বাঞ্ছারামপুর-হোমনা সড়ক উন্নয়ন শীর্ষক প্রকল্পের সমাপ্ত মূল্যায়ন প্রতিবেদন

(সমাপ্ত: জুন, ২০১৫)

১।	উদ্যোগী বিভাগ/মন্ত্রণালয়	:	সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ/সড়ক পরিবহন ও সেতু মন্ত্রণালয়।
২।	বাস্তবায়নকারী সংস্থা	:	সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর।
৩।	প্রকল্পের অবস্থান	:	বাঞ্ছারামপুর উপজেলা ও হোমনা উপজেলা।

৪। প্রকল্পের বাস্তবায়ন সময় 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	সর্বশেষ সংশোধিত		মূল	সর্বশেষ সংশোধিত			
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮
২০৬৮.৫৮	-	১৭০৮.০০	জানুয়ারি ২০১১ থেকে জুন ২০১৩	জানুয়ারি ২০১১ থেকে জুন ২০১৫	জানুয়ারি ২০১১ থেকে জুন ২০১৫	৮২.৫৭%	৩০০%

৫। সাধারণ পর্যবেক্ষণ:

৫.১। পটভূমি:

বাঞ্ছারামপুর-হোমনা সড়কটি গৌরীপুর -হোমনা সড়কের একটি অংশ। গৌরীপুর থেকে বাঞ্ছারামপুর সড়কটির মোট দৈর্ঘ্য ৩০ কিঃমিঃ। তন্মধ্যে গৌরীপুর-হোমনা সড়কাংশের দৈর্ঘ্য ১৭ কিঃমিঃ এবং প্রস্থ ৫.৫০ কিঃমিঃ। বাঞ্ছারামপুর-হোমনা সড়কাংশের দৈর্ঘ্য ১৩ কিঃমিঃ এবং প্রস্থ ৩.৬৬ মিঃ। সড়কটি ভূলতা -আড়াইহাজার-বাঞ্ছারামপুর-জীবনগঞ্জ-নবীনগর-শিবপুর-রাধিকা সড়কের বাঞ্ছারামপুর পয়েন্ট থেকে শুরু হয়ে হোমনায় শেষ হয়েছে। উক্ত সড়কের প্রস্থ কম হওয়ায় বাঞ্ছারামপুর থেকে ঢাকা বা দেশের অন্যান্য স্থানে বাস যোগাযোগ স্থাপন করা সম্ভব হয়নি। তাই সড়কটি প্রশস্তকরণপূর্বক জেলা সড়ক মানে নির্মাণের জন্য আলোচ্য প্রকল্পটি বাস্তবায়নের জন্য গ্রহণ করা হয়।

৫.২। উদ্দেশ্য :

- সড়কটি জেলা সড়কে উন্নীতকরণ
- উন্নত সড়ক যোগাযোগ স্থাপন
- ট্রাফিক নিরাপত্তা উন্নতকরণ

৫.৩। প্রকল্পের অনুমোদন:

প্রকল্পটি গত ৭ মার্চ ২০১১ তারিখে মাননীয় পরিকল্পনা মন্ত্রী কর্তৃক অনুমোদিত হয়। পরবর্তীতে সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ থেকে ১১ এপ্রিল ২০১১ তারিখে প্রকল্পটির প্রশাসনিক আদেশ জারী করা হয়। উক্ত অনুমোদন অনুসারে প্রকল্পটির প্রাক্কলিত ব্যয় ধরা হয় ২০৬৮.৫৮ লক্ষ টাকা এবং বাস্তবায়নকাল জানুয়ারি ২০১১ থেকে জুন ২০১৩ পর্যন্ত। আইএমই বিভাগের সুপারিশের পরিপ্রেক্ষিতে প্রকল্পের ব্যয় বৃদ্ধি ব্যতিরেকে মেয়াদ জুন ২০১৪ পর্যন্ত সাবেক সড়ক বিভাগ (বর্তমানে সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ) ১৩ আগস্ট ২০১৩ তারিখে ১(এক) বছর বৃদ্ধি করে। এরপর আইএমই বিভাগের সুপারিশের পরিপ্রেক্ষিতে ১৯ আগস্ট ২০১৪ তারিখে সড়ক বিভাগ কর্তৃক প্রকল্পের মেয়াদ ব্যয় বৃদ্ধি ব্যতিরেকে ৩০ জুন ২০১৫ পর্যন্ত ২য় বার বৃদ্ধি করা হয়।

৫.৪। **প্রকল্প পরিদর্শন:**

প্রকল্পের বাস্তবায়নকাজ সরেজমিনে পরিদর্শনের জন্য বাস্তবায়ন পরিবীক্ষণ ও মূল্যায়ন বিভাগের যোগাযোগ ও স্থানীয় সরকার সেক্টরের পরিচালক (পরিবহন) বেগম নাসিমা মহসিন কর্তৃক ১০ নভেম্বর ২০১৫ তারিখে প্রকল্প এলাকা 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 ২ জন কর্মকর্তা এ প্রকল্পের পূর্ণকালীন প্রকল্প পরিচালকের দায়িত্ব পালন করেন। নিম্নের ছকে তাঁদের নাম ও মেয়াদ প্রদান করা হলো:

ক্রমিক নং	কর্মকর্তার নাম ও পদবী	পূর্ণকালীন/ খন্ডকালীন	কতটি প্রকল্পের দায়িত্ব পালন করেন	মেয়াদকাল
১	২	৩	৪	৫
১।	জনাব মফিজুল ইসলাম অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী, সওজ, কুমিল্লা জোন, কুমিল্লা	পূর্ণকালীন	একটি	২৯ সেপ্টেম্বর ২০১০ থেকে ২৪ ফেব্রুয়ারি ২০১৪
২।	জনাব জুনায়েদ আহসান শিবির অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী, সওজ কুমিল্লা জোন, কুমিল্লা	ঐ	ঐ	২৪ ফেব্রুয়ারি ২০১৪ প্রকল্প সমাপ্তি পর্যন্ত।

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

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

(লক্ষ টাকায়)

ক্রমিক নম্বর	অঙ্গের বিবরণ (সর্বশেষ অনুমোদিত ডিপিপি অনুযায়ী)	পরিমাণ/ সংখ্যা	অনুমোদিত ডিপিপি অনুসারে লক্ষ্যমাত্রা	প্রকৃত বাস্তবায়ন		মন্তব্য
			আর্থিক	আর্থিক	বাস্তব (%)	
১	২	৩	৪	৫	৬	৭
১।	বৃক্ষ রোপণ	২.০০ কি:মি:	১.০০	-	-	
২।	ভূমি অধিগ্রহণ ও কম্পেনসেশন	১.২৮ হেক্টর	৯৭.১৯	৯৭.১২	১.২৮ (১০০%)	
৩।	মাটির কাজ					
	ক) সড়ক বাঁধে মাটির কাজ	১.৩০ ঘ:মি:	১৯৫.০০	১৪৫.৮৮	১.০৯ (৮৩.৮৪%)	
৪।	ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট					
	ক) নতুন ফ্লেক্সিবল নির্মাণ	০.৫০০ কি:মি:	৩৩.১৮	-	-	
	খ) ফ্লেক্সিবল প্রশস্তকরণ ও শক্তিশালীকরণ	১২.৫০০ কি:মি:	২৯৩.৬৩	২৯৩.৬৩	১২.৪৮ (৯৯.৮৪%)	
	গ) সার্ফেসিং (কার্পেটিং+সীলকোট)	১৩.০০ কি:মি:	২৬৯.৮৮	২৬৯.৮৮	৮.৪২ (৬৪.৭৬%)	
৫।	আরসিসি সেতু নির্মাণ (২টি)	৬১.০০ মি:	৪৯৬.০০	৪২৭.৯৫	৩৬.৬০ (৬০%)	

ক্রমিক নম্বর	অঙ্গের বিবরণ (সর্বশেষ অনুমোদিত ডিপিপি অনুযায়ী)	পরিমাণ/ সংখ্যা	অনুমোদিত ডিপিপি অনুসারে লক্ষ্যমাত্রা	প্রকৃত বাস্তবায়ন		মন্তব্য
			আর্থিক	আর্থিক	বাস্তব (%)	
১	২	৩	৪	৫	৬	৭
৬।	আরসিসি কালভার্ট নির্মাণ (৭টি)	৫২.০০ মি:	৩১২.০০	২০৭.৯৭	৩৯.৭০ (৭৬.৩৪%)	
৭।	রক্ষাপ্রদ কাজ					
	ক) জিওটেক্সটাইল ও সিসি ব্লকসহ স্লোপ প্রটেকশন	১২,০০০.০০ ব: মি:	২০৬.৫২	২০৬.৫২	১২০০০ (১০০%)	
	খ) সিসি ব্লক ম্যাট্রেসিংসহ টো-ওয়াল	১,০৫০.০০ মি:	২৪.০৬	২৪.০৬	১০৫০.০০ (১০০%)	
	গ) রেটিইনিং আর্থ এর জন্য টো-ওয়াল	৫০০.০০ মি:	১৯.৩১	১০.০১	১৫০.০০ (৩০%)	
৮।	সার্ফেস ড্রেন	৫৮৫.০০ মি:	১৪.৯৮	১৪.৯৮	৫৬১.০০ (৯৫.৮৭%)	
৯।	সাইন, সিগনাল, কি:মি: পোষ্ট	থোক	২.০০	২.০০		
১০।	নির্মাণকালীন সময়ে রক্ষণাবেক্ষণ	থোক	৭.০০	৭.০০		
১১।	ষ্টেশনারী, বিজ্ঞাপন ও টেন্ডারিং	থোক	৩.০০	১.০০		
১৫।	ফিজিক্যাল কন্টিজেন্সী	২%	৩৭.৫৩	-		
১৬।	প্রাইজ কন্টিজেন্সী	৮%	৫৬.৩০	-		
	সর্বমোট:		২০৬৮.৫৮	১৭০৮.০০		

সূত্র: সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর কর্তৃক প্রেরিত ১৬ নভেম্বর ২০১৫ তারিখের সমাপ্ত মূল্যায়ন প্রতিবেদন।

৭। পরিদর্শনকালীন পর্যবেক্ষণ:

৭.১। প্রকল্পের মোট প্রাক্কলিত ব্যয় ২০৬৮.৫৮ লক্ষ টাকার মধ্যে ১৭০৮.০০ লক্ষ টাকা ব্যয় হয়েছে। অর্থাৎ প্রকল্পের সার্বিক বাস্তব অগ্রগতি ৮২.৫৬%। প্রকল্পের ডিপিপি অনুসারে ১.২৮ হেক্টর ভূমি অধিগ্রহণ সম্পন্ন করা হয়েছে , তবে এ বাবদ প্রাক্কলিত ব্যয় ৯৭.১৯ লক্ষ টাকা অপেক্ষা ৫ হাজার টাকা কম ব্যয় হয়েছে। ১.৩০ ঘন মিটারের মধ্যে ১.০৯ ঘন মিটার সড়ক বাঁধে মাটির কাজ, ১২.৫০০ কিলোমিটারের মধ্যে ১২.৪৮ কিলোমিটারের সড়ক প্রশস্তকরণ ও মজবুতকরণ, ১৩ কিলোমিটারের মধ্যে ৮.৪২ কিলোমিটার সার্ফেসিং (কার্পেটিং ও সীলকোট), ২টি আরসিসি সেতুর মধ্যে ১টি সেতু, ৭টি আরসিসি বক্স কালভার্টের মধ্যে ৫টি কালভার্ট, ৫০০ মিটারের মধ্যে ১৫০ মিটার টো-ওয়াল ও ৫৮৫ মিটারের মধ্যে ৫৬১ মিটার সার্ফেস ড্রেন নির্মাণ সম্পন্ন করা হয়েছে। ডিপিপি 'র শুধমাত্র জিও টেক্সটাইলসহ সিসি ব্লকের স্লোপ প্রটেকশন ও সিসি ব্লক ম্যাট্রেসিংয়ের টো-ওয়াল নির্মাণ অঙ্গের কাজ ১০০% সম্পন্ন হয়েছে।

৭.২। পরিদর্শনকালে উপস্থিত উপবিভাগীয় প্রকৌশলী জানান যে প্রকল্প অনুমোদনকালে সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর -এর ২০০৮ সালের রেট সিডিউল অনুসারে সকল অঙ্গের প্রাক্কলন প্রণয়ন করা হয়। কিন্তু প্রকল্প বাস্তবায়নকালে ২০১১ সালের রেট সিডিউল চালু হওয়ায় উক্ত রেট সিডিউল অনুসারে অঙ্গসমূহের বাস্তবায়ন সম্পন্ন করা হয়। ফলে প্রকল্প ব্যয় বৃদ্ধি পায় এ বং সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর কর্তৃক প্রকল্প সংশোধনের প্রস্তাব করা হয়। কিন্তু সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ থেকে ২০১৪-১৫ অর্থ বছরের মধ্যে প্রকল্পটি সমাপ্ত করার জন্য বলা হয় এবং সে অনুসারে প্রাক্কলিত ব্যয়ের মধ্যে সীমাবদ্ধ রেখে প্রকল্পের ৩টি অঙ্গ ব্যতীত অন্যান্য অঙ্গসমূ হের বাস্তবায়ন অসমাপ্ত রেখে প্রকল্পটি সমাপ্ত ঘোষণা করা হয়।

৭.৩। সড়কের কিছু অংশে কিনারা ভাঙ্গা ও পটহোলের সৃষ্টি হয়েছে বলে দেখা যায়। পূর্বে সড়কের প্রস্থ ছিল ৩.৭ মিটার এবং প্রশস্ত করার পর সড়কের প্রস্থ ৫.৫ মিটার হয়েছে। অনুমোদিত ডিপিপি -তে সড়কের ৭ম কিলোমিটারে ১টি ও ১০ম কিলোমিটারে অপর আরেকটি আরসিসি সেতু নির্মাণের সংস্থান আছে। বাস্তবে সড়কের ১১তম কিলোমিটারে ৩৬.৬ মিটারবিশিষ্ট রাধানগর সেতু নামে ১টি সেতু নির্মিত হয়েছে। সেতুর এপ্রোচ সড়কের এক পাশের রক্ষাপ্রদ কাজের সিসি ব্লক আলগা অবস্থায় পাওয়া যায়। সড়কের ১ম থেকে ৪র্থ কিলোমিটার পর্যন্ত রক্ষাপ্রদ কাজ সম্পন্ন করা হয়েছে। তবে কিছু অংশে রক্ষাপ্রদ কাজে ব্যবহৃত সিসি ব্লকের উপরিভাগ ক্ষয় হয়ে গেছে বলে দেখা যায়।

৭.৪। অনুমোদিত ডিপিপি 'র ২য় কিলোমিটারের ২টি কালভার্ট নির্মাণ করা হয়নি। পক্ষান্তরে ৩য় কিলোমিটারে ১টির পরিবর্তে ২টি এবং ৪র্থ কিলোমিটারে ২টির পরিবর্তে ১টি কালভার্ট নির্মাণ করা হয়েছে। ডিপিপি-তে ৫ম কিলোমিটারে কোন কালভার্ট না থাকলেও ১টি কালভার্ট নির্মাণ করা হয়েছে। অন্য দিকে ৭ম কিলোমিটারে ১টি কালভার্ট থাকলেও তা নির্মাণ করা হয়নি। ৩য় কিলোমিটারে নির্মিত কালভার্টের এপ্রোচ সড়কে বড় গর্তের সৃষ্টি হয়েছে বলে দেখা যায়।

৮। বছর ভিত্তিক এডিপি/আরএডিপি বরাদ্দ, অবমুক্তি ও ব্যয় :

৮.১। প্রকল্পের অনুমোদিত ডিপিপি'র বছরভিত্তিক লক্ষ্যমাত্রা, আরডিপিপি 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	২১৯.৯৯	০.০০	০.০০	০.০০
২০১১-২০১২	৯১১.৬৫	২০০.০০	২০০.০০	২০০.০০
২০১২-২০১৩	৯৩৬.৯৪	৪৫০.০০	৪৫০.০০	৪৫০.০০
২০১৩-২০১৪	-	৫২৫.০০	৫২৫.০০	৫২৫.০০
২০১৪-২০১৫	-	৫৩৩.০০	৫৩৩.০০	৫৩৩.০০
সর্বমোট:	**২০৬৮.৫৮**	**১৭০৮.০০**	**১৭০৮.০০**	**১৭০৮.০০**

সূত্র: সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর কর্তৃক প্রেরিত ১৬ নভেম্বর ২০১৫ তারিখের সমাপ্ত মূল্যায়ন প্রতিবেদন।

৯.২। উপরের ছক পর্যালোচনা করে দেখা যায় যে ২০১০-১১ অর্থ বছরে অনুমোদিত ডিপিপি'র ২১৯.৯৯ লক্ষ টাকার বিপরীতে আরএডিপি-তে কোন বরাদ্দ প্রদান করা হয়নি। ২০১১-১২ অর্থ বছরে ডিপিপি'র ৯১১.৬৫ লক্ষ টাকার বিপরীতে আরএডিপি-তে মাত্র ২০০.০০ লক্ষ টাকা বরাদ্দ ও অবমুক্ত করা হয়। ২০১২-১৩ অর্থ বছরে ডিপিপি'র ৯৩৬.৯৪ লক্ষ টাকার বিপরীতে ৪৫০.০০ লক্ষ টাকা আরএডিপিতে বরাদ্দ করা হয়। প্রথম বছর কোন বরাদ্দ প্রদান না

করা এবং ২য় ও ৩য় এ দুই বছর ডিপিপি'র লক্ষ্যমাত্রা অনুযায়ী পর্যাপ্ত বরাদ্দ না করার অন্যতম কারণে হয়তো প্রকল্পটি নির্ধারিত মেয়াদে সম্পন্ন করা যায়নি। ফলে প্রকল্পটির মেয়াদ বৃদ্ধির প্রয়োজন হয়েছে।

১০। **প্রকিউরমেন্ট সংক্রান্ত তথ্য:**

১০.১। প্রকল্পের প্রধান প্রধান প্যাকেজের তথ্য পরিশিষ্ট 'ক'-তে প্রদান করা হলো। অনুমোদিত ডিপিপি -তে প্রকল্পের ভূমি অধিগহণসহ নির্মাণকাজের মোট ৫টি প্রকিউরমেন্ট প্যাকেজ রয়েছে। বাস্তবে ১০টি প্যাকেজের অধীনে বাস্তবায়ন সম্পন্ন করা হয়েছে। সংশ্লিষ্ট উপবিভাগীয় প্রকৌশলী জানান যে, প্রকল্পের আরএডিপি-তে পর্যাপ্ত বরাদ্দ না পাওয়ার কারণে দরপত্রের প্যাকেজ সংখ্যা ৫ এর পরিবর্তে ১০ এ বৃদ্ধি করা হয়েছে। অনুমোদিত ডিপিপি 'র প্রকিউরমেন্ট পরিকল্পনার প্যাকেজের সঙ্গে প্রকল্পের অধীনে সম্পাদিত ১০টি দরপত্র প্যাকেজের কাজের পরিমাণ ও প্রাক্কলিত ব্যয়ের কোন সাদৃশ্য নেই। ১০টি প্যাকেজের মধ্যে ২য়, ৩য়, ৪র্থ, ৭ম ও ৮ম প্যাকেজের ক্ষেত্রে পিপি আইন, ২০০৬-এর ৪০(২) ধারা অনুসারে ১টি বাংলা ও ১টি ইংরেজী দৈনিক পত্রিকায় দরপত্র বিজ্ঞপ্তি প্রকাশ করা হয়। ৯ম ও ১০ প্যাকেজের ক্ষেত্রে RFQ পদ্ধতিতে দরপত্র প্রক্রিয়াকরণ করা হয়।

১০.২। ২য়-৭ম প্যাকেজের জন্য পিপিআর , ২০০৮-এর বিধি ৬১(৪) সংশ্লিষ্ট তফসিল-২ অনুসারে দরপত্র আহবানের পর দরপত্র দাখিলের জন্য ন্যূনতম ১৪/২১ দিন সময় দেয়া হয়েছে। তবে ৮ম প্যাকেজের ক্ষেত্রে ১৪ দিন অপেক্ষা কম ১১দিন সময় দেয়া হয়েছে। ডিপিপি 'র প্রকিউরমেন্ট পরিকল্পনা অনুসারে ২য়-৮ম প্যাকেজের চুক্তি সংশ্লিষ্ট অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী অনুমোদন করেন। ভূমি অধিগ্রহন সংক্রান্ত ১ম প্যাকেজের চুক্তি মন্ত্রণালয়/বিভাগের পরিবর্তে সংশ্লিষ্ট অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী অনুমোদন করেন।

১০.৩। ৯ম ও ১০ প্যাকেজের দরপত্র অনুমোদিত ডিপিপি'র প্রকিউরমেন্ট পরিকল্পনা বহির্ভূতভাবে RFQ-এর মাধ্যমে সম্পন্ন করা হয়েছে। এছাড়া ৯ম প্যাকেজের অন্তর্ভুক্ত আরসিসি প্যালাসাইডিং ও ১০ম প্যাকেজের অন্তর্ভুক্ত সয়েল টেস্ট ডিপিপি বহির্ভূতভাবে সম্পন্ন করা হয়েছে।

১১। **অডিট :**

১১.১। বিভাগীয় একাউন্টেন্ট কর্তৃক প্রকল্পের অভ্যন্তরীণ অডি ট সম্পন্ন করা হয়েছে মর্মে প্রকল্প সমাপ্তি প্রতিবেদনে উল্লেখ করা হয়েছে। তবে প্রকল্পটির External অডিট সম্পন্নের বিষয়ে উক্ত প্রতিবেদনে কোন উল্লেখ করা হয়নি।

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



চিত্র ১: সড়কের ১ম-৪র্থ কিঃমিঃ পর্যন্ত রক্ষাপ্রদ কাজে ব্যবহৃত নিম্নমানের সিসি ব্লক।



চিত্র ২: ৩য় কিলোমিটারে নির্মিত কালভার্টের এপ্রোচ সড়কে সৃষ্ট গর্ত।



চিত্র ৩: সড়কের ১১তম কিলোমিটারে নির্মিত রাধানগর সেতু।

১৩। **প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জন:**

পরিকল্পিত	অর্জন
১) সড়কটি জেলা সড়কে উন্নীতকরণ।	১) সড়কটি ডিজাইন টাইপ-৫ অনুসারে নির্মিত হয়েছে বিধায় জেলা সড়কে উন্নীত হয়েছে।
২) উন্নত সড়ক যোগাযোগ স্থাপন।	২) সড়কটি জেলা সড়কে উন্নীত করার ফলে উন্নত সড়ক যোগাযোগ স্থাপিত হয়েছে।
৩) ট্রাফিক নিরাপত্তা উন্নতকরণ।	৩) এ বিষয়ে সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর থেকে কোন তথ্য পাওয়া যায়নি।

১৪। **কাজ অসম্পূর্ণ থাকলে তার কারণ :** এডিপি/আরএডিপি-তে অপর্যাপ্ত বরাদ্দের কারণে সকল অঙ্গের কাজ ১০০% বাস্তবায়ন করা সম্ভব হয়নি।

১৫। **সমস্যা:**

১৫.১। অপর্যাপ্ত বরাদ্দের কারণে আলোচ্য প্রকল্পের ডিপিপি-তে ২টি সেতু ও ৭টি কালভার্ট নির্মাণের সংস্থান থাকলেও আরএডিপি-তে বাস্তবে ১টি সেতু ও ৫টি কালভার্ট নির্মাণ করা হয়েছে। (অনুচ্ছেদ ৭.৩, ৭.৪ ও ৮.১);

১৫.২। সড়কের ১ম থেকে ৪র্থ কিলোমিটার পর্যন্ত রক্ষাপ্রদ কাজ সম্পন্ন করা হয়েছে। তবে কিছু অংশে রক্ষাপ্রদ কাজে ব্যবহৃত সিসি ব্লকের উপরিভাগ ক্ষয় হয়ে গেছে বলে দেখা যায়। এছাড়া ৩য় কিলোমিটারে নির্মিত কালভার্টের এপ্রোচ সড়কে বড় গর্তের সৃষ্টি হয়েছে বলে দেখা যায় (অনুচ্ছেদ ৭.৩ ও ৭.৪);

১৫.৩। অনুমোদিত ডিপিপি অনুসারে সড়কের ২য় কিলোমিটারে ২টি, ৩য় কিলোমিটারে ১টি, ৪র্থ কিলোমিটারে ২টি, ৭ম কিলোমিটারে ১টি ও ৮ম কিলোমিটারে ১টি সহ মোট ৫টি কালভার্ট নির্মাণের সংস্থান আছে। বাস্তবে ৩য় কিলোমিটারে ২টি, ৪র্থ কিলোমিটারে ১টি, ৫ম কিলোমিটারে ১টি ও ৮ম কিলোমিটারে ১টিসহ মোট ৫টি কালভার্ট নির্মিত হয়েছে। (অনুচ্ছেদ ৭.৪);

১৫.৪। অনুমোদিত ডিপিপি 'র প্রকিউরমেন্ট পরিকল্পনায় অন্তর্ভুক্ত ৫টি প্যাকেজের পরিবর্তে ১০টি প্যাকেজের মাধ্যমে দরপত্র কার্যক্রম সম্পন্ন করা হয়েছে (অনুচ্ছেদ ১০.১);

১৫.৫। ৯ম ও ১০ প্যাকেজের দরপত্র অনুমোদিত ডিপিপি'র প্রকিউরমেন্ট পরিকল্পনা বহির্ভূতভাবে RFQ-এর মাধ্যমে সম্পন্ন করা হয়েছে। এছাড়া ৯ম প্যাকেজের অন্তর্ভুক্ত আরসিসি প্যালাসাইডিং ও ১০ম প্যাকেজের অন্তর্ভুক্ত সয়েল টেস্ট ডিপিপি বহির্ভূতভাবে সম্পন্ন করা হয়েছে।

১৬। **মতামত/সুপারিশ:**

১৬.১। গৃহীতব্য প্রকল্পের অনুমোদিত এডিপি/আরএডিপি-তে পর্যাপ্ত বরাদ্দের বিষয়টি সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ নিশ্চিত করবে। কারণ আলোচ্য প্রকল্পের ডিপিপি-তে ২টি সেতু ও ৭টি কালভার্ট নির্মাণের সংস্থান থাকলেও আরএডিপি-তে অপর্যাপ্ত বরাদ্দের কারণে বাস্তবে ১টি সেতু ও ৫টি কালভার্ট নির্মাণ করা হয়েছে। (অনুচ্ছেদ ১৫.১);

১৬.২। সড়কের ১ম থেকে ৪র্থ কিলোমিটার পর্যন্ত রক্ষাপ্রদ কাজ সম্পন্ন করা হয়েছে। তবে কিছু অংশে রক্ষাপ্রদ কাজে ব্যবহৃত সিসি ব্লকের উপরিভাগ ক্ষয় হয়ে গেছে বলে দেখা যায়। এছাড়া ৩য় কিলোমিটারে নির্মিত কালভার্টের এপ্রোচ সড়কে বড় গর্তের সৃষ্টি হয়েছে বলে দেখা যায়। এ সকল ত্রুটিসমূহ দ্রুত মেরামতের জন্য বাস্তবায়নকারী সংস্থা প্রয়োজনীয় উদ্যোগ গ্রহণ করবে (অনুচ্ছেদ ১৫.২);

১৬.৩। আলোচ্য প্রকল্পের ডিপিপি-তে ৭ম কিলোমিটারে ১টি ও ২য় কিলোমিটারে অপর আরেকটি সেতু নির্মাণ এবং ২য় কিলোমিটারে ২টি, ৩য় কিলোমিটারে ১টি, ৪র্থ কিলোমিটারে ২টি, ৭ম কিলোমিটারে ১টি ও ৮ম কিলোমিটারে ১টি সহ মোট ৭টি কালভার্ট নির্মাণের সংস্থান ছিল। বাস্তবে ১১তম কিলোমিটারে ১টি সেতু এবং ৩য় কিলোমিটারে ২টি, ৪র্থ কিলোমিটারে ১টি, ৫ম কিলোমিটারে ১টি ও ৮ম কিলোমিটারে ১টিসহ মোট ৫টি কালভার্ট নির্মিত হয়েছে। যথাযথ বাস্তবতার ভিত্তিতে গৃহীতব্য প্রকল্পের অঙ্গ ও অঙ্গের পরিমাণ/সংখ্যা ও লোকেশন অনুমোদিত ডিপিপি-তে বাস্তবায়নকারী সংস্থা অন্তর্ভুক্ত করবে (অনুচ্ছেদ ১৫.৩);

১৬.৪। অনুমোদিত আরডিপিপি 'র প্রকিউরমেন্ট পরিকল্পনায় নির্মাণ কাজের ৫টি প্যাকেজের স্থলে বাস্তবে ১০টি প্যাকেজের আওতায় প্রকল্পের নির্মাণ কাজ সম্পন্ন করা হয়েছে। আরডিপিপি'র প্রকিউরমেন্ট পরিকল্পনার ব্যত্যয় ঘটিয়ে এরূপ বেশী সংখ্যক প্যাকেজের মাধ্যমে নির্মাণ কাজ সম্পন্ন করা হলে ঠিকাদারের সংখ্যা বৃদ্ধি পায়। ফলে বাস্তবায়নকারী সংস্থার পক্ষে বাস্তবায়ন কাজ তত্ত্বাবধান করা দুঃসাধ্য হয়ে পড়ে। এছাড়াও প্যাকেজের সংখ্যা বৃদ্ধি করা হলে কম যোগ্যতাসম্পন্ন ঠিকাদার বাস্তবায়ন কাজে অংশগ্রহণের সুযোগ পায় এবং ফলে কাজের গুণগত মান রক্ষা করা কঠিন হয়ে পড়ে। এ কারণে গৃহীতব্য প্রকল্পের ক্ষেত্রে ডিপিপি/আরডিপিপি 'র প্রকিউরমেন্ট পরিকল্পনা অনুসরণপূর্বক দরপত্র কার্যক্রম সম্পন্নের বিষয়ে বাস্তবায়নকারী সংস্থা সচেষ্ট থাকবে (অনুচ্ছেদ ১৫.৪);

১৬.৫। ৯ম ও ১০ প্যাকেজের দরপত্র অনুমোদিত ডিপিপি'র প্রকিউরমেন্ট পরিকল্পনা বহির্ভূতভাবে RFQ-এর মাধ্যমে সম্পন্ন করা হয়েছে। এছাড়া ৯ম প্যাকেজের অন্তর্ভুক্ত আরসিসি প্যালাসাইডিং ও ১০ম প্যাকেজের অন্তর্ভুক্ত সয়েল টেস্ট ডিপিপি বহির্ভূতভাবে সম্পন্ন করা হয়েছে বিধায় বিষয়টি সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ খতিয়ে দেখবে (অনুচ্ছেদ ১৫.৫);

১৬.৬। প্রকল্পটির External অডিট দ্রুত সম্পন্ন করতে হবে এবং অডিট প্রতিবেদনের কপি আইএমই বিভাগে প্রেরণ করতে হবে; এবং

১৬.৭। অনুচ্ছেদ ১৬.১-১৬.৬ এর আলোকে গৃহীত কার্যাবলী আগামী ১ (এক) মাসের মধ্যে আইএমই বিভাগকে অবহিত করতে হবে।

গোপালগঞ্জ (বরাশী)-বরণী সিঙ্গিপাড়া (টুঙ্গিপাড়া) সড়ক উন্নয়ন প্রকল্পের সমাপ্তি মূল্যায়ন প্রতিবেদন

(সমাপ্তঃ জুন, ২০১৫)

১। প্রকল্পের নাম : **গোপালগঞ্জ (বরাশী)-বরণী সিঙ্গিপাড়া (টুঙ্গিপাড়া) 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 : গোপালগঞ্জ জেলার গোপালগঞ্জ সদর ও টুঙ্গিপাড়া

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	সর্বশেষ সংশোধিত		মূল	সর্বশেষ সংশোধিত			
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮
৪১২২.০১	-	২৫০০.০০	০১-০৩-২০১১ থেকে ৩০-০৬-২০১৩	-	০১-০৩-২০১১ থেকে ৩০-০৬-২০১৫	(-) ১৬২২.০১ (৩৯.৫৫%)	২ বছর (৮৯.০০%)

নোট: ব্যয় বৃদ্দি ব্যতিরেকে বাস্তবায়ন মেয়াদ ৩০-০৬-২০১৫ পর্যন্ত ২ দফায় বৃদ্ধি করা হয়

৬। **প্রকল্পের পটভূমি ও উদ্দেশ্য:**

৬.১ পটভূমি: গোপালগঞ্জ (বরাশী)-বরনী-সিঙ্গিপাড়া (টুঙ্গিপাড়া) সড়কটির দৈর্ঘ্য ১৩.৭০ কিঃমিঃ। এটি গোপালগঞ্জ সদরের ভাঙ্গা-ভাটিয়াপাড়া-গোপালগঞ্জ-খুলনা জাতীয় মহাসড়ক (ঘ ৮০৫) হতে শুরু হয়ে পিরোজপুর-গোপালগঞ্জ আঞ্চলিক মহাসড়কের সিঙ্গিপাড়ায় ৪৬তম কিঃমিঃ এ শেষ হয়েছে। সড়কটি টুঙ্গীপাড়া উপজেলার গোপালগঞ্জ সদরের সঙ্গে যোগাযোগ স্থাপন করেছে। এছাড়া, পার্শ্ববর্তী এলাকায় উৎপাদিত কৃষি পণ্য বিপননে সড়কটি গুরুত্বপূর্ণ ভূমিকা পালন করে থাকে। বিদ্যমান সড়কটির ১.১০ কিঃমিঃ ৫.৫০ মিটার প্রশস্ত এবং অবশিষ্ট ১২.০০ কিঃমিঃ ৩.৭০ মিটার প্রশস্ত। এর মধ্যে ৬.২৮১ কিঃমিঃ অত্যন্ত ক্ষতিগ্রস্ত এবং বিদ্যমান সেতু ও কালভার্টসমূহ সংকীর্ণ। অথচ যানবাহন চলাচলের সংখ্যা ক্রমান্বয়ে বৃদ্ধি পাচ্ছে। এমতাবস্থায়, দ্রুত ও নিরাপদ যানবাহন চলাচলের জন্য বিদ্যমান কালভার্ট ও সেতুসমূহের প্রতিস্থাপনসহ সম্পূর্ণ সড়কটি আঞ্চলিক মহাসড়কমানে (ডিজাইন টাইপ-৪) উন্নীত করার জন্য প্রকল্পটি গ্রহণ করা হয়েছে।

৬.২ উদ্দেশ্য: প্রকল্পের মূল উদ্দেশ্য হচ্ছে-

- গোপালগঞ্জ (বরাশী)-বরনী-সিঙ্গিপাড়া (টুঙ্গিপাড়া) সড়ক উন্নয়নের মাধ্যমে গোপালগঞ্জ জেলা সদরের সাথে টুঙ্গিপাড়া উপজেলার উন্নত ও নিরাপদ সড়ক যোগাযোগ স্থাপন; এবং
- প্রকল্প এলাকার জনগণের আর্থ-সামাজিক অবস্থার উন্নয়ন।

৭ প্রকল্পের মূল কাজ:

- ভূমি অধিগ্রহণ (১০.৮০ হেক্টর)-৪৩২.০০ লক্ষ টাকা;
- মাটির কাজ (১.৬৬৬৫ লক্ষ ঘন মিটার)-২৪৯.৯৮

- পেভমেন্ট পুনর্নির্মাণ (৬.২৮১ কিলোমিটার)-৪৬৯.৬৩ লক্ষ টাকা
- পেভমেন্ট শক্তিশালীকরণ (৫.৯৩১ কিলোমিটার)-৯৯.৫২ লক্ষ টাকা
- পেভমেন্ট প্রশস্তকরণ (৫.৯৩১ কিলোমিটার)-১৬৩.৮১ লক্ষ টাকা
- আরসিসি ব্রিজ (২২৩ মিটার)-১৭৮৪ লক্ষ টাকা
- আরসিসি বক্স কালভার্ট (৩৩.৫০ মিটার)-২০১.০০ লক্ষ টাকা
- প্যালাসাইডিং (২৫০০ মিটার)-১০০.০০ লক্ষ টাকা

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

(Financial Figure in Lac Tk**)**

Items of Work (as per latest Approved DPP)	Unit	Target (as per Latest Approved DPP)		Actual Progress	
		Physical (Quantity)	Financial	Physical (Quantity)	Financial
1	2	4	3	6	5
Survey & Design	L.S	1	3.00	1	3
Land Acquisition	Hector	10.80	432.00	0.05	50.00
Widening & Rising of Embankment	L.Cum	1.6665	249.98	1.70	249.60
Pavement Re-construction	Km.	6.281	469.63	5.37	442.18
Pavt. Strengthening	Km.	5.931	99.52	5.93	99.52
Pavt. widening	Km.	5.931	163.81	5.93	163.34
Surfacing (DBS)	Km.	13.312	418.00	13.31	417.22
RCC Bridge	Meter/7Nos	223	1784.00	75.77(2Nos)	765.93
RCC Box Culvert	Meter/17Nos	33.50	201.00	18.00(11Nos)	149.58
RCC Palisading	Meter/Nos	2500.00	100.00	1800.00	103.52
Concrete Slope Protection	Sqm	1740.00	20.00	1920.00	23.17
Guide Post	Nos.	1000.00	18.00	500.00	9.76
Drain	Meter	400.00	18.00	300.00	7.68
Sing-Signal, Km post	L.S	1	2.00	1	1.19
Road Marking	Sqm	825.00	7.00		
Utility shifting	Nos.	30.00	6.00	12	4.41
Maintenance during Construction	L.S	1	10.00	1	9.90
Physical Contingency (1%)			40.02		
Price Contingency (1%)			80.04		
Total=			4122.01		2500.00

৯। প্রকল্প পরিচালক সংক্রান্ত তথ্যাদিঃ

ক্রমিক নং	প্রকল্প পরিচালকের নাম ও পদবী	দায়িত্বের ধরণ		কর্মকাল
		পূর্ণকালীন	খন্ডকালীন	
১	২	৩	৪	৫
1.	Md. Sorabuddin Mia Addl. Chief Engr. Gopalgonj Zone, Gopalgonj	-	হ্যাঁ	০৭-০৩-২০১১ থেকে ২৬-০৯-২০১১
2.	Md. Abdus Salam Addl. Chief Engr. Gopalgonj Zone, Gopalgonj	-	হ্যাঁ	২৬-০৯-২০১১ থেকে ০৮-০২-২০১২
3.	Md. Abul Kashem Bhuiyan Addl. Chief Engr. Gopalgonj Zone, Gopalgonj	-	হ্যাঁ	০৮-০২-২০১২ থেকে প্রকল্প সমাপ্ত পর্যন্ত

১০। ক্রয় সংক্রান্ত তথ্যাদিঃ প্রকল্পের দরপত্র সংক্রান্ত পূর্ণাঙ্গতথ্য প্রেরিত পিসিআরে অর্ন্তভুক্ত করা হয়নি। পিসিআর এ প্রাপ্ত তথ্যানুযায়ী আলোচ্য প্রকল্পে ৬টি প্যাকেজের আওতায় দরপত্র আহবানপূর্বক ঠিকাদার নিয়োগ করা হয় যা নিম্নরূপ:

