পানি সম্পদ মন্ত্রণালয়ের ২০১২-২০১৩ অর্থ বছরের এডিপিভুক্ত সমাপ্ত
প্রকল্পের মুল্যায়ন প্রতিবেদনের উপর মন্ত্রণালয়/বিভাগভিত্তিক সার-সংক্ষেপ

ক্রঃ নং	মন্ত্রণালয়ের নাম	মোট সমাপ্ত প্রকল্পের সংখ্যা	সমাপ্ত প্রকল্পের ধরণ			মূল সময় ও ব্যয়ের তুলনায়				
			বিনিয়োগ প্রকল্পের সংখ্যা	কারিগরী সহায়তা প্রকল্পের সংখ্যা	জেডিসিএফ ভূক্ত প্রকল্পের সংখ্যা	সময় ও ব্যয় উভয়ই অতিক্রান্ত প্রকল্পের সংখ্যা	সময় অতিক্রান্ত প্রকল্পের সংখ্যা	সময় অতিক্রান্তের শতকরা হার (%) সর্বনিম্ন-সর্বোচ্চ	ব্যয় অতিক্রান্ত প্রকল্পের সংখ্যা	ব্যয় অতিক্রান্তের শতকরা হার(%) সর্বনিম্ন-সর্বোচ্চ
(১)	(২)	(৩)	(৪)	(৫)	(৬)	(৭)	(৮)	(৯)	(১০)	(১১)
১।	পানি সম্পদ মন্ত্রণালয়	০৫	০৫	--	--	০৪	০১	৪৪ ২৬৭	০৪	১৩.৫ ২৫.৭০

০১। **সমাপ্ত প্রকল্পের সংখ্যাঃ** ০৫টি

০২। সমাপ্ত প্রকল্পের ব্যয় ও মেয়াদকালঃ

ক্রমিক নং	প্রকল্পের নাম	প্রকৃত ব্যয় (লক্ষ টাকায়)	প্রকৃত মেয়াদকাল
(১)	(২)	(৩)	(৪)
১।	সেকেন্ডারী টাউনস ইন্টিগ্রেটেড ফ্লাড প্রটেকশন প্রজেক্ট (২-ফেজ)	৫১৩৮৭.২৮০	০১/০৭/২০০৪-৩০/০৬/২০১৩
২	তিস্তা ব্যারেজ হতে চন্ডীমারী পর্যন্ত তিস্তা নদীর বাম তীর সংরক্ষণ প্রকল্প (১ম সংশোধিত)	**১২৮৭৩.৮৬**	০১/০৭/২০০৮-৩০/০৬/২০১৩
৩	খুলনা জেলার ভুতিয়ার বিল এবং বর্ণীল সলিমপুর কোলাবাশুখালী বন্যা নিয়ন্ত্রণ ও নিষ্কাশন প্রকল্প	**১৮৮১.৬৬**	০১/০৭/২০০৯-৩০/০৬/২০১৩
৪	ভৈরব বন্দর সংরক্ষণ প্রকল্প	২২৩২.৩৩	০১/০৭/২০০৯-৩০/০৬/২০১৩
৫	মাতামুহুরী সেচ প্রকল্প (২য় পর্যায়)	**১৮৮১.৬৬**	০১/০৭/২০০৫-৩০/০৬/২০১৩

০৩। **ব্যয় ও মেয়াদ বৃদ্ধির কারণঃ**

মূলত: নিম্নলিখিত কারণে প্রকল্পের ব্যয় ও মেয়াদ বৃদ্ধি করা হয়:

সমাপ্ত প্রকল্পসমূহের মেয়াদকাল বৃদ্ধির প্রধান প্রধান কারণসমূহ হচ্ছে যথাযথ সম্ভাব্যতা সমীক্ষা ব্যতীত প্রকল্প প্রণয়ন ও ঠিকাদার নিয়োগে বিলম্ব, ক্রয় কার্য প্রক্রিয়াকরণে সময়ক্ষেপন, ঘন ঘন প্রকল্প পরিচালক বদলী ইত্যাদি। তাছাড়া সমাপ্ত প্রকল্পসমূহের ব্যয় মূল অনুমোদিত ব্যয় অপেক্ষা বৃদ্ধি না পেলেও প্রকল্প প্রণয়নকালে বাস্তবতার নিরিখে প্রয়োজনীয় কার্যক্রম প্রকল্প প্রস্তাবে অন্তর্ভূক্ত না করা, বারবার ভৌত কাজের ডিজাইন পরিবর্তন ও সিডিউল রেট/নির্মাণ সামগ্রীর মূল্য বৃদ্ধিহেতু ভৌত কাজের ব্যয় বৃদ্ধি পাওয়ায় কাজের পরিমাণ হ্রাস করে প্রকল্প সংশোধন, সঠিক পরিকল্পনার অভাব, দুর্বল প্রকল্প ব্যবস্থাপনা ইত্যাদি কারণে অনেক প্রকল্প মূল পরিকল্পনা মোতাবেক বাস্তবায়ন করা সম্ভব হয়নি।

০৪. **প্রকল্প বাস্তবায়নের ক্ষেত্রে প্রধান প্রধান সমস্যা ও সুপারিশঃ**

ক্র:নং:	**প্রকল্পের নাম ও সমস্যা**	**সুপারিশ**
০১।	**সেকেন্ডারী টাউনস ইন্টিগ্রেটেড ফ্লাড প্রটেকশন প্রজেক্ট (ফেজ-২):** প্রকল্প বাস্তবায়নে বিলম্ব (Time Over-run) ভূমি অধিগ্রহণে সমস্যা, পরামর্শক নিয়োগে সমস্যা, বন্যাজনিত কারণ,বাস্তবায়ন মেয়াদ বৃদ্ধি	প্রকল্পটির আওতায় মুন্সিগঞ্জ অংশের অসমাপ্ত কাজের বিষয়টি পরীক্ষাপূর্বক এ জন্য দায়ী/জড়িত ব্যক্তিদের বিষয়ে শাস্তিমূলক ব্যবস্থা গ্রহণ করতে হবে। অধিকন্তু, অসমাপ্ত কাজের বিলের বিষয়টি মন্ত্রণালয় কর্তৃক খতিয়ে দেখা যেতে পারে।
০২।	**তিস্তা ব্যারেজ হতে চন্ডীমারী পর্যন্ত তিস্তা নদীর বাম তীর সংরক্ষণ প্রকল্প (১ম সংশোধিত):** তিস্তার যে স্থানে ড্রেজিং-এর প্রস্তাব করা হয়েছিল তা টেকসই হয়নি। যমুনা, পদ্মা, তিস্তা ইত্যাদি বড় নদী বিক্ষিপ্তভাবে ড্রেজিং করে কোন সুফল পাওয়া যায় না। ড্রেজিং-এর সুফল পেতে ক্যাপিটাল ড্রেজিং প্রয়োজন। বড় নদীগুলোতে বিক্ষিপ্ত ড্রেজিং করা হলে অর্থের অপচয় ।	যথাযথ পরিকল্পনা এবং মাঠ পর্যায়ের প্রকৃত প্রয়োজনীয়তার ভিত্তিতে ও ক্ষেত্র বিশেষে ভাব্যতার সমীক্ষার আলোকে প্রকল্প গ্রহণের পদক্ষেপ গ্রহণ করা বাঞ্ছণীয়।

০৩।	**খুলনা জেলার ভুতিয়ার বিল এবং বর্ণীল সলিমপুর কোলাবাশুখালী বন্যা নিয়ন্ত্রণ ও নিষ্কাশন প্রকল্প :** আলোচ্য পাইলট প্রকল্পের আওতায় Institute of Water (IWM)Modeling এর দ্বারা একটি ইঞ্জিনিয়ারিং সার্ভে এবং Centre for Environmental & Geographic Information Services (CEGIS) এর দ্বারা সামাজিক ও পরিবেশগত প্রভাব সার্ভে করা হয়। এসব সার্ভের বিষয়ে প্রকল্প পরিচালকের দপ্তর হতে কোন ক্রয় প্রক্রিয়া গ্রহণ ছাড়াই বাংলাদেশ পানি উন্নয়ন বোর্ডের ঢাকাস্থ কেন্দ্রীয় কার্যালয় হতে সরাসরি IWM ও CEGIS দায়িত্ব দেয়া হয়। প্রকল্প পরিচালক এসব কাজের বিল পরিশোধ করেছে মাত্র। কোন উন্নয়ন প্রকল্পের অর্থ এভাবে ব্যয় করা সরকারের প্রচলিত ক্রয় আইন/বিধিমালা'র সাথে সামঞ্জস্যপূর্ণ নয় বলে প্রতীয়মান। বিষয়টি মন্ত্রণালয় কর্তৃক খতিয়ে দেখা আবশ্যক।	আলোচ্য পাইলট প্রকল্পের আওতায় Institute of (IWM)Water Modeling এর দ্বারা একটি ইঞ্জিনিয়ারিং সার্ভে এবং Centre for Environmental & Geographic Information Services (CEGIS) এর দ্বারা সামাজিক ও পরিবেশগত প্রভাব সার্ভে করা হয়। এসব সার্ভের সুপারিশের ভিত্তিতে প্রকল্প এলাকার জলাবদ্ধতা দূরীকরণে টেকসই ব্যবস্থা গ্রহণের লক্ষ্যে বাংলাদেশ পানি উন্নয়ন বোর্ড কার্যকর ব্যবস্থা গ্রহণ করতে পারে।
০৪।	**ভৈরব বন্দর সংরক্ষণ প্রকল্প :** প্রকল্পটি বাস্তবায়নের পর বন্দরের অভ্যন্তরে দোকানপাট, কারখানা ও অন্যান্য অবকাঠামো বৃদ্ধি পাওয়ায় কিছুটা পানি নিষ্কাশন ব্যবস্থায় সমস্যা দেখা দিয়েছে। আলোচ্য প্রকল্পের আওতায় ১ নং প্যাকেজের Slope এ ময়লা, আবর্জনা ও ছাই ফেলা হচ্ছে, বিধায় প্রকল্পের সৌন্দর্য নষ্ট হচ্ছে । ভৈরব বন্দরটি খুবই ঘন বসতিপূর্ণ এবং আমদানী ও রপ্তানী প্রতিনিয়ত বৃদ্ধি পাওয়ায় বড় ধরনের Landing Platform নির্মাণ প্রয়োজন।	ভৈরব বন্দরকে আধুনিক বন্দরে রূপান্তর করার নিমিত্তে Landing Station ও ড্রেন নির্মাণ প্রস্তাবসহ ২য় ফেজ হিসেবে একটি প্রকল্প গ্রহণ করা যেতে পারে। প্রকল্পটির বাস্তবায়নোত্তর পরিচালনা ও রক্ষরাবেক্ষণ পানি উন্নয়ন বোর্ড কর্তৃক সম্পাদন করা যেতে পারে। প্রকল্পের আওতায় ক্রয়কৃত গাড়ী সরকারি নিয়মানুযায়ী পরিবহণ পুলে হস্তান্তর করা যেতে পারে।
০৫।	**মাতামুহুরী সেচ প্রকল্প : (য় পর্যায়২)** ঘণ ঘণ প্রকল্প পরিচালক বদলীর কারণে প্রকল্পের কাজের মানের উপর নেতিবাচক প্রভাব রেখেছে। প্রকল্পের আওতায় নির্মিত বাঘগুজরায় রাবার ড্যাম এবং সংশ্লিষ্ট অবকাঠামো নির্মাণে বিলম্বের কারণে প্রকল্পের বাস্তবায়নকাল অধিকহারে বিলম্ব হয়। বাঘগুজরায় ফুট ব্রীজের ফিনিসিং কাজ এবং পাম্প হাউজের নির্মাণ কাজের মান সন্তোষজনক হয়নি। প্রকল্পের প্রধান অংগ দু'টির ডিজাইন প্রস্তুত না করে অনুমোদন প্রক্রিয়াকরণ করায় প্রকল্প বাস্তবায়নে জটিলতা সৃষ্টি হয়।	ঘন ঘন প্রকল্প পরিচালক বদলীর বিষয়টি পরিহার করতে হবে। ভবিষ্যতে কোন প্রকল্পে পরিচালকের বদলীর প্রয়োজনীয়তা দেখা দিলে প্রকল্প পরিচালক বদলী সংক্রান্ত কমিটির সুপারিশ/অনুমোদন ক্রমে বদলী করতে হবে; বাঘগুজরায় নির্মিত রাবার ড্যাম ও সংশ্লিষ্ট অবকাঠামো নির্মাণে চুক্তি বাহির্ভূত মাত্রারিক্ত বিলম্ব করায় ঠিকাদারের নিকট থেকে লিকুইডেটেড ডেমেজ আদায় করতে হবে। তাছাড়া বাঘগুজরায় নির্মিত ড্যাম সংশ্লিষ্ট পাম্প হাউজটি প্রতিস্থাপনের ব্যবস্থা নেয়া যেতে পারে।

"সেকেন্ডারী টাউন্স ইনটিগ্রেটেড ফ্লাড প্রটেকশন প্রজেক্ট (২য় পর্যায়)"

সমাপ্ত প্রকল্পের মূল্যায়ন প্রতিবেদন

(সমাপ্ত : জুন,২০১৩)

১.০ প্রকল্পের নাম : সেকেন্ডারী টাউন্স ইনটিগ্রেটেড ফ্লাড প্রটেকশন প্রজেক্ট (২য় পর্যায়)

২.০ নির্বাহী সংস্থা : বাংলাদেশ পানি উন্নয়ন বোর্ড

৩.০ প্রশাসনিক মন্ত্রণালয় : পানি সম্পদ মন্ত্রণালয়

৪.০ প্রকল্পের অবস্থান :

বিভাগ	জেলা	উপজেলা
ঢাকা	জামালপুর, ময়মনসিংহ, মুন্সিগঞ্জ, মানিকগঞ্জ	জামালপুর সদর, ময়মনসিংহ সদর, মুন্সিগঞ্জ সদর, মানিকগঞ্জ সদর
রাজশাহী	রাজশাহী	রাজশাহী সদর
রংপুর	গাইবান্ধা	গাইবান্ধা সদর
খুলনা	কুষ্টিয়া	কুষ্টিয়া সদর
সিলেট	সুনামগঞ্জ	সুনামগঞ্জ সদয়
চট্টগ্রাম	ব্রাহ্মণবাড়িয়া	ব্রাহ্মণবাড়িয়া সদর

৫.০ **প্রকল্পের বাস্তবায়ন সময় ও ব্যয় :**

(লক্ষ টাকায়)

অনুমোদিত ব্যয়		প্রকৃত ব্যয়	অনুমোদিত বাস্তবায়নকাল		প্রকৃত বাস্তবায়নকাল	অতিক্রান্ত ব্যয় (মূল প্রাক্কলিত ব্যয়ের %)	অতিক্রান্ত সময় (মূল বাস্তবায়ন কালের %)
মূল	সর্বশেষ সংশোধিত (২য় সং:)		মূল	সর্বশেষ সংশোধিত			
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮
৪১২৭৯.৭৩০	৫১৯৭৩.১১১	৫১৩৮৭.২৮০	জুলাই'২০০৪ থেকে জুন'২০০৯	জুলাই'২০০৪ থেকে জুন'২০১৩	জুলাই'২০০৪ থেকে জুন'২০১৩	২৫.৭০	৪ বছর (৪৪%)

৬.০ অংগ ভিত্তিক অগ্রগতি : পরিশিষ্ট-ক

৭.০ **কাজ অসমাপ্ত থাকলে তার কারণ:** প্রকল্পের আওতায় পরিদর্শিত সকল উপ-প্রকল্পের কোন কার্যক্রম অসম্পাদিত নাই বলে সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তাগণ জানিয়েছেন।

৮.০ মূল্যায়ন পদ্ধতি (Methodology) : আলোচ্য প্রকল্পের মূল্যায়ন প্রতিবেদনটি প্রণয়নে নিম্নোক্ত বিষয়/পদ্ধতি অনুসরণ করা হয়েছে :

- আরডিপিপি পর্যালোচনা;
- মন্ত্রণালয় কর্তৃক প্রেরিত প্রকল্পের বাস্তবায়ন অগ্রগতি পর্যালোচনা;
- পিসিআর পর্যালোচনা;
- কাজের বাস্তব অগ্রগতি যাচাই এবং তথ্য সংগ্রহের জন্য সরেজমিনে পরিদর্শন ;
- প্রাপ্ত তথ্যের ভিত্তিতে সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তাদের সাথে আলোচনা।

৯.০ **প্রকল্পের উদ্দেশ্য:** ৯টি নির্বাচিত মাঝারী শহরে সমন্বিত বন্যা প্রতিরোধ কার্যক্রমের মাধ্যমে বন্যামুক্ত ও বসবাসযোগ্য পরিবেশ নিশ্চিত করে শহরের অর্থনৈতিক সমৃদ্ধি অর্জন ও দারিদ্র বিমোচন করা।

১০.১ **প্রকল্পের পটভূমিঃ** ১৯৮৭ ও ১৯৮৮ সালের ভয়াবহ বন্যার প্রেক্ষিতে ১৯৯০ সালের প্রথম দিকে অন্যান্যের মধ্যে Flood Action Plan (FAP) 9A ও 9B সমীক্ষা সম্পাদন করা হয়। FAP 9A ও 9B সমীক্ষায় ১৬টি শহরকে বন্যার জন্য ঝুঁকিপূর্ণ চিহ্নিত করা হয় যা ভবিষ্যৎ বিনিয়োগ প্রকল্পে অন্তর্ভুক্তির জন্য বিবেচিত হয়। চিহ্নিত ১৬টি শহরের মধ্য থেকে ৬টি মাঝারী শহরের উন্নয়নের লক্ষ্যে এশীয় উন্নয়ন ব্যাংকের সহায়তায় ১৯৯৪-২০০০ মেয়াদে "মাঝারী শহর সমন্বিত বন্যা প্রতিরোধ প্রকল্প পর্যায়-১ (STIFPP-II)" বাস্তবায়িত হয়। প্রকল্পের আওতাভুক্ত শহরগুলো ছিল খুলনা, দিনাজপুর, কুড়িগ্রাম, পঞ্চগড়, হবিগঞ্জ ও মৌলভীবাজার।

১০.২ অবশিষ্ট ১০টি শহরের মধ্যে ৯টি শহরের জন্য **মাঝারী শহর সমন্বিত বন্যা প্রতিরোধ প্রকল্প পর্যায়-১ (STIFPP-II)** এশীয় উন্নয়ন ব্যাংকের কারিগরী সহায়তা প্রকল্পের আওতায় ২০০৩-২০০৪ সালে সম্ভাব্যতা যাচাই করা হয়। প্রকল্পটি বাস্তবায়নের জন্য ADB Fact Finding Mission ৩০ জুন, ২০০৪ এ Aid Memoire দাখিল করে। উক্ত প্রকল্পে যে ৯টি মাঝারী শহরকে অন্তর্ভুক্ত করা হয়েছে তা হলো: কুষ্টিয়া, রাজশাহী, গাইবান্ধা, জামালপুর, ময়মনসিংহ, মানিকগঞ্জ, মুন্সিগঞ্জ, ব্রাহ্মণবাড়ীয়া ও সুনামগঞ্জ। উক্ত সম্ভাব্যতা সমীক্ষার আলোকে নিম্নোক্ত ৪টি অংগ সম্বলিত প্রকল্পটি গ্রহণ করা হয়:

(ক) বন্যাপ্রতিরোধ;
(খ) নিষ্কাশন ব্যবস্থা উন্নয়ন;
(গ) পরিবেশ উন্নয়ন; এবং
(ঘ) প্রকল্প বাস্তবায়ন দক্ষতা বৃদ্ধি।

