বক্তারমুন্সী-কাজীরহাট-দাগনভূঁইয়া সড়কের ১১তম কিলোমিটারে ছোট ফেনী নদীর উপর ৯৪.৩১ মিটার দীর্ঘ পিসি গার্ডার সেতু নির্মাণ শীর্ষক প্রকল্পের সমাপ্ত মূল্যায়ন প্রতিবেদন

(সমাপ্তঃ জুন, ২০১৭)।

০১।	প্রকল্পের নাম	:	বক্তারমুন্সীকাজীরহাটদাগনভূঁইয়া সড়কের১১তম কিলোমিটারে ছোট ফেনী নদীর উপর ৯৪.৩১ মিটারদীর্ঘ পিসি গার্ডার সেতু নির্মাণ
০২।	বাস্তবায়নকারী সংস্থা	:	সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর
০৩।	প্রশাসনিক মন্ত্রণালয়/বিভাগ	:	সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ, সড়ক পরিবহন ও সেতু মন্ত্রণালয়।
০৪।	পরিকল্পনা কমিশনের সংশ্লিষ্ট সেক্টর	:	ভৌত অবকাঠামো বিভাগ, পরিকল্পনা কমিশন।
০৫।	আইএমইডি'র সংশ্লিষ্ট সেক্টর	:	পরিবীক্ষণ ও মূল্যায়ন সেক্টর-২, বাস্তবায়ন পরিবীক্ষণ ও মূল্যায়ন বিভাগ (আইএমইডি)।
০৬।	প্রকল্প এলাকা	:	ফেনী জেলার সোনাগাজী এবং দাগনভূঁইয়া উপজেলা।

০৭। 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 ডিপিপি	সর্বশেষ সংশোধিত		মূল	সর্বশেষ সংশোধিত			
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮
১৪৫৫.৮২	১৬৭৪.০০	জুলাই ২০১৫ হতে জুন ২০১৭	জুলাই ২০১৫ হতে জুন ২০১৭	জুলাই ২০১৫ হতে জুন ২০১৭	জুলাই ২০১৫ হতে জুন ২০১৭	১৪.৯৯%	০.০০%

০৮। **প্রকল্পের পটভূমি ও উদ্দেশ্য:**

৮.১ পটভূমি:

বক্তারমুন্সী (সোনাগাজী)-কাজীরহাট-দাগনভূঁইয়া জেলা সড়কটি ফেনী জেলার সোনাগাজী উপজেলার বক্তারমুন্সী হতে শুরু হয়ে দাগনভূঁইয়া উপজেলাকে সংযুক্ত করেছে। এই জেলা সড়কটির ১১তম কিলোমিটারে ছোট ফেনী নদীর উপর মিয়াজীঘাট নামক স্থানে সেতু না থাকায় সড়কটির উভয় পার্শ্ব (সোনাগাজী ও দাগনভূঁইয়া উপজেলা) পরস্পর থেকে বিচ্ছিন্ন। এ প্রেক্ষিতে সোনাগাজী ও দাগনভূঁইয়া উপজেলার মধ্যে সরাসরি সড়ক যোগাযোগ প্রতিষ্ঠারলক্ষ্যে ১৪.৫৫ কোটি টাকা ব্যয় ও ০১/০৭/২০১৫ হতে ৩০/০৬/২০১৭ পর্যন্ত বাস্তবায়ন মেয়াদে মূল প্রকল্পটি ১৮/০৮/২০১৫ তারিখে মাননীয় পরিকল্পনা মন্ত্রী কর্তৃক অনুমোদিত হয়। পরবর্তীতে ১৬.৭৪ কোটি টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে ০১/০৭/২০১৫ হতে ৩০/০৬/২০১৭ পর্যন্ত বাস্তবায়ন মেয়াদে প্রকল্পটির ১ম সংশোধন ১২/০৪/২০১৭ তারিখে অনুমোদিত হয়।

৮.২ উদ্দেশ্য:

প্রকল্পটির মূল উদ্দেশ্য হচ্ছে ৯৪.৩১ মিটার দীর্ঘ পিসি গার্ডার সেতু নির্মাণের মাধ্যমে ফেনী জেলায় সোনাগাজী ও দাগনভঁইয়া উপজেলার মধ্যে সরাসরি সড়ক যোগাযোগ প্রতিষ্ঠা।

৯। প্রকল্পের মূল কাজ:

- ০১ টি ৯৪.৩১ মিঃ পিসি গার্ডার সেতু নির্মাণ,
- ১.০০ কিঃমিঃ নতুন পেভমেন্ট নির্মাণ (সার্ফেসিং ব্যতীত),
- ১.০০ কিঃমিঃ সার্ফেসিং (কার্পেটিং, সীলকোট),

- ❖ ৫৮৩৯৮.২৫ ঘঃমিঃ সড়ক বাঁধে মাটির কাজ,
- ❖ ২৭২০.০০ বঃমিঃ জিও-টেক্সটাইল ফিল্টার ফেব্রিক্স,
- ❖ ৪০০.০০ মিঃ সসার ড্রেন, ট্রাফিক সাইন ও সাইন পোষ্টসহ অন্যান্য কাজ সম্পন্ন করা হবে।

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

(লক্ষ টাকায়)

S. L No.	Items of Work (as per latest DPP	Unit	Target (as per DPP)		Actual Progress	
			Physical (Quantity)	Financial	Physical (Quantity)	Financial
	১	২	৩	৪	৫	৬
1.	Land acquisition	Hac.	1.32	258.00	1.32	258.00
2.	Construction of Road embankment	Cu.m	58398.25	115.53	58398.25	115.53
3.	New Pavement (without surfacing)	Km.	1.00	77.16	1.00	77.16
4.	Surfacing (carpeting seal coat)	Km.	1.00	37.76	1.00	37.76
5.	Construction of PC Girder Bridge	m	94.31	1019.55	94.31	1019.55
6.	Geotextile filter febric	Sq.m.	2720.00	4.70	2720.00	4.70
7.	C.C Block	Nos.	17000.00	109.74	17000.00	109.74
8.	Saucer Drain	m	400.00	17.42	400.00	17.42
9.	Traffic Sign & Sign Post	Nos.	41.00	0.86	41.00	0.86
10.	Toe wall	m	100.00	15.18	100.00	15.18
11.	U-Drain	m	100.00	8.10	100.00	8.10
12.	Guide Post	Nos.	500.00	10.00	500.00	10.00
	Total=			**1674.00**		**1674.00**

১১। **প্রকল্প পরিচালক সংক্রান্ত তথ্যাদিঃ**

ক্রমিক নং	প্রকল্প পরিচালকের নাম ও পদবী	দায়িত্বের ধরণ		কর্মকাল	
		পূর্ণকালীন	খন্ডকালীন	যোগদান	বদলী
১	২	৩	৪	৫	৬
১.	Mr. Junaid Ahsan Shibib Additional Chief Engineer RHD, Comilla Zone,	হ্যাঁ	-	২৪/০২/২০১৪	০৩/০১/২০১৭
২.	Mr. Md. Sahabuddin	হ্যাঁ	-	০৩/০১/২০১৭	৩০/০৬/২০১৭

ক্রমিক নং	প্রকল্প পরিচালকের নাম ও পদবী	দায়িত্বের ধরণ		কর্মকাল	
		পূর্ণকালীন	খন্ডকালীন	যোগদান	বদলী
১	২	৩	৪	৫	৬
	Khan Additional Chief Engineer RHD, Comilla Zone, Comilla.				

১২। **ক্রয় সংক্রান্ত তথ্যাদিঃ**

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

Name of Transport	Number as per ১st RDPP	Procured with date	Transferred to Transport Pool with date	Transferred to O & M with date	Condemned/Damaged with date	Remarks
১	২	৩	৪	৫	৬	৭
-	-	-	-	-	-	এই প্রকল্পে কোন গাড়ী ক্রয় করা হয়নি।

১২.২ **পণ্য, কার্য ও সেবা ক্রয়ঃ** অনুমোদিত ১ম সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী প্রকল্পটির জন্য পণ্য ও সেবা কাজের জন্য ক্রয় কার্যক্রম ছিল না। মূল পূর্ত কাজ ১ টি প্যাকেজের মাধ্যমে সম্পন্ন করার সংস্থান ছিল। পিসিআর এ উল্লেখিত তথ্যানুযায়ী ১ টি প্যাকেজের দরপত্র সংক্রান্ত প্রধান প্রধান তথ্য নিম্নরূপ:

(লক্ষ টাকায়)

নং	প্যাকেজ/কাজের নাম	-প্রাক্কলিত ব্যয় -চুক্তি মূল্য	-দরপত্র আহবানের তারিখ -চুক্তির তারিখ -চুক্তি অনুযায়ী কাজ সমাপ্তির তারিখ -প্রকৃত সমাপ্তির তারিখ	মন্তব্য
০১	Construction of ৯৪.৩১ M. long PC. Girder Bridge on Chota Feni River at ১১th Km. (Gap No. ১১/২)of Baktermunshi-Kazirhat-Dagonbhuian Road (Z-১৪২৫) under Feni Road Division.	১৪৫৫.৮২ ১৪৮১.২৬	০৩/০১/২০১৬ ০১/০৩/২০১৬ ০৯/০৯/২০১৭ ১০/০৬/২০১৭	কার্যাদেশের চুক্তির মেয়াদকালের চেয়ে ০৩ (তিন) মাস আগেই কাজটি সম্পন্ন হয়।

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

(লক্ষ টাকায়)

অর্থ বছর	মূল ডিপিপি অনুযায়ী লক্ষ্যমাত্রা	সর্বশেষ সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী লক্ষ্যমাত্রা	আরএডিপি বরাদ্দ	অবমুক্ত	ব্যয়
২০১৫-১৬	৫০০.০০	৫০০.০০	৫০০.০০	৫০০.০০	৫০০.০০
২০১৬-১৭	১১৭৪.০০	১১৭৪.০০	১১৭৪.০০	১১৭৪.০০	১১৭৪.০০
সর্বমোটঃ	**১৬৭৪.০০**	**১৬৭৪.০০**	**১৬৭৪.০০**	**১৬৭৪.০০**	**১৬৭৪.০০**

১৪। **প্রকল্প পরিদর্শনঃ** ১৩/০৫/২০১৮ তারিখে আইএমইডির সহকারী পরিচালক (সড়ক) জনাব মুহাম্মদ মিজানুর রহমান মিয়া কর্তৃক প্রকল্পটি সরেজমিন পরিদর্শন করা হয়। পরিদর্শনকালে প্রকল্প সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তাগণ উপস্থিত ছিলেন। পরিদর্শনের আলোকে পর্যবেক্ষণ নিম্নরূপঃ

১৪.১ **ভূমি অধিগ্রহণ:** অনুমোদিত আরডিপিপিতে ১.৩২ হেক্টর ভূমি অধিগ্রহণের জন্য ২৫৮.০০ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। পিসিআর অনুযায়ী ১.৩২ হেক্টর ভূমি অধিগ্রহণের জন্য ২৫৮.০০ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে। পরিদর্শনকালে জানা যায়, মূলত সড়ক প্রশস্তকরণের জন্য ভূমি অধিগ্রহণের প্রয়োজন হয়েছে এবং জেলা প্রশাসকের কার্যালয়ের ব্যয় প্রাক্কলন অনুযায়ী ভূমি অধিগ্রহণের অর্থ ব্যয় করা হয়েছে।

১৪.২ **সড়ক বাঁধ নির্মাণ:** অনুমোদিত ১ম সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী সড়ক বাঁধ নির্মাণের নিমিত্ত ৫৮৩৯৮.২৫ ঘনমিটার মাটির কাজের জন্য ৫৮৩৯৮.২৫ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। পিসিআর অনুযায়ী ৫৮৩৯৮.২৫ ঘনমিটার মাটির কাজের জন্য ৫৮৩৯৮.২৫ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে।

১৪.৩ **পিসি গার্ডার ব্রীজ নির্মাণঃ** অনুমোদিত ১ম সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী ৯৪.৩১ মিঃ দীর্ঘ পিসি গার্ডার নির্মাণের জন্য ১০৭৯.৫৫ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। পরিদর্শনে দেখা যায়, বক্তারমুন্সী (সোনাগাজী)-কাজীরহাট-দাগনভূঁইয়া জেলা সড়কটির ১১তম কিলোমিটারে ছোট ফেনী নদীর উপর মিয়াজীঘাট নামক স্থানে পিসি গার্ডার সেতু নির্মাণ করা হয়েছে। সেতুটি দিয়ে সোনাগাজী ও দাগনভূঁইয়া উপজেলার মধ্যে যোগাযোগ স্থাপিত হয়েছে। পরিদর্শনের সময় সেতুর দক্ষিণ প্রান্তে মূল ব্রীজ সংলগ্ন এ্যাপ্রোচ সড়কে রেইনকাটের মাধ্যমে প্রায় ১ ফুট বৃত্তাকার গর্ত সৃষ্টি হয়েছে দেখা যায়। ব্রীজের নির্মাণ কাজের ফিনিসিং ভাল হয়নি প্রতীয়মান হয়।

১৪.৪ **নতুন পেভমেন্টসহ এপ্রোচ সড়ক নির্মাণ:** অনুমোদিত ১ম সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী ১কিঃমিঃ এ্যাপ্রোচ সড়কসহ নতুন পেভমেন্ট নির্মাণের জন্য ১১৪.৯২ লক্ষ টাকা র সংস্থান রাখা হয়। সেতুর উত্ তর প্রান্তে এ্যাপ্রোচ সড়কসহ নতুন পেভমেন্ট নির্মাণ করা হয়েছে এবং উক্ত পেভমেন্ট ভাল রয়েছে পরিদর্শনকালে দেখা যায়।

১৪.৫ **রক্ষাপ্রদ কাজঃ** প্রকল্পের আওতায় রক্ষাপ্রদ কাজের নিমিত্ত ২৭২০.০০ বর্গ মিটার জিও-টেক্সটাইল ফিল্টার ফেব্রিকস এর জন্য ৪.৭০ লক্ষ টাকা, ১৭০০০.০০ বর্গ মিটার সিসি ব্লক এর জন্য ১০৯.৭৪ লক্ষ টাকা, ১০০.০০ মিটার টো ওয়াল এর জন্য ১৫.১৮ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। সেতু সংলগ্ন কিছু কিছু জায়গায় সিসি ব্লক দেবে (আন্ডুলেশন) ও ভেঙ্গে গেছে দেখা যায়। সিসি ব্লক স্থাপনের পূর্বে যথাযথভাবে কম্প্যাকশন না করায় আন্ডুলেশন সৃষ্টি হয়েছে বলে আপাতত প্রতীয়মান হয়। ক্ষতিগ্রস্থ সিসি ব্লকের রক্ষাপ্রদ কাজ মেরামত করে সমস্ত ত্রুটিসমূহ সংশোধনের করা প্রয়োজন। পরিদর্শনকালে দেখা যায় কিছু জায়গায় টো ওয়াল এর কাজ করা হয়েছে। সিসি ব্লকের নির্মাণ কাজ নিম্নমানের বলে মনে হয়েছে।

১৪.৬ ট্রাফিক সাইন, সাইন পোষ্ট এবং গাইড পোষ্ট নির্মাণ: অনুমোদিত ডিপিপি ও পিসিআর অনুযায়ী দেখা যায়, ৪১.০০ টি ট্রাফিক সাইন ও সাইন পোষ্ট এবং ৫০০টি গাইড পোষ্ট নির্মাণ/স্থাপনের সংস্থান রাখা হয়। পরিদর্শনকালে দেখা যায় যে, ব্রীজ এ্যাপ্রোচ এর দুই পাশে ও বাঁক সংশ্লিষ্ট স্থানে গাইড পোষ্ট স্থাপন করা হয়েছে। এছাড়াও অনেক জায়গায় ট্রাফিক ও সাইন পোষ্ট স্থাপন করা হয়েছে।

১৪.৭ অন্যান্য কাজ: প্রকল্পের আওতায় পানি নিষ্কাশনের নিমিত্ত ৪০০.০০ মিটার সসার ড্রেন নির্মাণের জন্য ১৭.৪২ লক্ষ টাকা এবং ১০০.০০ মিটার ইউড্রেন নির্মাণের জন্য ৮.১০ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। পরিদর্শনকালে দেখা যায়, অনেক জায়গায় সসার ড্রেন ও ইউড্রেন নির্মাণ করা হয়েছে। এ্যাপ্রোচ সড়ক সংলগ্ন ড্রেনে ময়লা/আবর্জনা জমে রয়েছে যা পরিষ্কার করা প্রয়োজন।

১৫। **প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জনঃ**

পরিকল্পিত	অর্জন
প্রকল্পের মূল উদ্দেশ্য হলো- ফেনী জেলা র সোনাগাজী ও দাগনভুঁইয়া উপজেলার মধ্যে ছোট ফেনী নদীর উপর ৯৪.৩১ মিটার দীর্ঘ পিসি গার্ডার সেতু নির্মাণের করে সরাসরি সড়ক যোগাযোগ প্রতিষ্ঠা করার মাধ্যমে নিরাপদ ও উন্নততর সড়ক যোগাযোগ স্থাপন এবং প্রকল্প এলাকার আর্থ-সামাজিক অবস্থার উন্নয়ন।	প্রকল্পের আওতায় সওজ-এর কুমিল্লা জোনের আওতাধীন ফেনী সড়ক বিভাগের সোনাগাজী ও দাগন ভুঁইয়া উপজেলার মধ্যে ছোট ফেনী নদীর উপর ৯৪.৩১ মিটার দীর্ঘ পিসি গার্ডার সেতু করা হয়েছে। ফলে নিরাপদ ও উন্নততর সড়ক যোগাযোগ স্থাপনের মাধ্যমে এলাকার আর্থ-সামাজিক অবস্থার উন্নয়ন সাধিত হয়েছে বিধায় উদ্দেশ্য অর্জিত হয়েছে। তবে ক্ষেত্র বিশেষে নিম্নমানের কাজ হওয়ায় এ্যপ্রোচ সড়কসমূহ সেতুটির স্থায়ীত্ব নিয়ে সংশয় রয়েছে ।

