মির্জাপুর-ওয়ার্সি- বালিয়া সড়ক নির্মাণ (সংশোধিত) শীর্ষক প্রকল্পের সমাপ্ত মূল্যায়ন প্রতিবেদন

(সমাপ্ত: জুন, ২০১৭)

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

২। বাস্তবায়নকারী সংস্থা : সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর।

৩। প্রকল্পের অবস্থান : ঢাকা জেলার ধামরাই উপজেলা ও টাঙ্গাইল জেলার মির্জাপুর উপজেলা।

৪। প্রকল্পের বাস্তবায়নকাল ও ব্যয়

(লক্ষ টাকায়)

প্রাক্কলিত ব্যয় (প্রঃ সাঃ)		প্রকৃত ব্যয় (প্রঃ সাঃ)	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
৫১৩৯.৩৩	১১১৬৬.৭৮	১০১৩৫.০২	১ জানুয়ারি ২০১১ থেকে ৩০ জুন ২০১৩	১ জানুয়ারি ২০১১ থেকে ৩০ জুন ২০১৭	১ জানুয়ারি ২০১১ থেকে ৩০ জুন ২০১৭	৯৭.০০%	৪ বছর (১৬০%)

৫। পটভূমি:

৫.১। টাঙ্গাইল-মির্জাপুর-ওয়ার্সি-বালিয়া সড়কটি টাঙ্গাইল জেলার মির্জাপুর উপজেলা থেকে শুরু হয়ে ঢাকা আরিচা মহাসড়কে নয়ারহাট অংশে মিলিত হয়েছে। সড়কটির মোট দৈর্ঘ ১২.০ কিঃমিঃ। সড়কটি টাঙ্গাইল থেকে বিকল্প পথে ঢাকা-আরিচা মহাসড়কের মাধ্যমে মানিকগঞ্জ ও ঢাকাসহ দেশের অন্যান্য অংশের সাথে যোগাযোগের ক্ষেত্রে গুরুত্বপূর্ণ ভূমিকা পালন করছে। উক্ত সড়কটির মোট দৈর্ঘ্যের ৯.১৮ কিঃমিঃ টাঙ্গাইল সড়ক বিভাগ ও অবশিষ্ট ২.৮২ কিঃমিঃ অংশ মানিকগঞ্জ সড়ক বিভাগের আওতায় নির্মিত হচ্ছে। সড়কটি স্থানীয় জনগণের জন্য খুবই গুরুত্বপূর্ণ। প্রকল্পটি বাস্তবায়িত হলে মানিকগঞ্জ, ঢাকা ও টাঙ্গাইলের জনগণের জন্য স্বল্প দূরুত্বে ও সহজতর যোগাযোগ ব্যবস্থা স্থাপিত হবে।

৫.২। **উদ্দেশ্য :**

প্রকল্পের মূল উদ্দেশ্যে হলো উন্নততর সড়ক যোগাযোগ ব্যবস্থা স্থাপনের লক্ষ্যে ঢাকা জেলার ধামরাই উপজেলা ও টাঙ্গাইল জেলার মির্জাপুর উপজেলায় মির্জাপুর-ওয়ার্শি-বালিয়া সড়ক নির্মাণ।

৫.৩। **প্রকল্পের অনুমোদন:**

প্রকল্পটি ২২.০৩.২০১১ তারিখে অনুষ্ঠিত একনেক সভায় ৫১৩৯.৩৩ লক্ষ টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে জানুয়ারি ২০১১ থেকে জুন ২০১৩ মেয়াদে বাস্তবায়নের জন্য অনুমোদিত হয়। পরবর্তীতে প্রকল্পের অংগসমূহের পরিমাণ ও ব্যয় হ্রাস-বৃদ্ধির পরিপ্রেক্ষিতে ডিপিইসি'র সভা অনুষ্ঠানের মাধ্যমে সংশ্লিষ্ট মন্ত্রণালয় কর্তৃক প্রকল্প ১ম বার সংশোধন করা হয়। ১ম সংশোধিত প্রকল্পটি সড়ক পরিবহণ ও মহাসড়ক বিভাগ কর্তৃক অনুমোদিত হয়েছে। প্রকল্পের ১ম সংশোধিত ডিপিপি'র প্রাক্কলিত ব্যয় ১১১৬৬.৭৮ লক্ষ টাকা ও বাস্তবায়নকাল জানুয়ারি ২০১৫ থেকে জুন ২০১৭ পর্যন্ত।

৫.৪। **প্রকল্প পরিদর্শন:**

সমাপ্ত প্রকল্পের বাস্তবায়ন মূল্যায়নের জন্য বাস্তবায়ন পরিবীক্ষণ ও মূল্যায়ন বিভাগের পরিচালক জনাব আবদুল্লাহ আল মামুন কর্তৃক ২১.০৭.২০১৮ তারিখে প্রকল্প এলাকা সরেজমিন পরিদর্শন করা হয়। পরিদর্শনের সময় প্রকল্প সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তাগণ উপস্থিত থেকে সহায়তা প্রদান করেন।

৫.৫ প্রকল্প পরিচালক সম্পর্কিত তথ্য নিম্নের ছকে প্রদান করা হলো:

সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী পর্যায়ের ৮ 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 সাহাবুদ্দিন খান অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী, সওজ, ঢাকা জোন	খন্ডকালীন	০১/০১/২০১১-৩০/০৫/২০১১
২।	জনাব মোঃ মফিজুল ইসলাম অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী, সওজ, ঢাকা জোন	ঐ	৩০/০৫/২০১১-৩০/০১/২০১৩
৩।	জনাব মোঃ হাবিবুল হক অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী, সওজ, ঢাকা জোন	ঐ	৩০/০১/২০১৩-০১/১০/২০১৪
৪।	জনাব মোঃ আফতাব হোসেন খান অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী, সওজ, ঢাকা জোন	ঐ	০১/১০/২০১৪-২৭/১২/২০১৫
৫।	জনাব মোঃ আবদুস সালাম অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী, সওজ, ঢাকা জোন	ঐ	২৭/১২/২০১৫-০৫/০৪/২০১৭
৬।	জনাব মোঃ আবদুস সবুর অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী, সওজ, ঢাকা জোন	ঐ	০৫/০৪/২০১৭- ৩০/০৬/২০১৭
৭।	জনাব মোঃ সাহাবুদ্দিন খান অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী, সওজ, ময়মনসিংহ জোন	ঐ	০১/১০/২০১৪-০১/০১/২০১৭
৮।	জনাব মোঃ মনিরুল ইসলাম অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী, সওজ, ময়মনসিংহ জোন	ঐ	০১/০১/২০১৭- ৩০/০৬/২০১৭

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 pp)	Unit	Target (as per RDPP)		Actual Progress	
			Financial	Physical (Quantity)	Financial	Physical (Quantity)
1	2	3	4	5	6	7
A.	**Revenue:**					
	Supply & Services					
1	Stationery	LS	0.50		0.50	
2	Publication and Tendering	LS	2.00		2.00	
3	Laboratory Testing	LS	1.50		1.50	
4	Survey Design and Study	LS	1.00		1.00	
B	**Capital:**					
1	Land Acquisition	Hactor	5517.64	20.00	4597.27	20.00
	Civil Works:					
2	Construction of Road Embankment (Earth work)	Lac Cum	1326.80	6.18	1293.19	6.06
3	Flexible Pavement:					
(a)	Construction of new pavement (5.50m)	km	1804.05	12.00	1738.34	11.62
(b)	Surfacing (Carpeting & Seal coat) (5.50m)	km	531.75	12.00	525.52	11.62

No	Item of work (As per pp)	Unit	Target (as per RDPP)		Actual Progress	
			Financial	Physical (Quantity)	Financial	Physical (Quantity)
4	Construction of RCC Bridge (3 nos)	m	1220.00	122.00	1220.00	122.00
5	Construction of RCC Box Culverts (17 nos)	m	654.99	93.57	654.149	93.57
6	Construction of Pipe Culverts (5 nos)	m	1.51	17.30	1.51	13.30
7	Construction of Saucer Drain	m	20.01	700.00	20.01	700.00
8	Protective Work:					
(a)	CC Block with Geo Textile	Sqm	30.82	2000.00	30.82	2000.00
(b)	Toe wall	m	44.67	500.00	44.67	500.00
9	Sign, Signal & KM Post, Road Marking etc.					
(a)	Traffic Sign	Nos	1.66	30	1.66	30
(b)	Sign Post	Nos	0.74	30	0.74	30
(c)	Concrete KM Post	Nos	0.83	13	0.81	13
(d)	Road Marking-Thermoplastic Material	Sqm	6.31	600.00	6.31	600.00
C	Physical Contingency		-		-	
D	Price Contingency		-		-	
	Total		**11166.78**		**10135.00**	

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	অনুমোদত ডিপিপি'র লক্ষ্যমাত্রা	আরএডিপি-তে বরাদ্দ	অবমুক্ত	ব্যয়
২০১০-২০১১	০.০০	০.০০	০.০০	০.০০
২০১১-২০১২	৩২৫.০০	৩২৫.০০	৩২৫.০০	৩২৫.০০
২০১২-২০১৩	৭০০.০০	৭০০.০০	৭০০.০০	৭০০.০০
২০১৩-২০১৪	৩০০০.০০	৩০০০.০০	৩০০০.০০	৩০০০.০০
২০১৪-২০১৫	২৫০০.০০	২৫০০.০০	২৫০০.০০	২৫০০.০০
২০১৫-২০১৬	২২০০.০০	৪৬০১.৭৮	২২০০.০০	২২০০.০০
২০১৬-২০১৭	১৪১০.০০	১৪১০.০০	১৪১০.০০	১৪১০.০০
সর্বমোট:	**১০১৩৫.০০**	**১১১৬৬.৭৮**	**১০১৩৫.০০**	**১০১৩৫.০০**

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

৮। **প্রকিউরমেন্ট সংক্রান্ত তথ্যঃ**

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	8
	Tangail Road Division						
WP 1	Construction of Road Embankment (Earth Work), Construction of New Pavement (5.50m), Surfacing (Carpeting & Seal Coat (5.50m)	697.55	690.675		01.11.2012	30.06.17	30.06.17
WP2	Construction of Road Embankment (Earth Work), Construction of New Pavement (5.50m), Surfacing (Carpeting & Seal Coat (5.50m)	697.55	690.675		15.10.2012	30.06.17	30.06.17
WP3	Construction of Road Embankment (Earth Work), Construction of New Pavement (5.50m), Surfacing (Carpeting & Seal Coat (5.50m), Construction of 26 m, 8 Nos RCC Box Culvert (8 Lots), Construction of Pipe Culverts (1 Nos)	907.42	900.545		01.11.2012	30.06.17	30.06.17
WP4	Construction of Road Embankment (Earth Work), Construction of New Pavement (5.50m), Surfacing (Carpeting & Seal Coat (5.50m), Construction of Pipe Culverts (4 Nos) , Sign Signal & Km Post, Road Marking etc.	743.93	737.055		01.11.2012	30.06.17	30.06.17

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	8
	Tangail Road Division						
WP5	Construction of 1 No PC Girder Bridge (65m) with Slope Protection & Construction of 2 Nos RCC Box Culvert (30m)	895.46	888.585		30.12.2012	30.06.16	30.06.16
WP6	Construction of 2 No PC Girder Bridge (57m) with Slope Protection & Construction of 4 Nos RCC Box Culvert (20m)	741.10	734.225		26.5.2014	30.06.16	30.06.16
	Manikgonj Road Division						
WP7	Construction of Road Embankment (Earth Work), Construction of New Pavement (5.50m), Surfacing (Carpeting & Seal Coat (5.50m), Construction of Ssucer Drain, Protective Work, Sign Signal KM Post	961.14	878.122		01.05.2013	30.06.17	30.06.17

৯। **অডিট :** প্রকল্পের Internal ও External অডিট সম্পাদন সম্পর্কিত তথ্যাদি পিসিআর এ প্রদান করা হয়নি।

১০। **প্রকল্প সংশ্লিষ্ট কয়েকটি স্থির চিত্রনিম্নে প্রদান করা হলো:**



চিত্র ১: নতুন নির্মিত সড়কাংশ



চিত্র ২: সড়কের সফট শোল্ডার সংরক্ষণ কাজ



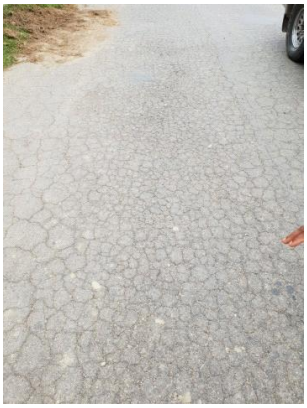
চিত্র ৩: কালভার্টের সংযোগ সড়কের রেইনকাট



চিত্র ৪: সড়কের ক্ষতিগ্রস্থ অংশ বিশেষ



চিত্র ৫: ক্ষতিগ্রস্থ সার্ফেসের মেরামত কাজ



চিত্র ৬: সড়কের অংশ বিশেষ



চিত্র ৭: সেতু সংলগ্ন রক্ষাপ্রদ কাজ



চিত্র ৮: সড়কের সাইন, সিগন্যাল

১২। **প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জন:**

পরিকল্পিত উদ্দেশ্য	উদ্দেশ্য অর্জন
প্রকল্পের মূল উদ্দেশ্য হলে ১২ কিঃমিঃ মির্জাপুর -ওয়ার্সি-বালিয়া নির্মাণের মাধ্যমে উক্ত এলাকার যোগযোগ ব্যবস্থার উন্নয়ন সাধন করা।	প্রকল্পের আওতায় ১২ কিঃমিঃ দীর্ঘ মির্জাপুর -ওয়ার্সি-বালিয়া সড়ক নির্মাণের মাধ্যমে উক্ত এলাকার যোগযোগ ব্যবস্থার মাননোন্নয়ন ও জনগণের আর্থ -সামাজিক উন্নয়ন সাধিত হয়েছে।।

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

১৪। **পরিদর্শনকালীন পর্যবেক্ষণ:**

১৪.১। **ভূমি অধিগ্রহণ**: প্রকল্পের অনুমোদিত ডিপিপি অনুসারে ২০ হেক্টর ভূমি অধিগ্রহণ বাবদ ৫৫১৭.৬৪ লক্ষ টাকার প্রাক্কলন সংস্থান রয়েছে। এ বাবদ ২০ সেক্টর ভূমি অধিগ্রহণ বাবদ ৪৫৯৭.২৭ লক্ষ টাকা ব্যয় হয়েছে মর্মে পিসিআররে উল্লেখ করা হয়েছে।

১৪.২। **মাটির কাজ:** প্রকল্পের অনুমোদিত ডিপিপি অনুসারে ৬.১৮ লক্ষ ঘন মিটার মাটির কাজ বাবদ ১৩২৬.৮০ লক্ষ টাকার প্রাক্কলন করা হয়। এ বাবদ পিসিআর অনুসারে ৬.০৬ লক্ষ ঘন মিটার মাটির কাজ সম্পাদন করা হয়েছে এবং এজন্যে ১২৯৩.১৯ লক্ষ টাকা ব্যয়িত হয়েছে।

১৪.৩। **ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট নির্মাণ:** অনুমোদিত ডিপিপি অনুসারে ১২ কি:মি: নতুন ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট (প্রস্থ ৫.৫০ মি:) নির্মাণ বাবদ ১৮০৪.০৫ লক্ষ টাকা প্রাক্কলন নির্ধারণ করা হয়। পিসিআর অনুসারে এ অংগে ১১.৬২ কি:মি: ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট নির্মাণ কাজে ১৭৩৮.৩৪ লক্ষ টাকা ব্যয়িত হয়েছে। এছাড়া, সার্ফেসিং (কার্পেটিং ও সীলকোট) বাবদ ১২ কি:মি: সড়কের জন্য ৫৩১.৭৫ লক্ষ টাকা প্রাক্কলন করা হয়। এবাবদ পিসিআর অনুসারে ১১.৬২ কি:মি: সার্ফেসিং কাজে ৫২৫.৫২ লক্ষ টাকা ব্যয়িত হয়েছে।

১৪.৪। **সেতু ও কালভার্ট নির্মাণ:** প্রকল্পের আওতায় ৩টি আরসিসি সেতু নির্মাণ বাবদ (১২২ মি:) ১২২০ লক্ষ টাকা প্রাক্কলন করা হয়। পিসিআর অনুযায়ী এ অংগে ১২২ মি: দৈর্ঘ্যে ৩টি সেতু নির্মাণের জন্য মোট ১২২০ লক্ষ টাকা ব্যয়িত হয়েছে। এছাড়া প্রকল্পের আওতায় ১৭টি কালভার্ট (৯৩.৫৭ মি:) নির্মাণ বাবদ ৬৫৪.৯৯ লক্ষ টাকা প্রাক্কলন করে হয়। পিসিআর অনুসারে এ অংগে ১৭টি কালভার্টের (৯৩.৫৭ মি:) জন্য ৬৫৪.১৪৯ লক্ষ টাকা ব্যয়িত হয়েছে।

১৪.৫। প্রটেকটিভ ওয়ার্ক: প্রকল্পের আওতায় অনুমোদিত ডিপিপি অনুসারে ২০০০ ব: মি: সিসিব্লক (জিওটেক্সটাইলসহ) নির্মাণ কাজের জন্য ৩০.৮২ লক্ষ টাকা প্রাক্কলন করা হয়। তন্মধ্যে পিসিআর অনুযায়ী ২০০০ ব:মি: সিসিব্লক নির্মাণ বাবদ ৩০.৮০ লক্ষ টাকা ব্যয়িত হয়েছে বলে উল্লেখ করা হয়েছে এছাড়া, টো-ওয়াল নির্মাণে (৫০০ মি: দৈর্ঘ্যে) ৪৪.৬৭ লক্ষ টাকা প্রাক্কলন করা হয়। পিসিআর অনুযায়ী এ অংগে ৫০০ মি: নির্মাণ করা হয় ও এতে ৪৪.৬৭ লক্ষ টাকা ব্যয়িত হয়েছে।

১৪.৬। পরির্দশনকালে দেখা যায় যে, মানিকগঞ্জ জেলায় নির্মিত কালভার্টের নিকটে সড়ক রেইনকাটের ফলে বেশ ক্ষতিগ্রস্থ হয়েছে। এছাড়া, কালভার্ট ও সেতুর এপ্রোচ সড়কের স্লোপ অনেক বেশী। এর ফলে উক্ত অংশে যানবাহন চলাচল ঝুঁকিপূর্ণ। টাঙ্গাইল জেলায় চেইনেজ ৫+১০০ কি:মি: - ৫+২০০ কি:মি: অংশে সড়ক অনেক Crack দেখা যায়। সড়কের টাঙ্গাইল অংশে ইতঃপূর্বে বন্যায় অনেক ক্ষয়ক্ষতি হয়েছে মর্মে মাঠ পর্যায়ের সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তা জানান। এপ্রেক্ষিতে সেতুর এপ্রোচ Slope সংশোধন সহ ক্ষতিগ্রস্থ পেভমেন্ট মেরামত করা প্রয়োজন।

১৪.৭। পরিদর্শনকালে দেখা যায় যে , টাঙ্গাইল জেলায় চেইনেজ ২+৪০০ কি:মি: এ সড়কাং শ বেশ ক্ষতিগ্রস্থ হয়েছে। এছাড়া, চেইনেজ ২+ ৯০০ কি:মি: এ রক্ষাপ্রদ কাজ ক্ষতিগ্রস্থ ও সড়ক পার্শ্ব Slide করেছে। সেতুসমূহের পোল অপসারিত দেখা যায়। সড়কের চেইনেজ ৫ + ২০০ কি:মি: অংশে রেইনকাট হয়ে বেশ ক্ষতিগ্রস্থ হয়েছে। উক্ত অংশে বালির বস্তা দিয়ে সংরক্ষণ করা হয়। পরি দর্শনকালে সড়কটিতে প্রচুর Undulation ও Crack পরিলক্ষিত হয়। এছাড়া, পরিদর্শনকালে জাননো হয় যে, উক্ত এলাকায় বেলে মাটি থাকায় সড়কের স্থায়ীত্ব রক্ষা করা সম্ভব হয়না।

১৫। **আইএমইডি'র মতামত/সুপারিশ:**

১৫.১। প্রকল্পটি ৩ বছরে বাস্তবায়নের জন্য নির্ধারিত থাকলেও প্রকৃত বাস্তবায়নে অতিরিক্ত সময় লেগেছে ৪ বছর। অর্থাৎ Time over-run হয়েছে ১৬০%। ডিপিপি'র লক্ষ্যমাত্রার বিপরীতে এডিপিতে অর্থ বরাদ্দের স্বল্পতার কারণে এমনটি হয়েছে। ভবিষ্যতে MTBF basket অনুযায়ী প্রকল্প গ্রহণ এবং ডিপিপি'র কর্মপরিকল্পনা অনুসারে বরাদ্দ প্রদান ও প্রকল্পের বাস্তবায়ন সম্পন্ন করতে হবে;

১৫.২। প্রকল্পটি বাস্তবায়নকালে বিভিন্ন মেয়াদে ৮ জন কর্মকর্তাকে প্রকল্প পরিচালক হিসেবে দায়িত্ব প্রদান করা হয়েছে। ঘন ঘন প্রকল্প পরিচালক পরিবর্তনের প্রেক্ষিতে প্রকল্প পরিচালকগণ যথাযথভাবে প্রকল্পের সুপারভিশন ও মনিটরিংসহ গুণগতমান নিশ্চিত করা সম্ভব হয় না। মন্ত্রণালয় বিষয়টি গুরুত্বের সাথে বিবেচনা করে ভবিষ্যতে প্রকল্প বাস্তবায়ন মেয়াদে একজন প্রকল্প পরিচালক নিয়োগের বিষয় প্রয়োজনীয় ব্যবস্থা গ্রহণ করবে;

১৫.৩। প্রকল্পের সেতুর এপ্রোচের কয়েকটি স্থানে পরিলক্ষিত রক্ষাপ্রদ কাজের স্লাইডকৃত অংশ সওজ কর্তৃক বিভাগীয় ব্যবস্থার মাধ্যমে মেরামত করতে হবে;

১৫.৪। সেতুসমূহের এ্যপ্রোচের অপসারিত/সরে যাওয়া গাইড পোলসমূহ দ্রুত প্রতিস্থাপন করতে হবে;

১৫.৫। সেতুর উপরিভাগের ড্রেনসমূহ পরিস্কার-পরিচ্ছন্ন রাখতে হবে;

১৫.৬। পেভমেন্টে সৃষ্ট পটহোল মেরামত করতে হবে ও সড়কবাঁধের দুপার্শ্বের ঢাল যথাযথ আকারে সংরক্ষণের জন্য প্রয়োজনীয় ব্যবস্থা গ্রহণ করতে হবে;

১৫.৭। প্রকল্পটির External অডিট দ্রুত সম্পন্ন করতে হবে; এবং

১৫.৮। অনুচ্ছেদ ১৫.১-১৫.৭ এর আলোকে গৃহীত কার্যাবলী সম্পর্কে আগামী ২ (দুই) মাসের মধ্যে আইএমই বিভাগকে অবহিত করতে হবে।

টেকনাফ-শাহপরীর দ্বীপ সড়ক প্রশস্তকরণ ও শক্তিশালী করণ (সংশোধিত) শীর্ষক প্রকল্পের সমাপ্ত মূল্যায়ন প্রতিবেদন

(সমাপ্ত: জুন, ২০১৭)

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

২। বাস্তবায়নকারী সংস্থা : সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর।

৩। প্রকল্পের অবস্থান : কক্সবাজার জেলার টেকনাফ উপজেলা।

৪। প্রকল্পের বাস্তবায়নকাল ও ব্যয়

(লক্ষ টাকায়)

প্রাক্কলিত ব্যয় (প্রঃ সাঃ)		প্রকৃত ব্যয় (প্রঃ সাঃ)	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
১৬৮০.৬২	২০১০.৭৫	১৮০৫.৮৮	১ জুলাই ২০১১ থেকে ৩০ জুন	১ জুলাই ২০১১ থেকে ৩০ জুন ২০১৭	১ জুলাই ২০১১ থেকে ৩০ জুন	৭.৪৫%	৪ বছর ৩০০%

৫। সাধারণ পর্যবেক্ষণ:

৫.১। পটভূমি:

প্রস্তাবিত সড়কটি (জেড-১০৯৯) ঢাকা-চট্টগ্রাম-টেকনাফ জাতীয় মহাসড়কের টেকনাফ বাজার অংশ থেকে শুরু হয়ে বঙ্গোপসাগরের উপকূলে (শাহ-পরীর দ্বীপ) শেষ হয়েছে। প্রায় ২০ বছর আগে নির্মিত এ সড়কটির দৈর্ঘ্য ১৩.৭০ মিটার এবং প্রশস্ততা ৩.৭০ মিটার। সেন্ট মার্টিন এবং শাহ্ পরীর দ্বীপে যাতায়াতকারী বিপুল সংখ্যক পর্যটক এ সড়কটি ব্যবহার করে থাকে। তাছাড়া সড়কটি বাংলাদেশ মিয়ানমারের সীমান্ত বাণিজ্যের কাজেও ব্যবহৃত হয়ে থাকে। প্রশস্ততা কম হওয়ায় সড়কটিতে চলাচলকারী যানবাহন দূর্ঘটনা কবলিত হয়। এ প্রেক্ষিতে সড়কটি প্রশস্তকরণ ও শক্তিশালীকরণের লক্ষ্যে এ প্রকল্পটি প্রহণ করা হয়েছে।

৫.২। উদ্দেশ্য :

প্রকল্পের মূল উদ্দেশ্য হলো বিদ্যমান টেকনাফ শাহপরীর দ্বীপ সড়কের ৮ কি:মি: প্রশস্তকরণ ও শক্তিশালীকরণের মাধ্যমে বাংলাদেশ এবং মায়ানমারের মধ্যে সীমান্ত বাণিজ্য বৃ দ্ধি, স্থানীয় জনগণ ও পর্যটকদের নিরাপদ, সহজ ও দ্রুত চলাচল নিশ্চিত করণ এবং প্রকল্প এলাকার জনগণের আর্থ-সামাজিক অবস্থার উন্নয়ন।

৫.৩। প্রকল্পের অনুমোদন:

প্রকল্পটি ৩১.০৫.২০১১ তারিখে মাননীয় পরিকল্পনা মন্ত্রী কর্তৃক ১৬৮০.৬২ লক্ষ টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে জানুয়ারি ২০১১ থেকে জুন ২০১৩ মেয়াদে বাস্তবায়নের জন্য অনুমোদিত হয়। পরবর্তীতে প্রকল্পের অংগসমূহের পরিমাণ ও ব্যয় হ্রাস-বৃদ্ধির পরিপ্রেক্ষিতে ডিপিইসি'র সভা অনুষ্ঠানের মাধ্যমে সংশ্লিষ্ট মন্ত্রণালয় কর্তৃক প্রকল্প ১ম বার সংশোধন করা হয়। ১ম সংশোধিত প্রকল্পটি সড়ক পরিবহণ ও মহাসড়ক বিভাগ কর্তৃক অনুমোদিত হয়েছে। প্রকল্পের ১ম সংশোধিত ডিপিপি'র প্রাক্কলিত ব্যয় ২০১০.৭৫ লক্ষ টাকা ও বাস্তবায়নকাল জুলাই ২০১১ থেকে জুন ২০১৭ পর্যন্ত।

৫.৪। **প্রকল্প পরিদর্শন:**

সমাপ্ত প্রকল্পের সমাপ্তি মূল্যায়নের জন্য বাস্তবায়ন পরিবীক্ষণ ও মূল্যায়ন বিভাগের পরিচালক জনাব আবদুল্লাহ আল মামুন কর্তৃক ২/১০/২০১৮ তারিখে প্রকল্প এলাকা সরেজমিন পরিদর্শন করা হয়। পরিদর্শনের সময় প্রকল্প সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তাগণ উপস্থিত থেকে সহায়তা প্রদান করেন।

৫.৫ প্রকল্প পরিচালক সম্পর্কিত তথ্য নিম্নের ছকে প্রদান করা হলো:

সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী পর্যায়ের ৮ 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 ইবনে আলম হাসান অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী, সওজ, চট্টগ্রাম জোন	পূর্ণকালীন	০৬/০২/২০১১-১৩/০২/২০১২
২।	জনাব জুনায়েদ হাসান শিবির অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী, সওজ, চট্টগ্রাম জোন	ঐ	১৩/০২/২০১২-০৩/০৩/২০১৪
৩।	জনাব এ. কে. এম. জাকিরুল হক অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী, সওজ, চট্টগ্রাম জোন	ঐ	০৩/০৩/২০১৪-২৯/০৬/২০১৪
৪।	জনাব মোঃ সাইফুল আলম অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী (চঃদঃ), সওজ, চট্টগ্রাম জোন	ঐ	২৯/০৬/২০১৪-১৩/০৭/২০১৪
৫।	জনাব মোঃ আরিফুর রহমান অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী, সওজ, চট্টগ্রাম জোন	ঐ	১৩/০৭/২০১৪-১৫/০৯/২০১৪
৬।	জনাব বিপুল চন্দ্র সাহা অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী, সওজ, চট্টগ্রাম জোন	ঐ	২৫/০৯/২০১৪-২৬/১০/২০১৪
৭।	জনাব মোঃ আরিফুর রহমান অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী, সওজ, চট্টগ্রাম জোন	ঐ	২৬/১০/২০১৪-০৬/০৯/২০১৫
৮।	জনাব মোঃ সাইফুল আলম অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী, সওজ, চট্টগ্রাম জোন	ঐ	০৬/০৯/২০১৫-১৭/০৯/২০১৫
৯।	জনাব মোঃ আরিফুর রহমান অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী, সওজ, চট্টগ্রাম জোন	ঐ	১৭/০৯/২০১৫-১১/১১/২০১৫
১০।	জনাব বিপুল চন্দ্র সাহা অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী, সওজ, চট্টগ্রাম জোন	ঐ	১১/১১/২০১৫-০২/০৫/২০১৭
১১।	জনাব আফতাব হোসেন খান অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী, সওজ, চট্টগ্রাম জোন	ঐ	০২/০৫/২০১৭ -৩০/০৬/২০১৭

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		Actual Progress	
			Financial	Physical (Quantity)	Financial	Physical (Quantity)
1	2	3	4	5	6	7
1	Survey & Design	LS	1.00	LS	-	-
2	Land Acquisition	Hec.	210.00	1.50	84.25	0.0532
3	Earthwork on road embankment	Lac Cum.	188.49	0.61	188.49	0.61
4	Strengthening of Flexible Pavement	km	305.76	8.00	305.76	8.00

No	Item of work (As per RDPP)	Unit	Target		Actual Progress	
			Financial	Physical (Quantity)	Financial	Physical (Quantity)
5	Widening of Flexible Pavement &)	km	374.80	8.00	374.80	8.00
6	Surfacing (Carpeting Seal coat	km	400.24	8.00	400.24	8.00
7	Construction of RCC Box Culverts (9nos)	M	333.50	29.00	333.50	29.00
8	Construction of road side Drain	M	25.00	500.00	25.00	500.00
9	Protective Work	M	84.00	1200.00	84.00	1200.00
10	KM Post, Sign Signal, Guide Post.	LS	5.62	218.00	4.97	218.00
11	Maintenance During construction	km	5.00	8.00	4.87	8.00
12	Physical Contingency(2%)		38.67			
13	Price Contingency (2%)		38.67			
Total			**2010.75**		**1805.88**	

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	অনুমোদত ডিপিপি'র লক্ষ্যমাত্রা	আরএডিপি-তে বরাদ্দ	অবমুক্ত	ব্যয়
২০১১-২০১২	-	-	-	-
২০১২-২০১৩	-	-	-	-
২০১৩-২০১৪	-	-	-	-
২০১৪-২০১৫	-	-	-	-
২০১৫-২০১৬	১০৮৪.৬৭৩	-	-	-
২০১৬-২০১৭	৯২৬.০৭৩	১৮০৫.৮৮	১৮০৫.৮৮	১৮০৫.৮৮ (১০০%)
সর্বমোট:	**২০১০.৭৫**	১৮০৫.৮৮	১৮০৫.৮৮	১৮০৫.৮৮

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/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
Earthwork on road embankment, Strengthening	830.00	835.99	15.03.2016	24.05.2016	24.05.2016	22.05.2017

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
& Widening of Flexible Pavement in/c Surfacing, Construction of 12m R.C.C. Box Culvert (4.00 Nos)						
Earthwork on road embankment, Strengthening & Widening of Flexible Pavement in/c Surfacing, Construction of 12m R.C.C. Box Culvert (5.00 Nos)	887.41	880.57	20.03.2016	24.05.2016	24.05.2017	22.05.2017
Road Marking Thermoplastic Paint & Painting Culvert Parapet wall at 0+000 km 8+000 km of Teknaf-Shahparir dwip Road	5.00	4.87	16.04.2016	27.04.2017	04.05.2017	02.05.2017

৯। **অডিট :** প্রকল্পের Internal ও External অডিট সম্পাদন সম্পর্কিত তথ্যাদি পিসিআর এ প্রদান করা হয়নি।

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



চিত্র ১: সড়কের কি:মি: পোস্ট


চিত্র ২: নির্মিত কালভার্ট



চিত্র ৩: সড়কের তীক্ষ বাঁক



চিত্র ৪: পেভমেন্ট ভেংগে যাওয়া edge



চিত্র ৫: সড়কের সাইন সিগন্যাল



চিত্র ৬: নির্মিত সড়কের একাংশ

১১। **প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জন:**

পরিকল্পিত উদ্দেশ্য	উদ্দেশ্য অর্জন
প্রকল্পের মূল উদ্দেশ্য হলো বিদ্যমান ৮ কি:মি: সড়ক প্রশস্তকরণ ও উন্নয়নের মাধ্যমে বাংলাদেশ মায়ানমারের মধ্যে সীমান্ত বাণিজ্য বৃদ্ধি , জনসাধারণ ও পর্যটকের নিরাপদ, সহজ ও দ্রুত যাতায়াতের জন্য সড়ক যোগযোগের ব্যবস্থা গড়ে তোলা।	প্রকল্পের আওতায় সড়ক প্রশস্তকরণ ও শক্তিশালীকরণের মধ্যমে উক্ত এলাকার যোগযোগ ব্যবস্থা উন্নয়ন সাধিত হয়েছে এবং জনগণের আর্থ-সামাজিক উন্নয়ন সাধিত হয়েছে।

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

১৩। **পরিদর্শনকালীন পর্যবেক্ষণ:**

১৩.১। **ভূমি অধিগ্রহণ:** প্রকল্পের অনুমোদিত ডিপিপি অনুযায়ী ১.৫০ হেক্টর ভূমি অধিগ্রহণ বাবদ ২১০.০০ লক্ষ টাকা প্রাক্কলন সংস্থান করা হয় প্রকল্পের আওতায় ০.০৫৩২ হেক্টর ভূমি অধিগ্রহণ করা এবং এবাবদ ৮৪.২৫ লক্ষ টাকা ব্যয়িত হয়েছে মর্মে পিসিআরে উল্লেখ করা হয়।

১৩.২। **ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট নির্মাণ:** প্রকল্পের আওতায় ৮ কি:মি: ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট শক্তিশালীকরণ, প্রশস্তকরণ ও সার্ফেসিং এর জন্য যথাক্রমে ৩০৫.৭৬ লক্ষ টাকা, ৩৭৪.৮০ লক্ষ টাকা ও ৪০০.২৪ লক্ষ টাকার প্রাক্কলন করা হয়। পিসিআর অনুসারে ৮ কি:মি: ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট নির্মাণ কাজ যথাক্রমে যথাক্রমে ৩০৫.৭৬ লক্ষ টাকা, ৩৭৪.৮০ লক্ষ টাকা ও ৪০০.২৪ লক্ষ টাকা ব্যয়িত হয়েছে মর্মে উল্লেখ করা হয়েছে।

১৩.৩। **বক্স বালভার্ট নির্মাণ:** প্রকল্পের আওতায় ৯টি বক্স বালভার্ট নির্মাণ কাজে মোট ২৯ মিটার ৩৩৩.৫০ লক্ষ টাকা প্রাক্কলন করা হয়। পিসিআর অনুযায়ী ৯টি বক্স বালভার্ট নির্মাণ কাজের জন্য মোট ২৯ মিটারে ৩৩৩.৫০ লক্ষ টাকা ব্যয়িত হয়েছে।

১৩.৪। **<u>প্রটেকটিভ ওয়ার্ক:</u>** প্রকল্পের আওতায় ১২০০ মিটার প্রটেকটিভ ওয়ার্কের জন্য ৮৪ লক্ষ টাকা সংস্থান ডিপিপিতে রাখা হয়। তন্মধ্যে পিসিআর-এ মোট ১২০০ মিটার প্রটেকটিভ ওয়ার্কের জন্য ৮৪ লক্ষ টাকা ব্যয়িত হয়েছে মর্মে উল্লেখ করা হয়েছে।

১৩.৫। পরিদর্শনকালে প্রকল্পের আওতায় নির্মিত ৮ কি:মি: পেভমেন্টের কাজের মান আশানুরূপ বলে প্রতীয়মান হয়েছে। তবে কিছু সড়কাংশে পানি জমে থাকতে দেখা যায় ও সড়কের বাজার অংশে ময়লা আবর্জনা দেখা যায়। নির্মিত কালভার্টের জন্য রিটেইনিং ওয়াল দেয়া প্রয়োজন। এছাড়া, প্রকল্পের আওতায় নির্মিত সড়কে তীক্ষ বাঁক রয়েছে যা যথাযথভাবে সরলীকরণ করা প্রয়োজন। পরিদর্শনকালে ১টি কি:মি: পোস্ট ভাংগা অবস্থায় দেখা যায়। এছাড়া, গবাদি পশু চলাচলের কারণে পেভমেন্টের Edge ভাংগা দেখা যায়। এছাড়া, কালভার্টের এ্যাপ্রোচ গাইড পোল ঢেকে থাকতে দেখা যায়, যা পরিস্কার করে দৃশ্যমান করা যেতে পারে।

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

১৪.১। প্রকল্পটি ২ বছরে বাস্তবায়নের জন্য নির্ধারিত থাকলেও প্রকৃত বাস্তবায়নে সময় লেগেছে ৬ বছর। অর্থাৎ Time over-run হয়েছে ৩০০%। ডিপিপি'র লক্ষ্যমাত্রার বিপরীতে এডিপিতে অর্থ বরাদ্দের স্বল্পতার কারণে এমনটি হয়েছে। ভবিষ্যতে MTBF basket অনুযায়ী প্রকল্প গ্রহণ এবং ডিপিপি'র কর্মপরিকল্পনা অনুসারে বরাদ্দ প্রদান ও প্রকল্পের বাস্তবায়ন সম্পন্ন করতে হবে;

১৪.২। প্রকল্পটি বাস্তবায়নকালে বিভিন্ন মেয়াদে ১১ জন কর্মকর্তাকে প্রকল্প পরিচালক হিসেবে দায়িত্ব প্রদান করা হয়েছে। ঘন ঘন প্রকল্প পরিচালক পরিবর্তনের প্রেক্ষিতে প্রকল্প পরিচালকগণ যথাযথভাবে প্রকল্প সুপারভিশন ও মনিটরিং করতে পারেন বিষয়টি গুরুত্বের সাথে বিবেচনা করে ভবিষ্যতে প্রকল্প বাস্তবায়ন মেয়াদে একজন প্রকল্প পরিচালক নিয়োগের বিষয় প্রয়োজনীয় ব্যবস্থা গ্রহণ করবে;

১৪.৩। প্রকল্পের নির্মিত কালভার্টের পোলসমূহ দৃশ্যমান রাখতে এবং সড়কটির বাজার অংশে আবর্জনা-ময়লা পরিস্কার করতে হবে;

১৪.৪। সড়কের গবাদি পশু চলাচলের ফলে ভেংগে যাওয়া Edge মেরামত করতে হবে;

১৪.৫। কালভার্টের রিটেইনিং ওয়াল স্থাপন ও ১টি ভেংগে যাওয়া কি:মি: পোস্ট মেরামত করতে হবে;

১৪.৬। প্রকল্পের আওতায় নির্মিত সড়কের বিপদজনক বাঁক সরলীকরণ করা যেতে পারে;

১৪.৭। সড়কের উপরিস্থ উঠে যাওয়া রোড মার্কিং পুনঃ প্রদান করতে হবে;

১৪.৮। প্রকল্পটির External অডিট দ্রুত সম্পন্ন করতে হবে; এবং

১৪.৯। অনুচ্ছেদ ১৪.১-১৪.৮ এর আলোকে গৃহীত কার্যাবলী সম্পর্কে আগামী ২ (দুই) মাসের মধ্যে আইএমই বিভাগকে অবহিত করতে হবে।

জিয়া ক-লানী হ-ত আইএসএসবি গেট হ-য় এয়ার-পার্ট গেট পর্যন্ত সড়ক উন্নয়ন শীর্ষক প্রকল্পের সমাপ্তি মূল্যায়ন প্রতিবেদন

(সমাপ্তঃ জুন ২০১৭)

০১। প্রকল্পের নাম : জিয়া ক-লানী হ-ত আইএসএসবি গেট হ-য় এয়ার-পার্ট গেট পর্যন্ত সড়ক উন্নয়ন প্রকল্প

০২। বাস্তবায়নকারী সংস্থা : সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর/বাংলা-দশ সেনাবাহিনী।

০৩। প্রশাসনিক মন্ত্রণালয় : পরিকল্পনা মন্ত্রণালয়, ভৌত অবকাঠা-মা, পরিকল্পনা কমিশন।

০৪। প্রকল্পের এলাকা (জেলা ও উপজেলার নাম) : ঢাকা জেলার ক্যান্টন-মন্ট এলাকা।

০৫। প্রকল্পের বাস্তবায়নকাল ও ব্যয় : জুলাই ২০১৬ হ-ত জুন ২০১৭।

(লক্ষ টাকায়)

অনুমোদিত ব্যয়		প্রকৃত ব্যয়	অনুমোদিত বাস্তবায়নকাল		প্রকৃত বাস্তবায়নকাল	অতিক্রান্ত ব্যয় (মূল অনুমোদিত ব্যয়ের %)	অতিক্রান্ত সময় (মূল বাস্তবায়ন কালের %)
মূল ব্যয়	২য় সংশোধিত		মূল	২য় সংশোধিত			
১	৩	৪	৫	৬	৭	৮	৯
১৩৫৯.০০ লক্ষ	-	১৩৫৯.০০ লক্ষ	জুলাই ২০১৬ হ-ত জুন ২০১৭	-	জুলাই ২০১৬ হ-ত জুন ২০১৭	১০০%	১০০%

০৬। প্রকল্পের অর্থায়নঃ জিওবি ।

৭। **অনুমোদনের তারিখ**	মূল	০৭ ন-ভম্বর ২০১৬
	সংশোধিত	প্রযোজ্য নয়
	আন্ত:খাত সমন্বয়	-
	মেয়াদ বৃদ্ধি	-

০৮। প্রকল্পের অংগভিত্তিক বাস্তবায়ন অগ্রগতিঃ (প্রকল্প অফিস হতে সরবরাহকৃত তথ্যানুযায়ী)

ক্রঃ নং	কার্যক্রম	একক	প্রকল্পের লক্ষ্যমাত্রা		প্রকৃত অর্জন	
			ভৌত	আর্থিক	ভৌত	আর্থিক
১।	প্লান-টশন, ল্যান্ড-স্কপিং, ট্রি, হেড্জ, সফট সা-র্ফসিং, ফ্লাওয়ার বেড, গ্রাস ইত্যাদি	কিঃ মিঃ	১.৪৪১	১৬.০০	১.৪৪১	১৬.০০
২।	-জনা-রল এন্ড সাইট ফেসিলিটিস	থোক	-	৩২.০০	-	৩২.০০
৩।	মাটির কাজ (জিয়া ক-লানী হ-ত আইএসএসবি গেট)	ঘন মিঃ	৩৮৪৪.৫	৪৪.০০	৩৮৪৪.৫	৪৪.০০

ক্রঃ নং	কার্যক্রম	একক	প্রকল্পের লক্ষ্যমাত্রা		প্রকৃত অর্জন	
			ভৌত	আর্থিক	ভৌত	আর্থিক
৪।	মাটির কাজ (আইএসএসবি গেট হ-ত এয়ার-পার্ট গেট)	ঘন মিঃ	৩৮৪৪.৫	৯.০০	৩৮৪৪.৫	৯.০০
৫।	পেভ-মন্ট কাজ (জিয়া ক-লানী হ-ত আইএসএসবি গেট)	মিঃ	১১৬৫	৩১১.০০	১১৬৫	৩১১.০০
৬।	পেভ-মন্ট কাজ (আইএসএসবি গেট হ-ত এয়ার-পার্ট গেট)	মিঃ	২৭৬	১১৭.০০	২৭৬	১১৭.০০
৭।	-রাড মিডিয়ান নির্মাণ (জিয়া ক-লানী হ-ত আইএসএসবি গেট) (০.৯১৪ মিঃ প্র-স্থ)	মিঃ	২৩০০	৫১.০০	২৩০০	৫১.০০
৮।	ফুটপাত নির্মাণ (জিয়া ক-লানী হ-ত আইএসএসবি গেট) (১.৫০ মিঃ প্র-স্থ)	মিঃ	২২৫০	৩৪৯.০০	২২৫০	৩৪৯.০০
৯।	ফুটপাত নির্মাণ কাজ (আইএসএসবি গেট হ-ত এয়ার-পার্ট গেট) (১.৫০ মিঃ প্র-স্থ)	মিঃ	৫৫২	৭৩.০০	৫৫২	৭৩.০০
১০।	সাইট ড্রেন নির্মাণ (জিয়া ক-লানী হ-ত আইএসএসবি গেট)	মিঃ	১২০০	৫৩.০০	১২০০	৫৩.০০
১১।	সাইট ড্রেন নির্মাণ (আইএসএসবি গেট হ-ত এয়ার-পার্ট গেট)	মিঃ	৪৬০	২০.০০	৪৬০	২০.০০
১২।	বাউন্ডারী ওয়াল (উভয় পা-র্শ্ব) (৬ ফুট উচ্চতায়)	মিঃ	২২০০	২২৬.০০	২২০০	২২৬.০০
১৩।	ব্রীক ওয়ালসহ ৩২ ফুট খোলা গেট নির্মাণ	বঃ মিঃ	৮১.৭৫	৯.০০	৮১.৭৫	৯.০০
১৪।	রাউন্ড এব্যাউট নির্মাণ	-থাক	-	৩.০০	-	৩.০০
১৫।	ট্রাফিক সাইন	সংখ্যা	১৭	১.০০	১৭	১.০০
১৬।	সাইন পোষ্ট	সংখ্যা	১৯	১.০০	১৯	১.০০
১৭।	-রাড মার্কিং	বঃ মিঃ	৭৭৯.২৫	৮.০০	৭৭৯.২৫	৮.০০
১৮।	স্ট্রিট লাইটিং	সংখ্যা	৬০	৩৬.০০	৬০	৩৬.০০
সর্ব-মাটঃ		-	**১০০%**	**১৩৫৯.০০**	**১০০%**	**১৩৫৯.০০**

০৯। **কাজ অসমাপ্ত থাকলে তার কারণঃ** প্র-যাজ্য নয়।

১০। প্রকল্পে উদ্দেশ্যঃ

নিম্নোক্ত উদ্দেশ্যে ১.৪৪১ কিঃমিঃ জিয়া ক-লানী হ-ত হযরত শাহ্জালাল এয়ার-পাট পর্যন্ত সংযোগ সড়ক নির্মাণঃ

ক) হযরত শাহ্জালাল এয়ার-পাট এর সাথে যোগাযোগ ব্যবস্থার উন্নয়ন;

খ) জিয়া কলোনী আবাসিক এলাকায় সড়ক নিরাপত্তার উন্নয়ন;

গ) সড়কের পানি নিস্কাশন ব্যবস্থার উন্নয়ন;

ঘ) পথচারী ও সাইকেল চালনায় সুযোগ সুবিধা প্রদান;

ঙ) সড়কের সবুজায়ন।

১১। পটভূমিঃ

ঢাকা সড়ক বিভাগাধীন জিয়া ক-লানী আইএসএসবি গেইট-ভিভিআইপি টার্মিনাল জেলা সড়কটির (-জড-৩০০২) দৈর্ঘ্য ৫.৩৮ কিঃমিঃ। বি-বচ্য প্রক-ল্পর আওতায় হযরত শাহ্জালাল এয়ার-পা-র্টর সা-থ নিরাপদ ও উন্নত যোগা-যাগ স্থাপ-নর জন্য জিয়া ক-লানী হ-ত আইএসএসবি গেট হ-য় এয়ার-পার্ট গেট পর্যন্ত ১.৪৪১ কিঃমিঃ সড়কাং-শর উন্নয়ন ও প্রশস্তকরণ (১.১৬৫ কিঃমিঃ, ২২.১৭ মিটার প্র-স্থ ও ০.২৭৬ কিঃমিঃ ১৪ মিটার প্র-স্থ) ও উন্নয়-নর প্রস্তাব করা হয়। বর্তমা-ন প্রস্তাবিত সড়-ক কোন ফুটপা-তর ব্যবস্থা না থাকায় সড়কটির আ-শ পা-শ বসবাসরত সামরিক ব্যক্তিবর্গ, তাদের পরিবার এবং স্কুল ও কলেজের ছাত্র-ছাত্রীরাসহ পথযাত্রীদের নিরাপত্তাহীনতায় ভুগতে হয়। এছাড়াও স্কুল, ক-লজ ও কর্মস্থ-ল যাতায়াতকারীগন বাই-সাই-ক-ল চলাচল ক-র। যান্ত্রিক যান চলাচ-লর কার-ণ অ-যান্ত্রিক যানবাহনগুলো সর্বদাই ঝুঁকির মধ্যে চলাচল করে। এছাড়া বর্ষা মৌসুমে জলাবদ্ধতা নিরসনের জন্য সড়কের আশে পা-শ ড্রে-ন-জর কোন ব্যবস্থা নেই। এ প্রেক্ষি-ত, বি-বচ্য প্রকল্পটির মাধ্য-ম প্রস্তাবিত সড়কটি উন্নয়ন ও প্রশস্তকরণসহ সড়-কর প-শ ফুটপাত, ড্রেন ও বাই-সাই-কল লে-নর সংস্থান রাখা হয়।

১২। **প্রকল্পের মূল কার্যক্রমঃ**

প্রক-ল্পর আওতায় ৩৮৪৪.৫ ঘঃ মিঃ মাটির কাজ (জিয়া ক-লানী হ-ত আইএসএসবি গেট), ৩৮৪৪.৫ ঘঃ মিঃ মাটির কাজ (আইএসএসবি গেট হ-ত এয়ার-পার্ট গেট), ১১৬৫ মিঃ পেভ-মন্ট কাজ (জিয়া ক-লানী হ-ত আইএসএসবি গেট), ২৭৬ মিঃ পেভ-মন্ট কাজ (আইএসএসবি গেট হ-ত এয়ার-পার্ট গেট), ২৩০০ মিঃ রোড মিডিয়ান নির্মাণ (জিয়া ক-লানী হ-ত আইএসএসবি গেট) (০.৯১৪ মিঃ প্র-স্থ), ২২৫০ মিঃ ফুটপাথ নির্মাণ (জিয়া ক-লানী হ-ত আইএসএসবি গেট) (১.৫০ মিঃ প্র-স্থ), ৫৫২ মিঃ ফুটপাত নির্মাণ (আইএসএসবি গেট হ-ত এয়ার-পার্ট গেট) (১.৫০ মিঃ প্র-স্থ), ১২০০ মিঃ সাইড ড্রেন নির্মাণ (জিয়া ক-লানী হ-ত আইএসএসবি গেট), ৪৬০ মিঃ সাইড ড্রেন নির্মাণ (আইএসএসবি গেট হ-ত এয়ার-পার্ট গেট), ২২০০ এল.এম বাউন্ডারী ওয়াল (উভয় পা-র্শ্ব) (৬ ফুট উচ্চতায়), ৮১.৭৫ বঃ মিঃ ব্রীক ওয়ালসহ ৩২ ফুট খোলা গেট নির্মাণসহ অন্যান্য কাজ সম্পন্ন করা হয়।

১৩। **প্রকল্পের সার্বিক আর্থিক ও বাস্তব অগ্রগতিঃ** - ১০০%

১৩.১ **প্রকল্পের আর্থিক অগ্রগতিঃ** - ১০০%

১৩.২ **প্রকল্পের বাস্তব অগ্রগতিঃ** - **১০০%**

১৪। বছর ভিত্তিক কর্মপরিকল্পনা অনুযায়ী অগ্রগতি বিশ্লেষণ (কাঙ্খিত অগ্রগতি না হলে এর কারণ ও প্রকল্প পরিচালকের ব্যাখ্যা)

নিম্নে বছর ভিত্তিক বার্ষিক উন্নয়ন কর্মসূচি (এডিবি) বরাদ্দ এবং সংশোধিত এডিবি বরাদ্দ ও প্রকৃত ব্যয় দেওয়া হল

(লক্ষ টাকায়)

অর্থ বছর	মূল ডিপিপি অনুযায়ী লক্ষ্যমাত্রা	মুল এডিপি/সংশোধিত-তে বরাদ্দ	ব্যয়
১	৩	৫	৭
২০১৬-১৭	১৩৫৯.০০	১৩৫৯.০০	১৩৫৯.০০
মোটঃ	১৩৫৯.০০	১৩৫৯.০০	১৩৫৯.০০

১৫। ক্রয় **সংক্রান্ত তথ্যাদিঃ**

অনুমোদিত ক্রয় পরিকল্পনার বিপরীতে অগ্রগতি

ক্রঃ নং	প্যাকেজ	চুক্তি মূল্য (কোটি টাকায়)	বিস্তারিত কার্য্যাদেশঅনুযায়ী		অগ্রগতি		মন্তব্য
			কাজ শুরুর তারিখ	কাজ সমাপ্তির তারিখ/ বর্ধিতসময়	বাস্তব (%)	আর্থিক (কোটি টাকায়)	
১	প্যা-কজ-১	১৩.৫৯	জুলাই ২০১৬	জুন ২০১৭	১০০%	১৩.৫৯	কাজ সমাপ্ত।

