মতলবে ধনাগোদা নদীর উপর (মতলব সেতু) সেতু নির্মাণ শীর্ষক প্রকল্পের সমাপ্তি মূল্যায়ন প্রতিবেদন
(সমাপ্ত: ডিসেম্বর, ২০১৮)

প্রকল্পের নামঃ মতলবে ধনাগোদা নদীর উপর (মতলব সেতু) সেতু নির্মাণ প্রকল্প।

১। উদ্যোগী বিভাগ/মন্ত্রণালয় : সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ/সড়ক পরিবহন ও সেতু মন্ত্রণালয়।

২। বাস্তবায়নকারী সংস্থা : সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর।

৩। প্রকল্পের অবস্থান : চাঁদপুর জেলা

৪। প্রকল্পের বাস্তবায়নকাল ও ব্যয়:

(লক্ষ টাকায়)

প্রাক্কলিত ব্যয়		প্রকৃত ব্যয়	পরিকল্পিত বাস্তবায়নকাল		প্রকৃত বাস্তবায়নকাল	অতিক্রান্ত ব্যয় (মূল প্রাক্কলিত ব্যয়ের %)	অতিক্রান্ত সময় (মূল বাস্তবায়নকালের (%)
মূল	১ম সংশোধিত		মূল	সর্বশেষ সংশোধিত			
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮
৮৪৬০.৬৭	৮৭৮৪.০৬	৮৫৮০.১৮	১ সেপ্টেম্বর ২০১৪ থেকে ৩০ জুন ২০১৭	১ সেপ্টেম্বর ২০১৪ থেকে ৩০ জুন ২০১৮	১ সেপ্টেম্বর ২০১৪ থেকে ৩১ ডিসেম্বর ২০১৮	১১৯.৫১ (১.৪১%)	১.৫ বছর (৫২.৯৪%)

৫। **প্রকল্পের উদ্দেশ্য ও পটভূমি:**

৫.১। **উদ্দেশ্য :** প্রকল্পের মূল উদ্দেশ্য হলো মতলবে ধনাগোদা নদীর উপর সেতু নির্মাণের মাধ্যমে উন্নত সড়ক যোগাযোগ স্থাপন, প্রকল্প এলাকার জনসাধারণের আর্থ-সামাজিক উন্নয়ন ও কৃষি ও শিল্পজাত পণ্য বাজারজাতকরণে সুবিধা সৃষ্টি করা।

৫.২। **প্রকল্পের পটভূমি:** চাঁদপুর জেলায় অবস্থিত ধনাগোদা নদী মেঘনা নদীর একটি শাখা নদী। এটি মতলব শহরের পাশ দিয়ে প্রবহমান। ১৪টি ইউনিয়ন সমন্বয়ে গঠিত উত্তর মতলব উপজেলা উক্ত নদীর কারণে জেলা সদরের সাথে সড়ক যোগাযোগের ক্ষেত্রে বিছিন্ন অবস্থায় রয়েছে। উক্ত এলাকায় পর্যাপ্ত কৃষি পণ্য উৎপাদিত হয়ে থাকে, যার মাধ্যমে স্থানীয় চাহিদা মিটানোর পরও খাদ্যশস্য উদ্বৃত্ত থাকে। কিন্তু অনুন্নত সড়ক যোগাযোগের কারণে এ সকল খাদ্যশস্য এবং শিল্পজাত পণ্য স্বল্প সময়ে দেশের অন্যত্র পরিবহন করা সম্ভব হয় না। এপ্রেক্ষিতে উক্ত স্থানে একটি সেতু নির্মাণের জন্য প্রকল্পটি গ্রহণ করা হয়।

৫.৩। **প্রকল্পের অনুমোদন:**
প্রকল্পটি গত ১৪.১০.২০১৪ তারিখে অনুষ্ঠিত একনেক কর্তৃক অনুমোদিত হয়েছে। প্রকল্পটির মোট প্রাক্কলিত ব্যয় ৮৪৬০.৬৭ লক্ষ টাকা এবং সেপ্টেম্বর, ২০১৪ থেকে ৩০ জুন, ২০১৭ মেয়াদে বাস্তবায়নের জন্য অনুমোদিত হয়। পরবর্তিতে প্রকল্পের ১ম সংশোধিত ডিপিপি ৮৭৮৪.০৬ লক্ষ টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে ১.৯.২০১৪ - ৩০.৬.২০১৮ মেয়াদে বাস্তবায়নের জন্য ২৬.২.২০১৭ তারিখে সংশ্লিষ্ট মন্ত্রণালয়ের মাননীয় মন্ত্রী কর্তৃক অনুমোদিত হয়।

৫.৪। **প্রকল্প পরিদর্শন:**
প্রকল্পের সমাপ্তি মূল্যায়নের জন্য বাস্তবায়ন পরিবীক্ষণ ও মূল্যায়ন বিভাগের পরিচালক জনাব আবদুল্লাহ আল মামুন কর্তৃক ২৮/১/২০২০ তারিখে চাঁদপুর জেলায় প্রকল্প এলাকা সরেজমিন পরিদর্শন করা হয়। পরিদর্শনকালে সংশ্লিষ্ট নির্বাহী প্রকৌশলী ও অন্যান্য কর্মকর্তাগণ উপস্থিত ও তথ্য-উপাত্ত প্রদানপূর্বক সহায়তা প্রদান করেন।

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

সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী পর্যায়ের ৩ জন কর্মকর্তা এ প্রকল্পের প্রকল্প পরিচালক হিসেবে দায়িত্ব পালন করেন। নিম্নের ছকে তাঁদের নাম ও মেয়াদকাল প্রদান করা হলো:

Name & Designation with pay Scale.	Full Time	Part time	Responsible for more than one project	Date of	
				Joining	Transfer
1	2	3	4	5	6
Junaid Ahsan Shibib Additional Chief Engineer, RHD 29000-1100x6-35600	-	Yes	Yes	04/02/2014	03/01/2017
Md. Shahabuddin Khan Additional Chief Engineer, RHD 29000-1100x6-35600	-	Yes	Yes	03/01/2017	30/01/2018
A.K.M Manir Hossain Pathan Additional Chief Engineer, RHD 29000-1100x6-35600	-	Yes	Yes	01/02/2018	31/12/2018

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

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

(লক্ষ টাকায়)

No	Item of work (As per RDPP)	Unit	Target (as per RDPP)		Actual Progress	
			Financial	Physical (Quantity)	Financial	Physical (Quantity)
1	2	3	4	5	6	7
1.	Acquisition Land and other properties	7.8497 Hector	2692.93	7.8497	2692.95	7.8497
2.	Earth work of Embankment (Approach Road)	3.2239 L. Cum	322.39	3.2239	322.39	3.2239
3.	**Construction of Pavement:**					
	a) New Pavement	1.86 km	214.16	1.86	214.16	1.86
	b) Surfacing (DBS)	1.86 km	104.05	1.86	104.05	1.86
4.	**Construction of Bridges:**					
	a) Main Bridge	304.51 Meter	3458.64	304.51	3458.64	304.51
	b) Bridge Approach Road (1nos	25.74 m	503.04	25.74	503.04	25.74
	c) Construction of RCC Culvert (2 nos)	12.00 m	135.22	12.00	135.22	12.00
	d) Construction of RCC Underpass (2 nos)	10.00 m	64.48	10.00	64.48	10.00
5.	Island of Intersections	2 nos	19.38	2.00	19.38	2.00
6.	**Protective work:**					
	a) Geo-textile CC block	62560 Sqm	750.73	62,560.67	750.73	62,560.67
	b) Retaining wall/Toe wall	1808 m	72.32	1808.00	72.32	1,808.00
7.	Surface drain	3760 m	251.45	3760.00	229.71	3,407.91

No	Item of work (As per RDPP)	Unit	Target (as per RDPP)		Actual Progress	
			Financial	Physical (Quantity)	Financial	Physical (Quantity)
8.	Sign, signal km post	20 nos	1.00	20.00	1.00	20.00
9.	Utility Shifting	nos	22.02	12.00	12.11	8.00
	Physical Contingency (1%)		86.12			
	Price Contingency (1%)		86.12			
	Total		**8744.06**		**8580.18**	

সূত্র: সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর কর্তৃক প্রেরিত প্রকল্পের সমাপ্ত প্রতিবেদন অনুযায়ী।

৭। **বছরভিত্তিক এডিপি/আরএডিপি বরাদ্দ, অবমুক্তি ও ব্যয় :**

প্রকল্পের অনুমোদিত ডিপিপি'র বছরভিত্তিক লক্ষ্যমাত্রা, আরএডিপি বরাদ্দ, অবমুক্তি ও ব্যয়ের বিবরণ নিম্নের ছকে প্রদান করা হলো :

(লক্ষ টাকায়)

অর্থ বছর	অনুমোদিত ডিপিপি'র লক্ষ্যমাত্রা	আরএডিপি-তে বরাদ্দ	অবমুক্ত	ব্যয়
২০১৪-২০১৫	২৫০০.০০	২৫০০.০০	২৫০০.০০	২৫০০.০০
২০১৫-২০১৬	৩০০০.০০	৩০০০.০০	৩০০০.০০	৩০০০.০০
২০১৬-২০১৭	২২০৪.১১	১৫০০.০০	১৫০০.০০	১৫০০.০০
২০১৭-২০১৮	১০৭৫.৯৬	১২০৮.০০	১২০৮.০০	১২০৮.০০
২০১৮-২০১৯	-	৩৭২.১৮	৩৭২.১৮	৩৭২.১৮
সর্বমোট:	**৮৪৬০.৬৭**	**৮৫৮০.১৮**	**৮৫৮০.১৮**	**৮৫৮০.১৮**

সূত্র: সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর কর্তৃক প্রেরিত প্রকল্পের সমাপ্ত প্রতিবেদন অনুযায়ী

৮। **প্রকিউরমেন্ট সংক্রান্ত তথ্য:**

Description of procurement (goods/works/ Consultancy) as per bid document		Tender/Bid/Proposal Cost (In lakh Taka)		Tender/Bid/ Proposal		Date of Completion of works	
		As per PP	Contract Value	Invitation date	Contract signing/ L.C. Opening Data	As per Contract	Actual
1	2	3	4	5	6	7	8
WP-1	Construction of 304-51 meter long P.C. Girder Bridge over Dhonagoda River at Matalab including construction of 1860 meter approach road, protective work, 01 Nos 25.74 meter long P.C. Girder Bridge at approach road, 2 Nos, 6.00 meter long Culvert, 2 Nos, 5.00 meter long underpass	4838.06	5065.53	7.12.2014	22.9.2015	21.9.2017	31.12.2018

Description of procurement (goods/works/ Consultancy) as per bid document		Tender/Bid/Proposal Cost (In lakh Taka)		Tender/Bid/ Proposal		Date of Completion of works	
		As per PP	Contract Value	Invitation date	Contract signing/ L.C. Opening Data	As per Contract	Actual
1	2	3	4	5	6	7	8
	and 2 Nos island and intersection under Road Division Chandpur during the FY 2014-2015						

৯। **অডিট :** পিসিআর অনুসারে ২০১৭-১৮ অর্থবছরে External অডিট সম্পাদন করা হয়েছে এবং কোন অডিট আপত্তি প্রদান করা হয়নি। অন্যান্য অর্থবছরের অডিট সম্পর্কে পিসিআরে কোন উল্লেখ করা হয়নি।

১০। **প্রকল্প সংশ্লিষ্ট কয়েকটি স্থির চিত্র নিম্নে প্রদান করা হলো:**



চিত্র ১: ইন্টার সেকশন



চিত্র ২: সেতুর উপরিভাগ



চিত্র ৩: সিসি ব্লক দ্বারা সম্পাদিত রক্ষাপ্রদ কাজের ক্ষতিগ্রস্থ অংশ



চিত্র ৪: নির্মিত সড়কাংশ

১১। **প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জন:**

পরিকল্পিত উদ্দেশ্য	উদ্দেশ্য অর্জন
প্রকল্পের আওতায় ৩০৪.৫১ মিটার দীর্ঘ সেতু ও এপ্রোচ সড়ক ও অন্যান্য আনুসাংগিক অবকাঠামো নির্মাণের মাধ্যমে চাঁদপুর জেলায় উন্নত যোগযোগ ব্যবস্থা স্থাপনের মাধ্যমে উক্ত এলাকার আর্থ-সামাজিক উন্নয়ন সাধন করা প্রকল্পের উদ্দেশ্য।	প্রকল্পের আওতায় সেতু ও অন্যান্য অবকাঠামো নির্মাণের মাধ্যমে চাঁদপুর জেলার উন্নত যোগাযোগ ব্যবস্থা স্থাপনের মাধ্যমে উক্ত এলাকার আর্থ-সামাজিক উন্নয়ন সাধন করা হয়েছে।

১২। **কাজ অসম্পূর্ণ থাকলে তার কারণ:** প্রকল্পের কোন কাজ অসম্পূর্ণ নেই।

১৩। **পরিদর্শনকালীন পর্যবেক্ষণ**:

১৩.১। **ভূমি অধিগ্রহণ**: প্রকল্পের অনুমোদিত ডিপিপি অনুসারে ৭.৮৪৯৭ হেক্টর ভূমি অধিগ্রহণ বাবদ ২৫৯২.৯৫ লক্ষ টাকার প্রাক্কলন সংস্থান রয়েছে। এবাবদ ৭.৮৪৯৭ হেক্টর ভূমি অধিগ্রহণ বাবদ ২৬৯২.৯৫ লক্ষ টাকা ব্যয় হয়েছে মর্মে পিসিআরে উল্লেখ করা হয়েছে।

১৩.২। **মাটির কাজ:** প্রকল্পের অনুমোদিত ডিপিপি অনুসারে ৩.২২৩৯ লক্ষ ঘন মিটার মাটির কাজ বাবদ ৩২২.৩৯ লক্ষ টাকার প্রাক্কলন করা হয়। এ বাবদ পিসিআর অনুসারে ৩.২২৩৯ লক্ষ ঘন মিটার মাটির কাজ সম্পাদন করা হয়েছে এবং এজন্যে ৩২২.৩৯ লক্ষ টাকা ব্যয়িত হয়েছে।

১৩.৩। **ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট নির্মাণ:** অনুমোদিত ডিপিপি অনুসারে ১.৮৬ কি:মি: নতুন ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট নির্মাণ বাবদ ২১৪.১৬ লক্ষ টাকা প্রাক্কলন নির্ধারণ করা হয়। পিসিআর অনুসারে এ অংগে ১.৮৬ কি:মি: ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট নির্মাণ কাজে ২১৪.১৬ লক্ষ টাকা ব্যয়িত হয়েছে। এছাড়া, সার্ফেসিং বাবদ ১.৮৬ কি:মি: সড়কের জন্য ১০৪.০৫ লক্ষ টাকা প্রাক্কলন করা হয়। পিসিআর অনুসারে ১.৮৬ কি:মি: সার্ফেসিং কাজে ১০৪.০৫ লক্ষ টাকা ব্যয়িত হয়েছে।

১৩.৪। **সেতু ও কালভার্ট নির্মাণ:** প্রকল্পের আওতায় ১টি পিসি গার্ডার সেতু নির্মাণ বাবদ (৩০৪.৫১ মি:) ৩৪৫৮.৬৪ লক্ষ টাকা প্রাক্কলন করা হয়। পিসিআর অনুযায়ী এ অংগে ৩০৪.৫১ মি: দৈর্ঘ্যে ১টি সেতু নির্মাণের জন্য মোট ৩৪৫৮.৬৪ লক্ষ টাকা ব্যয়িত হয়েছে। এছাড়া প্রকল্পের আওতায় ২টি কালভার্ট (১২ মি:) নির্মাণ বাবদ ১৩৫.২২ লক্ষ টাকা প্রাক্কলন করা হয়। পিসিআর অনুসারে ২টি কালভার্টের (১২ মি:) জন্য এ অংগে ১৩৫.২২ লক্ষ টাকা ব্যয়িত হয়েছে।

১৩.৫। **প্রটেকটিভ ওয়ার্ক:** প্রকল্পের আওতায় অনুমোদিত ডিপিপি অনুসারে ৬২৫৬০.৬৭ ব: মি: (সিসিব্লক জিওটেক্সটাইলসহ) প্রতিরক্ষা কাজের জন্য ৭৫০.৭৩ লক্ষ টাকা প্রাক্কলন করা হয়। তন্মধ্যে পিসিআর অনুযায়ী ৬২৫৬০.৬৭ ব:মি: প্রতিরক্ষা কাজে ৭৫০.৭৩ লক্ষ টাকা ব্যয়িত হয়েছে বলে উল্লেখ করা হয়েছে।

১৩.৬। পরিদর্শনকালে দেখা যায় যে, প্রকল্পের আওতায় চাঁদপুর জেলার মতলব উত্তর ও মতলব দক্ষিণ উপজেলার মধ্যে ৩০৪.৫১ মিটার দীর্ঘ ও ১০.২৫০ মিটার প্রস্থের ১টি পিসি গার্ডার সেতু নির্মাণ করা হয়েছে। এছাড়া, সেতুটির ২ পাশে ২টি আন্ডারপাস ও ২টি কালভার্ট নির্মাণ করা হয়েছে। এছাড়া, প্রকল্পে ১.৮৬ কি:মি: সড়ক নির্মাণ করা হয়েছে। পরিদর্শনকালে সেতুর নিকটবর্তী স্থানে পুরাতন পন্টুন ও ফেরী পড়ে থাকতে দেখা যায়, যা দ্রুত অপসারণপূর্বক disposal করা প্রয়োজন। প্রকল্পে টোল সংগ্রহের জন্য ভবন নির্মাণ করা হয়েছে ও যানবাহনের টোল আদায় করা হয়।

১৩.৭। পরিদর্শনকালে সড়কবাঁধে রক্ষাপ্রদ কাজের slope-এ সিসি ব্লক ও জিওটেক্সটাইল সরে যেতে দেখা যায়, যা পুন:স্থাপন করা প্রয়োজন। পরিদর্শনকালে সেতু ও সড়কের নির্মাণ কাজ সন্তোষজনক মর্মে প্রতীয়মান হয়েছে। প্রকল্পের আওতায় নির্মিত ২টি ইন্টারসেকশনে মাটি ভরাটসহ যথাযথভাবে উন্নয়ন কাজ সম্পাদন করা প্রয়োজন ও এতে পরিলক্ষিত অবৈধ ব্যানার ও বিলবোর্ড অপসারণ করা প্রয়োজন।

১৩.৮। প্রকল্পের আওতায় ধনাগোদা সেতু নির্মাণসহ আনুসাংগিক সড়ক নির্মাণের ফলে উত্তর মতলব উপজেলার সাথে দক্ষিণ মতলব উপজেলা ও চাঁদপুর শহরে সরাসরি সংযোগ স্থাপিত হয়েছে। এর ফলে উক্ত এলাকার জনগণের দ্রুতে ও উন্নত যাতায়াত ব্যবস্থা ও পণ্য পরিবহনের জন্য উপযোগী অবকাঠামো গড়ে তোলা হয়েছে।

১৪। **আইএমইডি'র মতামত/সুপারিশ:**

১৪.১। মূল অনুমোদিত প্রকল্পের তুলনায় প্রকল্প বাস্তবায়নে Cost Overrun হয়েছে ১.৪১% ও Time overrun ৫২.৯৪%। ভবিষ্যতে মূল অনুমোদিত প্রকল্পের ব্যয় ও মেয়াদের মধ্যে প্রকল্প বাস্তবায়নে সচেষ্ট থাকতে হবে;

১৪.২। রক্ষাপ্রদ কাজের সরে যাওয়া সিসিব্লক যথাযথভাবে পুন:স্থাপন করতে হবে;

১৪.৩। ২টি ইন্টারসেকশনে যথাযথভাবে মাটি ভরাট করতে হবে ও অবৈধ ব্যানার ও বিলবোর্ড অপসারণ করতে হবে;

১৪.৪। প্রকল্প অবস্থিত পুরাতন পন্টুন ও অকেজো ফেরী অপসারণ করে যথাযথভাবে disposal করতে হবে;

১৪.৫। প্রকল্পের External অডিট সম্পন্ন করতে হবে ও অডিট আপত্তি দ্রুত নিষ্পত্তি করতে হবে;

১৪.৬। অনুচ্ছেদ ১৪.১-১৪.৫ এর আলোকে গৃহীত কার্যাবলী সম্পর্কে আগামী ১(এক) মাসের মধ্যে আইএমই বিভাগকে অবহিত করতে হবে।

মদন-খালিয়াজুড়ি-সাব-মার্জিবল সড়ক নির্মাণ এবং নেত্রকোণা-মদন-খালিয়াজুড়ি সড়কের ৩৭ তম কিলোমিটারে বালাই নদীর উপর পিসি গার্ডার সেতু নির্মাণ প্রকল্প সমাপ্তি মূল্যায়ন প্রতিবেদন

(সমাপ্তঃ জুন,২০১৯)

১। প্রকল্পের নাম : মদন-খালিয়াজুড়ি-সাব-মার্জিবল সড়ক নির্মাণ এবং নেত্রকোণা-মদন-খালিয়াজুড়ি সড়কের ৩৭ তম কিলোমিটারে বালাই নদীর উপর পিসি গার্ডার সেতু নির্মাণ প্রকল্প

২। বাস্তবায়নকারী সংস্থা : সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর

৩। প্রশাসনিক মন্ত্রণালয়/বিভাগ : সড়ক পরিবহন ও সেতু মন্ত্রণালয়/ সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ।

৪। প্রকল্প এলাকা : নেত্রকোণা জেলার মদন ও খালিয়াজুড়ি উপজেলা।

৫। প্রকল্পের বাস্তবায়ন সময় ও ব্যয় (লক্ষ টাকায়):

প্রাক্কলিত ব্যয়		প্রকৃত ব্যয়	পরিকল্পিত বাস্তবায়নকাল		প্রকৃত বাস্তবায়নকাল	অতিরিক্ত ব্যয় (মূল প্রাক্কলিত ব্যয়ের %)	অতিরিক্ত সময় (মূল বাস্তবায়ন কালের %)
মূল	সর্বশেষ সংশোধিত		মূল	১ম সংশোধিত			
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮
১০৪০১.৪৬	৯২৯৮.৬৪	৯০৩৪.০০	০১/০৯/২০১৪ হতে ৩০/০৬/২০১৭	০১/০৯/২০১৪ হতে ৩০/০৬/২০১৮	০১/০৯/২০১৪ হতে ৩০/০৬/২০১৯	(-) ১৩৬৭.৪৬ (-১৩.১৪%)	২ বছর (৭২.৭২%)

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

৭। প্রকল্পের পটভূমি ও উদ্দেশ্যঃ

৭.১ প্রকল্পের পটভূমি: নেত্রকোণা জেলার মদন হতে খালিয়াজুড়ি ২৩ কিঃমিঃ সাব-মার্জিবল সড়ক এবং এই সড়কের ৩৭ তম কিঃমিঃ-এ বালাই নদীর উপর পিসি গার্ডার সেতু নির্মাণের লক্ষ্যে প্রকল্পটি গ্রহণ করা হয়েছে। ২৩কিঃমিঃ সড়কের মধ্যে মদন হতে উচিৎপুর পর্যন্ত ৩.০০ কি:মি: সড়ক ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট এবং উচিৎপুর হতে খালিয়াজুড়ি পর্যন্ত ২০কি:মি: সাবমার্জিবল সড়ক নির্মাণ করা হবে। প্রস্তাবিত প্রকল্পটি বাস্তবায়ন করা হলে হাওড় এলাকার জনসধারণ গ্রীষ্মকালে সড়ক যোগাযোগের মাধ্যমে চলাচল ও পরিবহন সুবিধা পাবে। আলোচ্য প্রেক্ষাপটে প্রকল্পটি গ্রহণ করা হয়েছে।

৭.২ প্রকল্পের উদ্দেশ্যঃ প্রকল্পের মূল উদ্দেশ্য নিম্নরূপ:

- শুষ্ক মৌসুমে হাওড় এলাকায় সড়ক যোগাযোগ স্থাপন করা;
- সহজ ও দ্রুত যোগাযোগ ব্যবস্থা স্থাপন করা;
- শিক্ষা, স্বাস্থ্যসেবা ও আইনশৃঙ্খলা পরিস্থিতির উন্নতি সাধন করা; এবং
- প্রকল্প এলাকার আর্থ-সামাজিক অবস্থার উন্নয়ন সাধন করা।

৮। **প্রকল্পের অনুমোদন ও সংশোধনঃ** প্রকল্পটি সম্পূর্ণ জিওবি অর্থায়নে ১০৪.০১ কোটি টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে সেপ্টেম্বর ২০১৪ হতে জুন ২০১৭ মেয়াদে বাস্তবায়নের জন্য ১৮/১১/২০১৪ তারিখে একনেক কর্তৃক অনুমোদিত হয়েছে। পরবর্তীতে ১ম সংশোধিত ডিপিপি ৯২.৯৮ কোটি টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে সেপ্টেম্বর ২০১৪ হতে জুন ২০১৮ মেয়াদে বাস্তবায়নের জন্য ০৭/০৩/২০১৮ তারিখে মাননীয় মন্ত্রী, সড়ক পরিবহন ও সেতু মন্ত্রণালয় কর্তৃক অনুমোদিত হয়েছে। পরবর্তিতে প্রকল্পের মেয়াদকাল জুন,২০১৯ পর্যন্ত ১ (এক) বছর ব্যয় বৃদ্ধি ব্যতিরেকে মেয়াদ বৃদ্ধি করা হয়।

৯। প্রকল্পের অঙ্গভিত্তিক বাস্তবায়ন (পিসিআর অনুসারে):

	Items of Work (ass per RDPP)	Unit	Target (as per RDPP)		Actual Progress		Remarks
			Financial	Physical (Quantity)	Financial	Physical (Quantity)	
	1	2	3	4	5	6	7
A. Revenue							
	Supply & Services						
01	Stationary	LS					
02	Publication & Tendering	LS					
03	Laboratory Testing	LS					
04	Survey & Design	LS					
	Sub-Total (A):						
B.Capital							
Civil works							
01.	General & site Facilities	LS	13.74	LS	13.74	LS	
02.	Earthwork for Road Embankment	Lac Cum	379.22	1.830	379.22	1.830	
03	Pavement :						
	a) Strengthening of existing Pavement	km	225.52	2.90	225.52	2.90	
	b) Surfacing (DBS-wearing course)	km	108.91	2.90	108.91	2.90	
	c) Construction of RCC Pavement (Submergible Road)	km	5472.49	18.80	5416.85	18.80	Cost decreased due to quoted rate the contractor
	d) Construction of New Pavement (for Bridge Approach)	km	66.99	0.60	66.99	0.60	
	e) Surfacing (DBS-Wearing Course) (for Bridge Approach)	km	32.90	0.60	32.90	0.60	
04	Construction of PC Girder Bridge (1No.)	m	822.82	95.00	822.82	95.00	
05	Construction of RCC Box Culvert (15.Nos.)	m	373.19	75.40	373.19	75.40	
06	Protective work:						
	a) CC Block with Geo-textile	sqm	1305.64	72895.23	1305.64	72895.23	
	b) RCC Palasiding	m	32.03	800.00	32.03	800.00	
07	Construction of Brick Masonry U-Drain with RCC Slab (Bazaar portion)	m	48.80	1000.00	48.80	1000.00	

08	Grass Turfing, Sign Signal ,Guide Post & Road Marking:						
	a) Grass Turfing	Lac sqm	11.03	1.13	11.03	1.13	
	b) Concrete Guide post	Nos	9.00	600.00	9.00	600.00	
	c) Concrete KM post	Nos	1.36	24.00	1.36	24.00	
09.	Maintenance During Construction	LS	20.00	-	20.00	-	
10	Installation of Ferry Ghat at Dhanu River	LS	275.00	-	166.00	-	Cost decreased due to quoted rate the contractor
	Sub-Total (B):		9198.64		9034.00		
	Total (A+B)		9198.64		9034.00		
	c. Physical Contingency						
	Physical Contingency (2.00%)		50.00		0.00		
	D. Price Contingency						
	Price Contingency (3.00%)		50.00		0.00		
	Total (A+B+C+D)		9298.64		9034.00		

১০। প্রকল্প পরিচালক সংক্রান্ত তথ্যাদিঃ

ক্রমিক নং	প্রকল্প পরিচালকের নাম ও পদবী	দায়িত্বের ধরণ	কর্মকাল		মন্তব্য
			যোগদান	বদলী	
১	২	৪	৫	৬	৭
০১	মোঃ শাহাবুদ্দিন খান পরিচিতি নং- ০০৫০৬১	অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী, ময়মনসিংহ জোন	০৯/০৭/২০১৪	০১/০১/২০১৭	-
০২	মোঃ মনিরুল ইসলাম পরিচিতি নং-০০৫০১৮	অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী, ময়মনসিংহ জোন	০২/০১/২০১৭	২৮/০৩/২০১৯	-
০৩	মোঃ সাইফুল ইসলাম পরিচিতি নং-০০৫০৬২	অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী, ময়মনসিংহ জোন	২৯/০৩/২০১৯	৩০/০৬/২০১৯	-

১১। ক্রয় সংক্রান্ত তথ্যাদিঃ

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

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

প্রকল্পের অনুমোদিত আরডিপিপি অনুযায়ী মূল পূর্ত কাজ ৫টি প্যাকেজের মাধ্যমে সম্পন্ন করার সংস্থান ছিল। পিসিআর এ উল্লেখিত তথ্যানুযায়ী ৫টি প্যাকেজের আওতায় পূর্ত কাজ সম্পাদন করা হয়েছে। দরপত্র সংক্রান্ত প্রধান প্রধান তথ্য নিম্নরূপঃ

প্যাকেজ/কাজের নাম	-প্রাক্কলিত ব্যয় -চুক্তি মূল্য	-দরপত্র আহবানের তারিখ -চুক্তির তারিখ -কাজ সমাপ্তির তারিখ	মন্তব্য
প্যাকেজ নং-১			
Widening & Strengthening the existing pavement providing DBS wearing course at 32nd to 35th(p) km's (Ch.32+000 to 34+900 m) and construction of 3 nos different size RCC Box culvert at different km's of Netrokona-Madan-Khaliajuri road (Z-3701) under Netrokona road division during the year 2014-2015.	৬৫৬.৩৫ ৫৬৫.৩৬	- - -২১/০৪/২০১৬	-
প্যাকেজ নং-২			
Construction of RCC pavement (Submergible road) at 35th km(p) to 46th (p) km (Ch.34+900 to 45+029 km) and construction of 8 nos different size RCC Box culvert at different km's of Netrokona-Madan-khaliajuri road (Z-3701) under Netrokona road division	৩৬১৬.২৩ ৩৬১৬.২৩	১৬/০৬/২০১৫ ০৭/০১/২০১৬ ০৬/০৬/২০১৮	-
প্যাকেজ নং-৩			
Construction of RCC pavement (Submergible road) at 46th km(p) to 55th km (ch.45+029 to 55+000) and construction of 4 nos different size RCC Box culvert at different km's of Netrokona-Madan-khaliajuri road (Z-3701) under Netrokona road division.	৩৪৫৭.৩ ৩০১৯.৪৮	১২/০৬/২০১৬ ২৮/০৭/২০১৬ ২৭/০১/২০১৮	-
প্যাকেজ নং-৪			
Construction of 1 no 94.274 m (3*30.488m) long PC Girder Balai Bridge at 37th km of Netrokona-Madan-khaliajuri road (Z-3701) under Netrokona road division.	১২৬৪.৭৬ ১২৬৪.৭৬	- - -০৬/০৭/২০১৭	-
প্যাকেজ নং-৫			
Construction of Approach road and Ferry ghat at Dhanu river of Netrokona-Madan-khaliajuri road (Z-3701) under Netrokona road division.	১৮৩.৯৬ ১৬৫.৫৭	-১০/০৩/২০১৮ -০২/০৯/২০১৮ -০২/০৩/২০১৯	-

১২। আরডিপিপি বরাদ্দ ও অগ্রগতিঃ সংশোধিত ডিপিপি'র সংস্থান, এডিপি/আরএডিপি বরাদ্দ ও অগ্রগতির চিত্র নিম্নরুপ:

অর্থবছর	সংশোধিত ডিপিপি সংস্থান	এডিপি/আরএডিপি বরাদ্দ	মোট ব্যয়	বাস্তব অগ্রগতি (%)
২০১৪-২০১৫	২০০.০০	২০০.০০	২০০.০০	২.১৫%
২০১৫-২০১৬	২৫০০.০০	২৫০০.০০	২৫০০.০০	২৬.৮৯%

অর্থবছর	সংশোধিত ডিপিপি সংস্থান	এডিপি/আরএডিপি বরাদ্দ	মোট ব্যয়	বাস্তব অগ্রগতি (%)
২০১৬-২০১৭	৪৫০০.০০	৪৫০০.০০	৪৫০০.০০	৪৮.৩৯%
২০১৭-২০১৮	২০৯৪.৬৪	১৩৫৩.০০	১৩৫৩.০০	১৪.৫৫%
২০১৮-২০১৯	-	৪৮১.০০	৪৮১.০০	৮.০২%
মোট	৯২৯৮.৬৪	৯০৩৪.০০	৯০৩৪.০০	১০০.০০%

১৩। **কাজ অসম্পূর্ণ থাকলে তার কারণঃ** অনুমোদিত সংশোধিত প্রকল্প অনুযায়ী প্রকল্পের কাজ সমাপ্ত হয়েছে।

১৪। **সাধারণ পর্যবেক্ষণ:**

সার্বিক আর্থিক ও বাস্তব অগ্রগতিঃ প্রকল্পের আওতায় জুন,২০১৯ পর্যন্ত ক্রমপুঞ্জিত আর্থিক অগ্রগতি হয়েছে ৯০৩৪.০০ লক্ষ টাকা যা মূল অনুমোদিত ব্যয় ১০৪০১.৪৬ লক্ষ টাকার ৮৬.৮৫%। উক্ত সময়ে অনুমোদিত সংশোধিত প্রকল্পের ১০০% বাস্তব অগ্রগতি সাধিত হয়েছে।

১৫। **প্রকল্প পরিদর্শনঃ** গত ০৩/১০/২০১৯ তারিখে আইএমইডি'র মূল্যায়ন কর্মকর্তা সঞ্জয় কর্মকার কর্তৃক প্রকল্পটি সরেজমিন পরিদর্শন করা হয়। পরিদর্শনকালে প্রকল্প সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তাগণ উপস্থিত থেকে সহযোগিতা প্রদান করেন। প্যাকেজওয়ারী পরিদর্শন পর্যবেক্ষণ নিম্নরূপ:

১৫.১ প্যাকেজ-১: এ প্যাকেজের আওতায় নেত্রকোনা-মদন-খালিয়াজুরি সড়কের চেইনেজ ৩২+০০০ কিঃমিঃ হতে ৩৪+৯০০ কিঃমিঃ পর্যন্ত ২.৯০ কিঃমিঃ সড়ক প্রশস্তকরণ, শক্তিশালীকরণ ও সার্ফেসিং, ০.৩৯৫ ল.ঘ.মি. মাটির কাজ, ৩টি আরসিসি বক্স কালভার্ট নির্মাণ এবং ৩৪২২ বর্গমিটার রক্ষাপ্রদ কাজের সংস্থান ছিল। পরিদর্শনকালে দেখা যায় যে, উক্ত সড়ক এবং কালভার্ট নির্মিত হয়েছে তবে এতে কোন রোড মার্কিং করা হয়নি, সফটশোল্ডার অপর্যাপ্ত, সড়কের কিছু কিছু স্থানে ডিপ্রেসন এবং এ অংশে কোন কিঃমিঃ পোস্ট নেই।

১৫.২ প্যাকেজ-২: এ প্যাকেজের আওতায় নেত্রকোনা-মদন-খালিয়াজুরি সড়কের চেইনেজ ৩৪+৯০০ কিঃমিঃ হতে ৪৫+০২৯ কিঃমিঃ পর্যন্ত ৯.৪০ কিঃমিঃ সাব-মার্জিবল আরসিসি সড়ক, ০.৫২৬ ল.ঘ.মি. মাটির কাজ, ৮টি আরসিসি বক্স কালভার্ট এবং ২২৪৬৪ বর্গমিটার রক্ষাপ্রদ কাজের সংস্থান ছিল। উক্ত প্যাকেজের কাজ সমাপ্ত হয়েছে। তবে অনেক স্থানে সড়কের দুই পাশে পর্যাপ্ত সফটশোল্ডার নেই। কিছু স্থানে সফটশোল্ডার নির্মাণ করা হলেও তা পানিতে অপসারিত হয়েছে।

১৫.৩ প্যাকেজ-৩: এ প্যাকেজের আওতায় নেত্রকোনা-মদন-খালিয়াজুরি সড়কের চেইনেজ ৪৫+০২৯ কিঃমিঃ হতে ৫৫+০০০ কিঃমিঃ পর্যন্ত ৯.৪০ কিঃমিঃ সাব-মার্জিবল আরসিসি সড়ক, ০.২৯৯ ল.ঘ.মি. মাটির কাজ, রক্ষাপ্রদ কাজ এবং ৪টি বিভিন্ন সাইজের আরসিসি বক্স কালভার্ট নির্মাণের সংস্থান ছিল। পরিদর্শনকালে দেখা যায় যে, উক্ত রিজিড পেভমেন্ট ও কালভার্ট নির্মাণ কাজ সম্পন্ন হয়েছে। তবে রিজিড পেভমেন্টের কয়েকটি সেকশনে Scaling হয়ে পেভমেন্টের উপরিস্থিত সিমেন্ট ক্ষয় হয়ে স্টোন চিপস বের হয়ে যেতে দেখা গেছে।

