা হয়নি, যা করা প্রয়োজন, এতে করে Approach Road-এর Slope সহজে ধসে পড়বে না।
- এই সমীক্ষার অধীন ৯৮ টি উপজেলায় মোট ১৯৬টি সেতু পর্যবেক্ষণ করা হয়েছে। তন্মধ্যে ২৩টি সেতুর ক্ষেত্রে ব্রিজের এ্যাপ্রোচ রোড দেবে গিয়েছে, এতে ব্রিজের সম্মুখ অংশে গাড়ী চলাচলে বিঘ্ন ঘটে। এ্যাপ্রোচ রোডের মাটি ঠিকমত কম্প্যাকশন করতে হবে এবং Guide wall/Pallasiding দিতে হবে। অন্যথায় দেখা যায়, কিছু দিন পর পর এ্যাপ্রোচ রোড ধসে পড়বে। ৭টি সেতুর উচ্চতা খুব বেশি যার ফলে সাধারণ যানবাহন চলতে সমস্যা হয়, ১২টি সেতুর ক্ষেত্রে খালকে কিছুটা সংকুচিত করা হয়েছে, অন্তত: ১০টি সেতুর ক্ষেত্রে কাজের মানে সমস্যা। অর্থাৎ রেলিং বা রেলিং পোস্ট-এর কাস্টিং মসৃণ হয়নি, এর মূল কারণ হলো যথাযথভাবে সার্টারিং করা হয়নি। ভবিষ্যতে বক্স কালভার্ট/গার্ডার টাইপ সেতু নির্মাণে এসব বিষয়ে আরও মনযোগী হওয়া দরকার। ইতিমধ্যে ১টি সেতুর রেলিং এ ভাঙ্গন দেখা দিয়েছে।
- কাস্টিং-এর ক্ষেত্রে বালু এবং সিমেন্টের রেসিও সঠিক ছিলনা বিধায় রেলিং ও রেলিং পোস্টের কাস্টিং ঝুরঝুরে হয়ে পড়তেছে।

## ৫.৬ প্রকল্পের মেয়াদ বৃদ্ধির কারণ

- এ প্রকল্পের আওতায় নির্মিত সেতুগুলো দুই ধরনের-গার্ডার টাইপ এবং বক্স পাইপ। মাঠ পর্যায়ে প্রকল্প বাস্তবায়ন করতে গিয়ে দেখা যায়, অতি প্রয়োজনীয় ও গুরুত্বপূর্ণ স্থানে সেতু নির্মাণ প্রয়োজন হলেও ১৫ মিটার পর্যন্ত বাধ্যবাধকতা থাকায় সেতুটি এ প্রকল্পের আওতায় নির্মাণ করা যাচ্ছে না। এমতাবস্থায় স্থানীয় চাহিদা, জনপ্রতিনিধিদের আধাসরকারি পত্রসমূহ বিবেচনায় নিয়ে গত ১৯/০৭/২০২১ খ্রি. তারিখে অনুষ্ঠিত প্রকল্প স্টিয়ারিং কমিটির ৪র্থ সভায় বিষয়টি আলোচনা করে সংশোধিত ডিপিপি,তে ২/১ মিটার দৈর্ঘ্য বাড়ানো যেতে পারে মর্মে যে জেলার চাহিদা কম সে জেলার বরাদ্দ যেখানে চাহিদা আছে সেখানে সমন্বয় করে ডিপিপি'তে বিদ্যমান ইউনিয়ন ভিত্তিতে বরাদ্দের পরিবর্তে বাস্তব চাহিদার ভিত্তিতে (Need Based) জেলা ভিত্তিক বরাদ্দের সংস্থান রেখে ডিপিপি সংশোধন করা হয়েছে।
- অনেক ক্ষেত্রেই সেতু/কালভার্ট গাইড/রিটেইনিং ওয়াল না দেওয়ায় মাটি সরে গিয়ে সেতু/কালভার্ট চলাচলের অনুপযোগী হয়ে পরে। সে জন্য সেতু/কালভার্টের এ্যাপ্রোচের মাটি যথাস্থানে ধরে রাখার প্রয়োজনে গাইড ওয়াল, রিটেইনিং ওয়াল সিসি ব্লক/প্লেট নির্মাণের সংস্থান রাখা হয়েছে। সেতু/কালভার্টের উভয় পার্শ্বে ১৫ মিটার করে সর্বমোট ৩০ মিটার এইচবিবি এ্যাপ্রোচ রোড নির্মাণের সংস্থান রাখাসহ ক্ষেত্র বিশেষে রিটেইনিং ওয়াল ও গাইড ওয়ালের সংস্থান রাখা হয়েছে।

- বিশ্বব্যাপী করোনা ভাইরাসের প্রাদুর্ভাবের ফলে প্রকল্পের ক্রয় প্রক্রিয়া বিঘ্নিত হয়েছে। অনুমোদিত ডিপিপি অনুযায়ী প্রত্যাশিত তহবিল প্রবাহ অপরিপূর্ণ হওয়ায় ক্রয়-পরিকল্পনা অনুযায়ী দরপত্র আহবান করা সম্ভব হয়নি বিধায় প্রকল্পটি সংশোধনের প্রয়োজন হয়।

#### ৫.৭ প্রকল্প পিআইসি ও পিএসসি কমিটি সভা

পরিকল্পনা বিভাগের পরিপত্র অনুযায়ী, প্রকল্প পরিচালনার জন্য প্রতি ৩ (তিন) মাস অন্তর পিআইসি ও পিএসসি সভা আয়োজনের বিধান রয়েছে, সে অনুযায়ী জানুয়ারী ২০১৯ হতে এপ্রিল ২০২৩ পর্যন্ত সময়ে মোট ৫২ (বায়ান্ন) মাসে ১৭টি পিআইসি ও পিএসসি সভা আয়োজন করার কথা ১৪টি পিআইসি ও ০৮টি পিএসসি সভা অনুষ্ঠিত হয়েছে। সুতরাং, পরিপত্র ও ডিপিপি'র প্রদত্ত নিয়মানুযায়ী সবগুলো সভা নিয়মিত অনুষ্ঠিত হয়নি। প্রকল্পের লক্ষ্যমাত্রা অনুযায়ী কাজের অগ্রগতি ঠিক রাখতে হলে এবং কাজের জবাবদিহিতা নিশ্চিত করতে হলে ডিপিপি ও পরিকল্পনা বিভাগের পরিপত্র অনুযায়ী পিআইসি ও পিএসসি সভাগুলো নিয়মিত আয়োজন প্রয়োজন।

#### ৫.৮ প্রকল্পের পরিচালনা কাঠামো ও লোকবল

- প্রকল্প অফিসের তথ্য পর্যালোচনা করে দেখা যায় যে, প্রকল্পের মেয়াদে ৫২ মাসে ৫ জন প্রকল্প পরিচালক পরিবর্তন হয়েছে এবং বর্তমানে ৬তম জন গত ২৩/০১/২০২২ তারিখ হতে প্রকল্প পরিচালক হিসেবে দায়িত্ব পালন করছেন। প্রকল্প পরিচালক হিসেবে এ পর্যন্ত ৪ (চার) জন প্রকল্প পরিচালক অতিরিক্ত দায়িত্বে ছিলেন। সরকারি খাতে উন্নয়ন প্রকল্প প্রণয়ন, প্রক্রিয়াকরণ, অনুমোদন ও সংশোধন পদ্ধতি বিষয়ে পরিকল্পনা বিভাগ কর্তৃক গত অক্টোবর ২১০৬ তারিখের পরিপত্রের অনুচ্ছেদ ১৬.৩৬ এবং পরিকল্পনা কমিশনের ০৯.০২.২০১৬ তারিখের পরিপত্র অনুযায়ী, ৫০ কোটি টাকার উপরে প্রকল্পে সার্বক্ষণিক ও অভিজ্ঞ 'প্রকল্প পরিচালক' নিয়োগ দেয়াসহ পর্যাপ্ত যোগ্য লোকবল নিয়োগের নির্দেশনা রয়েছে। প্রকল্পের অবশিষ্ট সময়ে পরিকল্পনা কমিশনের নির্দেশনা মেনে যাতে প্রকল্প পরিচালক আর পরিবর্তন না হয় সে দিকে খেয়াল রাখা সমীচীন হবে।
- প্রকল্পের সংশোধিত আরডিপিপি অনুযায়ী ১০ (দশ)টি পদে প্রকল্প পরিচালকসহ ৫৩০ (পাঁচশত ত্রিশ) জন জনবল নিয়োগের প্রবিশন রয়েছে, বাস্তবে ৫৩০ জনবল নিয়োগ হয়েছে এবং কোন শূণ্য পদ নেই। প্রকল্পের আওতায় অস্থায়ীভাবে সৃষ্ট নিম্নবর্ণিত মোট ৬-১০ পর্যন্ত পদে সরকারি বিধি ও শর্ত মোতাবেক বেতন ভাতা পাবেন। প্রকল্পে নিয়োজিত কর্মকর্তাগণ নিজ নিজ বেতন ও ভাতাদি আহরণ করেন।

#### ৫.৯ প্রকল্পের অডিট

প্রকল্পের শুরু থেকে অদ্যাবধি ১টি অর্থবছরে অডিট সম্পন্ন হয়েছে। উক্ত ২০১৯-২০ অর্থবছরের ১৪ (চৌদ্দ)টি অডিট আপত্তি উত্থাপিত হয়, আপত্তিগুলো নিষ্পত্তির জন্য প্রকল্প অফিস কর্তৃক জবাব প্রেরণ করা হয়েছে, এখন পর্যন্ত কোন আপত্তি নিষ্পন্ন হয়নি। প্রকল্পের অধীনে ২০১৯-২০ অর্থবছর ব্যতীত ২০২০-২১ ও ২০২১-২২ অর্থবছরের অডিট কার্যক্রম সম্পন্ন করার ব্যাপারে প্রকল্প অফিস কর্তৃক উদ্যোগ গ্রহণ করা প্রয়োজন।

#### ৫.১০ স্থানীয় কর্মশালা ও দলীয় আলোচনা হতে প্রাপ্ত মতামত

সারা বাংলাদেশে একেই ডিজাইন না করে স্থান ভেদে পরামর্শক প্রতিষ্ঠান কর্তৃক সরেজমিন পরিদর্শনপূর্বক বাস্তব ভিত্তিক ডিজাইন প্রস্তুত করা প্রয়োজন। উইং ওয়ালে দৈর্ঘ্য ও উচ্চতা বৃদ্ধি করা প্রয়োজন এবং পুরাতন অবকাঠামো ভাঙা/অপসারণ করার জন্য বাস্তবতার নিরিখে মূল্য নির্ধারণ করতে হবে। এছাড়াও মেট্রিয়াল টেস্টের জন্য আলাদা ভাবে মূল্য নির্ধারণ করা প্রয়োজন।

#### ৫.১১ প্রকল্পের মধ্যবর্তী মূল্যায়ন

- প্রকল্পের মধ্যবর্তী মূল্যায়ন প্রতিবেদন পর্যালোচনায় দেখা যায়, ৮টি বিভাগের ৬৪টি জেলার মধ্য থেকে ৩টি জেলা মূল্যায়নের জন্য নির্বাচন করা হয়েছে। মূল্যায়নের জন্য নির্বাচিত জেলাগুলো হলো চট্টগ্রাম বিভাগের মধ্যে কক্সবাজার জেলা, সিলেট বিভাগের মধ্যে সুনামগঞ্জ জেলা এবং ঢাকা বিভাগের গোপালগঞ্জ জেলা নেয়া হয়েছে।



মধ্যবর্তী মূল্যায়নের ক্ষেত্রে গার্ডার ব্রীজ নির্মাণের স্থানকে অগ্রাধিকার দেয়া হয়েছে। এছাড়াও বিভিন্ন স্থানের ত্রুটিপূর্ণ কালভার্টের যে সকল অভিযোগ পাওয়া গিয়েছে অথবা আইএমইডির প্রতিবেদন বা দুর্যোগ ব্যবস্থাপনা ও ত্রাণ মন্ত্রণালয় এবং দুর্যোগ ব্যবস্থাপনা অধিদপ্তরের কর্মকর্তাগণের পরিদর্শনের মাধ্যমে ত্রুটিপূর্ণ কালভার্ট হিসেবে চিহ্নিত হয়েছে সে সকল স্থান মূল্যায়নের জন্য নির্বাচন করা হয়েছে (অনু: ৩.১৭)।

- নিবিড় পরিবীক্ষণ সমীক্ষাকালে সরজমিন পরিদর্শনে দেখা যায়, মধ্যবর্তী মূল্যায়নে যে সকল সুপারিশ করা হয়েছে, তা যথাযথ ভাবে বাস্তবায়ন হয়নি। যেমন: মূল্যায়নে বলা হয়েছে, প্রতিটি ব্রীজের বাস্তবতার নিরীখে অর্থাৎ পৃথকভাবে ডিজাইন প্রণয়ন করতে হবে। যদিও এ সুপারিশটি বাস্তবায়ন করা অনেক কঠিন, তথাপিও অঞ্চল/জোনভিত্তিক রাস্তার আকার ও আয়তন বিবেচনায় নিয়ে আলাদা আলাদা ডিজাইন করা যেতো। কিন্তু সেটি যথাযথ ভাবে বাস্তবায়িত হয়নি (অনু: ৩.১৭)।
- এছাড়াও সুপারিশে বলা হয়েছে কাঠের সার্টারিং পরিহার করার জন্য, দৃশ্যমান সংযোগ সড়ক ছাড়া ব্রীজের প্রকল্প গ্রহণ করা যাবে না, ব্রীজের লে-আউট অবশ্যই দায়িত্ব প্রাপ্ত প্রকৌশলী এবং প্রকল্প বাস্তবায়ন কর্মকর্তার উপস্থিতিতে নিশ্চিত করতে বলা হয়েছে। সরজমিনে এ সুপারিশগুলো বাস্তবায়িত হয়নি। তবে, ব্রীজের উভয় পার্শ্বে প্রয়োজন অনুযায়ী এ্যাপ্রোচ অংশ এইচবিবি হিসেবে তৈরি করা এবং ব্রীজের এপ্রোচের মাটি ধরে রাখার জন্য উইং ওয়ালসমূহ এ্যাজুলার করে নির্মাণ করতে দেখা গেছে। অর্থাৎ এ সুপারিশ দুটি বাস্তবায়িত হচ্ছে। প্রকল্পের অধীনে সারা বাংলাদেশে দুই ধরনের সেতু নির্মাণ কাজ যথাযথ ভাবে বাস্তবায়ন করতে মধ্যবর্তী মূল্যায়নে এবং নিবিড় পরিবীক্ষণ কার্যক্রমে যে সকল সুপারিশগুলি করা হয়েছে তা যথাযথ ভাবে বাস্তবায়ন করা প্রয়োজন (অনু: ৩.১৭)।

#### ৫.১২ প্রকল্পের ডিপিপি

প্রকল্পের ডিপিপি অনেকটা গতানুগতিক ভাবে প্রণয়ন করা হয়েছে। যেমন: টেকসই পরিকল্পনা বাস্তবানুগভাবে প্রণয়ন না করা, প্রকল্পের সম্ভাব্যতা যাচাই না করা, মূল ডিপিপিতে বক্স কালভার্ট/গার্ডার টাইপ সেতুগুলো থোক হিসেবে দেখানো হয়েছে, আরডিপিপিতে কর্মপরিকল্পনা ও পণ্য ক্রয় পরিকল্পনা যথাযথ ভাবে সংযুক্ত না করাসহ ইত্যাদি। (অনুচ্ছেদ ৩.১৭)

#### ৫.১৩ প্রকল্পের সম্ভাব্যতা যাচাই

প্রকল্পের ডিপিপিতে সম্ভাব্যতা যাচাই সংক্রান্ত একটি প্রতিবেদন সংযুক্ত করা আছে। এখানে দেখা যায় দুর্যোগ ব্যবস্থাপনা অধিদপ্তর কর্তৃক ২০১৮ সালে সম্ভাব্যতা যাচাই করা হয়েছে, কিন্তু ডিপিপির পৃষ্ঠা ১৪ এর অনুচ্ছেদ ১৬'তে দেখা যায়, প্রকল্পটির জন্য কোন সম্ভাব্যতা যাচাই করা হয়নি। তবে গ্রামীণ রাস্তায় কম-বেশী ১৫মিটার দৈর্ঘ্যের সেতু/কালভার্ট নির্মাণ প্রকল্পের সম্ভাব্যতা সমীক্ষা করা হয়েছে। উক্ত সমজাতীয় প্রকল্পের অভিজ্ঞতার প্রেক্ষিতে এ প্রকল্পটি গ্রহণ করা হয়েছে। অর্থাৎ এখানে স্পষ্ট যে, এ প্রকল্প গ্রহণের পূর্বে কোন সম্ভাব্যতা যাচাই করা হয়নি। প্রকল্পের সম্ভাব্যতা যাচাইয়ে দুর্বলতার কারণে প্রকল্প বাস্তবায়নে বিলম্ব, স্থান ভেদে ডিজাইনে অসামঞ্জস্যতাসহ বিভিন্ন ত্রুটি বিদ্যুতি পরিলক্ষিত হয়েছে (অনুচ্ছেদ ৩.১৭)। পরিকল্পনা বিভাগের পরিপত্র অনুযায়ী ৫০ কোটি টাকার উর্ধ্বে প্রাক্কলিত ব্যয়ের সকল বিনিয়োগ প্রকল্প গ্রহণের পূর্বে অভিজ্ঞ, নিরপেক্ষ ও পেশাদারি প্রতিষ্ঠান/ব্যক্তি পরামর্শক কর্তৃক আবশ্যিকভাবে সম্ভাব্যতা সমীক্ষা সম্পন্ন করতে বলা হয়েছে। বাস্তবে এ প্রকল্পে সেটি করা হয়নি।

#### ৫.১৪ প্রকল্পের সম্পদ বহিঃ

প্রকল্পের অধীনে ক্রয়কৃত আসবাবপত্র, যানবাহন ও অফিস সরঞ্জামাদির রেজিস্টার বা সম্পদ বহি সংরক্ষণ করতে হবে এবং এক কপি দুর্যোগ ব্যবস্থাপনা অধিদপ্তরের প্রশাসনিক মন্ত্রণালয়ে সংরক্ষণ করা প্রয়োজন, কারণ প্রকল্প সমাপ্তির পরে অনেক নথিপত্র খুঁজে পাওয়া যায় না। প্রকল্পের অধীনে ক্রয়কৃত মালামাল ও কম্পিউটার সামগ্রীর গায়ে প্রকল্পের নাম রক্ষিত করে সংরক্ষণ করতে হবে, যাতে পরবর্তীতে সহজে বোঝা যায় এটি কোন প্রকল্পের মালামাল বা সরঞ্জামাদি।

### ৫.১৫ টেকসই পরিকল্পনা

- টেকসই পরিকল্পনা যথাযথ ভাবে প্রণয়ন করা হয়নি। এখানে বলা হয়েছে প্রস্তাবিত সেতু/কালভার্টগুলি আরসিসি ঢালাই দ্বারা নির্মিত বিধায় প্রকল্পটি ক্ষতিগ্রস্ত হওয়ার সম্ভাবনা কম। তারপরও প্রকল্পটি বাস্তবায়নের ৩-৪ বছর পর সেতু/কালভার্টের এ্যাপ্রোচসহ মূল কাঠামোর কিছু ক্ষতিগ্রস্ত হতে পারে। তাই ক্ষতিগ্রস্ত বক্স কালভার্ট/গার্ডার টাইপ সেতুগুলির সংস্কার কাজ পরিচালনা করার জন্য প্রকল্প বাস্তবায়নের ৩-৪ বছর পরে দুর্যোগ ব্যবস্থাপনা ও ত্রাণ মন্ত্রণালয়ের রাজস্ব বাজেট হতে প্রয়োজনীয় বরাদ্দ প্রদান করা হবে। কিন্তু প্রকল্পটি সমাপ্ত পরবর্তীতে রক্ষণাবেক্ষণের জন্য বাৎসরিক কত টাকার প্রয়োজন হবে, এই বিষয়ে ডিপিপি বা সংশোধিত আরডিপিপি'তে ব্যাখ্যা থাকা প্রয়োজন ছিল, যা করা হয়নি।
- প্রকল্প চলমান অবস্থায় ইতিমধ্যে বেশ কিছু সেতু/কালভার্টের এ্যাপ্রোচ মূল কাঠামো থেকে অনেকাংশে দেবে যাওয়ায় সেখানে যানবাহন চলাচল করতে অসুবিধা হচ্ছে, এবং কয়েকটি সেতু/কালভার্টের রেলিং মেরামত করা প্রয়োজন। কিন্তু প্রকল্পে মেরামত ও রক্ষণাবেক্ষণ বাবদ কোন বরাদ্দ না থাকায় উপরোক্ত সমস্যাজনিত সেতু/কালভার্টগুলো সংস্কার করা সম্ভব হচ্ছে না। অতএব প্রকল্প শেষ হওয়ার ৩-৪ বছর পর পর্যন্ত উক্ত সমস্যাজনিত সেতুগুলি ভগ্ন দশায় পতিত হবে, তাই এখনই সমস্যাজনিত সেতু/কালভার্টগুলো সংস্কারের ব্যাপারে উদ্যোগ গ্রহণ করা প্রয়োজন।
- প্রকল্পের আসবাবপত্র, ল্যাপটপ, কম্পিউটার, প্রিন্টারগুলি প্রকল্প সমাপ্তি হওয়ার পর কিভাবে ব্যবহৃত হবে তা ডিপিপি/আরডিপিপিতে সুস্পষ্ট উল্লেখ করা হয়নি। (অনুচ্ছেদ ৩.১৭)