প্যাকেজ/কাজের নাম	-প্রাক্কলিত ব্যয় -কার্যাদেশকৃত মূল্য	-কার্যাদেশ প্রদানের তারিখ -কাজ শুরুর তারিখ -কাজ সমাপ্তির তারিখ	ঠিকাদার প্রতিষ্ঠানের নাম ও ঠিকানা	অগ্রগতি
প্যাকেজ নং-১				
Improvement of Gopalgonj (Borashi)- Shingipara (Tungipara) Road at Ch. 7+720 to Ch. 10+520 in/c Construction of 05 (five) nos. RCC Box Culvert at different km. under Gopalgonj Road during the year 2012-13.	-৫২২.৫৬ -৪১৭.৮৭	-১৭/১২/২০১২ - -১০/১২/২০১৪	মোঃ ওয়াহিদ মিয়া	১০০%
প্যাকেজ নং-২				
Improvement of Gopalgonj (Borashi)- Shingipara (Tungipara) Road at Ch. 10+520 to Ch. 13+600 in/c. Construction of 4 (four) nos. RCC box culvert at different km. under Gopalgonj Road during the year 2012-13.	-৫৬২.০২ -৪৭৬.১০	-১২/০২/২০১৩ - -২৫/১১/২০১৪	আরএবি-্রসি (জেভি)	১০০
প্যাকেজ নং-৩				
Construction of 34.88 m long PC Girder BRidge at 9th Km of Gopalgonj (Borashi) Borni-Singipara (Tungipara) Road under Gopalgonj Road Division	-৩৫৭.৪০ -৩২১.১৪	-০৩/১১/২০১৪ - -০৪/০৬/২০১৫	মেসার্স সৌরভ ট্রেডার্স	১০০%

প্যাকেজ/কাজের নাম	-প্রাক্কলিত ব্যয় -কার্যাদেশকৃত মূল্য	-কার্যাদেশ প্রদানের তারিখ -কাজ শুরুর তারিখ -কাজ সমাপ্তির তারিখ	ঠিকাদার প্রতিষ্ঠানের নাম ও ঠিকানা	অগ্রগতি
during the year 2014-15.				
প্যাকেজ নং-৪				
Improvement of Gopalgonj (Borashi)- Shingipara (Tungipara) Road at Ch. 0+000 to Ch. 6+900 in/c. Construction of 3 (three) nos. 1×1m (Span)×2m (Height) RCC Box culvert at different km and 1 No. 1×3m (Span)× 6m (Height) RCC Box Culvert at 7th Km/. 2013-14.	-৬১১.৬৫ -৬৪২.২৩	-২৪/০৪/২০১৪ - -২০/০৪/২০১৫	মেসার্স প্রকৌশলী নির্মাণ বিশারদ	১০০%
প্যাকেজ নং-৫				
Construction of 40.974 m long PC Girder Bridge with Approach Road at 6th Km. of Gopalgonj (Borashi) Borni-Singipara (Tungipara) Road under Gopalgonj Road Division during the year 2013-14.	-৪৪৭.৮৯ -৪৪৪.৭৯	-০৫/০৫/২০১৪ - -০৪/০৫/২০১৫	কেবি এফটি এন্ড এসএ জেভি	১০০%
প্যাকেজ নং-৬				
Improvement of Gopalgonj (Borashi)- Shingipara (Tungipara) Road at (Ch. 6+900 to Ch. 7+720) under Road Division Gopalgonj during the year 2011-12.	-১৯৪.৩২ -১৬৭.২০	-২৮/০৫/২০১২ - -২০/১২/২০১২	মেসার্স রূপালী কনষ্ট্রাকশন	১০০%

১১। প্রকল্পর বরাদ্দ ও অগ্রগতি (পিসিআর অনুযায়ী)

(লক্ষ টাকায়)

অর্থবছর	ডিপিপি/আরডিপিপি লক্ষ্যমাত্রা	এডিপি/আরএডিপি বরাদ্দ	টাকা অবমুক্তি	ব্যয়
১	২	৩	৪	৫
২০১০-১১	১০.০০	-	-	-
২০১১-১২	২২৭১.৫১	৫০.০০	৫০.০০	৫০.০০
২০১২-১৩	১৮৪০.৫০	৩৫০.০০	৩৫০.০০	৩৫০.০০
২০১৩-১৪	-	৭০০.০০	৭০০.০০	৭০০.০০
২০১৪-১৫	-	১৪০০.০০	১৪০০.০০	১৪০০.০০
মোট=	৪১২২.০১	২৫০০.০০	২৫০০.০০	২৫০০.০০

১২। **কাজ অসম্পূর্ণ থাকলে তার কারণঃ** অনুমোদিত ডিপিপি তে ৭টি আরসিসি ব্রীজ ও ১৭টি আরসিসি বক্স কালভার্ট নির্মাণের সংস্থান ছিল। এর মধ্যে ২টি আরসিসি ব্রীজ ও ১১টি আরসিসি বক্স কালভার্ট নির্মাণ করা হয়েছে। অর্থাৎ ডিপিপি'র সংস্থান মোতাবেক প্রকল্পের কাজ সমাপ্ত হয়নি বলে প্রতীয়মান হয়।

১৩। **সাধারণ পর্যবেক্ষণ:**

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

(লক্ষ টাকায়)

	মেয়াদকাল	প্রাক্কলিত ব্যয়
মূল	০১/০৩/২০১০ হতে ৩০/০৬/২০১৩ পর্যন্ত	৪১২২.০২
ব্যয় বৃদ্ধি ব্যতিরেকে মেয়াদ বৃদ্ধি ১ম বার	০১/০৩/২০১০ হতে ৩০/০৬/২০১৪ পর্যন্ত	-
ব্যয় বৃদ্ধি ব্যতিরেকে মেয়াদ বৃদ্ধি ২য় বার	০১/০৩/২০১০ হতে ৩০/০৬/২০১৫ পর্যন্ত	-

১৩.২ **সার্বিক আর্থিক ও বাস্তব অগ্রগতিঃ** প্রকল্পের আওতায় জুন, ২০১৫ পর্যন্ত ক্রমপুঞ্জিত আর্থিক অগ্রগতি হয়েছে ২৫০০.০০ লক্ষ টাকা যা অনুমোদিত ব্যয় ৪১২২.০২ লক্ষ টাকার ৬০.৬৫% (অনুচ্ছেদ-**৬**)।

১৪। **প্রকল্প পরিদর্শনঃ** গত ১৯/০৭/২০১৬ তারিখে আইএমইডি 'র সহকারী পরিচালক জনাব জয়নাল মোল্লা কর্তৃক প্রকল্পটি সরেজমিন পরিদর্শন করা হয়। পরিদর্শনকালে গোপালগঞ্জ সড়ক বিভাগের কর্মকর্তাগণ উপস্থিত ছিলেন। পরিদর্শন পর্যবেক্ষণ নিম্নরূপঃ

১৪.১ **নির্মিত সড়কের প্রস্থ:** প্রকল্পের আওতায় মোট ১৩.৭০ কিঃমিঃ সড়ক নির্মাণ/উন্নয়ন করা হয়েছে। এর মধ্যে ২.৫০ কিঃমিঃ ১২ ফুট প্রস্থে এবং বাকী ১১.২০ কিঃমিঃ সড়ক ১৮ ফুট প্রস্থে নির্মাণ করা হয়েছে। সড়কের প্রস্থ একই রকম না করা প্রসঙ্গে প্রকল্পের উপ-বিভাগীয় প্রকৌশলী বলেন যে, প্রথম ২.৫০ কিঃমিঃ অংশে ভূমি অধিগ্রহণের সংস্থান ডিপিপিতে না থাকায় তা ১২ ফুট প্রস্থে নির্মাণ করা হয়েছে। পরিদর্শনে দেখা যায়, সড়কটির চেইনেজ ৪+৫০০, ৬+০০ ও ৭+৫০০ কিঃমিঃসহ পেভমেন্টের অনেক স্থানে কিনারা ভেঙ্গে গেছে।

১৪.২ **বিভিন্ন স্তরের পুরুত্ব:** ১৩.৭০ কিঃমিঃ সড়কের চেইনেজ ৩+৬০ কিঃমিঃ, চেইনেজ ৫+০০ কিঃমিঃ ও ৭+৫০০ কিঃমিঃ স্থানে ম্যানুয়েল পদ্ধতিতে ৩টি কোর কাটা হয়। ৩টি স্থানেই ডিবিএস ওয়্যারিং কোর্স এর পুরুত্ব ৫০ কিঃমিঃ অথবা তার বেশী পাওয়া যায়। ৩টি স্থানে বেইজ টাইপ-১ এ পুরুত্ব ২০০ মিঃমিঃ বা তার বেশী পাওয়া যায়। উল্লেখ্য, ডিপিপিতে প্রদত্ত ড্রইং অনুযায়ী ডিবিএস ওয়্যারিং কোর্স এর পুরুত্ব ৫০ মিলিমিটার ও বেইজ টাইপ-১ এর পুরুত্ব ২০০ মিলিমিটার করার জন্য নির্ধারিত ছিল।




চিত্র-১ ও ২: সড়কের বিভিন্ন স্তরের পুরুত্ব পরীক্ষা

১৪.৩ **রাস্তার কিনারা ভাঙ্গা:** সড়কের আনুমানিক চেইনেজ ৭+০০ কিঃমিঃ এর নিকটবর্তী পারকুশলী পূর্ব পাড়া সংলগ্ন একটি কালভার্টের দুইপাশের উইং ওয়াল এর end level হতে মাটি ভেঙ্গে পড়েছে। বৃষ্টির কারণে এমনটি হয়েছে

বলে উপ-বিভাগীয় প্রকৌশলী অবহিত করেন। বালু ভর্তি জিও টেক্সটাইল ব্যাগ দিয়ে একটি Edge এর ভাঙ্গা অংশে রক্ষাপ্রদ কাজ করা হয়েছে।



চিত্র-৩: কালভার্টের কিনারা ভাঙ্গা অংশ



চিত্র-৪: কিনারা ভাঙ্গা অংশের রক্ষাপ্রদ কাজ

১৪.৪ **অপর্যাপ্ত শোল্ডার:** ডিপিপিতে সংযুক্ত ড্রইং অনুযায়ী সড়কের উভয় পাশে ০.৯০ মিটার সফট শোল্ডার নির্মাণ করার কথা। সড়কের চেইনেজ ২+০০০ হতে ৩+৫০০ এবং ৫+৩০০ হতে ৬+৮০০ কিঃমিঃ এর মধ্যে অনেক স্থানে শোল্ডার ০.৯০ মিটারের কম বলে প্রতীয়মান হয়। উপ-বিভাগীয় প্রকৌশলী সড়কের উভয় পাশে খালের অবস্থান ও বৃষ্টির কারণে শোল্ডারে পর্যাপ্ত মাটি নেই বলে মত প্রকাশ করেন। পরিদর্শনে সড়কটির পাশ দিয়ে বেশীর ভাগ স্থান ব্যাপী খাল প্রবাহিত হতে দেখা যায়।



চিত্র-৫: নির্মিত সড়কের অপর্যাপ্ত শোল্ডার



চিত্র-৬: সড়কের পাশ দিয়ে প্রবাহিত খাল

১৪.৫ **পিসি গার্ডার সেতু নির্মাণ:** সড়কের চেইনেজ ৬+০০০ কিঃমিঃ এ পারকুশলী খালের ওপর ৪০.৫০ মিটার দীর্ঘ ও চেইনেজ ৯+০০০ কিঃমিঃ এ ফকিরবাড়ী খালের ওপর ৩৪ মিটার দীর্ঘ দুটি পিসি গার্ডার সেতু নির্মাণ করা হয়েছে। সেতু দুটি ও এর রক্ষাপ্রদ কাজ ভাল ও অক্ষত রয়েছে। অনুমোদিত ডিপিপিতে ৭টি আরসিসি ব্রীজ ও ১৭টি আরসিসি বক্স কালভার্ট নির্মাণের সংস্থান ছিল। এর মধ্যে ২টি আরসিসি ব্রীজ ও ১১টি আরসিসি বক্স কালভার্ট নির্মাণ করা হয়েছে। নির্বাহী প্রকৌশলী অবহিত করেন যে, ৭টি আরসিসি ব্রীজের মধ্যে ২টি ব্রীজ নির্মাণ করা হয়েছে। বাকী ৫টি ব্রীজ নির্মাণের জন্য প্রয়োজনীয় ভূমি পাওয়া যায়নি বলে তা নির্মাণ করা হয়নি। এছাড়া ১৭টি আরসিসি বক্স কালভার্টের মধ্যে ১১টি বক্স কালভার্ট নির্মাণ করা হয়। বাকী ৬টি বক্স কালভার্ট নির্মাণের স্থানে পানি নিস্কাশনের Inlet ও Outlet ভরাট হয়ে যাওয়ায় তা প্রয়োজন হয়নি।



চিত্র-৭: পারকুশলী ব্রীজের রক্ষাপ্রদ কাজ



চিত্র-৮: নির্মিত ব্রীজ

১৫। **প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জনঃ**

পরিকল্পিত	উদ্দেশ্য অর্জন
প্রকল্পের মূল উদ্দেশ্য হচ্ছে গোপালগঞ্জ (বরাশী)-বরনী-সিঙ্গিপাড়া (টুঙ্গিপাড়া) সড়ক উন্নয়নের মাধ্যমে গোপালগঞ্জ জেলা সদরের সাথে টুঙ্গিপাড়া উপজেলার উন্নত ও নিরাপদ সড়ক যোগাযোগ স্থাপন এবং অত্র অঞ্চলের আর্থ-সামাজিক অবস্থার উন্নয়ন।	গোপালগঞ্জ (বরাশী)-বরনী-সিঙ্গিপাড়া (টুঙ্গিপাড়া) সড়ক উন্নয়নের মাধ্যমে গোপালগঞ্জ জেলা সদরের সাথে টুঙ্গিপাড়া উপজেলার উন্নত ও নিরাপদ সড়ক যোগাযোগ স্থাপিত হয়েছে।

১৬। **উদ্দেশ্য অর্জিত না হয়ে থাকলে তার কারণঃ**প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জিত হয়েছে 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 প্রকল্পটি ২বছর ৩ মাস মেয়াদে বাস্তবায়নের জন্য অনুমোদন করা হয়। কিন্তু মূল অনুমোদিত প্রকল্পের তুলনায় প্রকল্প বাস্তবায়নে আরো অতিরিক্ত সময় ব্যয় হয়েছে ২ বছর (৮৯%)। ডিপিপি'র লক্ষ্যমাত্রা অনুযায়ী বছরভিত্তিক অর্থ বরাদ্দ হয়নি ।

১৯.২ প্রকল্পটি বাস্তবায়নে ৪ বছর ৩ মাসে ৩(তিন) বার প্রকল্প পরিচালক পরিবর্তন করা হয়েছে (অনু: ৯);

১৯.৩ গোপালগঞ্জের বরাশি হতে সিঙ্গিপাড়া পর্যন্ত ১৩.৭০ কিঃমিঃ রাস্তার মধ্যে ১১.২০ কিঃমিঃ ১৮ ফুট এবং বাকী ১১.২০ কিঃমিঃ ১২ ফুট প্রশস্ত করে নির্মাণ/উন্নয়ন করা হয়েছে। এতে একদিকে যান চলাচলে বিঘ্ন ঘটে তেমনি প্রয়োজনীয় যান চলাচল করতে পারে না (অনু:১৪.১);

১৯.৪ সড়কের চেইনেজ ৪+৫০০, ৬+০০ ও ৭+৫০০ কিঃমিঃসহ অনেক স্থানে পেভমেন্টের কিনারা ভেঙ্গে গেছে (অনু: ১৪.১);

১৯.৫ ৭টি আরসিসি ব্রীজের মধ্যে ২টি ব্রীজ এবং ১৭টি আরসিসি বক্স কালভার্টের মধ্যে ১১টি বক্স কালভার্ট নির্মাণ করা হয়েছে (অনু: ১৪.৫)।

১৯.৬ সড়কের আনুমানিক চেইনেজ ৭+০০ কিঃমিঃ এর নিকটবর্তী পারকুশলী পূর্ব পাড়া সংলগ্ন একটি কালভার্টের দুইপাশের উইং ওয়াল এর end level হতে মাটি ভেঙ্গে পড়েছে। তবে বালু ভর্তি জিও টেক্সটাইল ব্যাগ দিয়ে একটি Edge এর ভাঙ্গা অংশে রক্ষাপ্রদ কাজ করা হয়েছে (অনু: ১৪.৩)।

১৯.৭ সড়কের চেইনেজ ২+০০০ হতে ৩+৫০০ এবং ৫+৩০০ হতে ৬+৮০০ কিঃমিঃ এর মধ্যে অনেক স্থানে পর্যাপ্ত শোল্ডার নেই (অনু: ১৪.৪); এবং

১৭.৮ সমাপ্ত প্রকল্পটির External Audit সম্পন্ন করা হয়নি (অনু: ১৮)।

২০। **মতামত/সুপারিশঃ**

২০.১ প্রকল্পটি বাস্তবায়নে মূল অনুমোদিত প্রকল্পের তুলনায় অতিরিক্ত সময় ব্যয় হয়েছে ২ বছর (৮৯%)। ডিপিপি'র লক্ষ্যমাত্রার বিপরীতে এডিপিতে অর্থ বরাদ্দের স্বল্পতা ছিল। সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ ভবিষ্যতে MTBF Basket অনুযায়ী প্রকল্প গ্রহণ করবে এবং ডিপিপির আলোকে বরাদ্দ নিশ্চিত করবে (অনু: ৫);

২০.২ প্রকল্পটি বাস্তবায়নে ৪ বছর ৩ মাসে ৩(তিন) বার প্রকল্প পরিচালক পরিবর্তন করা হয়েছে। ঘন ঘন প্রকল্প পরিচালক বদলের প্রেক্ষিতে অনেক ক্ষেত্রে প্রকল্প বাস্তবায়ন ত্বরান্বিত এবং গুণগতমান রক্ষা করা সম্ভব হয় না। মন্ত্রণালয় বিষয়টি গুরুত্বের সাথে বিবেচনা করে ভবিষ্যতে গৃহীতব্য প্রকল্পে প্রকল্প বাস্তবায়নকালীন সময়ের জন্য একজন প্রকল্প পরিচালক নিয়োগের প্রয়োজনীয় উদ্যোগ গ্রহণ করবে (অনু: ৯);

২০.৩ একই সড়কে সকল স্থানের রাস্তার প্রস্থ একই রকম হওয়া বাঞ্চনীয়। ভবিষ্যতে প্রকল্প গ্রহণের সময় সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ বিষয়টি গুরুত্বে সাথে বিবেচনা করবে (অনু:১৪.১ ও ১৯.৩);

২০.৪ সড়কের চেইনেজ ৪+৫০০, ৬+০০ ও ৭+৫০০ কিঃমিঃসহ সে সকল স্থানে পেভমেন্টের কিনারা ভেঙ্গে গেছে তা চিহ্নিত করে দ্রুত সংস্কারের ব্যবস্থা করতে হবে (অনু: ১৪.১);

২০.৫ ৭টি আরসিসি ব্রীজের মধ্যে ২টি ব্রীজ এবং ১৭টি আরসিসি বক্স কালভার্টের মধ্যে ১১টি বক্স কালভার্ট নির্মাণ করার ফলে প্রকল্পের উদ্দেশ্য ব্যাহত হয়েছে কি না সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ তা পরীক্ষা করবে (অনু: ১৪.৫)।

২০.৬ পারকুশলী পূর্ব পাড়া সংলগ্ন একটি কালভার্টের দুইপাশের উইং ওয়াল রক্ষার জন্য পর্যাপ্ত মাটির কাজ করে স্থায়ীভাবে রক্ষাপ্রদ কাজ করতে হবে (অনু: ১৪.৩)।

২০.৭ সড়কের চেইনেজ ২+০০০ হতে ৩+৫০০ এবং ৫+৩০০ হতে ৬+৮০০ কিঃমিঃ এর মধ্যে যে সকল স্থানে পর্যাপ্ত শোল্ডার নেই তা চিহ্নিতপূর্বক শোল্ডার মেরামত করতে হবে (অনু: ১৪.৪);

২০.৮ সমাপ্ত প্রকল্পটির সত্বর External Audit সম্পন্ন করতে হবে (অনু: ১৮); এবং

২০.৯ অনুচ্ছেদ ২০.১ হতে ২০.৮ এর বিষয়ে গৃহীত ব্যবস্থা মন্ত্রণালয় আগামী ১ মাসের মধ্যে আইএমইডিকে অবহিত করবে।

বরইতলা-মুকসুদপুর-কাশিয়ানী সড়কের ১৬তম কিলোমিটারে এ কমলাপুর সেতু নির্মাণ প্রকল্পের সমাপ্তি প্রতিবেদন

(সমাপ্তঃ জুন, ২০১৫)

১। প্রকল্পের নাম : **বরইতলা-মুকসুদপুর-কাশিয়ানী সড়কের ১৬তম কিলোমিটারে এ কমলাপুর সেতু নির্মাণ**

২। বাস্তবায়নকারী সংস্থা : সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর।

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

৪। 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	সর্বশেষ সংশোধিত		মূল	সর্বশেষ সংশোধিত			
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮
১৩০৬.৮৭ (-)	১১৭৮.৭৩	১১৩৮.০০ (-)	০১-১০-২০১১ থেকে ৩১-১২-২০১৩	০১-১০-২০১১ থেকে ৩০-০৬-২০১৫	০১-১০-২০১১ থেকে ৩০-০৬-২০১৫	-১২৮.১৪ লক্ষ টাকা (-১২.৯২%)	১ বছর ৬ মাস (৭৫%)

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

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

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
New Construction/Widening &	L.Cum	76.08	.3804	76.08	0.3084
Flexi.Pavement (New.const)	Km.	55.87	0.44	55.87	0.44
Surfacing (Carpeting & Seal coat)	Km.	21.15	0.44	21.15	0.44
Construction of PC girder Bridge	Meter	851.03	105.15	851.03	105.15
Construction of Diversion Road	Meter	60.00	93.00	60.00	93.00
Slope Protection	Sqm	35.13	1570.30	25.80	1153.00
Drain	Meter	19.80	440.00	10.80	240.00
Retaining Wall	Cum.	48.33	268.50	25.93	143.80
Sing-Signal, Km Post	L.S	0.96	1	0.96	1
Utility Shifting	No.s	2.40	12	2.40	12
Physical Contingency (2%)		0.00	0.00		

Items of Work (as per PP)	Unit	Target (as per PP)		Actual Progress	
		Financial	Physical (Quantity)	Financial	Physical (Quantity)
Price Contingency (3%)		0.00	0.00		
Total=		1178.73		1138.00	

৭। **প্রকল্প পরিচালক সংক্রান্ত তথ্যাদিঃ**

ক্রমিক নং	প্রকল্প পরিচালকের নাম ও পদবী	দায়িত্বের ধরণ		কর্মকাল
		পূর্ণকালীন	খন্ডকালীন	
১	২	৩	৪	৫
4.	Md. Abdul Quddus-1 Addl. Chief Engr. Gopalgonj Zone, Gopalgonj	-	হ্যাঁ	২১-০৭-২০০৯ থেকে ১৬-০২-২০১০
5.	Md. Abdur Rahman Addl. Chief Engr. Gopalgonj Zone, Gopalgonj	-	হ্যাঁ	১৬-০২-২০১০ থেকে ১১-০৭-২০১০
6.	Md. Abdus Sabur Addl. Chief Engr. Gopalgonj Zone, Gopalgonj	-	হ্যাঁ	১১-০৭-২০১০ থেকে ০৭-০৩-২০১১
7.	Md. Sorabuddin Mia Addl. Chief Engr. Gopalgonj Zone, Gopalgonj	-	হ্যাঁ	০৭-০৩-২০১১ থেকে ২৬-০৯-২০১১
8.	Md. Abdus Salam Addl. Chief Engr. Gopalgonj Zone, Gopalgonj	-	হ্যাঁ	২৬-০৯-২০১১ থেকে ০৮-০২-২০১২
9.	Md. Abul Kashem Bhuiyan Addl. Chief Engr. Gopalgonj Zone, Gopalgonj	-	হ্যাঁ	০৮-০২-২০১২ থেকে প্রকল্প সমাপ্ত পর্যন্ত

উপরোক্ত ছক পর্যালোচনায় দেখা যায়, আলোচ্য প্রকল্পে মোট ৬ জন প্রকল্প পরিচালক দায়িত্ব পালন করেছেন। তাঁদের অধিকাংশের মেয়াদ ১ বছরেরও কম। প্রকল্পটি ০২ বছর ০২ মাস মেয়াদে বাস্তবায়নের জন্য অনুমোদন করা হলেও এর প্রকৃত বাস্তবায়ন সময় লেগেছে ০৩ বছর ০৮ মাস । অর্থাৎ প্রকল্পটির মূল অনুমোদিত মেয়াদের তুলনায় মেয়াদ বৃদ্ধি পেয়েছে ০১ বছর ৬ মাস (৭৫%)। ঘন ঘন প্রকল্প পরিচালক বদলী করা হলে প্রকল্প পরিচালকগণ যথাযথভাবে প্রকল্প বাস্তবায়ন, মনিটরিং ও সুপারভিশন যেমন করতে পারেন না তেমনি প্রকল্পের গুণগত মানও রক্ষা করতে পারেননা। এর ফলে জনগণ যথাসময়ে প্রকল্প বাস্তবায়নের সুফল হতে বঞ্চিত হয়।

৮। **ক্রয় সংক্রান্ত তথ্যাদিঃ**

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

৮.২ পণ্য, কার্য ও সেবা ক্রয়ঃ (পণ্য ও কার্য ২০০.০০ লক্ষ টাকার উপরে এবং সেবা ১০০.০০ লক্ষ টাকার উপরে) ক্রয় সংক্রান্ত তথ্যের বিস্তারিত অনুচ্ছেদ ১১.৪ এ বর্ণনা করা হয়েছে।

৯। **সংশোধিত ডিপিপি বরাদ্দ ও অগ্রগতি (পিসিআর অনুসারে):**

(লক্ষ টাকায়)

অর্থবছর	সংশোধিত বরাদ্দ ও লক্ষ্যমাত্রা				টাকা অবমুক্তি	ব্যয় ও বাস্তব অগ্রগতি			
	মোট	টাকা	প্রকল্প সাহায্য	বাস্তব লক্ষ্যমাত্রা %		মোট	টাকা	প্রকল্প সাহায্য	বাস্তব অগ্রগতি % (পিসিআর অনুসারে)
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮	৯	১০
২০১০-১১									
২০১১-১২	৫০.০০	৫০.০০	-	৪.৩৯	৫০.০০	৫০.০০	৫০.০০	-	৪.৩৯
২০১২-১৩	৩০০.০০	৩০০.০০	-	২৬.৩৬	৩০০.০০	৩০০.০০	৩০০.০০	-	২৬.৩৬
২০১৩-১৪	৪৫০.০০	৪৫০.০০	-	৩৯.৫৫	৪৫০.০০	৪৫০.০০	৪৫০.০০	-	৩৯.৫৫
২০১৪-১৫	৩৩৮.০০	৩৩৮.০০	-	২৯.৭০	৩৩৮.০০	৩৩৮.০০	৩৩৮.০০	-	২৯.৭০
মোট	১১৩৮.০০	১১৩৮.০০		১০০%	১১৩৮.০০	১১৩৮.০০	১১৩৮.০০		১০০%

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

১১। **সাধারণ পর্যবেক্ষণ:**

১১.১ **প্রকল্পের পটভূমি ও উদ্দেশ্য:** বরইতলা-মুকসুদপুর-কাশিয়ানী একটি জেলা সড়ক। এটি ঢাকা (যাত্রাবাড়ী)-মাওয়া-ভাঙ্গা- বরিশাল-পটুয়াখালী জাতীয় মহাসড়ক এর বরইতলা হতে শুরু হয়ে মুকসুদপুর উপজেলাকে সংযুক্ত করে কাশিয়ানী উপজেলা সদরের সঙ্গে মিলিত হয়েছে। এ সড়কটির ১৬তম কিলোমিটারে কমলাপুর খাল অবস্থিত, যা মুকসুদপুর উপজেলা সড়ককে দু 'ভাগে বিভক্ত করেছে। কমলাপুর খালটি ৭৩.১৭ মিটার প্রশস্ত। খালটির উপর ১৯৯২ সালে নির্মিত ৩.৬ মিটার প্রশস্ত ও ৯১.৪৪ মিটার দীর্ঘ একটি সংকীর্ণ ও জরাজীর্ণ বেইলী ব্রীজ রয়েছে। এই বেইলী ব্রীজটি প্রতিস্থাপন করে ১০৫.১৫ মিটার দীর্ঘ পিসি গার্ডার ব্রীজ নির্মাণের জন্য বিবেচ্য প্রকল্পটি গ্রহণ করা হয়।

উদ্দেশ্য: প্রকল্পের মূল উদ্দেশ্য হলো- বরইতলা-মুকসুদপুর-কাশিয়ানী সড়কের ১৬তম কিলোমিটারে কমলাপুর খালের উপর ১০৫.১৫ মিটার দীর্ঘ পিসি গার্ডার ব্রীজ নির্মাণের মাধ্যমে সড়ক যোগাযোগ ব্যবস্থার উন্নয়ন এবং প্রকল্প এলাকার জনগণের আর্থ-সামাজিক অবস্থার উন্নয়ন।

১১.২ **প্রকল্পের অনুমোদন ও সংশোধনঃ**

(লক্ষ টাকায়)

	মেয়াদকাল	প্রাক্কলিত ব্যয়
মূল	০১/১০/২০১১ হতে ৩১/১২/২০১৩ পর্যন্ত	১৩০৬.৮৭
ব্যয় বৃদ্ধি ব্যতিরেকে মেয়াদ বৃদ্ধি ১ম বার	০১/১০/২০১১ হতে ৩০/০৬/২০১৫ পর্যন্ত	-

১১.৩ **সার্বিক আর্থিক ও বাস্তব অগ্রগতিঃ** প্রকল্পের আওতায় জুন, ২০১৫ পর্যন্ত ক্রমপুঞ্জিত আর্থিক অগ্রগতি হয়েছে ১১৩৮.০০ লক্ষ টাকা যা অনুমোদিত ব্যয় ১৩০৬.৮৭ লক্ষ টাকার ৯৬.৫৪% (অনুচ্ছেদ-**৬**)।

১১.৪ দরপত্র সংক্রান্ত তথ্য: প্রকল্পের দরপত্র সংক্রান্ত পূর্ণাঙ্গতথ্য প্রেরিত পিসিআরে অর্ন্তভুক্ত করা হয়নি। পিসিআর এ প্রাপ্ত তথ্যানুযায়ী আলোচ্য প্রকল্পে ২টি প্যাকেজের আওতায় দরপত্র আহবানপূর্বক ঠিকাদার নিয়োগ করা হয় যা নিম্নরূপ:

নং	প্যাকেজ/কাজের নাম	-প্রাক্কলিত ব্যয় -কার্যাদেশকৃত মূল্য	-কার্যাদেশ প্রদানের তারিখ -কাজ শুরুর তারিখ -কাজ সমাপ্তির তারিখ	ঠিকাদার প্রতিষ্ঠানের নাম ও ঠিকানা	অগ্রগতি
প্যাকেজ নং-১					
১	Construction of Road Kamalpur Bridge at 16th Km. of Baraitala-Muksudpur- Kashiani Road under Gopalgonj Road Division.	-১১৫৪.৯৪ -১১০৩.৮১ -	-০৫.০৬.২০১২ -২৮.০৫.২০১৫	-	১০০%
প্যাকেজ নং-২					
১	Construction of side road at Kamalapur Bridge at 16th Km. of Baraitala-Muksudpur- Kashiani Road under Gopalgonj Road Division.	-২৩.৭৯ -৩৮.৯২	-০১.০৪.২০১৫ -২৮.০৫.২০১৫	-	১০০%

১২। **প্রকল্প পরিদর্শনঃ** গত ১৯/০৭/২০১৬ তারিখে আইএমইডি 'র সহকারী পরিচালক জনাব জয়নাল মোল্লা কর্তৃক প্রকল্পটি সরেজমিন পরিদর্শন করা হয়। পরিদর্শনকালে গোপালগঞ্জ সড়ক বিভাগের উপ-বিভাগীয় প্রকৌশলী উপস্থিত ছিলেন। পরিদর্শন পর্যবেক্ষণ নিম্নরূপঃ

১২.১ **এমব্যাংকমেন্ট নির্মাণ/পুর্ননির্মাণ:** অনুমোদিত ডিপিপিতে ৭৬.০৮ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ০.৩৮০ লঃঘঃমিঃ মাটির কাজের মাধ্যমে এমব্যাংকমেন্ট তৈরী/প্রশস্তকরণ এবং ৫৫.৮৭ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ০.৪৪ কিঃমিঃ ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট নির্মাণের সংস্থান ছিল। সে মোতাবেক এমব্যাংকমেন্ট তৈরী/প্রশস্ত করে ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট নির্মাণ করা হয়েছে।

১২.৩ **পিসি গার্ডার ব্রীজ নির্মাণ:** ১০৫.১৫ মিটার দীর্ঘ ও ১০.৩০ মিটার প্রশস্ত পিসি গার্ডার সেতু নির্মাণ করা হয়েছে। সেতুটির Parapet Wall এর গায়ে বেশ অসৃণ দেখতে পাওয়া যায়। ব্রীজটির স্থানের পূর্বে বেইলী ব্রীজ ছিল। বেইলী ব্রীজটি অপসারণ করা হলেও এর Abattment ও পিয়ার অপসারণ করা হয়নি। ব্রীজের বরইতলা প্রান্তে একটি গার্ড পোষ্ট ভেঙ্গে গেছে। ব্রীজের ওপর প্রচুর ময়লা আর্বজনা ও স্থানে স্থানে পানি জমে থাকতে দেখা যায়। ব্রীজটির মুকসুদপুর প্রান্তের সংযোগ সড়কে একটি পটহোল তৈরী হয়েছে।



চিত্র-১: ব্রীজ এ্যপ্রোচে তৈরী হওয়া পটহোল



চিত্র-২: ব্রীজের ওপর জমে থাকা ময়লা আর্বজনা

১২.৪ **রিটেইনিং ওয়াল:** ব্রীজের এ্যাপ্রোচ রোড রক্ষার জন্য ১৪৩.৮০ ঘন মিটার রিটেইনিং ওয়াল নির্মান করা হয়েছে।

১২.৫ **রক্ষাপ্রদ কাজ:** ব্রীজের বরইতলা অংশে সিসি ব্লক দিয়ে ১৫৭০.৩ বঃমিঃ রক্ষাপ্রদ কাজ করা হয়েছে যা অদ্যাবধি অক্ষত আছে।



চিত্র-৩: ব্রীজ এ্যাপ্রোচে রক্ষাপ্রদ কাজ



চিত্র-৪: ব্রীজের এ্যাপ্রোচে নির্মিত রিটেইনিং ওয়াল

১২.৬ **গার্ড পোষ্ট:** প্রকল্পের আওতায় ২৬৬ নং গাইড পোষ্ট স্থাপন করার জন্য নির্ধারিত ছিল। পরিদর্শনকালে ২৬৬টি গাইড পোষ্ট দেখতে পাওয়া যায়।

১২.৭ **সাইন, সিগন্যাল ও কিঃমিঃ পোষ্ট:** দেখা যায়নি।

১২.৮ **ড্রেইন নির্মাণ:** ব্রীজের উভয় পাশে ৪৪০.০০ মিটার ড্রেইন নির্মাণ করা হয়েছে বলে উপবিভাগীয় প্রকৌশলী অবহিত করেন। তবে ড্রেনটি ময়লা আবর্জনা পরিপূর্ণ হয়ে যাচ্ছে। ড্রেনটি দিয়ে পানি বের হয়ে যাওয়ার কোন Outlet দেখা যায়নি।



চিত্র-৫: ব্রীজের এ্যাপ্রোচে স্থাপিত ভেঙ্গে যাওয়া গাইড পোষ্ট

১২.৯ নির্মিত ব্রীজের ওয়াল রিটেইনিং ওয়াল ও রক্ষাপ্রদ কাজের ফিনিশিং ভালো হয়নি।

১৩। **প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জনঃ**

পরিকল্পিত	উদ্দেশ্য অর্জন
প্রকল্পের মূল উদ্দেশ্য হলো- বরইতলা-মুকসুদপুর-কাশিয়ানী সড়কের ১৬তম কিলোমিটারে কমলাপুর খালের উপর ১০৫.১৫ মিটার দীর্ঘ পিসি গার্ডার ব্রীজ নির্মাণের মাধ্যমে সড়ক যোগাযোগ ব্যবস্থার উন্নয়ন এবং প্রকল্প এলাকার জনগণের আর্থ-সামাজিক অবস্থার উন্নয়ন।	প্রকল্পের মূল উদ্দেশ্য হলো- বরইতলা-মুকসুদপুর-কাশিয়ানী সড়কের ১৬তম কিলোমিটারে কমলাপুর খালের উপর ১০৫.১৫ মিটার দীর্ঘ পিসি গার্ডার ব্রীজ নির্মাণ করায় সড়ক যোগাযোগ ব্যবস্থার উন্নয়ন এবং প্রকল্প এলাকার জনগণের আর্থ-সামাজিক অবস্থার উন্নয়ন ঘটায় প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জিত হয়েছে।

১৪। **উদ্দেশ্য অর্জিত না হয়ে থাকলে তার কারণঃ**প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জিত হয়েছে।

১৫। **প্রকল্প বাস্তবায়ন সমস্যাঃ** প্রকল্পটি বাস্তবায়নে উল্লেখযোগ্য কোন সমস্যা মোকাবেলা করতে হয়নি।

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

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

১৮। **পর্যবেক্ষণ:**

১৮.১ প্রকল্পটি বাস্তবায়নে মূল অনুমোদিত প্রকল্পের তুলনায় অতিরিক্ত সময় ব্যয় হয়েছে ১ বছর ৬ মাস (৭৫%)। ডিপিপি'র লক্ষ্যমাত্রার বিপরীতে এডিপিতে অর্থ বরাদ্দের স্বল্পতার কারণে এমনটি হয়েছে (অনু: ৪);

১৮.২ প্রকল্পটি বাস্তবায়নে ৩ বছর ৮ মাসে ৬ (ছয়) বার প্রকল্প পরিচালক পরিবর্তন করা হয়েছে। অর্থাৎ গড়ে ৬ মাসে ১ (এক) বার প্রকল্প পরিচালক পরিবর্তন হয়েছে (অনু:৭);

[

১৮.৩ ব্রীজটির মুকসুদপুর প্রান্তের এপ্রোচে ১টি পটহোল তৈরি হয়েছে যা জরুরীভিত্তিতে সংস্কার করা প্রয়োজন (অনু: ১২.২);

১৮.৪ ব্রীজের ওপর ময়লা আবর্জনা জমে থাকতে দেখা যায় যা পরিষ্কার করা প্রয়োজন (অনু: ১২.৫);

১৮.৫ নির্মিত ব্রীজের রিটেইনিং ওয়াল ও রক্ষাপ্রদ কাজের ফিনিশিং ভালো হয়নি (অনু: ১২.৯); এবং

১৮.৬ প্রকল্পটির External Audit সম্পন্ন করা হয়নি (অনু: ১৭)।

১৯। **মতামত/সুপারিশঃ**

১৯.১ প্রকল্পটি বাস্তবায়নে মূল অনুমোদিত প্রকল্পের তুলনায় অতিরিক্ত সময় ব্যয় হয়েছে ১ বছর ৬ মাস (৭৫%)। ডিপিপি'র লক্ষ্যমাত্রার বিপরীতে এডিপিতে অর্থ বরাদ্দের স্বল্পতার কারণে এমনটি হয়েছে। এমটিবিএফ মন্ত্রণালয় হিসেবে সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ ভবিষ্যতে Basket অনুযায়ী প্রকল্প গ্রহণ করবে এবং ডিপিপির আলোকে বরাদ্দ নিশ্চিত করবে (অনু: ৪);

