



## নিবিড় পরিবীক্ষণ প্রতিবেদন

“ওয়েস্টার্ন বাংলাদেশ ব্রিজ ইমপ্রুভমেন্ট প্রজেক্ট” শীর্ষক প্রকল্প



পরিবীক্ষণ ও মূল্যায়ন সেক্টর-০২  
বাস্তবায়ন পরিবীক্ষণ ও মূল্যায়ন বিভাগ (আইএমইডি)  
গণপ্রজাতন্ত্রী বাংলাদেশ সরকার  
পরিকল্পনা মন্ত্রণালয়

জুন ২০২১

## সূচিপত্র

ক্রমিক নম্বর	বিবরণ	পৃষ্ঠা নম্বর
	নির্বাহী সারসংক্ষেপ	iv
	Acronyms and Abbreviations	vi
	<b>প্রথম অধ্যায়</b> প্রকল্পের বিস্তারিত বর্ণনা	১
১.১	প্রকল্পের পটভূমি	১
১.২	প্রকল্পের পরিচিতি	১
১.৩	প্রকল্পের উদ্দেশ্য ও লক্ষ্য	১
১.৪	প্রকল্পের প্রধান প্রধান কার্যক্রম	২
১.৫	প্রকল্প অনুমোদন, সংশোধন, বাস্তবায়নকাল, ব্যয় ও মেয়াদ হাস/বৃদ্ধি	২
১.৬	প্রকল্পের ক্রমপুঞ্জিত অগ্রগতি, বাস্তব ও আর্থিক লক্ষ্যমাত্রা এবং অগ্রগতি	৩
১.৭	প্রকল্পের কর্ম-পরিকল্পনার লক্ষ্যমাত্রা	৩
১.৮	প্রকল্পের ক্রয় পরিকল্পনা	৩
১.৯	প্রথম সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী প্রকল্পের লগ-ফ্রেম	৩
১.১০	প্রকল্পের টেকসইকরণ পরিকল্পনা	৪
	<b>দ্বিতীয় অধ্যায়</b> নিবিড় পরিবীক্ষণ কাজ পরিচালন পদ্ধতি ও সময় ভিত্তিক কর্ম-পরিকল্পনা	৫
২.০	ভূমিকা	৫
২.১	নিবিড় পরিবীক্ষণের কার্যপরিধি টার্মস অফ রেফারেন্স (ToR) অনুযায়ী	৫
২.২	কৌশলগত পদ্ধতি	৬
২.৩	নিবিড় পরিবীক্ষণের নির্দেশক নির্বাচন	৬
২.৪	সমীক্ষার ধারণা	৭
২.৫	সমীক্ষার কর্ম-পদ্ধতি (Methodology)	৭
২.৬	তথ্য সংগ্রহ ও বিশ্লেষণ পদ্ধতি	৮
২.৭	তথ্য-উপাত্ত প্রক্রিয়াকরণ ও বিশ্লেষণ	১২
২.৮	নিবিড় পরিবীক্ষণ কার্যক্রমের কর্ম-পরিকল্পনা	১২
	<b>তৃতীয় অধ্যায়</b> ফলাফল পর্যালোচনা	১৩
৩.১	প্রকল্পের ক্রমপুঞ্জিত অগ্রগতি, অজ্ঞাতবস্তব ও আর্থিক লক্ষ্যমাত্রা এবং অগ্রগতি	১৩
৩.২	প্রকল্পের অনুকূলে এডিপি'তে অর্থ-বরাদ্দ, অর্থ-ছাড় ও প্রকৃত ব্যয় বিভাজন পর্যালোচনা	১৪
৩.৩	প্রকল্পের বার্ষিক ব্যয় পরিকল্পনা বিশ্লেষণ ও পর্যালোচনা	১৫
৩.৪	ক্রয় পরিকল্পনা পর্যালোচনা	১৫
৩.৫	পিএসসি ও পিআইসি সভা পর্যালোচনা	২১
৩.৬	অডিট পর্যালোচনা	২২
৩.৭	প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জন পর্যালোচনা	২৫
৩.৮	নির্মাণ কাজে ব্যবহৃত মালামালের গুণগত মান যাচাই ও ল্যাব টেস্টের রিপোর্ট পর্যালোচনা	২৬
৩.৯	সরেজমিনে ব্রিজ পরিদর্শনের প্রাপ্ত ফলাফল পর্যালোচনা	২৯
৩.১০	প্রকল্পের আওতায় সম্পাদিত মূল কার্যক্রমসমূহের কার্যকারিতা ও উপযোগিতা পর্যালোচনা	৩৩
৩.১১	ঝুঁকিমুক্ত সড়ক যোগাযোগ নিশ্চিতকরণ, আন্তঃআঞ্চলিক যোগাযোগ বৃদ্ধি, অর্থনৈতিক উন্নয়ন ও আঞ্চলিক বৈষম্য হ্রাসে প্রকল্পটির প্রাসঙ্গিকতা	৩৬
৩.১২	প্রকল্প পরিচালক সংক্রান্ত তথ্যাদি	৩৭
৩.১৩	প্রকল্পের জনবল পর্যালোচনা	৩৭
৩.১৪	প্রকল্পের বাস্তবায়ন সম্পর্কিত বিভিন্ন সমস্যা পর্যালোচনা	৩৮
৩.১৫	সরেজমিনে জরিপের মাধ্যমে প্রাপ্ত তথ্যাদি ও বিশ্লেষণ	৩৮
৩.১৬	দলীয় আলোচনা (FGD)	৪৭
৩.১৭	গুরুত্বপূর্ণ তথ্যপ্রদানকারীর সাক্ষাৎকার (KII)	৪৮
৩.১৮	স্থানীয় পর্যায়ের কর্মশালা	৫০

ক্রমিক নম্বর	বিবরণ	পৃষ্ঠা নম্বর
৩.১৯	প্রকৌশলগত দিক থেকে মূল সেতুসহ অন্যান্য অবকাঠামোর life time/Design life এর মূল্যায়ন পর্যালোচনা	৫১
৩.২০	প্রকল্পের সম্ভাব্য Exit plan সম্পর্কে পর্যালোচনা	৫১
৩.২১	প্রকল্প সমাপ্তির পর নির্মিত সেতুসহ অন্যান্য অবকাঠামো টেকসইকরণ পরিকল্পনা (sustainability Plan) পর্যালোচনা	৫২
	<b>চতুর্থ অধ্যায়</b> SWOT বিশ্লেষণ	৫৩
	<b>পঞ্চম অধ্যায়</b> পর্যবেক্ষণ	৫৫
	<b>ষষ্ঠ অধ্যায়</b> সুপারিশসমূহ ও উপসংহার	
৬.১	সুপারিশসমূহ	৫৭
৬.২	উপসংহার	৫৭
	<b>সংযুক্তি</b>	
সংযুক্তি-১	পূর্ত কাজ ক্রয়ের ১টি নমুনা প্যাকেজের ক্রয় সংক্রান্ত বিস্তারিত বর্ণনা	৫৯
সংযুক্তি-২	আরডিপিপি অনুযায়ী পণ্য, পূর্ত ও সেবা ক্রয় সংক্রান্ত তথ্যাদি	৬১
সংযুক্তি-৩	প্রকল্প এলাকা	৬৪
সংযুক্তি-৪	নির্মাণ কাজের গুণগত মান সম্পর্কিত বিস্তারিত তথ্যাদি	৬৫
সংযুক্তি-৫	গুরুত্বপূর্ণ তথ্য প্রদানকারীদের নামের তালিকা	৭৮
	<b>সংযোজনী</b>	
সংযোজনী-১	সুবিধাভোগীদের জন্য জরিপ সমীক্ষার প্রশ্নমালা	৮০
সংযোজনী-২	এফজিডি গাইডলাইন	৮২
সংযোজনী-৩	কেআইআই গাইডলাইন (প্রকল্প পরিচালক)	৮৩
সংযোজনী-৪	কেআইআই গাইডলাইন (প্রকল্পের সরাসরি কর্মকর্তা নন)	৮৫
সংযোজনী-৫	ক্রয় সংক্রান্ত চেকলিস্ট	৮৬

## নির্বাহী সার-সংক্ষেপ

গণপ্রজাতন্ত্রী বাংলাদেশ সরকারের পরিকল্পনা মন্ত্রণালয়ের আওতাধীন বাস্তবায়ন পরিবীক্ষণ ও মূল্যায়ন বিভাগ (আইএমইডি) পরামর্শক প্রতিষ্ঠান নিয়োগের মাধ্যমে বার্ষিক উন্নয়ন কর্মসূচি (এডিপি) ভুক্ত উন্নয়ন প্রকল্পসমূহের মধ্য হতে কিছু নির্বাচিত চলমান প্রকল্পের “নিবিড় পরিবীক্ষণ সমীক্ষা” ও সমাপ্ত প্রকল্পের “প্রভাব মূল্যায়ন সমীক্ষা” কাজ করে থাকে। এরই ধারাবাহিকতায় ২০২০-২০২১ অর্থ-বছরে সড়ক পরিবহন ও সেতু মন্ত্রণালয়/সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগের অধীন সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর কর্তৃক বাস্তবায়নাধীন “ওয়েস্টার্ন বাংলাদেশ ব্রিজ ইমপ্লিমেন্ট প্রজেক্ট” চলমান প্রকল্পটি নিবিড় পরিবীক্ষণের জন্য বাছাই করা হয়েছে এবং নিবিড় পরিবীক্ষণ সমীক্ষা পরিচালনার জন্য পরামর্শক প্রতিষ্ঠান টেকনোকনসাল্ট ইন্টারন্যাশনাল লিমিটেড-কে দায়িত্ব প্রদান করা হয়েছে।

“ওয়েস্টার্ন বাংলাদেশ ব্রিজ ইমপ্লিমেন্ট প্রজেক্ট” দেশের একটি অত্যন্ত গুরুত্বপূর্ণ ও বৃহৎ প্রকল্প। প্রকল্পটি ১০.১১.২০১৫ তারিখে অনুষ্ঠিত একনেক সভায় অনুমোদিত হয় যার মোট প্রাক্কলিত ব্যয় ২৯১,১৭৫.৩২ লক্ষ টাকা (জিওবি-এর মঞ্জুরী ১০০,৬৫৫.৮৪ লক্ষ টাকা এবং জাইকা-এর প্রকল্প সাহায্য ১৯০৫১৯.৪৮ লক্ষ টাকা)। মূল প্রকল্পটির বাস্তবায়নকাল ছিল ০১ অক্টোবর ২০১৫ হতে ৩০ জুন ২০২০ পর্যন্ত। পরবর্তীতে ১১.০৩.২০১৯ তারিখে ব্যয় বৃদ্ধি ব্যতিরেকে (১ম সংশোধন) ০১ অক্টোবর ২০১৫ হতে ৩০ জুন ২০২২ পর্যন্ত মেয়াদ বৃদ্ধি করা হয়েছে।

প্রকল্পের আওতায় মূল ডিপিপি অনুযায়ী ৬১টি ব্রিজ নির্মাণের সংস্থান ছিল। মূল ডিপিপি অনুযায়ী এই ৬১টি ব্রিজ ছিল পুরাতন, সরু এবং ঝুঁকিপূর্ণ। যার বর্ধিত ট্রাফিক সংকুলান সম্ভব হচ্ছিল না। এ ছাড়া ৬১টি ব্রিজের মধ্যে নরসিংদীর পলাশে শীতলক্ষ্যা নদীর উপরে ১টি বৃহৎ ব্রিজ নির্মাণ করার পরিকল্পনা ছিল। শীতলক্ষ্যা নদীর উপরের ব্রিজটি দিয়ে বেসরকারি এ. কে. খান অর্থনৈতিক অঞ্চল (Economic Zone)-এর সাথে যোগাযোগ দ্রুত হবে ধারণা করা হয়েছিল। কিন্তু এ. কে. খান অর্থনৈতিক অঞ্চল (Economic Zone) স্থাপনের জন্য প্রত্যাশিত Direct Foreign Investment না পাওয়ার কারণে এটি স্থাপিত হয়নি। ফলে এই বৃহৎ ব্রিজটি নির্মাণের পরিকল্পনা বাদ দিয়ে এই খাতে সাশ্রয়কৃত অর্থের দ্বারা নতুন ২২টি ব্রিজ সংযোজন করে মোট ৮২টি (৮০টি ব্রিজ ও ২টি কালভার্ট) ব্রিজ/কালভার্ট নির্মাণ করার উদ্দেশ্যে প্রকল্পের ডিপিপি ১ম বারের মত সংশোধন করা হয়।

প্রকল্পটির ২০২০-২১ অর্থ বছরের জন্য আর্থিক লক্ষ্যমাত্রা ধরা হয়েছে ৪৫,৭৪৭.০০ লক্ষ টাকা এবং বাস্তব লক্ষ্যমাত্রা ২০.৭১%। এ অর্থ বছরের সর্বশেষ এপ্রিল-২০২১ পর্যন্ত প্রকল্পের আর্থিক ব্যয় ৩০,৮৯০.৮১৫ লক্ষ টাকা এবং বাস্তব অগ্রগতি ১০.৬১%। এপ্রিল ২০২১ পর্যন্ত প্রকল্পের ক্রমপুঞ্জিত আর্থিক অগ্রগতি ১৭২,১৫৭.১৫৫ লক্ষ টাকা (৫৯.১৩%)। অর্থাৎ প্রকল্প মেয়াদে (জুন-২০২২) বাস্তব অগ্রগতি অনেক কম।

সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী ২০১৫-২০২০ পর্যন্ত ৫টি অর্থ বছরে প্রকল্পের অনুকূলে ব্যয় পরিকল্পনা ছিল ১৮৫,৫৩৬.১৬ লক্ষ টাকা যা মোট প্রকল্প ব্যয়ের ৬৩.৭১%। জুন ২০২০ পর্যন্ত ক্রমপুঞ্জিত অর্থ ব্যয় করা হয়েছে ৪৪,২৬৯.৮২ লক্ষ টাকা (৪৮.৫২%) যা সংশোধিত ডিপিপির প্রাক্কলন থেকে ৭৬.১৪% কম। চলতি ২০২০-২০২১ অর্থ-বছরে সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী প্রকল্পের অনুকূলে ব্যয় পরিকল্পনা ছিল ৫২,৮১৯.৫৯ লক্ষ টাকা কিন্তু ২০২০-২০২১ অর্থ-বছরে সংশোধিত ডিপিপি থেকে ২১,৯২৮.৭৭৫ লক্ষ টাকা (৪১.৫১%) কম ব্যয় করা হয়েছে। এপ্রিল ২০২১ পর্যন্ত প্রকল্পের ক্রমপুঞ্জিত আর্থিক অগ্রগতি ৫৯.১৩%। অর্থাৎ সংশোধিত ডিপিপির বছরভিত্তিক প্রাক্কলন অনুযায়ী অর্থ ব্যয় করা হয়নি।

প্রকল্পের ক্রয় কার্যক্রমে দেখা যায় যে, দরপত্র আহবানে ক্রয় পদ্ধতি, চুক্তি অনুমোদনকারী কর্তৃপক্ষ ইত্যাদি ক্ষেত্রে কোন ব্যত্যয় হয়নি। তবে কার্য ক্রয় সংগ্রহের ক্ষেত্রে ০১টি প্যাকেজের দরপত্র আহবানে কিছুটা সমস্যা হয়েছিল। এ কে খান বেসরকারী EZ এর জন্য শীতলক্ষ্যা নদীর উপরে পরিকল্পিত ব্রিজটি নির্মাণ করা অনিশ্চিত হয়ে পরায় ব্রিজটির জন্য দীর্ঘদিন যাবৎ দরপত্র আহবান করা সম্ভব হয়নি। ব্রিজটি পরিকল্পনা থেকে বাদ দেওয়ার সিদ্ধান্ত গ্রহণ করতে দীর্ঘ সময় ব্যয় হয়েছে। কার্য ক্রয়ের ০৭টি প্যাকেজের মধ্যে ০৩টি প্যাকেজের কাজ শেষ হয়েছে এবং বাকি ০৪টি প্যাকেজের কাজ চলমান রয়েছে। সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী ২২টি ব্রিজের নির্মাণ কাজ সম্প্রতি শুরু করা হয়েছে। সুতরাং প্রকল্প মেয়াদে (জুন-২০২২) সকল কাজ সম্পন্ন হবে না।

প্রকল্পের উদ্দেশ্যের সাথে কার্যাবলী পুরোপুরিভাবে সামঞ্জস্যপূর্ণ। ডিসেম্বর-২০১৯ এর মধ্যে ১৪.৯৪ হেক্টর ভূমি অধিগ্রহণ করার কথা থাকলেও বর্তমান সময় পর্যন্ত ১২.৮৯ হেক্টর ভূমি অধিগ্রহণ করা হয়েছে। ডিসেম্বর-২০১৯ এর মধ্যে ১৬.৬৭ লঃঘঃমিঃ মাটির কাজ, ৪২.০০ কিঃমিঃ পেভমেন্ট নির্মাণের কাজ সম্পন্ন করার কথা থাকলেও ১২.৬০ লঃঘঃমিঃ মাটির কাজ ও ২৫ কিঃমিঃ পেভমেন্ট নির্মাণ কাজ সম্পন্ন করা হয়েছে। সেপ্টেম্বর-২০১৯ এ ৮০টি ব্রিজের মধ্যে ২৫টি ব্রিজ নির্মাণ কাজ সম্পন্ন হয়েছে, ৩৫টি ব্রিজ নির্মাণের কাজ শেষ পর্যায়ে উক্ত ব্রিজসমূহের গড় অগ্রগতি প্রায় ৯৮%। বাকি ২২টি ব্রিজের কাজ সম্প্রতি শুরু করা হয়েছে যেগুলোর গড় অগ্রগতি ২০%। সুতরাং জুন-২০২২ এর মধ্যে ২২টি ব্রিজ নির্মাণ কাজসহ অন্যান্য যাবতীয় কাজ শেষ হবে না।

সরেজমিনে ব্রিজগুলোর বিভিন্ন অঙ্গের অর্থাৎ Expansion Joint, Approach Asphalt, Wingwall, Abutment, Beams ইত্যাদির ভাল দেখা গিয়েছে। ব্রিজ নির্মাণের গুণগত মান যাচাইয়ে বিভিন্ন ল্যাব টেস্ট রিপোর্ট পর্যালোচনা করা হয়েছে এবং ল্যাব টেস্ট রিপোর্টগুলোর প্রাপ্ত ফলাফল সন্তোষজনক মর্মে প্রতীয়মান হয়েছে। তবে প্রকল্পের আওতায় কয়েকটি জেলায় (দিনাজপুর, ঠাকুরগাঁও, পঞ্চগড়) ৭টি ব্রিজের গাইড ব্যাংকের ডিজাইন ও নির্মাণ ত্রুটিপূর্ণ বিবেচিত হয়েছে। মূলত এর ফলে জলবায়ুর উপর বিরূপ প্রভাব সৃষ্টি করতে পারে। এছাড়াও ২টি ব্রিজের এ্যালাইনমেন্ট (চাওয়াই ব্রিজ, পঞ্চগড় ও পার্বতীপুর, দিনাজপুর) ত্রুটিপূর্ণ হয়েছে। নির্মিত ব্রিজগুলোর রেলিং Solid Reinforcement Concrete Wall দ্বারা করার ফলে নদীর প্রাকৃতিক সৌন্দর্য মানুষের দৃষ্টির আড়াল করা হয়েছে। যার কারণে উক্ত জেলায় নির্মিত ব্রিজগুলোর বিষয়ে স্থানীয় জনগণের মধ্যে কিছুটা অসন্তোষ পরিলক্ষিত হয়।

উন্নয়ন প্রকল্পের জন্য ভূমি অধিগ্রহণ একটি সময়-সাপেক্ষ কাজ। জমি অধিগ্রহণ প্রস্তাব সংশ্লিষ্ট মৌজা ম্যাপ, land schedule সহ প্রস্তুত করে সংশ্লিষ্ট সকল ডেপুটি কমিশনারের নিকট দাখিল করা হয়েছে। পরবর্তীতে জমির প্রকৃত মালিকানা ও মালিককে চিহ্নিত করে যথাসময়ে ক্ষতিপূরণের অর্থ পরিশোধ করা হয়েছে। এছাড়াও প্রকল্পটি সম্পর্কে জরিপ কাজে অংশগ্রহণকারী বেশিরভাগ উত্তরদাতাগণের (৯৮%) ধারণা ইতিবাচক। প্রকল্পটি যথাসময়ে বাস্তবায়ন হলে সড়ক পথে আন্তঃযোগাযোগ বৃদ্ধির ফলে দেশের অর্থনৈতিক প্রবৃদ্ধি বৃদ্ধি পাবে বলে আশা করা যায়।

প্রকল্পের প্রতিটি ব্রিজে পরিবেশ বান্ধব post-railing এর পরিবর্তে solid R C C wall রেলিং প্রদান/নির্মাণ করা হয়েছে। এর ফলে নদীর প্রাকৃতিক সৌন্দর্য মানুষের দৃষ্টির আড়াল করা হয়েছে। solid R C C wall রেলিং আংশিক পরিবর্তন করে নদীর দৃশ্য জনগণের দৃষ্টিগোচর করা প্রয়োজন। কতিপয় ব্রিজের পিলারের ব্যাস ২.৫০ মিটার ডিজাইন ও বাস্তবায়ন করা হয়েছে। ফলে এই ধরনের একটি পিলারের কারণে নদীর প্রস্থের ২.৫০ মিটার প্রবাহ এরিয়া হ্রাস পেয়েছে। কিন্তু এর পরিবর্তে পাশাপাশি দুইটি পিলার ডিজাইন করা হলে (অথবা round shape এর পরিবর্তে eleptical shape এর পিলার ডিজাইন করা হলে) নদীর প্রবাহ এরিয়া (River's flow area) কম সংকুচিত হতো। ভবিষ্যতে ব্রিজ ডিজাইন করার সময়ে এই বিষয়টি বিবেচনায় নেওয়া যেতে পারে।

## Acronyms and Abbreviations

<b>ADP</b>	Annual Development Programme
<b>APD</b>	Additional Project Director
<b>BoQ</b>	Bill of Quantity
<b>CPTU</b>	Central Procurement Technical Unit
<b>CPM</b>	Critical Path Method
<b>DPP</b>	Development Project Proposal
<b>DPM</b>	Direct Procurement Method
<b>EZ</b>	Economic Zone
<b>EIRR</b>	Economic Internal Rate of Return
<b>FGD</b>	Focus Group Discussions
<b>GoB</b>	Government of Bangladesh
<b>IMED</b>	Implementation Monitoring & Evaluation Division
<b>OTM</b>	Open Tendering Method
<b>KII</b>	Key Informant Interview
<b>PD</b>	Project Director
<b>PPA</b>	Public Procurement Act-2006
<b>PPR</b>	Public Procurement Rules-2008
<b>PIC</b>	Project Implementation Committee
<b>PMIS</b>	Project Monitoring Information System
<b>PSC</b>	Project Steering Committee
<b>RDPP</b>	Revised Development Project Proposal
<b>SWOT</b>	Strength, Weakness, Opportunity and Threat
<b>SPSS</b>	Statistical Package for Social Science
<b>PSC</b>	Project Steering Committee
<b>RHD</b>	Roads and Highways Department
<b>TC</b>	Technical Committee
<b>TTC</b>	Travel Time Cost
<b>ToR</b>	Terms of Reference
<b>TCIL</b>	Technoconsult International Limited
<b>VOC</b>	Vehicle Operating Cost

## প্রথম অধ্যায়

### প্রকল্পের বিস্তারিত বর্ণনা

#### ১.১ প্রকল্পের পটভূমি

সরকারের মঞ্জুরী এবং উন্নয়ন সহযোগীদের সাহায্যের সদ্যাবহার করে ইতোপূর্বে সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর কর্তৃক অনেক ব্রিজ/কালভার্ট নির্মাণ করা হয়েছে। সড়ক/মহাসড়ক পথে দেশের ৮০% যাত্রী যাতায়াত করে এবং সমপরিমাণ মালামাল পরিবহন করা হয়। সে কারণে সড়ক/মহাসড়ক যোগাযোগ ব্যবস্থা অত্যন্ত গুরুত্বপূর্ণ। সড়ক/মহাসড়ক যোগাযোগ ব্যবস্থার প্রধান প্রতিবন্ধকতা হলো বিভিন্ন স্থানের অপ্রসস্থ, পুরাতন ও ঝুঁকিপূর্ণ ব্রিজ। অপ্রসস্থ ও ঝুঁকিপূর্ণ ব্রিজের কারণে যানবাহনের গতি হ্রাস, দুর্ঘটনার সৃষ্টি, ভ্রমণে দীর্ঘ সময় ব্যয়, নিরানন্দ ও বিরক্তিকর ভ্রমণ এবং মালামাল পরিবহন ব্যয় বৃদ্ধি পায়। ইতোমধ্যে মহাসড়ক বিভাগ কর্তৃক দেশের পূর্বাঞ্চলে “ইস্টার্ন বাংলাদেশ ব্রিজ ইমপ্লুমেন্ট প্রজেক্ট” বাস্তবায়ন করা হয়েছে। এ প্রকল্পটি বহলভাবে সফল হয়েছে মর্মে ধারণা করা হয়। এ প্রকল্পের অনুবর্তী হিসেবে সরকার “ওয়েস্টার্ন বাংলাদেশ ব্রিজ ইমপ্লুমেন্ট প্রজেক্ট” জাপান আন্তর্জাতিক সহযোগিতা সংস্থার (জাইকা) ঋণ সহায়তায় দেশের পশ্চিমাঞ্চলের বিভিন্ন সড়ক ও মহাসড়কে মোট ৪৬৭৪ মিটার দীর্ঘ ৮০টি ব্রিজ ও ২টি কালভার্ট (১ম সংশোধিত ডিপিপি) প্রতিস্থাপন অথবা নির্মাণ করার লক্ষ্যে মোট ৬২৯১১৭৫.৩২ লক্ষ টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে প্রকল্পটি বাস্তবায়ন করা হচ্ছে।

#### ১.২ প্রকল্পের পরিচিতি

- ১.২.১ প্রকল্পের নাম : “ওয়েস্টার্ন বাংলাদেশ ব্রিজ ইমপ্লুমেন্ট প্রজেক্ট”
- ১.২.২ উদ্যোগী মন্ত্রণালয়/বিভাগ : সড়ক পরিবহন ও সেতু মন্ত্রণালয়/সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ
- ১.২.৩ বাস্তবায়নকারী সংস্থা : সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর
- ১.২.৪ বাস্তবায়নকাল : মূল- ০১ অক্টোবর ২০১৫-৩০ জুন ২০২০  
১ম সংশোধিত- ০১ অক্টোবর ২০১৫-৩০ জুন ২০২২
- ১.২.৫ প্রকল্প ব্যয় : (ক) মূল ৬ ২৯১১৭৫.৩২ লক্ষ  
[জিওবি মঞ্জুরী ১০০৬৫৫.৮৪ লক্ষ;  
প্রকল্প সাহায্য ৬ ১৯০৫১৯.৪৮ লক্ষ।]  
(খ) সংশোধিত ব্যয়: ৬ ২৯১১৭৫.৩২ লক্ষ। [জিওবি মঞ্জুরী ১০০৬৫৫.৮৪  
লক্ষ; প্রকল্প সাহায্য ১৯০৫১৯.৪৮ লক্ষ টাকা।]
- ১.২.৬ প্রকল্পের অবস্থান : মূল ডিপিপি-তে ব্রিজের সংখ্যা ছিল ৬১ টি; প্রথম সংশোধিত ডিপিপি-তে মোট ৮০টি এবং কালভার্ট ২টি। ব্রিজ ও কালভার্ট-এর অবস্থানের তথ্য প্রতিবেদনের সাথে সংযুক্ত করা হলো (সংযুক্তি-৩)। উল্লেখ্য যে, ব্রিজ ও কালভার্টগুলো দেশের পশ্চিমাঞ্চলের মোট ২৬টি জেলার ৫০টি উপজেলায় অবস্থিত।

#### ১.৩ প্রকল্পের লক্ষ্য (Goal) ও উদ্দেশ্য (Objective)

##### ১.৩.১ প্রকল্পটির লক্ষ্য (Goal) নিম্নরূপ:

- ৮০টি ব্রিজ (মোট দৈর্ঘ্য ৪৬৭৪ মিটার) ও ২টি কালভার্ট নির্মাণ/পুনঃনির্মাণ করা;
- বাংলাদেশের পশ্চিমাঞ্চলের মহাসড়ক নেটওয়ার্ক (network) সংযোগ স্থাপন করা; এবং
- বড় আকারের ব্রিজ এবং নতুন অর্থনৈতিক অঞ্চলের সাথে সংযোগপথ স্থাপন করা।

### ১.৩.২ প্রকল্পটির উদ্দেশ্য (Objective) নিম্নরূপ:

- জনগণ ও পণ্যের জন্য নিরাপদ, নির্ভরযোগ্য এবং কার্যকর পরিবহন ব্যবস্থা অর্জন করা;
- মানুষ ও পণ্যের সহজ চলাচল ত্বরান্বিত করা;
- সড়ক যানবাহনের জন্য প্রশস্ত এবং নতুন ব্রিজ নির্মাণের মাধ্যমে সড়ক ব্যবহারকারীগণের জন্য ব্যয় হ্রাস করা; এবং
- ব্রিজ নির্মাণের সময়ে এবং শিল্প স্থাপনের মাধ্যমে নতুন কর্মসংস্থানের সুযোগ সৃষ্টি করে দারিদ্র্য হ্রাস করা;

### ১.৪ প্রকল্পের প্রধান প্রধান কাজসমূহ

প্রথম সংশোধিত ডিপিপি অনুসারে প্রকল্পের প্রধান প্রধান কাজসমূহ নিম্নরূপ:

- ভূমি অধিগ্রহণ = ২৪.৩৩ হেক্টর।
- ব্রিজ নির্মাণ (৮০টি) = দৈর্ঘ্য ৪৬৭৪ মিটার।
- কালভার্ট নির্মাণ (২টি)।
- মাটির কাজ = ১৫.৬৭৫ লক্ষ ঘন মিটার;
- পেভমেন্ট নির্মাণ = ৪২ কিঃ মিঃ।
- যানবাহন ক্রয় = ২১টি (৭টি জীপ, ৭টি পিকআপ, ৭টি মোটরসাইকেল)।
- সেবা সংগ্রহ ও ইমএ পরামর্শক = ৬০০ জনমাস।

### ১.৫ প্রকল্প অনুমোদন, সংশোধন, ব্যয় ও মেয়াদ বৃদ্ধি

“ওয়েস্টার্ন বাংলাদেশ ব্রিজ ইমপ্লিমেন্ট প্রজেক্ট” শীর্ষক প্রকল্পটি ১০.১১.২০১৫ তারিখে অনুষ্ঠিত একনেক সভায় অনুমোদিত হয়। প্রকল্পটির মোট প্রাক্কলিত ব্যয় ২৯১,১৭৫.৩২ লক্ষ টাকা (জিওবি-এর মঞ্জুরী ১০০৬৫৫.৮৪ লক্ষ টাকা এবং জাইকা-এর প্রকল্প সাহায্য ১৯০৫১৯.৪৮ লক্ষ টাকা)। মূল ডিপিপি অনুযায়ী প্রকল্পটির অনুমোদিত বাস্তবায়নকাল ছিল ০১ অক্টোবর ২০১৫ হতে ৩০ জুন ২০২০ পর্যন্ত। পরবর্তীতে ০১ অক্টোবর ২০১৫ হতে ৩০ জুন ২০২২ পর্যন্ত ব্যয় বৃদ্ধি ব্যতিরেকে মেয়াদ বর্ধিত করে ১১.০৩.২০১৯ তারিখে মাননীয় পরিকল্পনা মন্ত্রী কর্তৃক প্রকল্পের প্রথম সংশোধনী অনুমোদন করা হয়। প্রকল্পের অনুমোদন, সংশোধন, মেয়াদ বৃদ্ধি ও অর্থায়নের অবস্থা নিচের সারণি ১.৫.১ এ দেখানো হলো।

সারণি-১.৫.১: প্রকল্প অনুমোদন, সংশোধন, মেয়াদ বৃদ্ধি ও অর্থায়নের অবস্থা

(লক্ষ টাকা)

বিষয়	অনুমোদিত প্রাক্কলিত ব্যয়				বাস্তবায়নকাল	মোট সময়	অনুমোদনের তারিখ	পরিবর্তন (পর্যায় ভিত্তিক)	
	মোট	জিওবি	প্র:সা (জাইকা)	অন্যান্য (স্ব-অর্থায়ন)				ব্যয় পরিমাণ (%)	সময় পরিমাণ (%)
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮	৯	১০
মূল	২৯১১৭৫.৩২	১০০৬৫৫.৮৪	১৯০৫১৯.৪৮	-	অক্টোবর, ২০১৫ হতে ৩০ জুন, ২০২০	৫৬ মাস	১০.১১.২০১৫	--	--
১ম সংশোধন	২৯১১৭৫.৩২	১০০৬৫৫.৮৪	১৯০৫১৯.৪৮	-	অক্টোবর, ২০১৫ হতে ৩০ জুন, ২০২২	৮০ মাস	২২.০৮.২০২০	--	(২৪ মাস) ৪২.৮৬% বৃদ্ধি।

তথ্য সূত্র: প্রথম সংশোধিত ডিপিপি।



### ১.৬ প্রকল্পের ক্রমপুঞ্জিত অগ্রগতি, বাস্তব ও আর্থিক লক্ষ্যমাত্রা এবং অগ্রগতি

প্রকল্পের শুরু হতে জুন/২০২০ পর্যন্ত ব্যয় ও বাস্তব অগ্রগতি		২০২০-২০২১ অর্থ বছরের বরাদ্দ ও লক্ষ্যমাত্রা		২০২০-২০২১ অর্থ বছরের এপ্রিল/২০২১ পর্যন্ত ব্যয় ও বাস্তব অগ্রগতি		ক্রমপুঞ্জিত আর্থিক ও বাস্তব অগ্রগতি এপ্রিল/২০২১ পর্যন্ত	
১		২		৩		৪	
লাখ টাকা		লাখ টাকা		লাখ টাকা		লাখ টাকা	
(ক) মোট ব্যয়	১৪১,২৬৬.৩৪	(ক) বরাদ্দ	৪৫,৭৪৭.০০	(ক) ব্যয়	৩০,৮৯০.৮১৫	(ক) মোট ব্যয়	১৭২,১৫৭.১৫৬
(খ) জিওবি ব্যয়	৩৮,৭৬৬.১৯	(খ) জিওবি বরাদ্দ	১০,৭৪৭.০০	(খ) জিওবি ব্যয়	৬,৭৬৯.৫৭১	(খ) জিওবি ব্যয়	৪৫,৫৩৫.৭৬৩
(গ) প্রকল্প সাহায্য ব্যয়	১০২,৫০০.১৫	(গ) প্রকল্প সাহায্য খাতে বরাদ্দ	৩৫,০০০.০০	(গ) প্রকল্প সাহায্য ব্যয়	২৪,১২১.২৪৪	(গ) প্রকল্প সাহায্য ব্যয়	১২৬,৬২১.৩৯৩
(ঘ) ক্রমপুঞ্জিত আর্থিক অগ্রগতি (%)	৪৮.৫২	(ঘ) আর্থিক লক্ষ্যমাত্রা (%)	১৫.৭১	(ঘ) ক্রমপুঞ্জিত আর্থিক অগ্রগতি (%)	১০.৬১	(ঘ) ক্রমপুঞ্জিত আর্থিক অগ্রগতি (%)	৫৯.১৩

তথ্য সূত্র: প্রকল্প পরিচালকের দপ্তর।

### ১.৭ প্রকল্পের অর্থ-বহরভিত্তিক কর্ম-পরিকল্পনার লক্ষ্যমাত্রা নিম্নরূপ।

ক্রমিক নং	কাজের নাম	সংখ্যা/পরিমাণ (লক্ষ্যমাত্রা)	নির্ধারিত মেয়াদ
১	২	৩	৪
১	জমি অধিগ্রহণ	৯.৩৯ হেক্টর	জুন ২০১৮
	-ঐ-	১৪.৯৪ হেক্টর	ডিসেম্বর ২০১৯
২	রাস্তার বাঁধ নির্মাণ	১৫৬৭৫০০ ঘন মিটার	ডিসেম্বর ২০১৯
	পেভমেন্ট নির্মাণ	২০ কিলোমিটার	ডিসেম্বর ২০১৯
৩	-ঐ-	২২ কিলোমিটার	ডিসেম্বর ২০২১
	ব্রিজ/কালভার্ট নির্মাণ	২৫টি	সেপ্টেম্বর ২০১৯
৪	-ঐ-	৫৭টি	জুন ২০২১
	আনুষঙ্গিক সকল কাজ	-	জুন ২০২১

তথ্য সূত্র: প্রকল্প পরিচালকের দপ্তর।

### ১.৮ প্রকল্পের ক্রয়-পরিকল্পনা

প্রকল্পের আরডিপিপি অনুযায়ী ক্রয়-পরিকল্পনা সংযুক্তি-৩ তে প্রদান করা হয়েছে। (আরডিপিপি-র পাতা ২০ ও ২১)

### ১.৯ প্রথম সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী প্রকল্পের লগ-ফ্রেম

	বর্ণনামূলক সারাংশ (Narrative Summary)	উদ্দেশ্য যাচাইযোগ্য সূচক (Objectively Verifiable Indicator)	যাচাইয়ের উপায়সমূহ (Means of Verification)	গুরুত্বপূর্ণ অনুমান (Important Assumptions)
প্রকল্পের লক্ষ্য	দেশের অর্থনৈতিক প্রবৃদ্ধি	<ul style="list-style-type: none"> <li>দেশে অর্থনৈতিক প্রবৃদ্ধি</li> <li>প্রকল্পের টার্গেট এলাকায় দারিদ্র্য হ্রাস</li> <li>প্রকল্প এলাকার শিল্প ও কৃষি কার্যকলাপ বৃদ্ধি। জিডিপি বৃদ্ধি ও কর্মসংস্থান সম্প্রসারণ এবং উপার্জনের ফলে স্বাস্থ্য, শিক্ষা ও প্রকল্প এলাকার সামাজিক নিরাপত্তা উন্নত হবে।</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>সরকারী অর্থনৈতিক এবং সামাজিক তথ্য।</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>জিওবি এবং জাইকা (JICA) দ্বারা পর্যাপ্ত বিনিয়োগ নিশ্চিত করা হয়েছে।</li> </ul>

প্রকল্পের উদ্দেশ্য	প্রকল্পের টার্গেট অঞ্চলে পরিবহন দক্ষতা উন্নত করণ।	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ভ্রমনে সময় সাশ্রয়</li> <li>• যাত্রীদের জন্য পরিবহন ব্যয় সাশ্রয়</li> <li>• যানবাহন পরিচালন ব্যয় সাশ্রয়।</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• পিপিএমএস (PPMS)</li> <li>• প্রকল্প সমাপ্তি প্রতিবেদন</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ট্রাফিকের জন্য খরচ প্রচ্ছন্ন রয়েছে</li> <li>• প্রাকৃতিক ও মনুষ্য সৃষ্ট কোন বিপর্যয় নেই।</li> </ul>
আউটপুটসমূহ	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ভূমি অধিগ্রহণ</li> <li>• বাঁধ নির্মাণ</li> <li>• ফুটপাথ প্রশস্তকরণ এবং শক্তিশালীকরণ</li> <li>• ব্রিজ ও কালভার্ট নির্মাণ</li> <li>• বিবিধ কাজ সম্পন্ন</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• জুন-২০১৮ মধ্য ৯.৩৯ হেক্টর ভূমি অধিগ্রহণ</li> <li>• ডিসেম্বর-২০১৯ মধ্য ১৪.৯৪ হেক্টর ভূমি অধিগ্রহণ</li> <li>• ডিসেম্বর-২০১৯ মধ্য ১৬.৬৭ লঃমিঃমাটির কাজ সম্পন্ন</li> <li>• ডিসেম্বর-২০১৯ মধ্য ২০.০০ কিঃমিঃ বাঁধ নির্মাণ সম্পন্ন</li> <li>• ডিসেম্বর-২০১৯ মধ্য ২২.০০ কিঃমিঃ বাঁধ নির্মাণ সম্পন্ন</li> <li>• সেপ্টেম্বর-২০১৯ মধ্য ২৫টি ব্রিজ নির্মাণ সম্পন্ন</li> <li>• জুন-২০২১ মধ্য ৫৭টি ব্রিজ নির্মাণ সম্পন্ন</li> <li>• জুন/২০২১ মধ্য যাবতীয় সকল কাজ সম্পন্ন</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• নির্মাণ চুক্তি মনিটরিং</li> <li>• প্রকল্প সমাপ্তি প্রতিবেদন</li> <li>• বাৎসরিক ব্রিজের অবস্থা জরিপ।</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ব্রিজের ডিজাইন লাইফ বাড়ানো হবে</li> <li>• প্রাকৃতিক ও মনুষ্য সৃষ্ট কোন বিপর্যয় নেই।</li> </ul>
ইনপুটসমূহ	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ভূমি অধিগ্রহণ ও পুনর্বাসন</li> <li>• বাঁধ নির্মাণ</li> <li>• ফুটপাথ প্রশস্তকরণ এবং শক্তিশালীকরণ</li> <li>• ব্রিজ ও কালভার্ট নির্মাণ</li> <li>• জরিপ ও পর্যবেক্ষণ</li> <li>• অন্যান্য কাজ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• জুন/২০১৯ মধ্য ৩১,৮২৫.৫৭ লক্ষ টাকা বিনিয়োগ</li> <li>• জুন/২০২১ মধ্য ৬,০০০.০০ লক্ষ টাকা বিনিয়োগ</li> <li>• জুন/২০২১ মধ্য ১৮,৫০০.০০ লক্ষ টাকা বিনিয়োগ</li> <li>• জুন/২০২১ মধ্য ১,২২,৭০০.১৩ লক্ষ টাকা বিনিয়োগ</li> <li>• জুন/২০১৯ মধ্য ৩০.০০ লক্ষ টাকা বিনিয়োগ</li> <li>• জুন/২০২১ মধ্য ৩৬,৩৪৪.২৮ লক্ষ টাকা বিনিয়োগ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• মাসিক অগ্রগতি প্রতিবেদন</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ঠিকাদার কর্তৃক কাজের গুণগতমান নিশ্চিত করা হবে এবং পরামর্শকদাতা দ্বারা তত্ত্বাবধান করা ছাড়াও RHD এর প্রকল্প স্টাফরাও শীর্ষ তদারকি করবেন।</li> </ul>

উৎস: প্রথম সংশোধিত ডিপিপি।

### ১.১০ প্রকল্পের টেকসইকরণ পরিকল্পনা

প্রথম সংশোধিত ডিপিপি অনুসারে ব্রিজের সংখ্যা ৮০ এবং কালভার্টের সংখ্যা ২ (দুই)। ১টি কালভার্ট রংপুরের বদরগঞ্জ উপজেলায় এবং অন্যটি শরীয়তপুর জেলার ভেদেরগঞ্জ উপজেলায় অবস্থিত। ব্রিজগুলোর ৭০টি কনক্রিট (Reinforced Concrete Girder) ব্রিজ এবং ১০টি স্টীল (Steel Girder) ব্রিজ। কনক্রিট ব্রিজ টেকসই হবে কিনা তা ডিপিপি-তে উল্লেখ করা হয়নি।

## দ্বিতীয় অধ্যায়

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

#### ২.০ ভূমিকা

বার্ষিক উন্নয়ন কর্মসূচি (এডিপি) অন্তর্ভুক্ত উন্নয়ন প্রকল্পের বাস্তবায়ন অগ্রগতি পরিবীক্ষণের পাশাপাশি প্রতি অর্থবছর আইএমইডি পরামর্শক প্রতিষ্ঠান নিয়োগের মাধ্যমে উন্নয়ন প্রকল্পের “নিবিড় পরিবীক্ষণ” এবং সমাপ্ত প্রকল্পের “প্রভাব মূল্যায়ন” সমীক্ষা পরিচালনা করে থাকে। এরই ধারাবাহিকতায় আইএমইডি কর্তৃক চলতি ২০২০-২১ অর্থ-বছরে রাজস্ব বাজেটের আওতায় সড়ক পরিবহন ও সেতু মন্ত্রণালয়/সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ-এর অধীন সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর কর্তৃক বাস্তবায়নাধীন “ওয়েস্টার্ন বাংলাদেশ ব্রিজ ইমপ্লিমেন্ট প্রজেক্ট” শীষক প্রকল্পটির নিবিড় পরিবীক্ষণ সমীক্ষার জন্য নির্বাচন এবং পরামর্শক প্রতিষ্ঠান নিয়োগ করা হয়।

#### ২.১ নিবিড় পরিবীক্ষণ সমীক্ষার পরামর্শক প্রতিষ্ঠানের কার্যপরিধি (ToR)

নিবিড় পরিবীক্ষণ সমীক্ষা পরিচালনার জন্য পরামর্শক প্রতিষ্ঠানকে নিম্নরূপ কার্যপরিধি প্রদান করা হয়েছে।