১২.০ **প্রকল্পের অনুমোদন:** মূল প্রকল্পটি ২৮/০৪/২০০৫ তারিখে একনেক সভায় অনুমোদিত হয়। মূল প্রকল্পের মোট অনুমোদিত ব্যয় ৬৯৭.১৭৮১ কোটি টাকা। প্রকল্পটি যৌথভাবে বাংলাদেশ পানি উন্নয়ন বোর্ড ও স্থানীয় সরকার প্রকৌশল অধিদপ্তর কর্তৃক বাস্তবায়িত হয়েছে, যার লীড এজেন্সী বাংলাদেশ পানি উন্নয়ন বোর্ড। পানি উন্নয়ন বোর্ড অংশের অনুমোদিত মোট ব্যয় ৪১২.৭৯৭৩ কোটি টাকা (জিওবি: ৯৫.৮৮৭৭+ প্র:সা: ৩১৬.৯০৯৬ কোটি টাকা)। মোট ৬৪১.১৬০১ কোটি টাকা ব্যয়ে জুলাই, ২০০৪ থেকে জুন, ২০১১ মেয়াদে বাস্তবায়নের জন্য প্রকল্পটির ১ম সংশোধনের প্রস্তাব ০৪/০৫/২০১০ তারিখে একনেক কর্তৃক অনুমোদিত হয়। কার্যপরিধি হ্রাস, বিভিন্ন অংগের পরিমাণের হ্রাস/বৃদ্ধি এবং ওপেক ঋণ বিলম্বে ছাড় করার কারণে ও প্রকল্পের মেয়াদ ৬ মাস বৃদ্ধির কারণে প্রকল্পটির ২য় সংশোধনের প্রস্তাব ৩১/০৫/২০১২ তারিখে পরিকল্পনা কমিশনে প্রেরণ করা হয় যা ৫১৯.৭৩ কোটি টাকা ব্যয়ে বাস্তবায়নের জন্য মাননীয় পরিকল্পনা মন্ত্রী কর্তৃক অনুমোদিত হয়।

১৩.০ **প্রকল্পের মূল কার্যক্রমঃ** ২২.৫৭০ কি:মি: নতুন বাঁধ নির্মাণ, ৬৮টি নতুন রেগুলেটর/ব্রীজ স্থাপন, ৩৫.৪৮০ কি:মি: পুরাতন বাঁধ মেরামতসহ নদী তীর সংরক্ষণ, ফ্লাড ওয়াল তৈরি, ২টি রেগুলেটর মেরামত ও ৪৫.৮১০ কি:মি: ড্রেনেজ চ্যানেল পুন: খনন প্রকল্পটির মূল কাজ।

১৪.০ **প্রকল্প পরিচালক সম্পর্কিত তথ্য:**

ক্রঃ নং	প্রকল্প পরিচালকের নাম	পদবী	পূর্ণকালীন/ খন্ডকালীন	সময়কাল
১।	জনাব মোঃ আবদুন নূর	তত্ত্বাবধায়ক প্রকৌশলী	পূর্ণকালীন	০৯/০২/২০০৫ হতে ২৩/১১/২০০৯
২	জনাব মোঃ সাইদুর রহমান	তত্ত্বাবধায়ক প্রকৌশলী	পূর্ণকালীন	২৩/১১/২০০৯ হতে প্রকল্প সমাপ্তি পর্যন্ত

১৫.০ প্রকল্পের সার্বিক বাস্তবায়ন:

প্রকল্পটির মোট অনুমোদিত ব্যয় ৫১৯. ৭৩ কোটি টাকা।পিসিআর অনুযায়ী প্রকল্প বাস্তবায়নে প্রকৃত ব্যয় হয়েছে ৫১৩.৮৭ কোটি টাকা যা অনুমোদিত প্রকল্প ব্যয়ের ৯৮.৮৮% এবং বাস্তব অগ্রগতি প্রায় ৯৯%।

১৬.০ আর্থিক বরাদ্দ, ব্যয় বিশ্লেষণ: বছরওয়ারী ডিপিপি অনুযায়ী চাহিদা ও প্রকৃত বরাদ্দ প্রাপ্তি ব্যয়ের তুলানামূলক চিত্র:

(লক্ষ টাকায়)

অর্থ বছর	বছরওয়ারী ডিপিপি'র চাহিদা	*আরএডিপি বরাদ্দ*	*আর্থিক অগ্রগতি (প্রকৃত ব্যয়)*
২০০৪-২০০৫			
২০০৫-২০০৬	২৮.৮১	৬০.০০	২৮.২৮
২০০৬-২০০৭	৭৭৩.৩৭	১৩১০.০০	৭৭৩.৩৭
২০০৭-২০০৮	৭৮৭২.৫৩	৯৩৩০.০০	৭৮৭২.৫৩
২০০৮-২০০৯	৮০১৮.২৬	৮২০০.০০	৮০১৮.২৪
২০০৯-২০১০	১১২৯৫.৭২	১২০০০.০০	১১২৯৫.৭২
২০১০-২০১১	৮৮৪০.৯২	৯২০০.০০	৮৮৪০.৯২
২০১১-২০১২	১২১৮৫.১৯	১৩৪৮০.০০	১২১৮৫.১৯
২০১২-২০১৩	২৯৫৮.৩২	২৪৫৭.০০	২৩৭২.৪৯
সর্বমোট:	**৫১৯৭৩.১১**	**৫৬০৩৭.০০**	**৫১৩৮৭.২৮**

প্রকল্প পরিদর্শন: প্রকল্পটি সমাপ্ত মূল্যায়ন প্রতিবেদন তৈরীর উদ্দেশ্য সহকারী পরিচালক জনাব শাহাদাৎ হোসেন মাসুদ ১২ জুন, ২০১৪ তারিখে মুন্সিগঞ্জ জেলা, ১৩/০৭/২০১৪ তারিখে উপ-পরিচালক জনাব পরিমল চন্দ্র বসু মানিকগঞ্জ জেলা, ১৫/০৬/২০১৪ ও ০৯/১১/২০১৪ তারিখে পরিচালক জনাব আবুল কালাম আজাদ সুনামগঞ্জ ও জামালপুর জেলা এবং মহাপরিচালক মো: সিদ্দিকুর রহমান ২৯/০৮/২০১৪ তারিখে রাজশাহী উপ-প্রকল্প পরিদর্শন করেন।

১৬ ০.পরিদর্শন পর্যবেক্ষণ :

মুন্সীগঞ্জ জেলা :প্রকল্পটির আওতায় মুন্সীগঞ্জ জেলায় বাস্তবায়িত প্রতিরক্ষা কাজ ,রেগুলেটর নির্মাণ এবং ফ্লাড ওয়াল নির্মাণ কাজ সরেজমিন পরিদর্শন করা হয়েছে। পরিদর্শন পর্যবেক্ষণ নিম্নে দেয়া হলো :

১৬.১.১ ফেরিঘাট হতে ইয়াজউদ্দিন কলেজ পর্যন্ত প্রতিরক্ষা কাজের বিভিন্ন অসংগতি পাওয়া যায় ।যেমন: ব্লক দেবে যাওয়া, ব্লক না থাকা।



চিত্র-১: ব্লক ডেবে যাওয়া এবং ব্লক না থাকা অংশ

১৬.১.২ পরিদর্শনকালে রেগুলেটরগুলোর চাবি পাওয়া যায়নি (চিত্র-৪)। প্রকল্প সূত্রে জানানো হয়, স্থানীয়দের মাধ্যমে রেগুলেটর গুলো পরিচালনা করা হয়।




চিত্র-২: রেগুলেটর

১৬.১.৩ বাহ্যিক দৃষ্টিতে ফ্লাড ওয়াল নির্মাণ কাজের মান সন্তোষজনক হয়েছে বলে প্রতীয়মান হয়।



চিত্র ৩: নির্মিত ফ্লাডওয়াল

মানিকগঞ্জ জেলা: মানিকগঞ্জ উপ-প্রকল্পের আওতায় বেউথা ঘাট এলাকায় কালিগঙ্গা নদীর ৬০০ মিটার তীর সংরক্ষণ কাজ, বান্দুটিয়ায় ৪ ভেন্ট রেগুলেটর, বোয়ালিয়া থেকে দেড়গ্রাম বাজার পর্যন্ত ১৪৭০ মিটার বন্যা নিয়ন্ত্রণ বাঁধ নির্মাণ, বোয়ালিয়ায় ৭০০ মিটার নদী তীর সংরক্ষণ এবং বোয়ালিয়া ও দেড়গ্রাম বাজার হয়ে জায়গীর ব্রীজ ফ্লাড ওয়াল পরিদর্শন করা হয়েছে।

১৬.২.১ বেউথা ঘাটের ৬০০ মিটার বন্যা নিয়ন্ত্রণ বাঁধের উপর দিয়ে সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর মানিগঞ্জ-ঢাকা সড়ক নির্মাণ করছে। যার ফলে এ বাঁধ বরাবর প্রতিরক্ষা কাজ ভেঙ্গে পুনরায় প্রতিরক্ষা কাজ করা হচ্ছে। সরকারের দু'টি বিভাগের মধ্যে সমন্বয়ের অভাবে বাংলাদেশ পানি উন্নয়ন বোর্ড কর্তৃক সম্পাদিত প্রতিরক্ষা কাজের অর্থ অপচয় হয়েছে;

১৬.২.২ বান্দুটিয়ায় একটি ৪ ভেন্ট রেগুলেটর নির্মাণ করা হয়েছে। রেগুলেটর নির্মাণের গুণগত মান ভাল মর্মে প্রতীয়মান হয়েছে। কিন্তু রেগুলেটর পরিচালনার জন্য কাউকে খুঁজে পাওয়া যায়নি। প্রকৃত পক্ষে রেগুলেটর নির্মাণ করা হলেও এটা পরিচালনা করা হয় না বা পরিচালনা করার দরকার হয় না;

১৬.২.৩ বোয়ালিয়া ও দেড়গ্রাম বাজার হয়ে জায়গীর ব্রীজ পর্যন্ত যে ফ্লাড ওয়াল নির্মাণ করা হয়েছে তা অপ্রয়োজনীয় মর্মে প্রতীয়মান হয়েছে। জায়গীর ব্রীজের নিকট ধলেশ্বরী নদীর বন্যা হতে মানিকগঞ্জ শহরকে মুক্ত করতে মূলত এ বন্যা নিয়ন্ত্রণ বাঁধ নির্মাণ করা হয়েছে। কিন্তু এ স্থানে ধলেশ্বরী নদী প্রায় সম্পূর্ণরূপে মরে গেছে। বাংলাদেশের প্রেক্ষাপট বিবেচনায় অপ্রয়োজনীয় ফ্লাড ওয়াল নির্মাণ করে অর্থের অপচয় করা হয়েছে;

১৬.২.৪ প্রকল্পটি বন্যার প্রকোপ মুক্ত জাপান, যুক্তরাজ্য, যুক্তরাষ্ট্র প্রভৃতি উন্নত দেশের আর্থ-সামাজিক প্রেক্ষাপট বিবেচনায় নিয়ে বাস্তবায়ন করা হয়েছে। বাংলাদেশের আর্থ-সামাজিক প্রেক্ষাপট বিবেচেনা করে বাস্তবায়ন করা হয়নি। মানিকগঞ্জ শহর বন্যার হাত হতে রক্ষার জন্য ভৌত কাজ করবার পর মানিকগঞ্জ শহর বন্যা প্রত্যক্ষ করেনি। আবার যখন শহর বন্যা প্রত্যক্ষ করবে তখন হয়তো বন্যা নিয়ন্ত্রণের জন্যর নির্মিত ফ্লাড ওয়াল, নদী তীর সংরক্ষণ কাজ, বন্যা নিয়ন্ত্রণ বাঁধ টিকে থাকবে না;

১৬.২.৫ মানিকগঞ্জ উপ-প্রকল্পের কার্যক্রমগুলো রাষ্ট্রের ঋণ করে ঘি খাওয়ার মতো মনে হয়েছে।

সুনামগঞ্জ জেলা: সুনামগঞ্জ শহরের ওয়েখালি পয়েন্টে ৬০০ মিটার নদী তীর সংরক্ষণ কাজ, ওয়েখালি পয়েন্টে ৩০০ মিটার বাঁধ পুনরাকৃতিকরণ ও মেরামত এবং ১১০৫ মিটার বাঁধ নির্মাণ কাজ পরিদর্শন করা হয়েছে।

১৬.৩.১ সুনামগঞ্জ জেলায় পরিদর্শিত সকল কাজের গুণগত মান ভাল মর্মে প্রতীয়মান হয়েছে এবং কাজগুলো টিকে আছে।

জামালপুর জেলা: ফৌজদারী মোড় হতে কালি ঘাট পর্যন্ত ১১০০ মিটার, ফৌজদারী মোড় হতে সিভিল সার্জনের আবাসিক ভবন পর্যন্ত ১১০০ মিটার এবং কালি ঘাট হতে কুমার পাড়া পর্যন্ত ১১০০ মিটার নদী তীর সংরক্ষণ কাজ পরিদর্শন করা হয়েছে।

১৬.৪.১ প্রকল্পের আওতায় বাস্তবায়িত কাজগুলো সন্তোষ জনক হয়েছে। উপ-প্রকল্পের আওতায় বাস্তবায়িত নদী তীর সংরক্ষণ কাজের ফলে জামালপুর জজ কোর্ট, জেলা প্রশাসকের কার্যালয়, সার্কিট হাউসসহ সরকারের বিভিন্ন অফিস নদী ভাঙ্গন হতে রক্ষা পেয়েছে।

রাজশাহী জেলা: তালাইমারী শহীদ মিনার এলাকায় ৫০০ মিটার, সাতবাড়িয়া ঈদগাঁ ঘাট এলাকায় ৪৫০ মিটার, কাজলা কবরস্থান ও ঈদগাঁ এলাকায় ৪০০ মিটার নদী তীর সংরক্ষণ কাজ পরিদর্শন করা হয়েছে। কাজের মান ভাল বলে প্রতীয়মান হয়েছে। পরিদর্শনকালে স্থানীয় জনসাধারণের সাথে আলাপ হয়েছে। নদী তীর রক্ষার জন্য নির্মিত বড় বাঁধের ভিতরের বসতিগুলো নদী সিকস্তি হওয়ার হাত হতে রক্ষা পেয়েছে এবং প্রকল্পের আওতায় নির্মিত বাঁধ-কাম রাস্তাগুলো তাদের বসবাস ও চলাচলের জন্য খুবই সুবিধা সৃষ্টি করেছে।

১৬.৫.১ প্রকল্পের আওতায় বাস্তবায়িত কাজগুলো সন্তোষ জনক হয়েছে। উপ-প্রকল্পের আওতায় বাস্তবায়িত নদী তীর সংরক্ষণ পদ্মা নদীর ভাঙ্গন হতে জনপদ রক্ষা পেয়েছে।

১৭.০ **বাস্তবায়ন সমস্যা/প্রাপ্ত সমস্যা:**

১৭.১ প্রকল্প কেন্দ্রিক সমস্যা: (পিসিআর অনুযায়ী)

- ভূমি অধিগ্রহণে সমস্যা;
- পরামর্শক নিয়োগে সমস্যা;
- বন্যাজনিত কারণ; এবং
- বাস্তবায়ন মেয়াদ বৃদ্ধি।

১৮.০ প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জন:

অনুমোদিত লক্ষ্য	অর্জিত	মন্তব্য
৯টি নির্বাচিত মাঝারী শহরে সমন্বিত বন্যা প্রতিরোধ কার্যক্রমের মাধ্যমে বন্যামুক্ত ও বসবাসযোগ্য পরিবেশ নিশ্চিত করে শহরের অর্থনৈতিক সমৃদ্ধি অর্জন ও দারিদ্র বিমোচন করা।	প্রকল্পটির প্রকৃত অর্জন নির্ণয় সময় সাপেক্ষ বিষয়। শহরের অর্থনৈতিক সমৃদ্ধি অর্জন ও দারিদ্র বিমোচন করার প্রকৃত অবস্থা প্রকল্প সমাপ্ত হওয়ার দীর্ঘ সময় পর যাচাই করা সম্ভব।	আপাতদৃষ্টিতে স্বল্প মেয়াদে উদ্দেশ্যে অর্জিত হলেও প্রভাব মূল্যায়নের মাধ্যমে প্রকৃত অর্জন নিরূপণ করা যাবে।

১৯.০ **সুপারিশ/মতামত:**

১৯.১ প্রকল্পটির আওতায় যেমন অনেক প্রয়োজনীয় কাজ করা হয়েছে তেমনি অপ্রয়োজনীয় কাজও করা হয়েছে। অপ্রয়োজনীয় কাজগুলো করা হয়েছে উন্নয়ন সহযোগীদের দ্বারা পরিচালিত তাদের দেশের আর্থ-সামাজিক, পরিবেশ-প্রতিবেশ ও ভৌগলিক প্রেক্ষাপট বিবেচনা প্রসূত সমীক্ষার আলোকে। উন্নয়ন সহযোগীদের ঋণ পেলেই তা গ্রহণ করে কম প্রয়োজনীয় অথবা অপ্রয়োজনীয় কাজ করবার প্রবণতা পরিহার করা উচিত;

১৯.২ প্রকল্পের নদী তীর সংরক্ষণ কাজে যে সকল ব্লক নষ্ট হয়েছে বা উঠে গেছে সে স্থানে ব্লকগুলো প্রতিস্থাপন করে প্রতিরক্ষা কাজগুলো টেকসই করতে হবে;

১৯.৩ প্রকল্পটির External Audit সম্পাদন এবং উপ-অনুচ্ছেদ: ১৯.১ ও ১৯.২ এ উল্লিখিত সুপারিশের বিষয়ে গৃহিত পদক্ষেপ আইএমইবিভাগকে অবহিত করতে হবে।

তিস্তা ব্যারেজ হতে চন্ডিমারী পর্যন্ত তিস্তা নদীর বাম তীর সংরক্ষণ প্রকল্প (১ম পর্যায়)

সমাপ্ত প্রকল্পের মূল্যায়ন প্রতিবেদন

(সমাপ্ত : জুন,২০১৩)

১.০ প্রকল্পের নাম : তিস্তা ব্যারেজ হতে চন্ডিমারী পর্যন্ত তিস্তা নদীর বাম তীর সংরক্ষণ প্রকল্প (১ম পর্যায়)

২.০ নির্বাহী সংস্থা : বাংলাদেশ পানি উন্নয়ন বোর্ড

৩.০ প্রশাসনিক মন্ত্রণালয় : পানি সম্পদ মন্ত্রণালয়

৪.০ প্রকল্পের অবস্থান : কুড়িগ্রাম জেলার কুড়িগ্রাম সদর, ফুলবাড়ী, নাগেশ্বরী, এবং ভুরুঙ্গামারী উপজেলা

৫.০ **প্রকল্পের বাস্তবায়ন সময় ও ব্যয় :**

(লক্ষ টাকায়)

অনুমোদিত ব্যয়		প্রকৃত ব্যয়	অনুমোদিত বাস্তবায়নকাল		প্রকৃত বাস্তবায়নকাল	অতিক্রান্ত ব্যয় (মূল প্রাক্কলিত ব্যয়ের %)	অতিক্রান্ত সময় (মূল বাস্তবায়ন কালের %)
মূল	সর্বশেষ সংশোধিত		মূল	সর্বশেষ সংশোধিত			
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮
১৫০৬৬.৫০	১৫০৬১.৪৫	**১২৮৭৩.৮৬**	জুলাই'২০০৮ থেকে জুন'২০১০	জুলাই'২০০৮ থেকে জুন'২০১১	জুলাই'২০০৮ থেকে জুন'২০১৩	(-) **১৪.৫৫**%	**১৫০**%

৬.০ অংগ ভিত্তিক অগ্রগতি: পরিশিষ্ট-ক

৭.০ **কাজ অসমাপ্ত থাকলে তার কারণ:** প্রকল্পের প্রয়োজনীয় কোন অংগের কাজ অসমাপ্ত নেই।

৮.০ মূল্যায়ন পদ্ধতি (Methodology) : আলোচ্য প্রকল্পের মূল্যায়ন প্রতিবেদনটি প্রণয়নে নিম্নোক্ত বিষয়/পদ্ধতি অনুসরণ করা হয়েছে :

- PEC সভার কার্যবিবরণী পর্যালোচনা;
- আরডিপিপি পর্যালোচনা;
- মন্ত্রণালয় কর্তৃক প্রেরিত প্রকল্পের বাস্তবায়ন অগ্রগতি পর্যালোচনা;
- পিসিআর পর্যালোচনা;
- কাজের বাস্তব অগ্রগতি যাচাই এবং তথ্য সংগ্রহের জন্য সরেজমিনে পরিদর্শন ;
- প্রাপ্ত তথ্যের ভিত্তিতে সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তাদের সাথে আলোচনা।

৯.০ **প্রকল্পের উদ্দেশ্যঃ**

৯.১ তিস্তা ব্যারেজের ভাটি হতে চন্ডিমারী পর্যন্ত তিস্তা নদীর বাম তীর সংরক্ষণ;

৯.২ নদী তীর সংরক্ষণের মাধ্যমে ভূমি ক্ষয় রোধ এবং প্রাকৃতিক পরিবেশগত ভারসাম্য বজায় রাখা;

৯.৩ তিস্তা ব্যারেজের উজানে জেগে ওঠা চর অপসারণ করে ফ্লাড বাইপাস এবং তিস্তা ব্যারেজের সুষ্ঠু পরিচালনা ও রক্ষণাবেক্ষণ করা ;