১৯.২ প্রকল্পটি বাস্তবায়নে ৩ বছর ৮ মাসে ৬ (ছয়) বার প্রকল্প পরিচালক পরিবর্তন করা হয়েছে। অর্থাৎ গড়ে ৬ মাসে ১ (এক) বার প্রকল্প পরিচালক পরিবর্তন হয়েছে। ঘন ঘন প্রকল্প পরিচালক বদলের প্রেক্ষিতে প্রকল্প পরিচালকগণ যথাযথ সুপারভিশন ও মনিটরিং করতে পারেন না। ফলে প্রকল্পের বাস্তবায়ন বিঘ্নিত হওয়ার পাশাপাশি গুণগতমান নিশ্চিত করা করা সম্ভব হয় না। মন্ত্রণালয় বিষয়টি গুরুত্বের সাথে বিবেচনা করে ভবিষ্যতে গৃহীতব্য প্রকল্পে প্রকল্প বাস্তবায়নকালীন সময়ের জন্য একজন প্রকল্প পরিচালক নিয়োগের প্রয়োজনীয় উদ্যোগ গ্রহণ করবে (অনু:৭);

১৯.৩ ব্রীজের এপ্রোচে তৈরী হওয়া পটহোল জরুরীভিত্তিতে সংস্কারের ব্যবস্থা গ্রহণ করতে হবে। (অনু: ১২.২);।

১৯.৪ ব্রীজের ওপর জমে থাকা ময়লা আবর্জনা পরিষ্কারের ব্যবস্থা গ্রহণ করতে হবে (অনু: ১২.৫);

১৯.৫ প্রকল্পটির সত্বর External Audit সম্পন্ন করতে হবে (অনু: ১৭);এবং

১৯.৬ অনুচ্ছেদ ১৯.১ হতে ১৯.৫ এর বিষয়ে গৃহীত ব্যবস্থা মন্ত্রণালয় আগামী ১ মাসের মধ্যে আইএমইডিকে অবহিত করবে।

Construction of BRTC Training Institute at Tungipara (Revised) সমাপ্তি মূল্যায়ন প্রতিবেদন

(সমাপ্তঃ জুন, ২০১৫)

১। প্রকল্পের নাম : **Construction of BRTC Training Institute at Tungipara (Revised)**

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

৩। বাস্তবায়নকারী সংস্থা : বাংলাদেশ সড়ক পরিবহন কর্পোরেশন

৪। প্রকল্প এলাকা : গোপালগঞ্জ জেলার টুঙ্গিপাড়া 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	সর্বশেষ সংশোধিত		মূল	সর্বশেষ সংশোধিত			
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮
১০১০.০৬	৯৪২.৯২	৮৮৬.৪৯	০১-০১-২০১১ থেকে ৩১-১২-২০১৩	০১-০১-২০১১ থেকে ৩১-১২-২০১৪	০১-০১-২০১১ থেকে ৩১-১২-২০১৪	-১২৩.৫৭* (১২.২৩%)	১ (এক) বছর (৩৩.০০%)

***** মূল প্রকল্পের প্রাক্কলিত ব্যয়ের তুলনায় প্রকল্প ব্যয় ১২৩.৫৭ লক্ষ টাকা (১২.২৩%) হ্রাস পেয়েছে।

৬। **প্রকল্পের পটভূমি ও উদ্দেশ্য:**

৬.১ পটভূমি: বাংলাদেশ সড়ক পরিবহন কর্পোরেশন (বিআরটিসি) কর্তৃক ১৭টি ট্রেনিং ইনষ্টিটিউট এর মাধ্যমে প্রতি বছর প্রায় ৬,৫০০ জনকে গাড়ী চালনা ও যন্ত্রকৌশলের উপর প্রশিক্ষণ প্রদান করা হয়। এছাড়া বেসরকারি একাধিক প্রতিষ্ঠান কর্তৃক গাড়ী চালনার উপর প্রশিক্ষণ প্রদান করা হয়। দেশে ও বিদেশে দক্ষ গাড়ী চালকের চাহিদা রয়েছে। গাড়ী চালকদের প্রশিক্ষণ প্রদানের মাধ্যমে দক্ষ করে গড়ে তোলার লক্ষ্যে প্রকল্পটি গ্রহণ করা হয়।

৬.২ উদ্দেশ্য: গাড়ী চালনা ও যন্ত্রকৌশলের উপর প্রশিক্ষণ প্রদান করে দক্ষ জনশক্তি গড়ে তোলা আলোচ্য প্রকল্পের মূল উদ্দেশ্য।

৭। প্রকল্পের মূল কাজ:

- ভূমি অধিগ্রহণ (৩ একর);
- ভূমি উন্নয়ন (৩০৬৮০.০০ বর্গ মিটার);
- আরসিসি রিটেইনিং ওয়াল (১৬০০.০০ ফুট);
- দ্বিতলা বিশিষ্ট ছাত্রাবাস নির্মাণ (১৮০০ বর্গমিটার);
- দ্বিতলা বিশিষ্ট ছাত্রীনিবাস নির্মাণ (১৮০০ বর্গমিটার);
- তিনতলা বিশিষ্ট অফিস ভবন নির্মাণ (২৪৫০ বর্গফুট); এবং
- ড্রাইভিং ট্র্যাকসহ সংযোগ সড়ক নির্মাণ (৮৫১৪ বর্গফুট)।

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

(Financial Figure in Lac Tk**)**

	Items of Work (as per latest Approved RDPP)	Unit	Target (as per Latest RDPP)		Actual Progress	
			Physical (Quantity)	Financial	Physical (Quantity)	Financial
	1	2	4	3	6	5
1.	Registration Fee	L.S	L.S	1.50		1.15
2.	Stationery	L.S	L.S	1.00		1.00
3.	Advertisement & publications	L.S	L.S	2.00		1.66
4.	04 (four) old training cars	Cars	4.00	49.68	4.00	49.68
5.	Furniture	Lot		59.08		59.08
6.	Land Acquisition	acres	03	41.74	03	41.74
7.	R.C.C Retaining wall	rft	1600	219.07	1600	219.07
8.	R.C.C Column with 5" Brick Boundary Wall	rft	1580	26.01	1580	26.01
9.	Site Development with carted earth/sand	sft	30680	44.92	30680	44.92
10.	Two storied (male) hostel building (four storied foundation) with Sanitary & electric	sft	1800	101.22	1800	99.64
11.	Two storied (female) hostel building (four storied foundation) with Sanitary & Electric	sft	1800	108.34	1800	108.34
12.	Three storied office building (Four storied foundation) with Sanitary & Electric	sft	2450	155.34	2450	140.47
13.	Approach road with driving track	sft	8514	26.60	8514	16.82
14.	Surface drain	rft	2160	12.97	2160	
15.	Apron	sft	1854	1.25	1854	8.48
16.	Deep tube-well	No.	1	9.27	1	6.88
17.	Tele communication	Lot		80.06		7.03
18.	External electrical work with 200 KVA substation			74.87		54.52
	Total=			942.92		886.49

৯। **প্রকল্প পরিচালক সংক্রান্ত তথ্যাদিঃ**

ক্রমিক নং	প্রকল্প পরিচালকের নাম ও পদবী	দায়িত্বের ধরণ		কর্মকাল
		পূর্ণকালীন	খন্ডকালীন	
১	২	৩	৪	৫
1.	Colonel Qazi Zahirul Hoque Director (Technical) BRTC		হ্যাঁ	২০/০৪/২০১১ থেকে ২৯/০২/২০১২

2.	Colonel Md. Abdullahel Karim Director (Technical) BRTC		হ্যাঁ	০১/০৩/২০১২ থেকে ০১/০৪/২০১৫

১০। **ক্রয় সংক্রান্ত তথ্যাদিঃ** প্রকল্পের অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী মূল পূর্ত কাজ ০১টি প্যাকেজের মাধ্যমে ২৯০.০০ লক্ষ টাকায় ক্রয়ের সংস্থান ছিল। সে অনুযায়ী ১টি প্যাকেজের আওতায় পূর্ত কাজ সম্পাদন করা হয়েছে। দরপত্র সংক্রান্ত প্রধান প্রধান তথ্য নিম্নরূপ:

(লক্ষ টাকায়)

	ক্রয় বিবরণী	দরপত্র			কাজ সমাপ্তির তারিখ	
		চুক্তিমূল্য	আহবানের তারিখ	চুক্তি স্বাক্ষর	চুক্তি অনুযায়ী	প্রকৃত
	১	৩	৪	৫	৬	৭
01	Construction of RCC Retaining Wall, Boundary Wall and Site Development	২৯০.০০	২৪/০৩/২০১৩	১৩/০৬/২০১৩	১২/০১/২০১৪	০৭/১২/২০১৪

১১। **প্রকল্পের লক্ষমাত্রা, বরাদ্দ ও ব্যয় (পিসিআর অনুযায়ী)**

(লক্ষ টাকায়)

অর্থবছর	ডিপিপি/আরডিপিপি লক্ষ্যমাত্রা	এডিপি/আরএডিপি বরাদ্দ	টাকা অবমুক্তি	ব্যয়
১	২	৩	৪	৫
২০১২-১৩	১৫০.০০	১৫০.০০	১৫০.০০	১৫০.০০
২০১৩-১৪	৫৩৬.৫৮	৫৩৬.২৩	৫৩৬.২৩	৫৩৬.২৩
২০১৪-১৫	২৫৬.৩৪	২০০.২৬	২০০.২৬	২০০.২৬
মোট=	৯৪২.৯২	৮৮৬.৪৯	৮৮৬.৪৯	৮৮৬.৪৯

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

১৩। **সাধারণ পর্যবেক্ষণ:**

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

(লক্ষ টাকায়)

	মেয়াদকাল	প্রাক্কলিত ব্যয়
মূল	০১/০১/২০১১ হতে ৩১/১২/২০১৩ পর্যন্ত	১০১০.০৬
ব্যয় বৃদ্ধি ব্যতিরেকে মেয়াদ বৃদ্ধি ১ম বার	০১/০১/২০১১ হতে ৩১/১২/২০১৪ পর্যন্ত	-
১ম সংশোধিত অনুমোদিত	০১/০১/২০১১ হতে ৩১/১২/২০১৪ পর্যন্ত	৯৪২.৯২

১৩.২ **প্রকল্পের সার্বিক অগ্রগতিঃ** প্রকল্পের আওতায় ডিসেম্বর, ২০১৫ পর্যন্ত ক্রমপুঞ্জিত আর্থিক অগ্রগতি হয়েছে ৮৮৬.৪৯ লক্ষ টাকা যা অনুমোদিত ব্যয় ৯৪২.৯২ লক্ষ টাকার ৯৪.০১%(অনুচ্ছেদ-**৬)।**

১৪। **প্রকল্প পরিদর্শনঃ** গত ২১/০৭/২০১৬ তারিখে আইএমইডি 'র সহকারী পরিচালক জনাব জয়নাল মোল্লা কর্তৃক প্রকল্পটি সরেজমিন পরিদর্শন করা হয়। পরিদর্শনকালে গোপালগঞ্জ সড়ক বিভাগ ও গণপূর্ত বিভাগের কর্মকর্তাগণ উপস্থিত ছিলেন। উল্লেখ্য যে প্রকল্পটির সকল পূর্ত কাজ গণপূর্ত বিভাগ কর্তৃক বাস্তবায়ন করা হয়েছে। পরিদর্শন পর্যবেক্ষণ নিম্নরূপ:

১৪.১ **ভূমি অধিগ্রহণ:** প্রকল্পের আওতায় ৩ একর জমি অধিগ্রহণ করা হয়েছে। জমি অধিগ্রহণের প্রাক্কলিত ব্যয় ৪১.৭৪ লক্ষ টাকা। উক্ত ব্যয়ে ৩ একর জমি অধিগ্রহণ সম্পন্ন করা হয়েছে।

১৪.২ **আরসিসি রিটেইনিং ওয়াল ও বাউন্ডারী ওয়াল:** ৩ একর জায়গার চারপাশ দিয়ে বাউন্ডারী ওয়ালসহ রিটেইনং ওয়াল নির্মাণ করা হয়েছে। রিটেইনিং ওয়াল ও বাউন্ডারী ওয়াল অক্ষত রয়েছে।



চিত্র-১: প্রশিক্ষণ ইনষ্টিটিউটের ক্যাম্পাসের চারপাশে নির্মিত রিটেইনিং ও বাউন্ডারী ওয়াল

১৪.৩ **ভূমি উন্নয়ন:** অধিগ্রহণকৃত ভূমি পার্শ্বস্থ নিচু জমির সমতলে অবস্থিত ছিল। রিটেইনিং ওয়াল দিয়ে বাউন্ডারী দেয়ার পর পার্শ্বস্থ সড়কের সমতলে ভূমি উন্নয়ন করা হয়েছে।

১৪.৪ **প্রশাসনিক ভবন নির্মাণ:** প্রকল্পের আওতায় ৬তলা বিশিষ্ট ভিত্তির ওপর ৩ তলা প্রশাসনিক ভবন নির্মাণ করা হয়েছে। প্রশাসনিক ভবনের ওপর ৩ কিলোওয়াট ক্ষমতা সম্পন্ন একটি সোলার প্যানেল স্থাপন করা হয়েছে। সোলার প্যানেলটি কার্যকর রয়েছে। ভবনটির ছাদের ওপর পানি নিস্কাশনের পাইপ বন্ধ হয়ে যাওয়ায় একটি অংশে পানি জমে থাকতে দেখা গেছে। ছাদের পানি চুয়ে পড়ার মাধ্যমে ছাদের নিচে ড্যাম্প পড়ে গিয়েছে। ভবনে ব্যবহৃত দরজা টিক চাম্বুল কাঠ দিয়ে তৈরি করা হয়েছে বলে প্রকল্পের নির্বাহী প্রকৌশলী অবহিত করেন। তবে কাঠ পর্যাপ্ত সিজনিং করা হয়নি ফলে কয়েকটি দরজা সহজভাবে খোলা এবং বন্ধ করতে সমস্যা হয়।



চিত্র-২: সিজনবিহীন কাঠের দরজা



চিত্র-৩: সোলার প্যানেল



চিত্র-৪: ড্যাম্প পড়া ছাদের নিচের অংশ



চিত্র-৫: ছাদের উপরে জমে থাকা পানি।

১৪.৫ **মহিলা হোস্টেল:** প্রকল্পের আওতায় ৪ তলা বিশিষ্ট ভিত্তির ওপর ২য় তলা মহিলা হোস্টেল নির্মাণ করা হয়েছে। গণপূর্ত বিভাগের নির্বাহী প্রকৌশলী অবহিত করেন হোস্টেলটিতে ২৪ জন মহিলা প্রশিক্ষণার্থী থাকার ব্যবস্থা করা হয়েছে। প্রশিক্ষণ কেন্দ্রটিতে মাত্র ১ জন মহিলা প্রশিক্ষণার্থী প্রশিক্ষণ নিচ্ছেন বলে তিনি প্রশিক্ষণ কেন্দ্রটিতে অবস্থান করেন না।

তবে হোস্টেলে কয়েকজন পুরুষ প্রশিক্ষণার্থী অবস্থান করছে। নির্বাহী প্রকৌশলী বলেন, পুরুষ হোস্টেলটি হস্তান্তর না হওয়ায় পুরুষ শিক্ষার্থী মহিলা হোস্টেলে অবস্থান করছেন। হোস্টেলটির টয়লেট অত্যন্ত নোংরা দেখতে পাওয়া যায়। এছাড়া টয়লেটের পাশের কক্ষে বেসিন অত্যন্ত নোংরা অবস্থায় পাওয়া যায়।



চিত্র-৬: ছাত্রী হোস্টেলের ছাত্রাবাস



চিত্র-৭: নোংরা বেসিন

১৪.৬ **পুরুষ হোস্টেল:** ৪ তলা ভিত্তির ওপর ২য় তলা বিশিষ্ট পুরুষ হোস্টেল নির্মাণ করা হয়েছে। গণপূর্ত বিভাগের নির্বাহী প্রকৌশলী অবহিত করেন হোস্টেলটিতে ২৪ জন ছাত্র থাকার ব্যবস্থা করা হয়েছে। ভবনটির অদ্যাবধি বিআরটিসি'র নিকট হস্তান্তর করা হয়নি। তবে নির্বাহী প্রকৌশলী বলেন ভবনটি প্রস্তুত আছে বিআরটিসি যে কোন সময় ভবনটি বুঝে নিতে পারে।



চিত্র-৮: নির্মিত ছাত্রাবাস

১৪.৭ **ড্রাইভিং ট্র্যাকসহ এপ্রোচ রোড নির্মাণ:** ৮৫১৪ বর্গফুট পরিমাপের ড্রাইভিং ট্র্যাকসহ এ্যপ্রোচ সড়ক নির্মাণ করা হয়েছে। পিডব্লিউডি'র স্পেসিফিকেশন অনুযায়ী উক্ত ট্র্যাক ও এ্যপ্রোচ সড়ক নির্মাণ করা হয়েছে বলে নির্বাহী প্রকৌশলী জানান।



চিত্র-৯: এ্যাপ্রোচ সড়ক

১৪.৮ **গভীর নলকুপ স্থাপনা:** প্রশিক্ষণ কেন্দ্রটিতে পানি সরবরাহের জন্য ১টি গভীর নলকূপ স্থাপন করা হয়েছে। ডিপিপিতে এ খাতে ৯.২৭ লক্ষ টাকার সংস্থান থাকলেও ৬.৮৮ লক্ষ টাকা ব্যয়ে তা নির্মাণ করা হয়েছে।

১৪.৯ **২০০ কেভিএ বৈদ্যুতিক সাব-স্টেশন নির্মান স্থাপন:** বিদ্যুতায়নের কাজসহ প্রশিক্ষণ কেন্দ্রটিতে ২০০ কেভিএ সাব-স্টেশন স্থাপন করা হয়েছে। এ খাতে ডিপিপিতে ৭৪.৮৭ লক্ষ টাকা প্রাক্কলন করা হলেও এ খাতে ব্যয় হয় ৫৪.৫২ লক্ষ টাকা।



চিত্র-১০: ২০০ কেভিএ বৈদ্যুতিক সাব-স্টেশন

১৫। **প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জনঃ**

পরিকল্পিত	উদ্দেশ্য অর্জন
গাড়ী চালনা ও যন্ত্রকৌশলের উপর প্রশিক্ষণ প্রদান করেদক্ষ জনশক্তি গড়ে তোলা।	গাড়ী চালনা ও যন্ত্রকৌশলের উপর প্রশিক্ষণ প্রদান কার্যক্রম চলমান রয়েছে।

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 প্রকল্পটি বাস্তবায়নে মূল অনুমোদিত প্রকল্পের তুলনায় অতিরিক্ত সময় ব্যয় হয়েছে ১ বছর (৫০%) (অনুঃ ৫ দ্রষ্টব্য);

১৯.২ নির্মিত প্রশাসনিক ভবনের ছাদের ওপর পানি নিস্কাশনের পাইপ বন্ধ হয়ে যাওয়ায় একটি অংশে পানি জমে আছে এবং উক্ত পানি ছাদের নিচে পানি চুয়ে পড়ছে। পার্শ্বস্থ দেয়ালেও ড্যাম্প পড়ে গিয়েছে। ছাদে পানি জমে থাকা এবং ছাদ দিয়ে পানি ভেতরে প্রবেশ করা ভবনটির স্থায়িত্বের জন্য হুমকিস্বরুপ (অনুঃ ১৪.৪ দ্রষ্টব্য);

১৯.৩ প্রশাসনিক ভবনের বিভিন্ন দরজায় ব্যবহৃত কাঠ পর্যাপ্ত সিজনিং করা হয়নি। ফলে কয়েকটি দরজা সহজভাবে খোলা এবং বন্ধ করতে সমস্যা হয় (অনুঃ ১৪.৪ দ্রষ্টব্য);

১৯.৪ প্রকল্পের আওতায় ৪ তলা বিশিষ্ট ভিত্তির ওপর ২য় তলা ছাত্রী হোস্টেল নির্মাণ করা হয়েছে। প্রশিক্ষণ কেন্দ্রটিতে মাত্র ১ জন মহিলা প্রশিক্ষণার্থী প্রশিক্ষণ নিচ্ছেন এবং তিনি প্রশিক্ষণ কেন্দ্রটিতে অবস্থান করেন না। মহিলা প্রশিক্ষণার্থীদের আকৃষ্ট করতে পর্যাপ্ত প্রচারণার ব্যবস্থা গ্রহণ করা প্রয়োজন (অনুঃ ১৪.৫ দ্রষ্টব্য);

১৯.৫ মহিলা হোস্টেলটির টয়লেট ও তৎসংলগ্ন স্থানসমূহ অপরিস্কার পরিলক্ষিত হয় (অনুঃ ১৪.৬ দ্রষ্টব্য);

১৯.৬ পুরুষ হোস্টেলটি অদ্যাবধি বিআরটিসি'র নিকট হস্তান্তর করা হয়নি। তবে ভবনটি হস্তান্তরের জন্য প্রস্তুত আছে বলে জানা যায় (অনুঃ ১৪.৬ দ্রষ্টব্য);

১৯.৭ প্রশিক্ষণ কেন্দ্রের ভবনসমূহ প্রয়োজনীয় সংস্কারের সুবিধার্থে গণপূর্ত বিভাগের নিয়মিত মেনটেন্যান্স এর আওতায় নেয়া প্রয়োজন (অনুঃ ১৪.৪ ও ১৪.৫ দ্রষ্টব্য);

১৯.৮ প্রকল্পের ক্রয় কার্যক্রম বাস্তবায়নে ঠিকাদার কর্তৃক প্রায় ০১ বছর সময় বেশী নেওয়া হয়েছে। চুক্তি অনুযায়ী নির্ধারিত সময় সীমার মধ্যে কাজ বাস্তবায়ন করতে না পারলে ঠিকাদারের বিরুদ্ধে লিকুইডি ড্যামেজ আরোপ করা যায় (অনু: ১০); এবং

১৯.৯ প্রকল্পটির Internal ও External Audit করা হয়নি যা করা প্রয়োজন (অনুঃ ১৮ দ্রষ্টব্য)।

২০। মতামত/সুপারিশঃ

২০.১ প্রকল্পটি বাস্তবায়নে মূল অনুমোদিত প্রকল্পের তুলনায় অতিরিক্ত সময় ব্যয় হয়েছে ১ বছর (৫০%)। ডিপিপি'র লক্ষ্যমাত্রার বিপরীতে এডিপিতে অর্থ বরাদ্দের স্বল্পতা ছিল। সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ ভবিষ্যতে MTBF Basket অনুযায়ী প্রকল্প গ্রহণ করবে এবং ডিপিপির আলোকে বরাদ্দ নিশ্চিত করবে (অনু: ৫ ও ১৯.১);

২০.২ নির্মিত প্রশাসনিক ভবনের ছাদের ওপর স্থাপিত পানি নিস্কাশনের পাইপ সচল করে পানি নিস্কাশনের ব্যবস্থা গ্রহণ করতে হবে (অনুঃ ১৪.৪ দ্রষ্টব্য);

২০.৩ প্রশাসনিক ভবনের সিজনবিহীন কাঠ দ্বারা নির্মিত দরজা ও পাল্লা Seasoned কাঠ দ্বারা নির্মিত দরজা ও পাল্লা দ্বারা প্রতিস্থাপিত করতে হবে (অনুঃ ১৪.৪ দ্রষ্টব্য);

২০.৪ প্রশিক্ষণ কেন্দ্রে মহিলাদের প্রশিক্ষণ নেয়ার বিষয়ে উদ্বুদ্ধ করতে হবে, এ জন্য পর্যাপ্ত প্রচারণার ব্যবস্থা গ্রহণ করতে হবে (অনুঃ ১৪.৫ দ্রষ্টব্য);

২০.৫ মহিলা হোস্টেলটির টয়লেটসহ সামগ্রিক পরিবেশ পরিস্কার পরিচ্ছন্ন রাখার ব্যবস্থা গ্রহণ করতে হবে (অনুঃ ১৪.৫ দ্রষ্টব্য);

২০.৬ পুরুষ হোস্টেলটি বিআরটিসি'র নিকট হস্তান্তর করতে হবে (অনুঃ ১৪.৬ দ্রষ্টব্য);

২০.৭ প্রশিক্ষণ কেন্দ্রের ভবনসমূহ গণপূর্ত বিভাগের নিয়মিত মেনটেন্যান্স এর লক্ষ্যে প্রয়োজনীয় ব্যবস্থা গ্রহণ করতে হবে (অনুঃ ১৯.৭ দ্রষ্টব্য);

২০.৮ প্রকল্পের ক্রয় কার্যক্রম বাস্তবায়নে ঠিকাদার কর্তৃক অতিরিক্ত প্রায় ০১ বছর সময় নেয়ার ফলে লিকুইডিটি ড্যামেজ আরোপ করা হয়েছে কি না তা মন্ত্রণালয় পরীক্ষা করে দেখবে (অনু: ১০ ও ১৯.৮)।

২০.৯ সমাপ্ত প্রকল্পটির সত্তর External Audit সম্পন্ন করতে হবে (অনু: ১৮);এবং

২০.১০ অনুচ্ছেদ ২০.১ হতে ২০.৯ এর বিষয়ে গৃহীত ব্যবস্থা মন্ত্রণালয় আগামী ১ মাসের মধ্যে আইএমইডিকে অবহিত করবে।

কুড়িগ্রাম-উলিপুর-চিলমারী সড়ক উন্নয়ন (১ম সংশোধিত) শীর্ষক প্রকল্পের সমাপ্তি মূল্যায়ন প্রতিবেদন

(সমাপ্তঃ জুন, ২০১৫)

১। প্রকল্পের নাম : **কুড়িগ্রাম-উলিপুর-চিলমারী সড়ক উন্নয়ন (১ম সংশোধিত)**

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

৩। বাস্তবায়নকারী সংস্থা : সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর।

৪। প্রকল্প এলাকা : কুড়িগ্রাম জেলার কুড়িগ্রাম সদর, উলিপুর ও চিলমারী 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	সর্বশেষ সংশোধিত		মূল	সর্বশেষ সংশোধিত			
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮
১৯৬৭.৪৫	২৮৬৭.৪১	২৭৭৯.৪২	০১-০৭-২০১১ থেকে ৩০-০৬-২০১৩	০১-০৭-২০১১ থেকে ৩০-০৬-২০১৫	০১-০৭-২০১১ থেকে ১২-০২-২০১৫	৮১১.৯৭ (৪১.২৭%)	২ বছর (১০০%)

৬। **<u>প্রকল্পের পটভূমি ও উদ্দেশ্য:</u>**

৬.১ **পটভূমি:** কুড়িগ্রাম-উলিপুর-চিলমারী সড়কের দৈর্ঘ্য ৩০.২৫ কিঃমিঃ। এ সড়কটি জেলা সড়কমানে। এ সড়কের প্রায় ৩.০০ কিঃমিঃ অংশ নির্মিত অবস্থায় আছে। অবশিষ্ট বিদ্যমান সড়কটির প্রশস্ততা কম হওযায় এবং পেভমেন্ট শক্তিশালী না হওয়ার দরুণ ভারী যানবাহন চলাচল করতে পারে না। এমনকি বিপরীতমুখী যানবাহন পরস্পর অতিক্রম করতে বেশ সমস্যা হয়। এমতাবস্থায়, সড়কটির চেইনেজ ০০ কিঃমিঃ হতে ২৭.৩০ কিঃমিঃ অংশ (Z-৫৬২১) আঞ্চলিক মহাসড়কমানে উন্নীত করা এবং কুড়িগ্রাম-উলিপুর-চিলমারী-রাজীবপুর-জামালপুর এলাকার সাথে সমগ্র দেশের উন্নত সড়ক যোগাযোগ স্থাপনের লক্ষ্যে প্রকল্পটি গ্রহণ করা হয়।

৬.২ উদ্দেশ্য: প্রকল্পের মূল উদ্দেশ্য হলো-

- কুড়িগ্রাম-উলিপুর-চিলমারী সড়ক উন্নয়নের মাধ্যমে উন্নত সড়ক যোগাযোগ স্থাপন,
- সড়ক নিরাপত্তা নিশ্চিতকরণ ; এবং
- প্রকল্প এলাকার জনসাধারণের আর্থ-সামাজিক উন্নয়ন।

৭। প্রকল্পের মূল কাজ:

- সড়ক বাঁধে মাটির কাজ-০.৪৭ লক্ষ ঘন মিটার
- বিদ্যমান পেভমেন্ট মজবুতিকরণ-৫.০৬ কিলোমিটার
- বিদ্যমান পেভমেন্ট প্রশস্তকরণ ও মজবুতিকরণ -১৪.৫৯ কিলোমিটার
- পেভমেন্ট সার্ফেসিং (ডিবিএস)-১৯.৬৫ কিঃমিঃ
- বিদ্যমান পেভমেন্ট সার্ফেসিং (ডিবিএস)-১.৫০ কিঃমিঃ

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

(Financial Figure in Lac Tk**)**

	Items of Work (as per latest Approved RDPP	Unit	Target (as per Latest Approved RDPP)		Actual Progress	
			Physical (Quantity)	Financial	Physical (Quantity)	Financial
	1	2	3	4	5	6
19.	Stationary	L.S		0.50	-	-
20.	Publication and Advertisement	L.S		1.00	-	-
21.	Earth Work	Lcum	0.47	109.60	0.47	109.60
22.	Strengthening of Existing Pavement	Km	5.06	333.20	5.06	333.20
23.	Widening and Strengthening of Existing Pavement	Km	14.59	1302.57	14.59	1302.57
24.	Pavement Surfacing (DBS)	Km	19.65	855.20	19.65	855.20
25.	Surfacing of existing Pavement (DBS)	Km	1.50	63.70	1.50	63.70
26.	Construction of Side Drain/U-Drain	M	500.00	26.00	500.00	26.00
27.	Pre-cast RCC Palisiding	M	500.00	26.00	500.00	26.00
28.	Grass Turfing	Sqm	40000.00	11.20	40000.00	11.20
29.	Traffic Sign	Nos.	20.00	1.10	20.00	1.10
30.	Sign Post	Nos.	20.00	0.49	20.00	0.49
31.	Concrete Post	Nos.	28.00	1.40	28.00	1.40
32.	Road Marking Thermoplastic	Sqm	2945.50	30.95	2945.50	30.95
33.	Maintenance During Construction	LS	-	10.00	LS	10.00
34.	Utility Shafting	LS	-	3.00	-	-
35.	General and site facilities	LS	-	8.01	LS	8.01
36.	Physical Contingency	LS	-	27.83	-	-
37.	Price contingency	LS	-	55.66	-	-
	Total=			2867.41		2779.42

৯। **প্রকল্প পরিচালক সংক্রান্ত তথ্যাদিঃ**

ক্রমিক নং	প্রকল্প পরিচালকের নাম ও পদবী	দায়িত্বের ধরণ		কর্মকাল
		পূর্ণকালীন	খন্ডকালীন	
১	২	৩	৪	৫
3.	Md. Habibur Rahman Chowdhury	-	হ্যাঁ	১৩/১১/২০১১-১৪/০৩/২০১৩
4.	Md. Arifur Rahman Additional Chief Engineer	-	হ্যাঁ	১৪/০৩/২০১৩-০২/০১/২০১৪
5.	Md. Abdur Razzaque Additional Chief Engineer	-	হ্যাঁ	০২/০১/২০১৪-৩০/০৬/২০১৫

১০। **ক্রয় সংক্রান্ত তথ্যাদিঃ** মন্ত্রণালয় হতে প্রাপ্ত পিসিআর অনুযায়ী পূর্ত কাজ ০৩টি প্যাকেজের আওতায় পূর্ত কাজ সম্পাদন করা হয়েছে। দরপত্র সংক্রান্ত প্রধান প্রধান তথ্য নিম্নরূপ:

নং	প্যাকেজ/কাজের নাম	-প্রাক্কলিত ব্যয় -কার্যাদেশকৃত মূল্য	-দরপত্র আহবানের তারিখ -চুক্তির তারিখ -চুক্তি অনুযায়ী কাজ সমাপ্তির তারিখ -প্রকৃত সমাপ্তির তারিখ	ঠিকাদার প্রতিষ্ঠানের নাম ও ঠিকানা	অগ্রগতি
প্যাকেজ নং-১					
১	Construction of flexible pavement with surfacing at ch. 4th (p), 5th, 6th, 7th (p), 8th , 10th (p), 11th (p) km of Durigram-Ulipur-Chilmari Road under Road Division 2012	৬৮৯.০০ ৬৮১.০০	-৩০/১০/২০১১ -১৯/০২/২০১২ -২৭/০৪/২০১৪ -২৫/০৪/২০১৪	মেসার্স প্যারাডাই ট্রেডার্স (জেভি), হোটেল সুকর্ণ ইন্টারন্যাশনাল, সোবাহানবাগ সুপার মার্কেট, মালোপাড়া, রাজশাহী	১০০%
প্যাকেজ নং-২					
	Construction of flexible pavement with surfacing at ch. 1st, 2nd , 3rd, 12th, 13th(p), 14th (p), 15th, 16th, 21st (p), 22nd, 23rd, 24th, 25th (p), 26th and 27th (p) Km of Kurigram-Ulipur-Chilmari road under Road division Kurigram during the year 2013-2014	১৭৫৫.০০ ১৭৪৮.০০	০৫/০৮/২০১৩ ২৩/০৪/২০১৪ ১৭/০২/২০১৫ ১২/০২/২০১৫	RAB-RC (Pvt.) Ltd. 30/A, Nayapalton, 9th floor, Sattara Center, Dhaka	১০০%
প্যাকেজ নং-৩					
	Construction of flexible pavement with surfacing at ch. 17th(p), 18th (p), 19th (p), 20th (p) & 28th (p) Km of Kurigram-Ulipur-Chilmari road under Road division Kurigram during the year 2013-2014	৩৩৫.০০ ৩৩৩.০০	১৬/০৪/২০১৪ ০৩/০৮/২০১৪ ৩০/০১/২০১৫ ১৫/০১/২০১৫	ZB-BC-JV, 37/Ka, PC Culture Housing Society Mohammadpur, Dhaka-1207.	১০০%

১১। **প্রকল্পর বরাদ্দ ও অগ্রগতি (পিসিআর অনুযায়ী)**

(লক্ষ টাকায়)

অর্থবছর	ডিপিপি/আরডিপিপি লক্ষ্যমাত্রা	এডিপি/আরএডিপি বরাদ্দ	টাকা অবমুক্তি	ব্যয়
১	২	৩	৪	৫
২০১১-১২	১০০.০০	১০০.০০	১০০.০০	১০০.০০
২০১২-১৩	৩৫০.০০	৩৫০.০০	৩৫০.০০	৩৫০.০০
২০১৩-১৪	১২০৮.৭১	৯৫০.০০	৯৫০.০০	৯৫০.০০

২০১৪-১৫	১২০৮.৭০	১৩৭৯.৪২	১৩৭৯.৪২	১৩৭৯.৪২
মোট=	২৮৬৭.৪১	২৭৭৯.০০	২৭৭৯.০০	২৭৭৯.০০

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

১৩। **সাধারণ পর্যবেক্ষণ:**

১৩.১ **প্রকল্পের অনুমোদন ও সংশোধনঃ**

(লক্ষ টাকায়)

	মেয়াদকাল	প্রাক্কলিত ব্যয়
মূল	০১/০৭/২০১১ হতে ৩০/০৬/২০১৩	১৯৬৭.৪৫
ব্যয় বৃদ্ধি ব্যতিরেকে মেয়াদ বৃদ্ধি ১ম বার	০১/০৭/২০১১ হতে ৩০/০৬/২০১৪	
১ম সংশোধিত	০১/০৭/২০১১ হতে ৩০/০৬/২০১৫	২৮৬৭.৪১

১৩.২ **সার্বিক অগ্রগতিঃ** প্রকল্পের আওতায় জুন, ২০১৫ পর্যন্ত ক্রমপুঞ্জিত আর্থিক অগ্রগতি হয়েছে ২৭৭৯.০০ লক্ষ টাকা যা অনুমোদিত ব্যয় ২৮৬৭.৪১ লক্ষ টাকার ৯৬.৯৩%।

১৪। **প্রকল্প পরিদর্শনঃ** গত ১৩/১০/২০১৬ তারিখে আইএমইডি 'র সহকারী পরিচালক জনাব জয়নাল মোল্লা কর্তৃক প্রকল্পটি সরেজমিন পরিদর্শন করা হয়। পরিদর্শনকালে কুড়িগ্রাম সড়ক বিভাগের কর্মকর্তাগণ উপস্থিত ছিলেন। পরিদর্শন পর্যবেক্ষণ নিম্নরূপঃ

১৪.১ **সড়কবাঁধে মাটির কাজ:** অনুমোদিত ডিপিপিতে কুড়িগ্রাম-উলিপুর-চিলমারী সড়কটি ৩.৭মিটার হতে ৫.৫ প্রস্থে উন্নীত করার লক্ষ্যে উভয় পাশে ০.৯০ মিটার সফট শোল্ডার নির্মাণসহ প্রশস্তকরণের জন্য ১০৯.৬০ লক্ষ টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে ০.৪৭ লক্ষ ঘন মিটার মাটির কাজ করার সংস্থান রাখা হয়। সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ কর্তৃক প্রেরিত প্রকল্পের পিসিআর অনুযায়ী সড়কটিতে উক্ত ব্যয়ে ০.৪৭ লক্ষ ঘন মিটার মাটির কাজ সম্পন্ন করা হয়েছে। পরিদর্শনে দেখা যায় তবে সড়কের অনেক স্থানে বিশেষ করে চেইনেজ ৩+০০০ হতে ৫+৫০০, ৭+৩০০০ হতে ৮+৭০০কি:মি: এর মধ্যে ০.৯০ সফট শোল্ডার পাওয়া যায়নি।



চিত্র-১: সড়কে অপর্যাপ্ত শোল্ডার



চিত্র-২: সড়কে অপর্যাপ্ত শোল্ডার

১৪.২ বিদ্যমান **ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট প্রশস্তকরণ ও মজবুতিকরণ:** অনুমোদিত ডিপিপিতে কুড়িগ্রাম-উলিপুর-চিলমারী সড়কের ৫.০৬কি:মি: অংশ মজবুতিকরণের জন্য ৩৩৩.২০ লক্ষ টাকা এবং প্রশস্তকরণ ও মজবুতিকরণের জন্য ১৩০২.৫৭ লক্ষ টাকা ব্যয় প্রাক্কলন করা হয়। সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ কর্তৃক প্রেরিত প্রকল্পের পিসিআর অনুযায়ী সড়কটির ৫.০৬কি:মি: অংশ মজবুতিকরণের জন্য ৩৩৩.২০ লক্ষ টাকা এবং প্রশস্তকরণ ও মজবুতিকরণের জন্য ১৩০২.৫৭ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে। পরিদর্শনে জানা যায়, সড়কের চেইনেজ কি:মি: ০+০০০ হতে কি:মি:

৫+৭০০, ৬+২০০ হতে ৮+৭০০ এবং ১০+২০০ হতে ১২+৮০০ পর্যন্ত পেভমেন্ট মজবুতিকরণ করা হয়েছে। সড়কের চেইনেজ ৩+৫০০ কি:মি: এবং কি:মি: ৪+৯০০ এ সড়কের প্রস্থ (Carriageway) ৫.৫ মিটার পাওয়া গেছে যা অনুমোদিত ডিপিপির অনুরূপ। তবে ৭ম কি:মি: এ পাঁচ পীড় কলেজের নিকট সড়কে Edging পাওয়া যায়নি। নির্বাহী প্রকৌশলী বলেন এ স্থানে Edging এ সংস্থান ডিপিপিতে ছিলনা। তাই এ স্থানে Edging নির্মাণ করা হয়নি। Edging না থাকায় এ স্থানে তুলনামূলক বেশী রেইনকাট তৈরী হয়েছে।