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

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

১৮। **প্রকল্প বাস্তবায়ন সমস্যা:** প্রকল্প বাস্তবায়নে কোন ধরণের সমস্যার সম্মুখীন হতে হয়নি।

১৯। **বিশেষ পর্যবেক্ষণ:**

১৯.১ পরিদর্শনকালে সেতুর দক্ষিণ প্রান্তে মূল ব্রীজ সংলগ্ন এ্যাপ্রোচ সড়কে রেইনকাটের মাধ্যমে প্রায় ১ ফুট বৃত্তাকার গর্ত সৃষ্টি হয়েছে দেখা যায়। প্রকল্পটির সম্পাদিত কাজের ডিফেক্ট লায়াবিলিটি পিরিয়ড অতিক্রম করায় জরুরীভিত্তিতে সড়ক বিভাগের নিজস্ব রুটিন রক্ষণাবেক্ষণের কর্মসূচি (পিএমপি)-এর মাধ্যমে ব্রীজ সংলগ্ন এ্যাপ্রোচ সড়কে রেইনকাটে সৃষ্ট বৃত্তাকার গর্ত কম্প্যাকশনপূর্বক মেরামত করা প্রয়োজন।

১৯.২ পরিদর্শনকালে দেখা যায়, সেতু সংলগ্ন কিছু কিছু জায়গায় সিসি ব্লক দেবে (আন্ডুলেশন) ও ফেটে গেছে দেখা যায়। এছাড়া, সিসি ব্লকগুলো অসমান হওয়ায় ও তা স্থাপনের সময় অদক্ষতার কারণে বেশি ফাঁক রয়েছে বলে প্রতীয়মান হয়। সিসি ব্লক স্থাপনের পূর্বে যথাযথভাবে কম্প্যাকশন না করায় আন্ডুলেশন সৃষ্টি হয়েছে বলে আপাতত প্রতীয়মান হয়। ক্ষতিগ্রস্থ সিসি ব্লকের মাধ্যমে রক্ষাপ্রদ কাজ মেরামত করে সমস্ত ত্রুটিসমূহ সংশোধনের করা প্রয়োজন।

১৯.৩ এ্যাপ্রোচ সড়কসহ ১ কি:মি: পেভমেন্ট নির্মাণ করা হয়েছে। পরিদর্শনকালে উক্ত পেভমেন্টের কাজ ভাল রয়েছে দেখা যায়। এছাড়া, কিছু কিছু জায়গায় সফট সোল্ডারে রেইনকোট সৃষ্টি হয়েছে যা মেরামত করা প্রয়োজন।

১৯.৪ মূল সেতু ও এ্যাপ্রোচের সংযোগ স্থলে অসমান/আন্ডুলেশন সৃষ্টি হয়েছে যা সংশোধন করা প্রয়োজন।

২০। **প্রকল্পের বাস্তবায়ন কাজের উল্লেখ্যযোগ্য স্থির চিত্র:**



চিত্র-১: রক্ষাপ্রদ কাজের একাংশ



চিত্র-১: মূল সেতু ও এ্যাপ্রোচ সড়কের অসমান সংযোগ স্থল



চিত্র-৩: এ্যাপ্রোচ সড়কের একাংশসহ নির্মিত সেতুর উপরের অংশ



চিত্র-৪: নির্মিত সেতুর নিচের অংশ



চিত্র-৫ : এ্যাপ্রোচ সড়কসহ নির্মিত পেভমেন্ট



চিত্র-৬ : কিছু জায়গায় আন্ডুলেশন পরিলক্ষিত সেতুর সিসি ব্লক দ্বার রক্ষাপ্রদ কাজ

২১। **মতামত/সুপারিশঃ**

২১.১ সেতুর দক্ষিণ প্রান্তে মূল ব্রীজ সংলগ্ন এ্যাপ্রোচ সড়কে রেইনকাটের মাধ্যমে সৃষ্ট বৃত্তাকার গর্তটি জরুরীভিত্তিতে কম্প্যাকশনপূর্বক মেরামত করতে হবে-যাতে বড় গর্ত সৃষ্টি হয়ে এ্যাপ্রোচ ক্ষতিগ্রস্থ হতে না পারে।

২১.২ রক্ষাপ্রদ কাজে ব্যবহৃত বিভিন্ন জায়গায় দেবে (আন্ডুলেশন) যাওয়া/ফেটে যাওয়া ও ফাঁক হয়ে যাওয়া সিসি ব্লক মেরামত করে সমস্ত ত্রুটিসমূহ সংশোধন করতে হবে।

২১.৩ এ্যাপ্রোচ সড়কসহ ১ কি:মি: পেভমেন্টের কাজ আপাতত ভাল থাকলেও কিছু কিছু জায়গায় রেইনকাটের মাধ্যমে সফট সোল্ডার ক্ষতিগ্রস্থ হয়েছে যা পর্যাপ্ত সফট সোল্ডার দিয়ে দ্রুত মেরামত করতে হবে। যাতে সফট সোল্ডার ক্ষতিগ্রস্ত/ভেঙ্গে গিয়ে মূল পেভমেন্ট ক্ষতিগ্রস্থ না হয়।

২১.৪ মূল সেতু ও এ্যাপ্রোচের সংযোগ স্থলে অসমান/আন্ডুলেশন সৃষ্টি হয়েছে যা সংশোধন করা প্রয়োজন।

২১.৫ সমাপ্ত প্রকল্পটির দ্রুত External ও Internal Audit সম্পন্ন করতে হবে;

২১.৬ উল্লেখিত পর্যবেক্ষণের আলোকে অনুচ্ছেদ ২১.১ হতে ২১.৫ এর বিষয়ে গৃহীত ব্যবস্থা সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ আগামী ১ মাসের মধ্যে আইএমইডিকে অবহিত করবে।

রাজাপুর-কাঠালিয়া-আমুয়া-বামনা-পাথরঘাটা সড়কের ৩২তম কিমিএ আমুয়া বিশখালী নদীর উপর ২১৭.৬৮ মিটার দীর্ঘ পিসি গার্ডার সেতু নির্মাণ শীর্ষকপ্রকল্পের সমাপ্তি মূল্যায়ন প্রতিবেদন

(সমাপ্তঃ জুন, ২০১৭)

১। প্রকল্পের নাম : **রাজাপুর-কাঠালিয়া-আমুয়া-বামনা-পাথরঘাটা সড়কের ৩২তম কিমিএ আমুয়া বিশখালী নদীর উপর ২১৭.৬৮ মিটার দীর্ঘ পিসি গার্ডার সেতু নির্মাণ।**

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

৩। বাস্তবায়নকারী সংস্থা : সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর।

৪। প্রকল্প এলাকা : ঝালকাঠি জেলার কাঠালিয়া 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	সংশোধিত		মূল	১ম সংশোধিত			
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮
৪০৪৬.৬৮	৪৫৫৭.০০	৩৪৮০.০০	০১-০৬-২০১৩ থেকে ৩১-০৫-২০১৬	০১-০৬-২০১৩ থেকে ৩০-০৬-২০১৭	০১-০৬-২০১৩ থেকে ৩০-০৬-২০১৭	--	৩৬.০৭%

নোট: প্রকল্পটি বিশেষ সংশোধিত অনুমোদিত ব্যয় ও মেয়াদে বাস্তবায়িত হয়েছে।

৬.০। **প্রকল্পের পটভূমি ও উদ্দেশ্য:**

৬.১ **পটভূমি :** রাজাপুর-কাঠালিয়া-আমুয়া-বামনা-পাথরঘাটা সড়কটি একটি গুরুত্বপূর্ণ জেলা মহাসড়ক (Z-৮৭০৮)। বরিশাল-ঝালকাঠি-ভান্ডারিয়া-পিরোজপুর আঞ্চলিক মহাসড়কের ৩২তম কি:মি:এ রাজাপুর উপজেলা শহর থেকে শুরু হয়ে কাঠালিয়া উপজেলা, আমুয়া বন্দর হয়ে বরগুনা জেলার পাথরঘাটা উপজেলা শহরে শেষ হয়েছে। সড়কের মোট দৈর্ঘ্য ৬৫.০০ কি:মি:। বরগুনা জেলা ও পাথরঘাটা উপজেলার জনসাধারণ তাদের উৎপাদিত কৃষিপণ্যসহ অন্যান্য মালামাল এ সড়ক পথে ঝালকাঠি , বরিশাল, খুলনা ও ঢাকাসহ দেশের অন্যান্য অঞ্চলে পরিবহন করে থাকে। উক্ত সড়কের ৩২তম কি:মি:এ আমুয়া ফেরীঘাট। ফেরীঘাট দিয়া উৎপাদিত পণ্য , যানবাহন স্বল্প সময়ে পার হতে পারে না। এ পরিপ্রেক্ষিতে আমুয়া ফেরীঘাট স্থলে ২১৭.৬৮মিটার ১টি পিসি গার্ডার সেতু নির্মাণের জন্য প্রকল্প প্রস্তাব পরিকল্পনা কমিশনের ভৌত অবকাঠামো বিভাগে প্রেরণ করা হলে পিইসি সভার সিদ্ধান্তের আলোকে প্রকল্পটি বাস্তবায়নের উদ্যোগ গ্রহণ করা হয়।

৬.২ উদ্দেশ্য: প্রকল্পের মূল উদ্দেশ্য হলো **রাজাপুর-কাঠালিয়া-আমুয়া-বামনা-পাথরঘাটা সড়কের ৩২তম কিমিএ আমুয়া বিশখালী নদীর উপর ২১৭.৬৮ মিটার দীর্ঘ পিসি গার্ডার** সেতু নির্মাণের মাধ্যমে নিরবচ্ছিন্ন সড়ক যোগাযোগ ব্যবস্থা স্থাপন।

৭। প্রকল্পের মূল কাজ:

- ভূমি অধিগ্রহণ-৪.৮৮ হেক্টর;
- মাটির কাজ ০.৯০ লঃ ঘঃমিঃ;

- এ্যাপ্রোচ সড়ক সার্ফেসিংসহ ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট নির্মাণ ২.৬৫ কিঃমিঃ;
- পিসি গার্ডার ব্রীজ নির্মাণ-২১৭.৬৮ মিটার (১টি);
- কালভার্ট নির্মাণ-১৬.০০ মিটার (৫টি) ।
- সিসি ব্লক উইথ জিও টেক্সটাইল-৩৯.১৮ মিটার।
- নদী শাসন-৭৫০০.০০ বর্গমিটার।
- কংক্রিট পোস্ট-৬০০.০০টি।

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

(Financial Figure in Lac Tk)

Sl. No	Items of Work (as per latest RDPP	Unit	Target (as per RDPP)		Actual Progress		deviation (±)
			Physical (Quantity)	Financial	Physical (Quantity)	Financial	
	১	২	৩	৪	৫	৬	৭
	Revenue Component						
	Supply & Service						
০১	Publications & Tendering	LS	--	1.00	--	--	
০২	Laboratory Testing	LS	--	1.00	--	--	
	Sub total (A)	--		2.00	--	--	
	Capital Component						
	Land Acquistion/ Purchase of Land & Landed Properties of Assets						
০১	Land Acquisition	Hector	4.88	1054.25	4.87	764.29	72.49%
	Civil Work						
০২	Earthwork for Approach	L.cum	0.90	225.00	0.53	131.47	58.43%
০৩	Flexible Pavement:						
	a. Construction of New Pavement (৫.৫০m)	km	2.65	322.37	1.90	231.80	72.00%
	b. Surfacing (Carpeting & Seal Coat) (৫.৫০m)	km	2.65	112.33	1.84	78.20	69.61%
	c. Construction of Hard Shoulder (২x০.৯০m)	km	2.65	120.47	1.81	82.23	68.25%

Sl. No	Items of Work (as per latest RDPP	Unit	Target (as per RDPP)		Actual Progress		deviation (±)
			Physical (Quantity)	Financial	Physical (Quantity)	Financial	
০৪	Construction of PC Girder Bridge (১-No)	m	217.68	1987.42	217.68	1873.26	94.25%
০৫	Construction of RCC Box Culvert (৫-Nos)	m	16.00	96.00	3.00	18.00	18.75%
০৬	CC Block with Geo-textile (For Abutment)	m	39.18	124.98	25.08	80.00	64.00%
০৭	River Protection Work	sqm	7500.00	315.90	4276.12	180.11	57.00%
০৮	Construction of Saucer Drain	m	2000.00	4.86	2000.00	4.86	
০৯	Sign, Signal, Guard Post, Road Marking:						
	a. Traffic Sign	No(s)	4.00	0.22	4.00	0.22	100%
	b. Sign Post	No(s)	4.00	0.10	4.00	0.10	100%
	c. Concrete Post	No(s)	600.00	27.00	600.00	27.00	100%
	d. Road Marking	sqm	805.00	8.46	805.00	8.46	100%
	Sub total (B)	--		4399.36	--	3480.00	79.10%
	Total (A+B)			4401.36		3480.00	79.06%
	C. Physical Contingency (২.০০%)	-	-	77.82	-	0	
	D. Price Contingency (২.০০%)	-	-	77.82	-	0	
	Grand Total (A+B+C+D)=			**4557.00**		**3480.00**	**76.36%**

৯। প্রকল্প পরিচালক সংক্রান্ত তথ্যাদিঃ

ক্রমিক নং	প্রকল্প পরিচালকের নাম ও পদবী	দায়িত্বের ধরণ		কর্মকাল	
		পূর্ণকালীন	খন্ডকালীন	যোগদান	বদলী
১	২	৩	৪	৫	৬
১	Tapash Kumar Paul Addl. Chief Engineer, RHD, Barisal Zone, Barisal	-	খন্ডকালীন	১৬/০২/২০১২	৩০/১২/২০১৩

ক্রমিক নং	প্রকল্প পরিচালকের নাম ও পদবী	দায়িত্বের ধরণ		কর্মকাল	
		পূর্ণকালীন	খন্ডকালীন	যোগদান	বদলী
১	২	৩	৪	৫	৬
২	Md. Imdad Hossain Addl. Chief Engineer, RHD, Barisal Zone, Barisal	-	খন্ডকালীন	০৮/০১/২০১৪	২৪/১০/২০১৬
৩	Md. Ashraful Alam Addl. Chief Engineer, RHD, Barisal Zone, Barisal	-	খন্ডকালীন	২৪/১০/২০১৬	৩০/০৬/২০১৭ প্রকল্প সমাপ্তি পর্যন্ত

১০। **ক্রয় সংক্রান্ত তথ্যাদিঃ**

পণ্য, কার্য ও সেবা ক্রয়ঃ (পণ্য ও কার্য ২০০.০০ লক্ষ টাকার উপরে এবং সেবা ১০০.০০ লক্ষ টাকার উপরে) প্রকল্পের অনুমোদিত ডিপিপি অনুযায়ী মূল পূর্ত কাজ ২টি প্যাকেজের মাধ্যমে সম্পন্ন করার সংস্থান ছিল। পিসিআর এ উল্লেখিত তথ্যানুযায়ী ১টি প্যাকেজের আওতায় পূর্ত কাজ সম্পাদন করা হয়েছে। দরপত্র সংক্রান্ত প্রধান প্রধান তথ্য নিম্নরূপ:

Description of procurement (Goods/works/Consultancy as per bid document)	Tender/Bid/Proposal Cost (in Corer Taka)		Tender/Bid/Proposal		Date of Completion of works/Services and supply of Goods	
	As per DPP (Revised)	Contracted value (Revised)	Invitation date	Contract Signing/L.C. Opening date	As per contract & Approved revised	Actual
১	২	৩	৪	৫	৬	৭
০১. Construction of ২১৭.৬৮m Long PC Girder Bridge over Amua Bishkhali River at ৩২nd Km of Rajapur-Kathalia-Amua-Bamna-Patharghata Road (Z-৮৭০৮)	৩৩.৪৫১১	২৮.১২৯৮	২৯/০৪/১৪	১২/১০/১৪	১১/১০/১৬ ০৬/০৩/১৭	০৬/০৩/১৭

১১। **পিসিআর এ উল্লেখিত বছরভিত্তিক বরাদ্দ ও ব্যয়:** (লক্ষ টাকায়)

অর্থবছর	ডিপিপি অনুযায়ী বরাদ্দ	এডিপি/আরএডিপি বরাদ্দ	টাকা অবমুক্তি	ব্যয়
১	২	৩	৪	৫
২০১২-১৩	০.০০	০.০০	০.০০	০.০০
২০১৩-১৪	১০০.০০	১০০.০০	১০০.০০	১০০.০০
২০১৪-১৫	১৫০০.০০	১৫০০.০০	১৫০০.০০	১৫০০.০০

অর্থবছর	ডিপিপি অনুযায়ী বরাদ্দ	এডিপি/আরএডিপি বরাদ্দ	টাকা অবমুক্তি	ব্যয়
১	২	৩	৪	৫
২০১২-১৩	০.০০	০.০০	০.০০	০.০০
২০১৫-১৬	৯০০.০০	৯০০.০০	৯০০.০০	৯০০.০০
২০১৬-১৭	৯৮০.০০	৯৮০.০০	৯৮০.০০	৯৮০.০০
মোট=	**৩৪৮০.০০**	**৩৪৮০.০০**	**৩৪৮০.০০**	**৩৪৮০.০০**