৯.৪ তিস্তা ব্যারেজের ভাটিতে ডান তীর বরাবর নদী ড্রেজিং করে মৃত চ্যানেল পুনরুদ্ধার করা;

৯.৫ তিস্তা নদীর তীর সংরক্ষণের মাধ্যমে সরকারি-বেসরকারি বিভিন্ন স্থাপনা রক্ষা, বাংলাদেশ-ভারত-ভুটান আন্তর্জাতিক রাস্তা রক্ষা করাও এ প্রকল্পের মূল উদ্দেশ্য।

১০.০ **প্রকল্পের পটভূমিঃ** দীর্ঘ দিন যাবত তিস্তা ব্যারেজ হতে চন্ডিমারী পর্যন্ত তিস্তা নদীর বাম তীর ভাঙ্গনের সম্মুখীন। ভাঙ্গন প্রতিরোধের জন্য তিস্তা রেলওয়ে ব্রীজ হতে চন্ডিমারী পর্যন্ত বিভিন্ন পয়েন্টে তিস্তা নদীর বাম তীর সংরক্ষণের জন্য "তিস্তা নদীর বাম তীর সংরক্ষণ" নামে একটি প্রকল্প ১৯৯৮-২০০৬ মেয়াদে বাস্তবায়িত হয়েছে। প্রকল্পটি সমাপ্তির পর কালমাটি, রাজপুর, ভোটমারী, পারুলিয়া ও চন্ডিমারী এলাকায় প্রবল ভাঙ্গন দেখা দেয়। এ সময় তিস্তা ব্যারেজের উজান ও ভাটিতে নদী তীর বছরে সর্বোচ্চ ৭৪ মিটার পশ্চিম থেকে পূর্ব দিকে সরে আসে। তিস্তা ব্যারেজের কারণে উজানে ও ভাটিতে চর জেগে ওঠার প্রবণতা দেখা যায়। ব্যারেজের পানি ধরে রাখার কারণে এ সমস্যার উদ্ভব হয়। এর ফলে ব্যারেজ এবং বন্যা বাইপাস এর পরিচালন ও রক্ষণাবেক্ষণ এবং নদীর বাম তীর ভাঙ্গনের ফলে ক্ষয়-ক্ষতি হতে রক্ষা পেতে আইডব্লিউএম-এর সমীক্ষার আলোকে তিস্তার বাম তীর প্রতিরক্ষার জন্য "তিস্তা ব্যারেজ হতে চন্ডিমারী পর্যন্ত তিস্তা নদীর বাম তীর সংরক্ষণ প্রকল্প (ফেইস-১)" গ্রহণ করা হয়।

১১ ০. প্রকল্পের সংশোধন ও অনুমোদন :

১১.১ সম্পূর্ণ জিওবি অর্থায়নে **তিস্তা ব্যারেজের উর্ধ্ব স্রোত হতে চর অপসারণসহ তিস্তা ব্যারেজ হতে চন্ডিমারী পর্যন্ত তিস্তা নীদর বাম তীর সংরক্ষণ** নামে ১৮১.৭৩ কোটি টাকা ব্যয় সম্বলিত প্রকল্পের ডিপিপি পরিকল্পনা কমিশনে প্রেরণ করা হয়। পরিকল্পনা কমিশনের পিইসি সভায় ১ম পর্যায়ে নদী তীর সংরক্ষণ কাজ এবং ২য় পর্যায়ে চর অপসারণ ও নদী বক্ষ ড্রেজিং কাজের সিদ্ধান্ত দেয়া হয়। সিদ্ধান্ত মোতাবেক **তিস্তা ব্যারেজ হতে চন্ডিমারী পর্যন্ত তিস্তা নদীর বাম তীর সংরক্ষণ প্রকল্প (১ম পর্যায়)** প্রকল্পটি একনেকে প্রেরণ করা হলে ০৭/১২/২০০৮ তারিখে একনেক সভায় উপস্থাপন করা হয়। একনেক প্রকল্পটি অনুমোদন না করে তথ্য উপাত্ত প্রদানপূর্বক প্রকল্পটিকে পুন:পরীক্ষা করে পেশ করতে পরামর্শ দেয়া হয়। গত ০৩/০৩/২০০৯ তারিখে অনুষ্ঠিত একনেক সভায় পুনরায় প্রকল্পটি উপস্থাপন করা হলে চর অপসারণ ও নদী প্রেজিং কাজ অন্তর্ভুক্ত করে জুলাই, ২০০৮ হতে জুন, ২০১০ মেয়াদে বাস্তবায়নের জন্য একনেক কর্তৃক অনুমোদিত হয়। একনেক উপস্থাপিত প্রকল্পে ড্রেজিং কাজ না থাকায় এবং একনেক কর্তৃক চর অপসারণ ও নদী ড্রেজিং প্রকল্পে অন্তর্ভুক্তির কারণে প্রকল্পের ব্যয় একনেক কর্তৃক নির্ধারিণ করা সম্ভব হয়নি। পরবর্তীতে চর অপসারণ ও নদী ড্রেজিং কাজ অন্তর্ভুক্ত করে মূল প্রকল্পের ব্যয় ১৫০.৬৬ কোটি টাকা নির্ধারণ করে মাননীয় পরিকল্পনা মন্ত্রীর অনুমোদনক্রমে একনেক-কে অবহিত করা হয়। পানি সম্পদ মন্ত্রণালয় ০৬/০৬/২০০৯ খ্রি: তারিখে ১৫০.৬৬ কোটি টাকা অনুমোদিত ব্যয় সম্বলিত প্রকল্পের প্রশাসনিক অনুমোদন দেয়।

১১.২ বাস্তবায়ন পরিবীক্ষণ ও মূল্যায়ন বিভাগের সচিব জনাব মো: আব্দুল মালেক ০৩/০৪/২০১০ তারিখে প্রকল্পটি পরিদর্শন করেন। পরিদর্শনে তিনি নতুন কয়েকটি এলাকা ভাঙ্গনের স্মূখীন দেখতে পান। সচিব মহোদয় তিস্তা রেলওয়ে ব্রীজ এর উজানে লালমনিরহাট সদর উপজেলায় ২.০০ কিলোমিটার এবং ডাউয়াবাড়ি ইউনিয়নের ঘুন্টিঘর এলাকায় ১.০০ কিরোমিটার অর্থাৎ মোট ৩.০০ কিলোমিটার অতিরিক্ত নদী তীর সংরক্ষণের সুপারিশ করেন। এ ছাড়াও পানি উন্নয়ন বোর্ডের টেকনিক্যাল কমিটি অতিরিক্ত ৩৬০ মিটার গাইড বাঁধ নির্মাণের সুপারিশ করে। প্রকল্পের সাশ্রয়কৃত অর্থ দ্বারা উপরোক্ত অতিরিক্ত কাজ করবার নিমিত্তে ১৫০.৬২ কোটি টাকা ব্যয়ে প্রকল্পটি ১ম বার সংশোধন করা হয়। পরবর্তীতে প্রকল্পের মেয়াদ জুন, ২০১৩ পর্যন্ত বর্ধিত করা হয় এবং জুন, ২০১৩ সালে প্রকল্পটি সমাপ্ত করা হয়।

১২.০ প্রকল্পের মূল কার্যক্রম: প্রকল্পের মূল কার্যক্রম হলো:

- ৯.২৫ কিলোমিটার তিস্তার বাম সংরক্ষণ;
- ১১১০ মিটার গাইড বাঁধ নির্মাণ;
- তিস্তা ব্যারেজের উজানে ৫০০ মিটার; এবং
- ভাটিতে ৩.০০ কিলোমিটার ড্রেজিং কাজ।

১৩.০ প্রকল্প পরিচালক সম্পর্কিত তথ্য:

ক্রঃ নং	প্রকল্প পরিচালকের নাম	পদবী	পূর্ণকালীন/খন্ডকালীন	সময়কাল
১।	জনাব জহিরুল ইসলাম	তত্ত্বাবধায়ক প্রকৌশলী	খন্ডকালীন	২৬/০৮/২০০৭ হতে ২৮/০২/২০১০
২	জনাব কাজী আবু বকর সিদ্দিক	তত্ত্বাবধায়ক প্রকৌশলী	খন্ডকালীন	২৮/০২/২০১০ হতে ২৫/০৩/২০১০
৩।	জনাব মো: আতিকুর রহমান	তত্ত্বাবধায়ক প্রকৌশলী	খন্ডকালীন	২৫/০৩/২০১০ হতে ০২/০৪/২০১২
৪।	জনাব আবু মো: শফিউল আজম	তত্ত্বাবধায়ক প্রকৌশলী	খন্ডকালীন	০২/০৪/২০১২ হতে প্রকল্প শেষ হওয়া পর্যন্ত (৩০/০৬/২০১৩)

১৪.০ প্রকল্প পরিদর্শন: প্রকল্পটি ১৭/১০/২০১৪ খ্রি: তারিখে আইএমইডি'র উপ-পরিচালক জনাব পরিমল চন্দ্র বসু কর্তৃক পরিদর্শিত হয়। পরিদর্শনকালে রংপুর পরিচালন ও রক্ষণাবেক্ষণ (পওর) বিভাগের নির্বাহী প্রকৌশলী এবং লালমনিরহাট পরিচালন ও রক্ষণাবেক্ষণ (পওর) বিভাগের উপ-বিভাগীয় প্রকৌশলী উপস্থিত ছিলেন।

১৫.০ সাধারণ পর্যবেক্ষণ:

১৫.১ তিস্তা ব্যারেজের ভাটিতে ৩.০০ কিলোমিটার ড্রেজিং করা হলেও নদীতে ড্রেজিং-এর তেমন কোন চিহ্ন নেই। তবে ড্রেজিংকৃত মাটি নদীর পাশে এবং নদীর চরে ফেলা হয়েছে মর্মে দেখা গেছে যা দ্বারা প্রকৃত ড্রেজিং-এর পরিমান জানা সম্ভব নয়। এ বিষয়ে পরিদর্শনকালে উপস্থিত পানি উন্নয়ন বোর্ডের কর্মকর্তা জানান যে, তিস্তা নদী ড্রেজিং-এর জন্য উপযুক্ত নয়। তিস্তা নদীর চর বালুময়। যার ফলে ড্রেজিং করা হলেও ড্রেজিংকৃত স্থান Flash Flood হয়ে পুনরায় বালি দিয়ে ভরাট হয়ে যায়। এ কারণে ড্রেজিং কাজ স্থায়ী হয় না। তিস্ত ব্যারেজের উজান ও ভাটিতে যথাক্রমে ৫০০ মি: এবং ৩.০০ কি: মি: (২১.৫০ লক্ষ ঘন মিটার) ড্রেজিং-এর জন্য ২৮.২১ কোটি টাকার সংস্থান ছিল। কিন্তু ড্রেজিং কাজ দু'টি Sustainable না হওয়ায় আংশিক ড্রেজিং(১১.২৯ লক্ষ ঘন মিটার) করা হয়েছে যার মূল্য ১১.৫০ কোটি টাকা;



চিত্র-১: তিস্তা ব্যারেজের ভাটিতে ড্রেজিংকৃত অংশ

১৫.২ প্রকল্পের আওতায় মোট ৯.২৫ কিলোমিটার নদী তীর সংরক্ষণ করা হয়েছে। এর মধ্যে প্যাকেজ ২৭ এবং ২৮ এর আওতায় ২০০৯-২০১০ সালে সম্পাদিত কালমাটি এলাকায় ৫০০ মিটার, প্যাকেজ ২১ হতে ২৬ এর আওতায় পারুলিয়া এলাকায় ২০০৮-২০০৯ সালে সম্পাদিত ১৯০০ মিটার, প্যাকেজ ৩৬ হতে ৪০ এর আওতায় গড্ডিমারী এলাকায় ২০০৯-২০১০ সালে সম্পাদিত ১০০০ মিটার নদী তীর সংরক্ষণ কাজ পরিদর্শন করা হয়। পরিদর্শিত ৩টি স্থানের মধ্যে ২টি স্থান কখনও ভাংগন কবলিত ছিল মর্মে প্রতীয়মান হয়নি। স্থানীয় প্রাথমিক বিদ্যালয়ের শিক্ষক জনাব মো: আশরাফুল হক এবং স্থানীয় বাসিন্দা হাজী আব্দুর রশিদের নিকট তীর সংরক্ষণ কালীন নদীর অবস্থা জানতে চাওয়া হলে তাঁরা জানান যে, “অনেক ক্ষেত্রেই তিস্তা নদীর এক চ্যানেল দিয়ে সকালে নৌকায় করে কোথাও গেলে বিকালে সে চ্যানেল দিয়ে ফিরে আসা যায় না। উক্ত চ্যানেল বালু দিয়ে ভরাট হয়ে যায়”। তিস্তা নদীর বিচিত্র গতি প্রকৃতির জন্যই প্রতিরক্ষা স্থান হতে নদী অনেক দূরে চলে গেছে। পরিদর্শিত সকল তীর সংরক্ষণ কাজ টিকে আছে এবং উক্ত স্থানে চর সৃষ্টি হয়েছে মর্মে দেখা গেছে।



চিত্র-২: কলমাটি এলাকায় নদী তীর সংরক্ষণ



চিত্র-৩: পারুলিয়া এলাকায় নদী তীর সংরক্ষণ

১৫.৩ তিস্তা ব্যারেজের উজানে ড্রেজিংকৃত স্থানে এবং তৎ বরাবর ভাটির অংশে (প্রায় ৫০০ মিটার) যে পানি আছে তা ড্রেজিং-এর কারণে নয়। তিস্তা ব্যারেজের পানি Silt Trap (ড্রাইভার্টকৃত পানি হতে পলি অপসারণ করে মূল সেচ খালে প্রেরণের স্থান) এ প্রেরণের জন্য ব্যারেজের এ স্থানে পানি জমা হয়। এ স্থান বরাবর গেইট দিয়ে কিছু পানি নিষ্কাশন করা হয়। ভাটিতে ড্রেজিংকৃত স্থানে যে পানি দেখা (চিত্র: ১) যাচ্ছে তা নিষ্কাশিত পানি। অর্থাৎ প্রকল্পের ১১.৪৯ কোটি টাকার ড্রেজিং কাজ নদীর পানি ধারণে তেমন কার্যকর ভূমিকা রাখেনি। যার কারণে ড্রেজিং কাজের ১৬.৭২ কোটি টাকা অব্যয়িত রয়ে গেছে;

১৫.৪ ড্রেজিং কাজের জন্য অর্থ অবশিষ্ট থাকা সত্ত্বেও তৎকালীন প্রকল্পের সাথে সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তাগণ এবং পানি উন্নয়ন বোর্ডের উর্ধ্বতন কর্মকর্তাগণের পুনরায় ড্রেজিং না করার সিদ্ধান্ত ইতবাচক ছিল।

১৬.০ **প্রকল্পের সার্বিক অগ্রগতি:** প্রকল্পটির অনুমোদিত ব্যয় ১৫০.৬১ কোটি টাকা এবং বাস্তবায়ন কাল জুলাই, ২০০৮ হতে জুন, ২০১৩ পর্যন্ত। প্রকল্প সমাপ্তি প্রতিবেদন হতে প্রাপ্ত তথ্য অনুযায়ী জুন, ২০১৩ পর্যন্ত ১২৮.৭৪ কোটি টাকা ব্যয় হয়েছে যা অনুমোদিত ব্যয়ের ৮৫.৪৭% এবং বাস্তব অগ্রগতি প্রায় ৯৯%।

১৭.০ প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জন:

লক্ষ্য	অর্জন	মন্তব্য
(ক) তিস্তা নদীর বাম তীর সংরক্ষণের মাধ্যমে নদী ভাঙ্গন হতে বাংলাদেশ-ভারত-ভুটান আন্তর্জাতিক সড়ক ও জনগণের সম্পদ রক্ষা করা এবং তিস্তা ব্যারেজের উজান ও ভাটিতে পলি অপসারণপূর্বক তিস্তা ব্যারেজ ও ফ্লাড বাইপাস অধিকতর কার্যকর ও রক্ষণাবেক্ষণ করা। এছাড়াও তিস্তা ব্যারেজের ভাটিতে নদীর মৃত চ্যানেল সচল করা।	(ক) তিস্তার ব্যারেজের ভাটি হতে চন্ডিমারী পর্যন্ত যে সকল স্থানে প্রতিরক্ষা কাজ করা হয়েছে সে সকল স্থানে তিস্তার ভাঙ্গন প্রতিরোধ করা সম্ভব হয়েছে এবং জনগণের সম্পদ রক্ষা পেয়েছে; (খ) তিস্তা ব্যারেজের উজান ও ভাটিতে পলি অপসারণ করা সম্ভব হয়নি বিধায় ব্যারেজ কাঙ্খিত মাত্রায় কার্যকর করা সম্ভব হয়নি; (গ) তিস্তা ব্যারেজের ভাটিতে মৃত চ্যানেল পুনরুদ্ধার করা সম্ভব হয়নি;	ক) তিস্তা ব্যারেজের উজানে গজলডোবা নামক স্থানের ভারত কর্তৃক বাঁধ দেবার কারণে পানি প্রবাহ কম। যার ফলে তিস্তা ব্যারেজের উজান ও ভাটিতে চর জেগে ওঠা প্রতিরোধ করা সম্ভব নয়। এ ছাড়া তিস্তায় প্রবাহিত পলির বৈশিষ্টের কারণে ড্রেজিংও পুরোপুরি কার্যকর নয়।

১৮.০ সমস্যা:

১৮.১ প্রকল্পের সমীক্ষা সম্পাদনকারী সংস্থা IWM-এর সমীক্ষা সঠিক হয়নি। তিস্তার যে স্থানে ড্রেজিং-এর প্রস্তাব করা হয়েছিল তা টেকসই হয়নি। পানি সম্পদ সেক্টরের একটি বিশেষজ্ঞ সংস্থা হওয়া সত্ত্বেও ভুল prediction গ্রহণযোগ্য হওয়া সমীচীন নয়;

১৮.২ যমুনা, পদ্মা, তিস্তা ইত্যাদি বড় নদী বিক্ষিপ্তভাবে ড্রেজিং করে কোন সুফল পাওয়া যায় না। ড্রেজিং-এর সুফল পেতে ক্যাপিটাল ড্রেজিং প্রয়োজন। বড় নদীগুলোতে বিক্ষিপ্ত ড্রেজিং করা হলে অর্থের অপচয় হয়।এ প্রকল্পেও ড্রেজিং কাজে অর্থের অপচয় হয়েছে।

১৯.০ সুপারিশ:

১৯.১ Institute of Water Modeling (IWM)-এর ড্রেজিং সংক্রান্ত সমীক্ষা সঠিক ছিল না। যার ফলে ড্রেজিং এর কাঙ্খিত সুফল পাওয়া যায়নি। এ বিষয়ে সমীক্ষা সম্পাদনকারী প্রতিষ্ঠান IWM কে কারণ দর্শাতে বলা যেতে পারে;

১৯.২ প্রকল্পের আওতায় প্রতিরক্ষা কাজ টিকিয়ে রাখতে রাজস্ব বাজেটের আওতায় রক্ষণাবেক্ষণ করা যেতে পারে;

১৯.৩ বাংলাদেশ পানি উন্নয়ন বোর্ডের অধিকাংশ নদী তীর সংরক্ষণমূলক প্রকল্পে প্রতিরক্ষা কাজের সাথে বিক্ষিপ্তভাবে নদী ড্রেজিং করার জন্য একটি অংগ থাকে। কিন্তু যমুনা, পদ্মা, তিস্তা ইত্যাদি বড় নদী বিক্ষিপ্তভাবে ড্রেজিং করে সাধারণত কোন সুফল পাওয়া যায় না। ড্রেজিং-এর সুফল পেতে ক্যাপিটাল ড্রেজিং প্রয়োজন। বড় নদীগুলোতে বিক্ষিপ্ত ড্রেজিং করা হলে অর্থের অপচয় হয়। একান্ত প্রয়োজন না হলে নদী তীর সংরক্ষণ প্রকল্পে বিক্ষিপ্তভাবে অর্থাৎ নদীর ক্ষুদ্র ক্ষুদ্র অংশে ড্রেজিং-এর সংস্থান না রাখতে পানি সম্পদ মন্ত্রণালয় ও বাংলাদেশ পানি উন্নয়ন বোর্ডকে অনুরোধ করা হলো;

১৯.৪ প্রকল্পটির External Audit সম্পাদন এবং উপ-অনুচ্ছেদ: ১৯.১ এ উল্লিখিত সুপারিশের বিষয়ে গৃহিত পদক্ষেপ আইএমই বিভাগকে অবহিত করতে হবে।