চিত্র-৩: সড়কে তৈরী হওয়া রেইন কাট



চিত্র-৪: সড়কে তৈরী হওয়া রেইন কাট

১৪.৩ **পেভমেন্ট সার্ফেসিং:** অনুমোদিত ডিপিপিতে ১৯.৬৫কি:মি: সড়কের পেভমেন্ট সার্ফেসিং এর জন্য ৮৫৫.২০ লক্ষ টাকা ব্যয় প্রাক্কলন করা হয়। প্রকল্পের পিসিআর অনুযায়ী উক্ত অর্থ ব্যয়ে ১৯.৬৫কি:মি: সড়কের পেভমেন্ট সার্ফেসিং করা হয়েছে। পরিদর্শনে দেখা যায়, সড়কটির বেশীর ভাগ অংশের কার্পেটিং ভালো আছে। তবে কিছু স্থানে বিশেষ করে চেইনেজ ১৫+০০০ কি:মি: সড়কে ক্র্যাক হওয়ায় কার্পেট উঠে যাচ্ছে ।



চিত্র-৫: ক্র্যাক হওয়া সার্ফেস



চিত্র-৬: ক্র্যাক হওয়া সার্ফেস

১৪.৪ **সাইড ড্রেন/ইউ-ড্রেন নির্মাণ:** অনুমোদিত ডিপিপিতে **কুড়িগ্রাম-উলিপুর সড়কের ৫০০.০ মিটার অংশে** সাইড ড্রেন/ইউ-ড্রেন নির্মাণের জন্য ২৬.০০ লক্ষ টাকা ব্যয় প্রাক্কলন করা হয়। প্রকল্পের পিসিআর অনুযায়ী সড়কটির উভয় পার্শ্বে সাইড ড্রেন/ইউ-ড্রেন নির্মাণের নির্মাণের জন্য ২৬.০০ লক্ষ টাকা ব্যয় ব্যয় করা হয়েছে। পরিদর্শনে দেখা যায়, ৪র্থ কি:মি: এ কেতার মোড় বাজার এবং ২৩তম কি:মি: এ নির্মিত ব্রীজের সংযোগ সড়ক অংশে সাইড ড্রেন/ইউ-ড্রেন নির্মাণ করা হয়েছে। তবে কেতার মোড় বাজার অংশে ইউ ড্রেনে ময়লা আবর্জনায় জমা হয়ে পানি নিস্কাশনে কার্যকর ভূমিকা পালন করতে পারছে না।



চিত্র-৭: বাজার অংশে নির্মিত সাইড ড্রেন



চিত্র-৮: ব্রীজের নিকট নির্মিত ইউ-ড্রেন

১৪.৫ **আরসিসি প্যালাসাইডিং নির্মাণ:** অনুমোদিত ডিপিপিতে কুড়িগ্রাম-উলিপুর সড়কের বিভিন্ন অংশে ৫০০.০ মিটার আরসিসি প্যালাসাইডিং নির্মাণের জন্য ২৬.০০ লক্ষ টাকা ব্যয় প্রাক্কলন করা হয়। প্রকল্পের পিসিআর অনুযায়ী আরসিসি প্যালাসাইডিং নির্মাণের নির্মাণের জন্য ২৬.০০ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে। পরিদর্শনে দেখা যায়, সড়কটির চেইনেজ ২৩+০০০ কি:মি: এ আরসিসি ব্রীজের উভয় পার্শ্বে এবং চেইনেজ ৪+৫০০ কি:মি: এ বাজারের নিকট প্যালাসাইডিং দিয়ে রক্ষাপ্রদ কাজ করা হয়েছে। ব্রীজের নিকট একটি প্যালাসাইডিং ভেঙ্গে গেছে এবং বেশ কয়েকটি হেলে পড়েছে।



চিত্র-৯: সড়কে প্যালাসাইডিং দিয়ে রক্ষাপ্রদ কাজ



চিত্র-১০: সড়কে প্যালাসাইডিং দিয়ে রক্ষাপ্রদ কাজ

১৪.৬ **গ্রাস টার্ফিং, সাইন, সিগনাল, কি:মি: পোস্ট, রোড মার্কিং:** অনুমোদিত ডিপিপিতে কুড়িগ্রাম-উলিপুর সড়কের বিভিন্ন অংশে গ্রাস টার্ফিং, সাইন, সিগনাল, কি:মি: পোস্ট এবং রোড মার্কিং এর জন্য মোট ৪৫.১৪ লক্ষ টাকা ব্যয় প্রাক্কলন করা হয়। প্রকল্পের পিসিআর অনুযায়ী সড়কটিতে গ্রাস টার্ফিং, সাইন, সিগনাল, কি:মি: পোস্ট, রোড মার্কিং বাবদ উক্ত ৪৫.১৪ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে। পরিদর্শনে দেখা যায় সড়কটির অনেক স্থানে সাইন, সিগনাল, কি:মি: পোস্ট স্থাপন করা হয়েছে এবং গ্রাস টার্ফিং করা হয়েছে।



চিত্র-৯: সড়কে স্থাপিত কিঃমিঃ পোষ্ট



চিত্র-১০: সড়কে স্থাপিত কিঃমিঃ পোষ্ট

১৪.৭ **নির্মাণকালীন রক্ষণাবেক্ষণ:** অনুমোদিত ডিপিপিতে নির্মাণকালীন রক্ষণাবেক্ষণের জন্য ১০.০০ লক্ষ টাকা ব্যয় প্রাক্কলন করা হয়। সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ কর্তৃক প্রেরিত প্রকল্পের পিসিআর অনুযায়ী সড়ক নির্মাণকালীন রক্ষণাবেক্ষণ বাবদ ১০.০০ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে।

১৪.৮ **ইউটিলিটি স্থানান্তর:** অনুমোদিত ডিপিপিতে সড়কের বিভিন্ন স্থানে অবস্থিত ইউটিলিটি স্থানান্তর এর জন্য ৩.০০ লক্ষ টাকা ব্যয় প্রাক্কলন করা হয়। সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ কর্তৃক প্রেরিত প্রকল্পের পিসিআর অনুযায়ী সড়ক ইউটিলিটি স্থানান্তর এর এ ব্যয় সম্পাদন করা হয়নি। নির্বাহী প্রকৌশলী অবহিত করেন প্রকল্প বাস্তবায়নে কোন ইউটিলিটি স্থানান্তরের প্রয়োজন হয়নি।

১৪.৯ **জেনারেল সাইট ফ্যাসিলিটিজ:** অনুমোদিত ডিপিপিতে সড়কটি উন্নয়নের জন্য জেনারেল সাইট ফ্যাসিলিটি বাবদ ৮.০১ লক্ষ টাকা ব্যয় প্রাক্কলন করা হয়। সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ কর্তৃক প্রেরিত প্রকল্পের পিসিআর অনুযায়ী জেনারেল সাইট ফ্যাসিলিটি বাবদ ৮.০১ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে।

১৪.১০ **ফিজিকাল ও প্রাইস কনটিনজেন্সি:** অনুমোদিত ডিপিপিতে ফিজিকাল ও প্রাইস কনটিনজেন্সি বাবদ ৮৩.৪৯ লক্ষ টাকা ব্যয় প্রাক্কলন করা হয়। সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ কর্তৃক প্রেরিত প্রকল্পের পিসিআর অনুযায়ী ফিজিকাল ও প্রাইস কনটিনজেন্সি বাবদ কোন অর্থ ব্যয় করা হয়নি।

১৫। **প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জনঃ**

পরিকল্পিত	উদ্দেশ্য অর্জন
প্রকল্পের মূল উদ্দেশ্য হলো- কুড়িগ্রাম-উলিপুর-চিলমারী সড়ক উন্নয়নের মাধ্যমে উন্নত সড়ক যোগাযোগ স্থাপন, সড়ক নিরাপত্তা নিশ্চিতকরণ; এবং প্রকল্প এলাকার জনসাধারণের আর্থ-সামাজিক উন্নয়ন।	প্রকল্পের মূল উদ্দেশ্য হলো-কুড়িগ্রাম-উলিপুর-চিলমারী সড়ক উন্নয়নের মাধ্যমে উন্নত সড়ক যোগাযোগ স্থাপিত 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 প্রকল্পটি ২ বছর মেয়াদে বাস্তবায়নের জন্য অনুমোদন করা হয়। কিন্তু মূল অনুমোদিত প্রকল্পের তুলনায় প্রকল্প বাস্তবায়নে আরো অতিরিক্ত সময় ব্যয় হয়েছে ২ বছর (১০০%)। ডিপিপি'র লক্ষ্যমাত্রা অনুযায়ী বছরভিত্তিক অর্থ বরাদ্দ হয়নি (অনু: ৫);

১৯.২ সড়কের অনেক স্থানে বিশেষ করে চেইনেজ ৩+০০০ হতে ৫+৫০০, ৭+৩০০০ হতে ৮+৭০০কি:মি: এর মধ্যে ০.৯০ সফট শোল্ডার পাওয়া যায়নি (অনু: ১৪.১);

১৯.৩ ৭ম কি:মি: এ পাঁচপীড় কলেজের নিকট সড়কে Edging নির্মাণ করা হয়নি। জানা যায় ডিপিপিতে Edging এর সংস্থান রাখা হয়নি (অনু: ১৪.২);

১৯.৪ সড়কে কিছু স্থানে (চেইনেজ ১৫+০০০কি:মি) সার্ফেসে ক্র্যাক হয়েছে এবং কার্পেট উঠে যাচ্ছে (অনু: ১৪.৩);

১৯.৫ কেতার মোড় বাজার অংশে নির্মিত সাইড ড্রেন/ইউ-ড্রেন ময়লা আবর্জনা জমা হয়ে পানি নিস্কাশনে কার্যকর ভূমিকা পালন করতে পারছে না (অনু: ১৪.৪);

১৯.৬ ব্রীজের সংযোগ সড়ক প্রতিরক্ষার জন্য নির্মিত প্যঅলাসাইডিং কাজ ক্ষতিগ্রস্ত হয়েছে (অনু: ১৪.৫);

১৯.৭ সড়কে পর্যাপ্ত সাইন, সিগনাল, কি:মি: পোস্ট স্থাপন করা হয়েছে এবং গ্রাস টার্ফিং করা হয়েছে (অনু: ১৪.৫);

১৯.৮ সমাপ্ত প্রকল্পটির External Audit সম্পন্ন করা হয়নি (অনু: ১৮)।

২০। **মতামত/সুপারিশঃ**

২০.১ প্রকল্পটি বাস্তবায়নে মূল অনুমোদিত প্রকল্পের তুলনায় অতিরিক্ত সময় ব্যয় হয়েছে ২ বছর (১০০%)। ডিপিপি'র লক্ষ্যমাত্রা অনুযায়ী বছরভিত্তিক অর্থ বরাদ্দ হয়নি। সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ ভবিষ্যতে MTBF Basket অনুযায়ী প্রকল্প গ্রহণ করবে এবং ডিপিপি'র আলোকে বরাদ্দ নিশ্চিত করবে (অনু: ৫ ও ১৯.১);

২০.২ সড়কের চেইনেজ ৩+০০০ হতে ৫+৫০০, ৭+৩০০০ হতে ৮+৭০০কি:মি:সহ সে সকল স্থানে ০.৯০ সফট শোল্ডার পাওয়া যায়নি তা চিহ্নিতপূর্বক টেকসইভাবে সংস্কার করতে হবে (অনু: ১৪.১ ও ১৯.২);

২০.৩ ৭ম কি:মি: এ পাঁচপীর কলেজের নিকট সড়কে Edging নির্মাণ করার সংস্থান ডিপিপিতে না রাখার বিষয়টি সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ খতিয়ে দেখবে এবং এ বিষয়ে প্রয়োজনীয় ব্যবস্থা গ্রহণ করবে (অনু: ১৪.২);

২০.৪ সড়কে যে সকল স্থানে (চেইনেজ ১৫+০০০কি:মি) সার্ফেসে ক্র্যাক হয়েছে এবং কার্পেট উঠে যাচ্ছে তা চিহ্নিত করে দ্রুত সংস্কার করতে হবে (অনু: ১৪.৩);

২০.৫ কেতার মোড় বাজার অংশে নির্মিত সাইড ড্রেন/ইউ-ড্রেন সংস্কারের মাধ্যমে পানি নিস্কাশন ব্যবস্থা সচল করতে হবে (অনু: ১৪.৪);

২০.৬ সড়কের ২৩তম কিলোমিটারে ব্রীজের সংযোগ সড়ক প্রতিরক্ষার জন্য নির্মিত ক্ষতিগ্রস্ত প্যালাসাইডিং পুনঃ স্থাপন করতে হবে (অনু: ১৪.৫);

২০.৭ সমাপ্ত প্রকল্পটির দ্রুত External Audit সম্পন্ন এবং কোন আপত্তি উত্থাপিত হলে সমাধান করতে হবে (অনু: ১৮)।

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

টুঙ্গীপাড়া-কোটালীপাড়া (মাঝবাড়ী) সড়ক উন্নয়ন শীর্ষক প্রকল্পের সমাপ্তি মূল্যায়ন প্রতিবেদন

(সমাপ্তঃ জুন, ২০১৫)

১। প্রকল্পের নাম : **টুঙ্গীপাড়া-কোটালীপাড়া (মাঝবাড়ী) 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 : গোপালগঞ্জ জেলার টুঙ্গিপাড়া ও কোটালীপাড়া 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	সর্বশেষ সংশোধিত		মূল	সর্বশেষ সংশোধিত			
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮
৬১০৩.৭১ (-)	৬৪৮৪.৮৬	৬৩২৭.৭৮ (-)	০১-০৭-২০০৯ থেকে ৩০-০৬-২০১১	০১-০৭-২০০৯ থেকে ৩০-০৬-২০১৫	০১-০৭-২০০৯ থেকে ৩০-০৬-২০১৫	২২৪.০৭ (৩.৬৭%)	৪ বছর (২০০%)

নোট: ব্যয় বৃদ্দি ব্যতিরেকে বাস্তবায়ন মেয়াদ ৩০-০৬-২০১৫ পর্যন্ত ৪ দফায় বৃদ্ধি করা হয়

৬। **<u>প্রকল্পের পটভূমি ও উদ্দেশ্য:</u>**

৬.১ **প্রকল্পের পটভূমি:** টুংগীপাড়া-কোটালীপাড়া সড়কটি পিরোজপুর-নাজিরপুর-মাটিভাঙ্গা-পাটগাতী-গোপালগঞ্জ (ঘোনাপাড়া) সড়কের টুংগীপাড়া থেকে শুরু হয়ে গৌরনদী-আগৈলঝরা-পয়সারহাট-কোটালীপাড়া-গোপালগঞ্জ সড়কের মাঝবাড়ী পয়েন্টে মিলিত হয়েছে যা কোটালীপাড়া উপজেলা সদর থেকে ১.৫ কিঃমিঃ দূরে অবস্থিত। সড়কটি টুংগীপাড়া এবং কোটালীপাড়া উপজেলাকে স্বল্পতম দূরত্বে সংযুক্ত করেছে। সড়কটির মোট দৈর্ঘ্য ১৯ কিঃমিঃ। আলোচ্য প্রকল্প গ্রহণের পূর্বে সড়কটি এলজিইডি'র আওতাধীন ছিল। সড়কটি উন্নয়নের পূর্বে সড়কটি এটি সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের নিকট হস্তান্তর করা হয়। বিদ্যমান সড়কটির পেভমেন্ট ৩.৭ মিঃ/১২ ফুট প্রশস্ততায় নির্মিত ছিল। সড়কটির উপর দিয়ে দিন দিন যানবাহন চলাচলের সংখ্যা বৃদ্ধি পাওয়ায় এবং সড়কটি বিল এলাকার ভিতর দিয়ে ও খালের পাশ দিয়ে অতিক্রম করায় সড়কটির বাঁধ উচুঁকরণসহ প্রশস্ত করা প্রয়োজন হয়। এ সকল বিষয় বিবেচনায় সড়কটি আঞ্চলিক মহাসড়কমানে (ডিজাইন টাইপ-৩ অনুযায়ী) উন্নয়নের (পেভমেন্ট ৫.৫ মিঃ/১৮ ফুট প্রশস্তকরণসহ উভয় পার্শ্বে ১.২ মিঃ/৪ ফুট হার্ডসোল্ডার নির্মাণের) প্রস্তাব করা হয়। এছাড়া, প্রকল্পের আওতায় সড়কের উপর বিদ্যমান ৪টি পুরাতন সংকীর্ণ সেতু ও ৭টি বক্স কালভার্ট প্রতিস্থাপন করা হয়। তাছাড়া, বঙ্গবন্ধু মাজার কমপ্লেক্স, উপজেলা কমপ্লেক্স এবং আবাসিক এলাকা এড়ানোর জন্য প্রকল্পের আওতায় ২.৯৩ কিঃমিঃ নতুন পেভমেন্ট নির্মাণের সংস্থান রাখা হয়। আলোচ্য প্রকল্পটি মোট ৬৭.৬৩ কোটি টাকা ব্যয়ে এবং জুলাই/২০০৯ থেকে জুন/২০১২ মেয়াদে বাস্তবায়নের জন্য গত ১৮/০৮/২০০৯ তারিখ অনুষ্ঠিত একনেক সভায় অনুমোদন লাভ করে।

৬.২ উদ্দেশ্য: প্রকল্পের মূল উদ্দেশ্য হলো

- দেশের অবশিষ্ট অংশের সাথে উন্নততর ও নিরাপদ যোগাযোগ স্থাপনের জন্য টুঙ্গীপাড়া-কোটালীপাড়া (মাঝবাড়ী) সড়ক উন্নয়ন; এবং
- জাতীয় সড়ক নেটওয়ার্কের সাথে সংযোগ স্থাপন।

৭ প্রকল্পের মূল কাজ:

- ভূমি অধিগ্রহণ (২১.৮৪ হেক্টর)-১৭০৭.৫৬ লক্ষ টাকা;
- মাটির কাজ (১.১৩৪ লক্ষ ঘন মিটার)-২১৯.৪৯
- সড়ক বাঁধ প্রশস্তকরণ (৪.১৮৩ লঃঘঃমিঃ)-৮০৯.৬২ লক্ষ টাকা
- নতুন পেভমেন্ট নির্মাণ (৩.৯৩ কিলোমিটার)-৩৭৯.৭৯ লক্ষ টাকা
- পেভমেন্ট পুর্ননির্মাণ (৮.৩১ কিলোমিটার)-৬৭৫.৬৩ লক্ষ টাকা
- পেভমেন্ট শক্তিশালীকরণ (৫.৭২ কিলোমিটার) -১৮৪.৯৮লক্ষ টাকা
- পেভমেন্ট প্রশস্তকরণ (৫.৭২ কিলোমিটার) -১৯৪.৪৮ লক্ষ টাকা
- সার্ফেসিং (১৭.৯৬ কিলোমিটার)- ৮৮৬.০২ লক্ষ টাকা
- আরসিসি ব্রিজ (৯৯.৭৯মিটার)-৮৫৪.৩৫ লক্ষ টাকা
- আরসিসি বক্স কালভার্ট (৫৮.০০ মিটার)-৩৯৮.৮৯ লক্ষ টাকা।

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

(Financial Figure in Lac Tk**)**

Items of Work (as per latest Approved DPP	Unit	Target (as per Latest Approved DPP)		Actual Progress	
		Physical (Quantity)	Financial	Physical (Quantity)	Financial
1	2	3	4		
Survey & Design	L.S	1	10.00	1	10.00
Land Acquisition	Hector	21.84	1707.56	21.84	1707.56
Construction of Road Embankment	L.Cum	1.134	219.49	1.134	219.49
Widening & Rising of Embankment	L.Cum	4.183	809.62	4.137	800.72
Flex. Pavement (New Const.)	Km.	3.93	379.79	3.93	379.79
Pavement Re-construction	Km.	8.31	675.63	7.80	633.56
Pavt. Strengthening	Km.	5.72	184.98	5.59	180.76
Pavt. widening	Km.	5.72	194.48	5.72	194.48
Surface (DBS)	Km.	17.96	886.02	17.96	866.18
RCC Bridge	Meter	99.79	854.35	99.79	854.35
RCC Box Culvert	Meter	58	398.89	51	365.78
RCC Palisading	Meter	2600	89.94	1750	60.52
Guide Post	Nos.	3000	28.34	225	21.00
Drain	Meter	760	16.40	298	6.45
Sing-Signal, Km post	L.S	1	7.42	1	7.27
Road Marking	Sqm.	1796	12.13	1490	10.05

Items of Work (as per latest Approved DPP	Unit	Target (as per Latest Approved DPP)		Actual Progress	
		Physical (Quantity)	Financial	Physical (Quantity)	Financial
Utility Shifting	Nos.	1	9.82	1	9.82
Total=			6484.86		6327.78

৯। প্রকল্প পরিচালক সংক্রান্ত তথ্যাদিঃ

ক্রমিক নং	প্রকল্প পরিচালকের নাম ও পদবী	দায়িত্বের ধরণ		কর্মকাল
		পূর্ণকালীন	খন্ডকালীন	
১	২	৩	৪	৫
6.	Md. Abdus Quddus-1 Addl. Chief Engr. Gopalgonj Zone, Gopalgonj	-	হ্যাঁ	২১-০৭-২০০৯ থেকে ১৬-০২-২০১০
7.	Md. Abdur Rahman Addl. Chief Engr. Gopalgonj Zone, Gopalgonj	-	হ্যাঁ	১৬-০২-২০১০ থেকে ১১-০৭-২০১০
8.	Md. Abdus Sabur Addl. Chief Engr. Gopalgonj Zone, Gopalgonj	-	হ্যাঁ	১১-০৭-২০১০ থেকে ০৭-০৩-২০১১
9.	Md. Sorabuddin Mia Addl. Chief Engr. Gopalgonj Zone, Gopalgonj	-	হ্যাঁ	০৭-০৩-২০১১ থেকে ২৬-০৯-২০১১
10.	Md. Abdus Salam Addl. Chief Engr. Gopalgonj Zone, Gopalgonj	-	হ্যাঁ	২৬-০৯-২০১১ থেকে ০৮-০২-২০১২
11.	Md. Abul Kashem Bhuiyan Addl. Chief Engr. Gopalgonj Zone, Gopalgonj	-	হ্যাঁ	০৮-০২-২০১২ থেকে প্রকল্প সমাপ্ত পর্যন্ত

১০। ক্রয় সংক্রান্ত তথ্যাদিঃ পিসিআর এ উল্লেখিত তথ্যানুযায়ী ৭ টি প্যাকেজের আওতায় পূর্ত কাজ সম্পাদন করা হয়েছে। দরপত্র সংক্রান্ত প্রধান প্রধান তথ্য নিম্নরূপ:

(লক্ষ টাকায়)

	ক্রয় বিবরণী	দরপত্র			কাজ সমাপ্তির তারিখ	
		চুক্তিমূল্য	আহবানের তারিখ	চুক্তি স্বাক্ষর	চুক্তি অনুযায়ী	প্রকৃত
	১	৩	৪	৫	৬	৭
01	Improvement of Tungipara-Kotalipara (Mazbari) Road at ch. 0+000 to ch. 8+955 in/c Construction of 1 No. 22.57 m. long RCC	২৪৮.১২	০৩/০২/২০১০	১৭/০৫/২০১০	১৭/০৮/২০১১	১৭/০৮/২০১১

(লক্ষ টাকায়)

	ক্রয় বিবরণী	দরপত্র			কাজ সমাপ্তির তারিখ	
		চুক্তিমূল্য	আহবানের তারিখ	চুক্তি স্বাক্ষর	চুক্তি অনুযায়ী	প্রকৃত
	১	৩	৪	৫	৬	৭
	Girder Bridge. 1 No. PC Girder Bridge and 5 nos RCC box culvert under Gopalgonj Road Division during the year 2009-10.					
02	Improvement of Tungipara-Kotalipara (Mazbari) Road at ch. 8+955 to ch. 18+650 in/c Construction of 2 No. of 25.74 m. long PC Girder Bridge and 4 nos RCC box culvert under Gopalgonj Road Division during the year 2009-10.	১৮৭২.১০	৩০/১১/২০০৯	০৭/০৩/২০১০	৩১/০৩/২০১৫	২৯/০৩/২০১৫
03	Improvement of Tungipara-Kotalipara (Mazbari) Road at 1st & 2nd (p) Km in/c Construction of 1 No. 22.57m. long RCC Girder Bridge at Ch. 0+900 & 1 No. PC girder Bridge at Ch. 1+300 and 3 nos RCC box Culvert at Ch. 0+450, Ch 0+800 & ch. 1+200 under Gopalgonj Road Division during the year 2011-12.	৭৭৯.১১	২৭/০৬/২০১২	০১/১০/২০১৩	১২/১২/২০১৩	১২/১২/২০১৩
04	Improvement of Tungipara-Kotalipara (Mazbari) Road at ch. 1+800 to ch. 4+450 in/c Construction of 2 Nos. RCC box culvert at Ch. 2+300 & ch. 3+500 under Gopalgonj Road Division during the year 2009-10.	৭১৯.৮৯	২৪/০৭/২০১০	২১/১০/২০১২	৩১/১২/২০১৩	৩১/১২/২০১৩
05	Improvement of ৪৪১.৩৭Tungipara-Kotali২২৬.৫৪para (Mazbari) Road at ch. 4+450 to ch. 6+500 under Gopalgonj Road Division during the year 2012-13.	৪৪১.৩৭	২২/০৮/২০১২	১৬/১১/২০১২	১৬/১১/২০১৩	১৬/১১/২০১৩
06	Improvement of Tungipara-Kotalipara	৫৫০.৬০	২৩/০৮/২০১২	২৯/১০/২০১২	২৯/১০/২০১৩	২৪/০২/২০১৪

(লক্ষ টাকায়)

	ক্রয় বিবরণী	দরপত্র			কাজ সমাপ্তির তারিখ	
		চুক্তিমূল্য	আহবানের তারিখ	চুক্তি স্বাক্ষর	চুক্তি অনুযায়ী	প্রকৃত
	১	৩	৪	৫	৬	৭
	(Mazbari) Road at ch. 6+500 to ch. 8+955 under Gopalgonj Road Division during the year 2012-13.					
07	Road rehabilitation work at 7th km (p) 8th km (p) and 9th Km (p) of Tungipara-Kotalipara (Mazbari) Road under Gopalgonj Road Division during the year 2013-14.	৩৫৮.১৭	১৭/০৪/২০১৪	২৯/০৫/২০১৪	২৫/১১/২০১৪	২৩/১১/২০১৪

১১। প্রকল্পর বরাদ্দ ও অগ্রগতি (পিসিআর অনুযায়ী)

(লক্ষ টাকায়)

অর্থবছর	ডিপিপি/আরডিপিপি লক্ষ্যমাত্রা	এডিপি/আরএডিপি বরাদ্দ	টাকা অবমুক্তি	ব্যয়
১	২		৪	৫
২০০৯-১০	৮০০.০০	৮০০.০০	৮০০.০০	৮০০.০০
২০১০-১১	১৬২৯.৯৬	১৬২৯.৯৬	১৬২৯.৯৬	১৬২৯.৯৬
২০১১-১২	৩৭৫.০০	৩৭৫.০০	৩৭৫.০০	৩৭৫.০০
২০১২-১৩	১৫০০.০০	১৫০০.০০	১৫০০.০০	১৫০০.০০
২০১৩-১৪	২১৭৯.৯০	১৫২২.৮২	১৫২২.৮২	১৫২২.৮২
২০১৪-১৫	-	৫০০.০০	৫০০.০০	৫০০.০০
মোট=	৬৪৮৪.৮৬	৬৩২৭.৭৮	৬৩২৭.৭৮	৬৩২৭.৭৮

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	০১/০৭/২০০৯ হতে ৩০/০৬/২০১১ পর্যন্ত	৬১০৩.৭১
ব্যয় বৃদ্ধি ব্যতিরেকে মেয়াদ বৃদ্ধি ১ম বার	০১/০৭/২০০৯ হতে ৩০/০৬/২০১২ পর্যন্ত	-
ব্যয় বৃদ্ধি ব্যতিরেকে মেয়াদ বৃদ্ধি ২য় বার	০১/০৭/২০০৯ হতে ৩০/০৬/২০১৩ পর্যন্ত	-
ব্যয় বৃদ্ধি ব্যতিরেকে মেয়াদ বৃদ্ধি ৩য় বার	০১/০৭/২০০৯ হতে ৩০/০৬/২০১৪ পর্যন্ত	
১ম সংশোধিত অনুমোদিত	০১/০৭/২০০৯ হতে ৩০/০৬/২০১৪ পর্যন্ত	৬৪৮৪.৮৬
ব্যয় বৃদ্ধি ব্যতিরেকে মেয়াদ বৃদ্ধি ৪র্থ বার	০১/০৭/২০০৯ হতে ৩০/০৬/২০১৫ পর্যন্ত	

১৩.২ **সার্বিক আর্থিক ও বাস্তব অগ্রগতিঃ** প্রকল্পের আওতায় জুন, ২০১৫ পর্যন্ত ক্রমপুঞ্জিত আর্থিক অগ্রগতি হয়েছে ৬৩২৭.৭৮ লক্ষ টাকা যা অনুমোদিত ব্যয় ৬৪৮৪.৮৬ লক্ষ টাকার ৯৮% (অনুচ্ছেদ-**৬**)।

১৪। **প্রকল্প পরিদর্শনঃ** গত ২০/০৭/২০১৬ তারিখে আইএমইডি'র সহকারী পরিচালক জনাব জয়নাল মোল্লা কর্তৃক প্রকল্পটি সরেজমিন পরিদর্শন করা হয়। পরিদর্শনকালে গোপালগঞ্জ সড়ক বিভাগের কর্মকর্তাগণ উপস্থিত ছিলেন। পরিদর্শন পর্যবেক্ষণ নিম্নরূপঃ

১৪.১ **সড়কের পুরুত্ব যথাযথ নয়:** প্রকল্পের আওতায় ১৮.৪৬৫ কিঃমিঃ রাস্তার কিছু অংশ নতুনভাবে, কিছু অংশের উন্নয়ন ও কিছু অংশের প্রশস্তকরণ করা হয়েছে। রাস্তাটির প্রস্থ ৫.৫ মিটার যা যথাযথভাবে আছে বলে প্রতীয়মান হয়। প্রকল্পের আওতায় নির্মিত নতুন সড়কের চেইনেজ ০+৫০০ কিঃমিঃ এ টুঙ্গিপাড়ার চরপাড়ার নিকট এবং সড়কের চেইনেজ ১২+০০০ কিঃমিঃ এর নিকট জোয়ারিয়া গ্রামে অবস্থিত কালভার্টের দক্ষিণ পাশে ম্যানুয়েল পদ্ধতিতে কোর কাটিং করে Base course, wearing course, Base Type-1 এর পুরুত্ব পরিমাপ করা হয়। ডিপিপিতে চিত্রিত ডিজাইন ও ড্রইং অনুযায়ী Base course, wearing course ও Base Type-1 এর পুরুত্ব উল্লেখ করা হয়েছে যথাক্রমে ৪০ মিলিমিটার, ৩৫ মিটার ও ২০০ মিটার। কিন্তু চরপাড়ার নিকট Base course ও wearing course এর পুরুত্ব পাওয়া যায় ৫৬ মিটার এবং Base Type-1 স্তরের পুরুত্ব পাওয়া যায় ২১০ মিলিমিটার। অন্যদিকে জোয়ারিয়া গ্রামের নিকট Base course ও wearing course এর পুরুত্ব পাওয়া যায় ৮০ মিঃমিঃ ও Base Type-1 এর পুরুত্ব পাওয়া যায় ১৫০ মিঃমিঃ।



চিত্র-১: সড়কের বিভিন্ন স্তরের পুরুত্ব পরীক্ষা



চিত্র-২: সড়কের বিভিন্ন স্তরের পুরুত্ব পরীক্ষা

১৪.২ **পূর্ব পাড়ার নিকট নির্মিত ব্রীজ :** টুঙ্গিপাড়া হতে চেইনেজ ০+৯০০ কি:মি: এ গিমাডাঙ্গা খালের ওপর একটি ব্রীজ নির্মাণ করা হয়েছে যার দৈর্ঘ্য ২২.৫৭ মিটার ও প্রস্থ ৭.৩০মিটার। ব্রীজটির এবাটমেন্ট এর Back wall এ প্রচুর হানিকম দেখা যায় যা সংশোধন করা হয়নি। পিসি গার্ডার সেতুটির একটি গার্ডার দিয়ে পানি চুয়ে পড়তে করতে দেখা যায়। ব্রীজের দুই প্রান্তের তুলনায় মাঝখান ঢালু হওয়ায় তাতে পানি জমা হয়ে রয়েছে যা দীর্ঘস্থায়ী বলে মনে হয়। ব্রীজটি নির্মাণে কাঠের শার্টার ব্যবহার করায় গার্ডারের গাত্র অসমান রয়েছে। ব্রীজটির ফিনিশিং ভালভাবে করা হয়নি। ব্রীজটি নির্মাণে যথেষ্ট শিথিলতার পরিচয় দেয়া হয়েছে বলে প্রতীয়মান।



চিত্র-৩: ব্রীজের মাঝখানে জমে থাকা পানি



চিত্র-৪: ব্রীজের একটি গার্ডার দিয়ে চুয়ে পড়া পানি



চিত্র-৫: ব্রীজের নিচে ব্যবহৃত কাঠ



চিত্র-৬: এবাটমেন্ট এর Back wall এর হানিকম

১৪.৩ **সাত কাহানিয়া ব্রীজ :** চেইনেজ ১+৩০০ কি:মি: এ সাতকাহানিয়া খালের ওপর অন্য আরেকটি ব্রীজ নির্মাণ করা হয়েছে যার দৈর্ঘ্য ২৫.৭৪ মিটার ও প্রস্থ ৭.৩০মিটার। ব্রীজটি নির্মাণে স্টিল শাটার ব্যবহার করা হয়েছে । ব্রীজটির অবস্থা ভাল দেখতে পাওয়া যায়।

১৪.৪ **রাস্তার প্রচুর undulation:** প্রকল্পের আওতায় নির্মিত ১৮ কিঃমিঃ সড়কের প্রায় সকল স্থানে কিছু দূরত্ব পরপর ছোট বড় undulation তৈরী হয়েছে। প্রকল্পের প্রকৌশলী অবহিত করেন রাস্তা য় ট্রাক চলার কারণে বিভিন্ন জায়গায় কিছু অংশ দেবে গেছে। এ সকল দেবে যাওয়া অংশে পানি জমে থাকতে দেখা যায়। সড়কের আনুমানিক ১৪ কিঃমিঃ এর নিকট হালদার বাড়ীর সামনের সড়কের প্রায় ১০০ মিটার স্থানব্যাপী পানি জমে থাকতে দেখা যায় যা অপসারণের কোন ব্যবস্থা নেই। স্থানটিতে সড়কের একপাশে হালদার বাড়ী অন্য পার্শ্বে খাল। স্থানীয় জনতা রাস্তাটি সংস্কারের প্রয়োজনীয় ব্যবস্থা গ্রহণের অনুরোধ করেন।



চিত্র-৭: সড়কে তৈরী হওয়া undulation



চিত্র-৮: সড়কে তৈরী হওয়া undulation



চিত্র-৯: হালদার বাড়ীর সামনের জমে থাকা পানি



চিত্র-১০: সড়কে জমে থাকা পানি

১৪.৫ **কিনারা ভাঙ্গা, অপর্যাপ্ত শোল্ডার:** রাস্তাটির অধিকাংশ স্থানে শোল্ডার থাকলেও তা ১ মিটার হবে না বলে প্রতীয়মান হয়। প্রকৌশলী বলেন এ অঞ্চলে ভাল compaction হয় এমন মাটি পাওয়া যায় না। বালু মাটি দিয়ে এমব্যাংকমেন্ট তৈরী হওয়ায় শোল্ডার ভেঙ্গে যায়।



চিত্র-১১: সড়কের কিনারা ভাঙ্গা

১৫। **প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জনঃ**

পরিকল্পিত	উদ্দেশ্য অর্জন
প্রকল্পের মূল উদ্দেশ্য হলো দেশের অবশিষ্ট অংশের সাথে উন্নততর ও নিরাপদ যোগাযোগ স্থাপনের জন্য টুঙ্গীপাড়া-কোটালীপাড়া (মাঝবাড়ী) সড়ক উন্নয়ন এবং জাতীয় সড়ক নেটওয়ার্কের সাথে সংযোগ স্থাপন।	দেশের অবশিষ্ট অংশের সাথে উন্নততর ও নিরাপদ যোগাযোগ স্থাপনের জন্য টুঙ্গীপাড়া-কোটালীপাড়া (মাঝবাড়ী) সড়ক উন্নয়ন এবং জাতীয় সড়ক নেটওয়ার্কের সাথে সংযোগ স্থাপিত হয়েছে।

১৬। **উদ্দেশ্য অর্জিত না হয়ে থাকলে তার কারণঃ**প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জিত হয়েছে 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 প্রকল্পটি বাস্তবায়নে মূল অনুমোদিত প্রকল্পের তুলনায় অতিরিক্ত সময় ব্যয় হয়েছে ৪ বছর (২০০%) (অনু:৪);

১৯.২ প্রকল্পের আওতায় নির্মিত নতুন সড়কের চরপাড়ার নিকট এবং জোয়ারিয়া গ্রামের নিকট Base course ও wearing course এর পুরুত্ব ডিপিপি'র ডিজাইন মোতাবেক পাওয়া যায়নি (অনু: ১৪.১);

১৯.৩ টুঙ্গিপাড়া হতে চেইনেজ ০+৯০০ কি:মি: এ গিমাডাঙ্গা খালের ওপর পূর্ব পাড়ার নিকট নির্মিত ব্রীজটির এবাটমেন্ট এর Back wall এ প্রচুর হানিকম দেখা যায় যা সংশোধন করা হয়নি। পিসি গার্ডার সেতুটির একটি গার্ডারে র নিচ দিয়ে পানি চুয়ে পড়তে দেখা যায়। ব্রীজের দুই প্রান্তের তুলনায় মাঝখান ঢালু প্রতীয়মান হয় ফলে ব্রজের ওপর পানি জমা হয়ে রয়েছে যা দীর্ঘস্থায়ী বলে মনে হয়। ব্রীজটি নির্মাণে কাঠের শার্টার ব্যবহার করায় গার্ডারের গাত্র অসমান রয়েছে। ব্রীজটির ফিনিশিং ভালভাবে করা হয়নি। ব্রীজটি নির্মাণে যথেষ্ট শিথিলতার পরিচয় দেয়া হয়েছে বলে প্রতীয়মান (অনু:১৪.২);

১৯.৪ সাত কাহানিয়া ব্রীজটি নির্মাণে স্টিল শাটার ব্যবহার করা হয়েছে । ব্রীজটির অবস্থা ভাল দেখতে পাওয়া যায় (অনু:১৪.৩);

১৯.৫ প্রকল্পের আওতায় নির্মিত ১৮ কিঃমিঃ সড়কের প্রায় সকল স্থানে কিছু দূরত্ব পরপর ছোট বড় undulation তৈরী হয়েছে। সড়কের আনুমানিক ১৪ কিঃমিঃ এর নিকট হালদার বাড়ীর সামনের সড়কের প্রায় ১০০ মিটার স্থানব্যাপী পানি জমে থাকতে দেখা যায় যা অপসারণের কোন ব্যবস্থা নেই। স্থানটিতে সড়কের একপাশে হালদার বাড়ী অন্য পার্শ্বে খাল প্রবাহিত আছে (অনু:১৪.৪);

১৯.৬ রাস্তাটির অধিকাংশ স্থানে শোল্ডার থাকলেও তা ১ মিটার হবে না বলে প্রতীয়মান হয় । এছাড়া অনেক স্থানে সড়কের কিনারা ভেঙ্গে গেছে (অনু:১৪.৫) ;

১৯.৭ প্রকল্পটির Internal ও External Audit সম্পন্ন করা হয়নি (অনু: ১৮ দ্রষ্টব্য);