১. প্রকল্পের ১০০% এলাকা নিবিড় পরিবীক্ষণের আওতাভুক্ত হিসেবে বিবেচনা করতে হবে;
২. প্রকল্পের পটভূমি, উদ্দেশ্য, অনুমোদন/সংশোধনের অবস্থা, প্রকল্প ব্যয়, বাস্তবায়নকাল ও অর্থায়নসহ সকল প্রাসঙ্গিক পর্যালোচনা ও পর্যবেক্ষণ;
৩. প্রকল্পের অর্থ-বছর ভিত্তিক কর্ম-পরিকল্পনা, অর্থ-বছর ভিত্তিক বরাদ্দ, ছাড় ও ব্যয় ও বিস্তারিত অঙ্গভিত্তিক বাস্তবায়ন (বাস্তব ও আর্থিক) অগ্রগতির তথ্য সংগ্রহ, সন্নিবেশন, বিশ্লেষণ, সারণী/ লেখচিত্রের মাধ্যমে উপস্থাপন ও পর্যালোচনা;
৪. প্রকল্পের ইন্টারনাল অডিট, এক্সটারনাল অডিট সম্পন্ন হয়েছে কি না, হলে উক্ত প্রকল্পে অডিট আপত্তি আছে কি না, থাকলে কয়টি, বিবরণ কি, জড়িত অর্থের পরিমাণ ইত্যাদি বিষয় সংক্রান্ত তথ্যাদি পর্যালোচনা করা;
৫. প্রকল্পের আর্থিক ও ভৌত বাস্তবায়ন অগ্রগতি, বাস্তবায়ন সময়ের সাথে সামঞ্জস্যপূর্ণ রয়েছে কিনা তা পর্যালোচনা করা;
৬. প্রকল্পের ক্রয় প্রক্রিয়া পাবলিক প্রকিউরমেন্ট এ্যাক্ট (পিপিএ) ২০০৬ ও পাবলিক প্রকিউরমেন্ট রুলস (পিপিআর)- ২০০৮ অনুসারে সম্পাদিত হয়েছে কিনা সে বিষয়ে পরীক্ষা ও পর্যালোচনা করা;
৭. প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জনের অবস্থা পর্যালোচনা ও প্রকল্পের উদ্দেশ্য ও লগ ফ্রেমের আলোকে output পর্যায়ের অর্জন পর্যালোচনা ও পর্যবেক্ষণ। এছাড়া প্রকল্প ফলপ্রসূ করার জন্য গৃহীত কার্যাবলী প্রকল্পের উদ্দেশ্যের সাথে সামঞ্জস্যপূর্ণ রয়েছে কিনা তা পর্যবেক্ষণ ও পর্যালোচনা করা;
৮. প্রকল্পের আওতায় সম্পাদিত/চলমান বিভিন্ন পণ্য, কার্য ও সেবা সংগ্রহের (procurement) ক্ষেত্রে প্রচলিত সংগ্রহ আইন ও বিধিমালা (পিপিএ-২০০৬, পিপিআর-২০০৮, উন্নয়ন সহযোগী গাইডলাইন ইত্যাদি) এবং প্রকল্প দলিলে উল্লিখিত ক্রয় পরিকল্পনা প্রতিপালন করা হয়েছে/হচ্ছে কি না তা পর্যালোচনা ও পর্যবেক্ষণ (এক্ষেত্রে দরপত্র প্রক্রিয়াকরণ ও মূল্যায়ন পর্যালোচনা করা বাঞ্ছনীয়); ডিপিপি/আরডিপিপিতে বর্ণিত ক্রয় কার্যক্রমের প্যাকেজসমূহ ভাঙা হয়েছে কিনা, ভাঙা হলে তার কারণ যাচাই এবং যথাযথ কর্তৃপক্ষের অনুমোদনক্রমে হয়েছে কিনা তা পরীক্ষা করা প্রয়োজন;
৯. প্রকল্পের আওতায় সংগৃহীত/সংগ্রহের প্রক্রিয়াধীন বিভিন্ন পণ্য, কার্য ও সেবা সংশ্লিষ্ট ক্রয় চুক্তিতে নির্ধারিত স্পেসিফিকেশন/BoQ/ToR, গুণগতমান, পরিমাণ অনুযায়ী প্রয়োজনীয় পরিবীক্ষণ/ যাচাইয়ের মাধ্যমে সংগ্রহ করা হয়েছে/হচ্ছে কি না সে বিষয়ে পর্যবেক্ষণ ও পর্যালোচনা;
১০. প্রকল্প ব্যবস্থাপনাঃ প্রকল্প পরিচালক নিয়োগ, জনবল নিয়োগ, প্রকল্প ব্যবস্থাপনা কমিটির সভা, প্রকল্প স্টিয়ারিং কমিটির সভা, আয়োজন, কর্ম-পরিকল্পনা প্রণয়ন ও বাস্তবায়ন, সভার ও প্রতিবেদনের সিদ্ধান্ত বাস্তবায়ন, অগ্রগতির তথ্য প্রেরণ ইত্যাদি পর্যবেক্ষণ ও পর্যালোচনা;

১১. প্রকল্পের আওতায় সম্পাদিত মূল কার্যক্রমসমূহের কার্যকারিতা ও উপযোগিতা বিশ্লেষণ ও মতামত প্রদান;
১২. নিরাপদ সড়ক যোগাযোগ নিশ্চিতকরণ, আন্তঃআঞ্চলিক যোগাযোগ বৃদ্ধি, অর্থনৈতিক উন্নয়ন ও আঞ্চলিক বৈষম্য হ্রাসে প্রকল্পটি সহায়ক হবে কি-না-এ বিষয়ে মতামত প্রদান। সেতুটির মাধ্যমে নদীর দুই পাড়ের মধ্যে নিরবিচ্ছিন্নভাবে যানবাহন চলাচল বৃদ্ধিপূর্বক সড়ক পরিবহন/মহাসড়ক যোগাযোগ ব্যবস্থার উন্নয়নে প্রকল্পটির ভূমিকা নির্ণয়;
১৩. প্রকল্প সমাপ্তির পর নির্মিত সেতুসহ অন্যান্য অবকাঠামো টেকসইকরণ পরিকল্পনা (sustainability Plan) বিষয়ে সুনির্দিষ্ট পর্যবেক্ষণ ও মতামত প্রদান;
১৪. প্রকল্পের বাস্তবায়ন সম্পর্কিত বিভিন্ন সমস্যা যেমন-ভূমি অধিগ্রহণ, ইউটিলিটি স্থানান্তর, অর্থায়নে বিলম্ব, প্রকল্প বাস্তবায়ন অর্থাৎ পণ্য, কার্য ও সেবা ক্রয়/সংগ্রহের ক্ষেত্রে বিলম্ব, ব্যবস্থাপনায় অদক্ষতা ও প্রকল্পের মেয়াদ ও ব্যয় বৃদ্ধি ইত্যাদির কারণসহ অন্যান্য দিক বিশ্লেষণ, পর্যালোচনা ও পর্যবেক্ষণ;
১৫. উন্নয়ন সহযোগী সংস্থা কর্তৃক চুক্তি স্বাক্ষর, চুক্তির শর্ত, ক্রয় প্রস্তাব প্রক্রিয়াকরণ ও অনুমোদন, অর্থ-ছাড়, বিল পরিশোধ সম্মতি ও বিভিন্ন মিশন এবং সুপারিশ ইত্যাদির তথ্য-উপাত্তভিত্তিক পর্যালোচনা ও পর্যবেক্ষণ;
১৬. প্রকল্পের SWOT বিশ্লেষণ; এক্ষেত্রে সার্বিকভাবে চিহ্নিত সবলতা, ত্রুটি, দুর্বলতা বা অসঙ্গতি পর্যালোচনা ও ত্রুটি, দুর্বলতা উত্তোরণের লক্ষ্যে প্রয়োজনীয় সুপারিশ প্রণয়ন। প্রকল্পের সম্ভাব্য Exit plan সম্পর্কে পর্যালোচনা ও মতামত প্রদান
১৭. প্রকৌশলগত দিক থেকে মূল সেতুসহ অন্যান্য অবকাঠামোর life time/Design life এর যথাযথ মূল্যায়ন;
১৮. প্রকল্পের নিবিড় পরিবীক্ষণের সুনির্দিষ্ট (সময়ভিত্তিক) কর্মপরিকল্পনা ও কর্মপদ্ধতি কারিগরি প্রস্তাবের সাথে সংযোজন করতে হবে;
১৯. প্রকল্প সংশ্লিষ্ট অন্যান্য প্রাসঙ্গিক বিষয়াদি; (ক) প্রকল্প এলাকা থেকে সংগ্রহীত তথ্য, Focus Group Discussion (FGD) ও স্থানীয় পর্যায়ে কর্মশালা আয়োজন করে মতামত গ্রহণের ভিত্তিতে এবং বাস্তবায়ন পরিবীক্ষণ ও মূল্যায়ন বিভাগের এ সংক্রান্ত পরিপত্র বর্ণিত প্রতিবেদন প্রণয়নের নমুনা কাঠামো অনুযায়ী প্রতিবেদন প্রণয়ন; (খ) জাতীয় পর্যায়ের একটি কর্মশালা আয়োজন করে নিবিড় পরিবীক্ষণের ফলাফলসমূহ অবহিতকরণ ও কর্মশালায় প্রাপ্ত মতামত ও সুপারিশসমূহ বিবেচনা করে প্রতিবেদন চূড়ান্তকরণ;
২০. পরামর্শক প্রতিষ্ঠান চুক্তির তারিখ থেকে চার মাসের (১২০ দিন) মধ্যে সমীক্ষা সংক্রান্ত যাবতীয় কার্যক্রম চূড়ান্ত করবে;
২১. আইএমইডি কর্তৃক সময়ে নির্ধারিত অন্যান্য বিষয়াবলী পরামর্শক প্রতিষ্ঠান প্রতিপালন করবে।

## ২.২ কৌশলগত পদ্ধতি

প্রকল্পটির নিবিড় পরিবীক্ষণ সমীক্ষা পরিচালনার জন্য কর্মপরিধিতে উল্লিখিত নির্দেশনার আলোকে প্রয়োজনীয় সকল কার্যক্রম প্রতিবেদনে উল্লেখ করা হয়েছে। প্রকল্পের নিবিড় পরিবীক্ষণের সমীক্ষার উদ্দেশ্য অর্জনের জন্য ৩ (তিন) ধরনের কৌশল অবলম্বন করা হয়েছে। কৌশলগত পদ্ধতি নিম্নে দেয়া হলো-

- ১) প্রকল্পের বিদ্যমান দলিলাদি পর্যালোচনার মাধ্যমে তথ্য সংগ্রহকরণ;
- ২) জরিপের মাধ্যমে প্রকল্প এলাকা হতে সংখ্যাগত ও গুণগত তথ্য সংগ্রহকরণ; এবং
- ৩) সরজমিনে পরিদর্শনের মাধ্যমে তথ্যাদি সংগ্রহকরণ, পর্যালোচনাকরণ ও বিশ্লেষণকরণ।

## ২.৩ বিশ্লেষণগত কাঠামো

নিবিড় পরিবীক্ষণ কার্যক্রমের জন্য নির্দিষ্টকৃত নির্দেশকসমূহের সাথে সঙ্গতি রেখে প্রাপ্ত তথ্যের স্তর বিন্যাস করা হয়েছে যেন তথ্যের পরিসংখ্যানগত বিশ্লেষণ সঠিকভাবে সম্পন্ন হয়। প্রাপ্ত তথ্যসমূহ SPSS ও MS Excel এর সাহায্যে এন্ট্রি করা হয়েছে এবং SPSS ও MS Excel সফটওয়্যার ব্যবহার করে যথাযথ পরিসংখ্যান পদ্ধতির মাধ্যমে তথ্য বিশ্লেষণ সম্পন্ন করা হয়েছে।

## ২.৪ সমীক্ষার ধারণা

নিবিড় পরিবীক্ষণ সমীক্ষা কার্যক্রম সম্পাদনের জন্য ToR অনুযায়ী প্রদত্ত গাইডলাইন অনুসরণ করা হয়েছে। গৃহীত সকল কার্যক্রম পর্যায়ক্রমে ও ক্রমানুযায়ী সম্পন্ন করা হয়েছে। প্রকল্পটির নিবিড় পরিবীক্ষণ কাজ নির্ধারিত সময়ে সম্পন্ন করার উদ্দেশ্যে কোন কোন কার্যক্রম যুগোপভাবে সম্পাদন করা হয়েছে। কার্যক্রম গ্রহণের বিভিন্ন ধাপ ও পর্যায় নিয়ে বর্ণনা করা হলো।

### প্রথম ধাপ

এ পর্যায়ে প্রকল্প সংশ্লিষ্ট বিভিন্ন প্রতিবেদন ও তথ্যাদি সংগ্রহ এবং পর্যালোচনা করা হয়েছে। এছাড়া নিবিড় পরিবীক্ষণ সমীক্ষা কার্যক্রম সম্পাদনের পরিকল্পনা গ্রহণ, নির্দেশক নির্বাচন, তথ্যের উৎস চিহ্নিতকরণ, প্রকল্প এলাকায় নমুনা নির্ধারণ ও বিভিন্ন প্রশ্নমালা ও ছক প্রস্তুত করা হয়েছে।

### দ্বিতীয় ধাপ

এ ধাপে মাঠ পর্যায়ে তথ্য/উপাত্ত সংগ্রহের জন্য লোকবল নিয়োগ ও প্রয়োজনীয় প্রশিক্ষণ প্রদান করা হয়েছে। এছাড়া প্রস্তুতকৃত প্রশ্নাবলী ও ছকের উপর বাস্তবায়ন পরিবীক্ষণ ও মূল্যায়ন বিভাগ প্রদত্ত মতামত/পরামর্শ অনুসরণে প্রশ্নাবলী ও ছক চূড়ান্তকরণপূর্বক মাঠ পর্যায়ে তথ্য/উপাত্ত সংগ্রহের পরিকল্পনা প্রণয়ন করা হয়েছে।

### তৃতীয় ধাপ

এ ধাপে তথ্য সংগ্রহকারীগণ মাঠ পর্যায় হতে নির্দিষ্ট পরিকল্পনা ও সময়ানুযায়ী তথ্য/উপাত্ত সংগ্রহ করেছেন। পরামর্শক ও সমীক্ষা টিম কর্তৃক তথ্য সংগ্রহকারীদের কাজ তদারকি করা হয়েছে। তথ্য সংগ্রহকারীগণ মাঠ পর্যায়ে দৈবচয়নের (Random) ভিত্তিতে নির্বাচিতদের নিকট হতে প্রয়োজনীয় তথ্য সংগ্রহ করেছেন। এছাড়া প্রকল্প পরিচালকের অফিস হতে সুনির্দিষ্ট তথ্য/উপাত্ত সংগ্রহ করা হয়েছে।

### চতুর্থ ধাপ

মাঠ পর্যায় হতে সংগৃহীত তথ্যে ভুলত্রুটি থাকলে তা সংশোধন করা হয়েছে। সংগৃহীত তথ্য/উপাত্ত সংশোধনের পর সেগুলো সাংকেতিক নাম্বার প্রদান করা হয়েছে এবং সে অনুযায়ী কম্পিউটারে ধারণ করা হয়েছে। পরবর্তীতে সংগৃহীত তথ্য/উপাত্তসমূহের পরিসংখ্যানিক বিশ্লেষণ করা হয়েছে এবং প্রাপ্ত ফলাফল সারণি (টেবিল) আকারে উপস্থাপন করা হয়েছে।

### পঞ্চম ধাপ

এ ধাপে প্রাপ্ত ফলাফলের ওপর ভিত্তি করে খসড়া প্রতিবেদন প্রণয়ন করে পর্যালোচনার জন্য আইএমইডির নিকট দাখিল করা হয়েছে। খসড়া প্রতিবেদনের উপর টেকনিক্যাল কমিটি ও স্ট্রিয়ারিং কমিটির সুপারিশের/মতামতের ভিত্তিতে চূড়ান্ত খসড়া প্রতিবেদন প্রণয়নপূর্বক কর্মশালায় উপস্থাপন করা হয়েছে। কর্মশালা হতে প্রাপ্ত মতামত/পরামর্শ/সুপারিশের আলোকে চূড়ান্ত প্রতিবেদন প্রণয়ন ও দাখিল করা হয়েছে।

## ২.৫ নিবিড় পরিবীক্ষণের নির্দেশক নির্বাচন

প্রকল্পের বর্তমান অবস্থা ও পটভূমির সঙ্গে তার নকশা/পরিকল্পনা তথা আরডিপিপি'তে বর্ণিত বিষয়সমূহের চলক (Variable) ও নির্দেশকের (Indicator) মাধ্যমে প্রকল্পের নিবিড় পরিবীক্ষণ সমীক্ষা পরিচালনা করা হয়েছে। নিম্নোক্ত তিনটি পর্যায়ে চলমান প্রকল্পের নিবিড় পরিবীক্ষণ করা হয়েছে।-

পরিবীক্ষণের প্রকৃতি	পরীক্ষণীয় বিষয়/ নির্দেশক
(১) প্রকল্পের বাস্তবায়ন অগ্রগতি	<ul style="list-style-type: none"><li>➤ প্রকল্পের ক্রমপুঞ্জিত আর্থিক ও বাস্তব অগ্রগতি পর্যালোচনা;</li><li>➤ প্রকল্পের আওতায় প্রধান প্রধান কাজের বাস্তবায়ন অগ্রগতি পর্যালোচনা;</li><li>➤ অর্থ-বছরভিত্তিক কর্ম-পরিকল্পনা পর্যালোচনা;</li><li>➤ প্রকল্পের সবলদিক, দুর্বলদিক, সুযোগ ও ঝুঁকি (SWOT) বিশ্লেষণ;</li><li>➤ প্রকল্পের বাস্তবায়ন সম্পর্কিত বিভিন্ন সমস্যা যেমন-ভূমি অধিগ্রহণ, ইউটিলিটি স্থানান্তর,</li></ul>

	<p>অর্থায়নে বিলম্ব, প্রকল্প বাস্তবায়ন অর্থাৎ পণ্য, কার্য ও সেবা ক্রয়/সংগ্রহের ক্ষেত্রে বিলম্ব, ব্যবস্থাপনায় অদক্ষতা ও প্রকল্পের মেয়াদ ও ব্যয় বৃদ্ধি ইত্যাদির কারণসহ অন্যান্য দিক বিশ্লেষণ, পর্যালোচনা ও পর্যবেক্ষণ;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ প্রকল্প ব্যবস্থাপনা, প্রকল্প পরিচালক নিয়োগ, জনবল নিয়োগ, প্রকল্প ব্যবস্থাপনা কমিটির সভা, প্রকল্প স্ট্র্যাটিং কমিটির সভা আয়োজন, কর্মপরিকল্পনা প্রণয়ন ও বাস্তবায়ন, সভার ও প্রতিবেদনের সিদ্ধান্ত বাস্তবায়ন, অগ্রগতির তথ্য প্রেরণ ইত্যাদি পর্যালোচনা ও পর্যবেক্ষণ; এবং</li> <li>➤ প্রকল্পের সম্ভাব্য Exit Plan সম্পর্কে পর্যালোচনা ও মতামত প্রদান।</li> </ul>
(২) প্রকল্পের ক্রয় কার্যক্রম পর্যালোচনা	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ প্রকল্পের আওতায় সম্পাদিত বিভিন্ন পণ্য/কার্য ও সেবা সংগ্রহের ক্ষেত্রে ক্রয় আইন পিপিএ-২০০৬ ও পিপিআর-২০০৮ এবং প্রযোজ্য গাইডলাইন অনুসরণ করা হয়েছে কিনা তা পর্যালোচনা;</li> <li>➤ অডিট সংক্রান্ত পর্যালোচনা (ইন্টারনাল এবং এক্সটারনাল অডিট);</li> <li>➤ বিভিন্ন পণ্য, কার্য ও সেবা সংশ্লিষ্ট ক্রয় চুক্তিতে নির্ধারিত স্পেসিফিকেশন/BOQ/TOR, গুণগতমান, পরিমাণ অনুযায়ী প্রয়োজনীয় পরিবীক্ষণ/যাচাইয়ের মাধ্যমে সংগ্রহ করা হয়েছে/হচ্ছে কি না সে বিষয়ে পর্যালোচনা ও পর্যবেক্ষণ; এবং</li> <li>➤ প্রকল্পের বাস্তবায়ন সম্পর্কিত বিভিন্ন সমস্যা (যদি থাকে) যেমন: অর্থায়নে বিলম্ব, পণ্য, কার্য ও সেবা ক্রয়/সংগ্রহের ক্ষেত্রে বিলম্ব, বিল পরিশোধে বিলম্ব, পরিচালন পদ্ধতিগত দুর্বলতা, পর্যবেক্ষণ ও পর্যালোচনা।</li> </ul>
(৩) প্রকল্পের বাস্তবায়ন পর্যায়ে গুণগতমান পর্যবেক্ষণ	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ প্রকল্পের অনুমোদিত ডিজাইন অনুযায়ী প্রকল্পের কাজ বাস্তবায়ন হয়েছে/হচ্ছে কিনা তা মাঠ পর্যায়ে পর্যবেক্ষণ;</li> <li>▪ প্রকল্প সমাপ্তির পর নির্মিত সেতুসহ অন্যান্য অবকাঠামো টেকসইকরণ পরিকল্পনা (sustainability Plan) বিষয়ে পর্যবেক্ষণ;</li> <li>▪ প্রকৌশলগত দিক থেকে মূল সেতুসহ অন্যান্য অবকাঠামোর life time/Design life এর যথাযথ পর্যবেক্ষণ;</li> <li>▪ নির্মাণ কাজে ব্যবহৃত নির্মাণ সামগ্রীর বিভিন্ন টেস্ট রিপোর্ট (সেয়েল টেস্ট, রেইনফোর্সমেন্ট টেস্ট, সিমেন্ট টেস্ট, কনক্রিট টেস্ট ইত্যাদি) পর্যালোচনা ও পর্যবেক্ষণ;</li> <li>▪ পরিবেশগত তথ্যাদির প্রতিবেদন পর্যালোচনা।</li> </ul>

\*উপরে বর্ণিত পরিবীক্ষণীয় বিষয়/নির্দেশক সংক্রান্ত তথ্য ও উপাত্ত সংগ্রহপূর্বক বিশ্লেষণ, পর্যবেক্ষণ ও পর্যালোচনা করে প্রতিবেদনে সন্নিবেশন করা হয়েছে।

## ২.৬ সমীক্ষার কর্ম-পদ্ধতি (Methodology)

নিবিড় পরিবীক্ষণ সমীক্ষার তথ্য-উপাত্ত সংগ্রহের জন্য সংখ্যাগত (Quantitative) ও গুণগত (Qualitative) সমীক্ষা এবং secondary source হতে তথ্য সংগ্রহ করা হয়েছে। নিম্নে বিস্তারিত দেয়া হলোঃ-

### ২.৬.১ সংখ্যাগত সমীক্ষা জরিপ

(ক) নিবিড় পরিবীক্ষণ সমীক্ষার ক্ষেত্রে সংখ্যাগত জরিপের মাধ্যমে অভিষ্ট তথ্য-উপাত্ত সংগ্রহ করা আবশ্যিক। প্রকল্প বাস্তবায়নকালীন প্রকল্প এলাকার জনগণের আয়বৃদ্ধি, কর্মসংস্থান সৃষ্টি ইত্যাদি তথ্য সংগ্রহের মাধ্যমে প্রকল্পের উদ্দেশ্য এ পর্যন্ত কতটুকু অর্জিত হয়েছে তা নির্ণয় করা হয়েছে।

## ২.৬.২ সংখ্যাগত জরিপের নমুনার আকার (Sample Size)

প্রকল্পটি দেশের পশ্চিমাঞ্চলের মোট ২৬টি জেলায় বাস্তবায়নধীন রয়েছে। তথ্য সংগ্রহের জন্য সুবিধাভোগীদের (Beneficiary) সংখ্যা নির্বাচন করা প্রয়োজন। এ জন্য বহু-পর্যায়ী স্তরিত নমুনায়ন (Multi-Stage Stratified Sampling) পদ্ধতি অনুসরণ করে সুবিধাভোগীদের নমুনার আকার নিম্নবর্ণিতভাবে নির্ধারণ করা হয়েছে। এ ব্যাপারে পরিসংখ্যান বিদ্যার বহুল ব্যবহৃত নিম্নের ফর্মুলাটি গ্রহণ করা হয়েছে।

$$n = \frac{z^2 pq}{e^2} d^{eff}$$

যেখানে,

**n** = সংগৃহীতব্য নমুনার সংখ্যা;

**z** = নরম্যাল ভারিয়েট, ৫% সিগনিফিকেন্ট লেভেল (significant level) এবং কনফিডেন্স ইন্টারভেলস এর জন্য প্রযোজ্য ১.৯৬;

**p** = অনুমিত অনুপাত লক্ষ্যমাত্রা। প্রকল্পটি বাস্তবায়নের ফলে অনুমান করা যায় যে ইতোমধ্যে প্রকল্প এলাকার প্রায় ৪০% জনগণ প্রকল্পের সুবিধা পেয়েছেন; অর্থাৎ এ ক্ষেত্রে **p** = ০.৪০;

**q** = যারা সুবিধা এখনও পাননি = ১ - **p** = ১.০ - ০.৪০ = ০.৬০।

**e** = ভুলের সীমারেখা (margin of error), যার মান ৫% ধরা হয়েছে অর্থাৎ **e** = ০.০৫;

**d<sup>eff</sup>** = Design effect। সমীক্ষার প্রয়োজনে ক্লাস্টার/স্তর ভিত্তিক র্যানডম নমুনা সংগ্রহের মিশ্র পদ্ধতি ব্যবহারে ভুলের সম্ভবনা থাকায় ডিজাইন ইফেক্ট এর মান ২.৫ ধরা হয়েছে। [সাধারণত Design effect -এর মান ১ হতে ৩ হতে পারে।]

সুতরাং,  $n = [(1.96 \times 1.96) \times (0.40 \times 0.60) \times 2.5] / [0.05 \times 0.05]$

= 995.70.

ধরা যাক, নমুনা সংখ্যা ১০০০।

প্রকল্পের আওতায় ২৬টি জেলায় ব্রিজ সংলগ্ন এলাকার গড়ে ৪০ জনের নিকট হতে সর্বমোট ১,০৪০ জন সুবিধাভোগীর থেকে কাঠামোগত (structured) প্রশ্নপত্রের মাধ্যমে তথ্য সংগ্রহ করা হয়েছে। কাঠামোগত (structured) প্রশ্নপত্র (সংযোজনী-১) এ দেয়া হয়েছে।

## (খ) ফোকাস গ্রুপ আলোচনা (Focus Group Discussion)

তারিখ	এফজিডি পরিচালনা স্থান	অংশগ্রহণকারীর সংখ্যা
১০.০৪.২০২১	ঘোনাই বাজার, রামপাল, বাগেরহাট	১৫ জন
০৬.০৪.২০২১	কানাইপুর বাজার, ফরিদপুর সদর, ফরিদপুর	০৯জন
০৫.০৪.২০২১	রহমতপুর ব্রিজ সংলগ্ন, বিমান বন্দর, বরিশাল	১০ জন
০৯.০৪.২০২১	জিকে ব্রিজ, চৌরহাট, কুষ্টিয়া সদর	১১ জন
০৬.০৪.২০২১	ছোটদিপ ব্রিজ, নাজপাড়া, বীরগঞ্জ, দিনাজপুর	১০ জন

প্রকল্পটি দেশের পশ্চিমাঞ্চলের পাঁচটি বিভাগের ২৬টি জেলায় বাস্তবায়নধীন রয়েছে। বিভাগগুলো হলো: (ক) ঢাকা; (খ) রাজশাহী; (গ) খুলনা; (ঘ) বরিশাল এবং (ঙ) রংপুর। প্রতিটি বিভাগে ১টি করে মোট ৫টি এফজিডি (FGD) এর মাধ্যমে সুবিধাভোগীদের নিকট হতে তথ্য সংগ্রহ করা হয়েছে। ৫টি এফজিডিতে গড়ে প্রায় ৫৫-৬০ জন অংশগ্রহণ করেছেন। পরামর্শক সমীক্ষা দলের একজন করে বিশেষজ্ঞ এফজিডি-তে ফেসিলিটের (facilitator) হিসেবে কাজ করেছেন; এবং পর্যায়ক্রম অনুসারে মুক্ত আলোচনায় সহায়তা করেছেন।

## ২.৬.৩ জরিপ কার্যক্রম পরিচালনা

### (ক) গুরুত্বপূর্ণ তথ্যসরবরাহকারীদের সাক্ষাৎকার (Key Informant Interview)

প্রকল্পের কার্যকারিতা, প্রকল্প বাস্তবায়নে বিলম্ব, কর্ম-পরিকল্পনা, ক্রয় পরিকল্পনা, প্রকল্পের বর্তমান অবস্থা, নির্মাণ কাজের গুণগতমান, সমস্যা, ঝুঁকি, দুর্বলতা, সম্ভাবনা, অডিট আপত্তি ইত্যাদি সম্বন্ধে তথ্য-উপাত্ত সংগ্রহের জন্য প্রকল্প সংশ্লিষ্ট গুরুত্বপূর্ণ ব্যক্তিগণের সাক্ষাৎকার গ্রহণ করা হয়েছে। সংশ্লিষ্ট মন্ত্রণালয় বা বিভাগ, প্রকল্প সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তাগণ, উপদেষ্টাগণ, ঠিকাদারগণ, -এর নিকট হতে আধা-কাঠামোগত প্রশ্নপত্রের মাধ্যমে তথ্য সংগ্রহ করা হয়েছে। গুরুত্বপূর্ণ তথ্যসরবরাহকারীদের সাক্ষাৎকার গ্রহণের জন্য নির্বাচিত ব্যক্তিবর্গের শ্রেণিবিভাজন সারণি ২.৬.৩ এ প্রদান করা হলো এবং চেকলিষ্ট (সংযোজনী-৩) প্রদান করা হলো।

সারণি: ২.৬.৩ কেআইআই-এর জন্য নির্বাচিত ব্যক্তিবর্গের শ্রেণিবিভাজন ও সংখ্যা।

ক্রমিক নং	কেআইআই-এর জন্য নির্বাচিত ব্যক্তিবর্গের শ্রেণিবিভাজন	নমুনা সংখ্যা
১	সড়ক পরিবহন ও সেতু মন্ত্রণালয়, সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর এর প্রকল্প সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তা	১
২	প্রকল্প পরিচালক ও প্রকল্প সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তা	২
৩	প্রকল্প ম্যানেজার, উপ-প্রকল্প ম্যানেজার, প্রকল্পের উপদেষ্টা	৪
৪	সহকারী প্রকৌশলী, উপ-সহকারী প্রকৌশলী	৩
৫	প্রকল্পের ঠিকাদার	২
৬	উপজেলা নির্বাহী অফিসার ও উপজেলা চেয়ারম্যান	৪
৭	পুলিশের থানা-ইন-চার্জ	২
৮	২টি ব্রিজের নিকটস্থ স্কুলের প্রধান শিক্ষক	২
৯	২টি ব্রিজের নিকটস্থ শহরের ব্যবসায়ী	২
১০	২টি ব্রিজের নিকটস্থ পরিবহন মালিকগণের প্রতিনিধি	২
১১	২টি ব্রিজের নিকটস্থ যানবাহন চালক সমিতির প্রতিনিধি	২
১২	২টি ব্রিজের নিকটস্থ শহরের চিকিৎসক	২
	<b>মোট</b>	<b>২৮</b>

### (খ) মাঠ পর্যায়ে পরিদর্শন/পর্যবেক্ষণ

প্রকল্পটি ২৬টি জেলায় (গাইবান্ধা, রংপুর, নীলফামারী, দিনাজপুর, জয়পুরহাট, ঠাকুরগাঁও, পঞ্চগড়, বগুড়া, নওগাঁ, রাজশাহী, সিরাজগঞ্জ, পাবনা, নাটোর, কুষ্টিয়া, ঝিনাইদহ, যশোর, নড়াইল, বাগেরহাট, মাগুড়া, বরিশাল, ঝালকাঠি, পিরোজপুর, শরীয়তপুর, ফরিদপুর, গোপালগঞ্জ ও মাদারীপুর) বাস্তবায়ন করা হচ্ছে।

সরেজমিনে ব্রিজ ও কালভার্ট নির্মাণ কাজ পর্যবেক্ষণ ও যাচাই করে সংশ্লিষ্ট কাজের প্রয়োজনীয় তথ্যাদি সংগ্রহ করা হয়েছে। এছাড়াও চলমান কাজের গুণগত মান পর্যবেক্ষণকালীন নির্মাণ কাজের ল্যাব টেস্টের রিপোর্টগুলো পর্যালোচনা করা হয়েছে। সমাপ্তকৃত কাজের তথ্যাদি সংগ্রহ করে পর্যালোচনা ও যাচাই করা হয়েছে। নির্মাণ কাজের গুণগত মান বজায় থাকছে কিনা তা পর্যবেক্ষণ/যাচাইপূর্বক প্রতিবেদনে সন্নিবেশন করা হয়েছে।



**(গ) স্থানীয় পর্যায়ের কর্মশালা**

প্রকল্পের বর্তমান অবস্থা, নির্ধারিত সময়ের মধ্যে প্রকল্পের নির্মাণ কাজ সম্পন্ন করা, প্রকল্প বাস্তবায়নে বাঁধা-বিপত্তি ইত্যাদি বিষয়ে তথ্য-উপাত্ত সংগ্রহের জন্য আইএমইডি-এর সাথে পরামর্শক্রমে প্রকল্প এলাকার আওতায় দিনাজপুরে নির্বাহী প্রকৌশলী, সওজ এর কনফারেন্স রুমে এবং ZOOM ভিডিও কনফারেন্সের মাধ্যমে স্থানীয় পর্যায়ের কর্মশালা আয়োজন করা হয়েছে। এটি ছিল দিনব্যাপী কর্মশালা।

**সারণি-২.৬.৪: তথ্যদাতার প্রকার অনুসারে তথ্যদাতার সংখ্যা, স্থান ও তথ্য সংগ্রহ উপকরণ**

**(ক) পরিমাণগত তথ্যসংগ্রহের উৎস এবং আকার**

ক্রঃ নং	কাঠামোগত প্রশ্নপত্র	তথ্যসংগ্রহের স্থান	তথ্যদাতা	তথ্যদাতার সংখ্যা
০১	কাঠামোগত প্রশ্নমালা	প্রকল্প এলাকার সর্বমোট ২৬টি জেলা	প্রকল্পের সুবিধাভোগী জনগণ	১,০৪০ জন

**(খ) গুণগত তথ্যসংগ্রহের উৎস এবং আকার**

ক্রঃ নং	চেকলিস্ট/ কাঠামোগত প্রশ্নপত্র	তথ্যদাতা	তথ্যদাতার সংখ্যা
০২	KII চেকলিস্ট	সড়ক পরিবহন ও সেতু মন্ত্রণালয়, সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ, সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর এর প্রকল্প সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তা, প্রকল্প পরিচালক ও প্রকল্প সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তা ও ২৬ জেলায় (বাস্তবায়নাধীন) সওজ কর্মকর্তা ছাড়াও স্থানীয় জনপ্রতিনিধি, প্রশাসন এর কর্মকর্তা, শিক্ষক, সাংবাদিকসহ অন্যান্য প্রকল্প সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তাদের থেকে কেআইআই করা হয়েছে।	৩০ জন
০৩	এফজিডি চেকলিস্ট/ গাইড লাইন	সরাসরি উপকারভোগী, স্থানীয় গণ্যমান্য ব্যক্তিবর্গ, স্থানীয় পরিষদের সদস্য, শিক্ষক, ব্যবসায়ীদের নিয়ে প্রকল্প এলাকায় ৫টি বিভাগীয় শহরে ৫টি এফজিডি করা হয়েছে; প্রতিটি এফজিডিতে ১২ থেকে ১৫ জন অংশগ্রহণকারী ছিলেন।	(৫টি এফজিডি) ৭৫ জন
০৪	সরেজমিনে পরিদর্শন	মোট ৮০টি ব্রিজ এবং ২টি কালভার্ট-এর মধ্যে সমাপ্তকৃত ও নির্মাণাধীন মোট ১৫টি ব্রিজ পরিদর্শন করা হয়েছে। প্রকল্পের আওতায় কয়েকটি ব্রিজ বিদ্যমান মহাসড়ক/আন্তঃজেলা সড়কে নির্মাণ করা হয়েছে। যেমন: সিরাজগঞ্জ-বগুড়া, সিরাজগঞ্জ-পাবনা। কয়েকটি ব্রিজ নতুন সংযোগ সড়কে নির্মাণ করা হয়েছে যেমন- নাটোর-নওগাঁ, ফরিদপুর সদর-মাদারীপুর-শরীয়তপুর, মাগুরা-যশোর-বিনাইদহ-কুষ্টিয়া, রংপুর-দিনাজপুর-ঠাকুরগাঁও-পঞ্চগড়। মাঠ পর্যায়ে সংযুক্ত সড়কপথের ব্রিজগুলো পরিদর্শন করা হয়েছে।	(১৫টি ব্রিজ)
০৫	স্থানীয় পর্যায়ে সমীক্ষার বিষয়বস্তু উপস্থাপনাসহ কর্মশালা আয়োজন	আইএমইডি-এর প্রতিনিধি, প্রকল্প সংশ্লিষ্ট মন্ত্রণালয়ের প্রতিনিধি, প্রকল্প পরিচালক, সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের কর্মকর্তাবৃন্দ, সংশ্লিষ্ট ঠিকাদার, স্থানীয় নির্বাচিত জনপ্রতিনিধি, শিক্ষক, ব্যবসায়ি, গণপরিবহনের মালিকবৃন্দ, স্থানীয় গণ্যমান্য ব্যক্তিবর্গ, প্রশাসনের কর্মকর্তাবৃন্দ এবং প্রকল্পের উপকারভোগী ব্যক্তিবর্গের সমন্বয়ে।	(১টি কর্মশালা) ৫০জন
০৬	জাতীয় সেমিনারে সমীক্ষার চূড়ান্ত খসড়া প্রতিবেদন উপস্থাপন ও মতামত গ্রহণ	আইএমইডি, পরিকল্পনা কমিশন ও প্রকল্প সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তাগণ এবং সরকারের বিভিন্ন পর্যায়ের কর্মকর্তাগণের সমন্বয়ে।	(১টি জাতীয় সেমিনার) ৮০ জন

## ২.৭ তথ্য সংগ্রহ ও বিশ্লেষণ পদ্ধতি

### ২.৭.১ তথ্য সংগ্রহকারী নিয়োগ ও প্রশিক্ষণ

পরামর্শক প্রতিষ্ঠান কর্তৃক জরিপের মাধ্যমে তথ্য সংগ্রহের জন্য দুটি জেলার জন্য ১ (এক) জন করে মোট ১৩ জন জরিপকারী নিয়োগ করা হয়েছে। প্রত্যেক জরিপকারী একদিনে ৮ জন উত্তরদাতার নিকট হতে তথ্য সংগ্রহ করেছেন। ফলে মোট ১০ দিবসে তিনি দুটি জেলার তথ্য সংগ্রহ করেছেন। যুগপৎভাবে ১৩ জন জরিপকারী যাতায়াত সময়সহ ১৫ দিনের মধ্যে তথ্য সংগ্রহের কাজ সমাপ্ত করেছেন। জরিপকারীগণের মাঠ পর্যায়ের তথ্য সংগ্রহের কাজ তদারকির জন্য প্রত্যেক বিভাগে ১ (এক) জন করে মোট পাঁচ বিভাগের জন্য ৫ জন তহাবধায়ক নিয়োগ করা হয়েছে।

প্রারম্ভিক প্রতিবেদন স্টিয়ারিং কমিটির সভায় অনুমোদনের পর তথ্য সংগ্রহকারী ও সুপারভাইজারগণকে ২ দিনের প্রশিক্ষণ দেয়া হয়েছে। প্রশিক্ষণের সময় আইএমইডি-এর সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তাগণ উপস্থিত থেকে প্রকল্প সম্পর্কে আলোচনা করেছেন। আইএমইডি কর্তৃক প্রশ্নপত্র চূড়ান্ত অনুমোদনের পর তথ্য সংগ্রহ করার কাজ শুরু করা হয়েছে।

### ২.৮ নিবিড় পরিবীক্ষণ কার্যক্রমের কর্ম-পরিকল্পনা

আইএমইডি-এর সাথে চুক্তি সম্পাদনের পর হতে নিবিড় পরিবীক্ষণ কার্যক্রম সময়মত ও সুষ্ঠুভাবে সম্পন্ন করতে প্রারম্ভিক প্রতিবেদন সংশোধন ও চূড়ান্তকরণ, প্রশ্নমালা চূড়ান্তকরণ ও মাঠ পর্যায়ের জনবল নিয়োগকরণ ও প্রশিক্ষণ প্রদান, মাঠ পর্যায়ে উপাত্ত সংগ্রহকরণ; FGD পরিচালনা করা, KII করা, ব্রিজের গুণগতমান পরিদর্শন, স্থানীয় দপ্তরসমূহ হতে নির্মাণ সামগ্রীর টেষ্ট রিপোর্ট সংগ্রহকরণ, প্রকল্প পরিচালকের দপ্তর হতে তথ্যাদি ও অগ্রগতি প্রতিবেদন সংগ্রহকরণ ইত্যাদি কাজ এবং সংগৃহীত উপাত্ত সম্পাদনা, ডাটা এন্ট্রি ও যাচাইকরণ, টেবুলেশন সম্পন্নকরণ, ডাটা বিশ্লেষণের মাধ্যমে প্রতিবেদনটি প্রস্তুত করা হয়েছে।

## তৃতীয় অধ্যায়

### ফলাফল পর্যালোচনা

“ওয়েস্টার্ন বাংলাদেশ ব্রিজ ইমপ্ৰুভমেন্ট প্রজেক্ট” চলমান প্রকল্পটি দেশের একটি বৃহৎ উন্নয়ন প্রকল্প। নিবীড় পরিবীক্ষণ সমীক্ষায় প্রাপ্ত তথ্যাদি পর্যালোচনা ও বিশ্লেষণের ফলাফল নিম্নে সন্নিবেশন করা হলোঃ-

#### ৩.১ প্রকল্পের অঙ্গভিত্তিক ক্রমপুঞ্জিত আর্থিক ও বাস্তব অগ্রগতি, বাস্তব ও আর্থিক লক্ষ্যমাত্রা

প্রকল্পটির জুন-২০২০ পর্যন্ত অঙ্গভিত্তিক ক্রমপুঞ্জিত মোট আর্থিক ব্যয় ১৪১২৬৬.৩৪ লক্ষ টাকা এবং বাস্তব অগ্রগতি ছিল ৪৮.৫২%। চলতি ২০২০-২১ অর্থ বছরের জন্য আর্থিক লক্ষ্যমাত্রা ধরা হয়েছে ৪৫,৭৪৭.০০ লক্ষ টাকা এবং বাস্তব লক্ষ্যমাত্রা ২০.৭১%। এ অর্থ বছরের সর্বশেষ এপ্রিল-২০২১ পর্যন্ত প্রকল্পের আর্থিক ব্যয় হয়েছে ৩০৮৯০.৮১৫ লক্ষ টাকা এবং বাস্তব অগ্রগতি হয়েছে ১০.৬১%। এপ্রিল ২০২১ পর্যন্ত প্রকল্পের অঙ্গভিত্তিক ক্রমপুঞ্জিত আর্থিক অগ্রগতি ১৭২,১৫৭.১৫৫ লক্ষ টাকা এবং বাস্তব অগ্রগতি ৫৯.১৩%। অর্থাৎ প্রকল্প মেয়াদ জুন ২০২২ এর মধ্যে প্রকল্পের সকল কাজ শেষ হবে না। প্রকল্পের অঙ্গভিত্তিক আর্থিক লক্ষ্যমাত্রা এবং বাস্তব অগ্রগতি নিম্নের সারণি ৩.১.১ এ প্রদান করা হলো।

#### সারণি: ৩.১.১ প্রকল্পের অঙ্গভিত্তিক ক্রমপুঞ্জিত আর্থিক ও বাস্তব অগ্রগতি

ক্রমিক নং	অঙ্গের নাম	আরডিপিপি অনুযায়ী লক্ষ্যমাত্রা		জুন ২০২০ পর্যন্ত ক্রমপুঞ্জিত অগ্রগতি		চলতি ২০২০-২১ অর্থ বছরের লক্ষ্যমাত্রা		চলতি ২০২০-২১ অর্থবছরের এপ্রিল- ২০২১ পর্যন্ত বরাদ্দ অনুযায়ী মোট অগ্রগতি		
		পরিমাণ/ সংখ্যা	আর্থিক (লক্ষ টাকা)	আর্থিক (লক্ষ টাকা)	বাস্তব (%)	আর্থিক (লক্ষ টাকা)	বাস্তব (%)	আর্থিক (লক্ষ টাকা)	বাস্তব (%)	
০১	০২	০৪	০৫	০৬	০৭	০৮	০৯	১০	১১	
<b>(ক) আর্বর্ক ব্যয়</b>										
১	নগদ মজুরি ও বেতন	২০৪০ জন মাস	১৩৯২.৩৫	৪৮৯.৬০	৩৫.১৬ %	১৪৯.২৩০	১০.৬০ %	১২৪.৭২২২	৭.২৪ %	
২	প্রশাসনিক ব্যয়	থোক	৭০১.০০	৪০৫.৪৫	৫৭.৮৪ %	১১৬.৩৫০	১৫.৪৬ %	৮০.১২২	৭.৪০ %	
৩	ফিস, চার্জ ও কমিশন	থোক	৮৫.০০	১৬.৫০	১৯.৪১ %	১.০০০	১.১৮ %	-	০.০০ %	
৪	প্রশিক্ষণ	থোক	২০০.০০	-	০.০০ %	--	--	-	০.০০ %	
৫	পেট্রোল ওয়েল ও লুব্রিকেন্ট	থোক	৪০৫.০০	১০৪.৩৭	২৫.৭৭ %	৩৫.০০০	১১.১১ %	২১.১৭৩	৩.৬৮ %	
৬	ভ্রমন ও বদলি	থোক	৪০.০০	৯.৫০	২৩.৭৫ %	২.৫০০	১০.০০ %	১.০৫৬	১.১৭ %	
৭	মুদ্রণ ও মনিহারি	থোক	৫৫.০০	৩২.৪৩	৫৮.৯৬ %	১.০৫০	১৩.০৯ %	০.০৪৯	০.০৭ %	
৮	সাধারণ সরবরাহ ও কীচামাল সামগ্রী	থোক	-	-	-	-	-	-	০.০০%	
৯	পেশাগত সেবা, সম্মানী ও বিশেষ ব্যয়	থোক	২৫৩১৮.১৪	১৬২৫৫.৪০	৬৪.২০ %	৩৭৭৪.০০০	১৬.০২ %	২৬৮২.৮৮০	৫.৬০ %	
১০	মেরামত ও সংরক্ষণ	থোক	২৪৫.০০	৭৩.১৯	২৯.৮৭ %	১৪.৮৭০	৬.৯৪ %	৯.১৪৮	৩.০১ %	
১১	বিবিধ/অপ্রত্যাশিত ব্যয়	থোক	৭.৮৬	২.৮৬	৩৬.৩৯ %	-	০.০০ %	-	০.০০ %	
<b>উপমোট/আর্বর্ক ব্যয়</b>			<b>২৮৪৪৯.৩৫</b>	<b>১৭৩৮৯.৩০</b>	<b>৬১.১২ %</b>	<b>৪০৯৪.০০০</b>	<b>১৬.১২ %</b>	<b>২৯১৯.১৫০</b>	<b>৫.৬০ %</b>	
<b>মূলধন ব্যয়</b>										
১২	ব্রিজ ও কালভার্ট প্রতিস্থাপন/নির্মাণ	৪৬৭৪ মিটার	২১০৯০৮.২৬	১১২৪১৩.২৮	৫৩.৩০ %	৩৭,৮৮০.০০০	১৮.০৯ %	২৬১৩৭.৫৮১	৬.৯৬ %	
১৩	যন্ত্রপাতি ও সরঞ্জামাদি ক্রয়	২১ টি	১৭৭৫.১৫	৯৩৪.৯১	৫২.৬৭ %	৮০১.০০০	০.১৭ %	-	০.০০ %	
১৪	ভূমি অধিগ্রহণ	২৪ হেঃ	৩১৮২৫.৫৬	১০৫২৮.৮৫	৩৩.০৮ %	২৯৭২.০০০	৯.৪৫ %	১৮৩৪.০৮৪	৫.৫২ %	
১৫	ফিজিক্যাল কন্টিনজেন্সি	থোক	১১৫৮.০২	-	-	-	-	-	-	
১৬	প্রাইস কন্টিনজেন্সি	থোক	১৭০৫৮.৯৮	-	-	-	-	-	-	
<b>উপমোট মূলধন</b>			<b>২৬২৭২৫.৯৭</b>	<b>১২৩৮৭৭.০৪</b>	<b>৪৭.১৫ %</b>	<b>৪১৬৫৩.০০০</b>	<b>১৫.৬৭ %</b>	<b>২৭৯৭১.৬৬৫</b>	<b>৬.২৫ %</b>	
<b>মোট</b>			<b>২৯১১৭৫.৩২</b>	<b>১৪১,২৬৬.৩৪</b>	<b>৪৮.৫২ %</b>	<b>৪৫৭৪৭.০০০</b>	<b>২০.৭১ %</b>	<b>৩০৮৯০.৮১৫</b>	<b>১০.৬১ %</b>	