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

১৩। **সাধারণ পর্যবেক্ষণ:**

১৩.১ **প্রকল্পের অনুমোদন, মেয়াদ বৃদ্ধি ও সংশোধনঃ** মূল প্রকল্পটি ৪ ০৪৬.৬৮ লক্ষ টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে জুন,২০১৩ হতে মে,২০১৬ মেয়াদে বাস্তবায়নের জন্য গত ১০/০৯/২০১৩ তারিখে অনুষ্ঠিত একনেক সভায় অনুমোদিত হয়। ভূমি অধিগ্রহণ ব্যয় বৃদ্ধির কারণে (০২ জুন, ২০১ ৫ তারিখে) ডিপিইসি সভার সুপারিশক্রমে সময় বৃদ্ধি না করে বিশেষ সংশোধিত অনুমোদিত ৪৫৫৭.০০ লক্ষ টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে বাস্তবায়নের সুপারিশ করা হয়। পরবর্তীতে ভূমি অধিগ্রহণ কার্যক্রম বিলম্বিত হওয়ায় ব্যয় বৃদ্ধি ব্যতিরেকে প্রকল্পের বাস্তবায়ন মেয়াদ জুন,২০১৭ পর্যন্ত (১বছর-১মাস) বৃদ্ধি করে ১ম বার সংশোধন করা হয়।

(লক্ষ টাকায়)

	মেয়াদকাল	প্রাক্কলিত ব্যয়
মূল অনুমোদিত	০১/০৬/২০১৩ হতে ৩১/০৫/২০১৬	৪০৪৬.৬৮
বিশেষ সংশোধন (ডিপিইসি সভার সুপারিশক্রমে)	--	৪৫৫৭.০০
১ম বার ব্যয় বৃদ্ধি ব্যতিরেকে মেয়াদ বৃদ্ধি	০১/০৬/২০১৩ হতে ৩০/০৬/২০১৭	--

১৩.২ **সার্বিক অগ্রগতিঃ** প্রকল্পের আওতায় জুন, ২০১ ৭ পর্যন্ত ক্রমপুঞ্জিত আর্থিক অগ্রগতি হয়েছে ৩৪৮০.০০ লক্ষ টাকা যা অনুমোদিত প্রাক্কলিত ব্যয়ের ৭৬.০০% এবং বাস্তব অগ্রগতি ১০০%।

১৪। **প্রকল্প পরিদর্শনঃ** গত ২৫/০১/২০১৮ তারিখে আইএমইডি'র উপ-পরিচালক মো: সগীর হোসেন কর্তৃক প্রকল্পটি সরেজমিন পরিদর্শন করা হয়। পরিদর্শনকালে সড়ক বিভাগের কর্মকর্তাগণ উপস্থিত ছিলেন। পরিদর্শন পর্যবেক্ষণ নিম্নরূপঃ

১৪.১ **ভূমি হুকুম দখল:** অনুমোদিত বিশেষ সংশোধিত ডি পিপিতে ৪.৮৮ হেক্টর ভূমি হুকুম দখল করার লক্ষ্যে ১০৫৪.২৫ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। প্রকল্প মেয়াদে ডিপিপির সংস্থান অনুযায়ী ৪.৮৭ হেক্টর ভূমি হুকুম দখল করা হয়েছে এবং এ খাতে বরাদ্দকৃত অর্থের বিপরীতে ৭৬৪.২৯ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে। এ খাতে আর্থিক অগ্রগতি ৯২.৪১% হলেও বাস্তব অগ্রগতি ১০০% হয়েছে মর্মে পিসিআর এ উল্লেখ করা হয়েছে। পরিদর্শনে দে খা যায় শতভাগ ভূমি অধিগ্রহণ সম্পন্ন হয়েছে। তবে অধিগ্রহণকৃত ভূমির সেতুর এ্যাপ্রোচের উভয় পাশে মসজিদ , কবরস্থান ও মন্দির থাকায় এ্যাপ্রোচ সড়ক কিছুটা সংকোচিত হয়েছে। এ বিষয়ে নির্বাহী প্রকৌশলীকে জিজ্ঞাসা করা হলে তিনি জানান যে , স্থানীয় জনগণের দাবীর কারণে মসজিদ , কবরস্থান ও মন্দির অংশে কিছুটা সংকোচিত করা হয়েছে মর্মে অবহিত করেন।

ভূমি অধিগ্রহণের পূর্বে পরীক্ষা-নিরীক্ষা না করার কারণে এমনটি হয়েছে মর্মে প্রতীয়মান হয়। এ বিষয়ে সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগকে ভূমি অধিগ্রহণের ক্ষেত্রে আরও বেশী যত্নবান হতে হবে।

১৪.২ **এপ্রোচ সড়ক মাটি র কাজ:** অনুমোদিত বিশেষ সংশোধিত ডি পিপিতে ০.৯০ ল. ঘ. মিটার এপ্রোচ সড়কে মাটির কাজের জন্য ২২৫.০০ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। প্রকল্প মেয়াদে ০.৫৩ লক্ষ ঘন মিটার মাটির কাজ করা হয়েছে এবং এ খাতে বরাদ্দকৃত অর্থের বিপরীতে ১৩১.৪৭ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে। এ খাতে আর্থিক অগ্রগতি ৫৮.৪৩% এবং বাস্তব অগ্রগতি ১০০% হয়েছে মর্মে পিসিআর এ উল্লেখ করা হয়েছে। পরিদর্শনকালে ২.৬৫ কিঃমিঃ সেতুর সংযোগ সড়ক নির্মাণে এ মাটি ব্যবহার করা হয়েছে দেখা যায়। এ্যাপ্রোচ সড়কের বিভিন্ন স্থানে মাটি ধ্বসে গেছে ও গর্তের সৃষ্টি হয়েছে। এ বিষয়ে নির্বাহী প্রকৌ শলী জানান যে , বন্যার কারণে এমনটি হয়েছে। তবে ঠিকাদারের Liability Period চলমান আছে বিধায় শ্রীঘ্রই সংস্কার কাজ শুরু করা হবে।



চিত্র-১: নির্মিত সংযোগ সড়কের সৃষ্ট রেইনকাট



চিত্র-২: নির্মিত সংযোগ সড়কের শোল্ডারের ধ্বসে যাওয়া মাটি

১৪.৩ **ফ্লেক্সিবল পে ভমেন্ট নির্মাণ (এপ্রোচ সড়ক):** অনুমোদিত বিশেষ সংশোধিত ডি পিপিতে ২.৬৫ কি: মি: ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট নির্মাণ (এপ্রোচ সড়ক) বাবদ ৫৫৫.১৭ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। প্রকল্প মেয়াদে ২.১২৫ কি: মিটার ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট নির্মাণ (এপ্রোচ সড়ক) কাজ করা হয়েছে এবং এ খাতে বরাদ্দ কৃত অর্থের বিপরীতে ৩৯২.২৩ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে। এ খাতে আর্থিক অগ্রগতি ৭০.৬৫% এবং বাস্তব অগ্রগতি ১০০% হয়েছে মর্মে পিসিআর এ উল্লেখ করা হয়েছে। পরিদর্শনকালে দেখা যায় , পেভমেন্টর কয়েকটি স্থান দেবে গেছে। এছাড়া পুরো পেভমেন্ট ভাল আছে।



চিত্র-৩: নির্মিত সংযোগ সড়কের ক্ষতিগ্রস্ত পেভমেন্ট



চিত্র-৪: নির্মিত সংযোগ সড়কের অক্ষত পেভমেন্ট

১৪.৪ **পিসি গার্ডার ব্রিজ নির্মাণ (১টি):** অনুমোদিত বিশেষ সংশোধিত ডিপিপিতে সড়ক উন্নয়নের জন্য ২১৭.৬৮ মিটার ১টি পিসি গার্ডার ব্রিজ নির্মাণ বাবদ ১৯৮৭.৪২ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। প্রকল্প মেয়াদে ১টি পিসি গার্ডার ব্রিজ নির্মাণ করা হয়েছে এবং এখাতে বরাদ্দকৃত অর্থের বিপরীতে ১৮৭৩.২৬ লক্ষ টাকা ব্যয় দেখানো হয়েছে। এ খাতে আর্থিক অগ্রগতি ৯৪.২৫% এবং বাস্তব অগ্রগতি ১০০% হয়েছে মর্মে পিসিআর এ উল্লেখ করা হয়েছে। পরিদর্শনকালে পিসি গার্ডার সেতুর প্রান্তে গর্ত হয়েছে দেখা যায়। এ বিষয়ে নির্বাহী প্রকৌশলী কে সংস্কার করার প্রয়োজনীয় উদ্যোগ গ্রহণ করার পরামর্শ প্রদান করা হয়।




চিত্র-৫ ও ৬ : নির্মিত পিসি গার্ডার সেতু




চিত্র-৭ ও ৮ : সেতুর ক্ষতিগ্রস্থ কিনারা

১৪.৫ **আরসিসি বক্স কালভার্ট নির্মাণ (৫টি):** অনুমোদিত বিশেষ সংশোধিত ডিপিপিতে সড়ক উন্নয়নের জন্য ১৬.০০ মিটার ৫টি আরসিসি বক্স কালভার্ট নির্মাণ বাবদ ৯৬.০০ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। প্রকল্প মেয়াদে ৩.০০ মিটার ৩টি আরসিসি বক্স কালভার্ট নির্মাণ করা হয়েছে এবং এখাতে বরাদ্দকৃত অর্থের বি পরীতে ১৮.০০ লক্ষ টাকা ব্যয় দেখানো হয়েছে। এ খাতে আর্থিক অগ্রগতি ১৮.৭৫% এবং বাস্তব অগ্রগতি ১০০% হয়েছে মর্মে পিসিআর এ উল্লেখ করা হয়েছে। পরিদর্শনকালে প্রকল্পের আওতায় ৩টি কালভার্ট নির্মাণ করা হয়েছে দেখা যায়।




চিত্র-৯ ও ১০ : নিমির্ত কালভার্ট

১৪.৬ **সসার ড্রেন নির্মাণ:** অনুমোদিত বিশেষ সংশোধিত ডি পিপিতে সড়ক উন্নয়নের জন্য ২০০০.০০মিটার সসার ড্রেনি নির্মাণ বাবদ ৪.৮৬ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। প্রকল্প মেয়াদে উল্লিখিত কাজ সম্পন্ন করা হয়েছে এবং এখাতে বরাদ্দকৃত অর্থের পুরোটাই ব্যয় করা হয়েছে। এ খাতে আর্থিক অগ্রগতি এবং বাস্তব অগ্রগতি ১০০%। সেতুর এ্যাপ্রোচ সড়কের সসার ড্রেন নির্মাণ করা হয়েছে দেখা যায়।




চিত্র-৯ ও ১০ : নিমির্ত কালভার্ট

১৪.৭ **রক্ষাপ্রদ কাজ (সিসি বক্স ও জিও টেক্সটাইল):** অনুমোদিত বিশেষ সংশোধিত ডি পিপিতে সড়ক উন্নয়নের জন্য রক্ষাপ্রদ কাজ বাবদ (সিসি বক্স ও জিও টেক্সটাইল ৩৯.১৮ মিটার) ১২৪.৯৮ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। প্রকল্প মেয়াদে ২৫.০৮ মিটার রক্ষাপ্রদ কাজ করা হয়েছে এবং এখাতে বরাদ্দকৃত অর্থের বিপরীতে ৮০.০০ লক্ষ টাকা ব্যয় দেখানো হয়েছে। এ খাতে আর্থিক অগ্রগতি ৬৪.০০% এবং বাস্তব অগ্রগতি ১০০% হয়েছে মর্মে পিসিআর এ উল্লেখ করা হয়েছে। সেতুর এ্যাপ্রোচ সড়কে সিসি ব্লক ও কনক্রিট দ্বারা ঢালাইয়ের কাজ করা হয়েছে দেখা যায়। রক্ষাপ্রদ কাজ অক্ষত আছে দেখা যায়।




চিত্র-১১ ও ১২ : সেতুর এ্যাপ্রোচে সিসি ব্লক ও কনক্রিট ঢালাই দ্বারা রক্ষাপ্রদ কাজ

১৪.৮ **নদী শাসন:** অনুমোদিত বিশেষ সংশোধিত ডি পিপিতে সড়ক উন্নয়নের জন্য নদী শাসন কাজ বাবদ (৭৫০০.০০ বর্গমিটার) ৩১৫.৯০ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। প্রকল্প মেয়াদে ৪২৭৬.১২ বর্গমিটার নদী শাসন কাজ করা হয়েছে এবং এখাতে বরাদ্দকৃত অর্থের বিপরীতে ১৮০.১১ লক্ষ টাকা ব্যয় দেখানো হয়েছে। এ খাতে আর্থিক অগ্রগতি ৫৭.০০% এবং বাস্তব অগ্রগতি ১০০% হয়েছে মর্মে পিসিআর এ উল্লেখ করা হয়েছে। পরিদর্শন কালে দেখা যায়, নদীর উভয় পাশে সিসি ব্লক দ্বারা নদী শাসন কাজ করা হয়েছে। সিসি ব্লক গুলো প্রায় ফাঁকা হয়েছে দেখা যায়। এছাড়া কিছু

কিছু সিসি ব্লক ধ্বসে যেতে দেখা যায়। ধ্ব সে যাওয়া সিসি ব্লকগুলো দ্রুত সংস্কার করার জন্য নির্বাহী প্রকৌশলীকে বলা হয়েছে।




চিত্র-১২ ও ১৩ : সিসি ব্লক দ্বারা নদী শাসন

১৪.৯ **কনক্রিট পোস্ট:** অনুমোদিত বিশেষ সংশোধিত ডি পিপিতে সড়ক উন্নয়নের জন্য ৬০০.০০ টি কনক্রিট পোস্ট নির্মাণ বাবদ ২৭.০০ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। প্রকল্প মেয়াদে উল্লিখিত কাজ সম্পন্ন করা হয়েছে এবং এখাতে বরাদ্দকৃত অর্থের পুরোটাই ব্যয় করা হয়েছে। এ খাতে আর্থিক অগ্রগতি এবং বাস্তব অগ্রগতি ১০০%। পরিদর্শনকালে নির্মিত গাইড পোষ্ট অক্ষত আছে দেখা যায়।




চিত্র-১৩ ও ১৪ : এ্যাপ্রোচ সড়কের উভয় পাশে গাইড পোষ্ট

১৪.১০ **ফিজিক্যাল ও প্রাইস কন্টিনজেন্সি:** ফিজিক্যাল ও পাইস কন্টিনজেন্সি খাতে কোন অর্থ ব্যয় দেখানো হয়নি।

১৫। **প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জনঃ**

পরিকল্পিত	উদ্দেশ্য অর্জন
প্রকল্পের মূল উদ্দেশ্য হলো **রাজাপুর-কাঠালিয়া-আমুয়া-বামনা-পাথরঘাটা সড়কের ৩২তম কিমিএ আমুয়া বিশখালী নদীর উপর ২১৭.৬৮ মিটার দীর্ঘ পিসি গার্ডার** সেতু নির্মাণের মাধ্যমে নিরবচ্ছিন্ন সড়ক যোগাযোগ ব্যবস্থা স্থাপন।	**রাজাপুর-কাঠালিয়া-আমুয়া-বামনা-পাথরঘাটা সড়কের ৩২তম কিমিএ আমুয়া বিশখালী নদীর উপর ২১৭.৬৮ মিটার দীর্ঘ পিসি গার্ডার** সেতু নির্মাণে র মাধ্যমে নিরবচ্ছিন্ন সড়ক যোগাযোগ ব্যবস্থা স্থাপিত হয়েছে বিধায় প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জিত হয়েছে মর্মে প্রতীয়মান হয়।

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

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

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

১৯। **পর্যবেক্ষণ:**

১৯.১ প্রকল্পটি বাস্তবায়নকালীন সময়ে ১ বার বিশেষ সংশোধন এবং ১ বার মেয়াদ বৃদ্ধি করা হয়েছে এবং অনুমোদিত সময়ের মধ্যে কাজ সম্পন্ন হয়েছে;

১৯.২ এ্যাপ্রোচ সড়কের বিভিন্ন স্থানে মাটি ধ্বসে গেছে ও গর্তের সৃষ্টি হয়েছে;

১৯.৩ পেভমেন্টর কয়েকটি স্থান দেবে গেছে;

১৯.৪ নির্মিত পিসি গার্ডার সেতুর প্রান্তে গর্ত হয়েছে;

১৯.৫ রক্ষাপ্রদ কাজ অক্ষত আছে;

১৯.৫ নদী শাসন কাজে কিছু সিসি ব্লক ধ্বসে গেছে ও ফাঁকা হয়েছে;

১৯.৬ গাইড পোষ্টসমূহ অক্ষত হয়েছে।

১৯.৭ প্রকল্পের Internal ও External Audit সম্পন্ন করা হয়নি।

২০। **মতামত/সুপারিশঃ**

২০.১ এ্যাপ্রোচ সড়কের যে সকল স্থানে মাটি ধ্বসে গেছে ও গর্তের সৃষ্টি হয়েছে তা দ্রুত সংস্কার করতে হবে;

২০.২ পেভমেন্টর যে সকল স্থান দেবে গেছে তা অবিলম্বে সংস্কার করতে হবে;

২০.৩ নির্মিত পিসি গার্ডার সেতুর প্রান্তে সৃষ্ট গর্ত দ্রুত মেরামতের ব্যবস্থা করতে হবে;

২০.৪ নদী শাসন কাজে যে সকল সিসি ব্লক ধ্বসে গেছে ও ফাঁকা হয়েছে সে সকল সিসি ব্লক পুনঃ স্থাপন করতে হবে;

২০.৫ সেতুর মসৃনতা ও সৌন্দর্য আরো বৃদ্ধির লক্ষ্যে রেলিং ও হুইল গার্ড chamfering করা যেতে পারে;

