১৩। **প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জনঃ**

পরিকল্পিত	উদ্দেশ্য অর্জন
প্রকল্পের মূল উদ্দেশ্য হলো- ভৈরব-মেন্দিপুর সড়ককে আঞ্চলিক মহাসড়কে উন্নীতকরণের মাধ্যমে উন্নত যোগাযোগ স্থাপন।	ভৈরব-মেন্দিপুর সড়কের উন্নয়ন করা হয়েছে। নতুনভাবে নির্মিত সড়কের মাধ্যমে গ্রামাঞ্চলের মধ্যে উন্নত যোগাযোগ স্থাপিত হয়েছে। তবে পুরো সড়কের প্রস্থ একই রকম না হওয়ায় সড়কটির আঞ্চলিক মহাসড়কে উন্নীতকরণের উদ্দেশ্য পুরোপুরি অর্জিত হয়নি।

১৪। **উদ্দেশ্য অর্জিত না হয়ে থাকলে তার কারণঃ** প্রকল্পের ডিপিপতে সংস্থান না থাকায় পুরো সড়কের প্রস্থ একই রকমভাবে নির্মাণ করা যায়নি।

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 ডিপিপি'র সংস্থান মোতাবেক নতুন পেভমেন্ট ৩.৭ মিটার প্রস্থে নির্মাণের সংস্থান ছিল, সে মোতাবেক নতুন সড়ক ৩.৭ মিটার প্রশস্ত করে নির্মাণ করা হলেও সড়ক মজবুতিকরণের আওতায় রাস্তা প্রশস্তকরণ অন্তর্ভুক্ত না থাকায় কোথাও কোথাও সড়কের প্রস্থ কম রয়েছে। ফলে স্বাভাবিক যান চলাচলে বিঘ্ন ঘটছে;

১৮.২ রাস্তাটির অধিকাংশ স্থানে রাস্তার দুই পাশে ১ মিটার শোল্ডার নেই;

১৮.৩ প্রকল্পের ১.৭১৩ কিঃমিঃ নতুন পেভমেন্ট নির্মাণ ও সিসি ব্লক দিয়ে রক্ষাপ্রদ কাজ করার ফলে মেন্দীগঞ্জ গ্রামবাসী হাওড়ের বন্যার প্রকোপ হতে রক্ষা পেয়েছে।

১৮.৪ মেন্দিগঞ্জের নিকট রাস্তার মাঝখানে একটি বৈদ্যুতিক খুটি রয়েছে যা প্রকল্প বাস্তবায়নকালীন সময়ে অপসারণ করা হয়নি; খুঁটিটি স্থানান্তর করা না হলে যে কোন সময় দুর্ঘটনা ঘটার আশংকা রয়েছে।

১৮.৫ খাল/পুকুর সংলগ্ন সড়কের যে সকল স্থানে প্যালাসাইডিং কাজ করা হয়েছে তা অদ্যাবধি অক্ষত রয়েছে;

১৮.৬ কিছু স্থানে বিশেষ করে বাজারের মধ্যে রাস্তার কার্পেটিং উঠে গিয়েছে এবং কিছু স্থানের কিনারা ভেঙ্গে গিয়েছে।



চিত্র-৭ : বাজারের মধ্যকার রাস্তা (আংশিক)



চিত্র-৮: বাজারের মধ্যকার রাস্তা

১৮.৮ রাস্তার বেশ কয়েকটি স্থানে কিঃমিঃ পোষ্ট দেখা যায়নি।

১৯। মতামত/সুপারিশঃ

১৯.১ সড়ক মজবুতিকরণের আওতায় রাস্তা প্রশস্তকরণ অন্তর্ভুক্ত না থাকায় কোথাও কোথাও সড়কের প্রস্থ কম রয়েছে। তাই একই সড়কের সকল স্থানে প্রস্থ একই রকম হওয়া বাঞ্চনীয়। ভবিষ্যতে প্রকল্প গ্রহণের সময় বিষয়টি গুরুত্বের সাথে বিবেচনা করবে (অনু:১২.১ ও ১৮.১);

১৯.২ মেন্দিগঞ্জের নিকট রাস্তার মাঝখানে একটি বৈদ্যুতিক খুঁটি রয়েছে যা জরুরী ভিত্তিতে অপসারণের ব্যবস্থা গ্রহণ করতে হবে (অনু: ১২.৫ ও ১৮.৪);

১৯.৩ পেভমেন্টের যে সকল স্থানে কিনারা ভেঙ্গে গেছে, কার্পেটিং উঠে গেছে তা চিহ্নিতপূর্বক দ্রুত মেরামতের উদ্যোগ নিতে হবে (অনু: ১২.১ ও ১৮.৭);

১৯.৪ রাস্তার যে কয়েকটি স্থানে কিঃমিঃ পোষ্ট দেখা স্থাপন করা হয়নি তা চিহ্নিত করে দ্রুত স্থাপন করতে হবে (অনু: ১৮.৮;

১৯.৫ সমাপ্ত 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 করতে হবে।

জঞ্জা-শিবপুর-রায়পুরা সড়ক উন্নয়নশীর্ষক প্রকল্পের সমাপ্ত মূল্যায়ন প্রতিবেদন

(সমাপ্ত : জনু 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	:	নরসিংদী জেলার রায়পুরা উপজেলা

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

প্রাক্কলিত ব্যয় (প্রঃ সাঃ)		প্রকৃত ব্যয় (প্রঃ সাঃ)	পরিকল্পিত বাস্তবায়কাল		প্রকৃত বাস্তবায়নকাল	অতিক্রান্ত ব্যয় (মূল প্রাক্কলিত ব্যয়ের %)	অতিক্রান্ত সময় (মূল বাস্তবায়নকালের %)
মূল	সর্বশেষ সংশোধিত		মূল	সর্বশেষ সংশোধিত			
১৯৬৮.৫৩	১৩৫৩.৫৫	১৩৫৩.৫৫	০১ জুলাই ২০১০ থেকে ৩০ জুন ২০১২	০১ জুলাই ২০১০ থেকে ৩০ জুন ২০১৫	০১ জুলাই ২০১০ থেকে ৩০ জুন ২০১৫	-	২৫০%

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
Stationary					
Publication & Tendering					
Laboratory Testing					
Widening of Road Embankment	$Lacm^3$	53.91	0.37	53.91	0.37
Flexible Pavement					
a) Widening of Pavement	KM	223.45	7.70	223.45	7.70
b) Surfacing (Carpeting &	KM	74.17	7.70	74.17	7.70
c) Surfacing (Carpeting & Seal Coat) for existing pavement	KM	131.99	7.70	131.99	7.70
Construction of PC Girder Bridge (2 No)	M	806.52	72.88	806.52	72.88
Construction of RCC Box Culvert (2 Nos)	M	30.55	3.90	30.55	3.90
Protective work (to wall)		23.88	480.00	23.88	480.00
Construction of Saucer Drain		9.08	660.00	9.08	660.00
Physical Contingency					
Price Contingency					
Total=		1353.55		1353.55	

৭। **প্রকল্প পরিচালক সংক্রান্ত তথ্যাদিঃ**

ক্রমিন নং	কর্মকর্তার নাম ও পদবী	পূর্ণকালীন/ খন্ডকালীন	কতটি প্রকল্পের দায়িত্ব পালন করেন	মেয়াদকাল
১	জনাব মোঃ শাহাবুদ্দিন	খন্ডকালীন	একক	০৯/০২/২০১০ থেকে ০২/০২/২০১১
২।	জনাব মোঃ আবদুল কুদ্দুস	”	ঐ	০২/০২/২০১১ থেকে ১০/০১/২০১২
৩।	জনাব মোঃ মফিজুল ইসলাম	”	ঐ	১২/০১/২০১২ থেকে ৩০/০১/২০১৩
৪।	জনাব মোঃ হাবিবুল হক	”	ঐ	২৬/০২/২০১৩ থেকে ০৯/০৭/২০১৪
৫।	জনাব মোঃ আফতাব হোসেন খান	”	ঐ	০৯/০৭/২০১৪ প্রকল্প সমাপ্তি পর্যন্ত

উপরোক্ত ছক পর্যালোচনায় দেখা যায়, আলোচ্য প্রকল্পে মোট ৫ জন প্রকল্প পরিচালক দায়িত্ব পালন করেছেন। তাঁদের গড় কার্যাকালের মেয়াদ ০ ১ বছর। প্রকল্পটি ০২ বছর মেয়াদে বাস্তবায়নের জন্য অনুমোদন করা হলেও এর প্রকৃত বাস্তবায়ন সময় লেগেছে ০৫ বছর। অর্থাৎ প্রকল্পটির মূল অনুমোদিত মেয়াদের তুলনায় মেয়াদ বৃদ্ধি পেয়েছে ০৩ বছর (২৫০%)। ঘন ঘন প্রকল্প পরিচালক বদলী হলে একদিকে যেমন যথাযথভাবে প্রকল্প বাস্তবায়ন, মনিটরিং ও সুপারভিশন হয় না তেমনি প্রকল্পের গুণগত মানও রক্ষা করা সম্ভব হয় না। 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)

ক্রঃ নং	প্যাকেজ/কাজের নাম	-প্রাক্কলিত ব্যয় -কার্যাদেশকৃত মূল্য	-দরপত্র আহবানের তারিখ -কার্যাদেশ প্রদানের তারিখ -চুক্তি অনুযায়ী কাজ সমাপ্তির তারিখ -প্রকৃত সমাপ্তির তারিখ	ঠিকাদার প্রতিষ্ঠানের নাম ও ঠিকানা	অগ্রগতি
প্যাকেজ নং-১					
১	২০১০-২০১১ অর্থ বৎসরে জজ্ঞাশিবপুর-রায়পুরা সড়কের ১ম, ২য়, ৩য় কিঃমিঃ এ সড়ক প্রশস্তকরণ সহ সার্ফেসিং কাজ	১৬৯.৬২ ১৬৮.৭৩	-১৫-০৯-২০১০ -২০-০৩-২০১১ -১৯-০৫-২০১১ -১৮-০৫-২০১১	মেসার্স বাংলাদেশ উন্নয়ন সংস্থা	
প্যাকেজ নং-২					
	২০১০-২০১১ অর্থ বৎসরে জজ্ঞাশিবপুর-রায়পুরা সড়কের ৪র্থ, ৫ম, ৬ষ্ঠ কিঃমিঃ এ সড়ক প্রশস্তকরণ সহ সার্ফেসিং কাজ	১৬৯.৭৪ ১৬৮.৭৭	-১৫-০৯-২০১০ -০৩-০৪-২০১১ -০২-০৬-২০১১ -২৮-০৫-২০১১	মেসার্স এম.এ কনষ্ট্রাকশন	১০০%

ক্রঃ নং	প্যাকেজ/কাজের নাম	-প্রাক্কলিত ব্যয় -কার্যাদেশকৃত মূল্য	-দরপত্র আহবানের তারিখ -কার্যাদেশ প্রদানের তারিখ -চুক্তি অনুযায়ী কাজ সমাপ্তির তারিখ -প্রকৃত সমাপ্তির তারিখ	ঠিকাদার প্রতিষ্ঠানের নাম ও ঠিকানা	অগ্রগতি
প্যাকেজ নং-৩					
	২০১০-২০১১ অর্থ বৎসরে জজ্ঞাশিবপুর-রায়পুরা সড়কের ৭ম ও ৮ম (অ) কিঃমিঃ এ সড়ক প্রশস্তকরণ সহ সার্ফেসিং কাজ	১২০.৭৭ ১২০.১৮	-১৫-০৯-২০১০ -১৫-০৩-২০১১ -১৪-০৫-২০১১ -১০-০৫-২০১১	মেসার্স উদয় এন্টারপ্রাইজ	
প্যাকেজ নং-৪					
	২০১৩-১৪ অর্থ বৎসরে ৮ম (অ) কিঃমিঃ এ সড়ক প্রশস্তকরণ সহ সার্ফেসিং কাজ	১৬.৬৫ ১৬.৬০	-২৪-০৫-২০১০ -০৩-০৬-২০১৪ -২৩-০৬-২০১৪ -২০-০৬-২০১৪	মেসার্স উদয় এন্টারপ্রাইজ	
প্যাকেজ নং-৫					
	২০১০-২০১১ অর্থ বৎসরে জজ্ঞাশিবপুর-রায়পুরা সড়কের ১ম (অংশ) কিঃমিঃ এ ৪৮.৭৮ মিটার পিসি গার্ডার সেতু নির্মাণ কাজ	৪২৫.৩২ ৪৬৭.৩০	-১০-০২-২০১১ -২০-০৪-২০১১ -২৬-০৬-২০১৩ -২৫-০৫-২০১৩	মেসার্স লিনা কর্মাশিয়াল এন্টার লিঃ	
প্যাকেজ নং-৬					
	২০১০-২০১১ অর্থ বৎসরে জজ্ঞাশিবপুর-রায়পুরা সড়কের ৬ষ্ঠ (অংশ) কিঃমিঃ এ ২৪.৪০ মিটার পিসি গার্ডার সেতু নির্মাণ কাজ	২৭০.৭০ ২৬৯.৫৫	-১৯-১২-২০১০ -১৪-০৬-২০১১ -০১-০১-২০১৩ -৩০-১২-২০১২	মেসার্স মোস্তফা এন্টারপ্রাইজ	
প্যাকেজ নং-৭					
	২০১০-২০১১ অর্থ বৎসরে জজ্ঞাশিবপুর-রায়পুরা সড়কের ৭ম (অংশ) কিঃমিঃ এ ব্রিক মেশনারী টো -ওয়াল এবং সসার ড্রেন নির্মাণ কাজ	৩৪.১৬ ৩৪.০২	-১৫-০৫-২০১১ -১৪-০৬-২০১১ -১৪-০৭-২০১১ -৩০-০৬-২০১১	মেসার্স উদয় এন্টারপ্রাইজ	
প্যাকেজ নং-৮					
	২০১২-২০১৩ অর্থ বৎসরে জজ্ঞাশিবপুর-রায়পুরা সড়কের ১ম (অ), ২য় (অ) ও ৩য় (অ) কিঃমিঃ এ ব্রিক মেশনারী টো -ওয়াল এবং সসার ড্রেন নির্মাণ কাজ	৪৩.৬৬ ৪৩.৩৩	-১৭-০৫-২০১২ -১৪-০২-২০১৩ -৩১-০৩-২০১৩ -৩০-০৩-২০১৩	মেসার্স বাংলাদেশ উন্নয়ন সংস্থা	

ক্রঃ নং	প্যাকেজ/কাজের নাম	-প্রাক্কলিত ব্যয় -কার্যাদেশকৃত মূল্য	-দরপত্র আহবানের তারিখ -কার্যাদেশ প্রদানের তারিখ -চুক্তি অনুযায়ী কাজ সমাপ্তির তারিখ -প্রকৃত সমাপ্তির তারিখ	ঠিকাদার প্রতিষ্ঠানের নাম ও ঠিকানা	অগ্রগতি
প্যাকেজ নং-৯					
	২০১১-২০১২ অর্থ বৎসরে জঞ্জাশিবপুর-রায়পুরা সড়কের ১ম (অংশ) কিঃমিঃ এ ডাইভেশন সড়ক নির্মাণ	৪৪.৭৩ ৪৪.৪৮	১৪-০৮-২০১২ ১৫-০৯-২০১৩ ৩০-০৯-২০১৩ ৩০-০৯-২০১৩	মেসার্স লিনা কর্মাশিয়াল এন্টার লিঃ	
প্যাকেজ নং-১০					
	২০১৪-২০১৫ অর্থ বৎসরে জঞ্জাশিবপুর-রায়পুরা সড়কের ১ম এবং ৯ম কিঃমিঃ এ ২টি আরসিসি বক্স কালভার্ট নির্মাণ	২৪.১৬ ৩৯.৬১	-০৫-০১-২০১৫ -২২-০৩-২০১৫ -২১-০৫-২০১৫ ২০-০৫-২০১৫	মেসার্স ভূঞা কনষ্ট্রাকশন	

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 %
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮	৯	১০
২০১০-১১	৫০০.০০	৫০০.০০	-		৫০০.০০	৫০০.০০	৫০০.০০		
২০১১-১২	২০০.০০	২০০.০০	-		২০০.০০	২০০.০০	২০০.০০		
২০১২-১৩	৫৭৫.০০	৫৭৫.০০	-		৫৭৫.০০	৫৭৫.০০	৫৭৫.০০		
২০১৩-১৪	৩৫.০০	৩৫.০০	-		৩৫.০০	৩৫.০০	৩৫.০০		
২০১৪-১৫	৪৩.৫০	৪৩.৫০	-		৪৩.৫০	৪৩.৫০	৪৩.৫০		
মোট=	১৩৫৩.৫০	১৩৫৩.৫০	-		১৩৫৩.৫০	১৩৫৩.৫০	১৩৫৩.৫০		

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

১১। **সাধারণ পর্যবেক্ষণ:**

১১.১ **প্রকল্পের পটভূমি ও উদ্দেশ্য:**

পটভূমি: ‘‘জঞ্জা-শিবপুর-রায়পুরা জেলা সড়কটির মোট দৈর্ঘ্য ৯.২০ কিঃমিঃ (জেড-২০৪১) সড়কটি ঢাকা-সিলেট মহাসড়কের জঞ্জা শিবপুর নামক স্থান থেকে শুরু হয়ে রায়পুরা-নরসিংদী-মদনগঞ্জ আঞ্চলিক মহাসড়কে মিলিত হয়েছে। সর্বশেষ ২০০৮ সালে সড়কটির উন্নয়ন কাজ করা হয়। সড়কের বিদ্যমান প্রশস্ততা ৩.৭ মিটার। সড়কটিতে দিন দিন ট্রাফিক ভলিউম বৃদ্ধি পাচ্ছে বিধায় সড়কটির প্রশস্ততা বৃদ্ধিকরণের প্রয়োজনীয়তা দেখা দেয়। এছাড়া সড়কটিতে অবস্থিত সেতু ও কালভার্টসমূহ অনেক পুরাতন, জরাজীর্ণ ও সরু বিধায় এ সকল সেতু ও কালভার্টসমূহ মূল প্রকল্পের আওতায় প্রতিস্থাপনের প্রস্তাব করা হয়েছে। উল্লেখ্য রায়পুরা-নরসিংদী-মদনগঞ্জ সড়কের রায়পুরা-নরসিংদী

অংশের উন্নয়ন কাজ সমাপ্ত হলে এ সড়কে ট্রাফিক ভলিউম অনেক গুণ বৃদ্ধি পাবে। সড়কটি প্রকল্প এলাকার আর্থ-সামাজিক অবস্থার উন্নয়নে সহায়ক হবে। এ প্রেক্ষিতে ১৯.৬৯ কোটি টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে জুলাই ২০১০ থেকে জুন ২০১২ পর্যন্ত মেয়াদে বাস্তবায়নের জন্য মাননীয় পরিকল্পনা মন্ত্রী কর্তৃক গত ০৫/০৭/২০১০ তারিখে প্রকল্পটি অনুমোদিত হয়।

উদ্দেশ্য: প্রকল্পের মূল উদ্দেশ্য হচ্ছে জঞ্জা-শিবপুর-রায়পুরা সড়ক উন্নয়নের (৭.৭ কিঃমিঃ) মাধ্যমে উন্নততর সড়ক যোগযোগ স্থাপন করা।

১১.২ **প্রকল্পের অনুমোদন ও সংশোধনঃ**

(লক্ষ টাকায়)

	মেয়াদকাল	প্রাক্কলিত ব্যয়
মূল	জুলাই, ২০১০ হতে জুন, ২০১২	১৯৬৮.৫৩
ব্যয় বৃদ্ধি ব্যতিরেকে মেয়াদ বৃদ্ধি ১ম বার	জুলাই, ২০১০ হতে জুন, ২০১৩	
ব্যয় বৃদ্ধি ব্যতিরেকে মেয়াদ বৃদ্ধি ২য় বার	জুলাই, ২০১০ হতে জুন, ২০১৪	
১ম সংশোধিত অনুমোদিত	জুলাই, ২০১০ হতে জুন, ২০১৫	১৩৫৩.৫০

১১.৩ **সার্বিক আর্থিক ও বাস্তব অগ্রগতিঃ** প্রকল্পের আওতায় জুন, ২০১৫ পর্যন্ত ক্রমপুঞ্জিত আর্থিক অগ্রগতি হয়েছে ১৩৫ ৩.৫৫ লক্ষ টাকা যা অনুমোদিত ব্যয় ১৩৫৩.৫৫ লক্ষ টাকার ১০০%। মন্ত্রণালয় হতে প্রাপ্ত পিসিআর অনুযায়ী সংশোধিত অনুমোদিত ডিপিপি অনুযায়ী উক্ত সময়ে ১০০% বাস্তব অগ্রগতি সাধিত হয়েছে (অনুচ্ছেদ-**৬**)।

১২। **প্রকল্প পরিদর্শনঃ** গত ৩১/০৭/২০১৬ তারিখে আইএমইডি'র পরিচালক জনাব মোঃ মোশাররফ হোসেন কর্তৃক প্রকল্পটি সরেজমিন পরিদর্শন করা হয়। পরিদর্শনকালে প্রকল্প সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তাগণ উপস্থিত ছিলেন। পরিদর্শন পর্যবেক্ষণ নিম্নরূপঃ

১২.১ জঞ্জা-শিবপুর- রায়পুর সড়কটি ৯.২০ কিঃমিঃ লম্বা জেলা সড়ক। মোট দৈর্ঘ্যের মধ্যে সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী ৭.৭০ কিঃমিঃ সড়কের উন্নয়ন করা হয়েছে।

১২.২ সড়কটি ঢাকা-সিলেট জাতীয় মহাসড়কের বারৈচা বাসস্ট্যান্ড থেকে রায়পুরা-নরসিংদী-মদনগঞ্জ-আঞ্চলিক মহাসড়কের সাথে যুক্ত হয়ে রায়পুরা উপজেলার সাথে নরসিংদী জেলা সদর ও ঢাকাসহ সারাদেশের সাথে সরাসরি ও সাশ্রয়ী ব্যয়ে যোগাযোগ ক্ষেত্রে উল্লেখযোগ্য ভূমিকা পালন করছে।



চিত্র-১: ২০১১-২০১২ অর্থ বছরে নির্মিত সড়কের অমসৃণ সার্ফেস



চিত্র-২: ২০১১-২০১২ অর্থ বছরে নির্মিত সড়কের ভেঙ্গে যাওয়া Edge

১২.৩ প্রকল্পটির মূল বাস্তবায়নকাল ০১.০৭.২০১০ থেকে ৩০.০৬.২০১২ পর্যন্ত নির্ধারণ করা হলেও দু'বার ব্যয় বৃদ্ধি ব্যতিরেকে মেয়াদ বৃদ্ধি এবং একবার সংশোধনের মাধ্যমে ৩০.০৬.২০১৫ তারিখ প্রকল্পটি বাস্তবায়নের মেয়াদ পুনঃনির্ধারণ করা হয়।

১২.৪ মূল ডিপিপিতে ১৩৬০.০০ লক্ষ ব্যয়ে ০৩টির পিসি গার্ডার সেতু নির্মাণের প্রস্তাব করা হলেও সংশোধিত ডিপিপিতে ৯৭.১২ মিটার দীর্ঘ ০১টি সেতু নির্মাণ সংশ্লিষ্ট অঙ্গ বাদ দিয়ে প্রকল্পের কাজ সমাপ্ত করা হয়। তবে সড়কটির প্রথম কিলোমিটারে ৪৮.৭৮ মিটার দীর্ঘ এবং ৬ষ্ঠ কিলোমিটারে ২৪.৪০ মিটার দীর্ঘ ০২ টি পিসি গার্ডার সেতু ডিপিপি অনুযায়ী নির্মাণ করা হয়েছে।



সেতু।



কালভার্ট

১২.৫ সংশ্লিস্ট কর্মকর্তাদের সাথে আলোচনাক্রমে জানা যায় যে, শ্রীরামপুর ও রায়পুরা বাজার অংশে জমি সংক্রান্ত জটিলতা ও যথাসময়ে ডিজাইন সম্পন্ন না হওয়ায় সড়কটির ৯.২ কিলোমিটার অংশে প্রস্তাবিত ৯৭.১২ মিটার দীর্ঘ সেতুটি নির্মাণ করা সম্ভব হয়নি। এ প্রসঙ্গে উল্লেখ্য, ডিপিপি সংশোধনের মাধ্যমে সেতুটি নির্মাণ অঙ্গ বাদ দেওয়া হলেও উর্ধ্বতন কর্তৃপক্ষের অনুমোদনক্রমে পিএমপি'র আওতায় সেতুটির নির্মাণ কাজ চলমান রয়েছে।



চিত্র-৫: প্রকল্পের আওতায় নির্মিতব্য বাদ দেওয়া সেতু যা পিএমপি'র আওতায় নির্মাণাধীন

১২.৬ এছাড়াও পর্যাপ্ত জমির অভাবে ডিপিপিভুক্ত ০.৭০ কিঃমিঃ সড়কের প্রশস্তকরণ কাজ করা সম্ভব হয়নি।

১২.৭ মূল ডিপিপি অনুযায়ী ৭.৫০ মিটার দীর্ঘ ০৩টি আরসিসি বক্স কালভার্ট নির্মাণের সংস্থান থাকলেও ৩.৬০ মিটার দীর্ঘ ০১টি বক্স কালভার্ট নির্মাণ সংশ্লিষ্ট অংশ সংশোধিত ডিপিপি হতে বাদ দেয়া হয়েছে। এ প্রসঙ্গে জানা যায় ডিপিপি প্রণয়নকালে প্রস্তাবিত স্থানে পানি প্রবাহ থাকলেও নির্মাণকালীন সময়ে খালটি একেবারে শুকিয়ে যাওয়ার কারণে বক্স কালভার্ট নির্মাণের প্রয়োজনীয়তা ছিলো না।

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

পরিকল্পিত	উদ্দেশ্য অর্জন
প্রকল্পের মূল উদ্দেশ্য হচ্ছে জঙ্গা-শিবপুর-রায়পুরা সড়ক উন্নয়নের (৭.৭ কিঃমিঃ) মাধ্যমে উন্নততর সড়ক যোগযোগ স্থাপন করা। এছাড়ও রায়পুরা উপজেলার সাথে নরসিংদী জেলা সদর ও ঢাকাসহ সারাদেশের সাথে কম সময়ে ও সাশ্রয়ী ব্যয়ে সরাসরি যোগাযোগ স্থাপন।	অনুমোদিত মূল ডিপিপি থেকে কিছু অঙ্গ বাদ দিয়ে প্রকল্প সমাপ্তির কারণে প্রকল্পের উদ্দেশ্য আংশিক অর্জিত হয়েছে।

১৪। **উদ্দেশ্য অর্জিত না হয়ে থাকলে তার কারণঃ** সড়কটির ৯.২ কিলোমিটার অংশে ৯৭.১২ মিটার দীর্ঘ পিসি গার্ডার সেতু নির্মাণ সংশ্লিষ্ট অঙ্গটি বাদ দেওয়ায় রায়পুরা উপজেলার সাথে সরাসরি যোগাযোগ স্থাপনের উদ্দেশ্যটি অর্জিত হয়নি।

১৫। **প্রকল্প বাস্তবায়ন সমস্যাঃ** প্রকল্পটি বাস্তবায়নে অর্থ বরাদ্দ ও সময় বৃদ্ধি ব্যতিত উল্লেখযোগ্য অন্য 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 প্রকল্পের শুরু থেকেই অপর্যাপ্ত বরাদ্দের কারণে প্রকল্পটি দুই বার ব্যয় ব্যদ্ধি ব্যতিরেকে মেয়াদ বৃদ্ধি এবং একবার সংশোধনের প্রয়োজনীয়তা দেখা দেয়।

১৮.২ প্রকল্প প্রণয়নকালে জমির প্রাপ্যতা ও প্রাসঙ্গিক বিষয় বিবেচনায় নেয়া হয়েছে বলে প্রতীয়মান হয় না। জমি ও ডিজাইন সংক্রান্ত জটিলতা র কারণে প্রকল্পের একটি অন্যতম প্রধান অঙ্গ ৯৭.১২ মিটার দীর্ঘ সেতু নির্মাণের বিষয়টি বাদ দিতে হয়েছে। ফলে প্রকল্পের উদ্দেশ্য সম্পূর্ণভাবে অর্জিত হয়নি।

১৮.৩ একইভাবে যথাযথভাবে জরীপ সম্পন্ন করে সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের মালিকানাধীন জমির প্রাপ্যতা নিশ্চিত না করার কারণে ০.৭০ কিলোমিটার সড়ক প্রশস্তকরণের কাজও সংশোধিত ডিপিপিতে বাদ দেয়া হয়েছে।

১৮.৪ পরিদর্শনকালে দেখা যায় যে, বাজার অংশে নির্মিত সড়ক মারাত্মকভাবে ক্ষতিগ্রস্থ হয়েছে। কিছু কিছু অংশ ব্যবহারের সম্পূর্ণ অনুপযোগী হয়ে পড়েছে। কিছু অংশে হেরিংবন্ড সলিং এর মাধ্যমে মেরামত করে সড়কটি চলাচলের উপযোগী রাখা হয়েছে।

১৮.৫ প্রকল্পটি জুলাই ২০১০ মাসে বাস্তবায়নের কাজ শুরু হয়। টেন্ডার প্যাকেজ সম্পর্কিত তথ্যাদি পর্যালোচনা দেখা যে, সড়ক নির্মাণ সম্পর্কিত ০৩টি প্যাকেজের কাজ জুন, ২০১১ এর মধ্যে সম্পন্ন হয়। সেতু, কালভার্ট ও রক্ষাপ্রদ কাজ সম্পর্কিত অবশিষ্ট ০৬টি প্যাকেজের কাজ ২০১৩, ২০১৪ ও ২০১৫ এর বিভিন্ন সময়ে সম্পন্ন হয়েছে। ২০১১ সালে নির্মিত ৭.৭০ কিলোমিটার সড়কটিতে অসংখ্য পটহোল ও Edge ক্ষতিগ্রস্থ হয়েছে।

১৮.৬ পর্যাপ্ত ড্রেনেজ ব্যবস্থা না থাকায় সড়কের বিভিন্ন অংশে বিশেষ করে বাজার অংশে পানি জমে থাকার কারণে দ্রুত সড়কটির সার্ফেস অমসৃণ হয়ে পড়েছে এবং পটহোলের সংখ্যা ও আকার বৃদ্ধি পাচ্ছে।

১৯। **মতামত/সুপারিশঃ**

১৯.১ সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর প্রকল্প প্রণয়ন পর্যায়ে বরাদ্দ, নিশ্চিত করে প্রকল্প অনুমোদনের পদক্ষেপ গ্রহণ করতে পারে। অন্যথায় প্রকল্পের মেয়াদ ও ব্যয় বৃদ্ধির মতো অনাকাঙ্খিত পরিস্থিতি সৃষ্টি হতে পারে (অনু: ১৮.১);

১৯.২ প্রকল্প বাস্তবায়নের কাজ সুষ্ঠু মনিটরিং এবং গুণগতমান রক্ষার জন্য সার্বক্ষণিক প্রকল্প পরিচালক নিয়োগের বিষয়ে সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর পদক্ষেপ নিতে পারে;

১৯.৩ প্রকল্প অনুমোদনের পূর্বে সড়ক/সেতুর ডিজাইন চূড়ান্ত করা সমীচীন। এ বিষয়ে সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর প্রয়োজনীয় ব্যবস্থা নিতে পারে (অনু: ১৮.২);

১৯.৪ প্রকল্প এলাকা যথাযথভাবে জরীপের মাধ্যমে জমির প্রাপ্যতা নিশ্চিত হয়ে প্রকল্প অনুমোদনের জন্য সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর প্রকল্প অনুমোদনের পদক্ষেপ গ্রহণ করবে (অনু: ১৮.২ ও ১৮.৩);

১৯.৫ সংশোধিত ডিপিপিতে যে সেতুটি বাদ দিয়ে প্রকল্পের কাজ সমাপ্ত করা হয়েছে এবং প্রকল্পের উদ্দেশ্যে পুরোপুরি অর্জনের লক্ষ্যে পিএমপি'র আওতায় নির্মাণাধীন সেতুটি যথাসময়ে নির্মাণ কাজ সমাপ্ত করার বিষয়টি নিশ্চিত করতে হবে।

১৯.৬ সড়কের অমসৃণ সারফেস, সৃষ্ট পটহোল ও ক্ষতিগ্রস্থ Edge দ্রুত মেরামতের পদক্ষেপ নিতে হবে (অনু: ১৮.৪)

১৯.৭ বাজার অংশে পর্যাপ্ত ড্রেন নির্মাণের মাধ্যমে পানি নিষ্কাশনের ব্যবস্থা নিতে হবে (অনু: ১৮.৬); এবং

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

১৯.৯ অনুচ্ছেদ ১৯.১ হতে ১৯. ৮ এর বিষয়ে গৃহীত ব্যবস্থা মন্ত্রণালয় আগামী ১ মাসের মধ্যে আইএমইডিকে অবহিত করবে।

“কড়ইকান্দি-বাঙ্গারামপুর-জীবনগঞ্জ বাজার সড়ক নির্মাণ” শীর্ষক প্রকল্পের সমাপ্ত মূল্যায়ন প্রতিবেদন।

(সমাপ্তঃ জুন, ২০১৫)

১। **প্রকল্পের অবস্থান** : ব্রাহ্মণবাড়ীয়া জেলা।

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		প্রকৃত ব্যয়	পরিকল্পিত বাস্তবায়নকাল		প্রকৃত বাস্তবায়নকাল	অতিক্রান্ত ব্যয় (মূল প্রাক্কলিত ব্যয়ের %)	অতিক্রান্ত সময় (মূল বাস্তবায়ন কালের %)
মূল (প্র:সা:)	সর্বশেষ সংশোধিত (প্র:সা:)		মূল	সর্বশেষ সংশোধিত			
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮
২৩৯৮.০০	২৪৩৪.৫১	২৪১৮.০০	জানুয়ারি, ২০১১ হতে ডিসেম্বর, ২০১২	জানুয়ারি, ২০১১ হতে জুন, ২০১৫	জানুয়ারি, ২০১১ হতে জুন, ২০১৫	১০০.৮৩%	২২৫.০০%

প্রকল্পের মেয়াদ ২ (দুই) বছর ৬ (ছয়) মাস (১২৫.০০%) বৃদ্ধি পেয়েছে।

৫। **প্রকল্পের অংগভিত্তিক বাস্তবায়ন(পিসিআর অনুসারে):**

(লক্ষ টাকায়)

ক্রমিক নং	ডিপিপি অনুযায়ী কাজের অংগ	একক	আরডিপিপি অনুযায়ী পরিকল্পিত লক্ষ্যমাত্রা		প্রকৃত বাস্তবায়ন	
			বাস্তব	আর্থিক	বাস্তব (%)	আর্থিক (%)
১	২	৩	৪	৫	৬	৭
1.	Land Acquisition	Hect.	0.252	120.08	0.252	120.08
2.	Widening of road Embankment (Earthwork)	Lac Cum	1.150	199.57	1.10	196.67
3.	Flexible Pavement:					
	a) New Construction	Km	0.850	55.10	0.756	49.00
	b) Strengthening	Km	3.08	66.42	3.08	66.42
	c) Surfacing	Km	11.23	204.64	11.23	204.64
4.	Construction of RCC Bridge	m	109.40	1224.03	109.40	1224.03
5.	Construction of RCC Box Culvert	m	42.00	223.33	42.00	223.33
6.	Protective Work					
	a) Slope protection with CC Block & Geo-textile	Sqm	16135.00	199.89	16135.00	199.89
	b) Toe Wall with CC Block	m	1720.00	76.63	1720.00	76.63
7.	Sign Signal, KM Post etc	Km	11.85	5.36	11.85	5.36
8.	Maintenance During Construction	L.S	L.S	46.92	L.S	39.41

ক্রমিক নং	ডিপিপি অনুযায়ী কাজের অংগ	একক	আরডিপিপি অনুযায়ী পরিকল্পিত লক্ষ্যমাত্রা		প্রকৃত বাস্তবায়ন	
			বাস্তব	আর্থিক	বাস্তব (%)	আর্থিক (%)
১	২	৩	৪	৫	৬	৭
9.	Survey & Design	L.S	L.S	12.54	L.S	12.54
	Total=	-	-	**2434.51**	-	**2418.00**

প্রকল্পের আওতায় কাজের জন্য ঠিকাদার প্রতিষ্ঠান কর্তৃক উদ্বৃত দর কম হওয়ায় প্রকল্প ব্যয় মোট ১৬.৫১ লক্ষ টাকা হ্রাস পেয়েছে।

৬। **প্রকল্প পরিচালক সম্পর্কিত তথ্যঃ** প্রকল্পের শুরু থেকে শেষ পর্যন্ত ২ জন কর্মকর্তা প্রকল্প পরিচালকের দায়িত্ব পালন করেছেন। প্রকল্প পরিচালক সংক্রান্ত তথ্যাদি নিচে প্রদান করা হলঃ

নাম ও পদবী	পূর্ণকালীন	খন্ডকালীন	যোগদানের তারিখ	বদলীর তারিখ
Mofizul Islam Additional Chief Engineer, RHD Comilla Zone, Comilla	□		28.09.2010	24.02.2014
Junaid Ahsan Shibib Additional Chief Engineer, RHD Comilla Zone, Comilla	□		24.02.2014	Running

৭। **ক্রয় সংক্রান্ত তথ্যাদিঃ**

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

৭.২ পণ্য, কার্য ও সেবা ক্রয়ঃ ক্রয় সংক্রান্ত তথ্যের বিস্তারিত অনুচ্ছেদ ১১.৪ এ বর্ণনা করা হয়েছে।

৮। **প্রকল্প অনুকূলে বরাদ্দ ও অগ্রগতিঃ**

৮.১ সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী বরাদ্দ ও অগ্রগতিঃ

প্রকল্পের শুরু হতে জুন, ২০১৫ পর্যন্ত ক্রমপুঞ্জিত আর্থিক অগ্রগতি হয়েছে ২৪১৮.০০ লক্ষ টাকা যা অনুমোদিত ব্যয় ২৪৩৪.৫১ লক্ষ টাকার ৯৯.৩২%। পিসিআর অনুযায়ী প্রকল্পের বছরভিত্তিক সংশোধিত এডিপি বরাদ্দ, অবমুক্ত ও ব্যয়ের চিত্র নিম্নরূপঃ

(লক্ষ টাকায়)

অর্থ বছর	সংশোধিত এডিপি বরাদ্দ			অবমুক্তি	ব্যয়		
	মোট	টাকা	প্রঃ সাঃ		মোট	টাকা	প্রঃসাঃ
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮
২০১০-২০১১	১০০.০০	১০০.০০	-	১০০.০০	১০০.০০	১০০.০০	-
২০১১-২০১২	৩০০.০০	৩০০.০০	-	৩০০.০০	৩০০.০০	৩০০.০০	-
২০১২-২০১৩	৪৫০.০০	৪৫০.০০	-	৪৫০.০০	৪৫০.০০	৪৫০.০০	-
২০১৩-২০১৪	৫৬০.০০	৫৬০.০০	-	৫৬০.০০	৫৬০.০০	৫৬০.০০	
২০১৪-২০১৫	১০২৪.৫১	১০২৪.৫১	-	১০০৮.০০	১০০৮.০০	১০০৮.০০	-
মোটঃ	**২৪৩৪.৫১**	**২৪৩৪.৫১**	**-**	**২৪১৮.০০**	**২৪১৮.০০**	**২৪১৮.০০**	**-**

৮.২ **মূল ডিপিপি অনুযায়ী সওজ কর্তৃক চাহিত বরাদ্দ ও প্রাপ্ত বরাদ্দের হিসাবঃ**

অর্থ বছর	চাহিত বরাদ্দ (লক্ষ টাকায়)	প্রাপ্ত বরাদ্দ (লক্ষ টাকায়)
২০১০-২০১১	৫৩৪.৮২	১০০.০০
২০১১-২০১২	১২৯৩.০১	৩০০.০০
২০১২-২০১৩	৫৭০.১৭	৪৫০.০০
২০১৩-২০১৪	--	৫৬০.০০
২০১৪-২০১৫	--	১০২৪.৫১
মোট	২৩৯৮.০০	**২৪৩৪.৫১**

৯। **কাজ অসমাপ্ত থাকলে তার কারণঃ** কোন কাজ অসমাপ্ত নেই।

১০। **সাধারণ পর্যবেক্ষণঃ**

১০.১ **প্রকল্পের পটভূমিঃ**

প্রকল্পের আওতায় ব্রাহ্মণবাড়ীয়া জেলার কড়ইকান্দি-বাঞ্ছারামপুর-জীবনগঞ্জ বাজার পর্যন্ত বিদ্যমান ২৩ কি:মি: সড়কের মধ্যে ১.১৪৬ কিঃমিঃ সড়ক নতুন নির্মাণ, ৩.০৯ কিঃমিঃ মজবুতীকরণ ও ১১.৮৪৬ কিঃমিঃ সার্ফেসিং করে উন্নয়নের প্রস্তাব করা হয়। এছাড়া, প্রকল্পে ৩টি সেতু ও ১৮টি বক্স কালভার্ট নির্মাণের প্রস্তাব করা হয়। প্রকল্পটি ২৩.৯৮ কোটি টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে এবং জুলাই ২০০৯ হতে জুন ২০১২ মেয়াদে বাস্তবায়নের জন্য প্রস্তাবিত ডিপিপির ওপর গত ১৪/১২/২০০৯ তারিখে পরিকল্পনা কমিশনে পিইসি সভা অনুষ্ঠিত হয়। পিইসি সভার সিদ্ধান্ত অনুসারে পুনর্গঠিত ডিপিপি মাননীয় পরিকল্পনা মন্ত্রী কর্তৃক গত ০৯/০১/২০১১ তারিখে মোট ২৩.৯৮ কোটি টাকা প্রাক্কলিত ব্যয় ও বাস্তবায়নকাল জানুয়ারি ২০১১ হতে ডিসেম্বর ২০১২ মেয়াদে অনুমোদিত হয়। অনুমোদিত ডিপিপি অনুযায়ী বছরওয়ারী বরাদ্দ না পাওয়ায় সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ কর্তৃক প্রকল্পের মেয়াদ ডিসেম্বর ২০১৩ পর্যন্ত (১ বছর) বৃদ্ধি করা হয়। তাছাড়া প্রকল্পে অন্তর্ভূক্ত কয়েকটি কালভার্ট ও সেতু নির্মাণ এলাকা অস্বাভাবিক নিচু স্থানে অবস্থিত হওয়ায় বছরের বেশীরভাগ সময় পানিতে নিমজ্জিত থাকে। সেতু/ কালভার্ট নির্মাণ কাজের জন্য বছরে মাত্র ৩/৪ মাস সময় পাওয়া যায়। উপর্যুক্ত কারণে পরিকল্পনা কমিশন কর্তৃক প্রকল্পের মেয়াদ দুই দফায় জুন ২০১৫ পর্যন্ত (১ বছর ৬ মাস) বৃদ্ধি করা হয়। প্রকল্পটি ২০০৮ সালের রেট সিডিউল অনুযায়ী প্রণয়ন করা হয়েছিল। ডিপিপিতে সংস্থানকৃত কাজের কিছু অংগের হ্রাস/বৃদ্ধির প্রয়োজন হয়। ২০১১ সালের রেট সিডিউল অনুযায়ী চলমান প্যাকেজগুলোর ইন্টারনাল ভেরিয়েশন করে প্রকল্পটি সংশোধন করা হয়।

১০.২ **প্রকল্পের উদ্দেশ্যঃ**

প্রকল্পের মূল উদ্দেশ্য হলো উন্নততর যোগাযোগ ব্যবস্থা স্থাপনের লক্ষ্যে কড়ইকান্দি -বাঞ্ছারামপুর-জীবনগঞ্জ বাজার সড়ক নির্মাণ এবং প্রকল্প এলাকার আর্থ-সামাজিক অবস্থার উন্নয়ন করা।

১০.৩ **প্রকল্পের অনুমোদন ও সংশোধনঃ**

	মেয়াদকাল	প্রাক্কলিত ব্যয় (লক্ষ টাকায়)
মূল	০১/০১/২০১১ হতে ৩১/১২/২০১২ পর্যন্ত	২৩৯৮.০০
১ম বার ব্যয় বৃদ্ধি ব্যতিরেকে মেয়াদ বৃদ্ধি	০১/০১/২০১১ হতে ৩১/১২/২০১৩ পর্যন্ত	২৩৯৮.০০
২য় বার ব্যয় বৃদ্ধি ব্যতিরেকে মেয়াদ বৃদ্ধি	০১/০১/২০১১ হতে ৩১/১২/২০১৪ পর্যন্ত	২৩৯৮.০০
৩য় বার ব্যয় বৃদ্ধি ব্যতিরেকে মেয়াদ বৃদ্ধি	০১/০১/২০১১ হতে ৩০/০৬/২০১৫ পর্যন্ত	২৩৯৮.০০
১ম সংশোধিত অনুমোদিত	০১/০৭/২০১৩ হতে ৩০/০৬/২০১৫ পর্যন্ত	২৪৩৪.৫১