২০। **মতামত/সুপারিশঃ**

২০.১ প্রকল্পটি বাস্তবায়নে মূল অনুমোদিত প্রকল্পের তুলনায় অতিরিক্ত সময় ব্যয় হয়েছে ৪ বছর (২০০%)। ডিপিপি'র লক্ষ্যমাত্রার বিপরীতে এডিপিতে অর্থ বরাদ্দের স্বল্পতা ছিল। সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ ভবিষ্যতে MTBF Basket অনুযায়ী প্রকল্প গ্রহণ করবে এবং ডিপিপির আলোকে বরাদ্দ নিশ্চিত করবে (অনু: ৫);

২০.২ প্রকল্পের আওতায় নির্মিত নতুন সড়কের চরপাড়ার নিকট এবং জোয়ারিয়া গ্রামের নিকট Base course ও wearing course এর পুরুত্ব ডিপিপি'র ডিজাইন মোতাবেক না পাওয়ার বিষয়টি সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ পরীক্ষা করে দেখবে (অনু:১৪.১) ;

২০.৩ টুঙ্গিপাড়া হতে চেইনেজ ০+৯০০ কি:মি: এ গিমাডাঙ্গা খালের ওপর পর্ব পাড়ার নিকট নির্মিত ব্রীজটির এবাটমেন্ট এর Back wall এ থেকে যাওয়া প্রচুর হানিকম সংশোধন, পিসি গার্ডার সেতুটির একটি গার্ডারে র নিচ দিয়ে পানি চুয়ে পড়া বন্ধ করতে হবে (অনু:১৪.২) ;

২০.৪ গিমাডাঙ্গা খালের ওপর ব্রীজটি নির্মাণে কাঠের শার্টার ব্যবহার করা র বিষয়ে সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ ব্যখ্যা প্রদান করবে (অনু:১৪.২) ;

২০.৫ প্রকল্পের আওতায় নির্মিত ১৮ কিঃমিঃ সড়কের প্রায় সকল স্থানে কিছু দূরত্ব পরপর তৈরী হওয়া ছোট বড় undulation সংস্কার, সড়কের আনুমানিক ১৪ কিঃমিঃ এর নিকট হালদার বাড়ীর সামনে পানি জমার কারণ চিহ্নত করে ব্যবস্থা গ্রহণ করতে হবে (অনু:১৪.৪) ;

২০.৬ সড়ক ব্যপী পর্যাপ্ত শোল্ডার নির্মাণের ব্যবস্থা গ্রহণ করতে হবে (অনু:১৪.৫) ;

২০.৭ পেভমেন্টের যে সকল স্থানে কিনারা ভেঙ্গে গেছে তা চিহ্নিতপূর্বক দ্রুত মেরামতের উদ্যোগ নিতে হবে (অনু: ১৪.৫);

২০.৮ সমাপ্ত প্রকল্পটির সত্বর External Audit সম্পন্ন করতে হবে (অনু: ১৮);এবং

২০.৯ অনুচ্ছেদ ২০.১ হতে ২০.৮ এর বিষয়ে গৃহীত ব্যবস্থা মন্ত্রণালয় আগামী ১ মাসের মধ্যে আইএমইডিকে অবহিত করবে।

খুলনা-চুকনগর-সাতক্ষীরা সড়কের (আর-৭৬০) চেইনেজ ৩৮+০০০ হতে ৪২+৫০০ মিটার পর্যন্ত ৭টি আরসিসি কালভার্টসহ সড়ক উঁচুকরণ ও পুনঃনির্মাণ প্রকল্পের সমাপ্তি মূল্যায়ন প্রতিবেদন

(সমাপ্তঃ জুন, ২০১৫)

১। প্রকল্পের নাম : **খুলনা-চুকনগর-সাতক্ষীরা সড়কের (আর-৭৬০) চেইনেজ ৩৮+০০০ হতে ৪২+৫০০ মিটার পর্যন্ত ৭টি আরসিসি কালভার্টসহ সড়ক উঁচুকরণ ও পুনঃনির্মাণ**

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

৩। বাস্তবায়নকারী সংস্থা : সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর।

৪। প্রকল্প এলাকা : সাতক্ষীরা জেলার তালা 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	সর্বশেষ সংশোধিত		মূল	সর্বশেষ সংশোধিত			
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮
১৮২৬.৪৬	২৭৮১.৬৫	২৫৬১.৬৫	০১-১০-২০০৯ থেকে ৩১-১২-২০১০	০১-১০-২০০৯ থেকে ৩১-১২-২০১৩	০১-১০-২০০৯ থেকে ৩০-০৬-২০১৫	৭৩৫.১৯ (৪০.০০%)	৪ বছর ৬ মাস (৩৬০%)

নোট- (১) প্রকল্পটি সম্পূর্ণ বাংলাদেশ সরকারের অর্থায়নে বাস্তবায়িত হয়েছে।

(২) ব্যয় বৃদ্দি ব্যতিরেকে বাস্তবায়ন মেয়াদ ৩০-০৬-২০১৫ পর্যন্ত ৪ দফায় বৃদ্ধি করা হয়।

৬। **প্রকল্পের পটভূমি ও উদ্দেশ্য:**

৬.১ পটভূমি: খুলনা-চুকনগর-সাতক্ষীরা সড়কটি একমাত্র সড়ক যা খুলনা ও সাতক্ষীরা জেলাকে সংযুক্ত করেছে। চিংড়ী পরিবহন ছাড়াও প্রতিদিন প্রায় ৬০০টি ভারী ট্রাক আমদানী এবং রপ্তানীযোগ্য পণ্য নিয়ে ভোমরা স্থল বন্দর দিয়ে দেশের বিভিন্ন স্থানে যাতায়াত করে। ২০০৬-০৭ অর্থ বছরের জলাবদ্ধতার কারণে এ সড়কের ৩০০ মিটার সড়ক নোয়াপাড়া চেইনেজ (৩৯+১০০ থেকে ৩৯+৪০০) ৩ ফুট পানির নিচে তলিয়ে যায় এবং সড়কটি ৩০ দিন পানির নিচে থাকে। ফলে সাতক্ষীরার সাথে খুলনার যোগাযোগ বিচ্ছিন্ন হয়ে পড়ে। এছাড়া, দেশের অন্যান্য স্থানের সাথেও ৪৫ দিন সাতক্ষীরার যোগাযোগ বিচ্ছিন্ন থাকে। এর পর সড়কটি কার্পেটিং এবং সীলকোট দ্বারা মেরামত করা হয়। পরবর্তী বছরে অর্থাৎ ২০০৭-২০০৮ অর্থ বছরে নোয়াপাড়া থেকে মির্জাপুর পর্যন্ত পুনরায় সড়কটির ৯০০ মিটার ৪ ফুট পানি নিচে নিমজ্জিত হয় এবং ২ মাস সাতক্ষীরা ও খুলনার মধ্যে সরাসরি সড়ক যোগাযোগ বন্ধ থাকে। এ প্রেক্ষিতে ২৪.১০.২০০৮ তারিখে প্রাক্তন মাননীয় কৃষি এবং পানি সম্পদ উপদেষ্টা নিমজ্জিত সড়কটি পরিদর্শন করেন অর্থাৎ জরুরী ভিত্তিতে সড়কটি মেরামতের প্রয়োজনীয় ব্যবস্থা গ্রহণের নির্দেশ প্রদান করেন। উক্ত নির্দেশের প্রেক্ষিতে আলোচ্য প্রকল্পটি গ্রহণ করা হয়। প্রকল্পটি ১৮২৬.৪৬ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ০১/১০/২০০৯ হতে ৩১/১২/২০১০ মেয়াদে বাস্তবায়নের জন্য মাননীয় পরিকল্পনা মন্ত্রী কর্তৃক ১৮/১১/২০০৯ তারিখে অনুমোদিত হয়। এরপর ২ দাফায় প্রকল্পটির মেয়াদ জুন, ২০১৩ পর্যন্ত বৃদ্ধি করা হয়। পরবর্তীতে আরসিসি প্যালাসাইডিং, ম্যাট্রেসিং, জিও-টেক্সটাইল ইত্যাদি দিয়ে রক্ষাপ্রদ কাজ অন্তর্ভুক্তি, মাটির কাজের পরিমাণ হ্রাস, আরসিসি বক্স কালভার্টের দৈর্ঘ্য বৃদ্ধি, ফ্লেক্সিবল পেভমেন্টের ব্যয় হ্রাস প্রভৃতি কারণে প্রকল্পটির ১ম সংশোধন প্রস্তাব ০২/০৭/২০১৩ তারিখে একনেক কর্তৃক অনুমোদিত হয় যার ব্যয়

২৭৮১.৬৫ লক্ষ টাকা এবং বাস্তবায়ন মেয়াদ ০১/১০/২০০৯ হতে ৩১/১২/২০১৩ পর্যন্ত। এর পর ২ দফায় প্রকল্পটির মেয়াদ ৩১/১২/২০১৩ হতে ৩০/০৬/২০১৫ পর্যন্ত বৃদ্ধি করা হয়।

৬.২ উদ্দেশ্য: প্রকল্পের মূল উদ্দেশ্য হলো-

- জলাবদ্ধতার ফলে নিমজ্জিত হওয়া সড়ককে রক্ষা করার নিমিত্ত সড়ক উঁচুকরণ;
- দক্ষ, নিরাপদ ও সমন্বিত সড়ক যোগাযোগ ব্যবস্থা নিশ্চিতকরণ;
- বৈদেশিক মুদ্রা অর্জনকারী দেশের রপ্তানীযোগ্য চিংড়ী পরিবহণে উন্নত সড়ক যোগাযোগ ব্যবস্থা স্থাপন; এবং
- খুলনা এবং সাতক্ষীরার মধ্যে সারা বছর সরাসরি সড়ক যোগাযোগ ব্যবস্থা নিশ্চিতকরণ।

৭। প্রকল্পের মূল কাজ:

- সড়ক বাধেঁ মাটির কাজ (২.১৫ লঃঘঃমিঃ);
- ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট পুনঃনির্মাণ (৪.৫০ কিঃমিঃ);
- হার্ডশোল্ডার নির্মাণ(৪.৫০ কিঃমিঃ);
- সার্ফেসিং (৪৬২৪.৫০ ঘঃমিঃ);
- আরসিসি বক্স কালভার্ট নির্মাণ (৫২.০০ মিটার);
- সাইন, সিগন্যাল, কিঃমিঃ পোষ্ট স্থাপনব (১টি);
- আরসিসি প্যালাসাইডিং (১৪২০.০০ মিটার);
- ম্যাট্রেসিং (২৭০০৩.০০ বঃমিঃ)
- জিও টেক্সটাইল (২৭০০৩.০০ বঃমিঃ)

৮। পিসিআর অনুসারে প্রকল্পের অঙ্গভিত্তিক বাস্তবায়ন:

(Financial Figure in Lac Tk**)**

Sl	Items of Work (as per latest RDPP	Unit	Target (as per RDPP)		Actual Progress	
			Physical (Quantity)	Financial	Physical (Quantity)	Financial
1	2	3	4	5	6	7
38.	Earth Work	Lcum	2.15	322.50	2.14	322.00
39.	Construction of Pavement	Km	4.50	470.88	4.50	455.88
40.	Construction of Hard Shoulder	Km	4.50	256.59	4.50	228.59
41.	Surfacing	Km	4.50	755.91	4.50	724.87
42.	Construction of RCC Box culvert	M	52.00	411.30	52.00	384.08
43.	RCC Palisading	M	1420.00	129.22	1420.00	113.60
44.	Matressing	Sqm	27003.00	351.04	27003.00	270.03
45.	Geotextile	Sqm	27003.00	57.52	27003.00	42.39
46.	Installation of sign, signal Km post	-	L.S	20.70	L.S	11.55
47.	General & site Facilities	-	L.S	3.97	L.S	8.66
	Total=			2781.65		2561.65

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
12.	Md. Abdul Khaleq Additional Chief Engineer, RHD Khulan Zone, Khulna	-	হ্যাঁ	১১-০৫-২০০৯	১৬-০২-২০১০
13.	Tapash Kumar Paul Additional Chief Engineer, RHD Khulan Zone, Khulna	-	হ্যাঁ	১৬-০২-২০১০	১৩-০৫-২০১০
14.	M. Mohammad Soriful Islam Additional Chief Engineer, RHD Khulan Zone, Khulna	-	হ্যাঁ	১৩-০৫-২০১০	০৫-০১-২০১১
15.	Md. Abdul Kuddus-2 Additional Chief Engineer, RHD Khulan Zone, Khulna	-	হ্যাঁ	০৫-০১-২০১১	০৩-০২-২০১১
16.	Md. Abdul Halim Mia Additional Chief Engineer, RHD Khulan Zone, Khulna	-	হ্যাঁ	০৩-০২-২০১১	৩০-০৬-২০১১
17.	Md. Zikrul Haque Additional Chief Engineer, RHD Khulan Zone, Khulna	-	হ্যাঁ	৩০-০৬-২০১১	১৯-০৭-২০১১
18.	Tapash Kumar Paul Additional Chief Engineer, RHD Khulan Zone, Khulna	-	হ্যাঁ	১৯-০৭-২০১১	১৫-০২-২০১২
19.	Md. Gulzar Hossain Additional Chief Engineer, RHD Khulan Zone, Khulna	-	হ্যাঁ	১৫-০২-২০১২	০৭-০৩-২০১৩
20.	Kazi Mohammad Ali Additional Chief Engineer, RHD Khulan Zone, Khulna	-	হ্যাঁ	০৭-০৩-২০১৩	৩০-০৭-২০১৫

উপরোক্ত ছক পর্যালোচনায় দেখা যায়, আলোচ্য প্রকল্পে মোট ৯জন প্রকল্প পরিচালক দায়িত্ব পালন করেছেন। তাঁদের অধিকাংশের মেয়াদ ১ বছরের কম। প্রকল্পটি১ বছর ৩ মাস মেয়াদে বাস্তবায়নের জন্য অনুমোদন করা হলেও এর প্রকৃত বাস্তবায়ন সময় লেগেছে ৫ বছর ৯ মাস। অর্থাৎ প্রকল্পটির মূল অনুমোদিত মেয়াদের তুলনায় মেয়াদ বৃদ্ধি পেয়েছে ৪ বছর ৬ মাস বছর (৩৬০%)।

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

নং	প্যাকেজ/কাজের নাম	-প্রাক্কলিত ব্যয় -কার্যাদেশকৃত মূল্য -প্রদত্ত বিল (লক্ষ টাকায়)	-দরপত্র আহবানের তারিখ -চুক্তির তারিখ -চুক্তি অনুযায়ী কাজ সমাপ্তির তারিখ -প্রকৃত সমাপ্তির তারিখ	ঠিকাদার প্রতিষ্ঠানের নাম ও ঠিকানা	অগ্রগতি
প্যাকেজ নং-১					
১	Raising and Re-const. of Khulna-Chuknagar-Satkhira Road (R-760) from ch. 38+000 to 42+500 including Const. of 07 Nos. R.C.C Box Culvert at ch: 38+610, 39+193, 39+750, 40+180, 40+900, 41+227, 41+525 under Road Division, Satkhira during the year 2009-2010	২২৪১.৮৭ ২১১৯.০৯ ৪২৪.১৫	-১০/১২/২০০৯ -০৭/০৭/২০১০ -৩০/০৬/২০১৩ -১৯/০৫/২০১৩	মেসার্স তাহের ব্রাদার্স লিঃ	১০০%
প্যাকেজ নং-২					
	Rcc palisidng along with Brick Matressing of Khulna-Chuknagar-Sathira Road (Road No. R-760) from Chainagae 39+920 to 40+310 and 40+660 to 41+820 under Road Dvision , Sathira During the year 2013-2014	৫৩৭.০৮ ৪২৮.১৮ ৪২৮.১৮	১০/১১/২০১৩ ১৯/০৭/২০১৪ ১৮/০৭/২০১৪ ২৮/০৬/২০১৪	মেসার্স আমিন এন্ড কোং	১০০%

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

অর্থবছর	ডিপিপি/আরডিপিপি'র সংস্থান	এডিপি/আরএডিপি বরাদ্দ	টাকা অবমুক্তি	ব্যয়
১	২	৩	৪	৫
২০০৯-১০	-	-	-	-
২০১০-১১	৫০০.০০	৫০০.০০	৫০০.০০	৫০০.০০
২০১১-১২	৩৭৯.০০	৩৭৯.০০	৩৭৯.০০	৩৭৯.০০
২০১২-১৩	১৭৩৬.২৫	৭৫০.০০	৭৫০.০০	৭৫০.০০
২০১৩-১৪	১৬৬.৪০	৫০৮.০০	৫০৮.০০	৫০৮.০০
২০১৪-১৫	-	৪২৪.১৬৫	৪২৪.১৬৫	৪২৪.১৬৫
মোট=	২৭৮১.৬৫	২৫৬১.৬৫	২৫৬১.৬৫	২৫৬১.৬৫

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	০১/১০/২০০৯ হতে ৩১/১২/২০১০	১৮২৬.৪৬
ব্যয় বৃদ্ধি ব্যতিরেকে মেয়াদ বৃদ্ধি ১ম বার	০১/১০/২০০৯ হতে ৩০/০৬/২০১২	-
ব্যয় বৃদ্ধি ব্যতিরেকে মেয়াদ বৃদ্ধি ২য় বার	০১/১০/২০০৯ হতে ৩০/০৬/২০১৩	
১ম সংশোধিত অনুমোদিত	০১/১০/২০০৯ হতে ৩১/১২/২০১৩	২৭৮১.৬৫
ব্যয় বৃদ্ধি ব্যতিরেকে মেয়াদ বৃদ্ধি ৩য় বার	০১/১০/২০০৯ হতে ৩০/০৬/২০১৪	
ব্যয় বৃদ্ধি ব্যতিরেকে মেয়াদ বৃদ্ধি ৪র্থ বার	০১/১০/২০০৯ হতে ৩০/০৬/২০১৫	-

১৩.২ **সার্বিক অগ্রগতিঃ** প্রকল্পের আওতায় জুন, ২০১৫ পর্যন্ত ক্রমপুঞ্জিত আর্থিক অগ্রগতি হয়েছে ২৫৬১.৬৫ লক্ষ টাকা যা অনুমোদিত ব্যয় ২৭৮১.৬৫ লক্ষ টাকার ৯২.০৯%।

১৪। **প্রকল্প পরিদর্শনঃ** গত ০২/১১/২০১৬ তারিখে আইএমইডি 'র সহকারী পরিচালক জনাব জয়নাল মোল্লা কর্তৃক প্রকল্পটি সরেজমিন পরিদর্শন করা হয়। পরিদর্শনকালে সাতক্ষীরা সড়ক বিভাগের কর্মকর্তাগণ উপস্থিত ছিলেন। পরিদর্শন পর্যবেক্ষণ নিম্নরূপঃ

১৪.১ **সড়ক বাঁধে মাটির কাজ:** অনুমোদিত ডিপিপিতে সড়ক বাঁধ নির্মাণ, প্রশস্তকরণ ও উঁচুকরণের জন্য ৩২২.৫০ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ২.১৫ লক্ষ ঘন মিটার মাটির কাজ করার সংস্থান রাখা হয়। প্রকল্পের পিসিআর অনুযায়ী সড়ক বাঁধ নির্মাণ, প্রশস্তকরণ ও উঁচুকরণে জন্য মোট ৩২২.০০ লক্ষ টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে ২.১৪ লক্ষ ঘন মিটার মাটির কাজ সম্পন্ন করা হয়েছে। পরিদর্শনে দেখা যায় ৪.৫০ কিঃমিঃ সড়ক ব্যাপী মাটির কাজ করা হয়েছে এবং সড়কের পুরো অংশ ব্যাপী পর্যাপ্ত (৫ মিটার) সফট শোল্ডার রয়েছে।





চিত্র-১ ও ২: সড়ক বাঁধে মাটির কাজ

১৪.২ **ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট পুনর্নির্মাণ:** অনুমোদিত ডিপিপিতে ৪.৫০ কিলোমিটার ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট নির্মাণের জন্য ৪৭০.৮৮ লক্ষ টাকা ব্যয়ের সংস্থান রাখা হয়। প্রকল্পের পিসিআর অনুযায়ী ৪.৫০ কিলোমিটার ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট নির্মাণের জন্য ৪৫৫.৮৮ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে। পরিদর্শনে দেখা যায়, সড়কের চেইনেজ ৩৮+০০০ কিঃমিঃ হতে ৪২+৫০০ কিঃমিঃ পর্যন্ত ৪.৫০ কিঃমিঃ পেভমেন্ট নির্মাণ করা হয়েছে। সড়কের ক্যারিয়েজওয়ের প্রস্থ ৬.২ মিটার করা হয়েছে যা ডিপিপিতে সংযুক্ত ড্রইং অনুরূপ। রাস্তাটি ২০১২-১৩ অর্থবছরে নির্মাণ করা হওয়ার কারণে কিছু স্থানের Surface Rough এবং কিছু স্থানে Rutting তৈরী হয়েছে বলে উপ-বিভাগীয় প্রকৌশলী অবহিত করেন।




চিত্র-৩ ও ৪: নির্মিত ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট

১৪.৩ **হার্ড শোল্ডার নির্মাণ:** অনুমোদিত ডিপিপিতে ৪.৫০ কিলোমিটার হার্ড শোল্ডার নির্মাণের জন্য ২৫৬.৫৯ লক্ষ টাকা ব্যয়ের সংস্থান রাখা হয়। প্রকল্পের পিসিআর অনুযায়ী ৪.৫০ কিলোমিটার হার্ড শোল্ডার জন্য ২২৮.৫৯ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে। পরিদর্শনে দেখা যায়, হার্ড শোল্ডারের প্রস্থ ১.২০ মিটার করা হয়েছে যা অনুমোদিত ডিপিপিতে সংযুক্ত ড্রইং অনুরূপ। পরিদর্শনে দেখা যায় ৪.৫০ কিলোমিটার সড়ক ব্যাপী হার্ড শোল্ডার নির্মাণ করা হয়েছে। হার্ড শোল্ডার কোথাও ক্ষতিগ্রস্ত দেখা যায়নি।




চিত্র-৫ ও ৬: নির্মিত হার্ডশোল্ডার

১৪.৪ **সার্ফেসিং:** অনুমোদিত ডিপিপিতে ৪.৫০ কিলোমিটার সড়কের পেভমেন্ট সার্ফেসিং এর জন্য ৭৫৫.৯১ লক্ষ টাকা ব্যয় প্রাক্কলন করা হয়। প্রকল্পের পিসিআর এ ৪.৫০ কিলোমিটার পেভমেন্ট সার্ফেসিং এ ৭২৪.৮৭ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে। পরিদর্শনে দেখা যায়, সড়কের কিছু স্থানে বিশেষ করে চেইনেজ ৩৮+৬৫০ কিঃমিঃ, ৪০+২০০ কিঃমিঃ ও ৪১+৫০০ কিঃমিঃ এর নিকট কার্পেটিং কিছুটা ক্ষতিগ্রস্থ হয়েছে এবং সার্ফেস Rough হয়ে গিয়েছে। এছাড়া অধিকাংশ স্থানে সার্ফেসিং অক্ষত আছে।




চিত্র-৬ ও ৭: নির্মিত সড়কের Rough সার্ফেস

১৪.৫ **আরসিসি বক্স কালভার্ট নির্মাণ:** অনুমোদিত ডিপিপিতে ৫২.০০ মিটার (৭টি) আরসিসি বক্স কালভার্ট নির্মাণের জন্য ৪১১.০০ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। পিসিআর অনুযায়ী ৩৮৪.০৮ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ৭টি আরসিসি কালভার্ট নির্মাণ করা হয়েছে যাদের মোট দৈর্ঘ্য ৫২.০০ মিটার বলে কর্মকর্তাগণ তথ্য প্রদান করেন। পরিদর্শনে দেখা যায়, চেইনেজ ৩৮+৬১০, ৩৯+১৯৩, ৩৯+৭৫০, ৪০+১০০, ৪০+৯০০, ৪১+২২৭ ও ৪১+৫২৫ কিঃমিঃ এ যথাক্রমে ৬ মিটার, ৬ মিটার, ৬মিটার, ১০ মিটার, ১২ মিটার, ৬মিটার ও ৬ মিটার দৈর্ঘ্যের ৭টি কালভার্ট নির্মাণ করা হয়েছে। কালভার্টসমূহ পানি নিষ্কাশনে ব্যবহৃত হচ্ছে।





চিত্র ৮ ও ৯: নির্মিত আরসিসি বক্স কালভার্ট

১৪.৬ **রক্ষাপ্রদ কাজ:** অনুমোদিত ডিপিপিতে ১৪২০ মিটার আরসিসি প্যালাসাইডিংবাবদ ১২৯.২২ লক্ষ টাকা, ২৭০০০৩ বঃমিঃ ব্রিক ম্যাট্রেসিং বাবদ ৩৫১.০৪ লক্ষ টাকা ও জিও টেক্সটাইল দিয়ে স্লোপ রক্ষা বাবদ ৫৭.৫২ লক্ষ টাকা ব্যয়ে সংস্থান ছিল। এছাড়া ম্যাট্রেসিং এর নিচে দিয়ে slop ঢেকে দেয়ার সংস্থান ছিল। পিসিআর অনুযায়ী ১১৩.৬০ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ১৪২০.০০ মিটার আরসিসি প্যালাসাইডিং, ২৭০.০৩ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ২৭০০৩.০০ বঃমিঃ ব্রিক ম্যাট্রেসিং ও ৪২.৩৯ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ২৭০০৩.০০ বঃমিঃ জিও টেক্সটাইলের কাজ করা হয়েছে। পরিদর্শনের দেখা যায় রক্ষাপ্রদ কাজসমূহ অক্ষত রয়েছে।



চিত্র-১০ আরসিসি প্যালাসাইডিং দিয়ে রক্ষাপ্রদ কাজ



চিত্র-১১: ব্রিক ম্যাট্রেসিং দিয়ে রক্ষাপ্রদ কাজ

১৪.৭ **সাইন, সিগন্যাল ও কিঃমিঃ পোষ্ট স্থাপন:** ৪.৫০ কিঃমিঃ সড়কের সাইন, সিগন্যাল ও কিঃমিঃ পোস্ট স্থাপনের জন্য অনুমোদিত আরডিপিপিতে ২০.৭০ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। পিসিআর অনুযায়ী ১১.৫৫ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ৪.৫০ কিঃমিঃ সড়কে সাইন, সিগন্যাল ও কিঃমিঃ পোষ্ট স্থাপন করা হয়েছে। পরিদর্শনে দেখা যায় ৪.৫০ কিঃমিঃ সড়ক ব্যাপী সাইন, সিগন্যাল ও কিঃমিঃ পোষ্ট স্থাপন করা হয়েছে তবে তা পর্যাপ্ত নয় বলে প্রতীয়মান হয়।





চিত্র-১২ ও ১৩ : সড়কে স্থাপিত সাইন, সিগন্যাল

১৫। **প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জনঃ**

পরিকল্পিত	উদ্দেশ্য অর্জন
প্রকল্পের মূল উদ্দেশ্য হলো- ➢ জলাবদ্ধতার ফলে নিমজ্জিত হওয়া সড়ককে রক্ষা করার নিমিত্ত সড়ক উঁচুকরণ; ➢ দক্ষ, নিরাপদ ও সমন্বিত সড়ক যোগাযোগ ব্যবস্থা নিশ্চিতকরণ; ➢ বৈদেশিক মুদ্রা অর্জনকারী দেশের রপ্তানীযোগ্য চিংড়ী পরিবহণে উন্নত সড়ক যোগাযোগ ব্যবস্থা স্থাপন; এবং ➢ খুলনা এবং সাতক্ষীরার মধ্যে সারা বছর সরাসরি সড়ক যোগাযোগ ব্যবস্থা নিশ্চিতকরণ।	➢ জলাবদ্ধতার ফলে নিমজ্জিত হওয়া সড়ককে রক্ষা করার নিমিত্ত সড়ক উঁচু করা হয়েছে; ➢ যোগাযোগ ব্যবস্থার উন্নয়ন হয়েছে; এবং ➢ খুলনা এবং সাতক্ষীরার মধ্যে সারা বছর সরাসরি সড়ক যোগাযোগ ব্যবস্থা স্থাপিত 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 প্রকল্পটি ১ বছর ৩মাস মেয়াদে বাস্তবায়নের জন্য অনুমোদন করা হয়। কিন্তু মূল অনুমোদিত প্রকল্পের তুলনায় প্রকল্প বাস্তবায়নে আরো অতিরিক্ত সময় ব্যয় হয়েছে ৪ বছর ৬ মাস (৩৬০%) (অনু: ৫);

১৯.২ প্রকল্পটি বাস্তবায়নে ৪ বছর ৮ মাসে ৯ (নয়) বার প্রকল্প পরিচালক পরিবর্তন করা হয়েছে (অনু: ৯);

১৯.৫ সড়কের কিছু স্থানে Surface Rough এবং কিছু স্থানে Ruting তৈরী হয়েছে (অনু: ১৪.২);

১৯.৬ সড়কের কিছু স্থানে বিশেষ করে চেইনেজ ৩৮+৬৫০ কিঃমিঃ, ৪০+২০০ কিঃমিঃ ও ৪১+৫০০ কিঃমিঃ এর নিকট কার্পেটিং ক্ষতিগ্রস্থ হয়েছে (অনু: ১৪.৪);

১৯.৭ সড়ক ব্যাপী সাইন, সিগন্যাল ও কিঃমিঃ পোষ্ট স্থাপন করা হলেও তা পর্যাপ্ত নয় (অনু: ১৪.৭); এবং

১৯.৮ সমাপ্ত প্রকল্পটির External Audit সম্পন্ন করা হয়নি (অনু: ১৮)।

২০। **মতামত/সুপারিশঃ**

২০.১ প্রকল্পটি বাস্তবায়নে মূল অনুমোদিত মেয়াদের তুলনায় অতিরিক্ত সময় ব্যয় হয়েছে ৪ বছর ৬ মাস (৩৬০%)। সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ ভবিষ্যতে প্রকল্প বাস্তবায়নে মেয়াদ বৃদ্ধি বিষয়টি কঠোরভাবে নিয়ন্ত্রণ করবে (অনু: ৫ ও ১৯.১);

২০.২ প্রকল্পটি বাস্তবায়নে ৪ বছর ৮ মাসে ৯ (নয়) বার প্রকল্প পরিচালক পরিবর্তন করা হয়েছে। ঘন ঘন প্রকল্প পরিচালক বদলের প্রেক্ষিতে অনেক ক্ষেত্রে প্রকল্প বাস্তবায়ন ত্বরান্বিত এবং গুণগতমান রক্ষা করা সম্ভব হয় না। মন্ত্রণালয় বিষয়টি গুরুত্বের সাথে বিবেচনা করে ভবিষ্যতে গৃহীতব্য প্রকল্পে প্রকল্প বাস্তবায়নকালীন সময়ের জন্য একজন প্রকল্প পরিচালক নিয়োগের প্রয়োজনীয় উদ্যোগ গ্রহণ করবে (অনু: ৯ ও ১৯.২);

২০.৩ সড়কের যে সকল স্থানে Surface Rough এবং Ruting তৈরী হয়েছে তা জরুরিভাবে মেরামতের ব্যবস্থা গ্রহণ করতে হবে (অনু: ১৪.২ ও ১৯.৫);

২০.৪ সড়কের যেসব স্থানে বিশেষ করে চেইনেজ ৩৮+৬৫০ কিঃমিঃ, ৪০+২০০ কিঃমিঃ ও ৪১+৫০০ কিঃমিঃ এর নিকট ক্ষতিগ্রস্ত কার্পেটিং জরুরীভিত্তিতে সংস্কারের ব্যবস্থা গ্রহণ করতে হবে (অনু: ১৪.৪ ও ১৯.৬);।

২০.৫ সড়কে পর্যাপ্ত সংখ্যক সাইন, সিগন্যাল ও কনক্রিট পোষ্ট স্থাপন করতে হবে (অনু: ১৪.৭ ও ১৯.৭);

২০.৬ সমাপ্ত প্রকল্পটির সত্বর External Audit সম্পন্ন করতে হবে (অনু: ১৮ ও ১৯.৮); এবং

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

মির্জাপুর (গড়াই)-সখিপুর সড়ক উন্নয়ন (১ম সংশোধিত) শীর্ষক প্রকল্পের সমাপ্তি মূল্যায়ন প্রতিবেদন

(সমাপ্তঃ জুন, ২০১৫)

১। প্রকল্পের নাম : **মির্জাপুর (গড়াই)-সখিপুর সড়ক উন্নয়ন (১ম সংশোধিত)**

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

৩। বাস্তবায়নকারী সংস্থা : সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর।

৪। প্রকল্প এলাকা : মির্জাপুর ও সখিপুর উপজেলা, টাঙ্গাইল জেলা

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	সর্বশেষ সংশোধিত		মূল	সর্বশেষ সংশোধিত			
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮
২৭৪৭.০৫ (-)	৩৫৮৫.৯০	৩৪৫১.০০ (-)	০১-০১-২০১১ থেকে ৩১-১২-২০১২	০১-০১-২০১১ থেকে ৩০-০৬-২০১৪	০১-০১-২০১১ থেকে ৩০-০৬-২০১৫	৭০৩.৯৫ (২৫.৬৩%)	২ বছর ৬ মাস (১২৫%)

নোট: ব্যয় বৃদ্দি ব্যতিরেকে বাস্তবায়ন মেয়াদ ৩০-০৬-২০১৫ পর্যন্ত বৃদ্ধি করা হয়

৬। **<u>প্রকল্পের পটভূমি ও উদ্দেশ্য:</u>**

৬.১ <u>পটভূমি:</u> প্রকল্পটি মির্জাপুর (গড়াই)-সখিপুর (Z-৪০১১) ২৭.৬০ কিঃমিঃ সড়কটি ঢাকা-টাঙ্গাইল জাতীয় মহাসড়কের ৬০তম কিঃমিঃ থেকে শুরু হয়ে সখিপুর উপজেলা সদরে সমাপ্ত হয়েছে। সড়কটির বিদ্যমান পেভমেন্ট ৩.৭০ মিঃ এবং ক্রেস্ট ৮.৩৫ মিঃ প্রশস্ত। সড়কটির পাশে বেশ কিছু গুরুত্বপূর্ণ বাজার, শিল্প কারখানা এবং স্কুল/কলেজ রয়েছে। তাছাড়া, সড়কের ২১তম কিঃমিঃ-এ নলুয়া বাজারে একটি Air Force Base Station রয়েছে। সড়কটিতে প্রতিদিন প্রচুর যানবাহন চলাচল করে। কিন্তু সড়কের প্রশস্ততা ৩.৭০ মিঃ হওয়ায় পাশাপাশি দুটি যানবাহন চলাচলে অসুবিধা হয়। সে প্রেক্ষিতে সড়কটিকে ৫.৫০ মিটারে প্রশস্তকরণের লক্ষ্যে আলোচ্য প্রকল্পটি গ্রহণ করা হয়।

৬.২ উদ্দেশ্য: প্রকল্পের মূল উদ্দেশ্য হলো- মির্জাপুর (গড়াই)-সখিপুর সড়ক উন্নয়নের মাধ্যমে উন্নত ও নিরাপদ যোগাযোগ স্থাপন।

৭। প্রকল্পের মূল কাজ:

- ভূমি উন্নয়ন (০.৪৮৬ লক্ষ ঘন মিটার);
- পেভমেন্ট প্রশস্তকরণ (২৭.০০কি:মি:);
- পেভমেন্ট শক্তিশালীকরণ (২৭.০০ কি:মি:);
- সার্ফেসিং (২৭.০০কি:মি:);
- বাস-বে নির্মাণ (১৩০.০০মি:);
- রক্ষাপ্রদ কাজ (১৫০০.০০ মি:);
- আরসিসি ড্রেন নির্মাণ (২০৪০.০০মি:)

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

(Financial Figure in Lac Tk**)**

	Items of Work (as per latest RDPP)	Unit	Target (as per Latest RDPP)		Actual Progress	
			Physical (Quantity)	Financial	Physical (Quantity)	Financial
	1	2	3	4	5	6
1.	Stationary	L.S	L.S	1.00	L.S	0.50
2.	Publications and tendering	L.S	L.S	1.00	L.S	0.50
3.	Laboratory Testing	L.S	L.S	2.00	L.S	-
4.	Survey & Design	L.S	L.S	2.00	L.S	-
5.	Clearing and Grubbing	Sqm	48600.00	12.47	48600.00	12.47
6.	Widening of Road Embankment	Lac cum	0.486	109.44	0.486	109.30
7.	Widening of Pavement	Km	27.00	1009.31	27.00	1009.31
8.	Strengthening of Existing Pavement	Km	27.00	992.29	27.00	992.29
9.	Surfacing (Carpeting & Seal Coat)	Km	27.00	1049.31	27.00	1047.56
10.	Construction of Bus Bay	Meter	130.00	23.51	130.00	16.71
11.	Protective Work (RCC Pre- Cast Palasiding)	Meter	1500.00	79.16	709.00	30.15
12.	Construction of RCC U-Drain with Slab	Meter	2040.00	190.71	1900.00	174.58
13.	Traffic Sign	Nos	75.00	4.14	75.00	3.75
14.	Sign Post	Nos	75.00	1.83	75.00	1.65
15.	Concrete	Nos	28.00	1.79	28.00	1.26
16.	Road Marking-Thermoplastic Material	Meter	6750.00	70.94	1900.00	15.97
17.	Maintenance During Construction	LS	LS	35.00	LS	35.00
18.	Physical Contingency (1%)					
19.	Price contingency (2%)					
	Total=			3585.90		3451.00

৯। **প্রকল্প পরিচালক সংক্রান্ত তথ্যাদিঃ**

ক্রমিক নং	প্রকল্প পরিচালকের নাম ও পদবী	দায়িত্বের ধরণ		কর্মকাল
		পূর্ণকালীন	খন্ডকালীন	
১	২	৩	৪	৫
1.	Md. Safiqul Islam	-	হ্যাঁ	২৪/০১/২০১০-১১/১০/২০১১
2.	Md. Arifur Rahman	-	হ্যাঁ	১১/১০/২০১১-০২/১১/২০১১
3.	Md. Safiqul Islam	-	হ্যাঁ	০২/১১/২০১১-২৯/১১/২০১১
4.	Md. Iqbal	-	হ্যাঁ	২৯/১১/২০১১-১২/১১/২০১২
5.	Chandan Kumar Basak	-	হ্যাঁ	১২/১১/২০১২-২৮/১১/২০১২
6.	Md. Monirul Islam	-	হ্যাঁ	২৮/১১/২০১২-০৫/০৮/২০১৪
7.	Shoaib Ahmed	-	হ্যাঁ	০৫/০৮/২০১৪- প্রকল্প সমাপ্ত পর্যন্ত

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 সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী পূর্ত কাজ ০৪টি প্যাকেজের মাধ্যমে ২৪৭৫.০১ লক্ষ টাকায় ক্রয়ের সংস্থান ছিল। সে অনুযায়ী ০৪টি প্যাকেজের আওতায় পূর্ত কাজ সম্পাদন করা হয়েছে। দরপত্র সংক্রান্ত প্রধান প্রধান তথ্য নিম্নরুপ:

(লক্ষ টাকায়)

	ক্রয় বিবরণী	দরপত্র			কাজ সমাপ্তির তারিখ	
		চুক্তিমূল্য	আহবানের তারিখ	চুক্তি স্বাক্ষর	চুক্তি অনুযায়ী	প্রকৃত
	১	৩	৪	৫	৬	৭
01	Strengthening of Pavement by providing bituminous carpeting & seal coat including widening of pavement Shakhipur-Road under Tangail Road Division during the year 2011-2012 (Ch: 5+200m to 11+700m)= 6.50 Km	১১৭০.০০	০৪/০৭/২০১১	২৮/১১/২০১১	২৪/০৮/২০১২	১৪/০৮/ ২০১৩
02	Resections, Raising, Strengthening & Widening of Shakhipur Bazar Portion Providing flexible pavement work & Construction of RCC U-drain with slab at 25th (P), 26th & 27th (p) Km of Mizapur (Gorai)-Shakhipur Road under Tangail Road Division during the year 2011-2012.	৫৯৪.০০	১৯/০১/২০১২	২৪/০৪/২০১২	২৪/০৪/২০১৩	২০/০৪/ ২০১৩
03	Widening pavement by providing improved sub-grade, Sub-base, type-1, Bituminous carpeting & Seal coat and strengthening of pavement by providing base type-1, bituminous carpeting & Seal Coat at 22th (p) Km to 25th (p) Km, Traffic sing, sing-post, concrete Kilometer post work at 1st Km to 28th (p) Km & Construction of Bus bay 3 nos at 19th (p), 22nd (p) and 27th (p) Km of Mizapur (Gorai)-Shakhipur Road under Tangail Road Division during the year 2013-2014.	৩৩৯.০০	০৫/০৬/২০১৪	১৬/০৯/২০১৪	২২/১২/২০১৪	১৯/১২/ ২০১৪
04	Widening by providing improved sub-grade, Sub-base, type-1, Bituminous	৩৪২.০০	১৬/০৬/২০১৪	১০/০৯/২০১৪	২০/১২/২০১৪	১৩/১২/ ২০১৪

(লক্ষ টাকায়)

	ক্রয় বিবরণী	দরপত্র			কাজ সমাপ্তির তারিখ	
		চুক্তিমূল্য	আহবানের তারিখ	চুক্তি স্বাক্ষর	চুক্তি অনুযায়ী	প্রকৃত
	১	৩	৪	৫	৬	৭
	carpeting & Seal coat and strengthening of pavement by providing base type-1, bituminous carpeting & Seal Coat at 1st (p) Km, 18th(p), 19th (p), 20th (p), Construction of Bus bay 3 nos at 14th (p), 15th (p) and 19th (p) & Road Marking work at 1st Km to 28th (p) Km of Mizapur (Gorai)-Shakhipur Road under Tangail Road Division during the year 2013-2014.					