১৫.৪ প্যাকেজ-৪: এ প্যাকেজের আওতায় নেত্রকোনা-মদন-খালিয়াজুরি সড়কের চেইনেজ ৩৬+৭০০ কিঃমিঃ এ ৯৫.০০ মিটার দৈর্ঘ্যের পিসি গার্ডার সেতু নির্মাণের সংস্থান ছিল। পরিদর্শনকালে দেখা যায় যে, সেতুটির নির্মাণ কাজ সমাপ্ত হয়েছে। সেতুতে ড্রেন কাম ফুটপাথ ও উভয় প্রান্তে ৩০০ মিটার করে ৬০০ মিটার সংযোগ সড়ক নির্মাণ করা হয়েছে। পরিদর্শনকালে দেখা যায় যে, সেতুর এপ্রোচ সড়কের রক্ষাপ্রদ কাজে বেশ রেইনকাট সৃষ্টি হয়েছে। ৩৭তম কিঃমিঃ এ নির্মিত কালভার্টের উভয় পাশে রক্ষাপ্রদ কাজে বেশ ডিপ্রেশন সৃষ্টি হয়েছে।

১৫.৫ প্যাকেজ-৫: এ প্যাকেজের আওতায় ধনু নদীতে এপ্রোচসহ ফেরী ঘাট নির্মাণের সংস্থান ছিল। নির্মিত ফেরীঘাটের তিনপাশে কাঠের গুড়ি দ্বারা বাউন্ডারি তৈরি করে মাঝে মাটি ফেলে কম্প্যাকশন করে ইটের সলিং দিয়ে ফেরীঘাট নির্মাণ করা হয়েছে দেখা যায়। এছাড়া ইটের সলিং দ্বারা উভয় ফেরীঘাটে এপ্রোচ সড়ক নির্মাণ করা হয়েছে দেখা যায়।

১৬। পরিদর্শনকালীন প্রকল্পের স্থিরচিত্রঃ





চিত্র-১ ও ২: রোড মার্কিং ব্যতীত ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট ও সড়কের অপর্যাপ্ত সফটশোল্ডার





চিত্র-৩ ও ৪: নির্মিত কালভার্টের ক্ষতিগ্রস্থ protective work





চিত্র-৫

চিত্র-৬





চিত্র-৫,৬,৭ ও ৮ :বালাই সেতুর এপ্রোচ সড়কের ক্ষতিগ্রস্থ রক্ষাপ্রদ কাজ ও ক্ষতিগ্রস্থ এপ্রোচ সড়ক

	
চিত্র-৯: নির্মিত বালাই সেতু	চিত্র-১০: নির্মিত স্ল্যাব বিহীন ইউ-ড্রেন
	
চিত্র-১১ ও ১২: নির্মিত সাব-মার্জিবল সড়ক	

১৭। **<u>প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জনঃ</u>**

পরিকল্পিত	উদ্দেশ্য অর্জন
মদন ও খালিয়াজুড়ীর সাব-মার্জিবল সড়ক নির্মাণ এবং নেত্রকোণা-মদন-খালিয়াজুড়ী সড়কের ৩৭তম কিঃমিঃ এ বালাই নদীর ওপর পিসি গার্ডার সেতু নির্মাণের মাধ্যমে সড়ক যোগাযোগ স্থাপনের মাধ্যমে প্রকল্প এলাকার শিক্ষা, স্বাস্থ্যসেবা ও আইন-শৃঙ্খলা পরিস্থিতির উন্নতি সাধনসহ আর্থ-সামাজিক অবস্থার উন্নয়ন সাধন করা।	মদন ও খালিয়াজুড়ীর সাব-মার্জিবল সড়ক নির্মাণ এবং নেত্রকোণা-মদন-খালিয়াজুড়ী সড়কের ৩৭তম কিঃমিঃ এ বালাই নদীর ওপর পিসি গার্ডার সেতু নির্মাণের মাধ্যমে সড়ক যোগাযোগ স্থাপিত হয়েছে। ফলে প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জিত হয়েছে।

১৮। **উদ্দেশ্য অর্জিত না হয়ে থাকলে তার কারণঃ** প্রযোজ্য নয়।

১৯। **প্রকল্প বাস্তবায়ন সমস্যাঃ** প্রযোজ্য নয়।

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

২১। **<u>মতামত/সুপারিশঃ</u>**

২১.১। প্রকল্পটি মূল অনুমোদিত ডিপিপির প্রাক্কলনের চেয়ে কম ব্যয়ে বাস্তবায়িত হলেও প্রকল্প বাস্তবায়নে Time over-run হয়েছে ৭২.৭২%। ভবিষ্যতে অনুমোদিত মেয়াদকালের মধ্যে প্রকল্প বাস্তবায়নে সংশ্লিষ্ট সংস্থা সচেষ্ট থাকবে;

২১.২। প্রকল্পের আরডিপিপি'তে স্ল্যাবসহ ১০০০ মিটার ব্রিক মেসনরী ইউ-ড্রেন নির্মাণের সংস্থান থাকা সত্ত্বেও পরিদর্শনকালে নির্মিত ড্রেনে স্ল্যাব দেখা যায়নি। এছাড়া, নির্মিত ফ্লেক্সিবল পেভমেন্টে রোড মার্কিংও করা হয়নি। অধিকন্তু পিসিআর এ প্রদত্ত তথ্যমতে স্ল্যাবসহ ড্রেন নির্মাণের সম্পূর্ণ অর্থ পরিশোধ করা হয়েছে। এপ্রেক্ষিতে, সংস্থান থাকা সত্ত্বেও নির্মিত ইউ-ড্রেনে কেন স্ল্যাব স্থাপন করা হয়নি এবং ফ্লেক্সিবল পেভমেন্টে রোড মার্কিং করা হয়নি তা সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ কমিটি গঠন করে বিষয়টি খতিয়ে দেখে প্রয়োজনীয় ব্যবস্থা গ্রহণ করবে এবং গৃহীত ব্যবস্থা সম্পর্কে আইএমইডি'কে অবহিত করবে;

২১.৩। নির্মিত ফ্লেক্সিবল পেভমেন্টে পর্যাপ্ত সফটশোল্ডার নেই এবং কোন কিঃমিঃ পোস্ট নেই। ডিজাইন মোতাবেক পর্যাপ্ত সফটশোল্ডার এবং প্রয়োজনীয় সংখ্যক কিঃমিঃ পোস্ট স্থাপনসহ সড়কাংশে সৃষ্ট ডিপ্রেশন মেরামত করার ব্যবস্থা গ্রহণ করতে হবে;

২১.৪। রিজিড পেভমেন্ট সড়কের যে সকল স্থানে Scaling হয়ে পেভমেন্টের উপরিস্থিত সিমেন্ট ক্ষয় হয়ে স্টোন চিপস বের হয়ে গেছে তা চিহ্নিতপূর্বক সংশোধন করতে হবে ;

২১.৫। রিজিড পেভমেন্ট সড়কের অনেক স্থানে সড়কের দুই পাশে পর্যাপ্ত (১ মিটার) সফটশোল্ডার পাওয়া যায় নি। সড়কে ডিজাইন মোতাবেক সফটশোল্ডার নিশ্চিত করতে হবে এবং প্রয়োজনীয় সংখ্যক সাইন সিগন্যাল ও কিঃ মিঃ পোস্ট স্থাপন করতে হবে;

২১.৬। বালাই সেতু ও কালভার্টের এপ্রোচ সড়কের রক্ষাপ্রদ কাজে বেশ রেইনকাট সৃষ্টি হয়েছে যা চিহ্নিতপূর্বক মেরামত করতে হবে;

২১.৭। প্রকল্পটি বাস্তবায়নকালে বিভিন্ন মেয়াদে ৩ জন কর্মকর্তাকে প্রকল্প পরিচালক হিসেবে দায়িত্ব প্রদান করা হয়েছে। ঘন ঘন প্রকল্প পরিচালক পরিবর্তনের প্রেক্ষিতে প্রকল্প পরিচালকগণ যথাযথভাবে প্রকল্প সুপারভিশন ও মনিটরিং করতে পারেন না। ভবিষ্যতে প্রকল্প বাস্তবায়ন মেয়াদে একজন প্রকল্প পরিচালক নিয়োগের বিষয়ে সংশ্লিষ্ট সংস্থা প্রয়োজনীয় ব্যবস্থা গ্রহণ করবে;

২১.৮। প্রকল্পটির External Audit সম্পন্ন করতে হবে এবং অডিট আপত্তি থাকলে তা নিষ্পত্তি করতে হবে;

২১.৯। প্রকল্পের প্রেরিত পিসিআর এ প্রদত্ত তথ্য ছক মোতাবেক যথাযথভাবে প্রদান করা হয়নি। ভবিষ্যতে পিসিআর প্রেরণের পূর্বে নির্ধারিত ছকের সকল তথ্য যথাযথভাবে পূরণ করে প্রেরণ নিশ্চিত করতে হবে; এবং

২১.১০। অনুচ্ছেদ ২১.১-২১.৯ এর আলোকে গৃহীত কার্যাবলী সম্পর্কে আগামী ১(এক) মাসের মধ্যে আইএমই বিভাগকে অবহিত করতে হবে।

ময়মনসিংহ-গফরগাঁও-টোক সড়কের ৭২তম কিলোমিটারে বানার নদীর উপর ২৮২.৫৫৮ মিটার দীর্ঘ পিসি গার্ডার সেতু নির্মাণ শীর্ষখ প্রকল্পের **সমাপ্তি মূল্যায়ন প্রতিবেদন**

(সমাপ্ত: জুন, ২০১৯)

প্রকল্পের নামঃ ময়মনসিংহ-গফরগাঁও-টোক সড়কের ৭২তম কিলোমিটারে বানার নদীর উপর ২৮২.৫৫৮ মিটার দীর্ঘ পিসি গার্ডার সেতু নির্মাণ।

১। উদ্যোগী বিভাগ/মন্ত্রণালয় : সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ/সড়ক পরিবহন ও সেতু মন্ত্রণালয়।

২। বাস্তবায়নকারী সংস্থা : সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর।

৩। প্রকল্পের অবস্থান : ময়মনসিংহ জেলার গফরগাঁও উপজেলা।

৪। প্রকল্পের বাস্তবায়নকাল ও ব্যয় :

(লক্ষ টাকায়)

প্রাক্কলিত ব্যয়	প্রকৃত ব্যয়	পরিকল্পিত বাস্তবায়নকাল		প্রকৃত বাস্তবায়নকাল	অতিক্রান্ত ব্যয় (মূল প্রাক্কলিত ব্যয়ের %)	অতিক্রান্ত সময় (মূল বাস্তবায়নকালের (%)
মূল		মূল	সর্বশেষ সংশোধিত/ব্যয় বৃদ্ধি ব্যতিরেকে মেয়াদ বৃদ্ধি			
১	২	৩	৪	৫	৬	৭
৪৩৭০.৯৮	৩৮৭৫.০০	১ মার্চ ২০১৬ থেকে ৩১ ডিসেম্বর ২০১৮	১ মার্চ ২০১৬ থেকে ৩০ জুন ২০১৯	১ জুলাই ২০১৬ থেকে ৩০ জুন ২০১৯	-	৬ মাস (১৭.৬৪%)

৫। **সাধারণ পর্যবেক্ষণ:**

৫.১। **পটভূমি:**

ময়মনসিংহ-গফরগাঁও-টোক সড়ক একটি গুরুত্বপূর্ণ জেলা মহাসড়ক। এ সড়কের ৭২তম কিলোমিটারে বানার নদী থাকায় ময়মনসিংহ জেলার গফরগাঁও উপজেলা ও গাজীপুর জেলার কাপাসিয়া উপজেলার মধ্যে সরাসরি সড়ক যোগাযোগ স্থাপন করা সম্ভব হচ্ছে না। বর্তমানে এ স্থানে ফেরীর মাধ্যমে এ দুই উপজেলার যোগাযোগ ব্যবস্থা চালু আছে। সরাসরি সড়ক যোগাযোগ স্থাপনের লক্ষ্যে বানার নদীর উপর ২৮২.৫৬ মিতার দীর্ঘ সেতু নির্মাণের জন্য গত ১৬/০২/২০১৬ তারিখে একনেক কর্তৃক উক্ত প্রকল্পের ডিপিপি অনুমোদিত হয়েছে।

৫.২। **উদ্দেশ্য :**

প্রকল্পটির মূল উদ্দেশ্য হলো- ময়মনসিংহ-গফরগাঁও-টোক সড়কের ৭২তম কিলোমিটারে সেতু নির্মাণের মাধ্যমে ময়মনসিংহ জেলার গফরগাঁও উপজেলার সাথে গাজীপুর জেলার কাপাসিয়া উপজেলার মধ্যে নিরবচ্ছিন্ন ও নিরাপদ সড়ক যোগাযোগ স্থাপন করা।

৫.৩। **প্রকল্পের অনুমোদন ও সংশোধন:**

প্রকল্পটি গত ১৬/০২/২০১৬ তারিখে অনুষ্ঠিত একনেক সভায় ৪৩৭০.৯৮ লক্ষ টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে মার্চ ২০১৬ থেকে ডিসেম্বর ২০১৮ মেয়াদে বাস্তবায়নের জন্য অনুমোদিত হয়। পরবর্তীতে প্রকল্পের ব্যয় বৃদ্ধি ব্যতিরেকে মেয়াদ মার্চ ২০১৬ থেকে জুন ২০১৯ পর্যন্ত ৬ (ছয়) মাস বৃদ্ধি করা হয়।

৫.৪। **প্রকল্প পরিদর্শন:**

সমাপ্ত প্রকল্প মূল্যায়নের জন্য বাস্তবায়ন পরিবীক্ষণ ও মূল্যায়ন বিভাগের মূল্যায়ন কর্মকর্তা জনাব সঞ্জয় কর্মকার কর্তৃক ০৯/১২/২০১৯ তারিখে প্রকল্প এলাকা সরেজমিন পরিদর্শন করা হয়। পরিদর্শনের সময় প্রকল্প সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তাগণ উপস্থিত থেকে তথ্য-উপাত্ত প্রদানপূর্বক সহায়তা প্রদান করেন।

৫.৫ প্রকল্প পরিচালক সম্পর্কিত তথ্য নিম্নের ছকে প্রদান করা হলো:

সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী পর্যায়ের ৩ জন কর্মকর্তা এ প্রকল্পের প্রকল্প পরিচালক হিসেবে দায়িত্ব পালন করেন। নিম্নের ছকে তাঁদের নাম ও মেয়াদকাল প্রদান করা হলো:

ক্রমিক নম্বর	কর্মকর্তার নাম ও পদবী	দায়িত্বের ধরণ	মেয়াদকাল
১	২	৩	৪
১।	জনাব মোঃ শাহাবুদ্দীন খান অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী, সওজ, ময়মনসিংহ জোন	খন্ডকালীন	০১/০৩/২০১৬-০৩/০১/২০১৭
২।	জনাব মোঃ মনিরুল ইসলাম অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী, সওজ, ময়মনসিংহ জোন	ঐ	০৩/০১/২০১৭-২৮/০৩/২০১৯
৩।	জনাব মোঃ সাইফুল আলম অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী, সওজ, ময়মনসিংহ জোন	ঐ	২৮/০৩/২০১৯-৩০/০৬/২০১৯

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

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

(লক্ষ টাকায়)

Item of work (As per pp)	Unit	Target (as per pp)		Actual Progress	
		Financial	Physical (Quantity)	Financial	Physical (Quantity)
1	2	3	4	5	6
Supply & Services					
a)Stationary	LS	3.00	LS		
b) Publications & Tendering	LS	2.00	LS		
c) Laboratory Testing	LS	5.00	LS		
d) Survey Design & soil investigation	LS	10.00	3.00		
Acquisition /Purchase of Land & Landed properties of assets					
01.Land acquisition	Hector	606.65	2.69	584.27	2.691
Civil works					
02. Earth work in approach road	L.cum	173.04	0.56	173.04	0.56
Flexible Pavement					
(a) Construction of new pavement (7.875m av.)	KM	91.25	0.54	91.25	0.54
b)Surfacing (Carpeting Seal coat) (7.875m av.)	k.m	32.31	0.54	32.31	0.54
c) Construction of RCC pavement (for service lane)	k.m	23.86	0.06	23.86	0.06
04. Construction of PC Girder Bridge (1No)	meter	2562.80	282.558	2312.32	282.558

Item of work (As per pp)	Unit	Target (as per pp)		Actual Progress	
		Financial	Physical (Quantity)	Financial	Physical (Quantity)
05. Construction of RCC box culvert (1No)	meter	10.00	1.00	10.00	1.00
Protective Work:					
06. Construction of Drain					
a)Saucer Drain	meter	12.88	400.00	12.88	400.00
b)Side drain (for bridge approach)	meter	15.92	280.00	15.92	280.00
C) U-Drain (for service road)	Sq.m	8.61	100.00	8.61	100.00
07. River Training work	sqm	560.29	10041.88	525.29	10041.88
Protective work					
(a) Concrete slope protection with Geo-Textile	sqm	13.42	800.00	13.42	800.00
b) Toe wall	meter	3.68	80.00	3.68	80.00
09. Electrification	LS	50.00		50.00	
10. Traffic sign & guide post					
a)Concrete (guide)post	No(s)	4.14	200.00	4.14	200.00
(b) Traffic sign	No(s)	0.55	8.00	0.55	8.00
(c) Sign post	No(s)	0.25	8.00	0.25	8.00
d) Road marking-thermoplastic material	sqm	6.36	595.00	6.36	595.00
e) Reflecting sheet	sqm	6.85	52.07	6.85	52.07
Physical Contingency (2.00%)		84.06			
Price Contingency (2.00%)		84.06			
Total		4370.98		3875.00	

সূত্র: সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর কর্তৃক প্রেরিত প্রকল্পের সমাপ্ত প্রতিবেদন অনুযায়ী।

৭। **বছরভিত্তিক এডিপি/আরএডিপি বরাদ্দ, অবমুক্তি ও ব্যয় :**

প্রকল্পের অনুমোদিত আরডিপিপি'র বছরভিত্তিক লক্ষ্যমাত্রা, আরএডিপি বরাদ্দ, অবমুক্তি ও ব্যয়ের বিবরণ নিম্নের ছকে প্রদান করা হলো:

(লক্ষ টাকায়)

অর্থ বছর	অনুমোদিত ডিপিপি সংস্থান	এডিপি/আরএডিপি বরাদ্দ	অবমুক্ত	ব্যয়
২০১৫-২০১৬	৮২০.১৫	-	-	-
২০১৬-২০১৭	১২১৩.৫০	২৫০.০০	২৫০.০০	২৫০.০০
২০১৭-২০১৮	১৪৪১.৫০	২০০০.০০	২০০০.০০	২০০০.০০
২০১৮-২০১৯	৮৯৫.৮৩	১৬২৫.০০	১৬২৫.০০	১৬২৫.০০
সর্বমোট:	৪৩৭০.৯৮	৩৮৭৫.০০	৩৮৭৫.০০	৩৮৭৫.০০

সূত্র: সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর কর্তৃক প্রেরিত প্রকল্পের সমাপ্ত প্রতিবেদন অনুযায়ী।

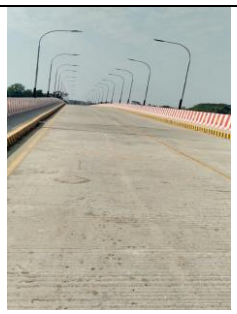
৮। **<u>প্রকিউরমেন্ট সংক্রান্ত তথ্য:</u>**

Description of procurement (goods/works/ Consultancy) as per bid document	Tender/Bid/Proposal Cost (In lakh Taka)		Tender/Bid/ Proposal		Date of Completion of works/services & Supply of goods	
	As per PP	Contract Value	Invitation date	Contract signing/ L.C. Opening Data	As per Contract	Actual
1	2	3	4	5	6	7
Construction of 282.558m Long P.C Girder Bridge, approach road with 60.00m RCC pavement (for service lane), 1.00m (1 no) RCC box culvert,drain,protective work, electrification,traffic sign, guide post, road marking,reflecting sheet & river training work.	3576.21	3290.61	13/03/2017	08/06/2017	31/12/2018	31/05/2019

৯। অডিট : পিসিআর অনুসারে প্রকল্পের Internal অডিট সম্পাদনের বিষয় উল্লেখ থাকলেও External অডিট সম্পাদিত হয়নি মর্মে উল্লেখ রয়েছে।

১০। প্রকল্প সংশ্লিষ্ট কয়েকটি স্থির চিত্র নিম্নে প্রদান করা হলো:





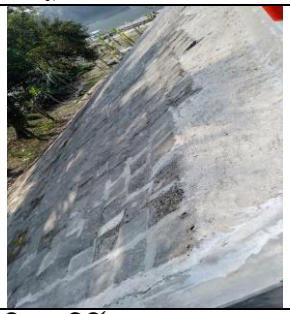
চিত্র-১ ও ২: নির্মিত বানার সেতু



চিত্র-৩: সেতুর এপ্রোচ সড়ক



চিত্র-৪: সেতুর স্লোপে সূক্ষ্ম ক্র্যাক যা মেরামত করা প্রয়োজন



চিত্র-৫: নির্মিত সেতুর রক্ষাপ্রদ কাজ



চিত্র-৬: নির্মিত সাইড ড্রেন





চিত্র-৭ ও ৮: নির্মিত সিসি ব্লক যা পুরাতন ফেরীঘাট অপসারিত হলে সে স্থানে স্থাপনের জন্য নির্ধারিত



চিত্র-৯: এপ্রোচ সড়কের বাঁধ উঁচু ও খাড়া তার একাংশ

	
চিত্র-১০: বানার সেতুর গফরগাঁও প্রান্তে এপ্রোচ সড়কের শুরুতে সড়কের একাংশে সৃষ্ট স্লাইডিং	চিত্র-১১: নির্মিত বানার সেতুতে টোল আদায়ের মূল্য তালিকা

১২। **প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জন:**

পরিকল্পিত উদ্দেশ্য	উদ্দেশ্য অর্জন
ময়মনসিংহ-গফরগাঁও-টোক সড়কের ৭২তম কিলোমিটারে সেতু নির্মাণের মাধ্যমে ময়মনসিংহ জেলার গফরগাঁও উপজেলার সাথে গাজীপুর জেলার কাপাসিয়া উপজেলার মধ্যে নিরবচ্ছিন্ন ও নিরাপদ সড়ক যোগাযোগ স্থাপন করা।	ময়মনসিংহ-গফরগাঁও-টোক সড়কের ৭২তম কিলোমিটারে সেতু নির্মাণের মাধ্যমে ময়মনসিংহ জেলার গফরগাঁও উপজেলার সাথে গাজীপুর জেলার কাপাসিয়া উপজেলার মধ্যে নিরবচ্ছিন্ন ও নিরাপদ সড়ক যোগাযোগ স্থাপিত হয়েছে।

১৩। **কাজ অসম্পূর্ণ থাকলে তার কারণ:** প্রকল্পের কোন কাজ অসম্পূর্ণ নেই।

১৪। **পরিদর্শনকালীন পর্যবেক্ষণ:**

১৪.১। ভূমি অধিগ্রহণ: অনুমোদিত ডিপিপি অনুসারে প্রকল্পের আওতায় ২.৬৯ হেক্টর ভূমি অধিগ্রহণ বাবদ ৬০৬.৬৫ লক্ষ টাকার সংস্থান রয়েছে। তন্মধ্যে পিসিআর অনুসারে প্রকল্পের ২.৬৯১ হেক্টর ভূমি অধিগ্রহণ বাবদ ৫৮৪.২৭ লক্ষ টাকা ব্যয়িত হয়েছে।

১৪.২। প্যাকেজ WP-01: অনুমোদিত ডিপিপি অনুসারে এ প্যাকেজের আওতায় ২৮২.৫৫৮ মিটার পিসি গার্ডার সেতু নির্মাণ, ৬০.০০ মিটার আরসিসি পেভমেন্ট, ৫৪০ মিটার এপ্রোচ সড়ক, ১টি (১মিটার) বক্স কালভার্ট নির্মাণ, রক্ষাপ্রদ কাজ, ইলেক্ট্রিফিকেশন, ট্রাফিক সাইন, গাইড পোস্ট, রোড মার্কিং, রিফ্লেক্টিং শীট ও রিভার ট্রেইনিং ওয়ার্ক এর সংস্থান রয়েছে। পরিদর্শনকালে বর্ণিত সমুদয় কাজ সম্পাদিত হয়েছে দেখা যায়। তবে সেতুর স্লোপ প্রটেকশনে স্থাপিত সিসি ব্লকের একাংশে সুক্ষ্ম ক্র্যাক পরিলক্ষিত হয়েছে যা মেরামত করা প্রয়োজন। নির্মিত সেতুর উভয় পাশে পুরাতন ফেরীঘাট অপসারণ না করায় ঐ অংশে সংস্থানকৃত সিসি ব্লকগুলো নির্মাণ করা হলেও অদ্যাবধি সিসি ব্লকগুলো স্থাপন করা হয়নি।

১৪.৩। নির্মিত সেতুতে টোল সংগ্রহ কার্যক্রম অস্থায়ীভাবে শুরু করা হয়েছে। এতে টোল সংগ্রহের জন্য বাঁশের ব্যারিয়ার ব্যবহার করা হচ্ছে। টোল সংগ্রহের জন্য স্টীলের ব্যারিয়ার ব্যবহার করে স্থায়ীকরণের উদ্যোগ গ্রহণ করা প্রয়োজন।

১৪.৪। নির্মিত সেতুর এপ্রোচ সড়ক বাঁধের উচ্চতা অধিক এবং এ সড়ক বাঁধের স্লোপ খাড়া বলে প্রতীয়মান হয়েছে। এমতাবস্থায়, এপ্রোচ সড়কের স্লোপে আরও মাটি দিয়ে স্লোপ ঢালুকরণের ব্যবস্থা গ্রহণ করা প্রয়োজন।

১৫। আইএমইডি'র মতামত/সুপারিশ:

১৫.১। প্রকল্পটি মূল প্রাক্কলিত মূল্যের চেয়ে কম ব্যয়ে বাস্তবায়িত হলেও প্রকল্পটি বাস্তবায়নে Time-over run হয়েছে ১৭.৬৪%। ভবিষ্যতে মূল অনুমোদিত ব্যয় ও মেয়াদে প্রকল্প বাস্তবায়নে সংশ্লিষ্ট সংস্থা সচেষ্ট হবে;

১৫.২। প্রকল্পটি বাস্তবায়নকালে বিভিন্ন মেয়াদে ৩ জন কর্মকর্তাকে প্রকল্প পরিচালক হিসেবে দায়িত্ব প্রদান করা হয়েছে। ঘন ঘন প্রকল্প পরিচালক পরিবর্তনের প্রেক্ষিতে প্রকল্প পরিচালকগণ যথাযথভাবে প্রকল্প সুপারভিশন ও মনিটরিং করতে পারেন না। ভবিষ্যতে প্রকল্প বাস্তবায়ন মেয়াদে একজন প্রকল্প পরিচালক নিয়োগের বিষয়ে সংশ্লিষ্ট সংস্থা প্রয়োজনীয় ব্যবস্থা গ্রহণ করবে;

১৫.৩। পরিদর্শনকালে সেতুর স্লোপ প্রটেকশনে স্থাপিত সিসি ব্লকের একাংশে সূক্ষ্ম ডিপ্রেশন পরিলক্ষিত হয়েছে। সিসি ব্লকের সূক্ষ্ম ডিপ্রেশন যথাযথভাবে মেরামতের ব্যবস্থা গ্রহণ করতে হবে যেন পরবর্তীতে সিসি ব্লক ধ্বসে বড় ধরনের ক্ষতির কারণ না হয়;

১৫.৪। নির্মিত সেতুর উভয় পাশে পুরাতন ফেরীঘাট অপসারণ না করায় ঐ অংশে সংস্থানকৃত সিসি ব্লকগুলো নির্মাণ করা হলেও অদ্যাবধি স্থাপন করা হয়নি। ফেরীঘাট স্থানান্তর কার্যক্রম দ্রুত সম্পন্ন করে সিসি ব্লকগুলো স্থাপন নিশ্চিত করতে হবে এবং বিষয়টি আইএমইডি'কে অবহিত করতে হবে;

১৫.৫। নির্মিত সেতুতে টোল সংগ্রহ কার্যক্রম অস্থায়ীভাবে শুরু করা হয়েছে। তবে টোল সংগ্রহের জন্য বাঁশের ব্যারিয়ার ব্যবহার করা হচ্ছে। টোল সংগ্রহের জন্য স্টীলের ব্যারিয়ার ব্যবহার করে স্থায়ীকরণের উদ্যোগ গ্রহণ করতে হবে;

১৫.৬। নির্মিত সেতুর এপ্রোচ সড়ক বাঁধের উচ্চতা অধিক এবং এ সড়ক বাঁধের স্লোপ খাড়া বলে প্রতীয়মান হয়েছে। এমতাবস্থায়, এপ্রোচ সড়ক টেকসই করতে এর স্লোপে আরও মাটি দিয়ে স্লোপ ঢালুকরণের ব্যবস্থা গ্রহণ করতে হবে;

১৫.৭। বানার সেতুর গফরগাঁও প্রান্তে এপ্রোচ সড়কের শুরুতে সড়কের একাংশে সৃষ্ট স্লাইডিং বস্তা দ্বারা মেরামত করা হয়েছে যা সড়কের প্রোফাইল অনুযায়ী স্থায়ীভাবে মেরামত করতে হবে;

১৫.৮। নির্মিত সেতুগুলোর Expansion joint যথাযথভাবে রক্ষণাবেক্ষণের জন্য প্রয়োজনীয় ব্যবস্থা গ্রহণ করতে হবে;

১৫.৯। সেতুর সংযোগ সড়ক ও উপরিভাগের ড্রেনসমূহ পরিস্কার-পরিচ্ছন্ন রাখতে হবে;

১৫.১০। প্রকল্পটির External অডিট দ্রুত সম্পন্ন রাখতে হবে এবং অডিট আপত্তি থাকলে তা নিষ্পত্তি করতে হবে; এবং

১৫.১১। অনুচ্ছেদ ১৫.১-১৫.১০ এর আলোকে প্রয়োজনীয় ব্যবস্থা গ্রহণ করে গৃহীত ব্যবস্থাবলী সম্পর্কে আগামী ১ (এক) মাসের মধ্যে আইএমই বিভাগকে অবহিত করতে হবে।

মানিকখালী সেতু নির্মাণসহ আশাশুনি-পাইকগাছা সড়ক উন্নয়ন প্রকল্প (২য় সংশোধিত) শীর্ষক প্রকল্পের সমাপ্ত মূল্যায়ন প্রতিবেদন

(সমাপ্তঃ জুন, ২০১৯)

১.০	প্রকল্পের নাম	:	মানিকখালী সেতু নির্মাণসহ আশাশুনি-পাইকগাছা সড়ক উন্নয়ন প্রকল্প (২য় সংশোধিত)
২.০	বাস্তবায়নকারী সংস্থা	:	সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর
৩.০	প্রশাসনিক মন্ত্রণালয়	:	সড়ক পরিবহন ও সেতু মন্ত্রণালয়।
৪.০	প্রশাসনিক বিভাগ		সড়ক পরিবহণ ও মহাসড়ক বিভাগ
৫.০	পরিকল্পনা কমিশনের সেক্টর বিভাগ	:	ভৌত অবকাঠামো বিভাগ।
৬.০	বাস্তবায়ন পরিবীক্ষণ ও মূল্যায়ন বিভাগ (আইএমইডি)'র সংশ্লিষ্ট সেক্টর	:	পরিবীক্ষণ ও মূল্যায়ন সেক্টর-২ (পরিবহন) ।
৭.০	প্রকল্প এলাকা	:	সাতক্ষীরা জেলার আশাশুনি উপজেলা ও খুলনা জেলার পাইকগাছা উপজেলা।
৮.০	প্রকল্পের বাস্তবায়ন সময় ও ব্যয়	:	

(লক্ষ টাকায়)

প্রাক্কলিত ব্যয় (প্রঃ সাঃ)		প্রকৃত ব্যয় (প্রঃ সাঃ)	পরিকল্পিত বাস্তবায়নকাল		প্রকৃত বাস্তবায়ন কাল	অতিক্রান্ত ব্যয় (মূল প্রাক্কলিত ব্যয়ের %)	অতিক্রান্ত সময় (মূল বাস্তবায়নকালের (%)
মূল	সর্বশেষ সংশোধিত (১ম)		মূল	সর্বশেষ সংশোধিত			
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮
৬৬৮৯.৩৩	১০৮৮২.১৪	৯৯৫৪.০০	জুলাই, ২০১০ হতে ডিসেম্বর, ২০১৩	জুলাই ২০১০ হতে জুন, ২০১৯	জুলাই, ২০১০ হতে ৩০ জুন, ২০১৯	৩২৬৪.৯৭ (৪৮.৮০%)	৫.৬ বছর (১৬০%)

৯.০ পটভূমি: সাতক্ষীরা জেলা সদর হয়ে আশাশুনি ও খুলনা জেলার পাইকগাছা পর্যন্ত কোন সরাসরি সড়ক যোগাযোগ ব্যবস্থা ছিল না। মূলত খোলপেটুয়া নদী ও কপোতাক্ষ নদের উপর ব্রীজ না থাকায় সাতক্ষীরা জেলার আশাশুনি উপজেলা ও খুলনা জেলার পাইকগাছা উপজেলার মধ্যে সরাসরি সড়ক যোগাযোগ ব্যবস্থা ছিল না। এ প্রেক্ষিতে খোলপেটুয়া নদীর উপর ৩০৪.৫১ মি: দীর্ঘ মানিকখালী সেতু, কপোতাক্ষ নদের উপর ২০২.৪৫ মি: দীর্ঘ বড়দল সেতু, ১১.২০ কি:মি: নতুন সড়ক নির্মাণ এবং ১০.৩ কি:মি: বিদ্যমান পেভমেন্ট মজবুতিকরণের নিমিত্ত বিবেচ্য প্রকল্পটি ২৭-০৭-১০ খ্রিঃ তারিখে ৬৬৮৯.৩৩ লক্ষ টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে ০১ জুলাই ২০১০ হতে ৩১ ডিসেম্বর ২০১৩ মেয়াদে একনেক সভায় অনুমোদিত হয়। প্রকল্পটি বাস্তবায়িত হলে এই অঞ্চলে উৎপাদিত প্রচুর চিংড়ি মাছ এই সড়ক ব্যবহার করে খুব অল্প সময়ে রাজধানী ঢাকাসহ দেশের বিভিন্ন অঞ্চলে পরিবহন হবে। পরবর্তীতে ০৬-০৫-১৪খ্রিঃ তারিখে ১০৮৮২.১৪ লক্ষ টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে ০১ জুলাই ২০১০ হতে ৩০ জুন ২০১৬ মেয়াদে মেয়াদে ১ম সংশোধিত ডিপিপি অনুমোদিত হয়। ১৯-১০-১৬খ্রিঃ তারিখে ১০৮৮২.১৪ লক্ষ টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে ০১ জুলাই ২০১০ হতে ৩০ জুন ২০১৮ মেয়াদে বাস্তবায়নের জন্য ২য় সংশোধিত ডিপিপি অনুমোদিত হয়। পরবর্তী ব্যয় বৃদ্ধি ব্যাতিরেকে ০১ জুলাই ২০১০ হতে ৩০ জুন ২০১৯ পর্যন্ত প্রকল্পের মেয়াদ করা হয়।

১০.০ উদ্দেশ্য: প্রকল্পের মূল উদ্দেশ্য হলো মানিকখালী ও বড়দল সেতু নির্মাণসহ আশাশুনি-পাইকগাছা সড়ক উন্নয়নের মাধ্যমে বিভাগীয় শহর খুলনা জেলার পাইকগাছা উপজেলার সাথে সাতক্ষীরা জেলার আশাশুনি উপজেলার সরাসরি সড়ক যোগাযোগ স্থাপন করা।

১১.০ প্রকল্পের মূল কাজ:

ক)	মাটির কাজ	৫.১৮ লঃঘঃমিঃ
খ)	নতুন পেভমেন্ট নির্মাণ।	১১.২০ কিঃমিঃ
গ)	পেভমেন্ট মজবুতি করন	১০.৩০ কিঃমিঃ
ঘ)	প্রশসত্ম করন	১.৮০ কিঃমিঃ
ঙ)	সার্ফেসিং (কার্পেটিং এবং সীলকোট)	২১.৫০ কিঃমিঃ
চ)	মানিকখালী ব্রীজ নির্মাণ	৩০৪.৫১ মিঃ
ছ)	বড় দল ব্রীজ নির্মাণ।	২০২.৪৫ মিঃ
জ)	আর.সি.সি. বক্স কালভার্ট নির্মাণ (৩৩)।	৬৪.০০ মিঃ
ঝ)	প্রটেকটিভ ওয়ার্ক (আর.সি.সি. প্যালাসাইডিং)	৩৮০০.০০ মিঃ
ঞ)	ইউ টাইপ আর.সি.সি. ড্রেন নির্মাণ	১৬৪৮.০০ বঃমিঃ