১৬। আইএমইডি কর্তৃক পূর্ববর্তী পরিদর্শকের সুপারিশ ও প্রতিপালন

প্রকল্পটি আইএমইডি কর্তৃক ইতোপূর্বে পরিদর্শন করা হয়নি।

১৭। প্রকল্প পরিচালক সম্পর্কিত তথ্যঃ

প্রকল্প পরিচালকের নাম ও পদবী	পূর্ণকালীন/ খন্ডকালীন	মেয়াদকাল	
বিত্র-৫৫৬০ লেঃ ক-র্ণল সরকার মোঃ ইকবাল হো-সন, পিএসসি	পূর্ণকালীন	জুলাই ২০১৬	জুন ২০১৭

১৮। প্রকল্পের প্রভাবঃ

জিয়া ক-লানী হ-ত আইএসএসবি গেট হ-য় এয়ার-পার্ট গেট পর্যন্ত সড়কটি হযরত শাহ জালাল আন্তর্জাতিক বিমান বন্দর এর সাথে সংযুক্ত থাকায় বিভিন্ন সময়ে দেশী/বিদেশী ভিভিআইপি ও ভিআইপি ব্যক্তিবর্গ বিমান বন্দরে গমনাগম-নর জন্য ব্যবহার হয়ে আসছে। বাংলাদেশ বিমান বাহিনীর বঙ্গবন্ধু ঘাটি, আইএসএসবি, আর্মড ফোর্সেস মেডিকেল কলেজ, ফায়ার সার্ভিস স্টেশন এবং বাংলাদেশ সেনাবাহিনীর একটি গুরুত্বপূর্ণ স্থাপনা সিএমটিডিসহ উল্লেখিত প্রতিষ্ঠান/সংস্থার জনবল ও যানবাহন উক্ত সড়কটি সার্বক্ষণিক ব্যবহার করা ছাড়াও ক্যান্টন-মন্ট থানা ও সড়কটির উভয় পা-শ্বর আবাসিক এলাকায় বসবাসরত জেসিও'স, অন্যান্য পদবী এবং বেসামরিক ব্যক্তিবর্গের পরিবারবর্গও সড়কটি ব্যবহার করছেন। এ ছাড়াও বেসামরিক জনসাধারন কুর্মি-টালা জেনা-রল হাসপাতা-ল গমনাগম-নর জন্য রাস্তাটি ব্যবহার করছেন।

১৯। প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জন:-

অনুমোদিত	অর্জিত
নিম্নোক্ত উদ্দেশ্যে ১.৪৪১ কিঃমিঃ জিয়া ক-লানী হ-ত হযরত শাহ্জালাল এয়ার-পাট পর্যন্ত সংযোগ সড়ক নির্মাণঃ	
ক) হযরত শাহ্জালাল এয়ার-পাট এর সাথে যোগাযোগ ব্যবস্থার উন্নয়ন;	ক) হযরত শাহ্জালাল এয়ার-পাট এর সাথে যোগাযোগ ব্যবস্থার উন্নয়ন হয়েছে;
খ) জিয়া কলোনী আবাসিক এলাকায় সড়ক নিরাপত্তার উন্নয়ন;	খ) জিয়া কলোনী আবাসিক এলাকায় সড়ক নিরাপত্তার উন্নয়ন হয়েছে;
গ) সড়কের পানি নিস্কাশন ব্যবস্থার উন্নয়ন;	গ) সড়কের পানি নিস্কাশন ব্যবস্থার উন্নয়ন হয়েছে;
ঘ) পথচারী ও সাইকেল চালনায় সুযোগ সুবিধা প্রদান;	ঘ) পথচারী ও সাইকেল চালনায় সুযোগ সুবিধা প্রদান সম্ভব হয়েছে;
ঙ) সড়কের সবুজায়ন।	ঙ) মেডিয়ানের উপর বৃক্ষ রোপনের মাধ্যমে সড়কটি সবুজায়ন করা হয়েছে।

২০। সাধারণ পর্যবেক্ষণঃ

২০.১ আইএমই বিভাগের পরীক্ষণ ও মূল্যায়ন সেক্টর-২ এর মহাপরিচালক ড. মোঃ মশিউর রহমান ও উপ-পরিচালক প্রকৌশলী মোহাম্মদ তানভীর আক্কাস কর্তৃক গত ২২/০৭/২০১৮ তারিখ প্রকল্প এলাকা সরেজমিন পরিদর্শন করা হয়। পরিদর্শনকালে প্রকল্প পরিচালকসহ বাংলাদেশ সেনাবাহিনীর স্পেশাল ওয়ার্ক্স অর্গানাইজেশন (SWO)-এর ২৪ ইঞ্জিনিয়ারিং কন্সট্রাকশন ব্রিগেডের অন্যান্য কর্মকর্তা-কর্মচারীবৃন্দ উপস্থিত থেকে পরিদর্শন কার্যক্রমে সহায়তা প্রদান করেন। পরিদর্শনকালে প্রাপ্ত তথ্যানুযায়ী প্রকল্পটির বাস্তবায়নের যে চিত্র পাওয়া গেছে তা নিম্নরূপঃ

২০.২ প্রকল্পের আওতায় ১৩.৫৯ কোটি টাকা ব্যয়ে প্রায় ১.৪৪ কি:মি: দীর্ঘ জিয়াকলোনী-এয়ারপোর্ট গেট সড়কটি উন্নয়ন করা হয়। উক্ত সড়কের চেইনেজ ০+০০০ হতে ১+১৬৫ কি:মি: পর্যন্ত দুই পার্শ্বে ফুটপাত-কাম ড্রেইন নির্মাণ ও সাইকেল ট্র্যাকসহ প্রায় ২২ মি: প্রশস্থ সড়কের উপর ওয়্যারিং কোর্স করা হয়। তৎপরবর্তী ১.১৬৫ কি:মি: হতে ১.৪৪১ কি:মি: চেইনেজ পর্যন্ত সড়কটি ৪.৯ মি: প্রশস্ত করা হয় এবং দুই পাশে ড্রেইন কাম ফুটপাত ও সসার ড্রেইন নির্মাণ করা হয়।

২০.৩ সরেজমিন পরিদর্শনকালে সড়ক, ফুটপাত, সাইকেল লেইনে মেডিয়ান ইত্যাদির বিভিন্ন অংশের dimension পরিমাপ করা হয়। সড়কের বিভিন্ন অংশের dimension ডিপিপিতে বিদ্যমান ড্রইং ডিজাইনের সাথে সামঞ্জস্যপূর্ণ পাওয়া যায়। তবে, ডিপিপি'র নক্সা অনুযায়ী প্রকল্পের আওতায় নির্মিত সড়কের সাইকেল ট্র্যাকটি ফ্লোক্সিবল পেভমেন্ট হওয়ার জন্য নির্ধারিত ছিলো। পরিদর্শনকালে ১.১৪ কি:মি: দীর্ঘ সড়কটির দুপার্শ্বে সাইকেল ট্র্যাকটি Concrete দিয়ে নির্মাণ করা হয়েছে মর্মে পরিলক্ষিত হয়। তবে তা উক্ত অঙ্গের অনুমোদিত ব্যয়ের মধ্যেই সম্পাদন করা হয়েছে। সাইকেল ট্র্যাকটি Concrete দিয়ে নির্মাণের এর কারণ ও যৌক্তিকতার বিষয়ে বাস্তবায়নকারী সংস্থার মতামত জানা যেতে পারে।

২০.৪ বাহ্যত সড়কের সার্বিক অবস্থা সন্তোষজনক মনে হয়েছে। তবে এর কিছু অংশে পানি জমে থাকতে দেখা গেছে। পরিদর্শনকালে পানি জমে থাকা স্থানসমূহ চিহ্নিতপূর্বক মেরামতের প্রয়োজনীয় পদক্ষেপ গ্রহণের জন্য অনুরোধ করা হয়।

২০.৫ প্রকল্পের আওতায় সড়কটির মেডিয়ানে বৃক্ষ রোপন করা হয়। তবে, মেডিয়ানের উপর রোপনকৃত গাছগুলর মধ্যে ১২টি গাছ মারা যায়। উক্ত গাছ সমূহের স্থলে নতুন করে গাছ রোপন করা হয়েছে। নতুন রোপনকৃত গাছের বিকাশ সন্তোষজনক নয়। রোপনকৃত নতুন গাছগুলোও যদি না টিকে থাকে সেক্ষেত্রে উক্ত স্থানের মাটি Laboratory-তে পরীক্ষাপূর্বক বিশেষজ্ঞদের মতামত নেয়া যেতে পারে।

২০.৬ প্রকল্পের আওতায় ট্রাফিক সাইন এবং সাইন পোস্টের সংস্থান ছিলো। কিন্তু পরিদর্শনকালে উল্লেখযোগ্য তেমন ট্রাফিক সাইন/সিগন্যাল পরিলক্ষিত হয়নি। কেবল ISSB ও CMTD'র দিক নির্দেশনামূলক Sign Post দেখো গেছে। প্রকল্পের সড়কের দু'পার্শ্বে গতি নিয়ন্ত্রণসহ অন্যান্য ট্রাফিক সাইন সিগন্যাল বসানো যেতে পারে।

২০.৭ সড়কটি ১.১৬৫ কি:মি: হতে ১.৪৪১ কি:মি: অংশটি খুবই incurved হওয়ায় স্থানটি ঝুঁকিপূর্ণ মর্মে প্রতীয়মান হয়। উক্ত এলাকায় দূর্ঘটনা রোধকল্পে curved স্থানে সতর্কতামূলক Sign Post ও Mirror বসানো জরুরী।

২০.৮ ডিপিপির ডিজাইন অনুসারে সড়কটি ও সাইকেল ট্র্যাকের মাঝে Kerb Stone বসানো হয়েছে। প্রায় ৫ ইঞ্চির দু'টি করে সিসি ব্লক পাশাপাশি বসিয়ে Kerb Stone নির্মাণ করা হয়েছে। তবে ৩-৪ টি Spot-এ Kerb Stone-এর মাথা ভাঙ্গা অবস্থায় পাওয়া যায়। এতে করে বিদ্যমান Kerb Stone এর ডিজাইন যথাযথ ও টেকসই হয়নি মর্মে প্রতীয়মান হয়। এ প্রেক্ষিতে Kerb Stone সমূহ মজবুতীকরণের জন্য যথাযথ ডিজাইনের প্রয়োজন এবং ক্ষতিগ্রস্থ Kerb Stone সমূহ যথাশীঘ্র মেরামতের লক্ষ্যে প্রয়োজনীয় ব্যবস্থা গ্রহণ করা যেতে পারে।

২০.৯ প্রকল্পের আওতায় নির্মিত সড়কটি ঢাকা সড়ক বিভাগ, সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের জেলা সড়ক হিসেবে আওতাভুক্ত হওয়া সত্ত্বেও প্রকল্পটি বাস্তবায়নকালে ঢাকা সড়ক বিভাগের কোনরুপ supervision পরিলক্ষিত হয়নি। সড়কটির রক্ষণাবেক্ষণসহ যাবতীয় উন্নয়ন কার্যক্রম বাংলাদেশ সেনাবাহিনী কর্তৃক পরিচালিত হ য়েছে। যেহেতু সড়কটি ঢাকা ক্যান্টনমেন্ট এলাকায় অবস্থিত সেহেতু, সড়কটি সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর হতে বাংলাদেশ সেনাবাহিনীর নিকট হস্তান্তর করা যেতে পারে কিনা সে বিষয়ে সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর , SWO, বাংলাদেশ সেনাবাহিনী এবং পরিকল্পনা কমিশন মতামত প্রদান করতে পারে। এ বিষয়ে SWO, বাংলাদেশ সেনাবাহিনী প্রয়োজনীয় কার্যক্রম গ্রহণ করবে।

২১। প্রকল্প এলাকার ছবিঃ



চিত্র ১: প্রকল্প এলাকা পরিদর্শন।



চিত্র ২: সড়কটির ১.১৬৫ কি:মি: হতে ১.৪৪১ কি:মি: curved অংশ।







চিত্র ৩: সড়কে পানি জমে থাকার চিত্র। চিত্র ৪: ক্ষতিগ্রস্ত kerb stone চিত্র ৫: rigid সাইকেল ট্র্যাক।

২২। সুপারিশ/মতামত:

২২.১ প্রকল্পের আওতায় নির্মিত সড়কের সাইকেল ট্র্যাকটি ফ্লোক্সিবল পেভমেন্ট হওয়ার জন্য নির্ধারিত থাকলেও তা Concrete দিয়ে নির্মাণ করা হয়েছে। এর কারণ ও যৌক্তিকতার বিষয়ে বাস্তবায়নকারী সংস্থার ব্যাখ্যা করতে পারে;

২২.২ সড়কের কিছু অংশে পানি জমে থাকতে দেখা গেছে। পানি জমে থাকা স্থানসমূহ চিহ্নিতপূর্বক সংশোধনের প্রয়োজনীয় পদক্ষেপ গ্রহণের করা যেতে পারে;

২২.৩ সড়কটির মেডিয়েনের উপর রোপনকৃত ১২টি গাছ মারা যায়। একই জায়গায় নতুন রোপনকৃত গাছগুলোও যদি না টিকে থাকে সেক্ষেত্রে উক্ত স্থানের মাটি পরীক্ষাপূর্বক বিশেষজ্ঞদের মতামত নেয়া যেতে পারে;

২২.৪ প্রকল্পের সড়কের দু'পার্শ্বে গতি নিয়ন্ত্রণসহ অন্যান্য ট্রাফিক সাইন সিগন্যাল বসানো যেতে পারে;

২২.৫ প্রকল্পের উপর অতি শীঘ্রই external audit সম্পন্ন করতে হবে;

২২.৬ সড়কটি ১.১৬৫ কি:মি: হতে ১.৪৪১ কি:মি: অংশটি বক্রাকার হওয়ায় উক্ত স্থানে দূর্ঘটনা রোধকল্পে সতর্কতামূলক Sign Post ও Mirror বসানো জরুরী;

২২.৭ প্রকল্পের আওতায় নির্মিত Kerb Stone সমূহ মেরামতের লক্ষ্যে প্রয়োজনীয় ব্যবস্থা গ্রহণ করা যেতে পারে এবং ভবিষ্যিতে আরো মজবুত Kerb Stone নির্মাণের লক্ষ্যে যথাযথ ডিজাইন নিশ্চিত করতে হবে;

২২.৮ সড়কটি ঢাকা ক্যান্টনমেন্ট এলাকায় অবস্থিত হওয়ায় তা সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর হতে বাংলাদেশ সেনাবাহিনীর নিকট হস্তান্তর করা যেতে পারে কিনা সে বিষয়ে সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর , SWO, বাংলাদেশ সেনাবাহিনী এবং পরিকল্পনা কমিশন মতামত প্রদান করতে পারে। এ বিষয়ে SWO, বাংলাদেশ সেনাবাহিনী প্রয়োজনীয় কার্যক্রম গ্রহণ করবে।

২২.৯ অনুচ্ছেদ ২২.১-২২.৮ এর উপর প্রয়োজনীয় ব্যবস্থা গ্রহণপূর্বক আগামী ১(এক) মাসের মধ্যে আইএমইডিসহ সংশ্লিষ্ট সকলকে অবহিত করতে হবে|

রিকাবীবাজার-রামপাল-দিঘীরপাড়-বাংলাবাজার-মুন্সীগঞ্জ সদর-নয়াগাঁও-মুক্তারপুর সড়ক (নয়াগাঁও হাসপাতাল সংযোগ সড়কসহ) শীর্ষক প্রকল্পেরসমাপ্তি মূল্যায়ন প্রতিবেদন

(সমাপ্তঃ জুন, ২০১৭)

১। প্রকল্পের নাম : রিকাবীবাজার-রামপাল-দিঘীরপাড়-বাংলাবাজার-মুন্সীগঞ্জ সদর-নয়াগাঁও-মুক্তারপুর সড়ক (নয়াগাঁও হাসপাতাল সংযোগ সড়কসহ)।

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

৩। বাস্তবায়নকারী সংস্থা : সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর।

৪। প্রকল্প এলাকা : মুন্সীগঞ্জ।

৫। প্রকল্পের বাস্তবায়ন সময় ও ব্যয় :

(ব্যয় লক্ষ টাকায়)

প্রাক্কলিত ব্যয় (প্রঃসাঃ)		প্রকৃত ব্যয় (প্রঃ সাঃ)	পরিকল্পিত বাস্তবায়নকাল		প্রকৃত বাস্তবায়নকাল	অতিক্রান্তব্যয় (মূল প্রাক্কলিত ব্যয়ের %)	অতিক্রান্ত সময় (মূল বাস্তবায়নকালের %)
মূল	সর্বশেষ (১ম) সংশোধিত		মূল	সর্বশেষ (১ম) সংশোধিত			
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮
৫৭৭০.৭১	৮০১৭.১৪৫	৫৮০১.০০	০১/০৭/২০০৯ থেকে ৩০/০৬/২০১৩	০১/০৭/২০০৯ থেকে ৩০/০৬/২০১৪	০১/০৭/২০০৯ থেকে ৩০/০৬/২০১৭	(+) ৩০.২৯ (০.৫২৫%)	৭ বছর (১৭৫%)

নোটঃ ব্যয় ব্যাতিরেকে বা স্তবায়ন মেয়াদ ৩০-০৬-২০১৭ পর্যমন্ত ২ (দুই) দফায় ১ ৭৫% বৃদ্ধি করা হয়। এছাড়া মূল অনুমোদিত ব্যয়ের তুলনায় প্রকৃত ব্যয় ৩০.২৯ লক্ষ টাকা (০.৫২৫%) বেশি হয়।

৬। **প্রকল্পের পটভূমি ও উদ্দেশ্যঃ**

৬.১ পটভূমিঃ রিকাবীবাজার-রামপাল-দিঘীরপাড়-বাংলাবাজার-মুন্সীগঞ্জ সদর-নয়াগাঁও-মুক্তারপুর সড়ক (নয়াগাঁও হাসপাতাল সংযোগ সড়কসহ) প্রকল্পটি মুন্সীগঞ্জ সদর ও টঙ্গীবাড়ী এ দুটি উপজেলার ৩১০.৭৫ বর্গ কিলোমিটার এলাকার ৪১ লক্ষ জনসংখ্যার মধ্যে একমাত্র সড়ক যোগাযোগ ব্যবস্থাকে সহজতর, আরামপ্রদ, নিরাপদ কর ণ, এলাকার উৎপাদিত মাছ, গবাদি পশু, আলু, চাল ইত্যাদি পণ্য দ্রুত বাজারজাত করার পথ সুগম করাসহ শিল্পায়ন, শিক্ষা ও স্বাস্থ্যসেবা খাতের উন্নয়ন সাধনের মাধ্যমে জাতীয় অর্থনৈতিক উন্নয়নে ভূমিকা রেখেছে।

এ প্রকল্পের অধীনে ৮২০.৯৩ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ৩০.৩৪ কিঃ মিঃ হার্ডসোল্ডার নির্মা ণ, ১০৪৫.৪৭ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ১৬.৭৬ কিঃ মিঃ সড়ক মজবুতিকর ণ কাজ করা হয়েছে। এছাড়াও ২৯৬৬.৩৬ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ৫ টি প্যাকেজে ৭ টি (২১৭.২৫ মিঃ) আরসিসি/পিসি সেতু নির্মা ণ ও ১৪৩.৩৯ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ২ টি প্যাকেজের আওতায় ২ টি (১৬.০৫ মিঃ) কালভার্ট নির্মা ণ কাজ সমাপ্ত করা হয়েছে। প্রকল্পটি বা স্তবায়নের ফলে উক্ত এলাকার জনসাধারনের সড়ক যোগাযোগ ব্যবস্থা সহজতর, আরামপ্রদ, নিরাপদ হওয়া সহজনগণের আর্থ সামাজিক অবস্থার উন্নয়নে প্রভাব রেখেছে বলে লক্ষ্য করা যায়।

৬.২ উদ্দেশ্যঃ প্রকল্পটি বাস্তবায়নের মাধ্যমে মুন্সীগঞ্জ সদর ও টঙ্গীবাড়ী এ দুটি উপজেলার ৩১০.৭৫ বর্গ কিলোমিটার এলাকার ৪১ লক্ষ জনসংখ্যার মধ্যে সড়ক যোগাযোগ ব্যবস্থা সচল রাখা, অত্র এলাকার উৎপাদিত মাছ, গবাদি পশু, আলু, চাল ইত্যাদি পণ্য দ্রুত বাজারজাত করার পথ সুগম করাসহ শিল্পায়ন, শিক্ষা ও স্বাস্থ্যসেবা খাতের উন্নয়ন করা। এছাড়াও পিআরএসপি এবং এমডিজি অনুসারে প্রকল্প এলাকার দারিদ্র্য বিমোচনের দ্বারা জনগনের আর্থ সামাজিক অবস্থার উন্নয়ন সাধন।

৭। **প্রকল্পের মূল কাজঃ**

- সড়ক প্রশস্তকরণ কাজ ২২.৪০ কিঃ মিঃ।
- সড়ক মজবুতিকরণ কাজ ১৬.৭৬ কিঃ মিঃ।
- হার্ডসোল্ডার নির্মাণ কাজ ৩০.৩৪ কিঃ মিঃ।
- আরসিসি সেতু নির্মাণ কাজ - ৭টি/২১৭.২৫ মিঃ।
- আরসিসি কালভার্ট নির্মাণ কাজ - ২টি/১৬.০৫ মিঃ।
- রক্ষাপ্রদ কাজ - ১৩৫৭.০০ মিঃ।

৮। পিসিআর অনুসারে প্রকল্পের অর্থ ভিত্তিক বাস্তবায়নঃ

(Financial Figure in Lac Tk)

Items of work (As Per DPP)		Unit	Target (as per DPP)		Actual Progress		Reasons for deviation
			Financial	Physical (Quantity)	Financial	Physical (Quantity)	
1		*2*	*3*	*4*	*5*	*6*	*7*
A. Revenue							
4800	Supply & Services	-	-	-	-	-	-
B. Capital							
6900	Acquisition / Purchase of Land & Landed Properties of Assets						
6901	01. Land Acquisition	Hector	696.80	13.28	-	-	
7000	Civil Works.				-	-	
7021	02. Earth Work:						
	a) Construction of Road Embankment (5.70 km)	L. cum	825.00	3.30	-	-	
	b) Widening / Raising of Pavement (22.00 km)	L. cum	716.00	4.30	676.35	3.96	
7021	03. Construction of Pavement:						
	a) New Construction						
	i) 3.66 m Width (Flexible Pavement)	km.	508.90	5.70	-	-	
	b) Existing Pavement						
	i) 3.66 m Width (Strengthening of Old Pavement)	km.	731.75	15.30	853.40	15.30	
	ii) 5.50 m Width (Strengthening)	km.	128.78	1.50	192.07	1.46	
	iii) Hard Shoulder	km.	902.42	34.00	820.93	30.34	
7026	04. Construction of Concrete / P.C Girder Bridge	m	3060.00	255.00	2966.36	217.25	
7026	05. Construction of Concrete Culvert	m.	147.25	15.50	143.39	16.05	
7081	06. Protective Work :						

Items of work (As Per DPP)		Unit	Target (as per DPP)		Actual Progress		Reasons for deviation
			Financial	Physical (Quantity)	Financial	Physical (Quantity)	
1		*2*	*3*	*4*	*5*	*6*	*7*
	a) C.C Block with Geo-Textile	sqm	90.00	4500.00	-	-	
	b) Construction of Toe-Wall	m.	87.00	1500.00	21.51	500.00	
	c)RCC Palesiding work at Toe	L.S	60.045	750.00	64.20	857.00	
7081	07. Sign, Signal& KM Post	km.	23.20	40.70	22.79	35.00	
7021	08. Maintenance During Construction	L.S	40.00		40.00		
C. Physical Contingency							
	Physical Contingency						
D. Price Contingency							
	Price Contingency						
Total			8017.145		5801.00		

৯। **প্রকল্প পরিচালক সংক্রান্ত তথ্যাদি:**

ক্রম:নং	প্রকল্প পরিচালকের নাম ও পদবী	দায়িত্বের ধরণ		কর্মকাল	
		পূর্ণকালীন	পূর্ণকালীন	যোগদান	বদলী
১	২	৩	৪	৫	৬
১	Shahabuddin Additional Chief Engineer Dhaka Zone, Dhaka. 29,000/- - 35,600/-	--	হ্যাঁ	০১/০৭/২০০৯	০৩/১১/২০০৯
২	A.F.M. Shirajul Islam Additional Chief Engineer Dhaka Zone, Dhaka. 29,000/- - 35,600/-	--	হ্যাঁ	০৩/১১/২০০৯	১২/১১/২০০৯
৩	Shahabuddin Additional Chief Engineer Dhaka Zone, Dhaka. 29,000/- - 35,600/-	--	হ্যাঁ	১২/১১/২০০৯	১৭/১১/২০০৯
৪	TarunTapan Dewan Additional Chief Engineer Dhaka Zone, Dhaka. 29,000/- - 35,600/-	--	হ্যাঁ	১৭/১১/২০০৯	১৭/১২/২০০৯
৫	A.F.M. Shirajul Islam Additional Chief Engineer Dhaka Zone, Dhaka. 29,000/- - 35,600/-	--	হ্যাঁ	১৭/১২/২০০৯	১১/০১/২০১০
৬	TarunTapan Dewan Additional Chief Engineer Dhaka Zone, Dhaka. 29,000/- - 35,600/-	--	হ্যাঁ	১১/০১/২০১০	১৭/০১/২০১০

ক্রম:নং	প্রকল্প পরিচালকের নাম ও পদবী	দায়িত্বের ধরণ		কর্মকাল	
		পূর্ণকালীন	পূর্ণকালীন	যোগদান	বদলী
১	২	৩	৪	৫	৬
৭	Mohammad Baezid Additional Chief Engineer Dhaka Zone, Dhaka. 29,000/- - 35,600/-	--	হ্যাঁ	১৭/০১/২০১০	২১/০১/২০১০
৮	Md. Sohrabuddin Mia Additional Chief Engineer Dhaka Zone, Dhaka. 29,000/- - 35,600/-	--	হ্যাঁ	২১/০১/২০১০	০৯/০২/২০১০
৯	Shahabuddin Additional Chief Engineer Dhaka Zone, Dhaka. 29,000/- - 35,600/-	--	হ্যাঁ	০৯/০২/২০১০	০২/০২/২০১১
১০	Md. Abdul Quddus Additional Chief Engineer Dhaka Zone, Dhaka. 29,000/- - 35,600/-	--	হ্যাঁ	০২/০২/২০১১	১০/০১/২০১২
১১	Md. Mofijul Islam Additional Chief Engineer Dhaka Zone, Dhaka. 29,000/- - 35,600/-	--	হ্যাঁ	১২/০১/২০১২	৩১/০১/২০১৩
১২	Md. Habibul Haque Additional Chief Engineer Dhaka Zone, Dhaka. 29,000/- - 35,600/-	--	হ্যাঁ	২৬/০২/২০১৩	০৯/০৭/২০১৪
১৩	Md. Aftab Hossen Khan Additional Chief Engineer Dhaka Zone, Dhaka. 29,000/- - 35,600/-	--	হ্যাঁ	০৯/০৭/২০১৪	২৪/১২/২০১৫
১৪	Md. Abdus Salam Additional Chief Engineer Dhaka Zone, Dhaka. 56,500/- - 74,400/-	--	হ্যাঁ	২৪/১২/২০১৫	০৪/০৪/২০১৭
১৫	Md. AbdusSabur Additional Chief Engineer Dhaka Zone, Dhaka. 56,500/- - 74,400/-	--	হ্যাঁ	০৪/০৪/২০১৭	৩০/০৬/২০১৭

১০। ক্রয় সংক্রান্ত তথ্যাদিঃ

ক্র	প্যাকেজ/ কাজের নাম	প্রাক্কলিত ব্যয়	দরপত্র আহবানের তারিখ	মন্তব্য
	Construction of Hard Shoulder, RCC Palisiding at Toe Wall, Earth work for road Widening of the pavement at 22nd km to 29th km.	৩৬৬.৫৫ ৩৬৬.৫৫	১৫/১১/২০১০ ১৮/০১/২০১১ ১২/০৬/২০১১ ১২/০৬/২০১১	কাজ সমাপ্ত
প্যাকেজ নং-২				
	Construction of Hard Shoulder, embankment/road Widening by	৩৬২.৭৩ ৩৬২.৭৩	১৫/১১/২০১০ ০২/০১/২০১১	কাজ সমাপ্ত

ক্র	প্যাকেজ/ কাজের নাম	প্রাক্কলিত ব্যয়	দরপত্র আহবানের তারিখ	মন্তব্য
	earth work, RCC Palisiding, Toe Wall at 3rd (p) to 5th (p) & 29th (p) to 35th (p).		০৪/০৫/২০১২ ০৪/০৫/২০১২	
প্যাকেজ নং-৩				
	Lot No-01 Construction of Hard Shoulder, R.C.C Palisiding at Toe Wall, Earth work for road Widening/raising of the pavement at 5th (p) to 16th (p).	১৩৭.৮৯ ১৩৭.৮৯	০৫/০১/২০১০ ০২/০৩/২০১০ ০৮/০৭/২০১০ ০৮/০৭/২০১০	কাজ সমাপ্ত
	Lot No-02 Remaining work construction of Hard Shoulder, Earth work for road Widening/raising of pavement, R.C.C Palisiding at Toe Wall at 5th (p) to 16th (p) & 41th (p) to 42nd km.	৫৫৬.৪৪ ৫৫৬.৪৪	১৭/০৯/২০১২ ১২/১২/২০১২ ২৩/০৩/২০১৩ ২৩/০৩/২০১৩	কাজ সমাপ্ত
প্যাকেজ নং-৪				
	Estimate for Strengthening & Surfacing work at 15th km (p) to 16th km, Widening of road embankment with construction of hard shoulder at 35th km (p) to 38th km (p) and Surfacing work at 38th km (p) & 39th km (p) to 40th km (p).	৭৩৬.৩৪ ৭৩৬.৩৪	১৩/১২/২০১৬ ২৩/০২/২০১৭ ২২/০৬/২০১৭ ২২/০৬/২০১৭	কাজ সমাপ্ত
প্যাকেজ নং-৫				
	Strengthening of Old damaged pavement by aggregate base type-I with carpeting and seal coat at Ch: 29+000 to 37+000.	৪৬৫.৬৫ ৪৬৫.৬৫	১০/০২/২০১৪ ২৫/০৫/২০১৪ ১৯/১২/২০১৪ ১৯/১২/২০১৪	কাজ সমাপ্ত
প্যাকেজ নং-৬				
	Construction of 1(One) no 31.198m long P.C Girder Bridge at 12th km (Ch: 11+726m).	৩৬৬.৯৫ ৩৬৬.৯৫	০৮/০৭/২০১৪ ২৭/১১/২০১৪ ২৭/১১/২০১৬ ২৭/১১/২০১৬	কাজ সমাপ্ত
প্যাকেজ নং-৭				
	Construction of 1(One) no 31.98m long P.C Girder Bridge at 9th km (Ch: 8+373m), 1(One) no 43.39m long P.C Girder at 13th km (Ch: 12+673m) & 1 (One) no 43.39m long P.C Girder at 15th km (Ch: 14+589m) to 3(three) nos P.C Girder Bridge.	১৩৯৫.০৫ ১৩৯৫.০৫	০৮/০৭/২০১৪ ২৭/১১/২০১৪ ২৭/১১/২০১৬ ২৭/১১/২০১৬	কাজ সমাপ্ত
প্যাকেজ নং-৮				
	Lot No-01 Construction of 1(One) no 25.74m long P.C Girder Bridge at 5th km (Ch: 4+536m).	৪৪১.৫৮ ৪৪১.৫৮	০৭/০৯/২০১৫ ১৫/১১/২০১৫ ১৪/১১/২০১৬	কাজ সমাপ্ত

ক্র	প্যাকেজ/ কাজের নাম	প্রাক্কলিত ব্যয়	দরপত্র আহবানের তারিখ	মন্তব্য
			১৪/১১/২০১৬	
	Lot No-02 Construction of 1(One) no 25.74m long P.C Girder Bridge at 7th km (Ch: 6+650m).	৪৫৬.৯০ ৪৫৬.৯০	০৭/০৯/২০১৫ ১৫/১১/২০১৫ ১৪/১১/২০১৬ ১৪/১১/২০১৬	কাজ সমাপ্ত
	Lot No-03 Construction of 1(One) no 16.59m long P.C Girder Bridge at 22th km (Ch: 21+290m).	৩০৫.৮৮ ৩০৫.৮৮	০৭/০৯/২০১৫ ১৫/১১/২০১৫ ১৪/১১/২০১৬ ১৪/১১/২০১৬	কাজ সমাপ্ত
প্যাকেজ নং-৯				
	Lot No-01 Construction of 1(One) no 2.70m long R.C.C Box Culvert at 2nd km (Ch: 1+800).	২৬.০০ ২৬.০০	০৩/০৩/২০১০ ২০/০৬/২০১০ ১০/১১/২০১০ ১০/১১/২০১০	কাজ সমাপ্ত
	Lot No-02 Construction of 1(One) no. 2.70m long R.C.C Box Culvert at 3rd km (Ch: 2+953).	১৪৩.০৪ ১৪৩.০৪	১৫/১২/২০১৬ ২০/০২/২০১৭ ১৯/০৫/২০১৭ ১৯/০৫/২০১৭	কাজ সমাপ্ত
প্যাকেজঃ মেরামত				
	Maintenance During Construction	৪০.০০ ৪০.০০		কাজ সমাপ্ত

১১। পিসিআর এ উল্লেখিত বরাদ্দ ও অগ্রগতিঃ

অর্থ বছর	ডিপিপি/আরডিপিপি	এডিপি/আরএডিপি বরাদ্দ	টাকা অবমুক্তি	ব্যয়
২০০৯-২০১০	২০০.০০	২০০.০০	২০০.০০	২০০.০০
২০১০-২০১১	৪০০.০০	৪০০.০০	৪০০.০০	৪০০.০০
২০১১-২০১২	২৬৬.০০	২৬৬.০০	২৬৬.০০	২৬৬.০০
২০১২-২০১৩	৩৭১২.২৮	৪০০.০০	৪০০.০০	৪০০.০০
২০১৩-২০১৪	৩৪৩৮.৮৬৫	৬০০.০০	৬০০.০০	৬০০.০০
২০১৪-২০১৫	-	৩৭৫.০০	৩৭৫.০০	৩৭৫.০০
২০১৫-২০১৬	-	১৬০০.০০	১৬০০.০০	১৬০০.০০
২০১৬-২০১৭	-	১৯৬০.০০	১৯৬০.০০	১৯৬০.০০

১২। কাজ অসম্পূর্ণ থাকলে তার কারণঃ গত ০৪/১০/২০১৫ ইং তারিখ প্রধান প্রকৌশলী, সড়ক ও জনপথ, তেজগাঁও এর সভা কক্ষে সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগের সচিব মহোদয়ের সভাপতিত্বে অনুষ্ঠিত ঢাকা জোনের পর্যালোচনা সভায় উক্ত প্রকল্পের চেইনেজ ১৬+০০০ হতে ২১+৭০০ মোট ৫.৭০ কিঃমিঃ নতুন সড়ক নির্মাণ কাজ চলমান প্রকল্প হতে বাদ দেয়ার সিদ্ধান্ত গৃহীত হয়। কারণ প্রকল্পের উক্ত অংশ পদ্মা নদীর বর্তমান অবস্থানের নিকটবর্তী এবং পদ্মা সেতুর নির্মাণ কাজ সমাপ্তির পরে নদীর গতিপথ পরিবর্তন হতে পারে বিবেচনায় নতুন সড়ক নির্মাণ বাদ দেয়া হয়েছে। ফলে উক্ত সড়কাংশ নির্মাণের জন্য ১৩.২৮ হেক্টর ভূমি অধিগ্রহণ, ৩.৩০ লক্ষ ঘন মিটার সড়ক বাঁধ নির্মাণ কাজ, ৫.৭০ কিঃমিঃ নতুন সড়ক পেভমেন্ট নির্মাণসহ ৪৫০০ বর্গ মিটার রক্ষাপ্রদ কাজ (সিসি বস্নক) এবং ১০০০ মিটার টো-ওয়াল নির্মাণ কাজ বাস্তবায়ন করা হয়নি।

১৩। প্রকল্পের অনুমোদন, মেয়াদ ও সংশোধনঃ

(লক্ষ টাকায়)

	মেয়াদকাল	প্রাক্কলিত ব্যয়
মূল	০১/০৭/২০০৯ হতে ৩০/০৬/২০১৩	৫৭৭০.৭১
১ম সংশোধন	০১/০৭/২০০৯ হতে ৩০/০৬/২০১৪	৮০১৭.১৪৫
ব্যয় বৃদ্ধি ব্যতিরেকে মেয়াদ ১ম বার	০১/০৭/২০০৯ হতে ৩০/০৬/২০১৫	৮০১৭.১৪৫
ব্যয় বৃদ্ধি ব্যতিরেকে মেয়াদ ২য় বার	০১/০৭/২০০৯ হতে ৩০/০৬/২০১৭	৮০১৭.১৪৫

১৪। সার্বিক অগ্রগতিঃ প্রকল্পের আওতায় জুন, ২০১৭ পর্য ন্ত ক্রমপুঞ্জিত আর্থিক অগ্রগতি হয়েছে ৫৮০১.০০ লক্ষ টাকা যা অনুমোদিত ব্যয় ৮০১৭.১৪৫ লক্ষ টাকার ৭২.৩৬%।

১৫। প্রকল্প পরিদর্শনঃ গত ০৩/০৭/২০১৮ তারিখে আইএমইডি'র মহা পরিচালক ডঃ মোঃ মশিউর রহমান কর্তৃক প্রকল্পটি সরেজমিন পরিদর্শন করা হয়। পরিদর্শনকালে সড়ক বিভাগের কর্মকর্তাগণ উপস্থিত ছিলেন। পরিদর্শন পর্যবেক্ষণনিম্নরূপঃ

১৫.১। ভূমি অধিগ্রহনঃ অনুমোদিত আরডিপিপিতে ১৩.২৮ হেক্টর ভূমি অধিগ্রহ ণের জন্য ৬৯৬.৮০ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। পরিদর্শনকালে কর্মকর্তাগণ অবহিত করেন যে, গত ০৪/১০/২০১৫ ইং তারিখ প্রধান প্রকৌশলী, সড়ক ও জনপথ, সড়ক ভবন, তেজগাঁও-এর এর সভা কক্ষেসড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগের সচিব মহোদয়ের সভাপতিত্বে অনুষ্ঠিত ঢাকা জোনের পর্যালোচনা সভায় উক্ত প্রকল্পের চেইনেজ ১৬+০০০ হতে ২১+৭০০ মোট ৫.৭০ কিঃমিঃ নতুন সড়ক নির্মাণ কাজ চলমান প্রকল্প হতে বাদ দেয়ার সিদ্ধা ন্ত গৃহীত হয়। যার কারনে উক্ত ভূমি অধিগ্রহ ণ কাজ করা সম্ভব হয় নাই। ফলে ভূমি অধিগ্রহণে ৬৯৬.৮০ লক্ষ টাকা অব্যয়িত থাকে।

১৫.২। মাটির কাজঃ অনুমোদিত ডিপিপি অনুযায়ী ৭.৬০ লঃ ঘঃ মিঃ মাটির কাজের জন্য ১৫৪১.০০ লক্ষ টাকা সংস্থান রাখা হয়। পিসিআর আনুযায়ী ৩.৯৬ লঃ ঘঃ মিঃ মাটির কাজের জন্য ৬৭৬.৩৫ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে। পরিদর্শণকালে জানা যায়, নতুন সড়ক বাঁধ নির্মা ণের জন্য ৩.৩০ লঃ ঘঃ মিঃ মাটির কাজ ধরা ছিল। কিন্তু উক্ত অংশটি প্রকল্প হতে বাদ দেওয়ার কারণে মাটির কাজের পরিমাণ কমে গিয়াছে। এছাড়াও অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপি'র সংস্থানের তুলনায় মাঠ পর্যায়ের প্রয়োজনীয়তার নিরিখে মাটির কাজের পরিমান কম করা হয়েছে।

১৫.৩। ফ্লেক্সিবল নতুন পেভমেন্ট নির্মাণঃ সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী ৩.৬৬ মিঃ প্রসেক্স ৫.৭০ কিঃ মিঃ নতুন ফ্লেক্রিবল পেভমেন্ট নির্মাণের জন্য টাকা ৫০৮.৯০ লক্ষ, ৩.৬৬ মিঃ প্রসেক্স ১৫.৩০ কিঃ মিঃ পুরাতন পেভমেন্ট মজবুতিকরণের জন্য টাকা ৭৩১.৭৫ লক্ষ, ৫.৫০ মিঃ প্রশস্ত ১.৫০ কিঃ মিঃ পুরাতন পেভমেন্ট মজবুতিকরণের জন্য টাকা ১২৮.৭৮ লক্ষ এবং ৩৪.০০ কিঃ মিঃ হার্ডসোল্ডার নির্মাণের জন্য ৯০২.৪২ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। পিসিআর অনুযায়ী ৩.৬৬ মিঃ প্র শস্ত ১৫.৩০ কিঃ মিঃ পুরাতন পেভমেন্ট মজবুতিকরণের জন্য টাকা ৮৫৩.৪০ লক্ষ, ৫.৫০ মিঃ প্রস্থে ১.৪৬ কিঃ মিঃ পুরাতন পেভমেন্ট মজবুতিকরণের জন্য টাকা ১৯২.০৭ লক্ষ এবং ৩৪.৩৪ কিঃ মিঃ হার্ডসোল্ডার নির্মাণের জন্য ৮২০.৯৩ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে। পরিদর্শণকালে উক্ত কাজের বা স্তবায়ন যথাযথভাবে প্রতীয়মান হয়েছে। তবে হার্ডসোল্ডার এর মাটি উঁচু থাকায় রাস্তায় স্থ বৃষ্টির পানি জমে থাকতে দেখা যায় এবং ১৬ কি:মি: হতে ২৫ কি:মি: চেইনেজে এইজ ব্রেকিং এবং রাস্তায় পটহোল দেখা যায়।

১৫.৪। সেতু নির্মাণঃ অনুমোদিত আরডিপিপিতে ৮টি সেতু নির্মা ণের ছিল। পিসিআর অনুযায়ী ২৯৬৬.৩৬ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ২১৭.২৫ মিঃ দীর্ঘ ৭ টি আরসিসি সেতু নির্মা ণ করা হয়েছে। পরিদর্শণকালে উক্ত সেতুসমূহের স্লোপ প্রটেকশনসহ অন্যান্য কাজ সম্পূর্ণ করা হয়েছে তবে দুটি স্লোপ প্রটেকশনে ফাটল দেখা গিয়েছে।

১৫.৫। আরসিসি বক্স কালভার্ট নির্মাণঃ অনুমোদিত আরডিপিপিতে ৫টি আরসিসি বক্স কালভার্ট নির্মাণ কাজের সংস্থান ছিল। পিসিআর অনুযায়ী ১৪৩.৩৯ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ১৬.০৫ মিঃ দীর্ঘ ২ টি আরসিসি কালভার্ট নির্মাণ করা হয়েছে। পরিদর্শণকালে দেখা যায়, আরসিসি কালভার্টসমূহের এপ্রোচ সড়ক এর সকল আইটেম, রেলিং, ডেক স্লাব ইত্যাদি কাজ ভাল হয়েছে।

১৫.৬। রক্ষাপ্রদ কাজঃ অনুমোদিত আরডিপিপি অনুযায়ী ২৩৭.০৪ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ৪৫০০ বঃ মিঃ জিও-টে ক্সটাইলসহ সিসি ব্লক, ১৫০০ মিঃ টো-ওয়াল এবং ৭৫০ মিঃ টো-এ আরসিসি প্যালাসাইডিং সহ রক্ষাপ্রদ নির্মান কাজের সংস্থান ছিল। পিসিআর অনুযায়ী ২১.৫১ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ৫০০ মিঃ টো-ওয়ালএবং ৮৫৭ মিঃ টো-এ আরসিসি প্যালাসাইডিং সহ রক্ষাপ্রদ নির্মাণ কাজ করা হয়েছে। পরিদর্শণকালে দেখা যায়, আরসিসি সেতু, কালভার্ট, পুকুর, ডোবা, খাল এর পার্শ্বে টো-ওয়াল এবং টো-এ আরসিসি প্যালাসাইডিংসহ রক্ষাপ্রদ নির্মাণ কাজের মাধ্যমে ঢাল প্রতিরক্ষা কাজ করা হয়েছে।

১৫.৭। সাইন সিগন্যাল, কিঃমিঃ পোষ্টঃ অনুমোদিত আরডিপিপি অনুযায়ী ২৩.২০ লক্ষ টাকা ব্যয়ে সড়কে সাইন, সিগন্যাল, কিঃ মিঃ পোষ্ট ইত্যাদি কাজের সংস্থান ছিল। পিসিআর অনুযায়ী ২২.৭৯ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে। পরিদর্শণকালে দেখা যায়, সড়কের বিভিন্ন স্থানে বিশেষ করে মসজিদ সহ অন্যান্য ধর্মীয় প্রতিষ্ঠানসহ সড়কের বাঁক, সংযোগস্থল ইত্যাদি জায়গায় সাইন সিগন্যাল স্থাপন করাসহ নির্দিষ্ট দূরত্ব অ ন্তর কিঃ মিঃ পোষ্ট স্থাপন করা হয়েছে। এছাড়া সেতু/কালভার্টের সংযোগ সড়কে এবং এ্যাপ্রোচ সড়কে পর্যাপ্ত সাইন সিগন্যাল স্থাপন করা হয়েছে। অনেক কারণে কি:মি: পোস্ট ঘাস/জঙ্গাল দ্বারা আবৃত এবং লেখা স্পষ্ট নয়।

১৬। প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জনঃ

পরিকল্পিত	উদ্দেশ্য অর্জন
১। মুন্সীগঞ্জ সদর ও টঙ্গীবাড়ী এ দুটি উপজেলার ৩১০.৭৫ বর্গ কিলোমিটার এলাকার ৪১ লক্ষ জনসংখ্যার একমাত্র সড়ক যোগাযোগ ব্যবস্থা সচল রাখা। ২। অত্র এলাকার উৎপাদিত মাছ, গবাদি পশু, আলু, চাল ইত্যাদি পণ্য দ্রুত বাজারজাত করার পথ সুগম করাসহ শিল্পায়ন, শিক্ষা ও স্বাস্থ্যসেবা খাতের উন্নয়ন করা। ৩। পিআরএসপি এবং এমডিজি অনুসারে প্রকল্প এলাকার দারিদ্র্য বিমোচনে অবদান রাখা। ৪। সড়ক যোগাযোগ ব্যবস্থাকে সহজতর, আরামপ্রদ, নিরাপদ করা ও জনগণের আর্থ সামাজিক অবস্থার উন্নয়ন করা।	১। মুন্সীগঞ্জ সদর ও টঙ্গীবাড়ী এ দুটি উপজেলার ৩১০.৭৫ বর্গ কিলোমিটার এলাকার ৪১ লক্ষ জনসংখ্যার একমাত্র সড়ক যোগাযোগ ব্যবস্থা সচল রাখা হয়েছে। ২। অত্র এলাকার উৎপাদিত মাছ, গবাদি পশু, আলু, চাল ইত্যাদি পণ্য দ্রুত বাজারজাত করার পথ সুগম হওয়াসহ শিল্পায়ন, শিক্ষা ও স্বাস্থ্যসেবা খাতের উন্নয়ন হয়েছে। ৩। পিআরএসপি এবং এমডিজি প্রকল্প অনুযায়ী প্রকল্প এলাকার দারিদ্র্য বিমোচনে অবদান রেখেছে। ৪। সড়ক যোগাযোগ ব্যবস্থাকে সহজতর, আরামপ্রদ, নিরাপদ করার মাধ্যমে জনগণের আর্থ-সামাজিক অবস্থার উন্নয়ণ হয়েছে।

১৭। উদ্দেশ্য অর্জিত না হয়ে থাকলে তার কারণঃপ্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জিত হয়েছে বলে প্রতীয়মান হয়। তবে ৫.৭০ কি:মি: নতুন সড়ক নির্মাণ না করায় দিঘীরপাড় ও কামারপাড়া ইউনিয়নের স্থানীয়দের বেশ দূরত্ব ঘুরে মুন্সিগঞ্জে যেতে হয়। এজন্য অপর এক প্রকল্পের মাধ্যমে সড়কের অসমাপ্ত কাজ সমাপ্ত করা প্রয়োজন।

১৮। রাজস্বখাতে স্থানান্তরনঃ প্রকল্পটি সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের রাজস্বখাত হতে সম্পাদিত হয়েছে।

১৯। **External Audit :** মন্ত্রণালয় হতে প্রেরিত পিসিআর পর্যালোচনায় দেখা যায়, ২০০৯-১০ অর্থ বছর হতে ২০১৬-১৭ অর্থ বছর পর্যন্ত প্রকল্পটির External Audit সম্পন্ন করা হয়েছে।

২০। বিশেষ পর্যবেক্ষণঃ

২০.১। প্রকল্পটি জুন, ২০১৭ তে সমাপ্ত হলেও সড়ক নির্মাণের অধিকাংশ প্যাকেজের কাজ ডিসেম্বর, ২০১৪ শেষ হয়। প্রকল্প এলাকার জনসাধারণের চলাচলসহ পণ্য পরিবহনের জন্য সড়কটি সর্বদা উন্মুক্ত ছিল।

২০.২। সড়কটির উপযোগীতা এখনও বিদ্যমান থাকলেও অত্যধিক সংখ্যক ও অননুমোদিত ভারবাহী যানবাহন চলাচলের কারণে সড়কটি ক্ষতিগ্রস্থ হওয়ার আশংকা করা হচ্ছে। ক্রমবর্ধমান পন্য যাত্রীবাহী যানবাহনের জন্য সড়কটি নিয়মিত রক্ষণাবেক্ষণ ও পরিচর্যা করা প্রয়োজন । অন্যথায় প্রকল্প এলাকার অর্থনীতির প্রধান সড়ক হিসাবে বিবেচিত সড়কটি ক্ষতিগ্রস্থ হয়ে যানবাহন চলাচলের অনুপযোগী হয়ে পড়বে।

২০.৩। সড়কটির পেভমেন্টের রক্ষার জন্য কিছু কিছু স্থানে পর্যাপ্ত সফট শোল্ডার নেই। এছাড়াসড়কের কয়েকটি জায়গায় সড়কাংশের সফট শোল্ডার ক্ষতিগ্রস্থ হয়েছে এবং সড়কের বিভিন্ন স্থানে এইজ ব্রেকিং পরিলক্ষিত হয়। ক্ষতিগ্রস্থ স্থানসমূহ চিহ্নিতপূর্বক জরুরী ভিত্তিতে মেরমাত করা প্রয়োজন।

২০.৪। প্রকল্পের আওতায় নির্মিত সেতু ও কালভার্ট সমূহের ডেকস্লাবেমাটি জমে রয়েছে। এছাড়াও মাটি জমে সেতুর ড্রেনেজ ক্ষতি হওয়াসহ সসার ড্রেন ও ইউড্রেনে মায়লা আবর্জনা জমে রয়েছে। যা অপসারণ ও যথাযথভাবে রক্ষণাবেক্ষণ করা প্রয়োজন।

২০.৫। পরিদর্শনকালে প্রকল্পের আওতায় নির্মিত বেশ নালসেতুর এপ্রোচে বড় আকৃতির রেইনকাট দেখা যায়। অনতিবিলম্বে উক্ত রেইনকাটটি মেরামতের প্রয়োজনীয় ব্যবস্থা গ্রহণের জরুরী। অন্যথায় সড়কটি মারাত্মকভাবে ক্ষতিগ্রস্থ হবে।

২০.৬। চেইনেজ ১১+৮০০ এ নতুন দরজারপাড় সেতুর মুন্সীগঞ্জ প্রান্তে এ্যাপ্রোচ সড়কে ডিপ্রেশণ ও আনডুলেশণ পরিলক্ষিত হয়েছে যা দ্রুত মেরামত করা প্রয়োজন।

২০.৭। সড়কের পেভমেন্টে বেশ কয়েক স্থানে পটহোলস রয়েছে যা দ্রুত মেরামত করা প্রয়োজন।

২০.৮। এছাড়া সড়কের বিভিন্ন স্থানে সফট শোল্ডার উঁচু হওয়াতে সড়কের উপর পানি জমে রয়েছে। পানি জমে থাকা স্থানসমূহ চিহ্নিতপূর্বক সফট সোল্ডারে ড্রেন তৈরির মাধ্যমে উক্ত পানি অপসারন করা প্রয়োজন। এছাড়াও সড়ক সোল্ডারে সৃষ্ট আগাছাসমূহ পরিস্কার করে সড়কের সৌন্দর্যবৃদ্ধি করা প্রয়োজন।

২০.৯। প্রকল্পটি পরিদর্শনকালে আলদিসেতুর এ্যাপ্রোচ সড়ক সংলগ্ন কিছু গাছ দেখা যায়। বিদ্যমান এ -সবগাছপালা গাড়ীচলাচলের জন্য প্রতিকুলতা সৃষ্টি হয়েছে এবং তা অপসারণ করা প্রয়োজন।

২০.১০। সড়ক ব্যাপী পর্যাপ্ত সাইন, সিগন্যাল ও কিঃমিঃ পোষ্ট স্থাপন করা হলেও পরিচর্যার অভাবে সাইন, সিগন্যাল সমূহ কোথাও হেলে পড়েছে, কয়েকটি স্থানে ষ্টিকার উঠে গেছে এবং কিঃমিঃ পোষ্টসমূহ আগাছা ও গাছপালায় ঢেকে গেছে

ফলে দূর থেকে ভালভাবে দৃশ্যমান হয় না। এ ক্ষেত্রে সাইন, সিগন্যাল সোজা করাসহ কিঃমিঃ পোষ্ট সমূহ সহজ দৃশ্যমান হওয়ার নিমিত্তেআগাছা ও গাছপালার ডাল কর্তন করা প্রয়োজন।

২০.১১। প্রকল্প এলাকায় বিদ্যমান ৩.৬ মিটার প্রশস্থের সড়কসমূহকে পরবর্তীতে অপর কোন প্রকল্পের মাধ্যমে ৫.৫ মিটার প্রশস্থে উন্নীত করা যেতে পারে।

২০.১২। প্রকল্পের আওতায় নির্মিত সেতুর এ্যাপ্রোচে র রেলিং-এ কিছুস্থানে ফাটল দেখা গেছে। এছাড়া কতক স্থানে এ্যাপ্রোচের রেলিং মূল সেতু রেলিং হতে আলাদা হয়ে গেছে।এর কারণসমূহ বাস্তবায়নকারী সংস্থা হতে জানা যেতে পারে এবং উক্ত স্থানসমূহ চিহ্নিতপূর্বক জরুরী ভিত্তিতে মেরামত করতে হবে।