### ৫.১৬ সুবিধাভোগীদের মতামতের ফলাফল

- প্রকল্পটি বাস্তবায়নের ফলে প্রকল্পের উদ্দেশ্যসমূহ কতটুকু অর্জিত হয়েছে বা হবে সেটা নিরূপণ করার জন্য প্রকল্প সংশ্লিষ্ট এলাকার ৬৪ জেলার মধ্যে থেকে ৩২টি জেলা এবং ৪৯২টি উপজেলার মধ্যে থেকে দ্বৈবচয়নের ভিত্তিতে ৯৮টি উপজেলার ১৯৬টি ইউনিয়নের ১৯৬টি ব্রিজ সংলগ্ন এলাকার ১৯৬০ জন সুবিধাভোগীদের কাছ থেকে প্রশ্নোত্তরের মাধ্যমে তথ্য সংগ্রহের পাশাপাশি এফজিডি ও উপজেলা নির্বাহী অফিসার, পিআইও, চেয়ারম্যানসহ গুরুত্বপূর্ণ ব্যক্তিগণের সাথে কেআইআই পরিচালনা করা হয়েছে। প্রাপ্ত তথ্য সমূহের পর্যালোচনা ও বিশ্লেষণে দেখা যায় প্রকল্পের উদ্দেশ্যসমূহ অধিকাংশই অর্জিত হয়েছে।
- স্থান নির্বাচন সম্পর্কে আপনার মতামত কি এ প্রশ্নের উত্তরে দেখা যায় ১০০% উত্তরদাতা জানান যথাস্থানে ব্রিজ/বক্স কালভার্ট নির্মিত/নির্মাণ হয়েছে/হচ্ছে।
- ব্রিজ/বক্স কালভার্ট নির্মিত হওয়ায়/নির্মাণ পরবর্তীতে সাধারণ জনগণের কি ধরনের উপকার হয়েছে/হবে এমন মতামতে দেখা যায়, ৬৬.৬% যানবাহন চলাচল বৃদ্ধি পেয়েছে/পাবে, ৭৩.৬% বলেছেন পণ্য পরিবহনে খরচ কমেছে/কমবে, ৮১.৬% বলেছেন উৎপাদিত পণ্য সামগ্রী বাজারে নিতে সুবিধা হয়েছে/হবে, ৭৫.৫% জানান যাতায়াতে খরচ কমেছে/কমবে, ৯২.২% উত্তরদাতা জানান বর্ষা মৌসুমে যাতায়াত সহজ হয়েছে/হবে, ৭২.৫৬% জানান ছেলে/মেয়েদের স্কুলে যাতায়াত সহজ হয়েছে/হবে, ১৮.৬% জানান দুর্যোগকালীন সময়ে দ্রুত ও স্বল্প সময়ে আশ্রয় কেন্দ্রে যাওয়া সহজ হয়েছে/হবে, ৯১.৮% জানান যাতায়াতে সময় কম লাগবে/লাগে, ১৮.২% জানান বর্ষা মৌসুমে পানির চাপে রাস্তা ভেঙে যাওয়া রোধ হয়েছে/হবে এবং ৮৭.৯% জানান জলাবদ্ধতার কারণে ফসলের ক্ষতি হওয়ার সম্ভাবনা নেই।
- গার্ডার ব্রিজ/বক্স কালভার্ট নির্মাণের পূর্বে/না থাকার ফলে যে ধরনের সমস্যা ছিল, ৬৬.৬% হাট-বাজারে যাতায়াতে সমস্যা হতো, ৫০.৩% উপজেলায়/ইউনিয়ন পরিষদে যাতায়াতে সমস্যা হতো, ৭৬.২% কর্মস্থলে যেতে বিলম্ব হতো, ৯৩.৩% ছেলে/মেয়েদের স্কুল/কলেজে যাতায়াতে সমস্যা হতো, ৮৬.৯৭% কৃষি কাজ/খাদ্য শস্য উৎপাদনে ও পরিবহনে সমস্যা হতো, ৪৮.৭৬% দুর্যোগকালীন সময়ে বৃদ্ধ ও শিশুদের নিয়ে দ্রুত আশ্রয় কেন্দ্রে

যাওয়া যেতো না, ৯৪.২৩% বর্ষা মৌসুমে যাতায়াতে সমস্যা হতো, ৭৯.৭% বর্ষা মৌসুমে পানির চাপে রাস্তা ভেঙে যেতো এবং ৬৮.৪% অধিক জলাবদ্ধতার কারণে ফসলের ক্ষতি হতো।

- ব্রিজ/বক্স কালভার্ট নির্মিত/নির্মাণ হওয়ার ফলে যানবাহন চলাচল বৃদ্ধি বিষয়ক মতামতে দেখা যায়, ১৫.৫০% ব্রিজ/বক্স কালভার্ট নির্মিত/নির্মাণ হওয়ার ফলে গড়ে প্রতিদিন ২০ থেকে ৩০টি যানবাহন চলাচল করে, ৩০.৩৫% বলেন ৩০ থেকে ৪০টি যানবাহন চলাচল করে, ৫৪.১৫% বলেন ৪০ এর উর্ধ্বে যানবাহন চলাচল করে।
- খাল বা নালায় তুলনায় ব্রিজ/বক্স কালভার্টের দৈর্ঘ্য যথোপযুক্ত কিনা এমন মতামতে দেখা যায়, ৯২.৪৫% উত্তরদাতাগণ বলেছেন খাল বা নালায় তুলনায় ব্রিজ/বক্স কালভার্টের দৈর্ঘ্য সঠিক আছে আছে, ৫.৩০% বলেছেন খাল বা নালায় তুলনায় ব্রিজ/বক্স কালভার্টের দৈর্ঘ্য কিছুটা কম ছিল এবং ২.২৫% বলেন খাল বা নালায় তুলনায় ব্রিজ/বক্স কালভার্টের দৈর্ঘ্য অনেকখানি কম থাকার ফলে দুপাশে মাটি ভরাট করার প্রয়োজন হয়েছে/হবে।
- ব্রিজ/বক্স কালভার্ট নির্মাণ হওয়ার ফলে দুর্যোগ জনিত ঝুঁকি হ্রাস বিষয়ে মতামত পর্যালোচনায় দেখা যায়, ৭১.৬২% অতি বৃষ্টির ফলে জলাবদ্ধতা সৃষ্টি হয়না/হবেনা, ৬৫.৪৮% অতি বৃষ্টিতে ফসলের ক্ষতি হয়না/হবেনা, ৪৩.৮৯% অতি বৃষ্টির ফলে পানি জমে বাড়ি-ঘর ডুবে যায়না/যাবেনা, ৪৫.৭৬% দ্রুত আশ্রয় কেন্দ্রে যাওয়া যায়/যাবে, ৬২.২০% দুর্যোগকালীন সময় বৃদ্ধ ও শিশুদের দ্রুত নিরাপদ স্থানে নেওয়া যায়/যাবে এবং ৪৬.৩৯% জানিয়েছেন বন্যায় ক্ষয়-ক্ষতির পরিমাণ কমেছে/কমবে।
- ব্রিজ/বক্স কালভার্টটির বর্তমান অবস্থার মতামত পর্যালোচনায় দেখা যায়, ৭৬.১২% উইং ওয়াল ও সংযোগ সড়ক ভালো আছে, ১.৫৩% বলেছেন উইং ওয়াল মেরামত করা প্রয়োজন, ২৬.৫৩% বলেছেন সংযোগ সড়ক মেরামত করা প্রয়োজন, ৩.৮৮% বলেছেন ব্রিজ/বক্স কালভার্টটির সংযোগ সড়ক দেবে/নিচু হয়ে গেছে এবং ৬.১২% বলেছেন নির্মাণ কাজ চলমান।
- ব্রিজ/বক্স কালভার্ট নির্মাণের মাধ্যমে দরিদ্র জনগোষ্ঠীর কর্ম-সংস্থানের সুযোগ পর্যালোচনায় দেখা যায়, ৭০.৮৯% নির্মাণ কাজের সাথে শ্রম দিয়ে কর্ম-সংস্থানে সুযোগ সৃষ্টি হয়েছে, ৪৭.৩% বলেন পরিবহনের সাথে সম্পর্কিত হয়ে কর্মসংস্থানের ফলে সুযোগ সৃষ্টি হয়েছে, ৫৮.৪৩% বলেন কৃষি পণ্য সামগ্রী বাজারজাতকরণের মাধ্যমে কর্ম-সংস্থানে সুযোগ সৃষ্টি হয়েছে, ৩২.১৩% বলেন শ্রমিক/দিনমজুরগণ দূরে গিয়ে কাজ করার সুযোগ সৃষ্টির মাধ্যমে কর্ম-সংস্থানে সুযোগ সৃষ্টি হয়েছে এবং ২০.৭২% বলেন পোলট্রি/হ্যাচারি/ডেইরি/ফিসারীতে কর্ম-সংস্থান সৃষ্টির ফলে কর্ম-সংস্থানে সুযোগ সৃষ্টি হয়েছে।

## ষষ্ঠ অধ্যায়

### সুপারিশ ও উপসংহার

#### ৬.১ সুপারিশসমূহ

- ৬.১.১ সেতু ও কালভার্টের জন্য শুধুমাত্র একটি করে ডিজাইন বিবেচনায় নেয়া হয়েছে। এক্ষেত্রে কোথাও এই সেতু/কালভার্টগুলি নদী/খাল এর তুলনায় আকারে ছোট আবার কোথাও বড় হওয়া স্বাভাবিক, এবং বাস্তবে তাই হয়েছে। বাস্তবে প্রতিটি সেতুর দৈর্ঘ্য খাল/নদীর আকারের উপর ভিত্তি করে ভিন্ন ভিন্ন ভাবে ডিজাইন প্রস্তুত করা প্রয়োজন।
- ৬.১.২ প্রকল্পের ব্রিজগুলির ডিজাইনে বর্তমানে গড়ে গ্রামীণ রাস্তার প্রশস্ততাকে বিবেচনায় নেয়া হয়েছে। কিন্তু, বর্তমান সময়ে দেশের আর্থ-সামাজিক উন্নয়ন দ্রুততর হওয়ার সাথে সাথে রাস্তাগুলি অদূর ভবিষ্যতে আরও প্রশস্ত করা প্রয়োজন হতে পারে। এক্ষেত্রে দূরদর্শী দৃষ্টিকোণ থেকে সেতুগুলির প্রস্থ কিছুটা বড় আকারে নির্মাণ করা যেত। কেননা রাস্তার মত বার বার সেতু বর্ধিতকরণ সহজ নয়।
- ৬.১.৩ একই উচ্চতার সব সেতু একই ডিজাইন করাতে, সেতুর উচ্চতা কোন কোন ক্ষেত্রে রাস্তার চাইতে অনেক বেশি। সেতুর উচ্চতা রাস্তার উচ্চতা বিবেচনায় স্থানভেদে হেরফের হবার কথা কিন্তু সেই সুযোগ এখানে নেই। এতে করে গাড়ি উঠতে অসুবিধা হচ্ছে। প্রকল্পের অবশিষ্ট সেতুগুলিতে, যেগুলো এখনও নির্মাণ হয়নি স্থান বিবেচনায় বাস্তবতার নিরিখে সেগুলির ডিজাইন পরিবর্তন করা প্রয়োজন।
- ৬.১.৪ প্রকল্পের অধীনে নির্মিত ব্রিজগুলির ডিজাইনে আরেকটি বড় দুর্বলতা হলো খুবই ছোট উইং ওয়াল। উইং ওয়ালের দৈর্ঘ্য ও উচ্চতা বৃদ্ধি করা প্রয়োজন, সম্ভব হলে এটি এখনই সংশোধন করা উচিত এবং ভবিষ্যতে সেতুর ডিজাইনে উইং ওয়ালের বিষয়টিতে গুরুত্ব দিতে হবে। অন্যথায় অধিকাংশ সেতুর এ্যাপ্রোচ রোড অংশটি ধসে পড়তে পারে।
- ৬.১.৫ কিছু স্থানে দৃশ্যমান নির্মাণ ত্রুটির জন্য ঠিকাদারকে জবাবদিহিতার আওতায় আনা ও তা শোধরানো প্রয়োজন। সার্বিক তদারকি আরও বাড়ানো উচিত। বিশেষ করে নির্মাণ পরবর্তী সময়ে কিউরিং ভাল হচ্ছে না (পৃষ্ঠা-৪৬)। শাটারিং এর মানেও নজর দেয়া প্রয়োজন। নির্মাণ সামগ্রীর মানের ব্যাপারে সতর্ক থাকা প্রয়োজন।
- ৬.১.৬ উপজেলা পর্যায়ে একজন ‘ডিপ্লোমা প্রকৌশলী’ সমতুল্য ‘পিআইও’ ছাড়া টেকনিক্যাল লোকবলের অভাব লক্ষণীয়। আউটসোর্সিং এর মাধ্যমে বেশ কিছু প্রকৌশলী নিয়োগ দেয়া যেতে পারে।
- ৬.১.৭ নির্মাণকালীন সময় বিএনবিসি-২০২০ অনুযায়ী শ্রমিকদের প্রয়োজনীয় সতর্কতা অবলম্বনসহ পথচারীদের নিরাপত্তা বিধানে প্রয়োজনীয় পদক্ষেপ নেওয়া প্রয়োজন। অনেক ক্ষেত্রে বর্তমান রাস্তা একটি বড় অংশ জুড়ে নির্মাণ সামগ্রী ফেলে রেখে যান চলাচলে বাঁধা সৃষ্টি করা হচ্ছে।
- ৬.১.৮ অর্থছাড়ে বিলম্ব প্রকল্পটির দীর্ঘসূত্রিতার একটি অন্যতম কারণ। সংশ্লিষ্ট মন্ত্রণালয়কে এ ব্যাপারে প্রয়োজনীয় পদক্ষেপ নিতে অনুরোধ জানানো যাচ্ছে।
- ৬.১.৯ প্রকল্পের অধীনে ক্রয়কৃত আসবাবপত্র, যানবাহন ও অফিস সরঞ্জামাদির রেজিস্টার বা সম্পদ বহি সংরক্ষণ করতে হবে এবং এক কপি দুর্যোগ ব্যবস্থাপনা অধিদপ্তরের প্রশাসনিক মন্ত্রণালয়ে সংরক্ষণ করা যেতে পারে। কারণ প্রকল্প সমাপ্তির পরে অনেক নথিপত্র খুঁজে পাওয়া যায় না।
- ৬.১.১০ প্রকল্পের অধীনে ক্রয়কৃত মালামাল ও কম্পিউটার সামগ্রীর গায়ে প্রকল্পের নাম রক্ষিত করে সংরক্ষণ করা যেতে পারে, যাতে প্রকল্প সমাপ্তি পরবর্তীতে অন্য প্রকল্পে হস্তান্তরের পর সহজে বোঝা যায় এটি কোন প্রকল্পের মালামাল।
- ৬.১.১১ ভবিষ্যতে ৫০ কোটি টাকার উর্ধ্বে এধরনের প্রকল্প গ্রহণে অভিজ্ঞ, নিরপেক্ষ ও পেশাদারি প্রতিষ্ঠান/ব্যক্তি পরামর্শক কর্তৃক প্রকল্পের সম্ভাব্যতা সমীক্ষা সম্পন্ন করতে হবে। এতে প্রকল্প বাস্তবায়নে বিলম্ব, স্থান ভেদে ডিজাইনে অসামঞ্জস্যতাসহ বিভিন্ন ত্রুটি বিচ্যুতি দূর করা সম্ভব হবে।

## ৬.২ উপসংহার

দুর্যোগ ব্যবস্থাপনা ও ত্রাণ মন্ত্রণালয়ের অধিনস্থ দুর্যোগ ব্যবস্থাপনা অধিদপ্তর কর্তৃক বাস্তবায়িত “গ্রামীণ রাস্তায় ১৫ মিটার দৈর্ঘ্য পর্যন্ত সেতু/কালভার্ট নির্মাণ (১ম সংশোধিত)” শীর্ষক প্রকল্পটির নিবিড় পরিবীক্ষণ কার্যক্রম সম্পন্ন করার লক্ষ্যে প্রকল্প সংশ্লিষ্ট তথ্য-উপাত্ত বিশ্লেষণ, সরেজমিন পরিদর্শন, পণ্য ও কাজের গুণগতমান পর্যবেক্ষণ, প্রশ্নোত্তর জরিপ, সাক্ষাৎকার ও কর্মশালা, ইত্যাদি কার্যাবলি সম্পন্ন করার মাধ্যমে প্রতিবেদন তৈরী করা হয়েছে। প্রকল্পটির মূল লক্ষ্য হচ্ছে, গ্রামীণ মাটির রাস্তার গ্যাপে সেতু/কালভার্ট নির্মাণ করে জলাবদ্ধতা দূরীকরণ ও যোগাযোগ ব্যবস্থার উন্নয়নের মাধ্যমে দারিদ্রতা কমিয়ে এনে আর্থ-সামাজিক ব্যবস্থার উন্নয়ন এবং সার্বিক দুর্যোগ ঝুঁকি হ্রাসে সহায়তা প্রদান। আশা করা হচ্ছে, প্রকল্পটি সম্পন্ন হলে এই উদ্দেশ্যগুলো সঠিক অর্থেই বাস্তবায়িত হবে। প্রকল্প ব্যবস্থাপনায় কিছু ব্যত্যয়, কোভিড-১৯, অর্থ ছাড়ে বিলম্ব ও লোকবলের অভাব, ইত্যাদি কারণে কাজের গতি আশানুরূপ না হওয়ায় প্রকল্পটি নির্দিষ্ট লক্ষ্যের চাইতে কিছুটা পিছিয়ে আছে। এক্ষেত্রে সামগ্রিক বিবেচনায় সাফল্যের সাথে প্রকল্পটি সমাপ্তির লক্ষ্যে কাজের গতি বৃদ্ধি, কাজের মান বজায় রাখা, সময়াবদ্ধ কর্মপরিকল্পনা অনুসরণ করাসহ উপরোক্ত সুপারিশসমূহ প্রস্তাবনা করা হয়েছে।

## পরিশিষ্ট-১: তথ্যপুঞ্জি

১. প্রকল্পের ডিপিপি ও সংশোধিত আরডিপিপি পর্যালোচনা।
২. আইএমইডির মনিটরিং রিপোর্ট পর্যালোচনা।
৩. প্রকল্পের ত্রৈমাসিক অগ্রগতি প্রতিবেদন পর্যালোচনা।
৪. প্রকল্পের বার্ষিক অগ্রগতি প্রতিবেদন পর্যালোচনা।
৫. নিবিড় পরিবীক্ষণ সমীক্ষার টেকনিক্যাল ও স্ট্রাকচারিং কমিটি সভার কার্যবিবরণী এবং সিদ্ধান্ত পর্যালোচনা।
৬. প্রকল্পের পণ্য, কার্য ও সেবা ক্রয় ও সংগ্রহের (Procurement) সংক্রান্ত যাবতীয় তথ্যাবলী পর্যালোচনা।
৭. প্রকল্পের প্রকিউরমেন্ট সংক্রান্ত নীতিমালা, সিদ্ধান্ত, টেন্ডার প্রক্রিয়া, ক্রয় কমিটি, অনুমোদন, সনদ, প্রত্যয়ন পর্যালোচনা।
৮. প্রকল্পের অডিট রিপোর্ট পর্যালোচনা।
৯. প্রকল্পের মধ্যবর্তী মূল্যায়ন প্রতিবেদন পর্যালোচনা।
১০. নিবিড় পরিবীক্ষণ সমীক্ষায় পরিচালিত দলীয় আলোচনার তথ্যাদি পর্যালোচনা।
- ১১। নিবিড় পরিবীক্ষণ সমীক্ষায় প্রকল্প সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তা (প্রকল্প পরিচালক, উপপ্রকল্প পরিচালক, উপজেলা নির্বাহী অফিসার, পিআইও, চেয়ারম্যান/মেম্বারগণের) সাথে কেআইআই সাক্ষাৎকারের তথ্যাদি পর্যালোচনা।
- ১২। প্রকল্পের পিআইসি ও পিএসসি সভার কার্যবিবরণী পর্যালোচনা।