৩.২ প্রকল্পের অনুকূলে এডিপি'তে অর্থ-বরাদ্দ, অর্থ-ছাড় ও প্রকৃত ব্যয় বিভাজন পর্যালোচনা

সারণি- ৩.২.১ এডিপি'তে বরাদ্দ, অর্থ-ছাড় এবং প্রকৃত ব্যয় বিশ্লেষণ

লক্ষ টাকায়

অর্থ বছর	আরএডিপি বরাদ্দ				মোট বরাদ্দ	অর্থ-ছাড়	ব্যয়				মোট ব্যয়	Surrender
	জিওবি	পিএ (রাজস্ব)	পিএ (মূলধন)	মোট পিএ			জিওবি	পিএ (রাজস্ব)	পিএ (মূলধন)	মোট পিএ		
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮	৯	১০	১১	১২	১৩
২০১৫-২০১৬	৮২৮.০০	২,১০০.০০	--	২,১০০.০০	২,৯২৮.০০	৭১১.২৫	৬৪০.০০	২,০৯৯.৯২	--	২,০৯৯.৯২	২,৭৩৯.৯২	৭১.২৫
২০১৬-২০১৭	১,৭৩৪.০০	২,৭০০.০০	--	২,৭০০.০০	৪,৪৩৪.০০	৭,৭৩৪.০০	১,৭৩৩.৭২	২,৬৯৯.৬৮	--	২,৬৯৯.৬৮	৪,৪৩৩.৪০	০.২৮
২০১৭-২০১৮	৯,৮৩৭.০০	১,৯০০.০০	৩৩,১০০.০০	৩৫,০০০.০০	৪৪,৮৩৭.০০	৯,৮৩৭.০০	৯,৮৩৪.৯১	১,৮৯৯.৯৯	৩৩,০৯৯.৯৮	৩৪,৯৯৯.৯৭	৪৪,৮৩৪.৮৮	২.০৯
২০১৮-২০১৯	১৫,০৯৬.০০	৩,২০০.০০	৩৭,৮০০.০০	৪১,০০০.০০	৫৬,০৯৬.০০	১৫,০৯৬.০০	১৫,০৯২.৮১	৩,১৯৯.৯৯	৩৭,৮০০.০০	৪০,৯৯৯.৯৯	৫৬,০৯২.৮০	৩.১৯
২০১৯-২০২০	১১,৭১৩.০০	২,৬৫০.০০	২৭,৫৫০.০০	৩০,২০০.০০	৪১,৯১৩.০০	১১,৪৭৮.০০	১১,৪৬৪.৭২	২,৪৮৯.০২	১৯,২১১.৫৭	২১,৭০০.৫৯	৩৩,১৬৫.৩১	১৩.২৮
২০২০-২০২১	১০,৭৪৭.০০	২,৭০০.০০	৩২,৩০০.০০	৩৫,০০০.০০	৪৫,৭৪৭.০০	৯,৩৫৫.০০	৭,১৫৩.৩০	২,০৬৯.৫৯	২৪,১৩৬.৫০	২৬,২০৬.০৯	৩৩,৩৫৯.৩৮	

তথ্য সূত্রঃ প্রকল্প পরিচালকের দপ্তর

### ৩.৩ প্রকল্পের বার্ষিক ব্যয় পরিকল্পনা বিশ্লেষণ ও পর্যালোচনা

#### সারণি ৩.৩.১ প্রথম সংশোধিত ডিপিপি অনুসারে বছরভিত্তিক ব্যয় পরিকল্পনা ও প্রকৃত ব্যয় বিশ্লেষণ

সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী প্রকল্প ব্যয় (লক্ষ টাকা)				প্রকৃত ব্যয় (লক্ষ টাকা)	সংশোধিত ডিপিপি থেকে প্রকৃত ব্যয় (কম/বেশি) লক্ষ টাকা
অর্থ বছর	জিওবি	বৈদেশিক সাহায্য	মোট ব্যয়		
১	২	৩	৪	জুন ২০২০ পর্যন্ত ক্রমপুঞ্জিত ব্যয় ১৪১,২৬৬.৩৪	৪৪,২৬৯.৮২ (৭৬.১৪%) (কম)
২০১৫-১৬	৬৪০.০০	২০৯৯.৯২	২৭৩৯.৯২		
২০১৬-১৭	১৭৩৩.৭২	২৬৯৯.৬৮	৪৪৩৩.৪		
২০১৭-১৮	৯৮৩৪.৯৫	৩৪৯৯৯.৯৭	৪৪৮৩৪.৯২		
২০১৮-১৯	৩৭৪৫০.৬	৩৭৬৭৯.৯৮	৭৫১৩০.৫৮		
২০১৯-২০	১২১০৯.৬৯	৩৭৬৭৯.৯৮	৫৮৩৯৭.৩৪		
উপমোট			১৮৫,৫৩৬.১৬		
২০২০-২১	১৫১৩৯.৬১	৩৭৬৭৯.৯৮	৫২,৮১৯.৫৯	এপ্রিল/২০২১ পর্যন্ত ব্যয় ৩০,৮৯০.৮১৫	২১,৯২৮.৭৭৫ (৪১.৫১%) কম
২০২১-২২	১৫১৩৯.৬১	৩৭৬৭৯.৯৮	৫২৮১৯.৫৯		--
মোট	১০০,৬৫৫.৮৪	১৯০,৫১৯.৮৮	২৯১,১৭৫.৩২	১৭২,১৫৭.১৫৫	--

উৎস: সংশোধিত ডিপিপি ও প্রকল্প অফিস

উপরে বর্ণিত সারণি হতে দেখা যায় যে, সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী ২০১৫-২০২০ পর্যন্ত ৫টি অর্থ বছরে প্রকল্পের অনুকূলে ব্যয় পরিকল্পনা ছিল ১৮৫,৫৩৬.১৬ লক্ষ টাকা যা মোট প্রকল্প ব্যয়ের ৬৩.৭১%। জুন ২০২০ পর্যন্ত ক্রমপুঞ্জিত অর্থ ব্যয় করা হয়েছে ৪৪,২৬৯.৮২ লক্ষ টাকা (৪৮.৫২%) যা সংশোধিত ডিপিপির প্রাক্কলন থেকে ৭৬.১৪% কম। চলতি ২০২০-২০২১ অর্থ-বছরে সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী প্রকল্পের অনুকূলে ব্যয় পরিকল্পনা ছিল ৫২,৮১৯.৫৯ লক্ষ টাকা কিন্তু ২০২০-২০২১ অর্থ-বছরে সংশোধিত ডিপিপি থেকে ২১,৯২৮.৭৭৫ লক্ষ টাকা (৪১.৫১%) কম ব্যয় করা হয়েছে। এপ্রিল ২০২১ পর্যন্ত প্রকল্পের ক্রমপুঞ্জিত আর্থিক অগ্রগতি ৫৯.১৩%। অর্থাৎ সংশোধিত ডিপিপির বছরভিত্তিক প্রাক্কলন অনুযায়ী অর্থ ব্যয় করা হয়নি।

### ৩.৪ ক্রয় পরিকল্পনা পর্যালোচনা

#### ৩.৪.১ কার্য ক্রয় পর্যালোচনা:

##### দরপত্র আহবান এবং পত্রিকায় প্রকাশ

কার্য ক্রয়ের ০৭টি প্যাকেজের সবকটির দরপত্র আহবান করা হয়েছে তবে আরডিপিপিতে উল্লিখিত দরপত্র আহবানের তারিখ অনুযায়ী বাস্তবে দরপত্র আহবান করা হয়নি। প্রতিটি দরপত্র বাংলা ও ইংরিজী জাতীয় পত্রিকা ছাড়াও CPTU এর ওয়েবসাইটে প্রকাশ করা হয়েছে। এ সংক্রান্ত বিস্তারিত তথ্যাদি সংযুক্তি-০১ এ দেয়া হয়েছে।

##### পিপিএ-২০০৬ ও পিপিআর-২০০৮ এর নির্দেশনা অনুসরণ সংক্রান্ত

আরডিপিপিতে ক্রয় পদ্ধতি ছিল OTM (ICB with PQ) এবং বাস্তবেও ক্রয় পদ্ধতি ছিল OTM (ICB with PQ)। আরডিপিপিতে চুক্তি অনুমোদনকারী কর্তৃপক্ষ ছিল CCGP বাস্তবেও চুক্তি অনুমোদনকারী কর্তৃপক্ষ ছিল CCGP। অর্থাৎ ক্রয় পদ্ধতি এবং চুক্তি অনুমোদনকারী কর্তৃপক্ষের কোন পরিবর্তন হয়নি। বিস্তারিত তথ্যাদি সংযুক্তি-০১ এ দেয়া হয়েছে। কার্য ক্রয়ের বিস্তারিত তথ্য ৩.৪.২ এ দেয়া হয়েছে।

সারণি ৩.৪.১ প্যাকেজ অনুযায়ী ভৌত কাজের অগ্রগতি।

প্যাকেজ নং	ব্রিজের সংখ্যা	চুক্তি সম্পাদনের তারিখ	আরডিপিপি অনুযায়ী কাজ সমাপ্ত হওয়ার তারিখ	চুক্তি অনুযায়ী কাজ সমাপ্ত হওয়ার তারিখ	ভৌত কাজের অগ্রগতি	মন্তব্য
১	২	৩		৪	৫	৬
PW-01	২০টি	০১-০২-২০১৮	মার্চ ২০২০	২৩-০৬-২০২১	৯৫%	মোট ১৩ মাস সময় বৃদ্ধি করা হয়েছে নির্মাণ কাজ চলমান
PW-02	১৬টি	জানুয়ারী ২০১৮	মার্চ ২০২০	৩১.০৩.২০২১	৯৯%	মোট ১০ মাস সময় বৃদ্ধি করা হয়েছে নির্মাণ কাজ চলমান
PW-03	৯টি	২৮-০৯-২০১৭	জুলাই-২০১৯	২২.১১.২০১৯	১০০%	কাজ সম্পন্ন হয়েছে
PW-04	৯টি	২৮-০৯-২০১৭	জুলাই-২০১৯	২৯.১১.২০১৯	১০০%	কাজ সম্পন্ন হয়েছে
PW-05	৭টি	২৮-০৯-২০১৭	জুলাই-২০১৯	২০.১১.২০১৯	১০০%	কাজ সম্পন্ন হয়েছে
PW-06S	১৩টি	২৩-০৭-২০২০	এপ্রিল-২০২১	২১.১০.২২	১৯%	নির্মাণ কাজ চলমান
PW-06N	০৮টি	২৩-০৭-২০২০	এপ্রিল-২০২১	১১.১০.২০২২	২৪%	নির্মাণ কাজ চলমান।

তথ্য সূত্রঃ প্রকল্প অফিস

৩.৪.২ কার্য ক্রম সংক্রান্ত তথ্যাদি

(লক্ষ টাকা)

পর্যায়	প্যাকেজ নং	ক্রম প্যাকেজের বর্ণনা (পূর্ত কাজ ক্রম)	একক	পরিমাণ	ক্রম পদ্ধতি ও (নমুনা)	চুক্তি অনুমোদনকা রী কর্তৃপক্ষ	অর্থের উৎস	প্রাক্কলিত ব্যয় ও প্রস্তাবকৃত মূল্য (লক্ষ টাকা)	চুক্তি মূল্য	দরপত্র আহবান	চুক্তি স্বাক্ষর	চুক্তি অনুযায়ী কাজ সম্পন্ন	মন্তব্য
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮	৯	১০	১১	১৩	১৪	১৫
প্রাক্কলিত	PW-01	Construction of 20 nos. Bridges under Rangpur Zone and Mohosthan Bridge No.02	সংখ্যা	২০টি ব্রিজ	OTM ( ICB with PQ)	CCGP	JICA & GOB	৬২,০১২.৬৪		২২ জুন -২০১৭	জানুয়ারী ২০১৮	মার্চ ২০২০	নির্ধারিত সময়ে কাজ সম্পন্ন হয়নি। মোট ১৩ মাস সময় বৃদ্ধি করা হয়েছে। নির্মাণ কাজ চলমান।
প্রকৃত	PW-01	Construction of 20 nos. Bridges under Rangpur Zone and Mohosthan Bridge No.02	সংখ্যা	২০টি ব্রিজ	OTM ( ICB with PQ)	CCGP	JICA & GOB	৬২০১২.৬৪	৫৯২৭৬.০২	২৪-০৬-২০১৭	০১-০২-২০১৮	২৩-০৬- ২০২০	
প্রাক্কলিত	PW-02	Construction of 16 nos. Bridges under Rajshahi Zone	সংখ্যা	১৬টি ব্রিজ	OTM ( ICB with PQ)	CCGP	JICA & GOB	৩৭,৮০৬.২৫		২২ জুন -২০১৭	জানুয়ারী ২০১৮	মার্চ ২০২০	নির্ধারিত সময়ে কাজ সম্পন্ন হয়নি। মোট ১০ মাস সময় বৃদ্ধি করা হয়েছে। নির্মাণ কাজ চলমান।
প্রকৃত	PW-02	Construction of 16 nos. Bridges under Rajshahi Zone	সংখ্যা	১৬টি ব্রিজ	OTM ( ICB with PQ)	CCGP	JICA & GOB	৩৭৮০৬.২৫	৩৪৯৮০.২৪	২৪-০৬-২০১৭	০১-০২-২০১৮	৩১.০৩.২০২০	
প্রাক্কলিত	PW-03	Construction of 09 nos. Bridges under Khulna Zone	সংখ্যা	৯টি ব্রিজ	OTM ( ICB with PQ)	CCGP	JICA & GOB	১৫,৪৬৬.৪৫		২০ ফেব্রুয়ারী - ২০১৭	২৮ সেপ্টেম্বর- ২০১৭	জুলাই-২০১৯	সংশোধিত ডিপিপি তারিখের পূর্বেই দরপত্র আহবান করা হয়েছে। কাজ সম্পন্ন হয়েছে।
প্রকৃত	PW-03	Construction of 09 nos. Bridges under Khulna Zone	সংখ্যা	৯টি ব্রিজ	OTM ( ICB with PQ)	CCGP	JICA & GOB	১৫৪৬৬.৪৫	১৪৮০৮.৪৬	০৩-০৯-২০১৬	২৮-০৯-২০১৭	২২-১১-২০১৯	
প্রাক্কলিত	PW-04	Construction of 09 nos. Bridges under Barisal Zone	সংখ্যা	৯ টি ব্রিজ	OTM ( ICB with PQ)	CCGP	JICA & GOB	১৫,২৫৩.৪৫		২০ ফেব্রুয়ারী - ২০১৭	২৮ সেপ্টেম্বর- ২০১৭	জুলাই-২০১৯	সংশোধিত ডিপিপি তারিখের পূর্বেই দরপত্র আহবান করা হয়েছে। কাজ সম্পন্ন হয়েছে।
প্রকৃত	PW-04	Construction of 09 nos. Bridges under Barisal Zone	সংখ্যা	৯টি ব্রিজ	OTM ( ICB with PQ)	CCGP	JICA & GOB	১৫২৫৩.৪৫	১৫১৬৯.০২	০৩-০৯-২০১৬	২৮-০৯-২০১৭	২৯.১১.২০১৯	
প্রাক্কলিত	PW-05	Construction of 07 nos. Bridges under Gopalganj Zone	সংখ্যা	৭টি ব্রিজ	OTM ( ICB with PQ)	CCGP	JICA & GOB	১২,২৯৪.৭৩		২০ ফেব্রুয়ারী - ২০১৭	২৮ সেপ্টেম্বর- ২০১৭	জুলাই-২০১৯	সংশোধিত ডিপিপি তারিখের পূর্বেই দরপত্র

পর্যায়	প্যাকেজ নং	ক্রয় প্যাকেজের বর্ণনা (পূর্ত কাজ ক্রয়)	একক	পরিমাণ	ক্রয় পদ্ধতি ও (নমুনা)	চুক্তি অনুমোদনকারী কর্তৃপক্ষ	অর্থের উৎস	প্রাক্কলিত ব্যয় ও প্রস্তাবিত মূল্য (লক্ষ টাকা)	চুক্তি মূল্য	দরপত্র আহবান	চুক্তি স্বাক্ষর	চুক্তি অনুযায়ী কাজ সম্পন্ন	মন্তব্য
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮	৯	১০	১২	১৩	১৪	১৫
প্রকৃত	PW-05	Construction of 07 nos. Bridges under Gopalganj Zone	সংখ্যা	৭টি ব্রিজ	OTM ( ICB with PQ)	CCGP	JICA & GOB	১২২৯৪.৭৩	১১৩৯১.৪৩	০৩-০৯-২০১৬	২৮-০৯-২০১৭	২০.১১.২০১৯	আহবান করা হয়েছে। কাজ সম্পন্ন হয়েছে।
প্রাক্কলিত	PW-06S	Construction of 13 nos. Bridge (South)	নং	১৩টি ব্রিজ	OTM ( ICB with PQ)	CCGP	JICA & GOB	৪১,৯৬৫.০৪	--	ডিসেম্বর ২০১৮	মে'২০১৯	এপ্রিল-২০২১	নির্ধারিত সময়ে দরপত্র আহবান করা হয়নি।
প্রকৃত	PW-06 S	Construction of 08 nos. Bridge (North)		১৩টি ব্রিজ	OTM ( ICB with PQ)	CCGP	JICA & GOB	৪১৯৬৫.০৪	৪২৭৬৬.৮৫	২৬-০৪-২০১৯	২৩-০৭-২০২০	১১.১০.২০২২	নির্মাণ কাজ চলমান
প্রাক্কলিত	PW-06N	Construction of 08 nos. Bridge (North)	নং	০৮টি ব্রিজ	OTM ( ICB with PQ)	CCGP	JICA & GOB	২৬,১০৯.৭১	--	ডিসেম্বর ২০১৮	মে'২০১৯	এপ্রিল-২০২১	নির্ধারিত সময়ে দরপত্র আহবান করা হয়নি।
প্রকৃত	PW-06 N	Construction of 13 nos. Bridge (South)		০৮টি ব্রিজ	OTM ( ICB with PQ)	CCGP	JICA & GOB	২৬১০৯.৭১	২২১৯৯.৬০	২৬-০৪-২০১৯	২৩-০৭-২০২০	১১.১০.২০২২	নির্মাণ কাজ চলমান

উৎস: আরডিপিপি ও প্রকল্প পরিচালকের দপ্তর।



### ৩.৪.৩ পণ্য ক্রয় সংক্রান্ত পর্যালোচনা

প্রকল্পের আওতায় সংগৃহীত বিভিন্ন পণ্য ক্রয়ের পূর্বে যথাযথ কর্তৃপক্ষ কর্তৃক যাচাই করা হয়েছে। সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী প্রকল্পের জন্য নিম্ন বর্ণিত প্রদত্ত পণ্য ক্রয়/সংগ্রহ করা হয়েছে। বিস্তারিত নিম্নের সারণি ৩.৪.৩ এ দেয়া হয়েছে।

১। 4-WD Jeep = ১টি (ব্যবহারকারী – প্রকল্প পরিচালক)

২। 4-WD Jeep = ৬টি (ব্যবহারকারী – প্রকল্প ব্যবস্থাপকগণ; ৬ জন)

৩। Pick-Up = ৭টি (ব্যবহারকারী – উপ প্রকল্প ব্যবস্থাপকগণ; ৭ জন)

৪। Motor Cycle = ৭টি (ব্যবহারকারী – উপ-সহকারী প্রকৌশলীগণ; ৬ জন)

উপরোক্ত পণ্যগুলো (গাড়ি) প্রকল্পের দায়িত্বপ্রাপ্ত কর্মকর্তাগণ প্রকল্পের কাজ তদারকির জন্য ব্যবহার করছেন। গাড়িগুলো জুন-২০১৭তে কোটেশন অনুযায়ী প্রদত্ত ব্র্যান্ড ও স্পেসিফিকেশন অনুসারে ক্রয় করা হয়েছে। নিম্নের সারণিতে ক্রয় পদ্ধতি, চুক্তি অনুমোদনকারী কর্তৃপক্ষ ও চুক্তি মূল্যের বিস্তারিত দেয়া হলো-

সারণি: ৩.৪.৩ পণ্য ক্রয় সংক্রান্ত বিস্তারিত তথ্যাদি

প্যাকেজ নং	পণ্য ক্রয় প্যাকেজের বর্ণনা	একক	পরিমাণ	ক্রয় পদ্ধতি ও (নমুনা)	চুক্তি অনুমোদনকারী কর্তৃপক্ষ	অর্থের উৎস	আরডিপিপি অনুযায়ী মূল্য (লক্ষ টাকা)	চুক্তি মূল্য (লক্ষ টাকা)	মন্তব্য
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮	৯	১০
PG-01	Supply of Vehicles ( 7-4WD Jeep &7-Pickup)	Nos.	( 7-4WD Jeep &7-Pickup)	OTM/ DPM	MORTB	GOB	৮৪২.৯৯	৮৪২.৯৯	জুন-২০১৭তে ক্রয় কাজ সম্পন্ন করা হয়েছে যার কারণে আরডিপিপিতে উক্ত সংস্থান সমান
PG-02	Supply of 7 Motor Cycle	Nos.	০৭টি	OTM/ DPM	MORTB	GOB	১২.৫০	১২.১৫	২.৮% কমে ক্রয় কাজ সম্পন্ন করা হয়েছে
PG-03	Supply of Engineering Equipment	-		OTM	CE, RHD	GOB	৮০০.০০	--	এখনও খরচ করা হয়নি
PG-04	Supply of Computer & Accessories	-		OTM	CE, RHD	GOB	২৫.০০	১৯.৯৩	২০.২৮ কমে ক্রয় কাজ সম্পন্ন করা হয়েছে
PG-05	Supply of Office Equipment	-		OTM	CE, RHD	GOB	৫৫.০০	১৯.৮৮	৬৩.৮৫% কম ব্যয় করা হয়েছে
PG-06	Supply of Furniture	-		OTM	CE, RHD	GOB	৪০.০০	৩৯.৯৭	০.০৫% কমে ক্রয় করা হয়েছে

তথ্য সূত্রঃ প্রকল্প পরিচালকের দপ্তর

৩.৪.৪ সেবা ক্রয় সংক্রান্ত তথ্যাদি পর্যালোচনা

PS-01 প্যাকেজের আওতায় এ পর্যন্ত ১৯,১১০.৯৪ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে। PS-02 এর NGO services অংশের ব্যয় PS-01 এর সাথে সম্পৃক্ত করা হয়েছে। External Monitoring Agency (EMA) বাবদ ১.৮১ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে। PS-03 প্যাকেজের এ পর্যন্ত ৪১৩.০০ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে। উল্লেখ্য যে, প্রতিটি দরপত্র আহবান, ক্রয় পদ্ধতি ও চুক্তি অনুমোদন আরডিপিপি অনুযায়ী করা হয়েছে। বিস্তারিত নিম্নের সারণি ৩.৪.৪ এ দেয়া হলো-

সারণি: ৩.৩.৪ সেবা ক্রয় সংক্রান্ত তথ্যাদি

(লক্ষ টাকা)

প্যাকেজ নং	সেবা ক্রয় প্যাকেজের বর্ণনা	একক	পরিমাণ	ক্রয় পদ্ধতি ও (নমুনা)	চুক্তি অনুমোদনকারী কর্তৃপক্ষ	অর্থের উৎস	আরডিপিপি অনুযায়ী মূল্য (লক্ষ টাকা)	চুক্তি মূল্য (লক্ষ টাকা)	মন্তব্য
০১	০২	০৩	০৪	০৫	০৬	০৭	০৮	০৯	১০
PS-01	Consultancy Service for detailed design, Construction, Supervision etc. for the Bridges (82 nos. bridges) of the project mentioned above.	-	থোক	QCBS (ICB)	CCGP	JICA	২৩,৩১২.৯৩	১৯,১১০.৯৪	১৮.০২% কম ব্যয় করা হয়েছে
PS-02	NGO services External Monitoring Agency (EMA)	-	থোক	QCBS	PD, WBBIP	GOB	৪০.০০	১.৮১	NGO services টি PS-01 প্যাকেজের সাথে সম্পৃক্ত করা হয়েছে। শুধু EMA বাবদ খরচ করা হয়েছে
PS-03	Out-Sourcing/Direct Recruitment Staffs	M-M	থোক	LCS	PD, WBBIP	GOB	৫৩২.০০	৪১৩.০০	২২.৩৬% কম ব্যয় করা হয়েছে
PS-04	Internal Audit Consultant (CA Firm)	-	থোক	QCBS	CE, RHD	GOB	১০.০০	৯০ হাজার	মাত্র ৯০ হাজার টাকা ব্যয় করা হয়েছে
PS-05	Overseas & Local Training		৪	SSS	CE, RHD		২০০.০০	--	এ খাতে এখনও অর্থ খরচ করা হয়নি

তথ্য সূত্রঃ প্রকল্প পরিচালকের দপ্তর

### ৩.৫ পিএসসি ও পিআইসি সভা পর্যালোচনা

প্রকল্পের পিআইসি সভা এবং পিএসসি সভা আরডিপিপি অনুযায়ী অনুষ্ঠিত হয়নি। প্রকল্প মেয়াদে এ পর্যন্ত ০১টি পিএসসি সভা এবং ০৩টি পিআইসি সভা অনুষ্ঠিত হয়েছে। নিম্নে পিআইসি ও পিএসসি সভার সিদ্ধান্ত ও সিদ্ধান্ত অনুযায়ী গৃহীত পদক্ষেপগুলো উল্লেখ করা হলো।

#### ৩.৫.১ পিআইসি সভার সিদ্ধান্ত ও সিদ্ধান্ত অনুযায়ী পদক্ষেপসমূহ

ক্রমিক নং	তারিখ	আন্তঃমন্ত্রণালয় কমিটির গৃহীত সিদ্ধান্ত	সিদ্ধান্ত অনুযায়ী পদক্ষেপসমূহ
০১	২৭/০৪/২০২১	সভার কার্যবিবরণীর খসড়া উপস্থাপন করা হয়েছে।	
০২	২৬/০৪/২০২১	সভার কার্যবিবরণীর খসড়া উপস্থাপন করা হয়েছে।	
০৩	২৩/১১/২০২০	<p>৩.২ অনুচ্ছেদে বর্ণিত নতুন ১১টি সেতু এ প্রকল্পের আওতায় বাস্তবায়ন করার সুপারিশ করা হল।</p> <p>নতুন সেতুসমূহে ভৌগলিক অবস্থান ও ঠিকাদার নির্বাচনে পিপিএ-২০০৬ ও পিপিআর-২০০৮ বিধি-বিধান অনুসরণ করেই চলমান PW-01, PW-06N এবং PW-06S এর ঠিকাদার নিয়োগের মাধ্যমে সেতুসমূহ অন্তর্ভুক্ত করা যেতে পারে।</p> <p>জাইকার (JICA) সম্মতি প্রাপ্তির পর প্রস্তাবিত নতুন ১১টি সেতু ডিটেইল্ড ডিজাইন, ভূমি অধিগ্রহণ ও পুনর্বাসন কাজ অবিলম্বে শুরু করতে হবে।</p> <p>অতিরিক্ত ১১টি সেতু অন্তর্ভুক্তির জন্য পরামর্শক সেবার জন্য আবশ্যিক স্কোপ অব ওয়ার্ক পরিবর্তন অনুমোদনের প্রস্তাব এ বিভাগে প্রেরণ করতে হবে।</p> <p>প্রকল্পের বিভিন্ন প্যাকেজের আওতায় আরও অর্থ সাশ্রয় হলে নির্মিত সেতুসমূহের এ্যাপ্রোচ সড়ক উন্নয়নের কাজ অন্তর্ভুক্ত করা যেতে পারে।</p> <p>উপরোক্ত সিদ্ধান্তসমূহ অনুসরণপূর্বক ডিপিপি সংশোধনের নিমিত্ত পুনর্গঠন করে মন্ত্রণালয়ে প্রেরণ করতে হবে। তবে অন্যান্য বিষয়ে জরুরি সংশোধনের প্রয়োজন থাকলে সে অনুযায়ী ডিপিপিতে সংশোধনী আনা যেতে পারে।</p>	সভার সিদ্ধান্ত মোতাবেক ১১টি সেতু নির্মাণের কার্যক্রম শুরুর প্রাক্কালে আর্থিক ও কারিগরি জটিলতার আশংকা দেখা দেয়। বর্ণিত সেতুসমূহ নির্মাণে পুনর্বিবেচনার নিমিত্ত নতুন আরেকটি পিএসসি সভা গত ২৭/০৪/২০২১ তারিখে অনুষ্ঠিত হয়। সভার কার্যবিবরণীর খসড়া উপস্থাপন করা হয়েছে।

উৎসঃ প্রকল্প অফিস

#### ৩.৫.২ পিএসসি সভার সিদ্ধান্ত ও সিদ্ধান্ত অনুযায়ী পদক্ষেপসমূহ

ক্রমিক নং	তারিখ	পিএসসি সভার গৃহীত সিদ্ধান্ত	সিদ্ধান্ত অনুযায়ী পদক্ষেপসমূহ
০১	১৪/১১/২০১৭	<ol style="list-style-type: none"> <li>প্রস্তাবিত নতুন ১১টি সেতু এ প্রকল্পের আওতায় বাস্তবায়ন করতে হবে।</li> <li>প্রস্তাবিত ১১টি সেতুর বাইরে শরীয়তপুর সড়ক বিভাগাধীন “Mostofapur-Madaripur-Shariatpur-Ibrahimpur-Harina-Chandpur” মহাসড়কে এপ্রোচসহ ৫টি সেতু অন্তর্ভুক্ত করতে হবে।</li> <li>আলোচ্য প্রকল্পের আওতায় যে সকল প্যাকেজের টেন্ডার হয়েছে সেসবের উদ্ধৃত দর মোতাবেক অর্থ সাশ্রয় হয়েছে। এর ফলে উপরোক্ত সেতুসমূহের জন্য ব্যয় আলোচ্য প্রকল্পে সংস্থান করার বাইরেও সাশ্রয়কৃত অর্থ দ্বারা অগ্রাধিকার বিবেচনায় আরও নতুন কোন সেতু/এপ্রোচ রোড বিবেচ্য</li> </ol>	সভার সিদ্ধান্ত মোতাবেক নরসিংদীর জেলার পলাশ উপজেলাধীন EZ সেতু নির্মাণের পরিবর্তে প্রস্তাবিত নতুন ১১টি সেতু এবং শরীয়তপুর সড়ক বিভাগাধীন “Mostofapur-Madaripur-Shariatpur-Ibrahimpur-Harina-Chandpur” মহাসড়কে এপ্রোচসহ ৫টি সেতুসহ মোট ২২টি নতুন সেতুর নির্মাণ কাজ বর্তমানে চলমান আছে।

		প্রকল্পে অন্তর্ভুক্ত করার বিষয়টি জাইকার সম্মতিকল্পে অন্তর্ভুক্ত করা যেতে পারে।	
		৪. উপরোক্ত সিদ্ধান্তসমূহ অনুসরণপূর্বক ডিপিপি সংশোধনের নিমিত্ত পুনর্গঠন করে মন্ত্রণালয়ে প্রেরণ করতে হবে। তবে অন্যান্য বিষয়ে জরুরী সংশোধনের প্রয়োজন থাকলে সে অনুযায়ী ডিপিপিতে সংশোধন প্রদান করা যেতে পারে।	

উৎস: প্রকল্প পরিচালকের দপ্তর।

### ৩.৬ অডিট পর্যালোচনা

অর্থ-বছর ২০১৫-২০১৬ থেকে ২০১৯-২০২০ পর্যন্ত অডিট সম্পাদিত হয়েছে। এ সময়ের মধ্যে ২০১৮-২০১৯ পর্যন্ত ১৬টি অডিট আপত্তির মধ্যে ১১টি অডিট আপত্তি নিষ্পত্তি হয়েছে এবং বাকি ০৫টি অডিট আপত্তি এখনো নিষ্পত্তি হয়নি। ২০২১৯-২০২০ অর্থ বছরের অডিট সম্পন্ন হয়েছে; কিন্তু আপত্তিসমূহ এখনও প্রকল্প পরিচালকের দপ্তরে আসেনি। অডিট সংক্রান্ত বিস্তারিত বিবরণ নিম্নের সারণি ৩.৬.১, ৩.৬.২ ও ৩.৬.৩ এ দেয়া হলো-

সারণি: ৩.৬.১ অডিট আপত্তি ও নিষ্পত্তির সংখ্যা

অর্থ-বছর	অডিট আপত্তির সংখ্যা	অডিট নিষ্পত্তির পর্যায়
১	২	৩
২০১৫-২০১৬ ও ২০১৬-২০১৭	০৪টি	নিষ্পত্তি হয়েছে
২০১৭-২০১৮	০৭টি	নিষ্পত্তি হয়েছে
২০১৮-২০১৯	০৫টি	নিষ্পত্তি হয়নি
২০১৯-২০২০	অডিট সম্পন্ন হয়েছে; এখনও অডিটের প্রতিবেদন প্রকল্প দপ্তরে আসেনি।	

তথ্য সূত্র: প্রকল্প পরিচালকের দপ্তর।

৩.৬.২ অর্থ-বছর ২০১৮-২০১৯ এর ০৫টি অডিট আপত্তির শিরোনাম যা নিষ্পত্তি হয়নি।

অর্থ-বছর	অডিট আপত্তির শিরোনাম	অডিট আপত্তির পর্যায়
2018-2019	Title: Loss of project money to <b>TK. 2,00,988.00</b> due to payment made to contractor against lapping beyond entitlement	প্রকল্প অফিস কর্তৃক জবাব প্রদান করা হয়েছে। অডিট আপত্তিটি নিষ্পত্তি হয়নি।
	Title: Loss of amount of <b>TK. 1,11,20,528.00</b> was paid to the contractor for fabrication of steel guarder than actual measurement.	প্রকল্প অফিস কর্তৃক জবাব প্রদান করা হয়েছে। অডিট আপত্তিটি নিষ্পত্তি হয়নি।
	Title: Payment of <b>TK. 2,83,36,976.00</b> was made for Land Acquisition to different Deputy Commissioners but bill voucher not available.	প্রকল্প অফিস কর্তৃক জবাব প্রদান করা হয়েছে। অডিট আপত্তিটি নিষ্পত্তি হয়নি।
	Title: Loss of Govt. Revenue an amounting <b>Tk. 4,60,000.00</b> due to non-deduction of VAT & IT from office rent bill.	প্রকল্প অফিস কর্তৃক জবাব প্রদান করা হয়েছে। অডিট আপত্তিটি নিষ্পত্তি হয়নি।
	Title: Loss of project money amounting to <b>Tk. 9,10,80,370.00</b> due to payment made in excess Materials as advance for MS Rod.	প্রকল্প অফিস কর্তৃক জবাব প্রদান করা হয়েছে। অডিট আপত্তিটি নিষ্পত্তি হয়নি।

উৎস: প্রকল্প পরিচালকের দপ্তর।

সারগি: ৩.৬.৩ ২০১৮-২০১৯ এর ০১টি অডিট আপত্তির বিস্তারিত বর্ণনা

Financial Year	Observation	Reply of the Project Authority	Recommendation of the Chief Engineer	Recommendation of the RHD	Comments
01	02	03	04	05	06
2018-2019	<p><b>Title: Loss of project money amounting to Tk. 9,10,80,370.00 due to payment made in excess Materials as advance for MS Rod.</b></p> <p><b>Description:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Audit was conducted on the accounts of ‘Western Bangladesh Bridge Improvement Project (WBBIP)’ financed by JICA Loan No BD-P82 in the office of the Project Director, (WBBIP), House no. 64, Road 27/A, Gulshan-2 Dhaka for the financial year 2018-2019.</li> <li>✓ IPC, contract agreement, drawing design, RDPP, TOR, concerned file and other related records were examined.</li> <li>✓ Audited documents showed that the project authority paid an amounting Tk.9,10,80,376.00 to M/S: MONICO Ltd in excess more than BOQ quantity, against Construction of 07 nos. Bridge Under Gopalganj Zone, Package no: PW-05.</li> <li>✓ But project authority did not recover said excess amount from contractor’s bill till to audit.</li> <li>✓ As a result, the project sustained a</li> </ul>	<p>In this regard, a detail explanation from the Team Leader of Consultants and ‘Engineer’ of this Project is attached herewith for ready reference. According to BOQ of package PW-05 (Gopalganj), two types of pay items are available in the contract which are likely relating to reinforcement (mentioned as MS Rod in the objection) quantities such as i) BOQ items directly showing the number of reinforcement quantities and ii) Reinforcement quantities integrally with BOQ items;</p> <p>In case of 1<sup>st</sup> type: The BOQ provision of high yield deformed steel reinforcing bars (TMT Grade 500W) is made for Item Nos. 5.3.03, 6.2.03 and 6.3.02 which total amount equals to <b>742.12</b> (—449.68+247.50+ 44.94) ton. Its actual amount is calculated based on As-Built Drawings which equals to 727.57 ton.</p> <p>In case of 2<sup>nd</sup> type: There are several pay items like pile, girder, railing, drain, toe wall etc. in the BOQ unit price of which includes all cost items for construction including reinforcement and other components. Among these items, basis of payments for Cast-In-Place (CIP) RC Pile (Item No. 5.2.01) is referred as an example in accordance with Sub- clause S5.02.(6) of Technical Specifications (Attachment-1).</p> <p>Basis of Payments to Item No. 5.2.01: (i) <u>“The pavement to the Contractor %r Cast-In-Place RC pile shall be [all compensation %r construction of the piles including reinforcement, excavation in any material,</u></p>			The audit objection has not settled.

	<p>loss of money Tk. 9,10,80,370.00 . Details are shown in Annexure-1. Md. Golam Kibria was Project Manager (5) during the period of transaction.</p> <p><b>Causes of Irregularities:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Excess payment was made beyond BOQ Quantity.</li> <li>✓ Undue benefit was given to the contractor</li> </ul> <p><b>Reply of the Auditee:</b> The project authority stated that excess material advance was not paid to the contractor. In BOQ the piles and girder rate includes deformed bars and other materials.</p> <p><b>Audit Comments:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Reply was not satisfactory. Because in BOQ MS Rod quantity was 742.12 M.Tons but the authority paid to the contractors as advance 1900.00 M.Ton.</li> <li>✓ As a result (1900.00-742.12—1158.87) M.Ton was paid to the contractor in excess more than BOQ quantity against deformed bar. Loss of project money.</li> </ul> <p><b>Audit Recommendation:</b> Necessary steps should be taken to recover the said amount from the contractor under intimation to audit.</p>	<p><i>casing and side supports, protection of existing piles, utilities and structures, together with all materials for completion of the pile and for all labor, tools, equipment, therewith including staging, working platform, diversion of traffic, etc.”</i></p> <p>Therefore, it is clear that the rebar provision has not been made separately for CIP RC piles which have been kept integral in BOQ items being measured and paid by pile/linear meter. Similar provision is also made for Items No. 6.1.01, 6.3.03, 9.1.09, 9.2.01, 9.2.03 and 9.2.04. The estimated rebar (MS Rod) quantities of these said items amount to 1,390.52 ton, combined with 1" type equals to 2118.09 ton.</p> <p>In accordance with CPSP Clause 14.5 of Conditions of Contract, the Contractor is entitled to get advanced payment for procured and delivered rebar to the site. Accordingly, material advanced payment is made for delivered rebar of 1,900 ton which was for construction of piles, girders and also for permanent work of other structural components. Moreover, it is clear that advanced payment made for rebar quantities is less than total required quantities of 2118.09 ton. In addition, the whole quantity of rebar for which advance paid has been recovered from contractor’s bill up to IPC No. 13 (Attachment-2) which complies with the recommendation made by the Audit. Hence no financial loss is occurred to the project.</p> <p>Considering the fact stated above the para may please be dropped.</p>			
--	--	---	--	--	--

তথ্য সূত্র: প্রকল্প পরিচালকের দপ্তর।

### ৩.৭ লগ ফ্রেমের আলোকে প্রকল্পের উদ্দেশ্য ও output অর্জন পর্যালোচনা

#### সারণি ৩.৭.১ লগ ফ্রেমের আলোকে প্রকল্পের উদ্দেশ্য ও output অর্জন

লগ-ফ্রেম অনুযায়ী প্রকল্পের উদ্দেশ্য ও Output	প্রকল্পের অর্জন
<b>উদ্দেশ্য:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• ভ্রমণে সময় সাশ্রয়</li> <li>• যাত্রীদের জন্য পরিবহন ব্যয় সাশ্রয়</li> <li>• যানবাহন পরিচালনার ব্যয় সাশ্রয়।</li> </ul>	প্রকল্পের প্রধান কাজ হচ্ছে ৮২টি ব্রিজ/কালভার্ট নির্মাণ করা। যা প্রকল্পের উদ্দেশ্যের সাথে পুরোপুরিভাবে সামঞ্জস্যপূর্ণ। কারণ দেশের পশ্চিমাঞ্চলে সড়ক পথের বেশিরভাগ ব্রিজগুলো পূর্বে অপ্রসস্থ ও ঝুঁকিপূর্ণ ছিল এবং যানবাহন চলাচলে ট্রাফিক সংকুলান সম্ভব হত না। বর্তমানে ৮২টি ব্রিজ/কালভার্ট নির্মাণের ফলে ব্রিজগুলো প্রসস্থ এবং ঝুঁকিমুক্ত হয়েছে বা হবে। এ কারণে উক্ত সড়ক পথে ভ্রমণে সময়, যাত্রীদের জন্য পরিবহন ব্যয় এবং যানবাহন পরিচালনার ব্যয় সাশ্রয় হচ্ছে বা হবে এবং প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জিত হবে বলে আশা করা যায়।
<b>আউটপুট:</b>  জুন-২০১৮ এর মধ্যে ৯.৩৯ হেক্টর ভূমি অধিগ্রহণ	এ প্রকল্পের ভূমি অধিগ্রহণ সংক্রান্ত কোন জটিলতা নেই। কারণ পূর্বের অধিগ্রহণকৃত ভূমিগুলোতেই ব্রিজ নির্মাণ করা হচ্ছে। জুন-২০১৮ এর মধ্যে ৯.৩৯ হেক্টর ভূমি অধিগ্রহণ করা হয়েছে।
ডিসেম্বর-২০১৯ এর মধ্যে ১৪.৯৪ হেক্টর ভূমি অধিগ্রহণ	বর্তমান সময় পর্যন্ত ১২.৮৯ হেক্টর ভূমি অধিগ্রহণ করা হয়েছে
ডিসেম্বর-২০১৯ এর মধ্যে ১৬.৬৭ লঃঘঃমিঃ মাটির কাজ সম্পন্ন	ডিসেম্বর-২০১৯ এর মধ্যে ১৬.৬৭ লঃঘঃমিঃ মাটির কাজ সম্পন্ন করার কথা থাকলেও মাটির কাজ শেষ করা হয়নি। এ পর্যন্ত ১২.৬০ লঃঘঃমিঃ মাটির কাজ সম্পন্ন করা হয়েছে।
ডিসেম্বর-২০১৯ এর মধ্যে ৪২.০০ কিঃমিঃ পেভমেন্ট নির্মাণ সম্পন্ন	এখন পর্যন্ত ২৫ কিঃমিঃ পেভমেন্ট নির্মাণ কাজ সম্পন্ন করা হয়েছে।
সেপ্টেম্বর-২০১৯ এর মধ্যে ২৫টি ব্রিজ নির্মাণ সম্পন্ন	সেপ্টেম্বর-২০১৯ এর মধ্যে ২৫টি ব্রিজ নির্মাণ সম্পন্ন হয়েছে।
জুন-২০২১ এর মধ্যে ৫৭টি ব্রিজ নির্মাণ সম্পন্ন	৫৭টি ব্রিজের মধ্যে ৩৫টি ব্রিজ নির্মাণের কাজ শেষের দিকে উক্ত ব্রিজগুলোর গড় অগ্রগতি প্রায় ৯৮%। বাকি ২২টি ব্রিজের কাজ সম্প্রতি শুরু করা হয়েছে গড় অগ্রগতি ২০%। সুতরাং জুন-২০২১ এর মধ্যে ৫৭টি ব্রিজ নির্মাণ কাজ সম্পন্ন হবেনা।
জুন/২০২১ এর মধ্যে যাবতীয় সকল কাজ সম্পন্ন	জুন/২০২১ এর মধ্যে যাবতীয় সকল কাজ সম্পন্ন হবেনা। কারণ প্রকল্পের মোট বাস্তব অগ্রগতি মাত্র ৫৯%।

#### ৩.৭.২ প্রকল্পের গৃহীত কার্যাবলী প্রকল্পের উদ্দেশ্যের সাথে সামঞ্জস্যপূর্ণ কিনা সে সম্পর্কিত পর্যালোচনা

সড়ক পথে যানবাহন একস্থান হতে অন্য স্থানে পৌঁছাতে (নির্দিষ্ট পরিমাণ) সময় ব্যয় হয়। কিন্তু সড়ক পথের ব্রিজগুলো যদি অপ্রসস্থ ও ঝুঁকিপূর্ণ হয় তাহলে বড় যানবাহন চলাচলে বাধাগ্রস্ত ও সময় ব্যয় হয়। অপ্রসস্থ ও ঝুঁকিপূর্ণ ব্রিজ হওয়ার কারণে যানবাহনগুলো যদি বিকল্প সড়ক পথ দিয়ে যায় তাহলে সেই পথটিকে বলা হয় detour route। যানবাহন স্বাভাবিক পথে ভ্রমণ করতে যানবাহন পরিচালনার ব্যয় (Vehicle Operating Cost) এবং ভ্রমণের সময় ব্যয় (Travel Time Cost) যতটা হবে তার থেকে বিকল্প পথ ব্যবহারে যানবাহন পরিচালনার ব্যয় এবং ভ্রমণের সময় ব্যয় বেশি হবে। এ কারণে বিকল্প পথের (route) ব্যয়ের পার্থক্যকে আয় (benefit) হিসাবে বিবেচনা করা হয়। এ প্রকল্পের ক্ষেত্রে এ পদ্ধতি প্রয়োগ করা হয়েছে। প্রকল্পের প্রধান কাজ হচ্ছে দেশের পশ্চিমাঞ্চলের সড়কগুলোতে ৮২টি ব্রিজ/কালভার্ট নির্মাণ করা। প্রকল্পটি বাস্তবায়নের ফলে সড়ক পথের ব্রিজগুলো প্রসস্থ এবং ঝুঁকিমুক্ত হয়েছে বা হবে। যার কারণে উক্ত ব্রিজের উপর দিয়ে অনায়াসে বড় যানবাহনগুলো চলাচল করতে পারবে ফলে অতিরিক্ত সময় অপচয়

হবেনা এবং ব্যয়ও সাশ্রয় হবে। সুতরাং বলা যায় প্রকল্পের প্রধান কাজ (ব্রিজ নির্মাণ) প্রকল্পের উদ্দেশ্যের সাথে সামঞ্জস্যপূর্ণ।

‘জাইকা’ [JICA] পরিচালিত বেজলাইন সমীক্ষায় ট্রাফিকের পরিমাণ এবং প্রয়োজনীয় ব্রিজের সংখ্যা নিয়ে উল্লেখ করা হলো-

### ***Traffic Capacity and Number of Bridges***

1. National Roads: Traffic capacity (pcu/direction/peak hour: 4500-8500): Asian Highway Bridge = 28.

2. National Roads: Traffic capacity (pcu/direction/peak hour: 2100-4500; 800-2100): National Highway Standard Bridge = 29.