১২.০ <u>প্রকল্পের অঙ্গভিত্তিক বাস্তবায়ন (পিসিআর এর ভিত্তিতে) :</u> (লক্ষ টাকায়)

সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী অংগের নাম	একক	ডিপিপি অনুযায়ী লক্ষ্যমাত্রা		প্রকৃত ব্যয়		পার্থক্য	
		বাস্তব	আর্থিক	বাস্তব (%)	আর্থিক	বাস্তব (%)	আর্থিক
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮
স্টেশনারী	-	থোক	৩.০০	থোক	১.৫০	-	-১.৫০
ল্যাবরেটরি টেস্টিং	-	থোক	১৭.৫০	থোক			-১৭.৫০
পাবলিকেশন এবং টেন্ডারিং			১.৫০				-১.৫০
ভূমি অধিগ্রহন	হেক্টর	১৮.৯৩	৯৩৫.১৪	১৮.৭৫	৭১৫.২৪	-০.১৮	-২১৯.৯
নতুন সড়ক বাঁধ নির্মাণে মাটির কাজ	লঃঘঃমিঃ	৪.৩৪	১৩০৭.৪৮	৩.৫৮	১১৯৭.১৩	-০.৭৬	-১১০.৩৫
সড়ক বাঁধ প্রশস্তকরণে মাটির কাজ	লঃঘঃমিঃ	০.৮৪	১৩০.৭৬	০.৮১	১০৭.৭৭	-০.৩	-২২.৯৯
নতুন ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট নির্মাণ	কিঃমিঃ	১১.২০	৬৪১.৪২	১১.২০	৫৯৯.০৯	-	-৪২.৩৩
বিদ্যমান পেভমেন্ট মজবুতিকরন (১৫০মিঃমিঃ এভারেজ বেইজ টাইপ-২)	কিঃমিঃ	১০.৩০	২২৯.৪৪	৮.৫০	২১৪.৮৪	-১.৮	-১৪.৬
বিদ্যমান পেভমেন্ট প্রশস্তকরণ	কিঃমিঃ	১.৮০	২১.২১	১.৬০	১৩.৫০	-০.২০	-৭.৭১
সার্ফেসিং (কার্পেটিং ৪০ মি: মি: এবং সীলকোট ৭ মি: মি:)	কিঃমিঃ	২১.৫০	৭৭৫.০৮	২১.৫০	৭৭৫.০৮	-	-
মানিকখালী সেতু নির্মাণ	মিঃ	৩০৪.৫১	৩৬৩৮.৮৯	৩০৪.৫১	৩৫৮৪.৮২	-	-৫৪.০৭
বড় দল ব্রীজ নির্মাণ।	মিঃ	২০২.৪৫	১৭৬৩.৩৪	২০২.৪৫	১৭৬৩.৩৪	-	-

সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী অংগের নাম	একক	ডিপিপি অনুযায়ী লক্ষ্যমাত্রা		প্রকৃত ব্যয়		পার্থক্য	
		বাস্তব	আর্থিক	বাস্তব (%)	আর্থিক	বাস্তব (%)	আর্থিক
ইউ টাইপ আর.সি.সি. ড্রেন নির্মাণ	মিঃ	১৬৪৮.০০	১৮১.৫২	১৬৪৮.০০	১৮১.৫২	-	-
আর.সি.সি. বক্স কালভার্ট নির্মাণ (৩৩টি)	মিঃ	৬৪.০০	৫১৩.৭০	৬৪.০০	৫০১.৪৯	-	-১২.২১
প্রটেকটিভ ওয়ার্ক (আর.সি.সি. প্যালাসাইডিং)	মিঃ	৩৮০০.০০	২১৬.৬০	৩৭৯৯.০০	২১১.৯১	-১.০০	-৪.৬৯
কিঃমিঃ পোষ্ট, গাউড পোষ্ট, রোড মার্কিং এবং সাইন, সিগন্যাল ইতাদি স্থাপন কাজ।	থোক	-	২৭.০২	-	২৬.৭৭	-	-০.২৫
নির্মাণকালীন রক্ষণাবেক্ষন।	থোক	-	৬০.০০	-	৬০.০০	-	-
ফিজিক্যাল কন্টিনজেন্সী			৩৮.৫৪	-		-	-৩৮.৫৪
প্রাইস কন্টিনজেন্সী			৩৮০.০০	-		-	-৩৮০.০০
সর্বমোট	=		১০৮৮২.১৪		৯৯৫৪.০০		**-৯২৮.১৪**

১৩.০ প্রকল্প পরিচালক সংক্রান্ত তথ্যাদিঃ

ক্রমিক নং	প্রকল্প পরিচালকের নাম ও পদবী	দায়িত্বের ধরণ		কর্মকাল	
		পূর্ণকালীন	খন্ডকালীন	যোগদান	বদলী
১	২	৩	৪	৫	৬
১.	মো: আবদুর রেজ্জাক তত্বাবধায়ক প্রকৌশলী সওজ, সড়ক সার্কেল, রংপুর।	-	খন্ডকালীন (অতিরিক্ত দায়িত্ব)	০১-০৫-১৬	১৪-০২-১৭
২.	মোঃ মাহবুবুল আলম খান তত্বাবধায়ক প্রকৌশলী, সওজ, সড়ক সার্কেল, রংপুর।	-	খন্ডকালীন (অতিরিক্ত দায়িত্ব)	১৪-১২-১৭	৩০-০৬-১৯

১৪.০ ক্রয় সংক্রান্ত তথ্যাদিঃ

১৪.১ গাড়ী/ট্রান্সপোর্ট ক্রয়ঃ প্রকল্পের আওতায় গাড়ী/ট্রান্সপোর্ট ক্রয়ের তথ্যাদি: প্রযোজ্য নয়।

Name of Transport	Number as per 1st RDPP	Procured with date	Transferred to Transport Pool with date	Transferred to O & M with date	Condemned/Damaged with date	Remarks
1	2	3	4	5	6	7
-	-	-	-	-	-	এই প্রকল্পের আওতায় কোন গাড়ী ক্রয়ের সংস্থান ছিল না।

১৪.২ পণ্য, কার্য ও সেবা ক্রয়ঃ ১ম সংশোধিত ডিপিপি ও পিসিআর এ উল্লেখিত তথ্যানুযায়ী ৭টি প্যাকেজের আওতায় পূর্ত কাজ সম্পাদন করা হয়েছে যার তথ্য নিম্নরূপ:

(লক্ষ টাকায়)

প্যাকেজ/কাজের নাম ঠিকাদার প্রতিষ্ঠান	-মূল ডিপিপিতে প্রাক্কলিত ব্যয় -টেন্ডার প্রাক্কলিত ব্যয় -মূল চুক্তি মূল্য -সংশোধিত চুক্তি মূল্য	-দরপত্র আহবানের তারিখ -চুক্তির/কার্যাদেশের তারিখ -মূল চুক্তি অনুযায়ী কাজ সমাপ্তির তারিখ -সংশোধিত (সর্বশেষ) চুক্তি অনুযায়ী কাজ সমাপ্তির তারিখ -ঠিকাদার প্রকৃত সমাপ্তির তারিখ	মন্তব্য
২	৩	৪	৫
PW-01: Construction of Manik khali Bridge (259.88 metre long P.C. Girder Bridge) over Kholpatua River at 29th km. of Ashasuni-Paikgacha Road (Road No: Z-7603) under Road Division, Satkhira **Contractor:** PTSL-STC-JV, Dhaka Chember Building,Dhaka	২৫৫.৭৩ ২৫৫.৭৩ ২৫৫.৭৩ ---	২১-১২-২০১০ ১৬-০৬-২০১১ ১৫-০৬-২০১৩ ৩০-০৬-২০১৬ ২৫-০৬-২০১৫	**সমাপ্ত**
PW-02: Constuction of remaining part of Manikkhali. P.C. Gird. Brid.(304.51), Approach. pavement.,drain,Palasiding.,1no. RCC Box Culvert., Km post & Road marking paint at 29th Km of Assasuni-Paikgacha Road under Improvement. of Assasuni-Paikgacha Road including Construction of Manikkhali. Bridge. under Road Division., Satkhira. **Contractor:** M/s Janmabuni Nirmata, Ohiduzzaman Chowdhury & The Nirmitee (JON) JV, 67/Ka, Shadipur R/A,Sylhet.	৩৮৮৮.৪৭ ৩৭০১.১৩ ৩৬১৯.৯৩ ৩৭০১.১৩	২৬-০১-২০১৭ ২৫-০৫-২০১৭ ২৫-০৫-২০১৮ ২৪-০৫-২০১৯ ২২-০৫-২০১৯	**সমাপ্ত**
PW-03: Construction of 202.45m (39.634mx5) long P.C Girder Bridge (Borodal Bridge) over Kapatakkhi River at 37th Km of Assasuni-Paikgacha Road under Road Division, Satkhira	২০১০.৮৯ ১৯৮০.৮৬ ২০১০.৮৯ ১৯৮০.৮৬	১৬-১১-২০১৪ ১০-০৩-২০১৫ ১৫-০৮-২০১৬ ৩০-০৯-২০১৮ ১০-০৯-২০১৮	**সমাপ্ত**

প্যাকেজ/কাজের নাম ঠিকাদার প্রতিষ্ঠান	-মূল ডিপিপিতে প্রাক্কলিত ব্যয় -টেন্ডার প্রাক্কলিত ব্যয় -মূল চুক্তি মূল্য -সংশোধিত চুক্তি মূল্য	-দরপত্র আহবানের তারিখ -চুক্তির/কার্যাদেশের তারিখ -মূল চুক্তি অনুযায়ী কাজ সমাপ্তির তারিখ -সংশোধিত (সর্বশেষ) চুক্তি অনুযায়ী কাজ সমাপ্তির তারিখ -ঠিকাদার প্রকৃত সমাপ্তির তারিখ	মন্তব্য
PW-04: Construction of New Embankment and Flexible Pavement at Ch. 24+000 to 28+400 with 9 Nos RCC Box Culvert and 2.00 Km RCC Palasiding at different location of Assasuni-Paickgacha Road (Z-7603) **Contractor:** Md. Moyenuddin (Bashi), HMM Road, Jessore..	১৭৪৩.৭৩ ১৪৬৮.৯১ ১৭৪৩.৭৩ ---	৩০-০৯-২০১৫ ৩০-১২-২০১৫ ২৯-১২-২০১৬ ২৯-১২-২০১৭ ২৮-১২-২০১৭	**সমাপ্ত**
PW-05: Construction of New Flexible Pavement at 30 km(p), 36 km(p), 37 km(p) and Surfacing & strengthening at 32 km(p), 33 km, 34 km, 35 km, 36 km(p) (New construction 1.49km) (strengthening 4.254 km) and RCC Palisading 400m of Assasuni-Paikgacha Road (Z-7603) **Contractor:** Mahabub Brother(Pvt) Ltd, 51-Jessore upper road , dowlutpur, khulna.	৪৫৬.৯৫ ৪৪৬.৯১ ৪৫৬.৯৫ ৪৪৬.৯১	৩১-১২-২০১৪ ২৩-০৩-২০১৫ ১৯-০৯-২০১৬ ৩০-০৬-২০১৭ ২৫-০৬-২০১৭	সমাপ্ত
PW-06: Lot-01: Construction of Flexible Pavement (By replacing HBB & WBM) From Chainage 29+757 To 34+546 of Assasuni - Paikgacha Road (Road No; Z-7603) **Contractor:** The Rupsha Engineers Ltd, Khulna.	১৫৭.৭৬ ২৯৪.৬৭ ১৫৭.৭৬ ---	০৭-১২-২০১০ ০৯-০২-২০১১ ০৯-০২-২০১২ --- ০৬-০২-২০১২	সমাপ্ত
PW-06: Lot-02: Construction of 10 Nos RCC Box culvert Size 1x1.00m,H=1.00m, Length=7.30m at Ch: 29+409,29+817,30+356, 31+193,31+261, 31+380,32+124, 32+484, 32+543 & 34+037 **Contractor:** Bosu Traders , Tala, Satkhira.	৫১.৬৯ ৫১.৭৭ ৫১.৬৯ --- ১১১.০৩	০৭-০২-২০১১ ০৫-০৫-২০১১ ০২-০৯-২০১১ --- ০১-০৯-২০১১ ০১-১১-২০১১	
PW-06: Lot-03: Strengthening &	১২৬.৮৯ ১১১.০৩	০১-০৪-২০১২ ২৮-০৯-২০১২	

প্যাকেজ/কাজের নাম ঠিকাদার প্রতিষ্ঠান	-মূল ডিপিপিতে প্রাক্কলিত ব্যয় -টেন্ডার প্রাক্কলিত ব্যয় -মূল চুক্তি মূল্য -সংশোধিত চুক্তি মূল্য	-দরপত্র আহবানের তারিখ -চুক্তির/কার্যাদেশের তারিখ -মূল চুক্তি অনুযায়ী কাজ সমাপ্তির তারিখ -সংশোধিত (সর্বশেষ) চুক্তি অনুযায়ী কাজ সমাপ্তির তারিখ -ঠিকাদার প্রকৃত সমাপ্তির তারিখ	মন্তব্য
Widening of Flex. Pav. Ch: 29+250 To 30+895 and Const. of 5 Nos RCC Box culvert 1x1m, H=1m, Length=7.3m at Ch:29+650,30+250, 30+350,32+804 &35+762. **Contractor:** M/s Md. Motier Rahaman, Khulna.	১২৬.৮৯	--- ২৮-০৬-২০১২	
PW-07: Strengthening & Widening of Flex. Pav. Ch:37 +200 To 45+700 and Const. of 5 Nos RCC Box culvert **Contractor:** Sheikh Md Harun-or-Rasid, TTDC Para, Vaena, Magura. Mahabub Brother(Pvt) Ltd, 51-Jessore upper road , dowlutpur, khulna.	৭৫১.২১ ৭৫১.১৯ ১০৪১.১২ ৭৫১.১৯	১৩-১২-২০১৫ ২৩-০২-২০১৬ ৩০-০৬-২০১৬ ২০-০২-২০১৭ ০৯-০২-২০১৭	

১৫। **মূল ডিপিপি/আরডিপি অনুযায়ী বছর ভিত্তিক লক্ষ্যমাত্রা, আরএডিপি বরাদ্দ, অবমুক্তি ও ব্যয় (পিসিআর এর ভিত্তিতে):**

(লক্ষ টাকায়)

অর্থ বছর	মূল ডিপিপি অনুযায়ী লক্ষ্যমাত্রা	সর্বশেষ সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী লক্ষ্যমাত্রা	আরএডিপি বরাদ্দ	অবমুক্ত	ব্যয়
২০১০-২০১১	৬২০.৫৭	২২০.০০	২২০.০০	২২০.০০	২২০.০০
২০১১-২০১২	২২১৬.৫	২০০.০০	২০০.০০	২০০.০০	২০০.০০
২০১২-২০১৩	২৩৬৫.৯৫	১৫০.০০	১৫০.০০	১৫০.০০	১৫০.০০
২০১৩-২০১৪	১৪৮৬.৩১	৫০০.০০	৫০০.০০	৫০০.০০	৫০০.০০
২০১৪-২০১৫	-	৭০০.০০	৭০০.০০	৭০০.০০	৭০০.০০
২০১৫-২০১৬	-	১৫০০.০০	১৫০০.০০	১৫০০.০০	১৫০০.০০
২০১৬-২০১৭	-	২০০০.০০	২০০০.০০	২০০০.০০	২০০০.০০

অর্থ বছর	মূল ডিপিপি অনুযায়ী লক্ষ্যমাত্রা	সর্বশেষ সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী লক্ষ্যমাত্রা	আরএডিপি বরাদ্দ	অবমুক্ত	ব্যয়
২০১৭-২০১৮	-	৫৬১২.১৪	২৫৮৭.০০	২৫৮৭.০০	২৫৮৭.০০
২০১৮-২০১৯	-	-	২০৯৭.০০	২০৯৭.০০	২০৯৭.০০
সর্বমোটঃ	**৬৬৮৯.৩৩**	**১০৮৮২**	**৯৯৫৪.০০**	**৯৯৫৪.০০**	**৯৯৫৪.০০**

১৬। **প্রকল্প পরিদর্শনঃ** গত ০৪/০১/২০২০ তারিখে আইএমইডি'র সহকারী পরিচালক জনাব মুহাম্মদ মিজানুর রহমান মিয়া কর্তৃক প্রকল্পটি সরেজমিন পরিদর্শন করা হয়। পরিদর্শনকালে সড়ক বিভাগের কর্মকর্তাগণ উপস্থিত ছিলেন। সরেজমিন পরিদর্শন, পিসিআর এ প্রদত্ত তথ্য এবং সংশোধিত ডিপিপি'র আলোকে পর্যবেক্ষণ নিম্নরূপঃ

১৬.১ ভূমি অধিগ্রহণ: আরডিপিপিতে ১৮.৯৩ হেক্টর ভূমি অধিগ্রহণের জন্য ৯৩৫.১৪ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। পিসিআর অনুযায়ী ১৮.৭৫ হেক্টর ভূমি অধিগ্রহণের জন্য ৭১৫.২৪ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে। পরিদর্শনকালে জানা যায়, জেলা প্রশাসকের কার্যালয়ের ব্যয় প্রাক্কলন অনুযায়ী জমির টাকা প্রদান করা হয়েছে এবং এক্ষেত্রে প্রায় ২১৯.৯ লক্ষ টাকা সাশ্রয় হয়েছে।

১৬.২ মাটির কাজ: ২য় সংশোধিত ডিপিপিতে ৪.৩৪ ল: ঘ: মি: মাটির কাজের জন্য ১৩০৭.৪৮ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। পিসিআর অনুযায়ী ৩.৫৮ ল: ঘ: মি: মাটির কাজ করা হয়েছে এবং এখাতে ১১৯৭.১৩ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে। জানা যায়, প্রয়োজনীয়তার নিরিখে মাটির পরিমাণ এবং উদ্ধৃত দর অনুযায়ী হওয়ায় অর্থ ব্যয় কম লেগেছে।

১৬.৩ **ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট নির্মাণ (নতুন):** আরডিপিপিতে ১১.২০ কি:মি: নতুন ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট নির্মাণের জন্য ৬৪১.৪২ লক্ষ টাকার সংস্থান রয়েছে। পিসিআর অনুযায়ী ১১.২০ কি:মি: ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট নির্মাণের জন্য ৫৯৯.০৯ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে। এখাতে উদ্ধৃত দরের কারণে ৪২.৩৩ লক্ষ টাকা কম ব্যয় করা হয়েছে। নতুন সড়ক নির্মাণের জন্য ৩০০ মিঃমিঃ আইএসজি, ১৫০ মিঃমিঃ সাব বেইজ, ১৫০ মিঃমিঃ এগ্রিগেইট বেইজ টাইপ-২, ৪০ মিঃমিঃ কার্পেটিং ও ৭ মিঃমিঃ সীলকোট দ্বারা ৩.৭ মি: প্রশস্ততায় নতুন পেভমেন্ট নির্মাণ করা হয়েছে। পরিদর্শনকালে সড়কাংশটির সমাপ্তকৃত কাজের গুনগতমান ভাল বলে আপতদৃষ্টিতে প্রতীয়মান হয়েছে। নতুন সড়কাংশটি নির্মাণ করায় সাতক্ষীরা জেলা সদরের সাথে আশাশুনি উপজেলা ও পাইকগাছা উপজেলার সাথে সহজে সড়ক যোগাযোগ স্থাপিত হয়েছে। তবে সড়কটির প্রশস্ততা ৩.৭ মি: হতে ভবিষ্যতে ৫.৫ মি: প্রশস্ততায় উন্নীত করা প্রয়োজন।

১৬.৪ **ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট শক্তিশালীকরণ** আরডিপিপিতে ১০.৩০ কি:মি: বিদ্যমান ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট শক্তিশালীকরণের (১৫০ মি:মি: এগ্রিগেট বেইজ টাইপ-২ দ্বারা) জন্য ২২৯.৪৪ লক্ষ টাকার সংস্থান রয়েছে। পিসিআর অনুযায়ী ৮.৫০ কি:মি: ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট শক্তিশালীকরণের জন্য ২১৪.৮৪ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে। মূলত ১৫০ মিঃমিঃ এগ্রিগেইট বেইজ টাইপ-২, ৪০ মিঃমিঃ কার্পেটিং ও ৭ মিঃমিঃ সীলকোট দ্বারা শক্তিশালীকরণ কাজ করা হয়েছে। পরিদর্শনকালে দেখা যায়, শক্তিশালীকরণ করা সড়কাংশটিতে ক্র্যাক ও পটহোল সৃষ্টি হওয়ায় রুটিন মেইনটেন্যান্স এর মাধ্যমে মেরামত করে রাখা হচ্ছে। ডিফেক্ট লাইয়েবিলিটি সময়কাল এবং ৫ বছরের ডিজাইন লাইফ শেষ হয়ে যাওয়ায় শক্তিশালীকরণকৃত এ সড়কাংশ প্রচুর পটহোল সৃষ্টি হয়েছে মর্মে নির্বাহী প্রকৌশলী জানান। তিনি আরো জানান, জেলা সড়কের পুরাতন ডিজাইন অনুযায়ী ১৫০ মি: মি: বেইজ টাইপ-২ এবং ৪০ মি: মি: বিটুমিনাস কার্পেটিং ও ৭ মি: মি: সীলকোট দ্বারা এ আংশের কাজ ২০১১ সালে প্রায় ৮ বছর আগে সমাপ্ত হয়। নতুন ডিজাইনে ২০০ মি:মি: বেইজ টাইপ-২, ডিবিএস বেইসকোর্স ৭০ মি:মি: ও ডিবিএস ওয়ারিং কোর্স ৫০ মি:মি: দ্বারা সড়ক শক্তিশালীকরণ করা হয়। এ প্রেক্ষিতে পিএমপির আওতায় সড়কাংশটির উপর একটি লেয়ার স্থাপন করা যেতে পারে।

১৬.৫ **প্রশস্তকরণ:** আরডিপিপিতে ৩.০০ মিটার প্রশস্তের ১.৮০ কি:মি: বিদ্যমান ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট ৭.৩ মিটার প্রস্থে প্রশস্তকরণের জন্য (আইএসজি=৩০০ মি:মি:, সাব বেইপ=১৫০ মি:মি:, এগ্রিগেট বেইজ টাইপ-২ =১৫০ মি:মি:

পুরত্বে লেয়ার দ্বারা) ২১.২১ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। পিসিআর অনুযায়ী ১.৬ কি:মি: ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট প্রশস্তকরণের জন্য ১৩.৫০ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে।

১৬.৬ **সার্ফেসিং (কার্পেটিং এবং সীল):** আরডিপিপিতে ২১.৫০ মিটার সার্ফেসিং (কার্পেটিং ৪০ মি:মি: এবং সিলকোট ৭ মি:মি: পুরত্বে) এর জন্য ৭৭৫.০৮ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। পিসিআর অনুযায়ী বরাদ্দকৃত অর্থের পুরোটাই ব্যয় হয়েছে।

১৬.৭ **ব্রীজ নির্মাণ (মানিকখালী সেতু):** সংশোধিত ডিপিপিতে ৩০৪.৫১ মিটার ব্রীজ নির্মাণের জন্য ৩৬৩৮.৮৯ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। পিসিআর অনুযায়ী ৩৫৮৪.৮২ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে এবং এখাতে ৫৪.০৭ লক্ষ টাকা কম ব্যয় করা হয়েছে। প্যাকেজ-০১ এর আওতায় আশাশুনি-পাইকগাছা সড়ক (জেড-৭৬০৩) এর ২৯তম কিঃমিঃ এ খোলপেটুয়া নদীর উপর ২৫৯.৮৮ মিঃ দৈর্ঘ্যের মানিকখালী সেতু (পিসি গার্ডার সেতু) নির্মাণের জন্য ৫৩টি পাইল নির্মাণ করা হয়। ঠিকাদার প্রতিষ্ঠানটি কাজ বন্ধ করে দেওয়ায় কার্যাদেশ বাতিল করা হয়। পরবর্তীতে সেতুটির ডিজাইন সংশোধন করে দৈর্ঘ্য বৃদ্ধি করে ৩০৫.৫১ মি: করা হয় এবং সেতুটির অসমাপ্ত কাজ নতুন করে টেন্ডার আহবান পূর্বক কার্যাদেশ প্রদান করা হয়। প্যাকেজ-০২ এর আওতায় ৩০৪.৫১ মিঃ দৈর্ঘ্যের অসমাপ্ত মানিকখালী সেতু (পিসি গার্ডার সেতু) নির্মাণ করা রয়েছে। এ সেতুটির পাইল সংখ্যা ১০৬ টি, স্প্যান ০৭ টি, পিয়ার ০৬ টি, এ্যাবেন্টমেন্ট ০২ টি। সেতুটির মোট প্রশস্ততা ১০.২৫ মি:। এর মধ্যে ক্যারেজওয়ে ৭.৩ মি: এবং উভয়পাশে ফুটপথ কাম হুইলগার্ডার ২.৪ মি:। পরিদর্শনকালে দেখা যায়, নেভিগেশন রক্ষার্থে মূল সেতুটি এ্যপ্রোচ সড়কের তুলনায় মূল সেতুটি অনেক উচু করা হয়েছে। পাইকগাছা প্রান্তের এ্যপ্রোচ সড়কের সংযোগ সড়ক সেটেল্ট/আন্ডুলেশন হওয়ায় কিছু জায়গায় নতুন করে কাজ করা হয়েছে। এছাড়া সমতল হতে উভয়পাশের এ্যাপ্রোচ সড়ক অনেক উচু ও (প্রকল্পে পর্যাপ্ত না থাকায়) যথেষ্ট রক্ষাপ্রদ কাজ না করায় ভবিষ্যতে এ্যাপ্রোচ সড়ক ক্ষতিগ্রস্ত হতে পারে।

১৬.৮ ব্রীজ নির্মাণ (বড়দল সেতু): সংশোধিত ডিপিপিতে ২০২.৪৫ মিটার ব্রীজ নির্মাণের জন্য ১৭৬৩.৩৪ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। পিসিআর অনুযায়ী বরাদ্দকৃত অর্থের পুরোটাই ব্যয় হয়েছে। প্যাকেজ-০৩ এর আওতায় আশাশুনি-পাইকগাছা সড়ক (জেড-৭৬০৩) এর ৩৭তম কিঃমিঃ এ কপোতাক্ষ নদের উপর ২০২.৪৫ মিঃ দৈর্ঘ্যের ১টি পিসি গার্ডার সেতু (বড়দল সেতু) নির্মাণ করা হয়েছে। এ সেতুটির পাইল সংখ্যা ৯২ টি, স্প্যান ০৫ টি, পিয়ার ০৪ টি, এ্যাবেন্টমেন্ট ০২ টি। সেতুটির মোট প্রশস্ততা ১০.২৫ মি:। এর মধ্যে ক্যারেজওয়ে ৭.৩ মি: এবং উভয়পাশে ফুটপথ কাম হুইলগার্ডার ২.৪ মি:। পরিদর্শনকালে সেতুটির নির্মান কাজ আপাতদৃষ্টিতে ভাল মনে হয়েছে। বিশেষ করে সেতুর এ্যাপ্রোচের রক্ষাপ্রদ কাজ অনেক ভাল দেখতে পাওয়া যায়। তবে সাতক্ষীরা প্রান্তের এ্যাপ্রোচ সড়ক ও সেতুটির ডেক স্লাবের মধ্যে অনেক গ্যাপ থাকায় অর্থাৎ সেতুটির ডেক স্লাবের তুলনায় এ্যাপ্রোচ সড়কটির অনেক নিঁচু হয়েছে। এতে গাড়ি চলাচলে ঝুকিঁ সৃষ্টি হয়েছে। এ প্রেক্ষিতে পরিদর্শনকালে অবহিত করা হয়, আশাশুনি প্রান্তের এপ্রোচ ২০১৭ সালে ৫নং ভৌত প্যাকেজের মাধ্যমে মূল ব্রীজটি নির্মাণের আগেই নির্মিত হয়। অন্যদিকে মূল ব্রীজসহ পাইকগাছা প্রান্তের এপ্রোচ সড়ক ৩নং প্যাকেজের মাধ্যমে অন্য ঠিকাদার কর্তৃক ২০১৮ সালে নির্মাণ করা হয়। দেবে যাওয়া এ্যাপ্রোচ প্রান্তে অতিরিক্ত লেয়ার স্থাপনপূর্বক মূল ব্রীজের সাথে সমন্বয় সাধন করা প্রয়োজন।

১৬.৯ **আরসিসি ড্রেন নির্মাণ:** আরডিপিপিতে ১৬৪৮.০০ মিটার আরসিসি ড্রেন নির্মাণের জন্য ১৮১.৫২ লক্ষ টাকার সংস্থান রয়েছে। পিসিআর অনুযায়ী ১৬৪৮.০০ মিটার আরসিসি ড্রেন নির্মাণের জন্য বরাদ্দকৃত অর্থের পুরোটাই ব্যয় হয়েছে।

১৬.১০ **আরসিসি বক্স কালভার্ট নির্মাণ:** সংশোধিত ডিপিপিতে ৬৪ মিটার (৩৩টি) আরসিসি বক্স কালভার্ট নির্মাণ কাজের জন্য ৫১৩.৭০ লক্ষ টাকার সংস্থান রয়েছে। পিসিআর অনুযায়ী ৬৪ মিটার (৩৩টি) আরসিসি বক্স কালভার্ট নির্মাণ কাজের জন্য ৫০১.৪৯ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে। এখাতে বরাদ্দকৃত অর্থের চেয়ে ১২.২১ লক্ষ টাকা কম ব্যয় করা হয়েছে।

১৬.১১ **রক্ষাপ্রদ কাজ (আরসিসি প্যালাসাইডিং):** আরডিপিপিতে ৩৮০০.০০ মিটার সসার আরসিসি প্যালাসাইডিং এর জন্য ২১৬.৬০ লক্ষ টাকার সংস্থান রয়েছে। পিসিআর অনুযায়ী ৩৭৯৯.০০ মিটার আরসিসি প্যালাসাইডিং এর জন্য ২১১.৯১ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে। এখাতে বরাদ্দকৃত অর্থের চেয়ে ৪.৬৯ লক্ষ টাকা কম ব্যয় করা হয়েছে।

১৬.১২ **সাইন, সিগন্যাল, কি: মি: পোস্ট, রোড মার্কিং:** আরডিপিপিতে সাইন, সিগন্যাল, কি: মি: পোস্ট এবং রোড মার্কিং **কাজের** জন্য থোক হিসেবে ২৭.০২ লক্ষ টাকার সংস্থান রয়েছে। পিসিআর অনুযায়ী সাইন, সিগন্যাল, কি: মি: পোস্ট এবং রোড মার্কিং **কাজ** করা হয়েছে এবং এ বাবদ ২৬.৭৭ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে।

১৭। **<u>প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জনঃ</u>**

পরিকল্পিত উদ্দেশ্য	উদ্দেশ্য অর্জন
প্রকল্পের মূল উদ্দেশ্য হলো মানিকখালী ও বড়দল সেতু নির্মাণসহ আশাশুনি-পাইকগাছা সড়ক উন্নয়নের মাধ্যমে বিভাগীয় শহর খুলনা জেলার পাইকগাছা উপজেলার সাথে সাতক্ষীরা জেলার আশাশুনি উপজেলার সরাসরি সড়ক যোগাযোগ স্থাপন করা।	প্রকল্পটির অধীন খোলপেটুয়া নদীর উপর ৩০৪.৫১ মি: দীর্ঘ মানিকখালী সেতু, কপোতাক্ষ নদের উপর ২০২.৪৫ মি: দীর্ঘ বড়দল সেতু, ১১.২০ কি:মি: নতুন সড়ক নির্মাণ এবং ১০.৩ কি:মি: বিদ্যমান পেভমেন্ট মজবুতিকরণ করা হয়েছে। এর ফলে নতুন সড়ক নির্মাণ এবং বিদ্যমান সড়ক প্রশস্তকরণ ও মজবুতিকরণের ফলে সুষ্ঠু ও নিরাপদ যানবাহন ও পণ্য চলাচল সুযোগ সৃষ্টি হয়ে খুলনা জেলার পাইকগাছা উপজেলার সাথে সাতক্ষীরা জেলার আশাশুনি উপজেলার সরাসরি সড়ক যোগাযোগ স্থাপিত হয়েছে। এছাড়া এতদঅঞ্চলে শিল্প ও আর্থ-সামাজিক ব্যবস্থার উন্নয়ন সাধিত হয়েছে।

১৮। উদ্দেশ্য অর্জিত না হয়ে থাকলে তার কারণঃ প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জিত হয়েছে বলে প্রাথমিকভাবে প্রতীয়মান হয়েছে। তবে লেয়ার ও লেয়ারের পুরত্ব কম হওয়ায় সড়কটির স্থায়িত্ব নিয়ে সংশয় রয়েছে।

১৯। **Audit:** পিসিআর এ প্রদত্ত তথ্য অনুযায়ী প্রকল্পটির External ও Internal Audit সম্পন্ন করা হয়েছে।

২০। **পরিদর্শনের আলোকে বিশেষ পর্যবেক্ষণ:**

২০.১ আলোচ্য প্রকল্পের আওতায় নির্মিত ১১.২ কি:মি: নতুন সড়কের ৩.৭ মিটার প্রশস্তের পেভমেন্ট আপতদৃষ্টিতে ভাল দেখতে পাওয়া যায়। নতুন সড়কাংশটি নির্মাণ করায় সাতক্ষীরা জেলা সদরের সাথে আশাশুনি উপজেলা ও পাইকগাছা উপজেলার সাথে সহজে সড়ক যোগাযোগ স্থাপিত হয়েছে। এছাড়া নতুন সড়কাংশ নির্মিত হওয়ায় রাস্তার দুইপাশে বাড়িঘর ও শিল্প-কারখানা স্থাপন করা হয়েছে/হচ্ছে দেখা যায়।

২০.২ চেইনেজ ২৯+২৫০ কি:মি: হতে ৩১+১০০ কি:মি: ৩.০০ মিটার প্রস্থের, চেইনেজ ৩৭+২০০ কি:মি: হতে ৪৩+২০০ কি:মি: ৩.৭ মিটার প্রস্থের এবং চেইনেজ ৪৩+২০০ কি:মি: হতে ৪৬+৭০০ কি:মি: ৫.৫ মিটার প্রস্থের মজবুতিকরণ করা সড়কাংশের পেভমেন্ট অনেকাংশে ক্ষতিগ্রস্থ দেখা যায়। বিশেষ করে মানিকখালী সেতু ও বড়দল সেতুর মধ্যবর্তী সড়কের প্রায় ৭ কি: মি: শক্তিশালীকরণকৃত সড়কাংশ ক্র্যাক ও পটহোল পরিলক্ষিত হয়েছে। এ প্রেক্ষিতে নির্বাহী প্রকৌশলী জানান, ১৫০ মি: মি: বেইজ টাইপ-২ এবং ৪০ মি: মি: বিটুমিনাস কার্পেটিং ও ৭ মি: মি: সীলকোট দ্বারা এ আংশের কাজ ২০১১ সালে প্রায় ৯ বছর আগে সমাপ্ত হয় এবং ৫ বছরের ডিজাইন লাইফ শেষ হয়ে যাওয়ায় শক্তিশালীকরণকৃত এ সড়কাংশ পটহোল সৃষ্টি হয়েছে। ডিফেক্ট লায়াবিলিটি সময়কাল অনেক পূর্বেই অতিবাহিত হওয়ায় সওজের পিএমপির আওতায় সড়কাংশটির উপর একটি লেয়ার স্থাপন করা প্রয়োজন।

২০.৩ প্রকল্পটির পূর্ত কাজ ০৭টি প্যাকেজের মাধ্যমে বাস্তবায়িত হয়েছে। এর মধ্যে প্যাকেজ-০৬ এর ০৩টি লড রয়েছে। সে হিসাবে ০৯টি প্যাকেজের দরপত্র আহবান করা হয়েছে। এর মধ্যে ০৬ নং প্যাকেজের কাজ মূল চুক্তি অনুযায়ী সময়সীমার মধ্যে সমাপ্ত হলেও অবশিষ্ট ৬ টি প্যাকেজের মূল চুক্তির সময় বৃদ্ধি করা হয়েছে। ভবিষ্যতে মূল চুক্তি মেয়াদের মধ্যে প্যাকেজের কাজ সমাপ্তের জন্য কার্যকরী পদক্ষেপ গ্রহণ করা প্রয়োজন।