২০.৬ সমাপ্ত প্রকল্পটির Internal ও External Audit সম্পন্ন করতে হবে; এবং

২০.৭ অনুচ্ছেদ ২০.১ হতে ২০.৬ এর বিষয়ে গৃহীত ব্যবস্থা সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ আগামী ১ মাসের মধ্যে আইএমইডিকে অবহিত করবে।

সীমান্ত সড়ক (হাতীপাগাড়-সন্ধ্যাকুড়া-ধানুয়াকামালপুর) সড়ক নির্মাণ শীর্ষক প্রকল্পের সমাপ্তি মূল্যায়ন প্রতিবেদন

(সমাপ্তঃ জুন, ২০১৭)

১। প্রকল্পের নাম : **সীমান্ত সড়ক (হাতীপাগাড়-সন্ধ্যাকুড়া-ধানুয়াকামালপুর) সড়ক নির্মাণ**

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

৩। বাস্তবায়নকারী সংস্থা : সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর।

৪। প্রকল্প এলাকা : শেরপুর ও জামালপুর জেলার নালিতাবাড়ী, ঝিনাইগাতী, শ্রীবর্দি ও বকশীগঞ্জ উপজেলা।

৫। প্রকল্পের বাস্তবায়ন সময় ও ব্যয় :

(লক্ষ টাকায়)

প্রাক্কলিত ব্যয় (প্রঃসাঃ)		প্রকৃত ব্যয় (প্রঃ সাঃ)	পরিকল্পিত বাস্তবায়নকাল		প্রকৃত বাস্তবায়নকাল	অতিক্রান্ত ব্যয় (মূল প্রাক্কলিত ব্যয়ের %)	অতিক্রান্ত সময় (মূল বাস্তবায়নকালের %)
মূল	১ম সংশোধিত		মূল	১ম সংশোধিত			
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮
১০৭৫২.৫২ (-)	-	৮১২৫.০০ (-)	০১-০১-২০১২ থেকে ৩০-০৬-২০১৪	-	০১-০১-২০১২ থেকে ৩০-০৬-২০১৭	(-) ২৬২৭.৫২ (২৪.৪৩%)	৫ বছর ৬ মাস (২৪০%)

নোট: প্রকল্পটি মূল অনুমোদিত ব্যয়ের চেয়ে ২৬২৭.৫২ লক্ষ টাকা (২৪.৪৩%) কম ব্যয় এবং অনুমোদিত মেয়াদের ৪ বছর (২৪০%) বেশী সময়ে বাস্তবায়িত হয়েছে।

৬। **প্রকল্পের পটভূমি ও উদ্দেশ্য:**

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

৬.২ উদ্দেশ্য: প্রকল্পের মূল উদ্দেশ্য হলো-

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

৭। প্রকল্পের মূল কাজ:

- মাটির কাজ-১.৫০ লঃঘঃমিঃ
- নতুন ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট নির্মাণ-১৩.০০ কিঃমিঃ

- পেভমেন্ট প্রশস্তকরণ-৪০.০০ কিঃমিঃ
- পেভমেন্ট শক্তিশালীকরণ-১৯.০০ কিঃমিঃ
- সার্ফেসিং- ৫০.০০ কিঃমিঃ
- আরসিসি /পিসি গার্ডার ব্রীজ-২৮৮.৩৩ মিটার
- আরসিসি বক্স কালভার্ট-১৫০.০০মিটার
-

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

(Financial Figure in Lac Tk)

	Items of Work (as per latest DPP	Unit	Target (as per DPP)		Actual Progress	
			Physical (Quantity)	Financial	Physical (Quantity)	Financial
	১	২	৩	৪	৫	৬
	Revenue					
	Supply & Services					
13.	Printing and Binding	LS		১.০০		
14.	Publication and Advertising	LS		১.৫০		
	Survey & Design					
১.	Survey and Design including soil investigation	LS		১০.০০		
	Capital					
	Civil Works					
১.	Earth work on Road Embankment	Lac cum	১.৫০	৩৭৫.০০	১.৪৭	২৬৫.৫০
	Flexible pavement					
১.	Construction of New Pavement	Km	১৩.০০	১৬৫৬.৩৩	১৩.০০	১৪০৯.১৮
২.	Widening of Pavement	Km	৪০.০০	১৭১৫.২০	৩৩.৩০	১৪৫৭.১৬
৩.	Strengthening	Km	১৯.০০	৫১১.৬৭	১২.৬৫	২৭৩.৬৪
৪.	Surfacing (Carpeting & Seal Coat)	Km	৫০.০০	২০৯৭.৫০	৪৬.৩০	১৮৪৮.০৯
৫.	Construction of	M	২৮৮.৩৩	২৮৮৩.৩০	২৪৬.৫১	২১০৪.৩২

	Items of Work (as per latest DPP	Unit	Target (as per DPP)		Actual Progress	
			Physical (Quantity)	Financial	Physical (Quantity)	Financial
	RCC /PC Girder Bridge					
৬.	Construction of RCC Box Culvert	M	১৫০.০০	৯০০.০০	১৫০.০০	৫৪৪.১৭
	Protective Work					
১.	Concrete slope protection	Sqm	১০০০০.০০	১৩৬.৮০	৫৭৬০.০০	৬৭.৯১
২.	Geo-textile filter fabric	Sqm	১০০০০.০০	১৭.৩০	৫৭৬০.০০	৮.০৮
৩.	RCC Palisiding	M	১০০০.০০	৫২.৭৭	১০০০.০০	৪৯.০৬
৪.	Brick toe wall	Cum	৭৫০.০০	৪৮.১৬	৪২০.০০	২৪.৮১
৫.	Construction of cross-Drain	M	২৫০০.০০	৫৬.২৫	২২২২.০০	৪৩.৪১
	Sign, Signal & KM post Road Marking etc.					
১.	Traffic Sign	No (s)	৫০.০০	২.৭৬	৫০.০০	২.১৪
২.	Sign post	No (s)	৫০.০০	১.২৩	৫০.০০	১.১০
৩.	Concrete Post	No (s)	৬০০.০০	১৮.৬০	৩২০.০০	৮.০২
৪.	Road Marking-Thermoplastic Materials	No (s)	২২০০.০০	২৩.১২	১৮২৭.৯৩	১৫.৮২
৫.	Km post	No (s)		৩.১৯	৪৬.০০	২.৫৯
৬.	Maintenance during construction	LS		৩০.০০		
১.	Physical Contingency	১%		১০৫.৪২		
২.	Price Contingency	১%		১০৫.৪২		
	Total=			১০৭৫২.৫২		৮১২৫.০০

৯। **প্রকল্প পরিচালক সংক্রান্ত তথ্যাদিঃ**

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

১০। **ক্রয় সংক্রান্ত তথ্যাদিঃ**

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

(কোটি টাকায়)

নং	প্যাকেজ/কাজের নাম	-প্রাক্কলিত ব্যয় -চুক্তি মূল্য	-দরপত্র আহবানের তারিখ -চুক্তির তারিখ -চুক্তি অনুযায়ী কাজ সমাপ্তির তারিখ -প্রকৃত সমাপ্তির তারিখ	মন্তব্য
প্যাকেজ নং-১				
১	Construction of Road Embankment (Earthwork), Flexible Pavement (Widening, Carpeting & Seal Coat), Construction of ১০০.০০ m RCC Box Culvert, Protective Work, Sign,	৩৮.৭৯ ৩৮.৫৮	০৮/০৭/২০১২ ২৪/০২/২০১৫ ২৩/০২/২০১৭ ২০/০২/২০১৭	কাজ সমাপ্ত

নং	প্যাকেজ/কাজের নাম	-প্রাক্কলিত ব্যয় -চুক্তি মূল্য	-দরপত্র আহবানের তারিখ -চুক্তির তারিখ -চুক্তি অনুযায়ী কাজ সমাপ্তির তারিখ -প্রকৃত সমাপ্তির তারিখ	মন্তব্য
প্যাকেজ নং-২				
	Construction of Road Embankment (Earthwork), Flexible Pavement (Widening, Carpeting & Seal Coat), Construction of ৫০.০০ m RCC Box Culvert, Protective Work, Sign, Signal, Road Marking, Concrete post, etc.	৩৫.৩৩ ২৬.৬২	১০/০৯/২০১৫ ১৯/১১/২০১৬ ১৮/১১/২০১৬ ২৯/০৩/২০১৭	কাজ সমাপ্ত
প্যাকেজ নং-৩				
	Construction of ৫ nos PC Girder Bridge and ৪ Nos RCC Girder Bridge with slope protection.	৩০.৮৫ ২১.২৮	২৫/১১/২০১৪ ১৫/০৬/২০১৫ ১৪/০৬/২০১৬ ৩০/০১/২০১৭	কাজ সমাপ্ত

১১। **পিসিআর এ উল্লেখিত বরাদ্দ ও অগ্রগতিঃ**

(লক্ষ টাকায়)

অর্থবছর	ডিপিপি/আরডিপিপি	এডিপি/আরএডিপি বরাদ্দ	টাকা অবমুক্তি	ব্যয়
১	২	৩	৪	৫
২০১১-১২	৮২৮.৬২			
২০১২-১৩	৫৪০৪.১২			
২০১৩-১৪	৪৫১৯.৭৮			
২০১৪-১৫	৫০০.০০	৫০০.০০	৫০০.০০	৫০০.০০
২০১৫-১৬	৫৫০০.০০	৫৫০০.০০	৫৫০০.০০	৫৫০০.০০
২০১৬-১৭	২১২৫.০০	২১২৫.০০	২১২৫.০০	২১২৫.০০
মোট=		৮১২৫.০০	৮১২৫.০০	৮১২৫.০০

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

১৩। **সাধারণ পর্যবেক্ষণ:**

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

(লক্ষ টাকায়)

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

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

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

১৪.১ **মাটির কাজ:** অনুমোদিত ডিপিপিতে ১.৫০ লঃ ঘঃমিঃ মাটির কাজের জন্য ৩৭৫.০০ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। পিসিআর অনুযায়ী ১.৪৭ লঃ ঘঃমিঃ মাটির কাজের জন্য ২৬৫.৫০ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে।

১৪.২ **নতুন ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট নির্মাণ:** অনুমোদিত ডিপিপিতে ১৩.০০ কিঃমিঃ নতুন পেভমেন্ট নির্মাণের জন্য ১৬৫৬.৩৩ লক্ষ টাকার সংস্থান ছিল। পিসিআর অনুযায়ী ১৩.০০ কিঃমিঃ নতুন পেভমেন্ট নির্মাণে ১৪০৯.১৮ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে।

১৪.৩ **বিদ্যমান ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট প্রশস্তকরণ:** অনুমোদিত ডিপিপিতে ৪০.০০ কিঃমিঃ বিদ্যমান পেভমেন্ট প্রশস্তকরণের জন্য ১৭১৫.২০ লক্ষ টাকার সংস্থান ছিল। পিসিআর অনুযায়ী ৩৩.৩০ কিঃমিঃ বিদ্যমান পেভমেন্ট প্রশস্তকরণে ১৪৫৭.১৬ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে।

১৪.৪ **বিদ্যমান ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট শক্তিশালীকরণ:** অনুমোদিত ডিপিপিতে ১৯.০০ কিঃমিঃ বিদ্যমান পেভমেন্ট শক্তিশালীকরণের জন্য ৫১১.৬৭ লক্ষ টাকার সংস্থান ছিল। পিসিআর অনুযায়ী ১২.৬৫ কিঃমিঃ বিদ্যমান পেভমেন্ট শক্তিশালীকরণে ২৭৩.৬৪ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে।

১৪.৫ **সার্ফেসিং:** অনুমোদিত ডিপিপিতে ৫০.০০ কি:মি: সড়ক সাফেসিং এর জন্য ২০৯৭.৫০ লক্ষ টাকা সংস্থান রাখা হয়। পিসিআর অনুযায়ী ৪৬.৩০ কি:মি: সড়ক সার্ফেসিং করা হয় এবং এ কাজে ১৮৪৮.০০ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়। পরিদর্শনে দেখা যায়, পুরো সড়কব্যাপী সার্ফেসিং করা হয়েছে। চেইনেজ ০+৩০০ এ রাস্তা খুঁড়ে সার্ফেসের পুরুত্ব ১২০ মিঃমিঃ পাওয়া গেছে। অনুমোদিত ডিপিপি'র সংস্থান মোতাবেক ৬০ মি:মি: বিটুমিনাস বাইন্ডার কোর্স এবং ৫০মি:মি: ওয়্যারিং কোর্স দিয়ে কার্পেটিং করার জন্য নির্ধারিত। পরিদর্শকালে রেইনকাট তৈরী হয়েছে এমন স্থান ব্যতিত কোথাও কার্পেটিং ক্ষতিগ্রস্থ অবস্থায় পাওয়া যায়নি। পরিদর্শনকালে দেখা যায়, সড়ক ব্যাপী সার্ফেসিং করা হয়েছে। ৩৫+০০০ কিঃমিঃ এ কার্পেট খুঁড়ে এর পুরুত্ব ১১০ মিলিমিটার পাওয়া গিয়েছে। এছাড়া চেইনেজ ৯০+৫০০ এ পেভমেন্ট খুঁড়ে বিটুমিনাস অংশের পুরুত্ব ১১৮ পাওয়া যায়। ডিপিপিতে সংযুক্ত ডিজাইন মোতাবেক বিটুমিনাস বাইন্ডার কোর্স ও ওয়্যারিং কোর্স মিলে মোট ১২০ মিলিমিটার থাকার কথা, বিটুমিনাস পেভমেন্টের পুরুত্ব ১০ মিলিমিটার কম হওয়ার বিষয়ে উপবিভাগীয় প্রকৌশলী বলেন, এ কাজটি বছর খানেক পূর্বে সমাপ্ত হয়েছে। তাই বিটুমিনের পুরুত্ব যান চলাচলের কারণে কিছুটা কমতে পারে। সড়ক ব্যাপী সার্ফেসিং তুলনামুলকভাবে ভালো আছে। কোথাও সড়কে গর্ত তৈরী হয়নি। তবে ৫৪তম কিঃমিঃ এ সরাইগাছীর নিকট সার্ফেস রাফ হয়ে গিয়েছে। কিছু স্থানে সড়কে undulation রয়েছে।

১৪.৬ **পিসি গার্ডার সেতু নির্মাণ:** অনুমোদিত ডিপিপিতে ২৮৮.৩৩ মিটার পিসি গার্ডার ব্রীজ নির্মাণের জন্য ২৮৮৩.৩০ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। পিসিআর অনুযায়ী ২৪৬.৫১ মিটার ব্রীজ নির্মাণে ২১০৪.৩২ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে। পরিদর্শনকালে জানা যায়, নওগাঁ সদর হতে প্রায় ২৪ কিঃমিঃ দূরত্বে অবস্থিত মহাদেবপুর –সরাইগাছী-সড়কের চেইনেজ ০+৩৯৫ কিঃমিঃ এ আত্রাই নদীর ওপর ১৫৬.৭২ মিটার দীর্ঘ পিসি গার্ডার সেতু নির্মাণ করা হয়েছে। সেতুর উভয় প্রান্তে ২০০×২=৪০০ মিটার সংযোগ সড়ক নির্মাণ করা হয়েছে। এছাড়া সেতুর নওগাঁ প্রান্তে ৩০০০ বঃমিঃ এবং অপর প্রান্তে ৯৮০ বঃমিঃ রক্ষাপ্রদ কাজ করা হয়েছে। পরিদর্শনে দেখা যায়, মহাদেবপুর সেতুটি নান্দনিকভাবে তৈরী করা হয়েছে। সেতুতে ৩০.৪৮৮ মিটার দৈর্ঘ্যের ৫টি স্প্যান রয়েছে। সেতুটির সংযোগ সড়ক ও

রক্ষাপ্রদ কাজ অক্ষত রয়েছে। এছাড়া, জয়পুরহাট-আক্কেলপুর-বদলগাছী সড়কের চেইনেজ ২৭+৮০০ কিঃমিঃ এ ছোট যমুনা নদীর ওপর ৯৪.২৭৪ মিটার দীর্ঘ বদলগাছী সেতু নির্মাণ করা হয়েছে। সেতুতে ৩টি স্প্যান রয়েছে। সেতুর ক্যারেজওয়ে ৭.৩০ মিটার বদলগাছী সেতুটির কাজ সমাপ্ত হলেও সেতুটিতে রং করা হয়নি। ফলে সেতুটি মহাদেবপু র সেতুর ন্যায় নান্দনিক হয়নি।

১৪.৭ **কালভার্ট নির্মাণ:** অনুমোদিত ডিপিপিতে ৯০০.০০ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ১৫০.০০ মিটার কালভার্ট নির্মাণের জন্য নির্ধারিত। পিসিআর অনুযায়ী ৫৪৪.১৭ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ১৫০.০০০ মিটার কালভার্ট নির্মাণ করা হয়েছে। পরিদর্শনে জানা যায়, সড়কের চেইনে জ ৬+৯৭০, ১১+৪৫০, ১৭+৯০০, ১৭+৯৭৮, ১৮+৮০০, ১৯+১০০, ১৯+৬০০, ২৩+২৫০, ২৩+২৫০, ২৮+৩২০ কিঃমিঃ এ মোট ৯টি (৪১ মিটার) কালভার্ট নির্মাণ করা হয়েছে। পরিদর্শনে দেখা যায়, সড়কের বিভিন্ন চেইনেজে বিভিন্ন দৈর্ঘ্যের কালভার্ট নির্মাণ করা হয়েছে। কালভার্টসমূহের ক্যারেজওয়ে রাখা হয়েছে ১০.২৫ মিটার।