১০.৪ দরপত্র সংক্রান্ত তথ্যঃ প্রকল্পের দরপত্র সংক্রান্ত পূর্ণাঙ্গ তথ্য প্রেরিত পিসিআরে অর্ন্তভুক্ত করা হয়নি। পিসিআর এ প্রাপ্ত তথ্যানুযায়ী আলোচ্য প্রকল্পে ৭টি প্যাকেজের আওতায় দরপত্র আহবানপূর্বক ঠিকাদার নিয়োগ করা হয় যা নিম্নরূপ:

ক্রমিক নং	প্যাকেজ/কাজের নাম	-প্রাক্কলিত ব্যয় -কার্যাদেশকৃত মূল্য (লক্ষ টাকায়)	-কার্যাদেশ প্রদানের তারিখ -কাজ শুরুর তারিখ -কাজ সমাপ্তির তারিখ	ঠিকাদার প্রতিষ্ঠানের নাম ও ঠিকানা	অগ্রগতি
প্যাকেজ নং-০১					
	Construction of 44.02 m Long P.C Girder Bridge at 21st km (Bhorer Bazar Ch. 20+497) and 9 Nos. Culvert at 18th, 19th, 21st, 22nd, 23rd, km of Karaikandi-Bnacharampur-Jibongonj Bazar Road/2010-2011	-৭৩৫.৭৪ -৭৩১.৪৩	-০৭/০৬/২০১১ - -০৯/১০/২০১৪	TE-NI Brothers & GPSL (JV)	
প্যাকেজ নং-০২					
	Construction of damaged pavement at Ch. 9+100 to 13+100 km and surfacing work by Carpeting and Seal coat & Earth work in Road Embankment at Ch. 1+868 to 13+100 km at Karaikandi-Bnacharampur-Jibongonj Bazar Road/2010-2011	-৪৩৬.৮৮ -৪৩৪.৬০	-০৮/০৬/২০১১ - -০৬/১২/২০১১	M.C.P CONSORTIUM	

ক্রমিক নং	প্যাকেজ/কাজের নাম	-প্রাক্কলিত ব্যয় - কার্যাদেশকৃত মূল্য (লক্ষ টাকায়)	-কার্যাদেশ প্রদানের তারিখ -কাজ শুরুর তারিখ -কাজ সমাপ্তির তারিখ	ঠিকাদার প্রতিষ্ঠানের নাম ও ঠিকানা	অগ্রগতি
প্যাকেজ নং-০৩					
	Construction of 33.54m long P.C Girder Bridge (Ayubpur Bridge) at 6th km of Karaikandi-Bnacharampur-Jibongonj Bazar Road/2011-2012	-৪৫৫.৭১ -৪৫৩.১২	-১৮/০৯/২০১২ - -২৬/০২/২০১৫	ABS-CEDHB (JV), Daulatpur, Kotbari Road, Comilla	
প্যাকেজ নং-০৪					
	Construction of Flexible Pavement at 1st km (p) & 2nd km (p) of Karaikandi-Bnacharampur-Jibongonj Bazar Road/2012-2013	-৫৫.১০ -৫৫.১০	-১৩/০২/২০১৩ - -১১/০৬/২০১৩	M/S Confidence International	
প্যাকেজ নং-০৫					
	Construction of Kilometer Post, Sign Board, Traffic Signs & Sign Post of Karaikandi-Bnacharampur-Jibongonj Bazar Road/2013-2014	-৫.৩৬ -৫.৩৬	-২৭/০২/২০১৪ - -৩০/১০/২০১৪	M/S Habib Builders	

ক্রমিক নং	প্যাকেজ/কাজের নাম	-প্রাক্কলিত ব্যয় - কার্যাদেশকৃত মূল্য (লক্ষ টাকায়)	-কার্যাদেশ প্রদানের তারিখ -কাজ শুরুর তারিখ -কাজ সমাপ্তির তারিখ	ঠিকাদার প্রতিষ্ঠানের নাম ও ঠিকানা	অগ্রগতি
প্যাকেজ নং-০৬					
	Construction of 31.844m (1x30.50m) Long P.C Girder Bridge at 14th km (CH. 13+726.25m) of Karaikandi-Bnacharampur-Jibongonj Bazar Road/2014-2015	-৫০১.৪১ -৫০১.৪১	-২৩/১১/২০১৪ - -২৫/০৬/২০১৫	MA.MM K.NI (JV)	
প্যাকেজ নং-০৭					
	Construction of RCC Box Culvert no. 8/1 (2x5.00mx7.32m) at 8th km and Protective work by Toe-wall, Earth filling & CC Block at bridge approach no. 2/1 of Karaikandi-Bnacharampur-Jibongonj Bazar Road/2014-2015	-৬৫.৯৫ -৬৫.৯৫	-১২/০১/২০১৫ - -৩০/০৪/২০১৫	M/S Mamun Enterprise	

১১। **প্রকল্প পরিদর্শনঃ** গত ৩০/০৭/২০১৬ তারিখে আইএমইডি'র সহকারী পরিচালক জনাব মোঃ ফজলুর রহমান কর্তৃক প্রকল্পটি সরেজমিন পরিদর্শন করা হয়। পরিদর্শনকালে ব্রাহ্মণবাড়ীয়া সড়ক বিভাগের উপ-বিভাগীয় প্রকৌশলী উপস্থিত ছিলেন। পরিদর্শন পর্যবেক্ষণ নিম্নরূপঃ

১১.১ **১ম কিলোমিটার হতে১৩তম কিলোমিটার পর্যন্ত অর্থাৎ কড়ইকান্দি হতে ফতেপুর পর্যন্ত রাস্তার উন্নয়ণঃ**

আলোচ্য সড়কের ১ম কিলোমিটারে (চেইনেজঃ ০+৪৫০ মিঃ হতে ১+০০০ মিঃ) অর্থাৎ কড়ইকান্দি ফেরীঘাট হতে স্টীলের ব্রীজ পর্যন্ত ৫৫০.০০ মিঃ দীর্ঘ ও ১৮ ফুট প্রশস্ত এবং ২য় কিলোমিটারে (চেইনেজঃ ১+০০০ মিঃ হতে ১+২১৬ মিঃ) অর্থাৎ কানাইনগরে ২১৬.০০ মিঃ দীর্ঘ এবং ১২ ফুট প্রশস্ত নতুন ফ্রেক্সিবল পেভমেন্ট নির্মাণ করা হয়। চেইনেজঃ

১+৪০০ মিঃ হতে ১৩+২০০ মিঃ অর্থাৎ কড়ইকান্দি ফেরী ঘাট হতে ফতেপুর পর্যন্ত বিদ্যমান ১২ ফুট প্রশস্ত রাস্তার বিভিন্ন জায়গায় মোট ৩.০৮ কিলোমিটার মজবুতীকরণ এবং ১১.২৩ কিলোমিটার সার্ফেসিং করা হয়। তাছাড়া , চেইনেজ চেইনেজঃ ২+৫০০ মিঃ হতে ১২+৮২৬ মিঃ অর্থাৎ কানাইনগর হতে ফতেপুর পর্যন্ত বিভিন্ন জায়গায় সিসি ব্লক ও জিও টেক্সটাইল দ্বারা স্লোপ প্রোটেকশনের কাজ করা হয়।

১১.১.১ কড়ইকান্দি ফেরীঘাট ও কানা ইনগরে মোট ৭৫৬ মিটার দীর্ঘ নতুন ফ্রেক্সিবল পেভমেন্ট নির্মাণ করা হয়েছে। এ অংশে স্টীলের ব্রীজের নিকট রাস্তার উভয়পাশে গভীর খাঁদ থাকায় মাটি সরে গিয়ে শোল্ডারসহ রাস্তার কিছু অংশ ভেঙ্গে যেতে দেখা যায়। এসব ভাঙ্গা স্থানে বালির বস্তা দিয়ে সাময়িক প্রতিরক্ষা কাজ করা হ য়েছে। এ বিষয়ে উপ বিভাগীয় প্রকৌশলী জানান যে, রাস্তাটি বালি মাটি দিয়ে নির্মাণ করা হয়েছে। ফলে বৃষ্টি হলে বালি মাটি খুব দ্রুত সরে গিয়ে রেইন কাট সৃষ্টি হয়ে শোল্ডারসহ রাস্তার ক্ষতি হয়েছে। তাছাড়া , ডিপিপি'তে এ অংশের প্রতিরক্ষা কাজের সংস্থান না থাকায় প্রতিরক্ষা কাজ করা সম্ভব হয়নি বলেও তিনি জানান। উল্লেখ্য , রাস্তার আলোচ্য অংশ বালি মাটি দিয়ে নির্মাণ করা হয়েছে বলে শোল্ডারসহ রাস্তার কিছু অংশ ভেঙ্গে গেছে। রাস্তাটি কিভাবে নির্মাণ করা হলে বা কি ব্যবস্থা গ্রহণ করলে রাস্তাটি ভাঙ্গাবে না সওজ সে বিষয়ে প্রয়োজনীয় ব্যবস্থা গ্রহণ ক রতে পারে। তিনি আরো জানান যে , রাস্তাটি ২০১৩ সালে নির্মাণ করা হয়েছে। এ কারণে এর বেশ কিছু স্থানে সীল কোট উঠে গেছে।



চিত্র-১: কড়ইকান্দি ফেরিঘাট হতে স্টীল ব্রীজ পর্যন্ত রাস্তা নির্মাণ



চিত্র-২: শোল্ডারসহ রাস্তার কিছু অংশ ভেঙ্গে যাওয়া

১১.১.২ রাস্তার পাশে বসতভিটা রাস্তার চেয়ে কিছুটা উঁচু হওয়ায় ছয়আনি , আইয়ুবপুর, বাশগাড়িতে রাস্তার কিছু স্থানে বৃষ্টির পানি জমে থাকতে দেখা যায়। পানি জমে থাকার কারণে রাস্তার এসব স্থানে খানা-খন্দ তৈরি হয়েছে। খানা খন্দ তৈরী হওয়া কিছু জায়গায় ইউনি ব্লক দ্বারা মেরামত করা হয়েছে। এ বিষয়ে উপ বিভাগীয় প্রকৌশলী জানান যে, যেসব স্থানে পানি জমে রাস্তা ক্ষতিগ্রস্ত হয়েছে সেসব স্থানের কিছু জায়গায় ইউনি ব্লক দিয়ে মেরামত করা হয়েছে। পর্যায়ক্রমে এসব ক্ষতিগ্রস্ত জায়গায় ইউনি ব্লক দ্বারা মেরামত করা হবে। উল্লেখ্য , বসতভিটা রাস্তার চেয়ে উচু হওয়ায় রাস্তায় পানি জমে। এ বিষয়টি বিবেচনায় নিয়ে রাস্তায় যেন পানি না জমে সে বিষয়ে সওজ প্রয়োজনীয় ব্যবস্থা গ্রহণ করতে পারে। তাছাড়া, কিছু স্থানে রাস্তাটির কিনারা ভাঙ্গে যেতে দেখা যায়।



চিত্র-৩: ছয়আনিতে রাস্তায় পানি জমে খানা-খন্দ তৈরি হওয়া



চিত্র-৪: আইয়ুবপুরে রাস্তায় পানি জমে খানা-খন্দ তৈরি হওয়া



চিত্র-৫: আইয়ুবপুর বাজারে ইউনি ব্লক দ্বারা রাস্তা মেরামত



চিত্র-৬: বাশগাড়িতে রাস্তার কিনারা ভেঙ্গে যাওয়া

১১.১.৩ ছয় আনিতে খালের পাশে সিসি ব্লক দ্বারা রাস্তার প্রতিরক্ষা কাজ করা হয়। প্রতিরক্ষা কাজটি গভীর খালের পাশে হওয়ায় নিচের মাটি সরে গিয়ে ব্লকগুলো স্থানচ্যুত হয়ে শোল্ডারসহ রাস্তার কিছু অংশ ভেঙ্গে যেতে দেখা যায়। উক্ত স্থানে বালির বস্তা দিয়ে সাময়িক প্রতিরক্ষা কাজ করা হ য়েছে। আইয়ুবপুর মোড়েও সিসি ব্লক দ্বারা রাস্তার প্রতিরক্ষা কাজ করা হয়। উক্ত স্থানে সিসি ব্লক সরে গিয়ে শোল্ডারসহ রাস্তার কিছু অংশ ভেঙ্গে যেতে দেখা যায়। এ বিষয়ে উপ বিভাগীয় প্রকৌশলী জানান যে , রাস্তাটি বালি মাটি দিয়ে নির্মাণ করা হয়েছে। ভারী বর্ষনের ফলে নিচের বালি মাটি সরে যাওয়ায় ব্লকগুলোও সরে গেছে। দ্রুত এ স্থানটি মেরামত করা হবে বলেও তিনি জানান। উল্লেখ্য , রাস্তার আলোচ্য অংশ বালি মাটি দিয়ে নির্মাণ করা হয়েছে বলে প্রতিরক্ষা কাজের ব্লকগুলো স্থানচ্যুত হয়ে শোল্ডারসহ রাস্তার কিছু অংশ ভেঙ্গে গেছে। রাস্তাটি কিভাবে নির্মাণ করা হলে বা কি ব্যবস্থা গ্রহণ করলে রাস্তাটি ভাঙ্গাবে না সওজ সে বিষয়ে প্রয়োজনীয় ব্যবস্থা গ্রহণ করতে পারে। তাছাড়া , আছাদনগরেও পুকুরের পাশে সিসি ব্লক দ্বারা রাস্তার প্রতিরক্ষা কাজ করা হয়। উক্ত স্থানে ব্লক কিছুটা ডেবে যেতে দেখা যায়।



চিত্র-৭: ছয় আনিতে প্রতিরক্ষা কাজের সিসি ব্লকগুলো স্থানচ্যুত হয়ে শোল্ডারসহ রাস্তার কিছু অংশ ভেঙ্গে যাওয়া



চিত্র-৮: আইয়ুবপুর মোড়ে প্রতিরক্ষা কাজের সিসি ব্লক সরে গিয়ে শোল্ডারসহ রাস্তার কিছু অংশ ভেঙ্গে যাওয়া

১১.২ সেতু নির্মাণঃ

প্রকল্পের আওতায় এপ্রোচের প্রতিরক্ষা কাজসহ মোট ৩টি পিসি গার্ডার সেতু নির্মাণ করা হয়েছে। ৩টি সেতুর পরিদর্শন পর্যবেক্ষণ নিম্নরূপ:

১১.২.১ কড়ইকান্দি-বাঞ্ছারামপুর-জীবনগঞ্জ সড়কের ৬ষ্ঠ কিলোমিটারে অর্থাৎ আইয়ুবপুরে উভয়পাশে এপ্রোচ সড়কসহ ০১(এক) স্প্যানবিশিষ্ট ৩৩.৫৪ মিটার দীর্ঘ এবং ১০.২৫ মিটার প্রস্থ একটি পিসি গার্ডার সেতু নির্মাণ করা হয়েছে। এপ্রোচ সড়কের উভয় পাশে সিসি ব্লক দ্বারা প্রতিরক্ষা কাজ করা হয়েছে। প্রতিরক্ষা কাজের সিসি ব্লকগুলোর সংযোগ স্থলে ফাঁকা লক্ষ্য করা যায় এবং ব্লকের ফাঁকা অংশ দিয়ে নিচের বালি বের হয়ে আসতে দেখা যায়। তাছাড়া, সেতুর উপর পানির নিষ্কাশন পাইপে আবর্জনা জমে সেতুর উপর কিছু পানি জমে থাকতে দেখা যায়। পানির পাইপের আবর্জনা পরিষ্কার করার জন্য সওজকে অনুরোধ করা হয়।



চিত্র-৯: আইয়ুবপুর পিসি গার্ডার সেতু



চিত্র-১০: সেতুর প্রতিরক্ষা কাজের সিসি ব্লকগুলোর সংযোগস্থলে বিদ্যমান ফাঁকা

১১.২.২ আলোচ্য সড়কের ১৪তম কিলোমিটারে অর্থাৎ ফতেপুরে ০১(এক) স্প্যানবিশিষ্ট ৩১.৮৪ মিটার দীর্ঘ এবং ১০.২৫ মিটার প্রস্থ একটি পিসি গার্ডার সেতু নির্মাণ করা হয়েছে। এ সেতুটির উভয় পাশে এপ্রোচ সড়কে সিসি ব্লক দ্বারা প্রতিরক্ষা কাজ করা হয়।



চিত্র-১১: এপ্রোচসহ ফতেপুর পিসি গার্ডার সেতু

১১.২.৩ প্রকল্পের আওতায় আলোচ্য সড়কের ২১তম কিলোমিটারে অর্থাৎ ভোরের বাজারে ০১(এক) স্প্যানবিশিষ্ট ৪৪.০২ মিটার দীর্ঘ এবং ১০.২৫ মিটার প্রস্থ একটি পিসি গার্ডার সেতু নির্মাণ করা হয়েছে। এ সেতুটির উভয় পাশে এপ্রোচ সড়কে সিসি ব্লক দ্বারা প্রতিরক্ষা কাজ করা হয়েছে। প্রতিরক্ষা কাজটি অক্ষত দেখা গেছে।



চিত্র-১২: ভোরের বাজার সেতু ও সেতুর এপ্রোচ সড়কে প্রতিরক্ষা কাজ

১১.৩ কালভার্ট নির্মাণঃ

প্রকল্পের আওতায় মোট ১০টি কালভার্ট নির্মাণ করা হয়েছে। ১০টি কালভার্টের পরিদর্শন পর্যবেক্ষণ নিম্নরূপ:

১১.৩.১ আলোচ্য সড়কের ৮ম ও ১৮তম কিলোমিটারে অর্থাৎ বাশগাড়ি ও দড়িভেলানগরে প্রতিটি ১০মিটার দীর্ঘ এবং ৭.৩২ মিটার প্রস্থ করে মোট দু 'টি কালভার্ট নির্মাণ করা হয়েছে। এ দু 'টি কালভার্টের এপ্রোচে রক্ষাপ্রদ কাজ করা হয়। রক্ষাপ্রদ কাজটি অক্ষত দেখা গেছে।



চিত্র-১৩: বাশগাড়ি কালভার্ট



চিত্র-১৪: দড়িভেলানগর কালভার্ট

১১.৩.২ ২০তম ও ২১তম কিলোমিটারে অর্থাৎ ভোরের বাজার ও জল্লিতে প্রতিটি ৫মিটার দীর্ঘ এবং ৭.৩২ মিটার প্রস্থ করে মোট ২টি কালভার্ট নির্মাণ করা হয়েছে। এ দু 'টি কালভার্টের এপ্রোচে রক্ষাপ্রদ কাজ করা হয়। ২১তম কিলোমিটারে অর্থাৎ জল্লিতে নির্মিত কালভার্টে রডের কিছু অংশ বের হয়ে থাকতে দেখা যায়। এ বিষয়ে উপ-বিভাগীয় প্রকৌশলী জানান যে, শীঘ্রই তা অপসারণ করা হবে।

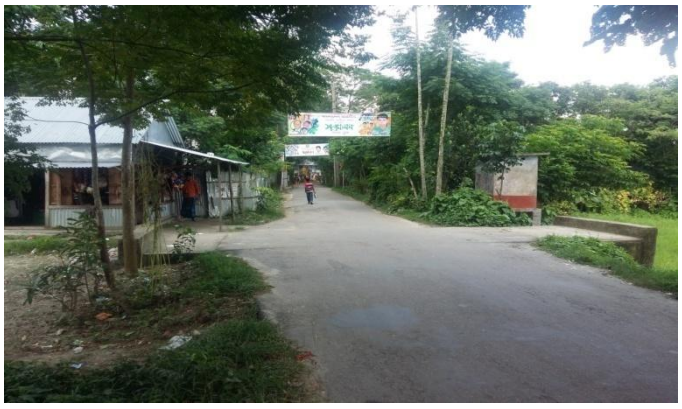


চিত্র-১৫: ভোরের বাজার কালভার্ট



চিত্র-১৬: ভোরের বাজার কালভার্টে বের হয়ে থাকা রড

১১.৩.৩ ১৭তম, ২০তম, ২১তম, ২২তম কিলোমিটারে প্রতিটি ২ মিটার দীর্ঘ এবং ৯.৭৬ মিটার প্রস্থ করে মোট ৬টি কালভার্ট নির্মাণ করা হয়েছে। এদের মধ্যে ২১তম কিলোমিটারে অর্থাৎ দরিকান্দিতে নির্মিত একটি কালভার্টের একপাশে মাটি ফেলে ভরাট করা হয়েছে। এ বিষয়ে উপ বিভাগীয় প্রকৌশলী জানান যে , কালভার্ট নির্মাণের পরে ব্যক্তি মালিকানা জায়গায় মাটি ফেলে ভরাট করা হয়েছে। কালভার্টের একপাশে মাটি দিয়ে ভরাট করায় রাস্তার এক পাশ হতে অন্য পাশে পানি প্রবাহে বাধাগ্রস্ত হচ্ছে।



চিত্র-১৭: দরিকান্দি কালভার্টের একপাশে মাটি ফেলে ভরাট করা হয়েছে

১২। **প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জনঃ**

পরিকল্পিত উদ্দেশ্য	অর্জিত ফলাফল
প্রকল্পের মূল উদ্দেশ্য হলো উন্নততর যোগাযোগ ব্যবস্থা স্থাপনের লক্ষ্যে কড়ইকান্দি -বাঞ্ছারামপুর-জীবনগঞ্জ বাজার সড়ক নির্মাণ এবং প্রকল্প এলাকার আর্থ - সামাজিক অবস্থার উন্নয়ন।	কড়ইকান্দি-বাঞ্ছারামপুর-জীবনগঞ্জ বাজার প্রায় ২৩ কিলোমিটার সড়কের ০.৭৬৫ কিলোমিটার সড়ক নতুন নির্মাণ ও ১৫.০৩ কিলোমিটার সড়ক উন্নয়ন করা হয়েছে। নিরবচ্ছিন্ন সংযোগ স্থাপনের জন্য ৩টি সেতু ও ১০টি কালভার্ট নির্মাণ করা হয়েছে। ফলে যোগাযোগ ব্যবস্থা উন্নত হয়েছে।

১৩। **উদ্দেশ্য পুরোপুরি অর্জিত না হলে এর কারণঃ** প্রকল্পের আওতায় কড়ইকান্দি-বাঞ্ছারামপুর-জীবনগঞ্জ বাজার সড়ক নির্মাণের মাধ্যমে নিরবচ্ছিন্ন যোগাযোগ ব্যবস্থা স্থাপন হয়েছে।

১৪। **প্রকল্প বাস্তবায়ন সমস্যাঃ** প্রকল্পটি বাস্তবায়নে অর্থ বরাদ্দ ও সময় বৃদ্ধি ব্যতিত উল্লেখযোগ্য অন্য কোন সমস্যা মোকাবেলা করতে হয়নি।

১৫। **রাজস্ব খাতে স্থানান্তরঃ** প্রকল্পের আওতায় সম্পাদিত কাজ ইতোমধ্যে সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের রাজস্ব খাতে স্থানান্তর করা হয়েছে।

১৬। **অডিট সংক্রান্তঃ** মন্ত্রণালয় হতে প্রেরিত পিসিআর পর্যালোচনায় দেখা যায় প্রকল্পটির জন্য Internal অডিট সম্পন্ন করা হয়েছে এবং ২০১০-১১ অর্থবছর হতে ২০১৩-১৪ অর্থবছর পর্যন্ত মোট ৪বার External Audit সম্পন্ন করা হয়েছে। External Audit এ কোনো আপত্তি ছিল না। কিন্তু Internal অডিটে কোনো আপত্তি ছিল কিনা তা পিসিআরে উল্লেখ করা হয়নি।

১৭। **পর্যবেক্ষণঃ**

১৭.১ মূল অনুমোদিত প্রকল্পের বাস্তবায়নকাল ছিল ২ বছর। সর্বশেষ সংশোধিত প্রকল্পের মেয়াদ ছিল ৪ বছর ৬ মাস। প্রকল্পটি মূল অনুমোদিত ডিপিপি 'র বাস্তবায়নকাল হতে ২ (দুই) বছর ৬(ছয়) মাস পরে সমাপ্ত হয়েছে অর্থাৎ ১২৫% মেয়াদ বৃদ্ধি পেয়েছে (অনুচ্ছেদ-৪);

১৭.২ অনুমোদিত মূল ডিপিপি অনুযায়ী বছরওয়ারী বরাদ্দ ও অর্থ ছাড় না পাওয়া এবং প্রকল্প এলাকার কিছু অংশ অস্বাভাবিক নিচু স্থানে অবস্থিত হওয়ায় বছরের বেশীরভাগ সময় পানিতে নিমজ্জিত থাকায় সেতু/কালভার্ট নির্মাণ কাজের জন্য বছরে ৩/৪ মাস সময় পাওয়ার কারনে প্রকল্পের মেয়াদ ৩(তিন)বার বৃদ্ধি করা হয়েছে (অনুচ্ছেদ-৮.১, ৮.২ ও ১০.১);

১৭.৩ কড়ইকান্দি ফেরীঘাট অংশে স্টীলের ব্রীজের নিকট রাস্তার উভয়পাশে গভীর খাঁদ থাকায় মাটি সরে গিয়ে শোল্ডারসহ রাস্তার কিছু অংশ ভেঙ্গে গেছে এবং বেশ কিছু স্থানে সীল কোট উঠে গেছে (অনুচ্ছেদ-১১.১.১);

১৭.৪ ছয়আনি, আইয়ুবপুর ও বাশগাড়িতে রাস্তার কিছু স্থানে বৃষ্টির পানি জমে থাকার কারণে খানা-খন্দ তৈরি হয়েছে এবং কিছু স্থানে রাস্তার কিনারা ভেঙ্গে গেছে (অনুচ্ছেদ-১১.১.২);

১৭.৫ ছয় আনি ও আইয়ুবপুর মোড়ে রাস্তার প্রতিরক্ষা কাজের সিসি ব্লক সরে গিয়ে শোল্ডারসহ রাস্তা র কিছু অংশ ভেঙ্গে গেছে এবং আছাদনগরে প্রতিরক্ষা কাজের একটি অংশে সিসি ব্লক কিছুটা ডেবে গেছে (অনুচ্ছেদ-১১.১.৩);

১৭.৬ আইয়ুবপুর সেতুর এপ্রোচ সড়কের প্রতিরক্ষা কাজের সিসি ব্লকগুলোর সংযোগ স্থলে ফাঁকা লক্ষ্য করা যায় (অনুচ্ছেদ-১১.২.১);

১৭.৭ ভোরের বাজার সেতুটির উভয় পাশে এপ্রোচ সড়কের সিসি ব্লক দ্বারা প্রতিরক্ষা কাজ অক্ষত দেখা গেছে (অনুচ্ছেদ-১১.২.৩);

১৭.৮ বাশগাড়ি ও দড়িভেলানগরে প্রতিটি ১০মিটার দীর্ঘ মোট ২টি কালভার্টের প্রতিরক্ষা কাজ অক্ষত দেখা গেছে (অনুচ্ছেদ-১১.৩.১);

১৭.৯ জল্লিতে নির্মিত ৫ মিটার দীর্ঘ কালভার্টে রডের কিছু অংশ বের হয়ে থাকতে দেখা যায় (অনুচ্ছেদ-১১.৩.২);

১৭.১০ দরিকান্দিতে নির্মিত ২মিটার দীর্ঘ একটি কালভার্টের একপাশে মাটি ফেলে ভরাট করা হয়েছে ফলে পানি প্রবাহে বাধা সৃষ্টি হচ্ছে (অনুচ্ছেদ-১১.৩.৩);

১৮। **মতামত/সুপারিশঃ**

১৮.১ প্রকল্পটি বাস্তবায়নে মূল অনুমোদিত প্রকল্প হতে অতিরিক্ত সময় ব্যয় হয়েছে ২ বছর ৬ মাস। 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;

১৮.২ কড়ইকান্দি ফেরীঘাট অংশে স্টীলের ব্রী জের নিকট রাস্তার উভয়পাশে শোল্ডারসহ রাস্তার ভেঙ্গে যাওয়া অংশ দ্রুত মেরামত করতে হবে;

১৮.৩ ছয়আনি, আইয়ুবপুর, বাশগাড়িতে রাস্তার কিছু স্থানে বৃষ্টির পানি জমে তৈরি হওয়া খানা-খন্দ দ্রুত সংস্কারের প্রয়োজনীয় ব্যবস্থা গ্রহণ করতে হবে;

১৮.৪ পেভমেন্টের যে সকল স্থানে কিনারা ভেঙ্গে গেছে এবং সীল কোট উঠে গেছে তা চিহ্নিতপূর্বক দ্রুত মেরামতের উদ্যোগ নিতে হবে;

১৮.৫ ছয় আনি ও আইয়ুবপুর মোড়ে সিসি ব্লক সরে গিয়ে ক্ষতিগ্রস্ত হওয়া প্রতিরক্ষা কাজ এবং এসব স্থানে শোল্ডারসহ ভেঙ্গে যাওয়া রাস্তা দ্রুত সংস্কার করতে হবে। তাছাড়া , আছাদনগরে প্র তিরক্ষা কাজের ডেবে যাওয়া সিসি ব্লক সংস্কারের জন্য প্রয়োজনীয় ব্যবস্থা গ্রহণ করতে হবে;

১৮.৬ আইয়ুবপুর সেতুর এপ্রোচ সড়কের প্রতিরক্ষা কাজের সিসি ব্লকগুলোর সংযোগ স্থলের ফাঁকা স্থানগুলো চিহ্নিত করে দ্রুত মেরামতের উদ্যোগ নিতে হবে।

১৮.৭ জল্লিতে নির্মিত ৫ মিটার দীর্ঘ কালভার্টের বের হয়ে থাকা রড দ্রুত অপসারণ করতে হবে;

১৮.৮ দরিকান্দিতে নির্মিত ২মিটার দীর্ঘ একটি কালভার্টের একপাশে ব্যক্তিমালিকানা জায়গায় মাটি ফেলে ভরাট করার কারণে রাস্তার এক পাশ হতে পাশে পানি প্রবাহে বাধাগ্রস্ত হচ্ছে। ফলে কালভার্ট নির্মাণের মূল উদ্দেশ্য ব্যহত হয়েছে। ভবিষ্যতে প্রকল্প গ্রহণের সময় বিষয়টি গুরুত্বের সাথে বিবেচনা করতে হবে; এবং

১৮.৯ উপরের ১৮.১ হতে ১৮.৮ অনুচ্ছেদের সুপারিশ/মতামত অনুযায়ী গৃহীত ব্যবস্থা সম্পর্কে আগামী ০১ (এক) মাসের মধ্যে বাস্তবায়ন পরিবীক্ষণ ও মূল্যায়ন বিভাগ-কে অবহিত করতে হবে।

"লাঙ্গানবন্দ-কাইকারটেক-নবীগঞ্জ সড়ক উন্নয়ন" শীর্ষক প্রকল্পের সমাপ্ত মূল্যায়ন প্রতিবেদন।

(সমাপ্তঃ জুন, ২০১৫)

১। **প্রকল্পের অবস্থান** : নারায়ণগঞ্জ জেলা।

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		প্রকৃত ব্যয়	পরিকল্পিত বাস্তবায়নকাল		প্রকৃত বাস্তবায়নকাল	অতিক্রান্ত ব্যয় (মূল প্রাক্কলিত ব্যয়ের %)	অতিক্রান্ত সময় (মূল বাস্তবায়ন কালের %)
মূল (প্র:সা:)	সর্বশেষ সংশোধিত (প্র:সা:)		মূল	সর্বশেষ সংশোধিত			
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮
২১৭২.২৬	১২৩০.০৮	১২৩০.০৮	জুলাই, ২০১৩ হতে জুন, ২০১৫	জুলাই, ২০১৩ হতে জুন, ২০১৫	জুলাই, ২০১৩ হতে জুন, ২০১৫	৫৬.৬৩%	১০০%

৫। **প্রকল্পের অংগভিত্তিক বাস্তবায়ন(পিসিআর অনুসারে):**

(লক্ষ টাকায়)

ক্রমিক নং	ডিপিপি অনুযায়ী কাজের অংগ	একক	আরডিপিপি অনুযায়ী পরিকল্পিত লক্ষ্যমাত্রা		প্রকৃত বাস্তবায়ন	
			বাস্তব	আর্থিক	বাস্তব (%)	আর্থিক (%)
১	২	৩	৪	৫	৬	৭
A. Revenue						
Supply & Services						
1.	Stationary Supply	L.S	-	-	-	-
2.	Advertisement	L.S	-	-	-	-
3.	Laboratory Test/Material/Soil Invitation	L.S	-	-	-	-
B. Capital						
Civil works						
1.	Widening of road Embankment (Earthwork)	L.cu m	0.41	66.13	0.41	66.13
2.	Flexible Pavement:					
	a) Widening & Strengthening (2×090m + 3.70m)	Km	7.90	462.84	7.90	462.84
	b) Surfacing (DBS) 5.50m)	Km	7.90	406.58	7.90	406.58
3.	Construction of Diversion Road	M	60.00	11.22	60.00	11.22
4.	Construction of RCC Box Culvert (4 Nos.)	M	18.00	193.08	18.00	193.08

ক্রমিক নং	ডিপিপি অনুযায়ী কাজের অংগ	একক	আরডিপিপি অনুযায়ী পরিকল্পিত লক্ষ্যমাত্রা		প্রকৃত বাস্তবায়ন	
			বাস্তব	আর্থিক	বাস্তব (%)	আর্থিক (%)
১	২	৩	৪	৫	৬	৭
5.	Protective work (CC Block with Geo-textile)	Sqm	6303.00	76.06	6303.00	76.06
6.	Sign Signal, KM Post & Road Marking					
	a) Traffic Sign	No (s)	12	0.63	12	0.63
	b) Sign Post	No (S)	12	0.30	12	0.30
	d) Concrete KM Post	No (S)	9	0.62	9	0.62
	e) Road Marking-Thermoplastic Material	Sqm	395.00	2.85	395.00	2.85
07.	Maintenance During	L.S	-	9.77	-	9.77
	Total=			1230.08		1230.08

৬। **প্রকল্প পরিচালক সম্পর্কিত তথ্যঃ** প্রকল্পের শুরু থেকে শেষ পর্যন্ত ২ জন কর্মকর্তা প্রকল্প পরিচালকের দায়িত্ব পালন করেছেন। প্রকল্প পরিচালক সংক্রান্ত তথ্যাদি নিচে প্রদান করা হলঃ

নাম ও পদবী	পূর্ণকালীন	খন্ডকালীন	যোগদানের তারিখ	বদলীর তারিখ
Md. Shahabudding Khan Superintending Engineer, RHD Dhaka road Circle, Dhaka		□	21.08.2011	23.07.2014
Shah Mohammad Musa Superintending Engineer, RHD Dhaka road Circle, Dhaka		□	23.07.2014	15.11.2015

৭। **ক্রয় সংক্রান্ত তথ্যাদিঃ**

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

৭.২ **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।

৮। **সংশোধিত ডিপিপি বরাদ্দ ও অগ্রগতিঃ**

প্রকল্পের শুরু হতে জুন, ২০১৫ পর্যন্ত ক্রমপুঞ্জিত আর্থিক অগ্রগতি হয়েছে ১২৩০.০০ লক্ষ টাকা যা অনুমোদিত ব্যয় ১২৩০.০০ লক্ষ টাকার ১০০%। পিসিআর অনুযায়ী প্রকল্পের বছরভিত্তিক সংশোধিত এডিপি বরাদ্দ, অবমুক্তি ও ব্যয়ের চিত্র নিম্নরূপঃ

(লক্ষ টাকায়)

অর্থ বছর	সংশোধিত এডিপি বরাদ্দ			অবমুক্তি	ব্যয়		
	মোট	টাকা	প্রঃ সাঃ		মোট	টাকা	প্রঃসাঃ
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮
২০১৩-২০১৪	২৫.০০	২৫.০০	-	-	২৫.০০	২৫.০০	-
২০১৪-২০১৫	১২০৫.০০	১২০৫.০০	-	-	১২০৫.০০	১২০৫.০০	-
মোটঃ	**১২৩০.০০**	**১২৩০.০০**	**-**	**-**	**১২৩০.০০**	**১২৩০.০০**	**-**

৯। **কাজ অসমাপ্ত থাকলে তার কারণঃ** কোন কাজ অসমাপ্ত নেই।

১০। **সাধারণ পর্যবেক্ষণঃ**

১০.১ **প্রকল্পের পটভূমিঃ**

প্রকল্পের আওতায় নারায়নগঞ্জ জেলার লাঙ্গলবন্দ-কাইকারটেক-নবীগঞ্জ বিদ্যমান ৮ কি:মি: সড়কের (৫.৫ মি: প্রস্থে) প্রশস্তকরণ ও মজবুতীকরণ করে উন্নয়নের প্রস্তাব করা হয়েছে। এছাড়া, প্রকল্পে ২টি সেতু ও ৪টি বক্স কালভার্ট নির্মাণের প্রস্তাব করা হয়েছে। মাননীয় প্রধানমন্ত্রী গত ২০/০৩/২০১১ তারিখে নারায়নগঞ্জ জেলা সফরকালে প্রকল্পটি বাস্তবায়নের প্রতিশ্রুতি প্রদান করেন। এ প্রেক্ষিতে ৪৪০৫.১৮ কোটি টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে এবং জানুয়ারি ২০১৩-জুন২০১৫ মেয়াদে বাস্তবায়নের জন্য প্রস্তাবিত ডিপিপির উপর গত ১৭/০২/২০১৩ তারিখে পরিকল্পনা কমিশনে পিইসি সভা অনুষ্ঠিত হয়। পিইসি সভার সিদ্ধান্ত অনুসারে পুনর্গঠিত ডিপিপি মাননীয় পরিকল্পন মন্ত্রী কর্তৃক গত ০৭/১০/২০১৩ তারিখে মোট ২১.৭২ কোটি টাকা প্রাক্কলিত ব্যয় ও বাস্তবায়নকাল জুলাই ২০১৩-জুন ২০১৫ মেয়াদে অনুমোদিত হয়। প্রকল্পের কতিপয় অঙ্গের পরিমাণ ও ব্যয় হ্রাস এবং দুটি পিসি গার্ডার সেতু বাদ দেয়ায় প্রকল্পটি সংশোধনের প্রস্তাব করা হয়েছে। প্রকল্পটির সংশোধিত প্রাক্কলিত ব্যয় ১২.৩০ কোটি টাকা এবং বাস্তবায়নকাল জুলাই ২০১৩ হতে জুন ২০১৫ পর্যন্ত।

১০.২ **প্রকল্পের উদ্দেশ্য:**

প্রকল্পের মূল উদ্দেশ্য হলো ৮.০০ কিলোমিটার দীর্ঘ লাঙ্গনবন্দ -কাইকারটেক-নবীগঞ্জ সড়ক উন্নয়নের মাধ্যমে নারায়নগঞ্জ জেলার দ্রুত ও নিরাপদ যোগাযোগ ব্যবস্থা স্থাপন করা।

১০.৩ **প্রকল্পের অনুমোদন ও সংশোধনঃ**

	মেয়াদকাল	প্রাক্কলিত ব্যয় (লক্ষ টাকায়)
মূল	০১/০৭/২০১৩ হতে ৩০/০৬/২০১৫ পর্যন্ত	২১৭২.২৬
১ম সংশোধিত অনুমোদিত	০১/০৭/২০১৩ হতে ৩০/০৬/২০১৫ পর্যন্ত	১২৩০.০৮

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

ক্রমিক নং	প্যাকেজ/কাজের নাম	-প্রাক্কলিত ব্যয় -কার্যাদেশকৃত মূল্য (লক্ষ টাকায়)	-কার্যাদেশ প্রদানের তারিখ -কাজ শুরুর তারিখ -কাজ সমাপ্তির তারিখ	ঠিকাদার প্রতিষ্ঠানের নাম ও ঠিকানা	অগ্রগতি
WD-01	Widening the Road by earth work, flexible pavement, strengthening the existing pavement and Dense Bituminous Surfacing with wearing course form 1st km to 4th km (Ch.0+000 to Ch.4+000m=4,000m) and Two culvert 1×3m×6m and 1×6m×6m Size & protective work at Lagolbandh-Kiketrtack-Nobigong Road 9Road No.-Z-1061 & Z-1066).	-604.84 -663.19	-20/04/2014 - -29/06/2015	KA-HB (JV)	
WD-02	Construction of widening the road by flexible pavement and dense Bituminous Surfacing with wearing course form 4th km to 8th km (Ch.4+000to Ch. 8+000m= 4,000m) and Construction of 02 (Two) culverts 1×3m×6m and 1×6m×6m Size at	-765.84 -560.22	-11/01/2015 - -29/06/2015	Sarder Enterprise	

ক্রমিক নং	প্যাকেজ/কাজের নাম	-প্রাক্কলিত ব্যয় -কার্যাদেশকৃত মূল্য (লক্ষ টাকায়)	-কার্যাদেশ প্রদানের তারিখ -কাজ শুরুর তারিখ -কাজ সমাপ্তির তারিখ	ঠিকাদার প্রতিষ্ঠানের নাম ও ঠিকানা	অগ্রগতি
	Langalbandh-Kaikertack-Nobigonj Road (Z-1061 & Z-1066).				