২১। প্রকল্প এলাকার ছবিঃ



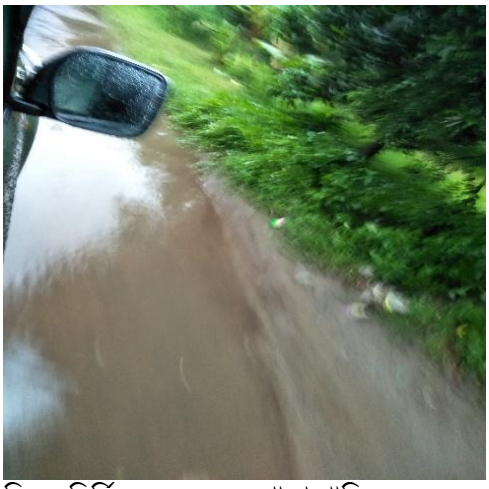
চিত্র:১ সেতুর এ্যাপ্রোচের ডিপ্রেশন



চিত্র: ২ সেতুর রেলিং-এর ফাটল



চিত্র:৩ আলদি সেতুর এ্যাপ্রোচে বিদ্যমান গাছ



চিত্র:৪ নির্মিত সড়কে জমে থাকা পানি

২২। **<u>মতামত/সুপারিশঃ</u>**

২২.১। ক্রমবর্ধমান পন্য যাত্রীবাহী যানবাহনের জন্য সড়কটি নিয়মিত রক্ষণাবেক্ষণ ও পরিচর্যা করা প্রয়োজন। অন্যথায় প্রকল্প এলাকার অর্থনীতির প্রধান সড়ক হিসাবে বিবেচিত সড়কটি ক্ষতিগ্রস্থ হয়ে যানবাহন চলাচলের অনুপযোগী হয়ে পড়বে (অনু:-২০.২);

২২.২। মাত্রাতিরিক্ত ভারবাহী যানবাহন চলাচল নিয়ন্ত্রণে কার্যকর বা স্তবমুখী প্রয়োজনীয় পদক্ষেপ গ্রহণ করা যেতে পারে (অনু:-২০.২);

২২.৩। সড়কটির পেভমেন্টের রক্ষার জন্য সড়কের যে সকল স্থানে পর্যাপ্ত সফট শোল্ডার নেই সে সকল স্থান চিহ্নিত করে সফট শোল্ডার নির্মাণ করতে হবে। ক্ষতিগ্রস্থসফট শোল্ডার এবং এইজ ব্রেকিংসমূহ চিহ্নিতপূর্বক মেরামত করতে হবে (অনু:-২০.৩);

২২.৫। প্রকল্পের আওতায় নির্মিতি যে সকল সেতু এবং কালভার্টের ডেক স্লাব, সসার ড্রেন, ইউড্রেনে মাটি/ময়লা আর্বজনা জমে রয়েছে তা দ্রুত অপসারণ করে নিয়মিত রক্ষণাবেক্ষণ করতে হবে (অনু:-২০.৪);

২২.৬। বেশনাল সেতুর এপ্রোচে বিদ্যমান বড় আকৃতির রেইনকাটটি জরুরী ভিত্তিতে মেরামতের প্রয়োজনীয় ব্যবস্থা গ্রহণ করতে হবে(অনু:-২০.৫);

২২.৭। নতুন নির্মিত দরজারপাড় সেতুর মুন্সীগঞ্জ প্রা ন্তে এ্যাপ্রোচ সড়কে পরি লক্ষিত ডিপ্রেশন ও আনডুলেশন দ্রুত মেরামত করতে হবে (অনু:-২০.৬);

২২.৮। সড়কের যে সকল স্থানে পটহোলস রয়েছে তা দ্রুত মেরামত করতে হবে (অনু:-২০.৭);

২২.৯। সড়কের পানি জমে থাকা স্থানসমূহ চিহ্নিতপূর্বক সফট সোল্ডারে ড্রেন তৈরির মাধ্যমে উক্ত পানি অপসারন করা প্রয়োজন। এছাড়াও সড়ক সোল্ডারে সৃষ্ট আগাছাসমূহ পরিস্কার পরিছন্ন করে সড়কের সৌন্দর্যবৃদ্ধি করা প্রয়োজন (অনু:-২০.৮);

২২.১০। আলদিসেতুর সাথে বিদ্যমান গাছপালা গাড়ী চলাচলের জন্য প্রতিকুলতা সৃষ্টি হয়েছে তা অপসারণ করতে হবে (অনু:-২০.৯);

২২.১১। সাইন, সিগন্যাল ও কিঃমিঃ পোষ্ট সমূহের সংস্কার করতে হবে এবং আগাছা ও গাছপালার ডাল কর্তন করে পোষ্টসমূহ দৃশ্যমান হওয়ার প্রয়োজনীয় ব্যবস্থা গ্রহণ করতে হবে (অনু:-২০.১০);

২২.১২। প্রকল্প এলাকায় বিদ্যমান ৩.৬ মিটার প্রশস্থের সড়কসমূহকে পরবর্তীতে অপর কোন প্রকল্পের মাধ্যমে ৫.৫ মিটার প্রশস্থে উন্নীত করা যেতে পারে (অনু:-২০.১১);

২২.১৩। প্রকল্পের আওতায় নির্মিত সেতুর এ্যাপ্রোচের রেলিংসমূহে ফাটল ধরা এবং মূল সেতু রেলিং হতে আলাদা হওয়ার কারণ বাস্তবায়নকারী সংস্থা ব্যাখা করতে পারে। ক্ষতিগ্রস্থ রেলিংসমূহ চি হ্নিতপূর্বক জরুরীভিত্তিতে মেরামত করতে হবে (অনু:-২০.১২);

২২.১৪। অনুচ্ছেদ-২২.১-২১.১৩ এর বিষয়ে প্রয়োজনীয় ব্যবস্থা গ্রহনপূর্বক গৃহীত ব্যবস্থাদির সম্পর্কে আগামী এক মাসের মধ্যে আইএমইডিকে অবহিত করতে হবে।

ফেরি ও পন্টুন নির্মাণ/পুনর্বাসন (১ম সংশোধিত) শীর্ষক প্রকল্পের সমাপ্তি মূল্যায়ন প্রতিবেদন

(সমাপ্তঃ জুন ২০১৭)

০১। প্রকল্পের নাম : ফেরি ও পন্টুন নির্মাণ/পুনর্বাসন (১ম সংশোধিত)

০২। বাস্তবায়নকারী সংস্থা : সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর

০৩। প্রশাসনিক মন্ত্রণালয় : সড়ক পরিবহন ও সেতু মন্ত্রণালয়

০৪। প্রকল্পের এলাকা (জেলা ও উপজেলার নাম) :

বিভাগ	জেলা	উপজেলা
১	২	৩
বরিশাল	বরিশাল	বরিশাল সদর, বানারিপাড়া, বাকেরগঞ্জ
	পিরোজপুর	কাউখালী, ভান্ডারিয়া, জিয়া নগর
	বরগুনা	আমতলী
ঢাকা	নারায়ণগঞ্জ	নারায়ণগঞ্জ সদর
	মাদারীপুর	কালকিনি, রাজৈর, মাদারীপুর সদর
	শরীয়তপুর	গোসাইরহাট
	গোপালগঞ্জ	গোপালগঞ্জ সদর
খুলনা	খুলনা	বটিয়াঘাটা, পাইকগাছা
	বাগেরহাট	মোড়েলগঞ্জ, মংলা, কচুয়া
সিলেট	সুনামগঞ্জ	সুনামগঞ্জ সদর

০৫। প্রকল্পের বাস্তবায়নকাল ও ব্যয় :

(লক্ষ টাকায়)

অনুমোদিত ব্যয়		প্রকৃত ব্যয়	অনুমোদিত বাস্তবায়নকাল		প্রকৃত বাস্তবায়নকাল	অতিক্রান্ত ব্যয় (মূল অনুমোদিত ব্যয়ের %)	অতিক্রান্ত সময় (মূল বাস্তবায়ন কালের %)
মূল ব্যয়	১ম সংশোধিত		মূল	১ম সংশোধিত			
১	৩	৪	৫	৬	৭	৮	৯
১২৯০০.৪৬	১২১৪৭.৩৪	১২০০৪.৪৮	১৯/০৬/২০১২ হতে ৩১/১২/২০১৪	১৯/০৬/২০১২ হতে ৩০/০৬/২০১৭	১৯/০৬/২০১২ হতে ৩০/০৬/২০১৭	-৭%	১৪৪%

০৬। প্রকল্পের অর্থায়নঃ জিওবি ।

৭। **অনুমোদনের তারিখ**	মূল	১৯/০৬/২০১২
	সংশোধিত	২৬/০৫/২০১৬
	আন্ত:খাত সমন্বয়	-
	মেয়াদ বৃদ্ধি	-

০৮। প্রকল্পের অংগভিত্তিক বাস্তবায়ন অগ্রগতিঃ (প্রকল্প অফিস হতে সরবরাহকৃত তথ্যানুযায়ী)

Items of work (as per PP)		Unit	Target (As per PP)		Actual Progress	
			Financial	Physical (Quantity)	Financial	Physical (Quantity)
1		2	3	4	5	6
A.	Revenue					
	Supply & Services					
	01. Custom Duty /VAT/ Tax, etc.	LS	৪২৫.০০		৪২৫.০০	
	02. Stationary	LS	১.৫০		১.৫০	
	03. Publication & Tendering	LS	১.৫০		১.৫০	
	Repairs, Maintenance and Rehabilitation					
	04. Rehabilitation of Ferries & Pontoon:-					
	a) Utility Type-1 (Imp)	no(s)	১৩২.৬৪	২.০০	১৩২.৬৪	২.০০
	b) Utility Type-1	no(s)	৪৪৬.০৪	৮.০০	৪২৬.০৪	৮.০০
	c) Utility Type-2 (Imp)	no(s)	২৯০.৯৮	৯.০০	২৭০.১৫	৯.০০
	d) Pontoon (Imp)	no(s)	৭৪২.৩৩	২৬.০০	৭১২.২২	২৬.০০
	05. Replacement of Propulsion Unit :					
	a) For Replacement (200-220 HP)	no(s)	১৭৬৬.৩২	৮.০০	১৭৬৬.৩২	৮.০০
	b) For Replacement (240-260 HP)	no(s)	১১৮৩.৪৪	৪.০০	১১৮৩.৪৪	৪.০০
	c) For Replacement (300-325 HP)	no(s)	১৪৬৬.২৪	৪.০০	১৪৬৬.২৪	৪.০০
	d) For Replacement (350-400 HP)	no(s)	৩৯২.০০	১.০০	৩৯২.০০	১.০০
	06. Replacement of Engine :					
	a) For Replacement (200-220 HP)	no(s)	৩৭২.২৪	৮.০০	৩৭২.২৪	৮.০০
	b) For Replacement (240-260 HP)	no(s)	৩৮৮.৩২	৬.০০	৩৬৪.৩২	৬.০০
	c) For Replacement (300-360 HP)	no(s)	২২৬.৬৮	৩.০০	২২৬.৬৮	৩.০০
	07. Replacement of Remote Control Unit	no(s)	৪০.০০	৪.০০	৪০.০০	৪.০০
	08. Rehabilitation / Major Overhauling of Different Type of Ferries & Engine:					
	a) Major Overhauling (200-260 HP)	no(s)	১২২.০০	১০.০০	১২২.০০	১০.০০
	b) Major Overhauling (300-360 HP)	no(s)	৬৩.৫৫	৫.০০	৬৩.৫৫	৫.০০
	09. Replacement of complete Gear Box for Different Propulsion Unit	no(s)	৬৪.৮০	৮.০০	৬৪.৮০	৮.০০
	Capital					
	Acquisition / Procurement of assets					
	10.Construction of Ferries & Pontoon (New):-					
	a) Utility Type-1	no(s)	৫৬৪.৮৫	৫.০০	৫৪৪.৮৫	৫.০০

Items of work (as per PP)		Unit	Target (As per PP)		Actual Progress	
			Financial	Physical (Quantity)	Financial	Physical (Quantity)
1		2	3	4	5	6
	b) Utility Type-2 (Imp)	no(s)	৪৩৭.১০	৫.০০	৪৩৪.১০	৫.০০
	c) Pontoon (Imp)	no(s)	৩৬৩.৬৬	৬.০০	৩৬৩.৬৬	৬.০০
	11. Procurement of Propulsion Unit for New Ferries:-					
	a) 200-220 HP (Including Spare Parts)	no(s)	১১০৩.৯৫	৫.০০	১১০৩.০৩	৫.০০
	b) 240-260 HP (Including Spare Parts)	no(s)	১৪৭৯.৩০	৫.০০	১৪৫৫.৩০	৫.০০
	12. Procurement of Electric Welding Generator	no(s)	৭২.৯০	৫.০০	৭২.৯০	৫.০০
C.	Physical Contingency (0.00%)					
D.	Price Contingency (0.00%)					
Total			**১২১৪৭.৩৪**		**১২০০৪.৪৮**	

০৯। **কাজ অসমাপ্ত থাকলে তার কারণঃ** প্র-যাজ্য নয়।

১০। প্রকল্পে উদ্দেশ্যঃ

ক) নতুন ফেরী ও পন্টুন নির্মাণ;
খ) সওজ'র ক্ষতিগ্রস্ত ফেরী ও পন্টুন পুনর্বাসন;
গ) সওজ'র ক্ষতিগ্রস্ত ফেরী ও পন্টুন মেরামতকরণ;
ঘ) প্রয়োজন মোতাবেক পুরাতন ফেরী ও পন্টুন প্রতিস্থাপন ।

১১। পটভূমিঃ

বাংলাদেশ বিশ্বের অন্যতম নদী বহুল দেশ। নদীমার্তৃক এই দেশে বর্তমানে সড়ক যোগাযোগ ব্যবস্থাও খুবই উন্নত। আমাদের দেশে সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের অধীনে জাতীয় মহাসড়ক, আঞ্চলিক মহাসড়ক এবং জেলা সড়কসহ সর্বমোট প্রায় ২১০০০.০০ কি.মি. সড়ক নেটওয়ার্ক রয়েছে। তাছাড়া সারাদেশে বর্তমানে ৫৮টি সচল ফেরিঘাট রয়েছে। এইসব সড়ক, মহাসড়ক ও ফেরিঘাটের সমন্বয়ে আমাদের দেশে রয়েছে একটি সুন্দর সড়ক যোগাযোগ নেটওয়ার্ক ব্যবস্থা। অধিকাংশ সড়ক যোগাযোগ ব্যবস্থা ফেরি পারাপারের সাথে সংযুক্ত। সুতরাং নিরবিচ্ছিন্ন সড়ক নেটওয়ার্কের নিমিত্তে ফেরি চলাচল ব্যবস্থা তথা ফেরি যোগাযোগ ব্যবস্থা অত্যন্ত গুরত্বপুর্ণ। সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের যান্ত্রিক উইং এর আওতাধীনে সারাদেশের উল্লিখিত ফেরিঘাটগুলি সচল রয়েছে। এসকল ফেরিঘাটে বর্তমানে ১৮৩টি ফেরি এবং ২৪৯টি পন্টুন রয়েছে। প্রসংগক্রমে উল্লেখ্য, সওজ এর সড়ক যোগাযগে ব্যবস্থা আধুনিকভাবে ব্যপকহারে বৃদ্ধি পেলেও অত্র অধিদপ্তরের বিদ্যমান ফেরি এবং পনটুন খুবই পুরাতন ও জড়াজীর্ণ। প্রায় প্রতিনিয়তই উক্ত ফেরি এবং পন্টুনগুলো অচল হয়ে পড়ে। ফলে ঘন ঘন মেরামতের প্রয়োজন হয়। জনস্বার্থে ফেরিঘাটগুলি সচল রেখে মেরামতের সময় ফেরি এবং পন্টুনের শুধুমাত্র ডেক, তলা ও অন্যান্য বাহিরের বডিই সহজ মেরামতের সুযোগ রয়েছে। ফেরি এবং পন্টনের ভিতরের কাঠামো মেরামত করা প্রায় অসম্ভব হয়ে পড়ে। ফলস্বরূপ সওজ এর বিদ্যমান ফেরি এবং পন্টুনের মধ্যে অনেকগুলি প্রায় BER (Beyond Economic Repair) হয়ে পড়েছে। এমতাবস্থায়, ২৫-৩০ বছরের অধিক পুরাতন অধিকাংশ ফেরি এবং পন্টুনগুলি দ্বারা ফেরি যোগাযোগ ব্যবস্থা

তথা সারাদেশের সড়ক যোগাযোগ ব্যবস্থা সচল রাখা মোটেই নিরাপদ ও নির্ভরযোগ্য নয়। সম্প্রতি ৮টি নতুন ফেরিঘাট অনুমোদন করা হয়েছে। এ অবস্থার প্রেক্ষিতে নতুন ফেরি এবং পন্টুন নির্মাণ, সওজ-এর মারাত্মক ক্ষতিগ্রস্থ ফেরি ও পন্টুন পুনর্বাসন, সওজ-এর ক্ষতিগ্রস্থ ফেরি ও পন্টুন মেরামত ও প্রয়োজন অনুযায়ী পুরাতন ফেরি ও পন্টুন প্রতিস্থাপনের লক্ষ্যে আলোচ্য প্রকল্পটি গ্রহণ করা হয়।

১২। প্রকল্পের মূল কার্যক্রমঃ

- ১০টি ফেরি ও ৬টি পন্টুন নতুন নির্মাণ
- ১৯টি ফেরি ও ২৬টিপন্টুন পুনর্বাসন
- ২৬টি ফেরির প্রপালশন ইউনিট প্রতিস্থাপন
- ১৫টি ইঞ্জিন ওভারহোলিং
- ১০টি প্রপালশন ইউনিটের কমপ্লিট গিয়ারবক্স
- ১০টি প্রপালশন ইউনিট নতুন ফেরি জন্য

১৩। প্রকল্পের সার্বিক আর্থিক ও বাস্তব অগ্রগতিঃ - ১০০%

১৩.১ **প্রকল্পের আর্থিক অগ্রগতিঃ** - ৯৮.৮%

১৩.২ **প্রকল্পের বাস্তব অগ্রগতিঃ** - **১০০%**

১৪। বছর ভিত্তিক কর্মপরিকল্পনা অনুযায়ী অগ্রগতি বিশ্লেষণ (কাঙ্খিত অগ্রগতি না হলে এর কারণ ও প্রকল্প পরিচালকের ব্যাখ্যা)

নিম্নে বছর ভিত্তিক বার্ষিক উন্নয়ন কর্মসূচি (এডিবি) বরাদ্দ এবং সংশোধিত এডিবি বরাদ্দ ও প্রকৃত ব্যয় দেওয়া হল

(ল ক্ষ টাকায়)

অর্থ বছর	মূল/সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী লক্ষ্যমাত্রা	মুল/সংশোধিত এডিপি-তে বরাদ্দ	ব্যয়
১	৩	৫	৭
২০১২-১৩	০.০০	০.০০	০.০০
২০১৩-১৪	৩৭৫৫.০০	৩৭৫৫.০০	৩৭৫৫.০০
২০১৪-১৫	৬৯৭৪.২৫	৬৯৭৪.২৫	৬৯৭৪.২৫
২০১৫-১৬	৫৬৪.৮৪	৫৬৪.৮৪	৫৬৪.৮৪
২০১৬-১৭	৮৫৩.২৫	৭১০.৩৯	৭১০.৩৯
মোটঃ	১২১৪৭.৩৪	১২০০৪.৪৮	১২০০৪.৪৮

১৫। **ক্রয় সংক্রান্ত তথ্যাদিঃ**

অনুমোদিত ক্রয় পরিকল্পনার বিপরীতে অগ্রগতি

ক্রঃনং	প্যাকেজ	লট	চুক্তি মূল্য (কোটি টাকায়)	অগ্রগতি		মন্তব্য
				বাস্তব (%)	আর্থিক (কোটি টাকায়)	
১	২	৩	৪	৫	৬	৭
০১.	ডব্লিউ-১	০১	১.২৫	১০০%	১.২৫	
		০২	০.৩৯	১০০%	০.৩৯	
০২.	ডব্লিউ-২	০১	৪.৫০	১০০%	৪.৪৯	
		০২	৩.১৭	১০০%	৩.১৭	
		০৩	৪.২৩	১০০%	৪.২৩	
		০৪	৪.৪৯	১০০%	৪.৪৯	
		০৫	৫.৮৯	১০০%	৫.৮৯	
০৩.	ডব্লিউ-৩	০১	৩.৫২	১০০%	৩.৫২	
		০২	২.১২	১০০%	২.১২	
		০৩	০.৭৬	১০০%	০.৭৬	
		০৪	৪.৪৩	১০০%	৪.৪৩	
		০৫	৪.১৭	১০০%	৪.১৭	
০৪.	ডব্লিউ-৪	০১	১১.০২	১০০%	১১.০২	
		০২	২৭.২৪	১০০%	২৭.২৪	
০৫.	ডব্লিউ-৫	০১	২.১২	১০০%	২.১২	
		০২	৪.৯০	১০০%	৪.৯০	
০৬.	ডব্লিউ-৬	০১	৫.১২	১০০%	৫.১২	
		০২	১৯.৩৭	১০০%	১৯.৩৭	

১৬। **আইএমইডি কর্তৃক পূর্ববর্তী পরিদর্শকের সুপারিশ ও প্রতিপালন**

প্রকল্পটি আইএমইডি কর্তৃক ইতোপূর্বে পরিদর্শন করা হয়নি।

১৭। প্রকল্প পরিচালক সম্পর্কিত তথ্যঃ

ক্রঃ নং	প্রকল্প পরিচালকের নাম পদবী	পুর্ণকালীন/খন্ডকালীন	মেয়াদকাল	
১	২	৩	৪	
১.	জনাব মোঃ রফিকুল ইসলাম তত্ত্বধায়ক প্রকৌশলী	পুর্ণকালীন	২৯/১২/১১	২৭/০৯/১২
২.	জনাব নাসিম আহমেদ তত্ত্বধায়ক প্রকৌশলী	পুর্ণকালীন	২৭/০৯/১২	০১/০৬/১৪
৩.	জনাব আয়েতুর রহমান তত্ত্বধায়ক প্রকৌশলী	খন্ডকালীন	০১/০৬/১৪	১২/০৬/১৪
৪.	জনাব নাসিম আহমেদ তত্ত্বধায়ক প্রকৌশলী	পুর্ণকালীন	১২/০৬/১৪	৩০/০৯/১৪
৫.	জনাব মোঃ তোফাজ্জেল হক তত্ত্বধায়ক প্রকৌশলী	পুর্ণকালীন	৩০/০৯/১৪	১০/০৮/১৭

১৮। প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জন:-

অনুমোদিত	অর্জিত
ক) নতুন ফেরী ও পন্টুন নির্মাণ; খ) সওজ'র ক্ষতিগ্রস্ত ফেরী ও পন্টুন পুনর্বাসন; গ) সওজ'র ক্ষতিগ্রস্ত ফেরী ও পন্টুন মেরামতকরণ; ঘ) প্রয়োজন মোতাবেক পুরাতন ফেরী ও পন্টুন প্রতিস্থাপন ।	ক) ১০টি ফেরি ৬টি পন্টুন নির্মাণ করা হয়েছে; খ) ২৬টি ফেরি ১৯টি পন্টুন পুনর্বাসন করা হয়েছে; গ) ২৬টি ফেরির প্রপালশন ইউনিট প্রতিস্থাপন ও ১৫টি ইঞ্জিন ওভারহোলিং করা হয়েছে; ঘ) ১৩টি ফেরীর প্রপালশন ইউনিট প্রতিস্থাপন করা হয়েছে।

১৯। সাধারণ পর্যবেক্ষণঃ

২০.১০ আইএমই বিভাগের পরিবীক্ষণ ও মূল্যায়ন সেক্টর-২ এর উপ-পরিচালক প্রকৌশলী মোহাম্মদ তানভীর আক্কাস কর্তৃক গত ১৬/০৭/২০১৮ তারিখ নারায়নগঞ্জ জেলার মুড়াপাড়া-রুপগঞ্জ ফেরীঘাট, বিশনন্দী ফেরীঘাট পরিদর্শন করা হয়। এছাড়া গত ২৫/০৭/২০১৮ তারিখ প্রকল্পের আওতায় উন্নয়নকৃত পিরোজপুর জেলার আমড়াঝুড়ি ফেরিঘাট এবং বেকুটিয়া ফেরীঘাট সরেজমিন পরিদর্শন করা হয়। পরিদর্শনকালে প্রকল্প এলাকার সংশ্লিষ্ট নির্বাহী প্রকৌশলীহসহ সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের মেকানিক্যাল বিভাগের অন্যান্য কর্মকর্তা-কর্মচারীবৃন্দ উপস্থিত থেকে পরিদর্শন কার্যক্রমে সহায়তা প্রদান করেন। পরিদর্শনকালে প্রাপ্ত তথ্যানুযায়ী প্রকল্পটির বাস্তবায়নের যে চিত্র পাওয়া গেছে তা নিম্নরূপঃ

২০.১১ প্রকল্পটির আওতায় ১০টি ফেরী ও ৬টি পন্টুন নতুন নির্মাণ করা হয় এবং ২৬টি ফেরী ও ১৯টি পন্টুনের পুনর্বাসন কার্যক্রম পরিচালনা করা হয়। এছাড়া, প্রকল্পের মাধ্যমে ১০টি প্রপালশন ইউনিট প্রতিস্থাপন, ১৫টি ইঞ্জিনের ওভারহোলিংএবং ৮টি প্রপালশন ইউনিটের কমপ্লিট গিয়ার বক্স প্রতিস্থাপন করা হয়।

২০.১২ প্রকল্পের আওতায় পুনর্বাসনকৃত UT-II Imp-001/1988 সংখ্যক ফেরী-টি পরিদর্শন করা হয়। ফেরীটি-নারায়নগঞ্জের মুড়াপাড়া-রুপগঞ্জ ফেরীঘাটে চলমান আছে। প্রকল্পের আওতায় ফেরীর ইঞ্জিন, প্রপালশন ইউনিট এবং গিয়ার বক্স প্রতিস্থাপন করা হয়। নতুন স্থাপনকৃত ইঞ্জিন 200w, 2200 rpm ক্ষমতা বিশিষ্ট। Propulsion unit-এর Propeller- এর ব্যাস 880 mm। পরিদর্শনকালে ইঞ্জিনের Lub oil check করা হয় এবং ফেরী চালকের সাথে কথা বলা হয়। তিনি ইঞ্জিনের Performance সন্তোষজনক মর্মে অবহিত করেন।

২০.১৩ প্রকল্পের আওতায় পুনর্বাসনকৃত UT-1 lmp 031/2003 সংখ্যক ফেরী পরিদর্শন করা হয়। ফেরীটি নারায়নগঞ্জ জেলার বিশনন্দী ফেরীঘাটে চলমান। প্রকল্পের আওতায় ফেরীটির কেবল structure/body মেরামত করা হয়। ফেরীর body-টি Dhaka Dockyard কর্তৃক পুনর্বাসন করা হয়। সওজ'র আওতায় নির্মিত ফেরীসমূহ মূলত যানবাহনের চলাচলের জন্য ডিজাইনকৃত। তবে নদী পারাপারের জন্য যানবাহনের পাশাপাশি ফেরীতে মানুষেরও ভির থাকে। ফেরী'র রেলিং যানবাহনের জন্য যথেষ্ঠ হলেও মানুষ পারাপারের জন্য তা যথোপুযুক্ত নয়। বিশেষ করে শিশুদের জন্য ফেরি-তে উঠা অত্যন্ত ঝুঁকিপূর্ণ। দূর্ঘটনা রোধকল্পে রেলিং-এ MS-Pipe-এর সাথে chain Linked Fence বা GI Net বসানো যেতে পারে।

২০.১৪ গত ২৫/০৭/২০১৮ তারিখ পিরোজপুর জেলার কাউখালী উপজেলায় স্থিত আমড়াঝুড়ি ফেরীঘাট পরিদর্শন করা হয়। উক্ত ঘাটে প্রকল্পের আওতায় নতুন নির্মিত UT-2 (IMP) 80/2015 সংখ্যক ফেরি পরিদর্শন করা হয়। ফেরীটিতে 200 HP ক্ষমতা সম্পন্ন প্রতিস্থাপিত নতুন দুই সেট ইঞ্জিন, গিয়ার বক্স এবং Propulsion Unit দেখা যায়। ইঞ্জিনের Lub oil check করা হয়, তা thick এবং sticky মনে হয়েছে অর্থাৎ Lub oil এর মান সন্তোষজনক পাওয়া যায়। ফেরি ব্যবহারকারীদের সাথে কথা বলা হয়েছে এবং ফেরীর Performance সন্তোষজনক মর্মে জানা গেছে। তবে ফেরীর Railing এর পাইগগুলো Highly corroded এবং Loose অবস্থায় দেখা যায়। পাইপগুলোর এরূপ corrosion বা ক্ষয়প্রাপ্ত হওয়ার কারণ জানতে চাইলে সংশ্লিষ্ট নির্বাহী প্রকৌশলী বলেন উক্ত এলাকায় high salinity'র কারণে দ্রুত মরিচা ধরবে এ কারণে metal সমূহ এরূপ ক্ষয়প্রাপ্ত হয়েছে। উল্লেখ্য, ফেরীর পাইপগুলোতে ordinary enamel Paint করা হয়েছে। কোনরূপ anti corrosive epoxy primer বা anti corrosion coating ব্যবহার করা হয়নি। এছাড়া পরিদর্শনকালে ফেরির toilet-এ lighting এর তার বিচ্ছিন্ন দেখা যায়।

২০.১৫ বেকুটিয়ায় ফেরীঘাটে চলাচলকারী UT-1-12/1984 সংখ্যক ফেরীটি পরিদর্শন করা হয়। ফেরিটি প্রকল্পের আওতায় পুনর্বাসন করা হয় এবং এতে 400hp ক্ষমতা সম্পন্ন ২ সেট ইঞ্জিন, গিয়ার বক্স ও প্রপালশন ইউনিট প্রতিস্থাপন করা হয়। স্থানীয় বাসিন্দারা জানায় পূর্বে ইঞ্জিন প্রায়শই বিকল থাকার কারণে ফেরী চলাচলে বিঘ্ন ঘটতো। ইঞ্জিন পুনর্বাসনের পর তারা নিবিঘ্নে ফেরি পারাপার হতে পারবেন বলে সন্তোষ প্রকাশ করে। উক্ত ফেরীর Nomenclature-এর উপর বিলবোর্ড/ পোস্টার লাগাতে দেখা যায় যা নিরাপত্তা ও যথাযথভাবে Inspection করার স্বার্থে অপসারণ করা জরুরী। এছাড়া toilet-এ electrification বিচ্ছিন্ন অবস্থায় দেখা যায়। একই ফেরি ঘাটে স্থিত পন্টুনটি প্রকল্পের আওতায় নির্মাণ করা হয়েছে। তবে, পন্টুন্টির কোন nomenclature দৃশ্যমান হয়নি। পন্টুনের nomenclature দৃশ্যমান করার জন্য প্রয়োজনীয় ব্যবস্থা নেয়া জরুরী।

২০.১৬ পরিদর্শনকালে জানা যায় যে, সওজ'র ফেরীসমূহ মেরামত বা রক্ষণাবেক্ষণের জন্য নিজস্ব কোন ডকইয়ার্ড নেই। প্রকল্পের আওতায় নির্মিত ও প্রতিস্থাপিত ফেরী-পন্টুনসমূহের টেকসই ও দীর্ঘস্থায়িত্বের লক্ষ্যে ফেরি ও পন্টুন সমূহের Periodic maintenance ও Servicing এর প্রয়োজন। এলক্ষ্যে ঢাকা, বরিশাল, পটুয়াখালী ও খুলনায় বিদ্যমান সওজ'র ০৪ (চার)টি ফেরি বিভাগে ০৪টি স্লিপওয়ে নির্মাণ করা যেতে পারে। স্লিপওয়েতে দেশীয় পদ্ধতিতে উইঞ্চ মেশিন স্থাপন করে ফেরি, পন্টুন সমূহ ডক করে এর তলদেশ মেরামত করা যেতে পারে।

২০.১৭বর্তমানে ট্রাফিক বৃদ্ধি পাওয়ায় এবং ট্রাকের ওভারলোডিং এর কারণে ফেরিসমূহ থেকে কাঙ্খিত performance পাওয়া যাচ্ছে না। ওভারলোডিং এর কারণে ফেরি ও পন্টুনের স্ট্রাকচারগুলো দ্রুত নষ্ট হচ্ছে। এমতাবস্থায় লোড এবং যানবাহনের frequency অনুযায়ী এসকল ফেরির স্ট্রাকচার এবং ইঞ্জিনের ডিজাইন আরও মজবুত করে প্রণয়ন করা যেতে পারে।

২০.১৮ফেরীসমূহের floor এ এম এস প্লেট ব্যবহার করা হয়েছে। Skid resistance develop করার জন্য এম এস প্লেটের উপর বিটুমিন এর overlay দেয়া হয়েছে। এতে করে এম এস প্লেটটিতে পানি জমে ক্ষয়প্রাপ্ত হতে পারে তাছাড়া প্লেটটি কি পরিমান ক্ষয়প্রাপ্ত হয়েছে তা বিটুমিন এর overlay থাকার কারণে পরিক্ষা-নিরীক্ষা করা যায় না। এ অবস্থায় ফেরী-পন্টুন্সমূহের ফ্লোর এ plane MS plate ব্যবহার না করে diamond plate বা checker plate ব্যবহার করা যেতে পারে।

২০.১৯ পরিদর্শনকালে ফেরীসমূহে কোনপ্রকার সে ফটি গিয়ার যেমন, লাইফ বোট, লাইফ জ্যাকেট, সেইফটি বয়া ইত্যাদি পাওয়া যায়নি।নিরাপত্তার স্বার্থে ফেরীসমূহে প্রয়োজনীয় সেফটি গিয়ারের সংস্থান রাখা জরুরী।

২০। প্রকল্প এলাকার ছবিঃ



চিত্র ১: মুড়াপাড়া-রুপগঞ্জ ফেরীঘাট



চিত্র ২: ফেরিতে প্রতিস্থাপিত ইঞ্জিন



চিত্র ৩: ফেরি নং- UT-2(IMP)001/1988





চিত্র ৪: Corroded MS পাইপ।



চিত্র ৫: বেকুটিয়া ফেরীঘাট।

২১। সুপারিশ/মতামত:

২১.১ সময়ের সাথে সাথে চাহিদার সঙ্গে সঙ্গতিপূর্ণ রেখে ফেরীতে চলাচলকারী যানবাহনসমূহের লোড এবং frequency অনুযায়ী বিদ্যমান ফেরীর স্ট্রাকচার এবং ইঞ্জিনের ডিজাইন upgrade করা প্রয়োজন;

২১.২ ক্ষয় রোধে এবং MS plate এর বাস্তবিক পুরুত্ব নির্ধারণকল্পে ফেরী-পন্টুন্সমূহের ফ্লোর-এ plane MS plate এবং বিটুমিন এর overlay ব্যবহার না করে কেবল diamond plate বা checker plate ব্যবহার করা যেতে পারে;

২১.৩ দেশের দক্ষিণাঞ্চলের পানি লবনাক্ত হওয়ার ফলে এম.এস. প্লেট অতি সহজেই ক্ষয়প্রাপ্ত হয়। মরীচারোধে ফেরীতে ordinary enamel Paint-এর পরিবর্তে anti corrosive epoxy primer বা anti corrosion coating ব্যবহার করা যেতে পারে এবং জিংক এনোড স্থাপনের মাধ্যমে এই অঞ্চলের ফেরি পন্টুনের তলদেশ ক্ষয় রোধ করা সহজ হতে পারে;

২১.৪ প্রকল্পের আওতায় নির্মিত ও প্রতিস্থাপিত ফেরী-পন্টুনসমূহের টেকসই ও দীর্ঘস্থায়িত্বের লক্ষ্যে ফেরি ও পন্টুন সমূহের Periodic maintenance ও Servicing এর প্রয়োজন। এলক্ষ্যে ঢাকা, বরিশাল, পটুয়াখালী ও খুলনায় বিদ্যমান সওজ'র ০৪ (চার)টি ফেরি বিভাগে ০৪টি স্লিপওয়ে নির্মাণ করা যেতে পারে। স্লিপওয়েতে দেশীয় পদ্ধতিতে উইঞ্চ মেশিন স্থাপন করে ফেরি, পন্টুন সমূহ ডক করে এর তলদেশ মেরামত করা যেতে পারে;

২১.৫ ফেরীসমূহে প্রয়োজনীয় সেফটি গিয়ার যেমন, লাইফ বোট, লাইফ জ্যাকেট, সেইফটি বয়া ইত্যাদির সংস্থান রাখা জরুরী;

২১.৬ ফেরী'র রেলিং যানবাহনের জন্য যথেষ্ঠ হলেও মানুষ পারাপারের জন্য তা যথোপযুক্ত নয়। বিশেষ করে শিশুদের জন্য ফেরি-তে উঠা অত্যন্ত ঝুঁকিপূর্ণ। দূর্ঘটনা রোধকল্পে ফেরী'র রেলিং-এ MS-Pipe-এর সাথে মজবুত chain Linked Fence বা GI Net বসানো যেতে পারে।

২১.৭ ফেরির toilet-এ lighting এবং electrification এর পর্যাপ্ত সংস্থান রাখতে হবে;

২১.৮ পন্টুনের nomenclature দৃশ্যমান করার জন্য প্রয়োজনীয় পদক্ষেপ নেয়া যেতে পারে;

২১.৯ অনুচ্ছেদ ২১.১-২১.৮ এর উপর প্রয়োজনীয় ব্যবস্থা গ্রহণপূর্বক আগামী ১(এক) মাসের মধ্যে আইএমইডিসহ সংশ্লিষ্ট সকলকে অবহিত করতে হবে|

জেলা সড়ক উন্নয়ন প্রকল্প (ঢাকা জোন) শীর্ষক প্রকল্পের সমাপ্তি মূল্যায়ন প্রতিবেদন

(সমাপ্তঃ জুন ২০১৭)

০১। প্রকল্পের নাম : জেলা সড়ক উন্নয়ন প্রকল্প (ঢাকা জোন)

০২। বাস্তবায়নকারী সংস্থা : সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর

০৩। প্রশাসনিক মন্ত্রণালয় : সড়ক পরিবহন ও সেতু মন্ত্রণালয়

০৪। প্রকল্পের এলাকা (জেলা ও উপজেলার নাম) :

বিভাগ	জেলা	উপজেলা/থানা
ঢাকা	ঢাকা	ডেমরা, কেরানীগঞ্জ, উত্তরা।
ঢাকা	নারায়ণগঞ্জ	নারায়গঞ্জ সদর, আড়াইহাজার, রুপগঞ্জ, সোনারগাঁও।
ঢাকা	মুন্সীগঞ্জ	শ্রীনগর, সিরাজদিখান, নবাবগঞ্জ, কেরানীগঞ্জ, দোহার।
ঢাকা	নরসিংদী	নরসিংদী সদর, পলাশ, শিবপুর।
ঢাকা	গাজীপুর	কালিগঞ্জ, কাপাসিয়া।
ঢাকা	মানিকগঞ্জ	মানিকগঞ্জ সদর, ঘিওর, হরিরামপুর।

০৫। প্রকল্পের বাস্তবায়নকাল ও ব্যয়ঃ

(লক্ষ টাকায়)

অনুমোদিত ব্যয়		প্রকৃত ব্যয়	অনুমোদিত বাস্তবায়নকাল		প্রকৃত বাস্তবায়নকাল	অতিক্রান্ত ব্যয় (মূল অনুমোদিত ব্যয়ের %)	অতিক্রান্ত সময় (মূল বাস্তবায়ন কালের %)
মূল ব্যয়	১ম সংশোধিত		মূল	১ম সংশোধিত			
১	৩	৪	৫	৬	৭	৮	৯
১০০১৮.৫৪	১০৯২৩.২৯	১০৯১৮.৫৪	০১/০৩/২০১৫ হতে ৩০/০৬/২০১৭	০১/০৩/২০১৫ হতে ৩১/০৩/২০১৬	০১/০৩/২০১৫ হতে ৩০/০৬/২০১৭	-	-

০৬। প্রকল্পের অর্থায়নঃ জিওবি

৭। **অনুমোদনের তারিখ**	মূল	০৯/০৬/২০১৫
	সংশোধিত	১ম : ১৯/০৫/২০১৬
	আন্ত:খাত সমন্বয়	--
	মেয়াদ বৃদ্ধি	১ম : ১৯/০৫/২০১৬

০৮। প্রকল্পের অংগভিত্তিক বাস্তবায়ন অগ্রগতিঃ

(লক্ষ টাকায়)

ক্রম	কার্যক্রম	একক	প্রকল্পের লক্ষ্যমাত্রা		প্রকৃত অর্জন	
			ভৌত	আর্থিক	ভৌত	আর্থিক
	A. Revenue					
১	Supply and Service					
২	Stationary					

ক্রম	কার্যক্রম	একক	প্রকল্পের লক্ষ্যমাত্রা		প্রকৃত অর্জন	
			ভৌত	আর্থিক	ভৌত	আর্থিক
৩	Publications & Tendering					
৪	Laboratory Testing					
	Sub-Total (A) :					
	B. Capital					
	Acquisition of Assets					
৫	5 Ton Truck (Incl. VAT, IT & Registration Fee)	nos	১০০.০০	৩	৯৯.১৭	৩
৬	Laboratory Equipment	Ls	৬০.০০	৬	৫৯.৭৬	৬
	Civil Works					
	01. Earthwork:					
৭	a) Road Embankment	Lac m^3	৪৭৮.১৬	২.৪৭	৪৭৮.১৬	২.৪৭
৮	b) Earthen Shoulder	Lac m^3	২৮১.৬৮	১.৯৭	২৮১.৬৮	১.৯৭
	02. Pavement (Flexible):					
	Road Width-5.50m					
৯	a) Reconstruction	Km	৩০৭.৮০	৩.১৮	৩০৭.৮০	৩.১৮
১০	b) Strengthening	Km	১৪৪৯.২৪	৩৩.৪৭	১৪৪৯.২৪	৩৩.৪৭
১১	c) Surfacing (DBS)	Km	৩১৯৮.৮০	৮৭.০১	৩১৯৮.৮০	৮৭.০১
	Road Width-3.70m					
১২	a) New Construction	Km	২২৩.৫৮	৩.১৫	২২৩.৫৮	৩.১৫
১৩	b) Reconstruction	Km	৭৮.৪৭	১.৭০	৭৮.৪৭	১.৭০
১৪	c) Widening (0.91m)	Km	৩৯৬.৭৪	১৪.১০	৩৯৬.৭৪	১৪.১০
১৫	d) Strengthening	Km	৬৭৮.১২	৩১.০৫	৬৭৮.১২	৩১.০৫
১৬	e) Surfacing (Carpeting and Seal Coat)	Km	১২৩২.৯৭	৪৩.২৮	১২৩২.৯৭	৪৩.২৮
	03. Pavement (Rigid)					
১৭	Reconstruction (Width-5.50m)	Km	১২২৫.৬৫	৪.৭০	১২২৫.৬৫	৪.৭০
১৮	04. Construction of RCC Box Culvert (08 nos)	m	২৪২.৩০	২৮.০০	২৪২.৩০	২৮.০০
১৯	05. Construction of Drain	m	৪৩১.৪৯	৭১০৮.১০	৪৩১.৪৯	৭১০৮.১০
২০	06. Protective Work	m	৪৪৮.৫৩	৫৮৯৪.০৯	৪৪৮.৫৩	৫৮৯৪.০৯
২১	07. Sign, Signal, Km Post	Ls	৬২.৪৪		৬২.৪৪	
২২	08. Utility Shifting	Ls	১.৫০		১.৫০	
২৩	09. Maintenance During Construction	Ls	০.০০		০.০০	
২৪	10. General Site Facilities	Ls	২৫.৮১		২২.১৪	
	Sub-Total (B) :		**১০৯২৩.২৯**		**১০৯১৮.৫৪**	
	Total (A+B) :		**১০৯২৩.২৯**		**১০৯১৮.৫৪**	

ক্রম	কার্যক্রম	একক	প্রকল্পের লক্ষ্যমাত্রা		প্রকৃত অর্জন	
			ভৌত	আর্থিক	ভৌত	আর্থিক
	C. Physical Contingency					
২৫	11. Physical Contingency					
	D. Price Contingency					
২৬	12. Price Contingency					
	Total (A+B+C+D) :		**১০৯২৩.২৯**		**১০৯১৮.৫৪**	

০৯। **কাজ অসমাপ্ত থাকলে তার কারণঃ** প্রযোজ্য নয়।

১০। **প্রকল্পের উদ্দেশ্যঃ**

- সড়ক নেটওয়ার্ক পুনরুদ্ধারের লক্ষ্যে ক্ষতিগ্রস্ত জেলা সড়কসমূহের পুনর্বাসন;
- ঢাকা জোনের কিছু অসম্পূর্ণ জেলা সড়ক সম্পূর্ণ করা;
- দেশের অন্যান্য অংশের সাথে সংযোগ স্থাপনের জন্য দক্ষ আরএইচডি সড়ক নেটওয়ার্ক তৈরি করা;

১১। পটভূমিঃ

সড়ক ও মহাসড়ক বিভাগ প্রধানত বাংলাদেশের সকল জাতীয় , আঞ্চলিক ও জিলা সড়কের নির্মাণ ও রক্ষণাবেক্ষণের জন্য দায়িত্বপ্রাপ্ত। এইচডিএম সার্কেল, আরএইচডি রাস্তাগুলির জন্য প্রয়োজনীয় সংস্কারের প্রস্তাব করার জন্য প্রতি বছর রাস্তার অবস্থা জরিপ করে। ঢাকা জোনে এইচডিএম সার্কেল দ্বারা জরিপ করা রাস্তার অবস্থা নিম্নলিখিত টেবিলে উল্লেখ করা হয়েছে:

	Good	Fair	Poor	Bad	Very Bad
National Highway	১৫.৪১%	৪৫.৩২%	৩৪.৩৭%	২.৮২%	২.০৭%
Regional Highway	২৭.১৪%	৩৫.৫১%	২৭.৮২%	৯.৫৩%	০.০০%
Zilla Highway	৪৫.৫৮%	১.৮১%	১৫.৪৮%	৩৫.৮৬%	১.২৭%

(Source: HDM Circle, RHD)

ঢাকা জোনের আওতায় প্রায় ৩৫% জেলা রোড খারাপ থাকে যা অবিলম্বে যত্ন নেওয়া না হলে খুব খারাপ হয়ে উঠবে। জেলা রোডের উন্নয়নের বিষয়টি এবং তার রক্ষণাবেক্ষণ বাজেট সীমাবদ্ধতা বিবেচনা করার জন্য, ঢাকা অঞ্চলের জেলা সড়কের পুনর্বাসনের জন্য আরএইচডি সড়ক নেটওয়ার্কের অধীনে একটি উন্নয়ন প্রকল্প গ্রহণ করা হয়েছিল। প্রকল্প সমাপ্তির সময় ০১-০১-২০০৯ থেকে ৩০-০৬-২০১৪ পর্যন্ত ছিল। বাজেট সীমাবদ্ধতার কারণে পুরো প্রকল্প খরচ বাস্তবায়ন পর্যায়ে বরাদ্দ করা হয়নি। ফলস্বরূপ, প্রকল্পের উল্লেখযোগ্য অংশগুলি অসম্পূর্ণ ছিল। এছাড়া, বিশাল ট্র্যাফিক, অতিরিক্ত বৃষ্টিপাতের সময় কোনও উল্লেখযোগ্য রক্ষণাবেক্ষণ ছাড়াই জেলা রোডগুলো গুরুতরভাবে ক্ষতিগ্রস্থ হয়েছে। জেলা পর্যায়ে সড়কের গুরুত্ব বিবেচনা করে এবং আরএইচডি সড়ক নেটওয়ার্ক উন্নত করার জন্য আলোচ্য প্রকল্প "জেলা সড়ক উন্নয়ন প্রকল্প (ঢাকা জোন)" গ্রহণ করা হয়।

১২। **প্রকল্পের আর্থিক অগ্রগতিঃ** ৯৯.৯৫%

১৩। **প্রকল্পের বাস্তব অগ্রগতিঃ** ১০০.০০%

১৪। বছর ভিত্তিক কর্মপরিকল্পনা অনুযায়ী অগ্রগতি বিশ্লেষণ (কাঙ্খিত অগ্রগতি না হলে এর কারণ ও প্রকল্প পরিচালকের ব্যাখ্যা)

নিম্নে বছর ভিত্তিক বার্ষিক উন্নয়ন কর্মসূচি (এডিবি) বরাদ্দ এবং সংশোধিত এডিবি বরাদ্দ ও প্রকৃত ব্যয় দেওয়া হল

(লক্ষ টাকায়)

অর্থ বছর	মূল ডিপিপি অনুযায়ী লক্ষ্যমাত্রা	সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী লক্ষ্যমাত্রা	মুল এডিপি-তে বরাদ্দ	সংশোধিত এডিপি-তে বরাদ্দ	ব্যয়
১	৩	৪	৫	৬	৭
২০১৪-২০১৫	**৭৬৪.৪৩**	০.০০	০.০০	০.০০	০.০০
২০১৫-২০১৬	৬৪৩৮.৬৮	১০০০০.০০	১০০০০.০০	১০০০০.০০	৯৯৯৫.৫৪
২০১৬-২০১৭	২৮৩৫.৭৬	৯২৩.২৯	৯২৩.২৯	৯২৩.২৯	৯২৩.২৯
মোটঃ	**১০৩৮.৮৭**	**১০৯২৩.২৯**	**১০৯২৩.২৯**	**১০৯২৩.২৯**	**১০৯১৮.৫৪**

১৫। **ক্রয় সংক্রান্ত তথ্যাদিঃ**

অনুমোদিত ক্রয় পরিকল্পনার বিপরীতে অগ্রগতি

ক্রঃ নং	প্যাকেজ	চুক্তি মূল্য (কোটি টাকায়)	বিস্তারিত কার্য্যাদেশঅনুযায়ী		অগ্রগতি		মন্তব্য
			কাজ শুরুর তারিখ	কাজ সমাপ্তির তারিখ/ বর্ধিত সময়	বাস্তব (%)	আর্থিক (কোটি টাকায়)	
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮
১	ডাব্লিউ পি-১	৬.৯৫১	২৯/১১/২০১৫	২৯/০৫/২০১৬	১০০%	৬.৫৮২	কাজ সমাপ্ত।
২	ডাব্লিউ পি-২	৭.৮৬১	১২/১১/২০১৫	১১/১১/২০১৬	১০০%	৭.৭৬৬	কাজ সমাপ্ত।
৩	ডাব্লিউ পি-৩	২.৯১৬	৩১/০১/২০১৬	৩০/০৪/২০১৫	১০০%	২.৯১৫	কাজ সমাপ্ত।
৪	ডাব্লিউ পি-4	৭.২০৪	২৫/০৪/২০১৬	২৪/০৬/২০১৬	১০০%	৭.১৯৯	কাজ সমাপ্ত।
৫	ডাব্লিউ পি-5	৬.২৩৪	১১/১১/২০১৫	১০/১১/২০১৬	১০০%	৬.১২৫	কাজ সমাপ্ত।
৬	ডাব্লিউ পি-6	৬.৩০৫	০৯/১২/২০১৫	০৮/১২/২০১৬	১০০%	৬.২৯৫	কাজ সমাপ্ত।
৭	ডাব্লিউ পি-7	৬.৬৩৪	১১/১১/২০১৫	১০/০৫/২০১৬	১০০%	৬.৬৩৪	কাজ সমাপ্ত।
৮	ডাব্লিউ পি-8	৩.২৭৫	১০/১১/২০১৫	০৯/০৭/২০১৬	১০০%	৩.২৭২	কাজ সমাপ্ত।
৯	ডাব্লিউ পি-9	৪.০৪৪	২৮/০৪/২০১৬	২৭/০৬/২০১৬	১০০%	৪.০৪৩	কাজ সমাপ্ত।
১০	ডাব্লিউ পি-10	২.৯৩৮	১৪/০১/২০১৬	১৩/০৫/২০১৬	১০০%	২.৯৩৩	কাজ সমাপ্ত।
১১	ডাব্লিউ পি-11	৪.৭৫৪	২৮/১২/২০১৫	২৭/০৬/২০১৬	১০০%	৪.৭৫৪	কাজ সমাপ্ত।
১২	ডাব্লিউ পি-12	১.৯৫৮	১২/১১/২০১৫	১১/০৫/২০১৬	১০০%	১.৯৫৮	কাজ সমাপ্ত।
১৩	ডাব্লিউ পি-13	৩.১৪১	২৮/০৪/২০১৬	২৭/০৬/২০১৬	১০০%	৩.১৪১	কাজ সমাপ্ত।

ক্রঃ নং	প্যাকেজ	চুক্তি মূল্য (কোটি টাকায়)	বিস্তারিত কার্য্যাদেশঅনুযায়ী		অগ্রগতি		মন্তব্য
			কাজ শুরুর তারিখ	কাজ সমাপ্তির তারিখ/ বর্ধিত সময়	বাস্তব (%)	আর্থিক (কোটি টাকায়)	
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮
১৪	ডাব্লিউ পি-14	৩.৯০৮	২৩/১১/২০১৫	২২/০৫/২০১৬	১০০%	৩.৯০২	কাজ সমাপ্ত।
১৫	ডাব্লিউ পি-15	২.১৯৩	২৯/১২/২০১৫	২৮/০৬/২০১৬	১০০%	২.১৯৩	কাজ সমাপ্ত।
১৬	ডাব্লিউ পি-16	১.০৮১	২৯/১১/২০১৫	২৮/১১/২০১৬	১০০%	১.০৭২	কাজ সমাপ্ত।
১৭	ডাব্লিউ পি-17	১.৫৬২	১০/১১/২০১৫	০৯/০২/২০১৬	১০০%	১.৫৪২	কাজ সমাপ্ত।
১৮	ডাব্লিউ পি-18	৫.৯২৩	২০/১২/২০১৫	১৯/০৭/২০১৬	১০০%	৫.৯০০	কাজ সমাপ্ত।
১৯	ডাব্লিউ পি-19	৩.৯০৪	২৮/০৪/২০১৬	২৭/০৬/২০১৬	১০০%	৩.৯০০	কাজ সমাপ্ত।
২০	ডাব্লিউ পি-20	১৫.৮৩৮	১২/১১/২০১৫	১১/১১/২০১৬	১০০%	১৫.৮২৮	কাজ সমাপ্ত।

১৬। আইএমইডি কর্তৃক পূর্ববর্তী পরিদর্শকের সুপারিশ ও প্রতিপালন
পরিদর্শনের তারিখ ও পরিদর্শন এলাকাঃ