২০.৪ প্রকল্পটির মূল বাস্তবায়ন মেয়াদকাল জুলাই, ২০১০ হতে ডিসেম্বর, ২০১৩ পর্যন্ত নির্ধারিত ছিল। কিন্তু প্রকৃতপক্ষে প্রকল্পটি জুলাই ২০১০ হতে জুন, ২০১৯ পর্যন্ত বাস্তবায়ন মেয়াদে সমাপ্ত হয়েছে। অর্থাৎ মূল বাস্তবায়নকালের তুলনায় প্রকৃত বাস্তবায়নকাল ০৫ বছর ০৬ মাস (১৬০%) বৃদ্ধি করা হয়েছে যা প্রকল্পটির একটি দূর্বল দিক। অন্যদিকে মূল প্রাক্কলিত ব্যয় ৬৬৮৯.৩৩ লক্ষ টাকা থাকলেও প্রকৃতপক্ষে প্রকল্পটির ব্যয় বৃদ্ধি পেয়ে ৯৯৫৪.০০ লক্ষ টাকা হয়েছে। অর্থাৎ এক্ষেত্রে মূল প্রাক্কলিত ব্যয়ের চেয়ে ৩২৬৪.৯৭ (৪৮.৮০%) লক্ষ টাকা বেশি লেগেছে। ভবিষ্যতে মূল প্রাক্কলিত ব্যয় ও বাস্তবায়ন মেয়াদকালের মধ্যে যাতে প্রকল্পসমূহ বাস্তবায়িত হয় সে বিষয়ে সচেষ্ট হওয়া প্রয়োজন।

২০.৫ বড়দল ব্রীজের পাইকগাছা প্রান্তে এপ্রোচ সড়ক ভাল থাকলেও আশাশুনি প্রান্তে এপ্রোচ মূল ব্রীজের ডেক স্লাবের তুলনায় অনেকাংশে দেবে যাওয়ায় যানবাহন চলাচলের ঝুকিঁ/অসুবিধা হচ্ছে। এ প্রেক্ষিতে পরিদর্শনকালে অবহিত করা হয়, আশাশুনি প্রান্তের এপ্রোচ ২০১৭ সালে ৫নং ভৌত প্যাকেজের মাধ্যমে মূল ব্রীজটি নির্মাণের আগেই নির্মিত হয় । অন্যদিকে মূল ব্রীজসহ পাইকগাছা প্রান্তের এপ্রোচ সড়ক ৩নং প্যাকেজের মাধ্যমে অন্য ঠিকাদার কর্তৃক ২০১৮ সালে নির্মাণ করা হয়। দেবে যাওয়া এ্যাপ্রোচ প্রান্তে অতিরিক্ত লেয়ার স্থাপনপূর্বক মূল ব্রীজের সাথে সমন্বয় সাধন করা প্রয়োজন।

২০.৬ পরিদর্শনকালে দেখা যায়, নেভিগেশন রক্ষার্থে এ্যপ্রোচ সড়কের তুলনায় মানিকখালী সেতুটি অনেক উচু করা হয়েছে। পাইকগাছা প্রান্তের এ্যপ্রোচ সড়কের সংযোগ সড়ক সেটেল্‌ট/আন্ডুলেশন হওয়ায় কিছু জায়গায় নতুন করে কাজ করা হয়েছে। এছাড়া সমতল হতে উভয়পাশের এ্যাপ্রোচ সড়ক অনেক উচু ও (প্রকল্পে পর্যাপ্ত রক্ষাপ্রদ কাজ না থাকায়) যথেষ্ট রক্ষাপ্রদ কাজ না করায় ভবিষ্যতে এ্যাপ্রোচ সড়ক ক্ষতিগ্রস্ত হতে পারে।

২০.৭ আলোচ্য প্রকল্পের মাধ্যমে ১১.২০ কি:মি: ৩.৭ মিটার (১২ ফুট) প্রশস্ততার নতুন পেভমেন্ট নির্মাণ করা হয়েছে। এছাড়াও প্রায় ০৮ কি:মি: সড়ক ৩.৭ মিটার প্রশস্ততায় মজবুতিকরণ/প্রশস্তকরণ করা হয়েছে। বর্তমানে সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের পেভমেন্টের ন্যূনতম প্রশস্ততা ৫.৫ মিটার (১৮ ফুট) করে নির্মিত হচ্ছে। এ প্রেক্ষিতে নির্বাহী প্রকৌশলী জানান, মূল প্রকল্পটি ২০১০ সালে অনুমোদিত হলেও প্রকল্পের ডিপিপি মূলত ২০০৮ সালে তৈরি করা হয়। তখন ১৮ ফুট বা ২৪ ফুট প্রশস্ততার পেভমেন্ট নির্মাণ করার বিষয়টি বিবেচনায় আনা হয়নি। তবে সড়কটির পেভমেন্টের প্রশস্ততা ৩.৭ মি: করা হয়েছে এবং পেভমেন্ট প্রশস্ততা নূন্যতম ৫.৫ মিটার হওয়া সমীচীন ছিল। ভবিষ্যতে পেভমেন্ট যথাযথ মানে প্রশস্ততা করা প্রয়োজন।

২০.৮ প্রকল্পটির মাধ্যমে মজবুতিকরণ করা সড়কাংশের পটহোল সৃষ্টি হয়ে উপরের সার্ফেস ক্ষতিগ্রস্থ হয়েছে। ডিফেক্ট লায়াবিলিটি অতিক্রম করায় সড়ক বিভাগের নিজস্ব রুটিন মেইনটেনেন্স/পিএমপির আওতায় এ সড়কটির মেরামতের ব্যবস্থা গ্রহণ করে সড়কটি যানবাহন চলাচলের জন্য উপযোগী রাখা প্রয়োজন।

২০.৯ পরিদর্শনকালে অধিকাংশ সড়কব্যাপী পর্যাপ্ত সফট সোল্ডার দেখতে পাওয়া যায়। তবে ব্রীজ/কালভার্টের মাটির এপ্রোচ এবং সড়ক ও মেঠো/মাটির রাস্তার সংযোগস্থলে সফট শোল্ডার ক্ষতিগ্রস্থ দেখা যায়। এগুলো দ্রুত মেরামত/সংশোধন করা প্রয়োজন।

২০.১০ আলোচ্য প্রকল্পের মাধ্যমে ২১.৫ কি:মি: সড়কের মধ্যে ১৮ কি:মি: ৩.৭ মিটার প্রশস্তের পেভমেন্ট এবং অবশিষ্ট ৩.৫ কি:মি: ৫.৫ মিটার প্রশস্তের পেভমেন্ট নির্মাণ/মজবুতিকরণ করা হয়েছে। এছাড়া কোথাও পেভমেন্ট নির্মাণের উভয় পাশে ০.৭ মিটার, কোথাও ০.৯ মিটার ও কোথাও ১.৮ মিটার প্রশস্তের সফট সোল্ডার (verge) নির্মাণ করা হয়েছে। ভবিষ্যতে একই মানে পুরো সড়কটি নির্মাণ করার উদ্যোগ গ্রহণ করা যেতে পারে।

২০.১১ প্রকল্পটির মাধ্যমে ৩৩টি বক্স কালভার্ট নির্মাণ করা হয়েছে। কিন্তু প্রকল্প দলিলে রংয়ের সংস্থান না রাখায় নির্মিত বক্স কালভার্টগুলোতে রং করা হয় নি। এছাড়া কপোতাক্ষ নদের উপর নির্মিত বড়দল সেতুর রেলিং, গাইড পোস্টের রং লবনাক্ততায়/আদ্রর্তায় নষ্ট হয়ে উঠে গেছে দেখা যায়। সওজের রুটিন মেইনটেনেন্স এর আওতায় সেতু/কালভার্ট ও গাইড পোস্টগুলো পুনরায় রং করে সৌন্দর্য বর্ধন করা প্রয়োজন।

২০.১২ রোড মার্কিং অস্পষ্ট হয়ে গেছে যা পুনরায় থার্মো প্লাস্টিক রোড মার্কিং করা প্রয়োজন। রোড মার্কিং, গাইড পোস্ট ও সাইন/সিগনাল যাতে কার্যকরী থাকে সে বিষয়ে সজাগ থাকা প্রয়োজন।

২১। প্রকল্পের বাস্তবায়ন কাজের উল্লেখ্যযোগ্য স্থির চিত্র:



চিত্র-১: ৩.৭ মিটার প্রশস্তের নতুন পেভমেন্ট যা ভাল দেখতে পাওয়া যায় (ক্লোজ ভিউ)



চিত্র-২: ৩.৭ মিটার প্রশস্তের নতুন পেভমেন্ট যা ভাল দেখতে পাওয়া যায়



চিত্র-৩: রেইনকাটে ক্ষতিগ্রস্থ সফট সোল্ডার



চিত্র-৪: নতুন পেভমেন্টের পাশে নির্মিত পর্যাপ্ত সফট সোল্ডার





চিত্র-৫: খোলপেটুয়া নদীর উপর নির্মিত মানিকখালী সেতুর (৩০৪.৫১ মিটার দীর্ঘ) ডেক স্লাব	চিত্র-৬: মানিকখালী সেতুর এ্যপ্রোচের রক্ষাপ্রদ প্যালাসাইডিং ধ্বসে পড়ার উপক্রম
	
চিত্র-৭: মানিকখ্লী সেতুর এ্যাপ্রোচ সমতল হতে উচু ও সিসি ব্লক দ্বারা রক্ষাপ্রদ কাজ না করায় ভবিষ্যতে ধ্বসে যাওয়ার সম্ভাবনা রয়েছে	চিত্র-৮: খোলপেটুয়া নদীর উপর নির্মিত মানিকখালী সেতুর পার্শ্বভিউ (৩০৪.৫১ মিটার দীর্ঘ)
	
চিত্র-৯: ক্ষতিগ্রস্থ পেভমেন্ট (৩.৭ মিটার প্রস্থের প্রশস্তকরণ/শক্তিশালীকরণ অংশ)	চিত্র-১০: পেভমেন্ট দেবে যাওয়ায়/সেটেলমেন্ট হওয়ায় কাজ করা হয়েছে।
	
চিত্র-১১: ভাল দেখতে পাওয়া পেভমেন্টের একাংশ (৫.৫ মিটার প্রশস্তের)	চিত্র-১২: পাইকগাছার সরণখালীর তিন রাস্তার বাজার মোড় যেখান হতে রাস্তাটি শুরু হয়েছে



চিত্র- ১৩: ড্রেনেজ ব্যবস্থা কার্যকরী না থাকায় বাজার/গ্রোথ সেন্টার এলাকায় ক্ষতিগ্রস্থ পেভমেন্ট



চিত্র-১৪: ড্রেনেজ ব্যবস্থা কার্যকরী না থাকায় বাজার/গ্রোথ সেন্টার এলাকায় ক্ষতিগ্রস্থ পেভমেন্ট



চিত্র-১৫: মানিকখালী সেতুর পাইকগাছা প্রান্তে সংযোগ সড়ক একপাশ দেবে যাওয়ায় পেভমেন্টর উপর পুনরায় বিটুমিনাস লেয়ার স্থাপন করা হয়েছে



চিত্র-১৬: নির্মিত বক্স কালভার্টের একটি



চিত্র-১৭: ইটভাটার ভারী গাড়ি চলাচল করায় ৫.৫ মিটার প্রশস্তের ক্ষতিগ্রস্থ পেভমেন্ট



চিত্র-১৮: ৫.৫ মিটার প্রশস্তের পেভমেন্টের পাশে পর্যাপ্ত সফট সোল্ডার দেখতে পাওয়া যায়

	
চিত্র-১৯: বড়দল সেতুর ডেক স্লাবের তুলনায় আশাশুনি প্রান্তের এ্যাপ্রোচ সড়ক অনেক নিচু হওয়ায় যানবাহন চলাচলে অসুবিধা/ঝুকিঁ সৃষ্টি হয়েছে	চিত্র-২০: কপোতাক্ষ নদের উপর বড়দল সেতু (২০২.৪৫ মিটার দীর্ঘ)

২২.০ মতামত/সুপারিশঃ

২২.১ আলোচ্য প্রকল্পের আওতায় নির্মিত ১১.২ কি:মি: নতুন সড়কের পেভমেন্ট আপতদৃষ্টিতে ভাল দেখতে পাওয়া যায়। তবে ২০১১ সালে প্রায় ৯ বছর আগে মজবুতিকরণ করা সড়কাংশের পেভমেন্ট ক্ষতিগ্রস্থ দেখা যায়। বিশেষ করে মানিকখালী সেতু ও বড়দল সেতুর মধ্যবর্তী সড়কের প্রায় ৭ কি: মি: শক্তিশালীকরণকৃত সড়কাংশ ক্র্যাক ও পটহোল পরিলক্ষিত হয়েছে। ডিফেক্ট লায়াবিলিটি সময়কাল ও ডিজাইন লাইফ অনেক পূর্বেই অতিবাহিত হওয়ায় সওজের পিএমপির আওতায় সড়কাংশটির উপর একটি লেয়ার স্থাপনপূর্বক সড়কটি যানবাহন চলাচলের উপযোগী রাখতে হবে;

২২.২ আলোচ্য প্রকল্পের আওতায় নতুন সড়ক নির্মাণ করায় সাতক্ষীরা জেলা সদরের সাথে আশাশুনি উপজেলা ও পাইকগাছা উপজেলার সাথে সহজে সড়ক যোগাযোগ স্থাপিত হয়েছে। নতুন রাস্তার দুইপাশে বাড়িঘর ও শিল্প-কারখানা স্থাপন করা হয়েছে/হচ্ছে যা প্রকল্পটির বাস্তবায়নে ইতিবাচক প্রভাব।

২২.৩ বড়দল ব্রীজের (কপোতাক্ষ নদের উপর) পাইকগাছা প্রান্তে এপ্রোচ সড়ক ভাল থাকলেও আশাশুনি প্রান্তে এপ্রোচ মূল ব্রীজের ডেক স্লাবের তুলনায় অনেকাংশে দেবে যাওয়ায় যানবাহন চলাচলের ঝুকিঁ/অসুবিধা হচ্ছে। দেবে যাওয়া এ্যাপ্রোচ প্রান্তে অতিরিক্ত লেয়ার স্থাপনপূর্বক মূল ব্রীজের সাথে সমন্বয় সাধন করতে হবে;

২২.৪ নেভিগেশন রক্ষার্থে মানিকখালী সেতুর (খোলপেটুয়া নদীর উপর) এ্যাপ্রোচ সড়ক সমতল হতে অনেক উচু হওয়ায় এবং (প্রকল্পে পর্যাপ্ত রক্ষাপ্রদ কাজ না থাকায়) যথেষ্ট রক্ষাপ্রদ কাজ না করায় ভবিষ্যতে এ্যাপ্রোচ সড়ক ক্ষতিগ্রস্ত হওয়ার আশংকা রয়েছে। এ প্রেক্ষিতে সওজের নিজস্ব রুটিন মেইনটেনেন্স এর আওতায় এ্যাপ্রোচ সড়ক রক্ষার্থে পর্যাপ্ত রক্ষাপ্রদ কাজ করতে হবে;

২২.৫ আলোচ্য প্রকল্পের মাধ্যমে ২১.৫ কি:মি: সড়কের মধ্যে ১৮ কি:মি: ৩.৭ মিটার প্রশস্তের পেভমেন্ট এবং অবশিষ্ট ৩.৫ কি:মি: ৫.৫ মিটার প্রশস্তের পেভমেন্ট নির্মাণ/মজবুতিকরণ করা হয়েছে। এছাড়া পেভমেন্ট নির্মাণের উভয় পাশে ০.৭ মিটার, কোথাও ০.৯ মিটার ও কোথাও ১.৮ মিটার প্রশস্ততা সফট সোল্ডার (verge) নির্মাণ করা হয়েছে। আলোচ্য সড়কটির সমতা আনায়নের নিমিত্ত ভবিষ্যতে একই মানে পুরো সড়কটি নির্মাণ করার উদ্যোগ গ্রহণ করতে হবে;

২২.৬ প্রকল্প দলিলে সংস্থান না রাখায় নির্মিত বক্স কালভার্টগুলোতে রং করা হয়নি। এছাড়া কপোতাক্ষ নদের উপর নির্মিত বড়দল সেতুর রেলিং, গাইড পোস্টের রং লবনাক্ততায়/আদ্রর্তায় নষ্ট হয়ে উঠে গেছে। এ প্রেক্ষিতে সওজের রুটিন মেইনটেনেন্স এর আওতায় সেতু/কালভার্ট এবং গাইড পোস্টগুলো পুনরায় পেইন্টিং পূর্বক সৌন্দর্য বৃদ্ধি করতে হবে;

২২.৭ প্রকল্পটির পূর্ত কাজ ০৭টি প্যাকেজের মাধ্যমে বাস্তবায়িত হয়েছে। ০৬ নং প্যাকেজের কাজ মূল চুক্তি অনুযায়ী সময়সীমার মধ্যে সমাপ্ত হলেও অবশিষ্ট ৬ টি প্যাকেজের মূল চুক্তির সময় বৃদ্ধি করা হয়েছে। ভবিষ্যতে মূল চুক্তি মেয়াদের মধ্যে প্যাকেজের কাজ সমাপ্তের জন্য কার্যকরী পদক্ষেপ গ্রহণ করতে হবে;

২২.৮ মূল বাস্তবায়নকালের তুলনায় বাস্তবায়নকাল ০৫ বছর ০৬ মাস (১৬০%) বৃদ্ধি করা হয়েছে এবং মূল প্রাক্কলিত ব্যয়ের চেয়ে ৩২৬৪.৯৭ (৪৮.৮০%) লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে যা প্রকল্পটির একটি দূর্বল দিক। ভবিষ্যতে মূল প্রাক্কলিত ব্যয় ও বাস্তবায়ন মেয়াদকালের মধ্যে যাতে প্রকল্পসমূহ বাস্তবায়িত হয় সে বিষয়ে পদক্ষেপ গ্রহণ করতে হবে;

২২.৯ আলোচ্য প্রকল্পের মাধ্যমে ১১.২০ কি:মি: ৩.৭ মিটার (১২ ফুট) প্রশস্ততার নতুন পেভমেন্ট নির্মাণ করা হয়েছে। এছাড়াও প্রায় ০৮ কি:মি: সড়ক ৩.৭ মিটার প্রশস্ততায় মজবুতিকরণ/প্রশস্তকরণ করা হয়েছে। বর্তমানে সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের পেভমেন্টের ন্যূনতম প্রশস্ততা ৫.৫ মিটার (১৮ ফুট) করে নির্মিত হচ্ছে। এ প্রেক্ষিতে ভবিষ্যতে সড়কটির পেভমেন্ট যথাযথ মানে প্রশস্তকরণ করতে হবে;

২২.১০ অধিকাংশ সড়কব্যাপী পর্যাপ্ত সফট সোল্ডার দেখতে পাওয়া যায়। তবে ব্রীজ/কালভার্টের মাটির এপ্রোচ এবং সড়ক ও মেঠো/মাটির রাস্তার সংযোগস্থলে সফট শোল্ডার ক্ষতিগ্রস্থ দেখা যায়। এগুলো দ্রুত মেরামত/সংশোধন করতে হবে;

২২.১১ অস্পষ্ট হয়ে যাওয়া সড়কাংশের রোড মার্কিং পুনরায় করতে হবে। রোড মার্কিং, সাইন/সিগনাল যাতে সবসময় কার্যকরী থাকে সে বিষয়ে সজাগ থাকতে হবে;

২২.১২ উপর্যুক্ত মতামত/সুপারিশ (অনুচ্ছেদ ২২.১ হতে ২২.১১) এর আলোকে গৃহীত ব্যবস্থা আইএমইডিকে অবহিত করতে হবে।

সাদুল্লাপুর-পীরগঞ্জ-নবাবগঞ্জ জেলা মহাসড়ক প্রশস্তকরণ (১ম সংশোধিত) শীর্ষক প্রকল্পের সমাপ্ত মূল্যায়ন প্রতিবেদন

(সমাপ্তঃ জুন, ২০১৯)

১.০	প্রকল্পের নাম	:	সাদুল্লাপুর-পীরগঞ্জ-নবাবগঞ্জ জেলা মহাসড়ক প্রশস্তকরণ (১ম সংশোধিত)
২.০	বাস্তবায়নকারী সংস্থা	:	সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর
৩.০	প্রশাসনিক মন্ত্রণালয়	:	সড়ক পরিবহন ও সেতু মন্ত্রণালয়।
৪.০	প্রশাসনিক বিভাগ		সড়ক পরিবহণ ও মহাসড়ক বিভাগ
৫.০	পরিকল্পনা কমিশনের সেক্টর বিভাগ	:	ভৌত অবকাঠামো বিভাগ।
৬.০	বাস্তবায়ন পরিবীক্ষণ ও মূল্যায়ন বিভাগ (আইএমইডি)'র সংশ্লিষ্ট সেক্টর	:	পরিবীক্ষণ ও মূল্যায়ন সেক্টর-২ (পরিবহন) ।
৭.০	প্রকল্প এলাকা	:	গাইবান্ধা, রংপুর ও দিনাজপুর জেলা।
৮.০	প্রকল্পের বাস্তবায়ন সময় ও ব্যয়	:	

(লক্ষ টাকায়)

প্রাক্কলিত ব্যয় (প্রঃ সাঃ)		প্রকৃত ব্যয় (প্রঃ সাঃ)	পরিকল্পিত বাস্তবায়নকাল		প্রকৃত বাস্তবায়ন কাল	অতিক্রান্ত ব্যয় (মূল প্রাক্কলিত ব্যয়ের %)	অতিক্রান্ত সময় (মূল বাস্তবায়নকালের (%)
মূল	সর্বশেষ সংশোধিত (১ম)		মূল	সর্বশেষ সংশোধিত			
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮
৯০১৯.১১	১০৩৩৮.০০	৯৭০০.০০	মে, ২০১৬ হতে জুন, ২০১৭	মে, ২০১৬ হতে জুন, ২০১৯	মে, ২০১৬ হতে জুন, ২০১৯	৬৮০.৮৯ (৭.৫৫%)	২ বছর (২০০%)

৯.০ পটভূমি: সাদুল্লাপুর-পীরগঞ্জ-নবাবগঞ্জ জেলা মহাসড়ক (জেড-৫০৭৫) এবং গাইবান্ধা-সাদুল্লাপুর (জেড-৫৫৫৩) জেলা সড়ক দুটি রংপুর, দিনাজপুর ও গাইবান্ধা জেলার অত্যন্ত গুরুত্বপূর্ণ জেলা মহাসড়ক। সড়ক দুটির গুরুত্ব অত্যধিক এবং প্রতিদিন অনেক হালকা ও ভারী যানবাহন এ সড়ক দিয়ে যাতায়াত করে। এছাড়া সড়কটির উভয় পার্শ্বে বেশ কয়েকটি বাজার/গ্রোথ সেন্টার রয়েছে। বিদ্যমান সড়কের প্রশস্ততা কম থাকায় সড়কটিতে প্রতিনিয়ত যানজট সৃষ্টি হতো। এ সকল বিষয়ের গুরুত্ব বিবেচনায় সড়কটি প্রশস্থকরণসহ পিসি গার্ডার ব্রীজ ও আরসিসি কালভার্ট পুনঃনির্মাণ জরুরী হয়ে পড়ে। এ প্রেক্ষিতে প্রকল্পটি ৯০১৯.১১ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ১ মে ২০১৬ হতে ৩০ জুন ২০১৭ মেয়াদে একনেক সভায় অনুমোদিত হয়। পরবর্তীতে সংশোধিত ডিপিপিতে এর প্রাক্কলিত ব্যয় দাড়ায় ১০৩৩৮.০০ লক্ষ টাকা।

১০.০ উদ্দেশ্য: সাদুল্লাপুর-পীরগঞ্জ-নবাবগঞ্জ জেলা (জেড- ৫০৭৫) মহাসড়কের ৪৫.০০ কিঃমিঃ এবং গাইবান্ধা-সাদুল্লাপুর জেলা (জেড-৫৫৫৩) সড়ক ২০ কি:মি: যথাযথ মান ও প্রশস্ততায় উন্নীতকরণ এবং ৫০ মিটার দৈর্ঘ্যর ০২ টি পিসি গার্ডার সেতু ও ৮৩ মিটার আরসিসি কালভার্ট নির্মাণ/পুন:নির্মাণ করাই প্রকল্পের মূল উদ্দেশ্য হলো । এর ফলে নিম্নোক্ত উদ্দেশ্য সাধিত হবে-

ক) সড়কে যানবাহন ও পণ্য চলাচল বৃদ্ধি পাবে।

খ) রাস্তা প্রশস্তকরণের ফলে সুষ্ঠু ও নিরাপদ যানবাহন চলাচলের সুবিধা বৃদ্ধি পাবে।

গ) যানজট হ্রাসের মাধ্যমে ভ্রমণ সময় ও ব্যয় হ্রাস পাবে।

ঘ) এ অঞ্চলে সড়ক যোগাযোগ ব্যবস্থা উন্নয়নের মাধ্যমে শিল্প ও আর্থ-সামাজিক ব্যবস্থার উন্নয়ন সাধিত হবে।

১১.০ প্রকল্পের মূল কাজ:

ক)	মাটির কাজ	২.৩২০২ লঃঘঃমিঃ
খ)	পেভমেণ্ট প্রশস্তকরণ (২ X ০.৯০ মি)	৪২.০৩ কিঃমিঃ
গ)	বিদ্যমান পেভমেন্ট মজবুতীকরণ	১১.১৬ কিঃমিঃ
ঘ)	সার্ফেসিং (ডিবিএস) (৫.৫০ মি.)	৬৫.০০ কিঃমিঃ
ঙ)	পিসি গার্ডার ব্রীজ ও আরসিসি কালভার্ট পূনঃনির্মাণ	১৩৩.৪৮ মিটার
চ)	ড্রেনসহ ফুটপাথ নির্মাণ	৫.৬৭৫ কিঃমিঃ
ছ)	আরসিসি টে-ওয়াল/ব্রিক ম্যাশনারী টো-ওয়াল নির্মাণ	১৬০০.০০ মিটার
জ)	সসার ড্রেন/ইউ ড্রেন নির্মাণ	৪৯২০.০০ মিটার

১২.০ <u>প্রকল্পের অঙ্গভিত্তিক বাস্তবায়ন (পিসিআর এর ভিত্তিতে) :</u>

(লক্ষ টাকায়)

সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী অংগের নাম	একক	ডিপিপি অনুযায়ী লক্ষ্যমাত্রা		প্রকৃত ব্যয়		পার্থক্য	
		বাস্তব	আর্থিক	বাস্তব (%)	আর্থিক	বাস্তব (%)	আর্থিক
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮
ক) রাজস্ব ব্যয়ঃ	-	-	-	-	-	-	-
খ) মূলধন ব্যয়ঃ							
মাটির কাজ	লঃঘঃমিঃ	২.৩২০২	৫৪১.৪৪	২.৩২	৫৪১.৪৪	-	-
পেভমেণ্ট প্রশস্তকরণ (২ X ০.৯০মি)	কিঃমিঃ	৪২.০৩	২০১৭.৫৪	৪২.০৩	১৯৮৭.১২	-	-৩০.৪২
বিদ্যমান পেভমেন্ট মজবুতীকরণ (৩.৭০ কি:মি:)	কিঃমিঃ	১১.১৬	৭২২.৬৬	১১.১৬	৭২০.৪০	-	-২.২৬
সার্ফেসিং (ডিবিএস) (৫.৫০ মি.)	কিঃমিঃ	৬৫.০০	৩৮৬৭.১৫	৬৫.০০	৩৪৪৭.১৪	-	-৪২০.০১
পিসি গার্ডার ব্রীজ ও আরসিসি কালভার্ট পুনঃনির্মাণ	মিটার	১৩৩.৪৮	১৬৩৪.৪৪	১৩৩.৪৮	১৬৩৩.৯৪	-	-০.৫০
ড্রেনসহ ফুটপাথ নির্মাণ	কিঃমিঃ	৫.৬৭৫	৭১৭.৮০	৪.২১	৬৪৬.৬৭	-১.৪৬৫	-৭১.১৩
আরসিসি টে-ওয়াল/ব্রিক ম্যাশনারী টো-ওয়াল নির্মাণ	মিটার	১৬০০.০০	৪২০.৯৭	১৬০০.০০	৩৭৯.৩৯	-	-৪১.৫৮
সসার ড্রেন/ইউ ড্রেন নির্মাণ	মিটার	৪৯২০.০০	১৪৮.১৬	৩৭৫৫.০০	১৪৭.১৩	-১১৬৫.০	-১.০৩
সাইন সিগন্যাল, কিমি পোষ্ট, রোড মার্কিং ইত্যাদি	থোক	-	১৬৪.৭৭	থোক	১৪৫.০০	-	-১৯.৭৭
ইউটিলিটি শিফটিং ও মেরামত	থোক	-	৫২.০০	থোক	৫১.৭৭	-	-০.২৩
জেনারেল ও সাইট ফ্যাসিলিটিস	থোক	-	২১.৪০	-	-	-	-২১.৪০
গ) ফিজিক্যাল কন্টিজেন্সী	-	-	২০.০০	-	০.০০	-	-২০.০০
ঘ) প্রাইস কন্টিজেন্সী	-	-	১০.০০	-	০.০০	-	-১০.০০

সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী অংগের নাম	একক	ডিপিপি অনুযায়ী লক্ষ্যমাত্রা		প্রকৃত ব্যয়		পার্থক্য	
		বাস্তব	আর্থিক	বাস্তব (%)	আর্থিক	বাস্তব (%)	আর্থিক
সর্বমোট (ক+খ+গ+ঘ)	-	-	১০৩৩৮.০০	-	৯৭০০.০০ (৯৩.৮২%)		-৬৩৮.০০

১৩.০ প্রকল্প পরিচালক সংক্রান্ত তথ্যাদিঃ

ক্রমিক নং	প্রকল্প পরিচালকের নাম ও পদবী	দায়িত্বের ধরণ		কর্মকাল	
		পূর্ণকালীন	খন্ডকালীন	যোগদান	বদলী
১	২	৩	৪	৫	৬
১.	মো: আবদুর রেজ্জাক তত্ত্বাবধায়ক প্রকৌশলী সওজ, সড়ক সার্কেল, রংপুর।	-	খন্ডকালীন (অতিরিক্ত দায়িত্ব)	০১-০৫-১৬	১৪-০২-১৭
২.	মোঃ মাহবুবুল আলম খান তত্ত্বাবধায়ক প্রকৌশলী, সওজ, সড়ক সার্কেল, রংপুর।	-	খন্ডকালীন (অতিরিক্ত দায়িত্ব)	১৪-১২-১৭	৩০-০৬-১৯

১৪.০ ক্রয় সংক্রান্ত তথ্যাদিঃ

১৪.১ গাড়ী/ট্রান্সপোর্ট ক্রয়ঃ প্রকল্পের আওতায় গাড়ী/ট্রান্সপোর্ট ক্রয়ের তথ্যাদি: প্রযোজ্য নয়।

Name of Transport	Number as per 1st RDPP	Procured with date	Transferred to Transport Pool with date	Transferred to O & M with date	Condemned/Damaged with date	Remarks
1	2	3	4	5	6	7
-	-	-	-	-	-	এই প্রকল্পের আওতায় কোন গাড়ী ক্রয়ের সংস্থান ছিল না।

১৪.২ পণ্য, কার্য ও সেবা ক্রয়ঃ ১ম সংশোধিত ডিপিপি ও পিসিআর এ উল্লেখিত তথ্যানুযায়ী ৫টি প্যাকেজের আওতায় পূর্ত কাজ সম্পাদন করা হয়েছে যার তথ্য নিম্নরূপ:

(লক্ষ টাকায়)

প্যাকেজ/কাজের নাম ঠিকাদার প্রতিষ্ঠান	-মূল ডিপিপিতে প্রাক্কলিত ব্যয় -টেন্ডার প্রাক্কলিত ব্যয় -সংশোধিত ডিপিপিতে প্রাক্কলিত ব্যয় -মূল চুক্তি মূল্য -সংশোধিত চুক্তি মূল্য	-দরপত্র আহবানের তারিখ -চুক্তির তারিখ -মূল চুক্তি অনুযায়ী কাজ সমাপ্তির তারিখ -প্রকৃত সমাপ্তির তারিখ	মন্তব্য
২	৩	৪	৫
WP-01: Pavement widening, strengthening, Repair with surfacing by DBS wearing course, Construction of U-drain, saucer/cross drain, Toe wall & Earth work from chainage 10+000 to 24+000 km. **ঠিকাদারঃ** RANA BUILDER'S (PVT) LTD. 55 West Panthopath, Sheltech Tower (7th Floor), E-Flat, Dhaka-1205	-৩৫৯৩.৯৪ -৩৯৯২.৫৭ -৩৫৯৩.৯৪ -৩৫৯৩.২৮ -	-০৫/০১/২০১৭ -১৫/০৫/২০১৭ -১৪/০১/২০১৮ -২৪/০৩/২০১৮	সমাপ্ত
WP-02: Pavement widening, strengthening, DBS-Wearing course with proper repair, footpath cum RCC drain, Saucer/ cross Udrain, Toe wall & earth work at Ch. 24+000 to 45+300 Km. **ঠিকাদারঃ** Shamim Enterprise (PVT.) Ltd. 4-K.B. Ismail Road, Mymensingh.	-২৩১৫.৭১ -২৯৪৬.৭৮ -২৩১৫.৭১ -২৩১৫.৭৭ -	-৩১/০৭/২০১৬ -২২/১২/২০১৬ -১৯/০৮/২০১৭ -১৮/১১/২০১৭ -	সমাপ্ত
WP-03: Reconstruction of existing culvert of S-P-N road at 0+000 to 45.30km **ঠিকাদারঃ** RAB-RC (Pvt.) Ltd 30/A Nayapalton, 9th floor Sattar Center, Dhaka.Sattar Center, Dhaka.	-৫৮৯.৬৭ -৬৫৫.১৯ ৫৮৯.৬৭ -৫৮৯.৬৭ -	-২৪/১১/২০১৬ -২২/০২/২০১৭ -২২/০৮/২০১৭ -১২/০৫/২০১৮ -	সমাপ্ত
WP-04: Re-Construction of (a) Rangpur Road Division: 2 (two) nos each 25.74m (1 x 24.40m) long P.C. Girder Bridge at 19th km (ch. 18+598 Akhira Bridge) & 21st km (ch.20+122 Bahadurpur Bridge) (b) Dinajpur Road Division: 2 (Two) nos RCC	- -১২৯৬.৭৭ -১২৯৬.৭৭ -১১২৩.৯৯ -	-২২/১০/২০১৭ -১৪/১২/২০১৭ -০৭/০২/২০১৯ -১৫/০৪/২০১৯	সমাপ্ত

প্যাকেজ/কাজের নাম ঠিকাদার প্রতিষ্ঠান	-মূল ডিপিপিতে প্রাক্কলিত ব্যয় -টেন্ডার প্রাক্কলিত ব্যয় -সংশোধিত ডিপিপিতে প্রাক্কলিত ব্যয় -মূল চুক্তি মূল্য -সংশোধিত চুক্তি মূল্য	-দরপত্র আহবানের তারিখ -চুক্তির তারিখ -মূল চুক্তি অনুযায়ী কাজ সমাপ্তির তারিখ -প্রকৃত সমাপ্তির তারিখ	মন্তব্য
Box culverts, 2-vent 6.00m x 6.00m & 2-vent 5.00m x 5.00m at 39th km (Ch 38+089) Km & 43rd km (ch.42+221) of Sadullapur-Pirgonj-Nawabgonj Road (Z-5075) and (c) Gaibandha Road Division: 1 (one) no. R.C.C. Box Culvert at 5th(P) Km (ch. 4+460) **ঠিকাদারঃ** Rana Builders(Pvt.)- M/S Rezvi Construction-M/S Hassan Builders JV 107/A, D.B Road Mymensingh.			
WP-05: Pavement widening strengthening surfacing construction of drain & protective work at Ch 0000 to 10100 KM of Gaibandha-Sadullapur Road Z-5075 and DBS Wearing Course with Base Widening & strengthening at 1000 to 9600 Km of Birampur-Nawabgonj-Bhaduria Road. **ঠিকাদারঃ M M Builder,AS Construction & AD Don Enterprize JV**	- -২৪৬০.২৪ -২৪৬০.২৪ -২২২৭.৩৮ -	-১৭/১০/২০১৭ -০১/০২/২০১৮ -৩০/১১/২০১৮ -২৮/১১/২০১৮	সমাপ্ত

১৫। **মূল ডিপিপি/আরডিপি অনুযায়ী বছর ভিত্তিক লক্ষ্যমাত্রা, আরএডিপি বরাদ্দ, অবমুক্তি ও ব্যয় (পিসিআর এর ভিত্তিতে):**

(লক্ষ টাকায়)

অর্থ বছর	মূল ডিপিপি অনুযায়ী লক্ষ্যমাত্রা	সর্বশেষ সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী লক্ষ্যমাত্রা	আরএডিপি বরাদ্দ	অবমুক্ত	ব্যয়
২০১৫-২০১৬	২৬২৫.৫০	-	-	-	-
২০১৬-২০১৭	৬৩৯৩.৬১	১৫০০.০০	১৫০০.০০	১৫০০.০০	১৫০০.০০
২০১৭-২০১৮	০.০০	৫৫০০.০০	৫৫০০.০০	৫৫০০.০০	৫৫০০.০০
২০১৮-২০১৯	০.০০	২৭০০.০০	২৭০০.০০	২৭০০.০০	২৭০০.০০
সর্বমোটঃ	**৯০১৯.১১**	**৯৭০০.০০**	**৯৭০০.০০**	**৯৭০০.০০**	**৯৭০০.০০**