পরিশিষ্ট-২ প্রকল্পের আরডিপিপি অনুযায়ী বিভাগ, জেলা ও উপজেলাওয়ারী প্রকল্প এলাকা।

ক্রমিক নং	বিভাগ	জেলা	উপজেলার নাম	ইউনিয়ন সংখ্যা	সম্ভাব্য সেতুর বরাদ্দ (সংখ্যা)	বক্স কালভার্ট/ গার্ডার ব্রিজ (মিটার)
১	২	৩	৪	৫	৬	৭
১	রংপুর	পঞ্চগড়	আটোয়ারী	৬	১২	১৪৪.০০
২	রংপুর	পঞ্চগড়	পঞ্চগড় সদর	১০	২০	২৪০.০০
৩	রংপুর	পঞ্চগড়	ঠেঁতুলিয়া	৭	১৪	১৬৮.০০
৪	রংপুর	পঞ্চগড়	বোদা	১০	২০	২৪০.০০
৫	রংপুর	পঞ্চগড়	দেবীগঞ্জ	১০	২০	২৪০.০০
৬	রংপুর	ঠাকুরগাঁও	ঠাকুরগাঁও সদর	১৯	৩৮	৪৫৬.০০
৭	রংপুর	ঠাকুরগাঁও	বালিয়াডাংগা	৮	১৬	১৯২.০০
৮	রংপুর	ঠাকুরগাঁও	হরিপুর	৬	১২	১৪৪.০০
৯	রংপুর	ঠাকুরগাঁও	রানীশংকৈল	৮	১৬	১৯২.০০
১০	রংপুর	ঠাকুরগাঁও	পীরগঞ্জ	১০	৪০	৪৮০.০০
১১	রংপুর	দিনাজপুর	বীরগঞ্জ	১১	২২	২৬৪.০০
১২	রংপুর	দিনাজপুর	কাহারোল	৬	১২	১৪৪.০০
১৩	রংপুর	দিনাজপুর	বিরল	১১	২২	২৬৪.০০
১৪	রংপুর	দিনাজপুর	বোচাগঞ্জ	৬	১২	১৪৪.০০
১৫	রংপুর	দিনাজপুর	দিনাজপুর সদর	১০	২০	২৪০.০০
১৬	রংপুর	দিনাজপুর	চিরিরবন্দর	১২	৩৬	৪৩২.০০
১৭	রংপুর	দিনাজপুর	খানসামা	৬	১৮	২১৬.০০
১৮	রংপুর	দিনাজপুর	ফুলবাড়ী	৭	২১	২৫২.০০
১৯	রংপুর	দিনাজপুর	পবিত্রীপুর	১০	৩০	৩৬০.০০
২০	রংপুর	দিনাজপুর	বিরামপুর	৭	১৪	১৬৮.০০
২১	রংপুর	দিনাজপুর	ঘোড়াঘাট	৪	৮	৯৬.০০
২২	রংপুর	দিনাজপুর	হাকিমপুর	৩	৬	৭২.০০
২৩	রংপুর	দিনাজপুর	নবাবগঞ্জ	৯	১৮	২১৬.০০
২৪	রংপুর	নীলফামারী	ডিমলা	১০	২০	২৪০.০০
২৫	রংপুর	নীলফামারী	ডোমরা	১০	২০	২৪০.০০
২৬	রংপুর	নীলফামারী	নীলফামারী সদর	১৫	৪৫	৫৪০.০০
২৭	রংপুর	নীলফামারী	জলঢাকা	১১	২২	২৬৪.০০
২৮	রংপুর	নীলফামারী	কিশোরগঞ্জ	৯	১৮	২১৬.০০
২৯	রংপুর	নীলফামারী	সৈয়দপুর	৫	১০	১২০.০০
৩০	রংপুর	লালমনিরহাট	হাতিবান্ধা	১২	২৪	২৮৮.০০
৩১	রংপুর	লালমনিরহাট	পাটগ্রাম	৮	১৬	১৯২.০০
৩২	রংপুর	লালমনিরহাট	আদিতমারা	৮	২১	২৪৯.৬০
৩৩	রংপুর	লালমনিরহাট	কালীগঞ্জ	৮	২১	২৪৯.৬০
৩৪	রংপুর	লালমনিরহাট	সদর	৯	১৮	১১৬.০০
৩৫	রংপুর	রংপুর	গংগাচড়া	১০	২৬	৩১২.০০
৩৬	রংপুর	রংপুর	বদরগঞ্জ	১০	২০	২৪০.০০
৩৭	রংপুর	রংপুর	তারাগঞ্জ	৫	১০	১২০.০০
৩৮	রংপুর	রংপুর	রংপুর সদর	৪	১০	১২৪.৮০
৩৯	রংপুর	রংপুর	কাউনিয়া	৬	১২	১৪৪.০০
৪০	রংপুর	রংপুর	পীরগাছা	৯	১৮	২১৬.০০
৪১	রংপুর	রংপুর	মিঠাপুকুর	১৭	৩৪	৪০৮.০০
৪২	রংপুর	রংপুর	পীরগঞ্জ	১৫	৩০	৩৬০.০০
৪৩	রংপুর	কুড়িগ্রাম	নাগেশ্বরী,	১৪	২৮	৩৩৬.০০

ক্রমিক নং	বিভাগ	জেলা	উপজেলার নাম	ইউনিয়ন সংখ্যা	সম্ভাব্য সেতুর বরাদ্দ (সংখ্যা)	বক্স কালভার্ট/ গার্ডার ব্রিজ (মিটার)
১	২	৩	৪	৫	৬	৭
৪৪	রংপুর	কুড়িগ্রাম	ভুরুংগামারা	১০	২০	২৪০.০০
৪৫	রংপুর	কুড়িগ্রাম	ফুলবাড়ী	৬	১২	১৪৪.০০
৪৬	রংপুর	কুড়িগ্রাম	কুড়িগ্রাম সদর	৮	১৬	১৯২.০০
৪৭	রংপুর	কুড়িগ্রাম	রাজারহাট	৭	১৪	১৬৮.০০
৪৮	রংপুর	কুড়িগ্রাম	চিলমারী	৬	১২	১৪৪.০০
৪৯	রংপুর	কুড়িগ্রাম	উলিপুর	১৩	২৬	৩১২.০০
৫০	রংপুর	কুড়িগ্রাম	রাজিবপুর	৩	৬	৭২.০০
৫১	রংপুর	কুড়িগ্রাম	রৌমারী	৫	১০	১২০.০০
৫২	রংপুর	গাইবান্ধা	সুন্দরগঞ্জ	১৫	৩০	৩৬০.০০
৫৩	রংপুর	গাইবান্ধা	গাইবান্ধা সদর	১৩	৫২	৬২৪.০০
৫৪	রংপুর	গাইবান্ধা	পলাশবাড়ী	৯	১৮	২১৬.০০
৫৫	রংপুর	গাইবান্ধা	সাদুল্লাপুর	১১	২২	২৬৪.০০
৫৬	রংপুর	গাইবান্ধা	গোবিন্দগঞ্জ	১৭	৩৪	৪০৮.০০
৫৭	রংপুর	গাইবান্ধা	ফুলছড়ি	৭	১৪	১৬৮.০০
৫৮	রংপুর	গাইবান্ধা	সাঘাটা	১০	২০	২৪০.০০
<b>মোট=</b>				<b>৫৩১</b>	<b>১১৭৬</b>	<b>১৪,১১২.০০</b>
৫৯	রাজশাহী	জয়পুরহাট	জয়পুরহাট সদর	৯	১৮	২১৬.০০
৬০	রাজশাহী	জয়পুরহাট	পাঁচবিবি	৮	১৬	১৯২.০০
৬১	রাজশাহী	জয়পুরহাট	আক্কেলপুর	৫	১০	১২০.০০
৬২	রাজশাহী	জয়পুরহাট	কালাই	৫	১০	১২০.০০
৬৩	রাজশাহী	জয়পুরহাট	ক্ষেতলাল	৫	১০	১২০.০০
৬৪	রাজশাহী	বগুড়া	সারিয়াকান্দি	১২	২৪	২৮৮.০০
৬৫	রাজশাহী	বগুড়া	সোনা তলা	৭	১৪	১৬৮.০০
৬৬	রাজশাহী	বগুড়া	শিবগঞ্জ	১২	২৪	২৮৮.০০
৬৭	রাজশাহী	বগুড়া	আদমদিঘা	৬	১২	১৪৪.০০
৬৮	রাজশাহী	বগুড়া	দুপচাঁচিয়া	৬	১২	১৪৪.০০
৬৯	রাজশাহী	বগুড়া	কহালু	৯	১৮	২১৬.০০
৭০	রাজশাহী	বগুড়া	নন্দীগ্রাম	৫	১০	১২০.০০
৭১	রাজশাহী	বগুড়া	ধুনট	১০	২০	২৪০.০০
৭২	রাজশাহী	বগুড়া	শেরপুর	১০	২০	২৪০.০০
৭৩	রাজশাহী	বগুড়া	বগুড়া সদর	১১	২২	২৬৪.০০
৭৪	রাজশাহী	বগুড়া	গাবতলী	১১	২২	২৬৪.০০
৭৫	রাজশাহী	বগুড়া	শাহজাহানপুর	৯	১৮	২১৬.০০
৭৬	রাজশাহী	চাঁ: নবাবগঞ্জ	শিবগঞ্জ	১৫	৩০	৩৬০.০০
৭৭	রাজশাহী	চাঁ: নবাবগঞ্জ	ভোলাহাট	৪	৮	৯৬.০০
৭৮	রাজশাহী	চাঁ: নবাবগঞ্জ	গোমস্তাপুর	৮	১৬	১৯২.০০
৭৯	রাজশাহী	চাঁ: নবাবগঞ্জ	নাচোল	৪	৮	৯৬.০০
৮০	রাজশাহী	চাঁ: নবাবগঞ্জ	চাঁ:নবাবগঞ্জ সদর	১৪	২৮	৩৩৬.০০
৮১	রাজশাহী	নওগাঁ	নিয়ামতপুর	৮	১৬	১৯২.০০
৮২	রাজশাহী	নওগাঁ	পোরশা	৬	১২	১৪৪.০০
৮৩	রাজশাহী	নওগাঁ	সাপাহার	৬	১২	১৪৪.০০
৮৪	রাজশাহী	নওগাঁ	ধামুরহাট	৮	১৬	১৯২.০০
৮৫	রাজশাহী	নওগাঁ	পল্লীতলা	১১	২২	২৬৪.০০
৮৬	রাজশাহী	নওগাঁ	বাদলগাছী	৮	১৬	১৯২.০০
৮৭	রাজশাহী	নওগাঁ	মহাদেবপুর	১০	২০	২৪০.০০



ক্রমিক নং	বিভাগ	জেলা	উপজেলার নাম	ইউনিয়ন সংখ্যা	সম্ভাব্য সেতুর বরাদ্দ (সংখ্যা)	বক্স কালভার্ট/ গার্ডার ব্রিজ (মিটার)
১	২	৩	৪	৫	৬	৭
৮৮	রাজশাহী	নওগাঁ	মান্দা	১৪	৪২	৫০৪.০০
৮৯	রাজশাহী	নওগাঁ	নওগাঁ সদর	১২	২৪	২৮৮.০০
৯০	রাজশাহী	নওগাঁ	আত্রাই	৮	১৬	১৯২.০০
৯১	রাজশাহী	নওগাঁ	রানীনগর	৮	১৬	১৯২.০০
৯২	রাজশাহী	রাজশাহী	গোদাগাড়ী	৯	১৮	২১৬.০০
৯৩	রাজশাহী	রাজশাহী	তানোর	৭	১৪	১৬৮.০০
৯৪	রাজশাহী	রাজশাহী	মোহনপুর	৬	১২	১৪৪.০০
৯৫	রাজশাহী	রাজশাহী	পবা	৮	১৬	১৯২.০০
৯৬	রাজশাহী	রাজশাহী	বাগমারা	১৬	৩২	৩৮৪.০০
৯৭	রাজশাহী	রাজশাহী	দুর্গাপুর	৭	১৪	১৬৮.০০
৯৮	রাজশাহী	রাজশাহী	পুটিয়া	৬	১২	১৪৪.০০
৯৯	রাজশাহী	রাজশাহী	বাঘা	৬	১৬	১৮৭.২০
১০০	রাজশাহী	রাজশাহী	চারঘাট	৬	১৬	১৮৭.২০
১০১	রাজশাহী	নাটোর	বাগাতিপাড়া	৫	১০	১২০.০০
১০২	রাজশাহী	নাটোর	লালপুর	১০	২০	২৪০.০০
১০৩	রাজশাহী	নাটোর	নাটোর সদর	৭	২৮	৩৩৬.০০
১০৪	রাজশাহী	নাটোর	নলডাঙ্গা	৫	২০	২৪০.০০
১০৫	রাজশাহী	নাটোর	সিংড়া	১২	৩১	৩৭৪.৪০
১০৬	রাজশাহী	নাটোর	বড়াইগ্রাম	৭	১৪	১৬৮.০০
১০৭	রাজশাহী	নাটোর	গুরুদাসপুর	৬	১২	১৪৪.০০
১০৮	রাজশাহী	সিরাজগঞ্জ	কাজীপুর	১২	৪৮	৫৭৬.০০
১০৯	রাজশাহী	সিরাজগঞ্জ	সিরাজগঞ্জ সদর	১০	৪০	৪৮০.০০
১১০	রাজশাহী	সিরাজগঞ্জ	কামারখন্দ	৪	১৬	১৯২.০০
১১১	রাজশাহী	সিরাজগঞ্জ	রায়গঞ্জ	৯	১৮	২১৬.০০
১১২	রাজশাহী	সিরাজগঞ্জ	তাড়াশ	৮	১৬	১৯২.০০
১১৩	রাজশাহী	সিরাজগঞ্জ	উল্লাপাড়া	১৪	৪২	৫০৪.০০
১১৪	রাজশাহী	সিরাজগঞ্জ	বেলকুচি	৬	১২	১৪৪.০০
১১৫	রাজশাহী	সিরাজগঞ্জ	চৌহালী	৭	১৪	১৬৮.০০
১১৬	রাজশাহী	সিরাজগঞ্জ	শাহজাদপুর	১৩	৩৯	৪৬৮.০০
১১৭	রাজশাহী	পাবনা	বেড়া	৯	১৮	২১৬.০০
১১৮	রাজশাহী	পাবনা	সাথিয়া	১০	২০	২৪০.০০
১১৯	রাজশাহী	পাবনা	সুজানগর	১০	২০	২৪০.০০
১২০	রাজশাহী	পাবনা	চাটমোহর	১১	২২	২৬৪.০০
১২১	রাজশাহী	পাবনা	ফরিদপুর	৬	১২	১৪৪.০০
১২২	রাজশাহী	পাবনা	ভাঙ্গুড়া	৫	১০	১২০.০০
১২৩	রাজশাহী	পাবনা	আটঘারয়া	৫	১৫	১৮০.০০
১২৪	রাজশাহী	পাবনা	ঈশ্বরদী	৭	২১	২৫২.০০
১২৫	রাজশাহী	পাবনা	পাবনা সদর	১০	২০	২৪০.০০
<b>মোট=</b>				<b>৫৬৩</b>	<b>১,২৬৯</b>	<b>১৫,২৩২.৮০</b>
১২৬	খুলনা	মেহেরপুর	মেহেরপুর সদর	৫	১০	১২০.০০
১২৭	খুলনা	মেহেরপুর	মুজিবনগর	৪	৮	৯৬.০০
১২৮	খুলনা	মেহেরপুর	গাংনা	৯	১৮	২১৬.০০
১২৯	খুলনা	কুষ্টিয়া	দৌলতপুর	১৪	২৮	৩৩৬.০০
১৩০	খুলনা	কুষ্টিয়া	মিরপুর	১৩	৩৯	৪৬৮.০০
১৩১	খুলনা	কুষ্টিয়া	ভেড়ামারা	৬	১৮	২১৬.০০

ক্রমিক নং	বিভাগ	জেলা	উপজেলার নাম	ইউনিয়ন সংখ্যা	সম্ভাব্য সেতুর বরাদ্দ (সংখ্যা)	বক্স কালভার্ট/ গার্ডার ব্রিজ (মিটার)
১	২	৩	৪	৫	৬	৭
১৩২	খুলনা	কুষ্টিয়া	কুষ্টিয়া সদর	১৪	৩৬	৪৩৬.৮০
১৩৩	খুলনা	কুষ্টিয়া	খোকসা	৯	১৮	২১৬.০০
১৩৪	খুলনা	কুষ্টিয়া	কুমারখালী	১১	২২	২৬৪.০০
১৩৫	খুলনা	চুয়াডাংগা	অলমডাংগা	১৪	২৮	৩৩৬.০০
১৩৬	খুলনা	চুয়াডাংগা	চুয়াডাংগা সদর	৭	১৪	১৬৮.০০
১৩৭	খুলনা	চুয়াডাংগা	দামুরহুদা	৭	১৪	১৬৮.০০
১৩৮	খুলনা	চুয়াডাংগা	জীবননগর	৬	১২	১৪৪.০০
১৩৯	খুলনা	ঝিনাইদাহ	শৈলকুপা	১৪	২৮	৩৩৬.০০
১৪০	খুলনা	ঝিনাইদাহ	হরিনাকুন্ড	৮	১৬	১৯২.০০
১৪১	খুলনা	ঝিনাইদাহ	কোটচাঁদপুর	৫	১০	১২০.০০
১৪২	খুলনা	ঝিনাইদাহ	মহেশপুর	১২	২৪	২৮৮.০০
১৪৩	খুলনা	ঝিনাইদাহ	ঝিনাইদাহ সদর	১৭	৩৪	৪০৮.০০
১৪৪	খুলনা	ঝিনাইদাহ	কালিগঞ্জ	১১	২২	২৬৪.০০
১৪৫	খুলনা	যশোর	শাশা	১১	২২	২৬৪.০০
১৪৬	খুলনা	যশোর	চৌগাছা	১১	২২	২৬৪.০০
১৪৭	খুলনা	যশোর	ঝিকরগাছা	১১	২২	২৬৪.০০
১৪৮	খুলনা	যশোর	যশোর সদর	১৫	৩০	৩৬০.০০
১৪৯	খুলনা	যশোর	অভয়নগর	৮	১৬	১৯২.০০
১৫০	খুলনা	যশোর	বাঘারপাড়া	৯	১৮	২১৬.০০
১৫১	খুলনা	যশোর	মণিরামপুর	১৭	৩৪	৪০৮.০০
১৫২	খুলনা	যশোর	কেশবপুর	৯	২৩	২৮০.৮০
১৫৩	খুলনা	যশোর	মাগুরা সদর	১৩	৩৪	৪০৫.৬০
১৫৪	খুলনা	মাগুর	শ্রীপুর	৮	১৬	১৯২.০০
১৫৫	খুলনা	মাগুর	মোহাম্মদপুর	৮	২১	২৪৯.৬০
১৫৬	খুলনা	মাগুর	শালিখা	৭	১৮	২১৮.৪০
১৫৭	খুলনা	মাগুর	কালিয়া	১৩	৩৯	৪৬৮.০০
১৫৮	খুলনা	নড়াইল	নড়াইল সদর	১৩	৩৯	৪৬৮.০০
১৫৯	খুলনা	নড়াইল	লোহাগড়া	১২	৩৬	৪৩২.০০
১৬০	খুলনা	নড়াইল	চিতলমারী	৭	৩২	৩৭৮.০০
১৬১	খুলনা	বাগেরহাট	ফকিরহাট	৮	৩৬	৪৩২.০০
১৬২	খুলনা	বাগেরহাট	মোল্লাহাট	৭	৩২	৩৭৮.০০
১৬৩	খুলনা	বাগেরহাট	কচুয়া	৭	২১	২৫২.০০
১৬৪	খুলনা	বাগেরহাট	বাগেরহাট সদর	১০	৩০	৩৬০.০০
১৬৫	খুলনা	বাগেরহাট	মোংলা	৬	৩৬	৪৩২.০০
১৬৬	খুলনা	বাগেরহাট	রামপাল	১০	৬০	৭২০.০০
১৬৭	খুলনা	বাগেরহাট	মোড়লগঞ্জ	১৬	৪৮	৫৭৬.০০
১৬৮	খুলনা	বাগেরহাট	শরনখোলা	৪	১২	১৪৪.০০
১৬৯	খুলনা	বাগেরহাট	বাটিয়াঘাটা	৭	২১	১৫২.০০
১৭০	খুলনা	খুলনা	দাকোপ	৯	২৭	৩২৪.০০
১৭১	খুলনা	খুলনা	দিঘুলিয়া	৬	১৮	২১৬.০০
১৭২	খুলনা	খুলনা	রুপসা	৫	১৫	১৮০.০০
১৭৩	খুলনা	খুলনা	তেরখাদা	৬	১৮	২১৬.০০
১৭৪	খুলনা	খুলনা	ডুমুরিয়া	১৪	৫৫	৬৫৫.২০
১৭৫	খুলনা	খুলনা	ফুলতলী	৪	১২	১৪৪.০০
১৭৬	খুলনা	খুলনা	কয়রা	৭	২১	২৫২.০০

ক্রমিক নং	বিভাগ	জেলা	উপজেলার নাম	ইউনিয়ন সংখ্যা	সম্ভাব্য সেতুর বরাদ্দ (সংখ্যা)	বক্স কালভার্ট/ গার্ডার ব্রিজ (মিটার)
১	২	৩	৪	৫	৬	৭
১৭৭	খুলনা	খুলনা	পাইকগাছা	১০	৩০	৩৬০.০০
১৭৮	খুলনা	খুলনা	কলারোয়া	১২	৩৬	৪৩২.০০
১৭৯	খুলনা	সাতক্ষিরা	তালা	১২	৩৬	৪৩২.০০
১৮০	খুলনা	সাতক্ষিরা	সাতক্ষীরা সদর	১৪	৪২	৫০৪.০০
১৮১	খুলনা	সাতক্ষিরা	আশাশুনি	১১	৩৩	৩৯৬.০০
১৮২	খুলনা	সাতক্ষিরা	দেবহাটা	৫	১৫	১৮০.০০
১৮৩	খুলনা	সাতক্ষিরা	কালিগঞ্জ	১২	৪৭	৫৬১.৬০
১৮৪	খুলনা	সাতক্ষিরা	শ্যামনগর	১২	৩৬	৪৩২.০০
<b>মোট=</b>				<b>৫৭২</b>	<b>১,৫৫৭</b>	<b>১৮,৬৮৪.০০</b>
১৮৫	বরিশাল	বরগুনা	তালতলী	৭	৪২	৫০৪.০০
১৮৬	বরিশাল	বরগুনা	আমতলী	৭	৪২	৫০৪.০০
১৮৭	বরিশাল	বরগুনা	বরগুনা সদর	১০	৬০	৭২০.০০
১৮৮	বরিশাল	বরগুনা	বমিনা	৪	১২	১৪৪.০০
১৮৯	বরিশাল	বরগুনা	বেতাগী	৭	২১	২৫২.০০
১৯০	বরিশাল	বরগুনা	পাথরঘাটা	৭	২১	২৫২.০০
১৯১	বরিশাল	পটুয়াখালী	দুমকী	৫	২০	২৩৪.০০
১৯২	বরিশাল	পটুয়াখালী	মির্জাগঞ্জ	৬	২৩.৪	২৮০.৮০
১৯৩	বরিশাল	পটুয়াখালী	পটুয়াখালী সদর	১২	৩৬	৪৩২.০০
১৯৪	বরিশাল	পটুয়াখালী	বাউফল	১৪	৫৫	৬৫৫.২০
১৯৫	বরিশাল	পটুয়াখালী	দশমিনা	৬	১৮	২১৬.০০
১৯৬	বরিশাল	পটুয়াখালী	গলাচিপা	১২	৩৬	৪৩২.০০
১৯৭	বরিশাল	পটুয়াখালী	কলাপাড়া	১২	৩৬	৪৩২.০০
১৯৮	বরিশাল	পটুয়াখালী	রাজাবালী	৫	১৫	১৮০.০০
১৯৯	বরিশাল	ভোলা	ভোলা সদর	১৩	৭৮	৯৩৬.০০
২০০	বরিশাল	ভোলা	বোরহানউদ্দিন	৯	৩৫	৪২১.২০
২০১	বরিশাল	ভোলা	দৌলতখান	৯	৩৫	৪২১.২০
২০২	বরিশাল	ভোলা	লালমোহন	৯	৩৫	৪২১.২০
২০৩	বরিশাল	ভোলা	তজুমদ্দীন	৫	২০	২৩৪.০০
২০৪	বরিশাল	ভোলা	চরফ্যাশন	১৯	৭৪	৮৮৯.২০
২০৫	বরিশাল	ভোলা	মনপুরা	৪	১৬	১৮৭.২০
২০৬	বরিশাল	বরিশাল	আগৈলঝাড়া	৫	৩০	৩৬০.০০
২০৭	বরিশাল	বরিশাল	গৌরনদী	৭	৪২	৫০৪.০০
২০৮	বরিশাল	বরিশাল	বানারীপার	৮	২৪	২৮৮.০০
২০৯	বরিশাল	বরিশাল	উজিরপুর	৯	২৭	৩২৪.০০
২১০	বরিশাল	বরিশাল	বাবুগঞ্জ	৬	১৮	২১৬.০০
২১১	বরিশাল	বরিশাল	মুলাদী	৭	২১	২৫২.০০
২১২	বরিশাল	বরিশাল	হিজলা	৬	১৮	২১৬.০০
২১৩	বরিশাল	বরিশাল	মেহেন্দিগঞ্জ	১৩	৩৯	৪৬৮.০০
২১৪	বরিশাল	বরিশাল	বরিশাল সদর	১০	৩০	৩৬০.০০
২১৫	বরিশাল	বরিশাল	বাকেরগঞ্জ	১৪	৪২	৫০৪.০০
২১৬	বরিশাল	ঝালকাঠি	কাঠালিয়া	৬	১৮	২১৬.০০
২১৭	বরিশাল	ঝালকাঠি	রাজাপুর	৬	১৮	২১৬.০০
২১৮	বরিশাল	ঝালকাঠি	নলছিটি	১০	৬০	৭২০.০০
২১৯	বরিশাল	ঝালকাঠি	ঝালকাঠী সদর	১০	৬০	৭২০.০০
২২০	বরিশাল	পিরোজপুর	নাজিরপুর	৯	২৭	৩২৪.০০