১৭। প্রকল্প পরিচালক সম্পর্কিত তথ্যঃ

প্রকল্প পরিচালকের নাম ও পদবী	পূর্ণকালীন/খন্ডকালীন	মেয়াদকাল	
মোঃ আব্দুস সালাম অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী, ঢাকা জোন, ঢাকা।	পূর্ণকালীন	০১/০৩/২০১৫	০৫/০৪/২০১৭
মোঃ আবদুস সবুর অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী, ঢাকা জোন, ঢাকা।	পূর্ণকালীন	০৫/০৪/২০১৭	৩০/০৬/২০১৭

১৮। **প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জনঃ**

অনুমোদিত	অর্জিত
▪ সড়ক নেটওয়ার্ক পুনরুদ্ধারের লক্ষ্যে ক্ষতিগ্রস্ত জেলা সড়কসমূহের পুনর্বাসন; ▪ ঢাকা জোনের কিছু অসম্পূর্ণ জেলা সড়ক সম্পূর্ণ করা; ▪ দেশের অন্যান্য অংশের সাথে সংযোগ স্থাপনের জন্য দক্ষ আরএইচডি সড়ক নেটওয়ার্ক তৈরি করা;	▪ সড়ক নেটওয়ার্ক পুনরুদ্ধারের লক্ষ্যে ক্ষতিগ্রস্ত জেলা সড়কসমূহের পুনর্বাসন হয়েছে; ▪ ঢাকা জোনের কিছু অসম্পূর্ণ জেলা সড়ক সম্পূর্ণ হয়েছে; ▪ দেশের অন্যান্য অংশের সাথে সংযোগ স্থাপনের জন্য দক্ষ আরএইচডি সড়ক নেটওয়ার্ক তৈরি হয়েছে;

১৯। **সাধারণ পর্যবেক্ষণঃ**

২০.২০ আইএমই বিভাগের পরিবীক্ষণ ও মূল্যায়ন সেক্টর-২ এর উপ-পরিচালক প্রকৌশলী মোহাম্মদ তানভীর আক্কাস কর্তৃক গত ৯/০৭/২০১৮ তারিখ মানিকগঞ্জ জেলার বানিয়াজুরী-ঝিটকা-হরিরামপুর সড়ক এবং ১২/০৭/২০১৮ তারিখ মহাপরিচালক ড. মোঃ মশিউর রহমান কর্তৃক ভুলতা-রূপগঞ্জ-বেরাইত-বাড্ডা সড়ক পরিদর্শন করা হয়। এছাড়া গত

২৩/০৭/২০১৮ তারিখ প্রকল্পের আওতায় উন্নয়নকৃত গাজীপুর জেলার লাকপুর-আড়াল-কামারগাঁও-টোক এবং কাপাসিয়া-পাবুর-ফুলদি-কালিগঞ্জ সড়ক সরেজমিন পরিদর্শন করা হয়। পরিদর্শনকালে প্রকল্প এলাকার সংশ্লিষ্ট নির্বাহী প্রকৌশলীহসহ সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের সংশ্লিষ্ট বিভাগের অন্যান্য কর্মকর্তা-কর্মচারীবৃন্দ উপস্থিত থেকে পরিদর্শন কার্যক্রমে সহায়তা প্রদান করেন। পরিদর্শনকালে প্রাপ্ত তথ্যানুযায়ী প্রকল্পটির বাস্তবায়নের যে চিত্র পাওয়া গেছে তা নিম্নরূপঃ

২০.২১ প্রকল্পের আওতায় উন্নয়নকৃত মানিকগঞ্জ জেলার বানিয়াজুরী-ঝিটকা-হরিরামপুর সড়ক সরেজমিন পরিদর্শনকালে দেখা যায় যে, সড়কটির বর্তমান অবস্থা বাহ্যত সন্তোষজনক। স্থানীয় বাসিন্দাদের সাথে আলাপ করে জানা যায় যে, সড়কটি নির্মাণের পর দু'বার বন্যায় সড়কটি সম্পূর্ণরূপে ডুবে যায়। তা সত্বেও সড়কটি বর্তমানে চলাচলের উপযোগী আছে। তবে সড়টি যে সকল স্থানে দু'পাশে বড় বড় গাছ রয়েছে সে সকল স্থানে সড়কটি সরেজমিনে ভিজা ও স্যাতস্যাতে অবস্থায় পাওয়া যায়। এ কারণে সড়কটি লাইফ টাইম কমে যাওয়ার সম্ভাবনা রয়েছে।

২০.২২ একই সড়কের নির্দিষ্ট দূরত্ব পর পর কি:মি: পোস্ট দেখতে পাওয়া যায়। কি:মি: পোস্টগুলো খোদাই করে না লিখে পেইন্ট করা হয়েছে। এতে করে কি:মি: পোস্টগুলোর লিখা দ্রুত মুছে যাওয়ার সম্ভাবনা রয়েছে। এছাড়া সড়কটি ৩.৭ মিটার হতে ৫.৫ মিটার প্রশস্থতায় উন্নীত করা হলেও সড়কটিতে বিদ্যমান বেইলী ব্রীজসমূহ ৩.৭ মিটার প্রশস্থ। এর ফলে বেইলী ব্রীজগুলোতে Bottle neck এর সৃষ্টি হয়েছে।

২০.২৩ সড়কটির কিছু কিছু জায়গায় ৯০ ° বাঁক এবং S-curve রয়েছে। কিন্তু এসকল স্থানে সতর্কতামূলক কোন সাইনবোর্ড পরিলক্ষিত হয়নি। সড়কটি উন্নয়ন করার সময় বাঁকসমূহ সরলীকরণের প্রচেষ্টা নেওয়া যেতে পারত।

২০.২৪ উল্লেখ্য, সড়কটি জেলা পরিষদ হতে সড়ক বিভাগের হস্তারকৃত হওয়ায় এর কোন রাইট অব ওয়ে নেই। এর ফলে সড়কটি ঘেঁষে ব্যক্তিমালিকাধীন প্রতিষ্ঠান, স্কুল, ঘর-বাড়ীর প্রাচীর নির্মিত হয়েছে এবং হচ্ছে। এতে করে সড়কের পানি নিষ্কাশনের যথাযথ ব্যবস্থা না থাকায় সড়কের বিভিন্ন অংশে পানি জমে থাকতে দেখা যায়। এ বিষয়ে করণীয় সম্পর্কে মন্ত্রণালয়/বাস্তবায়নকারী সংস্থার মতামত জানা যেতে পারে।

২০.২৫ সড়কটি ধলাই সরুপাই বাজারের সন্নিকটে পুকুরের পাশে গভীর রেইনকাট দেখা যায়। উক্ত রেইন কাটটি যথাশীঘ্র মেরামত করা প্রয়োজন। এছাড়া কিছু কিছু জায়গায় সড়কের হার্ডশোল্ডারে ঝোপ/ঝাড় থাকার কারণে সড়কে পানি জমতে দেখা যায়। উক্ত স্থানসমূহ চিহ্নিতপূর্বক পানি অপসারণের প্রয়োজনীয় পদক্ষেপ গ্রহণ করা যেতে পারে।

২০.২৬ প্রকল্পের আওতায় উন্নয়নকৃত গাজীপুর জেলার লাকপুর-আড়াল-কামারগাঁও-টোক সড়ক সরেজমিন পরিদর্শনকালে দেখা যায় যে, সড়কটির বিভিন্ন অংশে কাজ করা হলেও এর যে সকল স্থানে সংস্কার করা হয়নি তা সম্পূর্ণ চলাচলের অনুপযোগী। পিএমপির আওতায় সড়কের ক্ষতিগ্রস্থ স্থানসমূহ চিহ্নিতপূর্বক জরুরী ভিত্তিতে মেরামত করা প্রয়োজন। এছাড়া সড়কটিতে নির্মিত কালভার্টের দুইপাশে রেভেলিং পরিলক্ষিত হয় এবং ভিষণ ঝাকুনি অনুভূত হয়। উক্ত স্থানটি সংস্কার প্রয়োজন।

২০.২৭ গাজীপুর জেলার কাপাসিয়া-পাবুর-ফুলদি-কালিগঞ্জ সড়ক সরেজমিন পরিদর্শনকালে দেখা যায় যে, সড়কটির ৫ম কি:মি: এ নির্মিত কালভার্টটির এ্যাপ্রোচ সংযোগে ডিপ্রেশন ও আনডিউলেশন পরিলক্ষিত হয়। এতে কিছু পানি জমা থাকতে দেখা যায়। উক্ত স্থানটি মেরামতের প্রয়োজন। এছাড়া সড়কটি কিছু স্থানে হার্ডশোল্ডারে মাটি উঁচু থাকায় পানি জমে থাকতে দেখা যায়। উক্ত স্থানসমূহ চিহ্নিত করে পানি অপসারণের পদক্ষেপ নিতে হবে।

২০.২৮ একই সড়কের বলখেলা বাজারে কোন ড্রেইনের সংস্থান না থাকায় সড়কে বর্ষায় পানি জমে থাকে। বাজার এলাকাসমূহে পানি নিষ্কাশনের জন্য যথাযথ ড্রেনের সংস্থান রাখার প্রয়োজন ছিল।

২০.২৯ এছাড়া সড়কটির বিভিন্ন স্থানে প্রকল্প বাস্তবায়নের পূর্বেই পাইপ ক্রস ড্রেইনের বসানো ছিল। এতে করে পরবর্তীতে প্রকল্প বাস্তবায়নের পর উক্ত পাইপসমূহ ভেঙ্গে গিয়ে সড়কের ডিপ্রেশনের সৃষ্টি হয়েছে। এঅবস্থায় ভবিষ্যতে পাইপ ক্রস ড্রেইন পরিহার করে ছোট আকারে টেকসই বক্স কালভার্ট নির্মাণ করা যেতে পারে।

২০.৩০ সড়কটি আজমতপুর চৌরাস্তার মোড় এর পূর্বে কোন প্রকার সতর্কতামুলক সাইন-সিগনাল পোস্ট দেখা যায়নি। এছাড়া সড়কের 'T' মোড়ে এবং ফুলদি বাজারের পূর্বে কোন প্রকার সতর্কতামুলক সাইন-সিগনাল পোস্ট দেখা যায়নি।

২০.৩১ গত ১২/০৭/২০১৮ তারিখ মহাপরিচালক ড. মোঃ মশিউর রহমান কর্তৃক ভুলতা-রূপগঞ্জ-বেরাইত-বাড্ডা সড়ক পরিদর্শন করা হয়। পরিদর্শনকালে সড়কেস্থিত ড্রেইন ব্লক হয়ে সড়কে পানি জমে থাকতে দেখা যায়। ড্রেনের ব্লক অপসারণ করে সড়কের জমে থাকা পানি দ্রুত নদীতে নিষ্কাশনের প্রয়োজনীয় ব্যবস্থা করতে হবে।

২০। **প্রকল্প এলাকার ছবিঃ**





চিত্র ১: প্রকল্পের আওতায় নির্মিত সড়ক এবং তার dimension পরিবীক্ষণ।




চিত্র ২: প্রকল্পের আওতায় নির্মিত কালভার্ট।




চিত্র ৩: সড়কে জমে থাকা পানি।

২১। **সুপারিশ/মতামতঃ**

২১.১০ বেশীরভাগ ক্ষেত্রেই সড়কে নির্মিত কালভার্ট এ্যাপ্রোচ সংযোগে ডিপ্রেশন ও আনডিউলেশন পরিলক্ষিত হয়। এতে করে গাড়িতে ঝাঁকুনি অনুভূত হয়। এর সমাধানে কালভার্ট এবং সড়কের নকশায় কি ধরণের upgrade আনা যেতে পারে সে বিষয়ে বাস্তবায়নকারী সংস্থার মতামত জানা যেতে পারে (অনুঃ ১৯.৭, ১৯.৮);

২১.১১ সড়কের প্রশস্থতা ৫.৫ মিটার উন্নীতকরণের সুফল ভোগ করতে হলে সড়কের বিদ্যমান সকল ৩.৭ মিটার প্রশস্থ বেইলি সেতু প্রতিস্থাপন করতে হবে (অনুঃ ১৯.৩);

২১.১২ সড়কের বিপদজনক স্থানসমূহ যেমন ৯০° বাঁক, S-curve, চৌরাস্তার মোড়, 'T' মোড়, বাজার, স্কুল ইত্যাদি চিহ্নিতপূর্বক সতর্কতামূলক সাইনপোস্ট বসানো জরুরী (অনুঃ ১৯.৪, ১৯.১১);

২১.১৩ সড়কের subsidence এড়াতে ভবিষ্যতে পাইপ ক্রস ড্রেইন পরিহার করে টেকসই বক্স কালভার্ট নির্মাণ করা যেতে পারে (অনুঃ ১৯.১০);

২১.১৪ সড়কসমূহের বিভিন্ন স্থানে হার্ডশোল্ডারের মাটি উঁচু থাকায় বা ঝোপ-ঝাড় থাকায় এবং পানি নিস্কাশনের পর্যাপ্ত ব্যবস্থা না থাকার কারণে পানি জমতে দেখা যায়, পানি জমে থাকার স্থানসমূহ চিহ্নিতপূর্বক পানি নিস্কাশনের প্রয়োজনীয়

পদক্ষেপ গ্রহণ করতে হবে এবং পরবর্তীতে প্রকল্প গ্রহণের সময় আবশ্যিকভাবে বাজার এলাকায় ড্রেনে সংস্থান রাখতে হবে (অনুঃ ১৯.৫, ১৯.৬, ১৯.৮, ১৯.৯, ১৯.১২);

২১.১৫ সড়কের পাশে বড় গাছ থাকলে সড়ক বৃষ্টির পরও দীর্ঘক্ষণ ভিজা ও স্যাঁতস্যাঁতে অবস্থায় থাকে। এছাড়া গাছের শিকর সড়কের পেভমেন্ট ক্ষতিগ্রস্ত করে। সড়কের পাশে গাছ লাগানোর বিষয়ে মন্ত্রণালয়ের অবস্থান, মতামত বা নির্দেশনা জানা যেতে পারে (অনুঃ ১৯.২);

২১.১৬ কি:মি: পোস্টগুলো পেইন্ট করা হ লে তা দ্রুত অস্পষ্ট্য ও ঝাপসা হয়ে যায় । টেকসই পঠনযোগ্যতার জন্য পরবর্তীতে কি:মি: পোস্টগুলো খোদাই বা Grooved করা যাতে পারে (অনুঃ ১৯.৩);

২১.১৭ অনুচ্ছেদ ২১.১-২১.৭ এর উপর প্রয়োজনীয় ব্যবস্থা গ্রহণপূর্বক আগামী ১(এক) মাসের মধ্যে আইএমইডিসহ সংশ্লিষ্ট সকলকে অবহিত করতে হবে|

জাতীয় মহাসড়কের দুর্ঘটনাপ্রবণ স্থানসমূহে সড়ক নিরাপত্তা উন্নয়ন শীর্ষক প্রকল্পের সমাপ্তি মূল্যায়ন প্রতিবেদন

(সমাপ্তঃ জুন ২০১৭)

০১। প্রকল্পের নাম : জাতীয় মহাসড়কের দুর্ঘটনাপ্রবণ স্থানসমূহে সড়ক নিরাপত্তা উন্নয়ণ প্রকল্প

০২। বাস্তবায়নকারী সংস্থা : সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর

০৩। প্রশাসনিক মন্ত্রণালয় : সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ, সড়ক পরিবহন ও সেতু মন্ত্রণালয়

০৪। প্রকল্পের এলাকা (জেলার নাম) :

ঢাকা, মানিকগঞ্জ, নরসিংদী, মৌলভীবাজার, হবিগন্জ, মাগুড়া, ঝিনাইদাহ, যশোর, ফরিদপুর, রাজবাড়ী, মাদারীপুর, রংপুর, বগুড়া, গাইবান্দা, ঠাকুরগাঁও, পঞ্চগড়, নীলফামারী, রাজশাহী, পাবনা, সিরাজগঞ্জ, নাটোর, ব্রাহ্মণবাড়ীয়া, বরিশাল।

০৫। প্রকল্পের বাস্তবায়নকাল ও ব্যয়ঃ

(লক্ষ টাকায়)

অনুমোদিত ব্যয়		প্রকৃত ব্যয়	অনুমোদিত বাস্তবায়নকাল		প্রকৃত বাস্তবায়নকাল	অতিক্রান্ত ব্যয় (মূল অনুমোদিত ব্যয়ের %)	অতিক্রান্ত সময় (মূল বাস্তবায়ন কালের %)
মূল ব্যয়	২য় সংশোধিত		মূল	২য় সংশোধিত			
১	৩	৪	৫	৬	৭	৮	৯
১৬৫০০.০৬	১৮১০২.০৬	১৬৮০৫.০০	০১-০৭-২০১৪ থেকে ৩০-০৬-২০১৬	০১-০৭-২০১৪ থেকে ৩০-০৬-২০১৭	০১-০৭-২০১৪ থেকে ৩০-০৬-২০১৭	১০১.৮৫%	১৫০.০০%

০৬। প্রকল্পের অর্থায়নঃ জিওবি

৭। **অনুমোদনের তারিখ**	মূল	১৯-১১-২০১৪
	সংশোধিত	১ম : ১১-০৪-২০১৭
	আন্ত:খাত সমন্বয়	৩০-০৫-২০১৬
	মেয়াদ বৃদ্ধি	১ম : ৩০-০৬-২০১৬ হতে ৩০-০৬-২০১৭

০৮। প্রকল্পের অংগভিত্তিক বাস্তবায়ন অগ্রগতিঃ পরিশিষ্ট ''ক''

০৯। **কাজ অসমাপ্ত থাকলে তার কারণঃ** প্রযোজ্য নয়

১০। প্রকল্পের উদ্দেশ্য ও পটভূমি:

১০.১ প্রকল্পে র উদ্দেশ্যঃ এই প্রকল্পের মূল উদ্দেশ্য ছিল, সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর এর আওতাধীন জাতীয় মহাসড়কের দূর্ঘটনা প্রবণ স্থান অর্থাৎ বল্যাক স্পট সমূহে সড়ক নিরাপত্তা উন্নয়নের মাধ্যমে সড়ক দূর্ঘটনার হার হ্রাস করা।

১০.২। পটভূমিঃ

জাতিসংঘ কতক ২০১১-২০২০ সময় কালকে "বৈশ্বিক সড়ক নিরাপত্তা উন্নয়নের যুগ" হিসেবে ঘোষনা করা হয়েছে। জাতিসংঘের "Decade of Action on Road Safety, 2011-2020" এবং "Sustainable Development Goal, 2030" অনুযায়ী ২০২০ সালের মধ্যে সড়ক দূর্ঘটনার হার ৫০% কমিয়ে আনার লক্ষ্য নির্ধারন করা হয়েছে। এরই প্রেক্ষিতে সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের আওতাধীন জাতীয় মহাসড়ক সমূহে ক্রমবর্ধমান সড়ক দূর্ঘটনায় মৃত্যু ও হতাহতের সংখ্যা হ্রাসকল্পে প্রকল্পটি হাতে নেয়া হয়েছে। বাংলাদেশ সড়ক পরিবহন কর্তৃপক্ষ (বিআরটিএ) এর সংগৃহিত দূর্ঘটনার তথ্য বিশেষন পূর্বক দুর্ঘটনা রিসার্চ ইনস্টিটিউট (এআরআই), বয়েট কর্তৃক জাতীয় মহাসড়কের ২০৯ টি স্থানকে দূর্ঘটনাপ্রবন ব্ল্যাক স্পট হিসেবে চিহ্নিত করা হয়। উক্ত ২০৯ টি ব্ল্যাক স্পটের

মধ্যে কিছু স্থান সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের চলমান অন্যান্য প্রকল্পের মাধ্যমে উন্নয়নের জন্য বাদ দেওয়া হয় এবং সওজ এর মাঠ পর্যায়ের বিভাগ সমূহের সাথে আলোচনা পূর্বক আরও ১৮ টি দুর্ঘটনাপ্রবন স্থানকে উক্ত প্রকল্পে অন্তর্ভুক্ত করে সর্বমোট ১৪৪ টি ব্ল্যাক স্পট উন্নয়নের জন্য প্রকল্প হাতে নেয়া হয় এবং সে অনুযায়ী ডিপিপি অনুমোদিত হয়। পরবর্তীতে প্রকল্পের কার্যক্রম চলমান থাকা অবস্থায় Project Implementation Committee (PIC) এর সভা অনুষ্ঠিত হয়। উক্ত সভার সিদ্ধান্ত অনুযায়ী, এ প্রকল্পের আওতায় অন্তর্ভূক্ত কিছু স্পট অন্যান্য উন্নয়ন প্রকল্পে অন্তর্ভূক্ত হওয়ায় এবং কিছু স্পটে বাস্তবতার নিরীখে প্রয়োজনীয়তা না থাকায় তা বিশেষজ্ঞ মতামতের ভিত্তিতে ২৫টি ব্ল্যাক স্পট বাদ দেওয়া হয় এবং ০২ টি নতুন স্পট অন্তর্ভূক্ত করা হয়। অর্থাৎ অবশিষ্ট (১৪৪+২৫-২)= মোট ১২১টি ব্ল্যাক স্পটের উন্নয়নের কাজ পরবর্তীতে সম্পন্ন করা হয় ।

১১। প্রকল্পের অনুমোদন ও সংশোধনঃ

বাংলাদেশ সড়ক পরিবহন কর্তৃপক্ষ (বিআরটিএ) এর সংগৃহিত দূর্ঘটনার তথ্য বিশেস্নষন পূর্বক দুর্ঘটনা রিসার্চ ইনস্টিটিউট (এআরআই), বুয়েট কর্তৃক জাতীয় মহাসড়কের ২০৯ টি স্থানকে দূর্ঘটনাপ্রবন ব্ল্যাক স্পট হিসেবে চিহ্নিত করা হয়। উক্ত ২০৯ টি ব্ল্যাক স্পটের মধ্যে কিছু স্থান সড়ক ও জনপথ অধিদপত্মরের চলমান অন্যান্য প্রকল্পের মাধ্যমে উন্নয়নের জন্য বাদ দেওয়া হয় এবং সওজ এর মাঠ পর্যায়ের বিভাগ সমূহের সাথে আলোচনা পূর্বক আরও ১৮ টি দুর্ঘটনাপ্রবন স্থানকে উক্ত প্রকল্পে অন্ত্মর্ভুক্ত করে সর্বমোট ১৪৪ টি ব্ল্যাক স্পট উন্নয়নের জন্য প্রকল্প হাতে নেয়া হয় এবং সে অনুযায়ী গত ১৯ নভেম্বর, ২০১৪ তারিখে ১৬৫০০.০৬ লক্ষ টাকা ব্যয় নির্ধারন পূর্বক ডিপিপি অনুমোদিত হয়।

পরবর্তীতে গত ৩০ মে, ২০১৬ তারিখে Utility Shifting খাতে সংশোধনের নিমিত্তে DPP Recast করা হয়। DPP অনুযায়ী রাজস্ব খাতের অনুকূলে Mid Term Evaluation দফা অনুযায়ী দুইজন Individual Consultant গত ২৮ এপ্রিল ২০১৬ তারিখে নিয়োগ করা হয়। পরামর্শকদ্বয় চলমান কাজের ড্রইং/ডিজাইন Modify করেন। উক্ত Modify ড্রইং/ডিজাইন অনুযায়ী দেখা যায় যে, ইতোপূর্বে বিভিন্ন ব্ল্যাক স্পট সমূহে সম্পাদিত কাজের সংশোধন প্রয়োজন। এমতাবস্থায় সংশোধিত নকশা অনুযায়ী প্রাক্কলন প্রস্তুত করে পরিমান ও ব্যয় সংশোধন পূর্বক সংশোধিত ডিপিপি প্রণয়ন করা হয়। প্রকল্পের Mid Term Evaluation পরামর্শকদ্বয়ের প্রদত্ত নকশা অনুযায়ী প্রকল্প মেয়াদে প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জন ও করণীয় নির্ধারনে গত ২৩ অক্টোবর, ২০১৬ তারিখে Project Implementation Committee (PIC) এর সভা অনুষ্ঠিত হয়। উক্ত সভায় পর্যালোচনায় দেখা যায় যে, এ প্রকল্পের আওতায় অন্তর্ভূক্ত কিছু স্পটে অন্যান্য উন্নয়ন প্রকল্পে অন্তর্ভূক্ত হওয়ায় এবং কিছু স্পটে বাস্তবতার নিরীখে প্রয়োজনীয়তা না থাকায় তা বিশেষজ্ঞ মতামতের ভিত্তিতে বিভিন্ন কারণে ২৫টি ব্ল্যাক স্পট বাদ দেওয়া হয় এবং ০২ টি নতুন স্পট অন্তর্ভূক্ত করা হয়। অর্থাৎ প্রকল্পের মূল লক্ষ্য ও উদ্দেশ্য অর্জনকে ব্যাহত না করে অবশিষ্ট (১৪৪+২৫-২)= মোট ১২১টি ব্ল্যাক স্পটের উন্নয়নের কাজ সম্পন্ন করার নিমিত্ত সংশোধিত ডিপিপি প্রণয়ন করা হয় এবং সে অনুযায়ী গত ১১ মার্চ, ২০১৭ তারিখে ১৮১০২.০৬ লক্ষ টাকা ব্যয় নির্ধারন পূর্বক সংশোধিত ডিপিপি অনুমোদিত হয়।

১২। প্রকল্পের মূল কার্যক্রমঃ

ক) সড়ক বাঁধ নির্মাণ ও মাটির কাজ
খ) ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট (৮.১২ মিঃ) নির্মাণ
গ) সার্ভিস লেন (৩.৬৫ মিঃ) সহ ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট (৬.২০মিঃ) নির্মাণ
ঘ) ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট (৫.৫০ মিঃ) নির্মাণ
ঙ) হার্ড সোল্ডার নির্মাণ
চ) কারেকশন অব সুপার এলিভিশন

ছ) রোড ডিভাইডার নির্মাণ

জ) ফুটওভার ব্রীজ নির্মাণ

ঝ) সাইন/সিগন্যাল, গাইড পোষ্ট, রোড মার্কিং ইত্যাদি স্থাপন

ঞ) ইউনিলিটি স্থানান্তর

১৩। প্রকল্পের সার্বিক অগ্রগতিঃ

১৩.১ প্রকল্পের আর্থিক অগ্রগতিঃ সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী:

(লক্ষ টাকায়)

অঙ্গের বর্ননা	লক্ষ্যমাত্রা (আর্থিক)	অগ্রগতি (আর্থিক)
ষ্টেশনারী	৪.০৮	১.০৮
প্রচার ও বিজ্ঞাপন	৮.০০	০.০০
ল্যাবরেটরী টেষ্ট	৮.০০	০.০০
সার্ভে, ডিজাইন ও ড্রইং	১২.০০	৯.০০
কন্সালটেন্সি ফর মিডটার্ম ইভ্যালুয়েশন	১৪.৯২	১৪.৯২
সড়ক বাঁধ নির্মাণ ও মাটির কাজ	১৮৬৬.৭৮	১৮৬৬.৭৮
ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট নির্মাণ		
ক) ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট (৮.১২ মিঃ)	৬৮২৫.২৩	৬৮২৫.২৩
খ) সার্ভিস লেন (৩.৬৫ মিঃ) সহ ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট (৬.২০মিঃ)	৩৩২৬.৪৭	৩৩২৬.৪৭
গ) ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট (৫.৫০ মিঃ)	৬৮.০৬	৬৮.০৬
ঘ) হার্ড সোল্ডার	৬৯৬.০৪	৬৯৬.০৪
ঙ) কারেকশন অব সুপারএলিভিশন	৩৩৪.৯১	২৪৩.৭৩
রোড ডিভাইডার নির্মাণ	১৬৮৫.০৪	১৬৮৫.০৪
ফুটওভার ব্রীজ নির্মাণ	১২৩৪.৮২	৯৪৬.৪৬
সাইন/সিগন্যাল, গাইড পোষ্ট, রোড মার্কিং ইত্যাদি	৬৪১.৪৮	৬৪১.৪৮
ইউনিলিটি স্থানান্তর	৫১৪.২৩	৪৮০.৭১
ফিজিক্যাল কনটিনজেন্সি	৩৪৪.৮০	০.০০
প্রাইস কনটিনজেন্সি	৫১৭.২০	০.০০
মোট	১৮১০২.০৬	১৬৮০৫.০০

১৩.২ প্রকল্পের বাস্তব অগ্রগতিঃ

অঙ্গের বর্ননা	একক	লক্ষ্যমাত্রা (বাস্তব)	অগ্রগতি (বাস্তব)
ষ্টেশনারী	থোক	থোক	থোক
প্রচার ও বিজ্ঞাপন	থোক	থোক	থোক
ল্যাবরেটরী টেষ্ট	থোক	থোক	থোক
সার্ভে, ডিজাইন ও ড্রইং	থোক	থোক	থোক
কন্সালটেন্সি ফর মিডটার্ম ইভ্যালুয়েশন	থোক	থোক	থোক
সড়ক বাঁধ নির্মাণ ও মাটির কাজ	লঃ ঘঃ মিঃ	৮.৮৫	৮.৮৫
ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট নির্মাণ			
ক) ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট (৮.১২ মিঃ)	মিঃ	২১৭৯১.৬২	২১৭৯১.৬২
খ) সার্ভিস লেন (৩.৬৫ মিঃ) সহ ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট (৬.২০মিঃ)	মিঃ	১৭৮৯৯.০০	১৭৮৯৯.০০
গ) ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট (৫.৫০ মিঃ)	মিঃ	৪৯৫.০০	৪৯৫.০০
ঘ) হার্ড সোল্ডার	মিঃ	৬৫৪৪.০০	৬৫৪৪.০০
ঙ) কারেকশন অব সুপারএলিভিশন	মিঃ	২৭৫৮.০০	২০০৮.০০
রোড ডিভাইডার নির্মাণ	মিঃ	১৭৬৮৪.০০	১৭৬৮৪.০০
ফুটওভার ব্রীজ নির্মাণ	মিঃ	১৪০.০০	১৩০.১০

অঙ্গের বর্ননা	একক	লক্ষ্যমাত্রা (বাস্তব)	অগ্রগতি (বাস্তব)
সাইন/সিগন্যাল, গাইড পোষ্ট, রোড মার্কিং ইত্যাদি	থোক	থোক	থোক
ইউনিলিটি স্থানান্তর	থোক	থোক	থোক

১৪। বছর ভিত্তিক কর্মপরিকল্পনা অনুযায়ী অগ্রগতি বিশ্লেষণ

নিম্নে বছর ভিত্তিক বার্ষিক উন্নয়ন কর্মসূচি (এডিবি) বরাদ্দ এবং সংশোধিত এডিবি বরাদ্দ ও প্রকৃত ব্যয় দেওয়া হল

(লক্ষ টাকায়)

অর্থ বছর	মূল ডিপিপি অনুযায়ী লক্ষ্যমাত্রা	সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী লক্ষ্যমাত্রা	মুল এডিপি-তে বরাদ্দ	সংশোধিত এডিপি-তে বরাদ্দ	ব্যয়
১	৩	৪	৫	৬	৭
২০১৪-১৫	৫৫০০.০২	১০০০.০০		১০০০.০০	১০০০.০০
২০১৫-১৬	১১০০০.০৪	৫২৫৩.০০		৫২৫৩.০০	৫২৫৩.০০
২০১৬-১৭	-	১১৮৪৯.০৬	৭৪৯০.০০	১০৮৫২.০০	১০৫৫২.০০
মোটঃ	১৬৫০০.০৬	১৮১০২.০৬	-		১৬৮০৫.০০

১৫। **প্রকল্পের কাজের বর্তমান অবস্থাঃ** ১২১ টি ব্ল্যাক স্পট উন্নয়নের কাজ সমাপ্ত করা হয়েছে।

১৬। Procurement **সংক্রান্ত তথ্যাদিঃ** পরিশিষ্ট খ

১৭। প্রকল্প পরিচালক সম্পর্কিত তথ্যঃ

ক্রম	প্রকল্প পরিচালকের নাম ও পদবী	পূর্ণকালীন/খন্ডকালীন	মেয়াদকাল	
১	২	৩	৪	
১।	মোঃ হাবিবুল হক অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী, সওজ ঢাকা জোন	খন্ডকালীন	২৬-০২-২০১৩	০৯-০৭-২০১৪
২।	মোঃ আফতাব হোসেন খান অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী, সওজ ঢাকা জোন	খন্ডকালীন	০৯-০৭-২০১৪	২৪-১২-২০১৫
৩।	মোঃ আব্দুস সালাম অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী, সওজ ঢাকা জোন	খন্ডকালীন	২৪-১২-২০১৫	০৪-০৪-২০১৭
৪।	মোঃ আব্দুস সবুর অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী, সওজ ঢাকা জোন	খন্ডকালীন	০৫-০৪-২০১৭	বর্তমান
৫।	মোঃ আব্দুস সালাম অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী, সওজ রাজশাহী জোন	খন্ডকালীন	০১-০৭-২০১৪	১৫-০৯-২০১৫
৬।	মোঃ আবু রওশন অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী, সওজ রাজশাহী জোন	খন্ডকালীন	১৫-০৯-২০১৫	৩০-০৬-২০১৭
৭।	ইফতেখার কবির অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী, সওজ সিলেট জোন	খন্ডকালীন	১২-০১-২০১৪	২৪-০৭-২০১৬
৮।	জুনাইদ আহসান শিবির অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী, সওজ	খন্ডকালীন	২৫-০২-২০১৪	০১-০১-২০১৭

ক্রম	প্রকল্প পরিচালকের নাম ও পদবী	পূর্ণকালীন/খন্ডকালীন	মেয়াদকাল	
১	২	৩	৪	
	কুমিল্লা জোন			
৯।	মোঃ আবুল কাশেম ভূঁইয়া অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী, সওজ গোপালগঞ্জ জোন	খন্ডকালীন	০২-০৬-২০১২	২৯-০৭-২০১৫
১০।	কাজী মোহাম্মদ আলী অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী, সওজ গোপালগঞ্জ জোন	খন্ডকালীন	২৯-০৭-২০১৫	০৬-০১-২০১৬
১১।	মোঃ হাবিবুর রহমান চৌধুরী অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী, সওজ গোপালগঞ্জ জোন	খন্ডকালীন	০৭-০২-২০১৬	২৮-১২-২০১৬
১২।	খায়রুল ইসলাম খান অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী, সওজ গোপালগঞ্জ জোন	খন্ডকালীন	০৩-০১-২০১৭	বর্তমান
১৩।	মোঃ এমদাদ হোসেন অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী, সওজ বরিশাল জোন	খন্ডকালীন	০৮-০১-২০১৪	২৪-১০-২০১৬
১৪।	মোঃ আশরাফুল আলম অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী, সওজ বরিশাল জোন	খন্ডকালীন	২৪-১০-২০১৬	বর্তমান
১৫।	একিউএম ইকরাম উল্লাহ্ অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী, সওজ রংপুর জোন	খন্ডকালীন	০৯-০৭-২০১৪	২০-০৮-২০১৫
১৬।	মোঃ গুলজার হোসেন অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী, সওজ রংপুর জোন	খন্ডকালীন	২০-০৮-২০১৫	১৭-০৯-২০১৫
১৭।	মোঃ আব্দুস সালাম অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী, সওজ রংপুর জোন	খন্ডকালীন	১৭-০৯-২০১৫	১৭-১২-২০১৫
১৮।	মোঃ হাফিজুর রহমান অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী, সওজ রংপুর জোন	খন্ডকালীন	১৭-১২-২০১৫	০১-০৯-২০১৬
১৯।	মোঃ আবু রওশন অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী, সওজ রংপুর জোন	খন্ডকালীন	০১-০৯-২০১৬	২৯-০৯-২০১৬
২০।	সৈয়দ শহীদুন নবী অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী, সওজ রংপুর জোন	খন্ডকালীন	২৯-০৯-২০১৬	১৩-০৭-২০১৭
২১।	কাজী মোহাম্মদ আলী অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী, সওজ খুলনা জোন	খন্ডকালীন	০১-০৩-২০১৫	৩০-০৭-২০১৫
২২।	বিপুল চন্দ্র সাহা অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী, সওজ খুলনা জোন	খন্ডকালীন	৩০-০৭-২০১৫	১১-০৫-২০১৬
২৩।	মোঃ রুহুল আমিন অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী, সওজ খুলনা জোন	খন্ডকালীন	১১-০৫-২০১৬	১৫-০৩-২০১৮

১৯। প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জন:-

অনুমোদিত	অর্জিত
বাংলাদেশ প্রকৌশল বিশ্ববিদ্যালয় এর Accident Research Institute এর গবেষণালব্ধ দূর্ঘটনা প্রবণ স্থানের ডাটা অনুযায়ী সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর এর আওতাধীন জাতীয় মহাসড়কের যে সমস্ত স্থানে (১২১টি) দূর্ঘটনা বেশী ঘটতো ঐ সমস্ত স্থানের সড়ক দূর্ঘটনার হার হ্রাস করা। দূর্ঘটনা প্রতিরোধে বিভিন্ন Countermeasures গ্রহণ যেমন - - রাস্তার প্রশস্তকরণ, তীক্ষ বাঁকসমূহ সহজীকরণ, রোড ডিভাইডার নির্মাণ - সড়কের Intersection উন্নীতকরণ - হার্ড শোল্ডার নির্মাণ - সাইন, সিম্বল , Rumble Strip স্থাপন ইত্যাদি	দূর্ঘটনা প্রতিরোধে বিভিন্ন Countermeasures গ্রহণ যেমন - - রাস্তার প্রশস্তকরণ, তীক্ষ বাঁকসমূহ সহজীকরণ, রোড ডিভাইডার নির্মাণ - সড়কের Intersection উন্নীতকরণ - হার্ড শোল্ডার নির্মাণ - সাইন, সিম্বল, Rumble Strip স্থাপন ইত্যাদি কার্যক্রম সম্পন্ন করা হয়েছে।

২০। **বাস্তবায়ন সমস্যা :-**

২০.১ সমজাতীয় প্রকল্প বাস্তবায়নে অভিজ্ঞতার অভাব।

২০.২ আর্ন্তজাতিক মান সম্পন্ন সড়ক নিরাপত্তা উন্নয়ন সংশিষ্ট মালামাল ও প্রযুক্তির অভাব।

২০.৩ সমজাতীয় প্রকল্প বাস্তবায়নে ঠিকাদারদের দক্ষতার অভাব।

২০.৪ অতিবৃষ্টি, বন্যাসহ অন্যান্য প্রাকৃতিক দুর্যোগ।

২১। **সাধারণ পর্যবেক্ষণঃ**

২০.৩২ আইএমই বিভাগের পরিবীক্ষণ ও মূল্যায়ন সেক্টর-২ এর উপ-পরিচালক প্রকৌশলী মোহাম্মদ তানভীর আক্কাস কর্তৃক গত ৯/০৭/২০১৮ তারিখ মানিকগঞ্জ জেলার ঢাকা আরিচা সড়ক, ২৫/০৭/২০১৮ তারিখ বরিশাল জেলার N8 মহাসড়ক পরিদর্শন করা হয়। এছাড়া গত ১০/০৮/২০১৮ তারিখ প্রকল্পের আওতায় উন্নয়নকৃত হেমায়েতপুর, ঢাকা এবং নরসিংদি জেলা সরেজমিন পরিদর্শন করা হয়। পরিদর্শনকালে প্রকল্প এলাকার সংশ্লিষ্ট নির্বাহী প্রকৌশলীহসহ সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের সংশ্লিষ্ট বিভাগের অন্যান্য কর্মকর্তা-কর্মচারীবৃন্দ উপস্থিত থেকে পরিদর্শন কার্যক্রমে সহায়তা প্রদান করেন। পরিদর্শনকালে প্রাপ্ত তথ্যানুযায়ী প্রকল্পটির বাস্তবায়নের যে চিত্র পাওয়া গেছে তা নিম্নরূপঃ

২০.৩৩ সরেজমিন পরিদর্শনকালে মানিকগঞ্জ সড়ক বিভাগের আওতাধীন ধামড়াই উপজেলায় নির্মিত আন্ডারপাস-এর উপরের সড়কের রেলিং ভাঙ্গা অবস্থায় দেখা যায়। এতে করে আন্ডারপাস দিয়ে বিপজ্জনক অবস্থায় পথচারীদের পারাপার হতে দেখা যায়। অনতিবিলম্বে উক্ত রেলিংটি মেরামতের প্রয়োজনীয় ব্যবস্থা গ্রহণ করতে হবে। এছাড়া প্রকল্পের আওতায় ঢাকা-আরিচা মহাসড়কে এর বিভিন্ন ব্যাক স্পর্টে new jersey barrier স্থাপন করা হয়েছে। তবে পথচারীদের ঝুঁকিপূর্ণ অবস্থায় উক্ত new jersey barrier ডিঙ্গিয়ে রাস্তা পারাপার করতে দেখা যায়। এই প্রেক্ষিতে new jersey barrier উপর দিয়ে পথচারীরা চলাচলের রোধকল্পে সে লক্ষ্যে new jersey barrier এর উপর এমএস গ্রিল বসানো যেতে পারে।

২০.৩৪ বাথুলি ধামড়াই উপজেলায় প্রকল্পের আওতায় নির্মিত ফুট ওভার ব্রিজটিতে মরিচা ধরে গেছে। মরিচা রোধকল্পে ব্রিজে anti corrosive paint ব্যবহার করা যেতে পারে। এছাড়া ব্রিজের নিচে প্রকল্পের আওতায় স্থাপিত new jersey barrier উল্টানো অবস্থায় পাওয়া যায়। এর উপর দিয়ে পথচারীদের চলাচল রোধকল্পে স্থাপিত এমএস গ্রিলটিও আলগা দেখা যায়। কোনমতে দড়ি দিয়ে বেঁধে রাখা হয়েছে। উক্ত স্থানে new jersey barrier

যথাযথভাবে পুন:স্থাপনপূর্বক এমএস গ্রিলটি ওয়েলডিং করে বসানো যেতে পারে। এছাড়া নবীনগর ব্রিজের নিচে ফুটপাথের পাশে এসএস রেলিংটি দুর্ঘটনার শিকার রেলিংটি মেরামতের প্রয়োজনীয় ব্যবস্থা গ্রহণ করা যেতে পারে।

২০.৩৫ গত ২৫/০৭/২০১৮ তারিখ প্রকল্পের আওতায় বরিশাল বিভাগে সম্পাদিত কার্যক্রম পরিদর্শন করা হয়। বরিশাল সড়ক বিভাগের আওতায় এন-৮ মহাসড়কের রহমতপুর বিমানবন্দর মোড়ে ২২০ মিটার সড়কটি উভয় পাশে ১ মিটার করে প্রশস্ত করা হয়। সড়কের উক্ত স্পটে বাঁক থাকলেও প্রকল্পের আওতায় কোন রোড ডিভাইডার স্থাপন করা হয়নি। এছাড়া বাঁকে কোন মিরর বসানো হয়নি। স্পটটির আগে-পরে কোনরূপ সতর্কতামূলক সাইন পোস্ট দেখা যায়নি। সড়কটির বাঁকে কিছু গাইড পোস্ট বসানো হলেও তা ঝোপ-ঝাড়ে ঢেকে আছে। এতে করে নিরাপত্তা দূরত্ব হতে বিপরীতগামী গাড়ি দৃষ্টিগোচর হয়না। রাস্তার কিছু অংশে পানি জমে থাকতে দেখা যায়। প্রকল্পের কার্যক্রমে উক্ত স্পটে তেমন সুফল হবে না মর্মে প্রতীয়মান হয়।

২০.৩৬ এছাড়া একই সড়কে বার্থি বাজার এলাকায় প্রকল্পের আওতায় সম্পাদিত কার্যক্রম পরিদর্শন করা হয়। প্রকল্পের সফলতার বিষয়ে এলাকাবাসীদের সাথে আলাপ করা হয়। এলাকাবাসী জানায় যে, প্রকল্পটি বাস্তবায়নের পরও উক্ত স্পটে দুর্ঘটনার হার খুব একটা হ্রাস পায়নি। এখনও উক্ত স্থানে নিয়মিত দুর্ঘটনা হচ্ছে। পরিদর্শনকালে দেখা যায় যে, উক্ত ব্লাক স্পটে কোনরূপ রোড ডিভাইডার বসানো হয়নি। এছাড়া কোনরূপ সতর্কতামূলক সাইন পোস্ট স্থাপিত হয়নি। কেবল স্পটের ২৭০ মিটার অংশ প্রশস্থের কাজ করা হয়েছে, যা দুর্ঘটনা রোধের জন্য পর্যাপ্ত নয়।

২০.৩৭ প্রকল্পের আওতায় ঢাকা সড়ক বিভাগের হেমায়েতপুর এলাকায় সম্পাদিত কার্যক্রম পরিদর্শন করা হয়। উক্ত এলাকায় একটি ফুটওভার ব্রিজ ও new jersey barrier স্থাপন করা হয় এবং সড়কের দু'পাশে সার্ভিস রোড নির্মাণ করা হয়। সার্ভিস রোড নির্মাণের ফলে উক্ত এলাকায় দুরপল্লার যানবাহন বিনা বাধায় চলাচল করতে পারছে এবং যানজট উল্লেখযোগ্যহারে হ্রাস পেয়েছে। তবে প্রকল্পের আওতায় স্থাপিত new jersey barrier-এর শুরুতে এবং উপরে কোন প্রকার Reflectory Sheet স্থাপন করা হয়নি। এতে করে রাতে দ্রুতগামী যানের ড্রাইভারের নিকট new jersey barrier-টি দৃষ্টিগোচর না হওয়ায় দুর্ঘটনার শিকার হতে হয় যার কারণে পরিদর্শনকালে new jersey barrier-এর সামনের অংশ ভাঙ্গা পাওয়া যায়। এছাড়া উক্ত সড়কে পথচারীদের ঝুঁকিপূর্ণ অবস্থায় উক্ত new jersey barrier ডিঙ্গিয়ে রাস্তা পারাপার করতে দেখা যায়।

২০.৩৮ হেমায়েতপুরের ব্লাক স্পট এলাকায় ফুটপাতের উপর ট্রাফিক পুলিশ বক্স নির্মিত অবস্থায় দেখা যায়। পরিদর্শনকালে উক্ত ফুটপাতের উপর বিদ্যমান পুলিশ বক্সের পাশে টয়লেট নির্মাণাধীন অবস্থায় দেখা যায়। এতে করে পথচারীদের উক্ত ব্লাক স্পটে ঝুকিঁপূর্ণ অবস্থায় ফুটপাতের পরিবর্তে রাস্তা দিয়ে হাটতে দেখা যায়। এছাড়া উক্ত এলাকায় ফুটপাতের উপর নির্মাণ সামগ্রী, পাথর রাখতে দেখা যায়। এ বিষয়ে আইনের অনুশাসন প্রতিষ্ঠায় সংশ্লিষ্ট বিভাগ প্রয়োজনীয় ব্যবস্থা গ্রহণ করতে পারে।

২০.৩৯ প্রকল্পের আওতায় সম্পাদিত কার্যক্রম মূল্যায়নের লক্ষ্যে নরসিংদি সড়ক বিভাগ পরিদর্শন করা হয়। উক্ত বিভাগে ব্লাক স্পটসমূহে new jersey barrier স্থাপন করা হয়েছে এবং প্রত্যেকটি ব্লাক স্পটের আগে ও পরে দু'টি করে মোট ৪টি সতর্কতামূলক সাইন পোস্ট দেখা যায়। প্রকল্পের আওতায় উক্ত বিভাগের কার্যক্রম সন্তোষজনক। তবে প্রকল্পের আওতায় new jersey barrier-এর শুরুতে ও উপরে স্থাপিত Reflectory Sheet তুলে নেয়া হয়েছে। এ লক্ষ্যে Reflectory Sheet যাতে তোলা না যায় সেভাবে তৈরীর পদক্ষেপ নেয়া যেতে পারে। এছাড়া উক্ত বিভাগের আওতধীন একচুয়াল শেখেরচর এলাকায় new jersey barrier-এর পূর্বে তোরণ

নির্মাণ করা হয়েছে। এতে করে তোরণের কারণে দূর থেকে new jersey barrier দৃষ্টিগোচর না হওয়ায় দুর্ঘটনার আশংকা রয়েছে। সড়ক ও মহাসড়কে এরূপ তোরণ নির্মাণ অত্যান্ত ঝুকিঁপূর্ণ হওয়ায় তা অপসারণ জরুরী।

২০.৪০ প্রকল্প বাস্তবায়নের আগে ও পরবর্তীতে ব্লাক স্পটসমূহে দূর্ঘটনার কোন পরিসংখ্যান প্রকল্প অফিস হতে পাওয়া যায়নি। প্রকল্প বাস্তবায়নের পুর্বে বাস্তবায়নকারী সংস্থা কর্তৃক কোন base line survey পরিচালনা করা হয়নি। এতে করে প্রকল্প বাস্তবায়নের প্রভাব মূল্যায়ন করা সম্ভব নয়। পরবর্তীতে এরুপ প্রকল্প গ্রহণের পূর্বে আবশ্যিকভাবে base line survey পরিচালনা করতে হবে এবং দূর্ঘটনা সংক্রান্ত তথ্য সওজ অধিদপ্তরে সংরক্ষণ করা যেতে পারে।

২২। **প্রকল্প এলাকার ছবিঃ**



চিত্র ১: প্রকল্পের আওতায় ধামরাই-এ নির্মিত underpass (বায়ে) এর উপরের সড়কের রেলিং ভাঙ্গা এবং স্থাপিত new jersey barrier (ডানে) উল্টানো অবস্থায় পাওয়া যায়;





চিত্র ২: বরিশাল সড়ক বিভাগের আওতায় এন-৮ মহাসড়কের রহমতপুর বিমানবন্দর মোড় (বায়ে) এবং বার্থি (ডানে) এলাকায় ব্লাক স্পটের বাঁকে কোন ডিভাইদার দেয়া হয়নি এবং গাছ-পালা ঝোপ-ঝাড়ের কারণে বিপরীতমুখী গাড়ি দেখা যায় না।



চিত্র ৩: বরিশাল সড়ক বিভাগের আওতায় এন-৮ মহাসড়কের রহমতপুর বিমানবন্দর মোড় ব্লাক স্পটের বাঁকে স্থাপিত গাইড পোস্টসমূহ ঝোপ-ঝাড়ে ঢেকে আছে।

২৩। **সুপারিশ/মতামতঃ**

২১.১৮ প্রকল্প বাস্তবায়নের আগে ও পরবর্তীতে ব্লাক স্পটসমূহে দূর্ঘটনার কোন পরিসংখ্যান প্রকল্প অফিস হতে পাওয়া যায়নি। প্রকল্প বাস্তবায়নের পুর্বে বাস্তবায়নকারী সংস্থা কর্তৃক কোন base line survey পরিচালনা করা হয়নি। এতে করে প্রকল্প বাস্তবায়নের প্রভাব মূল্যায়ন করা সম্ভব নয়। পরবর্তীতে এরুপ প্রকল্প গ্রহণের পূর্বে আবশ্যিকভাবে base line survey পরিচালনা করতে হবে এবং দূর্ঘটনা সংক্রান্ত তথ্য সওজ-তে সংরক্ষণ করা যেতে পারে (অনুঃ ২১.২, ২১.৩);

২১.১৯ প্রকল্পের আওতায় ১২১ টি ব্লাক স্পটে নিরাপত্তামূলক কার্জক্রম সম্পন্ন করা হলেও কিছু কিছু স্পট এখনো ঝুঁকিপূর্ণ রয়ে গেছে। এর মূল কারণ, সড়কের বাঁক সমূহে কোন ডিভাইডার না দেয়া এবং বাঁকের আগে-পরে সতর্কতামুলক সাইনপোস্ট, মিরর, rumble strip, reflecting sheet, directional post ইত্যাদি না দেয়া। উক্ত ঝুঁকিপূর্ণ স্থানসমূহ চিহ্নিতপূর্বক দ্রুত পদক্ষেপ গ্রহণ করা জরুরী(অনুঃ ২১.৪, ২১.৫, ২১.৭, ২১.৮);;

২১.২০ প্রকল্পের আওতায় সম্পাদিত বিভিন্ন কাজের জরুরী ভিত্তিতে সংস্কারের প্রয়োজন, যেমন ভাঙ্গা রেলিং মেরামত, উল্টানো new jersey barrier পুনঃস্থাপন, এম এস গ্রিল ওয়েল্ডিং ইত্যাদি সম্পাদন করা যেতে পারে (অনুঃ ২১.২, ২১.৩);

২১.২১ new jersey barrier-এর উপর দিয়ে পথচারীদের ঝুঁকিপূর্ণ পার হওয়া রোধকল্পে new jersey barrier এর উপর নিরাপত্তামূলক এমএস রডের বেষ্টনী বসানো যেতে পারে (অনুঃ ২১.২);

২১.২২ প্রকল্পের আওতায় নির্মিত ফুট ওভার ব্রিজ-এ মরিচা রোধকল্পে anti corrosive paint ব্যবহার করা যেতে পারে (অনুঃ ২১.৩);

২১.২৩ বরিশাল সড়ক বিভাগের আওতায় এন-৮ মহাসড়কের রহমতপুর বিমানবন্দর মোড় এবং বার্থি বাজার এলাকায় ব্লাক স্পটে রোড ডিভাইডার স্থাপন করা যেতে পারে। স্পটটির আগে-পরে সতর্কতামূলক সাইন পোস্ট বসানো প্রয়োজন। সড়কটির বাঁকে গাছ-পালা, ঝোপ-ঝাড় পরিস্কার করতে হবে যাতে করে নিরাপত্তা দূরত্ব হতে বিপরীতগামী গাড়ি দৃষ্টিগোচর হয় (অনুঃ ২১.৪, ২১.৫);

২১.২৪ প্রকল্পের আওতায় স্থাপিত new jersey barrier-এর শুরুতে এবং উপরে Reflectory Sheet লাগাতে হবে। চুরি রোধকল্পে টেকসই আঠা দিয়ে Reflectory Sheet লাগানো যেতে পারে। (অনুঃ ২১.৬, ২১.৮);

২১.২৫ হেমায়েতপুরের ব্লাক স্পট এলাকায় ফুটপাতের উপর নির্মিত ট্রাফিক পুলিশ বক্স অন্যত্র স্থানান্তর করা প্রয়োজন এবং একই এলাকায় ফুটপাতের উপর ফেলে রাখা নির্মাণ সামগ্রী অপসারণ করতে হবে (অনুঃ ২১.৭);