১৪.৮ **রক্ষাপ্রদ কাজ :** অনুমোদিত ডিপিপি অনুযায়ী ১৩৬.৮০ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ১০০০০.০০ বর্গ মি টার কনক্রিট স্লোপ প্রটেকশন, ১৭.৩০ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ১০০০০.০০ বর্গ মিটার জিও টেক্সটাইল ফিল্টার ফেব্রিকস, ৫২.৭৭ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ১০০০.০০ মিটার আরসিসি প্যালাসাইডিং ও ৪৮.১৬ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ৭৫০.০০ মিটার টো-ওয়াল দ্বারা রক্ষাপ্রদ কাজের সংস্থান ছিল। পিসিআর অনুযায়ী ৬৭.৯১ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ৫৭৬০.০০ বর্গ মি টার কনক্রিট স্লোপ প্রটেকশন, ৮.০৮ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ৫৭৬০.০০ বর্গ মিটার জিও টেক্সটাইল ফিল্টার ফেব্রিকস, ৪৯.০৬ লক্ষ টাকা ব্য য়ে ১০০০.০০ মিটার আরসিসি প্যালাসাইডিং ও ২৪.৮১ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ৪২০.০০ মিটার টো-ওয়াল দ্বারা রক্ষাপ্রদ কাজ করা হয়েছে।

১৪.৯ **ড্রেন নির্মাণ:** অনুমোদিত ডিপিপিতে ২৫০০.০০ মিটার ক্রস ড্রেন নির্মাণের জন্য ৫৬.২৫ লক্ষ টাকার সংস্থান ছিল। পিসিআর অনুযায়ী ২২২২.০০ মিটার ক্রস ড্রেন নির্মাণের জন্য ৪৩.৪১ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে।

১৪.১০ সাইন, সিগন্যাল, কিঃমিঃ পোষ্ট ও রোড মার্কিং: ডিপিপি অনুযায়ী ২.৭৬ লক্ষ টাকা ব্যয়ে সড়কে ৫০টি ট্রাফিক সাইন, ১.২৩ লক্ষ টাকা ব্যয় ৫০টি কি:মি: পোস্ট, ১৮.৬০ লক্ষ টাকা ব্যয়ে কনক্রিট পোষ্ট ৬০০টি, ২৩.১২ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ২২০০.০০ বর্গ মিটার রোড মার্কিং থার্মোপ্লাষ্টিক ম্যাটারিয়ালস ও ৩.১৯ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ৫০.০০টি কিঃমিঃ পোস্ট স্থাপনের সংস্থান রাখা হয়। পিসিআর অনুযায়ী ২.১৪ লক্ষ টাকা ব্যয়ে সড়কে ৫০টি ট্রাফিক সাইন, ১.১০ লক্ষ টাকা ব্যয় ৫০টি কি:মি: পোস্ট, ৮.০২ লক্ষ টাকা ব্যয়ে কনক্রিট পোষ্ট ৩২০টি, ১৫.৮২ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ১৮২৭.৯৩ বর্গ মিটার রোড মার্কিং থার্মোপ্লাষ্টিক ম্যাটারিয়ালস ও ২.৫৯ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ৪৬.০০টি কিঃমিঃ পোস্ট স্থাপনে ব্যয় করা হয়েছে।

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

পরিকল্পিত	উদ্দেশ্য অর্জন
প্রকল্পের মূল উদ্দেশ্য হলো ৬৭.৫৯ কিঃমিঃ দীর্ঘ পত্নীতলা-সাপাহার-রহনপুর সড়ক উন্নয়নের	প্রকল্পের আওতায় ৬৭.৫৯ কিঃমিঃ দীর্ঘ পত্নীতলা-সাপাহার-রহনপুর সড়ক উন্নয়ন (পুনঃনির্মাণ, প্রশস্তকরণ, শক্তিশালীকরণ

পরিকল্পিত	উদ্দেশ্য অর্জন
(পুনঃনির্মাণ, প্রশস্তকরণ, শক্তিশালীকরণ ও সার্ফেসিং) মাধ্যমে সড়ক যোগাযোগ ব্যবস্থার উন্নয়ন।	ও সার্ফেসিং) করা হয়েছে।

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

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

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

১৯। **পর্যবেক্ষণ:**

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

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

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

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

১৯.৫ সড়কের কিছু স্থানে undulation পরিলক্ষিত হয়েছে;

১৯.৬ সমাপ্ত প্রকল্পটির External Audit সম্পন্ন করা হয়নি।

২০। **আইএমইডি'র মতামত/সুপারিশঃ**

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

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

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

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

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

২০.৬ সমাপ্ত প্রকল্পটির সত্বর External Audit সম্পন্ন করতে হবে;এবং

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

ঢাকা-চট্টগ্রাম মহাসড়ক ৪-লেনে উন্নীতকরণ শীর্ষক প্রকল্পের সমাপ্তি মূল্যায়ন প্রতিবেদন

(সমাপ্তঃ জুন, ২০১৭)

১। প্রকল্পের নাম : **ঢাকা-চট্টগ্রাম মহাসড়ক ৪-লেনে উন্নীতকরণ ।**

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

৩। বাস্তবায়নকারী সংস্থা : সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর।

৪। প্রকল্প এলাকা : দাউদকান্দি হতে চট্টগ্রাম সিটি গেইট।

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 (৩য়) সংশোধিত		মূল	সর্বশেষ (৩য়) সংশোধিত			
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮
২১৬৮৩৮.৪১	৩৮১৬৯৩.৫১	৩৪৩৯২০.৮৪	০১-০১-২০০৬ থেকে ৩০-০৬-২০১২	০১-০১-২০০৬ থেকে ৩০-০৬-২০১৭	০১-০১-২০০৬ থেকে ৩০-০৬-২০১৭	(+) ১২৭০৮২.৪৩ (৫৮.৬১%)	৫ বছর (৭৬.৯২%)

নোট: ব্যয় বৃদ্দি ব্যতিরেকে বাস্তবায়ন মেয়াদ ৩০-০৬-২০১৭ পর্যন্ত ৩ (তিন) দফায় ৭৬.৯২% বৃদ্ধি করা হয়। এছাড়া মূল অনুমোদিত ব্যয়ের তুলনায় প্রকৃত ব্যয় ১২৭০২.৪৩ লক্ষ টাকা (৫৮.৬১%) বেশি হয়।

৬। **প্রকল্পের পটভূমি ও উদ্দেশ্য:**

৬.১ পটভূমি: ঢাকা-চট্টগ্রাম মহাসড়ক ৪-লেনে উন্নীতরকণ প্রকল্পটি জাতীয় জনগুরুত্বপূর্ণ অগ্রাধিকারপ্রাপ্ত একটি প্রকল্প। বন্দর নগরী চট্টগ্রামের সঙ্গে রাজধানী ঢাকাকে সড়ক পথে যোগাযোগ যুগোপযোগী, সহজতর, দ্রুত, যানজটমুক্ত ও উন্নততর করার লক্ষ্যে বিদ্যমান ঢাকা-চট্টগ্রাম জাতীয় মহাসড়ক ৪-লেনে উন্নীতকরণ প্রকল্প হাতে নেয়া হয়। এ প্রকল্প বাস্তবায়নের ফলে ঢাকা-চট্টগ্রামের সড়ক যোগাযোগ ও পরিবহন ব্যবস্থা দ্রুততর, নিরাপদ, যানজট মুক্ত ও সহজতর হয় যা জাতীয় অর্থনৈতিক উন্নয়নে বড় ভূমিকা বহন করবে।

ঢাকা-চট্টগ্রাম জাতীয় মহাসড়কের কাঁচপুর (মুক্তিসরণী) হইতে দাউদকান্দি পর্যন্ত অংশে ১(এক) মিটার প্রশস্থ ডিভাইডারসহ চার লেইনে উন্নীত করণের কাজ আলোচ্য প্রকল্প বাস্তবায়নের পূর্বে ২০০৫-০৬ অর্থ বছরে সমাপ্ত হয়েছে। পরবর্তীতে জিওবি /জাপানী ঋণ মওকুফ তহবিল জেডিসিএফ এর অর্থায়নে উক্ত জাতীয় মহাসড়কের অবশিষ্ট দাউকান্দি -চট্টগ্রাম ১৯০.৪৮ কিলোমিটার অংশকে ৪ (চার) লেনে প্রশস্তকরণ প্রকল্পটি একনেক কর্তৃক গত ৩০/০১/২০০৮ তারিখে অনুমোদিত হয়। প্রকল্পে সড়ক নির্মাণে ১০টি প্যাকেজ ও সেতু নির্মাণে ৩টি প্যাকেজ তথা পূর্ত কাজে মোট ১৩টি প্যাকেজ, পরামর্শক প্রতিষ্ঠান বিষয়ে ১টি ও আউটসোর্সিং এর মাধ্যমে জনবল নিয়োগে ১টি প্যাকেজসহ মোট ১৫টি প্যাকেজ রয়েছে। এ প্রকল্পের আওতায় দাউদকান্দি হতে চট্টগ্রাম সিটি গেইট পর্যন্ত ১৯০.৪৮ কিলোমিটার বিদ্যমান ২-লেন সড়ককে ৩য় সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী ৩৮১৬.৯৪ কোটি টাকা ব্যয়ে জানুয়ারি ২০০৬ হতে ডিসেম্বর ২০১৬ মেয়াদে ৪-লেনে উন্নীত করা হয়েছে। প্রকল্পের আওতায় ২৩টি সেতু, রেলওয়ে ওভারপাস এবং ২টি আন্ডারপাস নির্মিত হয়েছে। এছাড়াও নিরাপদ সড়ক পারাপারের স্বার্থে ৩৪ টি ষ্টীল ফুট ওভার ব্রীজ নির্মিত হয়েছে। প্রকল্পটি সমাপনান্তে ঢাকা-চট্টগ্রামের ভ্রমণ সময় চার ঘন্টায় নেমে এসেছে বলে লক্ষ্য করা যায়।

৬.২ উদ্দেশ্য: প্রকল্পের মূল উদ্দেশ্য হলো-

- জাতীয় অর্থনীতির লাইফলাইন খ্যাত ঢাকা-চট্টগ্রাম মহাসড়ককে ২ লেন থেকে ৪-লেনে উন্নীত করে সড়ক যোগাযোগ ব্যবস্থাকে সহজতর, আরামপ্রদ, নিরাপদ এবং যানজট মুক্ত করে জাতীয় উন্নয়ন ত্বরান্বিত করা ও জনগণের আর্থ-সামাজিক অবস্থার উন্নয়ন।

৭। প্রকল্পের মূল কাজ:

- ৪-লেনে উন্নীত সড়কের মোট দৈর্ঘ্য - ১৯০.৪৮কিলোমিটার
- ভূমি অধিগ্রহণ- ৩৭.৭৭৩৯ একর
- সড়ক বাঁধ নির্মাণ-১৩২.৪৩ লঃঘঃমিঃ
- সড়ক বাইপাস - ১৪টি (৩২.১৫ কিলোমিটার)
- ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট নতুন নির্মাণ-১৭৪.৩১ কিঃমিঃ
- কংক্রিট পেভমেন্ট - ১৫.৬৬ কিলোমিটার
- বাস-বে/ বাস স্টপ - ৬১ টি
- স্টিল ফুট ওভার ব্রীজ - ৩৪ টি
- আন্ডারপাস - ২ টি
- আরসিসি ব্রিজ নির্মাণ- ২৩টি / ১০৪৯ মিটার
- আরসিসি কালভার্ট নির্মাণ- ২৪২ টি

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

(Financial Figure in Lac Tk)

Economic Code	Items of work (as per DPP)	Unit	Target (as per DPP)		Actual Progress	
			Financial	Physical (Quantity)	Financial	Physical (Quantity)
	১	২	৩	৪	৫	৬
	Revenue Components					
৪৫০০	Pay of Officers	No	৬৮৫.০৬	৩৫	৬৪৮.৪৩	**৩৩**
৪৬০০	Pay of Staffs (Deputation)	No	৪৩.২২	১৯	০.০০	**০**
৪৬০০	Pay of Staffs (Direct Recruitment)	No	৩৪৪.২৫	২৫	২৮৩.৬৫	**২১**
৪৭০০	Allowances (Officer and Staff)	No	৭৭৭.৯৮	৭৯	৫৬৬.০৩	**৫৮**
৪৮০০	Supply and Services					
৪৮০১	Travalling Expenditure	LS	১০.০০		৯.৫৫	
৪৮১৫	Postage	LS	০.৫০		০.১৫	
৪৮১৬	Telephone	LS	৫.০০		২.৮১	
৪৮১৭	Telex/Fax	LS	০.৫০		০.০০	
৪৮২২	Gas (CNG)	LS	৩০০.০০		২১৮.৮২	

Economic Code	Items of work (as per DPP)	Unit	Target (as per DPP)		Actual Progress	
			Financial	Physical (Quantity)	Financial	Physical (Quantity)
	১	২	৩	৪	৫	৬
৪৮২৩	Petrol and Lubricant	LS	৪০০.০০		২৪১.৭৫	
৪৮২৭	Printing and Publications	LS	৪.০০		২.৪১	
৪৮৩৩	Advertisement	LS	১০.০০		৯.৭২	
৪৮৪০	Training/Study Tour	Person Day	১২৫.০০	১৭৫	১২৪.৭৯	**১৭৫**
৪৮২৮	Stationary, Seal and Stamps	LS	১০.০০		৬.৪৫	
৪৮৮৮	Computer Accessories	LS	৮.০০		৬.২১	
৪৮৭৪	Consultancy Services (Construction Supervision Phase)	MM	৫,২০০.০০	১৪৪৪	৪৬০৮.১২	**১৩৯৫**
৪৮৮৩	Honourium for members of Steering Committee & TEC, Panel of Expert's Fee, Adjudicator's Fee etc.	LS	১৫০.০০		৩৩.২৭	
৪৮৯৩	Hiring Charge - Staff Out Sourcing	MM	৬৭৬.৭০	৪১৮১	৬৬৬.৯৭	**৪১২১**
৪৯০১	Vehicles Repair & Maintenance (৭ New + ৩০ Old) as per PP but (৭ New + ২৩ Old) at actual.	LS	২০০.০০		১৭৬.০৩	
৪৯১১	Computer and Office equipment	LS	১০.০০		৮.৫৪	
	Sub Total of Revenue Components-I =		**৮৯৬০.২১**		**৭৬১৩.৭০**	
	Capital Components					
৬৯০১	Land Acquisition & Compensation	Acre	৭,৫০০.০০	৩৭.৭৭	৭১৯৬.৮৭	**৩৭.৭৭**
৭০০০						
৭০২১	Preliminaries	LS	১২৬১.৩২		১০৪৯.১৩	
৭০২১	Clearing & Grubbing	Cum	১২৯৬.৯৫	৬১০৭৫৮৬	৭৫৫.৯৮	৩৫৬০০৫৪
৭০২১	Earth Works	Cum	২৬২৬৩.৬৫	১৩৪৬৫১০১	২৫৮২৯.৫৭	১৩২৪২৫৯০
৭০২১	Soil/Aggregate Pavement	Cum	৪৯৫০৩.৫৭	২৪৯৬৬৪১	৪৬৫০৬.৬১	২৩৪৫৪৯০

Economic Code	Items of work (as per DPP)	Unit	Target (as per DPP)		Actual Progress	
			Financial	Physical (Quantity)	Financial	Physical (Quantity)
	১	২	৩	৪	৫	৬
৭০২১	Pavement (Bituminous and Rigid)	Cum	৭৪৬২১.৩৯	৫১৫৭৭৪	৭৩৯৯১.৬৯	৫১১৪২০
৭০২১	Protective works	Sqm	১৯৮৬.৮১	২০৫৪২৯	১৪৬৮.৫৭	১৫১৮৪৮
৭০২১	Foot Over Bridge	Nos	২২৩৮.৫০	৩৪	২২৩৮.৫০	৩৪
৭০২১	Road Divider	Meter	৮৬৮.৩৭	১৮৮৪৯	৫৮০.২২	১৭৭০০
৭০২১	Sign. signal and KM post	Each	১৭৩৮.৭০	৩১৩৫২	১০২৮.৮৬	২৯৮৫০
৭০২১	Road Marking	Sqm	১০৪০.১৯	১১৪৫২০	৭০৭.৯৬	১১২৩০০
৭০২১	Drainage	Meter	২৬৪৬.৫৯	২১৩৭৪৬	৬৩৬.৬৮	৮৮৩৮০
৭০২১	Foot Path	Sqm	৪১৮৫.২৬	৭২২১৫	৩৩৯৮.৬৭	৫৯০০০
৭০২১	Bus Bay and Bus Stop	Each	৫১৫.২৬	৬১	৩৯৯.৬০	৬১
৭০২১	Construction of Intersections/Interchanges	Each	৬৫৭১.৫৬	৬৪১	৪১৩৮.৬৬	৬১৪
৭০২১	Construction of Box Culvert	Meter	৬২০৫.৫৯	১০৫০	৫৭৪৫.৭৯	১১০০.৭১
৭০২১	Construction of Bridges	Meter	১৩০২৩.০৪	১০৬৭	১২৬৩৩.৯৬	১০৪৯
৭০২১	Construction of Overpasses/Flyovers	Meter	১৫৮৫৯.৯৯	৪৬৩	১৫৬১৪.৭০	৪৮৪.৫৮
৭০২১	Construction of Underpass	Meter	১৫৮.৮৩	১৪	১১৬.০৮	১৪
৭০২১	Approach Ramp	Meter	১৩৭০.৬৯	৮৪৫	১০৪৩.৭২	৮৪৫
৭০২১	Road side Plantation	Sqm	১৬৬.৫৯	২১৬৬১২৭	১৫১.৩৩	১৯৭০৩৯৩
৭০২১	Confirmatory Geotechnical Investigation	PS	৯৭.৩৩		২৫.৮৭	
৭০২১	Relocation of religious structures	PS	১২২৭.০০		৮০১.০৪	
৭০২১	Rent of vehicles (Jeep ২৫ nos) (Rental)	১০০ KM	৭৮৩.৫৪	২৯৪৭২	৭৫৫.৪১	২৮৪১৪
৭০২১	Rent of vehicles (Pickup ১৫ nos) (Rental)	১০০ KM	৬২৬.৩৪	২৮৩০৭	৫৮২.১৮	২৬৩১৮
৭০২১	Day Works	LS	৮১৯.৬৫		৭১১.৯৮	
৭০২১	Physical Contingency		২৪৭৩.১২			