১৬। **প্রকল্প পরিদর্শনঃ** গত ২৯/০৯/২০১৯ তারিখে আইএমইডি'র সহকারী পরিচালক জনাব মুহাম্মদ মিজানুর রহমান মিয়া কর্তৃক প্রকল্পটি সরেজমিন পরিদর্শন করা হয়। পরিদর্শনকালে সড়ক বিভাগের কর্মকর্তাগণ উপস্থিত ছিলেন। সরেজমিন পরিদর্শন এবং পিসিআর এ প্রদত্ত তথ্যের আলোকে পর্যবেক্ষণ নিম্নরূপঃ

১৬.১ ভূমি অধিগ্রহণ: এ প্রকল্পের আওতায় ভূমি অধিগ্রহণ কার্যক্রম নেই।

১৬.২ মাটির কাজ: আরডিপিপিতে ২.৩২ ল: ঘ: মি: মাটির কাজের জন্য ৫৪১.৪৪ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। পিসিআর অনুযায়ী ২.৩২ ল: ঘ: মি: মাটির কাজ করা হয়েছে এবং এখাতে বরাদ্দকৃত অর্থের পুরোটাই ব্যয় করা হয়েছে। এখাতে আর্থিক ও বাস্তব অগ্রগতি ১০০%।

১৬.৩ **পেভমেন্ট প্রশস্তকরণ :** সাদুল্লাপুর-পীরগঞ্জ-নবাবগঞ্জ জেলা (জেড- ৫০৭৫) মহাসড়কের ৩৭.০০ কি:মি: বিদ্যমান পেভমেন্টের মধ্যে ২৮ কি:মি: পেভমেন্ট (৩০ কি:মি: ৩.৭ মিটার ৫.৫ মিটার ও ৭.০০ কি:মি: ৩.০০ মিটার হতে ৫.৫ মিটার) ৫.৫ মিটার প্রশস্থে উন্নীতকরণ (আইএসজি=৩০০ মি:মি:, সাব বেইজ=২০০, এগ্রিগেট বেইজ টাইপ-১=২০০ মি:মি: পুরত্বের লেয়ার দ্বারা) ও ৯.৬ কিলোমিটার বিদ্যমান পেভমেন্ট ৩.৭ মিটার হতে ৫.৫ মিটার প্রশস্থে উন্নীতকরণ (আইএসজি=৩০০ মি:মি:, সাব বেইজ=২৫০ মি:মি:, এগ্রিগেট বেইজ টাইপ-১=২০০ মি:মি:) এবং গাইবান্ধা-সাদুল্লাপুর জেলা সড়ক (জেড-৫৫৫৩) এর ১০.১০ কি:মি: বিদ্যমান পেভমেন্ট ৩.৭ মিটার হতে ৫.৫ মিটার প্রশস্থে (আইএসজি=৩০০ মি:মি:, সাব বেইজ=২৫০ মি:মি:, এগ্রিগেট বেইজ টাইপ-১=২০০ মি:মি: পুরত্বে) উন্নীতকরণ করা হয়েছে। পিসিআর অনুযায়ী বিদ্যমান পেভমেন্ট প্রশস্তকরণ অঙ্গের ২০১৭.৫৪ লক্ষ টাকার মধ্যে ১৯৮৭.১২ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে। এখাতে ৩০.৪২ লক্ষ টাকা কম ব্যয় করা হয়েছে।

১৬.৪ **বিদ্যমান পেভমেন্ট মজবুতিকরণ:** সংশোধিত ডিপিপিতে ১১.১৬ কি: মি: বিদ্যমান পেভমেন্ট ২০০ মি:মি: পূরুত্বে বেইজ টাইপ-১ দ্বারা মজবুতিকরণ বাবদ ৭২২.৬৬ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। পিসিআর অনুযায়ী ১১.১৬ কি: মি: বিদ্যমান পেভমেন্ট মজবুতিকরণ করা হয়েছে এবং এখাতে বরাদ্দকৃত অর্থের ৭২০.৪০ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে। এখাতে ২.২৬ লক্ষ টাকা কম ব্যয় করা হয়েছে।

১৬.৫ **সার্ফেসিং:** আরডিপিপিতে ৬৫.০০ কি: মি: পেভমেন্ট ৫০ মি:মি: ডিবিএস ওয়ারিং কোর্স দ্বারা সার্ফেসিং বাবদ ৩৮৬৭.১৫ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। পিসিআর অনুযায়ী ৬৫.০০ কি: মি: সার্ফেসিং করা হয়েছে এবং এখাতে ৩৪৪৭.১৪ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে। এখাতে ৪২০.০১ লক্ষ টাকা অব্যয়িত রয়েছে।

১৬.৬ **পিসি গার্ডার ব্রীজ ও আরসিসি কালভার্ট পুন:নির্মাণ:** সংশোধিত ডিপিপিতে ১৩৩.৪৮ মিটার পিসি গার্ডার ব্রীজ (দুটি পিসি গার্ডার ২৫.৭৪ মিটার করে ০২ টি পিসি গার্ডার সেতু) এবং আরসিসি কালভার্ট (৬৭ মিটার ১৭ টি আরসিসি কালভার্ট) পুন:নির্মাণের জন্য ১৬৩৪.৪৪ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। পিসিআর অনুযায়ী ১৩৩.৪৮ মিটার পিসি গার্ডার ব্রীজ ও আরসিসি কালভার্ট পুন:নির্মাণ করা হয়েছে এবং এখাতে বরাদ্দকৃত অর্থের পুরোটাই ব্যয় করা হয়েছে।

১৬.৭ **ড্রেনসহ ফুটপাত নির্মাণ:** আরডিপিপিতে ৫.৬৭ কি: মিটার ড্রেনসহ ফুটপাত নির্মাণের জন্য ৭১৭.৮০ লক্ষ টাকার সংস্থান রয়েছে। পিসিআর অনুযায়ী ৪.২১ কি: মিটার ড্রেনসহ ফুটপাত নির্মাণ কাজের জন্য ৬৪৬.৬৭ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে। ১.৪৬ কি:মি: ফুটপাত কাম ড্রেন কম নির্মাণ করা হয়েছে এবং এখাতে ৭১.১৩ লক্ষ টাকা কম ব্যয় করা হয়েছে।

১৬.৮ **আরসিসি টো ওয়াল নির্মাণ:** আরডিপিপিতে ৩৬২৫ মিটার আরসিসি টো-ওয়াল নির্মাণ কাজের জন্য ৪২০.৯৭ লক্ষ টাকার সংস্থান রয়েছে। পিসিআর অনুযায়ী ১৬০০.০০ মিটার আরসিসি টো-ওয়াল নির্মাণ কাজের জন্য ৩৭৯.৩৯ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে। এখানে ২০২৫ মিটার আরসিসি টো-ওয়াল কম নির্মাণ করা হয়েছে।

১৬.৯ **সসার ড্রেন/ইউ ড্রেন নির্মাণ:** আরডিপিপিতে ৪৯২০.০০ মিটার সসার ড্রেন/ইউ ড্রেন নির্মাণ কাজের জন্য ১৪৮.১৬ লক্ষ টাকার সংস্থান রয়েছে। পিসিআর অনুযায়ী ৩৭৫৫.০০ মিটার সসার ড্রেন/ইউ ড্রেন নির্মাণ করা হয়েছে এবং এ বাবদ ১৪৭.১৩ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে। এখানে ১১৬৫ মিটার সসার ড্রেন/ইউ ড্রেন কম নির্মাণ করা হয়েছে।

১৬.১০ **সাইন, সিগন্যাল, কি: মি: পোস্ট, রোড মার্কিং:** আরডিপিপিতে সাইন, সিগন্যাল, কি: মি: পোস্ট এবং রোড মার্কিং **কাজের** জন্য থোক হিসেবে ১৬৪.৭৭ লক্ষ টাকার সংস্থান রয়েছে। পিসিআর অনুযায়ী সাইন, সিগন্যাল, কি: মি: পোস্ট এবং রোড মার্কিং **কাজ** করা হয়েছে এবং এ বাবদ ১৪৫.০০ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে।

১৬.১১ **ইউটিলিটিস শিফটিং ও মেরামত:** আরডিপিপিতে ইউটিলিটিস শিফটিং ও মেরামত কাজের জন্য থোক হিসেবে ৫২.০০ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। প্রকল্প মেয়াদে পিসিআর অনুযায়ী ইউটিলিটিস শিফটিং ও মেরামত কাজ করা হয়েছে এবং এ বাবদ বরাদ্দকৃত অর্থের মধ্যে ৫১.৭৭ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে।

১৬.১২ **জেনারেল ও সাইট ফ্যাসিলিটিস:** আরডিপিপিতে জেনারেল ও সাইট ইউটিলিটিস কাজের জন্য থোক হিসেবে ২১.৪০ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। এখাতে কোন ব্যয় দেখানো হয়নি।

১৭। **প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জনঃ**

পরিকল্পিত উদ্দেশ্য	উদ্দেশ্য অর্জন
সংশোধিত প্রকল্পের মূল উদ্দেশ্য হলো- সাদুল্লাপুর-পীরগঞ্জ-নবাবগঞ্জ এবং গাইবান্ধা-সাদুল্লাপুর জেলা সড়ক ০২টি প্রশস্তকরণ করে ৫.৫ মিটার-এ উন্নতিকরণ, বিদ্যমান পেভমেন্ট বেইজ টাইপ-১ দ্বারা মজবুতিকরণ এবং ২টি পিসি গার্ডার সেতু ও ১৭টি কালভার্ট নির্মাণ করা।	সাদুল্লাপুর-পীরগঞ্জ-নবাবগঞ্জ এবং গাইবান্ধা-সাদুল্লাপুর জেলা সড়ক ০২টি উল্লিখিত মানে প্রশস্তকরণ ও মজবুতিকরণ করা হয়েছে। এছাড়া মোট ১৩৩ মিটার ২টি পিসি গার্ডার সেতু ও ১৭টি কালভার্ট নির্মাণ করা হয়েছে। এর ফলে - ক) সড়কে যানবাহন ও পণ্য চলাচল বৃদ্ধি পেয়েছে; খ) রাস্তা প্রশস্তকরণের ফলে সুষ্ঠু ও নিরাপদ যানবাহন চলাচলের সুবিধা বৃদ্ধি পেয়েছে; গ) যানজট হ্রাসের মাধ্যমে ভ্রমণ সময় ও ব্যয় হ্রাস হয়েছে; ঘ) এ অঞ্চলে সড়ক যোগাযোগ ব্যবস্থা উন্নয়নের মাধ্যমে শিল্প ও আর্থ-সামাজিক ব্যবস্থার উন্নয়ন সাধিত হয়েছে।

১৮। উদ্দেশ্য অর্জিত না হয়ে থাকলে তার কারণঃ প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জিত হয়েছে বলে প্রাথমিকভাবে প্রতীয়মান হয়েছে। তবে পুরো সড়ক মজবুতিকরণ না করে শুধু ৫০ মি:মি: ডিবিএস ওয়ারিং কোর্স দ্বারা সার্ফেসিং করায় সড়কটির স্থায়িত্ব নিয়ে সংশয় রয়েছে।

১৯। **Audit:** পিসিআর এ প্রদত্ত তথ্য অনুযায়ী প্রকল্পটির External ও Internal Audit সম্পন্ন করা হয়েছে।

২০। **পরিদর্শনের আলোকে বিশেষ পর্যবেক্ষণ:**

২০.১ প্রকল্পটির পূর্ত কাজ ০৫টি প্যাকেজের মাধ্যমে বাস্তবায়িত হয়েছে। প্যাকেজ WP-১, WP-২, WP-৩ প্যাকেজ ০৩টি মূল ডিপিপি'তে অন্তর্ভুক্ত ছিল। পরবর্তীতে ১ম সংশোধিত ডিপিপিতে WP-৪, WP-৫ প্যাকেজ ০২টি অন্তর্ভূক্ত করা হয়। ০১ নং প্যাকেজের মূল চুক্তি অনুযায়ী কাজ সমাপ্তির তারিখ ১৪/০১/২০১৮ ও প্যাকেজটির কাজ সমাপ্তির প্রকৃত তারিখ ২৪/০৩/২০১৮ অর্থাৎ মূল চুক্তির তুলনায় প্যাকেজটির কাজ শেষ হতে ৭০ দিন সময় বেশি লেগেছে, ০২ নং প্যাকেজের মূল চুক্তি অনুযায়ী কাজ সমাপ্তির তারিখ ১৯/০৮/২০১৭ ও প্যাকেজটির কাজ সমাপ্তির প্রকৃত তারিখ ১৮/১১/২০১৭ অর্থাৎ মূল চুক্তির তুলনায় প্যাকেজটির কাজ শেষ হতে ৯০ দিন সময় বেশি লেগেছে, ০৩ নং প্যাকেজের মূল চুক্তি অনুযায়ী কাজ সমাপ্তির তারিখ ২২/০৮/২০১৭ ও প্যাকেজটির কাজ সমাপ্তির প্রকৃত তারিখ ১২/০৫/২০১৮ অর্থাৎ মূল চুক্তির তুলনায় প্যাকেজটির কাজ শেষ হতে ২৫২ দিন সময় বেশি লেগেছে, ০৪ নং প্যাকেজের মূল চুক্তি

অনুযায়ী কাজ সমাপ্তির তারিখ ০৭/০২/২০১৯ ও প্যাকেজটির কাজ সমাপ্তির প্রকৃত তারিখ ১৫/০৪/২০১৯ অর্থাৎ মূল চুক্তির তুলনায় প্যাকেজটির কাজ শেষ হতে ৬৮ দিন সময় বেশি লেগেছে, ০৫ নং প্যাকেজের মূল চুক্তি অনুযায়ী কাজ সমাপ্তির তারিখ ৩০/১১/২০১৮ ও প্যাকেজটির কাজ সমাপ্তির প্রকৃত তারিখ ২৮/১১/২০১৮ অর্থাৎ প্যাকেজটির কাজ মূল চুক্তির মেয়াদকালের মধ্যেই সমাপ্ত হয়েছে। পর্যালোচনায় দেখা যায়, ০৫ নং প্যাকেজটির কাজ মূল চুক্তি মেয়াদের মধ্যে সমাপ্ত হয়েছে যা আশাব্যাঞ্জক। অন্য ০৪টি প্যাকেজের কাজ মূল চুক্তির মেয়াদের মধ্যে সমাপ্ত না হওয়ায় কার্যাদেশের মেয়াদ বৃদ্ধি করা হয়েছে (অনু-১৪.২ দ্রষ্টব্য)। ভবিষ্যতে মূল চুক্তি মেয়াদের মধ্যে প্যাকেজের কাজ সমাপ্তের জন্য কার্যকরী পদক্ষেপ গ্রহণ করা প্রয়োজন।

২০.২ প্রকল্পটির মূল বাস্তবায়ন মেয়াদকাল মে ২০১৬ হতে জুন ২০১৭ পর্যন্ত নির্ধারিত ছিল। তবে প্রকল্পটি সমাপ্ত হতে মূল বাস্তবায়নকালের তুলনায় ০২ বছর মেয়াদ বৃদ্ধি করে জুন, ২০১৯ পর্যন্ত নির্ধারন করা হয়েছে যা প্রকল্পটির একটি দূর্বল দিক। অন্যদিকে মূল প্রাক্কলিত ব্যয় ৯০১৯.১১ লক্ষ টাকা থাকলেও প্রকৃতপক্ষে প্রকল্পটির ব্যয় বৃদ্ধি পেয়ে ৯৭০০.০০ লক্ষ টাকা হয়েছে। অর্থাৎ এক্ষেত্রে মূল প্রাক্কলিত ব্যয়ের চেয়ে ৬৮০.৮৯ লক্ষ টাকা বেশি লেগেছে। ভবিষ্যতে মূল প্রাক্কলিত ব্যয় ও বাস্তবায়ন মেয়াদকালের মধ্যে যাতে প্রকল্পসমূহ বাস্তবায়িত হয় সে বিষয়ে সচেষ্ট হওয়া প্রয়োজন।

২০.৩ প্রকল্পের অধীন সম্পাদিত কাজ পরিদর্শনকালে সড়কের নির্মিত পেভমেন্ট অনেকটা ভাল দেখতে পাওয়া গেলেও নীচু মেটো রাস্তার সংযোগ স্থলে পেভমেন্ট edge ভেঙ্গে গেছে দেখতে পাওয়া যায়। এ ছাড়া পেভমেন্টের কয়েকটি জায়গা বিশেষ করে সেতু/কালভার্টের এ্যাপ্রোচ সড়কে পেভমেন্ট দেবে যাওয়া তথা সেটেলমেন্ট বা আন্ডুলেশন হয়ে যাওয়া দেখতে পাওয়া যায়। পুরো সড়ক পরীক্ষা-নিরীক্ষাপূর্বক ভেঙ্গে যাওয়া edge ও সেটেলমেন্ট বা আন্ডুলেশন হয়ে যাওয়া পেভমেন্ট চিহ্নিত করে মেরামত করা প্রয়োজন।

২০.৪ পরিদর্শনকালে অধিকাংশ সড়কব্যাপী পর্যাপ্ত সফট সোল্ডার দেখতে পাওয়া যায়। তবে ব্রীজ/ কালভার্টের মাটির এপ্রোচ এবং সড়ক ও মাটির রাস্তার সংযোগস্থলে সফট শোল্ডার ক্ষতিগ্রস্থ দেখা যায়। এগুলো দ্রুত মেরামত/সংশোধন করা প্রয়োজন।

২০.৫ পরিদর্শনকালে দেখা যায়, গাইবান্ধা সড়ক বিভাগের অধীন ইলেকট্রিক পুল ও অবকাঠামো অপসারণ না করতে পারায় সেখানে সড়কের পেভমেন্ট যথাযথ প্রশস্ততা করা সম্ভব হয় নি। এছাড়া এ অংশে ও দিনাজপুর অংশে পেভমেন্টের ভেতরে বৈদ্যুতিক খুটি দেখতে পাওয়া যায় যা যানবাহন চলাচলের জন্য বিপদজনক। এগুলো অপসারণ করা প্রয়োজন।

২০.৬ রোড মার্কিং অস্পষ্ট হয়ে গেছে যা পুনরায় থার্মো প্লাস্টিক রোড মার্কিং করা প্রয়োজন এবং সেইসাথে নিয়মিতভাবে রোড মার্কিংগুলো কার্যকরী থাকে সে বিষয়ে সজাগ থাকা প্রয়োজন। হেলে পাড়া গাইড পোস্ট মেরামতপূর্বক নিরাপত্তা বিষয়ক গাইড পোস্ট ও সাইন/সিগনালের সংখ্যা আরো বৃদ্ধি করা প্রয়োজন।

২০.৭ নির্মিত ড্রেনসমূহে ময়লা-আবজর্না পড়ায় পানি চলাচল ব্যাঘাত ঘটছে দেখতে পাওয়া যায়। পানি জমে পেভমেন্ট/রাস্তা ক্ষতিগ্রস্থ ও জলাবদ্ধতা রোধকল্পে বাজার অংশে/গ্রোথ সেন্টার এলাকায় **বাজার কমিটি কর্তৃক** মাটি/ময়লা আর্বজনা অপসারণ ও নিয়মিত রক্ষণাবেক্ষণ করা যেতে পারে। এছাড়া সেতু/ কালভার্টের ডেক স্ল্যাব এর ফুটপথ প্রান্তে জমে থাকা মাটি/ময়লা আর্বজনা অপসারণ করে নিয়মিত রক্ষণাবেক্ষণ করা যেতে পারে।

২১। প্রকল্পের বাস্তবায়ন কাজের উল্লেখ্যযোগ্য স্থির চিত্র:



চিত্র-১: ভাল দেখতে পাওয়া পেভমেন্টের একাংশ (ক্লোজ ভিউ)



চিত্র-২: ফুটপাত কাম ড্রেন



চিত্র-৩: সড়কটি শুরুর দিনাজপুর প্রান্ত



চিত্র-৪: রাস্তার পাশে নির্মিত টো-ওয়াল



চিত্র-৫: নির্মিত সাইন সিগন্যাল



চিত্র-৬: নির্মিত সাইন সিগন্যাল ও পেভমেন্টের পাশে নির্মিত সসার/ক্রস ড্রেন



চিত্র-৭: পেভমেন্ট ঘেষেঁ অবস্থিত ইলেকট্রিক পুল (দিনাজপুর অংশ)



চিত্র-৮: পেভমেন্টের প্রায় ০৩ ফুট ভিতরে অবস্থিত ইলেকট্রিক পুল (গাইবান্ধা অংশ)



চিত্র-৯: পেভমেন্ট দেবে যাওয়ায়/সেটেলমেন্ট হওয়ায় কাজ করা হয়েছে।



চিত্র-১০: পেভমেন্ট দেবে যাওয়ায়/সেটেলমেন্ট হওয়ায় কাজ করা হয়েছে।



চিত্র-১১: ভাল দেখতে পাওয়া পেভমেন্টের একাংশ (গাইবান্ধা অংশ)



চিত্র-১২: ভাল দেখতে পাওয়া পেভমেন্টের একাংশ (রংপুর অংশ)



চিত্র- ১৩: ড্রেনেজ ব্যবস্থা কার্যকরী না থাকায় বাজার/গ্রোথ সেন্টার এলাকায় জলাবদ্ধতা



চিত্র-১৪: নির্মিত কালভার্টের একটি (দিনাজপুর অংশ)



চিত্র-১৫: ভাল দেখতে পাওয়া নির্মিত কালভার্ট (রংপুর অংশ)



চিত্র-১৬: পীরগঞ্জ-নবাবগঞ্জ সড়কের ২১তম কি:মি: এ ২৫ মিটার দৈর্ঘ্যর নির্মিত পিসি গার্ডার ব্রীজ



চিত্র-১৭: পর্যাপ্ত সফট সোল্ডার (রংপুর অংশ)



চিত্র-১৮:পেভমেন্টের পাশে পর্যাপ্ত সফট সোল্ডার দেখতে পাওয়া যায় (গাইবান্ধা)

২২.০ মতামত/সুপারিশঃ

২২.১ প্রকল্পটির পূর্ত কাজ ০৫টি প্যাকেজের মাধ্যমে বাস্তবায়িত হয়েছে। ০৫ নং প্যাকেজটির কাজ মূল চুক্তি মেয়াদের মধ্যে সমাপ্ত হয়েছে যা আশাব্যাঞ্জক। অন্য ০৪টি প্যাকেজের কাজ মূল চুক্তির মেয়াদের মধ্যে সমাপ্ত না হওয়ায় কার্যাদেশের মেয়াদ বৃদ্ধি করা হয়েছে। ভবিষ্যতে মূল চুক্তি মেয়াদের মধ্যে প্যাকেজের কাজ সমাপ্তের জন্য কার্যকরী পদক্ষেপ গ্রহণ করতে হবে;

২২.২ প্রকল্পটির মূল বাস্তবায়ন মেয়াদকাল মে ২০১৬ হতে জুন ২০১৭ পর্যন্ত নির্ধারিত ছিল। পরবর্তীতে বাস্তবায়নকাল ০২ বছর বৃদ্ধি করে জুন, ২০১৯ পর্যন্ত নির্ধারন করা হয় এবং মূল প্রাক্কলিত ব্যয় ৬৮০.৮৯ লক্ষ টাকা বৃদ্ধি করা হয়েছে- যা প্রকল্পটির একটি দূর্বল দিক। ভবিষ্যতে মূল প্রাক্কলিত ব্যয় ও বাস্তবায়ন মেয়াদকালের মধ্যে যাতে প্রকল্পসমূহ বাস্তবায়িত হয় সে বিষয়ে সচেষ্ট হতে হবে;

২২.৩ প্রকল্পের অধীন নির্মিত পেভমেন্ট অনেকটা ভাল দেখতে পাওয়া যায়। তবে নীচু/মেটো রাস্তার সংযোগ স্থলে পেভমেন্ট edge ভেঙ্গে যাওয়া এবং পেভমেন্টের কয়েকটি জায়গা বিশেষ করে সেতু/কালভার্টের এ্যাপ্রোচ সড়কে পেভমেন্ট দেবে যাওয়া তথা সেটেলমেন্ট বা আন্ডুলেশন হয়ে যাওয়া দেখতে পাওয়া যায়। পুরো সড়ক পরীক্ষা-নিরীক্ষাপূর্বক ভেঙ্গে যাওয়া edge ও সেটেলমেন্ট বা আন্ডুলেশন হয়ে যাওয়া পেভমেন্ট চিহ্নিত করে মেরামত করতে হবে;

২২.৪ কিছু কিছু জায়গায় সফট শোল্ডার ক্ষতিগ্রস্থ দেখা যায়। এগুলো মেরামত/সংশোধন করতে হবে;

২২.৫ গাইবান্ধা সড়ক বিভাগের অধীন সড়কাংশে ইলেকট্রিক পুল ও অবকাঠামো অপসারণ না করতে পারায় পেভমেন্ট যথাযথ প্রশস্ততা না করায় এবং দিনাজপুর সড়কাংশে পেভমেন্টের ভেতরে বৈদ্যুতিক খুটি বিদ্যমান থাকায় যানবাহন চলাচলের জন্য বিপদজনক। এগুলো অপসারণের উদ্যোগ গ্রহণ করতে হবে;

২২.৬ কিছু সড়কাংশের রোড মার্কিং অস্পষ্ট হয়ে গেছে যা পুনরায় থার্মো প্লাস্টিক রোড মার্কিং করতে হবে এবং সেইসাথে নিয়মিতভাবে রোড মার্কিংগুলো যাতে কার্যকরী থাকে সে বিষয়ে সচেষ্ট হতে হবে। হেলে পাড়া গাইড পোস্ট মেরামতপূর্বক নিরাপত্তা বিষয়ক গাইড পোস্ট ও সাইন/সিগনালের সংখ্যা প্রয়োজনমত করা প্রয়োজন;

২২.৭ পানি জমে পেভমেন্ট/রাস্তা ক্ষতিগ্রস্থ ও জলাবদ্ধতা রোধকল্পে বাজার অংশে/গ্রোথ সেন্টার এলাকায় বাজার কমিটি কর্তৃক ড্রেনসমূহের মাটি/ময়লা আর্বজনা অপসারণ ও নিয়মিত রক্ষণাবেক্ষণ করার উদ্যোগ গ্রহণ করতে হবে;

২২.৮ উপর্যুক্ত মতামত/সুপারিশ (অনুচ্ছেদ ২২.১ হতে ২২.৭) এর আলোকে গৃহীত ব্যবস্থা আইএমইডিকে অবহিত করতে হবে।

সোনাগাজী-ওলামাবাজার-চরদরবেশপুর-কোম্পানীগঞ্জ সড়কের (জেড-১৪৩৪) ৬ষ্ঠ কিলোমিটারে ছোট ফেনী নদীর উপর ৪৭৮.১৭১ মিটার দীর্ঘ পিসি গার্ডার সেতু নির্মাণ শীর্ষক প্রকল্পের সমাপ্তি মূল্যায়ন প্রতিবেদন

(সমাপ্ত: জুন, ২০১৯)

১। উদ্যোগী বিভাগ/মন্ত্রণালয় : সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ/সড়ক পরিবহন ও সেতু মন্ত্রণালয়।

২। বাস্তবায়নকারী সংস্থা : সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর।

৩। প্রকল্পের অবস্থান : নোয়াখালী ও ফেনী জেলা

৪। প্রকল্পের বাস্তবায়নকাল ও ব্যয়:

(লক্ষ টাকায়)

প্রাক্কলিত ব্যয়		প্রকৃত ব্যয়	পরিকল্পিত বাস্তবায়নকাল		প্রকৃত বাস্তবায়নকাল	অতিক্রান্ত ব্যয় (মূল প্রাক্কলিত ব্যয়ের %)	অতিক্রান্ত সময় (মূল বাস্তবায়নকালের %)
মূল	সর্বশেষ সংশোধিত		মূল	সর্বশেষ সংশোধিত			
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮
৭৩২৯.৮০	৭৪৯৮.৪৪	৭৩৬৮.০০	এপ্রিল ২০১৫ থেকে জুন ২০১৮	এপ্রিল ২০১৫ থেকে জুন ২০১৯	এপ্রিল ২০১৫ থেকে জুন ২০১৯	৮.২০ (০.৫২%)	১ বছর (৩০.৭৬%)

৫। **প্রকল্পের উদ্দেশ্য ও পটভূমি:**

৫.১। **উদ্দেশ্য :** নোয়াখালী জেলায় সোনাগাজী-ওলামাবাজার-চরদরবেশপুর-কোম্পানীগঞ্জ সড়কে ছোট ফেনী নদীর উপর ১টি পিসি গার্ডার সেতু নির্মাণপূর্বক ফেনী জেলার সোনাগাজী উপজেলা এবং নোয়াখালী জেলার কোম্পানীগঞ্জ উপজেলার মধ্যে যোগাযোগ স্থাপনের মাধ্যমে উক্ত এলাকার সড়ক যোগাযোগ ব্যবস্থার মানোন্নয়ন করা প্রকল্পের প্রধান উদ্দেশ্য।

৫.২। **পটভূমি**: প্রকল্পের আওতায় পিসি গার্ডার সেতুটির দৈর্ঘ্য ৪৭৮.১৭১ মিটার। ফেনী ও নোয়াখালী সড়ক বিভাগাধীন সোনাগাজী-ওলামাবাজার-চরদরবেশপুর-কোম্পানীগঞ্জ জেলা সড়কের (জেড-১৪৩৪) ৬ষ্ঠ কি:মি: এ ছোট ফেনী নদীর উপর সেতু নির্মাণের জন্য প্রকল্পটি গ্রহণ করা হয়। সেতুটি নির্মাণ করা হলে লক্ষীপুর, নোয়াখালী ও ফেনী জেলার সাথে চট্টগ্রাম জেলার সড়ক যোগাযোগের বিকল্প পথ সৃষ্টি হবে এবং নোয়াখালী থেকে চট্টগ্রামের মীরেরসরাইয়ের দূরত্ব ১৭.৫ কি:মি: হ্রাস পাবে। প্রকল্পটি গত ০৫.০৫.২০১৫ তারিখে অনুষ্ঠিত একনেক সভায় অনুমোদিত হয়েছে। প্রকল্পটি ৭৩২৯.৮০ লক্ষ টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে এবং এপ্রিল, ২০১৫ থেকে জুন ২০১৮ মেয়াদে বাস্তবায়নের জন্য অনুমোদিত হয়। পরবর্তিতে প্রকল্পের ১ম সংশোধিত আরডিপিপি ৭৪৯৮.৪৪ লক্ষ টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে ১২/৪/২০১৭ তারিখে মাননীয় সড়ক পরিবহন মন্ত্রী কর্তৃক অনুমোদিত হয়েছে।

৫.৩। **প্রকল্প পরিদর্শন:**

প্রকল্পের সমাপ্তি মূল্যায়নের জন্য বাস্তবায়ন পরিবীক্ষণ ও মূল্যায়ন বিভাগের পরিচালক জনাব আবদুল্লাহ আল মামুন কর্তৃক ১৫/১/২০২০ তারিখে প্রকল্প এলাকা সরেজমিন পরিদর্শন করা হয়। পরিদর্শনকালে সংশ্লিষ্ট নির্বাহী প্রকৌশলী ও অন্যান্য কর্মকর্তাগণ উপস্থিত থেকে সহায়তা প্রদান করেন।

৫.৪। প্রকল্প পরিচালক সম্পর্কিত তথ্য নিম্নের ছকে প্রদান করা হলো:

সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী পর্যায়ের ৩ জন কর্মকর্তা এ প্রকল্পের প্রকল্প পরিচালক হিসেবে দায়িত্ব পালন করেন। নিম্নের ছকে তাঁদের নাম ও মেয়াদকাল প্রদান করা হলো:

Name & Designation with pay Scale.		Full Time	Part time	Responsible for more than one project	Date of	
					Joining	Transfer
1		2	3	4	5	6
1.	Junaid Ahsan Shibib Additional Chief Engineer, RHD, Comilla Zone Comilla.	-	Yes	Yes	1/1/2015	31/1/2017
2.	Md Shahabuddin Khan Additional Chief Engineer, RHD, Comilla Zone Comilla.	-	Yes	Yes	3/1/2017	31/1/2018
3.	A.K.M. Manir Hossain Pathan Additional Chief Engineer, RHD, Comilla Zone Comilla.	-	Yes	Yes	1/2/2018	30/6/2019

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

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

(লক্ষ টাকায়)

No	Item of work (As per DPP)	Unit	Target (as per DPP)		Actual Progress	
			Financial	Physical (Quantity)	Financial	Physical (Quantity)
1	2	3	4	5	6	7
Revenue Component :						
1.	Survey, Tendering, Printing office Consumable etc	--	--	--	--	--
2.	Site Laboratory, Survey Equipment	L.S.	10.00	L.S.	10.00	L.S.
Sub-total (Revenue Component):			10.00		10.00	
Capital Component :						
3.	Acquisition of Land	Hector	239.68	2.39	239.68	2.39
	Civil Work:					
4.	**Earth Work:**					
	a) Earthwork of Embankment (Approach Road)	L.Cum	205.39	1.369	182.03	1.21
5.	**Flexible Pavement :**					
	a) New Pavement	Km	275.78	1.50	233.73	1.27
	b) Construction of PC Girder Bridge	Meter	4732.34	478.171	4685.25	478.171
	c) Site office / Engineers Residence	Number	60.00	1.00	59.99	1.00
6.	**Protective work:**					
	a) Geo-textile with cc block	Meter	30.70	2,192.92	30.70	2192.92
	b) Brick Masonry Toe wall	Meter	70.00	1,000.00	70.00	1000.00
7.	**Construction of Drain:**					
	a) Surface drain	Meter	16.00	800.00	16.00	800.00
	b) Traffic sign, Sign signal, Painting of bridge	L.S.	41.42	L.S.	37.53	L.S.
	d) Guide Post	Number	6.00	400.00	6.00	400.00
	e) Road Marking & Reflecting studs	Sqm	2.88	360.00	2.88	360.00
	f) River Training work	Meter	1808.25	1,600.00	1794.21	1587.58
Sub-Total (Capital Component):			7488.44		7358.00	
8.	Physical Contingency		--	--	--	--
9.	Price Contingency		--	--	--	--
Grand Total:			**7498.44**		**7368.00**	

সূত্র: সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর কর্তৃক প্রেরিত প্রকল্পের সমাপ্ত প্রতিবেদন অনুযায়ী।

৭। **বছরভিত্তিক এডিপি/আরএডিপি বরাদ্দ, অবমুক্তি ও ব্যয় :**

প্রকল্পের অনুমোদিত ডিপিপি'র বছরভিত্তিক লক্ষ্যমাত্রা, আরএডিপি বরাদ্দ, অবমুক্তি ও ব্যয়ের বিবরণ নিম্নের ছকে প্রদান করা হলো:

(লক্ষ টাকায়)

অর্থ বছর	অনুমোদিত আরডিপিপি'র লক্ষ্যমাত্রা	আরএডিপি-তে বরাদ্দ	ব্যয়
২০১৪-২০১৫	-	-	-
২০১৫-২০১৬	২৮০০.০০	২৮০০.০০	২৮০০.০০
২০১৬-২০১৭	২০০০.০০	২০০০.০০	২০০০.০০
২০১৭-২০১৮	২৬৯৮.৪৪	২৬৯৮.৪৪	১৬০০.০০
২০১৮-২০১৯	-	৯৬৮.০০	৯৬৮.০০
সর্বমোট:	**৭৪৯৮.৪৪**	**৭৪৯৮.৪৪**	**৭৩৬৮.০০**

সূত্র: সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর কর্তৃক প্রেরিত প্রকল্পের সমাপ্ত প্রতিবেদন অনুযায়ী

৮। **প্রকিউরমেন্ট সংক্রান্ত তথ্য:**

Description of procurement (goods/works/ Consultancy) as per bid document		Tender/Bid/Proposal Cost (In Crore Taka)		Tender/Bid/ Proposal		Date of Completion of works	
		As per PP	Contracted Value	Invitation date	Contract signing/ L.C. Opening Data	As per Contract	Actual
1	2	3	4	5	6	7	8
1.	Construction of 478.171m (11í42.680m) long P.C Girder Bridge over Choto Feni River at 6th km of Sonagazi-Olamabazar-Chardarbeshpur-Companigonj Road under Noakhali Road Division during the year 2015-2016	53.81	57.91	05.08.2015	06.03.2016	05.09.2018	20.08.2018
2.	Construction of Revetment work of Choto Feni River Bank Adjacent to PC Grider Bridge at 6th km of Sonagazi-Olamabazar-Chardarbeshpur-Companigonj Road (Z-1438) under Noakhali Road Division during the year 2015-2016	18.08	18.08	02.12.2015	08.03.2015	30.06.2017	25.06.2017

৯। **অডিট :** পিসিআর অনুসারে ২০১৫-১৬,২০১৬-১৭ ও ২০১৭-১৮ অর্থবছরের অডিট কার্যক্রম সম্পাদন করা হয়েছে। উল্লিখিত অর্থবছরে কোন অডিট আপত্তি প্রদান করা হয়নি।