[SL. No.1 + SL. No.2 = 57 Nos.]

3. Regional Roads: National Roads: Traffic capacity (pcu/direction/peak hour: 2100-4500): Asian Highway Bridge = 3.

4. Regional Roads: Traffic capacity (pcu/direction/peak hour: 400-2100): National Highway Standard Bridge = 18.

[SL. No. 3 + SL. No.4 =21 Nos.]

5. Zila Roads: Traffic capacity (pcu/direction/peak hour: 400-1600): Asian Highway Bridge = 1.

6. Zila Roads: Traffic capacity (pcu/direction/peak hour: 400-1600): National Highway Standard Bridge = 26.

[SL. No. 5 + SL. No. 6 = 27 Nos.]

*Source: Geometric Design Standard for RHD, Feasibility Study of WBBIP.*

*(কিছুটা পরির্তিত)*

জাইকা কর্তৃক বেজলাইন জরিপ প্রতিবেদনে ধরা হয়েছিল জাতীয় মহাসড়কে বার্ষিক ট্রাফিক বৃদ্ধি হবে ৮% এবং রিজিওনাল ও জেলা সড়কে বার্ষিক ট্রাফিক বৃদ্ধি হবে ১০%। সুতরাং বাৎসরিক বর্ধিত ট্রাফিকের চলাচল সংকুলান করা প্রকল্পটির একটি অন্যতম লক্ষ্য (Goal) ছিল। প্রকল্পটি বাস্তবায়ন হওয়ার পরে এ লক্ষ্য অর্জিত হবে যা প্রকল্পের লক্ষ্যের সাথে সামঞ্জস্যপূর্ণ।

### **৩.৮ নির্মাণ কাজে ব্যবহৃত মালামালের গুণগত মান যাচাই ও ল্যাব টেস্টের রিপোর্ট পর্যালোচনা**

চলমান ব্রিজ নির্মাণ কাজের গুণগত মান যাচাইয়ে নিম্নোক্ত চেকলিস্ট প্রণয়নের মাধ্যমে ব্রিজে ব্যবহৃত মালামাল এবং ল্যাব টেস্টের তথ্য সংগ্রহ করা হয়েছে। ল্যাব টেস্টের রিপোর্ট পর্যালোচনা করে প্রাপ্ত ফলাফলগুলো সন্তোষজনক মর্মে প্রতীয়মান হয়েছে। এছাড়াও দেখা যায় যে, নির্মাণ কাজে ব্যবহৃত সিমেন্টগুলো নিয়মিত টেস্ট করা হয়েছে। নিম্নের সারণি ৩.৮.১ এ ব্রিজে ব্যবহৃত নির্মাণ উপকরণের গুণগত মান এবং ল্যাব টেস্টের বিস্তারিত তথ্য দেয়া হলো-



সারণি ৩.৮.১ ল্যাব টেস্টের রিপোর্ট পর্যালোচনা

বিভিন্ন ল্যাব টেস্ট হতে প্রাপ্ত ফলাফল		মন্তব্য
➤ Test result of M.S. rod/ High Yield Deformed Steel(TMT Grade 500W)	Yes	নিয়মিত M.S. rod এর টেস্ট করা হয়েছে
➤ Times M.S. rod tested High Yield Deformed Steel(TMT Grade 500W):	The test frequencies is adopted at every 100 tons of procurement and every delivery of individual bar diameter	
➤ Test result of cement	Yes	সিমেন্ট নিয়মিত টেস্ট করা হয়েছে। প্রাপ্ত ফলাফল নিম্নের সারণিতে দেয়া হয়েছে
➤ Times cement tested	From every new consignment	
➤ Test result of coarse aggregate	Yes	কাস্টিং এর পূর্বে নিয়মিত coarse aggregate এর ল্যাব টেস্ট করা হয়েছে। ল্যাব টেস্টের প্রাপ্ত ফলাফল সন্তোষজনক পাওয়া গিয়েছে। নিম্নের সারণিতে দেয়া হয়েছে
➤ Times tested	Routine test before every major casting	
➤ Test result of water (for mixing)	Yes	নির্মাণ কাজে স্লাম্প টেস্ট করা হয়েছে From every 6cum of production (from every transit mixture)
➤ Slump test	Yes	
➤ Times tested	From every 6cum of production (from every transit mixture)	
➤ Test result of cylinder/cube	Yes	cylinder/cube এর ল্যাব টেস্ট করা হয়েছে যা নূন্যতম ৭দিন
➤ Times tested	7 days & 28 days	
➤ Cast-in-situ pile (No.) used	Yes	

সারণি: ৩.৮.২ ল্যাব টেস্টের প্রাপ্ত ফলাফল যাচাই

ল্যাব টেস্টের প্রাপ্ত ফলাফল			মন্তব্য
➤ <b>Setting time of cement(Initial:</b> not less than 45 min, Final: not more than 375min	<b>Initial (test) :</b> 125min-173min	<b>Final (test):</b> 265min-375 min	প্রাপ্ত ফলাফল সন্তোষজনক
➤ <b>Tensile of strength</b>	<b>Working (test): Yield (test):</b> dia 10mm:555Mpa, dia 12mm:530 Mpa, dia 16mm:565Mpa, dia 20mm:565Mpa, dia 25mm:555Mpa, dia 28mm:545Mpa-, dia 32mm:555mpa	<b>Times tested:</b> per 100 tones and individual diameter	প্রাপ্ত ফলাফল সন্তোষজনক
➤ <b>Crushing strength of cement concrete</b>	<b>Strength (test):</b> 40Mpa, 35 Mpa, 30Mpa, 20 Mpa , 15 Mpa & 10Mpa	<b>Times tested:</b> 7 days & 28 days	যথাযথভাবে কিউরিং করা হয়েছে
➤ <b>Water-cement Ratio (what is the ratio) Specified:</b> 0.45 max. for concrete grade C-40, C-35, C-30 & C-20 & -0.5 max. for concrete grade C-15 & C-10	Ratio (used): C40: 0.33, C35:0.33,C30:0.37,C20:0.45, C15: 0.46, C10:0.50		প্রাপ্ত ফলাফল সন্তোষজনক

ল্যাব টেস্টের প্রাপ্ত ফলাফল			মন্তব্য
➤ <b>Shutter materials (used)</b>	✓ Steel shutter	Yes/No	স্টিল সাটার সুখ দেখা গিয়েছে
	Smoothness of shutter surface (as found during inspection)	✓ Smooth	
➤ Curing period (days)	As done: <b>Water method</b> - At least 7 day's thoroughly wet covered with burlap or other suitable material.		নূন্যতম ৭দিন কিউরিং করা হয়েছে

সারণি: ৩.৮.৩ ব্রিজ নির্মাণে ব্যবহৃত উপকরণের গুণগত মান যাচাইকরণ

গুণগত মান যাচাইয়ে ব্রিজের বিস্তারিত বর্ণনা			
➤ Girders are pre-stressed	Weathering Steel girder	✓ No	এখানে উল্লেখ্য যে, মাত্র ১০টি ব্রিজে Weathering Steel girder ব্যবহার করা হয়েছে
➤ Girders are cast-in-situ	✓ Prefabricated	No	
➤ Sag of girders	Noticeable	✓ Not noticeable	
➤ Surface smoothness of R.C.C. work	✓ Smooth	Rough	
➤ Materials used to fill up expansion joint	Name of material: Strip seal	Filled materials: intact	৪০ গ্রেডের কংক্রিট ব্যবহার করা হয়েছে
➤ Edge protection of expansion joint	Name of material used: 40 Grade Concrete		
➤ Two sides of expansion joint in same elevation	✓ Yes	No	expansion joint একই উচ্চতার
➤ Protection against slide-over	R.C.C. Railing: RCC & GI pipe:	✓ Parapet wall: RCC Solid parapet	RCC Solid parapet ব্যবহার করা হয়েছে
➤ Approach road	✓ Alignment: Straight		বেশিরভাগ এ্যাপ্রোচ রোড Straight দেখা গিয়েছে
➤ Fencing in approach road: (not Constructed)	✓ Provided in Design: ✓ Executed as per Design: yes	Not provided in design: Needed: Yes/No	ডিজাইন অনুযায়ী করা হয়েছে
➤ Cofferdam	In place	✓ Removed: Partly removed:	আংশিক অপসারণ করা হয়েছে
➤ Water pump used to control dust	✓ Yes	No	ব্যবহার করা হয়েছে
➤ Condition of approach road	Settled	✓ Intact	এ্যাপ্রোচ রোড ভাল দেখা গিয়েছে
➤ Roller used in bridge seat	✓ Yes	No	ব্রিজে রোলার ব্যবহার করা হয়েছে
➤ Brand of Roller (Please write name of manufacturer)	SANY, Case, Sakai, Cat, Caterpillar		বিভিন্ন ব্র্যান্ডের রোলার ব্যবহার করা হয়েছে
➤ Anti-earth quake device used	Yes	✓ No	Anti-earth quake device ব্যবহার করা হয়নি। বড় ধরনের ভূমিকম্প হলে ব্রিজগুলো ঝুঁকিপূর্ণ থেকে যাবে।
➤ Lightning arrester used	Yes	✓ No	ব্রিজে বজ্রপাত সহনশীল কিছু ব্যবহার করা হয়নি
➤ Wing wall of bridge	Flared:	✓ Straight	সবগুলো ব্রিজের Wing wall হচ্ছে Straight
➤ Sliding of backfilled materials	Yes	✓ No	Sliding of backfilled materials ব্যবহার করা হয়নি

### ৩.৮.২ ল্যাব টেস্টের ফলাফল ও নির্মাণ উপকরণের গুণগত মান সম্পর্কিত তথ্যাদি সম্পর্কিত পর্যালোচনা ও মতামত

উপরিউক্ত সারণি থেকে পরিলক্ষিত হয় যে, ব্রিজ নির্মাণকালীন সময়ে নিয়মিত M.S. rod, সিমেন্ট, সিলিন্ডার, স্লাস্প ইত্যাদি ল্যাব টেস্ট করা হয়েছে। এছাড়াও প্রতিটি কাস্টিং এর পূর্বে নিয়মিত coarse aggregate এর ল্যাব টেস্ট করা হয়েছে। প্রতিটি ল্যাব টেস্টের প্রাপ্ত ফলাফল সন্তোষজনক পাওয়া গিয়েছে। ব্রিজগুলোর Coffor dam এর ক্ষেত্রে কেবল আংশিক অপসারণ করা হয়েছে। ব্রিজগুলোতে SANY, Case, Sakai, Cat, Caterpillar বিভিন্ন ব্র্যান্ডের রোলার ব্যবহার করা হয়েছে। এছাড়াও দেখা যায় যে, Edge protection of expansion joint এ 80 গ্রেডের কংক্রিট ব্যবহার করা হয়েছে। তবে ব্রিজ নির্মাণে ভূমিকম্প সহনশীলতার জন্য Anti-earth quake device ব্যবহার করা হয়নি যা ভবিষ্যতে বড় ভূমিকম্প হলে কিছুটা ঝুঁকি থেকে যায়। এছাড়াও দেখা যায় যে, ব্রিজে বজ্রপাত সহনশীল কিছু ব্যবহার করা হয়নি। উল্লেখ্য যে, মাত্র ১০টি ব্রিজে Weathering Steel girder ব্যবহার করা হয়েছে।

### ৩.৯ সরেজমিনে ব্রিজ পরিদর্শনের প্রাপ্ত ফলাফল পর্যালোচনা

(ক) আত্রাই ব্রিজ, নওগাঁ-

দৈর্ঘ্য: ১৪৩ মিটার

ভৌত অগ্রগতি: ৮৫%

পরিদর্শনকালীন দেখা যায় যে, নওগাঁ জেলার আত্রাই উপজেলায় নির্মিত আত্রাই ব্রিজটি খুবই গুরুত্বপূর্ণ। নাটোর থেকে নওগাঁ যেতে নতুন সংযোগ মহাসড়ক হচ্ছে এবং উক্ত মহাসড়কেই নতুন ব্রিজটি নির্মাণ করা হচ্ছে। স্থানীয় জনগণের সাথে কথা বলে জানা যায় যে, পূর্বের সরু স্টিল ব্রিজটিতে নিয়মিত জ্যাম লেগে থাকায় অনেকটা সময় ব্যয় হতো। উক্ত ব্রিজটি নির্মিত হলে আত্রাই থেকে নওগাঁ জেলায় যেতে ৭-৮ কিঃমিঃ দুরত্ব কমে যাবে। প্রকল্প সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তারা জানান যে, উক্ত ব্রিজটি নির্মাণকালীন সময়ে স্থানীয় জনগণের চাহিদা ছিল যেন আন্ডারপাস করা হয় কিন্তু ড্রইং এ তা উল্লেখ ছিল না। স্থানীয় জনগণের চাহিদা ও বাধার কারণে নির্মাণ কাজ কিছু দিন বন্ধ থাকে যার কারণে চলমান কাজ কিছুটা বিলম্ব ঘটে। পরবর্তীতে স্থানীয় জনগণের চাহিদার আলাকে নতুন করে ড্রইং/ডিজাইন করে তারপর কাজ করা হচ্ছে। এখানে স্পষ্ট হয় যে, অত্র এলাকায় প্রকল্প গ্রহণের পূর্বে যথাযথভাবে ফিজিবিলিটি স্টাডি করা হলে উক্ত সমস্যাগুলো হতো না। বর্তমানে ব্রিজের কাজ চলমান রয়েছে। ব্রিজটিতে RCC Solid parapet ব্যবহার করা হয়েছে। ব্রিজের বিস্তারিত বিবরণ ও গুণগত মান সম্পর্কিত তথ্য চেকলিস্ট আকারে সংযুক্তি-৪ এ দেয়া হয়েছে।



চিত্র: আত্রাই ব্রিজ, নওগাঁ।

**(খ) মহাস্থান ব্রিজ, বগুড়া-**

**দৈর্ঘ্য: ৮০ মিটার**

**ভৌত অগ্রগতি: ৯০%**

সরেজমিনে দেখা যায় যে, বগুড়া জেলার শিবগঞ্জ উপজেলার মহাস্থান ব্রিজটিও অত্যন্ত গুরুত্বপূর্ণ। স্থানীয় জনসাধারণ থেকে জানা যায়, বগুড়া-রংপুর মহাসড়কে প্রতিদিন হাজার হাজার ছোট-বড় যানবাহন চলাচল করে এবং পূর্বে উক্ত কংক্রিটের সরু ব্রিজটিতে প্রতিনিয়তই জ্যাম সৃষ্টি হতো। বর্তমানে নতুন ব্রিজটি নির্মিত হওয়ার ফলে উক্ত ব্রিজ দিয়ে অনায়াসে বড় বড় যানবাহনগুলো চলাচল করতে পারে এতে জ্যাম সৃষ্টি হয় না। প্রকল্পের আওতায় উক্ত জায়গায় নতুন ৪ লেনের ব্রিজটি নির্মাণ করা হয়েছে। প্রকল্প সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তাদের থেকে জানা যায় SASEC প্রকল্প কর্তৃক বগুড়া-রংপুর মহাসড়কে ৪ লেন রাস্তার কাজ সম্পন্ন হলে মহাসড়কে যানবাহনের চাপ আরও অনেক বেড়ে যাবে যা পুরাতন ঐ ব্রিজ দিয়ে কোনভাবেই সংকুলান সম্ভব হতো না। বর্তমানে ব্রিজটির ১ পাশের অংশ চালু রাখা হয়েছে এতে কোন সমস্যা বা জানজট সৃষ্টি হচ্ছে না। এছাড়া পরিদর্শনকালীন ব্রিজের Expansion Joint, Approach Asphalt, Wingwall, Abutment, Beams ভাল পরিলক্ষিত হয়েছে। ব্রিজের বিস্তারিত বিবরণ ও গুণগত মান সম্পর্কিত তথ্য চেকলিস্ট আকারে সংযুক্তি-৪ এ দেয়া হয়েছে।



চিত্র: মহাস্থান ব্রিজ, বগুড়া।

**(গ) পূর্ব ঢালুয়া ব্রিজ, সিরাজগঞ্জ-**

**দৈর্ঘ্য: ৮০ মিটার**

**ভৌত অগ্রগতি: ৯৫%**

পরিদর্শনকালীন দেখা যায় যে, পূর্বের কংক্রিটের সরু ব্রিজটির পাশেই নতুন ব্রিজ নির্মাণ করা হয়েছে। তবে স্থানীয় জনগণের দাবি ব্রিজটিতে আন্ডারপাস দিতে হবে কারণ ব্রিজ এর বিপরীত পাশে স্কুল/কলেজ রয়েছে। ছোট-ছোট ছেলে/মেয়েদের স্কুলে যেতে রাস্তা পারাপার নির্বিঘ্ন করতে উক্ত আন্ডারপাসের খুবই প্রয়োজন বলে স্থানীয় জনগণ থেকে জানা যায়। প্রকল্প সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তারা জানান, ড্রইং/ডিজাইনে আন্ডারপাস উল্লেখ নেই যার কারণে আন্ডারপাস করা হয়নি। ব্রিজ নির্মাণের পূর্বে ফিজিবিলিটি স্টাডি যথাযথভাবে করা হলে আন্ডারপাস এর সমস্যাটি তৈরি হতো না। পরিদর্শনকালীন ব্রিজের Expansion Joint, Approach Asphalt, Wingwall, Abutment, Beams ভাল দেখা গিয়েছে। ব্রিজটিতে expansion joint এ ৪০ গ্রেডের কংক্রিট ব্যবহার করা হয়েছে। ব্রিজের বিস্তারিত বিবরণ ও গুণগত মান সম্পর্কিত তথ্য চেকলিস্ট আকারে সংযুক্তি-৪ এ দেয়া হয়েছে।



চিত্র: পূর্ব ঢালুয়া ব্রিজ, সিরাজগঞ্জ।

**(ঘ) দত্তপাড়া ব্রিজ, নাটোর-**

**দৈর্ঘ্য: ৩০ মিটার**

**ভৌত অগ্রগতি: ৯৫%**

নাটোর সদর উপজেলার দত্তপাড়া এলাকায় মহাসড়কটিতে পূর্বে কংক্রিটের সরু ব্রিজ ছিল। সরু ব্রিজটির পাশেই প্রকল্পের আওতায় নতুন ব্রিজটি নির্মাণ করা হয়েছে। স্থানীয় জনগণ থেকে জানা যায় যে, পূর্বে সরু ব্রিজে প্রায়ই দুর্ঘটনা ঘটতো। বর্তমানে ব্রিজটি নির্মিত হওয়ার ফলে উক্ত সমস্যাগুলো অনেকটাই কমে এসেছে। সরেজমিনে ব্রিজের Expansion Joint, Approach Asphalt, Wingwall, Abutment, Beams ভাল দেখা গিয়েছে। ব্রিজের বিস্তারিত বিবরণ ও গুণগত মান সম্পর্কিত তথ্য চেকলিস্ট আকারে সংযুক্তি-৪ এ দেয়া হয়েছে।



চিত্র: দত্তপাড়া ব্রিজ, নাটোর।

**(ঙ) পাটগাড়ি ব্রিজ, পাবনা-**

**দৈর্ঘ্য: ৪০ মিটার**

**ভৌত অগ্রগতি: ৯০%**

সিরাজগঞ্জ-পাবনা সংযোগ মহাসড়কে সাথিয়া উপজেলায় পাটগাড়ি নামক স্থানে পাটগাড়ি ব্রিজটি নির্মাণ করা হয়েছে। ড্রইং ডিজাইন অনুযায়ী Expansion Joint, Sidewalk, Barrier ইত্যাদি পরিমাপ করে সঠিক পাওয়া গিয়েছে। তবে ব্রিজের Approach Asphalt এর সংযোগ স্থল যথাযথ হয়নি। এছাড়াও দেখা যায় যে, ব্রিজের Rip rap Scour protection এ CC ঢালাই করা হয়েছে তবে কিছু ক্ষেত্রে ফাটল সৃষ্টি হয়েছে। স্থানীয় জনগণের সাথে কথা বলে জানা যায় যে, পূর্বের ব্রিজটি সরু ছিল বর্তমানে ব্রিজটি প্রসস্থ হওয়ার ফলে অনায়াসে বড় বড় যানবাহন চলাচল করতে পারে। ব্রিজের বিস্তারিত বিবরণ ও গুণগত মান সম্পর্কিত তথ্য চেকলিস্ট আকারে সংযুক্তি-৪ এ দেয়া হয়েছে।



চিত্র: পাটগাড়ি ব্রিজ, পাবনা।

**(চ) করিমপুর ব্রিজ, ফরিদপুর-**

**দৈর্ঘ্য: ৬০ মিটার**

**ভৌত অগ্রগতি: ১০০%**

সরেজমিনে ব্রিজের Expansion Joint, Approach Asphalt, Wingwall, Abutment, Beams ভাল দেখা গিয়েছে। স্থানীয় জনগণ থেকে জানা যায়, পূর্বে সরু ব্রিজ ছিল যার কারণে যানবাহন চলাচলে মাঝে মাঝে জ্যাম সৃষ্টি হতো কিন্তু নতুন ব্রিজ নির্মাণের ফলে এখন আর যানজট সৃষ্টি হয়না।



চিত্র: করিমপুর ব্রিজ, ফরিদপুর।

**(ছ) গবুরা গর্ভেশ্বরী নদীর উপরের ব্রিজ, রাজাপুর, দিনাজপুর**

**ব্রিজের স্প্যান: ৮০ মিটার ( ২৫মিঃ + ৩০মিঃ + ২৫মিঃ)**

সরেজমিনে দেখা যায় যে, ব্রিজের গাইড ব্যাংক (Guide Bank) দ্বারা নদী আংশিক দখল করা হয়েছে। যার কারণে ব্রিজের উজানে নদী প্রায় মৃত হয়ে যাচ্ছে। এছাড়াও ব্রিজের নিচে নদীর তলদেশে (River bed) ১.০০মিঃ x ১.০০মিঃ x ২০০মিঃমিঃ সিসি ব্লক দ্বারা সংরক্ষণ করা হয়েছে। মূলত প্রকৌশলগত দিক থেকে মৃতপ্রায় নদীর তলদেশে সিসি ব্লক দিয়ে সংরক্ষণ করার কোন উপযোগিতা নেই।

(জ) আত্রাই নদীর উপরের ব্রিজ, মাদারগঞ্জ, দিনাজপুর

ব্রিজের স্প্যান: ৯৬ মিটার (৩২মিঃ + ৩২মিঃ + ৩২মিঃ)

সরেজমিনে দেখা যায় যে, ব্রিজের গাইড ব্যাংক (Guide Bank) দ্বারা নদী আংশিক দখল করা হয়েছে। ব্রিজের নিচে নদীর তলা ১.০০মিঃ X ১.০০মিঃ X ২০০মিঃমিঃ সিসি ব্লক দ্বারা মধ্যের স্প্যানসহ দুইদিকে সংরক্ষণ করা হয়েছে। দেখা যায় যে, পূর্বে নির্মিত পুরাতন ব্রিজটির এ্যালাইনমেন্ট যথাযথ ছিল। কিন্তু নতুন নির্মিত ব্রিজের এ্যালাইনমেন্ট কিছুটা ত্রুটিপূর্ণ মনে হয়েছে এবং নদীর দুইকূলে তলদেশ সংরক্ষণ করা হয়নি। ফলে প্রবাহ নদীর দুইকূল ঘেঁষে পানি প্রবাহিত হচ্ছে এবং ব্রিজের ভাটাতে নদী-তীর ভাঙ্গন আক্রান্ত হয়েছে।

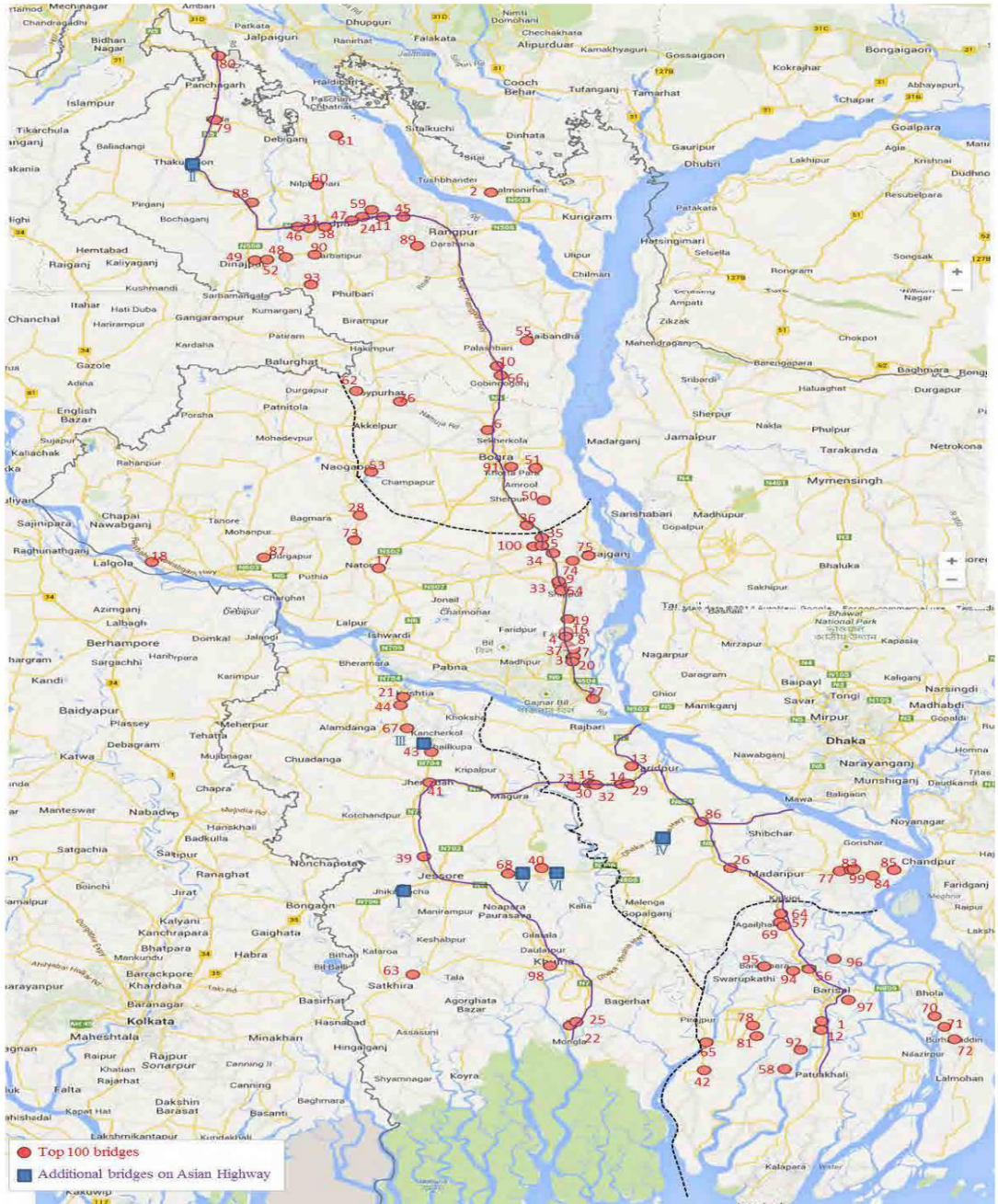
### ৩.৮.১ সরেজমিনে ব্রিজ পরিদর্শনের ফলাফল ও মতামত

সরেজমিনে প্রতিটি ব্রিজের Expansion Joint, Approach Asphalt, Wingwall, Abutment, Beams ইত্যাদি ভাল মর্মে প্রতিয়মান হয়েছে। অনুমোদিত ড্রইং ডিজাইন অনুযায়ী Expansion Joint, Sidewalk, Barrier ইত্যাদি পরিমাপ করে সঠিক পাওয়া গিয়েছে। প্রতিটি ব্রিজের রেলিং হিসেবে RCC Solid parapet ব্যবহার করা হয়েছে। বেশিরভাগ ব্রিজের Edge protection of expansion joint এ ৪০ গ্রেডের কংক্রিট ব্যবহার করা হয়েছে। তবে দিনাজপুর জেলায় ০৪টি ব্রিজের এ্যালাইনমেন্ট কিছুটা ত্রুটিপূর্ণ মনে হয়েছে যার কারণে উক্ত জেলায় নির্মিত ব্রিজগুলোর তলদেশে নদীর প্রসঙ্গ কিছুটা কমে গিয়েছে। মূলত ব্রিজের টেকিং ওভার (Taking Over) সনদ ইস্যু করার পর ব্রিজগুলোর ডিফেক্ট লায়বিলিটি পিরিয়ড (Defect Liability Period) থাকবে ১২ মাস। এই সময়ে কোন ব্রিজে কোন ত্রুটি পরিলক্ষিত হলে ঠিকাদার সেগুলো যথাযথ কর্তৃপক্ষের নির্দেশনা অনুযায়ী সংশোধন করবে। ১ বছর পরে ঠিকাদারের অনুকূলে চূড়ান্ত টেকিং ওভার সনদ (Final Taking Over Certificate) ইস্যু করা হবে। সরেজমিনে ব্রিজগুলোর গুণগত মান সন্তোষজনক দেখা গিয়েছে। আশা করা যায় যে, ব্রিজগুলোর Life Time দীর্ঘ হবে।

### ৩.৯০ প্রকল্পের আওতায় সম্পাদিত মূল কার্যক্রমসমূহের উপযোগিতা পর্যালোচনা

প্রকল্পের মূল কাজ হচ্ছে ৮০টি ব্রিজ ও ২টি কালভার্ট নির্মাণ করা (মোট ৪৬৭৪ মিটার)। এছাড়াও আনুষঙ্গিক কাজ হিসেবে, ভূমি অধিগ্রহণ ২৪.৩৩ হেক্টর, মাটির কাজ ১৫.৬৭৫ লক্ষ ঘনমিটার এবং ৪২ কিঃমিঃ পেভমেন্ট (pavement) নির্মাণ কাজ অন্তর্ভুক্ত রয়েছে। মূল কাজ অর্থাৎ ব্রিজ নির্মাণের জন্য অন্য আনুষঙ্গিক কাজগুলো করার প্রয়োজন হচ্ছে। ধারণা করা যায়, প্রকল্প সমাপ্তির ১০ বছর পর অর্থাৎ ২০৩২ সাল পর্যন্ত যে পরিমাণ ট্রাফিক বৃদ্ধি পাবে তা সংকুলানের জন্য ব্রিজ নির্মাণের কার্যকারিতা এবং উপযোগিতা রয়েছে।

মূলত নির্মিত/নির্মাণাধীন ব্রিজগুলো পদ্মা ও যমুনা নদীর পশ্চিম পাড়ের বিভিন্ন স্থানের/শহরের সড়ক পথের সেতুবন্ধন হিসেবে কাজ করবে। দেখা যায় যে, কতিপয় ব্রিজগুলোর দ্বারা রাজবাড়ি (ব্রিজ নম্বর ২৭) হতে পঞ্চগড় (ব্রিজ নম্বর ৮০) এবং নাটোর (ব্রিজ নম্বর ১৭) হতে জয়পুরহাট (ব্রিজ নম্বর ৬২) সংযোগ স্থাপিত হবে। অন্য একটি রুটে ব্রিজ নির্মাণের ফলে মোংলা হতে ঝিনাইদাহ হয়ে শরীয়তপুর পর্যন্ত সড়ক পথ সংযোগ স্থাপন করবে। এ ছাড়াও একটি রুটে ব্রিজ নির্মাণের ফলে পটুয়াখালী (পায়রা বন্দর) হতে মাদারীপুর হয়ে রাজবাড়ি পর্যন্ত সড়ক পথ সংযোগ স্থাপন করবে। সড়ক পথে যোগাযোগ ব্যবস্থায় এ সকল সংযোগ স্থাপিত হলে ভবিষ্যতে প্রত্যক্ষ এবং পরোক্ষ সুফল পাওয়া যাবে। সুতরাং প্রকল্পটির মূল কাজের উপযোগিতা অত্যন্ত গুরুত্বপূর্ণ। জাইকা কর্তৃক সম্ভাব্যতা সমীক্ষা প্রতিবেদনে মোট ১০৬টি ব্রিজ নির্মাণের জন্য চিহ্নিত করা হয়েছিল। ব্রিজগুলোর অবস্থান নিম্নের চিত্র-১ এ প্রদান করা হয়েছে।



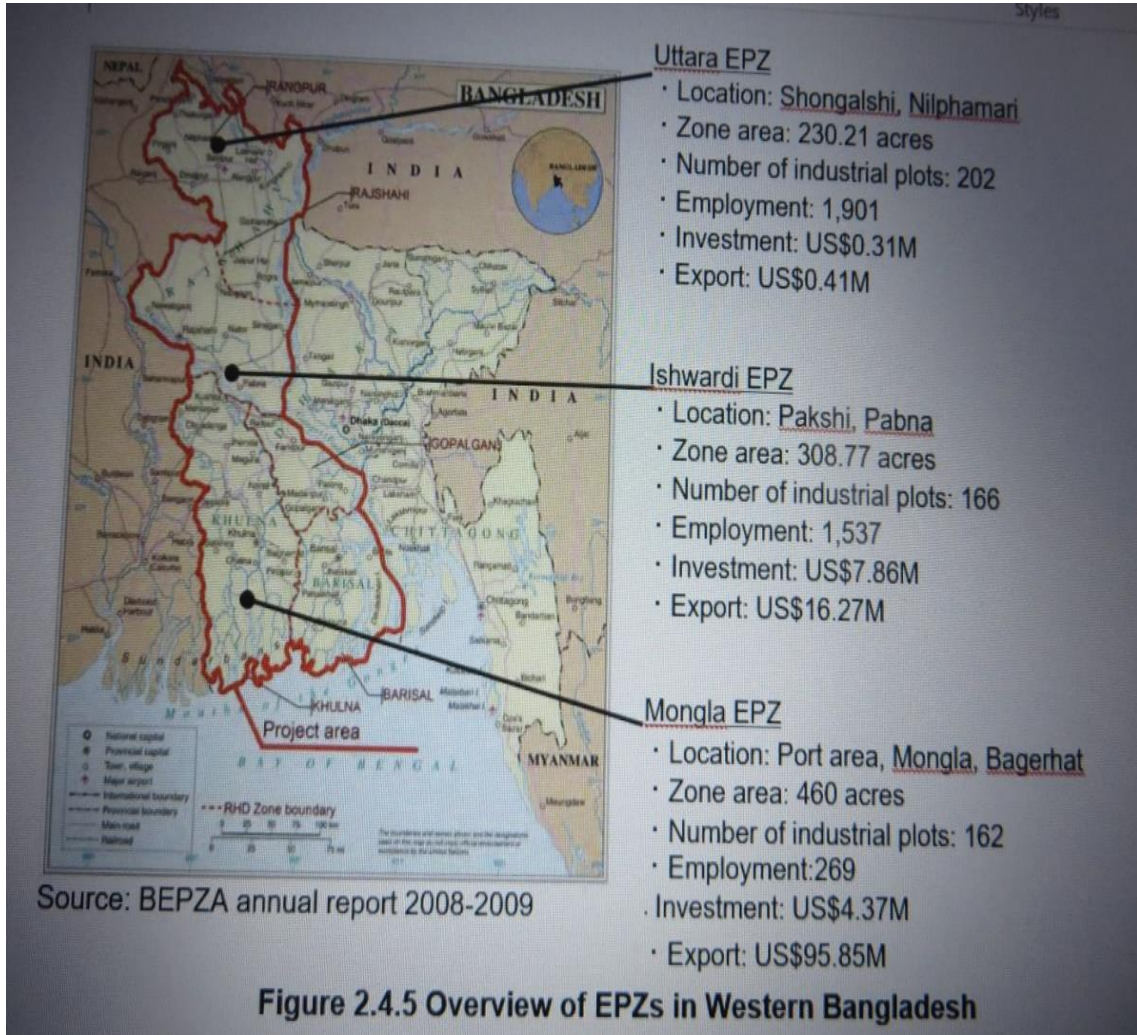
চিত্র-১: জাইকার সমীক্ষায় চিহ্নিত ১০৬টি ব্রিজের অবস্থান।



প্রকল্পের প্রধান কাজের অন্য একটি গুরুত্বপূর্ণ উপযোগিতা হলো ব্রিজগুলো বাংলাদেশ-ভারত সীমান্তের ৭ (সাতটি) স্থল বন্দরের সাথে সংযোগ স্থাপন করবে। স্থল বন্দরগুলোর মাধ্যমে ভারতের সাথে বাংলাদেশের বর্হিবাণিজ্য পরিচালিত হয় যা অর্থনৈতিক প্রবৃদ্ধি অর্জনের জন্য অত্যন্ত গুরুত্বপূর্ণ। (নিম্নের চিত্র দেখা যেতে পারে।)



একটি প্রতিবেদনে উল্লেখ করা হয়েছে যে, দেশের পরিকল্পিত অথবা বাস্তবায়নকৃত মোট ৮টি অর্থনৈতিক অঞ্চলের ৩ (তিনটি) দেশের পশ্চিমাঞ্চলে। এগুলো হলো: (ক) উত্তরা অর্থনৈতিক অঞ্চল; (খ) ইশ্বরদী অর্থনৈতিক অঞ্চল এবং (গ) মোংলা অর্থনৈতিক অঞ্চল। প্রকল্পের ব্রিজগুলো অর্থনৈতিক অঞ্চলগুলোর সাথে সংযোগ স্থাপন করবে। সুতরাং প্রকল্পটির মূল কাজের উপযোগিতা অত্যন্ত গুরুত্বপূর্ণ।



### ৩.১১ ঝুঁকিমুক্ত সড়ক যোগাযোগ নিশ্চিতকরণ, আন্তঃআঞ্চলিক যোগাযোগ বৃদ্ধি, অর্থনৈতিক উন্নয়ন ও আঞ্চলিক বৈষম্য হ্রাসে প্রকল্পটির প্রাসঙ্গিকতা

প্রকল্পটি দেশের পশ্চিমাঞ্চলের ২৬টি জেলায় সড়ক পথের আন্তঃআঞ্চলিক যোগাযোগ বৃদ্ধি, অর্থনৈতিক উন্নয়ন ও আঞ্চলিক বৈষম্য হ্রাসের জন্য বাছাই করা হয়েছে। পূর্বে উক্ত সড়ক পথের ব্রিজগুলো অপ্রসস্থ, ঝুঁকিপূর্ণ এবং ধসে (collapse) পরার মত ছিল। নতুন ব্রিজ নির্মাণের ফলে ব্রিজগুলো প্রসস্থ ও ঝুঁকিমুক্ত হবে যার ফলে অনায়াসে বড় বড় যানবাহন চলাচল করতে পারবে। এছাড়াও ব্রিজ ধসে (collapse) পরা ঝুঁকির প্রবণতাও কমে যাবে। এর ফলে ঝুঁকিমুক্ত সড়ক যোগাযোগ নিশ্চিতকরণ সম্ভব হবে এবং আন্তঃআঞ্চলিক যোগাযোগ বৃদ্ধি পাবে। এছাড়াও সড়ক পথের আন্তঃআঞ্চলিক যোগাযোগ বৃদ্ধির ফলে দেশের পশ্চিমাঞ্চলের সাথে অর্থনৈতিক অঞ্চলগুলোর সাথে যোগাযোগ ব্যবস্থার উন্নতি সাধন হবে যার ফলে অর্থনৈতিক উন্নয়ন ত্বরান্বিত হবে।

প্রকল্পটি যেহেতু দেশের পশ্চিমাঞ্চলে তাই পশ্চিমাঞ্চলকে দুটি উপ-অঞ্চলে বিভক্ত করা যায় (সম্ভাব্যতা যাচাই সমীক্ষা প্রতিবেদনে তাই উল্লেখ করা হয়েছে)। যমুনা-পদ্মা-মেঘনা নদী দেশকে পূর্বাঞ্চল ও পশ্চিমাঞ্চলে বিভক্ত করেছে। পশ্চিম অঞ্চলকে রাজবাড়ির দৌলতদিয়া হতে উজান দিকে গঙ্গা নদী (নদীটিকে সাধারণভাবে পদ্মা নদীও বলা হয়ে থাকে) পুনঃ দুই অঞ্চলে বিভক্ত করেছে। সুতরাং দেশের পশ্চিম অংশের দুটি অঞ্চল এবং পূর্বের একটি অঞ্চল মিলিয়ে তিনটি অঞ্চল। এই অঞ্চলগুলোর আঞ্চলিক বৈষম্য সম্পর্কে মূল ডিপিপিতে “Regional Disparity does not arise” বলা হয়েছে। অর্থাৎ প্রকল্পটি দেশের ৩টি অঞ্চলের সাথে সংযোগ স্থাপনের মাধ্যমে আঞ্চলিক বৈষম্য হ্রাসে গুরুত্বপূর্ণ ভূমিকা পালন করবে বলে আশা করা যায়।

**৩.১১.১ সেতুটির মাধ্যমে নদীর দুই পাড়ের মধ্যে নিরবিচ্ছিন্নভাবে যানবাহন চলাচল বৃদ্ধিপূর্বক সড়ক পরিবহন/মহাসড়ক যোগাযোগ ব্যবস্থার উন্নয়নে প্রকল্পটির ভূমিকা**

প্রকল্পের মূল ডিপিপি-তে এ কে খান বেসরকারী Economic Zone [EZ] (পলাশ, নরসিংদী) এর জন্য শীতলক্ষ্যা নদীর উপর একটি বড় ব্রিজ নির্মাণ করার পরিকল্পনা ছিল। বেসরকারী EZ এর জন্য Direct Foreign Investment না পাওয়ার কারণে শীতলক্ষ্যা নদীর উপরে ব্রিজ নির্মাণ করার পরিকল্পনা বাতিল করা হয়েছে। ফলে শীতলক্ষ্যা নদীর উপরের ব্রিজটির দ্বারা নদীর দুই পাড়ের মধ্যে নিরবিচ্ছিন্নভাবে যানবাহন চলাচল বৃদ্ধিপূর্বক সড়ক পরিবহন/মহাসড়ক যোগাযোগ উন্নয়নে প্রকল্পটির ভূমিকা সমীক্ষার জন্য প্রাসঙ্গিক নয়।

**৩.১২ প্রকল্প পরিচালক সংক্রান্ত তথ্যাদি**

প্রকল্প পরিচালনায় এ পর্যন্ত ০৫ জন প্রকল্প পরিচালক হিসেবে দায়িত্ব পালন করেছেন। তবে ০৪ জন প্রকল্প পরিচালকই নিয়মিত প্রকল্প পরিচালক হিসেবে দায়িত্ব পালন করেছেন। বর্তমান প্রকল্প পরিচালক গত ০৫/০১/২০২১ তারিখে নিয়মিত প্রকল্প পরিচালক হিসেবে দায়িত্ব পালন করছেন। বিস্তারিত নিম্নের সারণি ৩.১২.১ এ দেয়া হলো-