ক্রমিক নং	বিভাগ	জেলা	উপজেলার নাম	ইউনিয়ন সংখ্যা	সম্ভাব্য সেতুর বরাদ্দ (সংখ্যা)	বক্স কালভার্ট/ গার্ডার ব্রিজ (মিটার)
১	২	৩	৪	৫	৬	৭
২২১	বরিশাল	পিরোজপুর	নেছারাবাদ	১০	৩০	৩৬০.০০
২২২	বরিশাল	পিরোজপুর	পিরোজপুর সদর	৭	২১	২৫২.০০
২২৩	বরিশাল	পিরোজপুর	ভান্ডারিয়া	৭	৩২	৩৭৮.০০
২২৪	বরিশাল	পিরোজপুর	কাউখালী	৫	২৩	২৭০.০০
২২৫	বরিশাল	পিরোজপুর	ইন্দোরকানী	৩	১৪	১৬২.০০
২২৬	বরিশাল	পিরোজপুর	মঠবাড়িয়া	১১	৫৫	৫৯৪.০০
<b>মোট=</b>				<b>৩৫১</b>	<b>১,৩৭১</b>	<b>১৬,৪৫২.০০</b>
২২৭	ময়মনসিংহ	জামালপুর	বকশীগঞ্জ	৭	২১	২৫২.০০
২২৮	ময়মনসিংহ	জামালপুর	দেওয়ানগঞ্জ	৮	২৪	২৮৮.০০
২২৯	ময়মনসিংহ	জামালপুর	ইসলামপুর	১২	৩৬	৪৩২.০০
২৩০	ময়মনসিংহ	জামালপুর	মাদারগঞ্জ	৭	২১	২৫২.০০
২৩১	ময়মনসিংহ	জামালপুর	মেলান্দহ	১১	৩৩	৩৯৬.০০
২৩২	ময়মনসিংহ	জামালপুর	সরিষাবাড়ী	৮	২৪	২৮৮.০০
২৩৩	ময়মনসিংহ	জামালপুর	জামালপুর সদর	১৫	৪৫	৫৪০.০০
২৩৪	ময়মনসিংহ	শেরপুর	শেরপুর সদর	১৪	২৮	৩৩৬.০০
২৩৫	ময়মনসিংহ	শেরপুর	নকলা	৯	৩৬	৪৩২.০০
২৩৬	ময়মনসিংহ	শেরপুর	নালিতাবাড়ী	১২	৪৮	৫৭৬.০০
২৩৭	ময়মনসিংহ	শেরপুর	ঝিনাইগাতী	৭	১৪	১৬৮.০০
২৩৮	ময়মনসিংহ	শেরপুর	শ্রীবর্দী	১০	২০	২৪০.০০
২৩৯	ময়মনসিংহ	ময়মনসিংহ	ধোবাউড়ী	৭	১৪	১৬৮.০০
২৪০	ময়মনসিংহ	ময়মনসিংহ	ইলিয়াঘাট	১২	২৪	২৮৮.০০
২৪১	ময়মনসিংহ	ময়মনসিংহ	ফুলপুর	১০	২০	২৪০.০০
২৪২	ময়মনসিংহ	ময়মনসিংহ	তারাকান্দা	১০	২০	২৪০.০০
২৪৩	ময়মনসিংহ	ময়মনসিংহ	গৌরীপুর	১০	২০	২৪০.০০
২৪৪	ময়মনসিংহ	ময়মনসিংহ	ময়মনসিংহ সদর	১৩	৩৯	৪৬৮.০০
২৪৫	ময়মনসিংহ	ময়মনসিংহ	মুক্তাগাছা	১০	২০	২৪০.০০
২৪৬	ময়মনসিংহ	ময়মনসিংহ	ফুলবাড়ীয়া	১৩	২৬	৩১২.০০
২৪৭	ময়মনসিংহ	ময়মনসিংহ	ত্রিশাল	১২	২৪	২৮৮.০০
২৪৮	ময়মনসিংহ	ময়মনসিংহ	ঈশ্বরগঞ্জ	১১	২২	২৬৪.০০
২৪৯	ময়মনসিংহ	ময়মনসিংহ	নিন্দিহিল	১২	২৪	২৮৮.০০
২৫০	ময়মনসিংহ	ময়মনসিংহ	গিফরগাঁও	১৫	৩০	৩৬০.০০
২৫১	ময়মনসিংহ	ময়মনসিংহ	ভালুকা	১১	২২	২৬৪.০০
২৫২	ময়মনসিংহ	নেত্রকোনা	দুর্গাপুর	৭	১৪	১৬৮.০০
২৫৩	ময়মনসিংহ	নেত্রকোনা	কমলাকান্দা	৮	১৬	১৯২.০০
২৫৪	ময়মনসিংহ	নেত্রকোনা	বারহাট্টা	৭	১৮	১১৮.৪০
২৫৫	ময়মনসিংহ	নেত্রকোনা	নেত্রকোনা সদর	১২	৩১	৩৭৪.৪০
২৫৬	ময়মনসিংহ	নেত্রকোনা	আটপাড়া	৭	১৪	১৬৮.০০
২৫৭	ময়মনসিংহ	নেত্রকোনা	কেন্দুয়া	১৩	২৬	৩১২.০০
২৫৮	ময়মনসিংহ	নেত্রকোনা	খালিয়াজুড়ি	৬	১২	১৪৪.০০
২৫৯	ময়মনসিংহ	নেত্রকোনা	সদন	৮	১৬	১৯২.০০
২৬০	ময়মনসিংহ	নেত্রকোনা	মোহনগঞ্জ	৭	১৪	১৬৮.০০
২৬১	ময়মনসিংহ	নেত্রকোনা	পূর্বধলা	১১	২২	১৬৪.০০
<b>মোট=</b>				<b>৩৫২</b>	<b>৮৩৮</b>	<b>১০,০৬০.৮০</b>
২৬২	ঢাকা	টাংগাইল	ধনবাড়ী	৭	১৪	১৬৮.০০
২৬৩	ঢাকা	টাংগাইল	মধপুর	৬	১৬	১৮৭.২০

ক্রমিক নং	বিভাগ	জেলা	উপজেলার নাম	ইউনিয়ন সংখ্যা	সম্ভাব্য সেতুর বরাদ্দ (সংখ্যা)	বক্স কালভার্ট/ গার্ডার ব্রিজ (মিটার)
১	২	৩	৪	৫	৬	৭
২৬৪	ঢাকা	টাংগাইল	ভূঞাপুর	৬	১২	১৪৪.০০
২৬৫	ঢাকা	টাংগাইল	গোপালপুর	৭	১৪	১৬৮.০০
২৬৬	ঢাকা	টাংগাইল	ঘাটাইল	১১	২২	২৬৪.০০
২৬৭	ঢাকা	টাংগাইল	কালিহাতী	১৪	২৮	৩৩৬.০০
২৬৮	ঢাকা	টাংগাইল	টাংগাইল সদর	১২	৩১	৩৭৪.৪০
২৬৯	ঢাকা	টাংগাইল	দেলদুয়ার	৮	১৬	১৯২.০০
২৭০	ঢাকা	টাংগাইল	নাগরপুর	১২	৩১	৩৭৪.৪০
২৭১	ঢাকা	টাংগাইল	মির্জাপুর	১৪	২৮	৩৩৬.০০
২৭২	ঢাকা	টাংগাইল	বাসাইল	৬	১২	১৪৪.০০
২৭৩	ঢাকা	টাংগাইল	সখিপুর	৮	১৬	১৯২.০০
২৭৪	ঢাকা	কিশোরগঞ্জ	হোসেনপুর	৬	২৪	১৮৮.০০
২৭৫	ঢাকা	কিশোরগঞ্জ	কিশোরগঞ্জ সদর	১১	৪৪	৫২৮.০০
২৭৬	ঢাকা	কিশোরগঞ্জ	কটিয়াদি	৯	১৮	২১৬.০০
২৭৭	ঢাকা	কিশোরগঞ্জ	পাকুন্দিয়া	৯	১৮	২১৬.০০
২৭৮	ঢাকা	কিশোরগঞ্জ	করিমগঞ্জ	১১	২৯	৩৮৩.২০
২৭৯	ঢাকা	কিশোরগঞ্জ	তাড়াইল	৭	১৮	২১৮.৪০
২৮০	ঢাকা	কিশোরগঞ্জ	অষ্টগ্রাম	৮	২৪	২৮৮.০০
২৮১	ঢাকা	কিশোরগঞ্জ	ইটনা	৯	২৭	৩২৪.০০
২৮২	ঢাকা	কিশোরগঞ্জ	মিঠামইন	৭	২১	২৫২.০০
২৮৩	ঢাকা	কিশোরগঞ্জ	বাজিতপুর	১১	২২	২৬৪.০০
২৮৪	ঢাকা	কিশোরগঞ্জ	নিকলী	৭	১৪	১৬৮.০০
২৮৫	ঢাকা	কিশোরগঞ্জ	ভৈরব	৭	১৮.২	২১৮.৪০
২৮৬	ঢাকা	কিশোরগঞ্জ	কুলিয়ারচর	৬	১২	১৪৪.০০
২৮৭	ঢাকা	মানিকগঞ্জ	দৌলতপুর	৮	১৬	১৯২.০০
২৮৮	ঢাকা	মানিকগঞ্জ	ঘিওর	৭	১৪	১৬৮.০০
২৮৯	ঢাকা	মানিকগঞ্জ	শিবালয়	৭	১৪	১৬৮.০০
২৯০	ঢাকা	মানিকগঞ্জ	হরিরামপুর	১৩	৫২	৬২৪.০০
২৯১	ঢাকা	মানিকগঞ্জ	মানিকগঞ্জ সদর	১০	২৬	৩১২.০০
২৯২	ঢাকা	মানিকগঞ্জ	সিংগাইর	১১	৪৪	৫২৮.০০
২৯৩	ঢাকা	মানিকগঞ্জ	সাতুরিয়া	৯	২৩	২৮০.৮০
২৯৪	ঢাকা	মুন্সিগঞ্জ	সিরাজদিখান	১৪	২৮	৩৩৬.০০
২৯৫	ঢাকা	মুন্সিগঞ্জ	শ্রীনগর	১৪	২৮	৩৩৬.০০
২৯৬	ঢাকা	মুন্সিগঞ্জ	লৌহজং	১০	২০	২৪০.০০
২৯৭	ঢাকা	মুন্সিগঞ্জ	চংগিবাড়ী	১২	২৪	২৮৮.০০
২৯৮	ঢাকা	মুন্সিগঞ্জ	গজারিয়া	৮	১৬	১৯২.০০
২৯৯	ঢাকা	মুন্সিগঞ্জ	মুন্সিগঞ্জ সদর	৯	১৮	২১৬.০০
৩০০	ঢাকা	ঢাকা	দোহার	৮	১৬	১৯২.০০
৩০১	ঢাকা	ঢাকা	নবাবগঞ্জ	১৪	২৮	৩৩৬.০০
৩০২	ঢাকা	ঢাকা	সাভার	১২	৩৬	৪৩২.০০
৩০৩	ঢাকা	ঢাকা	কেরানীগঞ্জ	১২	৩৬	৪৩২.০০
৩০৪	ঢাকা	ঢাকা	খামরাই	১৬	৩২	৩৮৪.০০
৩০৫	ঢাকা	গাজীপুর	কালিয়াকৈর	৯	২৭	৩২৪.০০
৩০৬	ঢাকা	গাজীপুর	গাজীপুর সদর	৪	৮	৯৬.০০
৩০৭	ঢাকা	গাজীপুর	শ্রীপুর	৮	১৬	১৯২.০০
৩০৮	ঢাকা	গাজীপুর	কাপাসিয়া	১১	২২	১৬৪.০০

ক্রমিক নং	বিভাগ	জেলা	উপজেলার নাম	ইউনিয়ন সংখ্যা	সম্ভাব্য সেতুর বরাদ্দ (সংখ্যা)	বক্স কালভার্ট/ গার্ডার ব্রিজ (মিটার)
১	২	৩	৪	৫	৬	৭
৩০৯	ঢাকা	গাজীপুর	কালিগঞ্জ	৭	১৪	১৬৮.০০
৩১০	ঢাকা	নরসিংদী	নরসিংদী সদর	১৪	২৮	৩৩৬.০০
৩১১	ঢাকা	নরসিংদী	পলাশ	৪	৮	৯৬.০০
৩১২	ঢাকা	নরসিংদী	শিবপুর	৯	১৮	২১৬.০০
৩১৩	ঢাকা	নরসিংদী	বেলাব	৮	১৬	১৯২.০০
৩১৪	ঢাকা	নরসিংদী	মনোহরদী	১২	৩১.২	৩৭৪.৪০
৩১৫	ঢাকা	নরসিংদী	রায়পুরা	২৪	৪৮	৫৭৬.০০
৩১৬	ঢাকা	নারায়নগঞ্জ	বুপগঞ্জ	৭	১৪	১৬৮.০০
৩১৭	ঢাকা	নারায়নগঞ্জ	আড়াইহাজার	১০	২০	২৪০.০০
৩১৮	ঢাকা	নারায়নগঞ্জ	সোনারগাঁও	১০	২০	২৪০.০০
৩১৯	ঢাকা	নারায়নগঞ্জ	বন্দর	৫	১৩	১৫৬.০০
৩২০	ঢাকা	নারায়নগঞ্জ	নারায়নগঞ্জ সদর	৭	১৮.২	২১৮.৪০
৩২১	ঢাকা	রাজবাড়ী	গোয়ালন্দ	৪	৮	৯৬.০০
৩২২	ঢাকা	রাজবাড়ী	রাজবাড়ী সদর	১৪	২৮	৩৩৬.০০
৩২৩	ঢাকা	রাজবাড়ী	বালিয়াকান্দি	৭	১৪	১৬৮.০০
৩২৪	ঢাকা	রাজবাড়ী	পাংশা	১০	২০	২৪০.০০
৩২৫	ঢাকা	রাজবাড়ী	কালুখালী	৭	১৪	১৬৮.০০
৩২৬	ঢাকা	ফরিদপুর	আলফাডাঙ্গা	৬	১৬	১৮৭.২০
৩২৭	ঢাকা	ফরিদপুর	বোয়ালমারী	১১	২২	২৬৪.০০
৩২৮	ঢাকা	ফরিদপুর	মধুখালী	১১	২৯	৩৪৩.২০
৩২৯	ঢাকা	ফরিদপুর	নগরকান্দা	৯	২৩	২৮০.৮০
৩৩০	ঢাকা	ফরিদপুর	সদরপুর	৯	১৮	২১৬.০০
৩৩১	ঢাকা	ফরিদপুর	সালথী	৮	১৬	১৯২.০০
৩৩২	ঢাকা	ফরিদপুর	ফরিদপুর সদর	১১	৪৪	৫২৮.০০
৩৩৩	ঢাকা	ফরিদপুর	ভাংগা	১২	৩১	৩৭৪.৪০
৩৩৪	ঢাকা	ফরিদপুর	চরভদ্রাসন	৪	১০	১২৪.৮০
৩৩৫	ঢাকা	গোপালগঞ্জ	কাশিয়ানী	১৪	৫৬	৬৭২.০০
৩৩৬	ঢাকা	গোপালগঞ্জ	মকসুদপুর	১৬	৬৪	৭৬৮.০০
৩৩৭	ঢাকা	গোপালগঞ্জ	গোপালগঞ্জ সদর	২১	৮৪	১০০৮.০০
৩৩৮	ঢাকা	গোপালগঞ্জ	কোটালীপাড়া	১২	৪৮	৫৭৬.০০
৩৩৯	ঢাকা	গোপালগঞ্জ	টুংগী পাড়া	৫	২০	২৪০.০০
৩৪০	ঢাকা	মাদারীপুর	শিবচর	১৯	৭৬	৯১২.০০
৩৪১	ঢাকা	মাদারীপুর	রাজের	১১	৪৪	৫২৮.০০
৩৪২	ঢাকা	মাদারীপুর	মাদারীপুর সদর	১৫	৬০	৭২০.০০
৩৪৩	ঢাকা	মাদারীপুর	কালাকান	১৪	২৮	৩৩৬.০০
৩৪৪	ঢাকা	শরীয়তপুর	জাজিরা	১২	৪৮	৫৭৬.০০
৩৪৫	ঢাকা	শরীয়তপুর	শরীয়তপুর সদর	১১	৪৪	৫২৮.০০
৩৪৬	ঢাকা	শরীয়তপুর	নড়িয়া	১৪	২৮	৩৩৬.০০
৩৪৭	ঢাকা	শরীয়তপুর	ডামুড্যা	৮	১৬	১৯২.০০
৩৪৮	ঢাকা	শরীয়তপুর	গোসাইরহাট	৮	১৬	১৯২.০০
৩৪৯	ঢাকা	শরীয়তপুর	ভেদরগঞ্জ	১৩	২৬	৩১২.০০
মোট=				৮৭৮	২,২৭৩	২৭,২৭৬.০০
৩৫০	সিলেট	সুনামগঞ্জ	জামালগঞ্জ	৫	১০	১২০.০০
৩৫১	সিলেট	সুনামগঞ্জ	ধর্মপাশা	১০	২০	২৪০.০০
৩৫২	সিলেট	সুনামগঞ্জ	তাহেরপুর	৭	১৪	১৬৮.০০