১১। **প্রকল্প পরিদর্শনঃ** গত ২৩/০৭/২০১৬ তারিখে আইএমইডি'র সহকারী পরিচালক জনাব মোঃ ফজলুর রহমান কর্তৃক প্রকল্পটি সরেজমিন পরিদর্শন করা হয়। পরিদর্শনকালে নারায়ণগঞ্জ সড়ক বিভাগের উপ-বিভাগীয় প্রকৌশলী উপস্থিত ছিলেন। পরিদর্শন পর্যবেক্ষণ নিম্নরূপঃ

১১.১ **লাঙ্গানবন্দ হতে মিনাবাড়ী পর্যন্ত সড়ক উন্নয়ন:**

লাঙ্গানবন্দ হতে মিনাবাড়ী পর্যন্ত ৪ কিলোমিটার সড়ক প্রশস্তকরণসহ পুন:নির্মাণ করা হয়। এ সড়কটি ১২ ফুট হতে ১৮ ফুটে প্রশস্ত করা হয়। উল্লেখ্য, মূল প্রকল্পের আওতায় এ সড়কের লাঙ্গালবন্দ বাজারের নিকট দু'টি পিসি গার্ডার সেতু নির্মাণের প্রস্তাব ছিল। পরবর্তীতে এ সেতু দু'টি বাদ দিয়ে ডিপিপি সংশোধন করা হয়। এ বিষয়ে উপ বিভাগীয় প্রকৌশলী জানান যে, সেতু দু'টি সওজ-এর Periodic Maintenance Program(PMP) খাত হতে করা নির্মাণ করা হচ্ছে। উক্ত সড়ক পরিদর্শনকালে দেখা যায়, এপ্রোচসহ একটি সেতুর নির্মাণ কাজ ইতোমধ্যে সম্পন্ন করা হয়েছে এবং অপরটির নির্মাণ কাজ চলমান রয়েছে।



চিত্র-১: লাঙ্গানবন্দ হতে মিনাবাড়ী পর্যন্ত সড়ক প্রশস্তকরণসহ উন্নয়ন

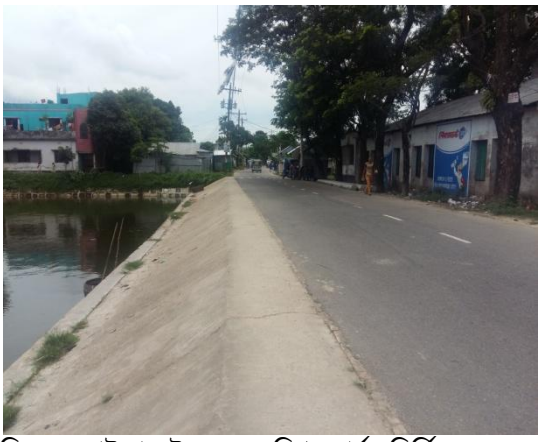
১১.২ **কাইকারটেক হতে নবিগঞ্জ পর্যন্ত সড়ক উন্নয়ন:**

কাইকারটেক হতে নবিগঞ্জ পর্যন্ত বিদ্যমান ১৮ ফুট প্রশস্ত ৪ কিলোমিটার দীর্ঘ সড়কের স্ট্রেংদেনিং ও কার্পেটিং করা হয়েছে। উক্ত সড়কের কুশিয়ারা, তিনগাঁও, পদুগড়, মিনাবাড়ী ও কাইকারটেকে প্রতিরক্ষা কাজ করা হয়। প্রতিরক্ষা কাজগুলো অক্ষত দেখা গেছে। তবে, তিনগাঁও নামক স্থানে সড়কের দক্ষিণ পাশে গভীর পুকুর রয়েছে। পুকুর পাড়ে প্রতিরক্ষা ব্যবস্থা না থাকায় বৃষ্টি হলে বা ভারী যানবাহণ চলাচল করলে সড়কটি ভেঙ্গে যাওয়ার আশঙ্কা রয়েছে। এ বিষয়ে উপ-বিভাগীয় প্রকৌশলী জানান যে, প্রকল্পের আওতায় সড়কের এ অংশটির জন্য প্রতিরক্ষার সংস্থান না

থাকায় প্রতিরক্ষামূলক কাজ করা সম্ভব হয়নি। তবে মেইনটেন্যান্স খাত হতে প্যালাসইডিং দেয়া হবে বলে তিনি অবহিত করেন।



চিত্র-২: কাইকারটেক হতে নবিগঞ্জ পর্যন্ত নির্মিত সড়ক ও সড়কের প্রতিরক্ষা কাজ



চিত্র-৩: কাইকারটেক হতে নবিগঞ্জ পর্যন্ত নির্মিত সড়ক ও সড়কের প্রতিরক্ষা কাজ

১১.৩ কালভার্ট নির্মাণ:

প্রকল্পের আওতায় ৪টি কালভার্ট নির্মাণ করা হয়েছে। ৪টি কালভার্টের পরিদর্শন পর্যবেক্ষণ নিম্নরূপ:

১১.৩.১ লাঙ্গানবন্দ বাস ষ্ট্যান্ডে ৩ মিটার দীর্ঘ ও ৯.৪৫ মিটার প্রস্থ একটি কালভার্ট নির্মাণ করা হয়েছে। এ কালভার্টের এপ্রোচ রক্ষা কাজে সিসি ব্লক ব্যবহার করা হয়েছে। সিসি ব্লক অক্ষত রয়েছে। তবে, প্রতিরক্ষা কাজটি গভীর পুকুরের পাশে অবস্থিত হওয়ায় নিচের মাটি সরে গিয়ে একটি স্থানে সিসি ব্লক কিছুটা ডেবে গেছে বলে প্রতীয়মান হয়।



চিত্র-৪: লাঙ্গানবন্দ বাস ষ্ট্যান্ডে নির্মিত কালভার্ট



চিত্র-৫: কালভার্টের এপ্রোচে ডেবে যাওয়া সিসি ব্লক

১১.৩.২ ঋষিবাড়ীতে ৬ মিটার দীর্ঘ ও ৯.৪৫ মিটার প্রস্থ একটি কালভার্ট নির্মাণ করা হয়েছে এবং এপ্রোচে রক্ষাপ্রদ কাজ করা হয়েছে। রক্ষাপ্রদ কাজটি অক্ষত দেখা গেছে।

১১.৩.৩ হরিবাড়ীতে ৩ মিটার দীর্ঘ ও ৯.৪৫ মিটার প্রস্থ একটি কালভার্ট নির্মাণসহ এপ্রোচের রক্ষাপ্রদ কাজ করা হয়েছে। রক্ষাপ্রদ কাজটি গভীর পুকুরের পাশে অবস্থিত হওয়ায় নিচের মাটি সরে যাওয়ায় একটি স্থানে কিছুটা ফাটল লক্ষ্য করা যায়। এ বিষয়ে উপ-বিভাগীয় প্রকৌশলী জানান যে, ফাটলটি দ্রুত মেরামত করা হবে।



চিত্র-৬: হরিবাড়ীতে নির্মিত কালভার্ট



চিত্র-৭: কালভার্টের এপ্রোচে ফাটল

১১.৩.৪ মিনাবাড়ীতে ৬.০০ মিটার দীর্ঘ ও ৯.৪৫ মিটার প্রস্থ একটি কালভার্ট নির্মাণ করা হয়েছে। কালভার্টে ব্যবহৃত রডের কিছু অংশ বের হয়ে থাকতে দেখা যায়। এ বিষয়ে উপ-বিভাগীয় প্রকৌশলী জানান যে, শীঘ্রই তা অপসারণ হবে।



চিত্র-৮: মিনাবাড়ীতে নির্মিত কালভার্ট



চিত্র-৯: কালভার্টে বের হয়ে থাকা রড

১২। **প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জনঃ**

পরিকল্পিত উদ্দেশ্য	অর্জিত ফলাফল
প্রকল্পের মূল উদ্দেশ্য হলো ৮.০০ কিলোমিটার দীর্ঘ লাঙ্গানবন্দ-কাইকারটেক-নবীগঞ্জ সড়ক উন্নয়নের মাধ্যমে নারায়নগঞ্জ জেলার দ্রুত ও নিরাপদ যোগাযোগ ব্যবস্থা স্থাপন করা।	লাঙ্গানবন্দ-কাইকারটেক-নবীগঞ্জ ৮.০০ কিলোমিটার দীর্ঘ সড়ক উন্নয়নের মাধ্যমে নারায়নগঞ্জ জেলার যোগাযোগ ব্যবস্থা স্থাপন হয়েছে কিন্তু নিরবচ্ছিন্ন যোগাযোগ ব্যবস্থা নিশ্চিত হয়নি।

১৩। **উদ্দেশ্য পুরোপুরি অর্জিত না হলে এর কারণঃ** লাঙ্গালবন্দ বাজারের নিকট সওজ-এর Periodic Maintenance Program (PMP) খাতের আওতায় দু'টি সেতুর একটির কাজ নির্মাণাধীন থাকায় এখনও দ্রুত ও নিরবচ্ছিন্ন যোগাযোগ ব্যবস্থা নিশ্চিত হয়নি।

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

১৫। **রাজস্ব খাতে স্থানান্তরঃ** প্রকল্পের আওতায় সম্পাদিত কাজ ইতোমধ্যে সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের রাজস্ব খাতে স্থানান্তর করা হয়েছে।

১৬। **অডিট সংক্রান্তঃ** মন্ত্রণালয় হতে প্রেরিত পিসিআর পর্যালোচনায় দেখা যায় প্রকল্পটির জন্য Internal অডিট সম্পন্ন করা হয়েছে কিন্তু External Audit করা হয়নি। Internal অডিটে কোনো আপত্তি ছিল কিনা তা পিসিআরে উল্লেখ করা হয়নি। মন্ত্রণালয় কর্তৃক সমাপ্তি প্রতিবেদন প্রেরণের পূর্বে প্রকল্পটির External Audit করা প্রয়োজন ছিল।

১৭। **পর্যবেক্ষণঃ**

১৭.১ প্রকল্পটি নির্ধারিত সময়ে সমাপ্ত হয়েছে (অনুচ্ছেদ-৪);

১৭.২ প্রকল্পটির অনুকূলে ডিপিপি অনুযায়ী বছরভিত্তিক প্রয়োজনীয় বরাদ্দ প্রদান করা হয়েছে (অনুচ্ছেদ-৮);

১৭.৩ মূল প্রকল্প হতে দু'টি সেতু বাদ দিয়ে প্রকল্পটি সংশোধন করা হয়েছে। এ দু'টি সেতু সওজ-এর Periodic Maintenance Program (PMP) খাতের আওতায় নির্মাণ করা হচ্ছে। এপ্রোচসহ একটির কাজ সমাপ্ত হয়েছে এবং অপরটি নির্মাণাধীন রয়েছে। ফলে প্রকল্প সমাপ্ত হলেও এখন পর্যন্ত আলোচ্য সড়কের নিরবচ্ছিন্ন যোগাযোগ ব্যবস্থা নিশ্চিত হয়নি (অনুচ্ছেদ-১১.১);

১৭.৪ তিনগাঁও নামক স্থানে সড়কের দক্ষিণ পাশে পুকুর পাড়ে প্রতিরক্ষা ব্যবস্থা না থাকায় বৃষ্টি হলে বা ভারী যানবাহণ চলাচল করলে সড়কটি ভেঙ্গে যাওয়ার আশঙ্কা রয়েছে (অনুচ্ছেদ-১১.২);

১৭.৫ লাঙ্গানবন্দ বাস ষ্ট্যান্ডে অবস্থিত কালভার্টের এপ্রোচ প্রতিরক্ষা কিছুটা ডেবে গেছে (অনুচ্ছেদ-১১.৩.১);

১৭.৬ হরিবাড়ীতে নির্মিত কালভার্টের এপ্রোচের রক্ষাপ্রদ কাজে ফাটল লক্ষ্য করা গেছে (অনুচ্ছেদ-১১.৩.৩);

১৭.৭ মিনাবাড়ীতে নির্মিত কালভার্টে রড বের হয়ে থাকতে দেখা গেছে (অনুচ্ছেদ-১১.৩.৪); এবং

১৭.৮ প্রকল্পটির External Audit সম্পন্ন করা হয়নি (অনুচ্ছেদ-১৬);

১৮। **মতামত/সুপারিশঃ**

১৮.১ সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর তিনগাঁও নামক স্থানে সড়কের দক্ষিণ পাশে পুকুর পাড়ে প্রতিরক্ষা কাজ করার প্রয়োজনীয় ব্যবস্থা গ্রহণ করবে;

১৮.২ লাঙ্গানবন্দ বাস ষ্ট্যান্ডে অবস্থিত কালভার্টের এপ্রোচ প্রতিরক্ষায় কিছুটা ডেবে যাওয়া অংশ দ্রুত সংস্কার করতে হবে;

১৮.৩ হরিবাড়ীতে নির্মিত কালভার্টের এপ্রোচের রক্ষাপ্রদ কাজের ফাটল দ্রুত মেরামত করতে হবে;

১৮.৪ মিনাবাড়ীতে নির্মিত কালভার্টে বের হয়ে থাকা রড দ্রুত অপসারণ হবে;

১৮.৫ প্রকল্পটির External Audit দ্রুত সম্পন্ন করতে হবে;

১৮.৬ প্রকল্পের উদ্দেশ্য শতভাগ নিশ্চিত করার লক্ষ্যে গৃহীত প্রকল্পের সর্বাঙ্গীন সমাপ্ত নিশ্চিত করতে হবে; এবং

১৮.৭ উপরের ১৮.১ হতে ১৮.৬ অনুচ্ছেদের সুপারিশ/মতামত অনুযায়ী গৃহীত ব্যবস্থা সম্পর্কে আগামী ০১ (এক) মাসের মধ্যে বাস্তবায়ন পরিবীক্ষণ ও মূল্যায়ন বিভাগ-কে অবহিত করতে হবে।

"মাঝিনা-কায়েতপাড়া-ত্রিমোহনী সংযোগ সড়ক" শীর্ষক প্রকল্পের সমাপ্ত মূল্যায়ন প্রতিবেদন

(সমাপ্তঃ জুন, ২০১৫)

১। প্রকল্পের নামঃ **মাঝিনা-কায়েতপাড়া-ত্রিমোহনী সংযোগ সড়ক**

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
২৩৫৯.৬৮ (-)	১৮৪২.৫০ (-)	১৮৩৩.৫০ (-)	০১-৭-২০০৪ থেকে ৩০-৬-২০০৭	০১-৭-২০০৪ থেকে ৩০-৬-২০১৫	০১-৭-২০০৪ থেকে ৩০-৬-২০১৫	-২২.২৯%	১১ বছর (২৬৬.৬৬%)

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
1. Land acquisition	H	296.00	3.00	296.00	3.00
2. Survey & Design	LS	10.00	LS	10.00	LS
3. Earth Work	L/m^3	742.86	5.206	742.86	5.20
4. Flexible pavement					
(a) New Construction	Km	95.62	1.08	95.62	1.08
(b) Re-Construction	Km	193.10	2.00	193.10	2.00
5. Hard Shoulder	Km	0.00	0.00	0.00	0.00
6. Construction of RCC Bridge (2nos)	M	386.38	175.00	386.38	75.00
7. Construction of RCC Culvert (3nos)	M	51.00	15.00	42.00	15.00
8. Construction of Pipe Culvert (4 nos)	M	0.00	0.00	0.00	0.00
9. Protective work	S.qm.	67.54	10859.00	67.54	-
10. Sign signal etc	LS	0.00	LS	0.00	0.00
	Total=	1842.50		1833.50	

৭। **প্রকল্প পরিচালক সংক্রান্ত তথ্যাদিঃ**

ক্রমিক নং	প্রকল্প পরিচালকের নাম ও পদবী	দায়িত্বের ধরণ	কর্মকাল	
			যোগদান	বদলী
১.	Mr. Md. Adam Ali Gazi ACE, RHD, Dhaka Zone, Dhaka	খন্ডকালীন	১৩-০৪-০৪	১৬-১১-০৫
২.	Mr. Nurul Arifen ACE, RHD, Dhaka Zone, Dhaka	খন্ডকালীন	১৬-১১-০৫	২৯-০৩-০৭
৩.	Mr. Md. Mozammel Haq ACE, RHD, Dhaka Zone, Dhaka	খন্ডকালীন	২৯-০৩-০৭	০৯-০১-০৮
৪.	Md. Asmat Ud-Dollah, ACE, RHD, Dhaka Zone, Dhaka	খন্ডকালীন	২৭-০১-০৮	১৫-১০-০৮
৫.	Md. Abdul Odud ACE, RHD, Dhaka Zone, Dhaka	খন্ডকালীন	১৫-১০-০৮	২৭-১১-০৮
৬.	Gazi Golam Mostafa ACE, RHD, Dhaka Zone, Dhaka	খন্ডকালীন	২৭-১১-০৮	০৪-০১-০৯
৭.	Mr. Tarun Topon Dewan, ACE, RHD, Dhaka Zone, Dhaka	খন্ডকালীন	০৪-০১-০৯	১৫-০৬-০৯
৮.	Mr. Md. Khurshid Alam ACE, RHD, Dhaka Zone, Dhaka	খন্ডকালীন	৩০-০৬-০৯	০১-০৭-০৯
৯.	Mr. Tarun Topon Dewan, ACE, RHD, Dhaka Zone, Dhaka	খন্ডকালীন	৩০-০৬-০৯-	০১-০৭-০৯
১০.	Shahabuddin Khan ACE, RHD, Dhaka Zone, Dhaka	খন্ডকালীন	০১-০৭-০৯	০৩-১১-০৯
১১.	ASM Sirajul Islam ACE, RHD, Dhaka Zone, Dhaka	খন্ডকালীন	০৩-১১-০৯	১২-১১-০৯
১২.	Mr. Sahabuddin Khan ACE, RHD, Dhaka Zone, Dhaka	খন্ডকালীন	১২-১১-০৯	১৭-১১-০৯
১৩.	Mr. Tarun Topon Dewan, ACE, RHD, Dhaka Zone, Dhaka	খন্ডকালীন	১৭-১১-০৯	১১-১২-০৯
১৪.	ASM Sirajul Islam Khan ACE, RHD, Dhaka Zone, Dhaka	খন্ডকালীন	১১-১২-০৯	১৭-০১-১০
১৫.	Mr. Md. Bayjid ACE, RHD, Dhaka Zone, Dhaka	খন্ডকালীন	১৭-০১-০১০	২১-০১-০১০
১৬.	Mr. Md. Sohorab Uddin Miah ACE, RHD, Dhaka Zone, Dhaka	খন্ডকালীন	২১-০১-০১০	০৯-০২-০১০
১৭.	Shahabuddin Khan ACE, RHD, Dhaka Zone, Dhaka	খন্ডকালীন	০৯/০২/১০	০২/০২/১১
১৮.	Md.Abdul Quddus ACE, RHD, Dhaka Zone, Dhaka	খন্ডকালীন	০২/০২/১১	১০/০১/১২
১৯.	Md. Mofizul Islam ACE, RHD, Dhaka Zone, Dhaka	খন্ডকালীন	১২/০১/১২	৩১/০১/১৩
২০.	Md. Shahabuddin Khan SE, RHD, Dhaka Zone, Dhaka	খন্ডকালীন	৩১/০১/১৩	২৬/০২/১৩
২১.	Md. Habibul Hoque ACE, RHD, Dhaka Zone, Dhaka	খন্ডকালীন	২৬/০২/১৩	০৯/০৭/১৪
২২.	Mr. Md. Aftab Hossain Khan ACE, RHD, Dhaka Zone, Dhaka	খন্ডকালীন	০৯/০৭/১৪	৩০/০৬/২০১৫

সংশ্লিষ্ট ছক পর্যালোচনায় দেখা যায়, বর্ণিত প্রকল্পে মোট ২২ জন প্রকল্প পরিচালক দায়িত্ব পালন করেছেন। তাঁদের অধিকাংশের মেয়াদ ১ বছরেরও কম। বর্ণিত প্রকল্পের ক্ষেত্রে ৩ বছর মেয়াদে ও ২৩৫৯.৬৮ লক্ষ টাকায় প্রকল্পটি বাস্তবায়নের নিমিত্তে অনুমোদন করা হলেও অসমাপ্ত অবস্থায় প্রকল্পটি সমাপ্ত করতে সময় লেগেছে ১১ বছর ও বাস্তবায়ন ব্যয় হয়েছে ১৮৩৩.৫০ লক্ষ টাকা। অর্থাৎ প্রকল্পের ব্যয় বৃদ্ধি না পেলেও বাস্তবায়নকাল বৃদ্ধি পেয়েছে ২৬৬.৬৬%। ফলে 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 মূল ডিপিপি অনুযায়ী মূল পূর্ত কাজ ০৮ টি প্যাকেজের মাধ্যমে ক্রয়ের সংস্থান ছিল। তবে বাস্তবে ০৭টি প্যাকেজের অধীনে ক্রয় কার্যক্রম সম্পাদন করা হয়েছে জানা যায়। এছাড়া বহুল প্রচারিত দৈনিক পত্রিকার পরিবর্তে কয়েকটি স্থানীয় দৈনিক পত্রিকায় বিজ্ঞপ্তি প্রকাশ করা হয়েছে। প্রধান প্রধান প্যাকেজের 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	Contrcat signing/ L.C. Opening Date	As per Contract	Actual
1	2	3	4	5	6	7
Construction of 175.05M. long RCC girder bridge at 4th k.m. at Mazina-Kayetpara-Trimohoni road at Dhaka/Narayangonj Road Division.	580.07 Lac	580.07 Lac	-	01-06-2004	31-06-05	Incomplete

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
২০০৪-০৫	৮৬.০০	৮৬.০০	-	৩.৬৪		৮৬.০০	৮৬.০০	-	১২.১৪
২০০৫-০৬	১৬১৪.০০	১৬১৪.০০	-	৬৮.৪০		৬০০.০০	৬০০.০০	-	৩৭.৫৫
২০০৬-০৭	৬৫৯.৫৮	৬৫৯.৫৮	-	২৭.৯৫		৩৪৭.৫০	৩৪৭.৫০	-	৫২.২৭

(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
২০০৭-০৮	-	-	-	০.০০		৪০০.০০	৪০০.০০	-	৬৯.২৩
২০০৮-০৯	-	-	-	০.০০		২০০.০০	২০০.০০	-	৭৭.৭০
২০০৯-১০	-	-	-	-		০.০০	০.০০	-	-
২০১০-১১	-	-	-	-		০.০০	০.০০	-	-
২০১১-১২	-	-	-	-		০.০০	০.০০	-	-
২০১২-১৩	-	-	-	-		০.০০	০.০০	-	-
২০১৩-১৪	-	-	-	-		০.০০	০.০০	-	-
২০১৪-১৫	-	-	-	-		০.০০	০.০০	-	-

প্রকল্পের ডিপিপি পর্যালোচনায় দেখা যায়, ২০০৪-২০০৫ হতে ২০০৬-২০০৭ মেয়াদে বাসত্মবায়নের 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 বাসত্মব অগ্রগতি ব্যাহত হয়েছে।

১০। **কাজ অসম্পূর্ণ থাকলে তার কারণঃ** প্রস্তাবিত ১ম সংশোধিত প্রকল্পের উপর গত ১৪ মে, ২০১৪ তারিখে পিইসি সভা অনুষ্ঠিত হয়। উক্ত সভায় নিম্নরূপ সিদ্ধান্ত গৃহীত হয়:

"মাঝিনা-কায়েতপাড়া-ত্রিমোহনী সংযোগ সড়ক নির্মাণ " শীর্ষক প্রকল্পটি সংশ্লিষ্ট বিধি -বিধান অনুসরণপূর্বক যথাযথ প্রক্রিয়ায় সমাপ্ত ঘোষণা করতে হবে।"

উক্ত সভার সিদ্ধান্তের আলোকে প্রকল্পের সকল দায়-দেনা হিসাব করে প্রকল্পের ১ম সংশোধন অনুমোদন করা হয় এবং সে মোতাবেক জুন, ২০১৫ তারিখে কাজ অসমাপ্ত রেখে প্রকল্পটি সমাপ্ত ঘোষণা করা হয়।

১১। **সাধারণ পর্যবেক্ষণ:**

১১.১ **প্রকল্পের পটভূমি ও উদ্দেশ্য:** ঢাকা বিশ্বের অন্যতম জনবহুল নগর হওয়া সত্ত্বেও যোগাযোগ ব্যবস্থা অপ্রতুল হওয়ার কারণে এ শহরে যানজট সবসময় লেগে থাকে। রাজধানী শহর হওয়ার কারণে দেশের বিভিন্ন অঞ্চল থেকে পরিবহন সড়কগুলি ঢাকায় কেন্দ্রীভূত হয়েছে। এ সড়কগুলি প্রধানতঃ পাঁচটি করিডোরে বিভক্ত , যথা: ঢাকা-আরিচা, ঢাকা জয়দেবপুর, ঢাকা ভৈরব, ঢাকা-দাউদকান্দি ও ঢাকা -মাওয়া। পাঁচটি করিডোরের মধ্যে ঢাকা -দাউদকান্দি ও ঢাকা - ভৈরব এ দুটি করিডোরের যানবাহন কাঁচপুর পয়েন্টে মিলিত হওয়ার কারণে পোল্ডার সড়কে তীব্র যানজটের সৃষ্টি হয়। চট্টগ্রাম, কুমিল্লা, সিলেট থেকে আগত যানবাহনের কাঁচপুর , সায়েদাবাদ ও যা ত্রাবাড়ী পয়েন্টে যানজট পরিহার করে সরাসরি ঢাকা শহরে মাঝামাঝি অংশে রামপুরায় প্রবেশের সুযোগ সৃষ্টির উদ্দেশ্যে আলোচ্য সড়কটি বাস্তবায়নের উদ্যোগ গ্রহণ করা হয়। মাঝিনা-কায়েতপাড়া-ত্রিমোহনী সংযোগ সড়কটি নারায়ণগঞ্জ জেলার রুপগঞ্জ উপজেলা সদরের নিকটবর্তী মাঝিনা পয়েন্ট তথা মুড়াপাড়া থেকে শুরু হয়ে কায়েতপাড়ায় বালু নদী এবং ত্রিমোহনীতে রামপুরা খাল অতিক্রম করে ডেমরা-আমুলিয়া-শেখের জায়গা-রামপুরা জাতীয় মহাসড়কের ত্রিমোহনী পয়েন্টে যুক্ত হওয়ার কথা।

উদ্দেশ্য: নারায়ণগঞ্জের রূপগঞ্জ উপজেলার সঙ্গে ঢাকা শহরের সরাসরি সড়ক যোগাযোগ স্থাপন।

১১.২ **প্রকল্পের অনুমোদনঃ** আলোচ্য প্রকল্পটি মোট ২৩৫৯.৬৮ লক্ষ টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে ১ জুলাই ২০০৪ থেকে জুন ২০০৭ মেয়াদে বাস্তবায়নের জন্য ১২ অক্টোবর ২০০৫ তারিখে মাননীয় অর্থ ও পরিকল্পনা মন্ত্রী কর্তৃক অনুমোদিত হয়। অতঃপর ব্যয় বৃদ্ধি ব্যতিরেকে প্রকল্পটির বাস্তবায় নকাল জুন ২০০৮ ও জুন ২০০৯ পর্যন্ত বৃদ্ধি করা হয়। সড়ক পরিবহন

ও মহাসড়ক বিভাগ থেকে প্রকল্পের মেয়াদ জুন ২০১০ পর্যন্ত বৃদ্ধির প্রস্তাব করা হলে আইএমইডি কর্তৃক প্রকল্পটি সরেজমিনে পরিদর্শন করা হয়। পরিদর্শন প্রতিবেদনে প্রকল্পে সংঘটিত অনিয়ম , দুর্নীতি ও সমস্যা সম্পর্কে ব্যবস্থা গ্রহণের সুপারিশ করা হয়। গত ৬ অক্টোবর ২০১০ তারিখের একনেক সভায় প্রকল্পের অনিয়মের জন্য দুর্নীতি দমন কমিশনের মাধ্যমে তদন্তের সিদ্ধান্ত গ্রহণ করা হয়। এ পরিপ্রেক্ষিতে সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ কর্তৃক প্রকল্পের অনিয়ম তদন্তের ব্যবস্থা গ্রহণ করা হয়। পরব র্তীতে প্রকল্পের মেয়াদ জুন ২০০৯ থেকে জুলাই ২০১১ পর্যন্ত বৃদ্ধির প্রস্তাব করা হলে আইএমইডি কর্তৃক প্রকল্প সংশোধনের বিষয়ে মতামত প্রদান করা হয়। সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ প্রকল্পের ভূমি অধিগ্রহণের পরিমাণ ও ব্যয় বৃদ্ধি , মাটির কাজ বৃদ্ধি, পেভমেন্ট নির্মাণ কাজ হ্রা স, পেভমেন্টের প্রশস্ততা বৃদ্ধিসহ সওজ-এর ২০০৮ সালের রেট শিডিউল অনুসারে প্রাক্কলন বৃদ্ধি ইত্যাদি কারণে ৯০.৯৮ কোটি টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে ১ম সংশোধিত প্রকল্প প্রস্তাবটি প্রণয়ন করে পরিকল্পনা কমিশনে প্রেরণ করে।

প্রস্তাবিত ১ম সংশোধিত প্রকল্পটির উপর গত ১৪ মে ২০১৪ তারিখে পিইসি সভা অনুষ্ঠিত হয়। পিইসি সভায় বিস্তারিত আলোচনান্তে নিম্নোক্ত সিদ্ধান্ত গৃহীত হয়:

“মাঝিনা-কায়েতপাড়া-ত্রিমোহনী সংযোগ সড়ক নির্মাণ ” শীর্ষক প্রকল্পটি সংশ্লিষ্ট বিধি -বিধান অনুসরণপূর্বক যথাযথ প্রক্রিয়ায় সমাপ্ত ঘোষণা করতে হবে।”

পিইসি সভার উক্ত সিদ্ধা ন্তের আলোকে প্রকল্পটি সমাপ্ত ঘোষণার লক্ষ্যে সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ ১৮৪২.৫০ লক্ষ টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে জুলাই ২০০৪ থেকে জুন ২০১৫ পর্যন্ত মেয়াদে বাস্তবায়নের জন্য প্রকল্প প্রস্তাব পরিকল্পনা কমিশনে প্রেরণ করে। উক্ত প্রস্তাবের উপর গত ৩১ মে ২০১৫ তারিখে পিইসি সভা অনুষ্ঠিত হয়। সভায় বিস্তারিত আলোচনান্তে অন্যান্যের মধ্যে নিম্নোক্ত সিদ্ধান্তসমূহ প্রতিপালন সাপেক্ষে সংশোধিত প্রকল্পটি অনুমোদনের সুপারিশ করা হয়।

“প্রকল্পের সকল দায় -দেনা হিসাব করে প্রকল্পের ব্যয় নির্ধারণ করা হয়েছে এ মর্মে প্রশাসনিক বিভাগ /মন্ত্রণালয়ের প্রত্যয়ন পত্র, অননুমোদিত অবস্থায় প্রকল্পের গৃহীত কার্যক্রম ও ব্যয় অন্তর্ভুক্ত করে ডিপিপি অনুমোদন করা হয়েছে এ সংক্রান্ত তথ্যাদি, অঙ্গওয়ারী পরিমাণ ও ব্যয়ে র সঙ্গে প্রস্তাবিত পরিমাণ ও ব্যয়ের পার্থক্যের যৌক্তিকতা স্পষ্টভাবে পুনর্গঠিত ডিপিপি’তে সংযুক্ত/উল্লেখ করতে হবে।”

১১.৩ **সার্বিক আর্থিক ও বাস্তব অগ্রগতিঃ** প্রকল্পের আওতায় জুন, ২০১৫ পর্যন্ত ক্রমপুঞ্জিত আর্থিক অগ্রগতি হয়েছে ১৮৩৩.৫০ লক্ষ টাকা যা মূল অনুমোদিত ব্যয় ২৩৫৯.৬৮ লক্ষ টাকার ৭৭.৭০%। উক্ত সময়ে মূল অনুমোদিত প্রকল্পের মাত্র ৪০% কাজ সমাপ্ত হয়েছে (অনুচ্ছেদ-**৬**)।

১২। **প্রকল্প পরিদর্শন:** গত ২২/০১/২০১৬ তারিখে আইএমইডি কর্তৃক প্রকল্পটি সরেজমিন পরিদর্শন করা হয়। পরিদর্শন কালে ঢাকা সড়ক বিভাগের নির্বাহী প্রকৌশলী উপস্থিত ছিলেন। পরিদর্শন পর্যবেক্ষণ নিম্নরূপঃ

১২.১ **ভূমি অধিগ্রহণঃ** অনুমোদিত মূল ডিপিপি অনুযায়ী ঢাকা সড়ক বিভাগের অধীন ৩.০০ হেক্টর ভূমি অধিগ্রহণের জন্য ৬০.০০ লক্ষ টাকার সংস্থান ছিল। কিন্তু ভূমির অস্বাভাবিক মূল্য বৃদ্ধির প্রেক্ষিতে ৩.০০ হেক্টর ভূমি অধিগ্রহণের জন্য ২৯৬.০০ লক্ষ টাকা ব্যয় করে ভূমি অধিগ্রহণ সমাপ্ত করা হয়েছে। এ জন্য প্রকল্পটি সংশোধন করতে হয়েছে।

১২.২ **সড়ক বাঁধ নির্মাণ:** অনুমোদিত মূল ডিপিপি অনুযায়ী ঢাকা সড়ক বিভাগের অধীন ৪.৪ কিলোমিটার এবং নারায়ণগঞ্জ সড়ক বিভাগের অধীন ৩.১ কিলোমিটার সড়ক বাঁধ ৫.৫ মিটার প্রশস্থতা, ১:২ স্লোপ এবং সর্বনিম্ন ৮ ফুট ও সর্বোচ্চ ১৫ ফুট উচ্চতায় নির্মাণের সংস্থান ছিল। কিন্তু সংশোধিত ডিপিপিতে ঢাকা সড়ক বিভাগের অধীন ৬০০.০০ মিটার এবং নারায়ণগঞ্জ সড়ক বিভাগের অধীন ৩.১ কিলোমিটার সড়ক বাঁধ নির্মাণ অন্তর্ভুক্ত করে সংশোধিত ডিপিপিতে ৫.২০৬ লক্ষ ঘন মিটার মাটির কাজ বাবদ ৭৪২.৮৬ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। পরিদর্শনকালে ঢাকা সড়ক বিভাগের অধীন

৬০০.০০ মিটার এবং নারায়ণগঞ্জ সড়ক বিভাগের অধীন ৩.১ কিলোমিটার সড়ক বাঁধ নির্মাণ করা হয়েছে দেখা যায়। তবে পরিদর্শনকালে সড়ক বাঁধের কিছু স্থানে স্লোপ ১:২ যথাযথ পাওয়া যায়নি। বরং কয়েকটি স্থানে খাড়া ঢাল দেখা গেছে।



চিত্র-১ : নির্মিত সড়ক বাঁধ



চিত্র-২: ক্ষতিগ্রস্থ সড়ক বাঁধ

১২.৩ **ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট:** অনুমোদিত মূল ডিপিপি অনুযায়ী ঢাকা সড়ক বিভাগের অধীন ৬.০০ কিলোমিটার নতুন ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট এবং নারায়ণগঞ্জ সড়ক বিভাগের অধীন ০.৪৮ কিলোমিটার নতুন ও ২.০০ কিলোমিটার পুনঃ নির্মাণসহ মোট ২.৪৮ কিলোমিটার ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট নির্মাণের সংস্থান ছিল। তবে অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী ঢাকা সড়ক বিভাগে ০.৬০ কিলোমিটার ও নারায়ণগঞ্জ সড়ক বিভাগে ০.৪৮ কিলোমিটার নতুন ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট এবং নারায়ণগঞ্জ সড়ক বিভাগে ২.০০ কিলোমিটার ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট পুনঃ নির্মাণের সংস্থান রাখা হয়। পরিদর্শনকালে সংশোধিত ডিপিপি 'র সংস্থান অনুযায়ী ঢাকা সড়ক বিভাগে ০.৬০ কিলোমিটার ও নারায়ণগঞ্জ সড়ক বিভাগে ০.৪৮ কিলোমিটার নতুন ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট এবং নারায়ণগঞ্জ সড়ক বিভাগে ২.০০ কিলোমিটার ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট পুনঃ নির্মাণ করা হয়েছে দেখা যায়। পরিদর্শনকালে নির্মিত পেভমেন্টের কয়েকটি স্থানে আনডিউলেশন এবং কিনারা ভাঙ্গা দেখা গেছে। সড়ক বাধেঁর চেইনেজ ৫+২০০ কিলোমিটারে পেভমেন্ট খুড়েঁ বেইজ টাইপ-১ ১৫০ মি:মি: (গ্রহণযোগ্য ১৫০ মি:মি:), কার্পেটিং ৪০ মি:মি: (গ্রহণযোগ্য ৪০ মি:মি:) ও সীলকোট নেই (গ্রহণযোগ্য ৭ মি:মি:) দেখা গেছে। এ বিষয়ে নির্বাহী প্রকৌশলী জানান, ঢাকা-সিলেট ও ঢাকা-চট্টগ্রাম মহাসড়কের উপর যানবাহনের চাপ কমানো এবং ঢাকা মহানগরের ট্রাফিক ভলিউম বিবেচনায় প্রকল্পটির গুরুত্ব অপরিসীম। সে আলোকে প্রকল্পের অসমাপ্ত কাজ অর্ন্তভুক্তিসহ নতুন প্রকল্প প্রণয়নের বিষয়টি প্রক্রিয়াধীন আছে।



চিত্র-২ : নির্মিত ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট



চিত্র-৩: পেভমেন্টের বিভিন্ন লেয়ার পরীক্ষা

১২.৪ **ব্রীজ ও কালভার্ট:** অনুমোদিত মূল ডিপিপি অনুযায়ী ৩টি ব্রীজ (১৭৫ মিটার), ৩টি কালভার্ট (১৫ মিটার) ও ৪টি পাইপ কালভার্ট নির্মাণের সংস্থান ছিল। তবে সংশোধিত ডিপিপি 'র অনুযায়ী ঢাকা সড়ক বিভাগে ১টি ও নারায়ণগঞ্জ সড়ক বিভাগে ১টিসহ মোট ২টি ব্রীজের আংশিক কাজ এবং ঢাকা সড়ক বিভাগে ২টি কালভার্ট নির্মাণ সম্পূর্ণ এবং ১টি কালভার্টের বেইজ ঢালাইয়ের সংস্থান রাখা হয়। পরিদর্শনকালে ঢাকা সড়ক বিভাগের অধীন ৭ম কিলোমিটারে ৭৪.২৬ মিটার দৈর্ঘ্যের ১টি ব্রীজের ১৩টি পাইলের কাজ সম্পন্ন করে ব্রীজের কাজ সমাপ্ত করা হয়েছে দেখা যায়। অপর দিকে

নারায়ণগঞ্জ সড়ক বিভাগের অধীন ৩য় কিলোমিটারে ৭৫.০০ মিটার দৈর্ঘ্য বিশিষ্ট ব্রীজের পাইলের কাজ শতভাগসহ দুটি পিয়ারের পিয়ার ক্যাপ পর্যন্ত সমাপ্ত করা হয়েছে দেখা যায়। এছাড়া ঢাকা সড়ক বিভাগের অধীন সড়কের ৪র্থ ও ৬ষ্ঠ কিলোমিটারে যথাক্রমে ৬ মিটার ও ৩ মিটার দৈর্ঘ্য বিশিষ্ট ২টি কালভার্টের নির্মাণ শতভাগ এবং ৫ম কিলোমিটারে ৬ মিটার দৈর্ঘ্য বিশিষ্ট ১টি কালভার্টের শুধু বেইজ ঢালাই সম্পন্ন হয়েছে দেখা যায়। এ বিষয়ে নির্বাহী প্রকৌশলী জানান, পিইসি সভার সিদ্ধান্তের প্রেক্ষিতে প্রকল্পটির কাজ যতটুকু সম্পন্ন হয়েছে সে অনুযায়ী দায়-দেনা হিসাবপূর্বক প্রকল্পটি সমাপ্তির সিদ্ধান্ত হয়। ফলে ব্রীজ ও কালভার্টের কাজ অসমাপ্ত রেখে প্রকল্পটি সমাপ্ত ঘোষণা করতে হয়েছে।



চিত্র-৪: অসমাপ্ত সেতু



চিত্র-৫: নির্মিত কালভার্ট

১২.৫ **রক্ষাপ্রদ কাজ:** অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী ২টি কালভার্টের এ্যাপ্রোচে ব্রীক ম্যাট্রেসিং এবং সড়ক বাঁধ রক্ষার প্রয়োজনে নারায়ণগঞ্জ সড়ক বিভাগের অধীন নির্মিত ৩.১ কিলোমিটার সড়ক বাঁধে Bamboo Palisiding বাবদ ৬৭.৫৪ লক্ষ টাকার সংস্থান ছিল। পরিদর্শনকালে নির্মিত কালভার্টের উভয় পাশে এ্যাপ্রোচে ব্রীক ম্যাট্রেসিং এবং সড়ক বাঁধের উভয় পাশে প্রয়োজন অনুযায়ী Bamboo Palisiding স্থাপন করা হয়েছে দেখা যায়।

১৩। **প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জনঃ**

পরিকল্পিত	উদ্দেশ্য অর্জন
নারায়ণগঞ্জের রূপগঞ্জ উপজেলার সঙ্গে ঢাকা শহরের সরাসরি সড়ক যোগাযোগ স্থাপন।	অনুমোদিত সংশোধিত প্রকল্পের আওতায় ১.০৮ কিলোমিটার নতুন ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট, ২.০০ কিলোমিটার ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট পুনঃ নির্মাণ ও ৩.১০ কিলোমিটার সড়ক বাঁধ নির্মাণ করায় প্রকল্পের উদ্দেশ্য আংশিক অর্জিত হয়েছে। তবে প্রকল্পের পূর্ণ সুফল প্রাপ্তির লক্ষ্যে ঢাকা মহানগর , ঢাকা-সিলেট ও ঢাকা-চট্টগ্রাম মহাসড়কের ট্রাফিক ভলিউম বিবেচনায় প্রয়োজনীয় কার্যক্রম অর্ন্তভুক্ত করে প্রকল্পের অসমাপ্ত কাজ সমাপ্তির লক্ষ্যে নতুন প্রকল্প গ্রহণ করতে হবে।

১৪। **উদ্দেশ্য অর্জিত না হয়ে থাকলে তার কারণঃ** অনুমোদিত সংশোধিত প্রকল্পের আওতায় ১.০৮ কিলোমিটার নতুন ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট, ২.০০ কিলোমিটার ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট পুনঃ নির্মাণ ও ৩.১০ কিলোমিটার সড়ক বাঁধ নির্মাণ করায় প্রকল্পের উদ্দেশ্য আংশিক অর্জিত হয়েছে। তবে প্রকল্পের পূর্ণ সুফল প্রাপ্তির লক্ষ্যে ঢাকা মহানগর, ঢাকা-সিলেট ও ঢাকা-চট্টগ্রাম মহাসড়কের ট্রাফিক ভলিউম বিবেচনায় প্রয়োজনীয় কার্য ক্রম অর্ন্তভুক্ত করে প্রকল্পের অসমাপ্ত কাজ সমাপ্তির লক্ষ্যে নতুন প্রকল্প গ্রহণ করতে হবে।

১৫। **প্রকল্প বাস্তবায়ন সমস্যাঃ**

১৫.১ **প্রকল্পের টাইম ওভাররান :**

প্রকল্পটির মূল বাস্তবায়নকাল নির্ধারণ করা হয় ৩ (তিন) বছর। প্রকল্পটির সংশোধিত বাস্তবায়নকাল ১১ বছর, যা মূল বাস্তবায়নকাল অপেক্ষা ৮ বছর বা ২৬৬%।

১৫.২ **ঘন ঘন প্রকল্প পরিচালক বদলি:**

জুলাই ২০০৪ থেকে জুন ২০১৫ পর্যন্ত ১১ বছর ব্যাপী বাস্তবায়িত ১৮৪২.৫০ লক্ষ টাকা ব্যয়ে র এ প্রকল্পে সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী পর্যায়ের ২২ জন কর্মকর্তা বিভিন্ন মেয়াদে খন্ডকালীন প্রকল্প পরিচালক হিসাবে দায়িত্ব পালন করেন। ঘন ঘন প্রকল্প পরিচালকের বদলি ও তাদের খন্ডকালীন দায়িত্ব পালনের কারণে প্রকল্প ব্যবস্থাপনা ও মনিটরিং দুর্বল হয়েছে বলে প্রতীয়মান হয়।

১৫.৩ **অপ্রতুল এডিপি বরাদ্দ :**

প্রকল্পটির অনুকূলে প্রথম তিন বছরে ১০০.০০ লক্ষ টাকার নিম্নে বরাদ্দ প্রদান করা হয় এবং ২০০৯-১০ থেকে ২০১৪-১৫ পর্যন্ত ৬ বছরে আরএডিপিতে কোন বরাদ্দ প্রদান করা হয়নি। অপ্রতুল বরাদ্দের কারণে প্রকল্প বাস্তবায়ন ব্যা হত হয়েছে বল প্রতীয়মান হয়।

১৫.৪ **প্রকল্পের অনিয়মন ও দুর্নীতির বিষয়ে তদন্ত**

৬ অক্টোবর ২০১০ তারিখের একনেক সভার সিদ্ধান্ত অনুসারে প্রকল্পের অনিয়ম ও দুর্নীতি বিষয়ে দুর্নীতি দমন কমিশনের মাধ্যমে তদন্ত শুরু হয়। তদন্তকালে প্রকল্পের এডিপি বরাদ্দ স্থগিত রাখা হয়। ফলে প্রকল্পের বাস্তবায়ন বিঘ্নিত হয়।

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/সুপারিশঃ**

১৮.১ প্রকল্পের ৬০% কাজ অসমাপ্ত রেখে প্রকল্পটি সমাপ্ত করতে সময় লেগেছে ১১ বছর (২৬৬.৬৬%)। প্রকল্পে সংঘটিত অনিয়ম, দুর্নীতি, ডিপিপি'র লক্ষ্যমাত্রার বিপরীতে এডিপিতে অর্থ বরাদ্দের স্বল্পতা, ভূমি অধিগ্রহণ জটিলতা ও ভূমির অত্যধিক মূল্য বৃদ্ধির কারণে এমনটি হয়েছে। এমটিবিএফ মন্ত্রণালয় হিসেবে সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ ভবিষ্যতে অনুমোদিত মেয়াদে প্রকল্পের বাস্তবায়ন সমাপ্তির লক্ষ্যে এডিপিতে প্রয়োজনীয় অর্থ বরাদ্দের পাশাপাশি প্রকল্পে সংঘটিত অনিয়ম পরিহারের প্রয়োজনীয় পদক্ষেপ গ্রহণ করবে (অনু: ৪, ৯. ১২.১);

১৮.২ প্রকল্পটি বাস্তবায়নে ২২ (বাইশ) 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 খাড়া ঢাল চিহ্নিতপূর্বক দ্রুত সংস্কার করতে হবে (অনু: ১২.২);

১৮.৪ নির্মিত পেভমেন্টের যে সকল স্থানে আনডিউলেশন ও কিনারা ভাঙ্গা রয়েছে তা চিহ্নিত করে দ্রুত মেরামত করতে হবে (অনু: ১২.২);

১৮.৫ প্রকল্পটির গুরুত্ব বিবেচনায় প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জনের লক্ষ্যে ঢাকা মহানগর, ঢাকা-সিলেট ও ঢাকা-চট্টগ্রাম মহাসড়কের ট্রাফিক ভলিউম বিবেচনায় প্রয়োজনীয় কার্য ক্রম অর্ন্তভুক্ত করে প্রকল্পের অসমাপ্ত কাজ সমাপ্তির লক্ষ্যে নতুন প্রকল্প গ্রহণের বিষয়টি মন্ত্রণালয় বিবেচনা করতে পারে

১৮.৬ সমাপ্ত প্রকল্পটির সত্বর 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।

‘‘মাষ্টারবাড়ী-মির্জাপুর-পিরুজালী-নুহাশপল্লী-মাওনা সড়ক উন্নয়ন’শীর্ষক প্রকল্পের সমাপ্ত মূল্যায়ন প্রতিবেদন
(সমাপ্ত : জুন ২০১৫)

১ **প্রকল্পের নাম** : **‘‘মাষ্টারবাড়ী-মির্জাপুর-পিরুজালী-নুহাশপল্লী-মাওনা সড়ক উন্নয়ন’’**
২ **উদ্যোগী বিভাগ/মন্ত্রণালয়** : সড়ক পরিবহন ও সেতু মন্ত্রণালয় / সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ
৩ **বাস্তবায়নকারী সংস্থা** : সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর
৪ **প্রকল্প এলাকা** : গাজীপুর জেলার সদর ও শ্রীপুর উপজেলা