Economic Code	Items of work (as per DPP)	Unit	Target (as per DPP)		Actual Progress	
			Financial	Physical (Quantity)	Financial	Physical (Quantity)
	১	২	৩	৪	৫	৬
৭০২১	Price adjustment/Price Contingency		১২২৬৯৩.১০		১০৫৯৩৮.৭৩	
	Total for ১৩Civil Work package cost		**৩৪০২৪২.৯৪**		**৩০৬৮৫১.৪৯**	
৭০২১	Emergency Repair & Maintenance Works (Reconstruction & Overlay)	Meter	৫৮৪৩.৭১	৩৭৫০৩.০০	৫৮৪৩.৭১	৩৭৫০৩.০০
৭০২১	Median Plantation	Meter	৯৭৯.৮৩	১৪৩৪০৩.০০	৭৫৫.২৮	১৪৩৪০৩.০০
৭০২১	Increased cost due to increased rate of IT and VAT	LS	৫৮৭৩.০১		৫৪৭৪.৭১	
৬৮০০						
৬৮০৭	Procurement of Vehicles (Jeep)-৭ Nos	Nos	২৪৯.৪৮	৭	২৪৯.৪৮	৭
৭৯৮১	Consultancy Services (Design Phase)	MM	৭৯৯.৪৮	৬৫৬.৫০	৭৯৯.৪৮	৬৫৬.৫০
৭৯৮১	Miscellaneous Development Expenditure	LS	২৫০.০০		১৮৯.৩০	
৭৯৮১	Shifting of Utilities	LS	১০৯৯৪.৮৫		৮৯৪৬.৮৩	
	Sub-Total of Capital		৩৭২৭৩৩.৩০		৩৩৬৩০৭.১৫	
	Grand Total =		**৩৮১৬৯৩.৫১**		**৩৪৩৯২০.৮৫ ৯০.১০%**	

৯। **প্রকল্প পরিচালক সংক্রান্ত তথ্যাদিঃ**

প্রকল্প পরিচালকের নাম ও পদবী	দায়িত্বের ধরণ		কর্মকাল	
	পূর্ণকালীন	পূর্ণকালীন	যোগদান	বদলী
১	২	৩	৫	৬
Shabuddin Project Director 25750-33750	-	হ্যাঁ	০৪-০৪-২০০৬	০৩-০১-২০০৯
Quzi Golam Mustafa Project Director 25750-33750	-	হ্যাঁ	০৪-০১-২০০৯	০৬-০৬-২০০৯

প্রকল্প পরিচালকের নাম ও পদবী	দায়িত্বের ধরণ		কর্মকাল	
	পূর্ণকালীন	পূর্ণকালীন	যোগদান	বদলী
Tarun Tapon Dewan Project Director 25750-33750	-	হ্যাঁ	০৭-০৬-২০০৯	৩১-০১-২০১০
Aminur Rahman Lashkar Addl. Project Director, Dhaka	-	হ্যাঁ	০১-০২-২০১০	০৯-০২-২০১০
Md. Mofizul Islam Project Director 25750-33750	-	হ্যাঁ	১০-০২-২০১০	১১-০৭-২০১০
Dilip Kumar Guha Addl. Project Director, Dhaka.	-	হ্যাঁ	১২-০৭-২০১০	০৯-০৮-২০১১
Arifur Rahman Project Director 25750-33750	-	হ্যাঁ	১০-০৮-২০১১	১৬-০৬-২০১১
Md. Jawad Alam Addl. Project Director, Dhaka	-	হ্যাঁ	১৭-০৬-২০১১	০৭-০৭-২০১১
Md. Shafiqul Islam Project Director 25750-33750	-	হ্যাঁ	০৬-০৭-২০১১	১০-১১-২০১১
Md. Jawad Alam Addl. Project Director, Dhaka	-	হ্যাঁ	১১-১১-২০১১	২৬-০২-২০১২
Ebne Alam Hasan Project Director 25750-33750	-	হ্যাঁ	২৭-০২-২০১২	০৬-১২-২০১৫
Md Aftab Hossain Khan Project Director 50000-71200	-	হ্যাঁ	০৭-১২-২০১৫	৩০-০৬-২০১৭

১০। **ক্রয় সংক্রান্ত তথ্যাদিঃ**

পণ্য, কার্য ও সেবা ক্রয়ঃ (পণ্য ও কার্য ২০০.০০ লক্ষ টাকার উপরে এবং সেবা ১০০.০০ লক্ষ টাকার উপরে) প্রকল্পের অনুমোদিত ডিপিপি অনুযায়ী মূল পূর্ত কাজ ১৫ টি প্যাকেজের মাধ্যমে সম্পন্ন করার সংস্থান ছিল। পিসিআর এ উল্লেখিত তথ্যানুযায়ী ১৫টি প্যাকেজের আওতায় পূর্ত কাজ সম্পাদন করা হয়েছে। দরপত্র সংক্রান্ত প্রধান প্রধান তথ্য নিম্নরুপ:

নং	প্যাকেজ/কাজের নাম	-প্রাক্কলিত ব্যয় -কার্যাদেশকৃত মূল্য -প্রদত্ত বিল (কোটি টাকা)	-দরপত্র আহবানের তারিখ -চুক্তির তারিখ -চুক্তি অনুযায়ী কাজ সমাপ্তির তারিখ -প্রকৃত সমাপ্তির তারিখ	মন্তব্য
প্যাকেজ নং-১				
১	Construction of Road from Daudkandi Toll Plaza to Kutumbpur	৪৫৩.৬৬ ২৮০.৬৪	১১.০৬.২০০৯ ১০.০১.২০১০ ৩১.০৫.২০১৬ ৩১.০৫.২০১৬	কাজ সমাপ্ত
প্যাকেজ নং-২				
	Construction of Road from Kutumbpur to Start of Comilla Bypass	২৯৭.৯০ ১৮৩.৬১	১১.০৬.২০০৯ ১০.০১.২০১০ ২১.০৬.২০১৬ ২১.০৬.২০১৬	কাজ সমাপ্ত
প্যাকেজ নং-৩				
	Construction of Road from Start of Comilla Bypass to End of Comilla Bypass.	২৭৬.৬৪ ১৭১.০	১১.০৬.২০০৯ ১০.০১.২০১০ ২১.০৬.২০১৬ ২১.০৬.২০১৬	কাজ সমাপ্ত
প্যাকেজ নং-৪				
	Construction of Road from End of Comilla Bypass to Batisha.	২৭০.৯৪ ১৬৬.৮৮	১১.০৬.২০০৯ ১০.০১.২০১০ ২১.০৬.২০১৬ ২১.০৬.২০১৬	কাজ সমাপ্ত
প্যাকেজ নং-৫				
	Construction of Road from Batisha to Mohipal.	২২৮.৪৫ ১৩৯.৭৮	১১.০৬.২০০৯ ১০.০১.২০১০ ২১.০৬.২০১৬ ২১.০৬.২০১৬	কাজ সমাপ্ত
প্যাকেজ নং-৬				
	Construction of Road from Mohipal to Dhumghat Bridge.	২১৬.১৬ ১৩৫.৬২	১১.০৬.২০০৯ ১০.০১.২০১০ ২১.০৬.২০১৬ ২১.০৬.২০১৬	কাজ সমাপ্ত
প্যাকেজ নং-৭				
	Construction of Road from Dhumghat Bridge to Mirersarai Bazar.	২৭৮.৮৭ ১৬৯.৭৩	১১.০৬.২০০৯ ১০.০১.২০১০ ৩০.০৪.২০১৬ ৩০.০৪.২০১৬	কাজ সমাপ্ত
প্যাকেজ নং-৮				
	Construction of Road from Mirersarai Bazar to Panchashila Bazar.	২৫০.৬৩ ১৫৬.৭০	১১.০৬.২০০৯ ১০.০১.২০১০ ২১.০৬.২০১৬ ২১.০৬.২০১৬	কাজ সমাপ্ত

নং	প্যাকেজ/কাজের নাম	-প্রাক্কলিত ব্যয় -কার্যাদেশকৃত মূল্য -প্রদত্ত বিল (কোটি টাকা)	-দরপত্র আহবানের তারিখ -চুক্তির তারিখ -চুক্তি অনুযায়ী কাজ সমাপ্তির তারিখ -প্রকৃত সমাপ্তির তারিখ	মন্তব্য
প্যাকেজ নং-৯				
	Construction of Road from Panchashila Bazar to End of Kumira Bypass.	২৫৭.৪৯ ১৬০.৪৪	১১.০৬.২০০৯ ১০.০১.২০১০ ২১.০৬.২০১৬ ২১.০৬.২০১৬	কাজ সমাপ্ত
প্যাকেজ নং-১০				
	Construction of Road from End of Kumira Bypass to Chittagong (City Gate).	৩৬৬.২৩ ২৩৫.৫৬	১১.০৬.২০০৯ ১০.০১.২০১০ ৩১.০৫.২০১৬ ৩১.০৫.২০১৬	কাজ সমাপ্ত
প্যাকেজ নং-বি১				
	Construction of Eliotgonj Bridge and Flyover at Comilla and Feni Rail Crossing.	৩০০.০৮ ২১৩.৭৩	৭.০৩.২০১১ ২২.০১.২০১২ ৩০.০৬.২০১৬	কাজ সমাপ্ত
প্যাকেজ নং-বি২				
	Construction of lapur Brdige, Lemua Bridge, Muhuri Bridge, Dhumghat Bridge and Flyover at Chittagong Rail Crossing.	১৭৮.২১ ১৬৫.৫৫	৭.০৩.২০১১ ২২.০১.২০১২ ৩০.০৪.২০১৭ ৩০.০৪.২০১৭	কাজ সমাপ্ত
প্যাকেজ নং-বি৩				
	Construction of ২ Unit ৪২.৬৮ m singe span PC Girder Bridge over Kakri river at ১০৭th KM of Dhaka-Chittagong National Highway.	৭.৬৬ ৭.৬৬	৯.০৮.২০০৯ ২৮.০১.২০১০ ২৬.০৪.২০১৩ ২৬.০৪.২০১৩	কাজ সমাপ্ত
মিডিয়ানে বৃক্ষরোপণ				
	Plantation at Median for ৪-laning of Dhaka-Chittagong Highway Project.	৯.৮০ ৯.০৩	১২.০৫.২০১৬ ৩০.০৬.২০১৬ ১০.১০.২০১৭ ১০.১০.২০১৭	কাজ সমাপ্ত
প্যাকেজ-জরুরী মেরামত				
	Emergency repair and maintenance works (reconstruction and overlay)	৫৮.৪৪ ৫৮.৪৪	৫.১১.২০১১ ২০.১১.২০১১ ২০.১১.২০১২ ২০.১১.২০১২	কাজ সমাপ্ত

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

অর্থবছর	ডিপিপি/আরডিপিপি	এডিপি/আরএডিপি বরাদ্দ	টাকা অবমুক্তি	ব্যয়
১	২	৩	৪	৫
২০০৫-০৬	৭৪.০০	৭৪.০০	৭৪.০০	৭৪.০০
২০০৬-০৭	৪৭৩.৪২	৪৭৩.৪২	৪৭৩.৪২	৪৭৩.৪২
২০০৭-০৮	২৬৪.৩৪	২৬৪.৩৪	২৬৪.৩৪	২৬৪.৩৪
২০০৮-০৯	২২৩৮.১৫	২২৩৮.১৫	২২৩৮.১৫	২২৩৮.১৫
২০০৯-১০	১৯৫৪৪.৪৯	১৯৫৪৪.৪৯	১৯৫৪৪.৪৯	১৯৫৪৪.৪৯
২০১০-১১	১০১২৭.৭৩	১০১২৭.৭২	১০১২৭.৭২	১০১২৭.৭২
২০১১-১২	৩২০১৭.৯১	৩২০১৭.৯২	৩২০১৭.৯২	৩২০১৭.৯২
২০১২-১৩	৪৭৪৫৫.৬৬	৪৭৪৫৫.৬৭	৪৭৪৫৫.৬৭	৪৭৪৫৫.৬৭
২০১৩-১৪	৪৫০০০.০০	৪৫০০০.০০	৪৫০০০.০০	৪৫০০০.০০
২০১৪-১৫	৬৯৯৩২.০০	৬৯৯৩২.০০	৬৯৯৩২.০০	৬৯৯৩২.০০
২০১৫-১৬	১৫৩৫০৯.৭৫	৭৬৬১৯.৯৯	৭৬৬১৯.৯৯	৭৬৬১৯.৯৯
২০১৬-১৭	১০৫৬.০৪	৪০১৭৮.০১	৪০১৭৮.০১	৪০১৭৮.০১
মোট=	**৩৮১৬৯৩.৫১**		৩৪৩৯২০.৮৪	৩৪৩৯২০.৮৪

১২। **কাজ অসম্পূর্ণ থাকলে তার কারণঃ** অনুমোদিত আরডিপিপির অনুযায়ী প্রকল্পটি সমাপ্ত করা হয়েছে।

১৩। **প্রকল্পের অনুমোদন, মেয়াদ বৃদ্ধি ও সংশোধনঃ**

(লক্ষ টাকায়)

	মেয়াদকাল	প্রাক্কলিত ব্যয়
মূল	০১/০১/২০০৬ হতে ৩০/০৬/২০১২	২১৬৮৩৮.৪১
১ম সংশোধন	০১/০১/২০০৬ হতে ৩০/০৬/২০১২	২৩৮২১৭.০৪
বিশেষ সংশোধন	০১/০১/২০০৬ হতে ৩১/১২/২০১৩	২৪১০১৭.০৪
২য় সংশোধন	০১/০১/২০০৬ হতে ৩১/১২/২০১৪	৩১৯০২৯.৪৩
ব্যয় বৃদ্ধি ব্যতিরেকে মেয়াদ বৃদ্ধি ১ম বার	০১/০১/২০০৬ হতে ৩১/১২/২০১৫	৩১৯০২৯.৪৩
৩য় সংশোধন	০১/০১/২০০৬ হতে ৩১/১২/২০১৬	৩৮১৬৯৩.৫১
ব্যয় বৃদ্ধি ব্যতিরেকে মেয়াদ বৃদ্ধি ২য় বার	০১/০১/২০০৬ হতে ৩০/০৬/২০১৭	৩৮১৬৯৩.৫১

১৪। **সার্বিক অগ্রগতিঃ** প্রকল্পের আওতায় জুন, ২০১৭ পর্যন্ত ক্রমপুঞ্জিত আর্থিক অগ্রগতি হয়েছে ৩৪৩৯২০.৮৪ লক্ষ টাকা যা অনুমোদিত ব্যয় ৩৮১৬৯৩.৫১ লক্ষ টাকার ৯০.১০%।

১৫। **প্রকল্প পরিদর্শনঃ** গত ২৫/০৪/২০১৮ তারিখে আইএমইডি'র মহা-পরিচালক জনাব ডঃ মোঃমশিউর রহমান ও সহকারী পরিচালক জনাব মুহাম্মদ মিজানুর রহমান মিয়া কর্তৃক প্রকল্পটি সরেজমিন পরিদর্শন করা হয়। পরিদর্শনকালে সড়ক বিভাগের কর্মকর্তাগণ উপস্থিত ছিলেন। পরিদর্শনের আলোকে পর্যবেক্ষণ নিম্নরূপঃ

১৫.১ **ভূমি অধিগ্রহণ:** অনুমোদিত আরডিপিপিতে ৩৭.৭৭ একর ভূমি অধিগ্রহণের জন্য ৭৫০০.০০ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। পিসিআর অনুযায়ী ৩৭.৭৭ একর ভূমি অধিগ্রহণের জন্য ৭১৯৬.৮৭ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে। পরিদর্শনকালে কর্মকর্তাগণ অবহিত করেন মূলত সড়ক ও সেতু নির্মাণের নিমিত্ত ভূমি অধিগ্রহণের প্রয়োজন হয়েছে এবং জেলা প্রশাসকের কার্যালয়ের ব্যয় প্রাক্কলন অনুযায়ী ভূমি অধিগ্রহণের অর্থ ব্যয় করা হয়েছে।

১৫.২ **মাটির কাজ:** অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী ১৩৬.৪৫ লঃঘঃ মিটার মাটির কাজের জন্য ২৬২৬৩.৬৫ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। পিসিআর অনুযায়ী ১৩২.৪৩ লঃঘঃ মিটার মাটির কাজের জন্য ২৫৮২৯.৫৭ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে। পরিদর্শনকালে জানা যায় , সড়ক প্রশস্তকরণ ও ৩১ কিলোমিটার দীর্ঘ ১৪ টি বাইপাস সড়ক নির্মাণসহ সড়কের বিভিন্ন চেইনেজে বিশেষ করে বাঁক, ব্রীজ ও কালভার্টের সংযোগ স্থলে মাটির কাজ করা হয়েছে। অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপি'র সংস্থানের তুলনায় মাঠ পর্যায়ের প্রয়োজনীয়তার নিরিখে মাটির পরিমাণ কম লেগেছে।