২১.২৬ মহাসড়কের ব্লাক স্পটে কোন প্রকার তোরণ স্থাপন করা যাবে না এবং new jersey barrier-এর পূর্বে বিদ্যমান তোরণসমূহ অবিলম্বে অপসারণ করা জরুরী (অনুঃ ২১.৮);

২১.২৭ অনুচ্ছেদ ২৩.১-২৩.৯ এর উপর প্রয়োজনীয় ব্যবস্থা গ্রহণপূর্বক আগামী ১(এক) মাসের মধ্যে আইএমইডিসহ সংশ্লিষ্ট সকলকে অবহিত করতে হবে|

পরিশিষ্ট-''ক''

কাজের অঙ্গভিত্তিক বাস্তবায়ন:

(লক্ষ টাকায়)

ক্রম	কার্যক্রম	একক	প্রকল্পের লক্ষ্যমাত্রা		প্রকৃত অর্জন	
			ভৌত	আর্থিক	ভৌত	আর্থিক
১	ষ্টেশনারী	থোক	থোক	৪.০৮	থোক	১.০৮
২	প্রচার ও বিজ্ঞাপন	থোক	থোক	৮.০০	থোক	০.০০
৩	ল্যাবরেটরী টেষ্ট	থোক	থোক	৮.০০	থোক	০.০০
৪	সার্ভে, ডিজাইন ও ড্রইং	থোক	থোক	১২.০০	থোক	৯.০০
৫	কন্সালটেন্সি ফর মিডটার্ম ইভ্যালুয়েশন	থোক	থোক	১৪.৯২	থোক	১৪.৯২
৬	সড়ক বাঁধ নির্মাণ ও মাটির কাজ	লঃ ঘঃ মিঃ	৮.৮৫	১৮৬৬.৭৮	৮.৮৫	১৮৬৬.৭৮
৭	ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট নির্মাণ					
	ক) ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট (৮.১২ মিঃ)	মিঃ	২১৭৯১.৬২	৬৮২৫.২৩	২১৭৯১.৬২	৬৮২৫.২৩
	খ) সার্ভিস লেন (৩.৬৫ মিঃ) সহ ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট (৬.২০মিঃ)	মিঃ	১৭৮৯৯.০০	৩৩২৬.৪৭	১৭৮৯৯.০০	৩৩২৬.৪৭
	গ) ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট (৫.৫০ মিঃ)	মিঃ	৪৯৫.০০	৬৮.০৬	৪৯৫.০০	৬৮.০৬
	ঘ) হার্ড সোল্ডার	মিঃ	৬৫৪৪.০০	৬৯৬.০৪	৬৫৪৪.০০	৬৯৬.০৪
	ঙ) কারেকশন অব সুপারএলিভিশন	মিঃ	২৭৫৮.০০	৩৩৪.৯১	২০০৮.০০	২৪৩.৭৩
৮	রোড ডিভাইডার নির্মাণ	মিঃ	১৭৬৮৪.০০	১৬৮৫.০৪	১৭৬৮৪.০০	১৬৮৫.০৪
৯	ফুটওভার ব্রীজ নির্মাণ	মিঃ	১৪০.০০	১২৩৪.৮২	১৩০.১০	৯৪৬.৪৬
১০	সাইন/সিগন্যাল, গাইড পোষ্ট, রোড মার্কিং ইত্যাদি	থোক	থোক	৬৪১.৪৮	থোক	৬৪১.৪৮
১১	ইউনিলিটি স্থানান্তর	থোক	থোক	৫১৪.২৩	থোক	৪৮০.৭১
১২	ফিজিক্যাল কনটিনজেন্সি (২%)			৩৪৪.৮০		০.০০
১৩	প্রাইস কনটিনজেন্সি (৩%)			৫১৭.২০		০.০০
মোট				১৮১০২.০৬		১৬৮০৫.০০

Procurement সংক্রান্ত তথ্যাদিঃ অনুমোদিত ক্রয় পরিকল্পনার বিপরীতে অগ্রগতি

ক্রঃ নং	প্যাকেজ	চুক্তি মূল্য (কোটি টাকায়)	বিস্তারিত কার্য্যাদেশ অনুযায়ী		অগ্রগতি		মন্তব্য
			কাজ শুরুর তারিখ	কাজ সমাপ্তির তারিখ/বর্ধিত সময়	বাস্তব (%)	আর্থিক (কোটি টাকায়)	
১	Improvement of Road Safety at 21 nos of black spots on National Highway of Dhaka and Manikganj Road Division under Dhaka Zone (Package/Lot No. PW-01/b, Lot-2).	২০.১১	০৫-০৫-২০১৫	০৪-০৫-২০১৬ ৩০-০৬-২০১৭	৯৯.৭৮ %	২০.০৭	কাজ সমাপ্ত।
২	Improvement of Road Safety at 13 nos of black spots on National Highway of Narsingdi Road Division under Dhaka Zone (Package/Lot No. PW-01/a, Lot-1).	১৫.৫৯	১০-০২-২০১৬	০১-০৬-২০১৭	৯৯.৫৫ %	১৫.৫২	কাজ সমাপ্ত।
৩	Construction of Dedicated Lane & Footover Bridge at (Hemayetpur Bus Stand) of 19th (P) & 20th (P) km and Improvement by providing Base Type-I, DBS Base Course & DBS Wearing Course Work at Savar Bazar Black Spot of Dhaka-Aricha National Road (N-5) under Dhaka Road Division, Dhaka During the year 2016-2017. (Package/Lot No. WP-01/c, Lot-3).	১৫.২৪	০৯-০৪-২০১৭	২৮-০৬-২০১৭	৯৯.৮০ %	১৫.২১	কাজ সমাপ্ত।
৪	Improvement of Black Spot at Nayadingi by Widening of Pavement of Service Lane and Construction of Footover Bridge at Nabinagar and Bathuli Black Spot of Dhaka (Mirpur)-Utholi-Paturia-Natakhola-Kashinathpur Road (N-5) under Manikganj Road Division During the year 2016-2017. Package No. WP-01/d, Lot-4	৮.৮৭	১০-০৪-২০১৭	২৯-০৬-২০১৭	১০০%	৮.৮৭	কাজ সমাপ্ত।
৫	Improvement of Road Safety at 5 nos of black spots of Habiganj Road Division and 4 nos of black spots of Moulvibazar on National Highway Road Division under Road Zone, Sylhet during the year 2015-2016.	৫.২২	২১-১০-২০১৫	২৭-০৬-২০১৬	১০০%	৫.২২	কাজ সমাপ্ত।
৬	Road safety works a) Karila Bus-Stand b) Bhertala c) Brahmanbaria Intersection d) Sarail Road Intersection(Kotta Para)e) Islambad Bus-Stand f) Baruira g) Shahbajpur Bus-Stand and h) Shahbajpur Bazar of Dhaka (Katchpur)-Bhairab- Jagadispur- Shaistaganj-Sylhet-Tamabil- Jaflong Road (N-2) Road under Brahmanbaria Road Division during the year 2014-2015.	৩.৫২	১২-০৪-২০১৫	১১-০৪-২০১৬	১০০%	৩.৫২	কাজ সমাপ্ত।
৭	Construction of flexible pavement including widening of road embankment providing median, sign signal at diff. Km of Dhaka	১৬.৪৬	৩০-০৪-	২৯-০৪-২০১৬	৯৯.৫৩ %	১৬.৩৯	কাজ সমাপ্ত।

ক্রঃ নং	প্যাকেজ	চুক্তি মূল্য (কোটি টাকায়)	বিস্তারিত কার্য্যাদেশ অনুযায়ী		অগ্রগতি		মন্তব্য
			কাজ শুরুর তারিখ	কাজ সমাপ্তির তারিখ/বর্ধিত সময়	বাস্তব (%)	আর্থিক (কোটি টাকায়)	
	(Mirpur)-Utholi-Paturia-Natakhola-Kashinathpur- Bogra-Rangpur-Beldanga-Banglabandha (N-5) Road under "Improvement of road safety at black spots on National Highways" under Road Circle, Rangpur during the year 2014-2015, Tender No.e-GP 05/RHD/ACE/RZ/2014-2015.		২০১৫	১৪-০৪-২০১৭			
৮	Improvement of Road Safety at 08 (eight) nos Black spots on National Highways of Dhaka (Mirpur)-Utholi-Paturia-Natakhola-Kashinathpur-Bogra-Rangpur-Beldanga-Banglabandha (N-5) Road under Road Circle, Dinajpur during the year 2014-2015, Tender No. e-GP-06/RHD/ACE/RZ/2014-2015.	৯.২৫	০৬-০৫-২০১৫	২৭-১০-২০১৬ ০৮-০৬-২০১৭	৯৭.৪৮ %	৯.০২	কাজ সমাপ্ত।
৯	Improvement of Road Safety at 16 (sixteen) nos Black spots on National Highways of Dhaka (Mirpur)-Utholi-Paturia-Natakhola-Kashinathpur-Bogra-Rangpur-Beldanga-Banglabandha (N-5) Road under Road Circle, Bogra during the year 2014-2015, Tender No. e-GP-07/RHD/ACE/RZ/2014-2015. (Re-Tender)	১৭.৩৬	১৬-০৩-২০১৬	১২-০৯-২০১৬ ১১-০৫-২০১৭	৯০.৫৫ %	১৫.৭২	কাজ সমাপ্ত।
১০	Improvement of Road Safety at Khoertola More, Rajarhat Bazar/Chuknagar More, Noapara Bus Stand, Rajghat Bazar/ Bus Stand Black spot on Daulatdia-Faridpur-Magura-Jhenaidhah-Jessore-Khulna-Mongla (Digraj) (N-7) under Road Division Jessore during the year 2014-2015. Contract No.e-GP-01/JRC/JRD (Dev)/2014-2015	২.৯১	২০-১২-২০১৫	১৮-০৫-২০১৬ ৩০-০৬-২০১৭	৮২.৯১ %	২.৪২	কাজ সমাপ্ত।
১১	Improvement of Road Safety at different location under Jhenidah Road Division during the year 2014-2015. Tender No.e-GP-02/JRC/JHERD (Dev)/2014-2015	৩.৪১	১৭-১২-২০১৫	১৫-০৫-২০১৬ ৩০-০৬-২০১৭	৯৯.০৮ %	৩.৩৮	কাজ সমাপ্ত।
১২	Improvement of Road Safety on Black Spot at Basantapur-Ramnagar Moor, Dhaka-Narail Road Intersection & Magura Police Line of Daulatdia-Faridpur-Magura-Jhenaidhah-Jessore-Khulna-Mongla (Digraj) (N-7) under Road Division Magura during the year 2014-2015. Tender No.e-GP-03/JRC/MRD (Dev)/2014-2015	১.৮৩	২০-১২-২০১৫	১৮-০৫-২০১৬ ৩০-০৪-২০১৭	১০০%	১.৮৩	কাজ সমাপ্ত।
১৩	"Improvement of Road Safety at Black Spot" Project at Daulatdia-Faridpur-Magura-	১.৭১	০৯-০৪-	০৬-১০-২০১৫	১০০%	১.৭১	কাজ সমাপ্ত।

ক্রঃ নং	প্যাকেজ	চুক্তি মূল্য (কোটি টাকায়)	বিস্তারিত কার্য্যাদেশ অনুযায়ী		অগ্রগতি		মন্তব্য
			কাজ শুরুর তারিখ	কাজ সমাপ্তির তারিখ/বর্ধিত সময়	বাস্তব (%)	আর্থিক (কোটি টাকায়)	
	Jhenaidhah-Jessore-Khulna-Mongla (Digraj) (N-7) at (Goalanda Bus Stand at 6th km and Goalanda Bazar at 6th km & Jamtala Bus stand point at 7th km black spot) National Highways under Rajbari Road Division. Invitation Reference No. 13/e-GP/RRD/2014-2015.		২০১৫	০৪-০১-২০১৬			
১৪	Earth Work, Pavement, Widening, Surfacing, R.C.C. Palisading, Guide Post & DRain Construction work at Ch: 5+575m to 5+710m and 5+910m to 6+060m of Daulatdia-Faridpur-Magura-Jhenaidhah-Jessore-Khulna-Mongla (Digraj) (N-7) under Rajbari Road Division during the year 2016-2017. Invitation Reference No. 19/e-GP/RRD/2016-2017.	১.৫০	০৮-০২-২০১৭	০৯-০৫-২০১৭	১০০%	১.৫০	কাজ সমাপ্ত।
১৫	Intervention work under "Improvement of Road Safety at Black Spot" project at Daulatdia-Faridpur-Magura-Jhenaidhah-Jessore-Khulna-Mongla (Digraj) (N-7), Construction of RCC divider, earth work & flexible pavement etc. at 37th km (P) of (Kanaipur Bazar/ Bus Stand) Road under Road Division Faridpur during the year 2014-2015. 21/e-GP/FRD/2014-2015	১.৫০	১৯-০৪-২০১৫	১৬-১০-২০১৫ ১৬-০১-২০১৭	৯৯.১৮ %	১.৪৯	কাজ সমাপ্ত।
১৬	Extension portion of "Improvement of Road Safety at Black Spot" at (Kanaipur Bazar/ Bus Stand) including construction of flexible pavement, earth work at 37th km (P) of Daulatdia-Faridpur-Magura-Jhenaidhah-Jessore-Khulna-Mongla (Digraj) (N-7) at 37th km (P) of (Kanaipur 17Bazar/ Bus Stand) Road un18der Road Division Farid19pur during the year 2016-2017. 28/e-GP/FRD/2016-2017.	০.৭০	১৫-০৫-২০১৭	২৯-০৬-২০১৭	১০০%	০.৭০	কাজ সমাপ্ত।
১৭	Improvement of Road Safety at Black Spot on National Highways Project" of Dhaka (Jatrabari)-Mawa-Bhanga-Barisal-Patuakhali National Highway (N-8) Road at 91st km kalibari Mor Black Spot under Madaripur Road Division, during the year 2016-2017. (EE/MRD/Blackspot/2016-17/01)	২.০২	১৬-০২-২০১৭	০৬-০৬-২০১৭	১০০%	২.০২	কাজ সমাপ্ত।
১৮	Improvement of Road Safety of 23 (Twenty three) Nos Black Spots on National Highways	২৪.০৬	১২-০১-	১১-০১-২০১৭	৯৯.৯৮ %	২৪.০৫	কাজ সমাপ্ত।

ক্রঃ নং	প্যাকেজ	চুক্তি মূল্য (কোটি টাকায়)	বিস্তারিত কার্য্যাদেশ অনুযায়ী		অগ্রগতি		মন্তব্য
			কাজ শুরুর তারিখ	কাজ সমাপ্তির তারিখ/বর্ধিত সময়	বাস্তব (%)	আর্থিক (কোটি টাকায়)	
	of Kashinathpur -Dashuria-Natore-Rajshahi (N-6), Dhaka (Mirpur)-Utholi-Pathuria-Natakhola-Kasinathpur-Bogra-Rangpur-Beldanga-Banglabandh (N-5) & Nalka-Hatikumrul-Banpara (N-507) Road under Pabna Road Circle Pabna during the year 2014-2015. Contract No. e-GP/02-PRC/Pab /2014-2015. Tender ID No.30130		২০১৬	১৪-০৬-২০১৭			
১৯	Improvement of Road Safety at Black Spots on National Highways (Taherpur Bazar/ Pulla Pukur Bus Stand /Durgapur Intersection, Kapacia Bazar and of Kashi-Natore-Raj Road (N-6) Under Road Division Rajshahi during the year 2014-2015. Tender ID No.30174	৪.৯৭	২১/১২/২০১৫	১৮/০৭/২০১৬	১০০%	৪.৯৭	কাজ সমাপ্ত।
২০	Improvement of Road Safety of contract package No 20/e-Gp/BRD/2014-2015 under Barisal Zone (Barisal Road Division) -Lot 4 nos	০.৬৩	১০/৫/২০১৫	৩১/১২/২০১৫	১০০%	০.৬৩	কাজ সমাপ্ত।
২১	Improvement of Road Safety of contract package No Wp-05(c) under Rajshahi Zone (Bangladesh Bridge Authority).	৭.৮৪	০৭/০৪/২০১৪	২৯/০৬/২০১৭	১০০%	৭.৮৪	কাজ সমাপ্ত।
২২	Chanelization at Bhuapur - Modhupur Intersection under Bangladesh Bridge Authority	০.৫৫	০৭/০৪/২০১৪	২৯/০৬/২০১৭	১০০%	০.৫৫	কাজ সমাপ্ত।
২৩	Chanelization at Koddar Mor under Bangladesh Bridge Authority	০.৮৫	২৪/০৬/২০১৩	২৯/০৬/২০১৭	১০০%	০.৮৫	কাজ সমাপ্ত।
২৪	Mid term evaluation of Dhaka, Comilla, Khulna, Gopalgonj & Sylhet Zone under Improvement of Road Safety at Black Spots on National Highways	০.৭৪৪	২৮/০৪/২০১৬	২৬/১০/২০১৬	১০০%	০.৭৪৪	কাজ সমাপ্ত।
২৫	Mid-term evaluation of Rangpur, Rajshahi & Barisal Zone under Improvement of Road Safety at Black spots on National Highways	০.০৭৪৮	২৮/০৪/২০১৬	২৬/১০/২০১৬	১০০%	০.০৭৪৮	কাজ সমাপ্ত।

জেলা সড়ক উন্নয়ন (কুমিল্লা জোন) (১ম সংশোধিত) শীর্ষক প্রকল্পের সমাপ্তি মূল্যায়ন প্রতিবেদন

(সমাপ্ত: জুন, ২০১৭)

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

২। বাস্তবায়নকারী সংস্থা : সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর।

৩। প্রকল্পের অবস্থান : কুমিল্লা,ব্রাহ্মণবাড়িয়া,ফেনী,চাঁদপুর,নোয়াখালী ও লক্ষ্মীপুর জেলার বিভিন্ন উপজেলা।

৪। প্রকল্পের বাস্তবায়নকাল ও ব্যয়

(লক্ষ টাকায়)

প্রাক্কলিত ব্যয় (প্রঃ সাঃ)		প্রকৃত ব্যয় (প্রঃ সাঃ)	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
১০০১৭.৯৯	১১০০৬.৪৭	১০৯৯৩.০০	মার্চ ২০১৫ থেকে জুন ২০১৭	মার্চ ২০১৫ থেকে জুন ২০১৭	মার্চ ২০১৫ থেকে জুন ২০১৭	(+) ৯৭৫.০১ (+)	০ বছর (০.০০%)

৫। সাধারণ পর্যবেক্ষণ:

৫.১। **পটভূমি:**

বৃহত্তর কুমিল্লা ও নোয়াখালী জেলার ২৬টি জেলা মহাসড়কের উন্নয়ন এবং ২৬ মিটার (১৫টি) কালভার্ট নির্মাণ করা প্রকল্পের প্রধান উদ্দেশ্য। বিদ্যমান একক লেন দিয়ে ভারী যানবাহনের চলাচলের জন্য সড়ক যোগাযোগ স্থাপন করা। সর্বোপরি,স্থানীয় ও জাতীয় সড়ক যোগাযোগ নিশ্চিত করা। এ প্রেক্ষিতে সওজ'র কুমিল্লা জোনের আওতাধীন কুমিল্লা,চাঁদপুর,ব্রাহ্মণবাড়িয়া,নোয়াখালী,ফেনী ও লক্ষ্মীপুর জেলার ২৬টি জেলা সড়কের অধিক ক্ষতিগ্রস্থ ২১৩.৭৯ কি.মি. অংশ এবং ২৬.০০ মিটার দীর্ঘ ১৫টি কালভার্ট উন্নয়ন/পুনর্বাসনের লক্ষ্যে আলোচ্য সমাপ্ত প্রকল্পটি মার্চ/২০১৫ হতে জুন/২০১৭ মেয়াদে ১০০১৭.৯৯ লক্ষ টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে অনুমোদিত হয়। পরবর্তীতে প্রকল্পের scope of work বৃদ্ধি ও সওজ রেট সিডিউল ২০১৫ অনুযায়ী ব্যয় প্রাক্কলনের পরিপ্রেক্ষিতে ডিপিইসি'র সুপারিশক্রমে সংশ্লিষ্ট মন্ত্রণালয় কর্তৃক প্রকল্পটি ১১০০৬.৪৭ লক্ষ টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে ২৭/১১/২০১৬ তারিখে মার্চ/২০১৫ হতে জুন/২০১৭ মেয়াদে ১ম বার সংশোধন করা হয়।

৫.২। **উদ্দেশ্য :**

ক) দ্রুত ও ধীর গতির যানবাহনের জন্য যান চলাচল ব্যবস্থার উন্নয়ন করা ;

খ) জনসাধারণের চলাচল সহজ ও পণ্য পরিবহন ব্যবস্থা ত্বরান্বিত করা ;

গ) কৃষিজাত পণ্য সহজেই বাজারজাত করা এবং ফলশ্রুতিতে অর্থনৈতিক কর্মকান্ড ত্বরান্বিত হওয়ার ফলে কর্মসংস্থানের সুযোগ সৃষ্টি করা;

ঘ) সড়ক যোগাযোগ উন্নত করা;

ঙ) আর্থ-সামাজিক কর্মকান্ড উন্নত করা;

চ) সড়ক প্রশস্তকরণের মাধ্যমে উপজেলা হতে জেলা সদরের মধ্যে সড়ক যোগাযোগ মসৃন ও নিরাপদ করা;

ছ) সড়কগুলোতে যানজট নিরসন করা ও যানবাহনের সহজ চলাচল সৃষ্টি করা।

৫.৩। **প্রকল্পের অনুমোদন:**

প্রকল্পটি ০৯/০৬/২০১৫ তারিখে অনুষ্ঠিত একনেক সভায় ১০০১৭.৯৯ লক্ষ টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে মার্চ ২০১৫ থেকে জুন ২০১৭ মেয়াদে বাস্তবায়নের জন্য অনুমোদিত হয়। পরবর্তীতে প্রকল্পের scope of work বৃদ্ধি ও সওজ রেট সিডিউল ২০১৫ অনুযায়ী প্রাক্কলনের পরিপ্রেক্ষিতে ডিপিইসি'র সুপারিশক্রমে সংশ্লিষ্ট মন্ত্রণালয় কর্তৃক ২৭/১১/২০১৬ তারিখে প্রকল্পটি ১ম বার সংশোধন করা হয়। ১ম সংশোধিত প্রকল্পটি সড়ক পরিবহণ ও মহাসড়ক বিভাগ কর্তৃক অনুমোদিত হয়েছে। প্রকল্পের ১ম সংশোধিত ডিপিপি'র প্রাক্কলিত ব্যয় ১১০০৬.৪৭ লক্ষ টাকা ও বাস্তবায়নকাল মার্চ ২০১৫ থেকে জুন ২০১৭ পর্যন্ত অনুমোদিত হয়।

৫.৪। **প্রকল্প পরিদর্শন:**

সমাপ্ত প্রকল্পের পিসিআর মূল্যায়নের জন্য বাস্তবায়ন পরিবীক্ষণ ও মূল্যায়ন বিভাগের মূল্যায়ন কর্মকর্তা জনাব সঞ্জয় কর্মকার কর্তৃক ১২/০৫/২০১৮ তারিখে নোয়াখালী সড়ক বিভাগ, ০৪/০৬/২০১৮ তারিখে ফেনী সড়ক বিভাগ,০৫/০৬/২০১৮ তারিখে লক্ষ্মীপুর সড়ক বিভাগ এবং ১৫/০৭/২০১৮ তারিখে কুমিল্লা সড়ক বিভাগসহ প্রকল্পের আওতাধীন মোট ১ ৫টি সড়ক সরেজমিন পরিদর্শন করা হয়। উল্লেখ্য যে, প্রকল্পের আওতায় মোট ২৬টি সড়কের সংস্কার কাজ করা হয়েছে। পরিদর্শনের সময় প্রকল্প সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তাগণ উপস্থিত থেকে সহায়তা প্রদান করেন।

৫.৫ প্রকল্প পরিচালক সম্পর্কিত তথ্য নিম্নের ছকে প্রদান করা হলো:

সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী পর্যায়ের ২ 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 জুনায়েদ আহসান শিবির অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী, সওজ, কুমিল্লা জোন	খন্ডকালীন	২৪/০২/২০১৪-০৩/০১/২০১৭
২।	জনাব মোঃ শাহাবুদ্দিন খান অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী, সওজ, কুমিল্লা জোন	ঐ	০৩/০১/২০১৭-৩০/০৬/২০১৭

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
Acquisition of Assets:					
Purchase of Drum Track	Nos	92.58	3	92.58	3
Purchase of Laboratory Equipment	Set	30.84	6	25.50	6
Civil Works:					
Embankment	Lac Cum	438.82	2.0893	438.82	2.0893
Shoulder	Lac Cum	229.51	1.1919	229.51	1.1919
Flexible pavement: Road					

Item of work (As per pp)	Unit	Target (as per pp)		Actual Progress	
		Financial	Physical (Quantity)	Financial	Physical (Quantity)
Width-3.70 m					
New Construction	km	364.33	5.545	364.33	5.545
Widening (2*0.90 m)	km	657.31	16.35	657.31	16.35
Widening (2*0.30 m)	km	94.72	10.00	94.72	10.00
Strengthening	km	643.98	18.78	643.98	18.78
Surfacing (Carpeting and Sealcoat)	km	827.30	26.86	827.30	26.86
Surfacing (40 mm DBS)	km	3570.31	126.67	3562.64	126.96
Road Width-5.50 m					
Strengthening	km	250.72	4.90	250.72	4.90
Surfacing (40 mm DBS)	km	2613.73	55.17	2613.73	55.17
Construction of Rigid pavement(width-5.50m)	m	89.08	375.00	89.08	375.00
Construction of RCC Culvert (15 Nos)	m	160.71	26.00	160.71	26.00
Protective work:					
Retaining Wall	m	398.17	2462.00	398.17	2462.00
Toe Wall for Metressing	m	28.49	565.00	28.49	565.00
Brick Metressing	sqm	51.66	2380.00	51.66	2380.00
CC Block Metressing	sqm	33.62	1150.00	33.62	1150.00
RCC Palisading 3M post	m	184.47	3200.00	184.47	3200.00
Construction of drain:					
Saucer Drain	m	79.62	2800.00	79.62	2800.00
Brick U-Drain	m	86.47	1480.00	86.47	1480.00
RCC U-Drain with slab	m	9.00	100.00	9.00	100.00
Sign,Signal,km post,Road marking	L.S	39.59	L.S	39.59	L.S
General Site Facilities	L.S	30.98	L.S	30.98	L.S
Utility Shifting	L.S	0.45	L.S	…	L.S
Physical Contingency	1%	…	…	…	
Price Contingency	2%	…	…	…	
Total:	…	11006.46		10993.00	

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	অনুমোদত ডিপিপি'র লক্ষ্যমাত্রা	আরএডিপি-তে বরাদ্দ	অবমুক্ত	ব্যয়
২০১৫-২০১৬	৫৮০২.২৮	৬০০০.০০	৬০০০.০০	৬০০০.০০
২০১৬-২০১৭	৫২০৪.১৮	৪৯৯৩.০০	৪৯৯৩.০০	৪৯৯৩.০০
সর্বমোট:	১১০০৬.৪৬	১০৯৯৩.০০	১০৯৯৩.০০	১০৯৯৩.০০

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

৮। **প্রকিউরমেন্ট সংক্রান্ত তথ্যঃ**

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
Comilla Road Division:						
Widening of flexible pavement &base repair with DBS wearing course (surfacing) work at 5th (p) to 12th km of Companigonj-Nabinagar Road under Road Division ,Comilla during the year 2015-16.	589.50	589.50	02-11-2015	27-12-2015	26-09-2016	17/09/2016
Earth work,strengthening,DBS wearing course & construction of retaining wall ,saucer drain,U-drain work at 30th(p) to 34th km Comilla-Palpara-Burichong-B.Para-Mirpur Road & at 25th (P) to 33th km (ch.24+628 to 33+000 km) of Eliotgonj-Muradnagar-Ramchandrapur-Bancharampur Road under Road Division,Comilla during the year 2015-2016	945.67	932.67	02-11-2015	26-01-2016	25-01-2017	24-01-2017
Improvement of Zilla Road by Repair,strengthening and surfacing with construction of RCC Box Culvert,brick necessary retaining wall ,road side saucer drain,RCC and brick measonary U-drain at 1st (P) ,2nd(P),3rd,4th,5th,6th(P),7th(P),8th(P),9th(P),10th(P),11th ,12th, 13th(P),14th (P),15th (P),16th (P),19th(P), and 20th (P) of Horishchor-Kashinagar-Miabazar Road and 1st to 6th (p) km of Khazuria-	878.07	877.97	19-10-2015	13-01-2016	15-12-2016	14-12-2016

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
Payalgacha-Barua Road under Road Division ,Comilla during the year 2015-16 .						
Earth work,strengthening,DBS wearing course including construction of retaining wall etc. at 1st(P) to 11th (ch.0+000 to 11+000) & 15th (P) to 19th (P) (Ch.14+570 to 18+570) of Chandina(Madhiya)-Moricha-Chapara-Companigonj(Nabinagar Road & 1st km to 19th km(Ch.0+000 to 9+000) of Nimsar-khangsanagar-Burichong Road under Road Division,Comilla during the year 2015-16	741.24	741.01	02-11-2015	15-02-2016	14-02-2017	09-02-2017
Strengthening and repair road pavement by Aggregate Base Type-2 and repair of potholes,construction of 3 no.(1*1.00m*2.00m*7.32m) RCC Box Culvert,brick measonary retaining wall and surfacing of road pavement by DBS wearing course at 7th (P) km to 15th (P) km of Pipulia-Lolbaria-Ratanpur-Chandimura-Mogbari road under road division,Comilla during the year 2015-16	547.55	546.75	25-01-2015	28-03-2016	28-11-2016	25-11-2016
DBS wearing course with strengthening work at 34th km to 35th (P) km ch.33+0000 to 34+300 km including earth work protective work construction of drain at different kilometers of	678.61	689.70	04-12-2016	16-02-2017	16-06-2017	16-06-2017

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
Eliotgonj-Muradnagar-Ramchandrapur-Bancharampur Road and DBS wearing course with strengthening work at 8th(P) to 11th (P) km ch.7+900 to 10+400 km & new pavement construction at 12th (p) km ch.11+700 to 12+000 km including earth work protective work & construction of drain at different kilomketres of Chandina(Madhiya)-Moricha-Companigonj-Nabinagar road during the year 2016-17						
Chandpur Road Division:						
Construction of flexible pavement at Changatali Bridge approach Ch.9+920 to 10+350 (Gap no-11/1) strengthening by base type-2 at ch.4+200 to 4+800 ,ch.7+250 to 7+650 and DBS wearing course ,with repairs ,earth work at ch.1+600 to 5+680,ch.5+720 to 6+100 and reconstruction of 1no RCC box culvert at 6th km of Bakila-Takerhat-Janatabazar-Narayonpur-(Matlab Dakkhin) road under road division Chandpur during the year 2015-16 & Repairing of existing pavement by aggregate base type-2 and surfacing by DBS wearing course from ch.00+000 to ch.01+000,ch.05+000 to ch.08+000,ch.11+000 to	709.15	709.15	19-01-2016	15-03-2016	15-03-2017	14-06-2017

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
13+000 & ch.16+750 to ch.18+750 at Kachua-Gulbahar-Kashimpur (Matlab Dakkin) road under road division Chandpur during the year 2015-16						
Widening,strengthening & surfacing by DBS wearing course at ch-14+000 to ch-24+000 of chandpur-nanupur-chandra-kamtabazar-Ramgonj road under Road division chandpur during the year 2015-2016.	425.87	425.87	01-10-2015	29-12-2015	28-12-2016	15-11-2016
Reconstruction of 1 no single vent 1*2.00m length & 2.00m height RCC box culvert at gap no-10/2,repair of existing pavement by Aggregate base type-2,surfacing (carpeting & seal coat) (from ch.13+565 to ch.17+565) of Daudkandi-Goalmari-Sreerayerchar-changerchar (Matlab north) road under Road Division ,Chandpur during the year 2014-2015.	158.72	158.72	01-10-2015	05-04-2016	02-10-2016	29-12-2016
Repair of existing pavement Aggregate base type-2 and providing DBS wearing course at Mudafforgonj-Chitoshi-Ramgonj road from ch.00+000 to 03+500,ch.04+000 to ch.06+000,ch.6+700 to ch.11+200 & ch.12+000 to ch.13+000 under road division Chandpur during the year 2015-2016.	342.15	342.15	01-10-2015	23-12-2015	20-06-2016	18-06-2016
Brahmanbaria Road Division:						

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
Widening,strengthening & surfacing of pavement and protective work by retaining wall & saucer drain from ch.17+000 to 28+560 Companigonj-Nabinagar road under Road Division Brahmanbaria during the year 2015-2016.	1095.58	1095.58	28-09-2015	29-10-2015	01-12-2015	30-11-2015
Strengthening damaged pavement with carpeting & seal coat work from ch.0+000 to ch.14+500 of Brahmanbaria-Lalpur road under road division Brahmanbaria during the year 2015-2016	488.83	488.83	28-09-2015	28-10-215	03-12-2016	01-07-2016
Noakhali Road Division:						
DBS,strengthening,Earthwork & protective work at 23rd (P) to 29th (P) km (ch.22+500 to 28+500) of Lakshmipur-Dattapara-chatkhil(khilpara-chatkhil portion) road under Noakhali Road Division during the year 2015-2016.	214.53	214.53	01-10-2015	27-12-2015	24-06-2016	25-02-2016
Rigid pavement ,DBS,strengthening,earthwork & protective work at 5th (P) to 14th (P) km(ch.4+262 to ch.13+262)(Chatkhil Purbabazar) Road under Noakhali Road division during the year 2015-2016.	309.19	309.19	01-10-2015	27-12-2015	24-06-2016	25-05-2016
Feni Road Division:						
a) Providing DBSW with necessary repair work from 2nd (P) to 11th (P) km and Reconstruction of RCC Box culvert at 23rd km of	815.54	815.54	08-10-2015	21-12-2015 02-11-2015	21-12-2016	21-12-2016

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
Feni(Mohammad Ali Bazar)-Chagalnaya-Karerhat road (Z-1031) b) Repair & DBS wearing course at 1st (P),2nd (P),3rd (P) & 4th (P) km of Feni sadar-Elahigonj-Razapur-Kareshmunshi-Tulatai road (Z-1030) c) New construction of flexible pavement from 9th (p) & 10th (P) km carpeting & sealcoat with necessary repair work at 3rd (p),4th (P),5th (P),6th (P),9th (P) & 10th (P) km and reconstruction of RCC box culvert at 1st km and 9th (P) km of Feni-Selonia-Amubhuiyarhat-Pratappur-Senbag Road (Z-1443) under Feni road division during thev year 2015-16						
a)Providing DBSW with widening & necessary repair works of Feni(Temuhani)-Birolibazar-Gazirhat-Sonaimuri road and b) providing DBSW with necessary repair works of Chagalnaiya-Muhuriganj(CM) road (Z-1032) under Feni road division during the year 2015-16	884.30	884.30	08-10-2015	14-12-2015 02-11-2015	13-12-2016	10-12-2016
Lakshmipur Road Division:						

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
Earthwork,strengthening,DBS wearing course,pavement work,construction of culvert protective work,construction of drain,sign,signal,km post installation work from ch.24+467 to 32+467 at Chandpur-Nanupur-Chandra-Kamtabazar-Ramgonj road under Lakshmipur Road Division during the year 2015-16.	341.43	341.43	04-10-2015	31-12-2015	31-08-2016	25-02-2016
Earthwork,strengthening, carpeting,sealcoat,DBS wearing course,pavement work,construction of 02 nos culvert ,protective work,construction of drain,sign,signal,km post installation work from ch.0+000 to ch.8+000 at Paniwala bazaar-Dashgoria Bazar Road with link to Batta Bazar Road ch.6+000 to 14+000 under Lakshmipur Road Division during the year 2015-2016.	627.42	589.71 627.42(R)	18-01-2016	29-02-2016	28-02-2017	02-01-2017

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

৯। **অডিট :** পিসিআর এ প্রদত্ত তথ্যানুযায়ী প্রকল্পের Internal ও External অডিট সম্পাদন করা হয়েছে কিন্তু কোন অডিট আপত্তি উত্থাপিত হয়নি।

১০। **প্রকল্প সংশ্লিষ্ট কয়েকটি স্থির চিত্র**



চিত্র-১: লক্ষ্মীপুর সড়ক বিভাগাধীন রামগতি-চর আলেকজান্ডার সড়কে নির্মিত টো-ওয়াল



চিত্র-২: লক্ষ্মীপুর সড়ক বিভাগাধীন রামগতি-চর আলেকজান্ডার সড়কে পটহোল সৃষ্টি হয়ে রামগতি বাজারে জলাবদ্ধতা সৃষ্টি হয়।



চিত্র-৩: লক্ষ্মীপুর সড়ক বিভাগাধীন রামগতি-চরআলেকজান্ডার সড়কে নির্মিত প্যালাসাইডিং ।



চিত্র-৪: লক্ষ্মীপুর সড়ক বিভাগাধীন পানিওয়ালাবাজার-দশঘরিয়া বাজার সড়কে নির্মিত রিটেইনিংওয়াল।



চিত্র-৫: লক্ষ্মীপুর সড়ক বিভাগাধীন পানিওয়ালা বাজার-দশঘরিয়া বাজার সড়কে নির্মিত ড্রেন।



চিত্র-৬:চান্দিনা (মাধাইয়া)-মরিচা-ছেপাড়া-কোম্পানীগঞ্জ (নবীনগর) জেলা মহাসড়কে নির্মিত ইউ-ড্রেন।



চিত্র-৭: চান্দিনা (মাধাইয়া)-মরিচা-ছেপাড়া-কোম্পানীগঞ্জ (নবীনগর) জেলা মহাসড়কে নির্মিত সিসি ব্লকের dislocate হওয়ার অংশ বিশেষ।



চিত্র-৮: চান্দিনা (মাধাইয়া)-মরিচা-ছেপাড়া-কোম্পানীগঞ্জ (নবীনগর) জেলা মহাসড়কে নির্মিত সসার ড্রেন আবর্জনাপূর্ণ অবস্থায়।



চিত্র-৯: হরিশ্চর-কাশিনগর-মিয়াবাজার সড়কে নির্মিত রিজিড পেভমেন্ট।



চিত্র-১০: ইলিয়টগঞ্জ-মুরাদনগর-রামচন্দ্রপুর-বাঞ্ছারামপুর জেলা মহা সড়ক (জেড-১০৪২) এর রোড মার্কিং এর একাংশ।



চিত্র-১১: চাঁদপুর-নানুপুর-চন্দ্রা-কামতাবাজার-রামগঞ্জ (জেড-১৪১২) সড়কে নির্মিত প্যালাসাইডিং।



চিত্র-১২: ছাগলনাইয়া-মুহুরিগঞ্জ (জেড-১০৩২) সড়কে ওভারলে উঠে যাওয়ার একাংশ।

১২। **প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জন:**

পরিকল্পিত উদ্দেশ্য	উদ্দেশ্য অর্জন
ক) দ্রুত ও ধীর গতির যানবাহনের জন্য যান চলাচল ব্যবস্থার উন্নয়ন করা ;	ক) প্রকল্পটি বাস্তবায়নের ফলে দ্রুত ও ধীর গতির যানবাহনের জন্য যান চলাচল ব্যবস্থার উন্নয়ন হয়েছে ;
খ) জনসাধারণের চলাচল সহজ ও পণ্য পরিবহন ব্যবস্থা ত্বরান্বিত করা ;	খ) প্রকল্প বাস্তবায়নের ফলে জনসাধারণের চলাচল উন্নত ও পণ্য পরিবহন ব্যবস্থা ত্বরান্বিত হয়েছে ;
গ) কৃষিজাত পণ্য সহজেই বাজারজাত করা এবং ফলশ্রুতিতে অর্থনৈতিক কর্মকান্ড ত্বরান্বিত হওয়ার ফলে কর্মসংস্থানের সুযোগ সৃষ্টি করা;	গ) প্রকল্পটি বাস্তবায়নের ফলে কৃষিজাত পণ্য সহজেই বাজারজাত করা যাচ্ছে এবং ফলশ্রুতিতে অর্থনৈতিক কর্মকান্ড ত্বরান্বিত হওয়ার ফলে কর্মসংস্থানের সুযোগ সৃষ্টি হবে;

পরিকল্পিত উদ্দেশ্য	উদ্দেশ্য অর্জন
ঘ) সড়ক যোগাযোগ উন্নত করা;	ঘ) সড়কগুলো সংস্কার করায় সড়ক যোগাযোগ উন্নত হয়েছে;
ঙ) আর্থ-সামাজিক কর্মকান্ড উন্নত করা;	ঙ) প্রকল্পটি বাস্তবায়নের ফলে সড়ক যোগাযোগ উন্নত হওয়ায় সংশ্লিষ্ট অঞ্চলের আর্থ-সামাজিক কর্মকান্ড উন্নত হয়েছে;
চ) উপজেলা হতে জেলা সদরের মধ্যে সড়ক যোগাযোগ মসৃন ও নিরাপদ করা;	চ) সড়কগুলো সংস্কার করায় উপজেলা হতে জেলা সদরের মধ্যে সড়ক যোগাযোগ নিরাপদ হয়েছে;
ছ) সড়ক প্রশস্তকরণের মাধ্যমে যান চলাচলের মসৃন সুযোগ সৃষ্টি করা;	ছ) সড়ক প্রশস্তকরণের মাধ্যমে যান চলাচলের মসৃন সুযোগ সৃষ্টি হয়েছে;
জ) সড়কগুলোতে যানজট নিরসন করা ও যানবাহনের সহজ চলাচল সৃষ্টি করা।	জ) ক্ষতিগ্রস্থ সড়কগুলো মেরামত করায় সড়কগুলোতে যানজট নিরসন হয়েছে ও যানবাহনের চলাচল সহজ হয়েছে । তবে সড়কের ক্ষতিগ্রস্থ অংশ নিয়মিত যথাযথভাবে মেরামত ও সংস্কারের ব্যবস্থা করা প্রয়োজন।

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

১৪। **পরিদর্শনকালীন পর্যবেক্ষণ:**

কুমিল্লা সড়ক বিভাগঃ

১৪.১। **কোম্পানীগঞ্জ-নবীনগর জেলা মহাসড়ক (জেড-১২০৬)**

বর্ণিত সড়কের চেইনেজ ৪+৭০০ হতে ১২+০০০ কিলোমিটার পর্যন্ত ৭.৩০ কিঃমিঃ সড়কাংশের মধ্যে ১৫০.০০ মিঃ ব্রীজ/কালভার্ট গ্যাপ বাদে মোট ৭.১৫ কিঃমিঃ সড়ক উন্নয়ন কাজ করা হয়েছে। যার মধ্যে সম্পাদিত প্রধান কাজসমুহ হলো ৬.৮৫ কিঃমিঃ প্রশস্থকরণসহ মোট ৭.১৫ কিঃমিঃ সড়কাংশে ৪০ মিঃমিঃ ডিবিএস সার্ফেসিং ও ৭ ০ মিটার আরসিসি প্যালাসাইডিং নির্মাণ কাজ। পরিদর্শনকালে দেখা যায় যে, প্রকল্পের আওতায় সম্পাদিত কাজ সমূহ বর্তমানে ভাল অবস্থায় আছে শুধু চে.৫+০০০ হতে চে.৬+০০০ এ কয়েকটি পটহোল সৃষ্টি হয়েছে।

১৪.২। **ইলিয়টগঞ্জ-মুরাদনগর-রামচন্দ্রপুর-বাঞ্ছারামপুর জেলা মহাসড়ক (জেড-১০৪২)**

বর্ণিত সড়কের চেইনেজ ২৪+৬২৮ হতে ৩৪+৩০০ কিলোমিটার পর্যন্ত ৯.৬৭২ কিঃমিঃ সড়কাংশের মধ্যে ৩৭২.০০ মিঃ ব্রীজ/কালভার্ট গ্যাপ বাদে মোট ৯.৩০ কিঃমিঃ সড়ক উন্নয়ন কাজ করা হয়েছে। যার মধ্যে সম্পাদিত প্রধান কাজসমুহ হলো ৩.৭০ কিঃমিঃ মজবুতীকরণসহ মোট ৯.৩০ কিঃমিঃ সড়কাংশে ৪০ মিঃমিঃ ডিবিএস সার্ফেসিং, ৩০০ মিটার ব্রীক রিটেনিং ওয়াল, ২৬৪ মিটার আরসিসি প্যালাসাইডিং, ২৬০ মিটার ইউ ড্রেন ও ২২০ মিটার সসার ড্রেন নির্মাণ কাজ। পরিদর্শনকালে দেখা যায় যে,প্রকল্পের আওতায় সম্পাদিত কাজ সমূহ অধিকাংশই ভালো অবস্থায় আছে তবে চে.২৫+২০০ হতে চে.২৬+০০০ এ hair crack সৃষ্টি হয়েছে।

১৪.৩। **চান্দিনা (মাধাইয়া)-মরিচা-ছেপাড়া-কোম্পানীগঞ্জ (নবীনগর) জেলা মহাসড়ক (জেড-১০১৭)**

বর্ণিত সড়কের চেইনেজ ০+০০০ হতে ১১+০০০ কিলোমিটার পর্যন্ত ১১.০০ কিঃমিঃ, চে ইনেজ ১১+৭০০ হতে ১২+০০০ কিলোমিটার পর্যন্ত ০.৩০ কিঃমিঃ ও চেইনেজ ১৪+৫৭০ হতে ১৮+৫৭০ কিলোমিটার পর্যন্ত ৪.০০ কিঃমিঃ মোট ১৫.৩০কিঃমিঃ সড়ক উন্নয়ন কাজ করা হয়েছে। যার মধ্যে সম্পাদিত প্রধান কাজসমুহ হলো ২.৫০ কিঃমিঃ মজবুতীকরণসহ মোট ১৫.৩০ কিঃমিঃ সড়কাংশে ৪০ মিঃমিঃ ডিবিএস সার্ফেসিং, ৫৬৫ মিটার ব্রীক রিটেনিং ওয়াল, ৮৩৬ মিটার আরসিসি প্যালাসাইডিং, ১০০ মিটার ইউ ড্রেন, ২০০ মিটার সসার ড্রেন ও ৪০০ বর্গ মিটার সিসিব্লক ম্যাট্রেসিং কাজ। পরিদর্শনকালে দেখা যায় যে,প্রকল্পের আওতায় সম্পাদিত কাজ সমূহ অধিকাংশই বর্তমানে ভাল অবস্থায় রয়েছে তবে উক্ত সড়কের ৪র্থ কি.মি. এ সম্পাদিত সিসি ব্লক এর অংশ বিশেষ dislocate হয়ে গেছে ।

১৪.৪। **নিমসার-কংশনগর জেলা মহাসড়ক (জেড-১২১৯)**

বর্ণিত সড়কের চেইনেজ ০+০০০ হতে ৯+০০০ কিলোমিটার পর্যন্ত মোট ৯.০০ কিঃমিঃ সড়ক উন্নয়ন কাজ করা হয়েছে। যার মধ্যে সম্পাদিত প্রধান কাজসমুহ হলো ৯.০০ কিঃমিঃ সড়কাংশে ৪০ মিঃমিঃ ডিবিএস সার্ফেসিং ও ৫০ মিটার আরসিসি প্যালাসাইডিং নির্মাণ কাজ। পরিদর্শনকালে দেখা যায় যে,প্রকল্পের আওতায় সম্পাদিত কাজ সমূহের মধ্যে চে.৫+০০০ হতে চে.৬+৮০০ এ কয়েকটি জায়গায় পটহোল সৃষ্টি হয়েছে।

১৪.৫। **কুমিলস্না-পালপাড়া-বুড়িচং-ব্রাহ্মণপাড়া-মিরপুর সড়ক (জেড-১০৪১)**

বর্ণিত সড়কের মোট ৪.৫০ কিঃমিঃ (চেইনেজ ২৯+৫০০ হতে ৩৪+০০০ কিলোমিটার) এ ৪০ মিঃমিঃ ডিবিএস ওভারলে ৪৫০ মিটার রিটেইনিং ওয়াল, ৩০০ মিটার সসার ড্রেন, ১৫০ মিটার ব্রীক ইউ-ড্রেন নির্মাণ কাজ সম্পাদন করা হয়েছে। পরিদর্শনকালে দেখা যায় যে, প্রকল্পের আওতায় সম্পাদিত কাজ সমূহ বর্তমানে ভাল অবস্থায় আছে তবে নির্মিত সসার ড্রেন আবর্জনাপূর্ণ ফলে এতে পানি নিষ্কাশন বিঘ্নিত হচ্ছে। ড্রেন পরিষ্কার পরিচ্ছন্ন রাখতে বাজার কমিটিকে সম্পৃক্ত করা যেতে পারে।

১৪.৬। **হরিশ্চর-কাশিনগর-মিয়াবাজার সড়ক (জেড-১০৪৬)**

বর্ণিত সড়কের ১০.৭০ কিলোমিটার দৈর্ঘ্য (চেইনেজ ০+০০০ হতে ১৯+৫০০ কিলোমিটার) এ ৪০ মিলিমিটার ডিবিএস ওভারলে, ২২৫ মিটার ৫.৫০ মিটার প্রস্থে রিজিড পেভমেন্ট, ১ মিটার করে ২টি কালভার্ট, ৩৪০ মিটার রিটেইনিং ওয়াল, ৪৫০ মিটার সসার ড্রেন, ২৫০ মিটার ব্রীক ইউ ড্রেইন নির্মাণ কাজ সম্পাদন করা হয়েছে। প্রকল্পের আওতায় সম্পাদিত কাজসমূহের মধ্যে ব্রিক ইউ-ড্রেনগুলো আবর্জনাপূর্ণ তাই পানি নিষ্কাশন স্বাভাবিক রাখতে ড্রেন পরিষ্কারে বাজার কমিটিকে সম্পৃক্ত করা যেতে পারে।

লক্ষ্মীপুর সড়ক বিভাগঃ

১৪.৭। **চর আলেকজান্ডার-রামগতি (জেড-১৪১৩) সড়কঃ**

পরিদর্শনকালে দেখা যায় যে,এই সড়কের অধিকাংশ ভালো থাকলেও রামগতি বাজার অংশে (চেইনেজ ১৩+০০০ মি. ও চে.১২+০০০মি.) কয়েকটি পটহোল সৃষ্টি হয়েছে। উল্লিখিত চেইনেজে সৃষ্ট পটহোলগুলো বিভাগীয় ব্যবস্থায় মেরামতের ব্যবস্থা গ্রহণ করা প্রয়োজন;

১৪.৮। **পানিওয়ালা বাজার-দশঘরিয়া বাজার (জেড-১৪৩৬) সড়কঃ**

পরিদর্শনকালে দেখা যায় যে, এই সড়কের অধিকাংশ ভালো রয়েছে শুধু দশঘরিয়া বাজার অংশে (চে.১+০০০ এ) পুকুরের পাশে Rutting সৃষ্টি হয়েছে। তাছাড়া চে.১+৩০০,চে.৩+০০০,চে.৪+৯০০ ও চে.৭+৯০০ এ কয়েকটি পটহোল সৃষ্টি হয়েছে । উল্লিখিত চেইনেজে সৃষ্ট Rutting ও পটহোল মেরামতের উদ্যোগ গ্রহণ করা আবশ্যক;

১৪.৯। **চাঁদপুর–নানুপুর–চন্দ্রা–কামতাবাজার–রামগঞ্জ(জেড–১৪১২) সড়কঃ**

পরিদর্শনে দেখা যায় যে,সড়কটির অধিকাংশই ভালো আছে শুধু চে.২৭+০০০ হতে চে.২৮+০০০মি,চে.২৮+৫০০মি, চে.২৮+৬০০ হতে চে.২৯+০০০ এবং চে.৩০+০০০ (সোনাপুর বাজার) এ পটহোল সৃষ্টি হয়েছে। পটহোলগুলো মেরামতের ব্যবস্থা গ্রহণ করা প্রয়োজন। আলোচ্য প্রকল্পের মাধ্যমে সড়কটিতে শুধু সার্ফেসিং করা হয়েছে । উল্লেখ্য যে, সড়কটি এলজিইডি হতে স্থানান্তরিত এবং এটি বেইজ টাইপ-২ এর উপর নির্মিত তাই এই সড়কটি পরবর্তীতে স্ট্রেংদেনিং করে (বেইজ টাইপ-১ করে) নির্মাণ করা সমীচীন হবে।

ফেনী সড়ক বিভাগঃ

১৪.১০। **ফেনী- তেমোহনী-বিরলিবাজার-গাজীরহাট-সোনাইমুড়ি (জেড-১৪৪৪) সড়কঃ**

পরিদর্শনে দেখা যায় , তেমোহনী বাজার অংশ অর্থাৎ চে.০+০০০ হতে ০+৪০০ মি. অংশে পটহোল সৃষ্টি হয়ে রাস্তা ক্ষতিগ্রস্ত হয়েছে । তেমোহনী বাজারের পাশে ফেনী ফ্লাইওভারের স্ট্যাকইয়ার্ড থাকায় এই ৪০০ মি রাস্তা ক্ষতিগ্রস্ত হয়েছে মর্মে নির্বাহী প্রকৌশলী জানান। আবার, এই সড়কের চে.১+১০০ মি,চে.২+৫০০ মি,চে.৪+৫০০ মি,চে.৫+০০০মি ,চে.৬+০০০ মি ও চে.৬+৩০০ এ কয়েকটি পটহোল সৃষ্টি হয়েছে। উল্লিখিত চেইনেজে রাস্তার পটহোল মেরামতের প্রয়োজনীয় ব্যবস্থা গ্রহণ করা প্রয়োজন;

১৪.১১। **ফেনী সদর-এলাহীগঞ্জ-রাজাপুর-করৈশমুন্সি-তুলাতলী(জেড-১০৩০) সড়কঃ**

পরিদর্শনে দেখা যায় যে,সড়কটি অধিকাংশ ভালো রয়েছে শুধু সড়কটিতে কয়েকটি বিচ্ছিন্নভাবে পটহোল সৃষ্টি হয়েছে । পটহোলগুলো মেরামত করা প্রয়োজন;

১৪.১২। **ফেনী-সিলোনিয়া-আমুভূইয়ারহাট-প্রতাপপুর-সেনবাগ (জেড-১৪৪৩) সড়কঃ**

পরিদর্শনে দেখা যায় যে, রাস্তাটি অনেকাংশেই ভালো রয়েছে শুধু চে.৪+৮৫০ ও চে.৫+৬৫০ এ পুকুরের পাশে Rutting সৃষ্টি হয়েছে;