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

প্রাক্কলিত ব্যয়		প্রকৃত ব্যয়	পরিকল্পিত বাস্তবায়কাল		প্রকৃত বাস্তবায়নকাল	অতিক্রান্ত ব্যয় (মূল প্রাক্কলিত ব্যয়ের %)	অতিক্রান্ত সময় (মূল বাস্তবায়নকালের %)
মূল	সর্বশেষ সংশোধিত		মূল	সর্বশেষ সংশোধিত *			
৩৮৫৩.৫৭	-	২৬৭৫.০০	০১.১০.২০১০ থেকে ৩০.০৬.২০১৩	০১.১০.২০১০ থেকে ৩০.০৬.২০১৫	০১.১০.২০১০ থেকে ৩০.১০.২০১৫	(-) ১১৭৮.৫৭ (-) ৩০.৫৮%	০২ বছর (৭২.৭২%)

*প্রকল্পটি সংশোধিত না হলেও ব্যয় বৃদ্ধি ব্যতিরেকে দুই দফায় ০২ বছর মেয়াদ বৃদ্ধি করা হয়েছে।

৬। **প্রকল্পের পটভূমি ও উদ্দেশ্যঃ**

৬.১ পটভূমিঃ মাষ্টারবাড়ী-মির্জাপুর-পিরুজালী-নুহাশপল্লী-মাওনা সড়ক ঢাকার একটি জেলা সড়ক (জেড-৩০২৪)। সড়কটি জয়দেবপুর-মাওনা-ময়মনসিংহ সড়কের ৯ম কিঃমিঃ এ শুরু হয়ে একই সড়কের ২৮তম কিঃমিঃ এ সমাপ্ত হয়েছে। সড়কটির মোট দৈর্ঘ্য ২৬ কিঃমিঃ। সড়কটির দুই পাশে বিভিন্ন শিল্প প্রতিষ্ঠান ও ইটের ভাটা গড়ে উঠেছে বিধা য় প্রতিদিন এ সড়ক দিয়ে শিল্প ও কৃষিজাত পণ্যের জন্য ভারী যানবাহন ও উল্লেখযোগ্য সংখ্যক জনগোষ্ঠী চলাচল করে। একটি গু রুত্বপূর্ণ সড়ক হওয়া সত্ত্বেও সড়কটির ৮.৪০ কিঃমিঃ অংশ কাঁচা ছিলো। এ কারণে সংশ্লিষ্ট এলাকার জনগণের দাবী এবং জাতীয় অর্থনৈতিক উন্নয়নের লক্ষ্যে আলোচ্য প্রকল্পটি বাস্তবায়নের জন্য গ্রহণ করা হয়।

৬.২ উদ্দেশ্যেঃ

- প্রকল্পের মূল উদ্দেশ্য হলো গুরুত্বপূর্ণ মাষ্টারবাড়ী-মির্জাপুর-পিরুজালী-নুহাশপল্লী-মাওনা সড়কের উন্নয়ন ও উন্নততর যোগাযোগ ব্যবস্থা স্থাপন;
- সড়কের উভয় পার্শ্বে অবস্থিত শিল্প কারখানায় সাশ্রয়ী ব্যয়ে কাঁচামাল ও উৎপদিত পণ্য পরিবহণ;

৭। **প্রকল্পের প্রধান অঙ্গসমূহঃ**

- সড়ক বাঁধ নির্মাণে মাটির কাজ - ১.৯৩ লক্ষ ঘনমিটার;
- নতুন পেভমেন্ট নির্মাণ, পেভমেন্ট প্রশস্তকরণ, পেভমেন্ট মজবুতিবরণ – ২৪.৭০ কিলোমিটার;
- রক্ষাপ্রদ কাজ (আরসিসি প্যালাসাইডিং, জিও টেক্সটাইল পিল্টার ফেব্রিক্স, মেট্রেস ফারনিশিং)
- পিসি গার্ডার সেতু (০৩টি) এবং বক্স কালভার্ট নির্মাণ (২৩টি)

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

Sl. No	Item of Work (As per DPP)	Qnty/ Unit	Targer as per DPP		Actual Progress		Reasons for deviation (#)
			Physical	Financial	Physical	Financial	
1	2	3	4	5	6	7	8
১	এ) রাজস্বঃ ০১. ষ্টেশনারী	থোক	থোক	২.০০	থোক	২.০০	
২	০২. বিজ্ঞাপন ও দরপত্র আহবান	থোক	থোক	২.০০			
৩	৩. ল্যাবরেটরি পরীক্ষা নিরীক্ষা	থোক	থোক	৪.০০	থোক	৪.০০	
৪	সার্ভে ও ডিজাইন	থোক	থোক	৫.০০			
৫	বি) মূলধনঃ ১. সড়ক বাঁধে মাটির কাজ	লঃঘঃমিঃ	১.৯৩	২৮৯.৫০	১.৬৬	৩৩৫.৯০	অনুমোদিত ডিপিপি অপেক্ষা দরপত্রের উদ্ধৃত দর বেশী হওয়ায় ব্যয় বৃদ্ধি পেয়েছে
৬	২. ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট						
৭	এ) নতুন পেভমেন্ট নির্মাণ	কিঃ মিঃ	৮.৪০	৩৭৮.২৫	৫.৩৬	৩০২.০০	
৮	বি) পেভমেন্ট প্রশস্তকরণ এবং মজবুতীকরণ	কিঃ মিঃ	১.৪০	৩৫.৪১	১.৪০	৪৫.৫০	
৯	সি) পেভমেন্ট পুনঃ নির্মাণ কাজ (এইচবিবি স্থানে) (৩.৭০মিঃ)	কিঃ মিঃ	৩.৯০	১৫৩.১৫	৩.৮৩	১৬২.০০	
১০	ডি) পেভমেন্ট মজবুতী করণ (৩.৭০ মিঃ)	কিঃ মিঃ	১১.০০	২৩১.৮৮	১১.০০	২৫১.০০	
১১	ই) সার্ফেসিং (কার্পেটিং ও সীলকোট কাজ) (৩.৭০ মিঃ)	কিঃ মিঃ	২৪.৭০	৪৩৪.৪৭	২১.৫৮৫	৪৩০.৫০	
১২	এফ) সার্ফেসিং (বিদ্যমান পেভমেন্ট)	কিঃ মিঃ	১.০০	২৭.৪২	১.০০	৩৫.০০	
১৩	জি) হার্ড সোল্ডার নির্মাণ	কিঃ মিঃ	২৪.৭০	৫৯৯.২২	২১.৫৮৫	৬২৭.১০	
১৪	৩. পি সি গার্ডার সেতু নির্মাণ (৩টি)	মিঃ	৯৭.৮৫	৭৮২.৮০	-	-	
১৫	৪. আর সিসি বক্স কালভার্ট নির্মাণ (২৩টি)।	মিঃ	৭৯.২০	৩৯৬.০০	৩৯.০০ (১২টি)	২৯০.০০	
১৬	৫. রক্ষাপ্রদ কাজ		-	-	-	-	
১৭	এ) আরসিসি প্যালাসাইডিং	মিঃ	১৫০০.০০	৬০.০০	১০০০.০০	৬০.০০	
১৮	বি) জিও টেক্সটাইল ফিল্টার ফেব্রিক্স	বঃ মিঃ	২৫০০০.০০	২৯.২৫	-	-	
১৯	সি) মেট্রেস ফারনিশিং ও বিছানো	বঃ মিঃ	২৫০০০.০০	১৪৫.০০	-	-	
২০	৬. ড্রেন নির্মাণ	মিঃ	১৫০০.০০	৬৫.৩৪	১৫০০.০০	১০০.০০	
২১	৭. সাইন, সিগন্যাল, কিঃ মিঃ পোষ্ট ও রোড মার্কিং						
২২	এ) ট্রাফিক সাইন পোষ্ট	সংখ্যা	২৫.০০	১.১৩	২৫.০০	১.১৩	
২৩	বি) সাইন পোষ্ট	সংখ্যা	৬০.০০	১.১৫	৩০.০০	১.১৫	
২৪	সি) কংক্রিট (কিঃ মিঃ) পোষ্ট	সংখ্যা	২৭.০০	০.৬৭	-	-	
২৫	ডি) রোড মার্কিং (থার্মো প্ল্যাষ্টিক)	সংখ্যা	২৬০০.০০	২২.০৫	২৬০০.০০	২২.৭২	
২৬	৮। নির্মাণ কালিন রক্ষণাবেক্ষণ ব্যয়	থোক	থোক	৫.০০	থোক	৫.০০	
২৭	সি) ভৌত কন্টিজেন্সি (২%)	থোক	থোক	৭৩.১৫	থোক	-	
২৮	মূল্য কন্টিজেন্সি (৩%)	থোক	থোক	১০৯.৭৩	থোক	-	
	সর্বমোট			৩৮৫৩.৫৭		২৬৭৫.০০	

৯। **প্রকল্প পরিচালক সম্পর্কিত তথ্যাদিঃ**

ক্রমিক নং	কর্মকর্তার নাম ও পদবী	পূর্ণকালীন/খন্ডকালীন	কতটি প্রকল্পের দায়িত্ব পালন করেন	মেয়াদকাল	
				থেকে	পর্যন্ত
১	জনাব মোঃ আরিফুর রহমান অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী ঢাকা জোন, ঢাকা।	খন্ডকালীন	একক	১১.০২.২০১০	২১.০৮.২০১১
২	জনাব মোঃ শাহাবুদ্দিন অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী ঢাকা জোন, ঢাকা।	ঐ	ঐ	২১.০৮.২০১১	২৩.০৮.২০১৪
৩	জনাব শাহ মুহাম্মদ মুসা অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী ঢাকা জোন, ঢাকা।	ঐ	ঐ	২৩.০৭.২০১৪	থেকে প্রকল্প সমাপ্তি পর্যন্ত

১০। **ক্রয় সংক্রান্ত তথ্যাদিঃ** অনুমোদিত ডিপিপি অনুযায়ী মোট ০৫টি প্যাকেজের মাধ্যমে প্রকল্পের কাজ বাস্তবায়নের অনুমোদন থাকলেও পরিদর্শনকালে প্রাপ্ত তথ্য অনুযায়ী মোট ১০টি প্যাকেজের মাধ্যমে প্রকল্পের কাজ সমাপ্ত করা হয়েছে। দরপত্র ও প্যাকেজ সম্পর্কিত তথ্যাবলী নিম্নরূপঃ

Sl. No	Description of the Package	Tender Cost (in lac Taka)		Tender Proposal		Date of completion of Works	
		As Per DPP	Contracted Value	Invitation Date	Contract Signing Date	As per Contract	Actual Date of completion
1	Earth work on Road Embankment, widening & strengthening of pavement, reconstruction of pavement, surfacing (carpeting and seal coat), surfacing of existing pavement construction of hard shoulder at 1st km to 7th km	938.63	730.40	03.07.2011	18.08.2011	17.11.2012 (amended 31.03.2015)	30.06.2014
2	Earth work on Road Embankment widening and strengthening of pavement, reconstruction of pavement, (in place of HBB) strengthening of pavement, surfacing (carpeting and seal coat), surfacing of existing pavement, construction of hard shoulder at 10th (p), 11th(p), 12th (p),13th(p), 14th (p), & 15th(p) km	1301.01	371.95	03.07.2011	18.08.2011	17.08.2012 (amended 30.06.2015)	30.04.2015

3	Earth work on Road Embankment, construction of pavement, surfacing (carpeting and seal coat), construction of hard shoulder at 11th(p), 12th (p),13th(p), & 15th(p) & 16th (p) km		382.67	03.07.2011	18.08.2011	17.08.2012 (amended 30.06.2015)	02.05.2015
4	Earth work on Road Embankment widening and strengthening of pavement, reconstruction of pavement, (in place of HBB) strengthening of pavement, surfacing (carpeting and seal coat), surfacing of existing pavement, construction of hard shoulder at 08th (p), 9th (p), 22nd (p), 23rd, 24th, 25th, 26th & 27th (p) km		507.57	08.12.2014	21.01.2015	21.05.2015	17.05.2015
5	Construction of protective works (RCC palisading), and construction of drain at different km of Masterbari-Pirujalli-Nuhaspalli-Mawna road (Z-3024) under Gazipur Road Division under Dhaka Road Circle during during the year 2014-2015	234.25	170.45	27.10.2014	05.02.2015	05.06.2015	02.06.2015
6	Construction of 03 nos RCC Box Culvert (01 no complete)		67.50	25.01.2011	18.08.2011	16.12.2011	28.02.2014
7	Construction of 03 nos RCC Box Culvert		68.74	25.04.2011	18.08.2011	16.12.2011	28.02.2014
8	Construction of 03 nos RCC Box Culvert		50.03	25.04.2011	09.06.2011	09.10.2011	28.08.2014
9	Construction of 03 nos RCC Box Culvert		51.56	25.04.2011	05.06.2011	05.10.2011	28.02.2014
10	Construction of 01 nos RCC Box Culvert		30.20	25.04.2011	18.08.2011	16.12.2011	15.04.2015

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**
২০১০ - ২০১১	৯১৯.৯১	৫০.০০	৫০.০০	৫০.০০
২০১১ - ২০১২	১৫৪৯.১৫	১২৫.০০	১২৫.০০	১২৫.০০
২০১২ - ২০১৩	১৩৮৪.৫১	৩০০.০০	৩০০.০০	৩০০.০০
২০১৩ - ২০১৪	-	৮৫০.০০	৮৫০.০০	৮৫০.০০
২০১৪ - ২০১৫	-	১৩৫০.০০	১৩৫০.০০	১৩৫০.০০
মোট	**৩৮৫৩.৫৭**	**২৬৭৫.০০**	**২৬৭৫.০০**	**২৬৭৫.০০**

১২। **কাজ অসম্পূর্ণ থাকলে তার কারণঃ** প্রকল্পভূক্ত ০৩টি সেতু ও ১১টি কালভার্ট নির্মাণের প্রয়োজন হয়নি বলে তা নির্মাণ করা হয়নি।

১৩। **সাধারণ পর্যবেক্ষণঃ**

১৩.১ **প্রকল্পের অনুমোদন ও সংশোধনঃ**

	মেয়াদকাল	প্রাক্কলিত ব্যয়
মূল	০১.১০.২০১০ হতে ৩০.০৬.২০১৩	৩৮৫৩.৫৭
ব্যয় বৃদ্ধি ব্যতিরেকে মেয়াদ বৃদ্ধি ১ম বার	০১.০১.২০১০ হতে ৩০.০৬.২০১৪	-
ব্যয় বৃদ্ধি ব্যতিরেকে মেয়াদ বৃদ্ধি ২য় বার	০১.০১.২০১০ হতে ৩০.০৬.২০১৫	

১৩.২ **সার্বিক আর্থিক ও বাস্তব অগ্রগতিঃ** প্রকল্পের আওতায় জুন, ২০১৫ পর্যন্ত ক্রমপুঞ্জিত আর্থিক অগ্রগতি হয়েছে ২৬৭৫.০০ লক্ষ টাকা যা অনুমোদিত ব্যয় ৩৮৫৩.৫৭ লক্ষ টাকার ৬৯.৪২%। মন্ত্রণালয় থেকে প্রেরিত পিসিআর অনুযায়ী উক্ত সময়ে অনুমোদিত প্রকল্পের কিছু অঙ্গ বাদ দিয়ে এবং কিছু অঙ্গ আংশিক সম্পন্ন করার মাধ্যমে প্রকল্প সমাপ্ত করা 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 ১৬.০৮.২০১৬ তারিখে প্রকল্প এলাকা পরিদর্শন করা হয়। পরিদর্শনের সময় প্রকল্প সংশিস্নষ্ট কর্মকর্তাগণ উপস্থিত থেকে সহায়তা প্রদান করেন।পরিদর্শন পর্যবেক্ষণ নিম্নরূপঃ

১৪.১ মূল ডিপিপি-তে প্রকল্পভুক্ত পূর্ত কাজ ০৫টি প্যাকেজের মাধ্যমে সম্পন্ন করার অনুমোদন থাকলেও পরিদর্শনকালে প্রাপ্ত তথ্য অনুযায়ী ১০টি প্যাকেজের মাধ্যমে সকল কাজ সম্পন্ন করার জন্য দরপত্র আহ্বান করা হয়;

১৪.২ প্রকল্পের অধীনে অনুমোদিত ডিপিপি অনুসারে সড়ক বাঁধ প্রশস্তকরণের উদ্দেশ্যে ১.৯৩ লক্ষ ঘন মিটার মাটির কাজের সংস্থান রয়েছে থাকলেও ১.৬৬ লক্ষ ঘন মিটার (৮৬%), ফ্লেক্সিবল পেভমেন্টর মধ্যে ৮.৪০ কি:মি: নতুন পেভমেন্টের মধ্যে ৫.৩৬কি.মি. (৬৩.৮০%) নির্মাণ, ১.৪০ কি:মি: পেভমেন্ট প্রশস্তকরণ ও শক্তিশালীকরণ ১০০%, ১১ কি:মি: পেভমেন্ট মজবুতকরণ ১০০%, ২৪.৭০ কি:মি: পেভমেন্ট সার্ফেসিং (কার্পেটিং ও সীলকোটসহ) ১০০%, ১ কি:মি: বিদ্যমান পেভমেন্ট সার্ফেসিং ১০০% ও ২৪.৭০ কি:মি: হার্ডশোল্ডার নির্মাণ কজের মধ্যে ২১.৫৮৫ কি.মি. (৮৭.৩৮%) নির্মান করা হয়েছে।



চিত্র-১ প্রকল্পের আওতায় নির্মিত পেভমেন্ট



চিত্র-২ প্রকল্পের আওতায় নির্মিত পেভমেন্টে সৃষ্ট পটহোল ও অমসৃণ সারফেস

১৪.৩। ৮.৪০ কি:মি: দীর্ঘ নতুন পেভমেন্টের প্রস্থ ডিজাইন অনুসারে ৫.৫ মি: পাওয়া যায়। তবে পেভমেন্টের কিছু অংশে edge ভাঙ্গা এবং পটহোল পরিলক্ষিত হয়।

১৪.৪ ৪র্থ কি:মিটারে নির্মিত কালভার্টের এপ্রোচ সড়কের বেইজ ১-এর পুরুত্ব ডিজাইন অনুসারে ১৪০ মি:মি: পাওয়া যায় এবং ১১তম কি:মিটারে নির্মিত কালভার্টের দৈর্ঘ্য ৩.৫ মি:, রেলিংসহ প্রস্থ ৭.৩ মি: পাওয়া যায়। এপ্রোচ সড়কের কার্পেটিং ও সীলকোট সমন্বয়ে পুরুত্ব ডিজাইন অনুসারে ৪০ মি:মি: পাওয়া যায়।



চিত্র-৩ রক্ষাপ্রদ কাজের অংশ হিসেবে নির্মিত আরসিসি প্যালাসাইডিং



চিত্র-৪ রক্ষাপ্রদ কাজের অংশ হিসেবে নির্মিত প্রায় ডুবে যাওয়া আরসিসি প্যালাসাইডিং

১৪.৫। ডিপিপি'তে সংস্থান **কৃত** ৩টি সেতুর মধ্যে **কোন** সেতুই নির্মাণ করা হয়নি। সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর এর নির্বাহী প্রকৌশলী জানান যে, সেতু ৩টির প্রয়োজনীয়তা নেই বিধায় এগুলি আর নির্মাণ করা হয়নি। অনুরূপভাবে ২৩টি কালভার্টের মধ্যে ১২টি কালভার্ট নির্মাণ করা হয়েছে। অবশিষ্ট **১১**টি কালভার্টের আর প্রয়োজনীয়তা নেই বিধায় এগুলিও নির্মাণ করা **হয়নি**।



চিত্র-৫ সড়কের ২৫.০ কি.মি. অংশে প্রকল্পের আওতায় নির্মিত ডবল ভেন্ট কালভার্ট



চিত্র-৬ সড়কের ৬.০ কি.মি. অংশে প্রকল্পের আওতায় নির্মিত কালভার্ট

১৪.৬ উল্লেখ্য যে বন ও পরিবেশ মন্ত্রণালয় কর্তৃক আলোচ্য প্রকল্প এলাকায় বাস্তবায়নাধীন বঙ্গবন্ধু সাফারী পার্কের অভ্যন্তরে চেঃ ১৪+২২৫ থেকে **চেইনেজ** ১৭+৩৪০ পর্যন্ত ৩.১১৫ কি:মি: **সড়ক** নির্মাণের সংস্থান ছিল। কিন্তু বন বিভাগ থেকে উক্ত জমি হস্তান্তর করা হয়নি বিধায় সড়কটি**র এ অংশে কোন** নির্মাণ **কাজ** করা সম্ভব হয়নি।



চিত্র-৭ বন বিভাগ থেকে হস্তান্তর না করা জমিতে নির্মিত কালভার্ট



চিত্র-৮ প্রকল্পের আওতায় নির্মিত ডবল ড্রেন

১৫। **প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জনঃ**

পরিকল্পিত	উদ্দেশ্য অর্জন
প্রকল্পের মূল উদ্দেশ্য হলো গুরুত্বপূর্ণ মাষ্টারবাড়ী-মির্জাপুর-পিরুজালী-নুহাশপল্লী-মাওনা সড়কের উন্নয়ন ও উন্নততর যোগাযোগ ব্যবস্থা স্থাপন।	মাষ্টারবাড়ী-মির্জাপুর-পিরুজালী-নুহাশপল্লী-মাওনা সড়কের উন্নয়নের মাধ্যমে উন্নততর যোগাযোগ ব্যবস্থা স্থাপিত হলেও প্রকল্পের উদ্দেশ্য আংশিক অর্জিত হয়েছে।

১৬। **উদ্দেশ্য অর্জিত না হয়ে থাকলে তার কারণঃ** বন বিভাগের সাথে জমি সংক্রান্ত বিরোধের কারণে ৩.১১৫ কি.মি সড়কের পেভমেন্ট কাজ সম্পাদন করা সম্ভব হয়নি বিধায় সরাসরি যোগাযোগ স্থাপিত না হওয়ায় শতভাগ উদ্দেশ্য অর্জিত হয়নি।

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 অনুয়ায়ী ০৫টি প্যাকেজকে ১০টি প্যাকেজে বিভাজনের ক্ষেত্রে সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের প্রধান প্রকৌশলী ও সড়ক পরিবহণ ও মহাসড়ক বিভাগের অনুমোদন না নিয়ে সংশ্লিষ্ট অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলীর অনুমোদন গ্রহণ করা হয়েছে। এতে পাবলিক প্রকিউরমেন্ট এ্যাক্ট ২০০৬ এর ব্যত্যয় ঘটানো হয়েছে;

১৯.২ প্রকল্পভুক্ত ০৩টি সেতু এবং ১১ টি কালভার্ট একেবারেই নির্মাণ করা হয়নি। এ বিষয়টি থেকে প্রকল্প প্রণয়নের দুর্বলতা স্পষ্ট হয়েছে। অর্থাৎ প্রকল্প প্রণয়নের পূর্বে যথাযথভাবে সমীক্ষার ভিত্তিতে প্রকল্পটি প্রণয়ন করা হয়নি ;

১৯.৩ একইভাবে প্রকল্প বাস্তবায়ন শুরুর পূর্বেই বন বিভাগের সাথে জমি সংক্রান্ত বিরোধ নিষ্পত্তি করে ফেলা প্রয়োজন ছিলো। এমনকি প্রকল্প বাস্তবায়নকালীন ৪ বছর ৯ মাস সময়ের মধ্যেও এ বিরোধ নিষ্পত্তি করা ফলে সড়কটির ১০০% নির্মাণ করা সম্ভব হয়নি;

১৯.৪ রক্ষাপ্রদ কাজের অংশ হিসেবে সড়কের ১৩.০ কি.মি. অংশে নির্মিত প্রায় ডুবে যাওয়া আরসিসি প্যালাসাইডিং (চিত্র-৪) এর মাধ্যমে দীর্ঘমেয়াদে সড়কের ভাংগন রোধ করা সম্ভব হবে বলে প্রতীয়মান হয়না;

২০। **মতামত/সুপারিশঃ**

২০.১। আলোচ্য প্রকল্পটি ৩৩ মাসে সমাপ্ত করার জন্য নির্ধারিত ছিলো। প্রকৃতপক্ষে প্রকল্পটি ৫৭ মাসে অর্থাৎ ০২ বছর বিলম্বে সমাপ্ত হয়। এ ফলে সংশ্লিষ্ট এলাকার জনগণ বিলম্বে এ পকল্পের সুফল পেয়েছে। এ বিলম্ব পরিহারের জন্য সঠিক সময়ে সুফল প্রাপ্তির বিষয়টি নিশ্চিত করার লক্ষ্যে দক্ষভাবে প্রকল্প প্রণয়ন করতে হবে;

২০.২। অনুমোদিত ডিপিপি অনুয়ায়ী ০৫টি প্যাকেজকে ১০টি প্যাকেজে বিভাজনের ক্ষেত্রে যথাযথ কর্তৃপক্ষের অনুমোদন কেন গ্রহণ করা হয়নি, সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ সে বিষয়টি খতিয়ে দেখে দায়ী ব্যক্তিদের বিরুদ্ধে প্রয়োজনীয় ব্যবস্থা গ্রহণ করবে;

২০.৩। যথাযথ সমীক্ষা পরিচালনা করে তার ভিত্তিতে প্রকল্প নির্বাচন তথা প্রকল্পের অঙ্গ ও ব্যয় নির্ধারণের বিষয়টি নিশ্চিত করতে হবে;

২০.৪। এমটিবিএফ Basket - এর বরাদ্দ অনুয়ায়ী প্রকল্প গ্রহণ এবং অনু মোদিত ডিপিপি'র আলোকে প্রকল্পের অনুকূলে বরাদ্দ নিশ্চিত করতে হবে;

২০.৫। দ্রুত প্রকল্পটির External Audit এর ব্যবস্থা গ্রহণ করতে হবে এবং অডিট আপত্তিসমূহ (যদি থাকে) দ্রুত নিষ্পত্তির ব্যবস্থা গ্রহণ করতে হবে;

২০.৬। নির্মিত সড়কে সৃষ্ট পটহোল ও জায়গায় জায়গায় ভাঙ্গা edge সমূহ দ্রুত মেরামতের বিষয়ে সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর প্রয়োজনীয় ব্যবস্থা গ্রহণ করবে;

২০.৭। যোগাযোগ ব্যবস্থা অধিকতর কার্যকর করার লক্ষ্যে বন বিভাগের সাথে জমি সংক্রান্ত বিরোধ নিষ্পত্তি করে যত দ্রুত সম্ভব আলোচ্য প্রকল্পভুক্ত ৩.১১৫ কি.মি. সড়ক নির্মাণের বিষয়টি নিশ্চিত করতে হবে; এবং

২০.৮। ২০.১ থেকে ২০.৭ অনুচ্ছেদের আলোকে গৃহীত ব্যবস্থা আগামী ১(এক) মাসের মধ্যে আইএমই বিভাগকে অবহিত করতে হবে।

‘‘নাটোর সড়ক বিভাগাধীন বিভিন্ন সড়কে ৩টি সেতু নির্মাণ (সংশোধিত)” শীর্ষক প্রকল্পের সমাপ্ত মূল্যায়ন প্রতিবেদন

(সমাপ্ত: জুন, ২০১৫)

১। **প্রকল্পের নাম:** **‘‘নাটোর সড়ক বিভাগাধীন বিভিন্ন সড়কে ৩টি সেতু নির্মাণ (সংশোধিত)”**

২। **উদ্যোগী বিভাগ/মন্ত্রণালয়** : সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ/সড়ক পরিবহন ও সেতু মন্ত্রণালয়।

৩। **বাস্তবায়নকারী সংস্থা** : সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর।

৪। **প্রকল্পের অবস্থান** : নাটোরজেলারসিংড়াও লালপুর উপজেলা।

৫। 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
১৩৭৩.২৮ (-)	১৩৭৩.২৮ (-)	১৩৩৪.১৮ (-)	জানুয়ারী ২০১১ - জুন ২০১৩	জানুয়ারী ২০১১ - জুন ২০১৫	জানুয়ারী ২০১১ - জুন ২০১৫	(-)৩৯.১০* (২.৮৫%)	২ বছর (৮০%)

* মূল প্রকল্পের প্রাক্কলিত ব্যয় অপেক্ষা প্রকৃত ব্যয় ৩৯.১০ লক্ষ টাকা হ্রাস পেয়েছে।

৬। **সাধারণ পর্যবেক্ষণ:**

৬.১। **পটভূমি:**

আত্রাই- সিংড়া সড়কের ২য় কিমি এ জোরমল্লিকে ১টি, বনপাড়া-গোপালপুর-লালপুর সড়কের ১২তম কিমি এ খলিসাডাঙ্গা নদীর উপর ১টি এবং ঈশ্বরদী-কদমচিলান সড়কের ১১তম কিমি এ খলিসাডাঙ্গা নদীর উপর ১টি -মোট ৩টি সেতু নির্মাণের জন্য প্রকল্পটি গ্রহণ করা হয়। এই সেতুগুলো না থাকায় এসব উপজেলার গুরুত্বপূর্ণ সড়ক ও নেটওয়ার্কিং বাধাগ্রস্ত হচ্ছিল। বিশেষত নৌকার সাহায্যে নদী ও মালামাল পরিবহন করতে হয়। সেতুগুলো নির্মিত হলে গুরুত্বপূর্ণ এই সড়কগুলোর পূর্ণাঙ্গ সুবিধা পাওয়া যাবে ।

৬.২। **উদ্দেশ্য :**

প্রকল্পের মূল উদ্দেশ্য হচ্ছে নাটোর জেলাসদরের সাথে সিংড়া ও লালপুর উপজেলাসরাসরি উন্নততরযোগাযোগ স্থাপন এবং প্রকল্প এলাকার জনগণের আর্থ-সামাজিক অবস্থার উন্নয়ন।

৬.৩। **প্রকল্পের অনুমোদন:**

মূল প্রকল্পটি ১৩৭৩.২৮ লক্ষ টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে জানুয়ারী ২০১১ হতে জুন ২০১৩ মেয়াদে বাস্তবায়নের উদ্দেশ্যে ০৩ মার্চ ২০১১ তারিখের মাননীয় পরিকল্পনা মন্ত্রী কর্তৃক অনুমোদিত হয়। বাস্তবায়ন শেষ না হওয়ায় প্রকল্পের মেয়াদ ব্যয় বৃদ্ধি ব্যতিরেকে জুন ২০১৪ পর্যন্ত বৃদ্ধি করা হয়। বিভিন্ন অঙ্গ হ্রাস, নতুন অঙ্গ অর্ন্তভুক্তি ও কতিপয় অঙ্গ ডিপিপি হতে বাদ দিয়ে ব্যয় অপরিবর্তিত রেখে জুলাই ২০১০ থেকে জুন ২০১৪ মেয়াদে বাস্তবায়নের নিমিত্ত প্রকল্পের প্রথম সংশোধন মাননীয় পরিকল্পনা মন্ত্রী কর্তৃক অনুমোদিত হয়। অতঃপর ১৮ আগস্ট ২০১৪ তারিখে পরিকল্পনা কমিশন কর্তৃক ব্যয় বৃদ্ধি ব্যতিরেকে প্রকল্পের মেয়াদ জুন ২০১৫ পর্যন্ত বৃদ্ধি করা হয়।

৬.৪। **প্রকল্প পরিচালক সম্পর্কিত তথ্যঃ**

ক্রমিক নম্বর	কর্মকর্তার নাম ও পদবী	পূর্ণকালীন/ খন্ডকালীন	কতটি প্রকল্পের দায়িত্ব পালন করেন	মেয়াদকাল
১	২	৩	৪	৫
১।	জনাব মোঃ হাবিবুল হক অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী, সওজ, রাজশাহী জোন, রাজশাহী	**পূর্ণকালীন**	-	৮ ফেব্রুয়ারি ২০১১ থেকে ৩০ এপ্রিল ২০১৩
২।	জনাব মোঃ আবদুস সালাম অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী, সওজ, রাজশাহী জোন, রাজশাহী	**পূর্ণকালীন**	-	৩০ এপ্রিল ২০১৩ থেকে ৩০ জুন ২০১৫

৭। **প্রকল্পের মূল কাজ ও অঙ্গভিত্তিক বাস্তবায়ন:**

৭.১ প্রকল্পের মূল কাজ:

- আর্থওয়ার্ক (০.৩২৩ লক্ষ ঘন মিটার)-৩৩.৮০ লক্ষ টাকা;
- সারফেসসহ পেভমেন্ট নির্মাণ (০.৬৫০ কিমি মিটার)-৭৫.৮৭ লক্ষ টাকা;
- ৩টি পিসিগার্ডার সেতু নির্মাণ - ১২০৪.৩০ লক্ষ টাকা;
- রক্ষাপ্রদ কাজ (১৭৪৬.৯০ বর্গমিটার) -২৭.১৭ লক্ষ টাকা;
- ইউড্রেন নির্মাণ (২০০ বর্গমিটার) -৪.২৯ লক্ষ টাকা;

৭.২ প্রকল্পের অঙ্গভিত্তিক বাস্তবায়ন অগ্রগতি :

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

(লক্ষ টাকায়)

Sl. No	Work Components as per latest DPP	Unit	Target of as per latest DPP		Actual Progress	
			Financial	physical (Quantity)	Financial	physical (Quantity)
1	Earthwork	Lakh. Cum	33.80	0.323	33.80	100%
2	Construction of New Flexible Pavement including Surfacing (Approach Road)	Km	75.87	0.650	63.70	100%
3	Construction of PC Girder Bridge (3 Nos)	M	1227.11	3 Nos Bridge (part)	1204.30	100%
4	Concrete pipe culvert		-	-	-	-
5	Protective work	Sqm	27.17	1746.90	27.17	100%
6	U-Drain	M	5.00	200.00	4.29	-
7	Sign, Signal, KM Post, etc.	L/S	0.92	L/S	0.92	100%
8	Maintenance during construction		-	-	-	-
9	Physical Contingency	L/S	3.41		-	-
		Total =	**1373.28**		**1334.18 (97.15%)**	**100%**

সূত্র: সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর কর্তৃক প্রেরিত ২৫ নভেম্বর ২০১৫ তারিখের পিসিআর প্রতিবেদন।

৮। **ক্রয় সংক্রান্ত তথ্যাদিঃ**

প্রকল্পের অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী মূল পূর্ত কাজ ০৩টি প্যাকেজের মাধ্যমে ১৩০৭.৮৯৪ লক্ষ টাকায় ক্রয়ের সংস্থান ছিল। সে অনুযায়ী ৩টি 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 92.97 M (3x30.50m) long P.C. Girder Bridge over Zoor Mollik Khal on Bored Pile Foundation At 2nd Km of Singra-Atrai Road under RHD, Road Division, Natore During The Year 2010-2011.	618.84	26-04-2011	24-08-2011	23-08-2013	25-06-2015
02	Construction of 42.68 M (1x42.68m) Long P.C. Girder Bridge over Khalishadanga River on Bored Pile Foundation At 11th Km of Ishurdhi-Kadamchillan Road Under RHD, Road Division, Natore During the year 2010-2011.	420.405	26-04-2011	24-08-2011	23-08-2013	25-06-2015
03	Construction of 36.60 M (1x36.60m) Long P.C. Girder Bridge over Khalishadanga River on Bored Pile Foundation At 12th Km(P) of Bonpara-Gopalpur-Lalpur Road Under RHD, Road Division, Natore during the year 2010-2011.	306.129	26-04-2011	24-08-2011	23-08-2013	25-06-2015

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

প্রকল্পের আওতায় বছরভিত্তিক আরডিপিপি'র সংস্থান, এডিপি/আরএডিপি বরাদ্দ, অবমুক্তি ও ব্যয়ের বিবরণ নিম্নের ছকে প্রদান করা হলো :

(লক্ষ টাকায়)

অর্থ বছর	আরডিপিপি অনুযায়ী বছরভিত্তিক সংস্থান	আরএডিপি বরাদ্দ	অবমুক্ত	ব্যয়
২০১১-২০১২	২০০.০০	২০০.০০	২০০.০০	২০০.০০
২০১২-২০১৩	৬৫০.০০	৬৫০.০০	৬৫০.০০	৬৫০.০০
২০১৩-২০১৪	৩৯২.৪৬	৩৯২.৪৬	৩৯২.৪৬	৩৯২.৪৬
২০১৪-২০১৫	১৩০.৮২	৯৫.০০	৯৫.০০	৯১.৭২
সর্বমোট:	**১৩৭৩.২৮**	**১৩৩৭.৪৬**	**১৩৩৭.৪৬**	১৩৩৪.১৮

সূত্র: সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর কর্তৃক প্রেরিত ২৫ নভেম্বর ২০১৫ তারিখের পিসিআর প্রতিবেদন।

১০। **কাজ অসম্পূর্ণ থাকলে তার কারণঃ**

অনুমোদিত ডিপিপি অনুযায়ী প্রকল্পের কাজ সমাপ্ত হয়েছে প্রতীয়মান হয়।

১১। **প্রকল্প পরিদর্শন:**

প্রকল্পের বাস্তবায়নকাজ সরেজমিনে পরিদর্শনের জন্য বাস্তবায়ন পরিবীক্ষণ ও মূল্যায়ন বিভাগের যোগাযোগ ও স্থানীয় সরকার সেক্টরের সংশ্লিষ্ট সহকারী পরিচালক কর্তৃক ০৫ অক্টোবর ২০১৬ তারিখে প্রকল্প এলাকা পরিদর্শন করা হয়।

পরিদর্শনকালে নির্বাহী প্রকৌশলী, উপবিভাগীয় প্রকৌশলীসহ প্রকল্প সংশ্লিষ্ট অন্যান্য কর্মকর্তাগণ উপস্থিত ছিলেন। প্রকল্প সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তাদের সঙ্গে আলোচনা, তথ্য বিশ্লেষণ এবং পিসিআর এর তথ্যের ভিত্তিতে প্রতিবেদনটি প্রণয়ন করা হয়েছে।

১১.১। আত্রাই- সিংড়া সড়কের ২য় কিমি এ জোরমল্লিকে ১টি, বনপাড়া-গোপালপুর-লালপুর সড়কের ১২তম কিমি এ খলিসাডাঙ্গা নদীর উপর ১টি এবং ঈশ্বরদী-কদমচিলান সড়কের ১১তম কিমি এ খলিসাডাঙ্গা নদীর উপর ১টি -মোট ৩টি সেতু নির্মাণের জন্য ৩টি প্যাকেজে প্রকল্পের নির্মাণ কাজ করা হয়। অনুমোদিত আরডিপিপি'র আনুযায়ী ০.৩২৩ লক্ষ ঘন মিটার মাটির কাজ , ০.৬৫০ কিঃমিঃ সারফেসিংসহ ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট নির্মাণ এবং ১৭৪৬.৯০ বর্গ মিটার রক্ষাপ্রদ কাজ করা হয়েছে।

১১.২। প্রকল্পের সবচাইতে গুরুত্বপূর্ণ অঙ্গ যথা ৩টি পিসি গার্ডার সেতু নির্মাণ বিষয়ে পর্যালোচনাকালে দেখা যায় যে অনুমোদিত আরডিপিপি অনুসারে ১২২৭.১১ মিটারের মধ্যে আত্রাই- সিংড়া সড়কের ২য় কিমি এ জোরমল্লিকে ৯২.৯৭ মিটার ১টি, বনপাড়া-গোপালপুর-লালপুর সড়কের ১২তম কিমি এ খলিসাডাঙ্গা নদীর উপর ১টি এবং ঈশ্বরদী-কদমচিলান সড়কের ১১তম কিমি এ খলিসাডাঙ্গা নদীর উপর ১টি- মোট ৩টি পিসি গার্ডার সেতু নির্মাণ করা হয়েছে।



চিত্র ১: ঈশ্বরদী-কদমচিলান সড়কে খলিসাডাঙ্গা নদীর উপর নির্মিত সেতুর গার্ডার।



চিত্র ২: সেতুর গার্ডারের অমসৃন উচু নিচু সাটারিং।

১১.৩। পরিদর্শনকালে ঈশ্বরদী-কদমচিলান সড়কে খলিসাডাঙ্গা নদীর উপর নির্মিত সেতুতে কাদা পানি জমে থাকতে দেখা যায়। তবে এই সেতুর এপ্রোচে ড্রেন নির্মাণ করা হয়েছে। গার্ডারের সাটারিং মসৃন হয়নি , সাটারিং উচুনিচু হয়েছে। এক্ষেত্রে স্পেসিফিকেশন অনুযায়ী কাজ করা হয়নি বলে প্রতীয়মান হয়।



চিত্র ৩: বনপাড়া-গোপালপুর-লালপুর সড়কে খলিসাডাঙ্গা নদীর উপর নির্মিত পিসি গার্ডার সেতু।



চিত্র ৪: প্রোটেকটিভ কাজ ক্ষয়ে যাচ্ছে। কোন ড্রেন নির্মান করা হয়নি

১১.৪। বনপাড়া-গোপালপুর-লালপুর সড়কে খলিসাডাঙ্গা নদীর উপর নির্মিত পিসি গার্ডার সেতু টির এবাটমেন্টের উপরে একপাশে মাটি ক্ষয়ে যাচ্ছে এবং এপ্রোচ ক্ষতিগ্রস্ত হচ্ছে । ঈশ্বরদী-কদমচিলান সড়কে খলিসাডাঙ্গা নদীর উপর নির্মিত সেতুতে ড্রেন নির্মিত হলেও এই সেতুতে কোন সসার/ইউ ড্রেন করা হয়নি, ড্রেন থাকলে বৃষ্টির পানি নিস্কাশনে কোন সমস্যা এবং মাটি ক্ষয় হত না বলে মনে হয়।



চিত্র ৫: আত্রাই- সিংড়া সড়কের জোরমল্লিকা সেতু



চিত্র ৬: সেতুর পাশে রক্ষাপ্রদ কাজ।



চিত্র ৭: সেতুর রক্ষাপ্রদ কাজের ব্লকের ফাটল



চিত্র ১২: সেতুর এপ্রোচে ড্রেন নির্মাণ করা হয়নি এবং বৃষ্টির পানি আটকানো/ ডাইভার্ট করার জন্য মাটি দিয়ে রাখা হয়েছে।

১১.৫। আত্রাই- সিংড়া সড়কের জোরমল্লিকা সেতুর ক্ষেত্রেও সসার ড্রেন করা হয়নি, ফলে সেতুর পাশের রক্ষাপ্রদ কাজ ঝুঁকির মধ্যে রয়েছে। এছাড়া ড্রেন না থাকায় বৃষ্টির পানির মাধ্যমেসেতুর দুই পাশে রক্ষাপ্রদ কাজ ও ব্লকের মাঝে ফাটল দেখা দিচ্ছে। সেতুর পাশে চলবিলের পাশে করা রক্ষাপ্রদ কাজের কয়েকটি স্থানে ব্লক ও কাজে ফাটল দেখা গেছে এবং কয়েকটি স্থানে সিমেন্ট দিয়ে মেরামতের প্রয়াস নেয়া হয়েছে। সেতু ও এপ্রোচের স্থায়ীত্বের কথা বিবেচনায় এনে এই ফাটলগুলো দ্রুত মেরামতের উদ্যোগ নিতে হবে।

১১.৬। এছাড়া প্রকল্পের বছর ভিত্তিক বরাদ্দ ও ব্যয় বিশ্লেষণ করলে দেখা যে, প্রতি অর্থ বছরে আরডিপিপি'র লক্ষ্যমাত্রা অনুসারে অর্থ আরএডিপি-তে বরাদ্দ ও অবমুক্ত করা হয় । ফলে বাস্তবায়নে অর্থ বরাদ্দ বা অবমুক্তির কারণে ব্যয় বা মেয়াদকাল বাড়েনি বলা যেতে পারে। প্রাপ্ত তথ্যাদি বিশ্লেষণে দেখা যায় যে, প্রকল্পের সংশোধিত ডিপিপি'র লক্ষ্যমাত্রা বাস্তবায়ন অবস্থার উপর ভিত্তি করে নির্ধারণ করা হয়েছে। ফলে এর লক্ষ্যমাত্রা ও বাস্তবায়ন অবস্থা অধিকাংশ ক্ষেত্রে মিলে গেছে। প্রকল্পের অনুকূলে এডিপিতে বছরওয়ারী অর্থ প্রাপ্তি, প্রকল্প বাস্তবায়নে বাস্তবায়নকারী সংস্থার প্রাতিষ্ঠানিক সক্ষমতা ইত্যাদি বিষয়াবলী বিবেচনায় এনে ডিপিপি'র বছরওয়ারী লক্ষ্যমাত্রা ও কর্ম-পরিকল্পনা নির্ধারণ করা প্রয়োজন।