১১। **প্রকল্পর বরাদ্দ ও অগ্রগতি (পিসিআর অনুযায়ী)**

(লক্ষ টাকায়)

অর্থবছর	ডিপিপি/আরডিপিপি লক্ষ্যমাত্রা	এডিপি/আরএডিপি বরাদ্দ	টাকা অবমুক্তি	ব্যয়
১	২	৩	৪	৫
২০১০-১১	১০০.০০	১০০.০০	১০০.০০	১০০.০০
২০১১-১২	৯০০.০০	৯০০.০০	৯০০.০০	৯০০.০০
২০১২-১৩	১৬১৯.১৫	১২০০.০০	১২০০.০০	১২০০.০০
২০১৩-১৪	৯৬৬.৭৫	৫৬৫.০০	৫৬৫.০০	৫৬৫.০০
২০১৪-১৫	-	৬৮৬.০০	৬৮৬.০০	৬৮৬.০০
মোট=	৩৫৮৫.৯০	৩৪৫১.০০	৩৪৫১.০০	৩৪৫১.০০

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

১৩। **সাধারণ পর্যবেক্ষণ:**

১৩.১ **প্রকল্পের অনুমোদন ও সংশোধনঃ**

(লক্ষ টাকায়)

	মেয়াদকাল	প্রাক্কলিত ব্যয়
মূল	০১/০১/২০১১ হতে ৩১/১২/২০১২ পর্যন্ত	২৭৪৭.০৫
ব্যয় বৃদ্ধি ব্যতিরেকে মেয়াদ বৃদ্ধি ১ম বার	০১/০১/২০১১ হতে ৩১/১২/২০১৩ পর্যন্ত	-
১ম সংশোধিত	০১/০১/২০১১ হতে ৩০/০৬/২০১৪ পর্যন্ত	৩৫৮৫.৯০
ব্যয় বৃদ্ধি ব্যতিরেকে মেয়াদ বৃদ্ধি ২য় বার	০১/০১/২০১১ হতে ৩০/০৬/২০১৫ পর্যন্ত	-

১৩.২ **সার্বিক আর্থিক ও বাস্তব অগ্রগতিঃ** প্রকল্পের আওতায় জুন, ২০১৫ পর্যন্ত ক্রমপুঞ্জিত আর্থিক অগ্রগতি হয়েছে ৩৪৫১.০০ লক্ষ টাকা যা অনুমোদিত ব্যয় ৩৫৮৫.৯০ লক্ষ টাকার ৯৬.২৩%।

১৪। **প্রকল্প পরিদর্শনঃ** গত ২৭/০৮/২০১৬ তারিখে আইএমইডি'র সহকারী পরিচালক জনাব জয়নাল মোল্লা কর্তৃক প্রকল্পটি সরেজমিন পরিদর্শন করা হয়। পরিদর্শনকালে টাঙ্গাইল সড়ক বিভাগের উপ-বিভাগীয় প্রকৌশলী উপস্থিত ছিলেন। পরিদর্শন পর্যবেক্ষণ নিম্নরূপঃ

১৪.১ **মাটির কাজ:** অনুমোদিত ডিপিপি অনুযায়ী বিদ্যমান সড়ক ০.৯০ মিটার সফট শোল্ডার নির্মাণসহ প্রশস্তকরণের জন্য ১২.৪৭ লক্ষ টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে ০.৪৮৬ ব:মি: এবং সড়ক বাঁধ প্রশস্তকরণের জন্য ১০৯.৪৪ লক্ষ টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে ০.৪৯ লক্ষ ঘন মিটার মাটির কাজ করার জন্য নির্ধারিত ছিল। সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ কর্তৃক প্রেরিত প্রকল্পের পিসিআর অনুযায়ী ১২.৪৭ লক্ষ টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে ০.৪৮৬ ব:মি: এবং সড়ক বাঁধ প্রশস্তকরণের জন্য ১০৯.৪৪ লক্ষ টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে ০.৪৯ লক্ষ ঘন মিটার মাটির কাজ সম্পন্ন করা হয়েছে। পরিদর্শনে দেখা যায়, ২৭.০০ কিঃমিঃ দীর্ঘ সড়কের বিভিন্ন সেকশনে সড়ক Widening and Reprofiling করা হয়েছে। তবে সড়কের অনেক স্থানে ০.৯০ মিটার প্রশস্ত সফট শোল্ডার পাওয়া যায়নি।



চিত্র-১: প্রকল্পের আওতায় নির্মিত সড়কের একাংশ



চিত্র-২: শোল্ডার বিহীন সড়ক

১৪.২ **ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট প্রশস্তকরণ ও মজবুতিকরণ:** অনুমোদিত ডিপিপি অনুযায়ী মির্জাপুর (গড়াই) হতে সখিপুর পর্যন্ত ২৭ কিঃমিঃ সড়ক প্রশস্তকরণ ও মজবুতিকরণের জন্য যথাক্রমে ১০০৯.৩১ লক্ষ ও ৯৯২.২৯ লক্ষ এটাকার সংস্থান ছিল। সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ কর্তৃক প্রেরিত প্রকল্পের পিসিআর অনুযায়ী ১০০৯.৩১ লক্ষ ও ৯৯২.২৯ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ২৭ কিঃমিঃ সড়ক প্রশস্তকরণ ও মজবুতিকরণ করা হয়েছে। পরিদর্শনে দেখা যায় সড়কের অনেক স্থানে খানাখন্দ তৈরী হয়েছে। বিশেষ করে বাজার অংশে রাস্তা ভেঙ্গে বড় আকারের পটহোল তৈরী হয়েছে। সড়কের পার্শ্বে নির্মিত ড্রেন ময়লা আবর্জনায় পরিপূর্ণ হয়ে গেছে। ফলে পানি নিস্কাশন হচ্ছে না। গত বর্ষায় রাস্তাটি ক্ষতিগ্রস্থ হয়েছে বলে নির্বাহী প্রকৌশলী অবহিত করেন। বাজার অংশে ইতোমধ্যে Periodic Maintenance Program (PMP) এর আওতায় Rigid Pavement নির্মাণ কাজ শুরু হয়েছে বলে তিনি জানান।

	
চিত্র-৩: বাজারের মধ্যে তৈরী হওয়া পটহোল	চিত্র-৪: প্রকল্পের আওতায় নির্মিত সড়ক

১৪.৩ **সার্ফেসিং:** ডিপিপিতে ১০৪৯.৩১ লক্ষ টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে ২৭.০০ কিঃমিঃ সড়কটি ৫.৫০ প্রস্থে কাপেটিং ও সীল কোট দিয়ে সার্ফেসিং করার জন্য নির্ধারিত ছিল। প্রদত্ত পিসিআর এর তথ্যমতে ৫০ মিলিমিটার পুরু DBS Wearing Course দিয়ে করার সংস্থান রয়েছে। পিসিআর এর তথ্যমতে ১০৪৭.৫৬.৩১ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ২৭ কিঃমিঃ সড়ক কার্পেটিং করা হয়েছে। পরিদর্শনে দেখা যায় সড়কটির অনেক স্থানে কার্পেটিং উঠে গিয়েছে। কার্পেটিং উঠে যাওয়ার কারণ জানতে চাওয়া হলে নির্বাহী প্রকৌশলী বলেন চেইনেজ ৫+২০০ কিঃমিঃ হতে ১১+৭০০ কিঃমিঃ সড়কের কার্পেটিং এর কাজটি ২০১৩ সালে সমাপ্ত হওয়ায় কার্পেটিং ক্ষতিগ্রস্ত হয়েছে। তবে কার্পেটিং সংস্কারের জন্য ইতোমধ্যে মেইনটেন্যান্স এর আওতায় কর্মসূচি গ্রহণ করা হয়েছে।

	
চিত্র-৫: সড়কের সার্ফেসিং উঠে যাওয়া অংশ	চিত্র-৬: সার্ফেসিং ভাল আছে এমন অংশ

১৪.৪ **বাস-বে নির্মাণ:** অনুমোদিত ডিপিপি অনুযায়ী মির্জাপুর (গড়াই) হতে সখিপুর পর্যন্ত ২৭ কিঃমিঃ সড়কে বাজার অংশে ২৩.৬১ টাকা ব্যয়ে ৬টি বাস-বে নির্মাণের সংস্থান ছিল। প্রদত্ত পিসিআর অনুযায়ী ১৬.৭১ টাকা ব্যয়ে ৬টি বাস-বে নির্মাণ করা হয়েছে। পরিদর্শনে দেখা যায় প্রকল্পের আওতায় ৬টি বাস-বে নির্মাণ করা হয়েছে। বাস-বে ৬টি সড়কের ১৪, ১৫, ১৯ (২টি), ২২, ২৭ তম কিঃমিঃ এ নির্মাণ করা হয়েছে।



চিত্র-৭: সখিপুরের নিকট নির্মিত বাস-বে



চিত্র-৮: ১৫তম কিঃমিঃ এ নির্মিত বাস-বে

১৪.৫ **রক্ষাপ্রদ কাজ:** অনুমোদিত ডিপিপিতে ১৫০০.০০ লক্ষ টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে ৭৯.১৬ মিঃ আরসিসি প্যালাসাইডিং দিয়ে রক্ষাপ্রদ কাজ করার জন্য নির্ধারিত ছিল। পিসিআর এ প্রদত্ত তথ্যানুযায়ী ৭০৯.০০ লক্ষ টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে উক্ত ৩০.১৫ বঃমিঃ প্যালাসাইডিং দিয়ে রক্ষাপ্রদ কাজ করা হয়েছে। পরিদর্শনে দেখা যায়, ২৭ কিঃমিঃ দীর্ঘ সড়কটির একপাশ দিয়ে বেশ কিছু পুকুর ডোবা ও জলাশয় রয়েছে। উক্ত পুকুর, ডোবা ও জলাশয়ের পাড় ঘেষে প্যালাসাইডিং স্লোপ প্রোটেকশনের কাজ করা হয়েছে। রক্ষাপ্রদ কাজটি অক্ষত রয়েছে।





চিত্র-৯ ও ১০ : প্যালাসাইডিং দিয়ে রক্ষাপ্রদ কাজ

১৪.৬ **আরসিসি ইউ ড্রেন নির্মাণ:** অনুমোদিত ডিপিপিতে ১৯০.৭১ লক্ষ টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে ২০৪০ মিঃ আরসিসি ইউ ড্রেন নির্মাণ করার জন্য নির্ধারিত ছিল। পিসিআর এ প্রদত্ত তথ্যানুযায়ী ১৭৪.৫৮ লক্ষ টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে ১৯০০.০০ মিটার আরসিসি ইউ ড্রেন নির্মাণ করা হয়েছে। পরিদর্শনে দেখা যায়, বিভিন্ন বাজার অংশে আরসিসি ইউ ড্রেন নির্মাণ করা হয়েছে। তবে তা ময়লা আবর্জনায় পূর্ণ হয়ে পানি নিস্কাশনে কার্যকর ভূমিকা পালন করতে পারছে না।



চিত্র-১১: আরসিসি ড্রেন

১৪.৭ **ট্রাফিক সাইন, সিগনাল, কনক্রিট পোস্ট:** অনুমোদিত ডিপিপি অনুযায়ী মির্জাপুর (গড়াই) হতে সখিপুর পর্যন্ত ২৭ কিঃমিঃ সড়কে যথাক্রমে ৪.১৪ লক্ষ, ১.৮৩লক্ষ ও ১.৭৯ লক্ষ টাকা ব্যয়ে যথাক্রমে ৭৫টি ট্রাফিক সাইন, ৭৫টি সাইন পোস্ট এবং ২৮টি কনক্রিট পোস্ট নির্মাণের সংস্থান ছিল। সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ কর্তৃক প্রেরিত প্রকল্পের পিসিআর অনুযায়ী যথাক্রমে ৩.৭৫ লক্ষ, ১.৬৪ লক্ষ ও ১.২৬ লক্ষ টাকা ব্যয়ে যথাক্রমে ৭৫টি ট্রাফিক সাইন, ৭৫টি সাইন পোস্ট এবং ২৮টি কনক্রিট পোস্ট স্থাপন করা হয়েছে। পরিদর্শনে সড়কে তেমন সাইন, সিগন্যাল ও কনক্রিট পোষ্ট দেখা যায়নি। নির্বাহী প্রকৌশলী জানান কিছু সাইন সিগন্যাল স্থাপন করা হয়েছিল তবে তা চুরি হয়ে গেছে। এক্ষণে নতুন করে তা স্থাপন করা হবে।

১৪.৮ **রোড মার্কিং:** অনুমোদিত ডিপিপি অনুযায়ী মির্জাপুর (গড়াই) হতে সখিপুর পর্যন্ত ২৭ কিঃমিঃ সড়কে থারমো প্লাস্টিক ম্যাটেরিয়াল দ্বারা ৬৭৫০ মিটার রোড মার্কিং করার জন্য নির্ধারিত ছিল। প্রেরিত প্রকল্পের পিসিআর অনুযায়ী ১৫.৯৭ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ১৯০০ মিটার রোড মার্কিং করা হয়েছে। পরিদর্শনে সড়কের বিভিন্ন স্থানে রোড মার্কি দেখা গেছে।



চিত্র-১২: রোড মার্কিংকৃত সড়ক

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

পরিকল্পিত	উদ্দেশ্য অর্জন
প্রকল্পের মূল উদ্দেশ্য হলো- মির্জাপুর (গড়াই)-সখিপুর সড়ক উন্নয়নের মাধ্যমে উন্নত ও নিরাপদ যোগাযোগ স্থাপন।	মির্জাপুর (গড়াই)-সখিপুর সড়ক উন্নয়নের মাধ্যমে উন্নত ও নিরাপদ যোগাযোগ স্থাপিত হওয়ায় প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জিত হয়েছে বলে প্রতীয়মান হয়।

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। **<u>পর্যবেক্ষণ:</u>**

১৯.১ প্রকল্পটি ২বছর মেয়াদে বাস্তবায়নের জন্য অনুমোদন করা হয়। কিন্তু মূল অনুমোদিত প্রকল্পের তুলনায় প্রকল্প বাস্তবায়নে আরো অতিরিক্ত সময় ব্যয় হয়েছে ২ বছর ৬ মাস (১২৫%)। ডিপিপি'র লক্ষ্যমাত্রা অনুযায়ী বছরভিত্তিক চাহিত অর্থও বরাদ্দ দেয়া হয়নি। অপর্যাপ্ত বরাদ্দের কারণে অনেক ক্ষেত্রে প্রকল্পের মেয়াদ বৃদ্ধির প্রয়োজন হয় (অনু: ৫ দ্রষ্টব্য);

১৯.২ প্রকল্পটি বাস্তবায়নে ৪ বছর ৬ মাসে ৭(সাত) বার প্রকল্প পরিচালক পরিবর্তন করা হয়েছে। অর্থাৎ গড়ে ৬ মাসে ১ (এক) বার প্রকল্প পরিচালক পরিবর্তন হয়েছে (অনু:৯);

১৯.৩ প্রকল্পের ক্রয় কার্যক্রমে ০১ ও ০২ নং প্যাকেজ বাস্তবায়নে ঠিকাদার কর্তৃক প্রায় ০১ বছর সময় বেশী নেওয়া হয়েছে। চুক্তি অনুযায়ী নির্ধারিত সময় সীমার মধ্যে কাজ বাস্তবায়ন করতে না পারলে ঠিকাদারের বিরুদ্ধে লিকুইডি ড্যামেজ আরোপ করা যায় (অনু: ১০);

১৯.৪ সড়কের অনেক স্থানে ০.৯০ মিটার প্রশস্ত সফট শোল্ডার পাওয়া যায়নি (অনু: ১৪.১);

১৯.৫ সড়কের অনেক স্থানে খানাখন্দ তৈরী হয়েছে বিশেষ করে বাজার অংশে রাস্তা ভেঙ্গে বড় আকারের পটহোল তৈরী হয়েছে। এছাড়া সড়কের পার্শ্বে নির্মিত ড্রেন ময়লা আবর্জনায় পরিপূর্ণ হয়ে গেছে। ফলে পানি নিস্কাশন হচ্ছে না (অনু: ১৪.১);

১৯.৬ সড়কের চেইনেজ ৫+২০০ কিঃমিঃ হতে ১১+৭০০ কিঃমিঃ অংশের বেশ কিছু স্থানে কার্পেটিং ক্ষতিগ্রস্ত হয়েছে (অনু: ১৪.৩);

১৯.৭ সড়কে পর্যাপ্ত সংখ্যক সাইন, সিগন্যাল ও কনক্রিট পোষ্ট স্থাপন করা হয়নি (অনু: ১৪.৭); এবং

১৯.৮ সমাপ্ত প্রকল্পটির সত্তর External Audit সম্পন্ন করা হয়নি (অনু: ১৮)।

২০। **<u>মতামত/সুপারিশঃ</u>**

২০.১ প্রকল্পটি বাস্তবায়নে মূল অনুমোদিত প্রকল্পের তুলনায় অতিরিক্ত সময় ব্যয় হয়েছে ২ বছর ৬ মাস (১১৬%)। ডিপিপি'র লক্ষ্যমাত্রার বিপরীতে এডিপিতে অর্থ বরাদ্দের স্বল্পতা ছিল। সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ ভবিষ্যতে MTBF Basket অনুযায়ী প্রকল্প গ্রহণ করবে এবং ডিপিপির আলোকে বরাদ্দ নিশ্চিত করবে (অনু: ৫);

২০.২ প্রকল্পটি বাস্তবায়নে ৪ বছর ৬ মাসে ৭(সাত) বার প্রকল্প পরিচালক পরিবর্তন করা হয়েছে। ঘন ঘন প্রকল্প পরিচালক বদলের প্রেক্ষিতে অনেক ক্ষেত্রে প্রকল্প বাস্তবায়ন ত্বরান্বিত এবং গুণগতমান রক্ষা করা সম্ভব হয় না। মন্ত্রণালয় বিষয়টি গুরুত্বের সাথে বিবেচনা করে ভবিষ্যতে গৃহীতব্য প্রকল্পে প্রকল্প বাস্তবায়নকালীন সময়ের জন্য একজন প্রকল্প পরিচালক নিয়োগের প্রয়োজনীয় উদ্যোগ গ্রহণ করবে (অনু: ৯);

২০.৩ প্রকল্পের ক্রয় কার্যক্রমে ০১ ও ০২ নং প্যাকেজের ক্ষেত্রে ঠিকাদার কর্তৃক অতিরিক্ত প্রায় ০১ বছর সময় নেয়ার ফলে লিকুইডিটি ড্যামেজ আরোপ করা হয়েছে কি না তা মন্ত্রণালয় পরীক্ষা করে দেখবে (অনু: ১০)।

২০.৪ সড়কের বিভিন্ন স্থানে বিশেষ করে বাজার অংশে রাস্তা ভেঙ্গে তৈরী হওয়া পটহোল জরুরীভিত্তিতে সংস্কারের ব্যবস্থা গ্রহণ করতে হবে (অনু: ১৯.৪);।

২০.৫ আরসিসি ড্রেন সংস্কারের মাধ্যমে কার্যকর করার ব্যবস্থা গ্রহণ করতে হবে (অনু: ১ ৪.৫);

২০.৬ সড়কের যে সকল স্থানে কার্পেটিং ক্ষতিগ্রস্ত হয়েছেতা সংস্কারের ব্যবস্থা গ্রহণ করতে হবে (অনু: ১৯.৫);

২০.৭ সড়কে পর্যাপ্ত সংখ্যক সাইন, সিগন্যাল ও কনক্রিট পোষ্ট স্থাপন করতে হবে (অনু: ১৯.৬);

২০.৮ সমাপ্ত প্রকল্পটির সত্তর External Audit সম্পন্ন করতে হবে (অনু: ১৮);এবং

২০.৯ অনুচ্ছেদ ২০.১ হতে ২০.৮ এর বিষয়ে গৃহীত ব্যবস্থা মন্ত্রণালয় আগামী ১ মাসের মধ্যে আইএমইডিকে অবহিত করবে।

নগরঘাটা (দিঘলিয়া)- আড়ুয়া-গাজীরহাট-তেরখাদা সড়ক পুনর্বাসন ও রক্ষাপ্রদ কাজ শীর্ষক প্রকল্পের প্রকল্প সমাপ্তি মূল্যায়ন প্রতিবেদন

(সমাপ্তঃ জুন, ২০১৫)

১। প্রকল্পের নাম : **নগরঘাটা (দিঘলিয়া)- আড়ুয়া-গাজীরহাট-তেরখাদা সড়ক পুনর্বাসন ও রক্ষাপ্রদ কাজ**

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

৩। বাস্তবায়নকারী সংস্থা : সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর।

৪। প্রকল্প এলাকা : খুলনা জেলার দিঘলিয়া ও তেরখাদা উপজেলা।

৫। প্রকল্পের বাস্তবায়ন সময় ও ব্যয় :

(লক্ষ টাকায়)

অনুমোদিত ব্যয়		প্রকৃত ব্যয়	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
১৮৫৭.৭২	১৭১৩.৪৮	১৪৯৯.০০	০১-০৭-২০১৩ থেকে ৩০-০৬-২০১৪	০১-০৭-২০১৩ থেকে ৩০-০৬-২০১৫	০১-০৭-২০১৩ থেকে ৩০-০৬-২০১৫	(-) ৩৫৮.৭২ (১৯.৩১%)	১ বছর (১০০%)

নোট: (১) প্রকল্পটি সম্পূর্ণ বাংলাদেশ সরকারের অর্থায়নে বাস্তবায়িত হয়েছে।

(২) প্রকল্পটি অনুমোদিত ব্যয়ের চেয়ে ৩৫৮.৭২ লক্ষ টাকা হ্রাস পেয়েছে।

৬। **প্রকল্পের পটভূমি ও উদ্দেশ্য:**

৬.১ পটভূমি: নগরঘাটা (দিঘলিয়া)- আড়ুয়া-গাজীরহাট-তেরখাদা সড়কটি খুলনা-যশোর জাতীয় মহাসড়কে ৪১তম কিলোমিটারে শুরু হয়ে দিঘলীয়া উপজেলার মধ্য দিয়ে তেরখাদা উপজেলা হেডকোয়ার্টারে সমাপ্ত হয়েছে। সড়কটি মোট দৈর্ঘ্য ২৯.০০ কিলোমিটার। প্রকল্প এলাকার সাথে বাগেরহাট এবং গোপালগঞ্জ জেলার সরাসরি সড়ক যোগাযোগ স্থাপন প্রকল্প এলাকার Industrial Facilities বৃদ্ধি এবং তেরখাদা ও দিঘলিয়া উপজেলা হেডকোয়ার্টারের সাথে খুলনা শহরের সড়ক যোগাযোগ উন্নত করার লক্ষ্যে প্রকল্পটি গ্রহণ করা হয়। প্রকল্পটি গত ২১/১১/২০১৩ তারিখে মাননীয় পরিকল্পনা মন্ত্রী কর্তৃক ১৮৫৭.৭২ লক্ষ টাকা এবং জুলাই ২০১৩ হতে জুন, ২০১৪ মেয়াদে বাস্তবায়নের জন্য অনুমোদিত হয়। পরবর্তীতে মাটির কাজের পরিমাণ এবং ফেরীঘাট নির্মাণের সংখ্যা হ্রাস করার কারণে প্রকল্পটির ১ম সংশোধন করা হয়। সংশোধিত প্রকল্পের ব্যয় ১৭১৩.৪৮ লক্ষ টাকা এবং বাস্তবায়ন মেয়াদ জুলাই, ২০১৩ হতে জুন, ২০১৫ পর্যন্ত।

৬.২ উদ্দেশ্য: প্রকল্পের মূল উদ্দেশ্য হলো-

- নগরঘাটা (দিঘলিয়া)-আড়ুয়া-গাজীরহাট-তেরখাদা সড়ক পুনর্বাসন; এবং
- রক্ষাপ্রদ কাজ সম্পাদনের মাধ্যমে বাগেরহাট ও গোপালগঞ্জ জেলার সাথে সরাসরি সড়ক যোগাযোগ স্থাপন।

৭। প্রকল্পের মূল কাজ:

- সড়ক বাঁধে মাটির কাজ (০.১৫৬ লঃঘঃমিঃ);
- নতুন পেভমেন্ট নির্মাণ (০.৮৫ কিঃমিঃ);
- বিদ্যমান পেভমেন্ট শক্তিশালীরকরণ (১.১০ কিলোমিটার);
- সার্ফেসিং (ডিবিএস ওয়ারিং কোর্স) (২৮.৫০ কিঃমিঃ);

- আরসিসি বক্স কালভার্ট নির্মাণ (৫টি) (১৫ মিটার);
- নদী শাসনে রক্ষাপ্রদ কাজ (৮০৩০ বঃমিঃ);
- আরসিসি প্যালাসাইডিং (২৫০ মিটার); এবং
- ফেরী ঘাট নির্মাণ ৪টি।

৮। পিসিআর অনুসারে প্রকল্পের অঙ্গভিত্তিক বাস্তবায়ন:

(Financial Figure in Lac Tk**)**

	Items of Work (as per latest RDPP	Unit	Target (as per RDPP)		Actual Progress	
			Physical (Quantity)	Financial	Physical (Quantity)	Financial
	1	2	3	4	5	6
1.	Earth Work on Road Embankment	Lac cum	0.174	17.54	0.174	17.38
2.	New Flxible Pavement					
	New Construction	Km	0.85	7.58	0.85	7.58
	Strengthening	Km	1.10	21.50	1.10	21.50
	Surfacing DBS Wearing Course	Km	28.50	804.77	28.50	804.77
3.	Protective work					
	River Bank Protectie Work (550m)	Sqm	8030.00	732.45	2530.00	599.72
	RCC Palisading	Meter	250.00	15.53	250.00	15.53
	Sign, Signal, Km post & Guide Post etc.	Km	29.00	23.63	29.00	23.63
	Construction of Ferry Ghat	Nos.	2.00	8.89	2.00	8.89
4	Physical Contingency (2%)	L.S	L.S	32.64	L.S	0.00
5	Price Contingency (3%)	L.S	L.S	48.96	L.S	0.00
	Total=			1713.48		1499.00

৯। প্রকল্প পরিচালক সংক্রান্ত তথ্যাদিঃ

ক্রমিক নং	প্রকল্প পরিচালকের নাম ও পদবী	দায়িত্বের ধরণ		কর্মকাল
		পূর্ণকালীন	খন্ডকালীন	
১	২	৩	৪	৫
1.	Kazi Mohammad Ali Additional Chief Engineer, RHD Khulan Zone, Khulna	-	হ্যাঁ	০৭-০৩-২০১৩ হতে ৩০-০৭-২০১৫

১০। ক্রয় সংক্রান্ত তথ্যাদিঃ

নং	প্যাকেজ/কাজের নাম	-প্রাক্কলিত ব্যয় -কার্যাদেশকৃত মূল্য -প্রদত্ত বিল	-দরপত্র আহবানের তারিখ -চুক্তির তারিখ -চুক্তি অনুযায়ী কাজ সমাপ্তির তারিখ -প্রকৃত সমাপ্তির তারিখ

নং	প্যাকেজ/কাজের নাম	-প্রাক্কলিত ব্যয় -কার্যাদেশকৃত মূল্য -প্রদত্ত বিল	-দরপত্র আহবানের তারিখ -চুক্তির তারিখ -চুক্তি অনুযায়ী কাজ সমাপ্তির তারিখ -প্রকৃত সমাপ্তির তারিখ
১	Construction of Embankment fill, Construction of New Pavement (3.66m), Surfacing (DBS-Wearing Course) 3.66m), Construction of RCC Box culvert (5 Nos), Protective Work (RCC Palasiding), Sign, signal & KM Post, Concrete Post.	৫১৬.৭০ ৪৪৬.১৫ ৪৪৬.১৫	২৩/০৯/২০১৪ ২৩/১২/২০১৪ ২২/০৪/২০১৫ ১৪/০৪/২০১৫
২	Construction of Embankment fill, Construction of New Pavement (3.66m), Surfacing (DBS-Wearing Course) 3.66m), Construction of RCC Box culvert (5 Nos), Protective Work (RCC Palasiding), Sign, signal & KM Post, Concrete Post.	৫১৬.৬৯ ৪৫৩.২৭ ৪৫৩.২৭	২৩/০৯/২০১৪ ২৩/১২/২০১৪ ২২/০৪/২০১৫ ৪/০৪/২০১৫
৩	River bank protective work	৭৩২.৪৫ ৫৯৯.৭২ ৫৯৯.৭২	১৮/০৭/২০১৩ ২০/১১/২০১৪ ২৯/০৫/২০১৫ ৩০/০৬/২০১৫

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

অর্থবছর	ডিপিপি/আরডিপিপি	এডিপি/আরএডিপি বরাদ্দ	টাকা অবমুক্তি	ব্যয়
১	২	৩	৪	৫
২০১৩-১৪	৫০০.০০	৫০০.০০	৫০০.০০	৫০০.০০
২০১৪-১৫	১২১৩.৪৮	৯৯৯.০০	৯৯৯.০০	৯৯৯.০০
মোট=	১৭১৩.৪৮	১৪৯৯.০০	১৪৯৯.০০	১৪৯৯.০০

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	০১/০৭/২০১৩ হতে ৩০/০৬/২০১৪	১৮৫৭.২২
১ম সংশোধন অনুমোদিত	০১/০৭/২০১৩ হতে ৩০/০৬/২০১৫	১৭১৩.৪৮

১৩.২ **সার্বিক অগ্রগতিঃ** প্রকল্পের আওতায় জুন, ২০১৫ পর্যন্ত ক্রমপুঞ্জিত আর্থিক অগ্রগতি হয়েছে ১৪৯৯.০০ লক্ষ টাকা যা অনুমোদিত ব্যয় ১৭১৩.৪৮ লক্ষ টাকার ৮৭.৫০%।

১৪। **প্রকল্প পরিদর্শনঃ** গত ০২/১১/২০১৬ তারিখে আইএমইডি 'র সহকারী পরিচালক জনাব জয়নাল মোল্লা কর্তৃক প্রকল্পটি সরেজমিন পরিদর্শন করা হয়। পরিদর্শনকালে খুলনা সড়ক বিভাগের কর্মকর্তাগণ উপস্থিত ছিলেন। পরিদর্শন পর্যবেক্ষণ নিম্নরূপঃ

১৪.১ **সড়ক বাঁধে মাটির কাজ:** অনুমোদিত ডিপিপিতে ঠিকাদার কর্তৃক borrow pit হতে সংগৃহীত মাটি দ্বারা সড়ক বাঁধ নির্মাণের জন্য ১৭.৫৪ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ০.১৭৪ লক্ষ ঘন মিটার মাটির কাজ করার সংস্থান রাখা হয়। প্রকল্পের পিসিআর অনুযায়ী সড়ক বাঁধ reprofiling, প্রশস্তকরণ ও উঁচুকরণে জন্য মোট ১৭.৩৮ লক্ষ টাকা প্রাক্কলিত

ব্যয়ে ০.১৭৪ লক্ষ ঘন মিটার মাটির কাজ সম্পন্ন করা হয়েছে। পরিদর্শনে দেখা যায় ২৯.০০ কিঃমিঃ সড়ক ব্যাপী মাটির কাজ করা হয়েছে এবং সড়কের পুরো অংশ ব্যাপী পর্যাপ্ত (৫ মিটার) সফট শোল্ডার রয়েছে।




চিত্র-১ ও ২: সড়ক বাঁধে মাটির কাজ

১৪.২ **নতুন পেভমেন্ট নির্মাণ:** অনুমোদিত ডিপিপিতে ০.৮৫ কিলোমিটার নতুন ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট নির্মাণের জন্য ৭.৫৮ লক্ষ টাকা ব্যয়ের সংস্থান রাখা হয়। প্রকল্পের পিসিআর অনুযায়ী ০.৮৫ কিলোমিটার ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট নির্মাণের জন্য ৭.৫৮ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে। পরিদর্শনে দেখা যায়, সড়কের চেইনেজ ২৩+১০০ হতে ২৩+৯৫০ কিঃমিঃ পর্যন্ত ০.৮৫০ কিঃমিঃ নতুন পেভমেন্ট নির্মাণ করা হয়েছে। সড়কের অন্যান্য স্থানের মত এ স্থানের প্রস্থ ৩.৬৬মিটার করা হয়েছে। চেইনেজ ২৪+০০০ এর নিকট একটি স্থানে সড়কের কার্পেট উঠে গিয়েছে এবং কিনারা ভেঙ্গে গেছে। উপ-বিভাগীয় প্রকৌশলী বলেন, গত বর্ষায় সড়কের এ স্থানটি ডুবে যায় এবং কয়েকদিন পানির প্রবাহিত হওয়ায় এ স্থানটি ক্ষতিগ্রস্থ হয়েছে।




চিত্র-৩ ও ৪: সড়কের ক্ষতিগ্রস্থ পেভমেন্ট

১৪.৩ **বিদ্যমান পেভমেন্ট শক্তিশালীকরণ:** অনুমোদিত ডিপিপিতে ১.১০ কিলোমিটার বিদ্যমান ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট শক্তিশালীকরণের জন্য ২১.৫০ লক্ষ টাকা ব্যয়ের সংস্থান রাখা হয়। প্রকল্পের পিসিআর অনুযায়ী ১.১০ কিলোমিটার বিদ্যমান ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট শক্তিশালীকরণের জন্য ২১.৫০ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে। পরিদর্শনে দেখা যায়,

১৪.৪ **সার্ফেসিং:** প্রকল্পের ২৮.৫০ কিঃমিঃ সড়কে ৮০৪.৭৭ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ডিবিএস ওয়্যারিং কোর্স দিয়ে সার্ফেসিং করার সংস্থান ডিপিপিতে রাখা হয়। পরিদর্শনে দেখা যায়, পুরো সড়ক ব্যাপী সার্ফেসিং করা হয়েছে। চেইনেজ ২৩+৫০০ কিঃমিঃ এ গর্ত করে সার্ফেস কোর্সের পুরুত্ব ৪২মিঃমিঃ পাওয়া গেছে। অনুমোদিত ডিপিপিতে সার্ফেস কোর্সের পুরুত্ব ৪০মিঃমিঃ করার জন্য নির্ধারিত ছিল। সড়কের কিছু স্থানে যেমন চেইনেজ ২৭+২০০ কিঃমিঃ এ Surface rough হয়ে গিয়েছে।

১৪.৫ **রক্ষাপ্রদ কাজ:** অনুমোদিত ডিপিপিতে ৫৫০ মিটার নদীর তীর সংরক্ষণের জন্য ৭৩২.৪৫ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। প্রকল্পের পিসিআর অনুযায়ী ৫৯৯.৭২ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ২৫৩০ বর্গমিটার নদীর তীর সংরক্ষণ কাজ করা হয়েছে। ডিপিপি'র সংস্থানের তুলনায় কম রক্ষাপ্রদ কাজ করার বিষয়ে প্রকল্পের নির্বাহী প্রকৌশলী অবহিত করেন যে, রক্ষাপ্রদ কাজ কম প্রয়োজন হওয়ায় তা কম করা হয়েছে। পরিদর্শনে দেখা যায় সুরমা নদীর তীর বরাবর সিসি ব্লক দিয়ে রক্ষাপ্রদ কাজ করা হয়েছে। এছাড়া সড়কের চেইনেজ ১১+৩০০ কিঃমিঃ এ আত্রাই নদীর ফেরীঘাটের উভয় পাশে ফেরীর পন্টুনে কাঠ নির্মিত প্যালাসাইডিং কাজ করা হয়েছে।




চিত্র-৫ ও ৬: সিসি ব্লক ও প্যালাসাইডিং দ্বারা রক্ষাপ্রদ কাজ

১৪.৬ **সাইন, সিগন্যাল, কিঃমিঃ পোষ্ট:** অনুমোদিত ডিপিপিতে সড়কে সাইন, সিগন্যাল, কিঃমিঃ পোষ্ট স্থাপনের জন্য ২৩.৬৩ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। প্রকল্পের পিসিআর অনুযায়ী এ খাতে ২৩.০০ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে। পরির্শনকালে দেখা যে, সড়কের চেইনেজ ০+০০০ কিঃমিঃ হতে ১৫+০০০ কিঃমিঃ পর্যন্ত বিভিন্ন স্থানে সাইন, সিগন্যাল স্থাপন করা হয়েছে তবে ২৫+০০০ হতে ২৮+৫০০ কিঃমিঃ পর্যন্ত পর্যাপ্ত সাইন, সিগন্যাল স্থাপন করা হয়নি। সড়কের বিভিন্ন স্থানে বিশেষ করে সড়কের বাঁক, ব্রীজের এ্যাপ্রোচ, উচুঁ স্থানে গাইড পোষ্ট স্থাপন করা হয়েছে।




চিত্র-৭ ও ৮: গাইড পোষ্ট ও কিলোমিটার পোষ্ট





চিত্র-৮ ও ৯: কিলোমিটার পোষ্ট ও সাইন সিগন্যাল

১৪.৭ ফেরীঘাট নির্মাণ: অনুমোদিত ডিপিপিতে ২টি ফেরীঘাট উন্নয়নের জন্য ৮.৮৯ লক্ষ টাকা ব্যয় প্রাক্কলন করা হয়। প্রকল্পের পিসি আর অনুযায়ী উক্ত টাকা ব্যয়ে দুটি ফেরীঘাটের উন্নয়ন করা হয়েছে। কর্মকর্তাগণ অবহিত করেন ফেরীঘাটের উভয় প্রান্তে সংযোগ সড়কের উন্নয়নে মাটির কাজ, রক্ষাপ্রদ কাজ, কার্পেটিং ইত্যাদি করা হয়েছে। পরিদর্শনকালে দেখা যায়, আত্রাই নদীর ফেরীঘাটে ফেরী চলাচল করছে। তবে ফেরীঘাটের উভয় প্রান্তের সংযোগ সড়ক ক্ষতিগ্রস্থ হয়েছে। কর্মকর্তাগণ অবহিত করেন যে, ভারী যানবাহন চলাচলের কারণে সংযোগ সড়ক ক্ষতি গ্রস্থ হয়েছে।