১০। **প্রকল্প সংশ্লিষ্ট কয়েকটি স্থির চিত্র নিম্নে প্রদান করা হলো:**



চিত্র ১: নির্মিত সেতুর উপরিভাগ



চিত্র ২: এপ্রোচ সড়ক



চিত্র ৩: সেতুর উপরিভাগের অমসৃন সারফেস



চিত্র ৪: নির্মিত দোতলা বাসভবন

১১। **<u>প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জন:</u>**

পরিকল্পিত উদ্দেশ্য	উদ্দেশ্য অর্জন
প্রকল্পের আওতায় ৪৭৮.১৭১ মিটার দীর্ঘ ১টি পিসি গার্ডার সেতু নির্মাণপূর্বক ফেনী জেলার সোনাগাজী উপজেলা ও নোয়াখালী জেলার কোম্পানীগঞ্জ উপজেলার মধ্যে সরাসরি সড়ক যোগাযোগ ব্যবস্থা প্রতিষ্ঠার মাধ্যমে উক্ত এলাকায় আর্থ-সামাজিক উন্নয়ন সাধন করা প্রকল্পের মূল উদ্দেশ্য।	প্রকল্পের আওতায় ১টি পিসি গার্ডার সেতু নির্মাণের মাধ্যমে উক্ত এলাকায় উন্নত যোগাযোগ ব্যবস্থা স্থাপন করা হয়েছে এবং জনগণের আর্থ-সামাজিক উন্নয়ন সাধিত হয়েছে।

১২। **<u>কাজ অসম্পূর্ণ থাকলে তার কারণ:</u>** প্রকল্পের কোন কাজ অসম্পূর্ণ নেই।

১৩। **পরিদর্শনকালীন পর্যবেক্ষণ:**

১৩.১। **<u>ভূমি অধিগ্রহণ</u>**: প্রকল্পের অনুমোদিত ডিপিপি অনুসারে ২.৩৯ হেক্টর ভূমি অধিগ্রহণ বাবদ ২৩৯.৬৮ লক্ষ টাকার প্রাক্কলন সংস্থান রয়েছে। প্রকল্পের ২.৩৯ হেক্টর ভূমি অধিগ্রহণ বাবদ ২৩৯.৬৮ লক্ষ টাকা ব্যয় হয়েছে মর্মে পিসিআরে উল্লেখ করা হয়েছে।

১৩.২। **মাটির কাজ:** প্রকল্পের অনুমোদিত ডিপিপি অনুসারে ১.৩৬৯ লক্ষ ঘন মিটার মাটির কাজ বাবদ ২০৫.৩৯ লক্ষ টাকার প্রাক্কলন করা হয়। এ অংগে পিসিআর অনুসারে ১.২১ লক্ষ ঘন মিটার মাটির কাজ সম্পাদন করা হয়েছে এবং এজন্যে ১৮২.০৩ লক্ষ টাকা ব্যয়িত হয়েছে।

১৩.৩। **সেতু ও কালভার্ট নির্মাণ:** প্রকল্পের আওতায় ৪৭৮.১৭১ মিটার দীর্ঘ ১টি পিসি গার্ডার সেতু নির্মাণ বাবদ ৪৭৩২.৩৪ লক্ষ টাকা প্রাক্কলন করা হয়। পিসিআর অনুযায়ী এ অংগে ৪৭৮.১৭১ মি: দৈর্ঘ্যে ১টি সেতু নির্মাণের জন্য মোট ৪৬৮৫.২৫ লক্ষ টাকা ব্যয়িত হয়েছে।

১৩.৪। **ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট নির্মাণ:** অনুমোদিত ডিপিপি অনুসারে ১.৫০ কি:মি: নতুন ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট নির্মাণ বাবদ ২৭৫.৭৮ লক্ষ টাকা প্রাক্কলন নির্ধারণ করা হয়। পিসিআর অনুসারে এ অংগে ১.২৭ কি:মি: ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট নির্মাণ কাজে ২৩৩.৭৬ লক্ষ টাকা ব্যয়িত হয়েছে।

১৩.৫। **প্রটেকটিভ ওয়ার্ক:** প্রকল্পের আওতায় অনুমোদিত ডিপিপি অনুসারে ২১৯২.৯২ ব: মি: (সিসিব্লকসহ জিওটেক্সটাইল) প্রতিরক্ষা কাজের জন্য ৩০.৭০ লক্ষ টাকা প্রাক্কলন করা হয়। তন্মধ্যে পিসিআর অনুযায়ী ২১৯২.৯২ ব:মি: প্রতিরক্ষা কাজে ৩০.৭০ লক্ষ টাকা ব্যয়িত হয়েছে বলে উল্লেখ করা হয়েছে। এছাড়া, ১৬০০ মিটারে নদীতীর রক্ষা কাজে revetment work ১৮০৮.২৫ লক্ষ টাকার প্রাক্কলন করা হয়। পিসিআর অনুসারে এ অংগে ১৫৮৭.৫৮ মিটার প্রতিরক্ষা কাজে ১৭৯৪.২১ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে মর্মে উল্লেখ করা হয়েছে।

১৩.৬। পরিদর্শনকালে দেখা যায় যে, প্রকল্পের আওতায় নোয়াখালী জেলার সোনাগাজী-ওলামাবাজার-চরদরবেশপুর-কোম্পানীগঞ্জ সড়কের ৬ষ্ঠ কিলোমিটারে ছোট ফেনী নদীর উপর পিসি গার্ডার সেতু নির্মাণ করা হয়েছে। ১১ স্প্যান বিশিষ্ট পিসি গার্ডার সেতুটির দৈর্ঘ্য ৪৭৮.১৭১ মিটার ও প্রস্থ ১০.৩২ মিটার। সেতুটির দুপার্শ্বে পথচারীদের চলাচলের জন্য ফুটপাথ রয়েছে ও সেতুতে ৭.৩ মিটার ক্যারেজওয়ে রয়েছে। পরির্দশনকালে ব্রীজের উপরস্থ surface বিভিন্ন অংশে অমসৃণ দেখা যায়, যা মসৃণ করা প্রয়োজন।

১৩.৭। পরিদর্শনকালে নদীতীরে সম্পাদিত রক্ষাপ্রদ কাজের ব্লক সরে যেতে দেখা যায়, যা পুন:স্থাপন করা প্রয়োজন বলে মতব্যক্ত করা হয়। প্রকল্পে সম্পাদিত সেতু ও এপ্রোচ সড়কের ভৌত নির্মাণ কাজের মান সন্তোষজনক। প্রকল্পের আওতায় নোয়াখালী সড়ক বিভাগের জন্য ১টি বাসভবন নির্মাণ করা হয়েছে। প্রকল্পটি বাস্তবায়নের ফলে উক্ত এলাকায় যোগাযোগ ব্যবস্থার উন্নয়ন হয়েছে ও ফেনী জেলার সোনাগাজী উপজেলা হতে নোয়াখালী জেলার কোম্পানীগঞ্জ উপজেলা সংযুক্ত হয়েছে।

১৪। **আইএমইডি'র মতামত/সুপারিশ:**

১৪.১। মূল প্রকল্পের তুলনায় প্রকল্প বাস্তবায়নে Cost overrun হয়েছে ০.৫২% ও Time Overrun হয়েছে ৩০.৭৬%। ভবিষ্যতে মূল অনুমোদিত প্রকল্পের ব্যয় ও মেয়াদের মধ্যে প্রকল্প বাস্তবায়নে সচেষ্ট থাকতে হবে;

১৪.২। নদীতীর রক্ষা কাজে সরে যাওয়া সিসি ব্লক যথাযথভাবে পুন:স্থাপন করতে হবে;

১৪.৩। সেতুর উপরিভাগের অমসৃণ সারফেস সংস্কারপূর্বক মসৃণ করতে হবে;

১৪.৪। প্রকল্পের External অডিট সম্পন্ন করতে হবে ও অডিট আপত্তি দ্রুত নিষ্পত্তি করতে হবে;

১৪.৫। অনুচ্ছেদ ১৪.১-১৪.৪ এর আলোকে গৃহীত কার্যাবলী সম্পর্কে আগামী ১(এক) মাসের মধ্যে আইএমই বিভাগকে অবহিত করতে হবে।

সোনাপুর-কবিরহাট-কোম্পানীগঞ্জ (বসুরহাট)- দাগনভূঁইয়া সড়কের বিপদজনক বাঁক সরলীকরণ শীর্ষক প্রকল্পের সমাপ্তি মূল্যায়ন প্রতিবেদন

(সমাপ্ত: জুন, ২০১৯)

১। উদ্যোগী বিভাগ/মন্ত্রণালয় : সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ/সড়ক পরিবহন ও সেতু মন্ত্রণালয়।

২। বাস্তবায়নকারী সংস্থা : সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর।

৩। প্রকল্পের অবস্থান : নোয়াখালী জেলা

৪। প্রকল্পের বাস্তবায়নকাল ও ব্যয়:

(লক্ষ টাকায়)

প্রাক্কলিত ব্যয়		প্রকৃত ব্যয়	পরিকল্পিত বাস্তবায়নকাল		প্রকৃত বাস্তবায়নকাল	অতিক্রান্ত ব্যয় (মূল প্রাক্কলিত ব্যয়ের %)	অতিক্রান্ত সময় (মূল বাস্তবায়নকালের (%)
মূল	১ম সংশোধিত		মূল	সর্বশেষ সংশোধিত			
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮
২০৭১.৫৩	২৩৭১.৪৫	২২৯৯.৩৯	জুলাই ২০১৬ থেকে ডিসেম্বর ২০১৭	জুলাই ২০১৬ থেকে জুন ২০১৯	জুলাই ২০১৬ থেকে জুন ২০১৯	২২৭.৮৬ (১১%)	১.৫ বছর (১০০%)

৫। **প্রকল্পের উদ্দেশ্য ও পটভূমি:**

৫.১। **উদ্দেশ্য :** সোনাপুর - কবিরহাট কোম্পানীগঞ্জ (বসুরহাট)-দাগনভূঁইয়া সড়কের ৬টি বিপদজনক বাঁকসরলীকরণের মাধ্যমে নোয়াখালী জেলার সদর ও কবিরহাট উপজেলার মধ্যে নিরাপদ ও উন্নত সড়ক যোগাযোগ ব্যবস্থা নিশ্চিত করা প্রকল্পের মূল উদ্দেশ্য।

৫.২। **পটভূমি**: সোনাপুর - কবিরহাট কোম্পানীগঞ্জ (বসুরহাট)-দাগনভূঁইয়া জেলা মহাসড়কটির (জেড-১৪৪১) মোট দৈর্ঘ্য ৩০ কিলোমিটার। সড়কটির ৪র্থ, ৫ম, ৬ষ্ঠ, ৭ম, ৮ম ও ৯ম কিলোমিটারে বিপদজনক বাঁক সরলীকরণের লক্ষ্যে মোট ১.৫০ কি:মি: নতুন সড়ক নির্মাণ এবং ৬টি বাস-বে নির্মাণের জন্য প্রকল্পটি গ্রহণ করা হয়। সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ কর্তৃক গৃহীত প্রকল্পটি ২৪/৮/২০১৬ তারিখে মাননীয় পরিকল্পনা মন্ত্রী কর্তৃক ২০৭১.৫৩ লক্ষ টাকা প্রাক্কলিত ব্যয় এবং জুলাই ২০১৬ হতে ডিসেম্বর ২০১৭ পর্যন্ত মেয়াদে বাস্তবায়নের জন্য অনুমোদিত হয়। পরবর্তিতে প্রকল্পের ব্যয় বৃদ্ধি ব্যতিরেকে মেয়াদকাল জুন ২০১৯ পর্যন্ত বৃদ্ধি করা হয়েছে। প্রকল্পের ১ম সংশোধিত ডিপিপি ২৩৭১.৪৫ লক্ষ টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে ১৭/৯/২০১৮ তারিখে মাননীয় সড়ক পরিবহন মন্ত্রী কর্তৃক অনুমোদিত হয়েছে।

৫.৩। **প্রকল্প পরিদর্শন:**

প্রকল্পের সমাপ্তি মূল্যায়নের জন্য বাস্তবায়ন পরিবীক্ষণ ও মূল্যায়ন বিভাগের পরিচালক জনাব আবদুল্লাহ আল মামুন কর্তৃক ১৫/১/২০২০ তারিখে নোয়াখালী জেলায় প্রকল্প এলাকা পরিদর্শন করা হয়। পরিদর্শনকালে সংশ্লিষ্ট নির্বাহী প্রকৌশলী ও অন্যান্য কর্মকর্তাগণ উপস্থিত থেকে তথ্য-উপাত্ত প্রদান করে সহায়তা করেন।

৫.৪ **প্রকল্প পরিচালক সম্পর্কিত তথ্য নিম্নের ছকে প্রদান করা হলো:**

সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের ৩ জন কর্মকর্তা এ প্রকল্পের প্রকল্প পরিচালক হিসেবে দায়িত্ব পালন করেন। নিম্নের ছকে তাঁদের নাম ও মেয়াদকাল প্রদান করা হলো:

Name & Designation with pay Scale.	Full Time	Part time	Responsible for more than one project	Date of	
				Joining	Transfer
1	2	3	4	5	6
1. Md. Jahed Hossein Executive Engineer, RHD Road Divission, Noakhali.	-	Yes	Yes	07/09/2015	12/09/2017
2. Zahirul Islam Executive Engineer, RHD (A.C) Road Divission, Noakhali.	-	Yes	Yes	12./09/2017	02/10/2017
3. Binoy Kumar Paul Executive Engineer, RHD Road Divission, Noakhali.	-	Yes	Yes	02/10/2017	30/6/2019

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

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

(লক্ষ টাকায়)

No	Item of work (As per DPP)	Unit	Target (as per DPP)		Actual Progress	
			Financial	Physical (Quantity)	Financial	Physical (Quantity)
1	2	3	4	5	6	7
Revenue Component:						
Supply &Services:						
a	Survey & Design	L.S	3.00		3.00	
a) Sub-Total (Revenue Component):			**3.00**		**3.00**	
Capital Component:						
Acquisition of Land:						
a)	Acquisition of Land and others properties	Hector	1206.92	3.66	1206.37	3.66
Civil works:						
Earthwork:						
a)	Widening/Raising of Embankment	L.cum	274.01	1.013	253.50	0.937
Pavement works:						
a)	Construction of New Pavement	KM	351.80	1.50	351.80	1.50
b)	Construction of Bus Bay	Number	116.48	6.00	116.48	6.00
c)	Surfacing	KM	334.73	3.18	334.73	3.18
Protective work:						
a)	RCC Plate Palisiding/Brick Masonry Toe wall	M	31.31	230.00	26.75	195.84
	Sign-Signal & KM Post, Guide Post, Road Marking	L.S	6.77		6.76	
b) Sub-total (Capital Component):			2322.02		2296.36	
a)	Physical Contingency	1%	23.22		--	
b)	Price Contingency	1%	23.22		--	
	Total (a+b):		**2371.45**		**2299.39**	

সূত্র: সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর কর্তৃক প্রেরিত প্রকল্পের সমাপ্ত প্রতিবেদন অনুযায়ী।

৭। **বছরভিত্তিক এডিপি/আরএডিপি বরাদ্দ, অবমুক্তি ও ব্যয় :**

প্রকল্পের অনুমোদিত ডিপিপি'র বছরভিত্তিক লক্ষ্যমাত্রা, আরএডিপি বরাদ্দ, অবমুক্তি ও ব্যয়ের বিবরণ নিম্নের ছকে প্রদান করা হলো :

(লক্ষ টাকায়)

অর্থ বছর	আরডিপিপি'র লক্ষ্যমাত্রা	আরএডিপির বরাদ্দ	ব্যয়
২০১৬-২০১৭	১১২২.০০	১১২২.০০	১১০০.০০
২০১৭-২০১৮	৯২৭.৫৩	৯২৭.৫৬	৯০৯.৩৯
২০১৮-২০১৯	৩২১.৯০	৩২১.৯০	২৯০.০০
সর্বমোট:	**২৩৭১.৪৫**	**২৩৭১.৪৫**	**২২৯৯.৩৯**

সূত্র: সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর কর্তৃক প্রেরিত প্রকল্পের সমাপ্ত প্রতিবেদন অনুযায়ী

৮। **প্রকিউরমেন্ট সংক্রান্ত তথ্য:**

Description of procurement (goods/works/ Consultancy) as per bid document		Tender/Bid/Proposal Cost (In lakh Taka)		Tender/Bid/ Proposal		Date of Completion of works	
		As per PP	Contract Value	Invitation date	Contract signing	As per Contract	Actual
1	2	3	4	5	6	7	8
1.	Construction of Earth Work for new Embankment & flexible Pavement work at 4th km (p), 5th km (p), 6th km (p), 7th km (p), 8th km (p) & 9th km (p) for Straightening curve and construction of Bus-Bay at 13th (p) (Kabirhat), 16th (p), 17th (p) (Bhuiyarhat and 22nd (p) (Bashurhat) of Sonapur-Kabirhat-Companigonj (Bashurhat)-Dagonbhuiyan Road under Noakahali Road Division during the year 2016-2017.	8.0228	8.0227	29.01.2017	4.4.2017	31.7.2018	25.6.2018
2.	Carpeting and Seal Coat work with Protective work & Earthork at different killometers of Sonapur-Kabirhat-Companigonj (Bashurhat)-Dagonbhuiyan Road under Noakahali Road Division during the year	3.1281	2.8799	31.10.2018	1.1.2019	27.6.2019	20.5.2019

Description of procurement (goods/works/ Consultancy) as per bid document		Tender/Bid/Proposal Cost (In lakh Taka)		Tender/Bid/ Proposal		Date of Completion of works	
		As per PP	Contract Value	Invitation date	Contract signing	As per Contract	Actual
1	2	3	4	5	6	7	8
	2016-2017.						

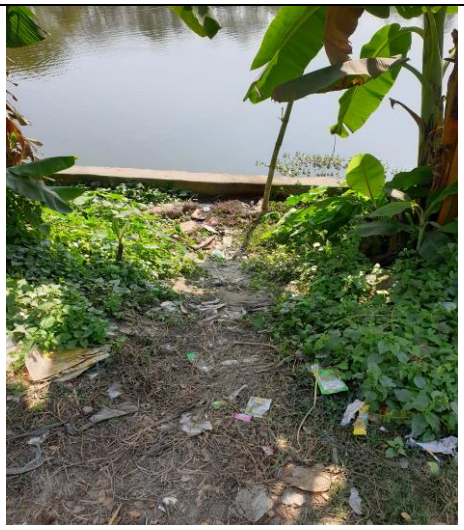
* পিসিআর অনুযায়ী

৯। **অডিট :** পিসিআর অনুসারে ২০১৬-১৭ ও ২০১৭-১৮ অর্থবছরের অডিট সম্পন্ন করা হয়েছে এবং কোন অডিট আপত্তি প্রদান করা হয়নি।

১০। **প্রকল্প সংশ্লিষ্ট কয়েকটি স্থির চিত্র নিম্নে প্রদান করা হলো:**



চিত্র ১: নির্মিত বাস বে



চিত্র ২: সড়কের নির্মিত টো-ওয়াল



চিত্র ৩: সড়কের অংশ বিশেষ



চিত্র ৪: নির্মিত সড়ক

১১। **প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জন:**

পরিকল্পিত উদ্দেশ্য	উদ্দেশ্য অর্জন
প্রকল্পের আওতায় নোয়াখালী জেলার সোনাপুর-কবিরহাট-কোম্পানীগঞ্জ-দাগনভূঁইয়া সড়কের ৬টি স্থানে বিপদজনক বাঁক সরলীকরণের মধ্যে উক্ত এলাকায় সড়ক যোগাযোগ	প্রকল্পের আওতায় উক্ত সড়কে বাঁক সরলীকরণ ও ৬টি বাস বে নির্মাণের মাধ্যমে উন্নত সড়ক যোগাযোগ ব্যবস্থা স্থাপন ও আর্থ-সামাজিক উন্নতি সাধিত হয়েছে।

পরিকল্পিত উদ্দেশ্য	উদ্দেশ্য অর্জন
ব্যবস্থার মানোন্নয়ন ও আর্থ-সামাজিক উন্নয়ন সাধন করা প্রকল্পের প্রধান উদ্দেশ্য।	

১২। **কাজ অসম্পূর্ণ থাকলে তার কারণ:** প্রকল্পের কোন কাজ অসম্পূর্ণ নেই।

১৩। **পরিদর্শনকালীন পর্যবেক্ষণ:**

১৩.১। **ভূমি অধিগ্রহণ**: প্রকল্পের অনুমোদিত ডিপিপি অনুসারে ৩.৬৬ হেক্টর ভূমি অধিগ্রহণ বাবদ ১২০৬.৯২ লক্ষ টাকার প্রাক্কলন সংস্থান রয়েছে। প্রকল্পের ৩.৬৬ হেক্টর ভূমি অধিগ্রহণ বাবদ ১২০৬.৩৭ লক্ষ টাকা ব্যয় হয়েছে মর্মে পিসিআরে উল্লেখ করা হয়েছে।

১৩.২। **মাটির কাজ:** প্রকল্পের অনুমোদিত ডিপিপি অনুসারে ১.০১৩ লক্ষ ঘন মিটার মাটির কাজ বাবদ ২৭৪.০১ লক্ষ টাকার প্রাক্কলন করা হয়। এ বাবদ পিসিআর অনুসারে ০.৯৩৭ লক্ষ ঘন মিটার মাটির কাজ সম্পাদন করা হয়েছে এবং এজন্যে ২৫৩.৫০ লক্ষ টাকা ব্যয়িত হয়েছে।

১৩.৩। **ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট নির্মাণ:** অনুমোদিত ডিপিপি অনুসারে ১.৫০ কি:মি: নতুন ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট নির্মাণ বাবদ ৩৫১.৮০ লক্ষ টাকা প্রাক্কলন নির্ধারণ করা হয়। পিসিআর অনুসারে এ অংগে ১.৫০ কি:মি: ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট নির্মাণ বাবদ ৩৫১.৮০ লক্ষ টাকা ব্যয়িত হয়েছে। এছাড়া, প্রকল্পের আওতায় ৬টি বাস বে নির্মাণ বাবদ ১১৬.৪৮ লক্ষ টাকা প্রাক্কলন করা হয়। পিসিআর অনুসারে ৬টি বাস বে নির্মাণ বাবদ ১১৬.৪৮ লক্ষ টাকা ব্যয়িত হয়েছে।

১৩.৪। **প্রটেকটিভ ওয়ার্ক:** অনুমোদিত ডিপিপি অনুসারে ৩১.৩১ মি: (টোওয়াল ও প্যালাসাইডিং) প্রতিরক্ষা কাজের জন্য ২৩০.০০ লক্ষ টাকা প্রাক্কলন করা হয়। তন্মধ্যে পিসিআর অনুযায়ী ২৬.৭৫ মি: প্রতিরক্ষা কাজে ১৯৫.৮৪ লক্ষ টাকা ব্যয়িত হয়েছে উল্লেখ করা হয়েছে।

১৩.৫। পরিদর্শনকালে দেখা যায় যে, প্রকল্পের আওতায় নোয়াখালী সদর ও কবিরহাট উপজেলায় বিদ্যমান সড়কের ৬টি স্থানের বিপদজনক বাঁক সরলীকরণ করা হয়েছে। তন্মধ্যে সড়কের ৪র্থ কি:মি: এ ১৫০ মিটার, ৫ম কি:মি: এ ২০০ মিটার, ৬ষ্ঠ কি:মি: এ ৫৭০ মিটার, ৭ম কি:মি: এ ১০০ মিটার, ৮ম কি:মি: এ ১৫০ মিটার, ৯ কি:মি: এ ৩৩০ মিটার, অর্থাৎ মোট ১৫০০ মিটার সড়ক নতুন এলাইনমেন্টে নির্মাণপূর্বক বাঁক সরলীকরণ করা হয়েছে। এ বাঁক সরলীকরণের ফলে উক্ত এলাকায় সড়ক দূর্ঘটনা হ্রাস পেয়েছে মর্মে পরিদর্শনকালে সংশ্লিষ্ট নির্বাহী প্রকৌশলী অবহিত করেন।

১৩.৬। প্রকল্পের আওতায় সড়কে ৬টি স্থানে বাস-বে নির্মাণ করা হয়েছে। এর ফলে যাত্রীসাধারণ নিরাপদে যথাস্থানে উঠা নামা করতে পারেন। সড়কের নির্মাণ কাজ মানসম্মত হয়েছে মর্মে পরিলক্ষিত হয়। পরিদর্শনকালে সড়কে রোড মার্কিং-এর অপ্রতুলতা দেখা যায়। এছাড়া, সড়কটিতে প্রচুর undulation পরিলক্ষিত হয়েছে। এছাড়া, নির্মিত সড়কের অনেকাংশে সফট শোল্ডারের মাটি সরে যেতে দেখা যায়। সড়কটির স্থায়ীত্ব বৃদ্ধি করার জন্য নিয়মিত রক্ষণাবেক্ষণ ও সফট শোল্ডারে কম্প্যাকশনসহ প্রয়োজনীয় প্রশস্থতা বজায় রাখা প্রয়োজন মর্মে প্রতীয়মান হয়। প্রকল্পের অনিষ্পন্ন অডিট আপত্তি নিষ্পত্তির জন্য ব্যবস্থা গ্রহণ করা প্রয়োজন।

১৩.৭। প্রকল্পের ক্রমপুঞ্জিত (জুন ২০১৯ পর্যন্ত) আর্থিক অগ্রগতি ২২৯৯.৩৯ লক্ষ টাকা ও বাস্তব অগ্রগতি ১০০%। মূল অনুমোদিত প্রকল্পের তুলনায় প্রকল্পের Cost overrun হয়েছে ১১% এ Time overrun হয়েছে ১০০%। ভবিষ্যতে মূল অনুমোদিত প্রকল্পের ব্যয় ও মেয়াদের মধ্যে প্রকল্প বাস্তবায়নের সচেষ্ট থাকা প্রয়োজন।

১৪। **<u>আইএমইডি'র মতামত/সুপারিশ:</u>**

১৪.১। মূল অনুমোদিত প্রকল্পের তুলনায় প্রকল্পে Cost overrun হয়েছে ১১% এ Time overrun হয়েছে ১০০%। ভবিষ্যতে মূল অনুমোদিত প্রকল্পের ব্যয় ও মেয়াদের মধ্যে বাস্তবায়নের জন্য সচেষ্ট থাকতে হবে;

১৪.২। ক্ষতিগ্রস্থ সফট শোল্ডার দ্রুত মেরামত ও সংস্কার করতে হবে;

১৪.৩। প্রকল্পের অনিষ্পন্ন অডিট আপত্তি দ্রুত নিষ্পত্তি করতে হবে;

১৪.৪। অনুচ্ছেদ ১৪.১-১৪.৩ এর আলোকে গৃহীত কার্যাবলী সম্পর্কে আগামী ১(এক) মাসের মধ্যে আইএমই বিভাগকে অবহিত করতে হবে।

Capacity Building and Repair of Single Decker CNG Buses of BRTC under EDCF Grand as Additional Assistance (AA) **শীর্ষক প্রকল্প সমাপ্তি মূল্যায়ন প্রতিবেদন**

(সমাপ্ত: জুন, ২০১৯)

১। প্রকল্পের নাম	:	Capacity Building and Repair of Single Decker CNG Buses of BRTC under EDCF Grand as Additional Assistance (AA)
২। বাস্তবায়নকারী সংস্থা	:	বাংলাদেশ সড়ক পরিবহণ কর্পোরেশন
৩। প্রশাসনিক মন্ত্রণালয়/বিভাগ	:	সড়ক পরিবহন ও সেতু মন্ত্রণালয়/সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ।
৪। প্রকল্প এলাকা	:	বিআরটিসি'র প্রধান কার্যালয়, ঢাকা শহরসহ অন্যান্য বিভাগীয় জেলা শহরে অবস্থিত বিআরটিসির ডিপো।
৫। প্রকল্পের বাস্তবায়ন সময় ও ব্যয়	:	

(লক্ষ টাকায়)

প্রাক্কলিত ব্যয় (প্রঃসাঃ)		প্রকৃত ব্যয়	পরিকল্পিত বাস্তবায়নকাল		প্রকৃত বাস্তবায়নকাল	অতিরিক্ত ব্যয় (মূল প্রাক্কলিত ব্যয়ের %)	অতিরিক্ত সময় (মূল বাস্তবায়নকালের %)
মূল জিওবি ডিপিএ	সর্বশেষ (১ম) সংশোধিত জিওবি ডিপিএ	জিওবি ডিপিএ	মূল	১ম সংশোধিত			
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮
৪২০.০০ ৮৪.০০ ৩৩৬.০০	৪৪০.০০ ১০৪.০০ ৩৩৬.০০	৪৩৩.০০ ৯৭.০০ ৩৩৬.০০	০১-০১-২০১৮ থেকে ৩০-০৬-২০১৯	০১-০১-২০১৮ থেকে ৩০-০৬-২০১৯	০১-০১-২০১৮ থেকে ৩০-০৬-২০১৯	১৩.০০ (৩.০৯%)	-

- মূল প্রাক্কলনের সাথে ক্রমপুঞ্জিভূত ব্যয় বৃদ্ধির হার (%): ৩.০৯%
- মূল প্রাক্কলনের সাথে ক্রমপুঞ্জিভূত মেয়াদ বৃদ্ধির হার (%): মেয়াদ বৃদ্ধি হয়নি।

৬। **প্রকল্পের পটভূমি ও উদ্দেশ্য:**

৬.১ **পটভূমি:** সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগের আওতাধীন বাংলাদেশ সড়ক পরিবহণ কর্পোরেশন কর্তৃক গৃহীত এবং Economic Development Cooperation Fund (EDCF) এর অর্থায়নে বাস্তবায়নের জন্য Capacity Building and Repair of Single Decker CNG Bused of BRTC under EDCF Grand as Additional Assistance (AA) শীর্ষক কারিগরি সহায়তা প্রকল্পটি গ্রহণ করা হয়। উল্লেখ্য, বিআরটিসি'র আওতাধীন কোরিয়ান Economic Development Cooperation Fund (EDCF) এর অর্থায়নে জানুয়ারি ২০১০ হতে জুন ২০১২ মেয়াদে বাস্তবায়িত Procurement of Single Decker CNG Bues প্রকল্পের আওতায় ২০১১সালে ২৫৫টি একতলা সিএনজি বাস (Daewoo) সংগ্রহ করা হয়েছিল। পরবর্তীতে উল্লিখিত বাসগুলোর মধ্যে কিছু বাসের জন্য মেরামত প্রয়োজন হয়ে পড়ে। কিন্তু মেরামতের জন্য যন্ত্রাংশ পাওয়া যাচ্ছিল না। স্থানীয় বাজারে কিছু এজেন্টের নিকট থেকে যন্ত্রাংশ পাওয়া গেলেও বাজার মূল্য অনেক বেশি। অপরদিকে বাসগুলো সিএনজি চালিত হওয়ায় পরিবেশ সহায়ক এবং অর্থনৈতিক দিক দিয়েও লাভজনক হওয়ায় বাসগুলো মেরামত করা আবশ্যক হয়ে পড়ে । এক পর্যায়ে কোরিয়ান এক্সিম ব্যাংক EDCF এর মাধ্যমে ৪০টি বাসের মেরামতের জন্য যন্ত্রাংশ এবং সংশ্লিষ্টদের প্রশিক্ষণ দেয়ার জন্য ৪০০,০০০ মার্কিন ডলার দেয়ার জন্য আগ্রহ প্রকাশ করে। ফলে ৪২০.০০ লক্ষ টাকার এ কর্মসূচির গ্রহণ করা হয় ।

এতে জিওবি খাতে ৮৪.০০ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। প্রকল্পের বাস্তবায়ন মেয়াদ নির্ধারিত হয় ০১/০১/২০১৮ হতে ৩০/০৬/২০১৯ পর্যন্ত। পরবর্তীতে স্পেয়ার পার্টস শিপমেন্ট ক্লিয়ারেন্স এর জন্য জরুরী ভিত্তিতে সিডি/ভ্যাট বাবদ অতিরিক্ত ১৯.০০ লক্ষ টাকা বৃদ্ধি পাওয়ায় এবং অন্যান্য অঙ্গের ব্যয় হ্রাস/বৃদ্ধি পাওয়ায় প্রকল্পটি অনুমোদিত মেয়াদে ১ বার সংশোধন করা হয়। সংশোধন অনুযায়ী প্রকল্প ব্যয় নির্ধারণ হয় ৪৪০.০০ লক্ষ টাকায়।

৬.২ **উদ্দেশ্য:** প্রকল্পের মূল উদ্দেশ্য-

- বাসের জন্য খুচরা যন্ত্রাংশ ক্রয়;
- সংগৃহীত যন্ত্রাংশ দ্বারা ৪০টি বাস মেরামতপূর্বক সিএনজি বাসের সংখ্যা বৃদ্ধি;
- পরিবহন সেক্টরে দক্ষ জনশক্তি গড়ে তোলা; এবং
- বিআরটিসি'র বিদ্যমান মানবসম্পদের উন্নয়ন।

৭. **প্রকল্পের মূল কাজ:**

- বাসের জন্য খুচরা যন্ত্রাংশ ক্রয়; এবং
- টেকনিশয়ানদের প্রশিক্ষণ প্রদান।

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

Items of Work (as per PP)	Unit	Target (as per RTAPP)		Actual Progress	
		Physical (Quantity)	Financial	Physical (Quantity)	Financial
১	২	৩	৪	৫	৬
(a) Revenue:	-	-	-	-	-
Training of Technicians	Nos	৮০	৬২.০০	৮০	৬২.০০
Clearing & Forwarding (C&F), L/C Commission, etc	LS	-	২.০০	-	২.০০
Miscellaneous/unexpected Expenditure	LS	-	৪.০০	-	১.০০
Sub-total=		৮০	৬৮.০০	৮০	৬৫.০০
(b) Capital					
Procurement of Spare Parts	LS	-	২৭৭.০০	-	২৭৭.০০
Development import duty and VAT	LS	-	৯৫.০০	-	৯১.০০
Sub-Total	-	-	৩৭২.০০	-	৩৬৮.০০
Grand Total (a+b)=	-	-	৪৪০.০০	-	৪৩৩.০০

প্রকল্পের সংশোধিত টিএপিপি অনুযায়ী বরাদ্দ ৪৪০.০০ লক্ষ টাকা। প্রকৃত ব্যয় হয় ৪৩৩.০০ লক্ষ টাকা, যার মধ্যে জিওবি ৯৭.০০ লক্ষ টাকা এবং পিএ ৩৩৬.০০ লক্ষ টাকা।

০৯। **প্রকল্প পরিচালক সংক্রান্ত তথ্যাদিঃ**

ক্রমিক নং	প্রকল্প পরিচালকের নাম ও পদবী	দায়িত্বের ধরণ		কর্মকাল	
		পূর্ণকালীন	খন্ডকালীন	যোগদান	বদলী
১	২	৩	৪	৫	৬
১.	কর্ণেল মোঃ মাহবুবুর রহমান পরিচালক (কারিগরি), বিআরটিসি	-	হ্যাঁ	২২/০২/২০১৭	৩০/০৬/২০১৯

১০। **ক্রয় সংক্রান্ত তথ্যাদি:**

পণ্য ও সেবা ক্রয়: প্রকল্পের অনুমোদিত টিএপিপি অনুযায়ী ০১টি গুডস প্যাকেজ এবং ০১টি সার্ভিস প্যাকেজের সংস্থান ছিল। সে আলোকে দরপত্রসমূহ প্রক্রিয়াকরণ করা হয়েছে। দরপত্র সংক্রান্ত তথ্য নিম্নরূপ:

SL	Description of Procurement (Goods/Works/ Consultancy) as per bid document	Tender/Bid/Proposal Cost (in Core Taka)		Tender /BiD/ Proposal		Date of Completion of works/services and supply of goods	
		As Per DPP	Contracted Value	Invitation Date	Contract signing date	As per contract	Actual
১.	Procurement of Spare Parts	২৭৭.০০	২৭৭.০০	বাস সরবরাহকারী প্রতিষ্ঠানের নিকট থেকে সরাসরি ক্রয় পদ্ধতি (DPM) এ বর্ণিত প্রশিক্ষণ ও খুচরা যন্ত্রাংশ সংগ্রহ করা হয়েছে।	২৬/০৬/০১৮	৩০/০৬/২০১৯	৩০/০৬/২০১৯
২.	Training of Technicians	৫৯.০০	৫৯.০০		২৬/০৬/০১৮	৩০/০৬/২০১৯	৩০/০৬/২০১৯

১১। **সংশোধিত বরাদ্দ ও অগ্রগতি:**

(লক্ষ টাকা)