ক্রমিক নং	বিভাগ	জেলা	উপজেলার নাম	ইউনিয়ন সংখ্যা	সম্ভাব্য সেতুর বরাদ্দ (সংখ্যা)	বক্স কালভার্ট/ গার্ডার ব্রিজ (মিটার)
১	২	৩	৪	৫	৬	৭
৩৫৩	সিলেট	সুনামগঞ্জ	দিরাই	৯	১৮	২১৬.০০
৩৫৪	সিলেট	সুনামগঞ্জ	শাল্লা	৫	১০	১২০.০০
৩৫৫	সিলেট	সুনামগঞ্জ	দক্ষিণ সুনামগঞ্জ	৮	১৬	১৯২.০০
৩৫৬	সিলেট	সুনামগঞ্জ	জগন্নাথপুর	৮	১৬	১৯২.০০
৩৫৭	সিলেট	সুনামগঞ্জ	বিশ্বম্ভরপুর	৫	১০	১২০.০০
৩৫৮	সিলেট	সুনামগঞ্জ	সুনামগঞ্জ সদর	৮	১৬	১৯২.০০
৩৫৯	সিলেট	সুনামগঞ্জ	ছাতক	১৩	২৬	৩১২.০০
৩৬০	সিলেট	সুনামগঞ্জ	দোয়ারাবাজার	৯	১৮	২১৬.০০
৩৬১	সিলেট	সিলেট	সিলেট সদর	১৪	৩২	৩৮৪.০০
৩৬২	সিলেট	সিলেট	ওসমানীনগর	৮	১৬	২১৬.০০
৩৬৩	সিলেট	সিলেট	বালাগঞ্জ	১০	২৮	৩৩৬.০০
৩৬৪	সিলেট	সিলেট	বিশ্বনাথ	৮	১৬	১৯২.০০
৩৬৫	সিলেট	সিলেট	দক্ষিণ সুরমা	১০	২০	২৪০.০০
৩৬৬	সিলেট	সিলেট	ফেঞ্চুগঞ্জ	৫	১০	১২০.০০
৩৬৭	সিলেট	সিলেট	কোম্পানীগঞ্জ	৬	১২	১৪৪.০০
৩৬৮	সিলেট	সিলেট	গোয়াইনঘাট	৯	১৮	২১৬.০০
৩৬৯	সিলেট	সিলেট	জৈন্তাপুর	৬	১২	১৪৪.০০
৩৭০	সিলেট	সিলেট	জকিগঞ্জ	৯	১৮	২১৬.০০
৩৭১	সিলেট	সিলেট	কানাইঘাট	৯	১৮	২১৬.০০
৩৭২	সিলেট	সিলেট	বিমানীবাজার	১০	৩০	৩৬০.০০
৩৭৩	সিলেট	সিলেট	গোলাপগঞ্জ	১১	৩৩	৩৯৬.০০
৩৭৪	সিলেট	মৌলভীবাজার	বড়লেখা	১০	২০	২৪০.০০
৩৭৫	সিলেট	মৌলভীবাজার	জুড়া	৬	১২	১৪৪.০০
৩৭৬	সিলেট	মৌলভীবাজার	কমলগঞ্জ	৯	১৮	২১৬.০০
৩৭৭	সিলেট	মৌলভীবাজার	কুলাউড়া	১৩	২৬	৩১২.০০
৩৭৮	সিলেট	মৌলভীবাজার	মৌলভীবাজার সদর	১২	২৪	২৮৮.০০
৩৭৯	সিলেট	মৌলভীবাজার	রাজনগর	৮	১৬	১৯২.০০
৩৮০	সিলেট	মৌলভীবাজার	শ্রীমংগল	৯	১৮	২১৬.০০
৩৮১	সিলেট	হবিগঞ্জ	বাহুবল	৭	১৪	১৬৮.০০
৩৮২	সিলেট	হবিগঞ্জ	নবীগঞ্জ	১৩	২৬	৩১২.০০
৩৮৩	সিলেট	হবিগঞ্জ	আজমেরীগঞ্জ	৫	১০	১২০.০০
৩৮৪	সিলেট	হবিগঞ্জ	বানিয়াচং -	১৫	৩০	৩৬০.০০
৩৮৫	সিলেট	হবিগঞ্জ	লাখাই	৬	১২	১৪৪.০০
৩৮৬	সিলেট	হবিগঞ্জ	হবিগঞ্জ সদর,	১০	২০	২৪০.০০
৩৮৭	সিলেট	হবিগঞ্জ	চুনাবুঘাট	৮	১৬	১৯২.০০
৩৮৮	সিলেট	হবিগঞ্জ	মাধবপুর	৮	১৬	১৯২.০০
৩৮৯	সিলেট	হবিগঞ্জ	শায়েস্তাগঞ্জ	৫	১০	১২০.০০
<b>মোট=</b>				<b>৩৪৫</b>	<b>৭২৭</b>	<b>৮,৭২৪.০০</b>
৩৯০	চট্টগ্রাম	ব্রাহ্মণবাড়িয়া	নাসিরনগর	১৩	৩৯	৪৬৮.০০
৩৯১	চট্টগ্রাম	ব্রাহ্মণবাড়িয়া	আশুগঞ্জ	৮	১৬	১৯২.০০
৩৯২	চট্টগ্রাম	ব্রাহ্মণবাড়িয়া	সরাইল	৯	১৮	২১৬.০০
৩৯৩	চট্টগ্রাম	ব্রাহ্মণবাড়িয়া	ব্রাহ্মণবাড়িয়া সদর	১১	২২	২৬৪.০০
৩৯৪	চট্টগ্রাম	ব্রাহ্মণবাড়িয়া	বিজয়নগর	১০	২০	২৪০.০০
৩৯৫	চট্টগ্রাম	ব্রাহ্মণবাড়িয়া	আখাউড়া	৬	১৮	২১৬.০০

ক্রমিক নং	বিভাগ	জেলা	উপজেলার নাম	ইউনিয়ন সংখ্যা	সম্ভাব্য সেতুর বরাদ্দ (সংখ্যা)	বক্স কালভার্ট/ গার্ডার ব্রিজ (মিটার)
১	২	৩	৪	৫	৬	৭
৩৯৬	চট্টগ্রাম	ব্রাহ্মণবাড়িয়া	কসবা	১০	৩০	৩৬০.০০
৩৯৭	চট্টগ্রাম	ব্রাহ্মণবাড়িয়া	নবীনগর	২১	৪২	৫০৪.০০
৩৯৮	চট্টগ্রাম	ব্রাহ্মণবাড়িয়া	বাঞ্ছারামপুর	১২	২৪	২৮৮.০০
৩৯৯	চট্টগ্রাম	কুমিল্লা	দাউদকান্দি	১৫	৩০	৩৬০.০০
৪০০	চট্টগ্রাম	কুমিল্লা	মেঘনা	৮	১৬	১৯২.০০
৪০১	চট্টগ্রাম	কুমিল্লা	হোমনা,	৯	১৮	২১৬.০০
৪০২	চট্টগ্রাম	কুমিল্লা	তিতাস	৯	১৮	২১৬.০০
৪০৩	চট্টগ্রাম	কুমিল্লা	মুরাদনগর	২২	৪৪	৫২৮.০০
৪০৪	চট্টগ্রাম	কুমিল্লা	দেবিদ্বার	১৫	৩০	৩৬০.০০
৪০৫	চট্টগ্রাম	কুমিল্লা	ব্রাহ্মণপাড়া -	৮	১৬	১৯২.০০
৪০৬	চট্টগ্রাম	কুমিল্লা	বুড়িচং	৮	১৬	১৯২.০০
৪০৭	চট্টগ্রাম	কুমিল্লা	আদর্শ সদর কুমিল্লা	৬	২৪	২৮৮.০০
৪০৮	চট্টগ্রাম	কুমিল্লা	চান্দিনা	১৩	২৬	৩১২.০০
৪০৯	চট্টগ্রাম	কুমিল্লা	বরুড়া:	১৫	৩০	৩৬০.০০
৪১০	চট্টগ্রাম	কুমিল্লা	লাকসাম	৭	১৪	১৬৮.০০
৪১১	চট্টগ্রাম	কুমিল্লা	মনোহরগঞ্জ'	১১	২২	২৬৪.০০
৪১২	চট্টগ্রাম	কুমিল্লা	কুমিল্লা সদর দক্ষিণা	১৪	২৮	৩৩৬.০০
৪১৩	চট্টগ্রাম	কুমিল্লা	নাংগলকোট	১২	৪৮	৫৭৬.০০
৪১৪	চট্টগ্রাম	কুমিল্লা	চৌদ্দগ্রাম	১৩	৩৯	৪৬৮.০০
৪১৫	চট্টগ্রাম	কুমিল্লা	লালমাই	৬	১২	১৪৪.০০
৪১৬	চট্টগ্রাম	চাঁদপুর	কচুয়া	১২	৪৮	৫৭৬.০০
৪১৭	চট্টগ্রাম	চাঁদপুর	মতলব (দঃ)	৬	২৪	২৮৮.০০
৪১৮	চট্টগ্রাম	চাঁদপুর	মতলব (উত্তর)	১৪	৫৬	৬৭২.০০
৪১৯	চট্টগ্রাম	চাঁদপুর	হাইমচর	৬	২৪	২৮৮.০০
৪২০	চট্টগ্রাম	চাঁদপুর	চাঁদপুর সদর	১৪	৫৬	৬৭২.০০
৪২১	চট্টগ্রাম	চাঁদপুর	ফরিদগঞ্জ	১৫	৬০	৭২০.০০
৪২২	চট্টগ্রাম	চাঁদপুর	হাজীগঞ্জ	১২	৪৮	৫৭৬.০০
৪২৩	চট্টগ্রাম	চাঁদপুর	শাহরাস্তি	১০	৪০	৪৮০.০০
৪২৪	চট্টগ্রাম	ফেনী	ছাগলনাইয়া	৫	১০	১২০.০০
৪২৫	চট্টগ্রাম	ফেনী	ফুলগাজী	৬	১২	১৪৪.০০
৪২৬	চট্টগ্রাম	ফেনী	পরপুরাম	৩	৬	৭২.০০
৪২৭	চট্টগ্রাম	ফেনী	ফেনী সদর	১২	২৪	২৮৮.০০
৪২৮	চট্টগ্রাম	ফেনী	দাগনভূইয়া	৮	১৬	১৯২.০০
৪২৯	চট্টগ্রাম	ফেনী	সোনাগাজী	৯	১৮	২১৬.০০
৪৩০	চট্টগ্রাম	নোয়াখালী	চাটখিল	৯	৩৫	৪২১.২০
৪৩১'	চট্টগ্রাম	নোয়াখালী	সোনাইমুড়ী	১০	৩০	৩৬০.০০
৪৩২	চট্টগ্রাম	নোয়াখালী	সেনবাগ	৯	৩৫	৪২১.২০
৪৩৩	চট্টগ্রাম	নোয়াখালী	বেগমগঞ্জ	১৬	৪৮	৫৭৬.০০
৪৩৪	চট্টগ্রাম	নোয়াখালী	নোয়াখালী সদর	১৩	৭৮	৯৩৬.০০
৪৩৫	চট্টগ্রাম	নোয়াখালী	সুবনচর	৮	২৪	২৮৮.০০
৪৩৬	চট্টগ্রাম	নোয়াখালী	কোম্পানীগঞ্জ	৮	৪৮	৫৭৬.০০
৪৩৭	চট্টগ্রাম	নোয়াখালী	কবিরহাট	৭	৪২	৫০৪.০০
৪৩৮	চট্টগ্রাম	নোয়াখালী	হাতিয়া	১২	৩৬	৪৩২.০০
৪৩৯	চট্টগ্রাম	লক্ষ্মীপুর	রামগঞ্জ	১০	৩০	৩৬০.০০



ক্রমিক নং	বিভাগ	জেলা	উপজেলার নাম	ইউনিয়ন সংখ্যা	সম্ভাব্য সেতুর বরাদ্দ (সংখ্যা)	বক্স কালভার্ট/ গার্ডার ব্রিজ (মিটার)
১	২	৩	৪	৫	৬	৭
৪৪০	চট্টগ্রাম	লক্ষ্মীপুর	লক্ষ্মীপুর সদর	২১	৬৩	৭৫৬.০০
৪৪১	চট্টগ্রাম	লক্ষ্মীপুর	রায়পুর	১০	৩০	৩৬০.০০
৪৪২	চট্টগ্রাম	লক্ষ্মীপুর	কমলনগর	৯	২৭	৩২৪.০০
৪৪৩	চট্টগ্রাম	লক্ষ্মীপুর	রামগতি	৮	২৪	২৮৮.০০
৪৪৪	চট্টগ্রাম	চট্টগ্রাম	মীরসরাই:	১৬	৯৬	১,১৫২.০০
৪৪৫	চট্টগ্রাম	চট্টগ্রাম	ফটিকছড়ি	১৮	৫৪	৬৪৮.০০
৪৪৬	চট্টগ্রাম	চট্টগ্রাম	সন্দ্বীপ :	১৫	৪৫	৫৪০.০০
৪৪৭	চট্টগ্রাম	চট্টগ্রাম	সীতাকুন্ড	১০	৩০	৩৬০.০০
৪৪৮	চট্টগ্রাম	চট্টগ্রাম	হাটহাজারী	১৪	৪২	৫০৪.০০
৪৪৯	চট্টগ্রাম	চট্টগ্রাম	রাউজান	১৪	৪২	৫০৪.০০
৪৫০	চট্টগ্রাম	চট্টগ্রাম	বোয়ালখালী	৯	২৭	৩২৪.০০
৪৫১	চট্টগ্রাম	চট্টগ্রাম	রাংগুনিয়া	১৫	৪৫	৫৪০.০০
৪৫২	চট্টগ্রাম	চট্টগ্রাম	আনোয়ারা	১১	৩৩	৩৯৬.০০
৪৫৩	চট্টগ্রাম	চট্টগ্রাম	পটিয়া	২২	৬৬	৭৯২.০০
৪৫৪	চট্টগ্রাম	চট্টগ্রাম	চন্দনহিশ	৯	২৭	৩২৪.০০
৪৫৫	চট্টগ্রাম	চট্টগ্রাম	সাতকানিয়া	১২	৩৬	৪৩২.০০
৪৫৬	চট্টগ্রাম	চট্টগ্রাম	লোহাগড়া	৯	৩৫	৪২১.২০
৪৫৭	চট্টগ্রাম	চট্টগ্রাম	বাশখালী	১৪	৪২	৫০৪.০০
৪৫৮	চট্টগ্রাম	চট্টগ্রাম	কর্ণফুলী,	৫	১৫	১৮০.০০
৪৫৯	চট্টগ্রাম	কক্সবাজার	চকোরিয়া	১৮	৫৪	৬৪৮.০০
৪৬০	চট্টগ্রাম	কক্সবাজার	পেকুয়া	৭	২১	২৫২.০০
৪৬১	চট্টগ্রাম	কক্সবাজার	কুতুবদিয়া	৬	১৮	২১৬.০০
৪৬২	চট্টগ্রাম	কক্সবাজার	মহেশখালী	৮	২৪	২৮৮.০০
৪৬৩	চট্টগ্রাম	কক্সবাজার	রামু	১১	৩৩	৩৯৬.০০
৪৬৪	চট্টগ্রাম	কক্সবাজার	কক্সবাজার সদর	১০	৩০	৩৬০.০০
৪৬৫	চট্টগ্রাম	কক্সবাজার	টেকনাফ	৬	৩৬	৪৩২.০০
৪৬৬	চট্টগ্রাম	কক্সবাজার	উখিয়া	৫	৩০	৩৬০.০০
৪৬৭	চট্টগ্রাম	খাগড়াছড়ি	দিঘিনালা	৫	১০	১২০.০০
৪৬৮	চট্টগ্রাম	খাগড়াছড়ি	খাগড়াছড়ি সদর	৫	১০	১২০.০০
৪৬৯	চট্টগ্রাম	খাগড়াছড়ি	লক্ষ্মীছড়ি	৩	৬	৭২.০০
৪৭০	চট্টগ্রাম	খাগড়াছড়ি	মহালছড়ি	৫	১০	১২০.০০
৪৭১	চট্টগ্রাম	খাগড়াছড়ি	মানিকছড়ি	৩	৬	৭২.০০
৪৭২	চট্টগ্রাম	খাগড়াছড়ি	মাটিরাংগা	৮	১৬	১৯২.০০
৪৭৩	চট্টগ্রাম	খাগড়াছড়ি	পানছড়ি	৫	১০	১২০.০০
৪৭৪	চট্টগ্রাম	খাগড়াছড়ি	রামগড়	৩	৬	৭২.০০
৪৭৫	চট্টগ্রাম	রাংগামাটি	বাঘাইছাড়	৭	১৪	১৬৮.০০
৪৭৬	চট্টগ্রাম	রাংগামাটি	বরকল	৫	১০	১২০.০০
৪৭৭	চট্টগ্রাম	রাংগামাটি	কাউখালা	৭	১৪	১৬৮.০০
৪৭৮	চট্টগ্রাম	রাংগামাটি	বিলাইছড়ি	৩	৬	৭২.০০
৪৭৯	চট্টগ্রাম	রাংগামাটি	কাপ্তাই	৫	১০	১২০.০০
৪৮০	চট্টগ্রাম	রাংগামাটি	জুরাছড়ি	৪	৮	৯৬.০০
৪৮১	চট্টগ্রাম	রাংগামাটি	লংগদু	৬	১২	১৪৪.০০
৪৮২	চট্টগ্রাম	রাংগামাটি	নানিয়ারচর	৪	৮	৯৬.০০
৪৮৩	চট্টগ্রাম	রাংগামাটি	রাজশুলী	৩	৬	৭২.০০
৪৮৪	চট্টগ্রাম	রাংগামাটি	রাংগামাটি সদর	৬	১২	১৪৪.০০

ক্রমিক নং	বিভাগ	জেলা	উপজেলার নাম	ইউনিয়ন সংখ্যা	সম্ভাব্য সেতুর বরাদ্দ (সংখ্যা)	বক্স কালভার্ট/ গার্ডার ব্রিজ (মিটার)
১	২	৩	৪	৫	৬	৭
৪৮৫	চট্টগ্রাম	রাংগামাটি	গুইমারা	৫	১০	১২০.০০
৪৮৬	চট্টগ্রাম	বান্দরবান	অলীকদম	৪	১০	১২৪.৮০
৪৮৭	চট্টগ্রাম	বান্দরবান	বান্দরবান সদর	৫	১৩	১৫৬.০০
৪৮৮	চট্টগ্রাম	বান্দরবান	লামা	৭	১৮	২১৮.৪০
৪৮৯	চট্টগ্রাম	বান্দরবান	নাইক্ষ্যংছড়ি	৪	১০	১২৪.৮০
৪৯০	চট্টগ্রাম	বান্দরবান	রোয়াংছড়ি	৪	১০	১২৪.৮০
৪৯১	চট্টগ্রাম	বান্দরবান	রুমা	৪	১০	১২৪.৮০
৪৯২	চট্টগ্রাম	বান্দরবান	থানচি	৪	১০	১২৪.৮০
মোট=				৯৬১	২,৮০১	৩৩,৬০৬.০০
সংরক্ষিত					৯৮৮	১১৮৫২.৪০
মোট				৪৫৫৩	১৩০০০	১৫৬০০০.০০

তথ্যসূত্রঃ আরডিপিপি

গণপ্রজাতন্ত্রী বাংলাদেশ সরকার

পরিকল্পনা মন্ত্রণালয়

বাস্তবায়ন পরিবীক্ষণ ও মূল্যায়ন বিভাগ (আইএমইডি)

আইডি নং

--	--	--

গ্রামীণ রাস্তায় ১৫ মিটার দৈর্ঘ্য পর্যন্ত সেতু/কালভার্ট নির্মাণ শীর্ষক প্রকল্পের নিবিড় পরিবীক্ষণ সমীক্ষার  
সুফলভোগীদের জন্য নমুনা জরিপ প্রশ্নমালা

সম্মতি পত্র	
<b>পরিচিতি ও নিবিড় পরিবীক্ষণ কাজের উদ্দেশ্য বর্ণনা</b>	
<p>আসসালামু আলাইকুম/নমস্কার।</p> <p>আমি..... ঢাকায় অবস্থিত এমএস ডেভেলপমেন্ট এসোসিয়েটস্ লিঃ নামক একটি পরামর্শক প্রতিষ্ঠান থেকে এসেছি। সরকারের বিভিন্ন মন্ত্রণালয়/বিভাগ এবং বিভিন্ন বেসরকারি প্রতিষ্ঠান দেশের আর্থ-সামাজিক অবস্থার উন্নয়নে বিভিন্ন রকম সমীক্ষা কার্যক্রম বাস্তবায়ন করে আসছে। বর্তমানে আমরা গ্রামীণ রাস্তায় ১৫ মিটার দৈর্ঘ্য পর্যন্ত সেতু/কালভার্ট নির্মাণ শীর্ষক প্রকল্পের নিবিড় পরিবীক্ষণ সমীক্ষার জন্য পরিকল্পনা মন্ত্রণালয়ের বাস্তবায়ন পরিবীক্ষণ ও মূল্যায়ন বিভাগ এর পক্ষে আপনাদের আর্থ-সামাজিক অবস্থার জরিপ কাজের তথ্য সংগ্রহ করতে এসেছি। আপনার কাছ থেকে প্রাপ্ত তথ্য এই জরিপ কাজ ছাড়া অন্য কোথাও ব্যবহার করা হবে না। আমি আপনাকে সম্পূর্ণ নিশ্চিত করছি যে আপনি যা বলবেন আমরা অবশ্যই তা গোপন রাখবো। আমরা আশা করবো আপনি সঠিক তথ্য দিয়ে সহায়তা করবেন। আপনার সঠিক তথ্যের উপর নির্ভর করছে আমাদের কাজের সফলতা এই সাক্ষাতে আনুমানিক ৩০ মিনিট সময় ব্যয় হবে। আপনি সম্মতি প্রদান করলে, আমরা কি শুরু করতে পারি?</p>	
০১.	উত্তর দাতার নামঃ-----
০২.	উত্তরদাতার লিঙ্গঃ পুরুষ-----১ মহিলা-----২
০৩.	গ্রাম/রোড/ওয়ার্ড----- ইউনিয়ন/পৌরসভাঃ-----
০৪.	উপজেলাঃ----- জেলাঃ-----বিভাগঃ-----
০৫.	সাক্ষাৎকার গ্রহণের তারিখঃ
০৬.	উত্তরদাতার মোবাইল নম্বরঃ
০৭.	সাক্ষাৎকার গ্রহণকারীর নামঃ সুপারভাইজরের নামঃ
	মোবাইল নং- মোবাইল নং-
	স্বাক্ষরঃ স্বাক্ষরঃ

সেকশন-০১: আর্থ-সামাজিক তথ্যাদি

ক্রঃনং	প্রশ্ন	উত্তরসহ কোড	নির্দেশনা
০১	উত্তরদাতার বয়স?	-----বছর	
০২	উত্তরদাতার পেশা?	চাকুরী	১
		ব্যবসা	২
		পেশাজীবী (ডাক্তার, ইঞ্জিনিয়ার ইত্যাদি)	৩
		ক্ষুদ্র ব্যবসা কুটির শিল্প/সেলাই ইত্যাদি	৪
		ক্ষুদ্র পেশা খামারী (কামার, কুমার, জেলে) ইত্যাদি	৫
		কৃষিকাজ/খামারী	৬
		চালক (বাস/ট্রাক/হুন্ডা/নসিমন/করিমন/রিঙ্কা/ভ্যান/ঠেলাগাড়ী) ইত্যাদি	৭
		গৃহিনী	৮
		ছাত্র/ছাত্রী	৯
		দিনমজুর/শ্রমিক	১০
		অন্যান্য (নির্দিষ্ট করুন)-----	১১
০৩	উত্তরদাতার পড়াশোনার স্তর?	নিরক্ষর	১
		১ম-৫ম শ্রেণী	২
		৬ম-১০ম শ্রেণী	৩
		এসএসসি পাশ	৪
		এইচএসসি/সমমান	৫
		অনার্স/ডিগ্রী/মাষ্টার্স	৬
		অন্যান্য (নির্দিষ্ট করুন)-----	৭
০৪	আপনার পরিবারের সদস্য সংখ্যা কত জন?	পুরুষ-----জন মহিলা-----জন মোট -----জন	
০৫	আপনার পরিবারের আয়কারী সদস্য সংখ্যা কত জন?	১ জন	১
		২ জন	২
		৩ বা ৩ জনের অধিক	৩
০৬	আপনার পরিবারের মাসিক গড় আয় ও ব্যয় কত?	গড় আয়-----টাকা	
		গড় ব্যয়-----টাকা	