খুলনা জেলার ভুতিয়ার বিল এবং বর্ণাল কোলাবাসুখালী-সলিমপুর-বন্যা নিয়ন্ত্রণ ও নিষ্কাশন

সমাপ্ত প্রকল্পের মূল্যায়ন প্রতিবেদন

(সমাপ্ত : জুন, ২০১৩)

০১। প্রকল্পের নাম : খুলনা জেলার ভুতিয়ার বিল এবং বর্ণাল কোলাবাসুখালী-সলিমপুর-বন্যা নিয়ন্ত্রণ ও নিষ্কাশন।

০২। নির্বাহী সংস্থা : বাংলাদেশ পানি উন্নয়ন বোর্ড।

০৩। প্রশাসনিক মন্ত্রণালয় : পানি সম্পদ মন্ত্রণালয়।

০৪। প্রকল্পের অবস্থান : খুলনা জেলার তেরখাদা, রূপসা ও দিঘলিয়া উপজেলা এবং নড়াইল জেলার কালিয়া উপজেলা।

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

(লক্ষ টাকায়)

প্রাক্কলিত ব্যয়		প্রকৃত ব্যয়	পরিকল্পিত বাস্তবায়নকাল		প্রকৃত বাস্তবায়নকাল	অতিক্রান্ত ব্যয় (মূল প্রাক্কলিত ব্যয়ের %)	অতিক্রান্ত সময় (মূল বাস্তবায়ন কালের %)
মূল মোট (প্র: সা:)	সর্বশেষ সংশোধিত মোট (প্র: সা:)	মোট (প্র: সা:)	মূল	সর্বশেষ সংশোধিত			
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮
২১৩৩.৯৮ (--)	১৮৮১.৮৯ (--)	**১৮৮১.৬৬** (--)	ফেব্রুয়ারী' ২০১০ থেকে জুন'২০১২	ফেব্রুয়ারী' ২০১০ থেকে জুন'২০১৩	ফেব্রুয়ারী' ২০১০ থেকে জুন'২০১৩	**প্রযোজ্য নয়**	**৪১.৩৮**%

০৬। অংগ ভিত্তিক বাস্তবায়ন অগ্রগতি :

(লক্ষ টাকায়)

ক্রমিক নং	আরডিপিপি অনুযায়ী কাজের অংগের নাম	একক	পরিকল্পিত লক্ষ্যমাত্রা		প্রকৃত বাস্তবায়ন	
			বাস্তব পরিমাণ	আর্থিক	বাস্তব পরিমাণ (%)	আর্থিক (%)
(১)	(২)	(৩)	(৪)	(৫)	(৬)	(৭)
(ক)	**রাজস্ব ব্যয়ঃ**					
১।	পেট্রোল এন্ড লুব্রিকেন্ট	--	থোক	২৫.০০	থোক	২৫.০০ (১০০%)
২।	প্রিন্টিং ও পাবলিকেশন	--	থোক	১.৫০	থোক	১.৫০ (১০০%)
৩।	স্টেশনারী, সীল ষ্ট্যাম্প ইত্যাদি	--	থোক	২.০০	থোক	২.০০ (১০০%)
৪।	সার্ভে	সংখ্যা	০১টি	১৩.০৫	০১টি (১০০%)	১২.৭৪ (৯৭.৬২%)
৫।	ম্যাথমেটিক্যাল মডেল স্টাডি	সংখ্যা	০১টি	৯৯.৯৬	০১টি	৯৯.৯৬ (১০০%)
৬।	সোশাল এনভায়রনমেন্টাল ইমপ্যাক্ট স্টাডি	সংখ্যা	০১টি	৩৭.৯৯	থোক	৩৭.৯৯ (১০০%)
৭।	মটর যানবাহন মেরামত	--	১ আইটেম	৩.৫০	১ আইটেম(১০০%)	৩.৫০ (১০০%)
৮।	অফিস যন্ত্রপাতি	--	থোক	০.৫০	থোক	০.৫০ (১০০%)
	উপ-মোট (রাজস্ব ব্যয়) =			**১৮৩.৫০**		**১৮৩.১৯(৯৯.৮৩%)**
(খ)	**মূলধন ব্যয়ঃ**					
৯।	মোটর সাইকেল ক্রয় (১০০ সিসি)	সংখ্যা	০২টি	২.৫০	০২টি (১০০%)	২.৫০ (১০০%)
১০।	লেভেলিং মেশিন	সেট	১ সেট	১.০০	১সেট (১০০%)	১.০০ (১০০%)
১১।	ল্যাপটপ	সংখ্যা	০১টি	০.৭৫	০১টি (১০০%)	০.৭৫ (১০০%)
১২।	**ভূমি অধিগ্রহণ**	**হেক্টর**	**২**	**৪০.০০**	**২** (১০০%)	**৪০.০০** (১০০%)
১৩।	স্লুইস গেট মেরামত	সংখ্যা	৮	১২০.০০	৮ (১০০%)	১২০.০০ (১০০%)
১৪।	স্লুইস গেট নির্মাণ (১ ভেন্ট)	সংখ্যা	২টি	২৫৫.০০	**২টি** (১০০%)	**২৫৫** (১০০%)
১৫।	স্লুইস গেট নির্মাণ (২ ভেন্ট)	সংখ্যা	৪টি	৭৮৯.১৯	৪টি (১০০%)	৭৮৯.৩০(১০০০.০১%)
১৬।	খাল পুন: খনন	**কি:মি:**	২০.৯৮	২২৫.০০	২০.৯৮	২২৪.৯৯ (১০০%)
১৭।	নদী পুন: খনন	**কি:মি:**	২.০০	৪৪.০০	২.০০	৪৪.০০ (১০০%)

ক্রমিক নং	আরডিপিপি অনুযায়ী কাজের অংগের নাম	একক	পরিকল্পিত লক্ষ্যমাত্রা		প্রকৃত বাস্তবায়ন	
			বাস্তব পরিমাণ	আর্থিক	বাস্তব পরিমাণ (%)	আর্থিক (%)
(১)	(২)	(৩)	(৪)	(৫)	(৬)	(৭)
১৮।	বাঁধ পুনরাকৃতিকরণ	কি:মি:	৫.০০	৪৫.০০	৫.০০ (১০০%)	৪৫.০০ (১০০%)
১৯।	নির্মাণকালীন রক্ষণাবেক্ষণ	--	থোক	২০.০০	থোক	১৯.৯৮(১০০%)
	উপ-মোট (মূলধন ব্যয়) =	--	--	**১৬৯৮.৩৯**		**১৬৯৮.৪৭**
	সর্ব মোট =	--	--	**১৮৮১.৮৯**	--	**১৮৮১.৬৬ (৯৯.৯৯%)**

০৭। **কাজ অসমাপ্ত থাকলে তার কারণঃ** প্রকল্পের পিসিআর-এ সকল কাজ ১০০% সমাপ্ত দেখানো হয়েছে।

০৮। **মূল্যায়ন পদ্ধতি (Methodology)** : আলোচ্য প্রকল্পের মূল্যায়ন প্রতিবেদন নিম্নোক্ত বিষয়/পদ্ধতি বিবেচনা করা হয়েছেঃ

- প্রকল্পের পিসিআর পর্যালোচনা;
- প্রকল্পের ডিপিপি/আরডিপিপি পর্যালোচনা;
- বিভিন্ন সভার কার্যবিবরণী পর্যালোচনা;
- মন্ত্রণালয় কর্তৃক প্রেরিত প্রকল্পের বাস্তবায়ন অগ্রগতি পর্যালোচনা;
- কাজের বাস্তব অগ্রগতি যাচাই এবং তথ্য সংগ্রহের জন্য সরেজমিনে পরিদর্শন ;
- প্রকল্প বাস্তবায়কারী কর্তৃপক্ষের সাথে আলোচনা;
- প্রকল্প এলাকাভুক্ত সুবিধাভেঅগীদের মতামত।

০৯। **প্রকল্পের উদ্দেশ্যঃ** খুলনা জেলার তেরখাদ, রূপসা ও দিঘলিয়া উপজেলা এবং নড়াইল জেলার কালিয়া উপজেলা ও সংলগ্ন এলাকার বিভিন্ন বিলের জলাবদ্ধতা দূরীকরণের লক্ষ্যে সাময়িক ব্যবস্থা গ্রহণ ও স্টাডির মাধ্যমে দীর্ঘ মেয়াদের জন্য কার্যকর পন্থা উদ্ভাবন।

১০. **প্রকল্পের পটভূমিঃ** নেদারল্যান্ড সরকারের আর্থিক সহায়তায় ১৯৯২-১৯৯৩ সালে খুলনা জেলার তেরোখাদা উপজেলায় এবং নড়াইল জেলার কালিয়া উপজেলায় চিত্রা নদীর বাম তীরে "ভুতিয়ার বিল নিষ্কাশন"-শীর্ষক একটি প্রকল্প বাস্তবায়িত হয়। এর ১০ বছর পূর্বে খুলনা জেলার তেরোখাদা, রূপসা ও দিঘলিয়া উপজেলা এবং নড়াইল জেলার কালিয়া উপজেলায় চিত্রা নদীন ডান তীরে "বর্ণাল-সলিমপুর-কোলাবাসুখালী"-শীর্ষক একটি প্রকল্প বাস্তবায়িত হয়। প্রকল্প দু'টি বাস্তবায়নের পর দীর্ঘ সময় অপর্যাপ্ত মেরামত ও রক্ষণাবেক্ষণের কারণে নদী/খাল ও অবকাঠামোসমূহ বন্যা নিয়ন্ত্রণ ও পানি নিষ্কাশনের কার্যকারিতা হারায়। জলাবদ্ধতা দূরীকরণে আলোচ্য প্রকল্পটির আওতায় পুরানো স্লুইস গেট মেরামত, নতুন স্লুইস গেট নির্মাণ, খাল/নদী খননের পাশাপাশি টেকসই ব্যবস্থা গ্রহণের লক্ষ্যে Institute of Water Modeling (IWM) এর দ্বারা একটি ইঞ্জিনিয়ারিং সার্ভে এবং Centre for Environmental & Geographic Information Services (CEGIS) এর দ্বারা সামাজিক ও পরিবেশগত প্রভাব সার্ভে করার জন্য পাইলট হিসেবে বাংলাদেশ পানি উন্নয়ন বোর্ড আলোচ্য প্রকল্পটি বাস্তবায়নের উদ্যোগ গ্রহণ করে।

১১। প্রকল্পের অনুমোদন ও সংশোধনঃ প্রকল্পটি ২১৩৩.৯৮ লক্ষ টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে ফেব্রুয়ারি, ২০১০ থেকে জুন ২০১২ মেয়াদে বাস্তবায়নের জন্য ২৪/০৩/২০১০ তারিখে মাননীয় পরিকল্পনা মন্ত্রী কর্তৃক অনুমোদিত হয়। পরবর্তীতে প্রকল্পের মেয়াদ ১ বছর বৃদ্ধি করে মোট ১৮৮২.৮৯ লক্ষ টাকা সংশোধিত ব্যয়ে ফেব্রুয়ারি, ২০১০ থেকে জুন ২০১৩ পর্যন্ত পুন:নির্ধারিত মেয়াদে পানি সম্পদ মন্ত্রণালয় কর্তৃক ১৩/০৬/২০১৩ তারিখে প্রকল্পের ১ম সংশোধন করা হয়।

১২। **<u>প্রকল্পের মূল কার্যক্রমঃ</u>**

- ম্যাথমেটিক্যাল মডেল স্টাডি (১টি);
- সোশাল এনভায়রনমেন্টাল ইমপ্যাক্ট স্টাডি (১টি);
- **ভূমি অধিগ্রহণ;**
- স্লুইস গেট মেরামত (৮টি);
- স্লুইস গেট নির্মাণ (১ ভেন্ট,২ ভেন্ট ৪টি);
- খাল পুন: খনন (২০.৯৮ কি:মি:);
- নদী পুন: খনন (২কি:মি:);
- বাঁধ পুনরাকৃতিকরণ (৫কি:মি:)।

১৩। **প্রকল্পের আর্থিক ব্যয় ও বাস্তব অর্জনঃ**

১৩.১ **আর্থিক ব্যয়ঃ** প্রকল্পটির সংশোধিত প্রাক্কলিত ব্যয় ১৮৮১.৮৯ লক্ষ টাকা এবং প্রকৃত বাস্তবায়নকাল ফেব্রুয়ারি, ২০১০ থেকে জুন ২০১৩ পর্যন্ত। পিসিআর হতে প্রাপ্ত তথ্য অনুযায়ী জুন, ২০১৩ পর্যন্ত প্রকল্পের ক্রমপুঞ্জিত আর্থিক ব্যয় হয়েছে ১৮৮১.৬৬ লক্ষ টাকা যা মোট প্রাক্কলিত ব্যয়ের ৯৯.৯৯%।

১৩.২ **বাস্তব অর্জনঃ** প্রকল্প কর্তৃপক্ষের তথ্য অনুযায়ী প্রকল্পের আওতায় ম্যাথমেটিক্যাল মডেল স্টাডি (১টি), সোশাল এনভায়রনমেন্টাল ইমপ্যাক্ট স্টাডি, ভূমি অধিগ্রহণ, স্লুইস গেট মেরামত ৮টি, স্লুইস গেট নির্মাণ ৬টি, খাল পুন: খনন ২০.৯৮ কি:মি:, নদী পুন: খনন ২কি:মি:, বাঁধ পুনরাকৃতিকরণ ৫কি:মি:, নির্মাণকালীন পরিচালনা ও রক্ষণোবেক্ষণ, যানবাহন মেরামত রক্ষণাবেক্ষণ, কম্পিউটার, লেভেলিং মেশিন ইত্যাদি ক্রয়, মটর যানবাহন মেরামত প্রভৃতি অঙ্গের শতভাগ অর্জিত হয়েছে। প্রকল্পটির জুন, ২০১৩ পর্যন্ত ক্রমপুঞ্জিত বাস্তব অগ্রগতি ১০০%।

১৪। **আলোচ্য প্রকল্পের আওতায় গৃহীত উল্লেখযোগ্য ক্রয় কার্যক্রমঃ**

১৪.১ **খাল পুনখননঃ:** আলোচ্য প্রকল্পের আওতায় হাতিয়ার খাল, মরা চিত্রা, জয়সেনা খাল, আটলিয়ার কচিকাটা খাল, হাতিশুরা খাল, আমবারিয়া খাল প্রভৃতি খাল পুন:খনন করা হয়। মোট ১১টি প্যাকেজে ২০.৯৮ কি:মি: দীর্ঘ খাল পুন:খননে প্রকল্পে বরাদ্দ ছিল ২২৫.০০ লক্ষ টাকা। এর বিপরীতে কার্যাদেশ মূল্য ৩২১.৯২ লক্ষ টাকা। এসব খাল পুন:খননে ২০১০-১১ অর্থ বছরে দরপত্র আহ্বান করা হয় এবং কাজ সমাপ্ত হয় ২০১১-১২ অর্থ বছরে।

১৪.২ **নদী পুন খননঃ:**আলোচ্য প্রকল্পের আওতায় চিত্রা নদীর ২ কি:মি: অংশ পু:নখনন করা হয়। মোট ১টি প্যাকেজে ২ কি:মি: দীর্ঘ নদী পুন:খননে প্রকল্পে বরাদ্দ ছিল ৪৪.০০ লক্ষ টাকা। এর বিপরীতে কার্যাদেশ মূল্য ৫২.৫১ লক্ষ টাকা। এসব কাজের জন্য ২০১০-১১ অর্থ বছরে দরপত্র আহ্বান করা হয় এবং কাজ সমাপ্ত হয় ২০১১-১২ অর্থ বছরে।

১৪.৩ **চারটি ২ ভেন্ট স্লুইস গেট নির্মাণঃ** আলোচ্য প্রকল্পের আওতায় মধুপুর, কোলা, পদ্মবিলা,জয়সেনা প্রভৃতি স্থানে ১টি করে মোট ৪টি ২ ভেন্ট স্লুইস গেট নির্মাণ করা হয়েছে। মোট ৪টি প্যাকেজে স্লুইস গেট নির্মাণ প্রকল্পে বরাদ্দ ছিল ৭৮৯.১৯ লক্ষ টাকা। এর বিপরীতে কার্যাদেশ মূল্য ৬৮৭.২২ লক্ষ টাকা। এসব কাজের জন্য ২০১০-১১ অর্থ বছরে দরপত্র আহ্বান করা হয় এবং ৩টি কাজ কাজ সমাপ্ত হয় ২০১১-১২ অর্থ বছরে এবং জয়সেনা স্লুইস গেট নির্মাণ কাজ সমাপ্ত হয় ২০১২-১৩ অর্থ বছরে। ।

১৪.৪ **দুইটি ১ ভেন্ট স্লুইস গেট নির্মাণঃ** আলোচ্য প্রকল্পের আওতায় মোকামপুর,আটলিয়ার, কচিকাটা প্রভৃতি স্থানে ১টি করে মোট ২টি ১ ভেন্ট স্লুইস গেট নির্মাণ করা হয়েছে। মোট ২টি প্যাকেজে স্লুইস গেট নির্মাণ প্রকল্পে বরাদ্দ ছিল ২২৫.০০ লক্ষ টাকা। এর বিপরীতে কার্যাদেশ মূল্য ২২৮.০৬লক্ষ টাকা। এসব কাজের জন্য ২০১১-১২ অর্থ বছরে দরপত্র আহ্বান করা হয় এবং কাজ সমাপ্ত হয় ২০১২-১৩ অর্থ বছরে।

১৪.৫ **আইটি স্লুইস গেট মেরামত:** আলোচ্য প্রকল্পের আওতায় গাজীরহাট, মাধবপাশা, কালিয়া, কৈবর্তসীসা, জুরঝুরিয়া প্রভৃতি স্থানে ১টি করে মোট ৫টি ১ ভেন্ট স্লুইস গেট মেরামত করা হয়েছে। এছাড়া ভেঅমভঅগ-এ ২ ভেন্টের ১টি, আলীপুর-এ ৩ ভেন্টের ১টি ও বাসুখালী-তে ৬ ভেন্টর ১টি স্লুইস গেট মেরামত করা হয়ছে। মোট ৫টি প্যাকেজে এসব স্লুইস গেট নির্মাণ প্রকল্পে বরাদ্দ ছিল ১২০.০০ লক্ষ টাকা। এর বিপরীতে কার্যাদেশ মূল্য ১১৯.২০ লক্ষ টাকা। এসব কাজের জন্য ২০১১-১২ অর্থ বছরে দরপত্র আহ্বান করা হয় এবং কাজ সমাপ্ত হয় ২০১২-১৩ অর্থ বছরে।

১৪.৬ **রাকৃতিকরণঃ:পুন বাঁধ**আলোচ্য প্রকল্পের আওতায় মোট ৫ কি:মি: দীর্ঘ বাঁধ পুন:রাকৃতিকরণ করা হয়েছে। মোট ২টি প্যাকেজে প্রকল্পে বরাদ্দ ছিল ৪৫.০০ লক্ষ টাকা। এর বিপরীতে কার্যাদেশ মূল্য ৪৫.৩০ লক্ষ টাকা। এসব কাজের জন্য ২০১০-১১ অর্থ বছরে দরপত্র আহ্বান করা হয় এবং কাজ কাজ সমাপ্ত হয় ২০১২-১৩ অর্থ বছরে।

১৪.৬ **ক্রয়ঃ এক্সকাভেটর লংবুম একটি**আলোচ্য প্রকল্পের আওতায় ১৫৫.৯৫ লক্ষ টাকা মূল্যে ১টি লংবুম এক্সকাভেটর ক্রয় করা হয়েছে। এটি ক্রয়ের জন্য ০৪/০১/২০১১ তারিখে দরপত্র আহ্বান করা হয় এবং এটি সরবরাহ নেয়া হয় ২১/১২/২০১১ তারিখে।

১৫। **প্রকল্প পরিচালক সম্পর্কিত তথ্যঃ** প্রকল্পটির বাস্তবায়নকালে বাংলাদেশ পানি উন্নয়ন বোর্ডের ২ জন কর্মকর্তা প্রকল্প পরিচালকের দায়িত্বে নিয়োজিত ছিলেন। নিম্নে প্রকল্প পরিচালকগণের তথ্য দেয়া হলো:

ক্রঃ নং	প্রকল্প পরিচালকের নাম	পদবী	পূর্ণকালীন/ খন্ডকালীন	একাধিক প্রকল্পের দায়িত্বে ছিলেন কিনা	সময়কাল
১।	জনাব আব্দুল মজিদ মোল্লা	তত্ত্বধায়ক প্রকৌশলী	খন্ডকালীন	হ্যাঁ	০১/০১/২০১০ হতে ০১/০৪/২০১১