**সারণি: ৩.১২.১ প্রকল্প পরিচালক সংক্রান্ত**

ক্রঃ নং	প্রকল্প পরিচালকের নাম	মূল দপ্তর ও পদবি	দায়িত্বের প্রকৃতি (পূর্ণকালীন/ অতিরিক্ত)	ডিপিপি প্রণয়ন করেছেন	দায়িত্বকাল		একাধিক প্রকল্পের প্রকল্প পরিচালক হিসাবে দায়িত্ব প্রাপ্ত কিনা হলে কতটি (সংখ্যা)	মন্তব্য
				হ্যাঁ/না	হইতে	পর্যন্ত		
০১	খান মোঃ কামরুল আহসান	অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী (সওজ)	নিয়মিত	না	০৫/০১/২০২১	চলমান	না	--
০২	মোঃ আবদুস সবুর	অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী (সওজ)	নিয়মিত	না	২৯/১২/২০১৯	০৫/০১/২০২১	না	প্রায় ১৩ মাস দায়িত্ব পালন করেছেন
০৩	মোহাম্মদ জাওয়েদ আলম	অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী (সওজ)	নিয়মিত	না	০৫/০৪/২০১৬	১৪/১২/২০১৯	না	সবচেয়ে বেশি প্রায় ৩ বছর ৮ মাস দায়িত্ব পালন করেছেন
০৪	মোঃ আব্দুল বাকি মিয়া	অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী (সওজ)	নিয়মিত	না	০১/০২/২০১৬	২৯/০৩/২০১৬	না	প্রায় ২ মাস দায়িত্ব পালন করেছেন
০৫	মোঃ দলিল উদ্দিন		অতিরিক্ত	না	১৫/১১/২০১৫	৩০/০১/২০১৬	০১টি	প্রায় ৩ মাস দায়িত্ব পালন করেছেন

উৎস: প্রকল্প পরিচালকের দপ্তর।

**৩.১৩ প্রকল্পের জনবল সংক্রান্ত তথ্যাদি পর্যালোচনা**

প্রকল্পের আওতায় সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী জনবল নিয়োগ প্রদান করা হয়েছে। এ প্রকল্পের ১জন অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী (প্রকল্প পরিচালক), ৬জন নির্বাহী প্রকৌশলী (প্রজেক্ট ম্যানেজার), ৭ জন উপ-বিভাগীয় প্রকৌশলী (ডিপুটি প্রজেক্ট ম্যানেজার) এবং ৬ জন উপ-সহকারী প্রকৌশলী প্রকল্পটিতে নিয়োজিত রয়েছেন। এছাড়াও ৭ জন হিসাবরক্ষক এবং ২৭ জন চুক্তিভিত্তিক (outsourced) (সর্বমোট ৭১ জন) জনবল নিয়োগ দেয়া হয়েছে। জনবল নিয়োগের কারণে ব্রিজ নির্মাণ কাজের সুষ্ঠু তদারকি করা সম্ভব হচ্ছে এবং সুষ্ঠু ব্যবস্থাপনা কোন ঘাটতি দেখা যায়নি।

### ৩.১৩.১ ব্যবস্থাপনায় অদক্ষতা ও প্রকল্পের মেয়াদ ও ব্যয় বৃদ্ধি ইত্যাদির কারণ পর্যালোচনা

প্রকল্পের ব্যবস্থাপনার ক্ষেত্রে নির্মাণ কাজের শুরুতে কিছুটা জটিলতা ছিল। মূল ডিপিপি-তে নরসিংদীর পলাশে, এ কে খান বেসরকারি EZ এর জন্য শীতলক্ষ্যা নদীর উপরে ১টি বড় ব্রিজ নির্মাণ করার কথা ছিল। কিন্তু ব্রিজটি নির্মাণ করা সম্ভব হবেনা এটা প্রকল্প অফিস নিশ্চিত হয়েছিল ০৭.০৯.২০১৭ তারিখে। অর্থাৎ প্রকল্প অনুমোদনের প্রায় ২৪ মাস পর। পরবর্তীতে প্রকল্প পরিচালক ০৭.০৯.২০১৭ তারিখে 'জাইকা'-কে শীতলক্ষ্যা ব্রিজটির পরিবর্তে ২২টি Alternate Bridge নির্মাণের প্রস্তাব প্রেরণ করেন। শীতলক্ষ্যা নদীর উপরে ব্রিজটির পরিবর্তে ২২টি নতুন ব্রিজ নির্মাণের অনাপত্তি জাইকা ইস্যু করে গত ২১.০৫.২০১৮ তারিখে। অর্থাৎ প্রায় ৮ মাস পর। পরবর্তীতে প্রকল্পের সংশোধিত ডিপিপি মন্ত্রণালয় কর্তৃক অনুমোদিত করা হয় ২৩.০১.২০১৯ তারিখে। সংশোধিত ডিপিপি প্রক্রিয়াকরণে সেপ্টেম্বর ২০১৭ হতে মার্চ ২০১৯ পর্যন্ত প্রায় ১৮ মাস সময় ব্যয় হয়েছে। অর্থাৎ প্রকল্পের দক্ষ ব্যবস্থাপনায় কিছুটা ঘাটতি পরিলক্ষিত হয়েছে।

বৃহৎ প্রকল্পের ক্ষেত্রে শুরুতেই সবকিছু সতর্কতার সাথে নিরূপণ না করা গেলে প্রকল্প বাস্তবায়ন পর্যায়ে জটিলতা পরিহার করা সম্ভব হয় না। এই ক্ষেত্রে ব্যবস্থাপনা দক্ষতার অভাব প্রকল্পের উপরে নেতিবাচক প্রভাব সৃষ্টি করেছে। প্রকল্পের মূল ডিপিপি-তে EIRR ছিল ২৫.৪৮% কিন্তু সংশোধিত ডিপিপি-তে EIRR নিরূপিত হয়েছে ২১.৩২%। তবে সংশোধিত ডিপিপি-তে ব্যয় বৃদ্ধি পায়নি।

### ৩.১৪ প্রকল্পের বাস্তবায়ন সম্পর্কিত বিভিন্ন সমস্যা (ভূমি অধিগ্রহণ, ইউটিলিটি স্থানান্তর) পর্যালোচনা

উন্নয়ন প্রকল্পের জন্য ভূমি অধিগ্রহণ একটি সময়-সাপেক্ষ কাজ। জমির অধিগ্রহণ প্রস্তাব সংশ্লিষ্ট মৌজা ম্যাপ, land schedule সহ প্রস্তুত করে সংশ্লিষ্ট সকল ডেপুটি কমিশনারের নিকট দাখিল করা হয়েছে। পরবর্তীতে সেগুলো সরেজমিনে পরিদর্শন করে এবং জরিপ করতঃ জমির পরিমাণ নিরূপণ করা হয়েছে। এ ছাড়াও যৌথ জরিপের মাধ্যমে স্থাবর অস্থাবর ক্ষতিগ্রস্ত বাড়িঘর, স্থাপনা, গাছপালা, ইত্যাদির পরিমাণ/সংখ্যা নিরূপণ করা হয়েছে। জমির প্রকৃত মালিকানা ও মালিককে চিহ্নিত করে ক্ষতিপূরণের অর্থ যথাসময়ে পরিশোধ করা হয়েছে।

এ ছাড়াও প্রকল্প সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তাদের থেকে জানা যায় যে, জমির উপর হতে বিদ্যুতের খুঁটি, সঞ্চালন লাইন, গ্যাস লাইন, ইত্যাদি অপসারণ বিষয়ে স্থানীয় পৌরসভা, প্রশাসন সকলে সহযোগিতা করেছেন। সমীক্ষায় প্রতীয়মান হয় যে, প্রকল্প বাস্তবায়নের জন্য ভূমি অধিগ্রহণ, ইউটিলিটি স্থানান্তর ইত্যাদির জন্য উল্লেখযোগ্য কোন সমস্যা হয়নি।

### ৩.১৫ সরেজমিনে জরিপের মাধ্যমে প্রাপ্ত তথ্যাদি ও বিশ্লেষণ

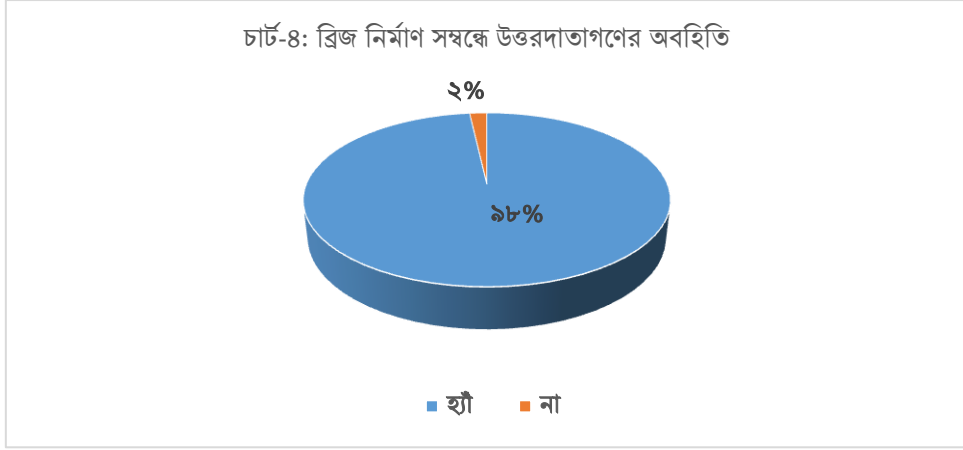
#### ৩.১৫.১ বিশ্লেষণকৃত তথ্যাদি

জরিপ কাজে অংশগ্রহণকারী (চার্ট ৩.৬.১), উত্তরদাতাগণের লিঙ্গ বিশ্লেষণে প্রতীয়মান হয় যে, তাঁদের ৯৫% পুরুষ এবং ৫% নারী। তাঁদের প্রায় ১৫% এর বয়স ২৫ বছর বা নিম্নে। প্রায় ৬০% এর বয়স ২৬-৪৯ বছর। ৫০ বছর বা তার বেশী বয়সের উত্তরদাতার শতকরা হার প্রায় ২৫%। উত্তরদাতাগণের গড় বয়স ৪০.৬ বছর।

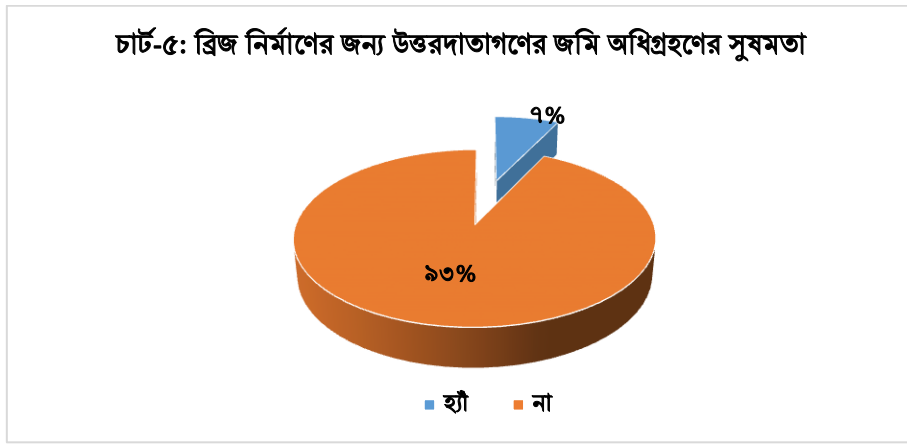
৩.৬.২ উত্তরদাতাগণের ২.৫% শুধু স্বাক্ষর করতে পারেন। তাঁদের মধ্যে ২৫% এর শিক্ষাগত যোগ্যতা ৫ম শ্রেণির উপরে এবং দশম শ্রেণির নিচে। স্নাতক অথবা তার উপরে শিক্ষাগত যোগ্যতা আছে ৪.৩% এর।

৩.৬.৩ উত্তরদাতাগণের বেশিরভাগ অর্থাৎ ৪৮% ব্যবসায়ী এবং ২৪% কৃষিজীবী; ৮% রিক্সা/ভ্যান চালক/অটো/টেম্পু চালক; ২% বাস-ট্রাক চালক।

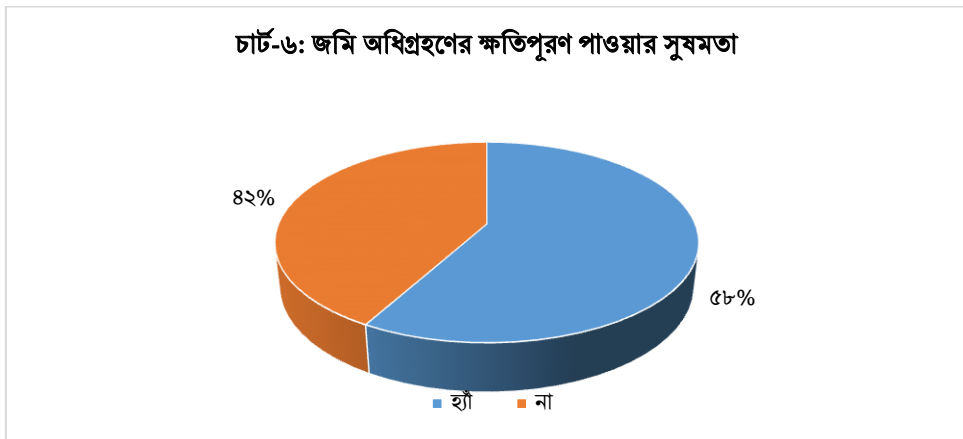
৩.৬.৪ উত্তরদাতাগণের ৯৮% ব্রিজ নির্মাণ বা ব্রিজ প্রকল্প সম্বন্ধে অবগত আছেন; মাত্র ২% এ ব্যাপারে নেতিবাচক জবাব দিয়েছেন। তাঁদের জবাব বিশ্লেষণ নিম্নের চিত্রে প্রদান করা হলো।



৩.৬.৫ উত্তরদাতাগণের ৭% এর জমি ব্রিজ নির্মাণের জন্য অধিগ্রহণ করা হয়েছিল। এ তথ্য নিম্নের চিত্রে খোনো হলো।

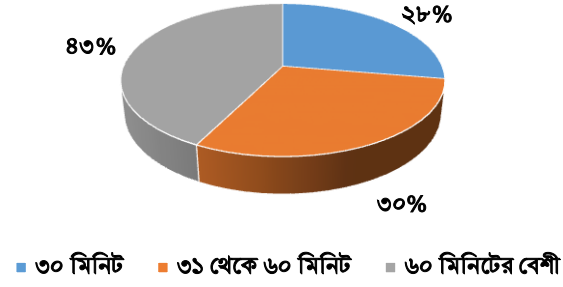


৩.৬.৬ উত্তরদাতাগণের মধ্য হতে যাঁদের জমি গ্রহণ করা হয়েছিল তাঁদের প্রায় ৫৮% ক্ষতিপূরণের টাকা পেয়েছেন। কিন্তু প্রায় ৪২% ক্ষতিপূরণের টাকা পাননি। এ তথ্য নিম্নের চিত্রে খোনো হলো।



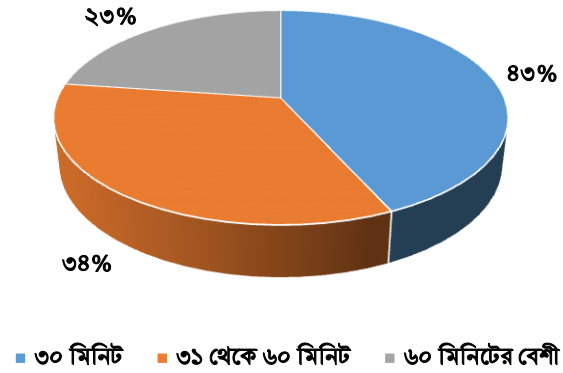
৩.৬.৭ উত্তরদাতাগণের ২৮% বলেছেন ব্রিজ নির্মাণের আগে তাঁদের এলাকা হতে জেলা শহরে যেতে ৩০ মিনিট, ৩০% এর ৩১ থেকে ৬০ মিনিট এবং ২৮% এর ৬০ মিনিট এর বেশী ব্যয় হতো।

চার্ট-৭: ব্রিজ নির্মাণের আগে জেলা শহরে পৌঁছার সময়



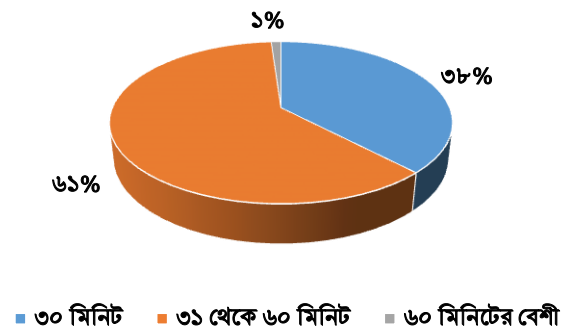
৩.৬.৮ উত্তর দাতাগণের ২৩% বলেছেন ব্রিজ নির্মাণের পরে (অথবা নির্মাণ সম্পন্ন হলে) জেলা শহরে যেতে ৩০ মিনিট, ৩৪% এর ৩১ থেকে ৬০ মিনিট এবং ২৩% এর ৬০ মিনিটের বেশী ব্যয় হবে। এ তথ্য বিশ্লেষণ নিম্নের চিত্রে প্রদান করা হলো।

চার্ট-৮: ব্রিজ নির্মাণের পরে জেলা শহরে পৌঁছার সময়

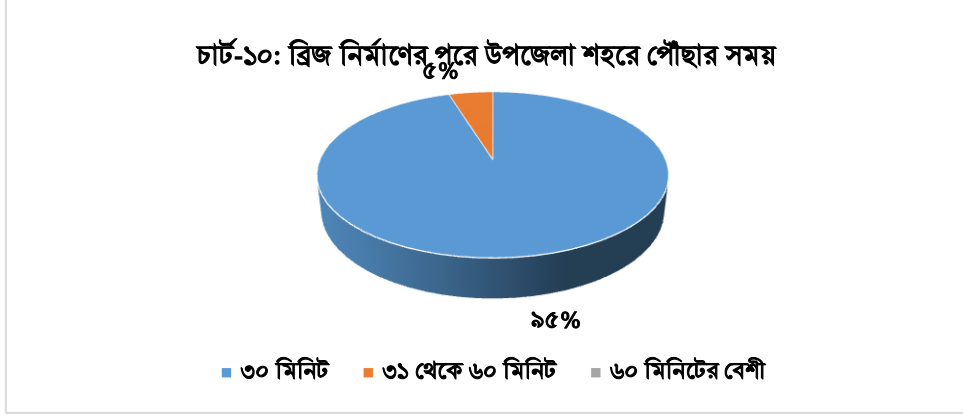


৩.৬.৯ উত্তরদাতাগণের ৩৮% বলেছেন ব্রিজ নির্মাণের পূর্বে তাঁদের এলাকা হতে উপজেলা শহরে যেতে ৩০ মিনিট, ৬১% এর ৩১ থেকে ৬০ মিনিট এবং মাত্র ১% এর ৬০ মিনিট এর বেশী ব্যয় হতো।

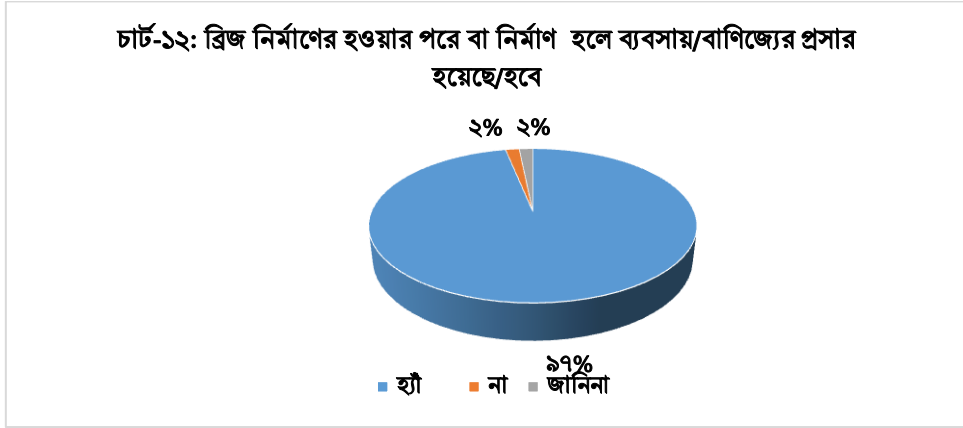
চার্ট-৯: ব্রিজ নির্মাণের আগে উপজেলা শহরে পৌঁছার সময়



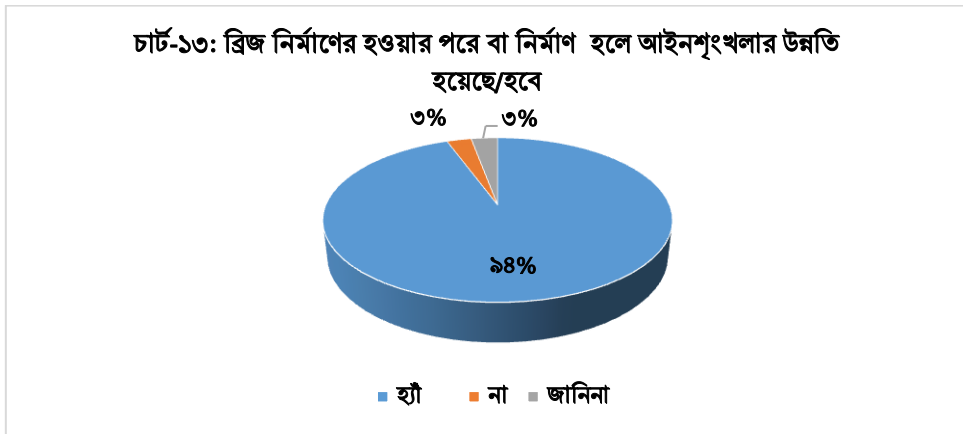
৩.৬.১০ ৯৫% উত্তরদাতা বলেছেন ব্রিজ নির্মাণের পরে (অথবা নির্মাণ সম্পন্ন হলে) উপজেলা শহরে যেতে ৩০ মিনিট, ৫% এর ৩১ থেকে ৬০ মিনিট এবং ৬০ মিনিটের বেশী ব্যয় হবে এমন কোনো উত্তরদাতার নেই।



৩.৬.১২ ৯৭% উত্তরদাতা বলেছেন ব্রিজ নির্মাণের পরে (অথবা নির্মাণ সম্পন্ন হলে) ব্যবসা/বাণিজ্যের প্রসার হবে। ২% এ ব্যাপারে অজ্ঞতার কথা জানিয়েছেন।

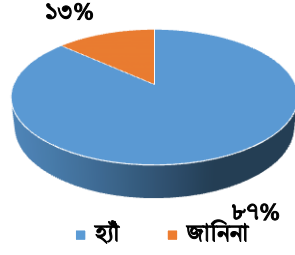


৩.৬.১৩ উত্তর দাতাগণের ৯৪% বলেছেন ব্রিজ নির্মাণের পরে (অথবা নির্মাণ সম্পন্ন হলে) আইন-শৃঙ্খলার উন্নতি হবে, ৩% এ ব্যাপারে নেতিবাচক জবাব দিয়েছেন এবং ৩% এ ব্যাপারে অজ্ঞতার কথা জানিয়েছেন।



৩.৬.১৪ ব্রিজ নির্মাণের হওয়ার পরে বা নির্মাণ হলে ছেলে-মেয়েদের স্কুল/কলেজে যাতায়াত সহজতর হয়েছে/হবে এমন জবাব দিয়েছেন প্রায় ৮৭% উত্তরদাতা। ১৩% এ ব্যাপারে অজ্ঞতার কথা জানিয়েছেন।

চার্ট-১৪: ব্রিজ নির্মাণের হওয়ার পরে বা নির্মাণ হলে ছেলে-মেয়েদের  
স্কুল/কলেজে যাতায়াত সহজতর হয়েছে/হবে



৩.৬.১৫ ব্রিজটির নির্মাণ বাস্তবায়ন হওয়ার কারণে অথবা নির্মাণ সমাপ্ত হলে আপনার গড় মাসিক আয় বৃদ্ধি পেয়েছে/পাবে কিনা, এ ব্যাপারে ৭৪% ইতিবাচক জবাব প্রদান করেছেন; এবং ২৬% 'না'-সূচক জবাব প্রদান করেছেন। এ তথ্য বিশ্লেষণ নিম্নের সারণি-৩.১ প্রদান করা হলো।

সারণি-৩.১৪.১ ব্রিজ নির্মাণের হওয়ার পরে বা নির্মাণ হলে গড় মাসিক আয় বৃদ্ধি পেয়েছে/পাবে

মতামত	সংখ্যা	শতকরা হার
হ্যাঁ	৭৬৮	৭৪.০
না	২৭২	২৬.০
মোট	১০৪০	১০০.০

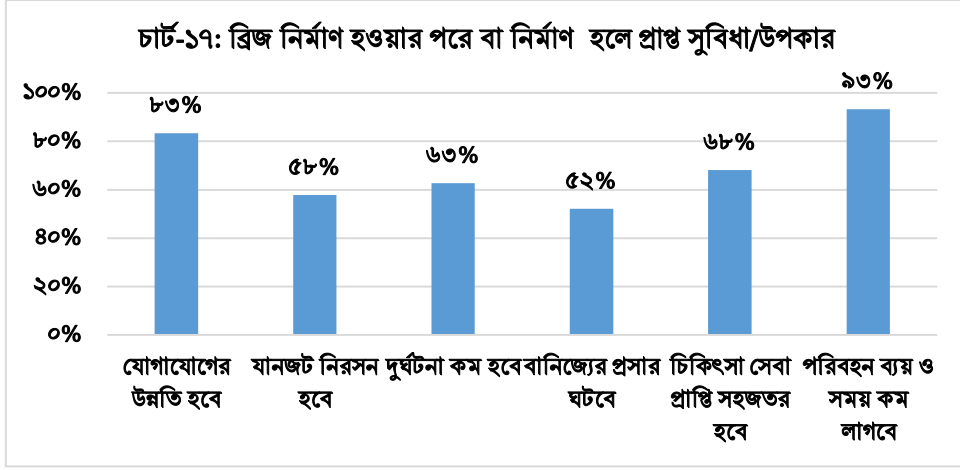
৩.৬.১৬ ব্রিজ নির্মাণ হওয়ার কারণে (অথবা ব্রিজ নির্মাণ সমাপ্ত হলে) আয় বৃদ্ধি পেয়েছে কিনা এবং আয়বৃদ্ধির পরিমাণ কেমন, এ প্রশ্নের জবাবে প্রায় ৩৮% জানিয়েছেন আয় ২০% এর বেশী বৃদ্ধি পাবে; ১০% জানিয়েছেন আয় ১১-২০% বৃদ্ধি পাবে; ১৩% জানিয়েছেন আয় ৬-১০% বৃদ্ধি পাবে; এবং ১৩% জানিয়েছেন আয় ৫% বৃদ্ধি পাবে। এ তথ্য বিশ্লেষণ নিম্নের সারণিতে প্রদান করা হলো।

সারণি-৩.১৪.২ ব্রিজ নির্মাণের হওয়ার পরে বা নির্মাণ হলে গড় মাসিক আয় বৃদ্ধির সম্ভাব্য শতকরা হার

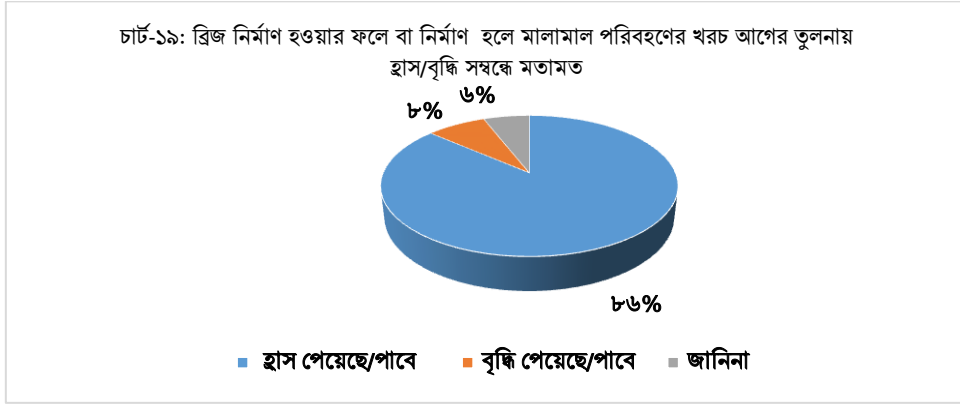
%	সংখ্যা	শতকরা হার
৫%	১৩২	১২.৭
৬-১০%	১৩৬	১৩.১
১১-২০%	৯৯	৯.৫
২০% এর বেশী	৩৯৩	৩৭.৮
মোট	৭৬০	৭৩.১
গড় আয় বৃদ্ধি পেয়েছে/পাবে	১৭.৮০	

৩.৬.১৭ ব্রিজ নির্মাণ হওয়ার পরে বা নির্মাণ হলে জনগণ কী কী সুবিধা পাবে তার জবাবে ৮৩% বলেছেন যোগাযোগের উন্নতি হবে; ৫৮% বলেছেন যানঘট নিরসন হবে; ৬৩% বলেছেন দুর্ঘটনা কম হবে; ৫২% বলেছেন বানিজ্যের প্রসার ঘটবে; ৬৮% বলেছেন চিকিৎসা সেবা প্রাপ্তি সহজতর হবে এবং ৯৩% বলেছেন মালামাল পরিবহন ব্যয় ও সময় হ্রাস পাবে। এ সব তথ্য বিশ্লেষণ নিম্নের চিত্রে প্রদান করা হলো।

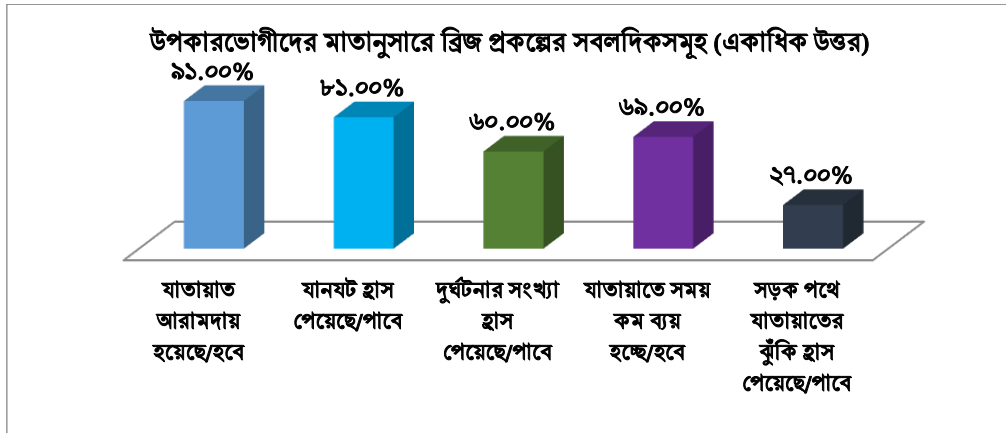




৩.৬.১৯ ব্রিজ নির্মাণ হওয়ার ফলে বা নির্মাণ হলে মালামাল পরিবহনের খরচ আগের তুলনায় হ্রাস/বৃদ্ধি পাবে ব্যাপারে ৮৬% বলেছেন 'হ্রাস পেয়েছে/পাবে'; ৮% বলেছেন 'বৃদ্ধি পাবে' এবং ৬% বলেছেন এ ব্যাপারে তাঁদের 'ধারণা নেই'। এ সব তথ্য বিশ্লেষণ নিম্নের চিত্রে প্রদান করা হলো।

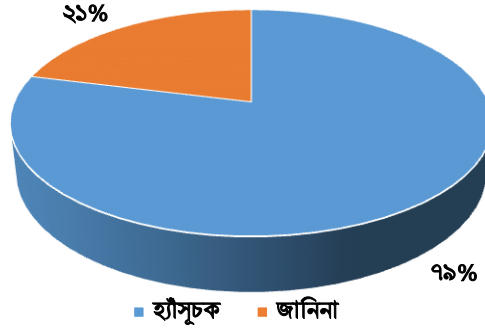


৩.৬.২০ ব্রিজ প্রকল্পের সবলদিক সম্বন্ধে উপকারভোগীগণ মতামত প্রদান করেছেন। সর্বোচ্চ ৯১% বলেছেন 'সড়ক পথে যাতায়াত আরামদায়ক হয়েছে/হবে'। সর্বনিম্ন ২৭% বলেছেন যে, 'সড়ক পথে যাতায়াতের ঝুঁকি হ্রাস পেয়েছে/পাবে'।



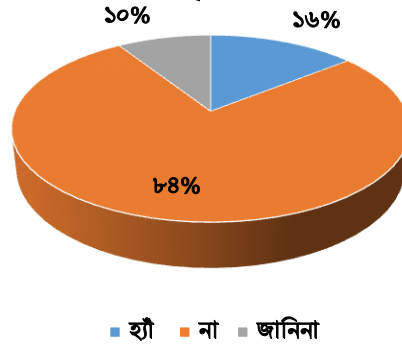
৩.৬.২১ ব্রিজ নির্মাণের ফলে বিভিন্ন স্থানে যাতায়াতে মানুষের আয় বৃদ্ধি হলে এলাকার দারিদ্র্য হ্রাস পাবে কিনা এমন প্রশ্নের জবাবে ৭৯% ইতিবাচক জবাব প্রদান করেছেন; ২১% বলেছেন এ ব্যাপারে তাঁদের ধারণা নেই।

চার্ট-২১: উপকারভোগিগণের মতানুসারে দারিদ্র্য হ্রাসের উপর ব্রিজের ইতিবাচক প্রভাব



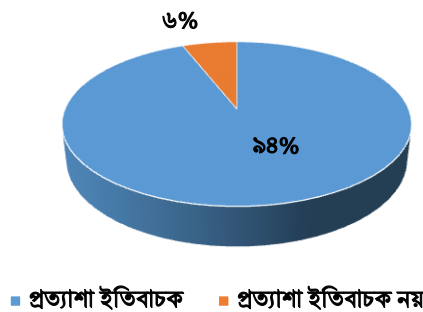
৩.৬.২২ জলবায়ুর উপর ব্রিজের সম্ভাব্য প্রভাব সম্বন্ধে উপকারভোগিগণ মতামত দিয়েছেন। ব্রিজের কারণে বন্যার প্রভাব বৃদ্ধি পাবে না এমন মত প্রদান করেছেন ৮৪%। ১৬% উত্তরদাতা বলেছেন ব্রিজের কারণে বন্যার প্রকোপ বৃদ্ধি পাবে। উত্তরদাতাদের ১০% বলেছেন ব্রিজের কারণে বন্যার প্রকোপ বৃদ্ধি পাবে কিনা সে ব্যাপারে তাঁদের ধারণা নেই।

চার্ট-২২: উপকারভোগিগণের মতানুসারে জলবায়ুর উপর ব্রিজের প্রভাব (বন্যা বৃদ্ধি পাবে)



৩.৬.২৩ ব্রিজ নির্মিত হওয়ার ফলে (অথবা নির্মিত হলে) আইনশৃংখলার উন্নতি হয়েছে কিনা (অথবা হবে কিনা) এমন প্রশ্নের জবাব উত্তরদাতাগণের ৯৪% জানিয়েছেন তাঁদের প্রত্যাশা ইতিবাচক; এবং ৬% জানিয়েছেন তাঁদের প্রত্যাশা ইতিবাচক নয়।

চার্ট-২৩: উপকারভোগিগণের মতানুসারে আইনশৃংখলার উন্নতি উপর ব্রিজের প্রভাব



৩.১৫.২ প্রকল্পের জরিপ কাজে অংশগ্রহণকারী উপকারভোগী হতে প্রাপ্ত তথ্যাদির ফলাফলসমূহ

প্রকল্পের আওতায় ২৬টি জেলা হতে প্রতিটি জেলার ১টি ব্রিজের স্থান হতে ৪০ জন উপকারভোগি হিসেবে মোট ১০৪০ জনের নিকট হতে কাঠামোগত প্রশ্নমালার মাধ্যমে তথ্য-উপাত্ত সংগ্রহ করা হয়েছে। অতঃপর সংগ্রহ করা তথ্য যাচাই বাচাইকরণপূর্বক বিশ্লেষণ করা হয়েছে। নিম্নে প্রাপ্ত তথ্যাদির ফলাফল দেয়া হলো-

(ক) উত্তরদাতাগণের ৭% জমি ব্রিজ নির্মাণের জন্য অধিগ্রহণ করা হয়েছিল।

(খ) উত্তরদাতাগণের মধ্য হতে যাঁদের জমি অধিগ্রহণ করা হয়েছিল তাঁদের প্রায় ৫৮% ক্ষতিপূরণের টাকা পেয়েছেন। কিন্তু প্রায় ৪২% ক্ষতিপূরণের টাকা পাননি।

(গ) উত্তরদাতাগণের ২৩% জানিয়েছেন, ব্রিজ নির্মাণের পরে (অথবা নির্মাণ সম্পন্ন হলে) জেলা শহরে যেতে ৩০ মিনিট, ৩৪% এর ৩১ থেকে ৬০ মিনিট এবং ২৩% এর ৬০ মিনিটের বেশী ব্যয় হবে।

(ঘ) উত্তরদাতাগণের ৯৭% জানিয়েছেন, ব্রিজ নির্মাণের পরে (অথবা নির্মাণ সম্পন্ন হলে) সড়ক পথে ভ্রমণ আরামদায়ক হবে। ৩% এ ব্যাপারে অজ্ঞতার কথা জানিয়েছেন।

(ঙ) উত্তরদাতাগণের ৯৭% জানিয়েছেন, ব্রিজ নির্মাণের পরে (অথবা নির্মাণ সম্পন্ন হলে) ব্যবসা/বাণিজ্যের প্রসার হবে। ২% এ ব্যাপারে অজ্ঞতার কথা জানিয়েছেন।

(চ) উত্তরদাতাগণের ৯৪% জানিয়েছেন, ব্রিজ নির্মাণের পরে (অথবা নির্মাণ সম্পন্ন হলে) আইন-শৃঙ্খলার উন্নতি হবে। মাত্র ৩% এ ব্যাপারে অজ্ঞতার কথা জানিয়েছেন।

(ছ) ব্রিজ নির্মাণের হওয়ার পরে বা নির্মাণ হলে ছেলে-মেয়েদের স্কুল/কলেজে যাতায়াত সহজতর হয়েছে/হবে এমন প্রায় ৮৭% উত্তরদাতা জানিয়েছেন। ১৩% এ ব্যাপারে অজ্ঞতার কথা জানিয়েছেন।

(জ) ব্রিজটির নির্মাণ বাস্তবায়ন হওয়ার কারণে অথবা নির্মাণ সমাপ্ত হলে আপনার গড় মাসিক আয় বৃদ্ধি পেয়েছে/পাবে কিনা, এ ব্যাপারে ৭৪% ইতিবাচক জবাব প্রদান করেছেন এবং ২৬% 'না'-সূচক জবাব প্রদান করেছেন।

(ঝ) ব্রিজ নির্মাণ হওয়ার কারণে (অথবা ব্রিজ নির্মাণ সমাপ্ত হলে) আয় বৃদ্ধি পেয়েছে কিনা এবং আয় বৃদ্ধির পরিমাণ কেমন, এ প্রশ্নের জবাবে প্রায় ৩৮% জানিয়েছেন ২০% এর বেশী, ১০% এর ১১-২০%, ১৩% এর ৬-১০% এবং ১৩% এর আয় ৫% বৃদ্ধি পাবে।

(ঞ) ব্রিজ নির্মাণ হওয়ার পরে বা নির্মাণ হলে জনগণ কী কী সুবিধা পাবে তার জবাবে ৮৩% উত্তরদাতা জানিয়েছেন যোগাযোগের উন্নতি হবে; ৫৮% উত্তরদাতা জানিয়েছেন যানযট নিরসন হবে; ৬৩% উত্তরদাতা জানিয়েছেন দুর্ঘটনা কম হবে; ৫২% বলেছেন ব্যবসা-বাণিজ্যের প্রসার ঘটবে; ৬৮% উত্তরদাতা জানিয়েছেন চিকিৎসা সেবা প্রাপ্তি সহজতর হবে এবং ৯৩% বলেছেন মালামাল পরিবহন ব্যয় ও সময় হ্রাস পাবে।

(ট) ব্রিজ নির্মাণ হওয়ার ফলে মালামাল পরিবহনের খরচ আগের তুলনায় হ্রাস/বৃদ্ধি পাবে কিনা এ ব্যাপারে ৮৬% উত্তরদাতা জানিয়েছেন 'হ্রাস পেয়েছে/পাবে'; ৮% উত্তরদাতা জানিয়েছেন 'বৃদ্ধি পাবে' এবং ৬% উত্তরদাতা জানিয়েছেন এ ব্যাপারে তাঁদের 'ধারণা নেই'।

(ঠ) ব্রিজ প্রকল্পের সবলদিক সম্পর্কে সর্বোচ্চ ৯১% উত্তরদাতা জানিয়েছেন 'সড়ক পথে যাতায়াত আরামদায়ক হয়েছে/হবে'। সর্বনিম্ন ২৭% বলেছেন যে, 'সড়ক পথে যাতায়াতের ঝুঁকি হ্রাস পেয়েছে/পাবে'।

(ড) ব্রিজের নির্মিত হওয়ার পর সহজ যাতায়াতে ব্রিজ সংলগ্ন এলাকার জনগণের ব্যবসা/বাণিজ্যের উন্নতির মাধ্যমে আয় বৃদ্ধি হলে এলাকার দারিদ্র হ্রাস পাবে কিনা এমন প্রশ্নের জবাবে ৭৯% উত্তরদাতা ইতিবাচক জবাব প্রদান করেছেন এবং ২১% এ ব্যাপারে তাঁদের ধারণা নেই।

(ঢ) জলবায়ুর উপর ব্রিজের সম্ভাব্য প্রভাব সম্পর্কে উপকারভোগিগণ ৮৪% জানিয়েছেন যে, ব্রিজের কারণে বন্যার প্রভাব বৃদ্ধি পাবে না এবং ১৬% ব্রিজ নির্মাণের কারণে বন্যার প্রকোপ বৃদ্ধি পাবে।

### ৩.১৬ দলীয় আলোচনা (FGD)

প্রকল্প এলাকায় মোট ৫টি (পাঁচ) এফজিডি করা হয়েছে। প্রতিটি এফজিডি'তে স্থানীয় গণ্যমান্য ব্যক্তি, স্থানীয় প্রশাসন এর কর্মকর্তা, শিক্ষক, সাংবাদিক, বাস মালিক পরিবহনের কর্মকর্তাবৃন্দ, ব্যবসায়ি, ছাত্র/ছাত্রী অংশগ্রহণ করেছেন। নিম্নে এফজিডি হতে প্রাপ্ত ফলাফল নিম্নে দেয়া হলো-



চিত্র: দলীয় আলোচনা সভা রহমতপুর ব্রিজ সংলগ্ন, বিমান বন্দর, বরিশাল।



চিত্র: দলীয় আলোচনা সভা কানাইপুর বাজার, ফরিদপুর সদর।

#### এফজিডি হতে প্রাপ্ত ফলাফল

প্রকল্প এলাকার স্থানীয় জনগণ প্রকল্পটির ব্রিজ নির্মাণ সম্পর্কে অবহিত আছেন। ব্রিজটির নির্মাণ কাজ শেষ হলে এলাকার উন্নয়ন তথা জনগণের জীবনমানের উন্নয়নে গুরুত্বপূর্ণ ভূমিকা পালন করবে/করছে।

১. এলাকায় সড়কে ব্রিজ বা কালভার্ট নির্মাণের কি ধরনের কাজ চলমান রয়েছে মুক্ত আলোচনা সভায় বেশীরভাগ অংশগ্রহণকারীগণ জানান যে, আমাদের এলাকায় ব্রিজ নির্মাণের কাজ সম্পন্ন হয়েছে। কোন কোন জায়গায় ব্রিজ নির্মাণ কাজ চলমান এবং রাস্তার কাজ ও চলমান আছে।

২. এই ব্রিজ নির্মাণের কাজে জমি অধিগ্রহণ করা হয়েছে কিনা সে সম্পর্কিত আলোচনায় জানান অনেক আগেই ব্রিজ নির্মাণ করা হয়েছিল ঐ সময় অধিগ্রহণ করা হয়েছিল এবং ক্ষতিপূরণের টাকা ও পাওয়া গিয়েছিল। টাকা পেতে কোন অসুবিধা হয় নাই।

৩. মুক্ত আলোচনা সভায় অংশগ্রহণকারীগণ জানান যে, ব্রিজ নির্মাণ এর পূর্বে প্রয়োজনীয় কাজ সম্পন্ন করতে তাঁরা বিভিন্ন অসুবিধার সম্মুখীন হতেন যেমন ব্রিজটি ঝুঁকিপূর্ণ ছিল প্রায় সময়ই দুর্ঘটনায় লোক মারা যেত যানজটের সৃষ্টি হতো।

৪. তাঁরা মনে করেন, ব্রিজ নির্মাণের ফলে ব্যবসায়িক মালামাল পরিবহনে সময় সাশ্রয় হয়েছে প্রায় ২০-৩০%।

৫. ব্রিজটি নির্মিত হওয়ার ফলে ব্যবসায়িক ক্ষেত্রে জনগণের জন্য ব্যাপক সুযোগ সৃষ্টি করবে/করছে। মালামাল পরিবহনে ব্যবসায়িক ক্ষেত্রে খরচ কমেছে, উন্নত যোগাযোগ ব্যবস্থার সৃষ্টি হয়েছে, ব্যবসা বাণিজ্যের প্রসার হচ্ছে, কম সময়ে ও অল্প খরচে যাতায়াতের সুযোগ তৈরী, মালামাল দ্রুত আদান প্রদান করা সহজ হয়, স্বাস্থ্য সেবার উন্নতি হবে, শিক্ষা ব্যবস্থার উন্নতি, জনগণের আর্থ-সামাজিক অবস্থার উন্নতি ঘটবে।

৬. আলোচনা সভায় অংশগ্রহণকারীগণ মনে করেন ব্রিজটি নির্মিত হওয়ার ফলে আইন শৃঙ্খলার উন্নতি ঘটেছে, এলাকায় নতুন নতুন শিল্প কারখানা গড়ে উঠবে, শিক্ষা প্রতিষ্ঠান গড়ে উঠবে, দোকানপাট হাটবাজার স্থাপিত হবে, কর্মসংস্থানের সুযোগ সৃষ্টি হবে, যাতায়াত ব্যবস্থা উন্নত হবে, এলাকার জনগণের আর্থ-সামাজিক অবস্থার উন্নয়ন হবে।

৮. আলোচনা সভায় অংশগ্রহণকারীগণ ব্রিজ নির্মাণের ফলে স্কুল/কলেজে ছাত্র-ছাত্রীর সংখ্যা পূর্বের তুলনায় বেড়েছে কি না এ সম্পর্কে মতামত প্রদান করে যে, ব্রিজটি নির্মিত হওয়ার ফলে স্কুল/কলেজে ছাত্র-ছাত্রীর সংখ্যা পূর্বের তুলনায় বেড়েছে। যাতায়াতের সময় ও খরচ কম লাগবে, শিক্ষার হার বৃদ্ধি পাবে।

৯. তাঁরা মনে করেন যে, ব্রিজ নির্মাণের ফলে এলাকায় স্বাস্থ্য ও চিকিৎসা সেবা পাওয়া সহজতর হয়েছে। কারণ এখন সহজে ও কম সময়ে চিকিৎসা কেন্দ্রে যাওয়া যাবে।

১০. আলোচনা সভায় অংশগ্রহণকারীগণ মনে করেন যে, ব্রিজ নির্মাণের ফলে যাতায়াতে সময় ২০% এবং কেউ কেউ বলেছেন ৩০% সাশ্রয় হয়েছে/হবে। এবং যাতায়াত খরচ ও প্রায় ২০% সাশ্রয় হবে।

১১. প্রকল্পের সবচেয়ে বেশি উপকারিতা/সবল দিকসমূহ সম্পর্কে তাঁরা মনে করেন ব্রিজ নির্মাণ হওয়ার ফলে কর্মসংস্থানের সুযোগ হবে, বেকারত্ব কমবে, ব্যবসা বাণিজ্যের সুযোগ সৃষ্টি হবে, পরিবহন খাতে কাজের সুযোগ সৃষ্টি হবে, শিল্প কারখানা গড়ে উঠবে, উন্নত যোগাযোগ ব্যবস্থার সুযোগ সৃষ্টি হবে, উন্নত শিক্ষার সুযোগ তৈরী হবে, স্বাস্থ্য সেবা উন্নত হবে। এলাকার জনগণের জীবনযাত্রার মান বৃদ্ধি পাবে।

১২. অংশগ্রহণকারীগণ মনে করেন যে, ব্রিজ নির্মাণের ফলে এলাকায় বন্যার প্রকোপ বৃদ্ধি পাবে পাবে না এবং ব্রিজের কারণে জলবায়ুর উপর বিরূপ প্রভাব পড়বে না।

১৩. তাঁরা মনে করেন যে, ব্রিজ নির্মাণের ফলে (অথবা নির্মিত হলে) আইনশৃংখলার উন্নতি হয়েছে বা হবে।



চিত্র: এফজিডিকালীন-ছোটদিপ ব্রিজ, নাজপাড়া, বীরগঞ্জ, দিনাজপুর।

### ৩.১৭ গুরুত্বপূর্ণ তথ্যপ্রদানকারীর সাক্ষাৎকার (KII)

প্রকল্পের গুরুত্বপূর্ণ পর্যালোচনার জন্য সুবিধাভোগী স্থানীয় গুরুত্বপূর্ণ ব্যক্তিদের (KII) চেকলিস্টের মাধ্যমে সাক্ষাৎকার গ্রহণ করা হয়েছে। মোট ৩০ জনের সাক্ষাৎকার গ্রহণ করা হয়েছে। গুরুত্বপূর্ণ তথ্যপ্রদানকারীর সাক্ষাৎকার কর্মসূচিতে থানা ইনচার্জ; স্কুল শিক্ষক; উপজেলা নির্বাহী অফিসার; চিকিৎসক; উপজেলা চেয়ারম্যান; প্রকল্প ম্যানেজার; উপ-প্রকল্প ম্যানেজার; সহকারী প্রকৌশলী; উপ-সহকারী প্রকৌশলী এবং ঠিকাদারী প্রতিষ্ঠানের কর্মকর্তা, ব্যবসায়ি পেশার ব্যক্তিবর্গ অন্তর্ভুক্ত ছিলেন।

KII হতে পাওয়া তথ্যসমূহ নিম্নে বর্ণনা করা হল। গুরুত্বপূর্ণ তথ্যপ্রদানকারীগণের তালিকা সংযুক্তি- ০৫ এ প্রদান করা হলো।



চিত্র: সাক্ষাৎকার গ্রহণ।

(ক) জমি অধিগ্রহণের বিষয়ে আলোচনায় অনেকেই বলেন যে, কিছু ব্রিজ পুনঃনির্মাণ করা হয়েছে ফলে নতুন করে জমি অধিগ্রহণ করার প্রয়োজন হয় নাই। নতুনভাবে যে ব্রিজ নির্মাণ করা হয়েছে সেখানে জমি অধিগ্রহণের প্রয়োজন হয়েছে। অধিগ্রহণ করার সময় কোন সমস্যা হয়নি। কেউ কেউ বলেছেন ৩০ বৎসর পূর্বে খুলনা- মোংলা মহাসড়ক নির্মাণকালে জমি অধিগ্রহণ করা হয়েছিল। যার কারণে নতুন করে অধিগ্রহণ করার প্রয়োজন হয় নাই।

(খ) গুরুত্বপূর্ণ তথ্যপ্রদানকারীদের অনেকে বলেছেন, ক্ষতিপূরণের টাকা বেশিরভাগ জমির মালিক যথাসময়ে পেয়েছেন। কিছু সংখ্যক বলেছেন এখনও অনেকেই টাকা বুঝে পায়নি।

(গ) ব্রিজ নির্মাণে ল্যাব টেস্ট করা হয়েছে। যেমন: PIT of Pile, UST of Pile, PDA test of Pile, Static load test of pile, Concrete strength test, Slum test, ACV, LAA, AIV, Gradation test of aggregate, FM of fine aggregate.