১৪.১৩। **ছাগলনাইয়া-মুহরিগঞ্জ (জেড-১০৩২) সড়কঃ**
পরিদর্শনকালে দেখা যায় যে, সাম্প্রতিক (২০১৮) বন্যায় সড়কটির চে.২+৩২০ হতে চে.২+৩৫০,চে.৪+৪৫০ হতে চে.৪+৪৭০ এবং চে.৬+৭৮০ হতে চে.৬+৮৩০ এ sub-merged হয়ে ওভারলে উঠে গিয়েছে। এমতাবস্থায় উল্লিখিত চেইনেজে সড়কটি মেরামতের আশু ব্যবস্থা গ্রহণ করা প্রয়োজন;

নোয়াখালী সড়ক বিভাগঃ

১৪.১৪। **লক্ষীপুর-দত্তপাড়া-চাটখিল সড়ক (জেড-১৫১০):**
পরিদর্শনে দেখা যায় যে, চে. ২২+৫০০ কি.মি.(খিলপাড়া বাজার), চে.২৬+০০ ০ এবং চে.২৭+৯৫০ এই তিন চেইনেজেই পটহোল সৃষ্টি হয়েছে এবং চে. ২২+৫০০ কি.মি.(খিলপাড়া বাজার) এ ২০ মিটার সড়কাংশে এবং চে.২৪+৫০০ এ রাস্তার ডানপাশে প্রায় ১০ মি সড়কাংশে স্লাইড হয়ে hair crack সৃষ্টি হয়েছে। তাছাড়া,চে.২৫+২৫০ এ সচার ড্রেন করা হলেও তা মাটি দ্বারা ভরাট হয়ে গেছে। ড্রেন পরিষ্কার পরিচ্ছন্ন রাখার ব্যবস্থা গ্রহণ প্রয়োজন;

১৪.১৫। **পানিওয়ালা-ডাল্টা-মুন্সীরহাট-চাটখিল (পূর্ব বাজার) সড়ক (জেড-১৪১৭) :**
পরিদর্শনে দেখা যায় যে, এই সড়কের অধিকাংশ ভালো রয়েছে কিন্তু চে.১৩+২৬২,চে.১০+৫০০,চে.১০+২০০,চে.১০+০০০ ও চে.৯+৪০০ এ স্লাইড হয়ে hair crack এবং চে.১২+৪০০ এ কয়েকটি পটহোল সৃষ্টি হয়েছে।

১৪.১৬। তাছাড়া পিসিআর এ ছক মোতাবেক সকল তথ্য-উপাত্ত যথাযথভাবে প্রদান করা হয়নি।

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

১৫.১। প্রকল্পটি ২ বছরে বাস্তবায়নের জন্য অনুমোদিত ডিপিপিতে নির্ধারিত ছিলো এবং নির্ধারিত মেয়াদেই বাস্তবায়ন সমাপ্ত হয়েছে। অন্যদিকে প্রকল্পের রেট সিডিউল পরিবর্তন ও Scope of work বৃদ্ধি পাওয়ায় ব্যয় বৃদ্ধি পেয়েছে। অর্থাৎ প্রকল্পের Cost over-run হয়েছে ৯.৭৩%। ভবিষ্যতে অনুমোদিত মেয়াদ ও ব্যয়ে প্রকল্প সমাপ্তির সকল উদ্যোগ গ্রহণ করতে হবে;

১৫.২। প্রকল্পটি বাস্তবায়নকালে বিভিন্ন মেয়াদে ২ 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। ফলে প্রকল্পের বাস্তবায়ন বিঘ্নিত হওয়ার পাশাপাশি গুণগতমান নিশ্চিত করা সম্ভব হয় না। মন্ত্রণালয় বিষয়টি গুরুত্বের সাথে বিবেচনা করে ভবিষ্যতে প্রকল্প বাস্তবায়ন মেয়াদে একজন প্রকল্প পরিচালক নিয়োগের বিষয়ে প্রয়োজনীয় ব্যবস্থা গ্রহণ করবে;

কুমিল্লা সড়ক বিভাগঃ

১৫.৩। **কোম্পানীগঞ্জ-নবীনগর জেলা মহা সড়ক (জেড-১২০৬)** সড়কের চে .৫+০০০ হতে চে.৬+০০০ এ সৃষ্ট পটহোল,**ইলিয়টগঞ্জ- মুরাদনগর-রামচন্দ্রপুর-বাঙ্গারামপুর জেলা মহা সড়ক (জেড-১০৪২)** সড়কের চে.২৫+২০০ হতে চে.২৬+০০০ এ সৃষ্ট hair crack ,**চান্দিনা (মাধাইয়া)-মরিচা-ছেপাড়া-কোম্পানীগঞ্জ (নবীনগর) জেলা মহাসড়ক (জেড-১০১৭)** এর ৪র্থ কি.মি. এ স্থাপিত সিসি ব্লক এর dislocate কৃত অংশ বিশেষ ,**নিমসার-কংশনগর জেলা মহাসড়ক (জেড-১২১৯)** সড়কের চে.৫+০০০ হতে চে.৬+৮০০ এ সৃষ্ট পটহোল মেরামতের ব্যবস্থা গ্রহণ করতে হবে। অন্যদিকে **কুমিলস্না-পালপাড়া-বুড়িচং-ব্রাহ্মণপাড়া-মিরপুর (জেড-১০৪১)** সড়কে নির্মিত সসার ড্রেন এবং **হরিশ্চর-কাশিনগর-মিয়াবাজার (জেড-১০৪৬)** সড়কের ব্রিক ইউ-ড্রেন আবর্জনাপূর্ণ তাই পানি নিষ্কাশন বিঘ্নিত হচ্ছে। পানি প্রবাহ স্বাভাবিক রাখতে ড্রেন পরিষ্কারে বাজার কমিটিকে সম্পৃক্ত করতে হবে ;

লক্ষ্মীপুর সড়ক বিভাগঃ

১৫.৪। **চর আলেকজান্ডার-রামগতি (জেড-১৪১৩) সড়কঃ**
এই সড়কের রামগতি বাজার অংশে (চেইনেজ ১৩+০০০ মি. ও চে.১২+০০০মি.) সৃষ্ট পটহোলগুলো বিভাগীয় ব্যবস্থায় মেরামতের ব্যবস্থা গ্রহণ করতে হবে;

১৫.৫। **পানিওয়ালা বাজার-দশঘরিয়া বাজার (জেড-১৪৩৬) সড়কঃ**

এই সড়কের দশঘরিয়া বাজার অংশে (চে.১+০০০ এ) পুকুরের পাশে সৃষ্ট Rutting এবং চে.১+৩০০,চে.৩+০০০, চে.৪+৯০০ ও চে.৭+৯০০ এ বিচ্ছিন্নভাবে সৃষ্ট পটহোল মেরামতের উদ্যোগ গ্রহণ করতে হবে;

১৫.৬। **চাঁদপুর-নানুপুর-চন্দ্রা-কামতাবাজার-রামগঞ্জ(জেড-১৪১২) সড়কঃ**

সড়কটির চে.২৭+০০০ হতে চে.২৮+০০০মি ,চে.২৮+৫০০মি,চে.২৮+৬০০ হতে চে.২৯+০০০ এবং চে.৩০+০০০ (সোনাপুর বাজার) এ পটহোল সৃষ্টি হয়েছে। পটহোলগুলো মেরামতের ব্যবস্থা গ্রহণ করতে হবে। আলোচ্য প্রকল্পের মাধ্যমে সড়কটিতে শুধু সার্ফেসিং করা হয়েছে । উল্লেখ্য যে, সড়কটি এলজিইডি হতে স্থানান্তরিত এবং এটি বেইজ টাইপ-২ এর উপর নির্মিত তাই এই সড়কটি পরবর্তীতে স্ট্রেংদেনিং করে (বেইজ টাইপ-১ করে) নির্মাণ করা সমীচীন হবে।

ফেনী সড়ক বিভাগঃ

১৫.৭। **ফেনী- তেমোহনী-বিরলিবাজার-গাজীরহাট-সোনাইমুড়ি (জেড-১৪৪৪) সড়কঃ**

সড়কের তেমোহনী বাজার অংশ অর্থাৎ চে.০+০০০ হতে চে.০+৪০০ মি. অংশে পটহোল সৃষ্টি হয়ে রাস্তা ক্ষতিগ্রস্ত হয়েছে । আবার, এই সড়কের চে.১+১০০ মি,চে.২+৫০০ মি,চে.৪+৫০০ মি,চে.৫+০০০মি ,চে.৬+০০০ মি ও চে.৬+৩০০ এ কয়েকটি পটহোল বিচ্ছিন্নভাবে সৃষ্টি হয়েছে। উল্লিখিত চেইনেজে রাস্তার পটহোল মেরামতের প্রয়োজনীয় ব্যবস্থা গ্রহণ করতে হবে;

১৫.৮। **ফেনী সদর-এলাহীগঞ্জ-রাজাপুর-করৈশমুন্সি-তুলাতলী(জেড-১০৩০) সড়কঃ**

সড়কটি অধিকাংশ ভালো রয়েছে শুধু সড়কটিতে বিচ্ছিন্নভাবে সৃষ্ট পটহোলগুলো মেরামত করতে হবে;

১৫.৯। **ফেনী-সিলোনিয়া-আমুভুইয়ারহাট-প্রতাপপুর-সেনবাগ (জেড-১৪৪৩) সড়কঃ**

রাস্তাটি অনেকাংশেই ভালো রয়েছে চে.৪+৮৫০ ও চে.৫+৬৫০ এ (পুকুরের পাশে) সৃষ্ট Rutting মেরামতের ব্যবস্থা গ্রহণ করতে হবে;

১৫.১০। **ছাগলনাইয়া-মুহরিগঞ্জ (জেড-১০৩২) সড়কঃ**

সাম্প্রতিক (২০১৮) বন্যায় সড়কটির চে.২+৩২০ হতে চে.২+৩৫০,চে.৪+৪৫০ হতে চে.৪+৪৭০ এবং চে.৬+৭৮০ হতে চে.৬+৮৩০ এ sub-merged হয়ে ওভারলে উঠে গিয়েছে। এমতাবস্থায় উল্লিখিত চেইনেজে সড়কটি মেরামতের আশু ব্যবস্থা গ্রহণ করতে হবে;

নোয়াখালী সড়ক বিভাগঃ

১৫.১১। **লক্ষীপুর-দত্তপাড়া-চাটখিল সড়ক (জেড-১৫১০):**

চে. ২২+৫০০ কি.মি.(খিলপাড়া বাজার), চে.২৬+০০০ এবং চে.২৭+৯৫০ এই তিন চেইনেজে সৃষ্ট পটহোল এবং চে. ২২+৫০০ কি.মি.(খিলপাড়া বাজার) এ ২০ মিটার সড়কাংশে এবং চে.২৪+৫০০ এ রাস্তার ডানপাশে প্রায় ১০ মি সড়কাংশ স্লাইড হয়ে সৃষ্ট hair crack মেরামতের ব্যবস্থা গ্রহণ করতে হবে;

১৫.১২। **পানিওয়ালা-ডাল্টা-মুন্সীরহাট-চাটখিল (পূর্ব বাজার) সড়ক (জেড-১৪১৭) :**

সড়কের চে.১৩+২৬২,চে.১০+৫০০,চে.১০+২০০,চে.১০+০০০ ও চে.৯+৪০০ এ স্লাইড হয়ে hair crack এবং চে.১২+৪০০ এ কয়েকটি পটহোল সৃষ্টি হয়েছে । এ সকল ক্র্যাক ও পটহোল মেরামতের উদ্যোগ নিতে হবে ;

১৫.১৩। ভবিষ্যতে পিসিআর প্রেরণের ক্ষেত্রে পিসিআর এর নির্ধারিত ছক মোতাবেক সকল তথ্য-উপাত্ত যথাযথভাবে প্রদানপূর্বক প্রেরণ নিশ্চিত করতে হবে এবং

১৫.১৪। অনুচ্ছেদ ১৫.১-১৫.১৩ এর আলোকে গৃহীত কার্যাবলী সম্পর্কে আগামী ২ (দুই) মাসের মধ্যে আইএমই বিভাগকে অবহিত করতে হবে।

রৌমারী-তুরা স্থলবন্দর সড়ক নির্মাণ শীর্ষক প্রকল্পের সমাপ্তি মূল্যায়ন প্রতিবেদন

(সমাপ্তঃ জুন, ২০১৭)

১। প্রকল্পের নাম : **রৌমারী-তুরা স্থলবন্দর সড়ক নির্মাণ**

২। বাস্তবায়নকারী সংস্থা : সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর।

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

৪। প্রকল্প এলাকা : কুড়িগ্রাম জেলার রৌমারী উপজেলা।

৫। প্রকল্পের বাস্তবায়ন সময় ও ব্যয় :

(লক্ষ টাকায়)

প্রাক্কলিত ব্যয় (প্রঃসাঃ)		প্রকৃত ব্যয় (প্রঃ সাঃ)	পরিকল্পিত বাস্তবায়নকাল		প্রকৃত বাস্তবায়নকাল	অতিরিক্ত ব্যয় (মূল প্রাক্কলিত ব্যয়ের %)	অতিরিক্ত সময় (মূল বাস্তবায়নকালের %)
মূল	১ম সংশোধিত		মূল	১ম সংশোধিত			
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮
৩৫০৭.০০ (-)	৩৪৫০.৯৩	৩২৭৫.৩০ (-)	০১-০৩-২০১৫ থেকে ৩০-০৬-২০১৭	০১-০৩-২০১৫ থেকে ৩০-০৬-২০১৭	০১-০৩-২০১৫ থেকে ৩০-০৬-২০১৭	(-) ২৩১.৭০ (-)(৬.৬১%)	-

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

৭। **প্রকল্পের পটভূমি ও উদ্দেশ্য:**

৭.১ **পটভূমি:** রৌমারী-তুরা সড়ক তুরা স্থলবন্দরকে রৌমারী উপজেলা হেডকোয়ার্টারের সাথে সংযুক্ত করেছে। এ সড়াকংশের দৈর্ঘ্য ৪.৫ কিঃমিঃ। বাংলাদেশ-ভারত সীমান্তে অবস্থিত তু রাকে ১৯৪৮ সালে স্থলবন্দর হিসেবে ঘোষণা করা হয়। তখন থেকেই এটি বাংলাদেশ -ভারত সীমান্তে এলসি পয়েন্ট হিসেবে ব্যবহার হয়ে আসছে। কিন্তু এ স্থলবন্দরের বাংলাদেশ অংশে ৪.৫ কিঃমিঃ সড়কের মাত্র ০.৩০ কিঃমিঃ পাকা সড়ক এবং অবশিষ্ট অংশ কাঁচা রাস্তা। এমতাবস্থায়, স্থলবন্দরের মা ধ্যমে আমদানী -রপ্তানী কার্যক্রমকে গতিশীল করার লক্ষ্যে রৌমারী -তুরা অংশে ৪.৫ কিঃমিঃ নতুন সড়ক জাতীয় মহাসড়ক মানে নির্মাণের জন্য প্রকল্পটি প্রস্তাব করা হয়েছে। প্রকল্পটি বাস্তবায়িত হলে তুরা স্থলবন্দর বর্তমান জেলা সড়ক জামালপুর -ধানুয়া-কামালপুর-রৌমারী এবং ঢাকা-জামালপুর সড়কের মাধ্যমে ঢাকাসহ সমগ্র দেশের সাথে সংযুক্ত হবে। ফলে উক্ত স্থলবন্দরে খালাসকৃত মালামাল পরিবহণের জন্য ভারী যানবাহন চলাচলের সুযোগ সৃষ্টি হবে এবং বাংলাদেশ-ভারতের আমদানী-রপ্তানী বাণিজ্য বৃদ্ধিতে সহায়ক ভূমিকা পালন করবে।

৭.২ উদ্দেশ্য: প্রকল্পের মূল উদ্দেশ্য হলো রৌমারী-তুরা স্থল বন্দর সড়ক নির্মাণের মাধ্যমে তুরা স্থলবন্দরকে সওজ রোড নেটওয়ার্কের সাথে সংযুক্তকরণ; নির্ভরযোগ্য ও টেকসই সড়ক যোগাযোগ স্থাপন; প্রকল্প এলাকার জনসাধারণের আর্থ-সামাজিক উন্নয়ন।

৮. **প্রকল্পের মূল কাজ:**

- ভূমি অধিগ্রহণ-০.১৩৪ হেক্টর
- মাটির কাজ-১.৬৬ লক্ষ ঘঃমিঃ
- নতুন ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট নির্মাণ-৪.৩১ কিঃমিঃ
- সার্ফেসিং (ডিবিএস ওয়ারিং কোর্স)-৪.৩১ কিঃমিঃ
- পিসি গার্ডার সেতু নির্মাণ-১৯২.০০ মিটার (৩টি)
- আরসিসি বক্স কালভার্ট নির্মাণ (৪টি)-৩৩.০০ মিটার

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

Items of Work (as per PP)	Unit	Target (as per PP)		Actual Progress	
		Physical (Quantity)	Financial	Physical (Quantity)	Financial
1	2	3	4	5	6
A. Revenue Component	-				
Supply and Services	L.S	-			
Survey and Design	L.S	-	1.00		1.00
B. Capital Component	-				
Land Acquisition a) Acquisition	Hector	0.134	8.91	-	-
b) Compensation		0.134	10.33	-	-
Civil works					
Earth work on Road Embankment	Lcum	1.66	294.74	1.65	290.86
Flexible Pavement					
New Flexible Pavement	Km	4.31	670.01	4.31	669.03
Surfacing (DBS Wearing Course)	Km	4.31	280.34	4.31	279.92
Construction of PC Girder Bridge (3 Nos)	Meter	192.000	1624.02	192.000	1480.74
Construction of RCC Box culvert (4 nos.)	Meter	33.00	247.34	33.00	245.80
Protective Work:					
Block Pitching with Geo-Textile	Sqm	14988.00	207.97	14985.74	207.93
Masonry Toe Wall along Block Pitching	Cum	1185.75	68.98	1181.64	68.74
RCC Plate Palisiding	M	4.85	100.00	100.00	4.85
Sign, Signal, Km Post, Guide Post, Row Pillar, Road Marking etc.	LS	26.43	LS		26.43
Physical Contingency	LS	LS	3.00		
Price Contingency	LS	LS	3.00		-
Total=			3450.93		3275.30

১০। **প্রকল্প পরিচালক সংক্রান্ত তথ্যাদিঃ**

ক্রমিক নং	প্রকল্প পরিচালকের নাম ও পদবী	দায়িত্বের ধরণ		কর্মকাল
		পূর্ণকালীন	খন্ডকালীন	
১	২	৩	৪	৫
১.	Abdur Razzaque SE, RHD, Road Circle, Rangpur	-	**হ্যাঁ**	০১/০৩/২০১৫ থেকে প্রকল্প সমাপ্তি পর্যন্ত।

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 ডিপিপি অনুযায়ী মূল পূর্ত কাজ ২টি প্যাকেজের মাধ্যমে সম্পন্ন করার সংস্থান ছিল। পিসিআর এ উল্লেখিত তথ্যানুযায়ী ২টি প্যাকেজের আওতায় পূর্ত কাজ সম্পাদন করা হয়েছে। দরপত্র সংক্রান্ত প্রধান প্রধান তথ্য নিম্নরূপ:

প্যাকেজ/কাজের নাম	-প্রাক্কলিত ব্যয় -চুক্তি মূল্য	-দরপত্র আহবানের তারিখ -চুক্তির তারিখ -কাজ শুরুর তারিখ -কাজ সমাপ্তির তারিখ	মন্তব্য
প্যাকেজ নং-১			
Construction of Rowmari-Tura Land port Connecting Road at ০+০০০ to ২+৫৩৯, ৩+০০৫ to ৩+৪১৮, ৩+৮৯৩ to ৪+০০৩ and ৪+৫৩০ to ৪+৫০০ km and ২ nos RCC Box culvert under Road Division, Kurigram during the year ২০১৫-২০১৬.	১২.৪৯ ১২.৪৬	১০/০৯/২০১৫ ২১/০১/২০১৬ ২০/০৭/২০১৭ ৩০/০৬/২০১৭	কাজ সমাপ্ত
প্যাকেজ নং-২			
Construction of ৬৬.২০m (৩×২১.৩৪m) Long RCC Girder Bridge at ৩rd Km, ৭৫.৩৮m (৩×২৪.৪০m) long PC Girder Bridge at ৪th Km and ৫০.২৪৫m (২×২৪.৪m) long PC Girder Bridge at ৫th km of Rowmari-Tura Land port under Road Division, Kurigram during the year ২০১৫-২০১৬.	২১.৭৬ ২০.৩৩	১০/০৯/২০১৫ ১০/০২/২০১৬ ৩০/০৬/২০১৭ ৩০/০৬/২০১৭	কাজ সমাপ্ত

১২। **সংশোধিত বরাদ্দ ও অগ্রগতিঃ**

(লক্ষ টাকা)

অর্থবছর	সংশোধিত বরাদ্দ ও লক্ষ্যমাত্রা	টাকা অবমুক্তি	ব্যয় ও অগ্রগতি
১	২	৩	৪
২০১৪-১৫	০.০০	-	-
২০১৫-১৬	১২০০.০০	১২০০.০০	১২০০.০০
২০১৬-১৭	২২৫০.৯৩	২০৮৪.০০	২০৭৫.৩০
মোট	৩৪৫০.৯৩	৩২৮৪.০০	৩২৭৫.৩০

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

১৪। **সাধারণ পর্যবেক্ষণ:**

১৪.১ **সার্বিক আর্থিক ও বাস্তব অগ্রগতিঃ** প্রকল্পের আওতায় জুন, ২০১৭ পর্যন্ত ক্রমপুঞ্জিত আর্থিক অগ্রগতি হয়েছে ৩২৭৫.৩০ লক্ষ টাকা যা মূল অনুমোদিত ব্যয় ৩৫০৭.০০ লক্ষ টাকার ৯৩.৩৯%। উক্ত সময়ে অনুমোদিত সংশোধিত প্রকল্পের ১০০% বাস্তব অগ্রগতি সাধিত হয়েছে।

১৫। **প্রকল্প পরিদর্শনঃ** গত ১৮/০৭/২০১৮ তারিখে আইএমইডি'র উপ-পরিচালক জনাব মোহাম্মদ আশরাফুজ্জামান ভূঁইয়া কর্তৃক প্রকল্পটি সরেজমিন পরিদর্শন করা হয়। পরিদর্শনকালে কুড়িগ্রাম সড়ক বিভাগের নির্বাহী প্রকৌশলীসহ অন্যান্য কর্মকর্তাগণ উপস্থিত ছিলেন। পরিদর্শন পর্যবেক্ষণ নিম্নরূপঃ

১৫.১ **ভূমি অধিগ্রহণ:** অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপিতে ০.১৩৪ হেক্টর ভূমি অধিগ্রহণের জন্য ৮.৯১ লক্ষ টাকার সংস্থান ছিল। প্রেরিত পিসিআরে মাঠ পর্যায়ের বাস্তবতার আলোকে ভূমি অধিগ্রহণ প্রয়োজন না হওয়ায় এ খাতে কোন অর্থ ব্যয় করা হয়নি উল্লেখ আছে। পরিদর্শনকালে জানা যায় , মূল ডিপিপিতে ৩ হেক্টর ভূমি অধিগ্রহণের সংস্থান ছিল। কিন্তু জরিপ পর্যায়ে সড়কের এলা ইনমেন্ট নির্ধারণকালে জানা যায় প্রকল্পভুক্ত জমি ইতোপূর্বে পিডব্লিউডি কর্তৃক অধিগ্রহণ করা হয়েছে। ফলে নতুন করে ভূমি অধিগ্রহণের প্রয়োজন হয়নি। অন্যদিকে পিডব্লিউডি কর্তৃক অধিগ্রহণ ও মালিকানা সংক্রান্ত দলিলাদি না পাওয়ায় সওজ এর নিকট ক্ষতিপূরণ দাবি করা সম্ভব হয়নি । ফলে এ খাতে কোন অর্থ ব্যয় হয়নি।

১৫.২ **মাটির কাজ:** অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী ৪.৩১ কিঃমিঃ নতুন সড়ক বাঁধ নির্মাণের জন্য ১.৬৬ লঃঘঃমিঃ মাটির কাজ বাবদ ২৯৪.৭৫ লক্ষ টাকার সংস্থান ছিল। প্রেরিত পিসিআর অনুযায়ী ১.৬৫ লঃঘঃ মিটার মাটির কাজ বাবদ ২৯০.৮৬ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে। পরিদর্শনকালে দেখা যায় , ৪.৩১ কি:মি: নতুন সড়ক বাঁধ ৯.১ মিটার ক্রেস্ট প্রশস্থতায় ও ১:২ স্লোপে নির্মাণ করা হয়েছে। সড়কের উচ্চতা বিভিন্ন স্থানে বিভিন্ন রকম। ডিপিপিতে সংস্থান না থাকলেও পরিদর্শনকালে সড়ক বাঁধের উভয় পাশে স্লোপে গ্রাস টার্ফিং ও বৃ ক্ষ রোপন করা হয়েছে। তবে পরিদর্শনকালে সড়ক বাঁধের দু একটি স্থানে বিচ্ছিন্নভাবে রেইন কাট সৃষ্টি হচ্ছে দেখা যায়।

১৫.৩ **নতুন ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট নির্মাণ:** অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী ৪.৩১ কিলোমিটার নতুন ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট নির্মাণ বাবদ ৬৭০.০১ লক্ষ টাকার সংস্থান ছিল । প্রেরিত পিসিআর অনুযায়ী ৪.৩১ কিঃমিঃ নতুন ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট ৭.৩ মিটার প্রশস্থতায় নির্মাণপূর্বক ৬৬৯.০৩ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে। পরিদর্শনকালে ৭.৩ মিটার প্রশস্থতায় বর্ণিত ফ্লেক্সিবল পেভমেন্টের কাজ সম্পন্ন করা হয়েছে দেখা যায়। সড়কের চেইনেজ ১+৬৫০ এ পেভমেন্ট খুঁড়ে ডিবিএস ওয়্যারিং কোর্স ৫০ মিঃমিঃ যথাযথ পাওয়া গেছে। তবে সড়কে নির্মিত SKEW কালভার্ট এর রৌমারী প্রান্তের এপ্রোচের ক্রেস্ট সংলগ্ন অংশে প্রায় দুই ফুট প্রশস্থতায় আনুমানিক ৩০ মিটার দৈর্ঘ্যে পেভমেন্ট প্রায় ১০ মি:মি: দেবে যেতে (Rutting) দেখা গেছে। এছাড়াও মূল সড়ক এবং ব্রীজ এপ্রোচের ২/৩টি অংশেও বিচ্ছিন্নভাবে অনুরুপ Rutting দেখা গেছে যা কার্পেটিং /সীলকোট দ্বারা ট্রিটমেন্ট করা প্রয়োজন। তবে সার্বিকভাবে ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট নির্মাণ কাজের গুণগতমান সন্তোষজনক প্রতীয়মান হয়েছে।



চিত্র-১ : মাটির কাজ



চিত্র-২ : ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট

১৫.৪ **সেতু নির্মাণ:** অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী ১৬২৪.০২ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ১৯২ মিটার (৩টি) পিসি গার্ডার ব্রীজ নির্মাণের সংস্থান ছিল। প্রেরিত পিসিআর অনুযায়ী ১৪৮০.৭৪ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ১৯২ মিটার (৩টি)ব্রীজ নির্মাণ করা হয়েছে উল্লেখ আছে। পরিদর্শনকালে দেখা যায় , প্রকল্পের আওতায় সড়কের ৩য়, ৪র্থ ও ৫ম কিলোমিটারে যথাক্রমে ৬৬.২০ মিটার, ৭৫.৩৮ মিটার এবং ৫০.২৪৫ মিটার দৈর্ঘ্যবিশিষ্ট ৩টি সেতু নির্মাণ করা হয়েছে। তন্মধ্যে ৩য় কিলোমিটারে নির্মিত সেতুটি আরসিসি গার্ডার এবং ৪র্থ ও ৫ম কিলোমিটারে নির্মিত সেতু ২টি পিসি গার্ডারের উপর নির্মাণ করা হয়েছে। ৩য় ও ৪র্থ কিলোমিটারে নির্মিত সেতু ২টির প্রতিটিতে ২টি করে পিয়ার এবং ৫ম কিলোমিটারে নির্মিত সেতুটিতে ১টি পিয়ার আছে দেখা যায়। সব কটি সেতুর উভয় পাশে ২০০ মিটার করে এপ্রোচ সড়ক নির্মাণ করা হয়েছে দেখা যায়।



চিত্র-৩ : ৩য় কিলোমিটারে নির্মিত আরসিসি গার্ডার সেতু



চিত্র-৪ : পিসি গার্ডার সেতুর ডেক স্লাব

১৫.৫ **আরসিসি বক্স কালভার্ট নির্মাণ:** অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী ২৪৭.৩৪ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ৪টি (৩৩.০০ মিটার) আরসিসি বক্স কালভার্ট নির্মাণের সংস্থা ন ছিল। প্রেরিত পিসিআর অনুযায়ী ২৪৫.৮০ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ৪টি (৩৩.০০ মিটার) কালভার্ট নির্মাণ করা হয়েছে। পরিদর্শনকালে সড়কের ১ম কিলোমিটারে ৩-ভেন্টের ১৮ মিটার দৈর্ঘ্য বিশিষ্ট ১টি (৩×৬মি:×৬মি:)আরসিসি SKEW কালভার্ট এবং সড়কের ২য়, ৩য় ও ৪র্থ কিলোমিটারের বিভিন্ন চেইনেজে ৩টি বক্স কালভার্ট (১×৬মি:×৬মি:) নির্মাণ করা হয়েছে দেখা যায়। পরিদর্শনকালে কালভার্টগুলো সচল ও কার্যকর এবং উল্লেখযোগ্য কোন ত্রুটি পরিলক্ষিত হয়নি।




চিত্র-৪ ও ৫ : তিন ভেন্ট বিশিষ্ট SKEW কালভার্ট

১৫.৬ **রক্ষাপ্রদ কাজ:** অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপি তে রক্ষাপ্রদ কাজ হিসেবে জিও টেক্সটাইলসহ ব্লক পিচিং ১৪৯৮৮.০০ বর্গ মিটারের জন্য ২০৭.৯৭ লক্ষ টাকা, ১১৮৫.৭৫ মিটার রিটেইনিং ওয়াল/টো ওয়ালের জন্য ৬৮.৯৮ লক্ষ টাকা এবং পুকুর ডোবা ও নিচু অংশের জন্য ১০০ মিটার আরসিসি প্লেট প্যালাসাইডিং নির্মাণের জন্য ৪.৮৫ লক্ষ টাকা ব্যয়ের সংস্থান ছিল। পিসিআর অনুযায়ী রক্ষাপ্রদ কাজে জিও টেক্সটাইল ১৪৯৮৫.৭৪ বর্গ মিটারের জন্য ২০৭.৯৩ লক্ষ টাকা, ১১৮১.৬৪ মিটার রিটেইনিং ওয়াল/টো ওয়ালের জন্য ৬৮.৭৪ লক্ষ টাকা এবং পুকুর ডোবা ও নিচু অংশের জন্য ১০০ মিটার আরসিসি প্লেট প্যালাসাইডিং নির্মাণের জন্য ৪.৮৫ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে উল্লেখ আছে। পরিদর্শনকালে সবকটি ব্রীজ ও কালভার্ট এপ্রোচে জিও টেক্সটাইলসহ ব্লক পিচিং ও টো -ওয়াল দ্বারা রক্ষাপ্রদ কাজ করা হয়েছে দেখা যায়। এছাড়া সড়ক বাঁধ রক্ষা করার লক্ষ্যে ১টি নিচু জলাশয়ে আরসিসি প্লেট প্যালাসাইডিং দ্বারা রক্ষাপ্রদ কাজ করা হয়েছে। সম্পাদিত রক্ষাপ্রদ কাজের মান সন্তোষজনক। তবে ৪র্থ কিলোমিটারে নির্মিত সেতুর তুরা প্রান্তের বামদিকে রক্ষাপ্রদ কাজের কোন কোন স্থানে সিমেন্ট-বালুর পরিমাণ কম প্রতীয়মান হয়েছে।




চিত্র-৬ ও ৭ : রক্ষাপ্রদ কাজ

১৫.৭ **সাইন, সিগন্যাল ও কিঃ মিঃ পোষ্ট স্থাপন :** অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী ২৬.৪৩ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ১০৩২.০০ বর্গ মিটার রোড মার্কিং, ১৬টি ট্রাফিক সাইন, ১৬টি সাইন পোস্ট, ৮২৫ টি গাইড পোস্ট, ৬টি কিঃমিঃ পোস্ট ও ৯২টি ROW পিলার নির্মাণের জন্য নির্ধারিত ছিল। পিসিআর অনুযায়ী উক্ত কাজের জন্য ২৬.৪৩ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে। পরিদর্শনকালে সড়কের শুরু ও শেষ পয়েন্ট , ব্রীজ ও কালভার্টের এ্যাপ্রোচ, সড়ক বাঁক ও বাজার অংশে সাইন, সিগন্যাল, গাইড পোষ্ট প্রভৃতি স্থাপন করা হয়েছে দেখা যায়। এছাড়া সড়কের প্রতি কিঃমিঃ এ একটি করে কিঃমিঃ পোষ্ট স্থাপন এবং সড়কের মাঝে ও দুই প্রান্তে রোড মার্কিং করা হয়েছে। পরিদর্শনকালে বর্ণিত কাজসমূহের গুণগতমান সন্তোষজনক প্রতীয়মান হয়েছে।





চিত্র-৮ ও ৯ : ডিরেকশনাল সাইন ও গাইড পোস্ট

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

পরিকল্পিত	উদ্দেশ্য অর্জন
রৌমারী-তুরা স্থল বন্দর সড়ক নির্মাণের মাধ্যমে তুরা স্থলবন্দরকে সওজ রোড নেটওয়ার্কের সাথে সংযুক্তকরণ, নির্ভরযোগ্য ও টেকসই সড়ক যোগাযোগ স্থাপন এবং প্রকল্প এলাকার জনসাধারণের আর্থ-সামাজিক উন্নয়ন।	প্রকল্পের আওতায় ৪.৩১ কিঃমিঃ ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট নির্মাণ, ৩টি ব্রিজ, ৪টি কালভার্ট, প্রয়োজনীয় রক্ষাপ্রদ কাজ এবং অন্যান্য আনুষঙ্গিক কাজ করায় তুরা স্থলবন্দর সওজ রোড নেটওয়ার্কের সাথে সংযুক্ত হওয়ায় নির্ভরযোগ্য ও টেকসই সড়ক যোগাযোগ স্থাপিত হয়েছে। ফলে প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জিত হয়েছে।

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

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

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

২০। **<u>পর্যবেক্ষণ:</u>**

২০.১ প্রকল্পটি নির্ধারিত মেয়াদে শুরু এবং সমাপ্ত হয়েছে। তবে প্রকল্পটি ১ বার সংশোধন হয়েছে এবং মূল ডিপিপির তুলনায় (-) ২৩১.৭০ লক্ষ টাকা হ্রাস পেয়েছে;

২০.২ সড়কের এলাইনমেন্ট নির্ধারণের জন্য জরিপ পর্যায়ে প্রকল্প ভুক্ত জমি পিডব্লিউডি কর্তৃক অধিগ্রহণ করা হয়েছে জানা যায়। ফলে নতুন করে ভূমি অধিগ্রহণের প্রয়োজন হয়নি। ফলে এ খাতে কোন অর্থ ব্যয় হয়নি;

২০.৩ ডিপিপিতে সংস্থান না থাকলেও সড়ক বাঁধের উভয় পাশে স্লোপে গ্রাস টার্ফিং ও বৃক্ষ রোপন করা হয়েছে;

২০.৪ সড়ক বাঁধের দু একটি স্থানে বিচ্ছিন্নভাবে রেইন কাট সৃষ্টি হচ্ছে যা সংশোধন করা প্রয়োজন;

২০.৫ সড়কে নির্মিত SKEW কালভার্ট এর রৌমারী প্রান্তের এপ্রোচের ক্রেস্ট সংলগ্ন অংশে প্রায় দুই ফুট প্রশস্থতায় আনুমানিক ৩০ মিটার দৈর্ঘ্যে পেভমেন্ট প্রায় ১০ মি:মি: দেবে যেতে (Rutting) দেখা গেছে। এ ছাড়াও মূল সড়ক এবং ব্রীজ এপ্রোচের ২/৩টি অংশেও বিচ্ছিন্নভাবে অনুরুপ Rutting দেখা গেছে যা কার্পেটিং /সীলকোট দ্বারা ট্রিটমেন্ট করা প্রয়োজন;

২০.৬ প্রকল্পের আওতায় ৩টি পিসি গার্ডার সেতু নির্মাণের সংস্থান থাকলেও ২টি পিসি গার্ডার ও ১টি আরসিসি গার্ডার সেতু নির্মাণ করা হয়েছে;

২০.৭ সবকটি কালভার্ট সচল ও কার্যকর দেখা গেছে এবং উল্লেখযোগ্য কোন ত্রুটি পরিলক্ষিত হয়নি;

২০.৮ সম্পাদিত রক্ষাপ্রদ কাজের মান সন্তোষজনক। তবে ৪র্থ কিলোমিটারে নির্মিত সেতুর তুরা প্রান্তের বামদিকে রক্ষাপ্রদ কাজের গুণগতমান সন্তোষজনক প্রতীয়মান হয়নি;

২০.৯ সাইন, সিগন্যাল ও কিঃমিঃ পোষ্ট স্থাপন প্রভৃতি কাজের গুণগতমান সন্তোষজনক প্রতীয়মান হয়েছে; এবং

২০.১০ পরিদর্শনকালীন সময় পর্যন্ত প্রকল্পটির কোন External ও Internal Audit সম্পন্ন হয়নি।

২১। **মতামত/সুপারিশঃ**

২১.১ প্রকল্পটি নির্ধারিত মেয়াদে শুরু এবং সমাপ্ত হলেও প্রকল্পটি ১ বার সংশোধন হয়েছে এবং মূল ডিপিপির তুলনায় (-) ২৩১.৭০ লক্ষ টাকা হ্রাস পেয়েছে। ভবিষ্যতে অনুমোদিত ব্যয় ও বাস্তবায়ন মেয়াদে প্রকল্প সমাপ্তির লক্ষ্যে প্রচেষ্টা গ্রহণ করা যেতে পারে;

২১.২ পিডব্লিউডি এর সাথে আলোচনাপূর্বক জমির মালিকানার বিষয়টি নিষ্পত্তি করা যেতে পারে;

২১.৩ সড়ক বাঁধের যে সকল স্থানে রেইন কাট সৃষ্টি হচ্ছে তা চিহ্নিতপূর্বক সংশোধন করতে হবে;

২১.৪ সড়কের যে সকল স্থানে পেভমেন্ট দেবে Rutting হয়েছে তা চিহ্নিতপূর্বক সংশোধন করতে হবে;

২১.৫ প্রকল্পের আওতায় ৩টি পিসি গার্ডার সেতু নির্মাণের সংস্থান থাকলেও ২টি পিসি গার্ডার ও ১টি আরসিসি গার্ডার সেতু নির্মাণের ব্যাখ্যা জানা যেতে পারে;

২১.৬ রক্ষাপ্রদ কাজের ত্রুটিসমূহ চিহ্নিত সংশোধন করতে হবে;

২১.৭ দ্রুত প্রকল্পটির External Audit সম্পন্ন করতে হবে এবং কোন আপত্তি উত্থাপিত হলে তা নিষ্পত্তি করতে হবে; এবং

২১.৮ অনুচ্ছেদ ২১.১ হতে ২১.৭ এর বিষয়ে গৃহীত ব্যবস্থা মন্ত্রণালয় আগামী ১ মাসের মধ্যে আইএমইডিকে অবহিত করবে।

নকলা-নালিতাবাড়ী-নাকুগাঁও স্থলবন্দর (এন-৪০২) সড়ক উন্নয়ন শীর্ষক প্রকল্পের সমাপ্তি মূল্যায়ন প্রতিবেদন

(সমাপ্তঃ জুন, ২০১৭)

১। প্রকল্পের নাম : নকলা-নালিতাবাড়ী-নাকুগাঁও স্থলবন্দর (এন-৪০২) সড়ক উন্নয়ন

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

৩। বাস্তবায়নকারী সংস্থা : সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর।

৪। প্রকল্প এলাকা : শেরপুর জেলার নকলা ও নালিতাবাড়ী উপজেলা

৫। প্রকল্পের বাস্তবায়ন সময় ও ব্যয় :

(লক্ষ টাকায়)

প্রাক্কলিত ব্যয় (প্রঃসাঃ)		প্রকৃত ব্যয় (প্রঃ সাঃ)	পরিকল্পিত বাস্তবায়নকাল		প্রকৃত বাস্তবায়নকাল	অতিক্রান্ত ব্যয় (মূল প্রাক্কলিত ব্যয়ের %)	অতিক্রান্ত সময় (মূল বাস্তবায়নকালের %)
মূল	১ম সংশোধিত		মূল	১ম সংশোধিত			
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮
১৭১০২.৯৪ (-)	২৩৯৫৪.৫৮	২০৭৩৫.০০ (-)	০১-০১-২০১১ থেকে ৩১-১২-২০১৩	০১-০১-২০১১ থেকে ৩০-০৬-২০১৫	০১-০১-২০১১ থেকে ৩০-০৬-২০১৭	(-) ৩২১.৫৮ (১২১.২৪%)	৪ বছর (১৭৫.১৬%)

নোট: প্রকল্পটি মূল অনুমোদিত ব্যয়ের চেয়ে ৭২৮.৮৯ লক্ষ টাকা (৫.৭০%) কম ব্যয় এবং অনুমোদিত মেয়াদের ১ বছর (৪০%) বেশী সময়ে বাস্তবায়িত হয়েছে।

৬। **প্রকল্পের পটভূমি ও উদ্দেশ্য:**

৬.১ পটভূমি: সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের নবাবগঞ্জ এবং নওগাঁও সড়ক বিভাগের অধীন পত্নীতলা-সাপাহার-রহনপুর সড়কটি একটি আঞ্চলিক মহাসড়ক (আর-৫৪৭)। এই মহাসড়ক নওগাঁ সদর হতে শুরু করে নওগাঁ জেলার বদলগাছী, পত্নীতলা, পোরশা উপজেলার উপর দিয়ে চাঁপাইনবাবগঞ্জ জেলার গোমস্তাপুর উপজেলার রহনপুর নামক স্থানে কানসাট-গোমস্তাপুর-রহনপুর (বাংগাবাড়ী) সড়কে (জেড৬৮০২) সমাপ্ত হয়েছে। উক্ত সড়ক চাঁপাইনবাবগঞ্জ জেলাসহ সোনা মসজিদ স্থলবন্দর, বালিয়াদীঘি চেকপোষ্ট, পাহাড়পুর ইত্যাদি গুরুত্বপূর্ণ স্থানের সাথে নওগাঁ, জয়পুরহাট, বগুড়া জেলার যোগাযোগ স্থাপন করেছে।

৬.২ উদ্দেশ্য: প্রকল্পের মূল উদ্দেশ্য হলো-

- ৬৭.৫৯ কিঃমিঃ দীর্ঘ পত্নীতলা-সাপাহার-রহনপুর সড়ক উন্নয়নের (পুনঃনির্মাণ, প্রশস্তকরণ, শক্তিশালীকরণ ও সার্ফেসিং) মাধ্যমে সড়ক যোগাযোগ ব্যবস্থার উন্নয়ন।

৭। প্রকল্পের মূল কাজ:

- ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট পুনঃনির্মাণ-৩.৬০ কিঃমিঃ
- ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট প্রশস্তকরণ ও শক্তিশালীকরণ-৪০.৬৪ কিঃমিঃ
- ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট শক্তিশালীকরণ- ১৫.৩৪ কিঃমিঃ
- হার্ড শোল্ডার-৮.০১ কিঃমিঃ
- সার্ফেসিং-৬৭.৬৯ কিঃমিঃ

- রক্ষাপ্রদ কাজ- ৭০০.০০ মিটার

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

(Financial Figure in Lac Tk**)**

	Items of Work (as per latest DPP	Unit	Target (as per DPP)		Actual Progress	
			Physical (Quantity)	Financial	Physical (Quantity)	Financial
	1	2	3	4	5	6
	Revenue					
1.	**Supply & Services**					
2.	Petrol Lubricant	L.S		2.00		
3.	Printing and Binding	L.S		2.00		
4.	Stationary	L.S		1.00		
5.	Publication & Advertising	L.S		1.00		
6.	Sub-soil investigation	L.S		10.00		
	Capital					
7.	Acquisition/Purchase of Land & Landed Properties of Assets					
8.	Plantation	L.S		1.00		
9.	Land Acquisition	Hector	48.56	3750.05	42.159	3705.00
	Civil Works					
10.	Widening of Road embankment (Earth work)	Lac cum.	8.46	1298.38	7.99	1227.85
11.	**Flexible pavement**	**Km**				
12.	Construction of New Pavement	Km	4.70	1281.55	4.70	1208.30
13.	Reconstruction of existing pavement	Km	22.50	5809.50	22.50	5733.89
14.	Construction of hard shoulder	Km	27.20	168.10	27.20	-
15.	Surfacing (DBS wearing course)	Km	27.20	4887.84	27.20	4712.65
16.	Construction of RCC/PC Girder Bridge	m	409.52	4890.81	381.37	3494.07
17.	Construction of RCC Box Culvert	m	86.00	489.67	86.00	452.05

	Items of Work (as per latest DPP	Unit	Target (as per DPP)		Actual Progress	
			Physical (Quantity)	Financial	Physical (Quantity)	Financial
18.	**Protective Work**					
19.	Concrete slope protection	sqm	2000.00	27.30	2000.00	27.30
20.	Geo-textile filter fabric	sqm	2000.00	2.70	2000.00	2.70
21.	RCC Palisiding	m	650.00	52.25	646.00	51.85
22.	New & extended brick work (toe wall)	m	300.00	19.20	300.00	19.20
	Construction of Drain					
23.	Construction of saucer drain	m	410.00	24.75	410.00	24.75
24.	Construction of cross-drain	m	250.00	4.50	250.00	4.50
25.	**Sign, Signal & KM post Road Marking etc.**					
26.	Traffic Sign	No (s)	37.00	2.19	37.00	2.19
27.	Sign post	No (s)	37.00	0.87	37.00	0.87
28.	Concrete Post	No (s)	600.00	14.00	569.00	13.07
29.	Road Marking-Thermoplastic Materials	sqm	4788.00	42.98	4713.28	42.54
30.	Km post	No (s)	30.00	2.26	30.00	2.24
31.	Maintenance during construction	LS	-	20.00	-	5.50
32.	Capital Block Allocation & Miscellaneous Expenditure					
33.	General & Site Facilities	LS		8.00		4.50
34.	Physical Contingency	1.00%		456.28		
35.	Price Contingency	1.00%		684.42		
	Total=			23954.58		20735.00

৯। **প্রকল্প পরিচালক সংক্রান্ত তথ্যাদিঃ**

ক্রমিক নং	প্রকল্প পরিচালকের নাম ও পদবী	দায়িত্বের ধরণ		কর্মকাল	
		পূর্ণকালীন	খন্ডকালীন	যোগদান	বদলী
১	২	৩	৪	৫	৬
২.	Shahabuddin Additional Chief Engineer RHD, Dhaka Zone.	-	হ্যাঁ	০৯/০২/২০১০	০২/০২/২০১১
৩.	Md. Abdul Kuddus Additional Chief Engineer RHD, Dhaka Zone.	-	হ্যাঁ	০২/০২/২০১১	১০/০১/২০১২
৪.	Md. Mofizul Islam Additional Chief Engineer RHD, Dhaka Zone.	-	হ্যাঁ	১২/০১/২০১২	৩১/০১/২০১৩
৫.	Md. Habibul Hoque Additional Chief Engineer RHD, Dhaka Zone.	-	হ্যাঁ	২৬/০২/২০১৩	০৯/০৭/২০১৪
৬.	Shahabuddin Additional Chief Engineer RHD, Mymensingh Zone.	-	হ্যাঁ	০৯/০৭/২০১৪	০৩/০১/২০১৭
৭.	Md. Monirul Islam Additional Chief Engineer RHD, Mymensingh Zone.	-	হ্যাঁ	০৩/০১/২০১৭	৩০/০৬/২০১৭

১০। **ক্রয় সংক্রান্ত তথ্যাদিঃ**

পণ্য, কার্য ও সেবা ক্রয়ঃ (পণ্য ও কার্য ২০০.০০ লক্ষ টাকার উপরে এবং সেবা ১০০.০০ লক্ষ টাকার উপরে) প্রকল্পের অনুমোদিত ডিপিপি অনুযায়ী মূল পূর্ত কাজ ৬ টি প্যাকেজের মাধ্যমে সম্পন্ন করার সংস্থান ছিল। পিসিআর এ উল্লেখিত তথ্যানুযায়ী ৬টি প্যাকেজের আওতায় পূর্ত কাজ সম্পাদন করা হয়েছে। দরপত্র সংক্রান্ত প্রধান প্রধান তথ্য নিম্নরুপ:

(কোটি টাকায়)

নং	প্যাকেজ/কাজের নাম	-প্রাক্কলিত ব্যয় -চুক্তি মূল্য	-দরপত্র আহবানের তারিখ -চুক্তির তারিখ -চুক্তি অনুযায়ী কাজ সমাপ্তির তারিখ -প্রকৃত সমাপ্তির তারিখ	মন্তব্য
প্যাকেজ নং-১				
১	Construction of Existing flexible pavement, Earthwork, RCC Box	৩৩.৬৮	২৮/০৬/২০১১ ০৮/০২/২০১২	কাজ সমাপ্ত
প্যাকেজ নং-২				
	Construction of Existing flexible pavement, Earthwork, RCC Box culvert at ch. 7+000 km to 12+000 Km and protective work of Nakla-Nalitabari-Nakugaon Landport Road.	২০.৮৩ ২৩.৯৮	২৮/০৬/২০১১ ২৯/০১/২০১২ ২৮/০১/২০১৪ ২০/০৬/২০১৭	কাজ সমাপ্ত
প্যাকেজ নং-৩				
	Construction of Existing flexible pavement, Earthwork, RCC Box	৪০.৭৩ ৪৬.৩৪	২৮/০৬/২০১১ ২৯/০১/২০১২	কাজ সমাপ্ত

নং	প্যাকেজ/কাজের নাম	-প্রাক্কলিত ব্যয় -চুক্তি মূল্য	-দরপত্র আহবানের তারিখ -চুক্তির তারিখ -চুক্তি অনুযায়ী কাজ সমাপ্তির তারিখ -প্রকৃত সমাপ্তির তারিখ	মন্তব্য
	culvert at ch. 12+000 km to 19+450 Km and protective work of Nakla-Nalitabari-Nakugaon Landport Road.		২৮/০১/২০১৪ ২৯/০৬/২০১৬	
প্যাকেজ নং-৪				
	Construction of Existing flexible pavement, Earthwork, RCC Box culvert at ch. 19+450 km to 28+000 Km and protective work of Nakla-Nalitabari-Nakugaon Landport Road.	৪৩.৪৯ ৪৯.৯৩	২৮/০৬/২০১১ ২৯/০১/২০১২ ২৮/০১/২০১৪ ৩০/০৩/২০১৭	কাজ সমাপ্ত
প্যাকেজ নং-৫				
	Construction of 93.644m (3×30.488m) long PC Girder Batkemari Bridge with approach road and protective work, etc at 7th km of Nakla-Nalitabari-Nakugaon Landport Road.	১১.০০ ১৩.৭৪	২৮/০৬/২০১১ ০১/১২/২০১১ ২৪/০৫/২০১৩ ২৫/০৬/২০১৬	কাজ সমাপ্ত
প্যাকেজ নং-৬				
	Construction of 7 Nos PC/RCC Girder Bridge at different km of Nakla-Nalitabari-Nakugaon Land Road.	৩৭.৯০ ২৮.০৯	২২/০৯/২০১৫ ০৩/১২/২০১৫ ০২/১২/২০১৬ ৩০/০৪/২০১৭	কাজ সমাপ্ত
প্যাকেজ নং-৭				
	Construction of 12 Nos RCC Box Culvert (44m) at different km of Nakla-Nalitabari-Nakugaon Land Road.	২.৬৪ ২.৪৮	২৭/০৫/২০১৫ ১১/০৮/২০১৫ ১০/০৮/২০১৬ ০৮/০৮/২০১৬	কাজ সমাপ্ত

১১। **পিসিআর এ উল্লেখিত বরাদ্দ ও অগ্রগতিঃ** (লক্ষ টাকায়)

অর্থবছর	ডিপিপি/আরডিপিপি	এডিপি/আরএডিপি বরাদ্দ	টাকা অবমুক্তি	ব্যয়
১	২	৩	৪	৫
২০১০-১১	১.০০	১.০০	১.০০	১.০০
২০১১-১২	১০৫০.০০	১০৫০.০০	১০৫০.০০	১০৫০.০০
২০১২-১৩	৫০০.০০	৫০০.০০	৫০০.০০	৫০০.০০
২০১৩-১৪	৩০০০.০০	৩০০০.০০	৩০০০.০০	৩০০০.০০
২০১৪-১৫	৫৬৩৪.০০	৫৬৩৪.০০	৫৬৩৪.০০	৫৬৩৪.০০
২০১৫-১৬	৭৫০০.০০	৭৫০০.০০	৭৫০০.০০	৭৫০০.০০
২০১৬-১৭	৩০৫০.০০	৩০৫০.০০	৩০৫০.০০	৩০৫০.০০
মোট=	২০৭৩৫.০০	২০৭৩৫.০০	২০৭৩৫.০০	

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

১৩। **সাধারণ পর্যবেক্ষণ:**

১৩.১ **প্রকল্পের অনুমোদন, মেয়াদ বৃদ্ধি ও সংশোধনঃ**

(লক্ষ টাকায়)

	মেয়াদকাল	প্রাক্কলিত ব্যয়
মূল	০১/০১/২০১৪ হতে ৩০/০৬/২০১৬	১২৭৮৬.২৯
ব্যয় বৃদ্ধি ব্যতিরেকে মেয়াদ বৃদ্ধি-১ম বার	০১/০১/২০১৪ হতে ৩০/০৬/২০১৭	-

১৩.২ **সার্বিক অগ্রগতিঃ** প্রকল্পের আওতায় জুন, ২০১৭ পর্যন্ত ক্রমপুঞ্জিত আর্থিক অগ্রগতি হয়েছে ২০৭৩৫.০০লক্ষ টাকা যা অনুমোদিত ব্যয় ২৩৯৫৪.৫৮ লক্ষ টাকার ৮৬.৫৬%।