বক্স কালভার্ট/গার্ডার ব্রিজ নির্মাণ সংক্রান্ত তথ্যাদি

ক্রঃ নং	প্রশ্নের ধরণ	উত্তর	কোড	নির্দেশনা
০১.	অত্র এলাকায় গ্রামীণ রাস্তায় ১৫ মিটার দৈর্ঘ্য পর্যন্ত সেতু/কালভার্ট নির্মাণ প্রকল্পের আওতায় যে ব্রিজ/বক্স কালভার্ট নির্মিত/নির্মাণ হয়েছে/হচ্ছে তার স্থান নির্বাচন সম্পর্কে আপনার মতামত কি?	যথাস্থানে নির্মিত/নির্মাণ হয়েছে/হচ্ছে	১	
		ব্রিজ/বক্স কালভার্টটি খাল/নালার সাথে সংযুক্ত নয়	২	
		যে স্থানে ব্রিজ/বক্স কালভার্টটি নির্মিত/নির্মাণ হচ্ছে সেখানে ব্রিজ/বক্স কালভার্টের প্রয়োজন ছিলনা/নেই	৩	
		অন্যান্য	৪	
০২	ব্রিজ/বক্স কালভার্ট নির্মিত হওয়ায়/নির্মাণ পরবর্তীতে সাধারণ জনগণের কি কি উপকার হয়েছে/হবে বলে	যানবাহন চলাচল বৃদ্ধি পেয়েছে/পাবে	১	
		পণ্য পরিবহনে খরচ কমেছে/কমবে	২	

ক্রঃ নং	প্রশ্নের ধরণ	উত্তর	কোড	নির্দেশনা
	আপনি মনে করেন?	উৎপাদিত পণ্য সামগ্রী বাজারে নিতে সুবিধা হয়েছে/হবে	৩	
		যাতায়াতে খরচ কমেছে/কমবে	৪	
		বর্ষা মৌসুমে যাতায়াত সহজ হয়েছে/হবে	৫	
		কর্মস্থলে যেতে সহজ হয়েছে/হবে	৬	
		ছেলে/মেয়েদের স্কুলে যাতায়াত সহজ হয়েছে/হবে	৭	
		স্বাস্থ্য কেন্দ্র/হাসপাতালে যাতায়াত সহজ হয়েছে/হবে	৮	
		যাতায়াত সহজ হওয়ায় আইন শৃঙ্খলার উন্নতি হয়েছে/হবে	৯	
		দুর্যোগকালীন সময়ে দ্রুত ও স্বল্প সময়ে আশ্রয় কেন্দ্রে যাওয়া সহজ হয়েছে/হবে	১০	
		যাতায়াতে সময় কম লাগবে/লাগে	১১	
		বর্ষা মৌসুমে পানির চাপে রাস্তা ভেঙে যাওয়া রোধ হয়েছে/হবে	১২	
		জলাবদ্ধতার কারণে ফসলের ক্ষতি হওয়ার সম্ভাবনা নেই	১৩	
		অন্যান্য	১৪	
০৩.	অত্র স্থানে গার্ডার ব্রিজ/বক্স কালভার্ট নির্মাণের পূর্বে/না থাকার ফলে কি কি ধরনের সমস্যা ছিল বলে মনে করেন?	হাট-বাজারে যাতায়াতে সমস্যা হতো	১	
		উপজেলায়/ইউনিয়ন পরিষদে যাতায়াতে সমস্যা হতো	২	
		কর্মস্থলে যেতে বিলম্ব হতো	৩	
		ছেলে/মেয়েদের স্কুল/কলেজে যাতায়াতে সমস্যা হতো	৪	
		স্বাস্থ্য কেন্দ্র/হাসপাতালে যাতায়াতে সমস্যা/বিলম্ব হতো	৫	
		কৃষি কাজ/খাদ্য শস্য উৎপাদনে ও পরিবহনে সমস্যা হতো	৬	
		দুর্যোগকালীন সময়ে বৃদ্ধ ও শিশুদের নিয়ে দ্রুত আশ্রয় কেন্দ্রে যাওয়া যেতো না	৭	
		বর্ষা মৌসুমে যাতায়াতে সমস্যা হতো	৮	
		বর্ষা মৌসুমে পানির চাপে রাস্তা ভেঙে যেতো	৯	
		অধিক জলাবদ্ধতার কারণে ফসলের ক্ষতি হতো	১০	
		অন্যান্য	১১	
০৪.	ব্রিজ/বক্স কালভার্ট নির্মাণের ফলে/নির্মাণ পরবর্তীতে কৃষিক্ষেত্রে কি ধরনের পরিবর্তন হয়েছে/হবে বলে মনে করেন?	কৃষি পণ্য উৎপাদন বৃদ্ধি পেয়েছে/পাবে	১	
		কৃষি পণ্য মাঠ থেকে আনা-নেওয়ার সুবিধা হয়েছে/হবে?	২	
		কৃষি পণ্য বাজারজাতকরণে সুবিধা হয়েছে/হবে?	৩	
		জলাবদ্ধতা দূর হবে	৪	
		অন্যান্য	৫	

ক্রঃ নং	প্রশ্নের ধরণ	উত্তর	কোড	নির্দেশনা
০৫.	ব্রিজ/বক্স কালভার্ট নির্মিত/নির্মাণ হওয়ার ফলে বর্তমানে গড়ে প্রতিদিন কয়টি যানবাহন চলাচল করে বলে আপনি মনে করেন? (আনুমানিক)	৫ থেকে ১০টি	১	
		১০ থেকে ২০টি	২	
		২০ থেকে ৩০টি	৩	
		৩০ থেকে ৪০টি	৪	
		৪০ এর উর্ধ্বে	৫	
০৬.	ব্রিজ/বক্স কালভার্ট নির্মাণের পূর্বে গড়ে প্রতিদিন কয়টি যানবাহন চলাচল করত বলে আপনি মনে করেন? (আনুমানিক)	৫ থেকে ১০টি	১	
		১০ থেকে ২০টি	২	
		২০ থেকে ৩০টি	৩	
		৩০ থেকে ৪০টি	৪	
		৪০ এর উর্ধ্বে	৫	
০৭.	ব্রিজ/বক্স কালভার্ট নির্মিত হওয়ার ফলে/নির্মাণ হলে ব্যবসা বাণিজ্যে কি ধরনের পরিবর্তন/প্রসার ঘটেছে/ঘটবে বলে আপনি মনে করেন?	পণ্য পরিবহন খরচ হ্রাস পাওয়ায় বিভিন্ন ধরনের ব্যবসায়িক কার্যক্রম বৃদ্ধি পেয়েছে/পাবে	১	
		নিত্য প্রয়োজনীয় পণ্যের প্রাপ্যতা বৃদ্ধি পেয়েছে/পাবে	২	
		নিত্য প্রয়োজনীয় পণ্যের সরবরাহ বেড়েছে/বাড়বে	৩	
		নতুন নতুন ব্যবসার উদ্ভাবন হয়েছে/হবে	৪	
		অন্যান্য	৫	
০৮.	খাল বা নালায় তুলনায় ব্রিজ/বক্স কালভার্টের দৈর্ঘ্য কতটা যথাযথ হয়েছে/হচ্ছে বলে আপনি মনে করেন?	খাল বা নালায় তুলনায় ব্রিজ/বক্স কালভার্টের দৈর্ঘ্য সঠিক আছে	১	
		খাল বা নালায় তুলনায় ব্রিজ/বক্স কালভার্টের দৈর্ঘ্য কিছুটা কম ছিল	২	
		খাল বা নালায় তুলনায় ব্রিজ/বক্স কালভার্টের দৈর্ঘ্য অনেকখানি কম থাকার ফলে দুপাশে মাটি ভরাট করার প্রয়োজন হয়েছে/হবে	৩	
		অন্যান্য	৪	
০৯.	ব্রিজ/বক্স কালভার্ট নির্মাণের ফলে/নির্মাণ পরবর্তীতে সামাজিক, সংস্কৃতিক ও প্রাতিষ্ঠানিক যোগাযোগের ক্ষেত্রে কি ধরনের পরিবর্তন হয়েছে/হবে বলে আপনি মনে করেন?	ইউনিয়ন পরিষদসহ সর্বোত্র জনগণের যাতায়াত বৃদ্ধি পেয়েছে/পাবে	১	
		ইউনিয়ন পরিষদের সামাজিক নিরাপত্তা সেবা প্রাপ্তি বৃদ্ধি পেয়েছে/পাবে	২	
		হসপিটাল/কমিউনিটি ক্লিনিক/চেষ্টারে ডাক্তারের উপস্থিতি বৃদ্ধি পেয়েছে/পাবে	৩	
		যাতায়াত সুবিধার ফলে স্কুল/কলেজে ছাত্র/ছাত্রীদের উপস্থিতি বৃদ্ধি পেয়েছে/পাবে	৪	
		বিভিন্ন আনুষ্ঠানিকতার হার বৃদ্ধি পেয়েছে/পাবে	৫	
		অন্যান্য	৬	
১০.	ব্রিজ/বক্স কালভার্ট নির্মাণ হওয়ার ফলে/নির্মাণ পরবর্তীতে পানি নিষ্কাশন ব্যবস্থার মাধ্যমে দুর্যোগ জনিত ঝুঁকি কিভাবে হ্রাস পেয়েছে/পাবে বলে মনে করেন?	অতি বৃষ্টির ফলে জলাবদ্ধতা সৃষ্টি হয়না/হবেনা	১	
		অতি বৃষ্টিতে ফসলের ক্ষতি হয়না/হবেনা	২	
		অতি বৃষ্টির ফলে পানি জমে বাড়ি-ঘর ডুবে যায়না/যাবেনা	৩	
		দুত আশ্রয় কেন্দ্রে যাওয়া যায়/যাবে	৪	
		দুর্যোগকালীন সময় বৃদ্ধ ও শিশুদের দ্রুত নিরাপদ	৫	

ক্রঃ নং	প্রশ্নের ধরণ	উত্তর	কোড	নির্দেশনা
		স্থানে নেওয়া যায়/যাবে		
		বন্যায় ক্ষয়-ক্ষতির পরিমাণ কমেছে/কমবে	৬	
		অন্যান্য	৭	
১১.	ব্রিজ/বক্স কালভার্ট নির্মাণের মাধ্যমে/নির্মাণ হলে অত্র এলাকার দরিদ্র জনগোষ্ঠীর কর্ম-সংস্থানে কি ধরনের সুযোগ সৃষ্টি হয়েছে/হবে বলে মনে করেন?	নির্মাণ কাজের সাথে শ্রম দিয়ে	১	
		পরিবহনের সাথে সম্পর্কিত কর্মসংস্থানের ফলে	২	
		কাজের বিনিময়ে খাদ্য কর্মসূচিতে যোগ দেয়ার মাধ্যমে	৩	
		কৃষি পণ্য সামগ্রী বাজারজাতকরণের মাধ্যমে	৪	
		শ্রমিক/দিনমজুরগণ দূরে গিয়ে কাজ করার সুযোগ সৃষ্টির মাধ্যমে	৫	
		পোলট্রি/হ্যাচারী/ডেইরি/ফিসারীতে কর্ম-সংস্থান সৃষ্টির ফলে	৬	
		অন্যান্য	৭	
১২.	অত্র এলাকায় ব্রিজ/বক্স কালভার্ট নির্মাণের ফলে/নির্মাণ হলে বিচ্ছিন্ন কতটি গ্রাম/মহল্লা/বাড়ি মূল সড়কের সাথে সংযুক্ত হয়েছে/হবে বলে আপনি মনে করেন?	গ্রাম/মহল্লা-----টি	১	
		বাড়ি-----টি	২	
১৩.	আপনার মতে ব্রিজ/বক্স কালভার্টটির বর্তমান অবস্থা কেমন বলে মনে করেন? (উইং ওয়াল, সংযোগ সড়কসহ ইত্যাদি)	উইং ওয়াল ও সংযোগ সড়ক ভালো আছে	১	
		উইং ওয়াল মেরামত করা প্রয়োজন	২	
		সংযোগ সড়ক মেরামত করা প্রয়োজন	৩	
		ব্রিজ/বক্স কালভার্টটির সংযোগ সড়ক নেই	৪	
		ব্রিজ/বক্স কালভার্টটির সংযোগ সড়ক দেবে/নিচু হয়ে গেছে	৫	
		ব্রিজ/বক্স কালভার্টটি মাঝখানে ভেঙে গেছে	৬	
		ব্রিজ/বক্স কালভার্টটি মাঝখানে পানি জমে থাকে	৭	
		অন্যান্য	৮	
১৪.	ভবিষ্যতে ব্রিজ/বক্স কালভার্টগুলো রক্ষাবেক্ষণ ও টেকসই করার জন্য আপনার পরামর্শ কী?			
		-----		
		-----		
		-----		
		-----		

জরীপকার্য সম্পাদনকারী

প্রশ্ন-পত্রটি পুনরায় পরীক্ষা করুন। কোন প্রশ্নের উত্তর বাদ গিয়ে থাকলে উত্তরদাতাকে আবারও জিজ্ঞাসা করুন এবং উত্তরসমূহ সঠিকভাবে এসেছে কিনা সে ব্যাপারে নিশ্চিত হোন। পরিশেষে জরীপ কাজে অংশগ্রহণে মূল্যবান সময় দেয়ার জন্য উত্তরদাতাকে আবারও ধন্যবাদ।

গণপ্রজাতন্ত্রী বাংলাদেশ সরকার

পরিকল্পনা মন্ত্রণালয়

বাস্তবায়ন পরিবীক্ষণ ও মূল্যায়ন বিভাগ (আইএমইডি)

গ্রামীণ রাস্তায় ১৫ মিটার দৈর্ঘ্য পর্যন্ত সেতু/কালভার্ট নির্মাণ শীর্ষক প্রকল্পের নিবিড় পরিবীক্ষণ সমীক্ষার

প্রকল্প পরিচালক, উপ প্রকল্প পরিচালকের সাথে নিবিড় আলোচনার (KII) গাইডলাইন :

নাম----- পদবি-----শাখা-----

দপ্তর----- ফোনমোবাইল/-----তারিখ-----

১.	আপনার যোগদানের তারিখ -----
২.	গ্রামীণ রাস্তায় ১৫ মিটার দৈর্ঘ্য পর্যন্ত সেতু/কালভার্ট নির্মাণ (১ম সংশোধিত) প্রকল্পের উপযোগিতা বিষয়ে আপনার সুনির্দিষ্ট মতামত পেশ করুন? ----- -----
৩.	(ক) প্রকল্পের সম্ভাব্যতা যাচাই (Feasibility Study) করা হয়েছে কিনা? ১. হ্যাঁ ২. না (খ) প্রকল্পের সম্ভাব্যতা যাচাইয়ে (Feasibility Study) কোন দুর্বলতা ছিল কিনা? ১. হ্যাঁ ২. না (গ) হ্যাঁ হলে, কী ধরনের দুর্বলতা ছিল বলে মনে করেন?----- -----
৪.	(ক) সময়মত প্রকল্প পরিচালক নিয়োগ হয়েছে কিনা? ১. হ্যাঁ ২. না ----- ----- (খ) অত্র প্রকল্পে এপর্যন্ত ৫ জন প্রকল্প পরিচালক পরিবর্তন হয়েছে, ঘনঘন প্রকল্প পরিচালক পরিবর্তন হওয়ার কারণ কি বলে আপনি মনে করেন? ----- -----
৫.	প্রকল্পে এ পর্যন্ত কতটি প্যাকেজের/সেতু/কালভার্ট নির্মাণ কাজ সম্পন্ন হয়েছে?-----টি
৬.	প্রকল্পে কতটি প্যাকেজের জন্য দরপত্র আহবান করা হয়েছে? (১) পণ্য-----টি, (২) পূর্ত কাজ-----টি
৭.	যে প্যাকেজগুলোতে কাজ শুরু কিংবা দরপত্র আহবান করা যায়নি সেই প্যাকেজগুলোর নাম উল্লেখ করুন? ----- -----
৮.	(ক) প্রকল্প শুরুর পর থেকে এখন পর্যন্ত অর্থ বরাদ্দ এবং অর্থ ছাড়ে কোন সমস্যা হয়েছে কি? ১. হ্যাঁ ২. না (খ) হ্যাঁ হলে, বরাদ্দ অনুযায়ী অর্থ ছাড়ের ক্ষেত্রে কী ধরনের প্রতিবন্ধকতার সম্মুখীন হতে হয়েছে? ----- ----- (গ) কিভাবে সমস্যাগুলো মোকাবেলা করেছেন? ----- -----
৯.	(ক) প্রকল্পের আওতায় বিভিন্ন পণ্য, কার্য ও সেবা ক্রয় এবং সংগ্রহে (Procurement) এর প্রচলিত বিধিমালা (যেমন: PPA-06/PPR-08) অনুসরণ করার ক্ষেত্রে কোন সমস্যা/ঝুঁকির সম্মুখীন হতে হয়েছে কি? ১. হ্যাঁ ২. না (খ) হ্যাঁ হলে, কিভাবে সমস্যা সেগুলো মোকাবেলা করেছেন বিস্তারিত ব্যাখ্যা করুন। ----- -----
১০.	(ক) ডিপিপি ডিজাইন ও স্পেসিফিকেশন অনুসারে প্রকল্পের ভৌত অবকাঠামোগুলো নির্মাণ করা সম্ভব হচ্ছে কিনা? ১.হ্যাঁ ২. না (খ) যদি না হয়ে থাকে, ডিপিপি ডিজাইন ও স্পেসিফিকেশন অনুসারে কেনো ভৌত অবকাঠামোগুলো নির্মাণ করা সম্ভব



	হচ্ছে না বা হয়নি বলে মনে করেন? ----- -----
১১.	(ক) ডিপিপি/আরডিপিপি'তে উল্লেখিত ডিজাইন, টেন্ডার ডকুমেন্টে প্রদানকৃত ডিজাইন, কার্যক্ষেত্রে প্রদত্ত ওয়ার্কিং ডিজাইন এবং সম্ভাব্য As Built ডিজাইন – এগুলোর মাঝে মিল রয়েছে কিনা? ১.হ্যাঁ ২. না (খ) গরমিল থাকলে, গরমিলগুলো কী? ----- -----
১২.	(ক) ডিপিপি/আরডিপিপি'তে টেকনিক্যাল সাপোর্টের জন্য কনসালটেন্ট/পরামর্শক নিয়োগের প্রবিশন ছিল কিনা? ১.হ্যাঁ ২. না (খ) যথাযথভাবে কনসালটেন্ট/পরামর্শক নিয়োগ করা হয়েছে কিনা? ১.হ্যাঁ ২. না (গ) কনসালটেন্ট/পরামর্শক নিয়োগ না হয়ে থাকলে প্রকল্পের কাজের গতি এবং কাজের মানে কোন প্রভাব ফেলেছে বলে আপনি মনে করেন কী? ----- ----- (ঘ) কনসালটেন্ট/পরামর্শক নিয়োগে ডিপিপি/আরডিপিপি ও টেন্ডার ডকুমেন্টে কোন ধরনের সীমাবদ্ধতা আছে কিনা? বিস্তারিত ব্যাখ্যা করুন।----- -----
১৩.	(ক) প্রকল্পের/ডিপিপি'তে প্রদর্শিত অর্গানোগ্রাম অনুযায়ী জনবল রয়েছে কি? ১.হ্যাঁ ২. না (খ) না থাকলে তার কারণসমূহ কী? ----- ----- (গ) জনবল সংক্রান্ত বিষয়ে ডিপিপি/আরডিপিপি ও টেন্ডার ডকুমেন্টে কোন ধরনের সীমাবদ্ধতা ছিল/আছে কিনা? ১.হ্যাঁ ২. না (ঘ) জনবল সংক্রান্ত বিষয়ে কোন সীমাবদ্ধতা থেকে থাকলে সে কারণে প্রকল্পের কাজের গতি ও কাজের মানে কী ধরনের প্রভাব পড়েছে বলে আপনি মনে করেন?----- -----
১৪.	(ক) প্রকল্পের ডিপিপি প্রস্তুতে এবং টেন্ডার ডকুমেন্টস প্রস্তুতকালে কোন রোট শিডিউল (PWD/RHD/LGED) অনুসরণ করা হয়েছে। ----- (খ) যে সমস্ত আইটেমে নির্ধারিত রোট শিডিউল অনুসরণ করা সম্ভব হয়নি সে সমস্ত আইটেমের বাজার দরের যৌক্তিক বিশ্লেষণমূলক তথ্যাদি (ডিপিপি/আরডিপিপি/ক্রয় সংক্রান্ত ডকুমেন্টস) সংযুক্ত আছে কিনা? ১.হ্যাঁ ২. না
১৫.	(ক) প্রকল্পের আওতায় সংগৃহীত মালামালগুলোর তালিকা রেজিস্টার করা হয় কি? ১.হ্যাঁ ২. না (সংগৃহীত মালামালগুলোর তালিকা প্রদান করুন) (খ) সংগৃহীত মালামালগুলো কোন ব্র্যান্ডের এবং কোন ব্র্যান্ডের কী পরিমাণ সংগ্রহ করা হয়েছে বিস্তারিত ব্যাখ্যা করুন? ----- -----
১৬.	বিএনবিসি অনুযায়ী প্রকল্পের নির্মাণ কাজের গুণগত মান রক্ষার ক্ষেত্রে কী ধরনের পদক্ষেপ নেয়া হয়েছে? (ক) মাটি পরীক্ষা (খ) সিলিন্ডার টেস্ট (গ) সিমেন্ট টেস্ট (ঘ) পানি টেস্ট (ঢোলাই এবং কিউরিং এর পানি) (ঙ) রড টেস্ট (চ) কংক্রিট এর স্নাম্প টেস্ট (ছ) পাথর, বালি ইত্যাদি টেস্ট (জ) অন্যান্য (যদি থাকে)
১৭.	(ক) উপরে উল্লেখিত উপকরণ সমূহের (সিমেন্ট, রড, বালি, পাথর,) টেস্ট কোন প্রতিষ্ঠান থেকে করা হয়েছে? -----