(ঘ) দক্ষ সার্ভেয়ার দ্বারা কনট্রাক্ট ড্রয়িং অনুযায়ী জরিপ কাজ সম্পন্ন করা হয়েছিল। ব্রিজ নির্মাণ বা পুনঃনির্মাণ কাজে কোন অসঙ্গতি ছিল না।

(ঙ) ব্রিজ নির্মাণ/পুনঃনির্মাণ এর তদারকির বিষয়ে জানান যে, প্রকল্প অফিস এর কর্মকর্তারা ব্রিজ নির্মাণ/পুনঃনির্মাণ কাজ সবসময়ই ভালোভাবে তদারকি করেন/করেছেন।

(চ) ব্রিজ নির্মাণের ফলে অত্র এলাকায় আর্থ-সামাজিক প্রেক্ষাপটে পরিবর্তনের বিষয়ে বেশিরভাগ বলেছেন যে, স্কুল কলেজে যাতায়াতের সুবিধা হবে। আইনশৃংখলা রক্ষাকারী বাহিনী নিয়মিত টহল দিতে পারবে ফলে আইনশৃঙ্খলার উন্নতি হয়েছে/হবে।

(ছ) ব্রিজ নির্মাণের ফলে এলাকায় স্বাস্থ্য ও চিকিৎসা সেবার বিষয়ে মত প্রকাশ করেন যে, জেলা এবং উপজেলার সাথে যোগাযোগ ব্যবস্থা উন্নত হওয়ায় স্বাস্থ্য সেবা পাওয়া সহজ হবে।

(জ) ব্রিজ নির্মাণের ফলে ব্যবসায়িক ক্ষেত্রে উন্নয়নের বিষয়ে তাঁরা বলেন যে, যোগাযোগ ব্যবস্থা ভালো হবে, ফলে ব্যবসার মালপত্র কম খরচে যার যার প্রতিষ্ঠানে আনা নেওয়া করতে পারবে, ফলে ব্যবসায়ীগণ অনেক লাভবান হবেন।

(ঝ) ব্রিজ নির্মাণের ফলে/নির্মিত হলে যোগাযোগ ব্যবস্থা ভালো হলে স্কুল/কলেজে ছাত্র/ছাত্রীর সংখ্যা পূর্বের তুলনায় বেড়েছে/বাড়বে।

(ঞ) বর্তমানে নির্মিত ব্রিজ ব্যবহারে সমস্যার বিষয়ে কেউ কেউ বলেছেন যে, ব্রিজ সংলগ্ন রাস্তা ঢালু হওয়ার কারণে যে কোন সময় দুর্ঘটনা ঘটতে পারে; আবার কেউ কেই বলেছেন যে, ব্রিজ নির্মাণের পর দুর্ঘটনার সংখ্যা হ্রাস পেয়েছে।

(ট) অনেকেই বলেছেন যে, হাইওয়েতে ব্রিজ নির্মিত হওয়ার কারণে পার্শ্ববর্তী এলাকার লোকজনের যাতায়াতের জন্য একটু খারাপ হয়েছে। ওভার পাস, আইলেন ও বিট না থাকার কারণে রাস্তা/ব্রিজ ব্যবহারে সমস্যা হবে।

(ঠ) ব্রিজ নির্মিত/নির্মাণ হওয়ার ফলে এলাকায় পরিবেশের উপর কোনো ধরনের প্রভাব যেমন-খাল/বিল/নদীর পানি প্রবাহ বাধাগ্রস্ত হবে কিনা, এই বিষয়ের কেউ কেউ বলেছেন যে, নির্মাণ কাজ চলাকালীন অবস্থায় খালে বাঁধ

দেওয়ার ফলে পানি প্রবাহ বাধাগ্রস্ত হচ্ছে, তবে নির্মাণ কাজ সমাপ্ত হলে পানি প্রবাহে কোন ধরনের সমস্যা হবে না বলে তাঁরা মনে করেন।

(ড) ব্রিজ টেকসই হওয়ার বিষয়ে প্রকৌশলীগণ জানিয়েছেন যে, ব্রিজের জন্য ভূমিকম্প সহনশীল সমৃদ্ধ ডিজাইন প্রণয়ন করা হয়েছে। তাঁরা বলেছেন যে, নির্মাণ কাজ যথাযথভাবে স্পেসিফিকেশন অনুযায়ী সম্পাদন করা হয়েছে।

### ৩.১৮ স্থানীয় পর্যায়ের কর্মশালা

সমীক্ষা প্রতিবেদন প্রস্তুতের অংশ হিসেবে কার্যপরিধি অনুসারে প্রকল্প এলাকার দিনাজপুর শহরে একটি স্থানীয় কর্মশালা গত ১৯.০৫.২০২১ তারিখে আয়োজন করা হয়েছে। কর্মশালায় প্রায় ৫০ জন অংশগ্রহণ করেছেন। প্রকল্প বাস্তবায়নকারী কর্তৃপক্ষের কর্মকর্তাগণ, প্রকল্পের ভৌত কাজের মান নিয়ন্ত্রণকারী প্রকৌশলীগণ, ঠিকাদারগণের প্রতিনিধিগণ, স্থানীয় সাংবাদিকগণ, বাস মালিক সমিতির প্রতিনিধিগণ, বাস/ট্রাক চালক সমিতির প্রতিনিধিগণ, গণ্যমান্য ব্যক্তিগণ কর্মশালায় অংশগ্রহণ করেছেন।

ভিডিও লিংকের মাধ্যমে আইএমএডি, সেক্টর-০২ এর মহাপরিচালক, জনাব এস এম হামিদুল হক, পরিচালক জনাব মহাবুবুর রহমানসহ মোট ১২ জন কর্মকর্তা কর্মশালায় অংশগ্রহণ করেন। এ ছাড়াও প্রকল্পের মান নিয়ন্ত্রণকারী পরামর্শক প্রতিষ্ঠানের দলনেতা, ডিজাইন প্রকৌশলী, প্রধান আবাসিক প্রকৌশলী ভিডিও লিংকের মাধ্যমে কর্মশালায় যোগদান করেন। প্রকল্প পরিচালক এবং অতিরিক্ত প্রকল্প পরিচালক ভিডিও লিংকের মাধ্যমে কর্মশালায় যোগদান করেছেন। জনাব মোঃ মামুন কাওসার, নির্বাহী প্রকৌশলী, সওজ, দিনাজপুর, কর্মশালায় সভাপতিত্ব করেছেন।



চিত্র: স্থানীয় পর্যায়ে কর্মশালা। দিনাজপুর।  
১৯.০৫.২০২১।



চিত্র: স্থানীয় পর্যায়ে কর্মশালা। দিনাজপুর। ১৯.০৫.২০২১।

সভার শুরুতে আইএমইডি, সেক্টর-০২ এর মহাপরিচালক জনাব এস এম হামিদুল হক বর্ণিত কর্মশালার উদ্দেশ্য সম্বন্ধে এবং আলোচনার বিষয়বস্তু সম্বন্ধে বক্তব্য উপস্থাপন করেন। ‘Covid-19’ মহামারির একটি বিরূপ পরিস্থিতিতে কর্মশালার আয়োজন করতে সমর্থ হওয়ার জন্য তিনি সমীক্ষা পরিচালনাকারী পরামর্শক প্রতিষ্ঠান-কে ধন্যবাদ জ্ঞাপন করেন এবং অংশগ্রহণকারী সকলকে তিনি ধন্যবাদ জ্ঞাপন করেন।

অতঃপর সেক্টর-০২, আইএমইডি-এর পরিচালক জনাব মহাবুবুর রহমান কর্মশালার কার্যক্রম সঞ্চালন করেন।

নিবিড় পরিবীক্ষণ সমীক্ষা পরিচালনাকারী প্রতিষ্ঠানের দল নেতা ড. মোঃ আবু তাহের খন্দকার কর্মশালায় প্রকল্পের বিভিন্ন তথ্যাদি উপস্থাপন করেন। সমীক্ষার অংশ হিসেবে স্থানীয় জনগণের নিকট হতে জরীপের মাধ্যমে সংগৃহীত তথ্যাদি; ফোকাস গ্রুপ ডিসকাশন-এর মাধ্যমে প্রাপ্ত তথ্যাদি এবং গুরুত্বপূর্ণ তথ্যপ্রদানকারীর সাক্ষাৎকারের মাধ্যমে

প্রাপ্ত তথ্যাদি তিনি কর্মশালায় উপস্থাপন করেন। কর্মশালায় উপস্থিত ব্যক্তিগণ তাঁর উপস্থাপিত তথ্যাদি আলোচনা করেন। তাঁরা সমীক্ষার বিভিন্ন পর্যায়ে সংগৃহীত তথ্যাদি বাস্তবসম্মত ও যথাযথ মর্মে অভিমত প্রকাশ করেন।

কর্মশালায় অংশগ্রহণকারীগণ উল্লেখ করেন যে, প্রকল্পটি বাস্তবায়ন হওয়ার কারণে এলাকার জনগণের বিগত ৫০ বছরের একটি গণদাবী পূরণ হয়েছে। প্রকল্পটি অনুমোদন ও বাস্তবায়ন করার জন্য তাঁরা সরকারকে ধন্যবাদ জ্ঞাপন করেন। এছাড়াও জানান যে, ব্রিজ নির্মাণের ফলে আন্তঃযোগাযোগ পূর্বের তুলনায় অনেক বৃদ্ধি পাবে।

সভায় উপস্থিত সকলেই ব্রিজ নির্মাণ কাজের সম্মুখি প্রকাশ করেন। নির্মাণ কাজের তদারকি যথাযথভাবে হয়েছে মর্মে তাঁরা অভিমত প্রকাশ করেন।

কর্মশালায় অংশগ্রহণকারীগণ আলাপ আলোচনা করে অভিমত প্রকাশ করেন যে, উক্ত এলাকায় (১) প্রকল্পটি বাস্তবায়নের ফলে যানবাহনের পরিচালনার ব্যয় (Vehicle Operating Cost: VOC) আনুমানিক ২৫ হতে ২৮% সাশ্রয় হবে এবং (২) বিকল্প পথের সম্ভাব্য ভ্রমণ করতে হবে না যার ফলে সময় সাশ্রয় জনিত আর্থিক মূল্য (Travel Time cost: TTC) প্রায় ২৫% সাশ্রয় হবে। (উল্লেখ্য যে, এ দুইটি বিষয়কে পরোক্ষ আয় ধরে প্রকল্পের অর্থনৈতিক বিশ্লেষণ করা হয়েছে)

### ৩.১৯ প্রকৌশলগত দিক থেকে মূল সেতুসহ অন্যান্য অবকাঠামোর life time/Design life এর মূল্যায়ন পর্যালোচনা

প্রকল্পের মূল কাজ হচ্ছে ৮০টি ব্রিজ ও ২টি কালভার্ট নির্মাণ/পুনঃস্থাপন করা তবে অবকাঠামোগত কোন নির্মাণ কাজ নেই। সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী প্রকল্পের আওতায় বাস্তবায়নাধীন ব্রিজগুলোর Life Time নির্ধারণ করা হয়েছে ৩০ বছর। সংশোধিত ডিপিপি-তে অর্থনৈতিক মূল্যায়নে ৩০ বছর মেয়াদে যে বিনিয়োগ ব্যয় করা হবে তা প্রকল্পের আয়ের সমান হবে মর্মে নিরূপণ করা হয়েছে।

বাস্তবে দেখা যায় যে, প্রকল্পের বাস্তবায়নাধীন ব্রিজগুলোর ডিজাইন লাইফ (Design Life) হবে শত বছর বা তার চেয়েও অনেক বেশী। ডিজাইন লোড (Design Load) অতিক্রম না করা হলে একটি ব্রিজ ধ্বংস হবে শুধুমাত্র Act of God এর হেতুতে। Act of God এর মধ্যে ভূমিকম্প অন্যতম।

একটি ব্রিজের Life Time বৃদ্ধি পাবে যদি ব্রিজটি টেকসইভাবে নির্মাণ করা হয়। প্রকৌশল বিদ্যা ও অভিজ্ঞতার পরিপূর্ণ ব্যবহার করে ব্রিজ ডিজাইন করা হলেও ইহার নির্মাণ প্রক্রিয়ায় ত্রুটি থাকলে ব্রিজ টেকসই হবে না অর্থাৎ ব্রিজের Life Time সন্তোষজনক হবে না। ব্রিজ নির্মাণে ত্রুটি থাকার জন্য সাধারণভাবে তিনটি কারণ থাকতে পারে: (১) নির্মাণ কাজের মান নিয়ন্ত্রণের দায়িত্বে নিয়োজিত প্রকৌশলীর বিদ্যা/যোগ্যতা ও অভিজ্ঞতার ঘাটতি; (২) নির্মাণ সামগ্রীর গুণগত মান ভাল না হলে (bad quality) এবং (৩) ডিজাইন সম্পর্কিত নির্মাণকালীন সময়ে কোন অসামঞ্জস্য পরিলক্ষিত হলে তা দৃষ্টির আড়ালে থাকা অথবা দৃষ্টিতে এলে তা সংশোধনের পদক্ষেপ না নিয়েই নির্মাণ কাজ সম্পন্ন করা। এ প্রকল্পে এ ধরনের কোন ব্যত্যয় ঘটেনি তাই আশা করা যায় যে, ব্রিজগুলোর Life Time দীর্ঘ হবে।

### ৩.২০ প্রকল্পের সম্ভাব্য Exit plan সম্পর্কে পর্যালোচনা

সংশোধিত ডিপিপিতে প্রকল্পের কোনো Exit plan প্রস্তুত করা হয়নি। এছাড়াও সংশোধিত ডিপিপি-তে নির্মাণকালীন পরিচালন ও রক্ষণাবেক্ষণ ব্যয়খাতে কোন সংস্থান রাখা হয়নি।

মূলত ব্রিজ নির্মাণ কাজ সমাপ্ত হলে সেগুলো টেক-ওভার (Taking over) করার সাথে সাথে Defect Liability period শুরু হবে। Defect Liability period এ প্রয়োজনীয় মেরামত/রক্ষণাবেক্ষণের জন্য ১২ মাস সময় নির্ধারণ করা হয়েছে যা সংশ্লিষ্ট ঠিকাদার সম্পন্ন করবেন। এ সময়ে প্রকল্প দপ্তরও নিয়োজিত থাকবে।

প্রকল্পে সকল কাজ শেষ হলে প্রকল্প পরিচালকের পদ/দপ্তর আর থাকবে না। সে কারণে দপ্তরের নথিপত্র, আসবাবপত্র, যন্ত্রপাতি, যানবাহনসহ সব কিছুর তালিকা পত্র (Inventory Report) প্রস্তুত করে কর্তৃপক্ষ কর্তৃক নির্দেশিত দপ্তরকে হস্তান্তর করতে হবে। অধিগ্রহণকৃত জমির তথ্য সংরক্ষণ করতে হবে। অধিগ্রহণকৃত জমি সংশ্লিষ্ট বিভাগের



নামে খারিজ ও নাম জারী করতে হবে। অধিগ্রহণকৃত সম্পূর্ণ জমি ভবিষ্যতে প্রয়োজন না হলে অতিরিক্তি জমি প্রত্যাৰ্পণ করতে হবে। ব্রিজের ডিজাইন কম্পিউটারে সংরক্ষণ করতে হবে; “As Built” ড্রয়িংও যত্নসহকারে সংরক্ষণ করতে হবে।

### ৩.২১ প্রকল্প টেকসইকরণ পরিকল্পনা (sustainability plan) পর্যালোচনা

প্রকল্পের মূল কাজ হচ্ছে ৮০টি ব্রিজ ও ২টি কালভার্ট নির্মাণ/পুনঃস্থাপন করা তবে অবকাঠামোগত কোন নির্মাণ কাজ নেই। নির্মাণ কাজ সমাপ্ত হওয়ার পরে এগুলোকে টেকসই করার সুযোগ হবে অত্যন্ত সীমিত। যেমন একটি ব্রিজের রেলিং নষ্ট হয়ে গেলে তা মেরামত করলে ব্রিজটি টেকসই হবে যতক্ষণ পর্যন্ত এটা পুনঃক্ষতিগ্রস্ত না হয়। কিন্তু যদি ব্রিজের প্রধান অংগের কোনটি ভেঙে যায় তখন সেই অংশটি যদি প্রতিস্থাপন করা যায় তবে তা টেকসই হবে। যেমন বাংলাদেশের স্বাধীনতা যুদ্ধের সময়ে পাবনার পাকশির হার্ডিঞ্জ ব্রিজের একটি স্প্যান (span) সম্পূর্ণ নষ্ট হয়েছিল। পরে সেই স্প্যানটি প্রতিস্থাপন করা হয়েছিল এবং ব্রিজটি এখনও টেকসই আছে।

সুতরাং, প্রকল্পের আওতায় নির্মিত অথবা নির্মাণ সমাপ্ত হওয়ার পরে কোন ব্রিজের প্রধান কোন অংশ অকার্যকর হয়ে গেলে তা পুনঃস্থাপন করতে হবে। তা হলে ব্রিজ টেকসই হবে। যদি কোনো ব্রিজ সম্পূর্ণ ধ্বংস হয়ে যায় তবে সেটি পুনঃনির্মাণ করতে হবে। এর জন্য একটি যথাযথ পরিকল্পনা থাকা প্রয়োজন।

পরিকল্পনায় ব্রিজের পরিদর্শনকে প্রাধান্য দিতে হবে। ব্রিজের উপর দিয়ে যে সকল যানবাহন চলাচল করবে সেগুলোর ওজন (weight) ব্রিজের স্থায়িত্বের জন্য গুরুত্বপূর্ণ। যানবাহন/মালামালের যে ওজন বিবেচনা করে ব্রিজ ডিজাইন করা হয়েছে কখনও কখনও সে ওজন ডিজাইন ওজনের চেয়ে বৃদ্ধি পেতে পারে। সুতরাং যানবাহনের ওজন সতর্কতার সাথে সব সময় পরিবীক্ষণ করতে হবে।

ভূমিকম্পের কারণে ব্রিজ ক্ষতিগ্রস্ত হতে পারে। সে কারণে যখনই ভূমিকম্প হয় তার পরেই ব্রিজ পরীক্ষা করতে হবে। পরীক্ষাকরণ কাজটি উপযুক্ত ও অভিজ্ঞ প্রকৌশলীকে করতে হবে। ব্রিজের নিকটে বন্যা বা অন্য কোন কারণে সড়কবাঁধ ক্ষতিগ্রস্ত হলে তা জরুরি ভিত্তিতে মেরামত করতে হবে। এ ধরনের ক্ষতির ব্যাপ্তি (extent) পর্যবেক্ষণ করে প্রয়োজনে প্রতিরক্ষামূলক কাজ করতে হবে। ব্রিজগুলোর সক্ষমতা নিয়মিত পরিবীক্ষণ করতে হবে।

ব্রিজগুলোর কোন কাঠামোর অংশ অকার্যকর হলে তা প্রতিস্থাপন করার জন্য কাঠামোর “As Built” ড্রয়িং অত্যন্ত প্রয়োজনীয়। সুতরাং ব্রিজগুলোর “As Built” ড্রয়িং স্ক্যানিং করে ডিজিটাল কপি (digital copy) সংরক্ষণ করতে হবে।

প্রথম সংশোধিত ডিপিপি অনুসারে পরিকল্পিত ব্রিজের সংখ্যা ৮০টি এবং কালভার্টের সংখ্যা ২টি। ১টি কালভার্ট রংপুরের বদরগঞ্জ উপজেলায় এবং অন্যটি শরীয়তপুর জেলার ভেদেরগঞ্জ উপজেলায় অবস্থিত। ব্রিজগুলোর ৭০টি কনক্রিট (Reinforced Concrete Girder) ব্রিজ এবং ১০টি Weathering Steel Girder ব্রিজ।

Weathering Steel Girder ব্রিজ পিসি-বক্স (PC-Box) ব্রিজ এবং Standard Steel-I ব্রিজের তুলনায় নির্মাণবান্ধব, এবং সংরক্ষণ করা সহজতর। এবং Standard Steel-I এর ভূমিকম্প সহনশীলতা (seismic adequacy) রয়েছে।

## চতুর্থ অধ্যায়

### SWOT বিশ্লেষণ

#### ৪.০ প্রকল্পের SWOT বিশ্লেষণ

উন্নয়ন প্রকল্পের প্রধান বৈশিষ্ট্য হলো এর ফলাফল ইতিবাচক ফলদায়ক হতে হবে। আলোচ্য প্রকল্পটি দেশের পশ্চিমাঞ্চলে ২৬টি জেলায় বাস্তবায়ন করা হচ্ছে। প্রকল্পটির অধিক্ষেত্র দেশের প্রায় অর্ধেক এলাকা। প্রকল্পটি এখনও সমাপ্ত হয়নি। বাস্তবায়নাধীন প্রকল্পের সবল দিক (Strength), দুর্বল দিক (Weakness), সুযোগ (Opportunity) এবং ঝুঁকি (Threat) চিহ্নিত করতে SWOT বিশ্লেষণ করা হয়েছে। বিবেচ্য প্রকল্পটির নিবিড় পরিবীক্ষণের জন্য নিম্নলিখিত SWOT বিশ্লেষণ করা হয়েছে।

#### ৪.১ সবল দিক বিশ্লেষণ

১. প্রকল্পের আওতায় পর্যাপ্ত পরিমাণে অর্থের সংস্থান রাখা হয়েছে যার কারণে ভবিষ্যতে মেয়াদ বৃদ্ধি পেলেও ব্যয় বৃদ্ধি পাওয়ার সম্ভাবনা নেই।
২. প্রকল্পটি দেশের অর্থনৈতিক উন্নয়নের লক্ষ্যে গ্রহণ করা হয়েছে। দারিদ্র হ্রাস করার পূর্বশর্ত হলো মানুষের আয় বৃদ্ধি করতে হবে। এ প্রকল্প বাস্তবায়িত হলে এর অধিক্ষেত্রে শিল্প স্থাপন কাজ ও কৃষিকাজ বৃদ্ধি পাবে। এর মাধ্যমে দেশের অভ্যন্তরীণ আয় বৃদ্ধি পাবে।
৩. শিল্প স্থাপন ও কৃষি পণ্য এক স্থান থেকে অন্য স্থানে সরবরাহ সহজ হবে। ফলশ্রুতিতে অনেক মানুষের কর্মসংস্থানের সুযোগ বৃদ্ধিসহ আয়ও বৃদ্ধি পাবে। ব্রিজগুলো নির্মাণ সমাপ্ত হলে সড়ক পথে দ্রুত যাতায়াত ও মালামাল স্থানান্তর সহজ এবং জনগণের যাতায়াতের সময় ও ব্যয় সাশ্রয় হবে।
৪. প্রকল্পের মাধ্যমে জনগণের কর্মসংস্থান ও আয় বৃদ্ধি পেলে তাঁদের অন্যান্য মৌলিক চাহিদা, যথা: খাদ্য, বস্ত্র, স্বাস্থ্য, শিক্ষা চাহিদার সংস্থান করার সুযোগ সৃষ্টি হবে। এবং প্রকল্প এলাকার সামাজিক নিরাপত্তার উন্নয়ন হবে।
৫. প্রকল্পটি বাস্তবায়িত হলে সড়ক পথে দুর্ঘটনার ঝুঁকি বহুল পরিমাণে হ্রাস পাবে।
৬. বাংলাদেশ স্বল্প আয়ের দেশ হতে মধ্য আয়ের দেশে উন্নীত হয়েছে। এ সফলতা টেকসই করার জন্য মানুষের আয়-বৃদ্ধির বিকল্প নেই। প্রকল্পটি বাস্তবায়নের কারণে মানুষের আয় বৃদ্ধি পাবে; দারিদ্র্য ক্রমাগতই আরও হ্রাস পাবে। ফলশ্রুতিতে মধ্যম আয়ের দেশ হওয়ার সফলতা টেকসই করার ক্ষেত্রে অবদান রাখবে।

#### ৪.২ দুর্বল দিক বিশ্লেষণ

১. ডিপিপি/আরডিপিপি অনুযায়ী বাস্তব কর্ম-পরিকল্পনা তৈরি না করা এবং ডিপিপি/আরডিপিপি অনুযায়ী বছরভিত্তিক ব্যয় পরিকল্পনার থেকে বাস্তবে ব্যয় কম হওয়া;
২. মূল ডিপিপিতে শীতলক্ষ্যা নদীর উপর নরসিংদী জেলার পলাশে এ. কে. খান অর্থনৈতিক অঞ্চলে (EZ) ১টি ব্রিজ নির্মাণ করার কথা থাকলেও পরবর্তীতে উক্ত ব্রিজটি বাদ দিয়ে নতুন ২২টি ব্রিজ নির্মাণ পরিকল্পনায় নিয়ে ডিপিপি সংশোধনে প্রায় ২৪ মাস বিলম্ব এবং মূল ডিপিপি থেকে প্রায় ৩৬ মাস বিলম্ব;
৩. প্রকল্পটির মূল ডিপিপি-তে ইআইআরআর (EIRR) উল্লেখ করা হয়েছে ২৫.৪৮%। প্রকল্পটি অর্থনৈতিক সুফল প্রদান করবে সেরূপ সিদ্ধান্ত Feasibility Study-তে ছিল। প্রকল্পের সরাসরি আয়ের উৎস মূল ডিপিপি-তে উল্লেখ করা নেই। পরে প্রথম সংশোধিত ডিপিপি-তে ইআইআরআর (EIRR) উল্লেখ করা হয়েছে ২২.৩২%। অর্থাৎ সংশোধিত ডিপিপি-তে ইআইআরআর (EIRR) ৩.১৬% হ্রাস দেখানো হয়েছে। পলাশের ব্রিজটি নির্মাণ করতে না পারার কারণে (ঐ ব্রিজের পরিবর্তে ২২টি নতুন ব্রিজ নির্মাণ করা সত্ত্বেও) প্রকল্পের উপর বিরূপ প্রভাব সৃষ্টি হয়েছে।
৪. প্রকল্পটির একটি অন্যতম উদ্দেশ্য ছিল একটি অর্থনৈতিক অঞ্চলের সাথে সংযোগ স্থাপন করে জাতীয় অর্থনীতির উন্নয়ন সংবর্ধিত করা (promote national economy by providing access road to an economic zone)। প্রকল্পের এ উদ্দেশ্য অর্জন করা সম্ভব হয়নি।

৫. প্রকল্পটির মূখ্য উদ্দেশ্য হলো দারিদ্র হ্রাস করা কিন্তু reduce poverty by creating new job opportunity afterwards establishment of industries এ ব্যাপারে কী করা হবে তার কোন কিছুই বা কোন পরিকল্পনার বিষয়ে ডিপিপি-তে উল্লেখ নেই।
৬. প্রকল্পটির মূল পরামর্শক সেবা সংগ্রহের প্রাক্কলিত ব্যয় ছিল ১৮১৯৪.৮১ লক্ষ টাকা (জিওবি ৮৪২৮.৫৮ লক্ষ এবং বৈদেশিক ৯৭৬৬.২৩ লক্ষ)। প্রথম সংশোধিত ডিপিপি-তে পরামর্শক ব্যয় প্রাক্কলন করা হয়েছে ১৯৩৭৯.৩৪ লক্ষ টাকা [বৈদেশিক মুদ্রায়]। ফলে পরামর্শক খাতে ব্যয় বৃদ্ধি হয়েছে ১১৮৪.৫৩ লক্ষ টাকা। মূল ডিপিপি-তে পরামর্শক সেবার পরিমাণ ছিল ৬২৩৪ জনমাস; সংশোধিত ডিপিপি-তে পরামর্শক সেবার জনমাস ধরা হয়েছে ৪৫৩৮ জনমাস। অর্থাৎ সংশোধিত ডিপিপি-তে জনমাস ১৬৯৬ হ্রাস পাওয়া সত্ত্বেও ব্যয় ১১৮৪.৫৩ লক্ষ টাকা বৃদ্ধি পেয়েছে।

### ৪.৩ সুযোগ বিশ্লেষণ

১. প্রকল্পের আওতায় ব্রিজ নির্মাণের কারণে সড়ক পথে যাতায়াত (মালামাল স্থানান্তরসহ) আরামদায়ক এবং অপেক্ষাকৃত কম ঝুঁকিপূর্ণ হবে।
২. উপজেলা এবং জেলা শহরে যাতায়াত করার জন্য সময় আগের তুলনায় কম ব্যয় হবে।
৩. সড়ক পথে ভ্রমণে কম সময় লাগবে যার কারণে ছাত্র-ছাত্রীগণ নিজ এলাকা হতে জেলা বা উপজেলা শহরে গিয়ে পড়াশোনা করতে আগ্রহী হবে। সুতরাং অধিক সংখ্যক ছাত্র-ছাত্রীর উন্নত মানের শিক্ষা গ্রহণের সুযোগ প্রকল্পটির কারণে সৃষ্টি হবে।
৪. প্রকল্পটি প্রতিবেশী দেশ ভারতের সাথে অন্তত ৩টি করিডোর দিয়ে সংযোগ স্থাপন করবে। সুতরাং ভারতের সাথে ব্যবসা-বাণিজ্যের দ্বার আরও উন্মুক্ত হবে।
৫. প্রকল্পটি দেশের পশ্চিমাঞ্চলের সাথে রাজধানী ঢাকাকে সংযুক্ত করবে যার ফলে দ্রুত ও সহজ যাতায়াতে ব্যবসা-বাণিজ্যের ব্যাপক প্রসারের সম্ভাবনার সুযোগ সৃষ্টি হবে।
৬. প্রকল্পটি তিনটি অর্থনৈতিক অঞ্চল; যথা: মোংলা (মোংলা সমুদ্রবন্দর, বাগেরহাট); উত্তরা (সংগালসী, নিলফামারী) এবং ঈশ্বরদী (পাকশি, পাবনা)-এর সাথে সংযোগ স্থাপন করবে। ফলে অর্থনৈতিক অঞ্চলগুলোর মালামাল পরিবহণের জন্য প্রকল্পটি গুরুত্বপূর্ণ সুযোগ সৃষ্টি করবে।
৭. প্রকল্পটি এশিয়ান হাইওয়ের সাথে সংযোগ সৃষ্টি করবে। ফলে বাংলাদেশের জন্য আন্তর্জাতিক বাণিজ্য বৃদ্ধির সুযোগ সৃষ্টি হবে।

### ৪.৪ ঝুঁকি বিশ্লেষণ

১. প্রকল্পের নির্মিত বা নির্মাণাধীন ব্রিজগুলোর জন্য ঝুঁকি হলো প্রকৃতির স্বাভাবিক নিয়মে ব্রিজগুলোর কাঠামো ক্ষয়প্রাপ্ত হবে। ফলে ব্রিজগুলোর সক্ষমতা ক্রমান্বয়ে হ্রাস পেতে থাকবে।
২. ব্রিজগুলোর মেরামত ও রক্ষণাবেক্ষণের জন্য Defect Liability period মাত্র ১ বছর ধরা হয়েছে। উক্ত সময়ের পর ব্রিজগুলো কোনভাবে ক্ষতিগ্রস্ত হলে তা মেরামত বা রক্ষণাবেক্ষণ করা সময় সাপেক্ষ হবে।
৩. ভূমিকম্পের সম্ভাবনা বিবেচনায় নিয়ে ব্রিজগুলো ডিজাইন করা হয়েছে। কিন্তু সহনীয় মাত্রার চেয়ে/ ডিজাইনের মানের চেয়ে অধিকমাত্রার ভূমিকম্প হলে ব্রিজগুলোর জন্য ঝুঁকি সৃষ্টি করবে।
৪. যানবাহন চলাচলে ব্রিজের উপর দুর্ঘটনা হলে ব্রিজগুলো ক্ষতিগ্রস্ত হওয়ার সম্ভাবনা থেকে যাবে।

## পঞ্চম অধ্যায়

### পর্যবেক্ষণ

প্রকল্পের আওতায় বিভিন্ন সেকেন্ডারী তথ্য/উপাত্ত সংগ্রহ ও পর্যালোচনা এবং প্রাইমারি তথ্য সংগ্রহের পাশাপাশি মাঠ পর্যায়ে সরেজমিনে পরিদর্শনের মাধ্যমে প্রকল্প সংশ্লিষ্ট বিভিন্ন তথ্য/উপাত্ত সংগ্রহ করে প্রতিবেদনে সন্নিবেশন করা হয়েছে। প্রকল্প বাস্তবায়নের ফলাফলসমূহ নিম্নে দেয়া হলো-

#### ৫.১ প্রকল্পের অঙ্গাভিত্তিক ক্রমপুঞ্জিত আর্থিক ও বাস্তব অগ্রগতি পর্যবেক্ষণ

প্রকল্পটির জুন-২০২০ পর্যন্ত অঙ্গাভিত্তিক ক্রমপুঞ্জিত মোট আর্থিক ব্যয় ১৪১২৬৬.৩৪ লক্ষ টাকা এবং বাস্তব অগ্রগতি ছিল ৪৮.৫২%। চলতি ২০২০-২১ অর্থ বছরের জন্য আর্থিক লক্ষ্যমাত্রা ধরা হয়েছে ৪৫,৭৪৭.০০ লক্ষ টাকা এবং বাস্তব লক্ষ্যমাত্রা ২০.৭১%। বরাদ্দ অনুযায়ী এপ্রিল-২০২১ পর্যন্ত প্রকল্পের আর্থিক ব্যয় হয়েছে ৩০৮৯০.৮১৫ লক্ষ টাকা এবং বাস্তব অগ্রগতি হয়েছে ১০.৬১%। এপ্রিল ২০২১ পর্যন্ত প্রকল্পের অঙ্গাভিত্তিক ক্রমপুঞ্জিত আর্থিক অগ্রগতি ১৭২,১৫৭.১৫৫ লক্ষ টাকা এবং বাস্তব অগ্রগতি ৫৯.১৩%।

#### ৫.২ প্রকল্পের বার্ষিক ব্যয় পরিকল্পনা পর্যবেক্ষণ

সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী ২০১৫-২০২০ পর্যন্ত ৫টি অর্থ বছরে প্রকল্পের অনুকূলে ব্যয় পরিকল্পনা ছিল ১৮৫,৫৩৬.১৬ লক্ষ টাকা যা মোট প্রকল্প ব্যয়ের ৬৩.৭১%। জুন ২০২০ পর্যন্ত ক্রমপুঞ্জিত অর্থ ব্যয় করা হয়েছে ৪৪,২৬৯.৮২ লক্ষ টাকা (৪৮.৫২%) যা সংশোধিত ডিপির প্রাক্কলন থেকে ৭৬.১৪% কম। চলতি ২০২০-২০২১ অর্থ-বছরে সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী প্রকল্পের অনুকূলে ব্যয় পরিকল্পনা ছিল ৫২,৮১৯.৫৯ লক্ষ টাকা কিন্তু ২০২০-২০২১ অর্থ-বছরে সংশোধিত ডিপিপি থেকে ২১,৯২৮.৭৭৫ লক্ষ টাকা (৪১.৫১%) কম ব্যয় করা হয়েছে। এপ্রিল ২০২১ পর্যন্ত প্রকল্পের ক্রমপুঞ্জিত আর্থিক অগ্রগতি ৫৯.১৩%। অর্থাৎ সংশোধিত ডিপিপি বহরভিত্তিক প্রাক্কলন অনুযায়ী অর্থ ব্যয় করা হয়নি।

#### ৫.৩ ক্রয় পরিকল্পনা পর্যবেক্ষণ

আরডিপিপিতে উল্লিখিত দরপত্র আহবানের তারিখ অনুযায়ী বাস্তবে দরপত্র আহবান করা হয়নি। ক্রয় পদ্ধতি এবং চুক্তি অনুমোদনকারী কর্তৃপক্ষের কোন পরিবর্তন হয়নি। কার্যক্রয়ের ০৭টি প্যাকেজের মধ্যে ০৩টি প্যাকেজের কাজ সম্পন্ন হয়েছে বাকি ০৪টি প্যাকেজের কাজ চলমান রয়েছে। পণ্য ক্রয়ের ০৬টি প্যাকেজের মধ্যে ০৬টি প্যাকেজের দরপত্র আহবান করা হয়েছে এবং ক্রয় কার্যক্রম সম্পন্ন করা হয়েছে এত ব্যত্যয় ঘটেনি। সেবা ক্রয়ের ০৫টি প্যাকেজের মধ্যে ০৪টি প্যাকেজের অর্থ খরচ করা হয়েছে শুধু ১টি প্যাকেজের দরপত্র এখনও আহবান করা হয়নি।

#### ৫.৪ পিএসসি ও পিআইসি সভা পর্যবেক্ষণ

প্রকল্পের পিআইসি সভা এবং পিএসসি সভা আরডিপিপি অনুযায়ী অনুষ্ঠিত হয়নি। এ পর্যন্ত ০১টি পিএসসি সভা এবং ০৩টি পিআইসি সভা অনুষ্ঠিত হয়েছে

#### ৫.৫ অডিট পর্যবেক্ষণ

অর্থ-বছর ২০১৫-২০১৬ থেকে ২০১৯-২০২০ পর্যন্ত অডিট সম্পাদিত হয়েছে। এ সময়ের মধ্যে ২০১৮-২০১৯ পর্যন্ত ১৬টি অডিট আপত্তির মধ্যে ১১টি অডিট আপত্তি নিষ্পত্তি হয়েছে। ২০১৮-২০১৯ অর্থ-বছরের ০৫টি অডিট আপত্তি এখনো নিষ্পত্তি হয়নি। ২০১৯-২০২০ অডিট সম্পন্ন হয়েছে তবে এখনও অডিটের প্রতিবেদন প্রকল্প দপ্তরে আসেনি

#### ৫.৬ লগ ফ্রেমের আলোকে প্রকল্পের উদ্দেশ্য ও output অর্জন পর্যবেক্ষণ

প্রকল্পের প্রধান কাজ হচ্ছে ৮২টি ব্রিজ/কালভার্ট নির্মাণ করা। যা প্রকল্পের উদ্দেশ্যের সাথে পুরোপুরিভাবে সামঞ্জস্যপূর্ণ। ডিসেম্বর-২০১৯ এর মধ্যে ১৪.৯৪ হেক্টর ভূমি অধিগ্রহণ করার কথা থাকলেও বর্তমান সময় পর্যন্ত ১২.৮৯ হেক্টর ভূমি অধিগ্রহণ করা হয়েছে। ডিসেম্বর-২০১৯ এর মধ্যে ১৬.৬৭ লঃঘঃমিঃ মাটির কাজ, ৪২.০০ কিঃমিঃ পেভমেন্ট নির্মাণ

সম্পন্ন করার কথা থাকলেও এ পর্যন্ত ১২.৬০ লক্ষঃমিঃ মাটির কাজ ও ২৫ কিঃমিঃ পেভমেন্ট নির্মাণ কাজ সম্পন্ন করা হয়েছে। সেপ্টেম্বর-২০১৯ এর মধ্যে ২৫টি ব্রিজ নির্মাণ সম্পন্ন হয়েছে। অবশিষ্ট ৫৭টি ব্রিজের মধ্যে ৩৫টি ব্রিজ নির্মাণের কাজ শেষের দিকে যার গড় অগ্রগতি প্রায় ৯৮%। বাকি ২২টি ব্রিজের কাজ সম্প্রতি শুরু করা হয়েছে যার গড় অগ্রগতি ২০%। সুতরাং জুন-২০২২ এর মধ্যে ৫৭টি ব্রিজ নির্মাণ কাজসহ অন্যান্য যাবতীয় কাজ শেষ হওয়ার সম্ভাবনা স্কীণ।

### ৫.৭ নির্মাণ কাজে ব্যবহৃত মালামালের গুণগত মান যাচাই ও ল্যাব টেস্টের রিপোর্ট পর্যবেক্ষণ

নিয়মিত M.S. rod এর টেস্ট করা হয়েছে এবং প্রাপ্ত ফলাফল সন্তোষজনক পাওয়া গিয়েছে। সিমেন্ট নিয়মিত টেস্ট করা হয়েছে এবং প্রাপ্ত ফলাফল সন্তোষজনক মর্মে প্রতীয়মান হয়েছে। প্রতিটি কাস্টিং এর পূর্বে নিয়মিত coarse aggregate এর ল্যাব টেস্ট করা হয়েছে। নির্মাণ উপকরণের গুণগত মান সন্তোষজনক পাওয়া গিয়েছে।