১২। **ক্রয় সংক্রান্ত তথ্য পর্যালোচনা:**

পরিদর্শনকালে নির্বাহী প্রকৌশলী, নাটোর-এর কার্যালয় কর্তৃক সরবরাহকৃত প্রকিউরমেন্ট সংক্রান্ত তথ্য অনুসারে ৩টি সেতু নির্মাণসহ অন্যান্য কাজের জন্য মোট ৩টি প্যাকেজের মাধ্যমে কার্যাদেশ প্রদান করা হয়। প্রতিটি প্যাকেজে চুক্তি অনুযায়ী নির্ধারিত সমাপ্তির তারিখের মধ্যে কার্যসম্পাদন হয়নি। প্রতিটি প্যাকেজে কাজ সমাপ্তির তারিখ প্রায় দু'বছর অতিক্রম হয়েছে। এবিষয়ে জানতে চাইলে নির্বাহী প্রকৌশলী জানান যে, ঈশ্বরদী-কদমচিলান সড়ক এবং বনপাড়া-গোপালপুর-লালপুর সড়কে খলিসাডাঙ্গা নদীতে নির্মিত সেতুর এপ্রোচের জন্য ভূমির সংস্থান ডিপিপিতে ধরা ছিলনা এবং জোর মল্লিকা সেতুর এপ্রোচের পেভমেন্টের আইটেম প্যাকেজে অর্ন্তভুক্ত ছিলনা। এমতাবস্থায় প্রকল্প বহির্ভূত রাজস্ব বাজেটে ভূমি অধিগ্রহণ করা হয় এবং সংশোধনকালে মূল ব্যয় অপরিবর্তিত রেখে আইটেমসমূহের মধ্যে সমন্বয় করা হয়। এসব জটিলতায় প্রায় দুই বছর বেশি সময় লাগে। পরিদর্শণকালে দৈবচয়ন ভিত্তিতে একটি প্যাকেজের ক্রয় কাযর্ক্রম খতিয়ে দেখা হয়। এই প্যাকেজের প্রাক্কলিত মূল্য ছিল ৩০৬.১২৯ লক্ষ টাকা। দৈনিক আমাদের সময় ও ডেইলী সান পত্রিকায় যথাক্রমে ০১.০৫.২০১১ ও ২৮.০৪.২০১১ তারিখে দরপত্র বিজ্ঞপ্তি প্রকাশিত হয়। এতে অংশগ্রহণকারীর সংখ্যা ৩ এবং রেসপন্সিভ দরদাতার সংখ্যা ছিল ৩। তন্মধ্যে যথাযথ কর্তৃপক্ষের অনুমোদন সাপেক্ষে চূড়ান্তভাবে জনাব মীর শরিফুল আলম কার্যাদেশ লাভ করে ২৪.০৮.২০১১ তারিখে। এই প্যাকেজের চুক্তিমূল্য ছিল ৩০৬.১২৯ লক্ষ টাকা এবং চূড়ান্তভাবে ৩০২.৬৯ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ২৫.০৬.২০১৫ তারিখে কাজ সমাপ্ত করা হয়। প্রাপ্ত তথ্যাদি বিশ্লেষণ করে দেখা যায় যে এক্ষেত্রে পিপিআর ২০০৮ পালন করা হয়েছে। এছাড়া প্রকল্প কার্যালয় হতে প্রাপ্ত দরপত্র সংক্রান্ত বিস্তারিত তথ্যাদি **পরিশিষ্ট-ক'**তে সন্নিবেশিত করা হলো।

১৩। **অন্যান্য যন্ত্রপাতি/গাড়ি ক্রয়/স্থান:**

প্রকল্পের আওতায় কোন যন্ত্রপাতি/গাড়ি ক্রয় করা হয়নি।

১৪। **অডিট সংক্রান্ত তথ্য:**

মহাপরিচালক (পূর্ত অডিট) কার্যালয়ের হিসাব রক্ষণ কর্মকর্তা ও বিভাগীয় একাউন্টেন্ট কর্তৃক প্রকল্পের সকল ব্যয়ের প্রি-অডিট সম্পন্ন করা হয়েছে মর্মে পিসিআরে উল্লেখ করা হয়েছে। তবে প্রকল্পটির External অডিট সম্পন্নের বিষয়ে উক্ত প্রতিবেদনে কোন উল্লেখ করা হয়নি।

১৫। **প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জন:**

পরিকল্পিত	অর্জন
নাটোর জেলা সদরের সাথে সিংড়া ও লালপুর উপজেলা র সরাসরি উন্নততর যোগাযোগ স্থাপন এবং প্রকল্প এলাকার জনগণের আর্থ -সামাজিক অবস্থার উন্নয়ন।	প্রেরিত প্রকল্প সমাপ্তি প্রতিবেদন, মাঠ পর্যায়ে সরেজমিনে পরিদর্শনে দেখা যায় যে, প্রকল্পের আওতায় ৩টি পিসি গার্ডার সেতু নির্মাণ করা হয়েছে। সেতু নির্মাণের ফলে সড়কে নিরাপদ , সাশ্রয়ী ও নিরবচ্ছিন্ন যোগাযোগ স্থাপন হয়েছে। ফলে উপজেলার যোগাযোগ নেটওয়ার্ক উন্নত ও শক্তিশালী হয়েছে যা এলাকার আর্থ-সামাজিক উন্নয়ন অবদান রাখবে বলে পিসিআর এ উল্লেখ রয়েছে।

১৬। **সমস্যা:**

১৬.১। প্রকল্পটি বাস্তবায়নের ক্ষেত্রে মূল অনুমোদিত মেয়াদ ০১/০ ১/২০১১ থেকে ৩০/০৬/২০১ ৩ পর্যন্ত ছিল। পরবর্তীতে প্রকল্পটি সংশোধন এবং ব্যয় বৃদ্ধি ব্যতিরেকে মেয়াদ বৃদ্ধি করা হয়। এর ফলে বাস্তবায়নকাল ২ বছর বৃদ্ধি পায়;

১৬.২। অধিগ্রহণ বা দখলমুক্ত করার মতো বড় কোন আইটেম এই প্রকল্পে ছিলনা। তথাপি এই ধরণের ছোট ও জটিলতাবিহীন প্রকল্পের ক্ষেত্রেও দুইবার মেয়াদ বৃদ্ধি (দুইবারে এক বছর করে মোট দুই বছর) এবং একবার সংশোধন করা হয়েছে।

১৬.৩। ঈশ্বরদী-কদমচিলান সড়কে নির্মিত সেতুটির এবাটমেন্ট এবং গার্ডারের কিছু অংশে সাটারিং মসৃন হয়নি । এবাটমেন্টের পাশে মাটি ক্ষয়ে যাচ্ছে। (অনুচ্ছেদ ১১.৩)

১৬.৪। ঈশ্বরদী-কদমচিলান সড়কে নির্মিত সেতুর সসার ড্রেন করা হলেও বাকী দুইটি সেতুর এপ্রোচে ড্রেন করা হয়নি। দুটি সেতুর ক্ষেত্রেই সেতুর পাশে মাটি ক্ষয় হচ্ছে এবং রক্ষাপ্রদ কাজের ক্ষতি হচ্ছে, যা ব্রীজের এপ্রোচের স্থায়ীত্বের জন্য হুমকীস্বরুপ। (অনুচ্ছেদ ১১.৩- ১১.৫);

১৭। **মতামত/সুপারিশ:**

১৭.১। মেয়াদ বৃদ্ধি এবং সংশোধন করার প্রবণতা পরিহার করতে হবে এবং ভবিষ্যতে অনুমোদিত মেয়াদের মধ্যে ডিপিপি/আরডিপিপি'র প্রকিউরমেন্ট পরিকল্পনা অনুসরণপূর্বক কার্যক্রম সম্পন্ন করাসহ সমগ্র প্রকল্প বাস্তবায়নের কাজ সম্পন্ন করতে সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর সচেষ্ট হবে;

১৭.২। স্পেসিফিকেশন অনুয়ায়ী সেতুর গার্ডারের সাটারিংসহ সকল নির্মাণকাজ সম্পন্ন করা বাধ্যতামূলক। ভবিষ্যতে গৃহিতব্য/চলমান সব প্রকল্পের তদারকী জোরদার করতে হবে যাতে করে স্পেসিফিকেশন যথাযথ অনুসৃত হয়। আত্রাই-সিংড়া সড়কের জোরমল্লিকা সেতুর রক্ষাপ্রদ কাজের ব্লকের ফাটল জরূরী ভিত্তিতে মেরামত করতে হবে(অনুচ্ছেদ ১১.৩- ১১.৫);

১৭.৩। ঈশ্বরদী-কদমচিলান সড়কে নির্মিত সেতুটি বাদে বাকী দুটি সেতুর এপ্রোচে ড্রেন নির্মাণ না করার বিষয়টি খতিয়ে দেখা যেতে পারে। ব্রীজ ও এপ্রোচের স্থায়ীত্বের জন্য সম্ভাব্য করণীয় এবং যথাযথ উদ্যোগ গ্রহণ বাস্তবায়নকারী সংস্থা এবং সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ নিশ্চিত করবে(অনুচ্ছেদ (১১.৩ - ১১.৫);

১৭.৪। প্রকল্পটির এক্সটার্নাল অডিট দ্রুত সম্পাদনের উদ্যোগ গ্রহণ করতে হবে (অনুচ্ছেদ-১৪);

১৭.৫ । উপরের অনুচ্ছেদ- ১৭.২, ১৭.৩ ও ১৭.৪ অনুযায়ী গৃহীত ব্যবস্থা সম্পর্কে সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ আইএমইডি-কে অবহিত করতে হবে।

প্রকল্পের নাম ঃ নাটোর সড়ক বিভাগের বিভিন্ন সড়কে ০৩টি সেতু নির্মাণ শীর্ষক প্রকল্প।

Description of procurement (goods/works /consultancy) as per bid document	Tender/Bid/Proposal Cost (in crore Taka)		Tender/Bid/Proposal		Date of completion of works/services and supply of goods	
	As per PP	Contracted value	Invitation date	Contract signing	As per contract	Actual (Revised)
1	2	3	4	5	6	7
Construction of 92.97 M (3x30.50m) long P.C. Girder Bridge over Zoor Mollik Khal on Bored Pile Foundation At 2nd Km of Singra-Atrai Road under RHD, Road Division, Natore During The Year 2010-2011.	581.360	618.84 (Revised)	26-04-2011	24-08-2011	23-08-2013	25-06-2015
Construction of 42.68 M (1x42.68m) Long P.C. Girder Bridge over Khalishadanga River on Bored Pile Foundation At 11th Km of Ishurdhi- Kadamchillan Road Under RHD, Road Division, Natore During the year 2010-2011.	420.405	420.405	26-04-2011	24-08-2011	23-08-2013	25-06-2015
Construction of 36.60 M (1x36.60m) Long P.C. Girder Bridge over Khalishadanga River on Bored Pile Foundation At 12th Km(P) of Bonpara-Gopalpur-Lalpur Road Under RHD, Road Division, Natore during the year 2010-2011.	306.129	306.129	26-04-2011	24-08-2011	23-08-2013	25-06-2015

প্যাকেজ নং	চুক্তি মূল্য	পত্রিকা নাম ও বিজ্ঞাপন প্রকাশের তারিখ	অংশগ্রহনকারী ঠিকাদারের সংখ্যা	Responsive ঠিকাদারের সংখ্যা	কার্যাদেশ প্রাপ্ত ঠিকাদারের নাম	অনুমোদনকারী কর্তৃপক্ষ	পরিশোধিত মূল্য
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮
২৫-PRC/ Nat/ 2010-2011/ WD-01	৬১৮.৮৪	১) আমাদের সময়; তাং- ১/৫/১১ ২) আমার দেশ: তাং- ২৬/৪/১১ ৩) Bangladesh Today; তাং- ২৮/৪/১১	২জন	২জন	মীর শরিফুল আলম	অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী, রাজশাহী জোন।	৬১৭.৮৪
25-PRC/ Nat/ 2010-2011/ WD-02	420.405		৩জন	৩জন	মীর শরিফুল আলম	ঐ	৪১৩.৬৫
25-PRC/ Nat/ 2010-2011/ WD-03	306.129		৩জন	৩জন	মীর শরিফুল আলম	ঐ	৩০২.৬৯

"নেত্রকোনা-ধর্মপাশা-জামালপুর-সুনামগঞ্জ সিলেট সড়ক উন্নয়ন(নেত্রকোনা অংশ)" শীর্ষক প্রকল্পের সমাপ্ত মূল্যায়ন প্রতিবেদন

(সমাপ্ত : জুন ২০১৫)

১	**প্রকল্পের নাম**	:	**নেত্রকোনা-ধর্মপাশা-জামালপুর-সুনামগঞ্জ সিলেট সড়ক উন্নয়ন নেত্রকোনা অংশ)**
২	প্রশাসনিক মন্ত্রণালয়/বিভাগ	:	সড়ক পরিবহন ও সেতু মন্ত্রণালয়/ সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ
৩	বাস্তবায়নকারী সংস্থা	:	সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর
৪	প্রকল্প এলাকা	;	নেত্রকোণা জেলার নেত্রকোণা সদর, বারহাট্টা ও মোহনগঞ্জ উপজেলা এবং সুনামগঞ্জ জেলার ধর্মপাশা উপজেলা
৫	প্রকল্পের বাস্তবায়ন সময় ও ব্যয়	:	

প্রাক্কলিত ব্যয়		প্রকৃত ব্যয়	পরিকল্পিত বাস্তবায়কাল		প্রকৃত বাস্তবায়নকাল	অতিক্রান্ত ব্যয় (মূল প্রাক্কলিত ব্যয়ের %)	অতিক্রান্ত সময় (মূল বাস্তবায়নকালের %)
মূল	সর্বশেষ সংশোধিত		মূল	সর্বশেষ সংশোধিত			
২৫৯৯.৫৭	৩৪৬৯.২৮	৩২৪০.০০	০১.০১.২০১২ থেকে ৩১.১২.২০১৩	০১.০১.২০১২ থেকে ৩০.০৬.২০১৫	০১.০১.২০১২ থেকে ৩০.০৬.২০১৫	৬৪০.৪৩ (২৪.৬৪%)	০১ বছর ০৬ মাস (৭৫%)

৬। প্রকল্পের **পটভূমি ও উদ্দেশ্য :**

৬.১ পটভূমিঃ নেত্রকোনা-ধর্মপাশা-জামালগঞ্জ-সুনামগঞ্জ-সিলেট (নেত্রকোনা অংশ) সড়কটি একটি গুরত্বপূর্ণ আঞ্চলিক সড়ক (আর-৩৭০), যা নেত্রকোনা এবং সুনামগঞ্জের ১০টি উপজেলাকে সং শ্লিষ্ট জেলা সদরের সাথে সংযুক্ত করেছে। একইভাবে সড়কটির মাধ্যমে নেত্রকোনা এবং সুনামগঞ্জ জেলা সদরের সাথে সরাসরি সড়ক যোগাযোগ স্থাপিত হয়েছে। সড়কটির দৈর্ঘ্য ৩১.৩০ কিঃমিঃ, যা নেত্রকোনা জেলার সদর, কলমাকান্দা, বারহাট্টা, মোহনগঞ্জ ও আটপাড়া উপজেলা এবং সুনামগঞ্জ জেলার ধর্মপাশা উপজেলার মধ্যে দিয়ে গিয়েছে। সড়কটির বিদ্যমান পেভমেন্টের প্রশস্ততা ৩.৭ মিটার, যা বিবেচ্য প্রকল্পের আওতায় ৫.৫ মিটারে উন্নীত করা হবে। প্রকল্পটি বাস্তবায়িত হলে নেত্রকোনা জেলা সদরের সাথে অন্যান্য উপজেলাসমুহের উন্নত সড়ক যোগাযোগ এবং নেত্রকোনা ও সুনামগঞ্জ জেলার সাথে সরাসরি সড়ক যোগাযোগ স্থাপিত হবে।

৬.২। **উদ্দেশ্য :** প্রকল্পের মূল উদ্দেশ্য হচ্ছে নেত্রকোনা-ধর্মপাশা-জামালগঞ্জ-সিলেট সড়ক নেত্রকোনা অংশ) উন্নয়নের মাধ্যমে উন্নত যোগাযোগ স্থাপন।

৭। **প্রকল্পের প্রধান অঙ্গসমূহঃ** সড়ক বাঁধ নির্মাণ ও প্রশস্তকরণ, পেভমেন্ট মজবুতিবরণ, নতুন পেভমেন্ট নির্মাণ ও রক্ষাপ্রদ কাজ

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. Supply & Services						
01. Publications & Tendering	L.S	1	1.50	-	-	
02. Laboratory Testing	L.S	1	5.04	-	-	
2. Civil Works						
01. Widening of Road Embankment (Earth work)	Lcum	2.61	517.54	2.54	402.69	
02. Flexible Pavement						
a) Widening of pavement (3.70m to 5.50m)	Km	28.70	1375.57	28.70	1375.57	

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
b) Surfacing (DBS-wearing course) (5.50m)	Km	28.70	1130.70	28.70	1114.59	
c) Surfacing of Existing Pavement (BDS-wearing course) (5.50m)	Km	2.45	118.20	2.45	108.00	
03. Construction of RCC Box Culvert 3nos	Meter	9.00	56.93	9.00	56.00	
04. Protective work with Geo-Textile & CC Block	Cum	480.00	37.49	441.00	32.00	
05. Construction of RCC U-Drain	Meter	1500.00	130.95	1040.00	124.00	
06. Sing, Signal, Km post & Road marking						
a) Traffic Sign	Nos	60.00	3.20	60.00	3.00	
b) Sign Post	Nos	60.00	1.38	60.00	1.40.	
c) Concrete (KM) Post & Guide Post.	Nos	32.00	1.92	32.00	1.90	
d) Road Marking (thermo Plastic Material)	Sqm	782.50	6.08	732.00	6.00	
07. Maintenance during construction	L.S	1	15.00	1	14.85-	
08. Physical contingency	1%	1	33.89	-	-	
09 Price contingency	1%	1	33.89	-	-	
Grand Total			**3469.28**		**3240.00**	

৯। **প্রকল্প পরিচালক সম্পর্কিত তথ্যাদি:**

Name & Designation	Full time	Part time	Responsible for more than one project	Date of Joining	Transfer	Remarks
Md. Sahabuddin Additional Chief Engineer		Yes	Yes	09.02.2010	02.02.2011	Dhaka Zone
Md. Abdul Quddus Additional Chief Engineer		Yes	Yes	02.02.2011	10.01.2012	Dhaka Zone
Md. Mofizul Islam Additional Chief Engineer		Yes	Yes	12.01.2012	31.01.2013	Dhaka Zone
Md. Habibul Haque Additional Chief Engineer		Yes	Yes	26.02.2013	07.07.2014	Dhaka Zone
Md. Shahabuddin Khan Additional Chief Engineer		Yes	Yes	08/07/2014	30.06.2015	Mymensingh Zone

১০। ক্রয় সংক্রান্ত তথ্যাদি:

১০.১ পিসিআরে উল্লিখিত তথ্য অনুয়ায়ী মোট ০৩টি প্যাকেজের মাধ্যমে প্রকল্পের কাজ সম্পন্ন করা হয়েছে। দরপত্র সংক্রান্ত তথ্যাদি নিম্নরূপঃ

Sl. No	Description of the Package	Tender Cost (in crore Taka)		Tender Proposal		Date of completion of Works	
		As Per DPP	Contracted Value	Invitation Date	Contract Signing Date	As per Contract	Actual Date of completion
1	Widening of road embankment (earth work) widening & strengthening of existing pavement widening of pavement (from 3.70m to 5.50m) surfacing (DBS-wearing course) (5.50m), construction of RCC Box Culvert (1No), Protective work (CC work with Geo-textile), Construction of RCC "U" Drain, sign signal, KM post and road marking	7.2923	8.96	06.11.2012	13.03.2013	31.10.2014	26.10.2014
2	Widening of road embankment (earth work) widening & strengthening of existing pavement widening of pavement (from 3.70m to 5.50m) surfacing (DBS-wearing course) (5.50m), construction of RCC Box Culvert (1No), Protective work (CC work with Geo-textile), Construction of RCC "U" Drain, sign signal, KM post and road marking	7.2923	9.99	04.04.2013	26.08.2013	27.08.2014	23.06.2014
3	Widening of road embankment (earth work) widening & strengthening of existing pavement widening of pavement (from 3.70m to 5.50m) surfacing (DBS-wearing course) (5.50m), construction of RCC Box Culvert (1No), Protective work (CC work with Geo-textile), Construction of RCC "U" Drain, sign signal, KM post and road marking	10.7764	13.3555	15.06.2014	17.09.2014	20.05.2015	18.05.2015

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

(লক্ষ টাকায়)

অর্থবছর	ডিপিপি/আরডিপিপি লক্ষ্যমাত্রা	এডিপি/আরএডিপি বরাদ্দ	টাকা অবমুক্তি	ব্যয়
১	**২**	**৩**	**৪**	**৫**
২০১১ - ২০১২	০	০	০	০
২০১২ - ২০১৩	২০০.০০	২০০.০০	২০০.০০	২০০.০০
২০১৩ - ২০১৪	১৫০০.০০	১৫০০.০০	১৫০০.০০	১৫০০.০০
২০১৪ - ২০১৫	১৭৬৯.২৮	১৫৪০.০০	১৫৪০.০০	১৫৪০.০০
মোট	**৩৪৬৯.২৮**	**৩২৪০.০০**	**৩২৪০.০০**	**৩২৪০.০০**

১২। কাজ অসম্পূর্ণ থাকলে তার কার **ণঃ**

১৩। **সাধারণ পর্যবেক্ষণঃ**

১৩.১ **প্রকল্পের অনুমোদন ও সংশোধনঃ**

	মেয়াদকাল	প্রাক্কলিত ব্যয় **(লক্ষ টাকা)**
মূল	০১.০১.২০১২ থেকে ৩১.১২.২০১৩	২৫৯৯.৫৭
১ম সংশোধিত অনুমোদিত	০১.০১.২০১২ হতে ৩০.০৬.২০১৫	৩৪৬৯.২৮

১৩.২ **সার্বিক আর্থিক ও বাস্তব অগ্রগতিঃ** প্রকল্পের আওতায় জুন, ২০১৫ পর্যন্ত ক্রমপুঞ্জিত আর্থিক অগ্রগতি হয়েছে ৩২৪০.০০ লক্ষ টাকা যা অনুমোদিত ব্যয় ৩৪৬৯.২৮ লক্ষ টাকার ৯৩.৩৯% । মন্ত্রণালয় থেকে প্রেরিত পিসিআর অনুযায়ী উক্ত সময়ে অনুমোদিত সংশোধিত প্রকল্পের ১০০% বাস্তব অগ্রগতি সাধিত হয়েছে (অনুচ্ছেদ-**৮**)।

১৪।। **প্রকল্প পরিদর্শন :** প্রকল্পের বাস্তবায়নকাজ সরেজমিনে পরিদর্শনের জন্য বাস্তবায়ন পরিবীক্ষণ ও মূল্যায়ন বিভাগের যোগাযোগ ও স্থানীয় সরকার সেক্টরের পরিচালক (পরিবহন) জনাব মোঃ মোশাররফ হোসেন কর্তৃক ০৪.০৬.২০১৬ তারিখে প্রকল্প এলাকা পরিদর্শন করা হয়। পরিদর্শনের সময় প্রকল্প সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তাগণ উপস্থিত থেকে সহায়তা প্রদান করেন। পরিদর্শন পর্যবেক্ষণ নিম্নরূপঃ

১৪.১ আলোচ্য প্রকল্পটি ৩১.৩০ কিলোমিটার লম্বা একটি আঞ্চলিক মহাসড়ক। আন্তঃজেলা যোগাযোগের ক্ষেত্রে সড়কটি অত্যন্ত গুরুত্বপূর্ণ ভূমিকা পালন করছে;

১৪.২ মূল ডিপিপি অনুযায়ী ২০১১- ২০১২ অর্থ বছরের আরএডিপি-তে ৯৩১.২১ লক্ষ টাকা বরাদ্দের লক্ষ্যমাত্রা নির্ধারণ করা হলেও কোন অর্থ বরাদ্দ প্রদান করা হয়নি;

১৪.২ ২০১১ - ২০১২ অর্থ বছরে কোন বরাদ্দ প্রদান না করায় প্রকল্পটি ২০.১২.২০১১ সালে একনেক সভায় অনুমোদিত হলেও প্রকল্প বাস্তবায়নের কাজ শুরু করা যায়নি;

১৪.৩ মূল ডিপিপি অনুযায়ী প্রকল্পটির বাস্তবায়নের মেয়াদ নির্ধারণ করা হয় ০১.০১.২০১২ থেকে ৩১.১২.২০১৩ পর্যন্ত। প্রকল্পের আওতায় ভূমি অধিগ্রহণ সম্পর্কিত কার্যক্রম না থাকা সত্বেও প্রকল্প অনুমোদনের প্রায় ১১ মাস পরে ০৬.১১.২০১২ তারিখে ১নং প্যাকেজের দরপত্র আহ্বান করা হয়েছে;



চিত্র-১ প্রকল্পের আওতায় নির্মিত ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট



চিত্র-২ নির্মিত সড়কের ৩০.০ তম কি.মি. অংশে কোর কাটিং

১৪.৩ প্রকল্প পরিচালকদের তালিকা পর্যালোচনায় দেখা যায় যে, প্রকল্প মেয়াদে মোট ০৫ জন অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী প্রকল্প পরিচালক হিসেবে দায়িত্ব পালন করেছেন। তাদের গড় কর্মকাল ০১ বছর।

১৪.৪ অনুমোদত ডিপিপি অনুয়ায়ী সড়ক বাঁধ প্রশস্তকরণের উদ্দেশ্যে ২.৬১ লক্ষ ঘনমিটার মাটির কাজ করার কথা থাকলেও ২.৫৪ লক্ষ ঘনমিটার মাটির কাজ করা হয়েছে। ফলে ১৪৪.৮৫ লক্ষ টাকা কম খরচ হয়েছে। এ ছাড়াও প্রকল্পটির বিভিন্ন অঙ্গ বাস্তবায়নে মোট অনুমোদিত ব্যয়ের তুলনায় ২২৯.২৮ লক্ষ টাকা কম খরচ হয়েছে;



চিত্র - ৩ প্রকল্পের আওতায় নির্মিত কালভার্ট



চিত্র - ৪ প্রকল্পের আওতায় বারহাট্টা বাজার অংশে নির্মিত আরসিসি “ইউ” ড্রেন

১৪.৫ সড়কের ৩০.০ কিলোমিটার অংশে কোর কাটিং -এ সারফেসিং ও সীলেকাটের পুরুত্ব টেন্ডার স্পেসিফিকেশন অনুযায়ী সঠিক মাপে পাওয়া গেলেও সাব-বেইস ও বেইস টাইপ ১ এর পুরুত্ব সঠিক মাপে পাওয়া যায়নি।



চিত্র – ৫ প্রকল্পের আওতায় নির্মিত কালভার্ট



চিত্র - ৬ প্রকল্পের আওতায় রক্ষাপ্রদ কাজের অংশ হিসেব নির্মিত সিসি ব্লকের ধ্বসে যাওয়া অংশ



চিত্র – ৭ প্রকল্পের আওতায় রক্ষাপ্রদ কাজের অংশ হিসেব নির্মিত সিসি ব্লকের ধ্বসে যাওয়া অংশ

১৪.৬ মূল প্রকল্পটি ২০ ডিসেম্বর ২০১১ সালে একনেক কর্তৃক অনুমোদিত হলেও সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের রেট সিডিউল পরিবর্তনের কারণ দেখিয়ে ২০১৪ সালে প্রকল্পটি সংশোধন করা হয়। ফলে প্রাক্কলিত ব্যয় ২৫৯৯.৫৭ লক্ষ টাকা থেকে বৃদ্ধি পেয়ে ৩৪৬৯.২৮ লক্ষ টাকা নির্ধারণ করা হয়। ব্যয় বৃদ্ধির পরিমাণ ৬৪০.৪৩ লক্ষ টাকা (২৪.৬৪%)

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

পরিকল্পিত	অর্জন
প্রকল্পের মূল উদ্দেশ্য হচ্ছে (নেত্রকোনা-ধর্মপাশা-জামালগঞ্জ-সিলেট সড়ক নেত্রকোনা অংশ) উন্নয়নের মাধ্যমে উন্নত যোগাযোগ স্থাপন	ধর্মপাশা, বারহাট্টা, এবং মোহনগঞ্জ উপজেলার সাথে নেত্রকোণা জেলা সদর ও ময়মনসিংহ জেলার পাশাপাশি দেশের অন্যান্য অংশের সাথে সরাসরি যোগাযোগ স্থাপিত হয়েছে

১৬। উদ্দেশ্য অর্জিত না হলে থাকলে তার কারণঃ প্রযোজ্য নয়

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 জানুয়ারি ২০১২ থেকে ডিসেম্বর ২০১৩ মেয়াদে বা বাস্তবায়নের লক্ষ্য নির্ধারণ করা হলেও অপ্রতুল বরাদ্দের কারণে এবং রেট সিডিউল পরিবর্তনের কারণ দেখিয়ে একবার প্রকল্পটি সংশোধনের মাধ্যমে ৩০.০৬.২০১৫ তারিখে প্রকল্পের বাস্তবায়ন সমাপ্ত হয় (অনুঃ ১৩.১);

১৯.২ ঘন ঘন প্রকল্প পরিচালক বদল হলে প্রকল্প বাস্তবায়নের কাজ সুষ্ঠু মনিটরিং এর মাধ্যমে গুণগত মান রক্ষা করা সম্ভব হয়না (অনুঃ ১৪.৩);

১৯.৩ প্রকল্প প্রণয়ণের পূর্বে যথাযথভাবে জরীপ না করায় প্রকল্পের বিভিন্ন অঙ্গ অনুমোদিত পরিমাণের চাইতে কম পরিমাণে বাস্তবায়িত হয়েছে (অনুঃ ১৪.৪);

১৯.৪ রক্ষাপ্রদ কাজের অংশ হিসেবে সড়কের ১৫.০ কিলোমিটার অংশে নির্মিত সিসি ব্লকের বেশ কিছু জায়গা ধ্বসে পড়েছে বলে দেখা যায় (চিত্র ৬ ও ৭);

২০। মতামত/সুপারিশঃ

২০.১ সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর প্রকল্প প্রণয়ন পর্যায়ে বরাদ্দ নিশ্চিত করে প্রকল্প অনুমোদনের প্রয়োজনীয় পদক্ষেপ গ্রহণ করতে পারে। এমটিবিএফ মন্ত্রণালয় হিসেবে Basket - এ বরাদ্দ অনুয়ায়ী প্রকল্প গ্রহণ এবং অনুমোদিত ডিপিপি 'র আলোকে প্রকল্পের অনুকূলে বরাদ্দ নিশ্চিত করতে হবে (অনুঃ ১৪.১ ও ১৪.২);

২০.২ স্বল্প সময়ের জন্য দায়িত্ব প্রাপ্ত প্রকল্প পরিচালকের পক্ষে প্রকল্পের সুষ্ঠু মনিটরিং সম্ভব নয় বিধায় ঘন ঘন প্রকল্প পরিচালক বদল পরিহার করতে হবে (অনুঃ ১৯.২);

২০.৩ প্রকল্প প্রণয়ণের পূর্বে যথাযথভাবে জরীপ কাজ সম্পন্ন করে সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ এবং সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর প্রকল্প অনুমোদনের প্রয়োজনীয় পদক্ষেপ গ্রহণ করবে (অনুঃ ১৯.৩);

২০.৪ রক্ষাপ্রদ কাজের অংশ হিসেবে নির্মিত সিসি ব্লকের যে অংশ ধ্বসে পড়েছে সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর তা দ্রুত মেরামতের পদক্ষেপ গ্রহণ করবে (অনুঃ ১৯.৪);

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

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

"নিয়ামতপুর-তাহিরপুর সড়ক নির্মাণ (সংশোধিত)" শীর্ষক প্রকল্পের সমাপ্ত মূল্যায়ন প্রতিবেদন

(সমাপ্তঃ জুন, ২০১৫)

১। প্রকল্পের নাম : **নিয়ামতপুর-তাহিরপুর সড়ক নির্মাণ (সংশোধিত)**

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
৫২৯৬.৫৮ (-)	৭৯৮২.১১ (-)	৭৪০৬.০৪ (-)	০১-৭-২০০৬ থেকে ৩০-৬-২০০৯	০১-০৭-২০০৬ থেকে ৩০-০৬-২০১৫	০১-০৭-২০০৬ থেকে ৩০-০৬-২০১৫	৩৯.৮২%	২০০%

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
1.	Plantation	Km	8.00	17.00	0.00	0.00
2.	Land acquisition	H	75.73	25.24	0.00	0.00
3.	Earthwork a) New Road Embankment					
	i) Work done/ongoing	L/m^3	866.73	6.46	866.73	6.45
	b) Widening & Raising road Embankment					
	i) Work done/ongoing	L/m^3	156.76	1.44	156.76	1.43
	ii) Work to be done	L/m^3	77.07	0.035	77.07	0.35
4.	Flexible Pavement					
	a) Hard Shoulder & Surfacing	km	1262.33	14.20	1262.33	14.19
	b) HBB	km	151.45	2.00	151.45	2.00
	c) Bridge approach	km	129.30	0.80	129.30	0.79
5.	Lan for slower vehicle	km	427.05	2.50	0.00	0.00
6.	Cons. of RCC Bridge (8 nos)	Meter	2827.89	409.96	2827.89	409.96
7.	Cons. RCC Culvert (31 nos)	Meter	772.01	205.00	772.01	205.00
8.	Pro work (CC Block & Geo tax)					
	i) work done/ongoing	Lac M^2	1129.28	0.986	1129.28	0.986
	ii) work to be done	Lac M^2	38.85	0.03	38.85	0.03
9.	Sign, Signal, Km post, etc	L.S	8.00	L.S	8.00	L.S
10.	Dismantling	Meter	2.00	85.00	0.00	0.00
11.	Workshed	L.S	5.00	L.S		
12.	Maintenance During cons.	L.S	30.00	L.S	30.00	L.S
13.	Survey and Design	L.S	8.00	L.S	5.00	L.S
14.	Physical Contingency	1%	4.84			
15.	Price Contingency	2%	1.82			

৭। **প্রকল্প পরিচালক সংক্রান্ত তথ্যাদিঃ**

ক্র নং	নাম ও পদবী	কার্যধরণ	একাধিক প্রকল্পের দায়িত্ব	তারিখ	
				যোগদান	বদলী
১৯.	Md. Shohidul Alam ACE, Sylhet Zone	খন্ডকালীন	হ্যাঁ	১১/০৮/২০০৫	০৪/১২/২০০৬
২০.	Engr. Md. Abdul Motin ACE, Sylhet Zone	খন্ডকালীন	হ্যাঁ	২১/০৯/২০০৬	০৫/১০/২০০৬
২১.	Md. Shohidul Alam ACE, Sylhet Zone	খন্ডকালীন	হ্যাঁ	০৫/১০/২০০৬	০৪/১২/২০০৬
২২.	S.M. Sifuddin Khaled ACE, Sylhet Zone	খন্ডকালীন	হ্যাঁ	০৪/১২/২০০৬	২৯/০৭/২০০৭
২৩.	Md. Mubarak Hosain ACE, Sylhet Zone	খন্ডকালীন	হ্যাঁ	২৯/০৭/২০০৭	০৯/০৯/২০০৭
২৪.	S.M. Sifuddin Khaled ACE, Sylhet Zone	খন্ডকালীন	হ্যাঁ	০৯/০৯/২০০৭	১৮/০৮/২০০৮
২৫.	Ali Ahmed Chowdhury ACE, Sylhet Zone	খন্ডকালীন	হ্যাঁ	১৮/০৮/২০০৮	০৩/০৯/২০০৮
২৬.	S.M. Sifuddin Khaled ACE, Sylhet Zone	খন্ডকালীন	হ্যাঁ	০৩/০৯/২০০৮	২৭/১১/২০০৮
২৭.	Md. Abdul Wadud ACE, Sylhet Zone	খন্ডকালীন	হ্যাঁ	০৪/০১/২০০৯	১৮/০৫/২০০৯
২৮.	Md. A.H.M. Moinul Islam ACE, Sylhet Zone	খন্ডকালীন	হ্যাঁ	১৮/০৫/২০০৯	০৭/০১/২০১০
২৯.	Md. Abul Kasham Bhuyan ACE, Sylhet Zone	খন্ডকালীন	হ্যাঁ	০৭/০১/২০১০	১৮/০১/২০১০
৩০.	Md. Golam Kibria ACE, Sylhet Zone	খন্ডকালীন	হ্যাঁ	১৮/০১/২০১০	১১/০২/২০১০
৩১.	Ali Ahmed Chowdhury ACE, Sylhet Zone	খন্ডকালীন	হ্যাঁ	১১/০২/২০১০	২৫/০২/২০১০
৩২.	Md. Golam Kibria ACE, Sylhet Zone	খন্ডকালীন	হ্যাঁ	২৫/০২/২০০৮	২৫/০৩/২০১০
৩৩.	Ali Ahmed Chowdhury ACE, Sylhet Zone	খন্ডকালীন	হ্যাঁ	২৫/০৩/২০১০	২৯/০২/২০১২
৩৪.	A.Q.M Ekram Ullah ACE, Sylhet Zone	খন্ডকালীন	হ্যাঁ	০৮/০৩/২০১২	১২/০১/২০১৪
৩৫.	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 ৫২৯৬.৫৮ লক্ষ টাকায় প্রকল্পটি বাস্তবায়নের নিমিত্তে অনুমোদন করা হলেও প্রকল্পের প্রকৃত বাস্তবায়ন সময় লেগেছে ৯ বছর ও বাস্তবায়ন ব্যয় হয়েছে ৭৪০৬.০৪ লক্ষ টাকা। অর্থাৎ প্রকল্পের ব্যয় বৃদ্ধি পেয়েছে ৩৯.৮২% এবং বাস্তবায়নকাল বৃদ্ধি পেয়েছে ২০০%। ফলে যথাসময়ে প্রকল্পের সুফল হতে জনগণ বঞ্চিত হয়েছে। ঘন ঘন প্রকল্প পরিচালক পরিবর্তন প্রকল্পের কাংখিত বাস্তবায়নের ক্ষেত্রে একটি বড় বাধা।

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 ৫২২২.৭২ লক্ষ টাকায় ক্রয়ের সংস্থান ছিল। তবে বাস্তবে HOPE এর অনুমোদন এবং ডিপিপি সংশোধনপূর্বক ২ ২টি 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)। দরপত্র সংক্রান্ত তথ্য নিম্নরূপ:

Sl. No	Description of procurement (goods/work/consultancy as per bid document)	Tender/Bid/Proposal Cost (In Crore taka)		Tender/Bid Proposal		Date of completion of works/services & supply of goods	
		As per DPP (Revised)	Contract Value	Invitation Date	Contrcat signing/ L.C. Opening Date	As per Contract	Actual
1	2	3	4	5	6	7	8
1.	Construction of 31.84m (1×30.50) long PC Girder Bridge at 9th km (gap-9/1) of Neamtpur- Tahirpur road under Snamganj road Divsion during the year 2009-10		3.21	27/06/10	16/09/10	15/09/11	
2.	Construction of 2 nos. (1×6.00m) RCC box Culvert at 7th Km (Gap No-7/2), 8th Km (Gap No. 8/1) & 1 No 3× 6.00m × 6.00 m RCC box Culvert at 6th Km (Gap No- 6/2) of Neamtpur-Tahirpur road under Snamganj road Divsion during the year 2010-11.		3.00	04/07/11	20/11/11	19/11/12	
3.	Construction of 31.84m long PC girder Bridge (Patari Bridge) at 7th Km (Gap-7/1) of Neamtpur-Tahirpur road under		3.08	27/06/10	05/09/10	15/06/10	

Sl. No	Description of procurement (goods/work/consultancy as per bid document)	Tender/Bid/Proposal Cost (In Crore taka)		Tender/Bid Proposal		Date of completion of works/services & supply of goods	
		As per DPP (Revised)	Contract Value	Invitation Date	Contrcat signing/ L.C. Opening Date	As per Contract	Actual
	Snamganj road Divsion during the year 2009-10.						
4.	Construction of flexible pavement with rising road embankment at 3rd Km (p), 4th Km & 5th Km (Ch: 2+880 to 5+000) of Neamatpur- Tahirpur road under Snamganj Road Division during the year 2009-10.		2.15	27/06/10	16/09/10	15/09/11	
5.	Construction of Flexible pavement & Earth work at 7th Km (p) 8th Km, 9th Km & 10th Km (p) (Ch- 6+700 m to 9+250m) of Neamatpur-Tahirpur Road under Sunamganj Road Division, during the year 2010-11.		2.71	04/07/11	20/11/11	19/11/12	
6.	Construction of Flexible pavement & Earth work at Kupa Bridge approach (Both end) Gap No-2/2 and 1×6.00m×6.00m RCC Box culvert at 3rd Km (Gap No-3/2) of Neamatpur-Tahirpur Road under Sunamganj Road Division, during the year 2010-11.		4.06	04/07/11	20/11/11	19/11/12	
7.	Earth work in road embankment with protective work at 7th Km (p) to 10th km (Ch 6+700m to 10+000m) of Neamatpur-Tahirpur Road under Sunamganj Road Division, during the year 2009-10.		3.50		23/12/09	22/12/10	
8.	Construction of flexible pavement with protective work, rising road embankment at 6th km & 7th km (p) (Ch: 5+000 to 6+700) of Neamatpur-Tahirpur Road under Sunamganj Road Division, during the year 2009-10.		3.20	27/06/10	16/09/10	15/09/11	
9.	Construction of 30.50m long P.C girder bridge at 4th		2.83		10/09/09	09/09/10	

Sl. No	Description of procurement (goods/work/consultancy as per bid document)	Tender/Bid/Proposal Cost (In Crore taka)		Tender/Bid Proposal		Date of completion of works/services & supply of goods	
		As per DPP (Revised)	Contract Value	Invitation Date	Contrcat signing/ L.C. Opening Date	As per Contract	Actual
	Km (gap 4/1, Hasimpur) of Neamatpur-Tahirpur Road under Sunamganj Road Division, during the year 2008-09.						
10.	Construction of 42.68m long P.C girder bridge at 6th km (gap 6/1, Luha) of Neamatpur-Tahirpur Road under Sunamganj Road Division, during the year 2009-10.		2.60		05/03/09	04/03/10	
11.	Construction of 44.02m long P.C girder bridge at 2nd km (gap 2/2) (Copa bridge) of Neamatpur-Tahirpur Road under Sunamganj Road Division, during the year 2009-10.		3.60	27/06/10	16/09/10	15/09/11	
12.	Construction of flexible pavement of Neamatpur-Tahirpur road at 13th (p) km to 17th km (Ch: 12+800 to 17+000) of Neamatpur-Tahirpur Road under Sunamganj Road Division, during the year 2008-09.		3.38		29/10/09	28/10/10	
13.	Earth work in road embankment with protective work at 2nd & 3rd (Ch 1+000m to 3+000m) of Neamatpur-Tahirpur Road under Sunamganj Road Division, during the year 2006-07.		3.76		08/07/07	07/07/08	
14.	Construction of remaining work of 93.03 meter long (3× 30.50) P.C girder, RCC deck slab Bridge over Rakti river including approach road at 1st km (gap 1/1) of Neamatpur-Tahirpur Road under Sunamganj Road Division, during the year 2008-09.		2.20		14/05/09	13/05/10	
15.	Construction of 30.50m long P.C girder bridge at 10th km (gap 10/1)		2.85		13/09/09	12/09/10	

Sl. No	Description of procurement (goods/work/consultancy as per bid document)	Tender/Bid/Proposal Cost (In Crore taka)		Tender/Bid Proposal		Date of completion of works/services & supply of goods	
		As per DPP (Revised)	Contract Value	Invitation Date	Contrcat signing/ L.C. Opening Date	As per Contract	Actual
	(Luhachara, Anwarpur) of Neamatpur-Tahirpur Road under Sunamganj Road Division, during the year 2008-09.						
16.	Construction of 30.50m long P.C girder bridge at 2nd km (gap 2/1, Horipur) of Neamatpur-Tahirpur Road under Sunamganj Road Division, during the year 2007-08.		2.85		31/01/08	30/01/09	
17.	Construction of 2nos (2×6.10m span, 7.93 m width & 6.10m height) RCC box culvert at 4th km & 6th km (4/1 & No. 3.00m Span, 15.25m wideth & 2.00m height) at 8th km (8/1), 01 No. (1.00m Span, 15.25m wideth & 2.00m under 8th km (8/3) and 01 no. (3×6.10m Span, 7.93m wideth & 6.10m height) at 10th km (10/1) of Neamatpur-Tahirpur Road under Sunamganj Road Division, during the year 2007-08.		2.52		31/01/08	30/01/09	
18.	Earth work for raising road embankment with protective work & pavement work at 11th (p), 12th & 13th (p) km (Ch-10+700m to 12+800m) of Neamatpur-Tahirpur Road under Sunamganj Road Division, during the year 2007-08.		2.42		10/08/09	09/08/10	
19.	Construction of flexible pavement, earth work & protective work at 8th km Pataria bridge apporach (Gap No 8/1), 9th Km Luhachara bridge approach (Gap No. 9/1) Culvert approach (Gap No. 9/2) of Neamatpur-Tahirpur Road under Sunamganj Road Division, during the year		2.22		19/02/12	18/08/13	