১৫.৩ **ফ্লেক্সিবল নতুন পেভমেন্ট নির্মাণ:** সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী ১৭৪.৩১ কিলোমিটার নতুন পেভমেন্ট নির্মাণের নিমিত্ত ৬৩০১২ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। পিসিআর অনুযায়ী ১৭৪.৩১ কিঃমিঃ নতুন পেভমেন্ট নির্মাণের জন্য ৬২৩৮২ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে। পরিদর্শনকালে জানা যায়, বাঁক সরলীকরণ ও সওজ অধিগ্রহণকৃত ভূমি পুনরুদ্ধারের জন্য মোট ৩১.১৫ কিঃমিঃ বাইপাস সড়ক নির্মাণ করা হয়েছে। সেতু এপ্রোচসহ মোট ৩৫৮ কি:মি: সড়ক ৬০মি.মি. পুরুত্বে সাফেসিং করা হয়েছে। পরিদর্শনে দেখা যায়, পুরো সড়কব্যাপী ডিভাইডার সংলগ্ন অংশে সার্ফেসিং এর ১০-১২ মি.মি. রাটিং সৃষ্টি হয়েছে। ওভারলোডেড যানবাহন ক্রমাগত একই জায়গা (ডিভাইডার সংলগ্ন পাশ) দিয়ে অতিক্রম করার কারণে এ ধরণের রাটিং সৃষ্টি হয়ে থাকতে পারে বলে প্রকল্প সংশ্লিষ্টরা মত প্রকাশ করেন। পরিদর্শনকালে জানানো হয় যে, দুদক এলজিইডি'র প্রকৌশলী নিয়োগ করে সড়কটির বিভিন্ন লেয়ার ও ম্যাটারিয়াল এলজিইডি 'র ল্যাবে পরীক্ষায় যথাযথ পায় এবং বিটুমিনের কাজের উপর ভারী যানবাহন চলাচলের কারণে রাটিং সৃষ্টি হতে পারে বলে তদন্ত প্রতিবেদনে উল্লেখ করা হয়। পরিদর্শনকালে দেখা যায়, র্যা টিং এর ফলে সৃষ্ট এইজকে মিলিং মেশিন দ্বারা কাটা হচ্ছে যা সেলফ হিলিং এর মাধ্যমে মসৃন হয়ে সড়কটি যথাযথ অবস্থায় ফিরে আসতে দেখা যায়।

১৫.৪ **কংক্রিট পেভমেন্ট নির্মাণ:** প্রকল্প সংশোধিত ডিপিপিতে ২২ টি বাজার এলাকায় মোট ১৫.৬৬ কিলোমিটার কংক্রিট পেভমেন্ট নির্মাণের জন্য ১১৬০৯ লক্ষ টাকার সংস্থান ছিল। পরিদর্শনে দেখা যায় , সড়কের ২২টি বাজার অংশে যেখানে ড্রেনেজের পর্যাপ্ত ব্যবস্থা নেই এরকম স্থানে কংক্রিট পেভমেন্ট নির্মাণ করা হয়েছে। ক্যান্টনমেন্ট এলাকায় কংক্রিট পেভমেন্ট ও ফ্লেক্সিবল পেভমেন্টের সংযোগ স্থানে গর্ত সৃষ্টি হয়েছে দেখা যায়।

১৫.৫ **স্টিল ফুট ওভার ব্রিজ নির্মাণ:** পথচারীদের নিরাপত্তা নিশ্চিৎ করতে অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপিতে ৩৪টি স্টিল ফুট ওভার ব্রিজের সংস্থান রয়েছে। পিসিআর হতে প্রাপ্ত তথ্যানুযায়ী ৩৪ টি ফুট ওভার ব্রিজ নির্মাণ বাবদ ২২.৩৮ কোটি টাকা ব্যয় হয়েছে। নির্মিত স্টিল ফুট ওভার ব্রিজ সমূহ ভাল অবস্থায় রয়েছে এবং পথচারী পারাপার হতে দেখা যায়।

১৫.৬ সেতু **নির্মাণ:** অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপিতে ২৩ টি সেতু নির্মাণ কাজের সংস্থান ছিল। পিসিআর অনুযায়ী ১২৬.৩৩ কোটি টাকা ব্যয়ে মোট ১০৪৯ মিটার দীর্ঘ ২৩টি আরসিসি ব্রীজ নির্মাণ করা হয়েছে। তম্মধ্যে পৃথক ৩টি প্যাকেজের মাধ্যমে বড় ৬টি সেতু নির্মাণ করা হয়েছে যথা -বি১ প্যাকেজের মাধ্যমে ইলিয়টগঞ্জ সেতু, বি২ প্যাকেজের মাধ্যমে লালপুল, লেমুয়া, মুহুরী ও ধুমঘাট সেতু এবং বি ৩ প্যাকেজের মাধ্যমে মিয়াবাজার সেতু নির্মাণ করা হয়েছে। পরিদর্শনকালে দেখা যায়, সড়কের ৫৬+৪১৮ চেইনেজের ইলিয়টগঞ্জ সেতু এবং ১৫৬+২০০ চেইনেজের রেমুয়া সেতুর এপ্রোচ কিছুটা ক্ষতিগ্রস্থ হয়েছে। প্রতিটি সেতুর উভয় প্রান্তে সিসি ব্লক দিয়ে স্লোপ রক্ষার কাজ করা হয়েছে। পানি নিষ্কাশনের জন্য ব্রীজ সংযোগ সড়কে সসার ড্রেনের ব্যবস্থাও রাখা হয়েছে। লালপুল সেতুর সিসি ব্লকসমূহ কিছু

Settle করার কারণে অসমান হয়ে গেছে। পরিদর্শনকৃত অন্যান্য আরসিসি ব্রীজসমুহের উভয় প্রান্তের সলিড কনক্রিট স্লোপ রক্ষা কাজ ভাল রয়েছে।

১৫.৭ **আরসিসি বক্স কালভার্ট নির্মাণ:** অনুমোদিত আরডিপিপির সংস্থান অনুযায়ী ৫৭.৭৫ কোটি টাকা ব্যয়ে ১১০০ মি: (২৪২টি) আরসিসি বক্স কালভার্ট নির্মাণ করা হয়েছে। পরিদর্শনে দেখা যায়, আরসিসি কালভার্টসমূহের সংযোগ সড়ক, এবাটমেন্ট, রেলিং ইত্যাদি ভাল রয়েছে।

১৫.৮ **রক্ষাপ্রদ কাজ :** অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী ১৯.৮৬ কোটি টাকা ২০৫৪২৯ বঃমিঃ কনক্রিট স্লোপ প্রোটেকশন, গাইড পোস্টসহ রক্ষাপ্রদ কাজের সংস্থান ছিল। প্রাপ্ত পিসিআ র অনুযায়ী ১৪.৬৮ কোটি টাকায় ১৫১৮৪৮ ব:মি: রক্ষাপ্রদ কাজ করা হয়েছে। পরিদর্শনে দেখা যায় , আরসিসি ব্রীজ ও কালভার্টের সংযোগ সড়ক , উইং ওয়াল ইত্যাদি রক্ষা করার জন্য কনক্রিট স্লোপ প্রোটেকশন , সিসি ব্লক, আরসিসি গাইড পোষ্ট ইত্যাদি দিয়ে ঢাল প্রতিরক্ষা কাজ করা হয়েছে।

১৫.৯ **ড্রেন নির্মাণ:** অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপিতে ড্রেন নির্মাণ বাবদ ২৬.৪৬ কোটি টাকার সংস্থান রয়েছে। পিসিআর অনুযায়ী ৬.৩৬ কোটি টাকা ব্যয়ে ৮৮৩৮০ মিটার বিভিন্ন ধরণের ড্রেন নির্মাণ করা হয়েছে। পরিদর্শনকালে দেখা যায় , আরসিসি ব্রীজসমূহের সংযোগ সড়কে সসার ড্রেন , ইউ-ড্রেন ও বাজার অংশে আরসিসি ফুটপাথসহ ড্রেন নির্মাণ করা হয়েছে। ড্রেনসমূহে ময়লা জমে থাকতে দেখা যায়।

১৫.১০ **সাইন সিগন্যাল, কিঃমিঃ পোষ্ট:** অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপিতে ১৭.৩৮ কোটি টাকা ব্যয়ে সড়কে সাইন, সিগনাল, কি:মি: পোস্ট ইত্যাদি স্থাপনের সংস্থান ছিল এবং পিসিআর অনুযায়ী ১০.২৮ কোটি টাকা ব্যয় করা হয়েছে। পরিদর্শনে দেখা যায়, সড়কের বিভিন্ন স্থানে বিশেষ করে বাজার অংশে , স্কুল, মসজিদ ও বাকসহ প্রভৃতি স্থানে সাইন সিগন্যাল স্থাপন করা হয়েছে। তবে সাইন সিগন্যাল অপর্যাপ্ত প্রতীয়মান হয়। এছাড়া সড়কের বাঁক , ব্রীজ/কালভার্টের সংযোগ সড়কে ও বিপজ্জনক সড়কাংশে পর্যাপ্ত সংখ্যক গাইড পোষ্ট স্থাপন করা হয়েছে।

১৫.১১ **রোড মার্কিং:** সড়কের এক প্রান্তে দুই লেনের পেভমেন্টে রোড মাকিং দ্বারা স্পষ্ট করা হয়েছে। সড়কের কোথাও কোথাও রোড মার্কিং এর দাগ আকাঁবাঁকা রয়েছে দেখা যায়। অধিক যানবাহন চলাচলকারী গুরুত্বপূর্ণ জাতীয় মহাসড়কটিতে রোড মার্কিং কেন আঁকা-বাঁকা হওয়ায় দুর্ঘটনার সম্ভাবনার ঝুঁকির সৃষ্টি হয়েছে।

১৫.১২ **ইউটিলিটি স্থানান্তর:** অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপিতে ইউটিলিটি স্থানান্তরের জন্য ১০৯.৯৪ কোটি টাকার সংস্থান ছিল। পিসিআর অনুযায়ী ৮৯.৪৬ কোটি টাকা ব্যয়ের মাধ্যমে ইউটিলিটি স্থান্তরের কাজ সম্পন্ন করা হয়েছে।

১৬। **প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জনঃ**

পরিকল্পিত	উদ্দেশ্য অর্জন
জাতীয় অর্থনীতির লাইফলাইন খ্যাত ঢাকা-চট্টগ্রাম মহাসড়ককে ২ লেন থেকে ৪-লেনে উন্নীত করে সড়ক যোগাযোগ ব্যবস্থাকে সহজতর, আরামপ্রদ, নিরাপদ এবং যানজট মুক্ত করার জাতীয় উন্নয়ন ত্বরান্বিত করা ও জনগণের আর্থ-সামাজিক অবস্থার উন্নয়ন।	জাতীয় অর্থনীতির লাইফলাইন খ্যাত ঢাকা-চট্টগ্রাম মহাসড়ককে ২ লেন থেকে ৪-লেনে উন্নীত করে সড়ক যোগাযোগ ব্যবস্থাকে সহজতর, আরামপ্রদ, নিরাপদ এবং যানজট মুক্ত করার মাধ্যমে জাতীয় উন্নয়ন ত্বরান্বিত করা ও জনগণের আর্থ-সামাজিক অবস্থার উন্নয়নে সহায়ক হয়েছে।

১৭। **উদ্দেশ্য অর্জিত না হয়ে থাকলে তার কারণঃ** প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জিত হয়েছে বলে প্রতীয়মান হয়। তবে সড়কের কাচঁপুর-মেঘনা-গোমতী ব্রীজ এ টোল আদায় এবং নির্মাণাধীন ব্রীজের কাজের ফলে যানজট হতে সড়কটি পুরোপুরি

মুক্ত নয়।ডিপিপিতে প্রকল্পের ডিজাইন লাইফ দশ বছর নির্ধারণ করা হয়েছে। প্রকল্প বাস্তবায়নের দুই বছরে রাটিং সৃষ্টি হয়েছে যা বর্তমানে মেরামত করা হচ্ছে। এর পুনরাবৃত্তি রোধ করার জন্য নিয়মিত রক্ষণাবেক্ষণ করা প্রয়োজন।

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

১৯। **External Audit:** মন্ত্রণালয় হতে প্রেরিত পিসিআর পর্যালোচনায় দেখা যায় ২০০৬-০৭ অর্থ বছর হতে ২০১৫-১৬ অর্থ বছর পর্যন্ত প্রকল্পটির External Audit সম্পন্ন করা হয়েছে। ২০১৬-১৭ অর্থ বছরের অডিট বাকি রয়েছে।

২০। **<u>বিশেষ পর্যবেক্ষণ:</u>**

২০.১ প্রকল্পটি জুন, ২০১৭ তে সমাপ্ত হলেও সড়ক নির্মাণের অধিকাংশ প্যাকেজের কাজ জুন, ২০১৬ শেষ হয়। ২রা জুলাই, ২০১৬ তারিখে মাননীয় প্রধানমন্ত্রী রাস্তাটি আনুষ্ঠানিকভাবে উদ্বোধন করেন। জাতীয় মহাসড়কের অতিরিক্ত যানবাহনের চাপ সামাল দিতে ও জনসাধারণের দুর্ভোগ লাঘবে এ সড়ক ২০১৩ সাল থেকেই যানবাহন চলাচলের জন্য উন্মুক্ত ছিল। ফলে নির্মাণ শেষ হওয়ায় সঙ্গে সঙ্গে এ সড়ক দিয়ে মাত্রাতিরিক্ত ভারবাহী যানবাহন চলাচল করেছে। পরিদর্শনে দেখা যায় প্রায় ২ বছর পূর্বে নির্মিত সড়কটিতে রাটিং সৃষ্টি হলেও গাড়ী চলাচলের জন্য সড়কটি এখনও ভাল রয়েছে। সড়কব্যাপী ডিভাইডার সংলগ্ন অংশ ও সড়কের ডান পাশ দিয়ে ভারী যানবাহন চলাচল অংশে সার্ফেসিং -এ ১০-১২ মি.মি. রাটিং সৃষ্টি হয়েছে। এছাড়াও সড়কের কয়েকটি স্থানে ছোট আকারের ক্রাক/পটহোল দেখা যায়।

২০.২ সড়কে সৃষ্ট রাটিং এর কারণ অনুসন্ধানের জন্য বিশেষজ্ঞ মতামত গ্রহণ করে সে মোতাবেক প্রয়োজনীয় ব্যবস্থা গ্রহণ করা প্রয়োজন। বিশেষজ্ঞ মতামত এবং এ প্রকল্পের অভিজ্ঞতা অন্য প্রকল্পে কাজে লাগিয়ে রাটিং এর পুনরাবৃত্তি রোধ করতে হবে। এ বিষয়ে গৃহীত ব্যবস্থাবলী আইএমইডিকে অবহিত করতে হবে;

২০.৩ ২০০৬ সালে দৈনিক গড় বার্ষিক যানবাহনের সংখ্যা (এএডিটি) ১৬৪৮৫ প্রাক্কালন করে প্রকল্পটির ডিজাইন করা হলেও বর্তমানে সড়কটির এএডিটি ৩২০০০ এর উপর। সড়কটির অবস্থা এখনও ভাল থাকলেও অত্যধিক সংখ্যক ও অননুমোদিত ভারবাহী যানবাহন চলাচলের কারণে মহাসড়কটি ক্ষতিগ্রস্থ হচ্ছে। ক্রমবর্ধমান পণ্য ও যাত্রীবাহী যানবাহনের জন্য মহাসড়কটির পূর্ণ উপযোগীতা ও স্থায়িত্ব নিশ্চিত করার জন্য দ্রুত নিয়মিত রক্ষণাবেক্ষণ ও পরিচর্যা করা প্রয়োজন। তা না হলে দেশের অর্থনীতির প্রধান মহাসড়ক হিসেবে বিবেচিত সড়কটি ক্ষতিগ্রস্থ হয়ে যানবাহন চলাচলের অনুপযোগী হয়ে পড়বে;

২০.৪ মহাসড়কের কয়েকটি জায়গায় সংযোগ সড়ক অংশে সফট শোল্ডার ও স্লোপ ক্ষতিগ্রস্থ হয়েছে দেখা যায়। যা মেরামত করা প্রয়োজন। এছাড়াও সড়কের কয়েকটি স্থানে সফট শোল্ডারে কয়েকটি স্থানে মাটি না থাকার কারণে এজ ব্রেকিং পরিলক্ষিত হয়েছে।

২০.৫ প্রকল্পের আওতায় নির্মিত সেতু ও কালভার্টসমুহের ডেক স্ল্যাবে মাটি জমে রয়েছে এবং মাটি জমে সেতুর ড্রেনেজ বন্ধ হয়ে রয়েছে দেখা যায়। এছাড়া সসার ড্রেন ও ইউ ড্রেনে ময়লা আবর্জনা জমে রয়েছে। যা অপসারণ করে যথাযথভাবে রক্ষণাবেক্ষণ করা প্রয়োজন;

২০.৬ চেইনেজ ১৫৬+২০০ এ নতুন লেমুয়া সেতুর ঢাকা প্রান্তের এপ্রোচ সড়কে ডিপ্রেশন ও আন্ডুলেশন পরিলক্ষিত হয়েছে এবং পুরাতন লেমুয়া সেতুটির রেলিং ভেঙ্গে গেছে দেখতে পাওয়া যায় যা দ্রুত মেরামত করা প্রয়োজন;

২০.৭ সড়কের ডিভাইডার বেশ কয়েক স্থানে ভেঙ্গে রয়েছে যা দ্রুত মেরামত করা প্রয়োজন;

২০.৮ সড়ক বিভাজক অংশে লাগানো গাছসমুহ মধ্যে কিছু গাছ হেলে পড়েছে এবং কিছু গাছ মরে গেছে। এছাড়া সড়ক বিভাজকে আগাছা জন্মে অবিন্যস্তভাবে থাকার কারণে সৌন্দর্যহানি হচ্ছে। হেলে পড়া গাছসমূহ যথাযথভাবে খুঁটি দিয়ে এবং শুন্য স্থানে নতুন করে গাছ লাগিয়ে ও আগাছাসমূহ পরিস্কার পরিচ্ছন্ন করে সড়কের সৌন্দর্য বৃদ্ধি করা প্রয়োজন;