### ৫.৮ প্রকল্পের আওতায় সম্পাদিত মূল কার্যক্রমসমূহের উপযোগিতা পর্যবেক্ষণ

মূল কাজ অর্থাৎ ব্রিজ নির্মাণের জন্য অন্য আনুষঙ্গিক কাজগুলো করার প্রয়োজন হচ্ছে। ধারণা করা যায়, প্রকল্প সমাপ্তির ১০ বছর পর অর্থাৎ ২০৩২ সাল পর্যন্ত যে পরিমাণ ট্রাফিক বৃদ্ধি পাবে তা সংকুলানের জন্য ব্রিজ নির্মাণের কার্যকারিতা এবং উপযোগিতা রয়েছে।

### ৫.৯ ঝুঁকিমুক্ত সড়ক যোগাযোগ নিশ্চিতকরণ, আন্তঃআঞ্চলিক যোগাযোগ বৃদ্ধি, অর্থনৈতিক উন্নয়ন ও আঞ্চলিক বৈষম্য হ্রাসে প্রকল্পটির প্রাসঙ্গিকতা পর্যবেক্ষণ

নতুন ব্রিজ নির্মাণের ফলে ব্রিজগুলো প্রসস্থ ও ঝুঁকিমুক্ত হবে যার ফলে অনায়াসে বড় বড় যানবাহন চলাচল করতে পারবে। এছাড়াও ব্রিজ ধসে (collapse) পরা ঝুঁকির প্রবণতাও কমে যাবে এর ফলে ঝুঁকিমুক্ত সড়ক যোগাযোগ নিশ্চিতকরণ সম্ভব হবে এবং আন্তঃআঞ্চলিক যোগাযোগ বৃদ্ধি পাবে। এছাড়াও সড়ক পথের আন্তঃআঞ্চলিক যোগাযোগ বৃদ্ধির ফলে দেশের পশ্চিমাঞ্চলের সাথে অর্থনৈতিক অঞ্চলগুলোর সাথে যোগাযোগ ব্যবস্থার উন্নতি সাধন হবে যার ফলে অর্থনৈতিক উন্নয়ন ত্বরান্বিত হবে।

### ৫.১০ প্রকল্পের জনবল সংক্রান্ত তথ্যাদি পর্যবেক্ষণ

প্রকল্পের আওতায় সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী জনবল নিয়োগ প্রদান করা হয়েছে। এ প্রকল্পের ১জন অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী (প্রকল্প পরিচালক), ৬জন নির্বাহী প্রকৌশলী (প্রজেক্ট ম্যানেজার), ৭ জন উপ-বিভাগীয় প্রকৌশলী (ডিপুটি প্রজেক্ট ম্যানেজার) এবং ৬ জন উপ-সহকারী প্রকৌশলী প্রকল্পটিতে নিয়োজিত রয়েছেন। এছাড়াও ৭ জন হিসাবরক্ষক এবং ২৭ জন চুক্তিভিত্তিক (outsourced) (সর্বমোট ৭১ জন) জনবল নিয়োগ দেয়া হয়েছে। জনবল নিয়োগের কারণে ব্রিজ নির্মাণ কাজের সুষ্ঠু তদারকি করা সম্ভব হচ্ছে এবং সুষ্ঠু ব্যবস্থাপনা কোন ঘাটতি দেখা যায়নি।

### ৫.১১ প্রকল্পের বাস্তবায়ন সম্পর্কিত বিভিন্ন সমস্যা (ভূমি অধিগ্রহণ, ইউটিলিটি স্থানান্তর) পর্যবেক্ষণ

প্রকল্প বাস্তবায়নের জন্য ভূমি অধিগ্রহণ, ইউটিলিটি স্থানান্তর ইত্যাদির জন্য উল্লেখযোগ্য কোন সমস্যা হয়নি। জমির প্রকৃত মালিকানা ও মালিককে চিহ্নিত করে ক্ষতিপূরণের অর্থ যথাসময়ে পরিশোধ করা হয়েছে। জমির উপর হতে বিদ্যুতের খুঁটি, সঞ্চালন লাইন, গ্যাস লাইন, ইত্যাদি অপসারণ বিষয়ে স্থানীয় পৌরসভা, প্রশাসন সকলে সহযোগিতা করেছেন।

### ৫.১২ প্রকল্পের সম্ভাব্য Exit plan সম্পর্কিত পর্যবেক্ষণ

সংশোধিত ডিপিপিতে প্রকল্পের কোনো Exit plan প্রস্তুত করা হয়নি। সংশোধিত ডিপিপি-তে রক্ষণাবেক্ষণ ব্যয় খাতে কোন অর্থ সংস্থান রাখা হয়নি। প্রকল্পে সকল কাজ শেষ হলে প্রকল্প পরিচালকের পদ/দপ্তর আর থাকবে না। সে কারণে দপ্তরের নথিপত্র, আসবাবপত্র, যন্ত্রপাতি, যানবাহনসহ সব কিছুর তালিকা পত্র (Inventory Report) প্রস্তুত করে কর্তৃপক্ষ কর্তৃক নির্দেশিত দপ্তরকে হস্তান্তর করতে হবে। অধিগ্রহণকৃত জমির তথ্য সংরক্ষণ করতে হবে। অধিগ্রহণকৃত জমি সংশ্লিষ্ট বিভাগের নামে খারিজ ও নামজারী করতে হবে। অধিগ্রহণকৃত সম্পূর্ণ জমি ভবিষ্যতে প্রয়োজন না হলে অতিরিক্ত জমি প্রত্যর্পণ করতে হবে। ব্রিজের ডিজাইন কম্পিউটারে সংরক্ষণ করতে হবে; “As Built” ড্রয়িংও যত্নসহকারে সংরক্ষণ করতে হবে।

## ষষ্ঠ অধ্যায়

### সুপারিশসমূহ ও উপসংহার

#### ৬.১ সুপারিশসমূহ

- চাওয়াই ব্রিজের ভাঁটীদিকের গাইড ব্যাংকের এ্যালাইনমেন্ট সঠিকভাবে নিরূপণ করা হয়নি। এই ব্রিজটির ভাঁটীদিকের গাইড ব্যাংক সঠিকভাবে পুনঃডিজাইন করে নদীর ডানতীরের ভাঙ্গন নিয়ন্ত্রণ করা প্রয়োজন।
- প্রকল্পের প্রতিটি ব্রিজে পরিবেশ বান্ধব post-railing এর পরিবর্তে solid R C C wall রেলিং প্রদান/নির্মাণ করা হয়েছে। এর ফলে নদীর প্রাকৃতিক সৌন্দর্য মানুষের দৃষ্টির আড়াল করা হয়েছে। solid R C C wall রেলিং আংশিক পরিবর্তন করে নদীর দৃশ্য জনগণের দৃষ্টিগোচর করা প্রয়োজন।
- কতিপয় ব্রিজের পিলারের ব্যাস ২.৫০ মিটার ডিজাইন ও বাস্তবায়ন করা হয়েছে। ফলে এই ধরনের একটি পিলারের কারণে নদীর প্রস্থের ২.৫০ মিটার প্রবাহ এরিয়া হ্রাস হয়েছে। কিন্তু এর পরিবর্তে পাশাপাশি দুইটি পিলার ডিজাইন করা হলে (অথবা round shape এর পরিবর্তে eleptical shape এর পিলার ডিজাইন করা হলে) নদীর প্রবাহ এরিয়া (River's flow area) কম সংকুচিত হতো। ভবিষ্যতে ব্রিজ ডিজাইন করার সময়ে এই বিষয়টি বিবেচনায় নেওয়া যেতে পারে।
- প্রকল্পের দিনাজপুর-পার্বতীপুর জেলা সড়কে দুইটি ব্রিজের এ্যালাইনমেন্ট ত্রুটিপূর্ণভাবে ডিজাইন ও নির্মাণ করা হয়েছে। ভবিষ্যতে ব্রিজের এ্যালাইনমেন্ট সঠিক কারিগরি বিবেচনার উপর নির্ভর করে নির্ধারণ করতে হবে।
- সড়ক/মহাসড়কের প্রস্থের তুলনায় কতিপয় ব্রিজের প্রস্থ কম। এই ধরনের ব্রিজের দুইদিকে সড়কের উপরে বিজ্ঞপ্তি ফলক স্থাপন করে যানবাহনের গতি সীমিত করা/চালককে সতর্ক করার ব্যবস্থা নেওয়া যেতে পারে।

#### ৬.২ উপসংহার

প্রকল্পটি সড়ক যোগাযোগের ক্ষেত্রে একটি অত্যন্ত গুরুত্বপূর্ণ ও প্রয়োজনীয়। জনগণের নিকট প্রকল্পটি সমাদৃত।

প্রকল্পটি দেশের অর্থনৈতিক প্রবৃদ্ধি অর্জনে বিশেষভাবে ইতিবাচক ভূমিকা রাখবে।

অপ্রত্যাশিত বিপর্যয় (Act of God) ব্যতীত প্রকল্প টেকসই হবে। বর্তমান সময় পর্যন্ত অর্জিত প্রকল্পের অগ্রগতি সময়ানুপাতিক হয়েছে। প্রকল্পের ব্যবস্থাপনার জন্য প্রয়োজনীয় দপ্তর, জনবল, সরঞ্জাম, যানবাহন রয়েছে; প্রকল্পের জন্য সার্বক্ষণিক প্রকল্প পরিচালক রয়েছে। প্রকল্পের বাস্তবায়ন কাজ বিশেষ কোন কারণে বাধাগ্রস্ত বা বিলম্বিত হয়নি। প্রকল্পের কাজ দ্রুত নির্বাহ করার জন্য প্রয়োজনীয় অর্থ সরবরাহের ঘাটতি ছিল না বা নেই। প্রকল্পের ব্যয় নির্বাহ সংক্রান্ত একটি পুরানো অডিট আপত্তি অনিস্পত্তিকৃত আছে। আপত্তিটি নিস্পত্তি করার উদ্যোগ গ্রহণ করা আবশ্যিক।

প্রকল্পের মূল ডিপিপি-এর ৬০টি ব্রিজের ভৌত কাজ সমাপ্ত হয়েছে। সংশোধিত ডিপিপি-তে অন্তর্ভুক্ত নতুন ২২টি ব্রিজের কার্যাদেশ ১২/১০/২০২০ তারিখে বা সমান্য আগে/পরে ইস্যু করা হয়েছে। নতুন ২২টি ব্রিজের কাজ চলমান আছে। প্রকল্পের বাস্তবায়ন সমাপ্ত করার জন্য জুন ২০২২ পর্যন্ত প্রায় ২৬ মাস সময় অবশিষ্ট আছে এবং প্রায় ৪১% ভৌত কাজ অবশিষ্ট রয়েছে। নির্ধারিত মেয়াদে প্রকল্পের কাজ সমাপ্ত করতে হলে ঠিকাদারী প্রতিষ্ঠানকে মালামালের মোবাইলাইজেশন ও কাজের গতি বৃদ্ধি করতে হবে এবং প্রকল্প সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তাগণকে এ বিষয়ে নিবিড়ভাবে তদারকি করতে হবে।

# সংযুক্তিসমূহ

সংযুক্তি নং	সংযুক্তির বিবরণ
০১	পূর্ত কাজ ক্রয়ের ০১টি প্যাকেজের ক্রয় সংক্রান্ত বিস্তারিত বর্ণনা
০২	আরিডিপিপি অনুযায়ী পণ্য, পূর্ত ও সেবা ক্রয় সংক্রান্ত তথ্যাদি
০২	প্রকল্প এলাকা
০৪	নির্মাণ কাজের গুণগত মান সম্পর্কিত বিস্তারিত তথ্যাদি
০৫	গুরুত্বপূর্ণ তথ্য প্রদানকারীদের নামের তালিকা

**সংযুক্তি-০১**

**পূর্ত কাজ ক্রয়ের নমুনা ১টি প্যাকেজের ক্রয় সংক্রান্ত বিস্তারিত বর্ণনা**

ক্রমিক নং	বিষয়	উত্তর/মন্তব্য লিখুন	
১	দরপত্র অনুযায়ী কাজের নাম ও লট/প্যাকেজ নং (ক্রমিক অনুসারে)	PW-01	
২	অনুসৃত দরপত্র তৈরির পদ্ধতি কি ছিল?	OTM ( ICB with PQ)	
৩	ক্রয় অনুমোদনকারী কর্তৃপক্ষ	CCGP	
৪	ক্রয় প্রক্রিয়ার খরন কি ছিল?	১. অফলাইন	
৫	দরপত্র প্রস্তুতকরণের ক্ষেত্রে পিপিআর ২০০৮ অনুসরণ করা হয়েছিল কি?	হ্যাঁ	✓
		না	
৬	বিনির্দেশনা প্রস্তুতকরণে পিপিআর ২০০৮ অনুসরণ করা হয়েছিল কি?	হ্যাঁ	✓
		না	
৭	দরপত্র প্রস্তুতে ডিপিপিআর বিনির্দেশনা কি ছিল?	OTM ( ICB with PQ)	
৮	দরপত্র প্রকাশের মাধ্যম (জাতীয়/আন্তর্জাতিক) (বাংলা ও ইংরেজি পত্রিকার নাম)	১। পত্রিকার নামঃ (বাংলা)দৈনিক ইত্তেফাক ও দৈনিক যুগান্তর – তারিখঃ২৪/০৬/২০১৭  ২। পত্রিকার নামঃ (ইংরেজি)The Financial Express তারিখঃ24/06/2017 and The New Age তারিখঃ23/06/2017	
৯	দরপত্র CPTU এর ওয়েবসাইটে প্রকাশ হয়েছিল কি?	হ্যাঁ	✓
		না	
		তারিখ	০২/০৭/২০১৭
১০	দরপত্র বিক্রয় শুরু এবং শেষের তারিখ	শুরু: ২৪ জুন ২০১৭ তারিখ  শেষ: ১১ সেপ্টেম্বর ২০১৭ তারিখ	
১১	বিক্রয়কৃত দরপত্রের সংখ্যা	৪টি	
১২	প্রাপ্ত দরপত্রের সংখ্যা	৩টি	
১৩	সিএস তৈরির তারিখ	০৯/১০/২০১৭	
১৪	দরপত্র খোলার তারিখ ও সময়	তারিখঃ ১১/০৯/২০১৭	
		সময়ঃ ২: ৩০ ঘটিকা	
১৫	দরপত্র খোলার সময় উপস্থিত সদস্য সংখ্যা	০৩ জন	
১৬	সিএস কমিটির সদস্যবৃন্দের স্বাক্ষর আছে কি না?		
১৭	দরপত্র মূল্যায়ন কমিটির সভার তারিখ	-----	
১৮	মূল্যায়ন কমিটির সদস্য সংখ্যা	০৭ জন	
		বহিঃ সদস্য সংখ্যা: ০২ জন	



ক্রমিক নং	বিষয়	উত্তর/মন্তব্য লিখুন
১৯	উপস্থিত সদস্য সংখ্যা	০৭ জন বহিঃ সদস্য সংখ্যা: ০২ জন
২০	দরপত্রের জামানত জমা হয়েছিল কি? (ব্যাংক পে-অর্ডার, চালান ইত্যাদি)	হ্যাঁ ✓ না
২১	রেসপনসিভ দরপত্রের সংখ্যা	০৩ টি
২২	মূল্যায়ন প্রতিবেদন চূড়ান্ত অনুমোদনের তারিখ	২০/১২/২০১৭
২৩	Notification of Award (NOA) প্রদানের তারিখ	১০/০১/২০১৮ তারিখ
২৪	প্রস্তাবকৃত মূল্য (ডিপিপি/আরডিপিপি অনুযায়ী)	৬২০১২.৬৪ লক্ষ টাকা
২৫	চুক্তি মূল্য	৫৯২৭৬.০২ লক্ষ টাকা
২৬	কার্যাদেশ প্রাপ্ত প্রতিষ্ঠানের নাম	মনিকো-সিপিপি জেভি
২৭	চুক্তি স্বাক্ষরের তারিখ	০১/০২/২০১৮
২৮	কার্যাদেশ/চুক্তি অনুযায়ী কাজ শুরুর তারিখ	২৫/০৩/২০১৮
২৯	চুক্তি অনুযায়ী কাজ শেষ করার তারিখ	২৩/০৬/২০২১
৩০	সময় বৃদ্ধি করা হয়েছে কি? হলে কতদিন বৃদ্ধি ; এবং সময় বৃদ্ধির কারণসমূহ।	মোট ১৩ মাস সময় বৃদ্ধি করা হয়েছে
	মালামালের ক্ষেত্রে (যোগ করতে হবে)	

সংযুক্তি-২

আরডিপিপি অনুযায়ী প্রকল্পের পণ্য ক্রয় পরিকল্পনা

সারণি- পণ্য ক্রয় সংক্রান্ত তথ্যাদিঃ

(লক্ষ টাকা)

প্যাকেজ নং	সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী পণ্য ক্রয় প্যাকেজের বর্ণনা (পণ্য ক্রয়)	একক	পরিমাণ	ক্রয় পদ্ধতি ও (নমুনা)	চুক্তি অনুমোদন কারী কর্তৃপক্ষ	অর্থের উৎস	প্রাক্কলিত ব্যয় (লক্ষ টাকা)	সম্ভাব্য তারিখ			
								প্রাক যোগ্যতা আহবান (প্রযোজ্য ক্ষেত্রে)	দরপত্র আহবান	চুক্তি স্বাক্ষর	চুক্তি সম্পন্ন
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
PG-01	Supply of Vehicles ( 7-4WD Jeep &7-Pickup)	Nos.	7-4WD Jeep,7-Pickup	OTM/DPM	MORT B	GOB	৮৪২.৯৯	Not required	০২ মে ২০১৭	১৩ জুন ২০১৭	১২ ডিসেম্বর ২০১৭
PG-02	Supply of 7 Motor Cycle	Nos.	7-Motor Cycle	OTM/DPM	MORT B	GOB	১২.৫০	Not required	অক্টোবর-২০১৮	নভেম্বর-২০১৮	ডিসেম্বর-২০১৮
PG-03	Supply of Engineering Equipment	-	LS	OTM	CE, RHD	GOB	৮০০.০০	Not required	অক্টোবর-২০১৮	নভেম্বর-২০১৮	ডিসেম্বর-২০১৮
PG-04	Supply of Computer & Accessories	-	LS	OTM	CE, RHD	GOB	২৫.০০	Not required	As per requirement		
PG-05	Supply of Office Equipment	-	LS	OTM	CE, RHD	GOB	৫৫.০০	Not required	As per requirement		
PG-06	Supply of Furniture	-	LS	OTM	CE, RHD	GOB	৪০.০০	Not required	As per requirement		
পণ্য ক্রয়ের মোট ব্যয়							১,৭৭৫.৪৯				

উৎসঃ আরডিপিপি

## আরডিপিপি অনুযায়ী পূর্ত কাজ ক্রয়

আরডিপিপি (RDPP) অনুযায়ী পূর্ত কাজ ক্রয় সংক্রান্ত তথ্যাদি

সারণি: পূর্ত কাজ ক্রয় সংক্রান্ত তথ্যাদি

(লক্ষ টাকা)

প্যাকেজ নং	সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী ক্রয় প্যাকেজের বর্ণনা (পূর্ত কাজ ক্রয়)	একক	পরিমাণ	ক্রয় পদ্ধতি ও (নমুনা)	চুক্তি অনুমোদন কারী কর্তৃপক্ষ	অর্থের উৎস	প্রাক্কলিত ব্যয় (লক্ষ টাকা)	সম্ভাব্য তারিখ			
								প্রাক যোগ্যতা আহবান (প্রযোজ্য ক্ষেত্রে)	দরপত্র আহবান	চুক্তি স্বাক্ষর	চুক্তি সম্পন্ন
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
PW-01	Construction of 20 nos. Bridges under Rangpur Zone and Mohosthan Bridge No.02	সংখ্যা	২০টি ব্রিজ	OTM ( ICB with PQ)	CCGP	JICA & GOB	৬২,০১২.৬৪	Not required	২২ জুন -২০১৭	জানুয়ারী ২০১৮	মার্চ ২০২০
PW-02	Construction of 16 nos. Bridges under Rajshahi Zone	সংখ্যা	১৬টি ব্রিজ	OTM ( ICB with PQ)	CCGP	JICA & GOB	৩৭,৮০৬.২৫	Not required	২২ জুন -২০১৭	জানুয়ারী ২০১৮	মার্চ ২০২০
PW-03	Construction of 09 nos. Bridges under Khulna Zone	সংখ্যা	৯টি ব্রিজ	OTM ( ICB with PQ)	CCGP	JICA & GOB	১৫,৪৬৬.৪৫	০১ সেপ্টেম্বর ২০১৬	২০ ফেব্রুয়ারী - ২০১৭	২৮ সেপ্টেম্বর- ২০১৭	জুলাই-২০১৯
PW-04	Construction of 09 nos. Bridges under Barisal Zone	সংখ্যা	৯ টি ব্রিজ	OTM ( ICB with PQ)	CCGP	JICA & GOB	১৫,২৫৩.৪৫	০১ সেপ্টেম্বর ২০১৬	২০ ফেব্রুয়ারী - ২০১৭	২৮ সেপ্টেম্বর- ২০১৭	জুলাই-২০১৯
PW-05	Construction of 07 nos. Bridges under Gopalganj Zone	সংখ্যা	৭টি ব্রিজ	OTM ( ICB with PQ)	CCGP	JICA & GOB	১২,২৯৪.৭৩	০১ সেপ্টেম্বর ২০১৬	২০ ফেব্রুয়ারী - ২০১৭	২৮ সেপ্টেম্বর- ২০১৭	জুলাই-২০১৯
PW-06S	Construction of 13 nos. Bridge (South)	নং	১৩টি ব্রিজ	OTM ( ICB with PQ)	CCGP	JICA & GOB	৪১,৯৬৫.০৪	--	ডিসেম্বর ২০১৮	মে ২০১৯	এপ্রিল ২০২১
PW-06N	Construction of 08 nos. Bridge (North)	নং	০৮টি ব্রিজ	OTM ( ICB with PQ)	CCGP	JICA & GOB	২৬,১০৯.৭১	--	ডিসেম্বর ২০১৮	মে ২০১৯	এপ্রিল ২০২১
PW-7	Maintenance of Project offices	LS	LS	RFQ under Multiple lots	PD, WBBIP	GOB	৫০.০০		As per requirement		
পূর্ত কাজ ক্রয়ের মোট ব্যয়:							২১০,৯৫৮.২৭				

উৎসঃ আরডিপিপি

আরডিপিপি অনুযায়ী সেবা ক্রয়

প্রকল্পের সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী সেবা ক্রয় সংক্রান্ত তথ্যাদি

সেবা ক্রয় সংক্রান্ত তথ্যাদি

(লক্ষ টাকা)

প্যাকেজ নং	সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী সেবা ক্রয় প্যাকেজের বর্ণনা (সেবা ক্রয়)	একক	পরিমাণ	ক্রয় পদ্ধতি ও (নমুনা)	চুক্তি অনুমোদনকারী কর্তৃপক্ষ	অর্থের উৎস	প্রাক্কলিত ব্যয় (লক্ষ টাকা)	সম্ভাব্য তারিখ			
								প্রাক যোগ্যতা আহবান (প্রযোজ্য ক্ষেত্রে)	দরপত্র আহবান	চুক্তি স্বাক্ষর	চুক্তি সম্পন্ন
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
PS-01	Consultancy Service for detailed design, Construction, Supervision etc. for the Bridges (82 nos. bridges) of the project mentioned above.	-	থোক	QCBS (ICB)	CCGP	JICA	২৩,৩১২.৯৩	৩১ ডিসেম্বর-২০১৪	৩০ জুন-২০১৫	মার্চ-২০১৬	জানুয়ারী ২০২২
PS-02	NGO services external monitoring agency (EMA)	-	থোক	QCBS	PD, WBBIP	GOB	৪০.০০	--	২১ আগস্ট ২০১৭	১৩ নভেম্বর ২০১৭	৩১ অক্টোবর ২০১৭
PS-03	Out-Sourcing/Direct Recruitment Staffs	M-M	থোক	LCS	PD, WBBIP	GOB	৫৩২.০০	--	জুলাই-২০১৬	২৮ জুন-২০১৬	জানুয়ারী ২০২২
PS-04	Internal Audit Consultant (CA Firm)	-	থোক	QCBS	CE, RHD	GOB	১০.০০	--	০৫ ডিসেম্বর ২০১৭	ফেব্রুয়ারী ২০১৮	ফেব্রুয়ারী ২০২০
PS-03	Overseas & Local Training		৪	SSS	CE, RHD		২০০.০০			এপ্রিল ২০১৯	মে ২০১৯
সেবা ক্রয়ের মোট ব্যয়:							২৪,০৯৪.৯৩				

উৎস: প্রথম সংশোধিত ডিপিপি।

সংযুক্তি-৩

সারণি- বিভাগ, জেলা এবং উপজেলা অনুযায়ী প্রকল্প এলাকার তালিকা

ক্রঃ নং	বিভাগ	ক্রঃ নং	জেলা	ক্রঃ নং	উপজেলা
০১	ঢাকা	১	শরীয়তপুর	১	ভেদরগঞ্জ
		২	মাদারিপুর	২	রাজৈর
		৩	ফরিদপুর	৩	ফরিদপুর সদর
০২	রাজশাহী	৪	সিরাজগঞ্জ	৪	মধুখালী
				৫	সিরাজ গঞ্জ সদর
				৬	রায়গঞ্জ
				৭	সালঙ্গা
		৫	পাবনা	৮	শাহাজাদপুর
				৯	উল্লাপাড়া
				১০	সাথিয়া
		৬	নাটোর	১১	বেড়া
				১২	নাটোর সদর
		৭	নওগাঁ	১৩	নলডাঙ্গা
				১৪	আত্রাই
		৮	রাজশাহী	১৫	গোদাগাড়ী
				১৬	পবা
				১৭	গাবতলী
		৯	বগুড়া	১৮	শিবগঞ্জ
১৯	ধুনট				
২০	শাহাজানপুর				
২১	তালা				
০৩	খুলনা	১০	সাতক্ষীরা	২২	মংলা
		১১	বাগেরহাট	২৩	রামপাল
		১২	যশোর	২৪	যশোর সদর
		১৩	ঝিনাইদহ	২৫	ঝিনাইদহ সদর
				২৬	শৈলকোপা
		১৪	কুষ্টিয়া	২৭	কুষ্টিয়া সদর
		১৫	নড়াইল	২৮	নড়াইল সদর
		১৬	মাগুরা	২৯	মাগুরা সদর
৩০	শালিখা				
০৪	বরিশাল	১৭	বরিশাল	৩১	বাকেরগঞ্জ
				৩২	গৌরনদী
				৩৩	বিমানবন্দর থানা
				৩৪	বানারীপাড়া
		১৮	পিরোজপুর	৩৫	ভান্ডারিয়া
১৯	বালকাঠি	৩৬	রাজাপুর		
০৫	রংপুর	২০	রংপুর	৩৭	রংপুর সদর
				৩৮	তারাগঞ্জ
				৩৯	বদরগঞ্জ
		২১	গাইবান্ধা	৪০	ফুলছড়ি
				৪১	গোবিন্দগঞ্জ
		২২	নীলফামারী	৪২	সৈয়দপুর
				৪৩	কিশোরীগঞ্জ
		২৩	দিনাজপুর	৪৪	দিনাজপুর সদর
				৪৫	চিরির বন্দর
				৪৬	পার্বতীপুর
২৪	পঞ্চগড়	৪৭	পঞ্চগড় সদর		
		৪৮	আটোয়ারি		
২৫	জয়পুরহাট	৪৯	জয়পুরহাট সদর		
২৬	ঠাকুরগাঁও	৫০	ঠাকুরগাঁও সদর		
মোট	৫	২৬		৫০	

## সংযুক্তি-৪

### নির্মাণ কাজের গুণগত মান সম্পর্কিত বিস্তারিত বর্ণনা

#### 1. Atrai Bridge, Naogaon

<b>Particulars</b>		
Name of Bridge	Atrai Bridge, Naogaon	
Bridge ID No.	R548-28b (Length-143 m, 47+49+47m)	
Upazila/District	Atrai Sadar, Noagaon	
Name of TCIL Specialist	Md. Rakibur Rahman	
Name of Project Engineer (SDE) of R&H	Md. Afif Rahman Chowdhury	
Name of Project (SAE) of R&H	Md. Saiful Islam	
Name of Project Consultant's Engineer	Prodip Kumar Biswas-DRE	
Name of Project Contractor's Engineer	K.C-Biswas	
Date of inspection	10.04.2021	
Commencement date	25.03.2018	
Completion date (according to contract)	24.05.2020(as per original Contract) and 31.03.2021 as per supplementary Contract following the granted EOT	
Contract value: BDT (lakh)		
Up to date physical progress (%)	95 %	
<b>General data</b>		
1. Sign board displayed at site	✓ Yes	No
2. Contractor's office at site	✓ Yes	No
3. Cement store at site	✓ Yes	No
4. Labor shed at site	✓ Yes	No
5. First Aid-Kit at site	✓ Yes	No
6. Labors' kitchen at site		✓ Dirty
7. Tube well at site	✓ Yes	No
8. Labors' toilet at site	✓ Yes	No
9. Site Order Book available	✓ Yes	No
10. Design/drawing at site	✓ Yes	No
11. Pump machine at site	✓ Yes	No
12. Mixer machine at site	✓ Yes	No
13. Vibrator machine at site	✓ Yes	No
14. Spirit level at site	✓ Yes	No
15. Levelling instrument at site	✓ Yes	No
16. ID No. written on surface of completed bridge	Yes	✓ No
<b>Technical Data</b>		
➤ Test result of M.S. rod/ High Yield Deformed Steel(TMT Grade 500W)	✓ Yes	No
➤ Times M.S. rod tested High Yield Deformed Steel(TMT Grade 500W):	The test frequencies is adopted at every 100 tons of procurement and every delivery of individual bar diameter	
➤ Test result of cement	✓ Yes	No
➤ Times cement tested	From every new consignment	
➤ Test result of coarse aggregate	✓ Yes	No
➤ Times tested	Routine test before every major casting	
➤ Test result of water (for mixing)	✓ Yes	No
➤ Slump test	✓ Yes	No
➤ Times tested	From every 6cum of production (from every transit mixture)	

➤ Test result of cylinder/cube	✓ Yes	No
➤ Times tested	7 days & 28 days	
➤ Soil boring-log at site	✓ Yes	No
➤ Soil test result report at site	✓ Yes	No
➤ Pre-cast pile (No.) used	Yes	✓ No
➤ Cast-in-situ pile (No.) used	✓ Yes	No
➤ Piles used (No.)	Abut-22 (A1-11, A2-11)	Pier-22 (P1-11, P2-11)
➤ Pile length (m)	A1-33m, A2-30 m,	P1-25m, P2-25m
➤ Pile diameter (mm)	1200mm	1200mm
<b>Quality Assurance</b>		
➤ Setting time of cement(Initial: not less than 45 min, Final: not more than 375min)	Initial (test) : 125min-173min	Final (test): 265min-375 min
➤ Tensile of strength	Working (test): Yield (test): dia 10mm:555Mpa, dia 12mm:530 Mpa, dia 16mm:565Mpa, dia 20mm:565Mpa, dia 25mm:555Mpa, dia 28mm:545Mpa-, dia 32mm:555mpa	Times tested: per 100 tones and individual diameter
➤ Crushing strength of cement concrete	Strength (test): 40Mpa, 35 Mpa, 30Mpa, 20 Mpa , 15 Mpa & 10Mpa	Times tested: 7 days & 28 days
➤ Water-cement Ratio (what is the ratio) Specified: 0.45 max. for concrete grade C-40, C-35, C-30 & C- 20 & -0.5 max. for concrete grade C-15 & C- 10	Ratio (used): C40: 0.33, C35:0.33,C30:0.37,C20:0.45, C15: 0.46, C10:0.50	
➤ Shutter materials (used)	✓ Steel shutter	Yes/No
	Wooden plunk	Yes/No
	Smoothness of shutter surface (as found during inspection)	✓ Smooth
➤ Curing period (days)	As done: <b>Water method-</b> At least 7 day's thoroughly wet covered with burlap or other suitable material.	
➤ Girders are pre-stressed	Weathering Steel girder	✓ No
➤ Girders are cast-in-situ	✓ Prefabricated	No
➤ Sag of girders	Noticeable	✓ Not noticeable
➤ Surface smoothness of R.C.C. work	✓ Smooth	Rough
➤ Plastering was done on R.C.C. surface	Yes	✓ No
➤ Wheel-guard	Height (mm): 398	Width (mm):250
➤ Expansion joint	Width (mm): 40mm	
➤ Materials used to fill up expansion joint	Name of material: Strip seal	Filled materials: intact
➤ Edge protection of expansion joint	Name of material used: 40 Grade Concrete	
➤ Two sides of expansion joint in same elevation	✓ Yes	No
➤ Protection against slide-over	R.C.C. Railing: RCC & GI pipe:	✓ Parapet wall: RCC Solid parapet
➤ Approach road	✓ Alignment: Straight Alignment: Curved	Straight
➤ Fencing in approach road: (not Constructed)	✓ Provided in Design: ✓ Executed as per Design: yes	Not provided in design: Needed: Yes/No
➤ Cofferdam	In place	✓ Removed: Partly removed:
➤ Water pump used to control dust	✓ Yes	No
➤ Warning signboard placed (for under construction	✓ Yes	No

bridge)		
➤ Condition of approach road	Settled	✓ Intact
➤ Roller used in bridge seat	Yes	✓ No
➤ Brand of Roller (Please write name of manufacturer)	SANY, Case, Sakai, Cat, Caterpillar	
➤ Anti-earth quake device used	Yes	✓ No
➤ Lightning arrester used	Yes	✓ No
➤ Wing wall of bridge	Flared:	✓ Straight
➤ Sliding of backfilled materials	Yes	✓ No
➤ Is there any bridge between this bridge and the district headquarter, which is narrower than this bridge?	✓ Yes	No
➤ If reply of NO. 30 is yes, Please write name of the bridge	Natore to Naogaon Highway	
➤ If the bridge (old) of SL.31 should be replaced?	✓ Yes	No
➤ Has this bridge (which is inspected created connection with any new economic area (or the road network)	Yes	✓ No
➤ If reply to SL. No. 33 is yes, please write the name of the connected new economic area		
➤ Overall impression of quality of the bridge	Outer appearance: satisfactory Workmanship: Good Safety: Yes Quality of Construction materials: Good People's impression: Satisfactory	
Signature of quality inspector:		
Date of Inspection:	10.04.2021a	

## 2. Bhuyagati Bridge, Sirajganj

<b>Particulars</b>		
Name of Bridge	Bhuyagati Bridge, Sirajganj	
Bridge ID No.	N5-176a (Length-70 m, 20+30+20m)	
Upazila/District	Raiganj Sadar, Sirajganj	
Name of TCIL Specialist	Md. Rakibur Rahman	
Name of Project Engineer (SDE) of R&H	Md. Afif Rahman Chowdhury	
Name of Project (SAE) of R&H	Md. Saiful Islam	
Name of Project Consultant's Engineer	Prodip Kumar Biswas-DRE	
Name of Project Contractor's Engineer	K.C-Biswas	
Date of inspection	11.04.2021	
Commencement date	25.03.2018	
Completion date (according to contract)	24.05.2020(as per original Contract) and 31.03.2021 as per supplementary Contract following the granted EOT	
Contract value: BDT (lakh)		
Up to date physical progress (%)	99%	
<b>General data</b>		
17. Sign board displayed at site	✓ Yes	No
18. Contractor's office at site	✓ Yes-dismantled	No
19. Cement store at site	Yes	✓ No
20. Labor shed at site	✓ Yes- dismantled	No
21. First Aid-Kit at site	✓ Yes	No
22. Labors' kitchen at site	✓ Yes-dismantled	NO kitchen room
23. Tube well at site	✓ Yes	No
24. Labors' toilet at site	✓ Yes dismantled	No
25. Site Order Book available	✓ Yes	No



26. Design/drawing at site	✓ Yes	No
27. Pump machine at site	✓ Yes	No
28. Mixer machine at site	Yes	✓ No
29. Vibrator machine at site	✓ Yes	No
30. Spirit level at site	Yes	✓ No
31. Levelling instrument at site	✓ Yes	✓ No
32. ID No. written on surface of completed bridge	Yes	✓ No
<b>Technical Data</b>		
➤ Test result of M.S. rod/High Yield Deformed Steel(TMT Grade 500W)	✓ Yes	No
➤ Times M.S. rod tested/High Yield Deformed Steel(TMT Grade 500W):	The test frequencies is adopted at every 100 tons of procurement and every delivery of individual bar diameter	
➤ Test result of cement	✓ Yes	No
➤ Times cement tested	From every new consignment	
➤ Test result of coarse aggregate	✓ Yes	No
➤ Times tested	Routine test before every major casting	
➤ Test result of water (for mixing)	✓ Yes	No
➤ Slump test	✓ Yes	No
➤ Times tested	From every 6cum of production (from every transit mixture)	
➤ Test result of cylinder/cube	✓ Yes	No
➤ Times tested	7 days & 28 days	
➤ Soil boring-log at site	✓ Yes	No
➤ Soil test result report at site	✓ Yes	No
➤ Pre-cast pile (No.) used	Yes	No
➤ Cast-in-situ pile (No.) used	✓ Yes	No
➤ Piles used (No.)	Abut-20 (A1-10, A2-10)	Pier-19 (P1-11, P2-8)
➤ Pile length (m)	A1-34 m, A2-35 m	P1-32 m, P2-32m
➤ Pile diameter (mm)	1200mm	1200mm
<b>Quality Assurance</b>		
➤ Setting time of cement(Initial: not less than 45 min, Final: not more than 375min)	✓ Initial (test) : 125min-173min	✓ Final (test): 265min-375 min
➤ Tensile of strength	Working (test): Yield (test): dia 10mm:555Mpa, dia 12mm:530 Mpa, dia 16mm:565Mpa, dia 20mm:565Mpa, dia 25mm:555Mpa, dia 28mm:545Mpa-, dia 32mm:555mpa	Times tested: per 100 tones and individual diameter
➤ Crushing strength of cement concrete	Strength (test): 40Mpa, 35 Mpa, 30Mpa, 20 Mpa , 15 Mpa & 10Mpa	Times tested: 7 days & 28 days
➤ Water-cement Ratio (what is the ratio) <b>Specified: 0.45 max. for concrete grade C-40, C-35, C-30 &amp; C- 20 &amp; -0.5 max. for concrete grade C-15 &amp; C-10</b>	Ratio (used): ) : C40: 0.33, C35:0.33,C30:0.37,C20:0.45, C15: 0.46, C10:0.50	
➤ Shutter materials (used)	✓ Steel shutter	Yes/No
	Wooden plunk	Yes/No
	Smoothness of shutter surface (as found during inspection)	✓ Smooth

➤ Curing period (days)	As done: <b>Water method</b> - At least 7 day's thoroughly wet covered with burlap or other suitable material	
➤ Girders are pre-stressed	✓ Yes (PCI Girder)	No
➤ Girders are cast-in-situ	✓ Precast	No
➤ Sag of guarders	Noticeable	✓ Not noticeable
➤ Surface smoothness of R.C.C. work	✓ Smooth	Rough
➤ Plastering was done on R.C.C. surface	Yes	✓ No
➤ Wheel-guard	Height (mm): 398	Width (mm):250
➤ Expansion joint	Width (mm): 40	
➤ Materials used to fill up expansion joint	Name of material: Strip seal	Filled materials: intact
➤ Edge protection of expansion joint	Name of material used: 40 grade concrete	
➤ Two sides of expansion joint in same elevation	✓ Yes	No
➤ Protection against slide-over	R.C.C. Railing: RCC & GI pipe:	✓ Parapet wall: RCC Solid parapet
➤ Approach road	✓ Alignment: Straight Alignment: Curved	Straight
➤ Fencing in approach road: (not Constructed)	✓ Provided in Design: ✓ Executed as per Design: yes	Not provided in design: Needed: Yes/No
➤ Cofferdam	In place	✓ Removed: Partly removed:
➤ Water pump used to control dust	✓ Yes	No
➤ Warning signboard placed (for under construction bridge)	✓ Yes	No
➤ Condition of approach road	Settled	✓ Intact
➤ Roller used in bridge seat	Yes	✓ No
➤ Brand of Roller (Please write name of manufacturer)	SANY, Case, Sakai, Cat, Caterpillar	
➤ Anti-earth quake device used	Yes	✓ No
➤ Lightning arrester used	Yes	✓ No
➤ Wing wall of bridge	Flared:	✓ Straight
➤ Sliding of backfilled materials	Yes	✓ No
➤ Is there any bridge between this bridge and the district headquarter, which is narrower than this bridge?	Yes	✓ No
➤ If reply of NO. 30 is yes, Please write name of the bridge		
➤ If the bridge (old) of SL.31 should be replaced?	Yes	No
➤ Has this bridge (which is inspected created connection with any new economic area (or the road network)	Yes	✓ No
➤ If reply to SL. No. 33 is yes, please writhe name of the connected new economic area		
➤ Overall impression of quality of the bridge	Outer appearance: Good Workmanship: Good Safety: Yes Quality of Construction materials: Good People's impression: Satisfactory	
Signature of quality inspector:		
Date of Inspection:	11.04.2021	

### 3. Dattapara Bridge, Natore

<b>Particulars</b>		
Name of Bridge	Dattapara Bridge, Natore	
Bridge ID No.	N6-97a (Length-30 m)	
Upazila/District	Natore Sadar, Natore	
Name of TCIL Specialist	Md. Rakibur Rahman	
Name of Project Engineer (SDE) of R&H	Md. Afif Rahman Chowdhury	
Name of Project (SAE) of R&H	Md. Saiful Islam	
Name of Project Consultant's Engineer	Prodip Kumar Biswas-DRE	
Name of Project Contractor's Engineer	K.C-Biswas	
Date of inspection	10.04.2021	
Commencement date	25.03.2018	
Completion date (according to contract)	24.05.2020(as per original Contract) and 31.03.2021 as per supplementary Contract following the granted EOT	
Contract value: BDT (lakh)		
Up to date physical progress (%)	99%	
<b>General data</b>		
33. Sign board displayed at site	✓ Yes	No
34. Contractor's office at site	✓ Yes-dismantled	No
35. Cement store at site	Yes	✓ No
36. Labor shed at site	✓ Yes-dismantled	No
37. First Aid-Kit at site	✓ Yes-dismantled	No
38. Labors' kitchen at site	✓ Yes-dismantled	NO kitchen room
39. Tube well at site	✓ Yes	No
40. Labors' toilet at site	✓ Yes-dismantled	No
41. Site Order Book available	✓ Yes	No
42. Design/drawing at site	✓ Yes	No
43. Pump machine at site	✓ Yes	No
44. Mixer machine at site	Yes	✓ No
45. Vibrator machine at site	✓ Yes	No
46. Spirit level at site	Yes	✓ No
47. Levelling instrument at site	✓ Yes	No
48. ID No. written on surface of completed bridge	Yes	✓ No
<b>Technical Data</b>		
➤ Test result of M.S. rod/High Yield Deformed Steel(TMT Grade 500W)	✓ Yes	No
➤ Times M.S. rod tested/High Yield Deformed Steel(TMT Grade 500W):	The test frequencies is adopted at every 100 tons of procurement and every delivery of individual bar diameter	
➤ Test result of cement	✓ Yes	No
➤ Times cement tested	From every new consignment	
➤ Test result of coarse aggregate	✓ Yes	No
➤ Times tested	Routine test before every major casting	
➤ Test result of water (for mixing)	✓ Yes	No
➤ Slump test	✓ Yes	No
➤ Times tested	From every 6cum of production (from every transit mixture)	
➤ Test result of cylinder/cube	✓ Yes	No
➤ Times tested	7days & 28 days	
➤ Soil boring-log at site	✓ Yes	No
➤ Soil test result report at site	✓ Yes	No
➤ Pre-cast pile (No.) used	Yes	✓ No

➤ Cast-in-situ pile (No.) used	✓ Yes	No
➤ Piles used (No.)	A1-8, A2-8	Pier-
➤ Pile length (m)	A1-24m, A2-25m	
➤ Pile diameter (mm)	1200mm	
<b>Quality Assurance</b>		
➤ Setting time of cement(Initial: not less than 45 min, Final: not more than 375min)	✓ Initial (test) : 125min-173min	✓ Final (test): 265min-375 min
➤ Tensile of strength	Working (test): Yield (test): dia 10mm:555Mpa, dia 12mm:530 Mpa, dia 16mm:565Mpa, dia 20mm:565Mpa, dia 25mm:555Mpa, dia 28mm:545Mpa-, dia 32mm:555mpa	Times tested: per 100 tones and individual diameter
➤ Crushing strength of cement concrete	Strength (test): 40Mpa, 35 Mpa, 30Mpa, 20 Mpa , 15 Mpa & 10Mpa	Times tested: 7 days & 28 days
➤ Water-cement Ratio (what is the ratio) Specified: 0.45 max. for concrete grade C-40, C-35, C-30 & C- 20 & -0.5 max. for concrete grade C-15 & C- 10	Ratio (used): C40: 0.33, C35:0.33,C30:0.37,C20:0.45, C15: 0.46, C10:0.50	
➤ Shutter materials (used)	✓ Steel shutter	Yes/No
	Wooden plunk	Yes/No
	Smoothness of shutter surface (as found during inspection)	✓ Smooth
➤ Curing period (days)	As done: <b>Water method-</b> At least 7 day's thoroughly wet covered with burlap or other suitable material	
➤ Girders are pre-stressed	✓ Yes (PCI girder)	No
➤ Girders are cast-in-situ	Precast	No
➤ Sag of guarders	Noticeable	✓ Not noticeable
➤ Surface smoothness of R.C.C. work	✓ Smooth	Rough
➤ Plastering was done on R.C.C. surface	Yes	✓ No
➤ Wheel-guard	Height (mm): 398	Width (mm):250
➤ Expansion joint	Width (mm): 40	
➤ Materials used to fill up expansion joint	Name of material: Strip seal	Filled materials: intact
➤ Edge protection of expansion joint	Name of material used: 40 grade concrete	
➤ Two sides of expansion joint in same elevation	✓ Yes	No
➤ Protection against slide-over	R.C.C. Railing: RCC & GI pipe:	✓ Parapet wall: RCC Solid parapet
➤ Approach road	Alignment: Straight ✓ Alignment: Curved	Straight
➤ Fencing in approach road: (not Constructed)	✓ Provided in Design: ✓ Executed as per Design: yes	Not provided in design: Needed: Yes/No
➤ Cofferdam	In place	✓ Removed: Partly removed:
➤ Water pump used to control dust	✓ Yes	No
➤ Warning signboard placed (for under construction bridge)	✓ Yes	No
➤ Condition of approach road	Settled	✓ Intact
➤ Roller used in bridge seat	Yes	✓ No
➤ Brand of Roller (Please write name of manufacturer)	SANY, Case, Sakai, Cat, Caterpillar	
➤ Anti-earth quake device used	Yes	✓ No