Sl. No	Description of procurement (goods/work/consultancy as per bid document)	Tender/Bid/Proposal Cost (In Crore taka)		Tender/Bid Proposal		Date of completion of works/services & supply of goods	
		As per DPP (Revised)	Contract Value	Invitation Date	Contrcat signing/ L.C. Opening Date	As per Contract	Actual
	2011-12.						
20.	Construction of 74.72 m long (3×24.40m) RCC girder, deck slab including approach road over Bullai river at 18th km (Gap No 18/1) of Neamatpur-Tahirpur Road under Sunamganj Road Division, during the year 2004-05.		5.74		20/7/06	19/7/07	
21.	Construction of Flexible pavement, Earth work & Protective work at 6th km (Gap No 6/1), 7th km culvert approach (Gap No 6/1), 7th km culvert approach (Gap No. 7/2), 8th km culvert approach (Gap No 8/1), 9th km bridge approach (Gap no 9/2), 10th km bridge approach (Gap No 10/2) of Neamatpur-Tahirpur Road under Sunamganj Road Division, during the year 2011-12.		2.99		10/08/09	09/08/10	
22.	Construction of 135.031 meter long (42.68 m +47.75m +42.68m) P.C girder 3rd Km (Gap 3/1) of Neamatpur-Tahirpur Road under Sunamganj Road Division, during the year 2008-09.		2.90		05/03/09	04/03/10	

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	১৯৩৭.৬৯	১৯৩৭.৬৯	-	-	৪৮৭.০৪	৪৮৭.০৪	৪৮৭.০৪	-	১০০
২০০৭-০৮	২৩৫০.১৭	২৩৫০.১৭	-	-	৭০০.০০	৭০০.০০	৭০০.০০	-	১০০
২০০৮-০৯	১০০৮.৭১	১০০৮.৭১	-	-	৮০০.০০	৮০০.০০	৮০০.০০	-	১০০
২০০৯-১০	২৮০১.৫৫	-	-	-	১০০০.০০	১০০০.০০	১০০০.০০	-	১০০
২০১০-১১	২২০৭.৫৩	-	-	-	১২০০.০০	১২০০.০০	১২০০.০০	-	১০০
২০১১-১২	১৪৪৫.০৭	-	-	-	৩০০.০০	৩০০.০০	৩০০.০০	-	১০০
২০১২-১৩	-	-	-	-	৭০০.০০	৭০০.০০	৭০০.০০	-	১০০
২০১৩-১৪	-	-	-	-	১৩৫০.০০	১৩৫০.০০	১৩৫০.০০	-	১০০
২০১৪-১৫	-	-	-	-	৮৬৯.০০	৮৬৯.০০	৮৬৯.০০	-	১০০

প্রকল্পের ডিপিপি পর্যালোচনায় দেখা যায়, ২০০ ৬-২০০৭ হতে ২০০৯-২০১০ 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:** নিয়ামতপুর-তাহিরপুর সড়কটি তাহিরপুর উপজেলাকে সদর সুনামগঞ্জের সাথে সরাসরি যোগাযোগ স্থাপন করবে এবং রাজধানী ঢাকা ও উত্তরবঙ্গের সাথে যোগাযোগ স্থাপনসহ সুনামগঞ্জের মৎস্য সম্পদ, পাথর, ধান, চুনাপাথর, বালি ইত্যাদি সহজে দেশের উত্তর ও দক্ষিণ অঞ্চলে পরিবহন করা সহজতর হবে। ফলে জ্বালানী, সময় ও অর্থের সাশ্রয় হবে। এ প্রেক্ষাপটে মূল প্রকল্পটি মোট ৫২৯৬.৫৮ লক্ষ টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে এবং জুলাই, ২০০৯৬ থেকে জুন, ২০০৯ মেয়াদে বাস্তবায়নের জন্য গত ১০.০৫.২০০৬ তারিখে একনেক কর্তৃক অনুমোদিত হয়। সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের রেট সিডিউল পরিবর্তনের কারণে বিবেচ্য প্রকল্পটির ডিপিপি সংশোধনপূর্বক অনুমোদনের জন্য গত ৩০.১২.২০০৭ ইং তারিখে পরিকল্পনা কমিশনে প্রেরণ করা হয়। গত ০৫.০৫.২০০৯ তারিখে একনেক সভায় মোট ৭৯৮২.১১ লক্ষ টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে জুলাই, ২০০৬ থেকে জুন, ২০১১ মেয়াদ বাস্তবায়নের জন্য প্রকল্পটি অনুমোদিত হয়। উক্ত সভায় সিদ্ধান্ত গৃহীত হয় যে, প্রস্তাবিত সড়কের পাশে এক স্তর নীচু দিয়ে আর একটি লেন তৈরি করতে হবে যাতে রিক্সা, ভ্যান, মানুষ এবং slow moving vehicles নির্বিঘ্নে চলাচল করতে পারে। উক্ত সিদ্ধান্ত এবং পিইসি সভার অনুশাসন অনুযায়ী উল্লিখিত ব্যয়ের মধ্যে রেখে ডিপিপি পুর্ণগঠন করা হয়েছে যা মাননীয় পরিকল্পনা মন্ত্রী কর্তৃক অনুমোদিত হয়। পরবর্তীতে বিভিন্ন অঙ্গের ব্যয় হ্রাস/বৃদ্ধির কারণে ২১/০৪/২০১৫ তারিখে অনুষ্ঠিত ডিপিইসি সভার সুপারিশ অনুযায়ী প্রকল্পটির অন্তঃখাত সমন্বয় ও কন্টিজেন্সি এডজাষ্টমেন্ট করা হয়।

উদ্দেশ্য: প্রকল্পটির মূল উদ্দেশ্য হলো সুনামগঞ্জ এবং তাহিরপুর উপজেলার মধ্যে সরাসরি সড়ক যোগাযোগ ব্যবস্থা স্থাপনের মাধ্যমে আর্থ-সামাজিক কর্মকান্ডের উন্নয়ন।

১১.২ **প্রকল্পের অনুমোদনঃ** মূল প্রকল্পটি ৫২৯৬.৫৮ লক্ষ টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে জুলাই, ২০০৬ হতে জুন, ২০০৯ মেয়াদে বাস্তবায়নের জন্য ১০ মে, ২০০৬ তারিখে একনেক কর্তৃক অনুমোদিত হয়। নির্মাণ সামগ্রীর মূল্য বৃদ্ধি, সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের রেট সিডিউল পরিবর্তনের কারণে প্রকল্পটি সংশোধনের প্রয়োজন হয়। পরবর্তীতে ০৫/০৫/২০০৯ তারিখে অনুষ্ঠিত একনেক সভায় ৭৯৮২.১১ লক্ষ টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে এবং জুলাই, ২০০৬ হতে জুন, ২০১১ বাস্তবায়নকাল নির্ধারণপূর্বক প্রকল্পটির ১ম সংশোধন অনুমোদন করা হয়। এছাড়া বিভিন্ন অঙ্গের ব্যয় হ্রাস/বৃদ্ধির কারণে ২১/০৪/২০১৫ তারিখে অনুষ্ঠিত ডিপিইসি সভার সুপারিশ অনুযায়ী প্রকল্পটির অন্তঃখাত সমন্বয় ও কন্টিজেন্সি এডজাষ্টমেন্ট করা হয়। উক্ত ১ম সংশোধন মোতাবেক অনুমোদিত সময়ে প্রকল্পটির বাস্তবায়ন সম্পন্ন না হওয়ায় আইএমইডি'র সুপারিশক্রমে প্রকল্পটির মেয়াদ ব্যয় বৃদ্ধি ব্যতিরেকে জুন, ২০১৫ পর্যন্ত বৃদ্ধি করা হয়।

১১.৩ **সার্বিক আর্থিক ও বাস্তব অগ্রগতিঃ** প্রকল্পের আওতায় জুন, ২০১৫ পর্যন্ত ক্রমপুঞ্জিত আর্থিক অগ্রগতি হয়েছে ৭৪০৬.০৪ লক্ষ টাকা যা মূল অনুমোদিত ব্যয় ৫২৯৬.৫৮ লক্ষ টাকার ৩৯.৮২%। উক্ত সময়ে অনুমোদিত সংশোধিত প্রকল্পের ১০০% বাস্তব অগ্রগতি সাধিত হয়েছে (অনুচ্ছেদ-**৬**)।

১২। **প্রকল্প পরিদর্শন:** গত ০৬/০২/২০১৬ তারিখে আইএমইডি কর্তৃক প্রকল্পটি সরেজমিন পরিদর্শন করা হয়। পরিদর্শন কালে সুনামগঞ্জ সড়ক বিভাগের নির্বাহী প্রকৌশলী উপস্থিত ছিলেন। প্রধান প্রধান অংগের পরিদর্শন পর্যবেক্ষণ নিম্নরূপঃ

১২.১ **ভূমি অধিগ্রহণ ও ক্ষতিপূরণ:** অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী ২৫.২৪ হেক্টর ভূমি অধিগ্রহণের জন্য ৭৫.৭৩ লক্ষ টাকার সংস্থান ছিল। কিন্তু বাস্তবে জেলা পরিষদ হতে সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরে হস্তান্তরিত কাঁচা সড়কের উপর নির্মাণ কাজ অন্তর্ভুক্ত হওয়ায় প্রকল্পটি বাস্তবায়নে নতুন করে ভূমি অধিগ্রহণের কোন প্রয়োজন হয়নি। ফলে এ খাতে কোন অর্থ ব্যয় হয়নি এবং ক্ষতিপূরণ প্রদান করতে হয়নি।

১২.২ **সড়ক বাঁধ নির্মাণ:** অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী ৯.০০ কিলোমিটার সড়ক বাঁধ ৭.৫০ মিটার প্রশস্থতা, ১:২ স্লোপ ও ৪.০০ মিটার উচ্চতায় নতুন নির্মাণ এবং ৮.০০০কিলোমিটার বিদ্যমান সড়ক বাঁধ উভয় পাশে ১.০০ মিটার বর্ধিত করে ক্রেষ্ট প্রশস্থতা ৭.৫ মিটারে উন্নয়ন, ১:২ স্লোপ এবং ৩.৫০ মিটার উচ্চতায় উন্নয়নের লক্ষ্যে ৭.৯৩৫ লক্ষ ঘন মিটার মাটির কাজ বাবদ ১১০০.৫৬ লক্ষ টাকার সংস্থান ছিল। পরিদর্শনকালে বর্ণিত স্পেসিফিকেশন অনুযায়ী ৯.০০ কিলোমিটার সড়ক বাঁধ নতুন নির্মাণ এবং ৮.০০ কিলোমিটার সড়ক বাঁধ উন্নয়ন করা হয়েছ দেখা যায়। তবে পরিদর্শনকালে সড়ক বাঁধের কয়েকটি স্থানে স্লোপ ১:২ যথাযথ পাওয়া যায়নি। বরং মাটি ক্ষয় ও রেইন কাট দেখা গেছে।

১২.৩ **ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট:** অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী উভয় পাশে ০.৯০ মিটার হার্ডসোল্ডারসহ ৫.৫০ মিটার প্রশস্থতায় ১৪.২০ কিলোমিটার ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট নতুন নির্মাণ, ৩.৭০ মিটার প্রশস্থতার ২.০০ কিলোমিটার বিদ্যমান ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট ৫.৫০ মিটার প্রশস্থতায় বর্ধিতকরণ এবং ৭.৯০ মিটার প্রশস্থতার ০.৮০ কিলোমিটার ব্রীজ এ্যাপ্রোচ পেভমেন্ট ২০০ মিলিমিটার আইএসজি, ১৫০ মিলিমিটার সাব-বেইজ, ১৫০ মিলিমিটার বেইজ কোর্স, ৪০ মিলিমিটার কার্পেটিং ও ৭ মিলিমিটার সীলকোট দ্বারা নির্মাণের লক্ষ্যে ১৫৪৩.০৮ লক্ষ টাকার সংস্থান ছিল। পরিদর্শনকালে বর্ণিত স্পেসিফিকেশন অনুযায়ী বর্ণিত কাজসমূহ সম্পাদন করা হয়েছে দেখা যায়। তবে নির্মিত পেভমেন্টের হাওড় সংলগ্ন কয়েকটি স্থানে পেভমেন্টের কিনারা ভাঙ্গা দেখা গেছে। এছাড়া অন্যান্য স্থানে পেভমেন্ট ভাল অবস্থায় পাওয়া গেছে। সড়ক বাধেঁর চেইনেজ ৫+২০০ কিলোমিটারে পেভমেন্ট খুড়েঁ বেইজ টাইপ-১ ২০০ মি:মি: (গ্রহণযোগ্য ২০০ মি:মি:), কার্পেটিং ৪০ মি:মি: (গ্রহণযোগ্য ৪০ মি:মি:)ও সীলকোট ৩ মি:মি: পাওয়া গেছে (গ্রহণযোগ্য ৭ মি:মি:)। এ বিষয়ে নির্বাহী প্রকৌশলী জানান, হাওড়ের প্রচন্ড ঢেউ ও অতি বৃষ্টিপাতের দরুন এরূপ অবস্থার সৃষ্টি হয়েছে। এছাড়া পেভমেন্টের সার্ফেসিং কাজ সম্পাদনের পর ৩টি বর্ষা মৌসুমি অতিক্রান্ত হওয়ায় সীলকোট ক্ষয় এবং কার্পেটিং এর ভিতর সীলকোট ঢুকে যাওয়ায় সীলকোটের পুরুত্ব কম পাওয়া গেছে।



চিত্র-১ : নির্মিত ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট



চিত্র-২: পেভমেন্টের বিভিন্ন লেয়ার পরীক্ষা

১২.৪ **ব্রীজ ও কালভার্ট:** অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী ৮টি আরসিসি ব্রীজ (৪০৯.৯৬ মিটার) নির্মাণ বাবদ ২৮২৭.৮৯লক্ষ টাকা এবং ১৫টি কালভার্ট (২০৫ মিটার) নির্মাণ বাবদ ৭৭২.০১ লক্ষ টাকার সংস্থান ছিল। পরিদর্শনকালে ডিপিপি'র সংস্থান অনুযায়ী সড়কের ১ম (গ্যাপ ১/১), ২য় (গ্যাপ ২/৩), ৩য় (গ্যাপ ৩/১), ৪র্থ (গ্যাপ ৪/২), ৫ম (গ্যাপ ৫/১), ৭ম (গ্যাপ ৭/১) ও ৯ম (গ্যাপ ৯/১ ও ৯/২) কিলোমিটারে যথাক্রমে ৯৩.০২মিটার, ৩০.৫০ মিটার, ৪৪.০২ মিটার, ৩০.৫০ মিটার, ৪২.৬৮মিটার, ৩১.৮৪ মিটার, ৩১.৮৪ মিটার ও ৩০.৫০ মিটার দীর্ঘ ৮টি সেতু নির্মাণ করা হয়েছে দেখা যায়। ৫-গার্ডার বিশিষ্ট সবকটি ব্রীজের প্রস্থ ১০.২৫ মিটার, ক্যারেজওয়ে ৭.৩২ মিটার ও ভার্টিক্যাল ক্লিয়ারেন্স ৩ মিটার। ব্রীজ নং ১/১ এর স্প্যান ৩টি ও পিয়ার ২টি। মাঝের স্প্যানটির দৈর্ঘ্য ৩০.৫০ মিটার। এছাড়া অবশিষ্ট সবকটি ব্রীজ ১ স্প্যান বিশিষ্ট এবং দুই পাশে ২টি এবাটমেন্টের উপর নির্মিত । পরিদর্শনকালে ব্রীজগুলো কার্যকর, সচল এবং উল্লেখযোগ্য কোন ডিফেক্ট নেই দেখা গেছে। এছাড়া সড়কের বিভিন্ন কিলোমিটারে মোট ১৫টি কালভার্ট (২০৫ মিটার) নির্মাণ করা হয়েছে দেখা যায়। এগুলো সড়কের ২য় (গ্যাপ ২/১, ২/২), ৪র্থ (গ্যাপ ৪/২), ৬ষ্ঠ (গ্যাপ ৬/১, ৬/২), ৭ম (গ্যাপ ৭/২), ৮ম (গ্যাপ ৮/১), ১০ম (গ্যাপ ১০/১), ১১তম (গ্যাপ ১১/১, ১১/২), ১২তম (গ্যাপ ১২/১, ১২/২), ১৩তম (গ্যাপ ১৩/১) ও ১৬তম (গ্যাপ ১৬/১, ১৬/২)কিলোমিটারে অবস্থিত। তন্মধ্যে গ্যাপ নং ৬/১, ৬/২, ১০/১, ১১/২, ১২/১, ১২/২ ও ১৩/১-তে অবস্থিত ৩-ভেন্ট বিশিষ্ট প্রতিটি কালভার্টের দৈর্ঘ্য ২০

মিটার। এগুলোর পরিমাপ ৩X ৬ মিটার X ১০.২৫ মিটার X৬ মিটার। গ্যাপ নং-২/১, ৮/১ ও ১৬/১-তে অবস্থিত কালভার্টগুলো ২-ভেন্ট বিশিষ্ট। এগুলোর পরিমাপ ২X ৬ মিটার X ১০.২৫ মিটার X৬ মিটার। অবশিষ্ট কালভার্টগুলো ১-ভেন্ট বিশিষ্ট। পরিদর্শনকালে কালভার্টগুলো কার্যকর ও সচল দেখা গেছে। তবে সেতু এবং কালভার্ট উভয় ক্ষেত্রে কনক্রিটের গায়ে কিছু হানিকম দেখা গেছে। এছাড়া ১টি সেতু ও ২টি কালভার্টের উভয় পাশে এবাটমেন্ট/উইং ওয়াল সংলগ্ন অংশে রেইনকাট ও রক্ষাপ্রদ কাজ কিছটিা ক্ষতিগ্রস্থ হতে দেখা গেছে।



চিত্র-৩: নির্মিত সেতু



চিত্র-৪: নির্মিত ৩-ভেন্ট বিশিষ্ট কালভার্ট

১২.৫ **রক্ষাপ্রদ কাজ:** অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী ৮টি সেতুর এপ্রোচের উভয় পাশ ও এবাটমেন্ট সংলগ্ন অংশে মোট ১.০১৬ লক্ষ বর্গমিটার সিসি ব্লক ও জিও-টেক্সটাইল দ্বারা প্রটেকশন ওয়ার্ক এর সংস্থান রয়েছে। তবে প্রয়োজনীয়তার নিরীখে ০.৯৬ লক্ষ বর্গ মিটার রক্ষাপ্রদ কাজ সম্পাদন করা হয়েছে। পরিদর্শনকালে ৮টি 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 গেছে। কোথাও সিসি ব্লক ধ্বসে যেতে দেখা যায়নি। সার্বিকভাবে রক্ষাপ্রদ কাজের গুণগত মান সন্তোষজনক প্রতীয়মান হয়েছে।





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

১৩। **প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জন :**

পরিকল্পিত	উদ্দেশ্য অর্জন
প্রকল্পটির মূল উদ্দেশ্য হলো সুনামগঞ্জ এবং তাহিরপুর উপজেলার মধ্যে সরাসরি সড়ক যোগাযোগ ব্যবস্থা স্থাপনের মাধ্যমে আর্থ-সামাজিক কর্মকান্ডের উন্নয়ন।	অনুমোদিত সংশোধিত প্রকল্পের আওতায় ১৭.০০ কিলোমিটার সড়ক, ৮টি সেতু, ১৫টি কালভার্ট, ০.৯৬ লক্ষ বর্গ মিটার রক্ষাপ্রদ কাজ করায় সুনামগঞ্জ ও তাহিরপুর উপজেলার মধ্যে উন্নত সড়ক যোগাযোগ ব্যবস্থা স্থাপিত হয়েছে। ফলে প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জিত হয়েছে।

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

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 স্থানন্তর 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 বৃদ্ধি পেয়েছে ৩৯.৮২%। ডিপিপি'র লক্ষ্যমাত্রার বিপরীতে এডিপিতে অর্থ বরাদ্দের স্বল্পতার কারণে এমনটি হয়েছে। এমটিবিএফ মন্ত্রণালয় হিসেবে সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ ভবিষ্যতে অনুমোদিত মেয়াদে প্রকল্পের বাস্তবায়ন 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 বাস্তবায়নাধীন ও বাস্তবায়িতব্য প্রকল্পের ক্ষেত্রে প্রয়োজনীয় উদ্যোগ গ্রহণ করবে (অনু:৭);

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

১৮.৪ নির্মিত সড়কের হাওড় সংলগ্ন স্থানগুলোতে পেভমেন্টের কিনারা ভাঙ্গা চিহ্নিত করে দ্রুত মেরামত করতে হবে (অনু: ১২.৩);

১৮.৫ বৃষ্টির পানি অপসারণের লক্ষ্যে আউটলেটের সংস্থান নিশ্চিত করে রাজস্ব বাজেটের আওতায় গুরুত্বপূর্ণ স্থানগুলোতে পর্যাপ্ত ড্রেন নির্মাণের পদক্ষেপ গ্রহণ করতে হবে।

১৮.৬ সেতুর রেলিং এবং কালভার্টে সৃষ্ট হানিকম চিহ্নিতপূর্বক দ্রুত মেরামত করতে হবে (অনু: ১২.৩);

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

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

নড়িয়া-পাঠানবাড়ী-নয়ন মাদবরকান্দি-ডগ্রী-শাওড়া সড়ক উন্নয়ন শীর্ষক প্রকল্পের সমাপ্ত মূল্যায়ন প্রতিবেদন

(সমাপ্তঃ জুন, ২০১৫)

১। প্রকল্পের নাম: : **নড়িয়া-পাঠানবাড়ী-নয়ন মাদবরকান্দি-ডগ্রী-শাওড়া সড়ক উন্নয়ন প্রকল্প**

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

৩। বাস্তবায়নকারী সংস্থা : সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর

৪। প্রকল্পের অবস্থান : শরীয়তপুর জেলা

৫। প্রকল্পেরবাস্তবায়নসময় ও ব্যয়:

(লক্ষ টাকায়)

প্রাক্কলিত ব্যয় (প্রঃ সাঃ)		প্রকৃত ব্যয় (প্রঃ সাঃ)	পরিকল্পিত বাস্তবায়নকাল		প্রকৃত বাস্তবায়নকাল	অতিক্রান্ত ব্যয় (মূল প্রাক্কলিত ব্যয়ের %)	অতিক্রান্ত সময় (মূল বাস্তবায়ন কালের (%)
মূল	সর্বশেষ সংশোধিত		মূল	সর্বশেষ সংশোধিত			
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮
৩২৭০.৭৬	-	২০০০.০০	০১-০৭-২০১০ হতে ৩০-০৬-২০১২	০১-০৭-২০১০ হতে ৩০-০৬-	০১-০৭-২০১০ হতে ৩০-০৬-২০১৫	(-) ১২৭০.৭৬ (৩৮.৮৫%)	১৫০%

* প্রকল্পের অনুমোদিত ব্যয়ের চেয়ে প্রকৃত ব্যয় ৩৮.৮৫% হ্রাস পেয়েছে এবং অনুমোদিত বাস্তবায়ন মেয়াদের চেয়ে প্রকৃত বাস্তবায়নকাল ১৫০% বৃদ্ধি পেয়েছে।

৬। সাধারন পর্যবেক্ষণ :

৬.১ প্রকল্পের পটভূমি : নড়িয়া-পাঠানবাড়ী-নয়নমাদবরকান্দি-ডগ্রী-শাওড়া সড়কটির দৈর্ঘ্য ১২.৫০ কি:মি:। ইহা নড়িয়া উপজেলার সাথে শরীয়তপুর-জাজিরা-কাওড়াকান্দি সড়ক (জেড-৮০১২) এর ডগ্রী বাজারকে সংযোগ করে শাওড়া পর্যন্ত বিস্তৃত। ইহা নড়িয়া উপজেলা একটি গুরুত্বপূর্ন সড়ক যা' দিয়ে মানুষ রাজধানী ঢাকা, শরীয়তপুর জেলা শহর ও জাজিরা উপজেলা শহরে যাতায়াত করতে পারে। সড়কটির সংলগ্ন অঞ্চলের বেশীরভাগ মানুষ মানুষ কৃষক। তারা কৃষি উৎপাদিত পন্য রাজধানী ঢাকা, শরীয়তপুর শহরসহ অন্যান্য অঞ্চলে এই সড়ক দিয়ে পরিবহন করে। রাস্তাটি চলাচলের তেমন উপযোগী ছিল না। যানবাহন এবং মালামাল পরিবহনের চাহিদা ক্রমাগত বৃদ্ধির প্রেক্ষিতে এ এলাকার আর্থ-সামাজিক উন্নয়নের নিমিত্ত সড়কটি মহাসড়কে উন্নয়নের জন্য প্রকল্পটি গ্রহণ করা হয়।

৬.২ উদ্দেশ্য : ১. সড়কটিকে জেলা সড়ক মানে উন্নতিকরণ;
২. প্রকল্প এলাকায় উৎপাদিত কৃষিপন্যের সহজ বাজারজাতকরণ;
৩. নড়িয়া উপজেলার সাথে শরীয়তপুর জেলা সদরসহ অন্যান্য এলাকার সাথে কম দূরত্বের এবং সরাসরি সড়ক যোগাযোগ স্থাপন; এবং
৪. প্রকল্প এলাকার সার্বিক আর্থ-সামাজিক অবস্থার উন্নয়ন;
৫. যানবাহন চলাচলের নিরাপত্তা বৃদ্ধি।

৬.৩। **প্রকল্প পরিচালক সম্পর্কিত তথ্য:**

ক্রমিক নম্বর	কর্মকর্তার নাম ও পদবী	পূর্ণকালীন/ খন্ডকালীন	মেয়াদকাল
১	২	৩	৫
১.	মো: আবদুর রহমান অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী , গোপালগঞ্জ জোন, গোপালগঞ্জ।	খন্ডকালীন	১৬-০২-২০১০ হইতে ১১-০৭-২০১০
২.	মো: আবদুস সবুর অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী , গোপালগঞ্জ জোন, গোপালগঞ্জ।	খন্ডকালীন	১১-০৭-২০১০ হইতে ০৭-০৩-২০১১
৩.	মো: সোহরাব উদ্দিন মিয়া অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী , গোপালগঞ্জ জোন, গোপালগঞ্জ।	খন্ডকালীন	০৭-০৩-২০১১ হইতে ২৬-০৯-২০১১
৪.	মো: আবদুস সালাম অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী , গোপালগঞ্জ জোন, গোপালগঞ্জ।	খন্ডকালীন	২৬-০৯-২০১১ হইতে ০৮-০২-২০১২
৫.	মো: আবুল কাশেম ভূঁঞা অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী , গোপালগঞ্জ জোন, গোপালগঞ্জ।	খন্ডকালীন	০৮-০২-২০১২ হইতে ২৯-০৭-২০১৫

৭। **প্রকল্পের অনুকূলে বছর ভিত্তিক এডিপি/আরএডিপি বরাদ্দ, অবমুক্তি ও ব্যয়ের বিবরণ নিম্নের ছকে প্রদান করা হলো (পিসিআর এর ভিত্তিতে):**

(লক্ষ টাকায়)

অর্থ বছর	সংশোধিত এডিপি বরাদ্দ	অবমুক্ত	ব্যয়
২০১০-২০১১	১০০.০০	১০০	১০০
২০১১-২০১২	১০০.০০	১০০	১০০
২০১২-২০১৩	৬০০.০০	৬০০	৬০০
২০১৩-২০১৪	৮০০.০০	৮০০	৮০০
২০১৪-২০১৫	৪০০.০০	৪০০	৪০০
মোট	২০০০.০০	২০০০.০০	২০০০.০০

৮। **কাজের অঙ্গভিত্তিক বাস্তবায়ন অগ্রগতি নিম্নরূপ:**

ক্রমিক নম্বর	অঙ্গের বিবরণ (সর্বশেষ অনুমোদিত ডিপিপি অনুযায়ী)	একক	পরিকল্পিত লক্ষ্যমাত্রা (সর্বশেষ অনুমোদিত ডিপিপি অনুযায়ী)		প্রকৃত বাস্তবায়ন		মন্তব্য
			পরিমান	আর্থিক	পরিমান (%)	আর্থিক	
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮
	রাজস্ব :						
১.	ষ্টেশনারী	থোক		০.৫০	-	-	
২.	বিজ্ঞাপন	থোক		১.০০	-	-	
৩.	ল্যাবরেটরী পরীক্ষা	থোক		২.০০	-	-	
	মুলধন :						

ক্রমিক নম্বর	অঙ্গের বিবরণ (সর্বশেষ অনুমোদিত ডিপিপি অনুযায়ী)	একক	পরিকল্পিত লক্ষ্যমাত্রা (সর্বশেষ অনুমোদিত ডিপিপি অনুযায়ী)		প্রকৃত বাস্তবায়ন		মন্তব্য
			পরিমান	আর্থিক	পরিমান (%)	আর্থিক	
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮
৪.	ভূমি অধিগ্রহন	হেক্টর	০.৫	১৫.০০	০.৩২৪ (৬৪.৮%)	১৫.০০	০.৫ হেক্টর ভূমি অধিগ্রহনের কথা ডিপিপিতে উল্লেখ থাকলেও প্রাপ্যতার ভিত্তিতে ০.৩২৪ হেক্টর ভূমি অধিগ্রহনের হয়, যার প্রকৃত মূল্য ৫৫.৭৬ লক্ষ টাকা ডিপিপির সংস্থাপনকৃত অর্থের চেয়ে বেশী হ ওয়ায় ১৫.০০ লক্ষ টাকা জেলা প্রশাসকের কার্যালয়ে প্রদান করা হয়েছে এবং বাকী প্রায় ৪০.৭৬ লক্ষ টাকা অনুন্নয়ন খাত থেকে মিটানোর ব্যবস্থা প্রক্রিয়াধীন।
৫.	সড়ক বাধে মাটির কাজ	ল:ঘ:মি:	৩.০০	৪৫০.০০	১.৬৮ (৫৬.০%)	২৩৬.১৫	
৬.	নতুন পেভমেন্ট নির্মান	কি:মি:	১১.৩৩	৪৮৮.৯০	৬.০০ (৫২.৯৬%)	৩০১.৬৪	
৭.	পেভমেন্ট উচু করণ	কি:মি:	১.০০	২৯.১৫	১.০০ (১০০%)	১২.০০	
৮.	সার্ফেসিং/কার্পেটিং	কি:মি:	১২.৩৩	২৪৫.০২	৮.০০ (৬৪.৮৮%)	১১৮.০০	
৯.	হার্ড সোল্ডার নির্মান	কি:মি:	১২.৩৩	৩৬৭.০৪	৭.০০ (৫৬.৭৭%)	৯১.০০	

ক্রমিক নম্বর	অঙ্গের বিবরণ (সর্বশেষ অনুমোদিত ডিপিপি অনুযায়ী)	একক	পরিকল্পিত লক্ষ্যমাত্রা (সর্বশেষ অনুমোদিত ডিপিপি অনুযায়ী)		প্রকৃত বাস্তবায়ন		মন্তব্য
			পরিমান	আর্থিক	পরিমান (%)	আর্থিক	
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮
১০.	আরসিসি সেতু নির্মান	মি:	৯০.০০	৯০০.০০	৯০.০০ (১০০%)	৮০০.০০	
১১.	আরসিসি বক্স কালভার্ট নির্মান (৬টি)	মি:	৬০.০০	৩৯০.০০	৬০.০০ (১০০%)	৩৯০.০০	
১২.	আর সিসি পেলিসেডিং	মি:	১৫০০.০০	৬০.০০	১১৭৫.০০ (৭৮.৩৩%)	৩৬.২১	
১৩.	ফারনেসিং এবং ইন্সটেলেশন ম্যাট্রেসিং	বর্গমিটার	২৮০০০.০০	১৬২.৪০	-	-	
১৫.	মূল্য			৬২.৩০			
১৬.	ভৌত			৯৩.৪৫			
				৩২৭০.৭৬		২০০০.০০	

৯। পরিদর্শন পর্যবেক্ষণ : ১০ আগষ্ট, ২০১৬ তারিখে প্রকল্পটি আইএমইডি'র পরিচালক জনাব মোঃ শামীমুল হক কর্তৃক পরিদর্শন করা হয়। পরিদর্শনকালে শরীয়তপুর সড়ক বিভাগের নির্বাহী প্রকৌশলী উপস্থিত ছিলেন। পরিদর্শন পর্যবেক্ষণ নিম্নে উল্লেখ করা হলোঃ

৯.১ ফ্ল্যাক্সিবল পেভমেন্টঃ অনুমোদিত ডিপিপি অনুযায়ী নড়িয়া হতে পাঠানবাড়ী-নয়নমাদবরকান্দি-ডগ্রী হয়ে শাওড়া পর্যন্ত মোট ১২.৩৩ কিলোমিটার সারফেসিং/কার্পেটিং করার কথা থাকলেও নড়িয়া হতে পাঠানবাড়ী-নয়নমাদবরকান্দি হয়ে ডগ্রী পর্যন্ত ৮ কি:মি: করা হয়েছে। নতুন ১১.৩৩ কিমি. ফ্ল্যাক্সিবল পেভমেন্ট নির্মাণের কথা থাকলেও করা হয়েছে ৬.০০ কি.মি.। সংস্থান অনুযায়ী রেইজিং ১ কি.মি করা হয়েছে।

৯.২ ভূমি অধিগ্রহণঃ ডগ্রী সেতু নির্মানের জন্য ডিপিপিতে ০.৫০ হেক্টর ভূমি অধিগ্রহনের কথা ডিপিপিতে উল্লেখ থাকলেও প্রাপ্যতার ভিত্তিতে ০.৩২৪ হেক্টর ভূমি অধিগ্রহন করা হয় বলে জানানো হয়;

৯.৩ ডিপিপিতে সংস্থান থাকলেও ডগ্রী সেতুর পর থেকে শাওড়া পর্যন্ত প্রায় ৪ কি.মি. সড়ক পাকা করা হয়নি

৯.৪ সড়কের ১২.৩৩ কিমি পেভমেন্ট নির্মান করা হলেও হার্ড সোল্ডার নির্মান করা হয়েছে ৭.০০ কিমি.;



৯.৫ ডিপিপি'র সংস্থান অনুযায়ী ৯০ (নব্বই)মিটার দীর্ঘ একটি আরসিসি ব্রীজ এবং ১০ (দশ)মিটার দীর্ঘ মোট ৬টি আরসিসি বকস কালভার্ট নির্মান করা হয়েছে;





৯.৬ নয়নমাদবরকান্দি ও ডগ্রীতে সড়কটির ৩টি জায়গার উপর দিয়ে বন্যার পানি প্রবাহিত হয়েছে, যার দরুন কিছু অংশে পেভমেন্ট এবং মাটির কাজ ক্ষতিগ্রস্থ হয়েছে।

১০। **প্রকল্পের প্রধান প্রধান প্যাকেজের প্রকিউরমেন্টের চিত্র নিম্নরূপ(পিসিআর এবং প্রকল্প অফিসের তথ্য অনুসারে):**

দরপত্র ডকুমেন্ট অনুযায়ী প্রকিউরমেন্টের বর্ণনা	দরপত্র মূল্য (কোটি টাকায়)		দরপত্র		কাজ সমাপ্তির তারিখ	
	ডিপিপি অনুযায়ী প্রাক্কলিত মূল্য	চুক্তিমূল্য	দরপত্র অবস্থানের তারিখ	চুক্তি সম্পাদনের তারিখ	চুক্তি অনুযায়ী	বাস্তবে
নড়িয়া-পাঠানবাড়ী-নয়নমাদবরকান্দি-ডগ্রী-শাওড়া সড়ক এর এলআরপি ০+০০০ হতে এলআরপি ৪+৫২০ পর্যন্ত অংশে ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট নির্মান , রক্ষাপ্রদ কাজ ও মাটির কাজ।	৬৫৮.৬৬	৩৯৬.১২	০৫-১০-১০	০৮-০৩-১১	০৭-০৩-১২	২৭-০৬-১৫
নড়িয়া-পাঠানবাড়ী-নয়নমাদবরকান্দি-ডগ্রী-শাওড়া সড়ক এর এলআরপি ৪+৫২০ হতে এলআরপি ১২+৫০০ পর্যন্ত অংশে ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট নির্মান , রক্ষাপ্রদ কাজ ও মাটির কাজ।	১১৬২.৮৫	৮২৩.৫৬	০৬-১০-১০	১৫-০৫-১১	১৪-০৫-১২	২৫-০৬-১৫
নড়িয়া-পাঠানবাড়ী-নয়নমাদবরকান্দি-ডগ্রী-শাওড়া সড়ক এ ৬টি কালভার্ট (৬০ মি:) নির্মান।	৫১৬.০০	৬৯৩.৬৬	২৮-১২-১১	২২-০৭-১২	২২-০৭-১৩	২৮-০৬-১৪
নড়িয়া-পাঠানবাড়ী-নয়নমাদবরকান্দি-ডগ্রী-শাওড়া সড়ক এ ১টি পিসি গার্ডার সেতু (৯০ মি:) নির্মান।	৭৭৪.০০	৭৯৮.৮৩	১৩-০৩-১২	২৮-০৫-১২	১১-০৫-১৩	১১-০৫-১৪

ডিপিপি'র প্রকিউরমেন্ট প্যাকেজের সাথে সামঞ্জস্য রেখে প্রকল্পের ৬টি কালভার্ট (১০ মিটার করে) এবং ১টি পিসি গার্ডার সেতু (৯০ মি:) নির্মান করা হয়েছে। তবে ডিপিপিতে উল্লেখিত প্রকিউরমেন্ট প্যাকেজের সংখ্যা অপরিবর্তিত রেখে বর্ণিত পরিমানের চেয়ে কম পরিমানে সড়ক বাধে মাটির কাজ, নতুন পেভমেন্ট নির্মান, পেভমেন্ট উচু করণ, সার্ফেসিং/কার্পেটিং, হার্ড সোল্ডার নির্মান করা হয়েছে। এ কাজ করার জন্য প্রয়োজনীয় ভূমির অভাবে এগূলো করা সম্ভব হয়নি বলে নির্বাহী প্রকৌশলী (শরীয়তপুর সড়ক বিভাগ) জানায়।

* ভূমি সংক্রান্ত জটিলতার জন্য ঠিকাদারকে দেরিতে কাজ শুরু করতে হয় বিধায় নির্ধারিত সময়ের চেয়ে কাজ শেষ হয়েছে।

১১। **প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জন:**

পরিকল্পিত	অর্জন
১. নড়িয়া হতে পাঠানবাড়ী-নয়নমাদবরকান্দি-ডগ্রী হয়ে শাওড়া পর্যন্ত সড়কটিকে জেলা সড়ক হিসাবে উন্নয়ন।	১। নড়িয়া হতে পাঠানবাড়ী-নয়নমাদবরকান্দি-ডগ্রী পর্যন্ত জেলা সড়ক হিসাবে উন্নীত হয়েছে কিন্তু ডগ্রী হয়ে শাওড়া পর্যন্ত সড়কটিকে জেলা সড়কে উন্নীত হয়নি।
২. নড়িয়া উপজেলার সাথে শরীয়তপুর জেলার কম দূরত্বের এবং সরাসরি সড়ক যোগাযোগ স্থাপন।	২। নড়িয়া উপজেলার সাথে শরীয়তপুর জেলা সদরের সড়ক যোগাযোগ ব্যবস্থার আংশিক উন্নতি হয়েছে বলে প্রতীয়মান হয়।
৩. প্রকল্প এলাকার উৎপাদিত কৃষিপন্যের সহজ বাজার জাতকরণ।	৩। বাজারজাতকরন ব্যবস্থার আংশিক উন্নতি হয়েছে বলে এলাকাবাসী জানান।
৪. প্রকল্প এলাকার সার্বিক আর্থসামাজিক অবস্থার উন্নয়ন।	৪। আর্থ সামাজিক অবস্থার আংশিক উন্নতি হয়েছে বলে প্রতীয়মান হয়।

১২। উদ্দেশ্য অর্জিত না হলে তার কারণ:

ডগ্রী সেতু থেকে শাওড়া পর্যন্ত ১২ কি:মি: দৈর্ঘ্যের সড়ক পাকাকরণের স্থলে ৮ কি:মি: করা হয়েছে; সড়ক নির্মাণ করা হয়নি ৪ কি:মি:। নতুন পেভমেন্ট নির্মান ১১.৩৩ কি:মি: করার কথা থাকলেও করা হয়নি ৫.৩৩কি:মি:। সার্ফেসিং/কার্পেটিং ১২.৩৩ কি:মি: করার কথা থাকলেও হয়নি ৫.৩৩ কি:মি:। হার্ড সোল্ডার নির্মান ১২.৩৩ কি:মি: করার কথা থাকলেও হয়নি ৪.৩৩ কি:মি:। আর সিসি পেলিসেডিং ১৫০০.০০ মিটার করার কথা থাকলেও করা হয়নি ৩২৫ মিটার।

ডগ্রী সেতুর জন্য ডিপিপিতে শুধু ভূমি অধিগ্রহনের ব্যবস্থা রাখা হলেও সড়ক নির্মানের জন্য ভূমি অধিগ্রহনের ব্যবস্থা রাখা হয়নি। ডগ্রী সেতু থেকে শাওড়ার দিকে ব্যক্তি মালিকানাধীন জমির উপর সড়ক নির্মান করতে গেলে জমির মালিকরা করতে দেয়নি। জমির মালিক অতিরিক্ত জেলা ম্যাজিষ্ট্রেট আদালত, শরীয়তপুর এ পিটিশন দাখিল করে (পিটিশন নং ১৩৭/২০১৪, ধারা ফৌঃ কাঃ বি ১৪৫ এবং স্মারক নং ১২০১, তারিখঃ ২৭/১১/২০১৪ ইং), এ কারনে উল্লেখিত কাজসমূহ অসমাপ্ত আছে বলে নির্বাহী প্রকৌশলী (শরীয়তপুর) জানান।

১৩। আইএমইডি'র পর্যবেক্ষণ :

১৩.১ অনুমোদিত ডিপিপি অনুযায়ী নড়িয়া-পাঠানবাড়ী-নয়নমাদবরকান্দি-ডগ্রী-শাওড়া সড়কের ডগ্রী নামক স্থানে ৯০ (নব্বই)মিটার দীর্ঘ একটি পিসি গার্ডার সেতু নির্মান করা হয়েছে;

১৩.২ ডিপিপি অনুযায়ী সড়কে ৬টি ৬০ (ষাট)মিটার দীর্ঘ কালভার্ট নির্মান করা হয়েছে;

১৩.৩ অনুমোদিত ডিপিপি অনুযায়ী নড়িয়া হতে পাঠানবাড়ী-নয়নমাদবরকান্দি-ডগ্রী হয়ে শাওড়া পর্যন্ত মোট ১২.৩৩ কিলোমিটার সারফেসিং/কার্পেটিং করার কথা থাকলেও নড়িয়া হতে পাঠানবাড়ী-নয়নমাদবরকান্দি হয়ে ডগ্রী পর্যন্ত ৮ কি:মি: করা হয়েছে। ডগ্রী সেতুর পর থেকে শাওড়া পর্যন্ত প্রায় ৪ কি.মি. সড়ক পাকা করা হয়নি।

১৩.৪ সেতু নির্মানের জন্য ডিপিপিতে ০.৫ হেক্টর ভূমি অধিগ্রহনের কথা ডিপিপিতে উল্লেখ থাকলে ও ০.৩২৪ হেক্টর ভূমি অধিগ্রহনের হয়েছে। যার প্রকৃত মূল্য ডিপিপির সংস্থাপনকৃত অর্থের চেয়ে বেশী হ ওয়ায় ১৫ লক্ষ টাকা জেলা

প্রশাসকের কার্যালয়ে প্রদান করা হয়েছে এবং বাকী প্রায় ৪০.৭৬ লক্ষ টাকা অনুন্নয়ন খাত থেকে মিটানোর ব্যবস্থা প্রক্রিয়াধীন বলে জানানো হয়;

১৩.৫ অনুমোদিত ডিপিপি অনুযায়ী নতুন ১১.৩৩ কিমি. ফ্ল্যাক্সিবল পেভমেন্ট নির্মাণের কথা থাকলেও করা হয়েছে ৬.০০ কি.মি.। সড়কের ১২.৩৩ কিমি হার্ড সোল্ডার নির্মান করার কথা থাকলেও হার্ড সোল্ডার নির্মান করা হয়েছে ৭.০০ কিমি.। সংস্থান অনুযায়ী রেইজিং ১ কি.মি করা হয়েছে; ডিপিপিতে সেতু নির্মানের জন্য রাস্তার দু'পাশে ভূমি অধিগ্রহনের ব্যবস্থা থাকলেও সড়কটি নির্মানের জন্য ভূমি অধিগ্রহনের ব্যবস্থা না থাকায় ভূমির অভাবে ফ্ল্যাক্সিবল পেভমেন্ট, হার্ড সোল্ডার নির্মাণের ব্যয় ধরা থাকা সত্বেও তা পুরাপুরি নির্মান করা সম্ভব হয়নি বলে জানানা হয়।