১৪। **প্রকল্প পরিদর্শনঃ** গত ২৭/১০/২০১৭ তারিখে আইএমইডি'র উপ-পরিচালক জনাব জয়নাল মোল্লা কর্তৃক প্রকল্পটি সরেজমিন পরিদর্শন করা হয়। পরিদর্শনকালে সড়ক বিভাগের কর্মকর্তাগণ উপস্থিত ছিলেন। পরিদর্শন পর্যবেক্ষণ নিম্নরূপঃ

১৪.১ **ভূমি অধিগ্রহণ:** সংশোধিত অনুমোদিত ডিপিপিতে ৪৫.৫৬ হেক্টর ভূমি অধিগ্রহণের জন্য ৩৭৫০.০০ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। পিসিআর অনুযায়ী ৪২.১৫৯ হেক্টর ভূমি অধিগ্রহণের জন্য ৩৭০৫.০০ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে। পরিদর্শনে জানা যায় , চেইনেজ ০+৩৯৫ কিঃমিঃ এ নির্মিত মহাদেবপুর সেতুর জন্য নতু ন এ্যালাইনমেন্ট নির্মাণের লক্ষ্যে ০.৩২ হেক্টর এবং ২৭+৮০০ কিঃমিঃ এ নির্মিত বাদলগাছী সেতুর এ্যালাইমেন্ট নির্মাণের লক্ষ্যে ০.৫৯ হেক্টর মোট ০.৯১ হেক্টর ভূমি অধিগ্রহণ করা হয়েছে।

১৪.২ **মাটির কাজ:** সংশোধিত অনুমোদিত ডিপিপি তে ৮.৪৬ লঃ ঘঃমিঃ মাটির কাজের জন্য ১২৯৮.৩৮ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। পিসিআর অনুযায়ী ৭.৯৯ লঃ ঘঃমিঃ মাটির কাজের জন্য ১২৭.৮৫ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে।

১৪.৩ **ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট নির্মাণ:** সংশোধিত অনুমোদিত ডিপিপিতে ৪.৭০ কিঃমিঃ নতুন পেভমেন্ট নির্মাণের জন্য ১২৮১.৫৫ লক্ষ টাকার সংস্থান ছিল। পিসিআর অনুযায়ী ৪.৭০ কিঃমিঃ নতুন পেভমেন্ট নির্মাণে ১২০৮.৩০ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে।

১৪.৪ **বিদ্যমান ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট পুনঃ নির্মাণ:** সংশোধিত অনুমোদিত ডিপিপিতে ২২.৫০ কিঃমিঃ বিদ্যমান পেভমেন্ট পুনঃ নির্মাণের জন্য ৫৮০৯.৫০ লক্ষ টাকার সংস্থান ছিল। পিসিআর অনুযায়ী ২২.৫০ কিঃমিঃ বিদ্যমান পেভমেন্ট পুনঃ নির্মাণে ৫৭৩৩.৮৯ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে।

১৪.৫ **হার্ডশোল্ডার নির্মাণ:** সংশোধিত অনুমোদিত ডিপিপিতে ১৬৮.১০ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ২৭.২০ কি:মি: হার্ডশোল্ডার নির্মাণের সংস্থান রাখা হয়। পিসিআর অনুযায়ী ২৭.২০ কিঃমিঃ হার্ডশোল্ডার নির্মাণ করা হয়েছে।

১৪.৪ **সার্ফেসিং:** সংশোধিত অনুমোদিত ডিপিপিতে ২৭.২০ কি:মি: সড়ক সাফেসিং এর জন্য ৪৮৮৭.৮৪ লক্ষ টাকা সংস্থান রাখা হয়। পিসিআর অনুযায়ী ২৭.২০ কি:মি: সড়ক সার্ফেসিং করা হয় এবং এ কাজে ৪৭১২.৬৫ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়। পরিদর্শনে দেখা যায়, পুরো সড়কব্যাপী সার্ফেসিং করা হয়েছে। চেইনেজ ০+৩০০ এ রাস্তা খুঁড়ে সার্ফেসের পুরুত্ব ১২০ মিঃমিঃ পাওয়া গেছে। অনুমোদিত ডিপিপি'র সংস্থান মোতাবেক ৬০ মি:মি: বিটুমিনাস বাইন্ডার কোর্স এবং ৫০মি:মি: ওয়্যারিং কোর্স দিয়ে কার্পেটিং করার জন্য নির্ধারিত। পরিদর্শকালে রেইনকাট তৈরী হয়েছে এমন স্থান ব্যতিত কোথাও কার্পেটিং ক্ষতিগ্রস্থ অবস্থায় পাওয়া যায়নি। পরিদর্শনকালে দেখা যায়, সড়ক ব্যাপী সার্ফেসিং করা হয়েছে। ৩৫+০০০ কিঃমিঃ এ কার্পেট খুঁড়ে এর পুরুত্ব ১১০ মিলিমিটার পাওয়া গিয়েছে। এছাড়া চেইনেজ ৯০+৫০০ এ পেভমেন্ট খুঁড়ে বিটুমিনাস অংশের পুরুত্ব ১১৮ পাওয়া যায়। ডিপিপিতে সংযুক্ত ডিজাইন মোতাবেক বিটুমিনাস বাইন্ডার কোর্স ও ওয়্যারিং কোর্স মিলে মোট ১২০ মিলিমিটার থাকার কথা, বিটুমিনাস পেভমেন্টের পুরুত্ব ১০ মিলিমিটার কম হওয়ার বিষয়ে উপবিভাগীয় প্রকৌশলী বলেন, এ কাজটি বছর খানেক পূর্বে সমাপ্ত হয়েছে। তাই বিটুমিনের পুরুত্ব যান চ লাচলের কারণে কিছুটা কমতে পারে। সড়ক ব্যাপী সার্ফেসিং তুলনামুলকভাবে ভালো আছে। কোথাও সড়কে গর্ত তৈরী হয়নি। তবে ৫৪তম কিঃমিঃ এ সরাইগাছীর নিকট সার্ফেস রাফ হয়ে গিয়েছে। কিছু স্থানে সড়কে undulation রয়েছে।

১৪.৫ **পিসি গার্ডার সেতু নির্মাণ:** সংশোধিত অনুমোদিত ডিপিপিতে ৪০৯.৫২ মিটার পিসি গার্ডার ব্রীজ নির্মাণের জন্য ৪৮৯০.৮১ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। পিসিআর অনুযায়ী ৩৮১.৩৭ মিটার ব্রীজ নির্মাণে ৩৪৯৪.০৭ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে। পরিদর্শনকালে জানা যায়, নওগাঁ সদর হতে প্রায় ২৪ কিঃমিঃ দূরত্বে অবস্থিত মহাদেবপুর –সরাইগাছী-সড়কের চেইনেজ ০+৩৯৫ কিঃমিঃ এ আত্রাই নদীর ওপর ১৫৬.৭২ মিটার দীর্ঘ পিসি গার্ডার সেতু নির্মাণ করা হয়েছে। সেতুর উভয় প্রান্তে ২০০×২=৪০০ মিটার সংযোগ সড়ক নির্মাণ করা হয়েছে। এছাড়া সেতুর নওগাঁ প্রান্তে ৩০০০ বঃমিঃ এবং অপর প্রান্তে ৯৮০ বঃমিঃ রক্ষাপ্রদ কাজ করা হয়েছে। পরিদর্শনে দেখা যায়, মহাদেবপুর সেতুটি নান্দনিকভাবে তৈরী করা হয়েছে। সেতুতে ৩০.৪৮৮ মিটার দৈর্ঘ্যের ৫টি স্প্যান রয়েছে। সেতুটির সংযোগ সড়ক ও রক্ষাপ্রদ কাজ অক্ষত রয়েছে। এছাড়া, জয়পুরহাট-আক্কেলপুর-বদলগাছী সড়কের চেইনেজ ২৭+৮০০ কিঃমিঃ এ ছোট যমুনা নদীর ওপর ৯৪.২৭৪ মিটার দীর্ঘ বদলগাছী সেতু নির্মাণ করা হয়েছে। সেতুতে ৩টি স্প্যান রয়েছে। সেতুর ক্যারেজওয়ে ৭.৩০ মিটার বদলগাছী সেতুটির কাজ সমাপ্ত হলেও সেতুটিতে রং করা হয়নি। ফলে সেতুটি মহাদেবপুর সেতুর ন্যায় নান্দনিক হয়নি।

১৪.৬ **কালভার্ট নির্মাণ:** সংশোধিত অনুমোদিত ডিপিপিতে ৪৮৯.৬৭ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ৮৬ মিটার কালভার্ট নির্মাণের জন্য নির্ধারিত। পিসিআর অনুযায়ী ৪৫২.০৫ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ৮৬ মিটার কালভার্ট নির্মাণ করা হয়েছে। পরিদর্শনে জানা যায়, সড়কের চেইনেজ ৬+৯৭০, ১১+৪৫০, ১৭+৯০০, ১৭+৯৭৮, ১৮+৮০০, ১৯+১০০, ১৯+৬০০, ২৩+২৫০, ২৩+২৫০, ২৮+৩২০ কিঃমিঃ এ মোট ৯টি (৪১ মিটার) কালভার্ট নির্মাণ করা হয়েছে। পরিদর্শনে দেখা যায়, সড়কের বিভিন্ন চেইনেজে বিভিন্ন দৈর্ঘ্যের কালভার্ট নির্মাণ করা হয়েছে। কালভার্টসমূহের ক্যারেজওয়ে রাখা হয়েছে ১০.২৫ মিটার।

১৪.৭ **রক্ষাপ্রদ কাজ:** সংশোধিত অনুমোদিত ডিপিপি অনুযায়ী ২৭.৩০ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ২০০০.০০ বর্গ মিটার কনক্রিট স্লোপ প্রটেকশন, ২.৭০ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ২০০০.০০ বর্গ মিটার জিও টেক্সটাইল ফিল্টার ফেব্রিকস, ৫২.২৫ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ৬৫০.০০ মিটার আরসিসি প্যালাসাইডিং ও ১৯.২০ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ৩০০.০০ মিটার টো-ওয়াল দ্বারা রক্ষাপ্রদ কাজের সংস্থান ছিল। পিসিআর অনুযায়ী ২৭.৩০ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ২০০০.০০ বর্গ মিটার কনক্রিট স্লোপ প্রটেকশন, ২.৭০ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ২০০০.০০ বর্গ মি টার জিও টেক্সটাইল ফিল্টার ফেব্রিকস, ৫১.৮৫ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ৬৪৬.০০ মিটার আরসিসি প্যালাসাইডিং ও ১৯.২০ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ৩০০.০০ মিটার টো-ওয়াল দ্বারা রক্ষাপ্রদ কাজ করা হয়েছে।

১৪.৮ **ড্রেন নির্মাণ:** সংশোধিত অনুমোদিত ডিপিপিতে রক্ষাপ্রদ কাজ হিসেবে জিও টেক্সটাইল ৩৫০০০.০০ বর্গ মিটারের জন্য ৪২২.৯৮ লক্ষ টাকা, ৬৬০০.০০ মিটার রিটেইনিং ওয়াল/টো ওয়ালের জন্য ১৯১.০৫৫ লক্ষ টাকা এবং বাজার অংশে ২১৮৩.০০ মিটার সার্ফেস ড্রেন নি র্মাণের জন্য ২০০.২০৩ লক্ষ টাকা ব্যয়ের সংস্থান রাখা হয়। পিসিআর অনুযায়ী রক্ষাপ্রদ কাজে জিও টেক্সটাইল ৩১১২৪.০০ বর্গ মিটারের জন্য ৪২০.৯৬ লক্ষ টাকা, ৬৪৩০.০০ মিটার রিটেইনিং ওয়াল/টো ওয়ালের জন্য ২৪১.১৫ লক্ষ টাকা এবং বাজার অংশে ১৫০০.০০ মিটার সার্ফেস ড্রেন নির্মাণে র জন্য ১৩৯.৯৮ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে।

সাইন, সিগন্যাল, কিঃমিঃ পোষ্ট ও রোড মার্কিং : ডিপিপি অনুযায়ী ১৪.৭৯ লক্ষ টাকা ব্যয়ে সড়কে ট্রাফিক সাইন, কি:মি: পোস্ট, গাইড পোস্ট স্থাপনের সংস্থান রাখা হয়। পিসিআর অনুযায়ী ১৪.৪৬ লক্ষ টাকা ব্যয়ে উক্ত সা ইন, সিগন্যাল ও কি :মি: পোস্ট স্থাপন করা হয়েছে। এছাড়া ডিপিপিতে ৩৫.৫২ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ৩৩৭৯.৩০ বর্গমিটার থার্মো প্লাস্টিক ম্যাটেরিয়াল দ্বারা রোড মার্কিং করা র সংস্থান রাখা হয়। পিসিআর অনুযায়ী ৩২.০০ লক্ষ টাকা ব্যয়ে উক্ত রোড মার্কিং করা হয়েছে। পরিদর্শনে দেখা যায়, সড়কের বিভিন্ন স্থানে বিশেষ করে বাজার, স্কুল, সড়কের বাঁক প্রভৃতি স্থানে সাইন সিগনাল স্থাপন করা হয়েছে। এছাড়া রোড মার্কিং করা হয়েছে। তবে কিছু সাইন সিগনাল ঝোপ-ঝাড়ের মধ্যে ঢেকে গেছে।

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

পরিকল্পিত	উদ্দেশ্য অর্জন
প্রকল্পের মূল উদ্দেশ্য হলো ৬৭.৫৯ কিঃমিঃ দীর্ঘ পত্নীতলা-সাপাহার-রহনপুর সড়ক উন্নয়নের (পুনঃনির্মাণ, প্রশস্তকরণ, শক্তিশালীকরণ ও সার্ফেসিং) মাধ্যমে সড়ক যোগাযোগ ব্যবস্থার উন্নয়ন।	প্রকল্পের আওতায় ৬৭.৫৯ কিঃমিঃ দীর্ঘ পত্নীতলা-সাপাহার-রহনপুর সড়ক উন্নয়ন (পুনঃনির্মাণ, প্রশস্তকরণ, শক্তিশালীকরণ ও সার্ফেসিং) করা হয়েছে।

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

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

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

১৯। **পর্যবেক্ষণ:**

১৯.১ ২ বছর ৬ মাসে বাস্তবায়নের জন্য অনুমোদিত প্রকল্পটি সমাপ্ত করতে ৩ বছর ৬ মাস সময় প্রয়োজন হয়েছে। অর্থাৎ প্রকল্প বাস্তবায়নের জন্য নির্ধারিত সময়ের তুলনায় ০১(এক) বছর বেশী সময়ে বাস্তবায়ন সম্পন্ন হযেছে;

১৯.২ সড়কের প্রায় সকল স্থানে কার্পেটিংসহ পেভমেন্ট ভাল আছে। দু'একটি স্থানে সার্ফেস rough হয়ে গেছে এবং রেইন কাট হয়েছে;

১৯.৩ সড়কে সাইন, সিগন্যাল স্থাপন করা হলেও তা সংখ্যায় কম বলে প্রতীয়মান হয়;

১৯.৪ সড়কে স্থাপিত বেশ কিছু সাইন, সিগন্যাল ঝোপ ঝাড়ের মধ্যে অদৃশ্যমান হয়ে গেছে। এতে যাতায়াতকারী যানবাহন চলাচলে অসুবিধার সৃষ্টি হয় ও দুর্ঘটনার আশংকা থাকে; এবং

১৯.৫ সড়কের কিছু স্থানে undulation পরিলক্ষিত হয়েছে;

১৯.৬ সমাপ্ত প্রকল্পটির External Audit সম্পন্ন করা হয়নি।

২০। **আইএমইডি'র মতামত/সুপারিশঃ**

২০.১ ২ বছর ৬ মাসে বাস্তবায়নের জন্য অনুমোদিত প্রকল্পটি সমাপ্ত করতে ৩ বছর ৬ মাস সময় প্রয়োজন হয়েছে। অর্থাৎ প্রকল্পটি বাস্তবায়নে অনুমোদিত সময়ের তুলনায় ১ (এক) বছর সময় বেশী লেগেছে। সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের অধিকাংশ প্রকল্পের ক্ষেত্রে সময় বৃদ্ধির প্রয়োজন হয়। এ প্রবনতা বাঞ্চনীয়;

২০.২ সড়কের পটহোলস বা রেইনকাট নিয়মিতভাবে বিভাগীয় মেরামতের জন্য ব্যবস্থা গ্রহণ করতে হবে;

২০.৩ সড়কে rough হওয়া অংশ সংস্কার করতে হবে এবং দু-একটি স্থানে সৃষ্ট রেইন কাট মেরামতের ব্যবস্থা গ্রহণ করতে হবে;

২০.৪ যানবাহন চলাচল নির্বিঘ্ন করার লক্ষ্যে ঝোপ-ঝাড় কেটে ঢেঁকে যাওয়া সাইন, সিগন্যাল ও কিঃমিঃ পোস্টসমূহ পরিস্কারপূর্বক দৃশ্যমান করতে হবে। এছাড়া প্রয়োজনীয় স্থানে পর্যাপ্ত সাইন, সিগন্যাল স্থাপন করতে হবে;

২০.৫ সড়কের কিছু স্থানে বিদ্যমান undulation দূরীকরণের ব্যবস্থা গ্রহণ করতে হবে;

২০.৬ সমাপ্ত প্রকল্পটির সত্বর External Audit সম্পন্ন করতে হবে;এবং

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

‘বাজুনিয়া-গান্ধাসুর-সাতপাড়-হাতিয়ারা-রামদিয়া (রামদিয়া বাজার বাইপাসসহ) সড়ক উন্নয়ন **শীর্ষক** প্রকল্পের সমাপ্তি মূল্যায়ন প্রতিবেদন।

(সমাপ্তঃ জুন,২০১৯)

০১।	প্রকল্পের নাম	:	বাজুনিয়া-গান্ধাসুর-সাতপাড়-হাতিয়ারা-রামদিয়া (রামদিয়া বাজার বাইপাসসহ) সড়ক উন্নয়ন
০২।	বাস্তবায়নকারী সংস্থা	:	সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর
০৩।	প্রশাসনিক মন্ত্রণালয়	:	সড়ক পরিবহন ও সেতু মন্ত্রণালয়।
০৪।	পরিকল্পনা কমিশনের সেক্টর বিভাগ	:	ভৌত অবকাঠামো বিভাগ।
০৫।	বাস্তবায়ন পরিবীক্ষণ ও মূল্যায়ন বিভাগ (আইএমইডি)’র সংশ্লিষ্ট সেক্টর	:	পরিবীক্ষণ ও মূল্যায়ন সেক্টর-২ (পরিবহন) ।
৬।	প্রকল্প এলাকা	:	গোপালগঞ্জ জেলার গোপালগঞ্জ সদর ও কাশিয়ানী উপজেলা।

৮। 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 সংশোধন)		মূল	সর্বশেষ সংশোধিত			
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮
৯০৫৩.০৫	৯৯৫৬.৫৬	৯৬১৫.০০	জুলাই ২০১০ হতে ডিসেম্বর ২০১২	জুলাই ২০১০ হতে জুন ২০১৭	জুলাই ২০১০ হতে জুন ২০১৭	৫৬১.৯৫ (৬.২০%)	৪ বছর ৬ মাস (১৮০%)

৬। **প্রকল্পের পটভূমি ও উদ্দেশ্য:**

৬.১ পটভূমি:

রামদিয়া বাজার বাইপাসসহ বাজুনিয়া-গান্ধাসুর-সাতপাড়া-হাতিয়ারা-রামদিয়া জেলা সড়কটি (জেড-৮৪১৯) গৌরনদী-আগৈলঝরা-পয়সারহাট-কোটালিপাড়া-গোপালগঞ্জ আঞ্চলিক মহাসড়ককের বাজুনিয়া নামক স্থানে শুরু হয়ে রামদিয়া বাজারে সমাপ্ত হয়েছে। সড়কটি কোটালিপাড়া, গোপালগঞ্জ সদর এবং কাশিয়ানী উপজেলাকে সংযুক্ত করেছে। রামদিয়া বাজার বাইপাস সড়কসহ সড়কটির মোট দৈর্ঘ্য ৩৫.০৯৩ কি:মি:। প্রকল্প এলাকার বিশাল জনগোষ্ঠীর যোগাযোগের জন্য এটিই একমাত্র সড়ক পথ। বিবেচ্য সড়কটি প্রশস্তকরণসহ পুন:নির্মাণের জন্য ৯০৫৩.০৫ লক্ষ টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে ০১/০৭/২০১০ হতে ৩১/১২/২০১২ মেয়াদে প্রকল্পটি ১৭/০৮/২০১০ তারিখে একনেক কর্তৃক অনুমোদিত হয়। পরবর্তীতে ৯৯৫৬.৫৬ লক্ষ টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে ০১/০৭/২০১০ হতে ৩০/১২/২০১৩ মেয়াদে প্রকল্পটি ১ম সংশোধন ১৩/০৩/২০১৩ তারিখে অনুমোদিত হয়। পরবর্তীতে ব্যয় বৃদ্ধি ব্যতিরেকে প্রকল্পটির মেয়াদ ৩০/০৬/২০১৭ পর্যন্ত বৃদ্ধি করা হয়।

৬.২ উদ্দেশ্য: প্রকল্পের মূল উদ্দেশ্য হলো- বাজুনিয়া-গান্ধাসুর-সাতপাড়-হাতিয়ারা-রামদিয়া (রামদিয়া বাজার বাইপাসসহ) সড়ক উন্নয়নের মাধ্যমে নিরাপদ ও উন্নততর সড়ক যোগাযোগ স্থাপন এবং প্রকল্প এলাকার আর্থ-সামাজিক অবস্থার উন্নয়ন।

৭। প্রকল্পের মূল কাজ:

- সার্ভে ও ডিজাইন
- ৩.৮৫ হেক্টর ভূমি অধিগ্রহণ;
- মাটির কাজ ৩.২ লক্ষ ঘ:মি:
- ৭.১৬৫ কি:মি: নতুন পেভমেন্ট নির্মাণ;
- ৩.১৫ কি:মি: বিদ্যমান পেভমেন্ট পুন:নির্মাণ;
- ১৭.৯৩৪ কি:মি: পেভমেন্ট প্রশস্তকরণসহ শক্তিশালীকরণ;
- ২৮.২৪৯ কি:মি: সারফেসিং (কার্পেটিং ও সিলকোট);
- ৩৯১.০৭৭৮ মি: (১২টি) আরসিসি ব্রীজ নির্মাণ;
- ৬৭.০০মি (১৬টি) আরসিসি বক্স কালভার্ট নির্মাণ;
- ২৭২০.০০ মি: আরসিসি প্যালাসাইডিং নির্মাণ;
- ২৫০০ টি গাইড পোষ্ট নির্মাণ; ২০০০.০০ মি: ইউ-ড্রেইন নির্মাণ;

০৮। **প্রকল্পের অঙ্গভিত্তিক বাস্তবায়ন (পিসিআর এর ভিত্তিতে) :**

(লক্ষ টাকায়)

SL.No	Items of Work (as per latest DPP)	Unit	Target (as per DPP)		Actual Progress	
			Physical (Quantity)	Financial	Physical (Quantity)	Financial
1	2	3	4	5	6	7
(A)	**Revenue:**					
01.	Survey & Design	L.S	1.00	15.00	1.00	15.00
	Sub Total Revenue (A)			**15.00**		**15.00**
(B)	**Capital:**					
02.	Land Acquisition	Hector	3.85	96.25	1.44	73.49
03	Earthwork					
	a. Construction of road embankment	L.Cum	1.3218	185.06	1.30	184.69
	b. Widening & Raising of Embankment	L.Cum.	3.8868	827.80	3.14	657.94
04.	New Pavement construction	Km.	7.165	856.58	7.16	856.00
05.	Pavt. strengthening	Km.	17.934	607.75	17.74	607.75
06.	Pavt. widening	Km.	17.934	578.33	17.30	578.21
07.	Surfacing (carpeting & seal coat)	Km.	28.249	1373.80	28.24	1315.27
08.	RCC Bridge	Meter/ Nos	391.078 (12 nos)	4264.62	391.078 (12 nos)	4263.39
09.	RCC Box culvert	Meter/ Nos	67.00 (16 nos)	412.00	61.00 (13 nos)	411.55

SL.No	Items of Work (as per latest DPP)	Unit	Target (as per DPP)		Actual Progress	
			Physical (Quantity)	Financial	Physical (Quantity)	Financial
10.	RCC Palisading	Meter	2720.00	200.00	2720.00	174.00
11.	Guide post	Nos.	2500	43.57	1925	34.21
12.	Drain	Meter	2000.00	32.00	1997.00	31.92
13.	Sine-Signal, Km post	L.S.	1	10.00	1	5.00
14.	Utility shifting	Nos.	35	3.50	3	0.33
15.	Maintenance during Construction	L.S.		100.00		100.00
	Sub total Capital (B)			**9941.56**		**9600.00**
(C)	Physical Contingency		--		--	
(D)	Price Contingency (2%)		--		--	
	Total (A+B+C+D):			**9956.56**		**9615.00**

৯। 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.	Md. Sohrabuddin Mia Addl. Chief Engr. Gopalgonj Zone, Gopalgonj	-	হ্যাঁ	০৭/০৩/২০১১	২৬/০৯/২০১১
২.	Md. Abdus Salam Addl. Chief Engr. Gopalgonj Zone, Gopalgonj	-	হ্যাঁ	২৬/০৯/২০১১	০৮/০২/২০১২
৩.	Md. Abul Kashem Bhuiyan Addl. Chief Engr. Gopalgonj Zone, Gopalgonj	-	হ্যাঁ	০৮/০২/২০১২	১২/০৭/২০১৫
৪.	Kazi Mohammad Ali Addl. Chief Engr. Gopalgonj Zone, Gopalgonj	-	হ্যাঁ	১২/০৭/২০১৫	০৭/০২/২০১৬
৫.	Md. Habibur Rahman Addl. Chief Engr. Gopalgonj Zone, Gopalgonj	-	হ্যাঁ	০৭/০২/২০১৬	৩০/১২/২০১৬
৬.	Khairul Islam Khan Addl. Chief Engr. Gopalgonj Zone, Gopalgonj	-	হ্যাঁ	০৩/০১/২০১৭	--

১০। **ক্রয় সংক্রান্ত তথ্যাদিঃ**

১০.১ গাড়ী/ট্রান্সপোর্ট ক্রয়ঃ প্রকল্পের আওতায় গাড়ী/ট্রান্সপোর্ট ক্রয়ের তথ্যাদি:

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
-	-	-	-	-	-	প্রকল্পে কোন গাড়ী ক্রয় করা হয়নি।

১০.২ পণ্য, কার্য ও সেবা ক্রয়ঃ প্রকল্পের আওতায় রাজস্ব খাতে সার্ভে ও ডিজাইনের জন্য ১৫.০০ লক্ষ টাকার সংস্থান ছিল এবং পিসিআর অনুযায়ী এ ক্ষেত্রে ১৫.০০ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে। এছাড়া ৩.৮৫ হেক্টর ভূমি অধিগ্রহণের জন্য ৯৬.২৫ লক্ষ টাকার সংস্থান ছিল এবং এক্ষেত্রে ১.৪৪ হেক্টর জমি অধিগ্রহণের জন্য ৭৩.৪৯ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে। প্রকল্পের অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী মূল পূর্ত কাজ ৪ টি প্যাকেজের মাধ্যমে সম্পন্ন করার সংস্থান ছিল। পিসিআর এর তথ্যানুযায়ী ৪ টি প্যাকেজের আওতায় পূর্ত কাজ সম্পাদন করা হয়েছে যার প্রধান প্রধান তথ্য নিম্নরূপ:

(লক্ষ টাকায়)

নং	প্যাকেজ/কাজের নাম	-প্রাক্কলিত ব্যয় -চুক্তি মূল্য	-দরপত্র আহবানের তারিখ -চুক্তির তারিখ -চুক্তি অনুযায়ী কাজ সমাপ্তির তারিখ -প্রকৃত সমাপ্তির তারিখ	মন্তব্য
১	২২	৩	৪	৫
1	Construction of 129.51 m. Long (3×42.68m) P.C Girder Satpar Bridge at 16th K.M of Bajunia-Gandhiasur-Satpar-Hatiara-Ramdia Road, under Gopalgonj Road Division .	১১৫৭.৯৫ ১১৫৭.৯৫	২৬/০৮/২০১০ ০৩/০২/২০১১ ৩১/১২/২০১৩ ৩১/১২/২০১৩	
2	Improvement of Bajunia-Gandhiasur-Satpar-Hatiara-Ramdia Road at Ch.0+000 to Ch. 12+673 in/c. Construction of 1 (one) No. PC Girder Bridge at 1st km. & 8 (eight) No. RCC Box culvert at different km under Gopalgonj Road Division .	২০৮০.২৫ ২০৮০.২৫	০৭/০৪/২০১১ ১৪/০৮/২০১১ ১২/০২/২০১৪ ১২/০২/২০১৪	
3	Improvement of Bajunia-Gandhiasur-Satpar-Hatiara-Ramdia Road 15th Km. (P) to 26th Km. (P) including Construction of 5 Nos. RCC bridge and 4 Nos. RCC Box Culvert at different Km, under Gopalgonj Road Division ..	৩৫৯৫.০৫ ৩৫৮৮.৬১	১৩/০৩/২০১৩ ১০/০৩/২০১৪ ১৫/০৫/২০১৭ ১৫/০৫/২০১৭	

নং	প্যাকেজ/কাজের নাম	-প্রাক্কলিত ব্যয় -চুক্তি মূল্য	-দরপত্র আহবানের তারিখ -চুক্তির তারিখ -চুক্তি অনুযায়ী কাজ সমাপ্তির তারিখ -প্রকৃত সমাপ্তির তারিখ	মন্তব্য
4	Improvement of Bajunia-Gandhiasur-Satpar-Hatiara-Ramdia Road from 26th Km. (p) to 32nd Km. (p) including Construction of 5 Nos. RCC Bridge and 4 Nos. RCC Box culver at different Km. under Gopalgonj Road Division .	২৯২৭.০৬ ২৮৯৯.৪৮	১৩/০৩/২০১৩ ১৫/০৫/২০১৪ ১৫/০৫/২০১৭ ১৫/০৫/২০১৭	

১১। **বছর ভিত্তিক মূল ডিপিপি/আরডিপি অনুযায়ী 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
২০০৯-২০১০	১০০.০০	--	--	--	--
২০১০-২০১১	৪৬৭৭.৭২	২১৫.০০	২১৫.০০	২১৫.০০	২১৫.০০
২০১১-২০১২	৩০৩৫.৭৯	৫০০.০০	৫০০.০০	৫০০.০০	৫০০.০০
২০১২-২০১৩	১২৩৯.৫৪	২০০০.০০	৯০০.০০	৯০০.০০	৯০০.০০
২০১৩-২০১৪	--	৭২৪১.৫৬	২৭০০.০০	২৭০০.০০	২৭০০.০০
২০১৪-২০১৫	--	--	১৮০০.০০	১৮০০.০০	১৮০০.০০
২০১৫-২০১৬	--	--	১০০০.০০	১০০০.০০	১০০০.০০
২০১৬-২০১৭	--	--	২৫০০.০০	২৫০০.০০	২৫০০.০০
মোট	৯০৫৩.০৫	৯৯৫৬.৫৬	৯৬১৫.০০	৯৬১৫.০০	৯৬১৫.০০

১৫। **প্রকল্প পরিদর্শন ও পর্যবেক্ষণ:** গত ০৬/০৭/২০১৮ তারিখে আইএমইডি'র সহকারী পরিচালক জনাব মুহাম্মদ মিজানুর রহমান মিয়া কর্তৃক সমাপ্ত প্রকল্পটি সরেজমিন পরিদর্শন করা হয়। পরিদর্শনকালে সড়ক বিভাগের কর্মকর্তাগণ উপস্থিত ছিলেন। সরেজমিন পরিদর্শ ন, অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপি ও প্রাপ্ত পিসিআর এর আলোকে পর্যবেক্ষণ নিম্নরূপঃ

১৫.১ **সার্ভে ও ডিজাইন:** অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপিতে মুলধন খাতে সার্ভে ও ডিজাইনের জন্য ১৫.০০ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। পিসিআর অনুযায়ী সার্ভে ও ডিজাইনের জন্য ১৫.০০ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে।

১৫.১ **ভূমি অধিগ্রহণ:** অনুমোদিত আরডিপিপিতে ৩.৮৫ হেক্টর ভূমি অধিগ্রহণের জন্য ৯৬.২৫ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। পিসিআর অনুযায়ী ১.৪৪ হেক্টর ভূমি অধিগ্রহণের জন্য ৭৩.৪৯ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে। পরিদর্শনকালে কর্মকর্তাগণ অবহিত করেন মূলত সড়ক প্রশস্তকরণের জন্য জমির প্রয়োজন হয়েছে এবং জেলা প্রশাসকের কার্যালয়ের ব্যয় প্রাক্কলন অনুযায়ী ভূমি অধিগ্রহণের অর্থ ব্যয় করা হয়েছে।

১৫.২ **মাটির কাজ:** অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপিতে ৫.২০৮৬ লক্ষ ঘন মিটার মাটির কাজের জন্য ১০১২.৮৬ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। পিসিআর অনুযায়ী ৪.৪৪ লক্ষ ঘন মিটার মাটির কাজের জন্য ৮৪২.৪৩ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে। পরিদর্শনকালে জানা যায়, সড়ক প্রশস্তকরণ ও নুতন পেভমেন্ট নির্মাণের জন্য মাটির কাজ করা হয়েছে। অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপি'র সংস্থানের তুলনায় মাঠ পর্যায়ের প্রয়োজনীয়তার নিরিখে মাটির কাজের পরিমান হ্রাস পেয়েছে।

১৫.৩ **ফ্ল্যাক্সিবল পেভমেন্ট নির্মাণ:** অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপিতে ৭.১৬৫ কি:মি: নতুন পেভমেন্ট নির্মাণের জন্য ৮৫৬.৫৮ লক্ষ টাকা, ৩.১৫ কি:মি: পেভমেন্ট পুন:নির্মাণের জন্য ৩৫০.২২ লক্ষ টাকা, ১৭.৯৩৪ কি:মি: পেভমেন্ট শক্তিশালীকরণের জন্য ৬০৭.৭৫ লক্ষ টাকা এবং ১৭.৯৩৪ কি:মি: পেভমেন্ট প্রশস্তকরনের জন্য ৫৭৮.৩৩ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। পিসিআর এর প্রাপ্ত তথ্য অনুযায়ী ৭.১৬৫ কি:মি: নতুন পেভমেন্ট নির্মাণের জন্য ৮৫৬.০০ লক্ষ টাকা, ২.৯৫ কি:মি: পেভমেন্ট পুন:নির্মাণের জন্য ৩০৬.২৫ লক্ষ টাকা, ১৭.৭৪ কি:মি: পেভমেন্ট শক্তিশালীকরণের জন্য ৬০৭.৭৫ লক্ষ টাকা এবং ১৭.৩০ কি:মি: পেভমেন্ট প্রশস্তকরনের জন্য ৫৭৮.২১ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে। পরিদর্শনকালে দেখা যায়, সড়কের অনেক স্থানে রেইনকাট সৃষ্টি হয়ে সড়ক বাঁধ /সফট শোল্ডারসহ পেভমেন্ট ভেঙ্গে গেছে। এছাড়া সড়কের কিছু কিছু স্থানে পেভমেন্ট দেবে গেছে দেখা যায়। এ প্রেক্ষিতে নির্বাহী প্রকৌশলী জানান যে , এ অঞ্চল তথা সড়কটির মাটি বেলে ও নরম হওয়ায় বৃষ্টির পানিতে উক্ত রেইনকাটসমূহ সৃষ্টি হয়েছে। এগুলোর দ্রুত মেরামত হবে বলে তিনি জানান। এছাড়া বা জার অংশে /গ্রোথ সেন্টার -এ পেভমেন্ট ক্ষতিগ্রস্থ হয়েছে দেখা যায়। অনেকস্থানে পেভমেন্ট এডজ্ ভাঙ্গাসহ ক্রাক/পটহোল সৃষ্টি হয়েছে দেখা যায়। অন্যদিকে সড়কের কিছু স্থানে পেভমেন্ট দেবে যাওয়ায় তা মেরামত করা হয়েছে দেখা যায়। ডিফেক্ট লায়াবিলিটি পিরিয়ড অতিক্রান্ত হওয়ায় ক্ষ তিগ্রস্থ সড়কটি রুটিন মেন্টেইনেন্স এর আওতায় অনতিবিলম্বে মেরামত করা প্রয়োজন নতুবা সড়কটি আরও ক্ষতিগ্রস্থ হয়ে চলাচল ঝুকিপুর্ণ হতে পারে।

১৫.৪ ব্রীজ নির্মাণ: অনুমোদিত আরডিপিপিতে ১২৯.৫১ মিটার দৈর্ঘ্যের একটি মেজর পিসি গার্ডার ব্রীজসহ মোট ৮টি পিসি গার্ডার ব্রীজ ও ৪টি আরসিসি গার্ডার ব্রীজ বাবদ মোট ৩৯১.০৭৮ মিটার ব্রীজ নির্মাণের জন্য ৪২৬৪.৬২ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। পরিদর্শনকালে সড়কটির ১৫.৪৪৫ তম কি:মি: এ নির্মিত মেজর ব্রীজের উপরে দু পাশের ফুটপাতের কয়েকটি আরসিসি স্ল্যাব ভাঙ্গা দেখা যায়। এছাড়া কিছু ব্রীজ এর মাটির এপ্রোচ ভেঙ্গে/দেবে গেছে ও গাইড পোষ্ট হেলে পড়ে রয়েছে। এপ্রোচ পেভমেন্ট ব্রীজের উপরের পেভমেন্ট হতে অনেকটাই দেবে গেছে এবং এপ্রোচ সড়কে ডিপ্রেশন ও আন্ডুলেশন পরিলক্ষিত হয়েছে।

১৫.৪ **বক্স কালভার্ট নির্মাণ:** অনুমোদিত আরডিপিপিতে মোট ৬৭.০০ মি: দৈর্ঘ্যর ১৬টি বক্স কালভার্টের জন্য ৪১২.০০ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। পিসিআর প্রাপ্ত তথ্য অনুযায়ী ৬১.০০ মি: দৈর্ঘ্যর মোট ১৩ টি কালভার্ট নির্মাণ করা হয়েছে এবং এর জন্য ৪১১.৫৫ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে। পরিদর্শনে দেখা যায় কয়েকটি কালভার্টের মাটির এপ্রোচ ভেঙ্গে নষ্ট হয়ে গেছে , কিছু কালভার্টের গাইড পোষ্ট হেলে পড়ে রয়েছে। এছাড়া কালভার্টসমূহের এপ্রোচ পেভমেন্ট কালভার্টের অনেকটাই দেবে গেছে এবং কালভার্টের এপ্রোচ সড়ক ডিপ্রেশন ও আন্ডুলেশন পরিলক্ষিত হয়েছে।

১৫.৫ **রক্ষাপ্রদ কাজ:** অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী ২৭২০.০০ মিটার প্যালাসাইডিং এর জন্য ২০০.০৮ লক্ষ টাকা, ২৫০০ টি গাইড পোষ্টের জন্য ৪৩.৫৭ লক্ষ টাকা ও ২০০০ মিটার ইউড্রেন নির্মাণের জন্য ৩২.০০ লক্ষ টাকা সংস্থান রাখা হয়। পিসিআর-এর তথ্য অনুযায়ী ২৭২০.০০ মিটার প্যালাসাইডিং নির্মাণের জন্য ডিপিপির চেয়ে ২৬.০৮ লক্ষ টাকা কম খরচ করা হয়েছে। ১৯২৫ টি গাইড পোস্টের জন্য ৩৪.২১ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে। পরিদর্শনে দেখা যায়, সেতু/কালভার্ট ও সড়ক বাঁকে গাইড পোস্ট স্থাপন করা হয়েছে এবং সড়কের পাশে পুকুর /জলাশয় অংশে প্যালাসাইডিং কাজ করা হয়েছে। এছাড়া কিছু কিছু জায়গায় ইউড্রেন নির্মাণ করা হয়েছে দেখা যায়।

১৫.৬ **সাইন সিগন্যাল, কিঃমিঃ পোষ্ট:** অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপিতে সাইন -সিগন্যাল, কি:মি: পোস্টের জন্য থোক হিসেবে ১০ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয় এবং পিসিআর অনুযায়ী ৫.০০ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে।

১৫.৭ **ইউটিলিটি স্থানান্তর:** অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপিতে ৩৫ টি ইউটিলিটি স্থানান্তরের জন্য ৩.৫০ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয় এবং এক্ষেত্রে ৩ টি ইউটিলিটি স্থানান্তরের জন্য ০.৩৩ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে।

১৬। বিশেষ পর্যবেক্ষণ:

১৬.১ প্রকল্পের অধীন সম্পাদিত কাজ পরিদর্শনকালে দেখা যায় সড়কের অনেক স্থানে রেইনকাট সৃষ্টি হয়ে শোল্ডারসহ পেভমেন্ট ক্ষতিগ্রস্থ হয়েছে। এছাড়া সড়কের কিছু কিছু স্থানে পেভমেন্ট দেবে গেছে দেখা যায়। বাজার অংশে /গ্রোথ সেন্টার-এ ড্রেনেজ ব্যবস্থা না থাকায় পানি জমায় পেভমেন্ট ক্ষতিগ্রস্থ হয়েছে দেখা যায়। অনেকস্থানে পেভমেন্ট edge ভাঙ্গাসহ ক্র্যাক/পটহোল সৃষ্টি হয়েছে দেখা যায়। প্রকল্পটির সম্পাদি ত কাজের ডিফেক্ট লায়াবিলিটি পিরিয়ড অতিক্রম করায় জরুরীভিত্তিতে সড়ক বিভাগের নিজস্ব রুটিন রক্ষণাবেক্ষণের আওতায় ক্ষতিগ্রস্থ সড়ক মেরামত করা প্রয়োজন।

১৬.২ সড়কের বিভিন্ন জায়গায় ক্র্যাক /পটহোল সৃষ্টি হয়েছে। এ ক্র্যাক / পটহোলগুলো চিহ্নিত করে দ্রুত মেরামত করা প্রয়োজন যাতে বড় পটহোল সৃষ্টি হয়ে সড়কসমূহ চলাচলের অনুপযোগী হয়ে পড়বে।

১৬.৩ সড়কটির ১৫.৪৪৫ তম কি:মি: এ নির্মিত ১২৯.৫১ মিটার দীর্ঘ মেজর ব্রীজের উপরে দু পাশের ফুটপাথের কয়েকটি আরসিসি স্ল্যাব ভাঙ্গা দেখা যায়। কিছু ব্রীজ এবং কালভার্টের মাটির এপ্রোচ ভেঙ্গে /দেবে গেছে ও গা ইড পোষ্ট হেলে পড়ে রয়েছে। এছাড়া এপ্রোচ পেভমেন্ট কালভার্টের /ব্রীজের উপরের পেভমেন্ট হতে অনেকটাই দেবে গেছে অর্থাৎ এপ্রোচ সড়কে ডিপ্রেশন ও আন্ডুলেশন পরিলক্ষিত হয়েছে। এগুলো দ্রুত মেরামত/সংশোধন করা প্রয়োজন।

১৬.৪ পরিদর্শনকালে প্রতীয়মান হয়েছে পর্যাপ্ত পরিমান ড্রেনেজ না থাকায় সফট শোল্ডার/সড়ক বাঁধ দিয়ে বৃষ্টির পানি গড়িয়ে নিচের দিকে পড়ায় রেইনকাট সৃষ্টি হয়ে সড়কসমূহ ক্ষতিগ্রস্থ হয়েছে। এ প্রেক্ষিতে প্রকল্পের অধীন উন্নয়নকৃত সড়কে পানি নিষ্কাশনের জন্য পর্যাপ্ত ড্রেনেজের ব্যবস্থা করা প্রয়োজন অন্যথায় বৃষ্টির পানি দ্বারা সড়ক/পেভমেন্ট ক্ষতিগ্রস্থ হতে রক্ষা সম্ভব হবে না। এছাড়া বাজার অংশে /গ্রোথ সেন্টার এলাকায় ড্রেনেজের ব্যবস্থা না থাকায় পানি জমে থাকায় পেভমেন্ট/রাস্তা নষ্ট হয়ে গেছে।

১৬.৫ মন্ত্রণালয় হতে প্রেরিত পিসিআর ও অনুমোদিত প্রকল্প দলিল পর্যালোচনায় দেখা যা ৯৬.১৫ কোটি টাকা ব্য য়ে ২৮ কি:মি: সড়ক উন্নয়নের মোটি ৪ টি প্যাকেজ করা হয়। প্যাকেজের আকার ছোট করায় স্থানীয় প্রভাবশালী ঠিকাদার সাধারনত কাজ পেয়ে থাকে। উক্ত স্বল্প পেশাদার এবং আর্থিকভাবে সলভেন্সি /ওয়েল ইকুইপ নয় এমন প্রতিষ্ঠান কাজ পাওয়ায় নির্ধারিত সময়ে যথাযথ গুণাগুন বজায় রেখে কাজ কর তে পারে না। ওয়েল ইক্যুপ ও আর্থিকভাবে সলভেন্সি সম্পন্ন ঠিকাদারের মাধ্যমে প্রকল্পের কাজ নির্ধারিত সময়ে গুণগতমান বজায় রেখে সমাপ্ত করা সম্ভাবপর হয়। কিন্তু ছোট ছোট প্যাকেজ করে টেন্ডার আহবান করা হলে অনেক সময় বড় ঠিকাদার দরপত্রে অংশগ্রহণ করে না। এ প্রেক্ষিতে ছোট ছোট প্যাকেজ না করে বড় প্যাকেজের সংস্থান রেখে প্রকল্প প্রণয়ন এবং বাস্তবায়ন কাজ করা প্রয়োজন।

১৬.৬ পরিদর্শন ও প্রাপ্ত পিসিআর হতে জানা যায় সড়কের নির্দিষ্ট চেইনেজের একক প্যাকেজ না রেখে কয়েকটি প্যাকেজের কাজ অন্তর্ভূক্ত রাখা হয়েছে। অর্থাৎ একই কি :মি: এর মধ্যে একাধি ক প্যাকেজ রাখা হয়েছে। এতে কাজের সমন্বয়হীনতা সৃষ্টির পাশাপাশি গুণগতমান বজায় রাখা সম্ভব হয় না। অধিকন্তু সড়কের পেভমেন্টের কাজ এক প্যাকেজে এবং উক্ত প্যাকেজের একই চেইনেজ এর মধ্যে কালভার্ট , ব্রীজ ও অন্যান্য অবকাঠামো নির্মাণের কাজ অন্য প্যাকেজে রাখা হয়েছে। এক্ষে ত্রে নির্মাণ কাজের ধরাবাহিকতা থাকে না এবং অবকাঠামো নির্মাণ কাজের গুণাগুণ বজায় রাখা সম্ভব হয় না। কেননা দেখা যায় পেভমেন্টসহ রাস্তার কাজ শেষ হয়েছে অন্যদিকে কালভার্ট/ব্রীজ নির্মাণ কাজ সমাপ্ত হয়নি। ফলে রাস্তার চেইনেজভিত্তিক প্যাকেজ (পেভমেন্ট, ব্রীজ/কালভার্ট,অন্যান্য অবকাঠামো) করলে কাজ বাস্তবায়নে সমন্বয় ও গুণগতমান বজায় রাখা সম্ভবপর হবে।

১৬.৭ পরিদর্শনকালে দেখা যায় অধিকাংশ সড়কব্যাপী পর্যাপ্ত সফট সোল্ডার পর্যাপ্ত নেই । কতিপয় স্থানে বিপদজনক বাক রয়েছে । সড়কটিতে সফট সোল্ডার দেয়া এবং বাক সরলীকরণ করা প্রয়োজন। এছাড়া, গাছ অপসারন না করেই নির্মিত সড়কের পেভমেন্ট নির্মান করা হয়েছে।

১৬.৮ প্রকল্পটির মূল বাস্তবায়ন মেয়াদকাল জুলাই ২০১০ হতে ডিসেম্বর ২০১২ পর্যন্ত ছিল। পরবর্তীতে মেয়াদ ০৩ (তিন) বছর বৃদ্ধি করে জুন, ২০১৭ পর্যন্ত নির্ধারণ করা হয়। মাঠ পর্যায়ে বাস্তব ভিত্তিক সার্ভে ও প্র য়োজনীয়তার নিরিখে প্রকল্পের ডিপিপি প্রণয়ন করা প্রয়োজন যাতে প্রকল্প সংশোধন ও মেয়াদ বৃদ্ধি ব্যতিরেকে নির্ধারিত মেয়াদের মধ্যে বাস্তবায়ন করা সম্ভবপর হয়।

১৭। **প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জনঃ**

পরিকল্পিত	অর্জন
প্রকল্পের মূল উদ্দেশ্য হলো- বাজুনিয়া-গান্ধাসুর-সাতপাড়-হাতিয়ারা-রামদিয়া (রামদিয়া বাজার বাইপাসসহ) সড়ক উন্নয়নের মাধ্যমে নিরাপদ ও উন্নততর সড়ক যোগাযোগ স্থাপন এবং প্রকল্প এলাকার আর্থ-সামাজিক অবস্থার উন্নয়ন।	প্রকল্পের আওতায় সওজ-এর গোপালগঞ্জ জোনের আওতাধীন – গোপালগঞ্জ সড়ক বিভাগের বাজুনিয়া-গান্ধাসুর-সাতপাড়-হাতিয়ারা-রামদিয়া(রামদিয়া বাজার বাইপাসসহ) সড়ক উন্নয়নের মাধ্যমে নিরাপদ ও উন্নততর সড়ক যোগাযোগ স্থাপনের মাধ্যমে এলাকার আর্থ-সামাজিক অবস্থার উন্নয়ন সাধিত হয়েছে বিধায় উদ্দেশ্য অর্জিত হয়েছে। তবে ক্ষেত্রে বিশেষে নিম্নমানের কাজ হওয়ায় সড়কের স্থায়ীত্ব নিয়ে সংশয় রয়েছে ।

১৮। উদ্দেশ্য অর্জিত না হয়ে থাকলে তার কারণঃ প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জিত হয়েছে বলে প্রতীয়মান হয়। তবে প্রকল্প বাস্তবায়নের দুই বছরে রেইনকাট সৃষ্টি হয়ে সফট সোল্ডার ভেঙ্গে পেভমেন্ট পর্যন্ত চলে এসেছে। এ রেইন কাটগুলো দ্রুত মেরামতপূর্বক এর পুনরাবৃত্তি রোধকল্পে বৃষ্টির পানি গড়ানোর জন্য পর্যাপ্ত ড্রেনের ব্যবস্থা করা প্রয়োজন।

১৯। **অডিট সংক্রান্ত তথ্যাদি:** মন্ত্রণালয় হতে প্রেরিত পিসিআর পর্যালোচনায় দেখা যায় প্রকল্পটির External ও Internal Audit সম্পন্ন করা হয়নি।

২০। **প্রকল্পের বাস্তবায়নকাজের উল্লেখ্যযোগ্য স্থির চিত্র:**



চিত্র-১: সেতুর ফুটপথের ক্ষতিগ্রস্ত আরসিসি ব্লক



চিত্র-২: সড়কটির ১৫.৪৪ তম কি :মি: এ নির্মিত ১২৯.৫১ মিটার দীর্ঘ মেজর ব্রীজ



চিত্র-৩: গাছ অপসারন না করেই নির্মিত সড়কের পেভমেন্ট



চিত্র-৪: রেইনকাটে ক্ষতিগ্রস্ত সড়ক



চিত্র-৫ : প্রকল্পের মাধ্যমে নির্মিত পেভমেন্ট এর একাংশ



চিত্র-৬ : প্রকল্পের মাধ্যমে নির্মিত পেভমেন্ট এর একাংশ



চিত্র-৭ : বিপদজনক বাঁক



চিত্র-৮ : বিপদজনক বাঁক



চিত্র-৯:জলাশয়/পুকুর পাশে নির্মিত আরসিসি প্যালাসাইডিং



চিত্র-১০ : নির্মিত কালভার্টের ক্ষতিগ্রস্ত মাটির এ্যপ্রোচ



চিত্র-১১ কালভার্টের উপর ময়লা/আবর্জনা



চিত্র-১২ : নির্মিত পুইসুর বাজার ব্রীজ-এ ময়লা/আবর্জনা

২১। **মতামত/সুপারিশঃ**

২১.১ রেইনকাটে ক্ষতিগ্রস্থ সড়কাংশ চিহ্নিত করে জরুরীভিত্তিতে রুটিন রক্ষণাবেক্ষণের আওতায় মেরামত করতে হবে।

২১.২ সড়কের বিভিন্ন জায়গায় পটহোলগুলো চিহ্নিত করে দ্রুত মেরামত করতে হবে - যাতে বড় পটহোল সৃষ্টি হয়ে সড়কসমূহ চলাচলের অনুপযোগী হয়ে না পড়ে।

২১.৩ ১২৯ .৫১ মিটার দীর্ঘ মেজর ব্রীজের দু পাশের ফুটপাথের ভেঙ্গে যাওয়া আরসিসি ব্লক স্ল্যাব পরিবর্তন করে নতুন করে বসাতে হবে। ব্রীজ /কালভার্ট এর ভেঙ্গে /দেবে যাওয়া মাটির এ প্রোচ মেরামত করতে হবে। হেলে পড়া /ভেঙ্গে যাওয়া গাইড পোষ্ট মেরামত /ঠিক করতে হবে। ব্রীজের /কালভার্টের এপ্রোচ সড়কে পরিলক্ষিত ডিপ্রেশন ও আন্ডুলেশন দ্রুত মেরামত/সংশোধন করতে হবে।

২১.৪ গাছ অপসারন না করে সড়কের পেভমেন্ট নির্মাণ করার সংশ্লিষ্ট সংস্থা কর্তৃক কারণ/ব্যাখ্যা প্রদান করতে হবে।

২১.৫ বৃষ্টির পানি গড়িয়ে পড়ে রেইনকাট সৃষ্টি হয়ে সড়ক/পেভমেন্ট ক্ষতিগ্রস্থ হতে রক্ষার নিমিত্ত সড়কটি পরীক্ষা-নিরীক্ষা করে পানি নিষ্কাশনের জন্য পর্যাপ্ত ড্রেনেজের ব্যবস্থা করতে হবে । এছাড়া পানি জমে পেভমেন্ট /রাস্তা নষ্ট রোধকল্পে বাজার অংশে/গ্রোথ সেন্টার এলাকায় ড্রেনেজের ব্যবস্থা করতে হবে।