২	দীপক কুমার সরকার	তত্ত্বধায়ক প্রকৌশলী	খন্ডকালীন	হ্যাঁ	০৮/০৪/২০১১ হতে সমাপ্তি পর্যন্ত

১৬। প্রকল্প পরিদর্শনঃ প্রকল্পের বাস্তবায়ন সমাপ্তিতে গত ০৮-১০ সেপ্টেম্বর, ২০১৩ তারিখে প্রকল্প এলাকা সরেজমিনে পরিদর্শন করা হয়। প্রকল্প পরিদর্শনে প্রাপ্ত তথ্যাদি নিম্নরূপঃ

১৬.১ এলাকার পানি নিষ্কাশনের মাদ্রমে জলাবদ্ধতা দূরীকরণে সমাপ্ত প্রকল্পটির আওতায় ৮টি পুরনো স্লুইস গেট মেরামত, ৬টি নতুন স্লুইস গেট নির্মাণ, ২০.৯৮ কি:মি: খাল ও ২ কি:মি: নদী পুন:খনন করা হয়েছে। এতে জলাবদ্ধতা হ্রাস পাওয়ায় কিছু কিছু এলাকায় ধানের চাষ শুরু হয়েছে। খননকৃত খালটি প্রাকৃতিক স্লোপের প্রতিকূলে হওয়ায় সমায়িকভাবে বিলের পানি আতাই নদীতে নিষ্কাশন করা গেলেও এটি টেকসই হবে না বলে জানা যায়। প্রকল্পটি পাইলট প্রকল্প হওয়ায় এর স্বল্প বাজেটের দ্বারা প্রাকৃতিক স্লোপের অনুকূলে আাঠারোবাঁকী ও চিত্রা নদীসহ অন্যান্য নিষ্কাশন খালসমূহ পুন:খনন করা যায়নি। আঠারোবাঁকী ও চিত্রা নদীসহ অন্যান্য নিষ্কাশন খালসমূহ পুন:খনন করা হলে দীর্ঘ মেয়াদে প্রকল্পের সুফল পাওয়া যেতে পারে।

১৬.২ বাস্তবায়িত প্রকল্পটির মাধ্যমে আলোচ্য এলাকায় ৬টি নতুন স্লুইস গেট নির্মাণ করা হয়েছে। এর মধ্যে আটালিয়ার কচিকাটা নামক স্থানে নির্মিত ১ ভেন্টের স্লুইস গেটটি এলাকাবাসীর চাহিদায় ডিজাইন পরিবর্তন করে নৌকা চলাচলের ব্যবস্থা রেখে নির্মাণ করা হয়েছে। অন্য স্লুইস গেটসমূহে নৌকা চলাচলের ব্যবস্থা দেখা যায়নি। স্থানীয় চাহিদার সাথে সঙ্গতি রেখে স্লুইস গেটের ডিজাইন প্রণয়ন করা যৌক্তিক।

১৬.৩ ইতোপূর্বে এ এলাকায় বিভিন্ন উন্নয়ন প্রকল্পের মাধ্যমে বন্যা নিয়ন্ত্রণ ও পানি নিষ্কাশনের ব্যবস্থা গ্রহণের পর দীর্ঘ সময় অপর্যাপ্ত মেরামত ও রক্ষণাবেক্ষণের কারণে নদী/খাল ও অবকাঠামোসমূহ বন্যা নিয়ন্ত্রণ ও পানি নিষ্কাশনের কার্যকারিতা হারায়। এরূপ অচলাবস্থা পরিহারে সমাপ্ত প্রকল্পের সুফল ধরে রাখার জন্য পর্যাপ্ত মেরামত ও রক্ষণাবেক্ষণ বাজেটের ব্যবস্থা রাখা আবশ্যক।

১৬.৪ প্রকল্প এলাকার জলাবদ্ধতা দূরীকরণে টেকসই ব্যবস্থা গ্রহণের লক্ষ্যে আলোচ্য পাইলট প্রকল্পের আওতায় Institute of Water Modeling (IWM) এর দ্বারা একটি ইঞ্জিনিয়ারিং সার্ভে এবং Centre for Environmental & Geographic Information Services (CEGIS) এর দ্বারা সামাজিক ও পরিবেশগত প্রভাব সার্ভে করা হয়। এসব সার্ভের সুপারিশ বাস্তবায়নে বাংলাদেশ পানি উন্নয়ন বোর্ড কার্যকর ব্যবস্থা গ্রহণ করতে পারে।

১৭। **প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জনঃ**

পরিকল্পিত	অর্জিত	মন্তব্য
খুলনা জেলার তেরখাদা, রূপসা ও দিঘলিয়া উপজেলা এবং নড়াইল জেলার কালিয়া উপজেলা ও সংলগ্ন এলাকার বিভিন্ন বিলের জলাবদ্ধতা দূরীকরণের লক্ষ্যে সাময়িক ব্যবস্থা গ্রহণ ও স্টাডির মাধ্যমে দীর্ঘ মেয়াদের জন্য কার্যকর পন্থা উদ্ভাবন।	প্রকল্পটির উদ্দেশ্য পুরোপুরি অর্জিত হয়নি।	প্রকল্পটির উদ্দেশ্য সাময়িকভাবে অর্জিত হয়েছে।

১৮। **সমস্যা বাস্তবায়ন ত্রুটি:**

১৮.১ আলোচ্য প্রকল্পের আওতায় ক্রয় কাজে যেসব দরপত্র বিজ্ঞপ্তি প্রকাশ করা হয় তা প্রকল্প দপ্তর হতে পত্রিকায় পাঠানো হয়নি। প্রকল্প পরিচালক-এর অনুরোধে বাংলাদেশ পানি বোর্ডের ঢাকাস্থ কেন্দ্রীয় কার্যালয় হতে এসব দরপত্র বিজ্ঞপ্তি পত্রিকায় পাঠানো হয়ছ প্রকল্প নথি পর্যালোচনায় দেখা যায় এসব দরপত্র বিজ্ঞপ্তি প্রকল্পের ১ম ও ২য় বছরে দৈনিক খবর, কালের কণ্ঠ, ইন্ডিপেন্ডেন্ট প্রভৃতি পত্রিকায় এবং প্রকল্পের ৩য় বছরে দৈনিক সকালের খবর, ডেইলী সান প্রভৃতি পত্রিকায় প্রকাশ করা হয়। প্রকল্প দপ্তর হতে সরাসরি দরপত্র বিজ্ঞপ্তি পত্রিকায় না পাঠানো এবং বাংলাদেশ পানি উন্নয়ন বোর্ডের ঢাকাস্থ কেন্দ্রীয় কার্যালয় হতে এসব দরপত্র বিজ্ঞপ্তি কম প্রচলিত পত্রিকায় প্রকাশের বিষয়টি মন্ত্রণালয় কর্তৃক খতিয়ে দেখা আবশ্যক।

১৮.২ আলোচ্য পাইলট প্রকল্পের আওতায় Institute (IWM)of Water Modeling এর দ্বারা একটি ইঞ্জিনিয়ারিং সার্ভে এবং Centre for Environmental & Geographic Information Services (CEGIS) এর দ্বারা সামাজিক ও পরিবেশগত প্রভাব সার্ভে করা হয়। এসব সার্ভের বিষয়ে প্রকল্প পরিচালকের দপ্তর হতে কোন ক্রয় প্রক্রিয়া গ্রহণ ছাড়াই বাংলাদেশ পানি উন্নয়ন বোর্ডের ঢাকাস্থ কেন্দ্রীয় কার্যালয় হতে সরাসরি IWMও CEGIS দায়িত্বর দেয়া হয়। প্রকল্প পরিচালক এসব কাজের বিল পরিশোধ করেছে মাত্র। কোন উন্নয়ন প্রকল্পের অর্থ এভাবে ব্যয় করা সরকারের প্রচলিত ক্রয় আইন/বিধিমালা'র সাথে সামঞ্জস্যপূর্ণ নয় বলে প্রতীয়মান। বিষয়টি মন্ত্রণালয় কর্তৃক খতিয়ে দেখা আবশ্যক।

১৯। **সুপারিশ/মতামতঃ**

১৯.১ আলোচ্য প্রকল্পটি পাইলট প্রকল্প হওয়ায় এর স্বল্প বাজেটের দ্বারা প্রাকৃতিক স্লোপের অনুকূলে আঠারোবাঁকী ও চিত্রা নদীসহ অন্যান্য নিষ্কাশন খালসমূহ পুন:খনন করা যায়নি। আঠারোবাঁকী ও চিত্রা নদীসহ অন্যান্য নিষ্কাশন খালসমূহ পুন:খনন করা হলে দীর্ঘ মেয়াদে প্রকল্পের সুফল পাওয়া যেত।

১৯.২ আলোচ্য পাইলট প্রকল্পের আওতায় Institute of Water Modeling (IWM) এর দ্বারা একটি ইঞ্জিনিয়ারিং সার্ভে এবং Centre for Environmental & Geographic Information Services (CEGIS) এর দ্বারা সামাজিক ও পরিবেশগত প্রভাব সার্ভে করা হয়। এসব সার্ভের সুপারিশের ভিত্তিতে প্রকল্প এলাকার জলাবদ্ধতা দূরীকরণে টেকসই ব্যবস্থা গ্রহণের লক্ষ্যে বাংলাদেশ পানি উন্নয়ন বোর্ড কার্যকর ব্যবস্থা গ্রহণ করতে পারে।

১৯.৩ আলোচ্য প্রকল্প দপ্তর হতে সরাসরি দরপত্র বিজ্ঞপ্তি পত্রিকায় না পাঠানো এবং বাংলাদেশ পানি উন্নয়ন বোর্ডের ঢাকাস্থ কেন্দ্রীয় কার্যালয় হতে এসব দরপত্র বিজ্ঞপ্তি কম প্রচলিত পত্রিকায় প্রকাশের বিষয়টি মন্ত্রণালয় কর্তৃক খতিয়ে দেখবে।

১৯.৪ আলোচ্য পাইলট প্রকল্পের আওতায় দু'টি সার্ভের বিষয়ে প্রকল্প পরিচালকের দপ্তর হতে কোন ক্রয় প্রক্রিয়া গ্রহণ ছাড়াই বাংলাদেশ পানি উন্নয়ন বোর্ডের ঢাকাস্থ কেন্দ্রীয় কার্যালয় হতে সরাসরি IWM ও CEGIS দায়িত্ব দেয়া সরকারের প্রচলিত ক্রয় আইন/বিধিমালা'র লঙ্ঘন কিনা তা মন্ত্রণালয় খতিয়ে দেখে কার্যকর ব্যবস্থা গ্রহণ করবে। আবশ্যক।

"ভৈরব বন্দর রক্ষা প্রকল্প"

সমাপ্ত মূল্যায়ন প্রতিবেদন

(সমাপ্ত ঃ জুন, ২০১৩)

১। প্রকল্পের নাম ঃ ভৈরব বন্দর রক্ষা প্রকল্প।

২। প্রকল্পের অবস্থান ঃ কিশোরগঞ্জ জেলার ভৈরব উপজেলা।

৩। বাস্তবায়নকারী সংস্থা ঃ বাংলাদেশ পানি উন্নয়ন বোর্ড।

৪। প্রশাসনিক মন্ত্রণালয় ঃ পানি সম্পদ মন্ত্রণালয় ।

৫। প্রকল্পের বাস্তবায়ন সময় ও ব্যয় ঃ

(লক্ষ টাকায়)

প্রাক্কলিত ব্যয়		প্রকৃত ব্যয়	পরিকল্পিত বাস্তবায়নকাল		প্রকৃত	অতিক্রান্ত ব্যয়	অতিক্রান্ত
মূল মোট (প্রঃ সাঃ)	সর্বশেষ সংশোধিত মোট (প্রঃসাঃ)	মোট (প্রঃ সাঃ)	মূল	সর্বশেষ সংশোধিত	বাস্তবায়ন কাল	(মূল প্রাক্কলিত ব্যয়ের %)	সময় (মূল বাস্ত বায়ন কালের %)
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮
২৩৯২.২১ (--)	প্রযোজ্য নয়	২২৩২.৩৩ (--)	এপ্রিল, ২০১০ হতে জুন, ২০১১	এপ্রিল, ২০১০ হতে জুন, ২০১৩	এপ্রিল, ২০১০ হতে জুন, ২০১৩	প্রযোজ্য নয়	২ বছর (১৬০%)

৬। **প্রকল্পের অঙ্গভিত্তিক বাস্তবায়ন ঃ** বাংলাদেশ পানি উন্নয়ন বোর্ড হতে প্রাপ্ত প্রকল্প সমাপ্তি প্রতিবেদন (PCR) অনুযায়ী প্রকল্পটির অঙ্গভিত্তিক বাস্তব ও আর্থিক অগ্রগতি নিম্নে দেয়া হলো ঃ

(লক্ষ টাকায়)

ডিপিপি অনুযায়ী প্রকল্প কাজের বিভিন্ন অঙ্গের নাম		একক	পরিকল্পিত লক্ষ্যমাত্রা		প্রকৃত বাস্তবায়ন	
			বাস্তব পরিমাণ	আর্থিক	বাস্তব পরিমাণ (%)	আর্থিক (%)
ক্রঃ নং	১	২	৩	৪	৫	৬
(ক)	**রাজস্ব খাতঃ** **সরবরাহ এবং সেবা**					
	(১) পেট্রোল এন্ড লুব্রিকেন্ট	দফা	১	৩.০০	১ (১০০%)	২.৪৯ (৮৩%)
	(২) জরিপ ও অনুসন্ধান	দফা	১	১.৫০	১ (১০০%)	১.৪৯ (৯৯.৩৩%)
	উপ-মোট (ক)=			**৪.৫০**		**৩.৯৮**
(খ)	**মূলধন ব্যয় ঃ**					
	সম্পদ অধিগ্রহণ					
	(৩) জীপ (৩৫০০ সিসি, ৫ দরজা)	সংখ্যা	১টি	৪৫.০০	১ (১০০%)	৪৪.৯০ (৯৯.৭৭%)
	(৪) মোটর সাইকেল (১২৫ সিসি)	সংখ্যা	১টি	১.২৫	১ (১০০%)	১.২৫ (১০০%)
	(৫) সার্ভে যন্ত্রপাতি (লেভেলিং ইনস্টুমেন্ট-২টি, প্লেইন টেবিল-১টি, আনুষংঙ্গিক যন্ত্রপাতিসহ হ্যান্ড জিপিএস-টি)	সেট	১ সেট	৩.০০	১ (১০০%)	২.৯১ (৯৭%)
	(৬) কম্পিউটার (লেজার প্রিন্টরি ও আনুষংঙ্গিক যন্ত্রপাতিসহ)-১ সেট	সংখ্যা	১টি	১.০০	১ (১০০%)	০.৯৮ (৯৮%)
	(৭) বৃক্ষ রোপন (২২৮০টি)	সংখ্যা	২২৪০টি	২.৭৯	০.০০ (০%	০.০০ (০%
	নির্মাণ কাজঃ (৮) উপ-বিভাগীয় প্রকৌশলীর অফিস কাম পরিদর্শন বাংলো নির্মাণ	স্কয়ার মিটার	৩০০ Sqm	৬০.০০	০.০০ (০%)	০.০০ (০%
	(৯) নদীর তীর সংরক্ষণ কাজ (১৮৭৬ মিটার, ৪টি সিড়ি সহ)	মিটার ও সংখ্যা	১৪৭৬ m & ৪টি	১৯৩৩.৫৪	১৪৭৬ m & ৪টি	১৮৮৭.১৬ (৯৭.৬০%)

ডিপিপি অনুযায়ী প্রকল্প কাজের বিভিন্ন অঙ্গের নাম		একক	পরিকল্পিত লক্ষ্যমাত্রা		প্রকৃত বাস্তবায়ন	
			বাস্তব পরিমাণ	আর্থিক	বাস্তব পরিমাণ (%)	আর্থিক (%)
ক্রঃ নং	১	২	৩	৪	৫	৬
					(১০০%)	
	(১০) রাস্তা নির্মাণ ৭০০ মিটার	মিটার	৭০০মিটার	১৬৪.৭৮	৭০০মিটার (১০০%)	১৬৪.৭৮ (১০০%)
	(১১) ওয়াক-ওয়ে নির্মাণ (১৬৪০ মিটার)	মিটার	১৬৪০ মিটার	৭৯.৮৩	১৫৪০মিটার (৯৪%)	৭৬.৯১ (৯৬.৩৪%)
	(১২) র‍্যাম্প নির্মাণ (১টি)	সংখ্যা	১টি	৩২.০৬	০.০০ (০%)	০.০০ (০%
	(১৩) ড্রেন (৪৩৮ মিটার) ও ড্রেইনেজ আউটলেট নির্মাণ (৫টি)	মিটার	৪৩৮ m & ৫টি	৪৯.৪৬	৪৩৮ m & ৫টি (১০০%)	৪৯.৪৬ (১০০%)
	উপ-মোট (খ)=			**২৩৭২.৭১**		**২২২৮.৩৫**
(গ)	ফিজিক্যাল কন্টিনজেন্সী	দফা	১	৫.০০	০.০০ (০%)	০.০০ (০%
(ঘ)	প্রাইস কন্টিনজেন্সী	দফা	১	১০.০০	০.০০ (০%)	০.০০ (০%
	সর্বমোট =			**২৩৯২.২১**		**২২৩২.৩৩**

৭। **কাজ অসমাপ্ত থাকলে তার কারণ ঃ** প্রকল্পটির আওতায় উপ-বিভাগীয় প্রকৌশলীর অফিস কাম পরিদর্শন বাংলো নির্মাণ করার কথা থাকলেও ভূমি অধিগ্রহণ সংক্রান্ত জটিলতার জন্য তা করা সম্ভব হয়নি। তাছাড়া ১৬৪০ মিটার ওয়াক-ওয়ে নির্মাণ করার কথা থাকলেও তা পুরোপুরি নির্মাণ করা সম্ভব হয়নি। ১টি র‍্যাম্প নির্মাণ করা কথা থাকলে তা নির্মাণ করা সম্ভব হয়নি।

৮। **মূল্যায়ন পদ্ধতিঃ** প্রকল্পটির সমাপ্তি মূল্যায়ন প্রতিবেদন প্রণয়নে নিম্নোক্ত বিষয়/পদ্ধতি বিবেচনা করা হয়েছে ঃ

- প্রকল্পের ডিপিপি পর্যালোচনা ;
- প্রকল্পের PEC/ECNEC সভার সিদ্ধান্ত ও কার্যবিবরণী পর্যালোচনা ;
- মন্ত্রণালয় কর্তৃক প্রেরিত প্রকল্পের বাস্তবায়ন অগ্রগতি পর্যালোচনা ;
- কাজের বাস্তব অগ্রগতি যাচাই এবং তথ্য সংগ্রহের জন্য সরেজমিনে পরিদর্শন ;
- প্রাপ্ত তথ্যের ভিত্তিতে সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তাদের সাথে আলোচনা ;
- প্রকল্প এলাকাভুক্ত সুবিধাভোগীদের মতামত গ্রহণ।

৯। সাধারণ পর্যবেক্ষণ ঃ

৯.১। প্রকল্পের উদ্দেশ্যঃ

(ক) নদী তীর সরক্ষণের মাধ্যমে মেঘনা নদীর ভাঙ্গন থেকে ভৈরব বন্দর, শহর, ভৈরব বাজার ও তদসংলগ্ন এলাকার দোকানপাট, স্কুল, কলেজ, মাদ্রাসা, সরকারি ও বেসরকারি অবকাঠামোসহ জনসাধারণের ঘড়বাড়ী রক্ষাকরণ;

(খ) বিভিন্ন এলাকা থেকে আসা মালামাল, খাদ্যশস্য, মৎস্য ইত্যাদি বাংলাদেশের বিভিন্ন অঞ্চলে পরিবহণের সুবিধার্থে যাতায়াত ব্যবস্থার উন্নয়ন সাধন;

(গ) বাংলাদেশের উত্তর-পূর্বাঞ্চল ও দক্ষিণ-পূর্বাঞ্চলের সহিত দেশের বিদ্যুৎ সরবরাহ ব্যবস্থায় অপরিসীম গুরুত্বপূর্ণ বিদ্যুৎ টাওয়ারটি রক্ষা করে বিদ্যুৎ সরবরাহ নিশ্চিতকরণ;

(ঘ) আর্থ-সামাজিক উন্নয়নসহ এলাকার নিরাপত্তা ও জাতীয় অর্থনৈতিক অবস্থার উন্নয়ন সাধন;