১৩.৬ ডগ্রী সেতুর পর থেকে শাওড়া পর্যন্ত সড়ক পাকা করার কথা ডিপিপিতে অন্তভূর্ক্ত থাকলেও রাস্তা তৈরির জন্য ভূমি অধিগ্রহন করার কোন ব্যবস্থা ডিপিপিতে ছিল না। ভূমির মালিক আদালতে মামলা দাখিল করায় ডগ্রী সেতুর পর থেকে শাওড়া পর্যন্ত ৪ কিলো মিটার সড়ক পাকা করণ করা হয়নি বলে জানানো হয়। প্রকল্প ডিজাইন ত্রুটিপূর্ণ ছিল বলে প্রতীয়মান হয়;

১৩.৭ প্রকল্পটি বাস্তবায়নে খন্ডকালীন প্রকল্প পরিচাল পাঁচ বার বদলী হয়েছেন।

১৩.৮ সড়কটির ৩টি অংশের উপর দিয়ে বন্যার পানি প্রবাহিত হয়েছে, যার দরুন সোলডারসহ পেভমেন্ট এবং মাটির কাজ ক্ষতিগ্রস্থ হয়েছে। বন্যার সময় এলাকার কিছু লোক এ রাস্তায় আশ্রয় গ্রহণ করেছিল।

১৪। মতামত/সুপারিশ :

১৪.১ রাস্তা নির্মাণের জন্য রাস্তার দু'পাশে ভূমি অধিগ্রহণের ব্যবস্থা না রাখায় ভূমির অভাবে সড়কের পুরো প্রস্থে পেভমেন্ট নির্মান করা হয়নি। রাস্তা নির্মাণের জন্য প্রয়োজনীয় ভুমির নিশ্চয়তা সাপেক্ষে মন্ত্রণালয়/সংস্থা ভবিষ্যতে প্রকল্প প্রণয়ন করবে (অনুচ্ছেদ ১৩.৫);

১৪.২ রাস্তা নির্মাণের জন্য প্রয়োজনীয় ভূমি অধিগ্রহণের ব্যবস্থা না রেখে প্রকল্প গ্রহণ করায় নির্মাণ ব্যয় ডিপিপিতে অন্তভূর্ক্ত থাকলেও প্রায় ৪ কিলোমিটার সড়ক পাকাকরণ করা সম্ভব হয়নি। ভবিষ্যতে প্রকল্প প্রস্তাব প্রণয়নকালে বাস্তবতার নিরীক্ষে অঙ্গের পরিমান নির্ধারণের বিষয়ে বাস্তবায়নকারী সংস্থা সচেষ্ট থাকবে (অনুচ্ছেদ ১৩.৬);

১৪.৩ ভূমি প্রাপ্তির বিষয়টি নিশ্চিত না করে সড়কের জন্য প্রকল্প গ্রহণ করায় নির্ধারিত কাজ সম্পূর্ণ হয়নি অর্থাৎ প্রকল্প ডিজাইন ত্রুটিপূর্ণ ছিল। বাস্তবায়নকারী সংস্থা ভবিষ্যতে এ রকম ত্রুটিপূর্ণ প্রকল্প ডিজাইন করা থেকে অবশ্যই বিরত থাকবে (অনুচ্ছেদ ১৩.৬);

১৪.৪ প্রকল্পে বাস্তবায়ন নির্বিঘ্নে ও ফলপ্রসু করার লক্ষ্যে ঘন ঘন প্রকল্প পরিচালক বদলী পরিহার করতে হবে (অনুচ্ছেদ ১৩.৭);

১৪.৫ সড়কটির বন্যায় ক্ষতিগ্রস্থ মাটির কাজসহ সোলডার এবং পেভমেন্ট সংস্কার করতে হবে (অনুচ্ছেদ ১৩.৮);

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

পটুয়াখালী-কুয়াকাটা সড়কের (২২ কিঃমিঃ) অসমাপ্ত কাজ সমাপ্তকরণ প্রকল্পের সমাপ্ত মূল্যায়ন প্রতিবেদন

(সমাপ্তঃ জুন, ২০১৫)

১। **প্রকল্পের নাম** : পটুয়াখালী-কুয়াকাটা সড়কের (২২ কিঃমিঃ) অসমাপ্ত কাজ সমাপ্তকরণ।

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

৩। **বাস্তবায়নকারী সংস্থা**: সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর।

৪। **প্রকল্পের অবস্থান** : পটুয়াখালী জেলা।

৫। **প্রকল্পের বাস্তবায়ন সময় ও ব্যয় (পিসিআর অনুসারে):**

(লক্ষ টাকায়)

প্রাক্কলিত ব্যয়		প্রকৃত ব্যয়	পরিকল্পিত বাস্তবায়নকাল		প্রকৃত বাস্তবায়নকাল	অতিক্রান্ত ব্যয় (মূল প্রাক্কলিত ব্যয়ের %)	অতিক্রান্ত সময় (মূল বাস্তবায়ন কালের %)
মূল	সর্বশেষ সংশোধিত		মূল	সর্বশেষ সংশোধিত			
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮
৫৬৯৬.১৩	৫৬৯৬.১৩	৪২৬২.৯৬	জানুয়ারী ২০০৯ হতে ডিসেম্বর ২০১১	জানুয়ারী ২০০৯ হতে জুন, ২০১৫	জানুয়ারী ২০০৯ হতে জুন, ২০১৫ (প্রকল্পটি সম্পূর্ণ সমাপ্ত হয়নি এবং এডিপি হতে প্রকল্পটি বাদ দেয়া হয়েছে)	(-)১৪৩৩.১৭ (২৫.১৬%)	৩ বছর ৬ মাস (১১৬.৬৭%)

প্রকল্পটি ৩ বছর মেয়াদে বাস্তবায়নের জন্য অনুমোদন করা হলেও এর প্রকৃত বাস্তবায়ন সময় লেগেছে ৬ বছর ৬ মাস। অর্থাৎ প্রকল্পটির মূল অনুমোদিত মেয়াদের তুলনায় মেয়াদ বৃদ্ধি পেয়েছে ৩ বছর ৬ মাস (১ ১৬.৬৭%)। উক্ত বর্ধিত সময়েও প্রকল্পের সম্পূর্ণ কাজ সমাপ্ত হয়নি। প্রকল্পটির কাজ অসমাপ্ত রেখে এডিপি হতে বাদ দেয়া হয়েছে।

৫। **প্রকল্পের অংগভিত্তিক বাস্তবায়ন(পিসিআর অনুসারে)**

(লক্ষ টাকায়)

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
Acquisition of Land	Hectare	1320.00	8.70	1044.90	8.70
Earth work	Lac cum	855.00	4.58	437.75	3.82
Construction of pavement	Km	2046.93	22.00	1883.48	18.57
Carpeting and surfacing	Km	593.13	22.00	359.88	15.50
Construction of RCC Box culvert	m	497.94	85.00	475.83	84.50
Surface Drain	m	74.00	2100.00	-	-
Protective work	m	135.00	1100.00	48.09	652.00
Sign, Signal	LS	12.00	-	0.90	-
Guide Post	LS	16.00	-	2.71	-

Items of Work (as per PP)	Unit	Target (as per PP)		Actual Progress	
		Financial	Physical (Quantity)	Financial	Physical (Quantity)
Road Marking paint	Km	9.00	22.00	4.36	10.25
Grass Turfing	Km	12.00	22.00	5.06	10.25
Plantation	Km	15.40	22.00	-	-
Physical Contingency	LS	109.73	-	-	-
Total		**5696.13**	**-**	**4262.96**	**-**

৬। **প্রকল্প পরিচালক সম্পর্কিত তথ্যঃ** প্রকল্পের শুরু থেকে শেষ পর্যন্ত ১১ জন কর্মকর্তা প্রকল্প পরিচালকের দায়িত্ব পালন করেছেন। প্রকল্প পরিচালক সংক্রান্ত তথ্যাদি নিচে প্রদান করা হলঃ

ক্রমিক নং	প্রকল্প পরিচালকের নাম ও পদবী	দায়িত্বের ধরণ		কর্মকাল
		পূর্ণকালীন	খন্ডকালীন	
১	২	৩	৪	৫
11.	Md. Mominul Haque Addl. Chief Engr. Barisal Zone, Barisal	হ্যাঁ	-	২৩-১১-২০০৮ থেকে ১৬-০২-২০০৯
12.	Md. Aminur Rahman Addl. Chief Engr. Barisal Zone, Barisal	হ্যাঁ	-	১৬-০২-২০০৯ থেকে ২০-০১-২০১০
13.	Md. Abdul Quddus-1 Addl. Chief Engr. Barisal Zone, Barisal	হ্যাঁ	-	২০-০১-২০১০ থেকে ১৬-০২-২০১০
14.	Ashraful Islam Khan Addl. Chief Engr. Barisal Zone, Barisal	হ্যাঁ	-	১৬-০২-২০১০ থেকে ০৬-০৩-২০১০
15.	Syed Moshahed Ali Addl. Chief Engr. Barisal Zone, Barisal	হ্যাঁ	-	২৫-০৩-২০১০ থেকে ১৪-০২-২০১১
16.	Md. Abdus Sabur Addl. Chief Engr. Barisal Zone, Barisal	হ্যাঁ	-	১৪-০২-২০১১ থেকে ১৫-০৩-২০১১
17.	Md. Shohorab Uddin Mia Addl. Chief Engr. Barisal Zone, Barisal	হ্যাঁ	-	১৫-০৩-২০১১ থেকে ০৩-০৪-২০১১
18.	Deleep Kumar Guha Addl. Chief Engr. Barisal Zone, Barisal	হ্যাঁ	-	০৩-০৪-২০১১ থেকে ০৩-০৮-২০১১
19.	Md. Gulzar Hossain Addl. Chief Engr. Barisal Zone, Barisal	হ্যাঁ	-	০৩-০৮-২০১১ থেকে ১৬-০২-২০১২
20.	Tapush Kumar Paul Addl. Chief Engr. Barisal Zone, Barisal	হ্যাঁ	-	১৬-০২-২০১২ থেকে ৩০-১২-২০১২
21.	Md. Imdad Hossain Addl. Chief Engr. Barisal Zone, Barisal	হ্যাঁ	-	০৮-০১-২০১৪ থেকে প্রকল্প সমাপ্ত পর্যন্ত

৭। **<u>দরপত্র সংক্রান্ত তথ্য:</u>** প্রকল্পের দরপত্র সংক্রান্ত পূর্ণাঙ্গ তথ্য প্রেরিত পিসিআরে অর্ন্তভুক্ত করা হয়নি। পিসিআর-এ প্রাপ্ত তথ্যানুযায়ী আলোচ্য প্রকল্পে ৪টি প্রধান প্যাকেজের আওতায় দরপত্র আহবানপূর্বক ঠিকাদার নিয়োগ করা হয় যা নিম্নরূপ:

(লক্ষ টাকায়)

	Description of Procurement (Goods/works)	Tender/Bid/Proposal cost (In crore taka)			Date of completion of Works/Services and Supply of Goods	
		Contracted value	Invitation Date	Contract Signing	Asper Contract	Actual
	১	৩	৪	৫	৬	৭
১।	Strengthening and widening of road pavement in/c.each work, construction of R.C.C box culvert etc. at different km (Ch. 18-500 to 24+000 of Patuakhali-Kuakata portion) (R-881) under Patuakhali-Road Division during the year 2008-2009) 07/BRC/2008-09 Lot No. 1	857.95	17.03.2009	07.12.2010	06.12.2012	15.04.2013
২।	Strengthening and widening of road pavement in/c.each work, construction of R.C.C box culvert etc. at different km (Ch. 24+000 to 29+500 of Patuakhali-Kuakata road Khepupara-Kuakata portion 07/BRC/2008-09 Lot No. 2	1001.25	17.03.2009	04.02.2010	31.12.2013	The work is incomplete
৩।	Strengthening and widening of road pavement in/c.each work, construction of R.C.C box culvert etc. at different km (Ch. 29+500 to 36+680 of Patuakhali-Kuakata road Khepupara-Kuakata portion 07/BRC/2008-09 Lot No. 3	999.85	17.03.2009	04.02.2010	04.02.2012	The work is incomplete
৪।	Strengthening and widening of road pavement in/c.each work, construction of R.C.C box culvert etc. at different km (Ch. 36+680 to 40+600 of Patuakhali-Kuakata road Khepupara-Kuakata portion 07/BRC/2008-09 Lot No. 4	910.10	17.03.2009	07.12.2010	06.12.2012	28.04.013

৮। **প্রকল্প অনুকূলে বরাদ্দ ও অগ্রগতিঃ**

প্রকল্পের আওতায় জুন, ২০১৫ পর্যন্ত ক্রমপুঞ্জিত আর্থিক অগ্রগতি হয়েছে ৪২৬২.৯৬ লক্ষ টাকা যা অনুমোদিত ব্যয় ৫৬৯৬.১৩ লক্ষ টাকার ৭৪.৮৩% । পিসিআর অনুযায়ী প্রকল্পের বছরভিত্তিক সংশোধিত এডিপি বরাদ্দ, অবমুক্ত ও ব্যয়ের চিত্র নিম্নরূপঃ

(লক্ষ টাকায়)

অর্থবছর	সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী চাহিত বরাদ্দ	সংশোধিত এডিপি অনুযায়ী বরাদ্দ	টাকা অবমুক্তি	ব্যয়
২০০৮-০৯	৩০.০০	৩০.০০	৩০.০০	৩০.০০
২০০৯-১০	৬০০.০০	৬০০.০০	৬০০.০০	৬০০.০০
২০১০-১১	৫০০.০০	১৩০০.০০	১৩০০.০০	১৩০০.০০
২০১১-১২	৪৫৬৬.১৩	৬০০.০০	৬০০.০০	৬০০.০০
২০১২-১৩	-	১০০০.০০	১০০০.০০	১০০০.০০
২০১৩-১৪	-	৬৮০.০০	৬৮০.০০	৬৮০.০০
২০১৪-১৫	-	৫২.৯৬	৫২.৯৬	৫২.৯৬
মোট=	৫৬৯৬.১৩	৪২৬২.৯৬	৪২৬২.৯৬	৪২৬২.৯৬

৯। **কাজ অসমাপ্ত থাকলে তার কারণ (সওজ হতে প্রাপ্ত তথ্যানুযায়ী)**

(লক্ষ টাকা)

অনুমোদিত ডিপিপি/আরডিপিপি অনুযায়ী অংগের নাম	**অনুমোদিত ডিপিপি/আরডিপিপি অনুযায়ী পরিমাণ ও ব্যয়**		**বাস্তবায়ন অগ্রগতি**		**বিচ্যুতি (যদি থাকে)**		**বিচ্যুতির কারণ**
	বাস্তব	আর্থিক	বাস্তব	আর্থিক	বাস্তব	আর্থিক	
Construction of pavement (22.00 km)	22.00 Km	2046.93	18.57 Km	1883.48	3.43 Km	163.45	ঠিকাদার প্রতিষ্ঠান কর্তৃক আনস্প্যাসিফাইড কাজ করা। বেইজ টাইপ -১ এর আংশিক ও সার্ফেসিং এর কাজ ঠিকভাবে সম্পন্ন না করা। উক্ত অসম্পন্ন কাজের বিল পরিশোধ করা হয়নি।
Carpeting and surfacing (22.00 km)	22.00 Km	590.13	16.00 Km	359.88	6.00 Km	230.25	ঠিকাদার প্রতিষ্ঠান কর্তৃক আনস্প্যাসিফাইড কাজ করা। বেইজ টাইপ -১ এর আংশিক ও সার্ফেসিং এর কাজ ঠিকভাবে সম্পন্ন না করা। উক্ত অসম্পন্ন কাজের বিল পরিশোধ করা হয়নি।
Surface Drain	2100.00 m	74.00	74.00 m	0.00	2100.00 m	74.00	প্রকল্প কার্যাদেশ হতে সমাপ্তি পর্যন্ত সময়ের মধ্যে জমি অধিগ্রহণ না হওয়ার কারণে সার্ফেস ড্রেনের কাজ করা সম্ভব হয়নি।
Protective work (2100m)	1100.00 m	135.00	652.00 m	48.09	448.00 m	86.91	প্রকল্পের লট নং ০২ ও ০৩ এর সংশ্লিষ্ট ঠিকাদার বর্ণিত দফার কাজ অসম্পন্ন রাখে এবং যার বিল পরিশোধি করা হয়নি।
Sign, Signal	LS	12.00	LS	0.90	L.S.	86.91	প্রকল্পের লট নং ০২ ও ০৩ এর সংশ্লিষ্ট ঠিকাদার বর্ণিত দফার কাজ অসম্পন্ন রাখে এবং যার বিল পরিশোধি করা হয়নি।

Guide Post (L.S)	LS	16.00	LS	2.71	L.S.	11.10	প্রকল্পের লট নং ০২ ও ০৩ এর সংশ্লিষ্ট ঠিকাদার বর্ণিত দফার কাজ অসম্পন্ন রাখে এবং যার বিল পরিশোধি করা হয়নি।
Road marking paint (22.00 km)	22.00 Km	9.00	10.25 Km	4.36	11.75 Km	13.29	প্রকল্পের লট নং ০২ ও ০৩ এর সংশ্লিষ্ট ঠিকাদার বর্ণিত দফার কাজ অসম্পন্ন রাখে এবং যার বিল পরিশোধি করা হয়নি।
Grass Turfing (22.00 km)	22.00 Km	12.00	10.25 Km	5.06	11.75 Km	4.64	প্রকল্পের লট নং ০২ ও ০৩ এর সংশ্লিষ্ট ঠিকাদার বর্ণিত দফার কাজ অসম্পন্ন রাখে এবং যার বিল পরিশোধি করা হয়নি।
Plantation (22.00 km)	22.00	15.00	0.00	0.00	22.00	6.94	বর্ণিত দফার কাজ বন বিভাগ কর্তৃক সম্পন্ন করা হয়েছে।

১০। **সাধারণ পর্যবেক্ষণঃ**

১০.১ **প্রকল্পের পটভূমিঃ**

পটুয়াখালী-কুয়াকাটা সড়কের মোট দৈর্ঘ্য ৭১ কি:মি:। এ সড়কের ৪৮ কি:মি: ''পটুয়াখালী-বরগুনা সড়ক উন্নয়ন ও পুনর্বাসন'' প্রকল্পের আওতায় ডেনিস সহায়তায় পুনর্বাসন করা হয়েছে। অবশিষ্ট ২৩ কি:মি:-এর মধ্যে ১ কি:মি: অংশে ৩টি নদী থাকায় ১ কি:মি: অংশে ৩টি সেতু নির্মাণের জন্য পৃথক প্রকল্প প্রণয়ন করা হয়েছে। রোড Classification অনুসারে এ সড়কটি আঞ্চলিক মহাসড়ক মানের। এ সড়কে দিন দিন ট্রাফিক ভলিউম বৃদ্ধি পাচ্ছে। যদি ভাল সড়ক যোগাযোগ স্থাপন করা হয় তবে এ সড়কে ট্রাফিক ভলিউম আরো বৃদ্ধি পাবে এবং সেই সঙ্গে পর্যটকদের ভ্রমণও বৃদ্ধি পাবে। বিদ্যমান সড়কটির পেভমেন্ট ৩.৬৬ মি: প্রস্থে প্রায় ২০ (বিশ) বছর পূর্বে নির্মাণ করা হয়েছিল। বিদ্যমান সড়কটির পেভমেন্ট ইতোমধ্যেই যানবাহন চলাচলের ফলে ভীষনভাবে ক্ষতিগ্র স্ত হয়ে গেছে। তাই প্রকল্পের আওতায় ইতোমধ্যে সম্পাদিত ডেনিশ সহায়তায় বাস্তবায়িত পেভমেন্ট-এর ডিজাইন অনুসারে সড়কটির অবশিষ্ট ২২ কি:মি: নির্মাণের জন্য আলোচ্য প্রকল্পটি প্রস্তাব করা হয়।

১০.২ **প্রকল্পের উদ্দেশ্য:**

প্রকল্পের উদ্দেশ্য হলো-

- পটুয়াখালী-কুয়াকাটা সড়কের খেপুপাড়া-কুয়াকাটা অংশের ২২ কি:মি: সড়ক নির্মাণের মাধ্যমে পটুয়াখালী থেকে কুয়াকাটা পর্যন্ত সরাসরি সড়ক যোগাযোগ ব্যবস্থার উন্নয়নের মাধ্যমে কুয়াকাটা পর্যটন কেন্দ্রে যাতায়াত ব্যবস্থার উন্নয়ন করা;
- ক্ষতিগ্রস্ত রাস্তা রক্ষার ব্যবস্থা করা; এবং
- সওজ-এর সড়ক নেটওর্য়াকের আওতাধীন সড়ক সমূহের Maintenance Cost হ্রাসসহ প্রকল্প এলাকার আর্থ-সামাজিক অবস্থার উন্নয়ন।

১০.৩ **প্রকল্পের প্রধান প্রধান কার্যক্রম:**

- ২২ কিলোমিটার পেভমেন্ট নির্মাণ;
- ২২ কিলোমিটার কার্পেটিং ও সার্ফেসিং;
- ২১০০ মিটার সার্ফেস ড্রেন নির্মাণ;
- ১১০০ মিটার প্রতিরক্ষা কাজ;
- ৪.৫৮ লক্ষ ঘন মিটার মাটির কাজ; এবং
- সাইন, সিগন্যাল, গাইড পোস্ট, রোড মর্কিং, Grass Turfing, Plantation.

১০.৪ **প্রকল্পের অনুমোদন ও সংশোধনঃ**

	মেয়াদকাল	প্রাক্কলিত ব্যয়
মূল অনুমোদিত	০১/০১/২০০৯ হতে ৩১/১২/২০১১ পর্যন্ত	৫৬৯৬.১৩
১ম সংশোধিত অনুমোদিত	০১/০১/২০০৯ হতে ৩০/০৬/২০১২ পর্যন্ত	৫৬৯৬.১৩
ব্যয় বৃদ্ধি ব্যতিরেকে মেয়াদ বৃদ্ধি ১ম বার	০১/০১/২০০৯ হতে ৩০/০৬/২০১৩ পর্যন্ত	৫৬৯৬.১৩
ব্যয় বৃদ্ধি ব্যতিরেকে মেয়াদ বৃদ্ধি ২য় বার	০১/০১/২০০৯ হতে ৩০/০৬/২০১৪ পর্যন্ত	৫৬৯৬.১৩
ব্যয় বৃদ্ধি ব্যতিরেকে মেয়াদ বৃদ্ধি ৩য় বার	০১/০১/২০০৯ হতে ৩০/০৬/২০১৫ পর্যন্ত	৫৬৯৬.১৩

সংশোধিত অনুমোদিত ডিপিপি অনুযায়ী বরাদ্দ না পাওয়ায় ১ম বার মেয়াদ ১ বছর অর্থাৎ জুন ২০১৩ পর্যন্ত বৃদ্ধি করা হয়। পুনরায় সংশোধিত অনুমোদিত ডিপিপি অনুযায়ী বরাদ্দ না পাওয়া এবং ভূমি অধিগ্রহণ সমাপ্ত না হওয়ায় প্রকল্পের মেয়াদ দুই দফায় মোট ২ বছর অর্থাৎ জুন ২০১৫ পর্যন্ত বৃদ্ধি করা হয়। (অনুচ্ছেদ-৮.২)

১১। **প্রকল্প পরিদর্শনঃ** গত ১৮/০৮/২০১৬ তারিখে আইএমইডি'র সহকারী পরিচালক জনাব মোঃ ফজলুর রহমান কর্তৃক প্রকল্পটি সরেজমিন পরিদর্শন করা হয়। পরিদর্শনকালে পটুয়াখালী সড়ক বিভাগের নির্বাহী প্রকৌশলী ও উপ-বিভাগীয় প্রকৌশলী উপস্থিত ছিলেন। প্যাকেজওয়ারী পরিদর্শন পর্যবেক্ষণ নিম্নরূপঃ

১১.১ ১নং প্যাকেজের আওতায় চেইনেজ ১৮+৫০০ হতে চেইনেজ ২৪+০০০ পর্যন্ত অর্থাৎ নীলগঞ্জ হতে পাখিমাড়া বাজার পর্যন্ত ৫.৫০ কিলোমিটার সড়ক প্রশস্তকরণসহ নির্মাণ করা হয়। এ সড়কটি ১২ ফুট হতে ২৬ ফুটে প্রশস্ত করা হয়। উক্ত প্যাকেজের আওতায় সড়কের ছলিমপুরে ১টি (১.৫ মিটার দীর্ঘ ১৩.৮০ মিটার প্রস্থ), ইসলামপুরে ২টি (২.৫০ মিটার দীর্ঘ ১১.৬০ মিটার প্রস্থ এবং ১.৫ মিটার দীর্ঘ ১৩.৮০ মিটার প্রস্থ), মাস্টারবাড়ীতে ২টি (প্রতিটি ৩.০০ মিটার দীর্ঘ ১১.৬০ মিটার প্রস্থ), গুডাবাছায় ১টি (১.৫ মিটার দীর্ঘ ১৩.৮০ মিটার প্রস্থ), নাওভাঙ্গায় ২টি (প্রতিটি ৩.০০ মিটার দীর্ঘ ১১.৬০ মিটার প্রস্থ) মোট ০৮টি কালভার্ট নির্মাণ করা হয়। নাওভাঙ্গায় নির্মিত কালভার্টের একপাশে প্যালাসাইডিং দিয়ে প্রতিরক্ষা কাজ করা হয়েছে। পরিদর্শনকালে দেখা যায় প্যালাসাইডিং সংযুক্তির জন্য নির্মিত পিলারগুলো রয়েছে কিন্তু পিলারগুলোর সাথে প্যালাসইডিং দেখা যায়নি। তাছাড়া কিছু কিছু স্থানে সিল কোট উঠে গেছে।



চিত্র-১: নীলগঞ্জ হতে পাখিমাড়া বাজার পর্যন্ত নির্মিত সড়কের একাংশ



চিত্র-২: নাওভাঙ্গায় কালভার্টের প্রতিরক্ষা কাজের প্যালাসাইডিংবিহীন পিলার

১১.২ ২নং প্যাকেজের আওতায় চেইনেজ ২৪+০০ (পাখিমাড়া বাজার) হতে চেইনেজ ২৯+৫০০ (হলদিবাড়িয়া বাজার) পর্যন্ত ৫.৫০ কিলোমিটার সড়ক ১২ ফুট প্রশস্ত হতে ২৬ ফুট প্রশস্তকরণ করা হয়। উক্ত প্যাকেজের আওতায় সড়কের আমিরাদে ১টি (২.৫০ মিটার দীর্ঘ ১১.৬০ মিটার প্রস্থ), মোস্তফাপুরে ২টি (প্রতিটি ২.৫০ মিটার দীর্ঘ ১১.৬০ মিটার প্রস্থ), মোহাম্মদপুরে ১টি (২.৫০ মিটার দীর্ঘ ১১.৬০ মিটার প্রস্থ), ওমেদপুরে ২টি (৩.০০ মিটার দীর্ঘ ১১.৬০ মিটার প্রস্থ এবং ২.৫০ মিটার দীর্ঘ ১১.৬০ মিটার প্রস্থ) এবং হলদিবাড়িয়ায় ১টি (২.৫০ মিটার দীর্ঘ ১১.৬০ মিটার প্রস্থ) মোট ০৭টি কালভার্ট নির্মাণ করা হয়। পরিদর্শনে দেখা যায়, সড়কের আলোচ্য অংশের অধিকাংশ জায়গায় খানা -খন্দ/বড় বড় গর্ত তৈরি হয়েছে । এসব খানা -খন্দ/গর্তে বৃষ্টির পানি জমে থাকতে দেখা যায়। সড়কের পাখিমারা বাজার , খলিলপুর, হলদিবাড়িয়ায় কার্পেটিং উঠে গিয়ে গর্ত হয়ে ইটের খোয়া বের হয়ে থাকতে দেখা যায়। তাছাড়া রাস্তার এ অংশে সাইন, সিগন্যাল, কিলোমিটার পোস্ট, রোড মার্কিং পেইন্ট-এর কাজ দেখা যায়নি। এ বি ষয়ে নির্বাহী প্রকৌশলী জানান যে, কাজটি আনস্প্যাসিফাইড হওয়ায় বেইজ টাইপ -১ এর আংশিক ও সার্ফেসিং এর বিল পরিশোধ করা হয়নি। ঠিকাদার উক্ত কাজের বিল পাওয়ার জন্য আদালতে মামলা দায়ের করেন। বর্তমানে মামলাটি বিজ্ঞ আদালতে বিচারাধীন রয়েছে।



চিত্র-৩: পাখিমাড়া বাজারে সৃষ্ট খানা-খন্দ



চিত্র-৪: খলিরপুরে সৃষ্ট খানা-খন্দ/গর্ত

১১.৩ ৩নং প্যাকেজের আওতায় চেইনেজ ২৯+৫০০ (হলদিবাড়িয়া) হতে চেইনেজ ৩৬+৬৮০ (মহিপুর বাজার) পর্যন্ত ৫.৫০ কিলোমিটার সড়ক ১২ ফুট প্রশস্ত হতে ২৬ ফুট প্রশস্তকরণ করা হয়। উক্ত প্যাকেজের আওতায় সড়কের হলদিবাড়িয়ায় ১টি (২.৫০ মিটার দীর্ঘ ১১.৬০ মিটার প্রস্থ), হাজিপুরে ১টি (২.৫০ মিটার দীর্ঘ ১১.৬০ মিটার প্রস্থ), মনোহরপুরে ১টি (১.৫০ মিটার দীর্ঘ ১৩.৬০ মিটার প্রস্থ), ইউসুফপুরে ২ টি (৩.০০ মিটার দীর্ঘ ১১.৬০ মিটার প্রস্থ এবং ২.৫০ মিটার দীর্ঘ ১১.৬০ মিটার প্রস্থ) এবং পিপিংপুরে ২টি (প্রতিটি ৩.০০ মিটার দীর্ঘ ১১.৬০ মিটার প্রস্থ) মোট ৭ টি কালভার্ট নির্মাণ করা হয়। পরিদর্শনে দেখা যায়, সড়কের আলোচ্য অংশের অধিকাংশ জায়গায় খানা -খন্দ/বড় বড় গর্ত তৈরি হয়েছে। এসব খানা -খন্দ/গর্তে বৃষ্টির পানি জমে থাকতে দেখা যায়। সড়কের হাজীপুর , ইউসুফপুরে কার্পেটিং উঠে গিয়ে গর্ত হয়ে ইটের খোয়া বের হয়ে থাকতে দেখা যায়। রাস্তার এ অংশে সাইন , সিগন্যাল, কিলোমিটার পোস্ট, রোড মার্কিং দেখা যায়নি। তাছাড়া , ইউসুফপুর কালভার্টের নিকট রাস্তার শোল্ডার কিছুটা ভেঙ্গে যেতে দেখা যায়। এ বিষয়ে নির্বা হী প্রকৌশলী জানান যে , কাজটি আনস্প্যাসিফাইড হওয়ায় বেইজ টাইপ -১ এর আংশিক ও সার্ফেসিং এর বিল পরিশোধ করা হয়নি। ঠিকাদার উক্ত কাজের বিল পাওয়ার জন্য আদালতে মামলা দায়ের করেন । বর্তমানে মামলাটি বিজ্ঞ আদালতে বিচারাধীন রয়েছে।



চিত্র-৫: সড়কের ইউসুফপুরে সৃষ্ট খানা-খন্দ

১১.৪ ৪নং প্যাকেজের আওতায় চেইনেজ ৩৬+৬৮০ হতে ৪০+৬০০ পর্যন্ত এবং ০+০০০ হতে ০+৫০০ কি.মি. পর্যন্ত অর্থাৎ আলীপুর বাজার হতে কুয়াকাটা পর্যন্ত ৪.২০ কিলোমিটার সড়ক প্রশস্তকরণসহ নির্মাণ করা হয়। এ সড়কটি ১২ ফুট হতে ২৬ ফুটে প্রশস্ত করা হয়। উক্ত প্যাকেজের আওতায় সড়কের নয়াপাড়ায় ১টি (১.৫ মিটার দীর্ঘ ১৩.৮০ মিটার প্রস্থ), কচ্ছপখালীতে ২টি (প্রতিটি ৬ মিটার দীর্ঘ ১১.৬০ মিটার প্রস্থ), কুয়াকাটায় ৪টি (৪.৫ মিটার দীর্ঘ ১১.৬০ মিটার প্রস্থবিশিষ্ট ৩টি এবং ১.৫ মিটার দীর্ঘ ১৩.৮০ মিটার প্রস্থবিশিষ্ট ১টি) মোট ৭টি কালভার্ট নির্মাণ করা হয়। সড়কের আলোচ্য অংশে শেখ রাসেল সেতুর একপাশে (আলীপুর) রাস্তায় কিছুটা খানা-খন্দ তৈরি হয়েছে। তাছাড়া রাস্তার কিছু স্থানে সিল কোট উঠে যেতে দেখা যায়। আলোচ্য অংশের নবীনপুর/আনন্দবাড়িতে পুকুরের পাশে রাস্তার কিনারা কিছুটা ভাঙ্গাসহ রাস্তায় পানি জমে থাকতে দেখা যায়। এ বিষয়ে নির্বাহী প্রকৌশলী জানান যে, কুয়াকাটায় আগত কিছুসংখ্যক বাস আনন্দবাড়িতে অবস্থিত পুকুরের পানি দিয়ে পরিষ্কার করা হয় এবং কুয়াকাটায় বাস টার্মিনাল না থাকায় এ সকল বাসের অধিকাংশ এখানে পার্কিং করা হয়। ফলে রাস্তায় পানি জমে রাস্তা ক্ষতিগ্রস্ত হয়েছে। তিনি আরো জানান যে, এ বিষয়ে কুয়াকাটার বাস মালিক সমিতির দৃষ্টি আকর্ষণ করা হয়েছে। এ অংশটি দ্রুত মেরামত করা হবে বলেও তিনি জানান।



চিত্র-৬: শেখ রাসেল সেতুর একপাশে সৃষ্ট খানা-খন্দ



চিত্র-৭: আনন্দবাড়িতে রাস্তার কিনারা ভাঙ্গা এবং রাস্তায় পানি জমে থাকা

১২। **প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জনঃ**

পরিকল্পিত উদ্দেশ্য	অর্জিত ফলাফল
• পটুয়াখালী-কুয়াকাটা সড়কের খেপুপাড়া-কুয়াকাটা অংশের ২২ কি:মি: সড়ক নির্মাণের মাধ্যমে পটুয়াখালী থেকে কুয়াকাটা পর্যন্ত সরাসরি সড়ক যোগাযোগ ব্যবস্থার উন্নয়নের মাধ্যমে কুয়াকাটা পর্যটন কেন্দ্রে যাতায়াত ব্যবস্থার উন্নয়ন করা; • ক্ষতিগ্রস্ত রাস্তা রক্ষার ব্যবস্থা করা; এবং • সওজ-এর সড়ক নেটওর্য়াকের আওতাধীন সড়ক সমূহের Maintenance Cost হ্রাসসহ প্রকল্প এলাকার আর্থ-সামাজিক অবস্থার উন্নয়ন।	পটুয়াখালী-কুয়াকাটা সড়কের খেপুপাড়া-কুয়াকাটা অংশের ২২ কি:মি: সড়ক নির্মাণ করা হয়েছে। কিন্তু উক্ত ২২ কিলোমিটার সড়কের মধ্যে ১১ কিলোমিটার সড়কের অধিকাংশ জায়গায় খানা-খন্দ/বড় বড় গর্ত তৈরি হয়েছে।

১৩। **উদ্দেশ্য পুরোপুরি অর্জিত না হলে এর কারণঃ**

প্রকল্পের আওতায় ২২ কি.মি. পেভমেন্ট নির্মাণ ও ২২ কি.মি কার্পেটিং ও সার্ফেসিং করা হয়েছে কিন্তু এর মধ্যে ১১কি.মি পেভমেন্ট ও ১১ কি.মি. কার্পেটিং ও সার্ফেসিং-এর কাজ আনস্প্যাসিফাইড হয়েছে। প্রকল্পে সংস্থানকৃত ২১০০ মিটার সার্ফেস ড্রেনের মধ্যে ৭৪মিটার সার্ফেস ড্রেন এবং ১১০০মিটার প্রতিরক্ষা কাজের মধ্যে ৬৫২মিটার প্রতিরক্ষা কাজ করা হয়েছে। তাছাড়াও সাইন, সিগন্যাল, গাইড পোস্ট, রোড মার্কিং, Grass Turfing, Plantation-এর কাজগুলো অসমাপ্ত রেখে প্রকল্পটি সমাপ্ত করা হয়।

১৪। **রাজস্ব খাতে স্থানান্তরঃ** প্রকল্পের আওতায় সম্পাদিত কাজ ইতোমধ্যে সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের রাজস্ব খাতে স্থানান্তর করা হয়েছে।

১৫। **অডিট সংক্রান্তঃ** মন্ত্রণালয় হতে প্রেরিত পিসিআর পর্যালোচনায় দেখা যায় প্রকল্পটির জন্য Internal অডিট সম্পন্ন করা হয়েছে এবং প্রকল্প বাস্তবায়নকালীন সময়ে External Audit করা সম্পন্ন করা হয়েছে। Internal অডিটে কোনো আপত্তি ছিল কিনা তা পিসিআরে উল্লেখ করা হয়নি। তাছাড়া মন্ত্রণালয় কর্তৃক সমাপ্তি প্রতিবেদন প্রেরণের পূর্বে (প্রকল্প সমাপ্তির পর) প্রকল্পটির External Audit করা প্রয়োজন ছিল।

১৬। **পর্যবেক্ষণঃ**

১৬.১ মূল অনুমোদিত প্রকল্পের বাস্তবায়নকাল ছিল ৩ বছর। সর্বশেষ সংশোধিত প্রকল্পের মেয়াদ ছিল ৬ বছর ৬ মাস। প্রকল্পটি মূল অনুমোদিত ডিপিপি 'র বাস্তবায়ন মেয়াদ হতে ৩ (তিন) বছর ৬(ছয়) মাস পরে প্রকল্প অসমাপ্ত অবস্থায় সমাপ্ত করা হয়েছে অর্থাৎ ১১৬% মেয়াদ বৃদ্ধি পেয়েছে। (অনুচ্ছেদ-৪);

১৬.২ আলোচ্য প্রকল্পে মোট ১১ জন প্রকল্প পরিচালকের দায়িত্ব পালন করেছেন। তাদের কর্মকাল সর্বোচ্চ ১ বছর ৫ মাস ২২ দিন এবং সর্বনিম্ন ১৮দিন। (অনুচ্ছেদ-৬);

১৬.৩ সংশোধিত অনুমোদিত ডিপিপি অনুযায়ী বরাদ্দ না পাওয়া এবং ভূমি অধিগ্রহণ সমাপ্ত না হওয়ায় প্রকল্পের মেয়াদ তিন দফায় মোট ৩ বছর অর্থাৎ জুন ২০১৫ পর্যন্ত বৃদ্ধি করা হয়েছে। (অনুচ্ছেদ-৮.২ ও ১০.৩);

১৬.৪ নাওভাঙ্গায় নির্মিত কালভার্টের একপাশে প্যালাসাইডিং দিয়ে প্রতিরক্ষা কাজের প্যালাসাইডিং সংযুক্তির জন্য নির্মিত পিলারগুলো রয়েছে কিন্তু পিলারগুলোর সাথে প্যালাসইডিং দেখা যায়নি। নীলগঞ্জ হতে পাখিমাড়া বাজার পর্য ন্ত সড়কের কিছু স্থানে সিল কোট উঠে গেছে। (অনুচ্ছেদ-১১.১);

১৬.৫ পাখিমাড়া বাজার হতে মহিপুর বাজার পর্যন্ত ১১ কিলোমিটার সড়কের অধিকাংশ জায়গায় খানা -খন্দ/বড় বড় গর্ত তৈরি হয়েছে। সড়কের পাখিমারা বাজার, খলিলপুর, হলদিবাড়িয়া, সড়কের হাজীপুর, ইউসুফপুরে কার্পেটিং উঠে গিয়ে গর্ত হয়ে ইটের খোয়া বের হয়ে থাকতে দেখা যায়। তাছাড়া , ইউসুফপুর কালভার্টের নিকট রাস্তার শোল্ডার কিছুটা ভেঙ্গে যেতে দেখা যায়। (অনুচ্ছেদ-১১.২ ও ১১.৩);

১৬.৬ পাখিমাড়া বাজার হতে মহিপুর বাজার পর্যন্ত ১১ কিলোমিটার সড়কে সাইন , সিগন্যাল, কিলোমিটার পোস্ট, রোড মার্কিং পেইন্ট-এর কাজ দেখা যায়নি। (অনুচ্ছেদ-১১.২ ও ১১.৩);

১৬.৭ শেখ রাসেল সেতুর একপাশে সড়কে কিছুটা খানা-খন্দ তৈরি হয়েছে। তাছাড়া রাস্তার কিছু স্থানে সিল কোট উঠে গেছে। (অনুচ্ছেদ-১১.৪);

১৬.৮ নবীনপুর/আনন্দবাড়িতে পুকুরের পাশে সড়কের কিনারা কিছুটা ভাঙ্গাসহ রাস্তায় পানি জমে থাকতে দেখা যায়। (অনুচ্ছেদ-১১.৪);

১৬.৯ পর্যটন এলাকা কুয়াকাটায় একটি বাস টার্মিনাল না থাকায় কুয়াকাটায় আগত বাসসমূহ সড়কে পার্কিং করা হচ্ছে ফলে সড়ক ক্ষতিগ্রস্ত হওয়াসহ যানবাহণ চলাচলে বিঘ্ন ঘটছে। (অনুচ্ছেদ-১১.৪);

১৬.১০ প্রকল্পটি সমাপ্তির পর External Audit করা সম্পন্ন করা হয়নি। (অনুচ্ছেদ-১৬)

১৭। **সুপারিশঃ**

১৭.১ প্রকল্পটি বাস্তবায়নে মূল অনুমোদিত প্রকল্প হতে অতিরিক্ত সময় ব্যয় হয়েছে ৩ বছর ৬ মাস। এছাড়া ডিপিপি অনুযায়ী বছরভিত্তিক প্রকল্পের বরাদ্দ প্রদান করা হয়নি। এমটিবিএফ মন্ত্রণালয় হিসেবে সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ ভবিষ্যতে MTBF-এর Basket অনুযায়ী প্রকল্প গ্রহণ এবং ডিপিপির আলোকে বরাদ্দ নিশ্চিত করবে;

১৭.২ ভবিষ্যতে প্রকল্পের আওতায় ভূমি অধিগ্রহণ প্রক্রিয়া যেন বিলম্বিত না হয় সে বিষয়ে মন্ত্রণালয় প্রয়োজনীয় উদ্দ্যেগ গ্রহণ করবে;

১৭.৩ প্রকল্প পরিচালক হিসাবে এ পর্যন্ত ১১(এগার) জন দায়িত্ব পালন করেছেন। তাদের কর্মকাল সর্বোচ্চ ১ বছর ৫ মাস ২২ দিন এবং সর্বনিম্ন ১৮দিন। ঘন ঘন প্রকল্প পরিচালক বদল প্রকল্প বাস্তবায়নে বিঘ্ন ঘটায়। এ প্রেক্ষিতে ঘন ঘন প্রকল্প পরিচালক পরিবর্তনের বিষয়টি পরিহার করার জন্য মন্ত্রণালয়কে পরামর্শ দেয়া হলো;

১৭.৪ নাওভাঙ্গায় নির্মিত কালভার্টের একপাশে প্যালাসাইডিং দিয়ে প্রতিরক্ষা কাজ দ্রুত মেরামত করার প্রয়োজনীয় ব্যবস্থা গ্রহণ করা যেতে পারে;

১৭.৫ যেসব স্থানে সড়কের শোল্ডার, পেভমেন্টের কিনারা ভেঙ্গে গেছে এবং সীল কোট উঠে গেছে তা চিহ্নিতপূর্বক দ্রুত মেরামতের উদ্যোগ নিতে হবে;

১৭.৬ পাখিমাড়া বাজার হতে মহিপুর বাজার পর্যন্ত ১১ কিলোমিটার সড়কে এত দ্রুত খানা -খন্দ/গর্ত তৈরি হওয়ার বিষয়টি মন্ত্রণালয় খতিয়ে দেখতে পারে;

১৭.৭ পাখিমাড়া বাজার হতে মহিপুর বাজার পর্যন্ত ১১ কিলোমিটার সড়কে সাইন , সিগন্যাল, কিলোমিটার পোস্ট, রোড মার্কিং পেইন্ট-এর কাজ করার জন্য প্রয়োজনীয় ব্যবস্থা গ্রহণ করতে হবে;

১৭.৮ শেখ রাসেল সেতুর একপাশে সড়কে সৃষ্ট হওয়া খানা-খন্দ দ্রুত মেরামতের উদ্যোগ নিতে হবে;

১৭.৯ নবীনপুর/আনন্দবাড়িতে পুকুরের পাশে সড়কের কিনারাসহ পানি জমা অংশ দ্রুত সংস্কার করতে হবে;

১৭.১০ পর্যটন এলাকা কুয়াকাটায় একটি পরিকল্পিত বাস টার্মিনাল নির্মাণ করা যেতে পারে;