২১.৬ ছোট ছোট প্যাকেজ না করে বড় প্যাকেজের সংস্থান রেখে প্রকল্প প্রণয়ন এবং সে আলোকে টেন্ডার আহবানপূর্বক প্রকল্পের বাস্তবায়ন কাজ করার প্রয়োজনীয় উদ্যোগ গ্রহণ করতে হবে;

২১.৭ কাজের সমন্বয় সাধন এবং নির্ধারিত সময়ে গুণগতমান বজায় রেখে যথাযথভাবে কাজ শেষ করার নিমিত্ত চেইনেজ ভিত্তিক (কিঃমিঃ হতে কিঃ মিঃ পর্যন্ত সড়ক /পেভমেন্ট, ব্রীজ/কালভার্ট/অন্যান্য অবকাঠামো একক প্যাকেজে) প্যাকেজ নির্ধারণ করে সে আলোকে ক্রয়-পরিকল্পনা প্রণয়ন ও বাস্তবায়ন করতে হবে;

২১.৮ সড়কটির যেসব স্থানে সফট সোল্ডার পর্যাপ্ত নেই তা চিহ্নিত করে প্রয়োজনীয় সড়ক সোল্ডারের ব্যবস্থা করতে হবে।

২১.৯ সেতু/ কালভার্টের ডেক স্ল্যাব এবং সসার ড্রেন/ ইউ ড্রেনে জমে থাকা মাটি/ময়লা আর্বজনা দ্রুত অপসারণ করে নিয়মিত রক্ষণাবেক্ষণ করতে হবে;

২১.১০ সড়কের বিপদজনক বাঁকসমূহ সরলীকরণে কার্যকরী পদক্ষেপ নিতে হবে।

২১.১১ সমাপ্ত প্রকল্পটির দ্রুত External ও Internal Audit সম্পন্ন করতে হবে।

২১.১২ সাইন, সিগন্যাল ও কিঃমিঃ পোষ্টসমূহের আকার বড় করে স্পষ্ট বাংলায় লিখতে হবে। নিরাপত্তা বিষয়ক সাইন/সিগনালের সংখ্যা বৃদ্ধি করতে হবে;

২১.১৩ মাঠ পর্যা য়ে বাস্তব ভিত্তিক সার্ভে ও প্রয়োজনীয়তার নিরিখে প্রকল্পের ডিপিপি প্রণয়ন করতে হবে - যাতে প্রকল্প সংশোধন ও মেয়াদ বৃদ্ধি ব্যতিরেকে নির্ধারিত মেয়াদের মধ্যে বাস্তবায়ন করা সম্ভবপর হয়।

২১.১৪ উল্লেখিত পর্যবেক্ষণের আলোকে অনুচ্ছেদ ২১.১ হতে ২১.১৩ এর বিষয়ে গৃহীত ব্যব স্থা সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ আগামী ১ মাসের মধ্যে আইএমইডিকে অবহিত করবে।

ইটনা-বড়ইবাড়ী-চামড়াঘাট সড়ক উন্নয়ন শীর্ষক প্রকল্পের সমাপ্তি মূল্যায়ন প্রতিবেদন

(সমাপ্তঃ জুন, ২০১৭)

১। প্রকল্পের নাম : **ইটনা-বড়ইবাড়ী-চামড়াঘাট সড়ক উন্নয়ন**

২। বাস্তবায়নকারী সংস্থা : সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর।

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

৪। প্রকল্প এলাকা : কিশোরগঞ্জ জেলার ইটনা ও করিমগঞ্জ উপজেলা।

৫। প্রকল্পের বাস্তবায়ন সময় ও ব্যয় :

(লক্ষ টাকায়)

প্রাক্কলিত ব্যয় (প্রঃসাঃ)		প্রকৃত ব্যয় (প্রঃ সাঃ)	পরিকল্পিত বাস্তবায়নকাল		প্রকৃত বাস্তবায়নকাল	অতিরিক্ত ব্যয় (মূল প্রাক্কলিত ব্যয়ের %)	অতিরিক্ত সময় (মূল বাস্তবায়নকালের %)
মূল	১ম সংশোধিত		মূল	১ম সংশোধিত			
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮
৭৬২৫.২৭ (-)	১০৮৬৬.৯৭	৭৭৬২.৯৫ (-)	০১-০৯-২০১১ থেকে ৩১-১২-২০১৩	০১-০৯-২০১১ থেকে ৩০-০৬-২০১৭	০১-০৯-২০১১ থেকে ৩০-০৬-২০১৭	১.৮০%	১০০%

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

৭। **প্রকল্পের পটভূমি ও উদ্দেশ্য:**

৭.১ পটভূমি: ইটনা-চামড়াঘাট জেলা সড়কটির দৈর্ঘ্য ১৯.০০ কিলোমিটার। এ সড়কটি কাঁচা এবং হাওড় এলাকার মধ্য দিয়ে বিস্তৃত। এ সড়কের এ্যালাইমেন্টে তিনটি বড় নদী রয়েছে। চামড়াঘাট হাওড় এলাকার প্রবেশদ্বার। ইটনা উপজেলা হতে করিমগঞ্জ উপজেলার চামড়াঘাট পর্যন্ত সড়ক যোগাযোগ নেই। এ অঞ্চলের জনগণ যাতায়াতের জন্য জলপথ ব্যবহার করে থাকে। কিন্তু শুষ্ক মৌসুমে জলপথে যাতায়াত অত্যন্ত কষ্ট সাধ্য হয়ে পড়ে। এছাড়া, এ অঞ্চলের আইন শৃঙ্খলা পরিস্থিতি নিয়ন্ত্রণ, চিকিৎসা সেবা প্রাপ্তি ও ব্যবসা বাণিজ্যের ক্ষেত্রে উন্নত সড়ক যোগাযোগ ব্যবস্থার অভাব প্রধান অন্তরায়।

এ অঞ্চলে উন্নত সড়ক যোগাযোগ ব্যবস্থা স্থাপনের লক্ষ্যে ৭৬২৫.২৭ লক্ষ টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে সেপ্টেম্বর ২০১০ থেকে ডিসেম্বর ২০১৩ পর্যন্ত মেয়াদে বাস্তবায়নের নিমিত্ত গত ১৩/৯/২০১১ তারিখে একনেক সভায় অনুমোদিত হয়। পরবর্তীতে সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের রেট সিডিউল পরিবর্তন, কতিপয় অঙ্গের হ্রাস/বৃদ্ধি প্রভৃতি কারণে প্রকল্পটির ১ম সংশোধন ১০৮.৬৭ কোটি টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে সেপ্টেম্বর ২০১০ থেকে জুন ২০১৫ পর্যন্ত মেয়াদে বাস্তবায়নের নিমিত্ত গত ০১/১০/২০১৩ তারিখে একনেক সভায় অনুমোদিত হয়। নির্ধারিত মেয়াদে কাজ সম্পন্ন না হওয়ায় আইএমইডি'র সম্মতিক্রমে ব্যয় বৃদ্ধি ব্যতিত দুই দফায় প্রকল্পটির মেয়াদ ৩০/০৬/২০১৭ পর্যন্ত বর্ধিত করা হয়। তথাপি প্রকল্পের কাজ অসমাপ্ত থাকায় সড়ক পবিরবহন ও মহাসড়ক বিভাগ কর্তৃক ৩য় বার ব্যয় বৃদ্ধি ব্যতিত ৩০/০৬/২০১৮ পর্যন্ত মেয়াদ বৃদ্ধির প্রস্তাব করা হলে তা যথাযথ কর্তৃপক্ষ কর্তৃক অনুমোদিত হয়নি। ফলে অসমাপ্ত অবস্থায় প্রকল্পটি সমাপ্ত করতে হয়েছে।

৭.২ **প্রকল্পের উদ্দেশ্য:** প্রকল্পের মূল উদ্দেশ্য হচ্ছে ইটনা-বড়ইবাড়ী-চামড়াঘাট সড়ক উন্নয়নের মাধ্যমে উন্নত ও নিরাপদ সড়ক যোগাযোগ স্থাপন।

৮. **প্রকল্পের মূল কাজ:**

- ভূমি অধিগ্রহণ-১৭.০০ হেক্টর
- সড়ক বাঁধ নির্মাণে মাটি কাজ-৪.২০ লঃঘঃমিঃ
- ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট নির্মাণ-৫ কি:মি:
- আরসিসি পেভমেন্ট নির্মাণ (সাবমার্জিবল পেভমেন্ট)-১৪.০০ কিঃমিঃ
- আরসিসি/পিসি গার্ডার সেতু নির্মাণ (১টি)-৭৫ মিটার
- বক্স কালভার্ট (১৫টি)-৩০ মিটার
- রক্ষাপ্রদ কাজ-১১৭০০ বর্গমিটার
- ফেরীঘাট ও এ্যাপ্রোচ নির্মান (ফেরী, পল্টুন ও গ্যাংওয়েস)-৩টি

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

Items of Work (as per PP)	Unit	Target (as per PP)		Actual Progress	
		Physical (Quantity)	Financial	Physical (Quantity)	Financial
1	2	3	4	5	6
Land Acquisition	Hec.	17.00	503.88	2.55	55.72
Earthwork in road embankment	L.Cum	4.20	708.50	3.81	592.74
RCC Pavement (Sub-mersible road)	Km	14.00	4117.12	13.09	3823.73
Construction of New Pavement	Km	5.00	562.20	3.60	447.77
Surfacing	Km	5.00	245.50	3.595	182.00
RCC Box culvert	Meter	30.00	193.50	16.59	107.00
RCC PC Girder Bridge	Meter	75.00	750.00	75.00	750.00
CC Block (Geo Textile)	Sqm.	11700.00	2813.85	60987.00	1466.73
Construction of Toe-wall	Meter	9000.00	299.34	6103.00	203.00
Construction of Ferry Ghat	Nos	3 Nos	450.00	3 Nos	172.58
Sign, Signal Km. Post	L.S	L.S	2.00	L.S	1.84
RCC Row Marker	Nos	100.00	1.00	L.S	0.88
Publication & Advertising	L.S	L.S	2.00	L.S	
Survey & design	L.S	L.S	5.00	L.S	3.97
Physical Contingency (1%)	-	-	106.54	-	
Price Contingency (1%)	-	-	106.54	-	
Total =			10866.97		7762.95

১০। **প্রকল্প পরিচালক সংক্রান্ত তথ্যাদিঃ**

ক্রমিক নং	প্রকল্প পরিচালকের নাম ও পদবী	দায়িত্বের ধরণ		কর্মকাল	
		পূর্ণকালীন	খন্ডকালীন	যোগদান	বদলী
১	২	৩	৪	৫	৬
8.	Md. Adul Kuddus Additional Chief Engineer Dhak Zone, Dhaka.	-	হ্যাঁ	০১/০৯/২০১১	১০/০১/২০১২
9.	Md. Mofizul Islam Additional Chief Engineer Dhak Zone, Dhaka.	-	হ্যাঁ	১২/০১/২০১২	৩১/০১/২০১৩
10.	Md. Habibul Hoque Additional Chief Engineer Dhak Zone, Dhaka.	-	হ্যাঁ	২৬/০২/২০১৩	০৯/০৭/২০১৪
11.	Shahabuddin Khan Additional Chief Engineer Mymenshingh Zone Mymenshingh.	-	হ্যাঁ	০৯/০৭/২০১৪	০৩/০১/২০১৭
12.	Md. Monirul Islam Additional Chief Engineer Mymenshingh Zone.	-	হ্যাঁ	০৩/০১/২০১৭	৩০/০৬/২০১৭

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 ডিপিপি অনুযায়ী মূল পূর্ত কাজ ৪ টি প্যাকেজের মাধ্যমে সম্পন্ন করার সংস্থান ছিল। পিসিআর এ উল্লেখিত তথ্যানুযায়ী ৪টি প্যাকেজের আওতায় পূর্ত কাজ সম্পাদন করা হয়েছে। দরপত্র সংক্রান্ত প্রধান প্রধান তথ্য নিম্নরুপ:

প্যাকেজ/কাজের নাম	-প্রাক্কলিত ব্যয় -চুক্তি মূল্য	-দরপত্র আহবানের তারিখ -চুক্তির তারিখ -কাজ শুরুর তারিখ -কাজ সমাপ্তির তারিখ	মন্তব্য
প্যাকেজ নং-১			
Construction of flexible pavement in/c. earth work in road embankment CC Block and construction of RCC box culvert at different location of Ch. 0+000 to 4+170 of Itna-Baraibari-Chamraghat road (Z-3623) under KRD Fy 2011-	- ২৬.৫৬	১৬/১০/২০১২ ১১/১২/২০১২ ১৩/০৪/২০১৫	কাজ সমাপ্ত

প্যাকেজ/কাজের নাম	-প্রাক্কলিত ব্যয় -চুক্তি মূল্য	-দরপত্র আহবানের তারিখ -চুক্তির তারিখ -কাজ শুরুর তারিখ -কাজ সমাপ্তির তারিখ	মন্তব্য
12.			
প্যাকেজ নং-২			
Construction of rigid pavement RCC Box culvert including earth work from Ch 4+170 to Ch. 5+200 to 11+370 of Itna-Baraibari-Chamraghat road (Baldergudaraghat-Baraibari Portion) (Z-3623) under KRD Fy 2011-12.	- ২৩.৬০	১৬/১০/২০১২ ১১/১১/২০১২ ১২/০৪/২০১৫	কাজ সমাপ্ত
প্যাকেজ নং-৩			
Construction of 75.38m PC Girder Bridge at 2nd Km. & Construction of 3 nos Ferry Ghat with approach road etc. of Itna-Baraibari-Chamraghat Road (Z-3623) under Kishoreganj Road Division during the year of 2013-14.	- ১০.৮১	২১/০৯/২০১৪ ৩০/০৯/২০১৪ ২৩/০৩/২০১৬	কাজ সমাপ্ত
প্যাকেজ নং-৪			
Construction of rigid pavement (Submersible road)in/c. earth wrok in road embankment at ch. 11+170 to ch. 19+000 RCC box culvert at different km. of Itna-Baraibari-Chamraghat road under Kishoreganj Road Division during the year of 2014-15.	- ২১.৪৯	৩১/১২/২০১৪ ২২/০১/২০১৫ ৩১/১২/২০১৬	কাজ সমাপ্ত

১২। **সংশোধিত বরাদ্দ ও অগ্রগতিঃ**

(লক্ষ টাকা)

অর্থ বছর	এডিপি/আরএডিপি বরাদ্দ	অর্থ ছাড়	প্রকৃত ব্যয়
২০১২-১৩	৮০০.০০	৮০০.০০	৮০০.০০
২০১৩-১৪	৬০৪০.৩০	৩০০০.০০	৩০০০.০০
২০১৪-১৫	৪০২৬.৬৮	২৫০০.০০	২৫০০.০০
২০১৫-২০১৬	-	১৩৭০.০০	১৩৭০.০০
২০১৬-২০১৭	-	৯২.৯৫	৯২.৯৫
সর্বমোট	১০৮৬৬.৯৭	৭৭৬২.৯৫	৭৭৬২.৯৫

১৩। কাজ অসম্পূর্ণ থাকলে তার কারণঃ জুন, ২০১৭ পর্যন্ত অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপির ৭১.৪৪% বাস্তব কাজ সম্পন্ন হয়েছে। আগাম বর্ষার কারণে প্রকল্পের সমুদয় কাজ শেষ না হওয়ায় অবশিষ্ট কাজ সম্পন্নের লক্ষ্যে প্রকল্পের মেয়াদ ৩য় বার ব্যয় বৃদ্ধি ব্যতিত ৩০/০৬/২০১৮ পর্যন্ত বৃদ্ধির প্রস্তাব করা হলে তা যথাযথ কর্তৃপক্ষ কর্তৃক অনুমোদিত হয়নি।

ফলে অসমাপ্ত অবস্থায় প্রকল্পটি সমাপ্ত করতে হয়েছে। তবে পরিদর্শনকালে প্রকল্পের অসমাপ্ত কাজ সওজ এর রাজস্ব বাজেটের আওতায় সমাপ্ত করা হয়েছে দেখা যায়। ফলে বর্তমানে কোন কাজ অসমাপ্ত নেই।

১৪। **সাধারণ পর্যবেক্ষণ:**

১৪.১ **প্রকল্পের অনুমোদন ও সংশোধনঃ**

(লক্ষ টাকায়)

	মেয়াদকাল	প্রাক্কলিত ব্যয়
মূল	০১/০৯/২০১১ হতে ৩১/১২/২০১৩	৭৬২৫.২৭
১ম সংশোধিত অনুমোদিত	০১/০৯/২০১১ হতে ৩০/০৬/২০১৫	১০৮৬৬.৯৭
ব্যয় বৃদ্ধি ব্যতিরেকে মেয়াদ বৃদ্ধি ১ম বার	০১/০৯/২০১১ হতে ৩০/০৬/২০১৬	-
ব্যয় বৃদ্ধি ব্যতিরেকে মেয়াদ বৃদ্ধি ২য় বার	০১/০৯/২০১১ হতে ৩০/০৬/২০১৭	-

১৪.২ **সার্বিক আর্থিক ও বাস্তব অগ্রগতিঃ** প্রকল্পের আওতায় জুন, ২০১৭ পর্যন্ত ক্রমপুঞ্জিত আর্থিক অগ্রগতি হয়েছে ৭৭৬২.৯৫ লক্ষ টাকা যা অনুমোদিত ব্যয় ১০৮৬৬.৯৭ লক্ষ টাকার ৭১.৪৩%। উক্ত সময়ে অনুমোদিত সংশোধিত প্রকল্পের ৮৫% বাস্তব অগ্রগতি সাধিত হয়েছে।

১৫। **প্রকল্প পরিদর্শনঃ** গত ২১/০৬/২০১৮ তারিখে আইএমইডি'র উপ-পরিচালক জনাব মোহাম্মদ আশরাফুজ্জামান ভূঁইয়া কর্তৃক প্রকল্পটি সরেজমিন পরিদর্শন করা হয়। পরিদর্শনকালে সড়ক বিভাগের কর্মকর্তাগণ উপস্থিত ছিলেন। পরিদর্শন পর্যবেক্ষণ নিম্নরূপঃ

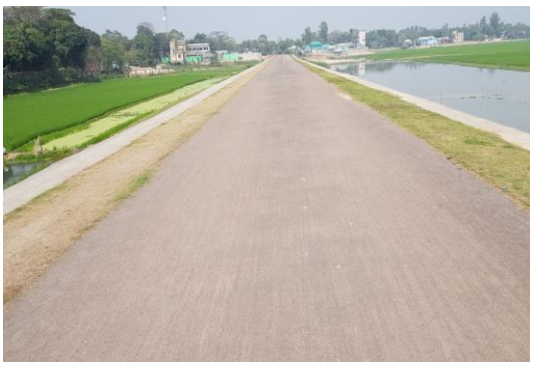
১৫.১ **ভূমি অধিগ্রহণ:** সংশোধিত অনুমোদিত ডিপিপিতে ১৭ হেক্টর ভূমি অধিগ্রহণের জন্য ৫০৩.৮৮ লক্ষ টাকার সংস্থান ছিল। তন্মধ্যে ২.৫৫ হেক্টর ভূমি অধিগ্রহণ করা হয়েছে জানা যায়। অবশিষ্ট ভূমি হালট, খাস ও ব্যক্তি মালিকানাধীন। হালট ও খাস জমি কর্তৃপক্ষের মধ্যস্থতায় এবং ব্যক্তি মালিকানাধীন জমি জনগণ বিনা মূল্যে প্রদান করায় কোন অর্থ ব্যয় হয়নি। এছাড়া মাঠ পর্যায়ে কাজ বাস্তবায়নকালে সড়কের এলাইনমেন্টের চেইনেজ ৩+৬০০ হতে ৪+১৭০ পর্যন্ত অংশে মরা নদী ও খালের অস্তিত্ব পাওয়ায় উক্ত স্থানে সড়ক নির্মাণের সিদ্ধান্ত বাদ দেওয়া হয়। ফলে অবশিষ্ট ভূমি অধিগ্রহণের প্রয়োজন হয়নি জানা যায়।

১৫.২ **মাটির কাজ:** সংশোধিত অনুমোদিত ডিপিপি তে ৪.২০ লঃঘঃমিঃ মাটির কাজের জন্য ৭০৮.৫০ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়েছে। পিসিআর এর প্রাপ্ত তথ্য অনুযায়ী ৩.৮১ লঃঘঃ মিটার মাটির কাজের জন্য ৫৯২.৭৪ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে। পরিদর্শনকালে জানা যায়, প্রকল্পের আওতায় ০.৫৭০ কি:মি: ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট এবং ০.৯১০ কি:মি: রিজিড পেভমেন্ট এর কাজ অসমাপ্ত থাকায় অবশিষ্ট মাটির কাজ করা হয়নি। পরিদর্শনকালে সম্পাদিত মাটির কাজের কয়েকটি স্থানে রেইন কাট সৃষ্টি হতে দেখা গেছে।

১৫.৩ **সাবমার্জিবল রোড:** অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপিতে ১৪.০০ কিঃমিঃ সাবমার্জিবল সড়ক নির্মাণ বাবদ ৪১১৭.১২ লক্ষ টাকার সংস্থান রয়েছে। পিসিআর অনুযায়ী ১৩.০৯ কিঃমিঃ সাবমার্জিবল সড়ক নির্মাণ বাবদ ৩৮২৩.৭৩ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে। পরিদর্শনকালে জানা যায়, সড়কের প্রস্থ সর্ব-সাকুল্যে ৮.২৫ মিঃ (মূল সড়ক ৫.৫০ মিঃ, গাইড ওয়াল ০.৩৭৫ মিটার X২, মাটির সোল্ডার ১.০০ মিটার X২)। প্রকল্প পরিচালকের দপ্তর হতে প্রাপ্ত তথ্য অনুযায়ী জানা যায়, জুন, ২০১৭ পর্যন্ত ১৩.০৯ কিঃমিঃ সাবমার্জিবল রোডের কাজ সমাপ্ত হয়েছে। বর্ষা মৌসুম হওয়ায় প্রকল্প এলাকা

পানিতে তলিয়ে যাওয়ায় অবশিষ্ট কাজ করা সম্ভব হয়নি। এমতাবস্থায়, প্রকল্পটির মেয়াদ ৩০/০৬/২০১৮ পর্যন্ত বৃদ্ধির প্রস্তাব করা হলেও পরিকল্পনা কমিশন হতে প্রকল্পটির মেয়াদ বৃদ্ধি অনুমোদন করা হয়নি। ফলে অবশিষ্ট মোট ০.৯১০ কি:মি: সাবমার্জিবল সড়ক নির্মাণ করা সম্ভব হয়নি। তবে পরিদর্শনকালে জানা যায়, বর্ণিত ০.৯১০ কি:মি: সাবমার্জিবল সড়ক সওজ এর পিএমপি এর আওতায় নির্মাণ করা হয়েছে। পরিদর্শনকালে নির্মিত সাবমার্জিবল সড়কের কয়েকটি স্থানে রিজিড পেভমেন্টের উপরের স্তরে Scaling হতে দেখা গেছে। এ বিষয়ে নির্বাহী প্রকৌশলী জানান, ধান কাটার মৌসুমে কৃষকগণ ধান কেটে এ সড়কে স্তুপাকারে রাখায় দীর্ঘদিনে এরুপ অবস্থার সৃষ্টি হয়েছে।

১৫.৪ **ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট:** অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপি'র সংস্থান অনুযায়ী ৫.০০ কিঃমিঃ নতুন ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট নির্মাণের সংস্থান ছিল। ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট সড়কের প্রস্থ সর্ব সাকুল্যে ৯.৮০ মিঃ (মূল সড়ক ৫.৫০ মিঃ, হার্ড সোল্ডার ০.৯৫X২ মিঃ, সফট সোল্ডার ১.২০ X২মিঃ)। পিসিআর এর তথ্য অনুযায়ী ৩.৬০ কিঃমিঃ নতুন ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট নির্মাণে ৪৪৭.৭৭ লক্ষ টাকা ব্যয় হয়েছে। তবে প্রকল্পের আওতায় প্রয়োজনীয়তার ভিত্তিতে ৪.১৭০ কি:মি: ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট নির্মাণের কার্যাদেশ দেওয়া হয়েছিল জানা যায়। নির্বাহী প্রকৌশলী জানান, মাঠ পর্যায়ে কাজ বাস্তবায়নকালে সড়কের এলাইনমেন্টে মরা নদী ও খালের অস্তিত্ব পাওয়া যায়। উক্ত Gap সড়কের দৈর্ঘ্য হতে বাদ দেয়ায় ফ্লেক্সিবল সড়কের পরিমাণ হ্রাস পায় এবং তদানুযায়ী এস্টিমেট এবং চুক্তি সংশোধন করা হয়। ফলে প্রকল্পের আওতায় ০.৫৭০ কি:মি: সড়ক নির্মাণ না হওয়ায় নিরবিচ্ছিন্ন সড়ক যোগাযোগ স্থাপিত হয়নি। প্রকল্প গ্র হণের পূর্বে যথাযথ সার্ভে না করে প্রকল্প গ্রহণের ফলে এমনটি হয়েছে মর্মে প্রতীয়মান হয়। পরিদর্শনকালে যথাযথ পদ্ধতিতে কাজ না করায় নির্মিত সড়কের কয়েকটি স্থানে সীল কোট উঠে যেতে দেখা গেছে।

চিত্র-১ ও ২: নির্মিত রিজিড ও ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট

১৫.৫ **PC Girder সেতু:** অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপি'র সংস্থান অনুযায়ী ১টি ব্রীজ (৭৫.০০ মিঃ) নির্মাণ বাবদ ৭৫০.০০ লক্ষ টাকার সংস্থান রয়েছে। পিসিআর এর তথ্য অনুযায়ী ৭৫.০০ মিটার পিসি গার্ডার সেতু নির্মাণে ৭৫০.০০ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে। পরিদর্শনকালে দেখা যায়, সেতুটির নির্মাণ কাজ সমাপ্তিপূর্বক যান চলাচলের জন্য সেতুটি উন্মুক্ত করা হয়েছে। পরিদর্শনকালে সেতুটিতে উল্লেখযোগ্য কোন ত্রুটি লক্ষ্য করা যায়নি।




চিত্র- ৩ ও ৪: নির্মিত সেতু

১৫.৬ **RCC Box Culvert:** মূল অনুমোদিত ডিপিপি অনুযায়ী প্যাকেজ-১, ২ ও ৪ এর আওতায় ১৫টি কালভার্ট (৩০.০০ মিঃ) নির্মাণের সংস্থান রয়েছে। পিসিআর এর তথ্য অনুযায়ী ১৬.৫৯ মিটার আরসিসি বক্স কালভার্ট নির্মাণ কাজের জন্য ১০৭.০০ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে। প্রকল্প পরিচালকের দপ্তর হতে প্রাপ্ত তথ্য অনুযায়ী জানা যায়, জুন, ২০১৭ পর্যন্ত ৮টি (১৬.৫৯ মিঃ) কালভার্ট নির্মাণ করা হয়েছে। অবশিষ্ট ৭টি কালভার্টের মধ্যে ৩টি কালভার্টের প্রয়োজন নেই এবং ৪টি কালভার্ট ভূমি অধিগ্রহণ জটিলতা ও প্রকল্পের মেয়াদ বৃদ্ধি না পাওয়ায় নির্মাণ করা সম্ভব হয়নি জানা যায়। ফলে প্রকল্পের আওতায় ৪টি কালভার্ট নির্মাণ না হওয়ায় নিরবচ্ছিন্ন সড়ক যোগাযোগ স্থাপিত হয়নি। তবে পরিদর্শনকালে নির্মিত কালভার্টগুলো কার্যকর ও সচল এবং এগুলোতে উল্লেখযোগ্য কোন ত্রুটি নেই দেখা গেছে।

১৫.৭ রক্ষাপ্রদ কাজ: অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী ১.১৭ লক্ষ বর্গ মিটার জিও টেক্সটাইল দ্বারা সিসি ব্লক এবং ৯০০০ মিটার টো-ওয়াল দ্বারা রক্ষাপ্রদ কাজের সংস্থান রয়েছে। পিসিআর এর তথ্য অনুযায়ী ৬০৯৮৭ লক্ষ বর্গ মিটার জিও-টেক্সটাইলসহ সিসি ব্লক এবং ৬১০৩ মিটার টো-ওয়াল নির্মাণ কাজে যথাক্রমে ১৪৬৬.৭৩ ও ৬১০৩.০০ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে। প্রকল্প পরিচালকের দপ্তর হতে প্রাপ্ত তথ্য অনুযায়ী জানা যায়, জুন, ২০১৭ পর্যন্ত ৬০৯৮৭ লক্ষ বর্গ মিটার সিসি ব্লক এবং ৬১০৩ মিটার টো-ওয়াল নির্মাণ করা হয়েছে। ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট সড়কের পরিমাণ হ্রাস পাওয়ায় আনুপাতিকহারে সিসি ব্লক এবং টো-ওয়াল এর পরিমাণও হ্রাস পেয়েছে। পরিদর্শনকালে কয়েকটি স্থানে নির্মিত সিসি ব্লক ধ্বসে যেতে দেখা গেছে।





চিত্র-৫ ও ৬: রক্ষাপ্রদ কাজ

১৫.৮ **ফেরী ঘাট নির্মাণ:** অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী ৩টি ফেরী ঘাট নির্মাণ বাবদ ৪৫০.০০ লক্ষ টাকার সংস্থান। পিসিআর অনুযায়ী ৩টি ফেরীঘাট নির্মাণের জন্য ১২৭.৫৮ কোটি টাকা ব্যয় করা হয়েছে। পরিদর্শনকালে ফেরীঘাট ৩টি নির্মাণ করা হয়েছে দেখা যায়। তবে প্রয়োজনের তুলনায় এপ্রোচ সড়কের পরিমাণ কিছু কম প্রতীয়মান হয়েছে।

১৬। **প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জনঃ**

পরিকল্পিত	উদ্দেশ্য অর্জন
প্রকল্পের মূল উদ্দেশ্য হচ্ছে ইটনা-বড়ইবাড়ী-চামড়াঘাট সড়ক উন্নয়নের মাধ্যমে উন্নত ও নিরাপদ সড়ক যোগাযোগ স্থাপন।	প্রকল্পের আওতায় ১৯ কিঃমিঃ সড়কের মধ্যে ০.৫৭০ কি:মি: ফ্লেক্সিবল সড়ক ও ৪টি কালভার্ট নির্মিত না হওয়ায় নিরবচ্ছিন্ন সড়ক যোগাযোগ স্থাপিত হয়নি। ফলে প্রকল্পের উদ্দেশ্য আংশিক অর্জিত হয়েছে।

১৭। **উদ্দেশ্য অর্জিত না হয়ে থাকলে তার কারণঃ** প্রকল্পের আওতায় ০.৫৭০ কি:মি: ফ্লেক্সিবল সড়ক ও ৪টি কালভার্ট নির্মিত না হওয়ায় নিরবচ্ছিন্ন সড়ক যোগাযোগ স্থাপিত হয়নি। ফলে প্রকল্পের উদ্দেশ্য আংশিক অর্জিত হয়েছে।

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

১৯। **External Audit:** মন্ত্রণালয় হতে প্রেরিত পিসিআর পর্যালোচনায় দেখা যায় প্রকল্পটির কোন Internal Audit হয়নি। তবে ২০১৪-১৫ অর্থ বছরে ১বার External Audit হয়েছে। এতে ২টি অডিট আপত্তি প্রদান করা হয়েছে। উক্ত অডিট আপত্তি নিষ্পত্তির লক্ষ্যে প্রমাণকসহ জবাব পূর্ত অডিট অধিদপ্তরে প্রেরণ করা হয়েছে। তবে পরিদর্শনকালীন সময় পর্যন্ত অডিট আপত্তিটি নিষ্পত্তি হয়নি জানা যায়।

২০। **পর্যবেক্ষণ:**

২০.১ প্রকল্পটির মূল অনুমোদিত মেয়াদ ছিল ২ বছর ৩ মাস। নির্ধারিত মেয়াদে প্রকল্পটির আওতায় গৃহীত কার্যক্রম সমাপ্ত করতে না পারায় একবার প্রকল্প সংশোধন এবং দুই বার প্রকল্পটির মেয়াদ বৃদ্ধি করেও অসমাপ্ত অবস্থায় প্রকল্পটি সমাপ্ত করতে হয়েছে। সমাপ্ত প্রকল্পটির মোট Time Over Run ১০০% ও Cost Over Run ১.৮০%;

২০.২ ডিপিপি'র কর্মপরিকল্পনা অনুযায়ী প্যাকেজ -১ ও ২ এর দরপত্র আহবান করা হয়। কিন্তু প্যাকেজ ২ ও ৪ এর ক্রয় প্রক্রিয়া শুরু করা হয় নির্ধারিত সময়ের ৮ মাস পর;

২০.৩ প্যাকেজ-১ ও প্যাকেজ-২ এর ক্ষেত্রে অনুমোদিত মূল্য এবং ঠিকাদার কর্তৃক উদ্ধৃত মূল্য একই। ক্রয় প্রক্রিয়ায় অনুমোদিত মূল্যের সমান ঠিকাদার কর্তৃক উদ্ধৃত মূল্য এক হওয়া সমীচিন নয়। এ ক্ষেত্রে ঠিকাদারগণ কর্তৃক Collusive Practice এ জড়িত থাকতে পারে;

২০.৪ প্রকল্পের আওতায় ০.৫৭০ কি:মি: ফ্লেক্সিবল সড়ক ও ৪টি কালভার্ট নির্মিত না হওয়ায় নিরবচ্ছিন্ন সড়ক যোগাযোগ স্থাপিত হয়নি। ফলে প্রকল্পের উদ্দেশ্য সম্পূর্ণ অর্জিত হয়নি; এবং

২০.৫ পরিদর্শনকালীন সময় পর্যন্ত সমাপ্ত প্রকল্পটির ২টি External Audit আপত্তি নিষ্পত্তি হয়নি।

২১। **মতামত/সুপারিশঃ**

২১.১ প্রকল্পটির মূল অনুমোদিত মেয়াদ ছিল ২ বছর ৩ মাস। নির্ধারিত মেয়াদে প্রকল্পটির আওতায় গৃহীত কার্যক্রম সমাপ্ত করতে না পারায় একবার প্রকল্প সংশোধন এবং দুই বার প্রকল্পটির মেয়াদ বৃদ্ধি করেও অসমাপ্ত অবস্থায় প্রকল্পটি সমাপ্ত করতে হয়েছে। সমাপ্ত প্রকল্পটির মোট Time Over Run ১০০% ও Cost Over Run ১.৮০%। ভবিষ্যতে যথাযথ কর্ম-পরিকল্পনা গ্রহণপূর্বক সে আলোকে প্রকল্প সমাপ্তির জন্য সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরকে আরো সচেষ্ট হতে হবে ;

২১.২ প্যাকেজ ২ ও ৪ এর ক্রয় প্রক্রিয়া ডিপিপি'র কর্মপরিকল্পনার নির্ধারিত সময়ের ৮ মাস পর শুরু করা হয়; এতে প্রকল্পের কাজ বাস্তবায়ন বিলম্বিত হয়েছে। ভবিষ্যতে প্রকল্প অনুমোদনের পরপরই ক্রয় প্রক্রিয়া শুরু করতে হবে;

২১.৩ প্যাকেজ-১ ও প্যাকেজ-২ এর ক্ষেত্রে অনুমোদিত মূল্য এবং ঠিকাদার কর্তৃক উদ্ধৃত মূল্য একই হওয়ায় ঠিকাদারগণ Collusive Practice এ জড়িত ছিল কিনা তা মন্ত্রণালয় পরীক্ষা করে দেখবে;

২১.৪ যথাযথ পরীক্ষার মাধ্যমে প্রকল্পটি গ্রহণ করা হয়নি। ফলে চুক্তি স্বাক্ষরের পর মাঠ পর্যায়ে কাজ বাস্তবায়নকালে সড়কের মাঝে মরা নদী ও খালের অস্তিত্ব পাওয়া যায়। বিষয়টি মন্ত্রণালয় পরীক্ষা করে দেখবে এবং ভবিষ্যতে যথাযথ পরীক্ষা নিরীক্ষার মাধ্যমে প্রকল্প গ্রহণ করবে;

২১.৫ প্রকল্পের আওতায় ০.৫৭০ কি:মি: ফ্লেক্সিবল সড়ক ও ৪টি কালভার্ট নির্মিত না হওয়ায় নিরবচ্ছিন্ন সড়ক যোগাযোগ স্থাপিত হয়নি। ফলে প্রকল্পের উদ্দেশ্য সম্পূর্ণ অর্জিত হয়নি। এমতাবস্থায়, সওজ এর রাজস্ব বাজেটের আওতায় প্রয়োজনীয় রক্ষাপ্রদ কাজসহ অবশিষ্ট ০.৫৭০ কি:মি: ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট সড়ক নির্মাণ করতে হবে;

২১.৬ সড়কের যে সকল স্থানে সীল কোট উঠে গেছে , রিজিড পেভমেন্টের উপরের স্তরে Scaling সৃষ্টি হয়েছে, সিসি ব্লক ধ্বসে পড়েছে তা চিহ্নিতপূর্বক দ্রুত সংশোধন করতে হবে;

২১.৭ সমাপ্ত প্রকল্পটির অডিট আপত্তি দ্রুত নিষ্পত্তির প্রচেষ্টা গ্রহণ করতে হবে;এবং

২১.৮ অনুচ্ছেদ ২১.১ হতে ২১.৭ এর বিষয়ে গৃহীত ব্যবস্থা মন্ত্রণালয় আগামী ১ মাসের মধ্যে আইএমইডিকে অবহিত করবে।

"পাকুয়া-দেলদুয়ার-এলাসিন সড়কের ২২তম কিলোমিটারে এলনজানী নদীর উপর ৯৩.০২ মিটার নাল্লাপাড়া পিসি গার্ডার সেতু নির্মাণ এবং বালিয়া-ওয়ার্সি-মির্জাপুর সড়কে ২টি পিসি গার্ডার সেতু নির্মাণ" প্রকল্পের সমাপ্ত মূল্যায়ন প্রতিবেদন

(সমাপ্ত: জুন, ২০১৭)

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

২। বাস্তবায়নকারী সংস্থা : সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর।

৩। প্রকল্পের অবস্থান : ঢাকা জেলার ধামরাই উপজেলা ও টাঙ্গাইল জেলার মির্জাপুর ও দেলদুয়ার উপজেলা।

৪। প্রকল্পের বাস্তবায়নকাল ও ব্যয়

(লক্ষ টাকায়)

প্রাক্কলিত ব্যয় (প্রঃ সাঃ)		প্রকৃত ব্যয় (প্রঃ সাঃ)	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
৫৪৬২.৫৩	-	৪৬৩৭.৫০	১ অক্টোবর ২০১৪ থেকে ৩০ জুন ২০১৭	-	১ অক্টোবর ২০১৪ থেকে ৩০ জুন ২০১৭	-	-

৫। সাধারণ পর্যবেক্ষণ:

৫.১। **পটভূমি:**

প্রকল্পের আওতায় টাঙ্গাইল জেলার দেলদুয়ার উপজেলার পাকুল্লা-দেলদুয়ার-এলাসিন সড়কে নাল্লাপাড়ায় এলেনজানী নদীর উপর ১টি পিসি গার্ডার সেতু নির্মাণের প্রস্তাব করা হয়। এ সড়কটি মির্জাপুর উপজেলার সাথে দেলদুয়ার এবং নাগরপুর উপজেলাসহ অন্যত্র যাতায়াতের একমাত্র সড়ক। সড়কটি আরিচা-ঘিওর-নাগরপুর সড়কে এলাসিন নামক স্থানে মিলিত হয়েছে। এলনজানী নদীর উপরে উক্ত স্থানে কোন সেতু না থাকায় পাকুল্লা-দেলদুয়ার-এলাসিন সড়কটি যথাযথভাবে ব্যবহার করা সম্ভব হচ্ছে না। এ সেতুটি নির্মিত হলে আর্থ-সামাজিক উন্নয়নে ইতিবাচক প্রভাব পড়বে।

এছাড়া, মানিকগঞ্জে জেলার বালিয়া-ওয়ার্শি-মির্জাপুর সড়কে অবস্থিত বংশী নদীর (২ কিঃমিঃ) ও দিয়ালী নদীর (৪ কিঃমিঃ) উপর ২টি পিসি গার্ডার সেতুর কাজ প্রকল্পে অন্তর্ভুক্ত আছে। উক্ত সেতু দু'টি নির্মিত হলে নিরাপদ ও উন্নত যাতায়াত ব্যবস্থা গড়ে উঠবে, যা আর্থ-সামাজিক উন্নয়ন সাধন করবে। উল্লেখ্য, বংশী নদীর উপর সেতু নির্মাণের জন্য গত ০৯/১২/২০০৯ তারিখ মাননীয় প্রধানমন্ত্রী প্রতিশ্রুতি প্রদান করেন।

৫.২। **উদ্দেশ্য :**

প্রকল্পটির মূল উদ্দেশ্য হলো পাকুল্লা-দেলদুয়ার-এলাসিন সড়কের ১২তম কিলোমিটারে এলেনজানী নদীর উপর ৯৩.০২ মিটার নাল্লাপাড়া পিসি গার্ডার সেতু নির্মাণ এবং বালিয়া -ওয়ার্শি-মির্জাপুর সড়কে ২টি পিসি গার্ডার সেতু নির্মাণের মাধ্যমে উক্ত এলাকার সড়ক যোগাযোগ ব্যবস্থার উন্নয়ন সাধন করা।

৫.৩। **প্রকল্পের অনুমোদন:**

প্রকল্পটি ২১.১২.২০১০ তারিখে অনুষ্ঠিত একনেক সভায় ৫৪৬২.৫৩ লক্ষ টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে ডিসেম্বর ২০১৪ থেকে জুন ২০১৭ মেয়াদে বাস্তবায়নের জন্য অনুমোদিত হয়।

৫.৪। **প্রকল্প পরিদর্শন:**

সমাপ্ত প্রকল্প মূল্যায়নের জন্য বাস্তবায়ন পরিবীক্ষণ ও মূল্যায়ন বিভাগের পরিচালক জনাব আবদুল্লাহ আল মামুন কর্তৃক ২১.০৭.২০১৮ 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 ৫ 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 আফতাব হোসেন খান অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী, সওজ, ঢাকা জোন	খন্ডকালীন	০১/১০/২০১৪-২৭/১২/২০১৫
২।	জনাব মোঃ আবদুস সালাম অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী, সওজ, ঢাকা জোন	ঐ	২৭/১২/২০১৫-০৫/০৪/২০১৭
৩।	জনাব মোঃ আবদুস সবুর অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী, সওজ, ঢাকা জোন	ঐ	০৫/০৪/২০১৭- ৩০/০৬/২০১৭
৪।	জনাব মোঃ সাহাবুদ্দিন খান অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী, সওজ, ময়মনসিংহ জোন	ঐ	০১/১০/২০১৪-০১/০১/২০১৭
৫।	জনাব মোঃ মনিরুল ইসলাম অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী, সওজ, ময়মনসিংহ জোন	ঐ	০১/০১/২০১৭- ৩০/০৬/২০১৭

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 pp)	Unit	Target (as per pp)		Actual Progress	
			Financial	Physical (Quantity)	Financial	Physical (Quantity)
1	2	3	4	5	6	7
A.	**Revenue:**					
	Supply & Services					
1	Stationery	LS	4.00			
2	Publication and Tendering	LS	3.00			
B	**Capital:**					
	Acquisition/Purchase of Land & Landed Properties of Assets					
1	Land Acquisition	Ha	169.00	0.7356	77.57	0.34
	Civil Works:					
2	Construction of Road Embankment (Earthwork)	Lac Cum	260.00	1.04	240.00	1.20
3	Flexible pavement for approach road					
	a. Construction of new pavement (including surfacing) 5.48 m	km	20.90	0.15	20.90	0.145
	b. Construction of new	km	77.52	0.40	76.98	0.39

No	Item of work (As per pp)	Unit	Target (as per pp)		Actual Progress	
			Financial	Physical (Quantity)	Financial	Physical (Quantity)
	pavement (including surfacing) 6.50 m					
4	Construction of P.C. Girder Bridge (3 nos)	m	4472.89	525.70	4017.64	525.70
5	Protective Work					
	a. Concrete slope protection with Geo-textile	sqm	53.63	3480.00	53.63	3480.00
	b. CC block with Geo-textile	sqm	162.19	16958.72	138.10	14560.00
6	Sign Signal, Guide Post, Road Marking etc.	LS	12.68		12.68	L/S
C	Physical Contingency		93.01			
D	Price Contingency		133.71			
	Total		**5462.53**		**4637.50**	

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	অনুমোদত ডিপিপি'র লক্ষ্যমাত্রা	আরএডিপি-তে বরাদ্দ	অবমুক্ত	ব্যয়
২০১৪-২০১৫	৬৭২.০০	-	-	-
২০১৫-২০১৬	২২৯২.০০	২০০০.০০	২০০০.০০	২০০০.০০
২০১৬-২০১৭	২৪৯৮.৫৩	২৬৪২.০০	২৬৩৭.৫০	২৬৩৭.৫০
সর্বমোট:	**৫৪৬২.৫৩**	**৪৬৪২.০০**	**৪৬৩৭.৫০**	**৪৬৩৭.৫০**

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/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 216.34m (5x42.48) long PC Girder Bridge over Bongsr River at 2nd km of Balia-Worshi-Mirzarur under Manikganj Road Division	1947.62	1746.13		01/2/2016	30/6/2017	30/6/2017
Construction of 216.34m (5x42.48) long PC Girder Bridge over Dewali River at 4th km of Balia-Warshi-Mirzarur under Tangail	1968.99	1759.7		24/3/2016	23/3/2016	30/6/2017

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
Road Division						
Construction of 93.02m long PC Girder Nallapara Bridge over Alenjani River at 12th km of Pakulla-Delduar-Elasin Road under Tangail Road Division	1143.20	1043.12		14/1/2016	13/7/2017	30/6/2017

৯। **অডিট :** প্রকল্পের Internal ও External অডিট সম্পাদন সম্পর্কিত তথ্যাদি পিসিআর এ প্রদান করা হয়নি।

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



চিত্র ১ : বংশী সেতু



চিত্র ২: বংশী সেতুর সংযোগ সড়কের ঢালেরক্ষাপ্রদ কাজ



চিত্র ৩: দিয়ালী সেতু



চিত্র ৪: : দিয়ালী সেতুর উপরিভাগ



চিত্র ৫: দিয়ালী সেতুর সংযোগ সড়কের বাঁক



চিত্র ৬ : দিয়ালী সেতুর সংযোগ সড়কের সাথে যুক্ত এলজিইডির রাস্তা



চিত্র ৭: নাল্লাপাড়া সেতুর উপরিভাগ



চিত্র ৮: নাল্লাপাড়া সেতুর এপ্রোচের ঢাল ও সোলার লাইটিং

১২। **প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জন:**

পরিকল্পিত উদ্দেশ্য	উদ্দেশ্য অর্জন
প্রকল্পের প্রধান উদ্দেশ্য হলো বালিয়া -ওয়ার্সি-মির্জাপুর সড়কে ২টি পিসি গার্ডার সেতু নির্মাণ ও নাল্লাপাড়ায় এলেনজানী নদীর উপর ১টি সেতু নির্মাণে র মাধ্যমে উক্ত এলাকায় আর্থ -সামাজিক অবস্থা ও যোগাযোগ ব্যবস্থার উন্নয়ন সাধন করা।	প্রকল্পের আওতায় উল্লিখিত ৩টি সেতু নির্মাণের মাধ্যমে উক্ত এলাকায় যোগাযোগ ব্যবস্থা উন্নততর হয়েছে এবং জনসাধারনের আর্থ-সামাজিক উন্নয়ন সাধিত হয়েছে।

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

১৪। **পরিদর্শনকালীন পর্যবেক্ষণ:**

১৪.১। **ভূমি অধিগ্রহণ:** অনুমোদিত ডিপিপি অনুসারে প্রকল্পের আওতায় ০.৭৩৫৬ হেক্টর ভূমি অধিগ্রহণ বাবদ ১৬৯ লক্ষ টাকার সংস্থান রয়েছে। তন্মধ্যে পিসিআর অনুসারে প্রকল্পের ০.৩৪ হেক্টর ভূমি অধিগ্রহণ বাবদ ৭৭.৫৭ লক্ষ টাকা ব্যয়িত হয়েছে। মাঠ পর্যায়ে চাহিদার আলোকে ০.৩৪ হেক্টর ভূমি অধিগ্রহণ করা হয়েছে মর্মে পরিদর্শনকালে জানানো হয়।

১৪.২। **<u>সেতুর এপ্রোচে ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট নির্মাণ:</u>** অনুমোদিত ডিপিপি অনুসারে সার্ফেসিংসহ ০.১৫ কিঃমিঃ ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট (প্রস্থ ৫.৪৮ মিঃ) নির্মাণ বাবদ ২০.৯০ লক্ষ টাকা প্রাক্কলন করা হয়। পিসিআর অনুসারে এ অংগে ০.১৪৫ কিঃমিঃ ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট নির্মাণ বাবদ ২০.৯০ লক্ষ টাকা ব্যয়িত হয়োছ। এছাড়া, ০.৪০ কিঃমিঃ ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট (প্রস্থ ৬.৫০মিঃ) নির্মাণ বাবদ ৭৭.৫২ লক্ষ টাকা প্রাক্কলন করা হয়। পিসিআর অনুসারে এ অংগে ০.৩৯ কিঃমিঃ পেভমেন্ট নির্মাণ বাবদ ৭৬.৯৮ লক্ষ টাকা ব্যয়িত হয়েছে।

১৪.৩। **<u>পিসি গার্ডার সেতু নির্মাণ:</u>** প্রকল্পের অনুমোদিত ডিপিপি অনুসারে ৩টি পিসি গার্ডার সেতু নির্মাণ কাজের জন্য সেতুর দৈর্ঘ্য ৫২৫.৭০ মিঃ বাবদ ৪৪৭২.৮৯ লক্ষ টাকার প্রাক্কলন রয়েছে। পিসিআর অনুসারে এ অংগে মোট ৫২৫.৭০ মিঃ সেতু নির্মাণ কাজে ৪০১৭.৬৪ লক্ষ টাকা ব্যয়িত হয়েছে।

১৪.৪। **<u>রক্ষাপ্রদ কাজ:</u>** প্রকল্পের অনুমোদিত ডিপিপি অনুসারে জিও টেক্সটাইল সহ কংক্রিট স্লোপ প্রটেকশন বাবদ ৩৪৮০ বর্গ মিঃ কাজের জন্য ৫৩.৬৩ লক্ষ টাকা প্রাক্কলন করা হয়। পিসিআর অনুসারে এ অংগে ৩৪৮০ বঃমিঃ বাবদ ৫৩.৬৩ লক্ষ টাকা ব্যয় হয়েছে। এছাড়া, জিও টেক্সটাইলসহ সিসি ব্লক নির্মাণ বাবদ ১৬৯৫৮.৭২ বঃমিঃ বাবদ ডিপিপিতে ১৬২.১৯ লক্ষ টাকার প্রাক্কলন করা হয়। পিসিআর অনুসারে এ অংগে ১৪৫৬০ বঃমিঃ বাবদ ১৩৮.১০ লক্ষ টাকা ব্যয়িত হয়েছে।

১৪.৫। পরিদর্শনকালে দেখা যায় যে, মানিকগঞ্জ জেলার বংশী নদীর উপর (চেইনেক ২কিঃমিঃ) বংশী সেতু, টাঙ্গাইল জেলার দিয়ালী নদীর উপর (চেইনেজ ৪ কিঃমিঃ) দিয়ালী সেতু এবং এলেনজানী নদীর উপর (চেইনেজ ১২ কিঃমিঃ) নাল্লাপাড়া সেতুসহ মোট ৩টি সেতু প্রকল্পের আওতায় নির্মাণ করা হয়েছে। পরিদর্শনকালে সেতু ৩টির নির্মাণ কাজের মান আপাততদৃষ্টিতে আশানুরূপ বলে প্রতীয়মান হয়।

১৪.৬। পরিদর্শনকালে দেখা যায় যে, দিয়ালী সেতুর উত্তর পার্শ্বে এপ্রোচ সড়কের বাঁক প্রায় ৯০ ডিগ্রীর মত এবং এতে এলজিইডি'র একটি সড়ক সংযুক্ত হয়েছে। সেতুটিতে সোলার লাইটিং ও ব্যাটারী সংরক্ষণের জন্য পৃথক ঘর নির্মাণ করা হয়েছে। এছাড়া, ৩টি সেতুর উভয় পার্শ্বের এপ্রোচ সড়কের সিসি ব্লক দ্বারা রক্ষাপ্রদ কাজ সম্পন্ন করা হয়েছে। এছাড়া, নাল্লাপাড়া সেতুর সোলার লাইটিং এর ব্যাটারী যথাযথভাবে সংরক্ষণ না করায় তা সম্পূর্ণ কার্যকর নেই মর্মে দেখা যায়। এছাড়া, সেতুসমূহের উপরিভাগের ড্রেন পরিস্কার-পরিচ্ছন্ন করা প্রয়োজন।

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

১৫.১। প্রকল্পটি মূল অনুমোদিত মেয়াদ ও প্রাক্কলিত ব্যয়ের মধ্যে বাস্তবায়ন করা হয়েয়ে যা আশাব্যঞ্জক। ভবিষ্যতে অনুরূপ ভাবেপ্রকল্প বাস্তবায়নে সংশ্লিষ্ট সংস্থা সচেষ্ট থাকবে;

১৫.২। প্রকল্পটি বাস্তবায়নকালে বিভিন্ন মেয়াদে ৫ 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। নাল্লাপাড়া সেতুর সোলার লাইটিং ব্যবস্থা কার্যকরী রাখতে প্রয়োজনীয় ব্যবস্থা গ্রহণ করতে হবে;

১৫.৪। নির্মিত সেতুগুলোর expansion joint যথাযথভাবে রক্ষণাবেক্ষণের জন্য প্রয়োজনীয় ব্যবস্থা গ্রহণ করতে হবে;

১৫.৫। সেতুর উপরিভাগের ড্রেনসমূহ পরিস্কার-পরিচ্ছন্ন রাখতে হবে;

১৫.৬। প্রকল্পটির External অডিট দ্রুত সম্পন্ন করতে হবে; এবং

১৫.৭। অনুচ্ছেদ ১৫.১-১৫.৬ এর আলোকে গৃহীত কার্যাবলী সম্পর্কে আগামী ২ (দুই) মাসের মধ্যে আইএমই বিভাগকে অবহিত করতে হবে।