(ঙ) নদী ভাংগনের ফলে উদ্ভুত পরিবেশ ও সামাজিক ও অর্থনৈতিক বিরুপ প্রভাব রোধকরণ;

(চ) প্রকল্প এলাকায় ব্যবসা বাণিজ্যের প্রসার, কর্মসংস্থান বৃদ্ধিকরণ;

(ছ) দারিদ্র্য বিমোচন তথা আয়বর্ধক কর্মকান্ডের সুযোগ সৃষ্টি;

৯.২। প্রকল্পের পটভূমি ঃ ভৈরব বাজার তথা বন্দর কিশোরগঞ্জ জেলার ভৈরব উপজেলা সদরে মেঘনা নদীর ডান তীর এবং মেঘনা ও পুরাতন ব্রক্ষ্মপুত্র নদীর সংযোগস্হলের উজানে অবস্হিত। ভৈরব বাজার একটি গুরুত্বপূর্ণ নদী বন্দর এবং ঐতিহাসিকভাবে শিল্প ও বাণিজ্যিক কর্মকান্ডের কেন্দ্রবিন্দু। উজানে কয়েকটি নদীর প্রবাহ যেমন কালনী, সুরমা, কুশিয়ারা, খোয়াই, ধনু, রত্না, ঘোড়াউত্রার বন্যার পানি মেঘনায় পতিত হয়ে। এ মেঘনার উৎপত্তিস্থলে ভৈরব বাজার অবস্থিত মিলিত স্রোত ধারায় সৃষ্ট ঘূর্ণাবর্তের কারণে বন্দরটি বরাবরই ভাঙ্গন প্রবণ। বর্ষাকালে বন্দর এলাকায় অসংখ্য জলযান, ইঞ্জিন চালিত নৌকা, লঞ্চ ইত্যাদি চলাচলের ফলে সৃষ্ট টেউয়ের কারণেও মেঘনা নদীর ডান তীরে ভাঙ্গন তীব্রতর হয়। ১৯৮৪ সালে ভৈরব বাজারের টিনপট্টিতে বড় ধরণের ভাঙ্গন দেখা দেয়। পরবর্তীতে ১৯৮৬ সালে লঞ্চঘাট, ১৯৮৭ সালে সর্বপ্রথম রেলওয়ে সেতুর উজান ও ১৯৮৮ সালে গুড়পট্রি এলাকা ভাঙন কবলিত হয় এবং এতে ব্যাপক সম্পদের ক্ষয়ক্ষতি হয়। এহেন অবস্হায়, পানি সম্পদ মন্ত্রী স্হানীয় সংসদ সদস্যসহ ভাঙ্গন এলাকা পরিদর্শন করেন এবং বাংলাদেশ পানি উন্নয়ন বোর্ডের কর্মকর্তাগণকে ভৈরব বাজার রক্ষার্থে প্রয়োজনীয় রক্ষাপ্রদ ব্যবস্হা নেয়ার নির্দেশ প্রদান করেন। এ প্রেক্ষাপটে, ভৈরব বন্দরকে রক্ষাকল্পে প্রয়োজনীয় রক্ষাপ্রদ ব্যবস্হা গ্রহণের উদ্দেশ্যে বাপাউবো কর্তৃক একটি কারিগরি কমিটি গঠন করা হয়। উক্ত কারিগরি কমিটির সুপারিশ অনুযায়ী প্রকল্পটি বাস্তবায়নের প্রস্তাব করা হয়।

১০। **ভৈরব বন্দর রক্ষা প্রকল্পের গুরুত্বঃ**

মেঘনা নদীর উপর বাংলাদেশ রেলওয়ে এবং সড়ক ও জনপথ কর্তৃক সেতু নির্মাণের ফলে সেতুর উজান ও ভাটিতে নদীর প্রবাহের গতিবেগের তারতম্য হওয়ার কারনে ভৈরর বাজার ভাংগন কবলিত ছিল। মেঘনা নদীর তলদেশ (River Bed) পলি পড়ে ভরাট হচ্ছে। কোথাও কোথাও ডুবন্ত চর সৃষ্টি হওয়ার কারনে নদীর প্রবাহধারা বিভক্ত হয়ে প্রবাহিত হচ্ছে। বিভক্ত প্রবাহধারা নদীর ডান তীরে প্রবাহের ফলশ্রচতিতে ভৈরব বাজারে মেঘনা নদীর ডান তীর ভাংগন কবলিত ছিল। মেঘনা নদীর ডান তীরে অবস্থিত দু'টি জাতীয় বিদ্যুৎ টাওয়ার এলাকা ভাঙ্গন কবলিত ছিল। বাংলাদেশের উত্তর-পূর্বাঞ্চল ও দক্ষিণ-পূর্বাঞ্চলের সহিত দেশের বিদ্যুৎ সরবরাহ ব্যবস্থায় বর্ণিত টাওয়ার দু'টির গুরত্ব অপরিসীম বিবেচনায় জাতীয় গ্রীডে বিদ্যুৎ সরবরাহ নিশ্চিতকরণ,বন্দর এলাকার মালামাল স্থানান্তরে যাতাযত ও মালামাল উঠানামার সুবিধাদি উন্নয়নসহ ভৈরব বাজার শহরকে মেঘনা নদীর ভাংগন হতে রক্ষাকল্পে প্রকল্প বাস্তবায়ন জরুরী ছিল।

১১। **প্রকল্পের অনুমোদনঃ**

১১.১ সম্পূর্ণ জিওবি অর্থায়নে ২৬৮০.৪৪ লক্ষ টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে প্রকল্পটির ডিপিপি পরিকল্পনা কমিশনে প্রেরণ করা হলে গত ০৭/০৪/২০১০ তারিখে প্রকল্পটির উপর পিইসি সভা অনুষ্ঠিত হয়। পিইসি সভার সুপারিশ অনুযায়ী সম্পূর্ণ জিওবি অর্থায়নে ২৩৯২.২১ লক্ষ টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে এপ্রিল, ২০১০ হতে জুন, ২০১১ পর্যন্ত মেয়াদে বাস্তবায়নের জন্য প্রকল্পটির ডিপিপি পরিকল্পনা মন্ত্রী কর্তৃক গত ১৬/০৫/২০১০ তারিখে অনুমোদিত হয়। পরবীর্তে প্রকল্পটি বাস্তবায়নে নানাবিধ সমস্যা বিবেচনায় প্রকল্পটির বাস্তবায়ন মেয়াদকাল জুন'২০১৩ পর্যন্ত বৃদ্ধি করা হয়। এবং এই সময়ের মধ্যে প্রকল্পটি বাস্তবায়ন সম্পন্ন করা হয়েছ।

১১.২। ভৈরব বন্দর রক্ষা প্রকল্পটি গত ১৯-০৪-১৪ ইং তারিখে সরেজমিনে পরিদর্শন করা হয়। পরিদর্শনের সময় পানি উন্নয়ন বোর্ড, পওর বিভাগ, কিশোরগঞ্জ -এর নির্বাহী প্রকৌশলী জনাব সৈয়দ হাসান ইমাম, উপ-বিভাগীয় প্রকৌশলী জনাব মোঃ সাইদুল ইসলাম খান, শাখা কর্মকর্তা জনাব মুন্সী জহুরুল ইসলাম, শাখা কর্মকর্তা জনাব মোঃ শাহজাহান, শাখা কর্মকর্তা জনাব খন্দকার মোশারফ হোসেন উপস্থিত ছিলেন।

১২। প্রকল্পের মূল কার্যক্রমঃ

৪টি সিঁড়িসহ নদী তীর সংরক্ষণ কাজ ১৮৭৬ মিঃ, রাস্তা নির্মাণ ৭০০ মিঃ, ওয়াকওয়ে নির্মাণ ১৬৪০ মিঃ, ড্রেন নির্মাণ ৪৩৮ মিঃ, ড্রেইনেজ আউটলেট ৫টি, উপ-বিভাগীয় প্রকৌশলীর অফিস ভবন কাম বাংলো নির্মাণ ৩০০ বঃ মিঃ, যানবাহন খাতে ১টি জীপ ও ১টি মোটরসাইকেল ইত্যাদি ক্রয় প্রকল্পটির মূল কাজ।

১৩। **প্রকল্পের সার্বিক আর্থিক ও বাস্তব অগ্রগতিঃ**

১৩.১ **প্রকল্পের আর্থিক অগ্রগতিঃ** প্রকল্পটির অনুমোদিত প্রাক্কলিত ব্যয় ২৩৯২.২১ লক্ষ টাকা এবং বাস্তবায়নকাল এপ্রিল ২০১০ হতে জুন, ২০১১ পর্যন্ত। প্রকল্প সমাপ্তি প্রতিবেদন (চঈজ) হতে প্রাপ্ত তথ্য অনুযায়ী জুন, ২০১৩ পর্যন্ত প্রকল্পের ক্রমপুঞ্জিত আর্থিক অগ্রগতি হয়েছে ২২৩২.৩৩**(৯৩.৩১%)** লক্ষ টাকা।

১৩.২ **প্রকল্পের বাস্তব অগ্রগতিঃ**

পরিদর্শন ও পিসিআর হতে প্রাপ্ত তথ্য অনুযায়ী প্রকল্পটির জুন, ২০১৩ পর্যন্ত ক্রমপুঞ্জিত বাস্তব অগ্রগতি ৯৩.৩১%। অনুমোদিত প্রকল্প দলিল (ডিপিপি) অনুযায়ী প্রকল্পটির মাঠ পর্যায়ে কাজ বাংলাদেশ পানি উন্নয়ন বোর্ডের কিশোরগঞ্জ পওর বিভাগ এর আওতায় ও সার্বিক তত্ত্বাবধানে বাস্তবায়ন করা হয়েছে। প্রকল্পটি বাস্তবায়নের জন্য আলাদাভাবে কোন জনবল নিয়োগ করা হয়নি।

প্রকল্পটি সাবেক মহামান্য রাষ্ট্রপতি প্রয়াত: জনাব মোঃ জিল্লুর রহমান উদ্বোধন করেন, তৎপরবর্তীতে বঙ্গভবন থেকে বিভিন্ন সময়ে কাজের মনিটরিং করা হয়। তাছাড়া আলোচ্য প্রকল্পের কাজ চলাকালীন এবং প্রকল্প সমাপ্তির পর মোট ০৩ (তিন) টি স্টিয়ারিং কমিটির সভা হয়। সর্বশেষ স্টিয়ারিং কমিটিতে কাজটি বাস্তবায়নে বাপাউবোকে ধন্যবাদ জ্ঞাপন সহ সন্তোষ প্রকাশ করা হয়।

১৩.৩ **ভৈরব বন্দর রক্ষা প্রকল্পের কাজের অগ্রগতি এবং বর্তমান অবস্থাঃ-**

ভৈরব বন্দর রক্ষা প্রকল্পের কাজের বিষয়ে গঠিত তদারকি কমিটির কার্যক্রম প্রকল্পটি সমাপ্ত হওয়া পর্যন্ত বহাল ছিল। তদারকি কমিটি প্রতি সপ্তাহে কাজের **Quality and Quantity** তদারকি করেন বলে ডকুমেন্ট পর্যালোচনায় প্রতীয়মান হয়। তাছাড়া বাপাউবোর টাস্কফোর্স স্থানীয় প্রশাসন ও মাননীয় সাংসদ কর্তৃক গঠিত কমিটির তদারকিও যথেষ্ট পরিমাণে বিদ্যমান ছিল। তদারকি কমিটি কর্তৃক কাজের সিসি ব্লক নির্মাণ, রাস্তা. ড্রেন, ওয়াকওয়ে নির্মাণ, ইত্যাদি প্রতিটি কাজে মান নিয়ন্ত্রণ করা হয় মর্মে জানা যায়। প্রকল্পের নদীতীর সংরক্ষণ কাজে **Double protection** রাখা হয় অর্থাৎ **RCC retaining wall** নির্মাণ করার পর সিসি ব্লক দ্বারা স্লোপ নির্মাণ কাজ করা হয়। ফলে নদীতীর সংরক্ষণ দীর্ঘমেয়াদী টেকসই হবে মর্মে আশা করা যায়। উল্লেখ্য, কাজটি নির্মিত হওয়ার পর ইতোমধ্যে ২টি বর্ষা মৌসুম অতিক্রান্ত হয়েছে। এখনো কাজের গুণগত মান সন্তোষজনক অবস্থায় পাওয়া গিয়েছে।

১৩.৩ Procurement of Works এর উপর তথ্যাদিঃ

ভৈরব বন্দর রক্ষা প্রকল্পের আওতায় ১৮৭৬ মিঃ নদীতীর সংরক্ষণ কাজটি সম্পাদনের লক্ষ্যে মোট ৫টি প্যাকেজে বিভিক্ত করে উম্মুক্ত দরপত্রের মাধ্যমে দরপত্র আহবান করা হয়। গৃহীত দরপত্রের মধ্যে প্যাকেজ নং **W-01** এ ১১টি , প্যাকেজ নং **W-02** তে ৯টি , প্যাকেজ নং **W-03** তে ৮টি, প্যাকেজ নং **W-04** তে ১১টি এবং প্যাকেজ নং **W-05** তে ১৩টি দরপত্র জমা পড়ে বলে জানা যায়। তন্মধ্যে কারিগরিভাবে **Responsive** দরপত্রসমূহ পিপিআর/২০০৮ এর বিধিমালা অনুসরণপূর্বক প্রক্রিউরমেন্ট এর কার্যক্রম সম্পন্ন করা হয়।

১৩.৪। পরিদর্শনকালে ভৈরব বন্দর রক্ষা প্রকল্পের ১৮৭৬ মিঃ নদীতীর সংরক্ষণ কাজের সহিত ৪টি সিঁড়ির সংস্থান থাকলেও স্থানীয় বন্দরের চাহিদা মোতাবেক ২টি **R.C.C** সিঁড়ি ও **C.C. block** দ্বারা ১১টি অতিরিক্ত সিঁড়ি নির্মিত অবস্থায় পাওয়া যায়। প্রকল্পটি বাস্তবায়নের পরবর্তীতে মালামাল পরিবহণ ও যাত্রীদের যাতায়াত বৃদ্ধি পাওয়ায় আলোচ্য প্রকল্পের ২ নং প্যাকেজের অনুমোদিত ডিজাইন অনুযায়ী **Double layer C.C. block** থাকায় স্থানীয় ব্যবসায়ীগণ নিজ উদ্যোগে ৪টি সিঁড়ি নির্মাণ করেন বলে জানা যায়। যাহার ফলে মালামাল আমদানী ও রপ্তানী এবং সাধারণ যাত্রীদের যাতায়াত সহজতর হচ্ছে।



চিত্র: ১



চিত্র: ২

১৪। প্রকল্প বাস্তবায়নের ফলে সম্পদ রক্ষাঃ-

(ক) আলোচ্য প্রকল্প বাস্তবায়নের ফলে মেঘনা নদীর ভাঙ্গনের কবল হতে সরকারী , আধা সরকারী প্রতিষ্ঠান এবং বন্দরের গুরচত্বপূর্ণ স্থাপনা সমূহ রক্ষা পেয়েছে (চিত্র-১ ও চিত্র-২)। (খ) প্রকল্পটি বাস্তবায়নের ফলে **National grid line** এর **North western electric tower** এবং **South eastern electric tower** মেঘনা নদীর ভাঙ্গন হতে রক্ষা পায় (চিত্র-৪), যা প্রকল্পটি বাস্তবায়নের পূর্বে হুমকীর মুখে ছিল। (গ) প্রকল্পটি বাস্তবায়নের

ফলে প্রকল্প এলাকায় আর্থ সামাজিক প্রভুত উন্নতি সাধিত হয়েছে (চিত্র-৩ ও চিত্র-৫)। তাছাড়া প্রকল্প বাস্তবায়নের ফলে ব্যবসা প্রতিষ্ঠান ও আমদানী-রপ্তানী সহ দেশের অর্থনীতিতে বিশেষ অবদান (ঘ) প্রকল্পটি বাস্তবায়নের ফলে **Environmental, economic** এবং **infrastructure** এর প্রভূত উন্নতি সাধিত হয়। নদী ভাঙ্গন হতে বন্দর, জানমাল রক্ষা এবং প্রচুর সম্পদ রক্ষা পেয়েছে।



চিত্র: ৩



চিত্র: ৪



চিত্র: ৫

১৫। **প্রকল্প পরিচালক সম্পর্কিত তথ্যঃ** প্রকল্পটির বাস্তবায়নকালীন সময়ে (এপ্রিল, ২০১০ হতে জুন, ২০১৩ পর্যন্ত) মোট ২ (দুই) জন প্রকৌশলী প্রকল্প পরিচালকের দায়িত্বে নিয়োজিত ছিলেন। নিম্নে প্রকল্প পরিচালকের তথ্য দেয়া হলোঃ

ক্রঃ নং	কর্মকর্তার নাম	পদবি	পূর্ণকালীন/ খন্ডকালীন	সময়কাল
১.	জনাব নাজমুল হক	তত্ত্বাবধায়ক প্রকৌশলী	খন্ডকালীন	৩০/৭/২০০৯ হতে ২৫/০৯/২০১১
২.	জনাব মোঃ রফিকুল ইসলাম	তত্ত্বাবধায়ক প্রকৌশলী	খন্ডকালীন	২৫/০৯/২০১১ হতে ১১/০৯/২০১৩

১৬। প্রকল্পের বাস্তবায়নোত্তর প্রভাব ঃ

(ক) প্রকল্পটি বাস্তবায়নের ফলে স্থানীয় সুবিধাভোগীদের জীবনযাত্রার মানের প্রভুত উন্নতি সাধিত হয়। প্রকল্প বাস্তবায়নের পূর্বে আলোচ্য প্রকল্পে বিভিন্ন স্থানে টিন পট্টি , আধা পাকা ঘর, নোংরা নর্দমা, জনবসতিপূর্ণ এলাকা বিরাজমান ছিল। প্রকল্প বাস্তবায়নের ফলে ব্যবসা বাণিজ্য বৃদ্ধি, আমদানি রপ্তানি বৃদ্ধি এবং এলাকার নোংরা নর্দমা, ময়লা আবর্জনা দুরীভূত হয়; বিশেষকরে আর্থসামাজিক উন্নতি ঘটে। (খ) প্রকল্পটি বাস্তবায়নের ফলে প্রকল্পের অভ্যন্তরে পরিবেশগত প্রভূত উন্নয়ন সাধিত হয় (চিত্র-৬ ও চিত্র-৭)। স্থানীয় ব্যবসা প্রতিষ্ঠান সহ পাকা বিল্ডিং নির্মাণ, যাতায়ত, মালামালসহ যানবাহণ প্রবেশ ইত্যাদির উন্নয়ন ঘটে। তাহাছাড়া প্রকল্প বাস্তবায়নের পূর্বে নোংরা নর্দমা, ড্রেন ইত্যাদি অনেকাংশে অপসারণ করা হয়। তবে স্থানীয় জনসাধারণ এখনও যত্রতত্র অপরিকল্পিতভাবে বর্জ্য ফেলায় পরিবেশ এর ভারসাম্য বিঘ্নিত হচ্ছে। এ ব্যাপারে পৌরসভাকে পত্র দ্বারা অবহিত করা হয়েছে বলে জানা যায়। প্রকল্পের আওতায় ৪টি সিঁড়ি নির্মাণ করলেও তা পর্যাপ্ত না হওয়ায় প্রকল্পের আনুমানিক ৬০ মিঃ স্থানে **Double layer C.C. block** দ্বারা স্থানীয় ব্যবসায়ীগণ কর্তৃক কয়েকটি সিঁড়ি নির্মাণ করা হয় যা **Landing** সমস্যা সমাধানে সহায়ক ভূমিকা রাখছে।



চিত্র: ৬



চিত্র: ৭

১৭। **প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জন ঃ**

পরিকল্পিত	অর্জিত
(ক) নদী তীর সংরক্ষণের মাধ্যমে মেঘনা নদীর ভাঙ্গন থেকে ভৈরব বন্দর, শহর, ভৈরব বাজার ও তদসংলগ্ন	(ক) নদী তীর সরক্ষণের মাধ্যমে মেঘনা নদীর ভাঙ্গন থেকে ভৈরব বন্দর, শহর, ভৈরব বাজার ও

এলাকার দোকানপাট, স্কুল, কলেজ, মাদ্রাসা, সরকারি ও বেসরকারি অবকাঠামোসহ জনসাধারণের ঘড়বাড়ি রক্ষাকরণ;	তদসংলগ্ন এলাকার দোকানপাট, স্কুল, কলেজ, মাদ্রাসা, সরকারি ও বেসরকারি অবকাঠামোসহ জনসাধারণের ঘড়বাড়ি রক্ষা হয়েছে।
(খ) বিভিন্ন এলাকা থেকে আসা মালামাল, খাদ্যশস্য, মৎস্য ইত্যাদি বাংলাদেশের বিভিন্ন অঞ্চলে পরিবহণের সুবিধার্থে যাতায়াত ব্যবস্থার উন্নয়ন সাধন;	(খ) বিভিন্ন এলাকা থেকে আসা মালামাল, খাদ্যশস্য, মৎস্য ইত্যাদি বাংলাদেশের বিভিন্ন অঞ্চলে পরিবহনের সুবিধার্থে যাতায়াত ব্যবস্থার উন্নয়ন সাধন হয়েছে।
(গ) বাংলাদেশের উত্তর-পশ্চিম ও দক্ষিণ-পূর্বাঞ্চলের সহিত দেশের বিদ্যুৎ সরবরাহ ব্যবস্থায় অপরিসীম গুরুত্বপূর্ণ বিদ্যুৎ টাওয়ার দু'টি রক্ষা করে বিদ্যুৎ সরবরাহ নিশ্চিতকরণ;	(গ) বাংলাদেশের উত্তর-পশ্চিম ও দক্ষিণ-পূর্বাঞ্চলের সহিত দেশের বিদ্যুৎ সরবরাহ ব্যবস্থায় অপরিসীম গুরুত্বপূর্ণ বিদ্যুৎ টাওয়ার দু'টি রক্ষা করা হয়েছে।
(ঘ) আর্থ-সামাজিক উন্নয়নসহ এলাকার নিরাপত্তা ও জাতীয় অর্থনৈতিক অবস্থার উন্নয়ন সাধন;	(ঘ) আর্থ-সামাজিক উন্নয়নসহ এলাকার নিরাপত্তা ও জাতীয় অর্থনৈতিক অবস্থার উন্নয়ন সাধন হয়েছে এবং হবে।
(ঙ) নদী ভাংগনের ফলে উদ্ভুত পরিবেশ ও সামাজিক ও অর্থনৈতিক বিরুপ প্রভাব রোধকরণ;	(ঙ) নদী ভাংগনের ফলে উদ্ভুত পরিবেশ ও সামাজিক ও অর্থনৈতিক বিরুপ প্রভাব রোধ হবে।
(চ) প্রকল্প এলাকায় ব্যবসা বাণিজ্যের প্রসার, কর্মসংস্থান বৃদ্ধিকরণ;	(চ) প্রকল্প এলাকায় ব্যবসা বাণিজ্যের প্রসার, কর্মসংস্থান বৃদ্ধি পেয়েছে। এ বৃদ্ধি অব্যাহত আছে।
(ছ) দারিদ্র্য বিমোচন তথা আয়বর্ধক কর্মকান্ডের সুযোগ সৃষ্টি;	(ছ) দারিদ্র্য বিমোচন তথা আয়বর্ধক কর্মকান্ডের সুযোগ সৃষ্টি হয়েছে এবং অব্যাহত থাকবে।

.