অর্থবছর	মূল ডিপিপি'র সংস্থান			সর্বশেষ সংশোধিত টিএপিপি'র সংস্থান লক্ষ্যমাত্রা			অবমুক্তি (টাকা)	অগ্রগতি		
	মোট	টাকা (জিওবি)	প্রকল্প সাহায্য	মোট	টাকা (জিওবি)	প্রকল্প সাহায্য		মোট	টাকা (জিওবি)	প্রকল্প সাহায্য
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮	৯	১০	১১
২০১৭-১৮	৩০৬.০০	৮০.০০	২২৬.৮০	৩২১.৫০	৭৭.৫০	২৪৪.০০	৮০.০০	৩০৭.০০	৮০.০০	২২৭.০০
২০১৮-১৯	১১৪.০০	৪.০০	১০৯.২০	১১৮.৫০	২৬.৫০	৯২.০০	২১.০০	১২৬.০০	১৭.০০	১০৯.০০
	৪২০.০০	৮৪.০০	৩৩৬.০০	৪৪০.০০	১০৪.০০	৩৩৬.০০	১০১.০০	৪৩৩.০০	৯৭.০০	৩৩৬.০০

(সূত্র: পিসিআর অনুযায়ী)

বর্ণিত তথ্য বিশ্লেষণে দেখা যায় - ২০১৭-১৮ ও ২০১৮-১৯ অর্থবছরে সর্বশেষ সংশোধিত টিএপিপি অনুযায়ী প্রকল্পের অনুকূলে মোট বরাদ্দ রয়েছে ৪৪০.০০ লক্ষ টাকা, যাতে জিওবি ১০৪.০০ লক্ষ টাকা এবং প্রকল্প সাহায্য ৩৩৬.০০ লক্ষ টাকা। জিওবি ১০৪.০০ লক্ষ টাকার মধ্যে অর্থছাড় হয়েছে ১০১.০০ লক্ষ টাকা যার মধ্যে ব্যয় হয়েছে ৯৭.০০ লক্ষ টাকা এবং অব্যয়িত রয়েছে ৪.০০ লক্ষ টাকা। কিন্তু সরকারী কোষাগারে জমা দেয়া হয়েছে ১৩৫৬৪০.৫৯ টাকা।

১২। **কাজ অসম্পূর্ণ থাকলে তার কারণ:** অনুমোদিত টিএপিপি অনুযায়ী প্রকল্পের কাজ সমাপ্ত হয়েছে।

১৩। **প্রকল্প পরিদর্শন:** গত ০৮-১২-২০২১ তারিখে আইএমইডি'র উপপরিচালক (উপসচিব) জনাব মোঃ সিদ্দিকুর রহমান কর্তৃক প্রকল্প অফিস সরেজমিন পরিদর্শন করা হয়। পরিদর্শনকালে প্রকল্পের ডিজিএম (প্ল্যানিং), স্টোর অফিসার ও অন্যান্য কর্মকর্তা/কর্মচারি উপস্থিত ছিলেন। পরিদর্শন ও প্রাপ্ত দলিলাদি পর্যালোচনায় পর্যবেক্ষণ নিম্নরূপ:

১৪। **<u>প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জনঃ</u>**

উদ্দেশ্য	উদ্দেশ্য অর্জন
➢ বাসের জন্য খুচরা যন্ত্রাংশ ক্রয়; ➢ সিএনজি বাসের সংখ্যা বৃদ্ধি; ➢ পরিবহন সেক্টরে দক্ষ জনশক্তি গড়ে তোলা; এবং ➢ বিআরটিসির বিদ্যমান মানসম্পদের উন্নয়ন।	প্রকল্পের আওতায় ৭০(সত্তর)টি আইটেমের স্পেয়ার পার্টস ও ১৫(পনের)টি আইটেমের টুলস সংগ্রহ করা হয়েছে। সংগৃহীত যন্ত্রাংশ দ্বারা ৪০টি বাস মেরামতপূর্বক সিএনজি বাসের সংখ্যা বৃদ্ধি করা হয়েছে। এছাড়া, তিনটি ট্রেডে (এসি, ইঞ্জিন, ইলেকট্রনিক) মোট ৮০ জন টেকনিশিয়ানকে প্রশিক্ষণ প্রদান করায় প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জিত হয়েছে বলে প্রতীমান হয়।

উদ্দেশ্য অর্জিত না হয়ে থাকলে তার কারণঃ প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জিত হয়েছে মর্মে প্রতীয়মান হয়।

১৫। **পর্যবেক্ষণ:**

১৫.১ **প্রকল্প অনুমোদন ও প্রাক্কলিত ব্যয় সংক্রান্ত তথ্য :**

প্রকল্পটি ২৬/১২/২০১৭ তারিখে অনুষ্ঠিত বিভাগীয় বিশেষ প্রকল্প মূল্যায়ন কমিটির (ডিএসপিইসি) সভার সুপারিশক্রমে মাননীয় সড়ক পরিবহন ও সেতু মন্ত্রী কর্তৃক গত ১৭/০১/২০১৮ তারিখে ৪২০.০০ লক্ষ টাকা (জিওবি ৮৪.০০ লক্ষ এবং পি.এ ৩৩৬ লক্ষ টাকা) প্রাক্কলিত ব্যয়ে এবং বাস্তবায়ন মেয়াদ ০১/০১/২০১৮ হতে ৩০/০৬/২০১৯ মেয়াদে বাস্তবায়নের জন্য অনুমোদিত হয়। পরবর্তীতে স্পেয়ার পার্টস শিপমেন্ট ক্লিয়ারেন্স-এর জন্য জরুরিভিত্তিতে সিডি/ভ্যাট বাবদ অতিরিক্ত ১৯.০০ লক্ষ টাকা বৃদ্ধি পাওয়ায় সড়ক পরিবহন ও সেতু মন্ত্রণালয়ের মাননীয় মন্ত্রী কর্তৃক গত ২৪-০২-২০১৯ তারিখে প্রকল্পটির ১ম সংশোধন করা হয়। এতে প্রকল্পের প্রাক্কলিত ব্যয় দাঁড়ায় ৪৪০.০০ লক্ষ (জিওবি-১০৪.০০ লক্ষ এবং প্রকল্প সাহায্য ৩৩৬.০০ লক্ষ) টাকা।

১৫.২ **প্রকল্পের বাস্তবায়ন অগ্রগতি:**

প্রকল্পের আওতায় জুন ২০১৯ পর্যন্ত ক্রমপুঞ্জিত আর্থিক অগ্রগতি হয়েছে ৪৩৩.০০ লক্ষ টাকা, যা সংশোধিত অনুমোদিত ব্যয় ৪৪০.০০ লক্ষ টাকার ৯৮%। উক্ত সময়ে অনুমোদিত সংশোধিত প্রকল্পের ১০০% বাস্তব অগ্রগতি সাধিত হয়েছে। প্রকল্পের দলিলাদি ও সার্বিক বাস্তবায়ন অগ্রগতি পর্যালোচনান্তে দেখা যায় যে, প্রকল্পটি ১ বছর ৭ মাস মেয়াদে ৪৪০.০০ লক্ষ টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে প্রকল্পটির বাস সরবরাহকারী প্রতিষ্ঠানের নিকট হতে সরাসরি ক্রয় পদ্ধতির মাধ্যমে বর্ণিত প্রশিক্ষণ ও খুচরা যন্ত্রাংশ সংগ্রহ করা হয়।

১৫.৩ **প্রকল্পের অঙ্গভিত্তিক বিশ্লেষণ:** প্রকল্পের প্রধান দুটি অঙ্গ স্পেয়ার পার্টস এবং টেকনিশিয়ানদের প্রশিক্ষণ বাবদ যথাক্রমে ২২৬.৮০ লক্ষ টাকা এবং ১০৯.০০ লক্ষ টাকার সংস্থান ছিল। এছাড়া, স্পেয়ার পার্টস-এর বিপরীতে সিডি/ভ্যাট বাবদ ৭৬.০০ লক্ষ টাকার সংস্থান ছিল। পরবর্তীতে প্রকল্প সংশোধনীর মাধ্যমে স্পেয়ার পার্টস বাবদ

২৭৭.০০ লক্ষ টাকা এবং টেকনিশিয়ানদের প্রশিক্ষণ বাবদ ৬২.০০ লক্ষ টাকার সংস্থান করা হয়। এছাড়া, স্পেয়ার পার্টস শিপমেন্ট ক্লিয়ারেন্সের জন্য সিডি/ভ্যাট ৭৬.০০ লক্ষ টাকা হতে ৯৫.০০ লক্ষ টাকায় উন্নীত করা হয়। এতে স্পেয়ার পার্টস শিপমেন্ট ক্লিয়ারেন্সের জন্য সিডি/ভ্যাট বাবদ অতিরিক্ত ১৯.০০ লক্ষ টাকা ব্যয় বৃদ্ধি পায় যা জিওবি হতে সংস্থান করা হয়।

১৫.৪ **মূল ও সংশোধিত প্রকল্পের তুলনামূলক চিত্র:** মূল টিএপিপিতে জিওবি অর্থায়ন ছিল ৮৪.০০ লক্ষ টাকা, যা সংশোধিত টিএপিপিতে ৪.৮% বৃদ্ধি পেয়ে ১০৪.০০ লক্ষ টাকায় উন্নীত হয়। জিওবি অংশে স্পেয়ার পার্টস শিপমেন্ট ক্লিয়ারেন্স, সিএন্ডএফ, এলসি চার্জ ইত্যাদি বাবদ ৪.০০ লক্ষ টাকা হতে ২.০০ লক্ষ টাকায় পেলেও অন্যান্য ব্যয় ১.০০ লক্ষ টাকা হতে ৪.০০ লক্ষ টাকায় এবং স্পেয়ার পার্টস শিপমেন্ট ক্লিয়ারেন্সের জন্য সিডি/ভ্যাট ৭৬.০০ লক্ষ টাকা হতে ৯৫.০০ লক্ষ টাকায় বৃদ্ধি পায়। মূল টিএপিপি'র তুলনায় জিওবি অংশে মোট ২০.০০ লক্ষ টাকা বৃদ্ধি পায়। প্রকল্প সাহায্য ছিল ৩৩৬.০০ লক্ষ টাকা, যা অপরিবর্তিত ছিল।

১৫.৫ **যন্ত্রাংশ সংগ্রহের বিবরণ:** প্রকল্পের আওতায় ১৮ অক্টোবর/২০১৮ তারিখে (ইনভয়েস নম্বর-BA১৮১০০০১) মোট ৬২ (বাষট্টি) টি আইটেমে স্পেয়ার পার্টস এবং ১৫ (পনের)টি আইটেমে টুলস্ সংগ্রহ করা হয়েছে। এছাড়া ২৩ ডিসেম্বর ২০১৮ তারিখে (ইনভয়েস নম্বর-BA১৮১০০০২) ০৮ (আট)টি আইটেমে স্পেয়ার পার্টস সংগ্রহ করা হয়েছে। স্পেয়ার পার্টসমূহ পরিবহন ভবন, ২১ রাজউক এভিনিউ এ অবস্থিত বিআরটিসির কেন্দ্রীয় স্টোরে সংরক্ষণ করা হয়। EDCF অর্থায়নে সংগৃহীত ২৫৫টি একতলা সিএনজি বাস (Daewoo) এর মধ্যে যে ৪০টি বাস অপেক্ষাকৃত খারাপ অবস্থায় ছিল সে ৪০টি বাসের মেরামত কাজে যন্ত্রাংশগুলো ব্যবহার করা হয়। মেরামতকৃত বাসগুলো বর্তমানে সচল আছে বলে প্রকল্প অফিস থেকে জানা যায়।

১৫.৬ **প্রশিক্ষণ:** প্রকল্পের আওতায় সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী তিনটি ট্রেডে (এসি, ইঞ্জিন, ইলেকট্রনিক) মোট ৮০ জন টেকনিশিয়ানকে প্রশিক্ষণ প্রদান করা হয়েছে। প্রশিক্ষণার্থীদের মধ্য হতে ০৪ জনের সাথে মুঠোফোনে আলোচনা হয়েছে। প্রশিক্ষণার্থী ০৪ জন হলেন- জনাব মোঃ জুরান আলী, কারিগর-সি (সাধারণ) মোবাইল ০১৮২৯৮৯৭৭২৩, জনাব মোঃ আঃ রাজ্জাক, কারিগর-সি (সাধারণ), মোবাইল ০১৭৫৮৫০৪৬২১, জনাব মোঃ শওকত হোসেন, কারিগর-সি (সাধারণ), মোবাইল ০১৬৮৯১৮৮৩৬৮ এবং জনাব মোঃ আবু সাইদ, কারিগর-সি (ট্রেড), মোবাইল ০১৭৫৯৫১৭৬৪৩)। তারা প্রত্যেকে ০৩দিনের প্রশিক্ষণ গ্রহণ করেছেন এবং এসব প্রশিক্ষণ আরো প্রয়োজন বলে জানিয়েছেন।

১৫.৭ **সংগৃহীত যন্ত্রপাতি গ্রহণ স্টক রেজিস্টারে এন্ট্রিভুক্তকরণ :** যন্ত্রপাতি নির্ধারিত কমিটি কর্তৃক গ্রহণ করা হয় এবং যথানিয়মে স্টক রেজিস্টারে এন্ট্রিভুক্ত করা হয়েছে বলে প্রতীয়মান হয়।

১৫.৮ **অব্যয়িত অর্থ:** পিসিআর অনুযায়ী জিওবি ১০৪.০০ লক্ষ টাকার মধ্যে অর্থছাড় হয়েছে ১০১.০০ লক্ষ টাকা, যার মধ্যে ব্যয় হয়েছে ৯৭.০০ লক্ষ টাকা এবং অব্যয়িত রয়েছে ৪.০০ লক্ষ টাকা। প্রকল্প অফিস থেকে প্রাপ্ত দালিলিক প্রমাণাদি পর্যালোচনা জানা যায়, অব্যয়িত ৪.০০ লক্ষ টাকার মধ্যে ১৩৫৬৪০.৫৯ (একলক্ষ পঁয়ত্রিশ হাজার ছয়শত চল্লিশ টাকা উনষাট পয়সা) টাকা সরকারি কোষাগারে জমা প্রদান করা হয়েছে। অর্থাৎ পিসিআর অনুযায়ী ২,৬৪,৩৫৯.৪১ (দুই লক্ষ চৌষট্টি হাজার তিনশত উনষাট টাকা একচল্লিশ পয়সা) টাকা কম ফেরত প্রদান করা হয়েছে। এ বিষয়ে বিআরটিসি-এর ডিজিএম (প্ল্যানিং) হতে জানা যায়, অব্যয়িত যে পরিমাণ অর্থ ফেরত প্রদান করা হয়েছে সেটিই সঠিক, পিসিআর-এর তথ্য ভুল রয়েছে বলে তিনি উল্লেখ করেন। এমতাবস্থায়, পিসিআর অনুযায়ী অব্যয়িত অর্থ জমা না প্রদানের বিষয়ে মন্ত্রণালয়ের ব্যাখ্য প্রয়োজন।

১৫.৯ **অডিট সংক্রান্ত:** এখন পর্যন্ত প্রকল্পের কোন ইন্টারনাল বা এক্সটারনাল অডিট সম্পন্ন হয়নি।

১৫.১০ পরিবেশের উপর প্রভাব: প্রকল্পটি বাস্তবায়নের ফলে প্রত্যক্ষভাবে পরিবেশের উপর ইতিবাচক প্রভাব পড়েছে।

১৬। **প্রকল্প পরিদর্শনের স্থির চিত্র:**



প্রকল্প সংশ্লিষ্ট দলিলপত্র পর্যালোচনা

১৭। **মতামত/সুপারিশ:**

১৭.১ পিসিআর অনুযায়ী অব্যয়িত ৪,০০,০০০.০০ (চার লক্ষ) টাকার মধ্যে বাস্তবে ১৩৫৬৪০.৫৯ (একলক্ষ পঁয়ত্রিশ হাজার ছয়শত চল্লিশ টাকা উনষাট পয়সা) টাকা সরকারি কোষাগারে ফেরত প্রদান করা হয়েছে। অর্থাৎ পিসিআর অনুযায়ী ২,৬৪,৩৫৯.৪১ (দুই লক্ষ চৌষট্টি হাজার তিনশত উনষাট টাকা একচল্লিশ পয়সা) কম ফেরত প্রদান করা হয়েছে। বর্ণিত অর্থ সরকারী কোষাগারে জমা দিয়ে প্রমাণক আইএমই বিভাগে প্রেরণ করতে হবে;

১৭.২ দ্রুত অডিট সম্পন্ন করে প্রতিবেদন আইএমই বিভাগে প্রেরণ করতে হবে;

১৭.৩ উপর্যুক্ত মতামত/সুপারিশ-এর আলোকে গৃহীত ব্যবস্থা আইএমইডিকে আগামী ২৫ মার্চ, ২০২২ এর মধ্যে অবহিত করতে হবে।

ঢাকা মেট্রো প্রজেক্ট প্রিপারেটরি টেকনিক্যাল এসিসট্যান্স (ডিএমপিপিটিএ) শীর্ষক সমাপ্ত প্রকল্পের মূল্যায়ন প্রতিবেদন

(সমাপ্ত: জুন, ২০১৯)

১. আইএমইডি'র সর্বশেষ পরিদর্শন: ২৯.০১.২০১৯ খ্রি.

সর্বশেষ পরিদর্শনের সুপারিশমূহ	সুপারিশ বাস্তবায়নের অবস্থা	**পর্যবেক্ষণ**
• MRT Line-5 এর করিডোর আন্ডারগ্রাউন্ড দিয়ে যাবে, সেহেতু উক্ত করিডোর নির্মাণে খননকৃত মাটি কোথায় রাখা হবে বা তার ব্যবস্থাপনার বিষয়টি অতি গুরুত্বপুর্ণ। খননকৃত মাটি অপর কোন প্রকল্পে বা সরকারি কাজে ব্যবহার কার যায় কিনা সে বিষয়ে বিস্তারিত	• নির্মাণকাজে খননকৃত মাটি পূনঃব্যবহার করা হবে। বিষয়টি বর্তমান পর্যায়ে (প্রাক-সম্ভাব্যতা যাচাই সমীক্ষা) অন্তর্ভূক্ত নয় বলে বর্তমানে প্রতিবেদনে শুধুমাত্র উল্লেখিত রয়েছে। তবে এই বিষয়ে বিশদ পরিকল্পনা ও বিবরণ পরবর্তী পর্যায়ে (ফিজিবিলিটি ও ডিটেইল ডিজাইন)	প্রাক-সম্ভাব্যতা যাচাই পরবর্তী সম্ভাব্যতা যাচাই চলমান রয়েছে।

ক. প্রকল্পের মৌলিক তথ্য:

২. প্রকল্পের ধরন (বিনিয়োগ/কারিগরি সহায়তা/সমীক্ষা): কারিগরি

৩. ক) অর্থায়নের উৎস (জিওবি/ প্রকল্প সাহায্য/জেডিসিএফ/স্ব অর্থায়ন/অন্যান্য): জিওবি

খ) উন্নয়ন সহযোগী: এডিবি

৪. ক) উদ্যোগী মন্ত্রণালয়/বিভাগ: সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ

খ) বাস্তবায়নকারী সংস্থা: ঢাকা পরিবহন সমন্বয় কর্তৃপক্ষ (ডিটিসিএ)

৫. (ক) প্রকল্প ব্যয়, বাস্তবায়ন কাল ও অনুমোদন সংক্রান্ত:

(লক্ষ টাকা)

বিষয়	অনুমোদিত প্রাক্কলিত ব্যয়				বাস্তবায়ন কাল	অনুমোদনের তারিখ	*পরিবর্তন (+/-)	
	মোট	জিওবি	প্র:সা:	অন্যান্য			ব্যয় (%)	মেয়াদ (%)
মূল	১২৪৭.৮২	২২৮.৬২	১০১৯.২০	-	০১.০১.২০১৭ থেকে ৩০.০৬.২০১৮	২৯.১২.২০১৬	-	-
সংশোধিত (১ম) (প্রযোজ্য ক্ষেত্রে)	১২৪৭.৮২	২২৮.৬২	১০১৯.২০	-	০১.০১.২০১৭ থেকে ৩০.০৬.২০১৯	-	-	-

(খ) মূল প্রাক্কলনের সাথে ক্রমপুঞ্জিত ব্যয় বৃদ্ধির হার (%): ০.০০%

(গ) মূল মেয়াদের সাথে ক্রমপুঞ্জিত মেয়াদ বৃদ্ধির হার (%): ৬৭.০০%

৬. প্রকল্প এলাকা (সংখ্যায় উল্লেখ করতে হবে): বিভাগ- ১ টি, জেলা-১ টি ।

বিভাগ	জেলা	সিটি কর্পোরেশন/পৌরসভা/উপজেলা
ঢাকা	ঢাকা	ঢাকা উত্তর ও ঢাকা দক্ষিণ সিটি কর্পোরেশন

৭. প্রকল্পের বিবরণ:

ক) **প্রকল্পের পটভূমি:** ঢাকা পরিবহন সমন্বয় কর্তৃপক্ষ (ডিটিসিএ) ঢাকাতে পরিকল্পিত ও পরিবহন অবকাঠামো নির্মাণের লক্ষ্যে ২০১৬ সালে সংশোধিত কৌশলগত পরিবহন পরিকল্পনা প্রণয়ন করে। উক্ত পরিকল্পনায় ৫টি মেট্রোরেল, ২টি BRT সহ বিভিন্ন প্রকল্পের প্রস্তাব করা হয়েছে। ৫টি মেট্রোরেলের মধ্যে একটি হল MRT Line-5 (দক্ষিণাংশ)। উক্ত MRT Line-5

দক্ষিণাংশের এলাইনমেন্ট হল: Gabtoli- Technical – Asadgate – Rassel Square- Basundara- Sonagaon Hotel – Hatizheel – Aftabnagar- Daserkhandi.

খ) প্রকল্পের উদ্দেশ্য (বুলেট আকারে সংক্ষিপ্ত):

- মেট্রো রেলে এডিবি'র অর্থায়ানের বিষয়ে Priority রুট নির্ধারন।
- **Revised Strategic Transport Plan (RSTP)** Review Focusing on Mass Transit.
- Pre-Feasibility of MRT Line-5 (Southern Part).
- Analysis of Co-financing in MRT Line-5 (Northern Part).

গ) প্রকল্পের প্রধান কার্যক্রম:

- Review of RSTP.
- Project Plan.
- Safe Guard Analysis.
- Economic and Financial Analysis.

খ. প্রকল্পের বাস্তবায়ন সংক্রান্ত তথ্য:

৮. পিসিআর অনুসারে প্রকল্পের অঙ্গভিত্তিক বাস্তবায়ন:

(লক্ষ টাকা)

ক্র:নং	অনুমোদিত অঙ্গের নাম	একক	সর্বশেষ অনুমোদিত ডিপিপি/টিপিপি অনুযায়ী পরিকল্পিত লক্ষ্যমাত্রা		প্রকৃত অগ্রগতি	
০১	০২	০৩	০৪		০৫	
			বাস্তব (পরিমাণ/সংখ্যা)	আর্থিক	বাস্তব (%)	আর্থিক (%)
১	Pay of Officers	থোক	১০০%	১৯.৩৮	১০০%	-
২	Pay of Staff	থোক	১০০%	২.২৫	১০০%	১.০১ (৪৪.৮৮%)
৩	Allowance	থোক	১০০%	২২.০১	১০০%	১.০৩ (৪.৬৮%)
৪	Salary of outsourced PIU staffs	থোক	১০০%	২৭.৯৯	১০%	২২.৬৩ (৮১%)
৫	Consultancy Services for Preparatory Technical Assistance for Dhaka Metro (International)	থোক	১০০%	১০১৯.১৯	১০০%	৯০৯.০০ (৮৯.১৯%)
৬	Technical Consultant (Individual)	থোক	১০০%	৩৬.০০	১০০%	৩১.০৭ (৮৬.৩০%)
৭	Capacity Building of GoB Personnel	থোক	১০০%	২০.০০	১০০%	১৯.৭৯ (৯৮.৯৫%)
৮	T&T Phone, Internet Bill and Others	থোক	১০০%	১.০০	১০০%	০.১৩ (১৩%)
৯	Office stationeries & other consumables	থোক	১০০%	১.৫০	১০০%	১.৫০ (১০০%)
১০	Gas & Fuel for Transport Vehicles	থোক	১০০%	৪.৫০	১০০%	১.৬০ (৩৫.৫৫%)
১১	Lubricants for transport	থোক	১০০%	১.৮০	১০০%	-

ক্র:নং	অনুমোদিত অঙ্গের নাম	একক	সর্বশেষ অনুমোদিত ডিপিপি/টিপিপি অনুযায়ী পরিকল্পিত লক্ষ্যমাত্রা		প্রকৃত অগ্রগতি	
০১	০২	০৩	০৪		০৫	
			বাস্তব (পরিমাণ/সংখ্যা)	আর্থিক	বাস্তব (%)	আর্থিক (%)
	vehicles					
১২	Binding and Printing	থোক	১০০%	১.০০	১০০%	-
১৩	Advertising and Publicity	থোক	১০০%	১.০০	১০০%	০.৯৫ (৯৫%)
১৪	Honorium for Members of Committees	থোক	১০০%	২.০০	১০০%	১.৮২ (৯১%)
১৫	Miscelleneous/Others Costs	থোক	১০০%	৫.০০	১০০%	৪.০৭ (৮১.৪০%)
১৬	Vehicle Repair & Maintenance	থোক	১০০%	১.০০	১০০%	১.০০ (১০০%)
১৭	Computer and Office Equipment	থোক	১০০%	১.০০	১০০%	০.৭৬ (৭৬%)
			উপ মোট (রাজস্ব) =	**১১৬৬.৬২**	১০০%	**১০০৯.২৩** (৮৬.৫০%)
১৮	Office Equipments	থোক	১০০%	২.০০	১০০%	১.৯৯ (৯৯.৫০%)
১৯	Furniture for Project Office	থোক	১০০%	২.০০	১০০%	১.৯৯ (৯৯.৫০%)
২০	Procurement of 4-weel Drive Jeep	থোক	১০০%	৭৫.০০	১০০%	৭২.০৮ (৯৬.১০%)
২১	Computers and Accessaries	থোক	১০০%	২.২০	১০০%	২.২০ (১০০%)
			উপ মোট (মূলধন) =	**৮১.২০**	১০০%	**৭৮.২৬** (৯৬.৩৮%)
			সর্বমোট	**১২৪৭.৮২**	১০০%	**১০৮৭.৪৯** (৮৭.১৫%)

৯. অর্থ বছরভিত্তিক ডিপিপি/টিপিপি'র সংস্থান, বরাদ্দ, অর্থছাড় ও বাস্তবায়ন অবস্থা:

(লক্ষ টাকা)

অর্থ বছর	ডিপিপি/টিপিপি সংস্থান	এডিপি	আরএডিপি বরাদ্দ (জিওবি)	অর্থ ছাড় (জিওবি)	প্রকৃত ব্যয় (জিওবি)
জানুয়ারী, ২০১৭-জুন, ২০১৭	৪৭০.০৭	১০.০০	৭.৫০	৪.৩৪	৪.৩৪
জুলাই, ২০১৭-জুন, ২০১৮	৭৭৭.৭৫	১৮০.০০	১৪০.০০	১৩০.০০	১২১.৫৪
জুলাই, ২০১৮-জুন, ২০১৯	-	৮৪.০০	৪০.০০	৪০.০০	৩৯.৭৪
	১,২৪৭.৮২	**২৭৪.০০**	**১৮৭.৫০**	**১৭৪.৩৪**	**১৬৫.৬২**

প্রকল্পের আওতায় জিওবি থেকে **১৭৪.৩৪** লক্ষ টাকা অর্থছাড় করা হয়, প্রকৃত ব্যয় হয় **১৬৫.৬২** লক্ষ টাকা অর্থাৎ ৮.৭২ (আট লক্ষ বাহাত্তর হাজার টাকা অব্যয়িত থাকে। অব্যয়িত সরকারি কোষাগারে চালানের মাধ্যমে সোনালী ব্যাংক, নগর ভবন কর্পোরেট শাখা, ঢাকায় জমা করা হয়েছে। এবং প্রকল্পের ডিপিএ অংশের ১০১৯.২০ লক্ষ টাকার মধ্যে দাতা সংস্থা এশিয়ান ডেভেলেপমেন্ট ব্যাংক (এডিবি) হতে সরাসরি ৯০৯.০০ (নয় কোটি নয় লক্ষ) টাকা খরচ করা হয়েছে। প্রধান হিসাব রক্ষণ কর্মকর্তা, সড়ক পরিবহন ও সেতু মন্ত্রণালয়-কে এই মর্মে প্রকল্প পরিচালক লিখিতভাবে অবহিত করেন।

১০. (ক) ডিপিপি/টিএপিপি'তে মোট প্যাকেজ সংখ্যা: ০৮ টি (পণ্য-৪টি, সেবা-৩টি)

(খ) পণ্য ও সেবার কার্যের প্রধান প্রধান প্যাকেজসমূহের ক্রয় সংক্রান্ত বিস্তারিত তথ্য (প্যাকেজ ভিত্তিক):

প্যাকেজ নং	দরপত্র আহ্বানের তারিখ ও প্রাক্কলিত মূল্য		ক্রয় পদ্ধতি		অনুমোদনকারী কর্তৃপক্ষ		চুক্তির তারিখ ও চুক্তি মূল্য		কাজ সমাপ্তির তারিখ		১.সর্বমোট দরদাতা প্রতিষ্ঠানের সংখ্যা ২.চুক্তিবদ্ধ প্রতিষ্ঠানের নাম ৩.চুক্তিবদ্ধ প্রতিষ্ঠান সর্বনিম্ন দরদাতা কিনা?	মন্তব্য
	ডিপিপি অনুযায়ী	প্রকৃত	ডিপিপি অনুযায়ী	প্রকৃত	ডিপিপি অনুযায়ী	প্রকৃত	ডিপিপি অনুযায়ী	প্রকৃত	চুক্তি অনুযায়ী	প্রকৃত		সময় বৃদ্ধির কারণ (প্রযোজ্য ক্ষেত্রে)
(১)	(২)	(৩)	(৪)	(৫)	(৬)	(৭)	(৮)	(৯)	(১০)	(১১)	(১২)	(১৩)
GD-1	৩১.১২.২০১৬ মূল টিএপিপি অনুযায়ী-২.০০	১২.০৬.২০১৭ ১.৯৯	RFQ	SRFQ	PD	PD	মূল টিএপিপি অনুযায়ী-২৫.০১.২০১৭	১৮.০৬.২০১৭	-	-	০৩টি প্রতিষ্ঠান দরপত্রে অংশগ্রহণ করে ০৩ টি প্রতিষ্ঠান কারিগরিভাবে রেসপন্সিভ হয়। "প্রিন্ট ওয়াল্ড" প্রতিষ্ঠান সর্বনিম্ন দরদাতা।	-
GD-2	৩১.১২.২০১৬ মূল টিএপিপি অনুযায়ী-২.২০	১২.০৬.২০১৭ ২.২০	RFQ	SRFQ	PD	PD	মূল টিএপিপি অনুযায়ী-২৫.০১.২০১৭	২১.০৫.২০১৮	-	-	০৩টি প্রতিষ্ঠান দরপত্রে অংশগ্রহণ করে ০৩ টি প্রতিষ্ঠান কারিগরিভাবে রেসপন্সিভ হয়। "মেসার্স গুলশানারা ট্রেডার্স" প্রতিষ্ঠান সর্বনিম্ন দরদাতা।	
GD-3	৩১.১২.২০১৬ মূল টিএপিপি অনুযায়ী-২.০০	১৩.০৬.২০১৮ ১.৯৯	RFQ	SRFQ	PD	PD	মূল টিএপিপি অনুযায়ী-২৫.০১.২০১৭	২০.০৬.২০১৮	-	-	০৩টি প্রতিষ্ঠান দরপত্রে অংশগ্রহণ করে ০৩ টি প্রতিষ্ঠান কারিগরিভাবে রেসপন্সিভ হয়। "মেসার্স গুলশানারা ট্রেডার্স" প্রতিষ্ঠান সর্বনিম্ন দরদাতা।	

প্যাকেজ নং	দরপত্র আহ্বানের তারিখ ও প্রাক্কলিত মূল্য		ক্রয় পদ্ধতি		অনুমোদনকারী কর্তৃপক্ষ		চুক্তির তারিখ ও চুক্তি মূল্য		কাজ সমাপ্তির তারিখ		১.সর্বমোট দরদাতা প্রতিষ্ঠানের সংখ্যা ২.চুক্তিবদ্ধ প্রতিষ্ঠানের নাম ৩.চুক্তিবদ্ধ প্রতিষ্ঠান সর্বনিম্ন দরদাতা কিনা?	মন্তব্য
	ডিপিপি অনুযায়ী	প্রকৃত	ডিপিপি অনুযায়ী	প্রকৃত	ডিপিপি অনুযায়ী	প্রকৃত	ডিপিপি অনুযায়ী	প্রকৃত	চুক্তি অনুযায়ী	প্রকৃত		সময় বৃদ্ধির কারণ (প্রযোজ্য ক্ষেত্রে)
(১)	(২)	(৩)	(৪)	(৫)	(৬)	(৭)	(৮)	(৯)	(১০)	(১১)	(১২)	(১৩)
GD-4	০১.০১.২০১৭ মূল টিএপিপি অনুযায়ী-৭৫.০০	১৮.০১.২০১৮ ৭০.৩০	NCB/SS	SS	PD/DTCA	PD/DTCA	মূল টিএপিপি অনুযায়ী-২৫.০২.২০১৭	১৪.০২.২০১৮	-	-	০১টি প্রতিষ্ঠান দরপত্রে অংশগ্রহণ করে এসএস পদ্ধতিতে Pragoti Industries Limited প্রতিষ্ঠান কারিগরিভাবে রেসপন্সিভ হয়।	
S-1	১৫.১২.২০১৯ মূল টিএপিপি অনুযায়ী-১০১৯.১৯	- ৯০৯.০০	QBS/(RFP) (Following ADB's) Procurement Guidelines)	RFP	ADB	ADB	মূল টিএপিপি অনুযায়ী-০৩.০৬.২০১৬	১৮.০৬.২০১৭			Consultant - IPPON KOEI Co., LTD.- SYSTRA-Development Design Consultant LTD.	
S-2	১৫.১২.২০১৯ মূল টিএপিপি অনুযায়ী-৩৬.০০	০১.০৬.২০১৭ ৩৬.০০	ICS	ICS	PD/DTCA	PD/DTCA	মূল টিএপিপি অনুযায়ী-২৫.০১.২০১৭	১৫.০৮.২০১৭	৩০-০৬-২০১৯	৩০-০৬-২০১৯	Mr. Dhrubo Alam, Individual Technical Consultant (Transport)	
NS-1	১৫.০৭.২০১৯ মূল ডিপিপি অনুযায়ী-২৭.৯৯	০৩.০৫.২০১৭ ২২.৬৩	NCB	NCB	PD/DTCA	PD/DTCA	মূল টিএপিপি অনুযায়ী-০১.০১.২০১৭	২৯.০৬.২০১৭	৩০-০৬-২০১৯	৩০-০৬-২০১৯	০৩টি প্রতিষ্ঠান দরপত্রে অংশগ্রহণ করে ০৩ টি প্রতিষ্ঠান কারিগরিভাবে রেসপন্সিভ হয়। "নর্থ বেঙ্গল সিকিউরিটিস্ সার্ভিস লি:" প্রতিষ্ঠান সর্বনিম্ন দরদাতা।	

১১। প্রকল্প পরিচালক সম্পর্কিত তথ্য (পর্যায়ক্রমে প্রকল্প শুরু হতে বর্তমান সময় পর্যন্ত):

প্রকল্প পরিচালক-এর নাম ও আইডি নং	মূল দপ্তর ও পদবি	দায়িত্বকাল (নিয়োগ হতে সর্বশেষ) তারিখ পর্যন্ত	দায়িত্বের ধরণ (নিয়মিত/অতিরিক্ত)	একই সময় একাধিক প্রকল্পের প্রকল্প পরিচালক হিসাবে দায়িত্ব প্রাপ্ত কিনা	
				হ্যাঁ/না	সংখ্যা
১	২	৩	৪	৫	৬
মোঃ আনিসুর রহমান	প্রকল্প পরিচালক (যুগ্মসচিব) ট্রাফিক ইঞ্জিনিয়ার, ডিটিসিএ	২১-০৩-২০১৭ থেকে ৩০-০৬-২০১৯	অতিরিক্ত দায়িত্ব	হ্যাঁ	প্রযোজ্য নয়

১২। ভূমি অধিগ্রহণ, পুনর্বাসন, ইউটিলিটি/ গাছ স্থানান্তর সংক্রান্ত বা অন্যান্য জটিলতা সংক্রান্ত তথ্য (যদি থাকে): প্রযোজ্য নয়।

১৩। অডিট সংক্রান্ত (হালনাগাদ তথ্য):