১৭.১১ প্রকল্পটি External Audit দ্রুত সম্পন্ন করতে হবে; এবং

১৭.১২ উপরের ১৭.১ হতে ১৭.১১ অনুচ্ছেদের সুপারিশ অনুযায়ী গৃহীত ব্যবস্থা সম্পর্কে আগামী ০১ (এক) মাসের মধ্যে বাস্তবায়ন পরিবীক্ষণ ও মূল্যায়ন বিভাগ-কে অবহিত করতে হবে।

"রামচন্দ্রপুর মোড় (রেল গেইট) হতে ভেড়ামারা বাজার ভায়া ভাঙ্গুরা উপজেলা সদর সড়ক পুনঃ নির্মাণ (১ম সংশোধিত)" প্রকল্পের সমাপ্ত মূল্যায়ন প্রতিবেদন

(সমাপ্তঃ জুন, ২০১৫)

১। প্রকল্পের নাম : **রামচন্দ্রপুর মোড় (রেল গেইট) হতে ভেড়ামারা বাজার ভায়া ভাঙ্গুরা উপজেলা সদর সড়ক পুনঃ নির্মাণ (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 : পাবনা জেলার ভাঙ্গুরা 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
১৪১৯.২৭	১৯৫৬.৫৫	১৮৯৩.১৮	০১-০৩-২০১১ থেকে ৩১-১২-২০১২	০১-০৩-২০১১ থেকে ৩০-০৬-২০১৫	০১-০৩-২০১১ থেকে ৩০-০৬-২০১৫	৪৭৩.৯১* লক্ষ টাকা (৩৩.৩৯%)	২ বছর ৬ মাস (১৩৬%)

***** মূল প্রকল্পের ব্যয়ের তুলনায় প্রকল্প ব্যয় ৪৭৩.৯১ লক্ষ টাকা (৩৩.৩৯%) বৃদ্ধি পেয়েছে পেয়েছে।

৬। **পিসিআরে উল্লিখিত 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
Advertisement, Tender Preparation & Stationary	L.S	L.S	3.00	0.00	0.00
Widening of existing Embankment	L.Cum	1.89	461.70	2.46	461.70
Flexible Pavement					
a) New Construction of Pavement	Km	1.40	128.14	1.90	128.14
b) Strengthening of Pavement	Km.	8.60	272.88	8.60	272.88
c) Widening of Pavement	Km.	8.60	246.69	8.50	246.69
d) Surfacing (Carpeting/Seal)	Km	10.00	406.40	10.00	406.40
Construction of culvert, 4 nos	M	30.00	165.00	24	118.00
Sign, Signal, Km Post & Road Marking etc	L.S	L.S	5.00	L.S	5.00
Protective Work					
a) Concrete CC Block	Sqm	17386.00	267.74	17386.00	254.37
Physical Contingency (2%)		-	-	-	-
Price Contingency (2%)		-	-	-	-
Total=			1956.55		1893.18

৭। **প্রকল্প পরিচালক সংক্রান্ত তথ্যাদিঃ**

ক্রমিক নং	প্রকল্প পরিচালকের নাম ও পদবী	দায়িত্বের ধরণ		কর্মকাল
		পূর্ণকালীন	খন্ডকালীন	
১	২	৩	৪	৫
22.	Md. Abdul Halim Miah Addl. Chief Engr. Rajshahi Zone, Rajshahi	-	হ্যাঁ	০৩-১০-২০১০ থেকে ০৮-০২-২০১১
23.	Md. Habibul Haque, Addl. Chief Engr. Rajshahi Zone, Rajshahi	-	হ্যাঁ	০৮-০২-২০১১ থেকে ৩০-০৪-২০১৩
24.	Md. Abdus Salam Addl. Chief Engr. Rajshahi Zone, Rajshahi	-	হ্যাঁ	৩০-০৪-২০১৩ থেকে প্রকল্প সমাপ্তি পর্যন্ত

৮। **ক্রয় সংক্রান্ত তথ্যাদিঃ** 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	-দরপত্র আহবানের তারিখ -কার্যাদেশ প্রদানের তারিখ -চুক্তি অনুযায়ী কাজ সমাপ্তির তারিখ -প্রকৃত সমাপ্তির তারিখ	ঠিকাদার প্রতিষ্ঠানের নাম ও ঠিকানা	অগ্রগতি
প্যাকেজ নং-১					
১	Reconstruction of flexible pavement work of Ramchandrapur More (Rail gate) to Bharamar Via Bhangura Upzilla Head Quarter Road	-১৩৮৮.৪৫ -১৩৩১.৩৪	-১৬/১১/২০১১ -১০/০৫/২০১২ -১০/০৫/২০১৩ -৩০/০৯/২০১৩	মেসার্স ধ্রুব কনষ্ট্রাকশন জেভি	১০০%
প্যাকেজ নং-২					
	Construction of widening. Strengthening and surfacing including earth work & Protective work at ch. 0+000 to 2+000 & 9+400 to 10+030 & RCC box culvert (1×6.00ms × 5.00m) at Ramchandrapur More (Rail Gate) to Bharamara Via Bhagura Upazilla Head Quarter Road.	-৬২২.২১ -৫০৪.৯৯	-১১/১২/২০১৪ -০৯/০৩/২০১৫ -০২/০৬/২০১৫ -৩০/০৫/২০১৫	মেসার্স ধ্রুব কনষ্ট্রাকশন জেভি	১০০%

৯। **পিসিআরে উল্লিখিত বরাদ্দ ও অগ্রগতিঃ**

অর্থবছর	ডিপিপি/আরডিপিপি লক্ষ্যমাত্রা (লক্ষ টাকায়)	এডিপি/আরএডিপি বরাদ্দ (লক্ষ টাকায়)	টাকা অবমুক্তি (লক্ষ টাকায়)	ব্যয় (লক্ষ টাকায়)
১	২	৩	৪	৫
২০১১-১২	১০০.০০	১০০.০০	১০০.০০	১০০.০০
২০১২-১৩	৯০০.০০	৯০০.০০	৯০০.০০	৯০০.০০
২০১৩-১৪	৪১৯.০০	৩৮৮.১৮	৩৮৮.১৮	৩৮৮.১৮
২০১৪-১৫	৫৩৭.৫৫	৫০৫.০০	৫০৫.০০	৫০৫.০০
মোট=	১৯৫৬.৫৫	১৮৯৩.১৮	১৮৯৩.১৮	১৮৯৩.১৮

১০। **কাজ অসম্পূর্ণ থাকলে তার কারণঃ** পিসিআর ও উল্লেখিত তথ্য মোতাবেক অনুমোদিত ডিপিপি অনুযায়ী প্রকল্পের কাজ সমাপ্ত হয়েছে।

১১। **সাধারণ পর্যবেক্ষণ:**

১১.১ **প্রকল্পের পটভূমি:** ভাঙ্গুরা উপজেলা সংযোগ সড়ক পাবনা সড়ক বিভাগের একটি গুরুত্বপূর্ণ জেলা সড়ক। এ সড়কে একটি রেলওয়ে ব্রীজ এবং বড়াল নদীর উপর একটি বেইলী ব্রীজ রয়েছে। ভাঙ্গুরা একটি বিখ্যাত ব্যবসা কেন্দ্র এবং উপজেলা সদর। এখানে স্থানীয় প্রশাসন, ব্যবসা কেন্দ্র এবং অন্যান্য জরুরী সেবা প্রদানকারী প্রতিষ্ঠানসমূহ অবস্থিত। গবাদি পশু পালন, হস্তাচালিত তাঁত শিল্প, দুগ্ধ ও মৎস্য খামার, স্কুল, কলেজ, মাদ্রাসা ও কুটির শিল্প এখানে অবস্থিত। সড়কটিতে রাজধানী ঢাকা ও দেশের অন্যান্য অংশ হতে ভাঙ্গুরা উপজেলা পর্যন্ত সরাসরি বাস- ট্রাক চলাচল করে। কিন্তু উক্ত রাস্তা উপজেলা সড়কমানে নির্মিত হওয়ায় বড় বাস-ট্রাক চলাচলে অসুবিধা হয়। প্রকল্পের আওতায় ৮.৫০ কিঃমিঃ সড়ক প্রস্তকরণ, ১.৫ কিঃমিঃ নতুন ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট নির্মাণ ও ৩৫.৩০ মিটার (৪টি আরসিসি বক্স কালভার্ট) নির্মাণের মাধ্যমে সড়কটি উন্নয়ন করে এলাকার জনগণের জীবন যাত্রার মান ও আর্থ-সামাজিক উন্নয়নে ইতিবাচক প্রভাব রাখার লক্ষ্যে প্রকল্পটি গ্রহণ করা হয়েছে।

১১.২ উদ্দেশ্য: প্রকল্পের মূল উদ্দেশ্য হলো-

- পাবনা জেলার রামচন্দ্রপুর মোড় (রেল গেইট) হতে ভাঙ্গুরা উপজেলা সদর হয়ে ভেড়ামারা পর্যন্ত সড়ক পুনঃ নির্মাণের মাধ্যমে স্থানীয় সড়ক যোগাযোগ নেটওয়ার্কের সাথে ভাঙ্গুরা উপজেলার সংযোগ সাধন; এবং
- বিদ্যমান সড়কে ট্রাফিক জ্যাম হ্রাসকরণ।

১১.২ **প্রকল্পের অনুমোদন ও সংশোধনঃ**

(লক্ষ টাকায়)

	মেয়াদকাল	প্রাক্কলিত ব্যয়
মূল	০১/০৩/২০১১ হতে ৩১/১২/২০১২ পর্যন্ত	১৪১৯.২৭
ব্যয় বৃদ্ধি ব্যতিরেকে মেয়াদ বৃদ্ধি ১ম বার	০১/০৩/২০১১ হতে ৩০/০৬/২০১৩ পর্যন্ত	-
ব্যয় বৃদ্ধি ব্যতিরেকে মেয়াদ বৃদ্ধি ২য় বার	০১/০৩/২০১১ হতে ৩০/০৬/২০১৪ পর্যন্ত	-
ব্যয় বৃদ্ধি ব্যতিরেকে মেয়াদ বৃদ্ধি ৩য় বার	০১/০৩/২০১১ হতে ৩০/০৬/২০১৫ পর্যন্ত	
১ম সংশোধিত অনুমোদিত	০১/০৩/২০১১ হতে ৩০/০৬/২০১৫ পর্যন্ত	১৯৫৬.৫৫

১১.৩ **সার্বিক অগ্রগতিঃ** প্রকল্পের আওতায় জুন, ২০১৫ পর্যন্ত ক্রমপুঞ্জিত আর্থিক অগ্রগতি হয়েছে ১৮৯৩.০০ লক্ষ টাকা যা অনুমোদিত ব্যয় ১৯৫৬.৫৫ লক্ষ টাকার ৯৬.৭৩% **(অনুচ্ছেদ-৭)।**

১২। **প্রকল্প পরিদর্শনঃ** গত ৩০/০৯/২০১৬ তারিখে আইএমইডি'র সহকারী পরিচালক জনাব জয়নাল মোল্লা কর্তৃক প্রকল্পটি সরেজমিন পরিদর্শন করা হয়। পরিদর্শনকালে পাবনা সড়ক বিভাগের কর্মকর্তাগণ উপস্থিত ছিলেন। পরিদর্শনে প্রাপ্ত তথাদি নিম্নরূপঃ

১২.১ **মাটির কাজ:** অনুমোদিত ডিপিপি অনুযায়ী বিদ্যমান সড়ক ০.৯০ মিটার সফট শোল্ডার নির্মাণসহ প্রশস্তকরণের জন্য ৪৬১.৭০ লক্ষ টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে ১.৮৯ লক্ষ ঘন মিটার মাটির কাজ করার জন্য নির্ধারিত ছিল। সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ কর্তৃক প্রেরিত প্রকল্পের পিসিআর অনুযায়ী ৪৬১.৭০ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ২.৪৬ লক্ষ ঘনমিটার মাটির কাজ সম্পন্ন করা হয়েছে। মাটির কাজ বৃদ্ধি পাওয়ার কারণ জিজ্ঞাসা করলে পাবনা সড়ক বিভাগের নির্বাহী প্রকৌশলী অবহিত করেন যে, প্রকৃত হিসাব অনুযায়ী ২.৪৬ লক্ষ ঘনমিটার মাটি প্রয়োজন হয়েছে। তবে এতে অতিরিক্ত অর্থের

প্রয়োজন হয়নি। পরিদর্শনে জানা যায়, ১০ কিঃমিঃ দীর্ঘ সড়কের ৮.৬০ কিঃমিঃ প্রশস্তকরণ ও শক্তিশালীকরণ এবং ১.৪০ কিঃমিঃ নতুন পেভমেন্ট নির্মাণ করা হয়েছে। তবে সড়কের চেইনেজ ২+০০০ কিঃমিঃ হতে ৪+০০০ কিঃমিঃ এর অনেক স্থানে ০.৯০ মিটার প্রশস্ত সফট শোল্ডার পাওয়া যায়নি।



চিত্র-১: প্রশস্তকৃত পেভমেন্ট



চিত্র-২: শোল্ডার বিহীন পেভমেন্ট

১২.২ **নতুন পেভমেন্ট নির্মাণ:** অনুমোদিত ডিপিপি পাবনার রামচন্দ্রপুর (রেল গেইট) হতে ভেড়ামারা বাজার ভায়া ভাঙ্গুরা উপজেলা সদর পর্যন্ত ১০ কিঃমিঃ সড়কের চেইনেজ কিঃমিঃ ৪+০০০ কিঃমিঃ হতে ৫+৪০০ পর্যন্ত নতুন ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট নির্মাণের সংস্থান ছিল। প্রকল্প সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তাগণ অবহিত করেন যে, উক্ত চেইনেজ এ নতুন পেভমেন্ট নির্মাণ করা হয়েছে। বাজার ও রেল ব্রীজের নিকট নতুন নির্মিত রাস্তাটি কিছুটা ক্ষতিগ্রস্ত হয়েছে। এ স্থানে সড়কের ওপর পানি জমে আছে এবং সড়কের কার্পেটিং উঠে গেছে।



চিত্র-৩: রেল ব্রীজের নিকট ক্ষতিগ্রস্ত পেভমেন্ট



চিত্র-৪: রেল ব্রীজের নিকট নির্মিত পেভমেন্ট

১২.৩ **পেভমেন্ট শক্তিশালীকরণ ও প্রশস্তকরণ:** অনুমোদিত ডিপিপিতে ২৭২.৮৮ লক্ষ টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে ৮.৬০ কিঃমিঃ পেভমেন্ট শক্তিশালীকরণ এবং ২৪৬.৬৯ লক্ষ টাকা প্রাক্কলিত ব্যয় ৮.৬০ কিঃমিঃ ৫.৫০ প্রস্থে প্রশস্তকরণের সংস্থান ছিল। প্রদত্ত পিসিআর অনুযায়ী ডিপিপির নির্ধারিত ব্যয়ে ৮.৬০ কিঃমিঃ সড়ক শক্তিশালীকরণ ও ৮.৫০ কিঃমিঃ সড়ক ৫.৫০ প্রস্থে প্রশস্তকরণ করা হয়েছে। ০.১০ কিঃমিঃ সড়ক কম প্রশস্তকরণের বিষয়ে নির্বাহী প্রকৌশলী অবহিত করেন যে, প্রকৃত প্রাক্কলনে ৮.৫০ কিঃমিঃ জায়গা প্রশস্তকরণের প্রয়োজন হয়েছে। পরিদর্শনে দেখা যায় সড়কটির বেশ কিছু অংশের কার্পেটিং উঠে গিয়েছে এবং কয়েকটি স্থানে রেইন কাট তৈরী হয়েছে।



চিত্র-৫: সড়কে তৈরী হওয়া রেইনকাট



চিত্র-৬: সড়কের ক্ষতিগ্রস্ত কার্পেট

১২.৪ **সার্ফেসিং:** ডিপিপিতে ৪০৬.৪০ লক্ষ টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে ১০.০০ 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 উক্ত ব্যয়ে ১০ কিঃমিঃ সড়ক কার্পেটিং করা হয়েছে। পরিদর্শনে দেখা যায় সড়কটির অনেক স্থানে কার্পেটিং উঠে গিয়েছে। কার্পেটিং উঠে যাওয়ার কারণ জানতে চাওয়া হলে নির্বাহী প্রকৌশলী বলেন কার্পেটিং এর কাজটি ২০১২ সালে সমাপ্ত হওয়ায় কিছু স্থানে যেমন চেইনেজ ৬+৫০০ ও ৮+০০০ কিঃমিঃ এ কার্পেটিং ক্ষতিগ্রস্ত হয়েছে। তবে কার্পেটিং সংস্কারের জন্য ইতোমধ্যে মেইনটেন্যান্স এর আওতায় কর্মসূচি গ্রহণ করা হয়েছে।



চিত্র-৭: সড়কের ক্ষতিগ্রস্ত কার্পেট



চিত্র-৮: সড়কের সার্ফেসিং কাজ

১২.৫ **কালভার্ট নির্মাণ:** অনুমোদিত ডিপিপিতে ১৬৫.০০ লক্ষ টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে মোট ৩০.০০ মিটার দৈর্ঘ্যের ৪টি বক্স কালভার্ট নির্মাণের সংস্থান ছিল। পিসিআর এ প্রদত্ত তথ্যানুযায়ী মোট ২৪ মিটার দৈর্ঘ্যের ৩টি কালভার্ট নির্মাণ করা হয়েছে। পরিদর্শনে দেখা যায় চেইনেজ ৪+৬৫০ কিঃমিঃ, ৬+৭০০ কিঃমিঃ ও ৭+৩৭০ কিঃমিঃ এ যথাক্রমে ৩ মিটার, ৬ মিটার ও ১২ মিটার দৈর্ঘ্যের ৩টি কালভার্ট নির্মাণ করা হয়েছে। চেইনেজ ৯+০০০ কিঃমিঃ এ রেল লাইনের নিচে ৪র্থ কালভার্টটি নির্মাণের পরিকল্পনা নেওয়া হয়। কিন্তু তা নির্মাণ করা হয়নি। নির্বাহী প্রকৌশলী অবহিত করেন কালভার্টটি নির্মাণের উদ্যোগ নেওয়া হয়েছিল। কিন্তু কালভার্টটি নির্মাণকালীন রেল চলাচল বন্ধ রাখার প্রয়োজন। এ কারণে বাংলাদেশ রেলওয়ে কালভার্টটি নির্মাণের অনুমতি না দেয়ায় তা নির্মাণ করা যায়নি। নির্মিত ৩টি কালভার্ট এর উইং ওয়াল হতে মাটি সরে গিয়েছে। কালভার্টের উইং ওয়ালে সাময়িক রক্ষাপ্রদ কাজ করা হয়েছে যা যথেষ্ঠ নয় বলে প্রতীয়মান হয়।

	
চিত্র-৯: কালভার্টের উইং ওয়ালে রক্ষাপ্রদ কাজ	চিত্র-১০: কালভার্টের উইং ওয়ালে রক্ষাপ্রদ কাজ

১২.৬ **রক্ষাপ্রদ কাজ:** অনুমোদিত ডিপিপিতে ২৬৭.৭৪ লক্ষ টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে ১৭৩৮৬ বঃমিঃ কনক্রিট সিসি ব্লক দিয়ে রক্ষাপ্রদ কাজ করার জন্য নির্ধারিত ছিল। পিসিআর এ প্রদত্ত তথ্যানুযায়ী ২৫৪.৩৭ লক্ষ টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে উক্ত ১৭৩৮৬ বঃমিঃ সিসি ব্লক দিয়ে রক্ষাপ্রদ কাজ করা হয়েছে। ঠিকাদার হ্রাসকৃত দর উদ্ধৃত করায় এখাতে ১৩.৩৭ লক্ষ টাকা কম ব্যয় হয়েছে। পরিদর্শনে দেখা যায়, ১০ কিঃমিঃ দীর্ঘ সড়কটির একপাশ দিয়ে রেল লাইন বিস্তৃত এবং অন্যপাশ দিয়ে বেশ কিছু পুকুর ডোবা, জলাশয় ও খাল রয়েছে। উক্ত পুকুর, জলাশয় ও খালের পাড় ঘেষে কনক্রিট স্লোপ প্রোটেকশনের কাজ করা হয়েছে। রক্ষাপ্রদ কাজের কোথাও ক্ষতিগ্রস্থ দেখা যায়নি।

	
চিত্র-১১: সড়কের রক্ষাপ্রদ কাজ	চিত্র-১২: সড়কের রক্ষাপ্রদ কাজ

১৩। **প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জনঃ**

পরিকল্পিত	উদ্দেশ্য অর্জন
প্রকল্পের মূল উদ্দেশ্য হলো- পাবনা জেলার রামচন্দ্রপুর মোড় (রেল গেইট) হতে ভাঙ্গুরা উপজেলা সদর হয়ে ভেড়ামারা পর্যন্ত সড়ক পুনঃ নির্মাণের মাধ্যমে স্থানীয় সড়ক যোগাযোগ নেটওয়ার্কের সাথে ভাঙ্গুরা উপজেলার সংযোগ সাধন এবং বিদ্যমান সড়কে ট্রাফিক জ্যাম হ্রাসকরণ।	পাবনা জেলার রামচন্দ্রপুর মোড় (রেল গেইট) হতে ভাঙ্গুরা উপজেলা সদর হয়ে ভেড়ামারা পর্যন্ত সড়ক পুনঃ নির্মাণের ফলে স্থানীয় সড়ক যোগাযোগ নেটওয়ার্কের সাথে ভাঙ্গুরা উপজেলার সংযোগ সাধিত হয়েছে। বিদ্যমান সড়কে ট্রাফিক জ্যাম হ্রাস পেয়েছে বলে স্থানীয় লোকদের কাছ থেকে জানা গেছে।

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

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

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

১৭। **পর্যবেক্ষণ:**

১৭.১ প্রকল্পটি বাস্তবায়নে মূল অনুমোদিত প্রকল্পের তুলনায় অতিরিক্ত সময় ব্যয় হয়েছে ৪ বছর (১৩৬%) (অনু: ৫);

১৭.২ সড়কের অনেক অংশে ডিপিপির সংস্থান মোতাবেক ০.৯০ মিটার শোল্ডার পাওয়া যায়নি (অনু:১২.১);

১৭.৩ বাজার ও রেল ব্রীজের নিকট নতুন নির্মিত রাস্তাটির চেইনেজ ৮+০০০ হতে ৯+০০০ কিঃমিঃ এর মধ্যে কিছুটা ক্ষতিগ্রস্ত হয়েছে, এ স্থানে সড়কের ওপর পানি জমে আছে এবং সড়কের কার্পেটিং উঠে গেছে (অনু:১২.২);

১৭.৪ সড়কটির চেইনেজ ৩+০০০ হতে ৪+০০০ কিঃমিঃ এর মধ্যে বেশ কিছু অংশের কার্পেটিং উঠে গিয়েছে এবং কয়েকটি স্থানে রেইন কাট তৈরী হয়েছে (অনু: ১২.৩);

১৭.৫ রেল লাইনের নিচে ৪র্থ কালভার্টটি নির্মাণের সংস্থান ডিপিপিতে থাকলেও তা নির্মাণ করা হয়নি। কালভার্টটি নির্মাণের উদ্যোগ নেওয়া হয়েছিল বলে জানা যায়। কালভার্টটি নির্মাণকালীন রেল চলাচল বন্ধ রাখার প্রয়োজন। এ কারণে বাংলাদেশ রেলওয়ে কালভার্টটি নির্মাণের অনুমতি না দেয়ায় তা নির্মাণ করা যায়নি। (অনু: ১২.৫);

১৭.৬ প্রকল্পেরআওতায় নির্মিত ৩টি কালভার্ট এর মধ্যে দুটি কালভার্টের উইং ওয়াল হতে মাটি সরে গিয়েছে। কালভার্টের উইং ওয়ালে সাময়িক রক্ষাপ্রদ কাজ করা হয়েছে (অনু: ১২.৫); এবং

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

১৮। **মতামত/সুপারিশঃ**

১৮.১ 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 ও ৯);

১৮.২ সড়কের যে সকল অংশে ডিপিপির সংস্থান মোতাবেক ০.৯০ মিটার শোল্ডার পাওয়া যায়নি সে সকল স্থানে শোল্ডার নির্মাণের পদক্ষেপ গ্রহণ করতে হবে (অনু: ১২.১ এবং ১৮.২);

১৮.৩ বাজার ও রেল ব্রীজের নিকট ক্ষতিগ্রস্ত সড়কটি দ্রুত মেরামত তরতে হবে (অনু: ১২.২ এবং ১৮.৩);

১৮.৪ সড়কটির কার্পেটিং উঠে যাওয়া এবং রেইন কাট তৈরী হওয়া স্থানসমূহ সংস্কার করতে হবে (অনু: ১২.৩ এবং ১৮.৪);

১৮.৫ প্রকল্পের আওতায় নির্মিত কালভার্টসমূহের উইং ওয়াল টেকসই করার লক্ষ্যে যথাযথভাবে রক্ষাপ্রদ কাজ করতে হবে (অনু: ১২.৫ এবং ১৮.৬); এবং

১৮.৬ সমাপ্ত প্রকল্পটির সত্বর External Audit সম্পন্ন করতে হবে (অনু: ১৬);এবং

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

"চিম্বুক-রুমা সড়কের ২৪তম কিঃমিঃ (রুমা সংযোগ সড়কের ২য় কিঃমিঃ)-এ সাংগু নদীর উপর ২১৭.১৫ মিটার দীর্ঘ পিসি গার্ডার সেতুর (রুমা সেতুর) অবশিষ্ট কাজ সমাপ্তকরণ (১ম সংশোধিত)প্রকল্পের সমাপ্ত মূল্যায়ন প্রতিবেদন

(সমাপ্ত : জুন ২০১৫)

১। **প্রকল্পের নাম** : **চিম্বুক - রুমা সড়কের ২৪তম কিঃমিঃ (রুমা সংযোগ সড়কের ২য় কিঃমিঃ)-এ সাংগু নদীর উপর ২১৭.১৫ মিটার দীর্ঘ পিসি গার্ডার সেতুর (রুমা সেতুর) অবশিষ্ট কাজ সমাপ্তকরণ (১ম সংশোধিত)**

২। **বাস্তবায়নকারী সংস্থা** : সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর

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

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

প্রাক্কলিত ব্যয় (প্রঃ সাঃ)		প্রকৃত ব্যয় (প্রঃ সাঃ)	পরিকল্পিত বাস্তবায়কাল		প্রকৃত বাস্তবায়নকাল	অতিক্রান্ত ব্যয় (মূল প্রাক্কলিত ব্যয়ের %)	অতিক্রান্ত সময় (মূল বাস্তবায়নকাল %)
মূল	সর্বশেষ সংশোধিত		মূল	সর্বশেষ সংশোধিত			
২৬৫১.৩৪	৫৪৫২.৫০	-	০১.০৭.২০০৯ থেকে ৩০.০৬.২০১৩	০১.০৭.২০০৯ থেকে ৩০.০৬.২০১৫	০১.০৭.২০০৯ থেকে ৩০.০৬.২০১৫	১০২.৮৭%	-

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
1	Testing Fee	LS	3.00	LS	3.00	LS
2	Acquisition of Assests		-		-	
3	Planatation	Nos	12.00	15000	12.00	15000
4	**Civil Works**		-		-	
	Earth Works		-		-	
	a. Hill cutting for making of road way as per profile for Approach Road	Lcum3	271.01	2.112	271.01	2.112
	b. Hill Cutting	Lcum	189056	0.6770	189056	0.6770
	c. Embankment fill from borrow pit by contractors arranged land in Approach Road	Lcum	172.25	0.940	172.25	0.940
	d. Filling the back of Abutment and wing wall	Lcum	40.40	0.202	40.40	0.202
5	**Flexible Pavement**		-		-	
	Construction of Flexible Pavement (For Approach Road)	Km	610.83	35.50	610.83	35.50
	Construction of side drain (one side)	Km	97.50	4.00	97.50	4.00
	Construction of Hard Shoulder	Km	120.00	4.00	97.50	4.00
6	**Construction of Bridges/Culvert**					
	Construction of PC Girder Bridge (	m	871.32	217.15	871.32	217.15

Items of Work (as per PP)		Unit	Target (as per PP)		Actual Progress	
			Financial	Physical (Quantity)	Financial	Physical (Quantity)
	01 No) (Ruma Bridge)					
	Construction of PC Girder Bridge (01No)	m	606.72	37.92	606.72	37.92
	Construction of RCC Bridge (04 No)	m	1174.74	83.91	1174.35	83.91
	Construction of RCC Culvert (11 Nos)	m	359.91	45.50	359.91	45.50
	Protective Works		-		-	
	a. Concrete Slope Protection	Lcum	176.18	0.1710	176018	0.1710
	b. Mattress Work	Lcum	137.02	0.175	137.02	0.175
	c. Local Hard Boulder Dumping	Lcum	21.27	0.01	21.27	0.01
	Grass Turfing	Lcum	8.74	0.46	8.74	0.46
	Retaining Wall	m	30.00	50.00	30.00	50.00
	Bolli palisading	m	1.50	30.00	1.50	30.00
	Sign, Signal, Km Post, Guide Post, Painting	LS	26.86	LS	26.86	LS
	Plant, Vehicle and Misc. Maintenance for pol	LS	108.00	LS	108.00	LS
	Construction/Maintenance of office and labour shed	LS	15.00	LS	15.00	LS
	Contingencies, proj allce and Misc	LS	112.00	LS	112.00	LS
	General and site facilities	LS	22.58	LS	22.58	LS
	Price contingency 5%		38.275	LS	-	LS
	Physical contingency 2%		35.040	LS	-	LS
	Previous expenditure (RHD)		190.80		-	
	Total		**5452.50**		**5378.80**	

৭। প্রকল্প পরিচালক সংক্রান্ত তথ্যাদিঃ

Sl	Name and Designation	Full Time	Part Time	Responsible for more than one Project	Duration		Remarks
					From	To	
1	Lt. Col. Bashir Ahmed psc	-	Yes	Yes	16.02.2009	19.10.2010	19 ECB
2	Lt. Col. A S M Faisal	-	Yes	Yes	20.10.2010	22.06.2012	19 ECB
3	Lt. Col. Ahmed Zamiul Islam psc	-	Yes	Yes	23.06.2012	23.09.2014	19 ECB
4	Lt. Col. Md. Tanvir Hossain psc	-	Yes	Yes	24.09.2014	Till Today	19 ECB

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)

৯। **সংশোধিত ডিপিপি বরাদ্দ ও অগ্রগতিঃ**

Financial Year	Revised Allocation and Target				Taka Release	Expenditure and Physical Progress			
	Total	Release	P.A.	Physical		Total	Release	P.A.	Physical
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
RHD	2335.8 (Up to FY 2012 - 2013	190.80	-	3.50%	190.80	190.80	190.80	-	3.50%
2009 - 2010		0.00	-	-	-	-	-	-	-
2010 - 2011		500.00	-	9.17%	500.00	500.00	500.00	-	9.17%
2011 - 2012		350.00	-	6.42%	350.00	350.00	350.00	-	6.42%
2012 - 2013		1250.00	-	22.93%	1250.00	1250.00	1250.00	-	22.93%
2016 - 2014	2587.16	200.00	-	3.67%	200.00	200.00	200.00	-	3.67%
2014 - 2015	529.54	2888.00	-	52.97%	2888.00	2888.00	2888.00	-	52.97%
Total	**5452.50**	**5378.80**		**100.00 %**	**5378.80**	**5378.80**	**5378.80**	**-**	**100%**

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

১১। **সাধারণ পর্যবেক্ষণ:**

১১.১ প্রকল্পের পটভূমি ও উদ্দেশ্য:

পটভূমি :

চিম্বুক-রুমা সড়কের ২৪তম কিলোমিটারে সাংগু নদীর উপরে ২১৭.১৫ মিটারে লম্বা প্রি -স্ট্রেসড গার্ডার সেতু নির্মাণকল্পে ১৯৯৮-১৯৯৯ অর্থ বছরে কাজ শুরু হয়। মেসার্স রেজা কনস্ট্রাকশন লিঃ -কে ০৫ ফেব্রুয়ারি ১৯৯৮ সালে ৭০৭.৯৭ লক্ষ টাকা ব্যয়ে বর্ণিত সেতুটি নির্মাণের লক্ষ্যে কার্যাদেশ প্রদান করা হয়। কাজ সমাপ্তির নির্ধারিত সময়সীমা ছিলো ৩০ মাস। সড়ক ও জন পথ অধিদপ্তরের রক্ষণাবেক্ষণ খাত থেকে সেতুটি নির্মাণের জন্য পদক্ষেপ গ্রহণ করা হয়েছিলো। কিন্তু ৩০ জুন ২০০৪ পর্যন্ত (৬ বছর ৪ মাস সময়ে) সেতুটির মাত্র ২৭% নির্মাণ কাজ সমাপ্ত হয় এবং ঠিকাদারকে ১৯০.৮০ লক্ষ টাকা পরিশোধ করা হয়। পরবর্তী অর্থবছর সমূহে অপর্যাপ্ত বরাদ্দে র কারণে ঠিকাদার কাজ করতে অস্বীকৃতি জ্ঞাপন করায় ০২ নভেম্বর ২০১১ তারিখে বাংলাদেশ সেনাবাহিনীর সাথে চুক্তি সম্পাদন করে সেতুর

অসমাপ্ত কাজ সম্পন্ন করার জন্য দায়িত্ব প্রদান করা হয়। এ প্রেক্ষিতে ২০০৯ - ২০১০ থেকে ২০১২ - ২০১৩ অর্থ বছরে ২৬৫১.৩৪ লক্ষ টাকা ব্যয়ে সেতুর অসমাপ্ত কাজ সমাপ্ত করার লক্ষ্যে ডিপিপি সংশোধন করা হয়। পরবর্তীতে ২০০৯ - ২০১০ থেকে ২০১৪-২০১৫ অর্থ বছরে সমাপ্ত করার লক্ষ্যে ৫৪৫২.৫০ লক্ষ টাকা ব্যয় ধার্য করে ডিপিপি পুনরায় সংশোধন করা হয়।

উদ্দেশ্য: চিম্বুক - রুমা সড়কের ২৪তম কিঃমিঃ (রুমা সংযোগ সড়কের ২য় কিঃমিঃ)-এ সাংগু নদীর উপর ২১৭.১৫ মিটার দীর্ঘ পিসি গার্ডার সেতুর (রুমা সেতু) অবশিষ্ট কাজ সমাপ্ত করার মাধ্যমে বান্দরবান জেলা সদরের সাথে রুমা উপজেলার মধ্যে সরাসরি সড়ক যোগযোগ স্থাপন করা প্রকল্পের মূল উদ্দেশ্য।

১১.২ **প্রকল্পের অনুমোদন ও সংশোধনঃ**

(লক্ষ টাকায়)

	মেয়াদকাল	প্রাক্কলিত ব্যয়
মূল	০১.০৭.২০০৯ থেকে ৩০.০৬.২০১৩	২৬৫১.৩৪
১ম সংশোধিত অনুমোদিত (মাননীয় সড়ক পরিবহন ও সেতু মন্ত্রী কর্তৃক)	০১.০৭.২০০৯ থেকে ৩০.০৬.২০১৫	৫৪৫২.৫০

১১.৩ **সার্বিক আর্থিক ও বাস্তব অগ্রগতিঃ** প্রকল্পের আওতায় জুন, ২০১৫ পর্যন্ত ক্রমপুঞ্জিত আর্থিক অগ্রগতি হয়েছে ১৩৪৯ .৪৭ লক্ষ টাকা যা অনুমোদিত ব্যয় ১৪৫০.৯১ লক্ষ টাকার ৯৩.০০% । উক্ত সময়ে অনুমোদিত সংশোধিত প্রকল্পের ১০০% বাস্তব অগ্রগতি সাধিত হয়েছে (অনুচ্ছেদ-**৬)।**

১১.৪ দরপত্র সংক্রান্ত তথ্য

বাংলাদেশ সেনাবাহিনী কর্তৃক সীমিত দরপত্রের মাধ্যমে সামগ্রিক কাজ সম্পাদন করা হয়েছে।

১২। প্রকল্প পরিদর্শনঃ গত ১৫.০৭.২০১৬ তারিখে আইএমইডি'র যোগাযোগ ও স্থানীয় সরকার সেক্টরের পরিচালক (পরিবহন) জনাব মোঃ মোশাররফ হোসেন কর্তৃক প্রকল্পটি সরেজমিন পরিদর্শন করা হয়। পরিদর্শনকালে প্রকল্প সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তাগণ উপস্থিত ছিলেন। পরিদর্শন পর্যবেক্ষণ নিম্নরূপঃ

১২.১ চিম্বুক-রুমা সড়কটি প্রায় ২৪ কিঃমিঃ দীর্ঘ। সম্পুর্ণ সড়কটি পাহাড়ের মধ্যে আঁকা -বাঁকা অবস্থায় নির্মিত হয়েছে। সড়কটি অত্যন্ত দুর্গম ও ঝুঁকিপূর্ণ। বিভিন্ন স্থানে অত্যন্ত বিপদজনক বাঁক রয়েছে।



চিত্র - ১ সাংগু নদীর উপর নির্মিত সেতু



চিত্র - ২ প্রকল্পের আওতায় নির্মিত আরসিসি সেতু



চিত্র - ৩ প্রকল্পের আওতায় নির্মিত ৫.৫ কি.মি. পেভমেন্টের অংশবিশেষ



চিত্র - ৪ প্রকল্পের আওতায় নির্মিত ড্রেন



চিত্র - ৫ কংক্রীট রিটেইনিং ওয়াল এর উপরে বের হয়ে থাকা রড



চিত্র - ৬ পাহাড়ি ঢলে ধ্বসে যাওয়া আরসিসি সেতুর এপ্রোচ

১২.২ পরিদর্শনকালে চিম্বুক-রুমা সড়কের বিভিন্ন স্থানে মাটি অপসারণের কাজ চলমান দেখা যায়। এ প্রেক্ষিতে সেনাবাহিনীর দায়িত্বপ্রাপ্ত কর্মকর্তা জানান যে , অতি বর্ষণের কারণে পাহাড় থেকে মাটি ধ্বসে সড়ক যোগাযোগ বিচ্ছিন্ন হয়ে পড়ে। তাৎক্ষণিকভাবে সড়কের একপাশের মাটি অপসারণ করে যোগাযোগ ব্যবস্থা পুনঃস্থাপন করা হয়। বর্তমানে সড়কের উপরে থাকা সকল মাটি অপসারণ করে যোগাযোগ ব্যবস্থা স্বাভাবিক করার চেষ্টা চলছে।

১২.৩ পাহাড়ি ঢালে সড়ক রক্ষার জন্য নির্মিত কংক্রিট রিটেইনিং ওয়াল এর উপরে রড বের হয়ে থাকায় তা বেশ ঝুঁকিপূর্ণ বলে প্রতীয়মান হয় (**চিত্র - ৫**)। প্রকল্পের আওতায় নির্মিত ৫.৫ কিলোমিটার সড়ক ৪র্থ কিলোমিটার অংশে কংক্রিট রিটেইনিং ওয়ালের উপরে রড বের হয়ে আছে যা অত্যন্ত ঝুঁকিপূর্ণ ।

১২.৪ প্রকল্পের আওতায় নির্মিত সড়কের ২.০০ কিঃমিঃ অংশে নির্মিত একটি আরসিসি সেতুর একপাশে নির্মিত এ্যাপ্রোচ পাহাড়ি ঢলের কা রণে ধ্বংসপ্রাপ্ত হয়েছে। একইভাবে ৩.০০ কিলোমিটার অংশে একটি কালভার্টের এ্যাপ্রোচ ও একই কারণে ধ্বসে পড়েছে। সেতু ও কালভার্টের ধ্বসে যাওয়া অংশে মাটি ভরাটের মাধ্যমে যোগাযোগ ব্যবস্থা অব্যাহত রাখা হয়েছে (চিত্র-৬ ও ৮) ।

	
চিত্র - ৭ প্রকল্পের আওতায় নির্মিত কালভাট	**চিত্র- ৮ পাহাড়ি ঢলে ধ্বসে যাওয়া নির্মিত কালভার্টের এপ্রোচ**

১২.৫ প্রকল্পের আওতায় ৫.৫ কিলোমিটার সড়ক নির্মাণ করা হলেও ২৪.০০ কিলোমিটার দীর্ঘ রাস্তাটিতে অবস্থিত বিপদজনক বাঁকসমূহে গাইড পোষ্ট , সাইন, সিগন্যাল পর্যাপ্ত নয় বলে প্রতীয়মান হয়েছে। বিপদজনক বাঁকসমূহে গাইড পোস্ট ও সাইন সিগন্যাল পর্যাপ্ত নয় বলে প্রতীয়মান হয়েছে।

১৩। **প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জনঃ**

পরিকল্পিত	উদ্দেশ্য অর্জন
চিম্বুক - রুমা সড়কের ২৪তম কিঃমিঃ (রুমা সংযোগ সড়কের ২য় কিঃমিঃ)-এ সাংগু নদীর উপর ২১৭.১৫ মিটার দীর্ঘ পিসি গার্ডার সেতুর (রুমা সেতু) অবশিষ্ট কাজ সমাপ্ত করার মাধ্যমে বান্দরবান জেলা সদরের সাথে রুমা উপজেলার মধ্যে সরাসরি সড়ক যোগযোগ স্থাপন করা প্রকল্পের মূল উদ্দেশ্য।	২১৭.১৫ মিটার দীর্ঘ পিসি গার্ডার সেতুর (রুমা সেতু) অবশিষ্ট কাজ সমাপ্ত করায় বান্দরবান জেলা সদরের সাথে রুমা উপজেলার মধ্যে সরাসরি সড়ক যোগাযোগ ব্যবস্থা স্থাপিত হওয়ায় প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জিত হয়েছে।

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

১৫। **প্রকল্প বাস্তবায়ন সমস্যাঃ** প্রকল্পটি বাস্তবায়নে অর্থ বরাদ্দ ও সময় বৃদ্ধি ব্যতিত উল্লেখযোগ্য অন্য 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 প্রকল্প বাস্তবায়নকালীন সময়ে সেনাবাহিনী সদর দপ্তর ও বাংলাদেশ সেনাবাহিনীর Special Works Organization (SWO) কর্তৃক অডিট করা হলেও প্রকল্পটির কোন External Audit করা হয়নি। কিন্তু মন্ত্রণালয় কর্তৃক সমাপ্তি প্রতিবেদন প্রেরণের পূর্বে প্রকল্পটির External Audit করা প্রয়োজন ছিল।

১৮। **পর্যবেক্ষণ:**

১৮.১ অতি বর্ষণে পাহাড় থেকে মাটি ধ্বসে একদিকে যেমন সড়ক যোগাযোগ বন্ধ হয়ে পড়ে তেমনি মাটি রাস্তার উপর জমে থাকার কারণে যানবাহন ও জনসাধারণের চলাচলের জন্য অত্যন্ত ঝুঁকিপূর্ণ হয়ে পড়ে;

১৮.২ রক্ষাপ্রদ কাজের অংশ হিসেবে নির্মিত কংক্রিট রিটেইনিং ওয়ালের উপরে বের হয়ে থাকা রডের কারণে ঐ অংশে যে কোন সময় দূর্ঘটনা ঘটার আশংকা রয়েছে। এছাড়াও রড বের হয়ে থাকার কারণে রিটেইনিং ওয়ালের স্থায়িত্ব হুমকীর সম্মুখীন বলে প্রতীয়মান হয়।

১৮.৩ আরসিসি সেতু ও কালভার্টের এ্যাপ্রোচের যে অংশে মাটি ভরাট করা হয়েছে তা অতি বর্ষণের কারণে পুনরায় ধ্বসে পড়ার আশংকা রয়েছে।

১৮.৪ পর্যাপ্ত গাইড পোষ্ট ও সাইন সিগন্যাল না থাকার কারণে বিপদজনক ও ঝুঁকিপূর্ণ বাঁকসমূহ যে কোন সময় মারাত্মক দুর্ঘটনার আশংকা রয়েছে।

১৯। মতামত/সুপারিশঃ

১৯.১ আরসিসি সেতু ও বক্স কালভার্টের ধ্বসে যাওয়া এপ্রোচ স্থায়ীভাবে মেরামতের পদক্ষেপ নেয়া প্রয়োজন । এ বিষয়ে ডিজাইন পুনঃপরীক্ষা করে প্রয়োজনে ডিজাইন সংশোধনের মাধ্যমে এ্যাপ্রোচ পুনঃনির্মাণ করা যেতে পারে ;

১৯.২ কংক্রিট রিটেইনিং ওয়ালের উপরে বের হয়ে থাকা রড অপসারণ/ ঢালাইয়ের মাধ্যমে সম্পূর্ণ ঢেকে দেয়ার ব্যবস্থা করতে হবে;

১৯.৩ যেহেতু প্রকল্পের কাজ সমাপ্ত হয়োছে , সেহেতু রাজস্ব বাজেট /রক্ষণাবেক্ষণ খাত থেকে বিপদজনক বাঁকসমূহ পর্যন্ত সংখ্যক গাইড পোষ্ট/সাইন, সিগন্যাল স্থাপনের বিষয়ে সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর পদক্ষেপ গ্রহণ করতে পারে।