	<p>-----</p> <p>-----</p> <p>(খ) উপকরণ সমূহ কোন ব্রান্ড/কোম্পানির ছিল?-----</p> <p>-----</p> <p>(গ) উপকরণ সমূহ Sealed/Unsealed কী অবস্থায় টেস্ট করা হয়েছিল?-----</p> <p>-----</p> <p>(ঘ) Unsealed অবস্থায় টেস্ট এর জন্য প্রেরণ করা হয়ে থাকলে এর কারণ কী?</p> <p>-----</p> <p>-----</p>
১৮.	<p>(ক) ঠিকাদার কর্তৃক সঠিক সময়ে কাজ সম্পন্ন করার ক্ষেত্রে কোন অসুবিধার সম্মুখীন হতে হচ্ছে কি? ১. হ্যাঁ ২. না</p> <p>(খ) হ্যাঁ হলে বিস্তারিত ব্যাখ্যা করুন?-----</p> <p>-----</p>
১৯.	<p>নির্মাণ কাজের জন্য নিয়োজিত ঠিকাদার প্রতিষ্ঠান তাদের চুক্তিপত্র ও পরিকল্পনা অনুযায়ী কাজ করছে কিনা?</p> <p>-----</p> <p>-----</p>
২০.	<p>(ক) ঠিকাদারের দাখিলকৃত দর BoQ Estimate এর সাথে ঠিক আছে কিনা? ১.হ্যাঁ ২. না</p> <p>(খ) না থাকলে BoQ Estimate এ কতটুকু ভেরিয়েশন হয়েছে?</p> <p>-----</p> <p>-----</p> <p>(গ) প্রকল্পে এই পর্যন্ত BoQ'র কোন কোন আইটেমে ভেরিয়েশন হয়েছে এবং কোন আইটেমে কত পার্সেন্ট ভেরিয়েশন হয়েছে?</p> <p>-----</p> <p>-----</p> <p>(ঘ) প্রকল্পে এই পর্যন্ত BoQ'র সার্বিক ভেরিয়েশন কত?-----</p>
২১.	<p>(ক) যে কোন উন্নয়ন প্রকল্পের সফল বাস্তবায়নের ক্ষেত্রে কার্যকর মনিটরিং সর্বদাই গুরুত্বপূর্ণ ভূমিকা পালন করে থাকে। এ ক্ষেত্রে এই প্রকল্প বাস্তবায়নের কাজ কীভাবে মনিটরিং করা হয়/হচ্ছে?-----</p> <p>-----</p> <p>(খ) সংস্থা/মন্ত্রণালয়ের উদ্ধর্তন কর্তৃপক্ষ কর্তৃক নিয়মিত মনিটরিং হচ্ছে কিনা? ১. হ্যাঁ ২. না</p> <p>(গ) মনিটরিং রেজিস্টার যথাযথভাবে বজায় রাখা হচ্ছে কিনা এবং সঠিকভাবে প্রয়োজনীয় নির্দেশনাসমূহ লিপিবদ্ধ রাখা হচ্ছে কিনা? ১. হ্যাঁ ২. না</p> <p>(ঘ) নির্দেশনাসমূহ মোতাবেক কি ব্যবস্থা নেয়া হয়েছে/হচ্ছে?-----</p> <p>-----</p> <p>(ঙ) আরো কিভাবে মনিটরিং করা হলে চলমান প্রকল্পে সফল বাস্তবায়ন সম্ভব বলে মনে করেন?</p> <p>-----</p> <p>-----</p>
২২.	<p>প্রকল্পটি বাস্তবায়নের ক্ষেত্রে কী কী বাধা/বিপত্তির সম্মুখীন হয়েছেন? -----</p> <p>-----</p>
২৩.	<p>(ক) PIC ও স্টিয়ারিং কমিটির মন্ব্য ও সুপারিশগুলো যথাযথ ভাবে বাস্তবায়ন হচ্ছে কি না? ১. হ্যাঁ ২. না</p> <p><b>(PIC ও স্টিয়ারিং কমিটির মিটিং এর সুপারিশের আলোকে বাস্তবায়নকৃত রেজুলেশনটি প্রদান করুন)</b></p> <p>(খ) PIC ও স্টিয়ারিং কমিটির সুপারিশের আলোকে কোন বিশেষ সিদ্ধান্ত বাস্তবায়ন না হয়ে থাকলে কারণগুলো কী?</p> <p>-----</p> <p>-----</p>
২৪.	<p>(ক) প্রকল্পটি আইএমইডি'র পিএমআইএস'এ যুক্ত হয়েছে কিনা? ১. হ্যাঁ ২. না</p> <p>(খ) প্রতি মাসে আপডেট করা হয় কিনা? ১. হ্যাঁ ২. না</p> <p>(গ) যদি না হয়ে থাকলে, তাহলে কেন আপডেট করা হয় না বলে আপনি মনে করেন?-----</p> <p>-----</p>
২৫.	<p>এই সময়ে প্রকল্পের কাজের আর্থিক এবং ভৌত অগ্রগতি কতটুকু? -----আর্থিক-----ভৌত</p>

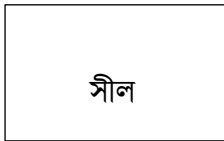
২৬.	(ক)বর্তমান কাজের অগ্রগতি বিবেচনায় নির্ধারিত সময়ে নির্মাণ কাজ সম্পন্ন হবে বলে মনে করেন কি না? ১. হ্যাঁ ২. না (খ) না হলে, নির্ধারিত সময়ে কাজ সম্পন্ন না হওয়ার কারণগুলো কী?----- -----
২৭.	(ক) এ'যাবত কয়টি (ইন্টারনাল ও এক্সটারনাল) অডিট হয়েছে? ইন্টারনাল-----সংখ্যা এক্সটারনাল-----সংখ্যা (খ) অডিটে কোন আপত্তি ছিল কি না? ১. হ্যাঁ ২. না (গ) হ্যাঁ হলে, আপত্তিগুলো কি ধরনের ছিল?----- ----- (ঘ) অডিটে কয়টি আপত্তি ছিল? -----সংখ্যা (ঙ) অডিট আপত্তিগুলো নিষ্পন্ন হয়েছে কি? ১. হ্যাঁ ২. না <b>(নিষ্পন্নর কপি প্রদান করুন)</b> (চ) কোন অডিট আপত্তি অমীমাংসিত থাকলে সে সম্পর্কে বলুন। ----- -----
২৮.	আপনার মতে অবকাঠামো নির্মাণের মাধ্যমে গ্রামীণ এলাকার দারিদ্র দূরীকরণে স্থানীয় এলাকার দরিদ্র জনগোষ্ঠীর কর্মসংস্থানের কতটুকু সুযোগ সৃষ্টি হয়েছে?----- -----
২৯.	এই প্রকল্পকে ফলপ্রসূ এবং টেকসইকরণে আপনার মন্তব্যগুলো ব্যাখ্যা করুন। ----- -----
৩০.	ভবিষ্যতে এধরনের প্রকল্প নেয়ার ক্ষেত্রে আপনার প্রদত্ত সুপারিশসমূহ কী? ----- ----- -----

তথ্য প্রদানকারীর নাম ও স্বাক্ষর

তথ্য সংগ্রহকারীর নাম ও স্বাক্ষর

তারিখঃ

তারিখঃ



গণপ্রজাতন্ত্রী বাংলাদেশ সরকার

পরিকল্পনা মন্ত্রণালয়

বাস্তবায়ন পরিবীক্ষণ ও মূল্যায়ন বিভাগ (আইএমইডি)

গ্রামীণ রাস্তায় ১৫ মিটার দৈর্ঘ্য পর্যন্ত সেতু/কালভার্ট নির্মাণ শীর্ষক প্রকল্পের নিবিড় পরিবীক্ষণ সমীক্ষার  
প্রকল্প বাস্তবায়নকারী ইউনিট ও বাস্তবায়নকারী অধিদপ্তরের বিভিন্ন কর্মকর্তাগণের সাথে নিবিড় আলোচনার

**(KII) গাইডলাইন :**

নাম----- পদবি-----শাখা-----

দপ্তর----- ফোনমোবাইল/-----তারিখ-----

১.	আপনার যোগদানের তারিখ -----
২.	গ্রামীণ রাস্তায় ১৫ মিটার দৈর্ঘ্য পর্যন্ত সেতু/কালভার্ট নির্মাণ (১ম সংশোধিত) প্রকল্পের উপযোগিতা বিষয়ে আপনার সুনির্দিষ্ট মতামত পেশ করুন? ----- -----
৩.	(ক) প্রকল্পের সম্ভাব্যতা যাচাই (Feasibility Study) করা হয়েছে কিনা? ১. হ্যাঁ ২. না (খ) প্রকল্পের সম্ভাব্যতা যাচাইয়ে (Feasibility Study) কোন দুর্বলতা ছিল কিনা? ১. হ্যাঁ ২. না (গ) হ্যাঁ হলে, কি ধরনের দুর্বলতা ছিল বলে মনে করেন?----- -----
৪.	প্রকল্পে এ পর্যন্ত কতটি প্যাকেজের/সেতু/কালভার্ট নির্মাণ কাজ সম্পন্ন হয়েছে?-----টি
৫.	প্রকল্পে কতটি প্যাকেজের জন্য দরপত্র আহবান করা হয়েছে? (১) পণ্য-----টি, (২) পূর্ত কাজ-----টি
৬.	যে প্যাকেজগুলোতে কাজ শুরু কিংবা দরপত্র আহবান করা যায়নি সেই প্যাকেজগুলোর নাম উল্লেখ করুন? ----- -----
৭.	(ক) প্রকল্প শুরুর পর থেকে এখন পর্যন্ত অর্থ বরাদ্দ এবং অর্থ ছাড়ে কোন সমস্যা হয়েছে কি? ১. হ্যাঁ ২. না (খ) হ্যাঁ হলে, বরাদ্দ অনুযায়ী অর্থ ছাড়ের ক্ষেত্রে কি ধরনের প্রতিবন্ধকতার সম্মুখীন হতে হয়েছে? ----- ----- (গ) কিভাবে সমস্যাগুলো মোকাবেলা করেছেন? ----- -----
৮.	(ক) প্রকল্পের আওতায় বিভিন্ন পণ্য, কার্য ও সেবা ক্রয় এবং সংগ্রহে (Procurement) এর প্রচলিত বিধিমালা (যেমন: PPA-06/PPR-08) অনুসরণ করার ক্ষেত্রে কোন সমস্যা/ঝুঁকির সম্মুখীন হতে হয়েছে কী? ১. হ্যাঁ ২. না (খ) হ্যাঁ হলে, কিভাবে সেগুলো মোকাবেলা করেছেন বিস্তারিত ব্যাখ্যা করুন। ----- -----
৯.	(ক) ডিপিপি'র ডিজাইন ও স্পেসিফিকেশন অনুসারে প্রকল্পের ভৌত অবকাঠামোগুলো নির্মাণ করা সম্ভব হচ্ছে কিনা? ১.হ্যাঁ ২. না (খ) যদি না হয়ে থাকে, ডিপিপি'র ডিজাইন ও স্পেসিফিকেশন অনুসারে কেনো ভৌত অবকাঠামোগুলো নির্মাণ করা সম্ভব হচ্ছে না বা হয়নি বলে মনে করেন? ----- -----
১০.	(ক) ডিপিপি/আরডিপিপি'তে উল্লেখিত ডিজাইন, টেন্ডার ডকুমেন্টে প্রদানকৃত ডিজাইন, কার্যক্ষেত্রে প্রদত্ত ওয়ার্কিং ডিজাইন এবং সম্ভাব্য As Built ডিজাইন – এগুলোর মাঝে মিল রয়েছে কিনা? ১.হ্যাঁ ২. না (খ) গরমিল থাকলে, গরমিলগুলো কী? ----- -----

১১.	(ক) প্রকল্পের ডিপিপি প্রস্তুতে এবং টেন্ডার ডকুমেন্টস প্রস্তুতকালে কোন রোট শিডিউল (PWD/RHD/LGED) অনুসরণ করা হয়েছে। ----- (খ) যে সমস্ত আইটেমে নির্ধারিত রোট শিডিউল অনুসরণ করা সম্ভব হয়নি সে সমস্ত আইটেমের বাজার দরের যৌক্তিক বিশ্লেষণমূলক তথ্যাদি (ডিপিপি/আরডিপিপি/ক্রয় সংক্রান্ত ডকুমেন্টস) সংযুক্ত আছে কিনা? ১.হ্যাঁ ২. না
১২.	(ক) প্রকল্পের আওতায় সংগৃহীত মালামালগুলোর তালিকা রেজিস্টার করা হয় কি? ১.হ্যাঁ ২. না (সংগৃহীত মালামালগুলোর তালিকা প্রদান করুন) (খ) সংগৃহীত মালামালগুলো কোন ব্র্যান্ডের এবং কোন ব্র্যান্ডের কী পরিমাণ সংগ্রহ করা হয়েছে বিস্তারিত ব্যাখ্যা করুন? ----- -----
১৩.	বিএনবিসি অনুযায়ী প্রকল্পের নির্মাণ কাজের গুণগত মান রক্ষার ক্ষেত্রে কী ধরনের পদক্ষেপ নেয়া হয়েছে? (ক) মাটি পরীক্ষা (খ) সিলিন্ডার টেস্ট (গ) সিমেন্ট টেস্ট (ঘ) পানি টেস্ট (ঢালাই এবং কিউরিং এর পানি) (ঙ) রড টেস্ট (চ) কংক্রিট এর স্লাম্প টেস্ট (ছ) পাথর, বালি ইত্যাদি টেস্ট (জ) অন্যান্য (যদি থাকে)
১৪.	(ক) উপরেল্লিখিত উপকরণ সমূহের (সিমেন্ট, রড, বালি, পাথর,) টেস্ট কোন প্রতিষ্ঠান থেকে করা হয়েছে? ----- ----- (খ) উপকরণ সমূহ কোন ব্র্যান্ড/কোম্পানির ছিল?----- ----- (গ) উপকরণ সমূহ Sealed/Unsealed কী অবস্থায় টেস্ট করা হয়েছিল?----- ----- (ঘ) Unsealed অবস্থায় টেস্ট এর জন্য প্রেরণ করা হয়ে থাকলে এর কারণ কী? ----- -----
১৫.	প্রকল্পের নির্মাণ কাজের গুণগতমান রক্ষার ক্ষেত্রে কী ধরনের পদক্ষেপ নিলে প্রকল্প বাস্তবায়ন কাজের গুণগতমান বৃদ্ধি পাবে বলে মনে করেন? ----- -----
১৬.	(ক) ঠিকাদার কর্তৃক সঠিক সময়ে কাজ সম্পন্ন করার ক্ষেত্রে কোন অসুবিধার সম্মুখীন হতে হচ্ছে কি? ১. হ্যাঁ ২. না (খ) হ্যাঁ হলে বিস্তারিত ব্যাখ্যা করুন?----- -----
১৭.	নির্মাণ কাজের জন্য নিয়োজিত ঠিকাদার প্রতিষ্ঠান তাদের চুক্তিপত্র ও পরিকল্পনা অনুযায়ী কাজ করছে কিনা? ----- -----
১৮.	(ক) ঠিকাদারের দাখিলকৃত দর BoQ Estimate এর সাথে ঠিক আছে কিনা? ১.হ্যাঁ ২. না (খ) না থাকলে BoQ Estimate এ কতটুকু ভেরিয়েশন হয়েছে? ----- ----- (গ) প্রকল্পে এই পর্যন্ত BoQ'র কোন কোন আইটেমে ভেরিয়েশন হয়েছে এবং কোন আইটেমে কত পার্সেন্ট ভেরিয়েশন হয়েছে? ----- -----

	----- (ঘ) প্রকল্পে এই পর্যন্ত BoQ'র সার্বিক ভেরিয়েশন কত?-----
১৯.	(ক) PIC ও স্টিয়ারিং কমিটির মন্তব্য ও সুপারিশগুলো যথাযথ ভাবে বাস্তবায়ন হচ্ছে কি না? ১. হ্যাঁ ২. না <b>(PIC ও স্টিয়ারিং কমিটির মিটিং এর সুপারিশের আলোকে বাস্তবায়নকৃত রেজুলেশনটি প্রদান করুন)</b> (খ) PIC ও স্টিয়ারিং কমিটির সুপারিশের আলোকে কোন বিশেষ সিদ্ধান্ত বাস্তবায়ন না হয়ে থাকলে তার কারণগুলো কী? ----- -----
২০.	এই সময়ে প্রকল্পের কাজের আর্থিক এবং ভৌত অগ্রগতি কতটুকু? -----আর্থিক-----ভৌত
২১.	(ক) বর্তমান কাজের অগ্রগতি বিবেচনায় নির্ধারিত সময়ে নির্মাণ কাজ সম্পন্ন হবে বলে মনে করেন কি না? ১. হ্যাঁ ২. না (খ) না হলে, নির্ধারিত সময়ে কাজ সম্পন্ন না হওয়ার কারণগুলো কী?----- -----
২২.	আলোচ্য প্রকল্পটি বাস্তবায়নের ফলে উক্ত এলাকার জনগণের জীবনযাত্রার মানে আর্থিক ও সামাজিক সুবিধায় কোন উল্লেখযোগ্য পরিবর্তন হয়েছে বা বলে মনে করেন কিনা? দয়া করে বিস্তারিত ব্যাখ্যা করুন। ----- -----
২৩.	আপনার মতে ব্রিজ/কালভার্ট নির্মাণের মাধ্যমে গ্রামীণ এলাকার দরিদ্র দূরীকরণে স্থানীয় এলাকার দরিদ্র জনগোষ্ঠীর কর্মসংস্থানের কতটুকু সুযোগ সৃষ্টি হয়েছে কিনা? বিস্তারিত ব্যাখ্যা করুন।----- -----
২৪.	অত্র এলাকায় ব্রিজ/বক্স কালভার্ট নির্মাণের ফলে বিচ্ছিন্ন কতটি গ্রাম/মহল্লা/বাড়ি মূল সড়কের সাথে সংযুক্ত হয়েছে/হবে বলে আপনি মনে করেন? বিস্তারিত ব্যাখ্যা করুন। ----- -----
২৫.	এই প্রকল্পকে ফলপ্রসূ এবং টেকসইকরণে আপনার মন্তব্যগুলো ব্যাখ্যা করুন। ----- -----
২৬.	ভবিষ্যতে এধরনের প্রকল্প নেয়ার ক্ষেত্রে আপনার প্রদত্ত সুপারিশসমূহ কী? ----- ----- -----

তথ্য প্রদানকারীর নাম ও স্বাক্ষর

তারিখঃ



তথ্য সংগ্রহকারীর নাম ও স্বাক্ষর

তারিখঃ

গণপ্রজাতন্ত্রী বাংলাদেশ সরকার

পরিকল্পনা মন্ত্রণালয়

বাস্তবায়ন পরিবীক্ষণ ও মূল্যায়ন বিভাগ (আইএমইডি)

**গ্রামীণ রাস্তায় ১৫ মিটার দৈর্ঘ্য পর্যন্ত সেতু/কালভার্ট নির্মাণ শীর্ষক প্রকল্পের নিবিড় পরিবীক্ষণ সমীক্ষার  
উপজেলা নির্বাহী অফিসার ও প্রকল্প সংশ্লিষ্ট অন্যান্য স্টেক হোল্ডারগণের সাথে নিবিড় আলোচনার**

**(KII) গাইডলাইন :**

নাম----- পদবি-----শাখা-----

দপ্তর----- ফোনমোবাইল/-----তারিখ-----

১.	আপনার যোগদানের তারিখ -----
২.	গ্রামীণ রাস্তায় ১৫ মিটার দৈর্ঘ্য পর্যন্ত সেতু/কালভার্ট নির্মাণ (১ম সংশোধিত) প্রকল্পের উপযোগিতা বিষয়ে আপনার সুনির্দিষ্ট মতামত পেশ করুন? ----- -----
৩.	প্রকল্পের কাজের মান সম্পর্কে আপনার সুবিন্যস্ত মতামত পেশ করুন। ----- -----
৪.	আপনার মতে এ'প্রকল্পের অবকাঠামো নির্মাণের মাধ্যমে গ্রামীণ এলাকার দরিদ্র দূরীকরণে স্থানীয় এলাকার দরিদ্র জনগোষ্ঠীর কর্মসংস্থানের সুযোগ সৃষ্টি হয়েছে/হবে কিনা? দয়া বিস্তারিত ব্যাখ্যা করুন।----- -----
৫.	আপনার মতে গ্রামীণ মাটির রাস্তার গ্যাপে সেতু/কালভার্ট নির্মাণ করে জলাবদ্ধতা দূরীকরণে ও যোগাযোগ ব্যবস্থার উন্নয়নে প্রকল্পটি কতটুকু সহায়ক? ----- -----
৬.	অত্র এলাকায় ব্রিজ/বক্স কালভার্ট নির্মাণের ফলে বিচ্ছিন্ন কতটি গ্রাম/মহল্লা/বাড়ি মূল সড়কের সাথে সংযুক্ত হয়েছে/হবে বলে আপনি মনে করেন? বিস্তারিত ব্যাখ্যা করুন। ----- -----
৭.	এই প্রকল্পকে ফলপ্রসূ এবং টেকসইকরণে আপনার মন্তব্যগুলো ব্যাখ্যা করুন। ----- -----
৮.	ভবিষ্যতে এখরনের প্রকল্প নেওয়ার ক্ষেত্রে আপনার প্রদত্ত সুপারিশসমূহ কি? ----- ----- -----

তথ্য প্রদানকারীর নাম ও স্বাক্ষর

তথ্য সংগ্রহকারীর নাম ও স্বাক্ষর

তারিখঃ

তারিখঃ

সীল

গণপ্রজাতন্ত্রী বাংলাদেশ সরকার

পরিকল্পনা মন্ত্রণালয়

বাস্তবায়ন পরিবীক্ষণ ও মূল্যায়ন বিভাগ (আইএমইডি)

গ্রামীণ রাস্তায় ১৫ মিটার দৈর্ঘ্য পর্যন্ত সেতু/কালভার্ট নির্মাণ শীর্ষক প্রকল্পের নিবিড় পরিবীক্ষণ সমীক্ষার

সফলভোগী, ঠিকাদার প্রতিষ্ঠান/স্থানীয় গণ্যমান্য ব্যক্তিবর্গের সমন্বয়ে দলীয় আলোচনার গাইডলাইন

সভার স্থান-----তারিখ-----

উপজেলা-----বিভাগ-----জেলা-----

নাম	পেশা	ঠিকানা/দপ্তর	মোবাইল নং	স্বাক্ষর
১.				
২.				
৩.				
৪.				
৫.				
৬.				
৭.				
৮.				
৯.				
১০.				
১১.				
১২.				