চিত্র-১০ ও ১১:ফেরী পন্টুনের ক্ষতিগ্রস্থ সংযোগ সড়ক

১৫। প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জনঃ

পরিকল্পিত	উদ্দেশ্য অর্জন
➢ নগরঘাটা (দিঘলিয়া)-আড়ুয়া-গাজীরহাট-তেরখাদা সড়ক পুনর্বাসন ➢ রক্ষাপ্রদ কাজ সম্পাদনের মাধ্যমে বাগেরহাট ও গোপালগঞ্জ জেলার সাথে সরাসরি সড়ক যোগাযোগ স্থাপন।	➢ নগরঘাটা (দিঘলিয়া)-আড়ুয়া-গাজীরহাট-তেরখাদা সড়ক পুনর্বাসন করা হয়েছে। ➢ রক্ষাপ্রদ কাজ সম্পাদনের মাধ্যমে বাগেরহাট ও গোপালগঞ্জ জেলার সাথে সরাসরি সড়ক যোগাযোগ স্থাপিত হয়েছে।

১৬। উদ্দেশ্য অর্জিত না হয়ে থাকলে তার কারণঃপ্রকল্পের 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 প্রকল্পটি ১ বছর মেয়াদে বাস্তবায়নের জন্য অনুমোদন করা হয়। কিন্তু মূল অনুমোদিত প্রকল্পের তুলনায় প্রকল্প বাস্তবায়নে আরো অতিরিক্ত সময় ব্যয় হয়েছে ১ বছর (১০০%) (অনু: ৫);

১৯.২ সড়কের কিছু স্থান বিশেষ করে চেইনেজ ২৪+০০০ কিলোমিটার অংশ বর্ষায় ক্ষতিগ্রস্থ এবং কিনারা ভেঙ্গে গিয়েছে (অনু: ১৪.২);

১৯.৩ সড়কের কিছু স্থানে বিশেষ করে চেইনেজ ২৭+২০০ কিঃমিঃ এ কার্পেটিং ক্ষতিগ্রস্থ হয়েছে (অনু: ১৪.৪);

১৯.৪ সড়ক ব্যাপী সাইন, সিগন্যাল ও কিঃমিঃ পোষ্ট স্থাপন করা হলেও তা পর্যাপ্ত নয় (অনু: ১৪.৬);

১৯.৫ আত্রাই নদীর ফেরী ঘাটের উভয় প্রান্তের পন্টুনের সংযোগ সড়ক ক্ষতিগ্রস্থ হয়েছে (অনু: ১৪.৭); এবং

১৯.৬ সমাপ্ত প্রকল্পটির External Audit সম্পন্ন করা হয়নি (অনু: ১৮)।

২০। **মতামত/সুপারিশঃ**

২০.১ প্রকল্পটি বাস্তবায়নে মূল অনুমোদিত প্রকল্পের তুলনায় অতিরিক্ত সময় ব্যয় হয়েছে ১ বছর (১০০%)। সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ ভবিষ্যতে প্রকল্প বাস্তবায়নে বিলম্ব পরিহার করার ব্যবস্থা গ্রহণ করবে (অনু: ৫ ও ১৯.১);

২০.২ সড়কের ক্ষতিগ্রস্থ ও কিনারা ভাঙ্গা অংশসমূহ চিহ্নিত করে দ্রুত মেরামতের ব্যবস্থা গ্রহণ করতে হবে (অনু: ১৯.২ ও ১৯.৩);

২০.৩ সড়কে পর্যাপ্ত সংখ্যক সাইন, সিগন্যাল ও কনক্রিট পোষ্ট স্থাপন করতে হবে (অনু: ১৯.৪);

২০.৪ আত্রাই নদীর ফেরী ঘাটের উভয় প্রান্তের ক্ষতিগ্রস্ত পন্টুন মেরামতের ব্যবস্থা গ্রহণ করতে হবে (অনু: ১৯.৫); এবং

২০.৫ সমাপ্ত প্রকল্পটির সত্বর External Audit সম্পন্ন করতে হবে (অনু: ১৮ ও ১৯.৮); এবং

২০.৬ অনুচ্ছেদ ২০.১ হতে ২০.৫ এর বিষয়ে গৃহীত ব্যবস্থা মন্ত্রণালয় আগামী ১ মাসের মধ্যে আইএমইডিকে অবহিত করবে।

“পাগলা-জগন্নাথপুর-রাণীগঞ্জ-আউশকান্দি সড়ক নির্মাণ” শীর্ষক প্রকল্পের সমাপ্তি মূল্যায়ন প্রতিবেদন

(সমাপ্তঃ জুন, ২০১৫)

১। প্রকল্পের নামঃ **পাগলা-জগন্নাথপুর-রাণীগঞ্জ-আউশকান্দি সড়ক নির্মাণ**

২। বাস্তবায়নকারী সংস্থাঃ সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর।

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

৪। প্রকল্পের বাস্তবায়ন সময় ও ব্যয়ঃ

(লক্ষ টাকায়)

প্রাক্কলিত ব্যয় (প্রঃসাঃ)		প্রকৃত ব্যয় (প্রঃ সাঃ)	পরিকল্পিত বাস্তবায়নকাল		প্রকৃত বাস্তবায়নকাল	অতিরিক্ত ব্যয় (মূল প্রাক্কলিত ব্যয়ের %)	অতিরিক্ত সময় (মূল বাস্তবায়নকালের %)
মূল	সর্বশেষ সংশোধিত		মূল	সর্বশেষ সংশোধিত			
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮
২৪৩১.০০ (-)	৫১৮৯.৮৮ (-)	৫১১৩.৫১ (-)	০১-৭-২০০৬ থেকে ৩০-৬-২০০৯	০১-৭-২০০৬ থেকে ৩০-৬-২০১৫	০১-৭-২০০৬ থেকে ৩০-৬-২০১৫	১১০.২৬%	৯ বছর (৩০০%)

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

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

SL No.	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 Component					
1.	Survey & Design	LS	9.00	LS	9.00	LS
	B) Capital component					
2.	Land acquisition	H	117.73	1.20	48.40	1.20
3.	Earth Work on Bridge approach & Road Embankment	L/m^3	394.90	2.59	394.90	2.59
4.	Construction of Pavement					
	(a) New Pavement	Km	882.95	10.17	882.95	10.17
	(b) H.B.B Portion	Km	585.74	8.00	585.74	8.00
	(c) Hard Shoulder	Km	323.30	15.34	323.30	15.34
	(d) Strengthening old pavement	Km	303.63	11.47	303.63	11.47
	(e) Carpeting on completed hard shoulder	Km	27.38	3.47	27.38	3.47

SL No.	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
	(f) Widening of pavement (Bibiana part)	Km	213.00	6.00	213.00	6.00
5.	Construction of RCC Bridge	Meter		Meter		Meter
	a) Construction of RCC Bridge (01 nos)	Meter	220.51	22.57	220.51	22.57
	b) Construction of PC girder Bridge (03 nos)	Meter	1063.15	98.56	1063.15	98.56
6.	Construction of RCC Box Culvert (11nos)	Meter	660.79	99.09	660.79	99.09
7.	Protective work					
	a) Slope Protection (CC block & geo textile)	L.S.q m.	239.76	0.172	239.76	0.172
	b) Slope Protection (Toe-wall)	Meter	50.00	2300.00	50.00	2300.00
	c) RCC retaining wall	Meter	20.00	80.00	20.00	80.00
8.	Construction & Maintenance of Kushiara Ferry Ghat	L.S	40.00	L.S	40.00	L.S
9.	Road Appurtenance (Sign, Signal, Km Post)	L.S	8.00	L.S	8.00	L.S
10.	Maintenance during construction	L.S	23.00	L.S	23.00	L.S
11.	Physical Contingency	2%	2.45			
12.	Price Contingency	3%	4.59			

৭। **প্রকল্প পরিচালক সংক্রান্ত তথ্যাদিঃ**

ক্র নং	নাম ও পদবী	কার্যধরণ	একাধিক প্রকল্পের দায়িত্ব	তারিখ	
				যোগদান	বদলী
১.	Md. Shohidul Alam ACE, Sylhet Zone	খন্ডকালীন	হ্যাঁ	১১/০৮/২০০৫	০৪/১২/২০০৬
২.	Engr. Md. Abdul Motin ACE, Sylhet Zone	খন্ডকালীন	হ্যাঁ	২১/০৯/২০০৬	০৫/১০/২০০৬
৩.	Md. Shohidul Alam ACE, Sylhet Zone	খন্ডকালীন	হ্যাঁ	০৫/১০/২০০৬	০৪/১২/২০০৬

ক্র নং	নাম ও পদবী	কার্যধরণ	একাধিক প্রকল্পের দায়িত্ব	তারিখ	
				যোগদান	বদলী
৪.	S.M. Sifuddin Khaled ACE, Sylhet Zone	খন্ডকালীন	হ্যাঁ	০৪/১২/২০০৬	২৯/০৭/২০০৭
৫.	Md. Mubarak Hosain ACE, Sylhet Zone	খন্ডকালীন	হ্যাঁ	২৯/০৭/২০০৭	০৯/০৯/২০০৭
৬.	S.M. Sifuddin Khaled ACE, Sylhet Zone	খন্ডকালীন	হ্যাঁ	০৯/০৯/২০০৭	১৮/০৮/২০০৮
৭.	Ali Ahmed Chowdhury ACE, Sylhet Zone	খন্ডকালীন	হ্যাঁ	১৮/০৮/২০০৮	০৩/০৯/২০০৮
৮.	S.M. Sifuddin Khaled ACE, Sylhet Zone	খন্ডকালীন	হ্যাঁ	০৩/০৯/২০০৮	২৭/১১/২০০৮
৯.	Md. Abdul Wadud ACE, Sylhet Zone	খন্ডকালীন	হ্যাঁ	০৪/০১/২০০৯	১৮/০৫/২০০৯
১০.	Md. A.H.M. Moinul Islam ACE, Sylhet Zone	খন্ডকালীন	হ্যাঁ	১৮/০৫/২০০৯	০৭/০১/২০১০
১১.	Md. Abul Kasham Bhuyan ACE, Sylhet Zone	খন্ডকালীন	হ্যাঁ	০৭/০১/২০১০	১৮/০১/২০১০
১২.	Md. Golam Kibria ACE, Sylhet Zone	খন্ডকালীন	হ্যাঁ	১৮/০১/২০১০	১১/০২/২০১০
১৩.	Ali Ahmed Chowdhury ACE, Sylhet Zone	খন্ডকালীন	হ্যাঁ	১১/০২/২০১০	২৫/০২/২০১০
১৪.	Md. Golam Kibria ACE, Sylhet Zone	খন্ডকালীন	হ্যাঁ	২৫/০২/২০০৮	২৫/০৩/২০১০
১৫.	Ali Ahmed Chowdhury ACE, Sylhet Zone	খন্ডকালীন	হ্যাঁ	২৫/০৩/২০১০	২৯/০২/২০১২
১৬.	A.Q.M Ekram Ullah ACE, Sylhet Zone	খন্ডকালীন	হ্যাঁ	০৮/০৩/২০১২	১২/০১/২০১৪
১৭.	Iftekhar Kabir ACE, Sylhet Zone	খন্ডকালীন	হ্যাঁ	১২/০১/২০১৪	প্রকল্প সমাপ্তি পর্যন্ত

সংশ্লিষ্ট ছক পর্যালোচনায় দেখা যায়, বর্ণিত প্রকল্পে মোট ১৭ জন প্রকল্প পরিচালক দায়িত্ব পালন করেছেন। তাঁদের অধিকাংশের মেয়াদ ১ বছরেরও কম। বর্ণিত প্রকল্পের ক্ষেত্রে ৩ বছর মেয়াদে ও ২৪৩১.৯০ লক্ষ টাকায় প্রকল্পটি বাস্তবায়নের নিমিত্তে অনুমোদন করা হলেও প্রকল্পটি সমাপ্ত করতে সময় লেগেছে ৯ বছর ও বাস্তবায়ন ব্যয় হয়েছে ৫১১৩.৫১ লক্ষ টাকা। অর্থাৎ প্রকল্পের ব্যয় বৃদ্ধি পেয়েছে ১১০.২৬% এবং বাস্তবায়নকাল বৃদ্ধি পেয়েছে ৩০০%। ফলে সময়মত প্রকল্পের সুফল হতে জনগণ বঞ্চিত হয়েছে। ঘন ঘন প্রকল্প পরিচালক পরিবর্তনের প্রেক্ষিতে প্রকল্প পরিচালকগণ যথাযথভাবে দায়িত্ব পালন করতে পারেন না বিধায় এমনটি হয়েছে।

৮। **ক্রয় সংক্রান্ত তথ্যাদিঃ**

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

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

প্রকল্পের অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী মূল পূর্ত কাজ ৭টি প্যাকেজের মাধ্যমে ৩৬৪৪.৯৩ লক্ষ টাকায় ক্রয়ের সংস্থান ছিল। তবে বাস্তবে HOPE এর অনুমোদন এবং ডিপিপি সংশোধনপূর্বক ৯টি প্যাকেজের আওতায় ক্রয় কার্য সম্পাদন করা হয়েছে। এ লক্ষ্যে দৈনিক ভোরের কাগজ, দৈনিক জালালাবাদ, দৈনিক সিলেটের ডাক ও দি ফাইনানসিয়াল এক্সপ্রেস পত্রিকা, সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের নিজস্ব ওয়েব সাইট ও সিপিটিইউ এর ওয়েব সাইটে প্যাকেজ গুলোর দরপত্র প্রকাশ করা হয়। দরপত্র উন্মুক্তকরণ কমিটিতে মূল্যায়ন কমিটি হতে ১জন সদস্য অন্তর্ভূক্ত করা হয়েছে। ক্রয়কারী প্রতিষ্ঠান হতে ৬০ দিন সময় দিয়ে দরপত্র গ্রহণ করা হয়েছে। দরপত্র মূল্যায়ন কমিটির সদস্য সংখ্যা ছিল ৭ জন। তন্মধ্যে সংস্থা বহির্ভূত সদস্য ছিল ৩ (তিন) জন। মূল্যায়ন কমিটির আহবায়ক ছিলেন তত্ত্বাবধায়ক প্রকৌশলী, সিলেট সড়ক সার্কেল। দরপত্র খোলার পর ৭ দিনের মধ্যে দরপত্র মূল্যায়ন করা হয়। অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী, সিলেট জোন কর্তৃক সবকটি প্যাকেজের দরপত্র অনুমোদন করা হয়। এ ক্ষেত্রে দরপত্র উন্মুক্তকরণের দিন হতে প্রস্তাব অনুমোদন পর্যন্ত সময় লেগেছে সর্বোচ্চ ১০৫ দিন ও সর্বনিম্ন ৯১দিন (প্রস্তাবের বৈধতার গ্রহণযোগ্য মেয়াদ ৬০ হতে ১২০ দিন)। প্রধান প্রধান দরপত্র সংক্রান্ত তথ্য নিম্নরূপ:

Description of procurement (goods/work/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 DPP (Revised)	Contract Value	Invitation Date	Contract signing/ L.C. Opening Date	As per Contract	Actual
1	2	3	4	5	6	7
Construction of 31.84 m long P.C girder bridge at 36th km (Gap-36/1) of Pagla-Jagannathpur-Raniganj-Aushkandi Road (R-241) under Sunamganj road division during the year 2008-09.		2.31	19/02/09	11/01/09	10/01/10	
Construction of flexible pavement at 25th km, 26th km & 27th km (p) (Ch: 24+000 to 26+400) of Pagla-Jagannathpur-Raniganj-Aushkandi Road (R-241) under Sunamganj road division during the year 2009-010.		3.15	13/01/10	28/02/10	27/02/11	
Construction of flexible pavement at 27th km, 28th km & 29th km (p) (Ch: 26+400 to 28+800) of Pagla-Jagannathpur-		3.02	13/01/10	28/02/10	27/02/11	

Description of procurement (goods/work/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 DPP (Revised)	Contract Value	Invitation Date	Contract signing/ L.C. Opening Date	As per Contract	Actual
Raniganj-Aushkandi Road (R-241) under Sunamganj road division during the year 2009-010.						
Construction of 35.84m (1× 30.50m) long prestessed concrete girder bridge over Kala at 3rd km (Gap No-3/1) of Pagla-Jagannathpur-Raniganj-Aushkandi Road (R-241) under Sunamganj road division during the year 2010-11.		4.20	29/06/11	21/11/11	20/11/12	
Construction of flexible pavement of Pagla-Jagannathpur-Raniganj-Aushkandi Road (R-241) (Ch-22.818 to 24.00, Ch-33.000 to 35.892 and ch-35.924 to 36.00) under Sunamganj road division during the year 2012-13.		4.97		29/05/13	28/05/14	
Construction of flexible pavement of Pagla-Jagannathpur-Raniganj-Aushkandi Road (R-241) (Ch-30+000 to 33+000 under Sunamganj road division during the year 2006-07.		2.24		11/01/07	10/01/08	
Strengthening work of existing pavement of Pagla-Jagannathpur-Raniganj-Aushkandi Road (Pagla-Jagannathpur portion) (R-241) Ch-10+100 to		2.24		11/01/07	10/01/08	

Description of procurement (goods/work/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 DPP (Revised)	Contract Value	Invitation Date	Contract signing/ L.C. Opening Date	As per Contract	Actual
20+900 under road division, Sunamganj of Road Circle Sylhet during the year-2006-07						
Construction of PC girder bridge at 41 km		2.83	08/03/09	24/05/09	25/03/10	15/05/13
Widening of Flexible pavement, earth work, flexible pavement, DBS-wearing course, carpeting & seal coat work at 37th (p) 38th, 39th , 40th (p), 41st (p), 42nd , 43rd, 44th , 45th 46th & 47th (p) km.		3.51	19/08/10	08/11/10	07/05/11	30/03/11

৯। **ডিপিপি বরাদ্দ ও অগ্রগতিঃ**

(লক্ষ টাকায়)

অর্থবছর	অনুমোদিত বরাদ্দ ও লক্ষ্যমাত্রা				টাকা অবমুক্তি	বছর ভিত্তিক ব্যয় ও আর্থিক অগ্রগতি			
	মোট	টাকা	প্রকল্প সাহায্য	আর্থিক লক্ষ্যমাত্রা %		মোট	টাকা	প্রকল্প সাহায্য	আর্থিক অগ্রগতি %
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮	৯	১০
২০০৬-০৭	৯৮০.০০	৯৮০.০০	-	-	২৭৪.৯০	২৭৪.৯০	২৭৪.৯০	-	১০০
২০০৭-০৮	১২০০.০০	১২০০.০০	-	-	৯৪০.০০	৯৪০.০০	৯৪০.০০	-	১০০
২০০৮-০৯	২৫১.৯০	২৫১.৯০	-	-	৪৯৮.৬৩	৪৯৮.৬৩	৪৯৮.৬৩	-	১০০
২০০৯-১০	১২৩৯.০০	১২৩৯.০০	-	-	৪১৫.০০	৪১৫.০০	৪১৫.০০	-	১০০
২০১০-১১	১০২৫.৮৮	১০২৫.৮৮	-	-	৪০০.০০	৪০০.০০	৪০০.০০	-	১০০
২০১১-১২	-	-	-	-	৩০০.০০	৩০০.০০	৩০০.০০	-	১০০
২০১২-১৩	-	-	-	-	৮৫০.০০	৮৫০.০০	৮৫০.০০	-	১০০
২০১৩-১৪	-	-	-	-	১২৫০.০০	১২৫০.০০	১২৫০.০০	-	১০০
২০১৪-১৫	-	-	-	-	১৮৪.৯৮	১৮৪.৯৮	১৮৪.৯৮	-	১০০

প্রকল্পের ডিপিপি পর্যালোচনায় দেখা যায়, ২০০৬-২০০৭ হতে ২০০৮-২০০৯ মেয়াদে বাস্তবায়নের জন্য অনুমোদিত হলেও ২০১৪-১৫ অর্থবছরে প্রকল্পটি সমাপ্ত করা হয়। উক্ত সময়ে ডিপিপি'র অনুমোদিত লক্ষ্যমাত্রা মোতাবেক কোন অর্থ বছরেই পর্যাপ্ত অর্থ বরাদ্দ প্রদান করা হয়নি। ফলে প্রকল্পটির বাস্তব অগ্রগতি ব্যাহত হয়েছে।

১০। **কাজ অসম্পূর্ণ থাকলে তার কারণঃ** প্রযোজ্য নয়।

১১। **সাধারণ পর্যবেক্ষণ:**

১১.১ **প্রকল্পের পটভূমি ও উদ্দেশ্য:** পাগলা জগন্নাথপুর -রাণীগঞ্জ-আউসকান্দি সড়কটি একটি আঞ্চলিক মহাসড়ক (আর-২১৪১)। সড়কটি ঢাকা-সিলেট জাতীয় মহাসড়কের (এন-২) আউসকান্দি থেকে শুরু হয়ে সিলেট -সুনামগঞ্জ আঞ্চলিক মহাসড়কের (আর-২৮০) পাগলা নামক স্থানে শেষ হয়েছে। স ড়কটির মোট দৈর্ঘ্য ৪৬.৮০ কিলোমিটার। এর মধ্যে ৩৬.০০ কিলোমিটার সুনামগঞ্জ সড়ক বিভাগের অধীন এবং অবশিষ্ট ১০.৮০ কিলোমিটার হবিগঞ্জ সড়ক বিভাগের অধীন। সুনামগঞ্জ সড়ক বিভাগের আওতাধীন ৩৬.০০ কিলোমিটার সড়কের মধ্যে ২১.০০ কিলোমিটার (পাগলা থেকে জগন্নাথপুর) সড়ক পেভমেন্ট, ৮ কিলোমিটার সড়ক এইচবিবি এবং অবশিষ্ট ৭ কিলোমিটার কাঁচা। সড়কটির ৩০তম কিলোমিটারে কুশিয়ারা নদী অবস্থিত। সড়কটি মোট ৭১৭৫.০০ লক্ষ টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে এবং জুলাই , ১৯৯৯ হতে জুন, ২০০৫ মেয়াদে বাস্তবায়নের জন্য ১৫.০৩.২০০০ তারিখে একনেক কর্তৃক অনুমোদিত হয়। কিন্তু অর্থায়নের অভাবে প্রকল্পটি ২০০৩-০৪ অর্থ বছরের এডিপি হতে বাদ দেওয়া হয়। পরবর্তীতে প্রাক্তন অর্থ ও পরিকল্পনা মন্ত্রী প্রকল্পটির অসমাপ্ত কাজ সমাপ্ত করার নির্দেশনা প্রদান করায় প্রকল্পটি মোট ২৪৩১.৯০ লক্ষ টাকা প্রাক্কলিত ব্যয় এবং জুলাই, ২০০৬ থেকে জুন, ২০০৯ মেয়াদে বাস্তবায়নের জন্য অনুমোদিত হয়। কিন্তু ইতোমধ্যে সওজ এর রেট সিডিউল পরিবর্তন এবং অনুমোদিত প্রকল্পের সেতু ও কালভার্টের দৈর্ঘ্য বৃদ্ধি ও নতুন অঙ্গ অন্তর্ভুক্তির ফলে ৫১৮৯.৮৮ লক্ষ টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে এবং জুলাই, ২০০৬ হতে জুন, ২০১২ মেয়াদে বাস্তবায়নের জন্য ২০/০৭/২০১০ তারিখে একনেক কর্তৃক ১ম সংশোধন অনুমোদিত হয়।

উদ্দেশ্য: রাজধানী ঢাকা ও দেশের পূর্বাঞ্চলের সাথে সুনামগঞ্জ শহরের স্বল্পতম দূরত্বে সড়ক যোগাযোগ স্থাপন এবং প্রকল্প এলাকার আর্থ-সামাজিক অবস্থার উন্নয়ন।

১১.২ **প্রকল্পের অনুমোদনঃ** পাগলা-জগন্নাথপুর-রাণীগঞ্জ-আউশকান্দি সড়কটি একটি আঞ্চলিক মহাসড়ক। সড়কটি ঢাকা সিলেট জাতীয় মহাসড়কের (এন-০২) আউসকান্দি থেকে শুরু হয়ে সিলেট-সুনামগঞ্জ আঞ্চলিক মহাসড়কের পাগলা নামক স্থানে মিলিত হয়েছে। প্রকল্পটি মোট ৭১৭৫.০০ লক্ষ টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে জুলাই, ১৯৯৯ থেকে জুন, ২০০৫ মেয়াদে বাস্তবায়নের জন্য একনেক কর্তৃক ১৫/০৩/২০০০ তারিখে অনুমোদিত হয়। কিন্তু অর্থায়নের অভাবে প্রকল্পটি ২০০৩-০৪ অর্থ বছরের এডিপি হতে বাদ দেয়া হয়। পরবর্তীতে প্রকল্পটির অসমাপ্ত কাজ সমাপ্ত করার উদ্দেশ্য তৎকালীন অর্থ ও পরিকল্পনা মন্ত্রী কর্তৃক ৩০/০৫/২০০৬ তারিখে ২৪৩১.৯০ লক্ষ টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে জুলাই, ২০০৬ হতে জুন, ২০০৯ মেয়াদে বাস্তবায়নের লক্ষ্যে অনুমোদিত হয়। কিন্তু সড়ক ও জনপথ অধিপ্তরের রেট সিডিউল পরিবর্তন, অনুমোদিত প্রকল্পের সেতু ও কালভার্ট ও দৈর্ঘ্য বৃদ্ধি ও নতুন অঙ্গ অন্তর্ভুক্তির ফলে প্রকল্পটি সংশোধনের প্রয়োজন দেখা দেয়। এ প্রেক্ষিতে আলোচ্য প্রকল্পটির সংশোধিত প্রস্তাব ২০/০৭/২০১০ তারিখে অনুষ্ঠিত একনেক সভায় অনুমোদিত হয়। উক্ত সংশোধিত অনুমোদন মোতাবেক প্রকল্পটির বাস্তবায়নকাল ধরা হয় জুলাই, ২০০৬ হতে জুন, ২০১২ এবং প্রাক্কলিত ব্যয় ৫১৮৯.৮৮ লক্ষ টাকা। পরবর্তীতে আইএমডি 'র সুপারিশক্রমে যথাযথ কর্তৃপক্ষের অনুমোদন সাপেক্ষে প্রকল্পটির মেয়াদ জুন, ২০১৫ পর্যন্ত বৃদ্ধি করা হয়।

১১.৩ **সার্বিক আর্থিক ও বাস্তব অগ্রগতিঃ** প্রকল্পের আওতায় জুন, ২০১৫ পর্যন্ত ক্রমপুঞ্জিত আর্থিক অগ্রগতি হয়েছে ৫১১৩.৫১ লক্ষ টাকা যা মূল অনুমোদিত ব্যয় ২৪৩১.৯০ লক্ষ টাকার ১১০.২৬%। উক্ত সময়ে মূল অনুমোদিত প্রকল্পের মাত্র ১০০% কাজ সমাপ্ত হয়েছে (অনুচ্ছেদ-৬)।

১২। **প্রকল্প পরিদর্শন:** গত ৭/০২/২০১৬ তারিখে আইএমইডি 'র সহকারী পরিচালক (সড়ক) জনাব মোহাম্মদ আশরাফুজ্জামান ভূঁইয়া কর্তৃক প্রকল্পটি সরেজমিন পরিদর্শন করা হয়। পরিদর্শন কালে সুনামগঞ্জ সড়ক বিভাগের নির্বাহী প্রকৌশলী উপস্থিত ছিলেন। পরিদর্শন পর্যবেক্ষণ নিম্নরূপঃ

১২.১ **ভূমি অধিগ্রহণ :** অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী ১.২০ হেক্টর ভূমি অধিগ্রহণের জন্য ১১৭.৭৩ লক্ষ টাকার সংস্থান ছিল যার শতভাগ হবিগঞ্জ সড়ক বিভাগের অধীন। কিন্তু ভূমির প্রকৃত মূল্য আনুপাতিক হারে কম হওয়ায় ১.২০ হেক্টর ভূমি অধিগ্রহণ বাবদ মাত্র ৪৮.৪০ লক্ষ টাকা ব্যয় করে সমুদয় ভূমি অধিগ্রহণ সম্পন্ন করা হয়।

১২.২ সড়ক বাঁধ নির্মাণ: অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী হবিগঞ্জ সড়ক বিভাগের অধীন ৪৫০ মিটার ব্রীজ এ্যাপ্রোচ নির্মাণ, ৩.৪৭০ কিলোমিটার নতুন সড়ক বাঁধ নির্মাণ ও ৬.০০ কিলোমিটার বিদ্যমান সড়ক বাঁধ প্রশস্থকরণ এবং সুনামগঞ্জ সড়ক বিভাগের অধীন ৬.৭০ কিলোমিটার নতুন সড়ক বাঁধ নির্মাণ ও ৬.৫০ কিলোমিটার বিদ্যমান সড়ক বাঁধ প্রশস্থকরণের লক্ষ্যে ২.৫৯ লক্ষ ঘন মিটার মাটির কাজ বাবদ ৩৯৪.৯০ লক্ষ টাকার সংস্থান ছিল। অনুমোদিত ডিজাইন অনুযায়ী উভয় ক্ষেত্রে নির্মিত সড়ক বাঁধের প্রশস্থতা ৯.৭৫ মিটার, স্লোপ ১:২ ও উচ্চতা ৩.০০ মিটার। পরিদর্শনকালে বর্ণিত স্পেসিফিকেশন অনুযায়ী উভয় সড়ক বিভাগের অধীন ১০.১ কিলোমিটার সড়ক বাঁধ নতুন নির্মাণ এবং ১২.৫ কিলোমিটার সড়ক বাঁধ প্রশস্থকরণ করা হয়েছে দেখা যায়। তবে সড়ক বাঁধের অনেক স্থানে স্লোপ ১:২ যথাযথ পাওয়া যায়নি। বরং কিছু কিছু স্থানে মাটি ক্ষয়, রেইন কাট ও খাড়া ঢাল দেখা গেছে।

১২.৩ **ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট:** অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী উভয় সড়ক বিভাগের অধীন ৫.৫ মিটার প্রশস্থতার ১০.১৭ কিলোমিটার ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট নতুন নির্মাণ, ৮ কিলোমিটার বিদ্যমান এইচবিবি সড়ক অপসারণপূর্বক ৫.৫ মিটার প্রশস্থতায় ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট দ্বারা নতুন নির্মাণ, নতুন নির্মিত পেভমেন্টের উভয় পাশে ৩ফুট প্রশস্থতায় ১৫.৩৪ কিলোমিটার হার্ডসোল্ডার নির্মাণ ও ৩.৭ মিটার প্রশস্থতার ১১.৪৭ কিলোমিটার বিদ্যমান পেভমেন্ট শক্তিশালীকরণের সংস্থান ছিল। বর্ণিত সকল অংশে পেভমেন্ট নির্মাণের ক্ষেত্রে ২০০ মিলিমিটার আইএসজি, ১৫০ মিলিমিটার সাব-বেইজ, ১৫০ মিলিমিটার বেইজ কোর্স, ৪০ মিলিমিটার কার্পেটিং ও ১২ মিলিমিটার সীলকোটের সংস্থান ছিল। পরিদর্শনকালে বর্ণিত স্পেসিফিকেশন অনুযায়ী বর্ণিত কাজসমূহ সম্পাদন করা হয়েছে দেখা যায়। তবে নির্মিত পেভমেন্টের বাজার, গুরুত্বপূর্ণ স্থান ও হাওড় সংলগ্ন নিচু জলাভূমি প্রবাহিত কয়েকটি স্থানে পেভমেন্টের সার্ফেসে আনডিউলেশন এবং কিনারা ভাঙ্গা দেখা গেছে। এছাড়া অন্যান্য স্থানে পেভমেন্ট ভাল অবস্থায় পাওয়া গেছে। সড়ক বাধেঁর চেইনেজ ৭+২০০ কিলোমিটারে পেভমেন্ট খুড়েঁ বেইজ টাইপ-১ ২০০ মি:মি: (গ্রহণযোগ্য ২০০ মি:মি:), কার্পেটিং ৪০ মি:মি: (গ্রহণযোগ্য ৪০ মি:মি:)ও সীলকোট ৭ মিলিমিটার দেখা গেছে (গ্রহণযোগ্য ১২ মি:মি:) পাওয়া গেছে। এ বিষয়ে নির্বাহী প্রকৌশলী জানান, বাজার ও গুরুত্বপূর্ণ স্থানগুলোতে ড্রেনের অভাব, হাওড়ের প্রচন্ড ঢেউ ও অতি বৃষ্টিপাতের দরুন এরূপ অবস্থার সৃষ্টি হয়েছে। পেভমেন্ট সার্ফেসিং কাজ ২০১২-১৩ অর্থ বছরে সম্পাদন করা হয়েছে। ইতোমধ্যে ৩টি বর্ষা মৌসুমি অতিক্রান্ত হওয়ায় সীলকোট ক্ষয় এবং কার্পেটিং এর ভিতর সীলকোট ঢুকে যাওয়ায় সীলকোটের পুরুত্ব কম পাওয়া গেছে। ঠিকাদারের ডিফেক্ট লায়াবিলিটি পিরিয়ড শেষ হয়ে যাওয়ায় চলতি অর্থ বছরে সওজের মেরামত বাজেট দ্বারা সড়কের ক্ষতিগ্রস্থ অংশ মেরামত করা হবে।



চিত্র-১ : নির্মিত ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট



চিত্র-২: পেভমেন্টের বিভিন্ন লেয়ার পরীক্ষা

১২.৪ **ব্রীজ ও কালভার্ট:** অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী হবিগঞ্জ সড়ক বিভাগের অধীন ১টি ও সুনামগঞ্জ সড়ক বিভাগের অধীন ২টিসহ মোট ৩টি পিসি গার্ডার ব্রীজ (৯৮.৫৬ মিটার) এবং হবিগঞ্জ সড়ক বিভাগের অধীন ১টি আরসিসি গার্ডার ব্রীজ (২২.৫৭ মিটার) নির্মাণ বাবদ ১২৮৩.৬৬ লক্ষ টাকা এবং সুনামগঞ্জ সড়ক বিভাগের অধীন ৫টি ও হবিগঞ্জ সড়ক বিভাগের অধীন ৬টিসহ মোট ১১টি কালভার্ট (৯৯.০৯ মিটার) নির্মাণ বাবদ ৬৬০.৭৯ লক্ষ টাকার

সংস্থান ছিল। পরিদর্শনকালে ডিপিপি'র সংস্থান অনুযায়ী হবিগঞ্জ সড়ক বিভাগের অধীনের ৪১ ও ৪৪তম কিলোমিটারে যথাক্রমে ৩১.৮৪ মিটার ও ২২.৫৭ মিটার দৈর্ঘ্য বিশিষ্ট পিসি ও আরসিসি গার্ডার ব্রীজ নির্মাণ করা হয়েছে দেখা যায়। ৫ গার্ডার ও ১ স্প্যান বিশিষ্ট উভয় ব্রীজের প্রস্থ ৯.৮০ মিটার, ক্যারেজওয়ে ৭.৩০ মিটার, ফুটপাথ উভয় পাশে ১.২৫ মিটার এবং এ্যাপ্রোচ সড়ক প্রত্যেক পাশে ৩০ মিটার। সুনামগঞ্জ সড়ক বিভাগের অধীন ৩য় ও ৬ষ্ঠ কিলোমিটারে যথাক্রমে ৩৪.৮৪ মিটার ও ৩১.৮৪ মিটার দৈর্ঘ্য বিশিষ্ট ৫-গার্ডার ও ১ স্প্যান বিশিষ্ট ২টি পিসি গার্ডার ব্রীজ নির্মাণ করা হয়েছে দেখা যায়। উভয় ব্রীজের প্রস্থ ১০.২৫ মিটার, ক্যারেজওয়ে ৭.২৩ মিটার, ফুটপাথ উভয় পাশে ১.৫ মিটার এবং এ্যাপ্রোচ সড়ক প্রত্যেক পাশে ৫০ মিটার। পরিদর্শনকালে ব্রীজগুলো কার্যকর ও সচল এবং উল্লেখযোগ্য কোন ডিফেক্ট নেই দেখা গেছে। এছাড়া সুনামগঞ্জ সড়ক বিভাগের অধীন ৫টি ও হবিগঞ্জ সড়ক বিভাগের অধীন ৬টিসহ মোট ১১টি কালভার্ট (৯৯.০৯ মিটার) নির্মাণ করা হয়েছে দেখা যায়। এগুলো সড়কের ২৫তম (গ্যাপ নং-২৫/১, ১৯.৩০ মিটার), ২৬তম (গ্যাপ নং-২৬/১,২০ মিটার), ৩৩তম (গ্যাপ নং-৩৩/১, ৩৩/২, উভয় কালভার্টের দৈর্ঘ্য ২০ মিটার), ৩৪তম (গ্যাপ নং-৩৪/১, ২০ মিটার), ৩৮তম(গ্যাপ নং-৩৮/১, ১.৫২ মিটার), ৪২তম (গ্যাপ নং-৪২/১, ৪.৫৭ মিটার), ৪৩তম (গ্যাপ নং-৪৩/১, ৬.১০ মিটার), ৪৫তম (গ্যাপ নং-৪৫/১, ৪৫/২ ও ৪৫/৩, দৈর্ঘ্য যথাক্রমে ১.৫২ মিটার, ৩.০৪ মিটার ও ৩.০৪ মিটার) কিলোমিটারে অবস্থিত। উক্ত কালভার্টগুলো ৩, ২ ও ১ ভেন্ট বিশিষ্ট। পরিদর্শনকালে কালভার্টগুলো কার্যকর ও সচল দেখা গেছে। তবে সেতু এবং কালভার্ট উভয় ক্ষেত্রে কনক্রিটের গায়ে প্রচুর হানিকম লক্ষ্য করা গেছে। এছাড়া ১টি সেতু (৪৪/১) ও ৩টি কালভার্ট (৩৩/১, ৪৪/১ ও ৪৫/২) এর উভয় পাশে এবাটমেন্ট/উইং ওয়াল সংলগ্ন অংশে রেইনকাট ও রক্ষাপ্রদ কাজ ক্ষতিগ্রস্থ হতে দেখা গেছে।



চিত্র-৩: নির্মিত সেতু



চিত্র-৪: নির্মিত ৩-ভেন্ট বিশিষ্ট কালভার্ট

১২.৫ **রক্ষাপ্রদ কাজ:** অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী সুনামগঞ্জ ও হবিগঞ্জ সড়ক বিভাগের অধীন ৪টি সেতুর এবাটমেন্ট ও এপ্রোচের উভয় পাশ এবং সড়ক বাঁধের বিভিন্ন স্থানে মোট ০.১৭২ লক্ষ বর্গমিটার সিসি ব্লক ও জিও-টেক্সটাইল দ্বারা প্রটেকশন ওয়ার্ক, ২৩০০ মিটার টো-ওয়াল ও ৮০ মিটার রি-টেইনিং ওয়াল এর সংস্থান ছিল। পরিদর্শনকালে ৪টি ব্রীজের এ্যাপ্রোচের উভয় পাশ ও এবাটমেন্টের স্লোপে ১৫০ মি:মি: ফিল্টার ফেব্রিকের উপর জিও-টেক্সটাইল, ৪০০মি:মি: × ৪০০মি:মি:× ২০০ মি:মি: পরিমাপের সিসি ব্লক ও ৩ ইঞ্চি ঢালাই দিয়ে ফ্ল্যাশ পয়েন্টিং করে প্রতিরক্ষামূলক কাজ করা হয়েছে দেখা যায়। পরিদর্শনকালে কনক্রিট স্লোপ প্রটেকশন ওয়ার্কে ব্যবহৃত সিসি ব্লক কার্যকর দেখা যায়। কোথায় সিসি ব্লক ধ্বসে যেতে দেখা যায়নি।