অডিট কর্তৃপক্ষ (এক্সটারনাল/ইন্টারনাল, উল্লেখ করুন)	**অডিটের অর্থবছর**	**আপত্তির সংখ্যা**	**অডিট আপত্তির পূর্ণ শিরোনাম ও জড়িত অর্থের পরিমাণ**	**নিষ্পত্তির লক্ষ্যে গৃহিত পদক্ষেপ (সুস্পষ্ট বর্ণনা)**	**আপত্তি নিষ্পত্তির অবস্থা (সুস্পষ্ট বর্ণনা)**	**মন্তব্য**
১	২	৩	৪	৫	৬	৭
বৈদেশিক সাহায্যপুষ্ট প্রকল্প অডিট অধিদপ্তরে	২০১৬-২০১৭ হতে ২০১৮-২০১৯	২টি	1) Project has been closed but the project vehicle was not surrendered to Central Transport Pool. 2) Supporting deposited treasury challan against VAT amounting TK. 9,16,957.00 was not found.	উত্থাপিত আপত্তির আলোকে গত ১৫-০৯-২০২০ তারিখে জবাব প্রেরণ করা হয়।	২নং আপত্তিটি নিষ্পত্তি করা হয়। এবং ০৮-০২-২০২১ তারিখে **ব্রডশীড জবাব প্রস্তুত করে প্রেরণ করা হয়েছে।**	**দ্রুত আপত্তি নিষ্পত্তি-পূর্বক আইএমইডি-কে অবহিত করতে হবে**

উল্লেখ্য, অডিটকালীন ০২টি আপত্তি ছিল-(১) Supporting deposited treasury challan against VAT amounting TK. 9,16,957.00 was not found। আপত্তিটি নিষ্পত্তি করা হয়েছে। (২) Project has been closed but the project vehicle was not surrendered to Central Transport Pool আপত্তিটির জবাব প্রস্তুত করে গত ০৮-০২-২০২১ তারিখে নিষ্পত্তির জন্য প্রেরণ করা হয়েছে।

১৪। (ক) স্টিয়ারিং/পিআইসি সভা সংক্রান্ত:

সভার নাম	সময়ের ধরণ		মোট লক্ষ্যমাত্রা		প্রকৃত অর্জন
	পরিপত্র অনুযায়ী	ডিপিপি অনুযায়ী	পরিপত্র অনুযায়ী	ডিপিপি/আরডিপিপি অনুযায়ী	
প্রকল্প বাস্তবায়ন কমিটির সভা (PIC)	প্রতি ০৩ মাস অন্তর	প্রতি ০৩ মাস অন্তর	১২	১২	০২ টি সভা
প্রকল্প স্টিয়ারিং কমিটির সভা (PSC)	প্রতি ০৩ মাস অন্তর	প্রতি ০৩ মাস অন্তর	১২	১২	০৩ টি সভা
এডিপি রিভিউ সভা (ADP)	-	-	-	-	-

১৫। প্রকল্পের ফলাফল স্থায়িত্বকরণ (Sustainability Plan):

(ক) ডিপিপি/টিপিপি'র প্রভিশন- প্রকল্পটির ফলাফলের উপর ভিত্তি করে সরকার কর্তৃক ঢাকা মহানগরীতে মেট্রো রেল লাইনসমূহের যৌক্তিকতা ও নির্মাণ বিষয়ে সিদ্ধান্ত গৃহীত হবে এবং ডিটেইল ডিজাইন করা হবে।

১৬। পরিবেশ সংরক্ষণ সংক্রান্ত তথ্য: ঢাকা মেট্রো প্রজেক্ট প্রিপারেটরি টেকনিক্যাল এসিসট্যান্স (ডিএমপিপিটিএ)" শীর্ষক প্রকল্প বাস্তবায়নের ফলে পরিবেশের কোন বিঘ্ন ঘটেনি।

১৭। ক) লগফ্রেম/ফলাফল কাঠামো অনুযায়ী প্রকল্পের অর্জন:

নং	বর্ণনামূলক সারসংক্ষেপ	অর্জন	অর্জিত না হলে কারণ
১	**প্রকল্পের লক্ষ্য-** ➢ Determination of Priority route alignment for metro rail with funding from ADB. ➢ RSTP Review Focusing on Mass Transit. ➢ Prefeasibility of MRT Line-5 (Southern Part). ➢ Analysis of Co-financing in MRT Line-5 (Northern Part).	● প্রকল্পটির মাধ্যমে ঢাকা মহানগরীর **গাবতলী-টেকনিক্যাল-আসাদগেট-রাসেল স্কয়ার-বসুন্দরা-সোনাগাঁও হোটেল-হাতিঝিল-আফতাবনগর-দাসেরকান্দির** এলাইনমেন্ট (মেট্রো রেল লাইন-৫ দক্ষিন) নির্ধারণ করা হয়েছে। এর মধ্য গাবতলী থেকে আফতাবনগর পর্যন্ত ১২.৮০ কি:মি: পাতাল এবং আফতাবনগর সেন্টার থেকে দাশেরকান্দি পর্যন্ত ৪.৬০ কি:মি: উড়াল মিলে মোট ১৭.৪০ কি:মি: পথ। **গাবতলী থেকে শ্যামলি, রাসেল স্কয়ার, কারওয়ান বাজার, হাতিরঝিল ও আফতাবনগর হয়ে দাশেরকান্দি পর্যন্ত ১৭.৪০ কি:মি: দীর্ঘ লাইনটি মাটির নিচে ও উপরে নির্মাণ করা হবে। এতে মোট ১৬ টি স্টেশনের মধ্যে ১২ টি পাতাল এবং ৪ টি উড়াল। স্টেশনগুলো হল গাবতলী, টেকনিক্যাল মোড়, কল্যাণপুর, শ্যামলী, কলেজ গেট, আসাদ গেট, রাসেল স্কয়ার, পান্থপথ, সোনারগাঁও হোটেল, হাতিরঝিল পশ্চিম, নিকেতন, রামপুরা, আফতাবনগর পশ্চিম, আফতাবনগর মধ্য, আফতাবনগর পূর্ব, দাশেরকান্দি। গাবতলী, টেকনিক্যাল মোড়, কল্যাণপুর, শ্যামলী, কলেজ গেট, আসাদ গেট, রাসেল স্কয়ার, পান্থপথ, সোনারগাঁও হোটেল, হাতিরঝিল পশ্চিম, নিকেতন, রামপুরা, আফতাবনগর পশ্চিম, আফতাবনগর মধ্য, আফতাবনগর পূর্ব, দাশেরকান্দি।** ● আরএসটিপি'র পর্যালোচনা করা হয়েছে। ● মেট্রো রেল লাইন-৫ (দক্ষিন)-এর প্রাক-সম্ভাব্যতা যাচাই	
২.	**প্রকল্পের উদ্দেশ্য** ➢ Revised Strategic Transport Plan (RSTP) ➢ Project Plan. ➢ Safe Guard Analysis. ➢ Economic and Financial Analysis.	● আরএসটিপি'র পর্যালোচনা করা হয়েছে। ● **Safe Guard Analysis করা হয়েছে।** ● **Economic and Financial Analysis করা হয়েছে।** ● উল্লিখিত বিষয়াদি **Final Report** এ সন্নিবেশিত হয়েছে। ফাইনাল রিপোর্ট যুক্ত।	

৩	**প্রকল্পের আউটপুট** The implementation of proposed TA will ease the congestion in Dhaka and improve economic activities, the environment, and health of residents of Dhaka. The project preparatory facilities under the proposed TA will improve efficiency in implementation of the construction of a metro line in Dhaka as the backbone public transport system in an integrated urban transport system for the city. The TA project will provide (i) Pre-feasibility studies with Cost Benefit analysis to decide on the priority interventions and (ii) will define the scope for detailed design to be prepared for the proposed TA loan, scheduled for approval in 2017.	• ডিটেইল ডিজাইনের ক্ষেত্রে সকল তথ্যাদি প্রস্তুত করা হয়েছে। • সকল রিপোর্ট পাওয়া গিয়েছে। • **ড্রাফট ফাইনাল রিপোর্টের উপর ২৯-০১-২০১৯ তারিখে ডিটিসিএ কর্তৃক আয়োজিত একটি সভা অনুষ্ঠিত হয়। সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ কর্তৃক আয়োজিত জাতীয় কর্মশালা ২৭-০২-১০১৯ তারিখে অনুষ্ঠিত হয়। জাতীয় কর্মশালা পরবর্তী মার্চ, ২০১৯ এ ফাইনাল রিপোর্ট প্রকাশিত হয় এবং ডিটিসিএ কর্তৃপক্ষকে রিপোর্ট প্রদান করা হয়।**	

Major Outputs	Expected Completion Date
Inception Report	March 2017
Interim Report	December 2017
Draft Final Report	May 2018
Final Report	June 2018

১৮। প্রকল্পের বাস্তবায়ন কাল ও ব্যয় পরিবর্তন (বৃদ্ধি/হ্রাস) (Time & Cost Over-run) হওয়ার কারণ (প্রযোজ্য ক্ষেত্রে): প্রকল্পটির মূল বাস্তবায়নকাল জানুয়ারি,২০১৭ হতে জুন,২০১৮ পর্যন্ত এবং সর্বশেষ অনুমোদিত মেয়াদকাল জানুয়ারি,২০১৭ হতে জুন,২০১৯ পর্যন্ত। প্রকল্প মেয়াদে ১ বার মেয়াদ বৃদ্ধি করে ১ বছর বৃদ্ধি করা হয়েছে অর্থাৎ টাইম ওভার রান হয়েছে ১ বছর (৬৭%), যা সন্তোষজনক নয়। ADB কর্তৃক পরামর্শক প্রতিষ্ঠান নিয়োগ এবং পরামর্শক প্রতিষ্ঠান কর্তৃক কাজ যথাসময়ে শেষ না হওয়ায় প্রকল্পটিতে ১ বার মেয়াদ বৃদ্ধি করা হয়। বিপুল জনসংখ্যা অধ্যুষিত ঢাকায় প্রতিনিয়ত ভূমিরূপ পরিবর্তনের সাথে সাথে অবকাঠামোগত পরিবর্তন হচ্ছে। প্রকল্পটিতে প্রিফিজিবিলিটি স্টাডিতে ১ বছর সময় বেশি লাগাতে ফিজিবিলিটি স্টাডি এবং মূল প্রকল্প বাস্তবায়নেও সময় বেশি লাগার সম্ভাবনা রয়েছে এবং প্রকল্প সংশোধনের সাথে সাথে ব্যয় বৃদ্ধিও পেতে পারে এবং প্রকল্পে নতুন ধরনের বিভিন্ন ভুল ত্রুটির উদ্ভব হতে পারে। মূলত প্রকল্প ব্যবস্থাপনা এবং ব্যবস্থাপনার নেতৃত্বের দক্ষতা ও সংশ্লিষ্টতার অভাবে এমন হয়েছে বলে আশংকা করা যায়। ভবিষ্যতে এ ধরনের প্রকল্পে ব্যবস্থাপনা এবং ব্যবস্থাপনার নেতৃত্বের দক্ষতা ও সংশ্লিষ্টতা আরো জোরদার করার প্রয়োজনীয়তা রয়েছে।

১৯। সার্বিক পর্যালোচনা ও পর্যবেক্ষণ:

১৯.১। **টিএপিপি পর্যালোচনা ও পর্যবেক্ষণ:** টিএপিপি পর্যালোচনায় দেখা যায় মূল প্রকল্পটি ১২৪৭.৮২ লক্ষ টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে জানুয়ারি,২০১৭ হতে জুন,২০১৮ তারিখ মেয়াদে বাস্তবায়নের জন্য ২৯ ডিসেম্বর, ২০১৬ তারিখে অনুমোদিত হয়। পরবর্তীতে ০১ (এক) বছর মেয়াদ বৃদ্ধি করে জানুয়ারি,২০১৭ হতে জুন,২০১৯ তারিখ নির্ধারণ করা হয় এবং এ সময়ে মূল কার্যক্রম সম্পন্ন হয়।

১৯.২। **প্রকল্পের** আর্থিক **অর্জন পর্যালোচনা ও পর্যবেক্ষণ:** প্রকল্পটির প্রাক্কলিত ব্যয় ১২৪৭.৮২ লক্ষ টাকার মধ্যে প্রকৃত ব্যয় হয়েছে ১০৯৭.৪৯ লক্ষ টাকা অর্থাৎ ৮৭.১৫%। প্রকল্প বাস্তবায়নে প্রয়োজনীয়তার নিরিখে এ ব্যয় হয়েছে। প্রকল্পের লক্ষ্য ও উদ্দেশ্য অর্জন হয়েছে।

১৯.৩। **অডিট সম্পাদন সংক্রান্ত পর্যালোচনা ও পর্যবেক্ষণ:** এ প্রকল্পে ২টি অডিট আপত্তি উত্থাপিত হয়েছিল।

(১) Supporting deposited treasury challan against VAT amounting TK. 9,16,957.00 was not found. আপত্তিটি নিষ্পত্তি করা হয়েছে।
(২) Project has been closed but the project vehicle was not surrendered to Central Transport Pool. আপত্তিটির জবাব প্রস্তুত করে গত ০৮-০২-২০২১ তারিখে নিষ্পত্তির জন্য প্রেরণ করা হয়েছে।

প্রকল্পটি ৩০.৬.২০১৯ তারিখে সমাপ্ত হয়েছে। সংশ্লিষ্ট মন্ত্রণালয় থেকে ০২.০২.২০২১ তারিখে আইএমইডিতে পিসিআর প্রেরণ করা হয়। সমাপ্ত উন্নয়ন প্রকল্পের যানবাহন সরকারী যানবাহন অধিদপ্তরের অধীন কেন্দ্রীয় পরিবহন পুলে জমাকরণ, ব্যবহার ও নিষ্পত্তি সম্পর্কিত বিষয়ে জারিকৃত জনপ্রশাসন মন্ত্রণালয়ের ০৮/০১/২০০৬ তারিখের (অংশ-১)-৭২১ নম্বর পরিপত্র অনুযায়ী (১) সমাপ্ত উন্নয়ন প্রকল্পের পরিচালক, প্রকল্প সমাপ্তির ৬০ (ষাট) দিনের মধ্যে প্রকল্পের সকল সচল যানবাহন, সংস্থাপন মন্ত্রণালয়ধীন সরকারি যানবাহন অধিদপ্তরের কেন্দ্রীয় পরিবহন পুলে জমা প্রদান করবেন। নির্ধারিত সময়ের মধ্যে সমাপ্ত প্রকল্পের যানবাহন জমা না হলে সরকারি যানবাহন অধিদপ্তর বিষয়টি সংস্থাপন মন্ত্রণালয়কে অবহিত করবে।
(১০) প্রকল্প সমাপ্তির পর নির্ধারিত সময়ের মধ্যে প্রকল্পের যানবাহন কেন্দ্রীয় পরিবহণ পুলে জমা না দিলে সংশ্লিষ্ট কর্তৃপক্ষ/মন্ত্রণালয় ঐ প্রকল্পের প্রকল্প পরিচালকের বিরুদ্ধে আইনানুগ ব্যবস্থা গ্রহণ করবে। এক্ষেত্রে অন্য কেউ দায়ী হলে তার বিরুদ্ধেও আইনানুগ ব্যবস্থা গ্রহণ করতে হবে।
উল্লেখ্য যে প্রকল্পের গাড়ীটি **(গাড়ী নং- ঘ-১৩-৩৮৩৫)** এখনও যথাযথ কর্তৃপক্ষের নিকট জমা প্রদান করা হয়নি।

১৯.৪। **সার্বিক কর্মপরিকল্পনা পর্যালোচনা ও পর্যবেক্ষণ:** ৭টি প্যাকেজের মধ্যে ১টি প্যাকেজের মূল সেবার কাজসহ অন্যান্য প্যাকেজের কাজ যথাসময়ে সম্পন্ন না হওয়ায় কর্মপরিকল্পনা পরিবর্তন করা হয়েছে। দরপত্র আহ্বানের তারিখ, চুক্তির তারিখ এবং কাজ সমাপ্তির তারিখ কর্মপরিকল্পনা অনুযায়ী সম্পন্ন হয়নি। যেমন কর্মপরিকল্পনা অনুযায়ী প্রকল্পটির মূল সেবা Consultancy Services for Preparatory Technical Assistance for Dhaka Metro (International) এর কাজ ৩০-০৬-২০১৮ তারিখে সম্পন্ন হওয়ার কথা থাকলেও সম্পন্ন হয়েছে ৩০-০৬-২০১৯ তারিখে। প্যাকেজ NS-1 এর কাজও ৩০-০৬-২০১৮ তারিখে সম্পন্ন হওয়ার কথা থাকলেও সম্পন্ন হয়েছে ৩০-০৬-২০১৯ তারিখে।

১৯.৫। **সার্বিক ক্রয় পরিকল্পনা পর্যালোচনা ও পর্যবেক্ষণ:** টিএপিপি'র ক্রয় পরিকল্পনা অনুযায়ী GD-1, GD-2 এবং GD-3, GD-4 প্যাকেজের আওতায় যথাক্রমে Office Equipments; Computers; Laptop; Accessories; office Furniture এবং Vehicle Purchase কার্যক্রমে RFQ এবং NCB পদ্ধতিতে ৩১-১২-২০১৬ তারিখে দরপত্র আহ্বান এবং ২৫-০১-২০১৭ তারিখে চুক্তির তারিখ নির্ধারিত ছিল কিন্তু প্রায় প্রতিটি প্যাকেজের ক্ষেত্রেই দরপত্র আহ্বান এবং চুক্তির ক্ষেত্রে ছয় মাস থেকে এক বছর বিলম্ব করা হয়। প্যাকেজ S-1, S-2 এবং NS-1 এর ক্ষেত্রেও দরপত্র আহ্বান এবং চুক্তির ক্ষেত্রেও প্রায় ছয় মাস থেকে এক বছর বিলম্ব করা হয় এবং কার্যক্রমও এক বছর বিলম্বে সম্পন্ন হয়। তবে মেয়াদ বৃদ্ধির বিষয়ে যথাযথ কর্তৃপক্ষের অনুমোদন নেয়া হয়েছে মর্মে প্রমাণক পরীক্ষা করা হয়েছে।

১৯.৬। **সংগৃহীত মালামাল/যন্ত্রপাতি সংক্রান্ত পর্যালোচনা:** ক্রয়কৃত মালামাল জনাব মোঃ তাজুল ইসলাম সুমন, অফিস সহকারী কাম-কম্পিউটার অপারেটর, ডিএমপিপিটিএ প্রকল্প, জনাব মোহাম্মদ ইউনুস, কম্পিউটার অপারেটর, ডিএমপিপিটিএ প্রকল্প এবং সহকারি পরিচালক জনাব মোঃ নাহমাদুল হাসান, সহকারি প্রকল্প পরিচালক,ডিএমপিপিটিএ প্রকল্প ও আরবান প্ল্যানার, ডিটিসিএর সমন্বয়ে গঠিত Receiving Committee কর্তৃক গ্রহণ করা হয়েছে।

১৯.৭। **প্রকল্পের দাপ্তরিক মনিটরিং সংক্রান্ত পর্যালোচনা:** প্রকল্পটি নিয়মিতভাবে মনিটরিং করা হয়েছে বলে প্রকল্প পরিচালক জানান। কিন্তু প্রকল্পের মনিটরিং টুলস পিআইসি এবং পিএসসি সভা সংস্থান অনুযায়ী করা হয়নি। সে ক্ষেত্রে বলা যায় প্রকল্পের মনিটরিং-এ ঘাটতি রয়েছে।

১৯.৮। **প্রকল্পের অঙ্গভিত্তিক বাস্তব ও আর্থিক লক্ষ্যমাত্রা ও** অর্জন **পর্যবেক্ষণ:** প্রকল্পের প্রাক্কলিত ব্যয় ১২৪৭.৮২ লক্ষ টাকার মধ্যে প্রকৃতপক্ষে ব্যয় হয়েছে ১০৮৭.৪৯ লক্ষ টাকা অর্থাৎ ক্রমপুঞ্জিত আর্থিক অগ্রগতি ৮৭.১৫%। এছাড়া জ্বালানী, লুব্রিকেন্ট, বাইন্ডিং এংব প্রিন্টিং, কম্পিউটারসহ অফিস আসবাবপত্র ও ইকুইপমেন্ট খাতে ব্যয় কম হওয়ায় বরাদ্দের বিপরীতে আর্থিক অগ্রগতি কম হলেও প্রকল্পের অগ্রগতি অর্জন হয়েছে।

মেট্রোরেল স্টেশনগুলোতে যাত্রী ও তাদের বহন করে আনা যানবাহনের প্রবেশ ও বের হওয়ার বিষয়গুলো কেমন হবে তার বিস্তারিত পরিকল্পনা থাকা দরকার। এটি না থাকলে বাস্তবায়ন কালে প্রকল্পের মূল উদ্দেশ্য ব্যাহত হবে। ফলে সড়ক কেন্দ্রিক যে যানজট তা লেগে থাকার আশন্কা থাকবে।

১৯.৯। **গুণগতমান (প্রযোজ্য ক্ষেত্রে; প্রয়োজনে ল্যাব-টেস্টিং-এর ফলাফলের মাধ্যমে যাচাইকৃত):**

১৯.১০। **সুবিধাভোগীর মতামত (প্রযোজ্য ক্ষেত্রে):** সমিক্ষা প্রকল্প।

*) এ প্রকল্পে এখনও কোন সুবিধাভোগী সৃষ্টি হয়েছে কিনা? সুবিধাভোগী সৃষ্টি হয়েছে।

*) হয়ে থাকলে তাদের কতিপয় মতামত ব্যক্ত করুন।

২০। **প্রকল্প বাস্তবায়ন প্রলম্বিত হওয়া (Time Over-run) বিষয়ক পর্যবেক্ষণ (প্রযোজ্য ক্ষেত্রে):** প্রকল্পটির মূল অনুমোদিত টিএপিপি'র তুলনায় প্রকৃত বাস্তবায়নকালে অতিরিক্ত সময় অতিবাহিত হয়েছে। প্রকল্পটির মূল বাস্তবায়নকাল জানুয়ারি,২০১৭ হতে জুন,২০১৮ পর্যন্ত এবং সর্বশেষ অনুমোদিত মেয়াদকাল জানুয়ারি,২০১৭ হতে জুন,২০১৯ পর্যন্ত। প্রকল্প মেয়াদে ১ বার মেয়াদ বৃদ্ধি করে ১ বছর বৃদ্ধি করা হয়েছে অর্থাৎ টাইম ওভার রান হয়েছে ১ বছর (৬৭%), যা সন্তোষজনক নয়। ADB কর্তৃক পরামর্শক প্রতিষ্ঠান নিয়োগ এবং পরামর্শক প্রতিষ্ঠান কর্তৃক কাজ যথাসময়ে শেষ না হওয়ায় প্রকল্পটিতে ১ বার মেয়াদ বৃদ্ধি করা হয়। বিপুল জনসংখ্যা অধ্যুষিত ঢাকায় প্রতিনিয়ত ভূমিরূপ পরিবর্তনের সাথে সাথে অবকাঠামোগত পরিবর্তন হচ্ছে। প্রকল্পটিতে প্রিফিজিবিলিটি স্টাডিতে ১ বছর সময় বেশি লাগাতে ফিজিবিলিটি স্টাডি এবং মূল প্রকল্প বাস্তবায়নেও সময় বেশি লাগার সম্ভাবনা রয়েছে এবং প্রকল্প সংশোধনের সাথে সাথে ব্যয় বৃদ্ধিও পেতে পারে এবং প্রকল্পে নতুন ধরনের বিভিন্ন ভুল ত্রুটির উদ্ভব হতে পারে। মূলত প্রকল্প ব্যবস্থাপনা এবং ব্যবস্থাপনার নেতৃত্বের দক্ষতা ও সংশ্লিষ্টতার অভাবে এমন হয়েছে বলে আশংকা করা যায়। ভবিষ্যতে এ ধরনের প্রকল্পে ব্যবস্থাপনা এবং ব্যবস্থাপনার নেতৃত্বের দক্ষতা ও সংশ্লিষ্টতা আরো জোরদার করার প্রয়োজনীয়তা রয়েছে।

২১। **প্রকল্পের ব্যয় পরিবর্তন (বৃদ্ধি/হ্রাস) (Cost Over-run) হওয়া বিষয়ক পর্যবেক্ষণ (প্রযোজ্য ক্ষেত্রে): প্রযোজ্য নয়।**

২২। **বাস্তবায়ন দক্ষতা পর্যালোচনা ও মূল্যায়ন:**

নং	দক্ষতা নির্দেশক	প্রকল্প কর্তৃপক্ষের নিজস্ব		আইএমইডির	
		মূল্যায়ন	**যৌক্তিকতা**	মূল্যায়ন	মন্তব্য
১	প্রকল্প দলিল অনুযায়ী বাস্তবায়ন হলে বা প্রয়োজন হলে দ্রুত সংশোধনপূর্বক বাস্তবায়ন	০৬	প্রকল্প দলিল অনুযায়ী বাস্তবায়ন করা যেতো, তবে দরপত্র আহবান তথা চুক্তি সম্পাদনে বিলম্ব হওয়ায় প্রকল্পটি মেয়াদ ব্যয় বৃদ্ধি ব্যতিরেকে একবার এক বছর বৃদ্ধি করা হয়েছে। বর্ধিত সময়ের মধ্যেই প্রকল্প বাস্তবায়ন করা হয়।	০৫	প্রকল্পটির মেয়াদ ছিল ০১-০১-২০১৭ হতে ৩০-০৬-২০১৮ পর্যন্ত। পরবর্তীতে মূল অনুমোদিত বাস্তবায়নকালের চেয়ে প্রকল্পটি বাস্তবায়নে ১ বছর সময় বেশি লেগেছে। প্রকল্প প্রণয়নকালে যথাযথ পরিকল্পনা প্রণয়নে ঘাটতি ছিল মর্মে প্রতীয়মান হয়।
২	আর্থিক ব্যবস্থাপনা ও শৃংখলা রক্ষা এবং নির্ধারিত ব্যয় অনুযায়ী বাস্তবায়ন	০৬	নির্ধারিত ব্যয়ের চেয়ে অর্থাৎ মূল টিএপিপি'র চেয়ে ১২.৮৫% হ্রাস মূল্যে প্রকল্পটি বাস্তবায়িত হয়।	০৫	অডিট রিপোর্ট অনুযায়ী কার্যক্রম অনেক আগে শেষ হলেও ক্রয়কৃত গাড়ীটি পরিবহন অধিদপ্তরের কেন্দ্রীয় পরিবহন পুলে জমা হয়নি।
৩	কর্মপরিকল্পনা প্রণয়ন ও সময়ানুযায়ী বাস্তবায়ন	০৫	দরপত্র আহবান তথা চুক্তি সম্পাদনে বিলম্ব হওয়ায় প্রকল্পটি মেয়াদ ব্যয় বৃদ্ধি ব্যতিরেকে একবার এক বছর বৃদ্ধি করা হয়। তবে বর্ধিত সময়ের মাঝে প্রকল্পটি কর্মপরিকল্পনা প্রণয়ন ও সময়ানুযায়ী বাস্তবায়ন করা হয়েছে।	০৪	মেয়াদ বৃদ্ধি করতে হয়েছে যা পরিকল্পনা প্রণয়নে ঘাটতি ও অদক্ষতা।
৪	ক্রয় পরিকল্পনা প্রণয়ন ও	০৫	ক্রয় পরিকল্পনা করা হয়েছে এবং	০৪	বর্ধিত মেয়াদের

নং	দক্ষতা নির্দেশক	প্রকল্প কর্তৃপক্ষের নিজস্ব		আইএমইডির	
		মূল্যায়ন	**যৌক্তিকতা**	মূল্যায়ন	মন্তব্য
	বাস্তবায়ন		প্রকল্পের মেয়াদের কাজ বাস্তবায়ন করা হয়।		ক্রয়পরিকল্পনা অনুযায়ী প্রকল্প বাস্তবায়িত হয়েছে।
৫	অভ্যন্তরীণ পরিবীক্ষণ	০৫	প্রকল্প পরিচালক হিসাবে অভ্যন্তরীণ পরিবীক্ষন করা হয়েছে।	০৩	প্রকল্পের মনিটরিং টুলস পিআইসি এবং পিএসসি সভা সংস্থান অনুযায়ী করা হয়নি। সে ক্ষেত্রে বলা যায় প্রকল্পের মনিটরিং-এ ঘাটতি রয়েছে।
৬	অর্থছাড় ও ব্যবহার	০৫	যথাযথভাবে অর্থ ছাড় করা হয়েছে।	০৫	সন্তোষজনক
৭	চুক্তি ব্যবস্থাপনা	০৬	চুক্তির মেয়াদের মধ্যেই কর্ম সম্পাদন সম্ভব হয়েছে।	০৫	টিএপিপি অনুযায়ী চুক্তি করা সম্ভব হয়নি। বর্ধিত মেয়াদের ক্রয়পরিকল্পনা অনুযায়ী প্রকল্প বাস্তবায়িত হয়েছে।
৮	পণ্য/কার্য/সেবার গুণগত মান নিশ্চিতকরণ	০৫	পরামর্শক কর্তৃক দাখিলকৃত ডেলিভারেবলস তথা রিপোর্টসমূহের উপর ভিত্তি করে সরকার কর্তৃক ঢাকা মহানগরীতে মেট্রো রেল লাইনসমূহের যৌক্তিকতা নির্ণীত হয় এবং ডিটেইল ডিজাইন করা হবে। এ সকল রিপোর্টসমূহ সংশ্লিষ্ট অংশীজন ও বিশেষজ্ঞ কর্তৃক যাচাই-বাছাই ও পর্যালোচনাপূর্বক গ্রহণ করা হয়। উল্লেখ্য যে, এ সকল রিপোর্ট ও তাদের ফলাফলের উপরে একাধিক কর্মশালা অনুষ্ঠিত হয়েছে। বর্তমানে এর উপর ভিত্তি করে ঢাকা ম্যাস ট্রান্সজিট কোম্পানি লিমিটেড (ডিএমটিসিএল) মেট্রো রেল লাইন-৫ (দক্ষিণ)-এর ডিটেইল ডিজাইন করছে।	০৫	সন্তোষজনক
৯	চ্যালেঞ্জ ও ঝুঁকি আগাম চিহ্নিতকরণ ও ব্যবস্থাপনা	০৬	সংশ্লিষ্ট অংশীজন ও সকল দপ্তর/ সংস্থার সাথে সমন্বয় সাধন। একাধিক কর্মশালা/ সেমিনার ও প্রয়োজনবোধে সভা আয়োজন করে কার্যটির সমন্বয় করা হয়েছে।	০৫	সন্তোষজনক
১০	সার্বিক ব্যবস্থাপনা	০৫	সার্বিক ব্যবস্থাপনা সন্তোষজনক।	০৪	মোটামুটি সন্তোষজনক
	মোট প্রাপ্ত নম্বর (৬০ এর মধ্যে)	**৫৪.০**		**৪৫.০**	

নম্বর বিভাজনঃ অত্যন্ত সন্তোষজনক-৬/ সন্তোষজনক-৫/ মোটামুটি সন্তোষজনক-৪/ মোটামুটি অসন্তোষজনক-৩/ অসন্তোষজনক-২/ অত্যন্ত অসন্তোষজনক-১

নং	নির্দেশক	প্রকল্প কর্তৃপক্ষের নিজস্ব		আইএমইডির	
		মূল্যায়ন	**যৌক্তিকতা**	মূল্যায়ন	মন্তব্য
১	**প্রকল্পের লক্ষ্য অর্জন**	৯	পরামর্শক কর্তৃক দাখিলকৃত ডেলিভারেবলস তথা রিপোর্টসমূহের উপর ভিত্তি করে সরকার কর্তৃক ঢাকা মহানগরীতে মেট্রো রেল লাইনসমূহের যৌক্তিকতা নির্ণীত হয় এবং এলাইনমেন্ট নির্ধারণ করার মাধ্যমে প্রকল্পের লক্ষ্য অর্জিত হয়েছে।	৮	সন্তোষজনক
২	**প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জন**	৯	প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জনের সকল কার্য বাস্তবায়ন করা হয়েছে।	৮	প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জিত হয়েছে।
৩	**আউটপুট অর্জন**	৯	প্রকল্পের সকল আউটপুট পাওয়া গিয়েছে যার উপর ভিত্তি করে ঢাকা ম্যাস ট্রান্সজিট কোম্পানি লিমিটেড (ডিএমটিসিএল) মেট্রো রেল লাইন-৫ (দক্ষিণ)-এর ডিটেইল ডিজাইন করছে।	৮	সন্তোষজনক
৪	**ঈপ্সিত গুণগত মান অনুযায়ী প্রধান কার্যক্রম অর্জন**	৯	ঈপ্সিত গুণগত মান অনুযায়ী কর্মসম্পাদন করা হয়েছে।	৮	সন্তোষজনক
	মোট প্রাপ্ত নম্বর (৪০ এর মধ্যে)	**৩৬.০**		**৩২.০**	

২৩। প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জন মূল্যায়ন (অনুচ্ছেদ ১৭ এর আলোকে):

● নম্বর বিভাজনঃ অত্যন্ত সন্তোষজনক-১০/ সন্তোষজনক-৮/মোটামুটি সন্তোষজনক-৬/মোটামুটি অসন্তোষজনক-৪/অসন্তোষজনক-২/ অত্যন্ত অসন্তোষজনক-১

২৪। সার্বিক মূল্যায়ন (অনুচ্ছেদ ২২ এবং ২৩ এর ভিত্তিতে): ৭৭

● নম্বর বিভাজনঃ অত্যন্ত সন্তোষজনক-৮৫-১০০/ সন্তোষজনক-৭৫-৮৪/ মোটামুটি সন্তোষজনক-৬০-৭৪/ মোটামুটি অসন্তোষজনক-৫০-৫৯/ অসন্তোষজনক-৪০-৪৯/ অত্যন্ত অসন্তোষজনক- ৪০ এর নীচে ।

২৫। প্রকল্প পরিদর্শনের স্থির/ভিডিও চিত্র ও বর্ণনা:

২৬। সুপারিশ/মতামত:

(ক) প্রকল্পটি বাস্তবায়িত হয়েছে বলে প্রতীয়মান হয়। বাস্তবায়নের বিভিন্ন দিক বিবেচনা করে মূল্যায়ন করায় প্রকল্পটি নিজস্ব মূল্যায়নে ১০০ নম্বরের মধ্যে ৯০.৫ এবং আইএমইডি'র মূল্যায়নে ৭৭ নম্বর প্রাপ্ত হয়েছে, যা সন্তোষজনক;

(খ) প্রকল্পটির মূল মেয়াদ কাল ছিল ০১-০১-২০১৭ তারিখ হতে ৩০-০৬-২০১৮ তারিখ পর্যন্ত। পরবর্তীতে মূল অনুমোদিত বাস্তবায়নকালের চেয়ে প্রকল্পটি বাস্তবায়নে ১ বছর সময় বেশি লেগেছে। প্রকল্প প্রণয়নকালে যথাযথ পরিকল্পনা প্রণয়নে ঘাটতি বা প্রকল্প ব্যবস্থাপনা এবং ব্যবস্থাপনার নেতৃত্বের দক্ষতা ও সংশ্লিষ্টতার অভাবে সময় বেশি লেগেছে মর্মে প্রতীয়মান হয়। নির্ধারিত সময়ে প্রকল্প সমাপ্তির জন্য ভবিষ্যৎ প্রকল্প প্রণয়নকালে যথাযথ পরিকল্পনা গ্রহণকরতঃ প্রকল্প ব্যবস্থাপনা এবং ব্যবস্থাপনার নেতৃত্বের দক্ষতা ও সংশ্লিষ্টতা আরো জোরদার করতে হবে;

(গ) মেট্রোরেলের অন্যতম বৈশিষ্ট্য হচ্ছে সড়ক কেন্দ্রিক ব্যবস্থাপনা অর্থ্যাৎ স্টেশনে আসা যাত্রীদের যাতায়াতের নিরাপদ ব্যবস্থা থাকা। প্রকল্প বাস্তবায়নে এ বিষয়টিতে গুরুত্ব দিতে হবে। না হয় ভবিষ্যতে এর সুফল নিয়ে সংশয় দেখা দিতে পারে। ফিজিবিলিটি স্টাডিতে দ্রুত এ বিষয়টির সমাধান করতে হবে;

(ঘ) প্রকল্পটির ২০১৯-২০২০ ও ২০২০-২০২১ অর্থবছরে গাড়ী ক্রয় **(গাড়ী নং-ঘ-১৩-৩৮৩৫)** সংক্রান্ত ০১টি অডিট আপত্তি রয়েছে, যার সাথে ৭২.০৮ লক্ষ টাকা সংশ্লিষ্ট। প্রকল্প শেষে যথাযথ কর্তৃপক্ষের নিকট গাড়ী হস্তান্তর না করা পরিপত্রের ব্যত্যয়; সংশ্লিষ্ট মন্ত্রণালয় বিষয়টি খতিয়ে দেখবে;

(ঙ) পিআইসি এবং পিএসসি সভা টিএপিপি'র সংস্থান অনুযায়ী করা হয়নি। সে ক্ষেত্রে বলা যায় প্রকল্প মনিটরিংয়ে ঘাটতি ছিল। ভবিষ্যতে এ ধরণের প্রকল্পে টিপিপি'র সংস্থান অনুযায়ী যথাযথভাবে পিআইসি এবং পিএসসি সভা অনুষ্ঠান নিশ্চিত করতে হবে;

(চ) উপর্যুক্ত মতামত/সুপারিশ (ক) হতে (ঙ) এর আলোকে গৃহীত ব্যবস্থা সম্পর্কে আগামী ২৯/০৩/২০২৩ তারিখের মধ্যে আইএমইডি'কে অবহিত করতে হবে।