- ১ অত্র এলাকায় গ্রামীণ রাস্তায় ১৫ মিটার দৈর্ঘ্য পর্যন্ত সেতু/কালভার্ট নির্মাণ (১ম সংশোধিত) প্রকল্পের আওতায় যে ব্রিজ/বক্স কালভার্ট নির্মিত/নির্মাণ হয়েছে/হচ্ছে তার স্থান নির্বাচন সম্পর্কে আপনাদের মতামত কী?
- ২ আপনাদের মতে সেতু/কালভার্ট গ্রামীণ মাটির রাস্তার গ্যাপে নির্মাণ করার ফলে কিভাবে জলাবদ্ধতা দূরীকরণ ও যোগাযোগ ব্যবস্থার উন্নয়ন হবে বলে মনে করেন; বিস্তারিত ব্যাখ্যা করুন।
- ৩ আলোচ্য প্রকল্পটি বাস্তবায়নের ফলে উক্ত এলাকার জনগণের জীবনযাত্রার মানে আর্থিক ও সামাজিক সুবিধায় কি ধরনের উল্লেখযোগ্য পরিবর্তন হয়েছে বা বলে আপনারা মনে করেন? দয়া করে বিস্তারিত ব্যাখ্যা করুন।
- ৪ প্রকল্পটি বাস্তবায়ন পরবর্তীতে দেশের স্থানীয় হাট-বাজার, গ্রোথ-সেন্টার, শিক্ষা প্রতিষ্ঠান ও ইউনিয়ন পরিষদের সাথে কাজের বিনিময়ে খাদ্য কর্মসূচীর আওতায় নির্মিত রাস্তাসমূহের সংযোগ স্থাপনের ফলে কিভাবে কৃষি উপকরণ বিপণনের মাধ্যমে দারিদ্রতা কমিয়ে আনা সম্ভব বলে আপনারা মনে করেন? বিস্তারিত ব্যাখ্যা করুন।



- ৫ প্রকল্পটি দেশের আর্থ-সামাজিক ব্যবস্থার উন্নয়ন ও সার্বিক দুর্যোগ ঝুঁকি হ্রাসে কিভাবে সহায়ক হবে বলে আপনারা মনে করেন? বিস্তারিত ব্যাখ্যা করুন।
- ৫ প্রকল্পের অবকাঠামো নির্মাণকালীন সময়ে আপনাদের এলাকার কারো সাময়িক কর্মসংস্থানের সুযোগ সৃষ্টি হয়েছে বলে আপনারা মনে করেন কি? হ্যাঁ হলে, বিস্তারিত ব্যাখ্যা করুন।
- ৬ গার্ডার ব্রিজ/বক্স কালভার্ট নির্মাণের পূর্বে কি কি সমস্যার সম্মুখীন হত বলে আপনারা মনে করেন?
- ৭ গার্ডার ব্রিজ/বক্স কালভার্ট নির্মাণ হওয়ায়/নির্মাণ পরবর্তীতে আপনাদের কি ধরনের উপকার হয়েছে/হবে বলে মনে করেন?
- ৮ গার্ডার ব্রিজ/বক্স কালভার্ট নির্মাণের ফলে/নির্মাণ হলে কৃষিক্ষেত্রে কি ধরনের পরিবর্তন হয়েছে/ হবে বলে আপনারা মনে করেন? বিস্তারিত ব্যাখ্যা করুন।
- ৯ আপনাদের মতে অত্র এলাকায় আর কোন গার্ডার ব্রিজ/বক্স কালভার্ট নির্মাণের প্রয়োজন আছে কিনা?
- ১০ এই এলাকায় প্রকল্পটি (সেতু) বাস্তবায়ন/নির্মাণের সময় কোন পক্ষদ্বারা বাধাগ্রস্ত হয়েছে/হচ্ছে কিনা? হলে তা কিভাবে।
- ১১ আপনাদের মতে গার্ডার ব্রিজ/বক্স কালভার্ট নির্মাণের ফলে/নির্মাণ হলে সামাজিক ও প্রাতিষ্ঠানিক যোগাযোগের কোন পরিবর্তন হয়েছে/হবে কি? হ্যাঁ হলে, কিভাবে পরিবর্তন হয়েছে/হবে বলে মনে করেন?
- ১২ আপনাদের মতে গার্ডার ব্রিজ/বক্স কালভার্ট নির্মাণ হওয়ার ফলে/নির্মাণ হলে পানি নিষ্কাশন ব্যবস্থার মাধ্যমে দুর্যোগ জনিত ঝুঁকি হ্রাস পেয়েছে/পাবে কিনা? হ্যাঁ হলে, কিভাবে দুর্যোগ জনিত ঝুঁকি হ্রাস পেয়েছে/পাবে বলে মনে করেন কি?
- ১৩ গার্ডার ব্রিজ/বক্স কালভার্টের নির্মাণ কাজ চলাকালীন সময়ে কাছে/নিকট থেকে দেখার সুযোগ হয়েছে কিনা? হয়ে থাকলে নির্মাণাধীন কাজের মালামাল যেমন: ইট, বালু, খোয়া ইত্যাদির মান কেমন ছিল বলে আপনারা মনে করেন?
- ১৪ অত্র এলাকায় ব্রিজ/বক্স কালভার্ট নির্মাণের ফলে বিচ্ছিন্ন কতটি গ্রাম/মহল্লা/বাড়ি মূল সড়কের সাথে সংযুক্ত হয়েছে/হবে বলে আপনারা মনে করেন? বিস্তারিত ব্যাখ্যা করুন।
- ১৫ ভবিষ্যতে প্রকল্পের কার্যক্রম গতিশীল করতে আপনাদের পরামর্শ কী? (ঠিকাদার ও প্রকল্প সংশ্লিষ্ট ব্যক্তিবর্গের জন্য প্রযোজ্য)

গণপ্রজাতন্ত্রী বাংলাদেশ সরকার

পরিকল্পনা মন্ত্রণালয়

বাস্তবায়ন পরিবীক্ষণ ও মূল্যায়ন বিভাগ (আইএমইডি)

গ্রামীণ রাস্তায় ১৫ মিটার দৈর্ঘ্য পর্যন্ত সেতু/কালভার্ট নির্মাণ শীর্ষক প্রকল্পের নিবিড় পরিবীক্ষণ সমীক্ষার

সংশ্লিষ্ট ঠিকাদার প্রতিষ্ঠানের জন্য প্রশ্নমালা।

## সাধারণ তথ্যাবলী

০১	উত্তর দাতার নামঃ	পদবীঃ
০২	উত্তরদাতার লিঙ্গঃ	পুরুষ -----১
		মহিলা-----২-----
০৩	ঠিকাদার প্রতিষ্ঠানের নামঃ	
০৪	প্রকল্প এলাকার নামঃ	
০৫	ওয়ার্ড/মহল্লা/রাস্তা/	থানা/উপজেলাঃ
০৬	জেলাঃ	বিভাগঃ
০৭	উত্তর দাতার মোবাইল নং-----	

## নির্মাণ কাজ ও অন্যান্য বিষয় সংক্রান্ত প্রশ্নাবলী

ক্রমিক নং	প্রশ্ন	উত্তরসহ কোড	নির্দেশনা
১	আপনার প্রতিষ্ঠান কত তারিখে প্রকল্পের কাজটি পেয়েছে?	দিন-----মাস-----বছর-----	
২	কার্যাদেশ প্রাপ্তির পর যথাসময়ে সাইট বুকে পেয়েছেন কি?	হ্যাঁ	১
		না	২
৩	না হলে কত দিন পরে বুকে পেয়েছেন?	দিন-----মাস-----বছর-----	
৪	দেরি হওয়ার কারণ কী ছিল?	যায়গা দখল নেয়া যাচ্ছিল না	১
		অধিদপ্তর কর্তৃক আদেশ প্রদানে ধীরগতি	২
		অনিবার্য কারণে আদেশ প্রদানে জটিলতা	৩
		অন্যান্য.....	৪
৫	আপনার প্রতিষ্ঠান কর্তৃক অত্র প্রকল্পের কতটি প্যাকেজে নির্মাণ কাজ করছে?	-----টি	
৬	প্রকল্পের ড্রইংসহ অন্যান্য আনুষঙ্গিক প্রয়োজনীয় তথ্যাদি সঠিক সময়ে পেয়েছেন কি?	হ্যাঁ	১
		না	২
৭	না' হলে সঠিক সময়ে বুকে না পাওয়ার কারণগুলো কী?	ডিজাইন ও ড্রইং প্রস্তুত হয়নি	১
		সময়ের অভাব ও ধীরগতি	২
		অন্যান্য.....	৩
৮	অর্থ-ছাড় কিংবা বিল প্রাপ্তি যথাসময়ে হয়েছে কি?	হ্যাঁ	১
		না	২
৯	না' হলে বিল প্রাপ্তিতে কী ধরনের সমস্যা হয়েছিল?	অর্থ ছাড় সম্পন্ন হয়নি	১
		কাজের মান নিয়ে আপত্তি	২
		অধিদপ্তরের কাজের ধীরগতি	৩
		অন্যান্য.....	৪
১০	প্রকল্প বাস্তবায়নের ক্ষেত্রে স্থানীয় পর্যায়ে কোন বাধা/বিপত্তির সম্মুখীন হয়েছেন কি?	হ্যাঁ	১
		না	২
১১	হ্যাঁ হলে কী ধরনের বাধা/বিপত্তির সম্মুখীন হয়েছেন?	মালামাল আনা নেয়ায় বাঁধা	১

		স্থানীয় লোকজন কর্তৃক বাঁধা	২	
		মালামাল চুরি ও ক্ষতিগ্রস্ত হওয়া	৩	
		অন্যান্য.....	৪	
১২	এই মুহুর্তে অত্র সাইটে কাজের অগ্রগতি কর্ম-পরিকল্পনা অনুযায়ী সঠিক পর্যায়ে আছে কি?	হ্যাঁ	১	
		না	২	
১৩	না' হলে বিলম্বের কারণগুলো কী?	সঠিক সময়ে বিল না পাওয়া	১	
		রাষ্ট্রীয় গোলযোগ যথা হরতাল ও ধর্মঘটের জন্য কাজে বিঘ্ন	২	
		ডিজাইন ও কারিগরি নির্দেশনা প্রাপ্তিতে দেরি	৩	
		অন্যান্য.....	৪	
১৪	বর্তমান কাজের অগ্রগতি অনুযায়ী কবে নাগাদ সম্পন্ন করতে পারবেন বলে মনে করেন?	দিন-----মাস-----বছর-----		
১৫	প্রকল্পের নির্মাণ কাজের গুণগত মান রক্ষার ক্ষেত্রে কী কী পদক্ষেপ নিয়েছেন?	মাটি পরীক্ষা	১	
		সিলিন্ডার টেস্ট	২	
		সিমেন্ট টেস্ট	৩	
		পানি টেস্ট (ঢালাই এবং কিউরিং এর পানি)	৪	
		রড টেস্ট	৫	
		কংক্রিট এর স্লাম্প টেস্ট	৬	
		পাথর, বালি ইত্যাদি টেস্ট	৭	
		অন্যান্য-----	৮	
১৬	ক) উপরে উল্লিখিত উপকরণ সমূহের (সিমেন্ট, রড, ইট, বালি, পাথর) টেস্ট কোন প্রতিষ্ঠান থেকে করা হয়েছে? ----- ----- ----- খ) উপকরণ সমূহ কোন ব্রান্ড/কোম্পানির ছিল?----- ----- গ) উপকরণ সমূহ Sealed/Unsealed কী অবস্থায় টেস্ট করা হয়েছিল?----- ----- ঘ) Unsealed অবস্থায় টেস্ট এর জন্য প্রেরণ করা হয়ে থাকলে এর কারণ কী? ----- -----			
১৭	প্রকল্প সংশ্লিষ্ট সংস্থা/মন্ত্রণালয়ের কর্মকর্তাগণের সাথে যোগাযোগ রক্ষা এবং সাহায্য সহযোগিতা যথার্থ ছিল কী?	হ্যাঁ	১	
		না	২	
১৮	না হলে কোন পর্যায়ে সহযোগিতা যথার্থ ছিল না বলে মনে করেন?	সঠিক সময়ে মনিটরিং এর অভাব	১	
		ডিজাইনের অপরিপূর্ণ ব্যাখ্যা	২	
		যথেষ্ট সংখ্যক মিটিং ও ফিডব্যাক তথা নির্দেশনা সময়মত না পাওয়া	৩	
		অন্যান্য-----	৪	
১৯	প্রকল্পের Specification যথার্থ ছিল কি?	হ্যাঁ	১	
		না	২	
২০	না' হলে কেন মনে করেন Specification যথার্থ ছিল না?			
২১	প্রকল্পটির কারিগরি নকশা ও কর্ম-পরিবহনা যথার্থ ছিল বলে	হ্যাঁ	১	

	মনে করেন কি?	না	২	
২২	না' হলে কারিগরি নকশা ও কর্ম-পরিকল্পনায় কি ধরনের সমস্যা ছিল বলে মনে করেন?			
২৩	টেন্ডার প্রক্রিয়া ও কার্যাদেশ প্রদান প্রক্রিয়াটি যথার্থ ছিল বলে মনে করেন কী?	হ্যাঁ	১	
		না	২	
২৪	না' হলে কী ধরনের অসংগতি ছিল বলে মনে করেন?			
২৫	এই মুহুর্তে প্রকল্পটি সঠিক সময়ে বাস্তবায়নের ক্ষেত্রে মূল চ্যালেঞ্জগুলো কী বলে মনে করেন?			

সাক্ষাৎ প্রদানকারীর স্বাক্ষরঃ  
পদবীঃ

সাক্ষাৎকার গ্রহণকারীর নামঃ

তথ্য প্রদানে সার্বিক সহায়তার জন্য ধন্যবাদ

গণপ্রজাতন্ত্রী বাংলাদেশ সরকার  
পরিকল্পনা মন্ত্রণালয়  
বাস্তবায়ন পরিবীক্ষণ ও মূল্যায়ন বিভাগ  
গ্রামীণ রাস্তায় ১৫ মিটার দৈর্ঘ্য পর্যন্ত সেতু/কালভার্ট নির্মাণ শীর্ষক প্রকল্পের নিবিড় পরিবীক্ষণ সমীক্ষার  
ক্রয় সংক্রান্ত চেকলিস্ট  
(প্রতিটি প্যাকেজের জন্য আলাদা আলাদা চেক লিস্ট ব্যবহার করা হবে)

ক্রমিক নং	বিষয়	উত্তর/মন্তব্য লিখুন
১	প্রকল্পের নাম	
২	মন্ত্রণালয়/বিভাগ	
৩	বাস্তবায়নকারী সংস্থা	
৪	দরপত্র অনুযায়ী কাজের নাম ও লট/প্যাকেজ নং (ক্রমিক অনুসারে)	
৫	ক্রয় পদ্ধতি/টেন্ডারিং অনুসৃত পদ্ধতি	
৬	ডিপিপি/আরডিপিপি'র প্রবিশন কী ছিল?	
৭	ক্রয় প্রক্রিয়ার ধরণ	(১) অন-লাইন (২) অফ-লাইন
৮	দরপত্র দলিল [বা প্রস্তাব] প্রস্তুতকরণের ক্ষেত্রে পিপিআর ২০০৮ অনুসরণ করা হয়েছিল কিনা?	হ্যাঁ
		না
৯	বিনির্দেশ প্রস্তুতকরণে পিপিআর ২০০৮ অনুসরণ করা হয়েছিল কিনা?	হ্যাঁ
		না
১০	বিনির্দেশ প্রস্তুতকরণে সিপিটিউ কর্তৃক প্রকাশিত স্ট্যান্ডার্ড ডকুমেন্টস ব্যবহার করা হয়েছে কিনা? (ক) হলে তাঁর ধরণ	হ্যাঁ
		না
১১	দরপত্র প্রকাশের মাধ্যম (জাতীয়/আন্তর্জাতিক) (বাংলা ও ইংরেজি পত্রিকার নামসহ তারিখ এবং ওয়েব সাইট'এর নাম)	১। পত্রিকার নামঃ (বাংলা)-----তারিখঃ----- ২। পত্রিকার নামঃ (ইংরেজি)-----তারিখঃ----- ৩। সিপিটিইউ ওয়েব সাইট -----তারিখঃ-----
১২	১ কোটি টাকার অধিক মূল্যের দরপত্র বিজ্ঞপ্তি সিপিটিইউ ওয়েব সাইটে প্রকাশ করা হয়েছে কিনা?	হ্যাঁ
		না
১৩	দরপত্র বিক্রয় শুরু এবং শেষের তারিখ ও সময়	শুরু-----শেষ-----তারিখঃ সময়ঃ
১৪	বিক্রয়কৃত দরপত্রের সংখ্যা	-----টি
১৫	প্রাপ্ত দরপত্রের সংখ্যা	-----টি
১৬	দরপত্র খোলার তারিখ ও সময়	তারিখঃ সময়ঃ
১৭	দরপত্র খোলার সময় উপস্থিত সদস্য সংখ্যা	-----জন
১৮	দরপত্র মূল্যায়ন কমিটির সভার তারিখ	/ /
১৯	মূল্যায়ন কমিটির সদস্য সংখ্যা	----- জন, বহিঃ সদস্য সংখ্যা-----জন
২০	উপস্থিত সদস্য সংখ্যা	----- জন, বহিঃ সদস্য সংখ্যা-----জন
২১	দরপত্রের জামানত জমা হয়েছিল কি না? (ব্যাংক পে-অর্ডার, চালান ইত্যাদি)	হ্যাঁ
		না
২২	রেসপনসিভ দরপত্রের সংখ্যা	----- টি
২৩	নন-রেসপনসিভ দরপত্রের সংখ্যা	----- টি

২৪	মূল্যায়ন প্রতিবেদন অনুমোদনের তারিখ (Approval of Award)		
২৫	Notification of Award প্রদানের তারিখ	-----তারিখ	
২৬	Notification of Award এর Validity Period এর মধ্যে Contact Signing হয়েছে কিনা?	হ্যাঁ	
		না	
২৭	ডিপিপি/আরডিপিপি অনুযায়ী প্রাক্কলিত ব্যয় [প্রস্তাবকৃত মূল্য (ডিপিপি/আরডিপিপি)]	-----টাকা	
	দাপ্তরিক প্রাক্কলিত ব্যয়		
২৮	চুক্তি মূল্য	-----টাকা	
২৯	কার্যাদেশ প্রাপ্ত প্রতিষ্ঠানের নাম		
৩০	চুক্তি স্বাক্ষরের তারিখ		
৩১	ডিপিপি/আরডিপিপি অনুযায়ী কাজ শেষ করার তারিখ		
৩২	কার্যাদেশ/চুক্তি অনুযায়ী কাজ শুরুর তারিখ		
৩৩	চুক্তি অনুযায়ী কাজ শেষ করার তারিখ		
৩৪	প্রকৃত কাজ শেষের তারিখ		
৩৫	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ সময় বৃদ্ধি করা হয়েছে কি?</li> <li>■ হলে কতদিন বৃদ্ধি ; এবং</li> <li>■ বৃদ্ধির কারণ;</li> </ul>		
৩৬	(ক) সময় বৃদ্ধির জন্য যথাযথ কর্তৃপক্ষের অনুমোদন নেওয়া হয়েছে কি না? (খ) না হওয়ার কারণ কী ছিলো?	হ্যাঁ	
		না	
৩৭	সরবরাহকৃত পণ্য/মালামালের ওয়ারেন্টি ছিল কি ?	হ্যাঁ	
		না	
৩৮	ক্রয়ের ক্ষেত্রে পিপিআর ২০০৮ এর কোন ব্যত্যয় হয়েছিল কি না ?	হ্যাঁ	
		না	
৩৯	যদি হয়ে থাকে তবে তার কারণ উল্লেখ করুন		
৪০	ক্রয় সংক্রান্ত রেকডপত্র সংরক্ষিত আছে কি না ?	হ্যাঁ	
		না	
৪১	ক্রয়কৃত মালামাল রিসিভ পদ্ধতি		
৪২	ক্রয় সংক্রান্ত কোন প্রকার অডিট হয়েছে কিনা?	হ্যাঁ	
		না	
৪৩	হ্যাঁ হলে অডিট আপত্তি ছিল কিনা?	হ্যাঁ	
		না	
৪৪	অডিট আপত্তি থাকলে কতটি আপত্তি ছিল এবং কতটি নিষ্পন্ন হয়েছে?	আপত্তির সংখ্যা-----টি নিষ্পন্নর সংখ্যা-----টি	
৪৫	অডিট আপত্তি নিষ্পন্ন না হয়ে থাকলে তার কারণ?	----- -----	



**এমএস ডেভেলপমেন্ট এসোসিয়েটস লিঃ**

বাসা-৫৪৭ (ফ্ল্যাট ১/এ), মনিপুর, মিরপুর-২, ঢাকা-১২১৬।

ই-মেইল: [msdassociates17@gmail.com](mailto:msdassociates17@gmail.com)

ওয়েব সাইট: [www.msdaltd.com](http://www.msdaltd.com)

ফোন: +৮৮০২৫৫০৭৭৬৮০, ০১৫৩১-৯৪৭৪৮৪