➤ Lightning arrester used	Yes	✓ No
➤ Wing wall of bridge	Flared:	✓ Straight
➤ Sliding of backfilled materials	Yes	✓ No
➤ Is there any bridge between this bridge and the district headquarter, which is narrower than this bridge?	Yes	✓ No
➤ If reply of NO. 30 is yes, Please write name of the bridge		
➤ If the bridge (old) of SL.31 should be replaced?	Yes	No
➤ Has this bridge (which is inspected created connection with any new economic area (or the road network)	Yes	✓ No
➤ If reply to SL. No. 33 is yes, please write the name of the connected new economic area		
➤ Overall impression of quality of the bridge	Outer appearance: Good Workmanship: Good Safety: Yes Quality of Construction materials: Good People's impression: Satisfactory	
Signature of quality inspector:		
Date of Inspection:	10.04.2021	

#### 4. Patgari Bridge, Pabna

Particulars		
Name of Bridge	Patgari Bridge, Pabna	
Bridge ID No.	N 5-127a (Length-40 m)	
Upazila/District	Shahzadpur, Sirajganj	
Name of TCIL Specialist	Md. Rakibur Rahman	
Name of Project Engineer (SDE) of R&H	Md. Afif Rahman Chowdhury	
Name of Project (SAE) of R&H	Md. Saiful Islam	
Name of Project Consultant's Engineer	Prodip Kumar Biswas-DRE	
Name of Project Contractor's Engineer	K.C-Biswas	
Date of inspection	10.04.2021	
Commencement date	25.03.2018	
Completion date (according to contract)	24.05.2020(as per original Contract) and 31.03.2021 as per supplementary Contract following the granted EOT	
Contract value: BDT (lakh)		
Up to date physical progress (%)	99%	
General data		
49. Sign board displayed at site	✓ Yes	No
50. Contractor's office at site	✓ Yes-dismantled	No
51. Cement store at site	Yes	✓ No
52. Labor shed at site	✓ Yes- dismantled	No
53. First Aid-Kit at site	✓ Yes	No
54. Labors' kitchen at site	✓ Yes-dismantled	NO kitchen room
55. Tube well at site	✓ Yes	No
56. Labors' toilet at site	✓ Yes- dismantled	No
57. Site Order Book available	✓ Yes	No
58. Design/drawing at site	✓ Yes	No
59. Pump machine at site	✓ Yes	No
60. Mixer machine at site	Yes	✓ No
61. Vibrator machine at site	✓ Yes	No
62. Spirit level at site	Yes	✓ No
63. Levelling instrument at site	✓ Yes	No

64. ID No. written on surface of completed bridge	Yes	✓ No
<b>Technical Data</b>		
➤ Test result of M.S. rod/High Yield Deformed Steel(TMT Grade 500W)	✓ Yes	No
➤ Times M.S. rod tested/High Yield Deformed Steel(TMT Grade 500W):	The test frequencies is adopted at every 100 tons of procurement and every delivery of individual bar diameter	
➤ Test result of cement	✓ Yes	No
➤ Times cement tested	From every new consignment	
➤ Test result of coarse aggregate	✓ Yes	No
➤ Times tested	Routine test before every major casting	
➤ Test result of water (for mixing)	✓ Yes	No
➤ Slump test	✓ Yes	No
➤ Times tested	From every 6cum of production (from every transit mixture)	
➤ Test result of cylinder/cube	✓ Yes	No
➤ Times tested	7 days & 28 days	
➤ Soil boring-log at site	✓ Yes	No
➤ Soil test result report at site	✓ Yes	No
➤ Pre-cast pile (No.) used	Yes	✓ No
➤ Cast-in-situ pile (No.) used	✓ Yes	No
➤ Piles used (No.)	Abut-22(A1-11, A2-11)	
➤ Pile length (m)	A1-35m, A2-33 m	
➤ Pile diameter (mm)	1200mm	
<b>Quality Assurance</b>		
➤ Setting time of cement(Initial: not less than 45 min, Final: not more than 375min)	Initial (test) : 125min-173 min	Final (test): 265min-375 min
➤ Tensile of strength	Working (test): Yield (test): dia 10mm:555Mpa, dia12mm:530 Mpa, dia 16mm:565Mpa, dia 20mm:565Mpa, dia 25mm:555Mpa, dia 28mm:545Mpa-, dia 32mm:555mpa	Times tested: per 100 tones and individual diameter
➤ Crushing strength of cement concrete	Strength (test): 40Mpa, 35 Mpa, 30Mpa, 20 Mpa , 15 Mpa & 10Mpa	Times tested: 7 days & 28 days
➤ Water-cement Ratio (what is the ratio) Specified: 0.45 max. for concrete grade C-40, C-35, C-30 & C- 20 & -0.5 max. for concrete grade C-15 & C-10	Ratio (used): C40: 0.33, C35:0.33,C30:0.37,C20:0.45, C15: 0.46, C10:0.50	
➤ Shutter materials (used)	✓ Steel shutter	Yes/No
	Wooden plunk	Yes/No
	Smoothness of shutter surface (as found during inspection)	✓ Smooth
➤ Curing period (days)	As done: <b>Water method-</b> At least 7 day's thoroughly wet covered with burlap or other suitable material	
➤ Girders are pre-stressed	✓ Yes (PCI girder)	✓ No
➤ Girders are cast-in-situ	✓ Precast	No
➤ Sag of guarders	Noticeable	✓ Not noticeable
➤ Surface smoothness of R.C.C. work	✓ Smooth	Rough
➤ Plastering was done on R.C.C. surface	Yes	✓ No
➤ Wheel-guard	Height (mm): 398	Width (mm):250
➤ Expansion joint	Width (mm): 40	

➤ Materials used to fill up expansion joint	Name of material: Strip seal	Filled materials: intact
➤ Edge protection of expansion joint	Name of material used: 40 grade concrete	
➤ Two sides of expansion joint in same elevation	✓ Yes	No
➤ Protection against slide-over	R.C.C. Railing: RCC & GI pipe:	✓ Parapet wall: RCC Solid parapet
➤ Approach road	✓ Alignment: Straight Alignment: Curved	Straight
➤ Fencing in approach road: (not Constructed)	✓ Provided in Design: ✓ Executed as per Design: yes	Not provided in design: Needed: Yes/No
➤ Cofferdam	In place	✓ Removed: Partly removed:
➤ Water pump used to control dust	✓ Yes	No
➤ Warning signboard placed (for under construction bridge)	✓ Yes	No
➤ Condition of approach road	Settled	✓ Intact
➤ Roller used in bridge seat	Yes	✓ No
➤ Brand of Roller (Please write name of manufacturer)	SANY, Case, Sakai, Cat, Caterpillar	
➤ Anti-earth quake device used	Yes	✓ No
➤ Lightning arrester used	Yes	✓ No
➤ Wing wall of bridge	Flared:	✓ Straight
➤ Sliding of backfilled materials	Yes	✓ No
➤ Is there any bridge between this bridge and the district headquarter, which is narrower than this bridge?	Yes	✓ No
➤ If reply of NO. 30 is yes, Please write name of the bridge		
➤ If the bridge (old) of SL.31 should be replaced?	Yes	No
➤ Has this bridge (which is inspected created connection with any new economic area (or the road network)	Yes	✓ No
➤ If reply to SL. No. 33 is yes, please write the name of the connected new economic area		
➤ Overall impression of quality of the bridge	Outer appearance: Satisfactory Workmanship: Good Safety: Yes Quality of Construction materials: Good People's impression: Satisfactory	
Signature of quality inspector:		
Date of Inspection:	10.04.2021	

## 5. Vitapara Bridge, Pabna

<b>Particulars</b>		
Name of Bridge	Vitapara Bridge, Pabna	
Bridge ID No.	N 5-126a (Length-73 m, 50+23m)	
Upazila/District	Bera Sadar, Pabna	
Name of TCIL Specialist	Md. Rakibur Rahman	
Name of Project Engineer (SDE) of R&H	Md. Afif Rahman Chowdhury	
Name of Project (SAE) of R&H	Md. Saiful Islam	
Name of Project Consultant's Engineer	Prodip Kumar Biswas-DRE	
Name of Project Contractor's Engineer	K.C-Biswas	
Date of inspection	10.04.2021	
Commencement date	25.03.2018	
Completion date (according to contract)	24.05.2020(as per original Contract) and 31.03.2021 as per supplementary Contract following the granted EOT	
Contract value: BDT (lakh)		
Up to date physical progress (%)	97%	
<b>General data</b>		
65. Sign board displayed at site	✓ Yes	No
66. Contractor's office at site	✓ Yes –dismantled	No
67. Cement store at site	Yes	✓ No
68. Labor shed at site	✓ Yes –dismantled	No
69. First Aid-Kit at site	✓ Yes	No
70. Labors' kitchen at site	✓ Yes –dismantled	NO kitchen room
71. Tube well at site	✓ Yes –dismantled	No
72. Labors' toilet at site	✓ Yes- dismantled	No
73. Site Order Book available	✓ Yes	No
74. Design/drawing at site	✓ Yes	No
75. Pump machine at site	✓ Yes	No
76. Mixer machine at site	Yes	✓ No
77. Vibrator machine at site	✓ Yes	No
78. Spirit level at site	✓ Yes	No
79. Levelling instrument at site	✓ Yes	No
80. ID No. written on surface of completed bridge	Yes	✓ No
<b>Technical Data</b>		
➤ Test result of M.S. rod /High Yield Deformed Steel(TMT Grade 500W)	✓ Yes	No
➤ Times M.S. rod tested /High Yield Deformed Steel(TMT Grade 500W):	The test frequencies is adopted at every 100 tons of procurement and every delivery of individual bar diameter	
➤ Test result of cement	✓ Yes	No
➤ Times cement tested	From every new consignment	
➤ Test result of coarse aggregate	✓ Yes	No
➤ Times tested	Routine test before every major casting	
➤ Test result of water (for mixing)	✓ Yes	No
➤ Slump test	✓ Yes	No
➤ Times tested	From every 6cum of production (from every transit mixture)	
➤ Test result of cylinder/cube	✓ Yes	No
➤ Times tested	7 days & 28 days	
➤ Soil boring-log at site	✓ Yes	No
➤ Soil test result report at site	✓ Yes	No
➤ Pre-cast pile (No.) used	Yes	✓ No



➤ Cast-in-situ pile (No.) used	✓ Yes	No
➤ Piles used (No.)	Abut-22 (A1-11, A2-11)	Pier-9
➤ Pile length (m)	A1-32 m, A2-33 m	P1-34m
➤ Pile diameter (mm)	1200mm	
<b>Quality Assurance</b>		
➤ Setting time of cement(Initial: not less than 45 min, Final: not more than 375min)	✓ Initial (test) : 125min-173min	✓ Final (test): 265min-375 min
➤ Tensile of strength	Working (test): Yield (test): dia 10mm:555Mpa, dia12mm:530 Mpa, dia16mm:565Mpa, dia 20mm:565Mpa, dia 25mm:555Mpa, dia 28mm:545Mpa-, dia 32mm:555mpa	Times tested: per 100 tones and individual diameter
➤ Crushing strength of cement concrete	Strength (test): 40Mpa, 35 Mpa, 30Mpa, 20 Mpa , 15 Mpa & 10Mpa	Times tested: 7 days & 28 days
➤ Water-cement Ratio (what is the ratio) Specified: 0.45 max. for concrete grade C-40, C-35, C-30 & C- 20 & -0.5 max. for concrete grade C-15 & C- 10	Ratio (used): C40: 0.33, C35:0.33,C30:0.37,C20:0.45, C15: 0.46, C10:0.50	
➤ Shutter materials (used)	✓ Steel shutter	Yes/No
	Wooden plunk	Yes/No
	Smoothness of shutter surface (as found during inspection)	✓ Smooth
➤ Curing period (days)	As done: <b>Water method</b> - At least 7 day's thoroughly wet covered with burlap or other suitable material	
➤ Girders are pre-stressed	Weathering Steel girder	No
➤ Girders are cast-in-situ	✓ Prefabricated	No
➤ Sag of guarders	Noticeable	✓ Not noticeable
➤ Surface smoothness of R.C.C. work	✓ Smooth	Rough
➤ Plastering was done on R.C.C. surface	Yes	✓ No
➤ Wheel-guard	Height (mm): 398mm	Width (mm):250mm
➤ Expansion joint	Width (mm): 40mm	
➤ Materials used to fill up expansion joint	Name of material: Strip seal	Filled materials: intact
➤ Edge protection of expansion joint	Name of material used: 40 grade Concrete	
➤ Two sides of expansion joint in same elevation	✓ Yes	No
➤ Protection against slide-over	R.C.C. Railing: RCC & GI pipe:	✓ Parapet wall: RCC Solid parapet
➤ Approach road	✓ Alignment: Straight Alignment: Curved	Straight
➤ Fencing in approach road: (not Constructed)	✓ Provided in Design: ✓ Executed as per Design: Yes	Not provided in design: Needed: Yes/No
➤ Cofferdam	In place	✓ Removed: Partly removed:
➤ Water pump used to control dust	✓ Yes	No
➤ Warning signboard placed (for under construction bridge)	✓ Yes	No
➤ Condition of approach road	Settled	✓ Intact
➤ Roller used in bridge seat	Yes	✓ No
➤ Brand of Roller (Please write name of manufacturer)	SANY, Case, Sakai, Cat, Caterpillar	
➤ Anti-earth quake device used	Yes	✓ No
➤ Lightning arrester used	Yes	✓ No

➤ Wing wall of bridge	Flared:	✓ Straight
➤ Sliding of backfilled materials	Yes	✓ No
➤ Is there any bridge between this bridge and the district headquarter, which is narrower than this bridge?	Yes	✓ No
➤ If reply of NO. 30 is yes, Please write name of the bridge		
➤ If the bridge (old) of SL.31 should be replaced?	Yes	No
➤ Has this bridge (which is inspected created connection with any new economic area (or the road network)	Yes	✓ No
➤ If reply to SL. No. 33 is yes, please writhe name of the connected new economic area		
➤ Overall impression of quality of the bridge	Outer appearance: Good Workmanship: Good Safety: Yes Quality of Construction materials: Good People's impression: Satisfactory	
Signature of quality inspector:		
Date of Inspection:	10.04.2021	

## সংযুক্তি-৫

### গুরুত্বপূর্ণ তথ্যপ্রদানকারীগণের নামের তালিকা

ক্রমিক	নাম	পদবী	ঠিকানা	মোবাইল
১	২	৩	৪	৫
১	এম,এ জলিল	থানা ইনচার্জ	ফরিদপুর সদর, ফরিদপুর	০১৩২০০৯৭৩৮০
২	মোঃ মাসুদ রেজা	ইউ.এন.ও	ফরিদপুর সদর, ফরিদপুর	০১৭০১৬৭০০২৪
৩	মো মাহবুব খান	ব্যবসায়ী	ফরিদপুর	০১৭৮৯-০৬৩২৩৫
৪	মোঃ কামাল হোসেন	চিকিৎসক	কুষ্টিয়া সদর, কুষ্টিয়া	০১৭১৮৪৫৫১৮
৫	মোঃতৌহিদুর রহমান	ব্যবসায়ী	ঝিনাইদাহ সদর, ঝিনাইদাহ	০১৯১৮০৫৭১৫৪
৬	মোঃ তরিকুল ইসলাম	সহকারী প্রকৌশলী	গোবিন্দগঞ্জ, গাইবান্ধা	০১৭৩০৫৭৯৫৯৬
৭	মোঃ খাজা মিংগা	ব্যবসায়ী	শিবগঞ্জ, বগুড়া	০১৭৩৪৪৯১২৩৯
৮	মোঃ লেবু মিয়া	সহসভাপতি, পরিবহন মালিক সমিতি	শিবগঞ্জ, বগুড়া	০১৭১৪৯৮৬৪০৯
৯	মোঃ কাউছার আহমেদ	থানা ইনচার্জ	সিরাজগঞ্জ সদর, সিরাজগঞ্জ	০১৭১৩৩৭৪০৩৮
১০	তপন কুমার গোলদয়	ইউপি, চেয়ারম্যান	রামপাল, বাগেরহাট	০১৭৯০২৮৫১৫৫
১১	দিলিপ রায়	ব্যবসায়ী	রামপাল, বাগেরহাট	০১৯৩৩৩৩৫৪৮৭
১২	মোঃ জুয়েল	ব্যবসায়ী	পঞ্চগড় সদর, পঞ্চগড়	০১৭১৩৩৭৮৬৪৪৭
১৩	মোঃ নুরুল ইসলাম	সুপারভাইজার, মনিকো কোঃলিঃ	পঞ্চগড় সদর, পঞ্চগড়	০১৭১০০৩১৩৮৮
১৪	মোঃ মোতাহার আলী	সহকারী প্রকৌশলী	দিনাজপুর সদর, দিনাজপুর	০১৭১২৮০৩৩২০
১৫	মোঃ আমিনুর রহমান	সহকারী শিক্ষক	তারাগঞ্জ, রংপুর	০১৭২৫৭৮৮৩৪৪
১৬	মোঃ বাবুল মিয়া	ব্যবসায়ী	বীরগঞ্জ, দিনাজপুর	০১৯৮৫৭১২৩৫৪
১৭	আফিফ হোসেন চৌধুরী	উপ-বিভাগীয় প্রকৌশলী সওজ	বগুড়া	০১৭৪৯১৯৪৯৮৯
১৮	প্রদীপ কুমার বিশ্বাস	ডেপুটি রেসিডেন্ট ইঞ্জিনিয়ার	সিরাজগঞ্জ	০১৭১১৪৫৮৯৭৬
১৯	মোঃ মামুন কাউসার	প্রকল্প ব্যবস্থাপক (সহকারী প্রকৌশলী)	উত্তরাঞ্চল	০১৭০৮১৩৯৬৬১
২০	মোঃ গোলাম কিবরিয়া	প্রকল্প ব্যবস্থাপক (সহকারী প্রকৌশলী)	দক্ষিণাঞ্চল	০১৭০৮১৩৯৬৬৫

# সংযোজনীসমূহ

	সংযোজনীসমূহ
০১	সুবিধাভোগীদের সাথে জরিপের প্রশ্নমালা
০২	এফ জি ডি গাইডলাইন
০৩/০১	প্রকল্প সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তাদের সাথে কেআইআই গাইডলাইন
০৩/০২	সাংবাদিক, শিক্ষক, ব্যবসায়ি, পরিবহন মালিকদের সাথে কেআইআই প্রশ্নমালা
০৪	ক্রয় সংক্রান্ত চেকলিষ্ট



		১= হ্যাঁ ২= না	
B.18	ব্রিজটি নির্মিত হওয়ার ফলে ব্যবসায়িক মালামাল পরিবহণের খরচ আগের তুলনায় হ্রাস/বৃদ্ধি পেয়েছে? ১. হ্রাস পেয়েছে ২. বৃদ্ধি পেয়েছে		
B.19	ব্রিজটি নির্মিত হওয়ার ফলে ব্যবসায়িক ক্ষেত্রে কিভাবে উন্নয়ন হয়েছে বা হবে বলে মনে করেন? ১. ২. ৩.		
B.20	প্রকল্পের আওতায় নির্মিত ব্রিজ/কালভার্টগুলোর বর্তমান অবস্থা কেমন? ১. ব্যবহারের উপযুক্ত আছে ২. মেরামত করা প্রয়োজন		
B.21	প্রকল্পটির সবল দিকসমূহ উল্লেখ করুন। ১. ২. ৩.		
B.22	প্রকল্পটির দুর্বল দিকসমূহ উল্লেখ করুন। ১. ২. ৩.		
B.23	পুরাতন ব্রিজে অথবা সরু ব্রিজে দুর্ঘটনার সম্ভাবনা থাকে। এ কারণে কখনও কখনও গাড়ি রেলিং ভেঙে নিচে পড়ে যায়; কখনও কখনও প্রাণহানি ঘটে। দুর্ঘটনার ঘটুক অথবা না ঘটুক, পুরাতন ব্রিজে অথবা সরু ব্রিজে গাড়ি উঠার আগে যাত্রীদের মনে দুর্ঘটনার আশঙ্কা সৃষ্টি হয়; বৃকে কঁপুনি সৃষ্টি হয়। এ কথা সঠিক বলে আপনার মনে হয় কিনা? ১= হ্যাঁ ২= না		
B.24	একটি প্রসস্থ এবং নতুন ব্রিজে গাড়ি উঠার সময়ে যাত্রীদের মনে দুর্ঘটনার আশঙ্কা প্রায়ই থাকে না। এ কথা সঠিক বলে আপনার মনে হয় কিনা? ১= হ্যাঁ ২= না		
B.25	প্রকল্পের প্রসস্থ এবং নতুন ব্রিজে গাড়ির দুর্ঘটনার আশঙ্কা কম বলে আপনার মনে হয় কিনা? ১= হ্যাঁ ২= না		
B.26	প্রকল্পের আওতায় নতুন ব্রিজ নির্মিত হওয়ার ফলে সড়ক পথে যাতায়াতের সুযোগ বৃদ্ধি পেয়েছে (অথবা পাবে)। এ কথা সঠিক বলে আপনি মনে করেন কিনা? ১= হ্যাঁ ২= না		
B.27	যোগাযোগ ব্যবস্থার উন্নয়ন হলে ব্যবসায়ী/শিল্পপতিগণ বিভিন্ন স্থানে শিল্প স্থাপন করেন। এ কথা সঠিক বলে আপনি মনে করেন কিনা? ১= হ্যাঁ ২= না		
B.28	প্রকল্পের আওতায় নতুন ব্রিজ নির্মিত হওয়ার ফলে ব্যবসায়ী/শিল্পপতিগণ আপনাদের এলাকায় ভবিষ্যতে নতুন শিল্প স্থাপন করবেন বলে আপনি মনে করেন কিনা? ১= হ্যাঁ ২= না		
B.29	যদি নতুন শিল্প স্থাপন করা হয় তা হলে আপনাদের এলাকায় বেকারত্ব হ্রাস পাবে কিনা? ১= হ্যাঁ ২= না		
B.30	আপনাদের এলাকায় কেহ শিল্প স্থাপন করতে চাইলে আপনারা তাকে সহযোগিতা করবেন কিনা? ১= হ্যাঁ ২= না		
B.31	নতুন ব্রিজ নির্মিত হওয়ার ফলে দূরদূরান্তে কাজের সন্ধানে লোকজনের যাতায়াত করা সহজতর হয়েছে/হবে। আপনার এলাকার বেকার লোকজন কাজের সন্ধানে এ সুযোগে দূরদূরান্তে (অর্থনৈতিক অঞ্চলে) যাবে কিনা? ১= হ্যাঁ ২= না		
B.32	দূরদূরান্তে যেয়ে যদি তারা কাজ করার সুযোগ পায় তবে তাদের আয় বৃদ্ধি পাবে। তাতে এলাকার জনগণের দারিদ্র্য ক্রমাগত হ্রাস পাবে কিনা? ১= হ্যাঁ ২= না		
B.33	নতুন ব্রিজ নির্মিত হওয়ার ফলে (অথবা নতুন ব্রিজ নির্মাণ সমাপ্ত হলে) এলাকায় বন্যার প্রকোপ বৃদ্ধি পাবে বলে আপনার ধারণা হয় কিনা। ১= হ্যাঁ ২= না		
B.34	ব্রিজটি নির্মিত হওয়ার ফলে (অথবা নির্মিত হলে) আইনশৃংখলার উন্নতি হয়েছে কিনা (অথবা হবে কিনা)। ১= হ্যাঁ ২= না		
B.35	রাস্তাটির ভবিষ্যতের উন্নয়নের জন্য আপনার মতামত? _____		
তথ্য সংগ্রহকারীর নামঃ	স্বাক্ষর	তারিখঃ	

## সংযোজনী-২

### “ওয়েস্টার্ন বাংলাদেশ ব্রিজ ইমপ্রুভমেন্ট প্রজেক্ট” শীর্ষক প্রকল্পের নিবিড় পরিবীক্ষণ সমীক্ষার FGD পরিচালনার জন্য চেকলিস্ট

#### আলোচনার সহায়তার জন্য প্রশ্নমালা/আলোচনার বিষয়সমূহ

১. আপনার এলাকায় সড়কে ব্রিজ বা কালভার্ট নির্মাণের কি ধরনের কাজ চলমান রয়েছে?
২. এই ব্রিজ নির্মাণের কাজে আপনার/আপনাদের থেকে জমি অধিগ্রহণ করা হয়েছে কিনা? হয়ে থাকলে, জমি অধিগ্রহণের ক্ষতি পূরণের টাকা আপনারা পেয়েছেন কিনা এবং টাকা পেতে কোন অসুবিধা হয়েছিল কিনা। হয়ে থাকলে কি ধরনের অসুবিধা হয়েছিল-এ সম্পর্কে বলুন।
৩. ব্রিজ নির্মাণ এর পূর্বে আপনাদের নিজেদের প্রয়োজনীয় কাজ সম্পন্ন করতে কি কি অসুবিধার সম্মুখীন হতেন বা হচ্ছেন?
৪. ব্রিজ নির্মাণের ফলে ব্যবসায়িক মালামাল পরিবহণে সময় কতটুকু (%) সাশ্রয় হবে বলে আপনারা মনে করেন।
৫. ব্রিজ নির্মাণের ফলে ব্যবসায়িক মালামাল পরিবহণে কি পরিমাণ (%) সাশ্রয় হবে বলে আপনারা মনে করেন।
৬. ব্রিজটি নির্মিত হওয়ার ফলে ব্যবসায়িক ক্ষেত্রে কিভাবে উন্নয়ন হয়েছে বা হবে বলে আপনারা মনে করেন।
৭. ব্রিজ নির্মাণের ফলে অত্র এলাকায় আর্থ-সামাজিক প্রেক্ষাপটে কি ধরনের পরিবর্তন এসেছে বা আসবে বলে আপনারা মনে করেন।
৮. ব্রিজ নির্মাণের ফলে স্কুল/কলেজে ছাত্র-ছাত্রীর সংখ্যা পূর্বের তুলনায় বেড়েছে বলে মনে করেন কিনা।
৯. ব্রিজ নির্মাণের ফলে স্কুল/কলেজে ছাত্রীদের সংখ্যা পূর্বের তুলনায় বেড়েছে বলে মনে করেন কিনা।
১০. ব্রিজ নির্মাণের ফলে অত্র এলাকায় স্বাস্থ্য ও চিকিৎসা সেবা পাওয়া সহজতর হয়েছে বলে মনে করেন কিনা।
১১. ব্রিজ নির্মাণের ফলে আপনাদের যাতায়াত সময় এবং যাতায়াত খরচ কত ভাগ (%) সাশ্রয় হয়েছে বা হবে বলে আপনারা মনে করেন।
১২. আপনাদের মতে এ প্রকল্পের সবচেয়ে বেশি উপকারিতা/সবল দিকসমূহ কী কী।
১৩. আপনাদের জানা মতে এ প্রকল্পের সবচেয়ে দুর্বল দিকসমূহ কী কী।
১৪. আপনাদের জানা মতে এ প্রকল্পের সুযোগসমূহ কী কী।
১৫. নতুন ব্রিজ নির্মিত হওয়ার ফলে (অথবা নতুন ব্রিজ নির্মাণ সমাপ্ত হলে) এলাকায় বন্যার প্রকোপ বৃদ্ধি পাবে বলে আপনার ধারণা হয় কিনা। অথবা ব্রিজের কারণে জলবায়ু পরিবর্তনের উপর বিরূপ প্রভাব সৃষ্টি হবে বলে মনে করেন কিনা।
১৬. ব্রিজটি নির্মিত হওয়ার ফলে (অথবা নির্মিত হলে) আইনশৃংখলার উন্নতি হয়েছে কিনা (অথবা হবে কিনা)।

## সংযোজনী-৩/১

“ওয়েস্টার্ন বাংলাদেশ ব্রিজ ইমপুভমেন্ট প্রজেক্ট” শীর্ষক প্রকল্প এর নিবিড় পরিবীক্ষণ সমীক্ষার

(KII) গাইডলাইন:

(প্রকল্প পরিচালক এবং প্রকল্প সংশ্লিষ্ট বিভিন্ন কর্মকর্তাগণের সমন্বয়ে)

তারিখঃ

নাম:

ফোন/মোবাইল:

পদবি:

শাখা/সংস্থা:

দপ্তর/মন্ত্রলয়:

১. প্রকল্পের ১ম সংশোধনীর কারণ ব্যাখ্যা করুন।
২. প্রকল্পের আওতায় এডিপি-তে যথাসময়ে অর্থ বরাদ্দ, অর্থ ছাড় এবং বিল পরিশোধ ইত্যাদি বিষয়ে কোন ধরনের সমস্যা রয়েছে কিনা বলুন।
৩. প্রকল্প গ্রহণের পূর্বে বেইজলাইন সার্ভে এবং সম্ভাব্যতা যাচাই প্রতিবেদন প্রস্তুত করা হয়েছিল কিনা বলুন।
৪. প্রকল্প পরিচালক পরিবর্তনের ফলে প্রকল্পের কাজের অগ্রগতি ব্যাহত হয়েছিল কিনা বলুন।
৫. পণ্য, কাজ এবং সেবা ক্রয়ের ক্ষেত্রে ডিপিপি এর নির্দেশনা এবং ক্রয় আইন ও বিধিমালা (পিপিএ-২০০৬ ও পিপিআর-২০০৮) অনুসরণ করা হচ্ছে কিনা বলুন।
৬. (ইন্টারনাল/এক্সটারনাল) অডিট আপত্তি অনিপত্তিকৃত আছে কিনা। (অডিট আপত্তির ব্রডশীট জবাবের একটি কপি দিন)।
৭. বছরভিত্তিক কর্ম-পরিকল্পনা সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী অনুসরণ করা হচ্ছে কিনা বলুন।
৮. লগ-ফ্রেম অনুযায়ী প্রকল্পের Output সময়ানুপাতিক হারে অর্জন করা সম্ভব হয়েছে/হচ্ছে কিনা বলুন।
৯. ভ্রমণ আরামদায়ককরণ, আন্তর্জাতিক যোগাযোগ বৃদ্ধি, অর্থনৈতিক উন্নয়ন, কর্মসংস্থান সৃষ্টিকরণ, দারিদ্র্য হ্রাসকরণ সংক্রান্ত ব্যাপারে প্রকল্পটি কতটুকু সহায়ক হয়েছে বা হবে বলে আপনি ধারণা করেন।
১০. প্রকল্পের PIC এর কতটি সভা অনুষ্ঠিত হয়েছে। কতটি সভা অনুষ্ঠিত হওয়ার বিধান ছিল।
১১. স্টিয়ারিং কমিটির সভা কতটি অনুষ্ঠিত হয়েছে। কতটি সভা অনুষ্ঠিত হওয়ার বিধান ছিল।
১২. বিধান অনুসারে PIC এর সভা এবং স্টিয়ারিং কমিটির সভা অনুষ্ঠিত না হয়ে থাকলে তাতে প্রকল্পের অগ্রগতি ব্যাহত হয়েছে কিনা।
১৩. আইএমইডি-র কর্মকর্তাগণ সময়ে সময়ে প্রকল্প পরিদর্শন করেছেন। তাঁদের পরিদর্শনের/পর্যবেক্ষণের প্রতিবেদন দেওয়া হয়েছে। সে সব পরিদর্শন প্রতিবেদনের “প্রতিপালন প্রতিবেদন” দেওয়া হয়েছে কিনা। [অনুগ্রহ করে বিগত দুবছরের “প্রতিপালন প্রতিবেদন” এর কপি দিন।
১৪. দরপত্র চুক্তি অনুসারে প্রকল্পের ইঞ্জিনিয়ারের দায়িত্ব কাহার উপর ন্যস্ত। [তঁার নাম, পদবি, ফোন নম্বর দয়া করে প্রদান করুন।]
১৫. প্রকল্পের ভৌত কাজের মান নিয়ন্ত্রণের দায়িত্ব চুক্তিপত্র অনুসারে কাহার উপর ন্যস্ত। [তঁার নাম, পদবি, ফোন নম্বর দয়া করে প্রদান করুন।]
১৬. ব্রিজ নির্মাণ কাজে ব্যবহার করা নির্মাণ সামগ্রীর টেষ্ট রিপোর্ট কোন কর্মকর্তা অনুমোদন করেন। [তঁার নাম, পদবি, ফোন নম্বর দয়া করে প্রদান করুন।]
১৭. সমাপ্তকৃত কাজের বিল কে প্রস্তুত করেন। [তঁার পদবি দয়া করে উল্লেখ করুন।]
১৮. ঠিকাদারকে পরিশোধ করার জন্য প্রস্তুতকৃত বিল কোন কোন কর্মকর্তা প্রত্যয়ন করেন। [তঁাদের পদবি দয়া করে উল্লেখ করুন।]
১৯. প্রকল্পের ভৌত কাজ বাস্তবায়নের পথে কোন অসুবিধার সম্মুখীন হয়েছেন কিনা।



২০. কতটি ব্রিজের জন্য জমি অধিগ্রহণের প্রয়োজন হয়েছে।
২১. কতটি ব্রিজের জমি অধিগ্রহণ অবশিষ্ট আছে।
২২. জমি অধিগ্রহণে বিলম্বের কারণে অনুমোদিত মেয়াদে প্রকল্প বাস্তবায়ন বিলম্বিত হওয়ার সম্ভাবনা আছে কিনা।  
(ক) হ্যাঁ। (খ) না।
২৩. প্রকল্প বাস্তবায়ন সমাপ্তির পর নির্মিত ব্রিজসহ অন্যান্য অবকাঠামো টেকসই রাখার জন্য কোনো ম্যানুয়েল আছে কিনা।  
(ক) হ্যাঁ। (খ) না।
২৪. ডিপিপি/আরডিপিপি অনুযায়ী প্রকল্পের জনবল নিয়োগ দেয়া হয়েছে কিনা।  
(ক) হ্যাঁ। (খ) না।
২৫. ডিপিপি/আরডিপিপি অনুযায়ী প্রকল্পের জনবল নিয়োগ না দেয়া হয়ে থাকলে তার কারণ। (যদি থাকে)।
২৬. অনুমোদিত সময়ের মধ্যে প্রকল্পটির বাস্তবায়ন সমাপ্ত করার জন্য উর্ধ্বতন কর্তৃপক্ষের কোন ধরনের সহায়তার প্রয়োজন আছে কিনা।
২৪. নতুন ব্রিজ নির্মিত হওয়ার ফলে (অথবা নতুন ব্রিজ নির্মাণ সমাপ্ত হলে) এলাকায় বন্যার প্রকোপ বৃদ্ধি পাবে বলে আপনার ধারণা হয় কিনা।  
(ক) হ্যাঁ। (খ) না।  
যদি জবাব হ্যাঁ হয় তবে আনুমানিক কতটি ব্রিজের স্থানে বন্যার প্রকোপ বৃদ্ধি পাবে।  
মোট ---- টি।
২৫. ব্রিজগুলো নির্মাণ সম্পন্ন হলে আইনশৃংখলা পরিস্থিতির আরও উন্নতি হবে বলে আপনি মনে করেন কিনা।
২৬. প্রকল্পের ভৌত কাজ সমাপ্ত হলে সড়ক নেটওয়ার্কের কোন কোন স্থানের র্থনতিক অঞ্চল সংযুক্ত হবে।  
(অন্যান্য প্রাসঙ্গিক বিষয় আলোচনা করা হবে।)

## সংযোজনী-৩/২

### “ওয়েস্টার্ন বাংলাদেশ ব্রিজ ইমপ্লিমেন্ট প্রজেক্ট” শীর্ষক প্রকল্প এর নিবিড় পরিবীক্ষণ সমীক্ষার (KII) গাইডলাইন:

[প্রকল্পের সরাসরি কর্মকর্তা নন এমন KII-এর নিকট হতে তথ্য সংগ্রহের জন্য অনুসরণীয় প্রশ্নমালা]

#### তারিখঃ

নাম: ফোন/মোবাইল:  
পদবি: শাখা/সংস্থা:  
দপ্তর/সংস্থা:

১. “ওয়েস্টার্ন বাংলাদেশ ব্রিজ ইমপ্লিমেন্ট প্রজেক্ট” শীর্ষক প্রকল্প এর আওতায় আপনার এলাকায় স্থানে একটি ব্রিজ নির্মাণ সমাপ্ত হয়েছে/ নির্মাণ করা হচ্ছে। এ ব্যাপারে আপনি অবহিত আছেন কিনা।
২. ব্রিজটির নির্মাণ কাজ আপনি নিজে কখনও দেখেছেন কিনা।
- ৩। ব্রিজটির নির্মাণ কাজ আপাতদৃষ্টি মজবুতভাবে করা হচ্ছে বলে আপনার ধারণা হয়েছে/হচ্ছে কিনা।
- ৪। ব্রিজটি নির্মাণ সমাপ্ত হওয়ার ফলে (অথবা নির্মাণ সমাপ্ত হলে) সড়ক পথে ভ্রমণ আরামদায়ককরণ হবে বলে আপনি মনে করেন কিনা।
৫. ব্রিজটি নির্মাণ সমাপ্ত হওয়ার কারণে (অথবা নির্মাণ সমাপ্ত হলে) আন্তর্জাতিক যোগাযোগ বৃদ্ধি পাবে বলে আপনি মনে করেন কিনা।
৬. ব্রিজটি নির্মাণ সমাপ্ত হওয়ার কারণে (অথবা নির্মাণ সমাপ্ত হলে) অর্থনৈতিক উন্নয়ন কর্মকান্ড বৃদ্ধি পাবে বলে আপনি মনে করেন কিনা।
৭. ব্রিজটি নির্মাণ সমাপ্ত হওয়ার কারণে (অথবা নির্মাণ সমাপ্ত হলে) কর্মসংস্থানের সুযোগ বৃদ্ধি পাবে বলে আপনি মনে করেন কিনা।
৮. ব্রিজটি নির্মাণ সমাপ্ত হওয়ার কারণে (অথবা নির্মাণ সমাপ্ত হলে) আপনার এলাকার দারিদ্র্য হ্রাসকরণ ত্বরান্বিত হবে বলে আপনার মনে হয় কিনা।
৯. নতুন ব্রিজ নির্মিত হওয়ার ফলে (অথবা নতুন ব্রিজ নির্মাণ সমাপ্ত হলে) এলাকায় বন্যার প্রকোপ বৃদ্ধি পাবে বলে আপনার ধারণা হয় কিনা।
১০. অথবা ব্রিজের কারণে জলবায়ু পরিবর্তনের উপর কোনো বিরূপ প্রভাব সৃষ্টি হবে বলে মনে করেন কিনা।
১১. ব্রিজটি নির্মিত হওয়ার ফলে (অথবা নির্মিত হলে) আইনশৃংখলা পরিস্থিতির আরও উন্নতি হয়েছে কিনা (অথবা হবে কিনা)।
১২. ব্রিজ নির্মাণের কারণে ছেলে মেয়েদের স্কুলে যাতায়াত সহজতর/দ্রুত হয়েছে কিনা।
১৩. ব্রিজ নির্মাণের ফলে বিশেষভাবে মেয়েদের স্কুলে/কলেজে উপস্থিতির হার বৃদ্ধি পেয়েছে কিনা অথবা বৃদ্ধি পাবে কিনা।
১৪. ব্রিজ নির্মাণের ফলে আপনার এলাকার জনগণের স্বাস্থ্য সেবা গ্রহণ সহজতর ও দ্রুত হয়েছে বলে আপনার ধারণা হয় কিনা।
১৫. ব্রিজ নির্মাণের ব্যাপারে আপনার এলাকার জনগণ ইতিবাচক ধারণা পোষণ করেন কিনা।
১৫. ব্রিজ নির্মাণ কাজের জমি অধিগ্রহণে আপনার জানা মতে জমির মালিক কোনোভাবে হয়রানির শিকার হয়েছেন কিনা।
১৬. নতুন ব্রিজটি প্রশস্ত করে নির্মাণ করার কারণে সড়কপথে ঘটনার ঝুঁকি হ্রাস পেয়েছে বরে আপনি মনে করেন কিনা।
১৭. দেশে যে সব স্থানে সরু অথবা পুরানো ব্রিজ এখনও রয়েছে সেগুলো প্রস্তুত করে নতুন করে নির্মাণ করা আপনি সুপারিশ করেন কিনা।

(অন্যান্য প্রাসঙ্গিক বিষয় আলোচনা করা হবে।)

## সংযোজনী-৪

### ক্রয় সংক্রান্ত চেকলিস্ট

(প্রতিটি প্যাকেজের জন্য আলাদা আলাদা চেক লিস্ট ব্যবহার করা হবে)

[পণ্য, কাজ এবং সেবা ক্রয়ের জন্য এ চেকলিস্ট ব্যবহার করা হবে]

ক্রমিক নং	বিষয়	উত্তর/মন্তব্য লিখুন	
১	লট/প্যাকেজ এর নাম/নং		
২	ক্রয় পদ্ধতি		
৩	ক্রয় অনুমোদনকারী কর্তৃপক্ষ		
৪	ক্রয় প্রক্রিয়ার ধরণ	(১) অন-লাইন	(২) অফ-লাইন
৫	দরপত্র প্রস্তুতকরণের ক্ষেত্রে পিপিআর ২০০৮ অনুসরণ করা হয়েছিল কি?	হ্যাঁ	
		না	
৬	বিনির্দেশনা প্রস্তুতকরণে পিপিআর ২০০৮ অনুসরণ করা হয়েছিল কি?	হ্যাঁ	
		না	
৭	দরপত্র প্রকাশের মাধ্যম (জাতীয়/আন্তর্জাতিক) (বাংলা ও ইংরেজি পত্রিকার নাম)	১। পত্রিকার নাম: (বাংলা)-----তারিখঃ----- -২। পত্রিকার নাম: (ইংরেজি)-----তারিখঃ----- --	
৮	দরপত্র CPTU এর ওয়েবসাইটে প্রকাশ হয়েছিল কি?	হ্যাঁ	
		না	
৯	দরপত্র বিক্রয় শুরু এবং শেষের তারিখ	শুরু-----তারিখ শেষ-----তারিখ	
১০	বিক্রয়কৃত দরপত্রের সংখ্যা:	-----টি	
১১	প্রাপ্ত দরপত্রের সংখ্যা:	-----টি	
১২	টিওএস তৈরির তারিখ:		
১৩	দরপত্র খোলার তারিখ ও সময়:	তারিখ: সময়:	
১৪	দরপত্র খোলার সময় উপস্থিত সদস্য সংখ্যা	-----জন	
১৫	টিওএস কমিটির সকল সদস্য-এর স্বাক্ষর আছে কি না?		
১৬	দরপত্র মূল্যায়ন কমিটির সভার তারিখ	-----তারিখ	
১৭	মূল্যায়ন কমিটির সদস্য সংখ্যা	-----জন, বহিঃ সদস্য সংখ্যা-----জন	
১৮	উপস্থিত সদস্য সংখ্যা	-----জন, বহিঃ সদস্য সংখ্যা-----জন	
১৯	দরপত্রের জামানত জমা হয়েছিল কি? (ব্যাংক পে-অর্ডার, চালান ইত্যাদি)	হ্যাঁ	
		না	
২০	রেসপনসিভ দরপত্রের সংখ্যা	----- টি	
২১	মূল্যায়ন প্রতিবেদন অনুমোদনের তারিখ		
২২	দরপত্র অনুমোদনকারীর পদবী		
২৩	Notification of Award (NOA) প্রদানের তারিখ	-----তারিখ	
২৪	প্রাক্কলিত ব্যয় (ডিপিপি/আরডিপিপি)	-----টাকা	
২৫	চুক্তি মূল্য	-----টাকা	
২৬	কার্যাদেশ প্রাপ্ত প্রতিষ্ঠানের নাম		
২৭	চুক্তি স্বাক্ষরের তারিখ		

২৮	কার্যাদেশ/চুক্তি অনুযায়ী কাজ শুরুর তারিখ		
২৯	চুক্তি অনুযায়ী কাজ শেষ করার তারিখ		
৩০	সরবরাহকৃত পণ্য/মালামালের ওয়ারেন্টি ছিল কিনা ?	হ্যাঁ	
		না	
৩১	ক্রয়ের ক্ষেত্রে পিপিআর ২০০৮-এর কোন ব্যত্যয় হয়েছিল কি না?	হ্যাঁ	
		না	
৩২	দরপত্রটির ব্যাপারে কোনো অভিযোগ হয়েছিল কিনা?	হ্যাঁ	না
৩৩	ক্রয় সংক্রান্ত রেকডপত্র সংরক্ষিত আছে কি না ?	হ্যাঁ	
		না	
৩৪	ক্রয়কৃত মালামাল রিসিভ পদ্ধতি		
৩৫	ক্রয় সংক্রান্ত কোন প্রকার অডিট হয়েছে কিনা?	হ্যাঁ	
		না	
৩৬	হ্যাঁ হলে অডিট আপত্তি ছিল কিনা?	হ্যাঁ	
		না	
৩৭	অডিট আপত্তি থাকলে কতটি আপত্তি ছিল এবং কতটি নিষ্পন্ন হয়েছে?	আপত্তির সংখ্যা-----টি	নিষ্পন্ন সংখ্যা-----টি
৩৮	অডিট আপত্তি নিষ্পন্ন না হয়ে থাকলে তার কারণ?	-----	-----