১৮। উদ্দেশ্য পুরোপুরি অর্জিত না হলে তার কারণ ঃ প্রকল্পটির ২টি অংগ (উপ-বিভাগীয় প্রকৌশলীর অফিস কাম পরিদর্শন বাংলো) এবং বনায়নের কাজ ছাড়া ডিপিপির সংস্থান অনুযায়ী প্রকল্পের অন্যান্য সকল কাজ সম্পন্ন করা হয়েছে। ভৈরব বাজারে পাউবো'র অধিগ্রহণকৃত জায়গা অবৈধ দখলদার হতে উদ্ধারের জন্য মামলা চলমান থাকায় এ অংগটির কাজ সমাপ্ত না করে প্রকল্পটি সমাপ্ত ঘোষিত হয়েছে।

১৯। সমস্যা ঃ

১৯.১ প্রকল্পটি বাস্তবায়নের পর বন্দরের অভ্যন্তরে দোকানপাট, কারখানা ও অন্যান্য অবকাঠামো বৃদ্ধি পাওয়ায় কিছুটা পানি নিষ্কাশন ব্যবস্থায় সমস্যা দেখা দিয়েছে।

১৯.২ আলোচ্য প্রকল্পের আওতায় ১ নং প্যাকেজের Slope এ ময়লা, আবর্জনা ও ছাই ফেলা হচ্ছে, বিধায় প্রকল্পের সৌন্দর্য নষ্ট হচ্ছে।

১৯.৩ ভৈরব বন্দরটি খুবই ঘন বসতিপূর্ণ এবং আমদানী ও রপ্তানী প্রতিনিয়ত বৃদ্ধি পাওয়ায় বড় ধরনের Landing Platform নির্মাণ প্রয়োজন।

২০। সুপারিশ/মতামত ঃ

২০.১ ভৈরব বন্দরকে আধুনিক বন্দরে রূপান্তর করার নিমিত্তে Landing Station ও ড্রেন নির্মাণ প্রস্তাবসহ ২য় ফেজ হিসেবে একটি প্রকল্প গ্রহণ করা যেতে পারে।

২০.২ প্রকল্পটির বাস্তবায়নোত্তর পরিচালনা ও রক্ষরাবেক্ষণ পানি উন্নয়ন বোর্ড কর্তৃক সম্পাদন করা যেতে পারে।

২০.৩ প্রকল্পের আওতায় ক্রয়কৃত গাড়ী সরকারি নিয়মানুযায়ী পরিবহণ পুলে হস্তান্তর করা যেতে পারে।

মাতামুহুরী সেচ প্রকল্প (২য় পর্যায়)

সমাপ্ত মূল্যায়ন প্রতিবেদন

(সমাপ্ত ঃ জুন, ২০১৩)

১। প্রকল্পের নাম ঃ মাতামুহুরী সেচ প্রকল্প (২য় পর্যায়)

২। প্রকল্পের অবস্থান ঃ মাতামুহুরী নদী

৩। বাস্তবায়নকারী সংস্থা ঃ বাংলাদেশ পানি উন্নয়ন বোর্ড (বাপাউবো)

৪। প্রশাসনিক মন্ত্রণালয় ঃ পানি সম্পদ মন্ত্রণালয়

৫। প্রকল্পের বাস্তবায়ন সময় ও ব্যয় ঃ

(লক্ষ টাকায়)

প্রাক্কলিত ব্যয়		প্রকৃত ব্যয় মোট (প্রঃ সাঃ)	পরিকল্পিত বাস্তবায়নকাল		প্রকৃত বাস্তবায়ন কাল	অতিক্রান্ত ব্যয় (মূল প্রাক্কলিত ব্যয়ের %)	অতিক্রান্ত সময় (মূল বাস্তবায়ন কালের %)
মূল মোট (প্রঃ সাঃ)	সর্বশেষ সংশোধিত মোট (প্রঃসাঃ)		মূল	সর্বশেষ সংশোধিত			
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮
৫৪৮৪.৯৬ (--)	৬২২০.৪৮ (--)	৬২১৭.৫৪ (--)	জুলাই, ২০০৫ হতে জুন, ২০০৮	জুলাই, ২০০৫ হতে জুন, ২০১০	জুলাই, ২০০৫ হতে জুন, ২০১৩	(১৩.৩৫%)	৮ বছর (২৬৭%)

৬। **সাধারণ পর্যবেক্ষণ ঃ**

৬.১। **প্রকল্পের উদ্দেশ্যঃ**

প্রকল্পের মূল উদ্দেশ্য হলো বন্যা নিয়ন্ত্রণ, নিস্কাশন ব্যবস্থার উন্নয়ন এবং কৃষি জমিতে সারা বছর সেচ ব্যবস্থা সৃষ্টির মাধ্যমে কৃষি উৎপাদন বৃদ্ধি, মৎস্য উৎপাদন বৃদ্ধি এবং প্রকল্প এলাকার জনগণের জীবন-যাত্রার মান উন্নয়ন।

৬.২। **প্রকল্পের পটভূমি ঃ**

কক্সবাজার জেলার চকরিয়া ও পেকুয়া উপজেলায় প্রায় ২৭৭৬৪ হেক্টর ভূমির বন্যা নিয়ন্ত্রণ ও সেচ সুবিধা বৃদ্ধির লক্ষ্যে স্থানীয় জনসাধারণ, রাজনৈতিক ব্যক্তিবর্গ ও স্থানীয় প্রশাসন দীর্ঘদিন যাবৎ দাবী জানিয়ে আসছিল। বাপাউবো কর্তৃক ১৯৯৫-৯৬ সালে সম্পাদিত সম্ভাব্যতা সমীক্ষার ভিত্তিতে মাতামুহুরী নদীর ৩টি শাখায় (ভোলা খাল, মানিকছড়ি নদী ও পালাকাটায় মাতামূহুরী নদী) রাবার ড্যাম নির্মাণ ও অন্যান্য অংগসমূহ অন্তর্ভূক্ত করে ১৯৯৯ "মাতামুহুরী সেচ প্রকল্প"এর পিসিপি পরিকল্পনা কমিশনে উপস্থাপিত হয়। প্রকল্পটির প্রাক্কলিত ব্যয় ছিল ৮৯২৯.৩৫৭ লক্ষ টাকা। একইসংগে এত বৃহৎ প্রকল্প বাস্তবায়ন সম্ভব নয় বিধায় প্রাথমিকভাবে ভোলা খালের উপর রাবার ড্যামসহ আনুষংগিক অংগের সমন্বয়ে মাতামুহুরী সেচ প্রকল্প (পাইলট) গৃহীত হয়। পাইলট প্রকল্পটির অনুমোদিত ব্যয় ২০১২.৮৮ লক্ষ টাকা এবং বাস্তবায়নকাল ছিল ২০০০-০১ হতে ২০০৪-০৫ অর্থ বছর। উক্ত পাইলট প্রকল্পের ধারাবাহিকতায় বাঘগুজরায় মানিকছড়ি নদীতে ব্যারেজ ও পালাকাটায় মাতামুহুরী নদীর উপর রাবার ড্যাম নির্মাণ ও আনুষাংগিক অবকাঠামোর সমন্বয়ে আলোচ্য মাতামুহুরী সেচ (২য় পর্যায়) প্রকল্পটি গৃহীত হয়। অর্থাৎ ২য় পর্যায় মূল বৃহৎ মাতামুহুরী সেচ প্রকল্পের অবশিষ্টাংশ।

৭। **প্রকল্পের অনুমোদনঃ**

৭.১। ২য় পর্যায়ের মূল প্রকল্পটি সর্ম্পূর্ণ জিওবি অর্থায়নে ৫৪৮৪.৯৬ লক্ষ টাকা ব্যয়ে জুলাই/২০০৫ হতে জুন/২০০৮ মেয়াদে বাস্তবায়নের জন্য ১৮/০৮/২০০৫ তারিখে 'একনেক' কর্তৃক অনুমোদিত হয়। পরবর্তী পর্যায়ে প্রকল্পের ভৌত কাজের ধরণ পরিবর্তিত হওয়ায় (বাঘগুজরাতে মানিকছড়ি নদীতে ব্যারেজের পারিবর্তে রাবার ড্যাম নির্মাণ অন্তর্ভূক্ত করে) প্রকল্পটি সংশোধন করা হয়। সংশোধিত প্রকল্পটি ১৩/০৩/২০০৮ তারিখে ৬২২০.৪৮ লক্ষ টাকা ব্যয়ে জুলাই/২০০৫ হতে জুন/২০১০ মেয়াদে বাস্তবায়নের জন্য অনুমোদিত হয়। জুলাই/২০০৫ হতে শুরু করার পরিকল্পনা থাকলেও মূল ভৌত কাজের ধরণ পরিবর্তন হওয়ার পাশাপাশি ব্যয় বৃদ্ধি পাওয়ায় জুলাই/২০০৮ এর পূর্বে প্রকল্পের বাস্তবায়ন কাজ শুরু করা যায়নি। অর্থাৎ পরিকল্পিত শুরু হতে প্রকল্পের বাস্তবায়ন ৩(তিন) বছর পিছিয়ে যায়। অত:পর আগাম বর্ষা মৌসুম শুরু ও নদীতে ফ্লাশ বন্যা হওয়ায় ও নিয়োজিত ঠিকাদারের গাফিলতির কারণে ড্যাম নির্মাণ কাজ অবশিষ্ট থাকায় প্রকল্পটির বাস্তবায়ন কাল ১ (এক) বছর বৃদ্ধি করে জুন/২০১১ করা হয়। নির্ধারিত সময়ের মধ্যে বাঘগুজরায় রাবার ড্যাম এবং আনুষাংগিক কাজ সম্পন্ন না করায় পুনরায় ব্যয় বৃদ্ধি ব্যতিরেকে জুন/২০১২ পর্যন্ত মেয়াদ বৃদ্ধি করা হয়। এই সময়ের মধ্যেও এ অংগটির সকল কাজ সম্পন্ন করা সম্ভব না হওয়ায় পুনরায় ব্যয় বৃদ্ধি ব্যতিরেকে মেয়াদ জুন/২০১৩ পর্যন্ত বৃদ্ধি করা হয়। অবশেষে জুন/২০১৩ এ প্রকল্পটির সমাপ্ত ঘোষণা করা হয়।

৭.২। ২য় পর্যায়ের প্রকল্পটি অনুমোদনকালে প্রকল্পের প্রধান দু'টি অংগের (বাঘগুজরায় মানিকছড়ি নদীতে ব্যারেজ নির্মাণ এবং পালাকাটায় রাবার ড্যাম নির্মাণ) ডিজাইন চূড়ান্ত করা ছিল না। কিন্তু ২০০৫-০৬ অর্থ-বছরে ৪০০.০০ লক্ষ এবং ২০০৬-০৭ অর্থ-বছরে ১৪০০.০০ লক্ষ টাকা বরাদ্দ দেওয়ায় প্রকল্পের প্রধান অংগ: ১টি ব্যারেজ ও ১টি রাবার ড্যাম নির্মাণসহ ৩টি স্লুইস পুনবার্সন, ৩টি চিংড়ি ইনলেট নির্মাণ, ১২.০০ কি.মি. বাঁধ নির্মাণ/পুনরাকৃতিকরণ, সেচ নালা উন্নয়নের কর্মসূচি হাতে নেওয়া হয়।

কিন্তু ইতোমধ্যে খসড়া ডিজাইনের ভিত্তিতে প্রধান অবকাঠামো দু'টির দরপত্র আহবান করা হয়। ২০০৭ সালের দিকে নির্মাণ সামগ্রীর দাম বৃদ্ধি পাওয়ায় দরপত্রসমূহের সর্বনিম্ন উদ্ধৃত দরের ভিত্তিতে ডিপিপি প্রস্তুত করা হলে প্রকল্পের ব্যয় দাঁড়ায় ৮৩৬১.১০ লক্ষ টাকা যা অনুমোদিত ডিপিপি অপেক্ষা ৫২.৪৪% বেশি ছিল। বাঘগুজরায় বৃহৎ আকারের অবকাঠামো সম্মলিত প্রকল্পটি সংশোধনের জন্য পরিকল্পনা কমিশনে উপস্থাপিত হলে ০৮/০৪/২০০৭ তারিখের পিইসি সভায় রাবার ড্যাম ও ব্যারেজ নির্মাণ কাজের ব্যয় যতদূর সম্ভব হ্রাস করার সিদ্ধান্ত গৃহীত হয়। এর ফলে মানিকছড়ি নদীতে ব্যারেজ এর পরিবর্তে রাবার ড্যাম নির্মাণ করার বিষয়ে বোর্ড সিদ্ধান্ত প্রদান করে। অর্থাৎ মানিকছড়ি নদীর বাঘগুজরায় এবং মাতামুহুরী নদীর পালাকাটা উভয় ক্ষেত্রে রাবার ড্যাম নির্মাণের সিদ্ধান্ত হয় এবং সেই অনুযায়ী নকশা প্রণয়ন করা হয়। বিদ্যমান রেট সিডিউলের ভিত্তিতে হিসাব করা হলে এতে সংশোধিত প্রকল্পের ব্যয় দাঁড়ায় ৬২২০.৪৮ লক্ষ টাকা (মূল ডিপিপি অপেক্ষা ১৩.৪১% বেশী)। ১ম সংশোধিত ডিপিপি ১৮/০৩/২০০৮ তারিখে অনুমোদিত হয়। অত:পর দু'টি অংগের (ক) মানিকছড়ি নদীর উপর বাঘগুজরায় নামক স্থানে ও (খ) মাতামুহুরী নদীর উপর পালাকাটা নামক স্থানে রাবার ড্যাম নির্মাণের জন্য ০৬/০১/২০০৮ তারিখে ২য় বার দরপত্র আহবান করা হয়। এ পর্যায়ে রেস্পনসিভ ঠিকাদারের সর্বনিম্ন দর প্রকল্পের অনুমোদিত দরের চেয়ে যথাক্রমে ২১.৩১% ও ১৭.৯২% উর্দ্ধে পাওয়া যায়। তৎকালীন বাজারদর অনুযায়ী উদ্ধৃত দর যৌক্তিক প্রমাণিত হওয়ার পরও দরপত্র দু'টি বাতিল করা হয়। অত:পর রেট সিডিউল হালনাগাদ করে সে অনুযায়ী প্রাক্কলন করা হয়। এতে বাঘগুজরায় মানিকছড়ি নদীতে এবং পালাকাটায় মাতামুহুরী নদীতে রাবার ড্যাম নির্মাণ বাবদ ব্যয় দাঁড়ায় যথাক্রমে ২৯৫৩.৮০ লক্ষ এবং ২১৬০.৬৭ লক্ষ টাকা। বিভিন্ন অংগের ব্যয় সমন্বয় করে প্রকল্পের প্রাক্কলিত ব্যয় ৬২২০.৪৮ লক্ষ টাকাই রাখা হয়। পুনরায় ০৮/০৯/২০০৮ তারিখে দরপত্র আহবান করলে উভয় অবকাঠামোতে ৪টি করে মোট ৮টি দরপত্র পাওয়া যায়। অত:পর মূল্যায়ন কমিটির সুপারিশের ভিত্তিতে নির্ধারিত ঠিকাদারের সাথে বাঘগুজরা মানিকছড়িতে রাবার ড্যাম ৩১০৪.১৪ লক্ষ টাকা এবং পালাকাটা মাতামুহুরী নদীতে রাবার ড্যাম প্রকল্পটি ২২৭৮.০০ লক্ষ টাকা মূল্যে চুক্তি সম্পাদন করা হয়।

৮। **মূল্যায়ন পদ্ধতিঃ** প্রকল্পটির সমাপ্তি মূল্যায়ন প্রতিবেদন প্রণয়নে নিম্নোক্ত বিষয়/পদ্ধতি বিবেচনা করা হয়েছে ঃ

- প্রকল্পের ডিপিপি পর্যালোচনা ;
- প্রকল্পের PEC/ECNEC সভার সিদ্ধান্ত ও কার্যবিবরণী পর্যালোচনা ;
- মন্ত্রণালয় কর্তৃক প্রেরিত প্রকল্পের বাস্তবায়ন অগ্রগতি পর্যালোচনা ;
- কাজের বাস্তব অগ্রগতি যাচাই এবং তথ্য সংগ্রহের জন্য সরেজমিনে পরিদর্শন ;
- প্রাপ্ত তথ্যের ভিত্তিতে সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তাদের সাথে আলোচনা ;
- প্রকল্প এলাকাভুক্ত সুবিধাভোগীদের মতামত গ্রহণ।

৯। প্রকল্পের অঙ্গভিত্তিক বাস্তবায়ন ঃ প্রাপ্ত প্রকল্প সমাপ্তি প্রতিবেদন (PCR) অনুযায়ী প্রকল্পটির অঙ্গভিত্তিক বাস্তব ও আর্থিক অগ্রগতি নিম্নে দেয়া হলো ঃ

(লক্ষ টাকায়)