চিত্র-৫ ও ৬: সিসি ব্লক ও কনক্রিট স্লোপ দ্বারা রক্ষাপ্রদ কাজ

১৩। **প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জন :**

পরিকল্পিত	উদ্দেশ্য অর্জন
রাজধানী ঢাকা ও দেশের পূর্বাঞ্চলের সাথে সুনামগঞ্জ শহরের স্বল্পতম দূরত্বে সড়ক যোগাযোগ স্থাপন এবং প্রকল্প এলাকার আর্থ -সামাজিক অবস্থার উন্নয়ন।	অনুমোদিত সংশোধিত প্রকল্পের আওতায় ১৮.১৭ কিলোমিটার নতুন পেভমেন্ট নির্মাণ, ১৫.৩৪ কিলোমিটার হার্ড সোল্ডার , ১১.৪৭ কিলোমিটার বিদ্যমান পেভমেন্ট শক্তিশালীকরণ, ৬ কিলোমিটার পেভমেন্ট প্রশস্থকরণ , ৪টি ব্রীজ, ১১টি কালভার্ট ও প্রয়োজনীয় রক্ষাপ্রদ কাজ সম্পাদন করায় রাজধানী ঢাকা ও দেশের পূর্বাঞ্চলের সাথে সুনামগঞ্জ শহরের স্বল্পতম দূরত্বে সড়ক যোগাযোগ স্থাপিত হয়েছে। ফলে প্রকল্পটির উদ্দেশ্য অর্জিত হয়েছে।

১৪। **উদ্দেশ্য অর্জিত না হয়ে থাকলে তার কারণ ঃ** প্রযোজ্য নয়।

১৫। **প্রকল্প বাস্তবায়ন সমস্যাঃ** অর্থ বরাদ্দের অভাবে প্রকল্পের সময় ও ব্যয় বৃদ্ধি ব্যতীত উল্লেখ্যযোগ্য অন্য কোন সমস্যা মোকাবেলা করতে হয়নি।

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

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

১৮। **মতামত/সুপারিশ** ঃ

১৮.১ প্রকল্পটি বাস্তবায়নে মূল অনুমোদিত প্রকল্পের তুলনায় সময় বৃদ্ধি পেয়েছে ৬ বছর (২০০%) এবং ব্যয় বদ্ধি পেয়েছে ১১০.২৬%। ডিপিপি'র লক্ষ্যমাত্রার বিপরীতে এডিপিতে অর্থ বরাদ্দের স্বল্পতার কারণে এমনটি হয়েছে। এমটিবিএফ মন্ত্রণালয় হিসেবে সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ ভবিষ্যতে গৃহীতব্য প্রকল্পে অনুমোদিত মেয়াদে প্রকল্পের বাস্ত্মবায়ন সমাপ্তির লক্ষ্যে এডিপিতে প্রয়োজনীয় অর্থ বরাদ্দের বিষয়টি নিশ্চিত করবে (অনু: ৪, ৯. ১২.১);

১৮.২ প্রকল্পটি বাস্তবায়নে ১৭ (সতের) বার প্রকল্প পরিচালক পরিবর্তন করা হয়েছে। ঘন ঘন প্রকল্প পরিচালক বদলের প্রেক্ষিতে প্রকল্প পরিচালকগণ যথাযথ সুপারভিশন ও মনিটরিং করতে পারেন না। ফলে প্রকল্পের বাস্তবায়ন বিঘ্নিত হওয়ার পাশাপাশি গুণগতমান নিশ্চিত করা করা সম্ভব হয় না। মন্ত্রণালয় বিষয়টি গুরুত্বের সাথে বিবেচনা করে প্রয়োজনীয় উদ্যোগ গ্রহণ করবে (অনু:৭);

১৮.৩ সড়ক বাঁধে সৃষ্ট মাটি ক্ষয়, খাড়া ঢাল ও রেইন কাট চিহ্নিতপূর্বক দ্রুত সংস্কার করতে হবে (অনু: ১২.২);

১৮.৪ নির্মিত সড়কের বাজার, গুরুত্বপূর্ণ স্থান ও নিচু জলাভূমি প্রবাহিত হাওড় সংলগ্ন স্থানগুলোতে সৃষ্ট আনডিউলেশন ও পেভমেন্টের কিনারা ভাঙ্গা চিহ্নিত করে দ্রুত মেরামত করতে হবে (অনু: ১২.৩);

১৮.৫ সেতুর রেলিং ও ক্রস-গার্ডার এবং কালভার্টে সৃষ্ট হানিকম চিহ্নিতপূর্বক দ্রুত মেরামত করতে হবে (অনু: ১২.৩);

১৮.৬ সমাপ্ত প্রকল্পটির সত্ত্বর Audit সম্পন্ন করতে হবে (অনু: ১৭); এবং

১৮.৭ অনুচ্ছেদ ১৮.১ হতে ১৮.৬ এর বিষয়ে গৃহীত ব্যবস্থা মন্ত্রণালয় আগামী ১ মাসের মধ্যে আইএমইডিকে অবহিত করবে।

খুলনা জোনের অধীন বিভিন্ন সড়ক বিভাগের আওতাধীন ০৩ (তিন)টি সেতু নির্মাণ প্রকল্পের সমাপ্তি মূল্যায়ন প্রতিবেদন

(সমাপ্ত : জুন ২০১৫)

১	**প্রকল্পের নাম**	:	**খুলনা জোনের অধীন বিভিন্ন সড়ক বিভাগের আওতাধীন ০৩ (তিন)টি সেতু নির্মাণ**
২	**উদ্যোগী বিভাগ/মন্ত্রণালয়**	:	সড়ক পরিবহন ও সেতু মন্ত্রণালয়/সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ
৩	**বাস্তবায়নকারী সংস্থা**	:	সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর
৪	**প্রকল্প এলাকা**	:	যশোহর ও খুলনা

৫। **প্রকল্পের বাস্তবায়ন সময় ও ব্যয়:** (লক্ষ টাকা)

অনুমোদিত ব্যয়		প্রকৃত ব্যয়	পরিকল্পিত বাস্তবায়নকাল		প্রকৃত বাস্তবায়নকাল	অতিক্রান্ত ব্যয় (মূল প্রাক্কলিত ব্যয়ের %)	অতিক্রান্ত সময় (মূল বাস্তবায়নকালের %)
মূল	সর্বশেষ সংশোধিত		মূল	১ম বার বিশেষ সংশোধিত			
২০৩৩.৬৫	২৩৬৬.৮৬	২২৫৬.০০	০১.০১.২০১৩ থেকে ৩১.১২.২০১৫	০১.০১.২০১৩ থেকে ৩১.১২.২০১৫	০১.০১.২০১৩ থেকে ৩০.০৬.২০১৫	৩৩৩.২১ (১৬.৩৮%)	-

৬। **প্রকল্পের পটভূমি ও উদ্দেশ্যঃ**

৬.১ পটভূমিঃ বাংলাদেশ সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর কর্তৃক নির্মিত প্রায় ২১০০০ কিঃমিঃ দীর্ঘ রোড নেটওয়ার্ক রয়েছে। এই রোড নেটওয়ার্কে ব্রীজ ও কালভার্টের সংখ্যা প্রায় ১৮২৫৮টি। এ সকল ব্রীজ ও কালভার্টের মধ্যে উল্লেখযোগ্য সংখ্যক সেতু ও কালভার্ট ৬০-এর দশক বা তারও পূর্বে নির্মিত ।ঐ সময়ের প্রেক্ষাপটে নির্মিত সেতুসমূহসরু এবং পুরাতন হওয়ায় যানজটের সৃষ্টি হচ্ছে এবং সড়ক যোগাযোগে বিঘ্ন ঘটছে। খুলনা জেলার গল্লামারী ও যশোহর জেলার চৌগাছা ও বাবলাতলায় নির্মিত তিনটি ব্রীজ পুরাতন হওয়ায়তা ব্যবহারের অনুপযোগী হয়েপড়েছে এবং সংশ্লিষ্ট এলাকায় যোগাযোগ ব্যবস্থার উপর ব্যাপক চাপ সৃষ্টি করছে। খুলনা সদর থানার অন্তর্গত গল্লামারী ব্রীজটি প্রায় ৫০ বছর পূর্বে খুলনা-সাতক্ষীরা-চৌগাছা সড়কে নির্মিত হয়। চৌগাছা ব্রীজটি যশোর জেলার চুরামনকাটি-চৌগাছা সড়কে (জে-৭০৩১) এবং বাবলাতলা ব্রীজটি যশোর শহর বাইপাস সড়কে (এন-৭০৮) অবস্থিত। চৌগাছা ও বাবলাতলা ব্রীজ দু'টিও অত্যন্ত পুরাতন। ভারী যানবাহন চলাচলের কারণে এই ব্রীজ তিনটি অত্যন্ত ঝুঁকির মধ্যে রয়েছে। যোগাযোগ ব্যবস্থউন্নত ও সহজ করার লক্ষ্যেএ সেতুগুলো পুনঃনির্মাণের লক্ষ্যে প্রকল্পটি গ্রহণ করা হয়।

৬.২ উদ্দেশ্যেঃ

প্রকল্পের মূল উদ্দেশ্য হলোঃ

- পুরাতন আরসিসি/বেইলী ব্রীজের স্থালে তিনটি পিসি গার্ডার সেতু নির্মাণ;
- জনসাধারণের ভ্রমণ সময় ও ব্যয় হ্রাস; এবং
- প্রকল্প এলাকায় কার্যকরী যোগাযোগ ব্যবস্থা প্রতিষ্ঠা করা।

৭। **প্রকল্পের প্রধান অঙ্গসমূহঃ**

- ✓ ভূমি অধিগ্রহণঃ ০.০৮৬১ হেক্টর;
- ✓ পিসি গার্ডার সেতু নির্মাণ (০৩টি) ১২৯.৪৪ মিটার;
- ✓ ফ্লেক্সিবল পেভমেন্টের মাধ্যমে সেতুর এপ্রোচ নির্মাণ; এবং
- ✓ রক্ষাপ্রদ কাজের আওতায় আরসিসি প্যালাসাইডিং, স্লোপ প্রটেকশন, ড্রেন নির্মাণ ইত্যাদি।

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

Item of works (As per RDPP)		Unit	Target (as per RDPP)		Actual Progress		Reasons for deviation (±)
			Physical (Quantity)	Financial	Physical (Quantity)	Financial	
1		2	3	4	5	6	7
A. Revenue							
4800	Supply & Services						
4885	**Laboratory Test**	L.S.	-	5.00	-	00.00	
B. Capital :							
6901	**Land Acquisition**	Hector	0.0861	518.08	0.0861	509.11	Proposed cost for L.A of Gollamari Bridge was 84.38 lac.But finally actual cost of same land area was 75.41 lac.
7000	**Civil Works**						
7021	**Earth work on Road Embankment**	**Lac Cum.**	**.505**	**46.78**	**.505**	**46.78**	
7026	**Construction of Bridge (03 No.)**	**Meter**	**129.44**	**1474.86**	**129.44**	**1474.86**	
7021	**Construction of Flexible Pavement on Bridge**	**Km.**	**0.576**	**86.84**	**0.576**	**86.84**	
081	**Concrete Slope protection**	**Sq.m**	**3239.10**	**97.34**	**3239.10**	**97.34**	
7081	**Protective work by RCC palisading**	**M**	**287.00**	**13.69**	**286.00**	**13.64**	
7041	**Drain (V-Type and U Type)**	**Sq.m.**	**976.20**	**18.41**	**976.20**	**18.41**	
7081	**General and site facilities**	**-**	**LS**	**3.95**	**LS**	**3.95**	
7081	**Road Marking**	**Sq.m.**	**136.50**	**0.66**	**136.50**	**0.66**	
7081	**Traffic Sign**	**No.**	**10.00**	**0.10**	**10.00**	**0.10**	
7081	**Sign Post**	**No.**	**10.00**	**0.01**	**10.00**	**0.01**	
7081	**Reflecting Road Studs**	**No.**	**100.00**	**0.25**	**100.00**	**0.25**	
7081	**Concrete (Guide post)**	**Nos.**	**260.00**	**4.05**	**260.00**	**4.05**	
	Sub-Total			2269.72		2256.00	
7981	**Physical Contingency (2%)**			**38.74**			
7981	**Price Contingency (3%)**			**58.40**			
	Total =			**2366.86**		**2256.00**	

৯। **প্রকল্প পরিচালক সম্পর্কিত তথ্যাদিঃ**

ক্রমিক নং	কর্মকর্তার নাম ও পদবী	পূর্ণকালীন/খন্ডকালীন	কতটি প্রকল্পের দায়িত্ব পালন করেন	মেয়াদকাল	
				থেকে	পর্যন্ত
১	কাজী মোহাম্মদ আলী অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী	খন্ডকালীন		০৭.০৩.২০১৩	৩০.০৭.২০১৫

১০। **ক্রয় সংক্রান্ত তথ্যাদিঃ** পরিদর্শনকালে প্রাপ্ত তথ্য অনুযায়ী মোট ০৩টি প্যাকেজের মাধ্যমে প্রকল্পের কাজ সমাপ্ত করা হয়েছে - যা অনুমোদিত ডিপিপি অনুযায়ী ০৩টি প্যাকেজের সাথে সামঞ্জস্যপূর্ণ।। দরপত্র ও প্যাকেজ সম্পর্কিত তথ্যাবলী নিম্নরূপঃ

Description of Procurement (Goods/Works/Consultancy) As per Bid Document		Tender/Bid/ Proposal Cost (In lac Taka)		Tender/Bid/Proposal (In lac Taka)		Date of completion of Works/Services and supply of Goods	
		As per DPP	Contract Value	Invitation Date	Contract signing/ L.C opening Date	As per Contract	Actual
1		2	3	4	5	6	7
WD - 1	Construction of 50.14m long PC Girder Bridge over Kapatakha River at 17 Km (Ch 16+252) of Churamonkathi -Chowgacha Road (Z-7031) under Jessor Road Division	534.25	560.83	13.06.2013	04.09.2013	04.09.2015	30.06.2015
WD - 2	Construction of 30.5m long PC Girder Bridge (Bablatola Bridge) with approach and other works over Bhoirab River at 2nd Km of Palbari-Board Office-Monihar Road (N-708) under Jessore Road Division	450.85	472.066	13.06.2013	22.09.2013	22.09.2015	30.06.2015
WD - 3	Construction of 48.80m long PC Girder Bridge (Gollamari Bridge) with approach and other works over Moyur River at 4th Km of Khulna-	766.84	730.00	27.06.2013	06.10.2013	06.10.2015	30.06.2015

Description of Procurement (Goods/Works/Consultancy) As per Bid Document		Tender/Bid/ Proposal Cost (In lac Taka)		Tender/Bid/Proposal (In lac Taka)		Date of completion of Works/Services and supply of Goods	
		As per DPP	Contract Value	Invitation Date	Contract signing/ L.C opening Date	As per Contract	Actual
	Chuknagar-Sathkira Road and Khulna Road Division						

১১। **সংশোধিত ডিপিপি বরাদ্দ ও অগ্রগতি (পিসিআর অনুসারে):**

(লক্ষ টাকায়)

অর্থবছর	ডিপিপি/আরডিপিপি বরাদ্দ	এডিপি/আরএডিপি বরাদ্দ	টাকা অবমুক্তি	ব্যয়
১	**২**	**৩**	**৪**	**৫**
২০১৩ - ২০১৪	১০০০.০০	১০০০.০০	১০০০.০০	১০০০.০০
২০১৪ - ২০১৫	১৩৬৬.৮৬	১২৫৬.০০	১২৫৬.০০	১২৫৬.০০
মোট	২৩৬৬.৮৬	**২২৫৬.০০**	**২২৫৬.০০**	**২২৫৬.০০**

১২। **কাজ অসম্পূর্ণ থাকলে তার কারণঃ** অনুমোদিত ডিপিপি অনুযায়ী সকল কাজ সম্পন্ন করা হয়েছে।

১৩। **সাধারণ পর্যবেক্ষণঃ**

১৩.১ **প্রকল্পের অনুমোদন ও সংশোধনঃ** **(লক্ষ টাকা)**

	মেয়াদকাল	প্রাক্কলিত ব্যয়
মূল	০১.০১.২০১৩ থেকে ৩১.১২.২০১৫	২০৩৩.৬৫
বিশেষ সংশোধন	০১.০১.২০১৩ থেকে ৩১.১২.২০১৫	২৩৬৬.৮৬

১৩.২ **সার্বিক আর্থিক ও বাস্তব অগ্রগতিঃ** প্রকল্পের আওতায় জুন, ২০১৫ পর্যন্ত ক্রমপুঞ্জিত আর্থিক অগ্রগতি হয়েছে ২২৫৬.০০ লক্ষ টাকা যা অনুমোদিত ব্যয় ২৩৬৬.৮৬ লক্ষ টাকার ৯৪.৫২%। মন্ত্রণালয় থেকে প্রেরিত পিসিআর অনুযায়ী উক্ত সময়ে অনুমোদিত প্রকল্পের সকল অঙ্গের কাজ সম্পন্ন করার মাধ্যমেই প্রকল্প বাস্তবায়ন করা হয়েছে। তবে Physical contingency ও Price Contingency খাতে বরাদ্দকৃত অর্থ ব্যয় না হওয়ায় এবং ভূমি অধিগ্রহণ খাতে ৯.০০ লক্ষ টাকা কম খরচ হওয়ায় ডিপিপি অনুযায়ী অনুমোদিত বরাদ্দের চাইতে ১১০.৮৬ লক্ষ টাকা কম ব্যয় হয়েছে (অনুচ্ছেদ-**৮**)।

১৪। **প্রকল্প পরিদর্শনঃ** প্রকল্পের বাস্তবায়নকাজ সরেজমিনে পরিদর্শনের জন্য বাস্তবায়ন পরিবীক্ষণ ও মূল্যায়ন বিভাগের যোগাযোগ ও স্থানীয় সরকার সেক্টরের পরিচালক (পরিবহন) জনাব মোঃ মোশাররফ হোসেন কর্তৃক ৩০.১০.২০১৬ এবং ৩১.১০.২০১৬ তারিখে প্রকল্প এলাকা পরিদর্শন করা হয়। পরিদর্শনের সময় প্রকল্প সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তাগণ উপস্থিত থেকে সহায়তা প্রদান করেন। পরিদর্শনকালে প্রাপ্ত তথ্যাদি নিম্নরূপঃ

	
চিত্র-১ যশোর বাইপাস সড়কে নির্মিত বাবলাতলা সেতু	চিত্র-২ বাবলাতলা সেতুর রক্ষাপ্রদ কাজের অংশ হিসেবে নির্মিত সিসি ব্লক ও ভি-ড্রেন

১৪.১ যোগাযোগ ব্যবস্থা সহজ করার লক্ষ্যে যশোর জেলার ০২টি ও খুলনা জেলার ০১টি মোট ০৩টি পুরানো বেইলি সেতু প্রতিস্থাপন করে ০৩টি পিসি গার্ডার সেতু নির্মাণ করা হয়েছে;

১৪.২ প্রকল্পের আওতায় নির্মিত ০৩টি সেতুর বিস্তারিত তথ্য নিম্নরূপঃ

১৪.২.১ **বাবলাতলা সেতু:** যশোর জেলার পা লবাড়ি বোর্ড অফিস - মণিহার রোডের ২য় কি.মি. অংশে ভৈরব নদীর উপর নির্মিত সেতু - যা বাবলাতলা সেতু হিসেবে পরিচিত। সেতুটির দৈর্ঘ্য ৩০.৫ মিটার এবং উভয় পার্শ্বে ১.৫০ মিটার করে ওয়াকওয়ে সহ প্রস্থ ১০.৩০ মিটার **(চিত্র -১);**

	
চিত্র-৩ বাবলাতলা সেতুতে নির্মিত গাইড পোস্ট	চিত্র-৪ মাননীয় যোগাযোগমন্ত্রী কর্তৃক উদ্বোধনী ফলক সহ বাবলাতলা সেতু

১৪.২.২ **কপোতাক্ষ নদীর ওপর নির্মিত সেতু:** যশোর জেলার চূড়ামণকাঠি - চৌগাছা সড়কের ১৭তম কি.মি. অংশে কপোতাক্ষ নদীর উপর নির্মিত সেতু। সেতুটির দৈর্ঘ্য ৫০.১৪ মিটার এবং উভয় পার্শ্বে ১.৪৭৫ মিটার করে ওয়াকওয়ে সহ প্রস্থ ১০.২৫ মিটার **(চিত্র - ৭);**

	
চিত্র-৫ যশোর জেলার চূড়ামনকাঠি-চৌগাছা সড়কে নির্মিত সেতু	চিত্র-৬ চূড়ামনকাঠি-চৌগাছা সড়কে নির্মিত সেতুর এপ্রোচ সড়ক ও গাইড পোস্ট

১৪.২.৩ **গল্লামারি সেতু:** খুলনা জেলার খুলনা - চুকনগর - সাতক্ষীরা ৪র্থ কি.মি. অংশে ময়ূর নদীর উপর নির্মিত সেতু গল্লামারি সেতুটির দৈর্ঘ্য ৪৮.৮০ মিটার এবং উভয় পার্শ্বে ১.২০ মিটার করে ওয়াকওয়ে সহ প্রস্থ ১০.২৫ মিটার **(চিত্র - ৮);**

	
চিত্র-৭ চৌগাছা পৌরসভা কর্তৃক স্থাপিত ল্যাম্প পোস্টসহ চূড়ামনকাঠি-চৌগাছা সড়কে নির্মিত সেতু	চিত্র-৮ খুলনা জেলার গল্লামারীতে নির্মিত সেতু

১৪.৩ **ভূমি অধিগ্রহণ :** ভূমি অধিগ্রহণ বাবদ প্রকৃত ব্যয়ের ভিত্তিতে বিশেষ সংশোধনের মাধ্যমে অনুমোদিত ব্যয় ২৩৬৬.৮৬লক্ষ টাকা নির্ধারণ করা হয় – যা মূল অনুমোদিত ব্যয়ের তুলনায় ৩৩১.২১ লক্ষ টাকা (১৬.৩৮%) বেশী।

	
চিত্র-৯ গল্লামারী সেতুর পাশে আবর্জনার স্তুপ	চিত্র-১০ গল্লামারী সেতুর এপ্রোচ সড়কের পাশে নির্মিত অবৈধ দোকানপাট

১৫। প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জনঃ

পরিকল্পিত	উদ্দেশ্য অর্জন
• পুরাতন আরসিসি/বেইলী ব্রীজের স্থালে তিনটি পিসি গার্ডার সেতু নির্মাণ; • জনসাধারণের ভ্রমন সময় ও ব্যয় হ্রাস; এবং • প্রকল্প এলাকায় কার্যকরী যোগাযোগ ব্যবস্থা প্রতিষ্ঠা করা	• তিনটি পিসি গার্ডার সেতু নির্মিত হয়েছে • জনসাধারণের ভ্রমণ সময় ও ব্যয় হ্রাস পেয়েছে • প্রকল্প এলাকায় কার্যকর যোগাযোগ ব্যবস্থা স্থাপিত হয়েছে

১৬। উদ্দেশ্য অর্জিত না হয়ে থাকলে তার কারণঃ প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জিত হয়েছে।

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 External Audit করা হয়নি।

১৯। **পর্যবেক্ষণঃ**

১৯.১ অনুমোদিত ডিপিপি অনুযায়ী তিনটি সেতুর দৈর্ঘ্য, ওয়াক ওয়ের প্রশস্ততা সহ সেতুর প্রস্থ (যশোর জেলার বাবলাতলা সেতুর দৈর্ঘ্য ৩০.৫ মিটার এবং উভয় পার্শ্বে ১.৫০ মিটার করে ওয়াকওয়ে সহ প্রস্থ ১০.৩০ মিটার; চৌগাছা সেতুর দৈর্ঘ্য ৫০.১৪ মিটার এবং উভয় পার্শ্বে ১.৪৭৫ মিটার করে ওয়াকওয়ে সহ প্রস্থ ১০.২৫ মিটার এবং গল্লামারী সেতুর দৈর্ঘ্য ৪৮.৮০ মিটার এবং উভয় পার্শ্বে ১.২০ মিটার করে ওয়াকওয়ে সহ প্রস্থ ১০.২৫ মিটার) সঠিক পাওয়া যায়;

১৯.২ অনুমোদিত ডিপিপি অনুযায়ী প্রকল্প সমাপ্তির নির্ধারিত তারিখ ৩১.১২.২০১৫ তারিখের ০৬ মাস পূর্বেই ৩০.০৬.২০১৫ তারিখে সকল অঙ্গ বাস্তবায়নের মাধ্যমে প্রকল্পের কাজ সমাপ্ত হয়েছে **(অনুঃ ০৫);**

১৯.৩ একজন প্রকল্প পরিচালকের তত্বাবধানে যশোর জেলার ০২টি এবং খুলনা জেলার ০১টি (মোট ০৩টি পৃথক স্থানে) নির্ধারিত সময়ের ০৬ মাস পূর্বেই প্রকল্প বাস্তবায়নের কাজ সমাপ্ত হয়েছে **(অনুঃ ০৯);**

১৯.৪ প্যাকেজ নং ২ বাস্তবায়নে অনুমোদিত বরাদ্দের (৪৫০.৮৫ লক্ষ টাকা) তুলনায় অতিরিক্ত ব্যয় (৪৭২.৬৬ লক্ষ টাকা) করা হয়েছে (অনু: ১০);

১৯.৫ অনুমোদিত ডিপিপি'র বরাদ্দের আলোকে ২০১৩ - ২০১৪ এবং ২০১৪ - ২০১৫ অর্থ বছরে এডিপি বরাদ্দের কারণে কর্মপরিকল্পনা অনুযায়ী প্রকল্প বাস্তবায়নের কাজ যথাসময়ে সম্পন্ন করা সম্ভব হয়েছে **(অনুঃ ১১);**

১৯.৬ যশোর জেলার বাবলাতলা সেতুর এপ্রোচ সড়কের পাদদেশে বেশ কিছু কাঁচা ঘর পরিলক্ষিত হয় -- যা সেতুর নিরাপত্তার জন্য হুমকি হিসেবে দেখা দিতে পারে বলে প্রতীয়মান হয় (**চিত্র - ০২**);

১৯.৭ খুলনা জেলার গল্লামারী সেতুটি বাজার সংলগ্ন হওয়ায় এপ্রোচ সড়কের উভয় পার্শ্বে বিশ কিছু অবৈধ দোকানপাট পরিলক্ষিত হয়। এসব দোকানপাট নিরাপদ যানবাহন চলাচলের ক্ষেত্রে বাধার সৃষ্টি করছে (**চিত্র - ১০**);

১৯.৮ তিনটি সেতুতেই রক্ষাপ্রদ কাজের অংশ হিসেবে স্থাপিত সিসি ব্লকের গোড়াতে প্রচুর আবর্জনার স্তূপ পরিলক্ষিত হয়। নিয়মিতভাবে এসব আবর্জনা অপসারণ করা না হলে সিসি ব্লকের স্থায়িত্বের ক্ষেত্রে হুমকি হয়ে দেখা দিতে পারে (**চিত্র - ০৯**);

২০। **মতামত/সুপারিশঃ**

২০.১ সকল অঙ্গের কাজ সম্পাদনের মাধ্যমে অনুমোদিত সময়ের পূর্বে/মধ্যে প্রকল্পটি বাস্তবায়নের অভিজ্ঞতা অন্য প্রকল্পের ক্ষেত্রেও কিভাবে প্রয়োগ করা যায়, সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর বিষয়টি পরীক্ষা করে দেখবে **(অনুঃ ১৯.২);**

২০.২ ঘন ঘন প্রকল্প পরিচালক বদল করা না হলে যথাযথ তদারকির মাধ্যমে অনুমোদিত সময়ের পূর্বে/মধ্যে প্রকল্প বাস্তবায়ন সম্ভব। সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর অন্যান্য প্রকল্পে এ বিষয়টি অনুসরণ করতে পারে **(অনুঃ ১৯.৩);**

২০.৩ প্যাকেজ নং ২ বাস্তবায়নে অনুমোদিত বরাদ্দের তুলনায় অতিরিক্ত ব্য য় কিভাবে করা হয়েছে সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ তার ব্যাখ্যা প্রদান করবে **(অনুঃ ১৯.৪);**

২০.৪ বর্তমান প্রকল্পের ন্যায় অন্যান্য প্রকল্পেও অনুমোদিত ডিপিপি'র লক্ষ্যমাত্রা অনুযাযী এডিপি বরাদ্দ প্রদানের বিষয়টি সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর নিশ্চিত করবে **(অনুঃ ১৯.৫);**

২০.৫ যশোর জেলার বাবলাতলা সেতুর এপ্রোচ সড়কের পাদদেশে যে সকল কাঁচা ঘর রয়েছে তা সেতুর নিরাপত্তার জন্য হুমকি হিসেবে বিবেচিত হলে সেগুলো অপসারণের প্রয়োজনীয় ব্যবস্থা নিতে হবে **(অনুঃ ১৯.৬);**

২০.৬ খুলনা জেলার গল্লামারী সেতুর উভয় প্রান্তের এপ্রোচ সড়কের পার্শ্বে যে সকল অবৈ ধ দোকানপাট রয়েছে , নিরাপদ যানবাহন চলাচলের স্বার্থে এ সকল দোকানপাট অবিলম্বে অপসারণের ব্যবস্থা নিতে হবে **(অনুঃ ১৯.৭);**

২০.৭ রক্ষাপ্রদ কাজের অংশ হিসেবে স্থাপিত তিনটি সেতুর সিসি ব্লকের গোড়াতে যে আবর্জনার স্তূপ রয়েছে তা নিয়মিতভাবে অপসারণের ব্যবস্থা নিতে হবে **(অনুঃ ১৯.৮);**

২০.৮ দ্রুত প্রকল্পটির External Audit এর ব্যবস্থা গ্রহণ করতে হবে এবং অডিট আপত্তিসমূহ (যদি থাকে) দ্রুত নিষ্পত্তির ব্যবস্থা গ্রহণ করতে হবে **(অনুঃ ১৮)**;

২০.৯ ২০.১ থেকে ২০.৮ অনুচ্ছেদের আলোকে গৃহীত ব্যবস্থা আগামী ১ (এক) মাসের মধ্যে আইএমই বিভাগকে অবহিত করতে হবে।

পার্বত্য চট্টগ্রাম অঞ্চলে ৬টি সড়ক নির্মাণ/উন্নয়ন শীর্ষক প্রকল্পের সমাপ্ত মূল্যায়ন প্রতিবেদন

(সমাপ্ত : জুন ২০১৫)

১	**প্রকল্পের নাম**	**:**	**পার্বত্য চট্টগ্রাম অঞ্চলে ৬টি সড়ক নির্মাণ/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	:	রাঙ্গামাটি, খাগড়াছড়ি ও বান্দরবান পার্বত্য জেলা
৫	প্রকল্পের বাস্তবায়ন সময় ও ব্যয়	:	

প্রাক্কলিত ব্যয়		প্রকৃত ব্যয় (লক্ষ টাকা)	পরিকাল্পত বাস্তবায়নকাল		প্রকৃত বাস্তবায়নকাল	অতিক্রান্ত ব্যয় (মূল প্রক্কলিত ব্যয়ের %)	অতিক্রান্ত সময় (মূল বাস্তবায়ন কালের %)
মূল (লক্ষ টাকা)	সর্বশেষ সংশোধিত (লক্ষ টাকা)		মূল	সর্বশেষ সংশোধিত			
৪৭১১৮.৪০	৩২৫৯৩.৮৭	৩০৭৭২.৫৫	০১.০৭.১৯৯৯ থেকে ৩০.০৬.২০০৩	০১.০৭.১৯৯৯ থেকে ৩০.০৬.২০১৫	০১.০৭.১৯৯৯ থেকে ৩০.০৬.২০১৫	*৬৬.০৭%	৪০০%

* প্রকল্পটি ১ম সংশোধনের সময় আওতা হ্রাস করার কারণে অনুমোদিত ব্যয় ১৯৬২৬.২৯ লক্ষ টাকায় পুনর্নির্ধারণ করা হয়। এ কারণে মূল প্রাক্কলিত ব্যয়ের তুলনায় অতিক্রান্ত ব্যয় নির্ণয় করা সম্ভব হয়নি। ১ম এবং ৩য় সংশোধনে অন্তর্ভুক্ত কজের আওতা একই হওয়ায় ১ম মংশোধনের তুলনায় ৩য় সংশোধনীতে অতিক্রান্ত ব্যয়ের শতকরা হার দেখানো হয়েছে।

৬। **প্রকল্পের পটভূমি ও উদ্দেশ্যঃ**

৬.১ **পটভূমিঃ** পার্বত্য চট্টগ্রাম অঞ্চল বাংলাদেশের একটি পাহাড়ী এলাকা ও তুলনামূলকভাবে কম উন্নত অঞ্চল। এ অঞ্চলের জনগণের আর্থ-সামাজিক অবস্থার উন্নয়নের লক্ষ্যে যোগাযোগ ব্যবস্থার উন্নয়ন অপরিহার্য । পার্বত্য চট্টগ্রাম জেলাসমূহের প্রাকৃতিক সম্পদ আহরণ ও পরিবহণ, পার্বত্য এলাকার সম্ভবনাময় পর্যটন শিল্পের বিকাশ এবং উক্ত এলাকার জনগণের আর্থ-সামাজিক কর্মকান্ড বৃদ্ধির জন্য যোগাযোগ ব্যবস্থার উন্নয়ন অপরিহার্য । এ লক্ষ্যে বর্ণিত প্রকল্পের আওতায় বিভিন্ন সড়ক জাতীয়, আঞ্চলিক ও ফিডার সড়করূপে এবং সেতুসমূহ অস্থায়ী ভিত্তির উপর ইস্পাত দ্বারা নির্মিত হয়েছিল। এসকল সড়ক ও সেতুর অধিকাংশই জীর্ণপ্রায় এবং ব্যবহারের অনুপযোগী। উক্ত সড়কগুলো আন্তঃজেলা ও উপজেলা যোগাযোগ, উপজেলা সদর থেকে জেলা সদর এবং জেলা সদর থেকে দেশের অন্যান্য অংশের সাথে যোগাযোগের জন্য ব্যবহৃত হয়ে থাকে। এ নিরীখে সড়কসমূহকে জাতীয় মহাসড়ক, আঞ্চলিক মহাসড়ক এবং জেলা সড়ক শ্রেণীতে বিন্যাস করে সংশ্লিষ্ট স্পেসিফিকেশন অনুযায়ী প্রশস্ততা বৃদ্ধি ও অস্থায়ী সেতুর স্থলে কংক্রীট গার্ডার সেতু নির্মাণ করা প্রয়োজন। এছাড়াও বিদ্যমান সড়কসমূহের পেভমেন্টে অসঙখ্য পটহোল, সাইড ব্রেকিং, আনডুলেশন, ডিপ্রেশন সৃষ্টি হওয়ায় সড়কগুলি যানবাহন চলাচলের অনুপযোগী হয়ে পড়েছে।

এ প্রেক্ষাপটে মূল প্রকল্পে ১২ টি সড়ক উন্নয়নের প্রস্তাব করা হলেও পরবর্তীতে ডিপিপি সংশোধনের মাধ্যমে ০৬টি সড়ক উন্নয়নের মাধ্যমে জাতীয় মহাসড়ক, আঞ্চলিক মহাসড়ক এবং জেলা সড়ক শ্রেণীতে উন্নীত করা হয়েছে।

৬.২। **উদ্দেশ্যঃ** প্রকল্পের মূল উদ্দেশ্য হলোঃ

- চট্টগ্রাম (রাবার বাগান) - রাঙ্গামাটি সড়ক জাতীয় মহাসড়ক মানে উন্নীতকরন;
- ঘাগড়া - বান্দরবান সড়ক আঞ্চলিক মহাসড়ক পর্যায়ে উন্নীতকরন;

- "পার্বত্য চট্টগ্রাম অঞ্চলে ৬টি সড়ক নির্মাণ /উন্নয়ন" প্রকল্পের আওতায় অন্য ০৪টি সড়ককে জেলা সড়ক পর্যায়ে উন্নীতকরন;
- সড়ক নিরাপত্তা বৃদ্ধি; এবং
- পার্বত্য চট্টগ্রাম অঞ্চলের জেলাসমূহের রাজধানী ঢাকাসহ বন্দরনগরী চট্টগ্রামের সাথে সরাসরি সড়ক যোগাযোগ স্থাপনের মাধ্যমে আর্থ-সামাজিক উন্নয়ন ।

৭। **প্রকল্পের প্রধান অঙ্গসমূহঃ**

- ভূমি অধিগ্রহণ (৮৭.৪৬ হেক্টর);
- সড়ক বাঁধ নির্মাণ, সেতু/কালভার্ট নির্মাণের জন্য বিকল্প সড়ক নির্মাণ;
- সড়ক প্রশস্তকরণ, পেভমেন্ট মজবুতিকরণ, নতুন ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট নির্মাণ, বিপদজনক বাঁক সোজাকরণ;
- আরসিসি সেতু/কালভার্ট নির্মাণ;
- রক্ষাপ্রদ কাজের আওতায় রিটেইনিং ওয়াল, সাইড ড্রেন নির্মাণ ইত্যাদি।

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

Items of work (as per RDPP)		Unit	Target (as per RDPP)		Actual Progress		Reasons for deviation
			Physical (Quantity)	Financial	Physical (Quantity)	Financial	
1		2	3	4	5	6	7
1	Land Acquisition & Compensation	Hector	87.46	104.825	7.00	0.105	
2	Survey and Design work	L.S	L.S	31.14	L.S	9.14525	
3	**Earth Work:**						
a	Construction of road embankment/Hill Cutting (Bridge Approach)	Lm^2	26.16	1704.17	26.16	1704.1710	
b	Widening of road embankment/Hill Cutting	Lm^2	11.38	433.50	11.38	433.50	
c	Construction of diversion road for bridge/culvert	L.S	0.16	145.31	0.16	145.3150	
4	**Flexible Pavement:**						
a	New Construction	Km	46.00	3032.57	54.5000	3026.1220	
b	Reconstruction	Km	48.50	2926.60	48.5000	2926.6010	
c	Strengthening	Km	44.04	1291.92	44.04	1291.92	
d	RD Widening	Km	39.00	1426.89	38.974	1425.9600	
e	Straightening of Dangerous Curve/ Bazaar by pass	Km	4.00	290.00	4.00	290.00	
5	Hard Shoulder	Km	117	2488.42	117.000	2488.4180	
6	Carpeting/Seal Coat	km	152.75	3391.93	152.7300	3390.3420	
7	**Construction of Bridge**						
a	R C C Bridge	M	210.29	1444.39	210.29	1444.39	
b	R C C Culvert	M	261.50	1295.24	260.2520	1285.0700	
c	Construction of Wing will	Nos	36.96	138.00	36.00	130.56	
d	Pipe Culvert	M	356	85.98	356.000	85.9830	
e	Bailey bridge	Nos	270	1060.19	132.070	898.5870	
8	Protective Wk (Retaining wall with Masonry)	Cum	140600.20	2644.32	140547.986	2643.3380	
9	Construction of Side drain with soulder	M	76834.81	2645.04	76834.81	2645.0220	
10	Construction of Km Post/Sign Signal	Nos	2020.00	49.38	2020.00	49.3800	
11	Construction on guide Post	Nos	5800	113.76	5800.00	113.1250	
12	Plantation	L.S	L.S	46.37	L.S	46.3780	
13	Ferry Ghat	L.S	L.S	25.00	L.S	25.00	