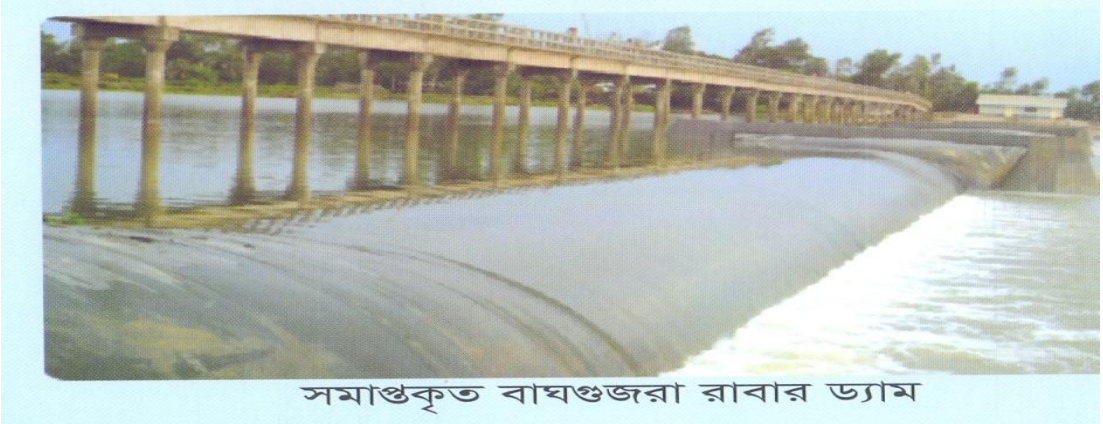
ডিপিপি অনুযায়ী প্রকল্প কাজের বিভিন্ন অঙ্গের নাম		একক	পরিকল্পিত লক্ষ্যমাত্রা		প্রকৃত বাস্তবায়ন	
			বাস্তব পরিমাণ	আর্থিক	বাস্তব পরিমাণ (%)	আর্থিক (%)
ক্রঃ নং	১	২	৩	৪	৫	৬
(ক)	**রাজস্ব খাতঃ**					
(১)	কমান্ড উন্নয়নের জন্য জরীপ ও অনুসন্ধান	দফা	১	৫০.০০	১ (১০০)	৫০.০০ (১০০)
(২)	কন্টিনজেন্সী	দফা	১	৫০.০০	১ (১০০)	৫০.০০ (১০০)
(৩)	রক্ষিত যানবাহনের মেরামত, রক্ষনাবেক্ষণ ও পূনর্বাসন	দফা	১	১০.০০	১ (১০০)	১০.০০ (১০০)
(৪)	ওভারহেড ব্যয়	দফা	১	১১.৫০	১ (১০০)	১১.৫০ (১০০)
	রাজস্ব খাতে উপ-মোট (ক)=			**১২১.৫০**		**১২১.৫০**

ডিপিপি অনুযায়ী প্রকল্প কাজের বিভিন্ন অঙ্গের নাম		একক	পরিকল্পিত লক্ষ্যমাত্রা		প্রকৃত বাস্তবায়ন	
			বাস্তব পরিমাণ	আর্থিক	বাস্তব পরিমাণ (%)	আর্থিক (%)
ক্রঃ নং	১	২	৩	৪	৫	৬
(খ)	**ক্যাপিটাল ব্যয়ঃঃ**					
(৫)	লেজার প্রিন্টারসহ ব্রান্ড পেন্টিয়াম-৪ কম্পিউটার	সেট	১	০.৫০	১ (১০০)	০.৫০ (১০০)
(৬)	লেভেলিং যন্ত্রপাতি	সংখ্যা	৪	২.৪০	৪ (১০০)	২.৪০ (১০০)
(৭)	জমি অধিগ্রহণ	হেক্টর	২০	১১০.০০	২০ (১০০)	১১০.০০ (১০০)
(৮)	বাঘগুজরায় মানিকছড়ি নদীতে রাবার ড্যাম নির্মাণ	সংখ্যা	১	৩১০৪.১৪	১ (১০০)	৩১০১.২০ (৯৯.৯০)
(৯)	পালাকাটায় মাতামুহুরী নদীতে রাবার ড্যাম নির্মাণ	সংখ্যা	১	২২৭৮.০০	১ (১০০)	২২৭৮.০০ (১০০)
(১০)	খাল /সেচ নালা উন্নয়ন	কি:মি:	২৯.৫৮	৬৮.২৯	২৯.৫৮ (১০০)	৬৮.২৯ (১০০)
(১১)	সুইচ এর রিমডেলিং/ইমপ্রুভমেন্ট	সংখ্যা	৩	২৯.১০	৩ (১০০)	২৯.১০ (১০০)
(১২)	সুইচ এর পুন: সংস্কার	ভেন্ট	১	৮১.৮০	১ (১০০)	৮১.৮০ (১০০)
(১৩)	নতুন ড্রেনেজ সুইস নির্মাণ	সংখ্যা	৩	২৪২.৮৮	৩ (১০০)	২৪২.৮৮ (১০০)
(১৪)	বিদ্যমান বাঁধ পুনরাকৃতিকরণ	কি:মি	৯.৯৭৩	৫৯.১০	৯.৯৭৩ (১০০%)	৫৯.১০ (১০০%)
(১৫)	রিটায়ার্ড বাঁধ নির্মাণ	কি:মি	২.০০	৪২.৩৯	২.০০ (১০০)	৪২.৩৯ (১০০)
(১৬)	শ্রীম্প ইনলেট নির্মাণ	সংখ্যা	৩	৮০.৩৮	৩ (১০০)	৮০.৩৮ (১০০)
	আর্থিক খাতের উপমোট (খ)=			**৬০৯৮.৯৮**		**৬০৯৬.০৪**
	মোট (ক+খ) =			**৬২২০.৪৮**		**৬২১৭.৫৪**

১০। **প্রকল্পের অসমাপ্ত কাজ থাকলে তার কারনঃ** ডিপিপি অনুযায়ী প্রকল্পের আওতায় কোন কাজ অসমাপ্ত নেই।

১১। **প্রকল্পের মূল কার্যক্রমঃ** আলোচ্য প্রকল্পের প্রধান অংগ দু'টি হ'ল বাঘগুজরায় মানিকছড়ি নদীতে এবং পালাকাটায় মাতামুহুরী নদীতে রাবার ড্যাম নির্মাণ। এ ছাড়াও প্রকল্পের আওতায় এ অংগ দু'টির অগ্রগতির বিবরণ নিম্মে দেওয়া হলো:

১১.১। **বাঘগুজরায় মানিকছড়ি নদীতে রাবার ড্যাম নির্মাণঃ** এ প্যাকেজের আওতায় বাঘগুজরায় মানিকছড়ি নদীতে ১টি রাবার ড্যাম ও ১টি ফুট ব্রিজ নির্মাণ করা হয়েছে। রাবার ড্যামটির দৈর্ঘ্য ২৩৩.৫০ মিটার। রাবার ড্যামটির কাজের চুক্তি মূল্য ৩১.০৪ কোটি টাকা (প্রায় অনুমোদিত ব্যয়ের সমান)। আর্থিক ও বাস্তব অগ্রগতি ১০০% দেখানো হয়। এ কাজের ঠিকাদার ছিল মেসার্স ওয়েস্টার্ণ ইঞ্জিনিয়ার্স লি:।



চিত্র: ১ বাঘগুজরায় রাবার ড্যাম

তবে পরিদর্শনকালে রাবার ড্যামটিকে ফাংশনাল অবস্থায় পাওয়া যায়নি। ফুট ব্রিজের ফিনিসিং কাজ ভাল হয়নি বলে প্রতীয়মান হয়। তাছাড়া ড্যাম সংশ্লিষ্ট পাম্প হাউজ এর কাজ নিম্নমানের পরিলক্ষিত হয়। পাম্প হাউজের দেয়ালের অনেক জায়াগায় বেশ কিছু ফাটল লক্ষ করা যায়। পাম্প হাউজের চারিপাশে দেয়াল চুঁয়ে চুঁয়ে ভিতরে পানি পড়তে দেখা গেছে। আর সেই পানি অপসারণের জন্য আলাদাভাবে মোটর স্থাপন করা হয়েছে। পাম্প হাউজের উইং ওয়াল মাটি ধ্বসে বিধ্বস্থ হওয়ার আশংকা রয়েছে। নির্মাণ কাজে নিম্মমানের দ্রব্যাদি ব্যবহার করা এবং একটি দীঘির পাশে নির্মাণের কারণে পাম্প হাউজটি পরিত্যাক্ত হওয়ার মতো অবস্থায় দেখা গেছে।

১১.২। **পালাকাটায় মাতামুহুরী নদীতে রাবার ড্যাম নির্মাণঃ** প্রকল্পটির মূল ভৌত কাজের আওতায় পালাকাটায় মাতামুহুরী নদীতে ১টি রাবার ড্যাম ও ১টি ফুট ব্রিজ নির্মাণ করা হয়েছে। রাবার ড্যামটির দৈর্ঘ্য ১৮৬.৫০ মিটার, কাজের চুক্তি মূল্য ছিল ২২.৭৮ কোটি টাকা (অনুমোদিত ব্যয় থেকে ৫.৪৩% বেশী)। আর্থিক ও বাস্তব অগ্রগতি ১০০% দেখানো হয়। এ কাজের ঠিকাদার ছিল মেসার্স পারিসা ট্রেড সেন্টার লি:।





চিত্র: ২ = পালাকাটা রাবার ড্যাম্প

পরিদর্শনকালে ফুট/পরিদর্শন ব্রিজের কাজের মান সন্তোষজনক বলে প্রতিয়মান হয়। তবে ড্যাম সংশ্লিষ্ট পাম্প হাউজ ও জলাধার এর কাজ কিছুটা নিম্মমানের পরিলক্ষিত হয়। পাম্প হাউজের দেয়ালের কোন কোন জায়গায় ফাটল লক্ষ্য করা গেছে। পরিদর্শনকালে পাম্প হাউজের বৈদ্যুতিক মোটর অকেজো/নষ্ট অবস্থায় পাওয়া যায়। ফলে পরীক্ষামূলকভাবে চালু করতে চাইলেও ড্যামটিকে ফাংশনাল করা সম্ভব হয়নি।

১১.৩। এছাড়া প্রকল্পের আওতায় সম্পাদিত স্লুইস পুন:নির্মাণ, চিংড়ি ইনলেট নির্মাণ, বাঁধ নির্মাণ, বাঁধ পুনরাকৃতিকরণসহ খাল উন্নয়নের কাজগুলো পরিদর্শন করা হয়। এসব ছোট অংগের কাজের মান সন্তোষজনক প্রতীয়মান হয়।

১২। **প্রকল্পের সার্বিক অগ্রগতিঃ** প্রকল্পটির অনুমোদিত ব্যয় ৬২২০.৪৮ লক্ষ টাকা এবং বাস্তবায়নকাল জুলাই, ২০০৫ হতে জুন, ২০১৩ পর্যন্ত। প্রকল্প সমাপ্তি প্রতিবেদন (PCR) হতে প্রাপ্ত তথ্য অনুযায়ী জুন, ২০১৩ পর্যন্ত প্রকল্পের ক্রমপুঞ্জিত আর্থিক অগ্রগতি অর্জিত হয়েছে ৬২১৭.৫৪ লক্ষ টাকা(৯৯.৯৫%), বাস্তব অগ্রগতি প্রায় ১০০%।

১৩। **প্রকল্পের জনবল নিয়োগঃ** প্রকল্পের আওতায় কোন নতুন জনবল নিয়োগ করা হয়নি। পানি উন্নয়ন বোর্ডের নিজস্ব সেট-আপ থেকে প্রয়োজনীয় জনবল কাজে লাগানো হয়।

১৪। Procurement **এর উপর তথ্যাদিঃ** প্রকল্পের আওতায় ২.০০ কোটি টাকা উর্ধ্বে সম্পাদিত **Works** এর দু'টি প্রকিউরমেন্ট পেকেজ নিম্নরূপ:

Description of Procurement works as per bid document	Tender Cost (in crore Taka)		Tender Related Dates		Date of completin of works	
	As per PP	Contracted value	Invitation date	Contract Signing/ L.C opening date	As per contract	Actural
(1) Palakata Rubber Dam	22.78	22.78	08/09/2008	19/01/2009	04/07/2010	30/06/2011
(2) Bagguzara Rubber Dam	31.04	31.04	08/09/2008	17/03/2009	30/06/2010	24/06/2013

১৫। **প্রকল্প পরিচালক সম্পর্কিত তথ্যঃ** প্রকল্পটির বাস্তবায়নকালীন সময়ে (জুলাই/২০০৫ হতে জুন, ২০১৩ পর্যন্ত) মোট ৬ (ছয়) জন প্রকল্প পরিচালকের দায়িত্বে নিয়োজিত ছিলেন। নিম্নে প্রকল্প পরিচালকের তথ্য দেয়া হলোঃ

ক্রঃ নং	কর্মকর্তার নাম	পদবি	সময়কাল
১.	জনাব সফিকুল আলম সরকার	তত্ত্বাবধায়ক প্রকৌশলী	০৯/০৮/২০০৫ হতে ০৭/০২/২০০৬
২.	জনাব মোঃ আনোয়ার হোসেন	তত্ত্বাবধায়ক প্রকৌশলী	০৭/০২/২০০৬ হতে ০৯/০৪/২০০৬
৩.	জনাব মোস্তাক আহমদ (অতি: দায়িত্ব)	তত্ত্বাবধায়ক প্রকৌশলী	০৯/০৪/২০০৬ হতে ১২/০৪/২০০৬
৪.	জনাব মাহবুবুর রহমান	তত্ত্বাবধায়ক প্রকৌশলী	১২/০৪/২০০৬ হতে ১৯/০৪/২০১০
৫.	জনাব মোঃ আমান উল্লাহ	তত্ত্বাবধায়ক প্রকৌশলী	২০/০৪/২০১০ হতে ৩০/০৫/২০১১
৬.	জনাব মোঃ কামরুজ্জামান	তত্ত্বাবধায়ক প্রকৌশলী	৩০/০৫/২০১১ হতে ৩০/০৬/২০১৩

১৬। প্রকল্পের বাস্তবায়নোত্তর প্রভাবঃ প্রকল্পটি গত ২৫-২৬ অক্টোবর/২০১৪ তারিখে সরেজিমেনে পরিদর্শন করা হয়। পরিদর্শনকালে কিছু সংখ্যক উপকারভোগী কৃষক, এ এলাকার গণ্যমান্য ব্যক্তিত্ব এবং সরকারী কর্মকর্তার সাথে প্রকল্পের প্রভাব নিয়ে আলোচনা হয়। আলোচনা কালে জানা যায় যে পাইলট প্রকল্প এবং ২য় পর্যায়ের প্রকল্পটি গ্রহণের ফলে বন্যা নিয়ন্ত্রণ, বন্যা নিষ্কাশন, সেচ, কৃষি ও মৎস্য উৎপাদন এবং জন সাধারণের আর্থ-সামাজিক অবস্থার যথেষ্ট উন্নয়ন সাধিত হয়েছে। এছাড়া কৃষি ক্ষেত্রে কর্মসংস্থান বৃদ্ধি, লবণ উৎপাদন, কৃষি ভিত্তিক ক্ষুদ্র ও কুটির শিল্প, বনায়ন, হাট-বাজার/ব্যবসা বাণিজ্য, এনজিওতে কর্মসংস্থান, ব্যাংক, শিক্ষা প্রতিষ্ঠানে সুভিধাভোগীদের অর্থনৈতিক কর্মকান্ড ইতিবাচক প্রভাব পড়েছে।

১৮। **প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জন ঃ**

পরিকল্পিত	অর্জিত
প্রকল্পের মূল উদ্দেশ্য হলো বন্যা নিয়ন্ত্রণ, নিস্কাশন ব্যবস্থার উন্নয়ন এবং কৃষি জমিতে সারা বছর সেচ ব্যবস্থা সৃষ্টির মাধ্যমে কৃষি উৎপাদন বৃদ্ধি, মৎস উৎপাদন বৃদ্ধি এবং প্রকল্প এলাকার জনগণের জীবন-যাত্রার মান উন্নয়ন।	বন্যা নিয়ন্ত্রণ, নিস্কাশন ব্যবস্থার উন্নয়ন এবং কৃষি জমিতে সারা বছর সেচ ব্যবস্থা সৃষ্টির মাধ্যমে কৃষি উৎপাদন বৃদ্ধি, মৎস্য উৎপাদন বৃদ্ধি এবং প্রকল্প এলাকার জনগণের জীবন-যাত্রার মান উন্নয়ন হয়েছে।

১৯। উদ্দেশ্য পুরোপুরি অর্জিত না হলে তার কারণ ঃ প্রকল্পটি বাস্তবায়নে মাত্রারিক্ত বিলম্বের কারণে প্রকল্পের সুফল বিলম্বে পৌঁছে। এর ফলে প্রাক্কলন অনুযায়ী **BCR, IRR** ও **ERR** পাওয়া সম্ভব হবে না।

২০। <u>সমস্যা</u> ঃ

২০.১। প্রকল্পটিতে শুরু হতে শেষ পর্যন্ত ৬ (ছয়) জন কর্মকর্তা প্রকল্প পরিচালক হিসেবে দায়িত্ব পালন করেন। এত বেশী সংখ্যক প্রকল্প পরিচালকের আসা-যাওয়ার কারণে অধ:স্তন কর্মকর্তাগণ প্রকল্প পরিচালকের নেতৃত্ব/তত্ত্বাবধান থেকে বঞ্চিত ছিল। যা প্রকল্পের কাজের মানের উপর নেতিবাচক প্রভাব রেখেছে;

২০.২। তিন বছরের কম সময়ের মধ্যে প্রকল্প পরিচালক বদলীর ক্ষেত্রে সুপারিশ অনুমোদনের জন্য মাননীয় পরিকল্পনা মন্ত্রীর নেতৃত্বে একটি কমিটি কার্যকর থাকার পরও পানি সম্পদ মন্ত্রণালয় উক্ত কমিটির অনুমতি গ্রহণ না করে প্রকল্প পরিচালক বদলী করে থাকে যা পরিকল্পনা শৃংখলার পরিপন্থী;

২০.৩। প্রকল্পের আওতায় নির্মিত বাঘগুজরায় রাবার ড্যাম এবং সংশ্লিষ্ট অবকাঠামো নির্মাণে বিলম্বের কারণে প্রকল্পের বাস্তবায়নকাল অধিকহারে বিলম্ব হয়। বাঘগুজরায় ফুট ব্রীজের ফিনিসিং কাজ এবং পাম্প হাউজের নির্মাণ কাজের মান সন্তোষজনক হয়নি;

২০.৪। প্রকল্পের প্রধান অংগ দু'টির ডিজাইন প্রস্তুত না করে অনুমোদন প্রক্রিয়াকরণ করায় প্রকল্প বাস্তবায়নে জটিলতা সৃষ্টি হয়; এবং

২০.৫। নির্মাণ সংক্রান্ত ত্রুটি-বিচ্যুতি মেরামত/সংস্কারের কোন উদ্যোগ গ্রহণ করা হয়েছে মর্মে পরিদর্শনকালে দেখা যায়নি;

২১। <u>সুপারিশ/মতামত</u> **ঃ**

২১.১। প্রকল্প বাস্তবায়নে দীর্ঘসূত্রিতা রোধকল্পে অবকাঠামোযুক্ত প্রকল্পের সম্ভাব্যতা পরীক্ষাসহ ডিজাইন চূড়ান্ত করেই অনুমোদন প্রক্রিয়াকরণের কাজ শুরু করা কর্মানুগ হবে।

২১.২। বাঘগুজরায় নির্মিত রাবার ড্যাম ও সংশ্লিষ্ট অবকাঠামো নির্মাণে চুক্তি বাহির্ভূত মাত্রারিক্ত বিলম্ব করায় ঠিকাদারের নিকট থেকে লিকুইডেটেড ডেমেজ (LD) আদায় করতে হবে। তাছাড়া বাঘগুজরায় নির্মিত ড্যাম সংশ্লিষ্ট পাম্প হাউজটি প্রতিস্থাপনের ব্যবস্থা নেয়া যেতে পারে;

২১.৩। ঘন ঘন প্রকল্প পরিচালক বদলীর বিষয়টি পরিহার করতে হবে। ভবিষ্যতে কোন প্রকল্পে পরিচালকের বদলীর প্রয়োজনীয়তা দেখা দিলে প্রকল্প পরিচালক বদলী সংক্রান্ত কমিটির সুপারিশ/অনুমোদন ক্রমে বদলী করতে হবে;

২১.৪। আইএমইডি কর্তৃক প্রকল্পটির উপর অভিঘাত মূল্যায়নের (Impact evaluation) জন্য নির্বাচন করা যেতে পারে;

২১.৫। প্রকল্পের আওতায় সৃষ্ট সুবিধাদির Sustainability নিশ্চিত করার জন্য পানি উন্নয়ন বোর্ড রাজস্ব বাজেটের আওতায় প্রয়োজনীয় কার্যক্রম গ্রহণ করবে; এবং

২১.৬। প্রকল্পটির উপর External Audit সম্পাদন করত: আইএমইডিকে এর অনুলিপি প্রদান করতে হবে।