২০.৯ সড়ক ব্যাপী পর্যাপ্ত সাইন, সিগন্যাল ও কিঃমিঃ পোস্ট স্থাপন করা হলেও পরিচর্যার অভাবে সাইন সিগস্যাল সমুহ কোথাও হেলে পড়েছে, কয়েকটি স্থানে স্টিকার উঠে গেছে এবং কি.মি. পোস্টসমূহ আগাছা ও গাছপালায় ঢেকে গেছে ফলে দূর থেকে দৃশ্যমান হয় না। এছাড়া কিলোমিটার পোষ্ট সহ অধিকাংশ সাইন, সিগন্যাল ইংরেজিতে লেখা থাকায় ইংরেজিতে অদক্ষ অনেকেই সহজে তা বুঝতে পারছে না। এ ক্ষেত্রে সাইন, সিগন্যাল ও কিঃমিঃ পোষ্টসমূহের আকার বড় ও কালারফুল করে বাংলায় লিখা প্রয়োজন যাতে সহজেই দৃশমান হয়;

২০.১০ প্রকল্পটির অন্তর্ভুক্ত বি১ প্যাকেজের কাজ ঠিকাদার যথাসময়ে সমাপ্ত না করায় চুক্তি বাতিল করা হয়েছে এবং ঠিকাদারের অসমাপ্ত কাজ বাংলাদেশ সেনাবাহিনীর মাধ্যমে বাস্তবায়িত হয়েছে। তবে ফেনী এলাকায় রেল-ওভারপাস নির্মাণের শেষ পর্যায়ে রয়েছে। ঠিকাদার যথাসময়ে কাজ সমাপ্ত করতে না পারলে Liquidated Damage আরোপ করার বিধান রয়েছে। এ ক্ষেত্রে কি ব্যবস্থা গ্রহণ করা হয়েছে যা জানা প্রয়োজন;

২০.১১ পরিদর্শনকালে দেখা যায় মহাসড়ক দিয়ে ওভারলোডেড গাড়ী নিয়ন্ত্রণের জন্য ২৩তম কি:মি-এ মেঘনা সেতুতে (চট্টগ্রামমুখী যানবাহন নিয়ন্ত্রণে) , ৪০তম কি:মি-এ গোমতী সেতুতে (ঢাকামুখী যানবাহন নিয়ন্ত্রণে) এবং ১৯৪ তম কি:মি:-এ বড়দারগাহাট/সিতাকুন্ডু-এ এক্সেল লোড নিয়ন্ত্রন স্টেশন স্থাপন করা হয়েছে যা যথাযথভাবে কার্যকর করা যাচ্ছে না বলে প্রতীয়মান হয়েছে;

২০.১২ সমাপ্ত প্রকল্পটির ২০১৬-২০১৭ অর্থবছরের অনিষ্পন্ন External Audit সম্পন্ন করা প্রয়োজন।

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



চিত্র-১: ২০১৬ সালের জুলাই মাসে মাননীয় প্রধানমন্ত্রী কর্তৃক মহাসড়কটির উদ্বোধনের নাম ফলক।



চিত্র-১: প্রকল্পের মাধ্যমে নির্মিত নতুন লেমুয়া সেতুর (ডানে) পাশে বিদ্যমান পুরাতন লেমুয়া সেতুর (বামে) ভাঙ্গা রেলিং



চিত্র-৩: নির্মিত সড়কের পেভমেন্ট (প্যাকেজ-৫)



চিত্র-৪: সেতুসহ নির্মিত সড়কের পেভমেন্ট (প্যাকেজ-১)



চিত্র-৫ : ডিভাইডার সংলগ্ন অংশে সৃষ্ট রাটিং



চিত্র-৬ : সড়কের ডানপাশ দিয়ে ভারী যানবাহন চলাচল অংশে সৃষ্ট রাটিং



চিত্র-৭ : রাটিং এ সৃষ্ট উচুঁ অংশ মিলিং মেশিন দিয়ে কেটে সমান করা হচ্ছে।



চিত্র-৮ : নির্মিত পেভমেন্টের প্রশস্থতা পরিমাপ করা হচ্ছে।



চিত্র-৯ : কুমিল্লার ময়নামতি বাজার অংশে নির্মিত রিজিড পেভমেন্ট



চিত্র-১০: ৫ মিটার প্রশস্ত ডিভাইডারসহ ৪লেন সড়ক



চিত্র-১১ : ফেনী মুহুরীগঞ্জ এলাকার ফুটওভার ব্রীজ



চিত্র-১২ : নিমসার বাজার এলাকার মূল সড়কের পাশে নির্মিত বাস-বে



চিত্র-১৩ : ধুমঘাট সেতুর রক্ষাপ্রদ কাজ ও গাইড পোষ্ট



চিত্র-১৪ : সড়কের ক্ষতিগ্রস্ত সফট শোল্ডার





চিত্র-১৫ ও ১৬: আঁকা-বাঁকা রোড মার্কিং যানবাহন চলাচলের জন্য ঝুঁকিপূর্ণ

২২। **<u>মতামত/সুপারিশঃ</u>**

২২.১ সড়কের সার্ফেসিং-এ সৃষ্ট রাটিং এর কারণ অনুসন্ধানের জন্য বিশেষজ্ঞ মতামত গ্রহণ করে সে মোতাবেক প্রয়োজনীয় ব্যবস্থা গ্রহণ করতে হবে। বিশেষজ্ঞ মতামত এবং এ প্রকল্পের অভিজ্ঞতা অন্য প্রকল্পে কাজে লাগিয়ে রাটিং এর পুনরাবৃত্তি রোধ করতে হবে। এ বিষয়ে গৃহীত ব্যবস্থাবলী আইএমইডিকে অবহিত করতে হবে;

২২.২ সড়কটির অবস্থা এখনও ভাল থাকলেও অত্যধিক সংখ্যক ও অননুমোদিত ভারবাহী যানবাহন চলাচলের কারণে মহাসড়কটি ক্ষতিগ্রস্থ হচ্ছে। ক্রমবর্ধমান পণ্য ও যাত্রীবাহী যানবাহনের জন্য মহাসড়কটির পূর্ণ উপযোগীতা ও স্থায়িত্ব নিশ্চিত করার জন্য দ্রুত নিয়মিত রক্ষণাবেক্ষণ ও পরিচর্যা করা প্রয়োজন। তা না হলে দেশের অর্থনীতির প্রধান মহাসড়ক হিসেবে বিবেচিত সড়কটি ক্ষতিগ্রস্থ হয়ে যানবাহন চলাচলের অনুপযোগী হয়ে পড়ার সম্ভাবনা রয়েছে;

২২.৩ মাত্রাতিরিক্ত ভারবাহী যানবাহন চলাচল নিয়ন্ত্রণে এক্সেল লোড নিয়ন্ত্রণ স্টেশনকে কার্যকর করার প্রয়োজনীয় পদক্ষেপ গ্রহণ করতে হবে। এক্ষেত্রে পরিবহন সমিতি, বিআরটিএ, ব্যবসায়ী সমাজসহ অন্যান্য স্টকহোল্ডারদের সাথে মতামত গ্রহণ/আলোচনা করে দায়-দায়িত্ব নির্ধারণপূর্বক বাস্তবমুখী উদ্যোগ গ্রহণ করা যেতে পারে;

২২.৪ যে সকল স্থানে রোড মার্কিং আঁকা-বাঁকা রয়েছে তা সংশোধন করতে হবে। অধিক যানবাহন চলাচলকারী গুরুত্বপূর্ণ জাতীয় মহাসড়কটিতে রোড মার্কিং কেন আঁকা-বাঁকা হয়েছে সে বিষয়ে তদন্তপূর্বক দায়-দায়িত্ব নির্ধারণ করা প্রয়োজন;

২২.৫ ঢাকা-চট্রগ্রাম মহাসড়কটির বর্তমান দৈনিক গড় বার্ষিক যানবাহনের সংখ্যা (এএডিটি)৩২০০০ এর উপর এবং তা উত্তরোত্তর বৃদ্ধি পাওয়ায় পরিকল্পনাধীন ঢাকা-চট্রগ্রাম এক্সপ্রেসওয়ে প্রকল্পটি দ্রুত অনুমোদন ও বাস্তবায়নের কার্যকরী পদক্ষেপ গ্রহণ করতে হবে;

২২.৬ প্রকল্পটির অন্তর্ভুক্ত বি-১ প্যাকেজের কাজ ঠিকাদার যথাসময়ে সমাপ্ত না করায় চুক্তি বাতিল করা হয়েছে। এ ক্ষেত্রে ঠিকাদারের বিরুদ্ধে কি ব্যবস্থা গ্রহণ করা হয়েছে তা আইএমইডিকে অবহিত করতে হবে;

২২.৭ সড়কে সৃষ্ট এজ ব্রেকিং এবং ছোট আকারের ক্রাক/পটহোল চিহ্নিত করে দ্রুত মেরামতের ব্যবস্থা গ্রহণ করতে হবে। তা না হলে ছোট ক্রাক/পটহোল হতে বড় ক্রাক/পটহোল সৃষ্টি হতে পারে;

২২.৮ সড়কটির পেভমেন্টের সুরক্ষার জন্য সড়কের যে সকল স্থানে পর্যাপ্ত সফট শোল্ডার নেই সে সকল স্থান চিহ্নিত করে সফট শোল্ডার নির্মাণ করতে হবে। ক্ষতিগ্রস্থ স্লোপ ও সফট শোল্ডার মেরামত করতে হবে;

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

২২.১০ নির্মিত লেমুয়া সেতুর ঢাকা প্রান্তের এপ্রোচ সড়কে পরিলক্ষিত ডিপ্রেশন ও আন্ডুলেশন এবং পুরাতন লেমুয়া সেতুটির ভেঙ্গে যাওয়া রেলিং দ্রুত মেরামত করতে হবে;

২২.১১ সড়কের ডিভাইডার যে সকল স্থানে ভেঙ্গে গেছে তা চিহ্নিত করে দ্রুত মেরামত করতে হবে;

২২.১২ সড়ক বিভাজকসহ রাস্তার দু পাশে সৌন্দর্যবর্ধক, বৈচিত্রময়তাপূর্ণ, আবহাওয়া উপযোগী এবং পেভমেন্টের জন্য ক্ষতিকর নয় এমন গাছ বনায়ন করে জাতীয় মহাসড়কটির সৌন্দর্য বৃদ্ধি করতে হবে। গাছ লাগানোর বিষয়ে এনইসি সভার সিদ্ধান্ত অনুসরণ করা যেতে পারে;

২২.১৩ সড়ক বিভাজকের পাশে জমে থাকা মাটি/বালু/ময়লা অপসারণ করে সড়কের সৌন্দর্য বৃদ্ধি করতে হবে;

২২.১৪ যে সকল স্থানে পেভমেন্টের তুলনায় শোল্ডার উঁচু রয়েছে তা চিহ্নিতপূর্বক সংশোধন করতে হবে। এছাড়া সহজে পানি চলাচলের জন্য পর্যাপ্ত সংখ্যক ড্রেনেজের ব্যবস্থা করা প্রয়োজন যাতে পানি জমে ও রেইন কাট সৃষ্টি হয়ে রাস্তা/পেভমেন্ট ক্ষতিগ্রস্ত না হয় ;

২২.১৫ সাইন, সিগন্যাল ও কিঃমিঃ পোষ্টসমূহের আকার বড় করে স্পষ্ট বাংলায় লিখতে হবে-যাতে স্বল্প শিক্ষিত ড্রাইভার এবং চলাচলকারী যাত্রী সহজেই তা পড়তে পারে। নিরাপত্তা বিষয়ক থার্মোপ্লাষ্ট রোড মার্কিং ও লাইট রিফ্লেক্টটেড সাইন/সিগনালের সংখ্যা বৃদ্ধি করতে হবে। অস্পষ্ট উদ্বোধনী ফলকসমুহ নতুন করে লিখতে হবে;

২২.১৬ সমাপ্ত প্রকল্পটির ২০১৬-২০১৭ অর্থবছরের অনিষ্পন্ন External Audit সম্পন্ন করতে হবে; এবং

২২.১৭ অনুচ্ছেদ ২২.১ হতে ২২.১৬ এর বিষয়ে গৃহীত ব্যবস্থা মন্ত্রণালয় আগামী ১ মাসের মধ্যে আইএমইডিকে অবহিত করবে।

জেলা সড়ক উন্নয়ন (রংপুর জোন) শীর্ষকপ্রকল্পের সমাপ্তি মূল্যায়ন প্রতিবেদন

(সমাপ্তঃ জুন, ২০১৭)

১.০	প্রকল্পের নাম	:	জেলা সড়ক উন্নয়ন (রংপুর জোন)
২.০	বাস্তবায়নকারী সংস্থা	:	সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর
৩.০	প্রশাসনিক মন্ত্রণালয়/বিভাগ	:	সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ, সড়ক পরিবহন ও সেতু মন্ত্রণালয়।
৪.০	প্রকল্প এলাকা	:	বগুড়া, জয়পুরহাট, গাইবান্ধা, রংপুর, কুড়িগ্রাম, লালমনিরহাট, নীলফামারী, ঠাকুরগাঁও ও পঞ্চগড় জেলার বিভিন্ন উপজেলা।
৫.০	পরিকল্পনা কমিশনের সংশ্লিষ্ট সেক্টর	:	ভৌত অবকাঠামো বিভাগ, পরিকল্পনা কমিশন।
৬.০	আইএমইডি'র সংশ্লিষ্ট সেক্টর	:	পরিবীক্ষণ ও মূল্যায়ন সেক্টর-২, বাস্তবায়ন পরিবীক্ষণ ও মূল্যায়ন বিভাগ (আইএমইডি)।
৭.০	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
১০০২৮.৩৪	১০৭৮৩.৭৭	৯৯২৯.৮৮	মার্চ ২০১৫ হতে জুন ২০১৭	মার্চ ২০১৫ হতে জুন ২০১৭	মার্চ ২০১৫ হতে জুন ২০১৭	-	০.০০%

৮.০ **প্রকল্পের পটভূমি ও উদ্দেশ্য:**

৮.১ পটভূমি: সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের রংপুর জোনের আওতাধীন বগুড়া, জয়পুরহাট, গাইবান্ধা, রংপুর, কুড়িগ্রাম, লালমনিরহাট, নীলফামারী, ঠাকুরগাঁও ও পঞ্চগড় জেলার ১৮টি জেলা সড়কের অধিক ক্ষতিগ্রস্থ ২০১.৯০ কিঃমিঃ সড়কাংশ উন্নয়নের লক্ষ্যে ১০০২৮.৩৪ লক্ষ টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে এবং মার্চ, ২০১৫ হতে জুন, ২০১৭ পর্যন্ত মেয়াদে বাস্তবায়নের জন্য ০৯ জুন, ২০১৫ তারিখে একনেক সভায় অনুমোদন করা হয়। পরবর্তীতে ১ ম সংশোধিত ডিপিপি ১০৭৮৩.৭৭ লক্ষ টাকা প্রাক্কলিত ব্যয় ও মার্চ, ২০১৫ হতে জুন, ২০১৭ পর্যন্ত বাস্তবায়ন মেয়াদে ০২ আগস্ট, ২০১৬ তারিখে ডিপিইসি সভার সুপারিশক্রমে সড়ক পরিবহন ও সেতু মন্ত্রণালয়ের মাননীয় মন্ত্রী কর্তৃক ২৩ আগস্ট, ২০১৬ তারিখে অনুমোদিত হয়।

৮.২ উদ্দেশ্য: প্রকল্পের মূল উদ্দেশ্য হলো- বগুড়া, জয়পুরহাট, গাইবান্ধা, রংপুর, কুড়িগ্রাম, লালমনিরহাট, নীলফামারী, ঠাকুরগাঁও ও পঞ্চগড় জেলাধীন ১৮টি জেলা সড়কের অধিক ক্ষতিগ্রস্ত ২০১.৯০ কিঃমিঃ অংশ উন্নয়ন/পুনর্বাসনের মাধ্যমে নিরাপদ সড়ক যোগাযোগ স্থাপনসহ আন্তঃজেলা সড়ক যোগাযোগ ব্যবস্থার উন্নয়ন।

৯.০ প্রকল্পের মূল কাজ:

- ট্রাক ক্রয়-৩টি
- ল্যাবরেটরি ইক্যুইপমেন্ট-১০টি
- মাটির কাজ ৩.৭৯ লঃঘঃমিঃ
- ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট (৫.৫০মিটার)
- নতুন নির্মাণ- ০.৪০ কিঃমিঃ
- পেভমেন্ট মজবুতিকরণ-১১.০২ কিঃমিঃ
- পেভমেন্ট সার্ফেসিং-২৮.০৬ কিঃমিঃ

- ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট (৩.৭০মিটার)
- নতুন নির্মাণ- ০.৬০ কিঃমিঃ
- পেভমেন্ট মজবুতিকরণ-৩৭.২৬ কিঃমিঃ
- পেভমেন্ট প্রশস্তকরণ-২৪.৬০ কিঃমিঃ
- পেভমেন্ট প্রশস্তকরণ-২২.৫০ কিঃমিঃ
- পেভমেন্ট সার্ফেসিং-১৫৫.৯২ কিঃমিঃ
- আরসিসি ড্রেন-২৫০.০০ মিঃ
- কংক্রিট স্লোপ প্রোটেকশন-১৬০০০.০০ বঃমিঃ

১০.০ **প্রকল্পের অঙ্গভিত্তিক বাস্তবায়ন (পিসিআর এর ভিত্তিতে) :**

(লক্ষ টাকায়)

	Items of Work (as per latest DPP	Unit	Target (as per DPP)		Actual Progress	
			Physical (Quantity)	Financial	Physical (Quantity)	Financial
	১	২	৩	৪	৫	৬
1.	Purchasing of Truck	Nos.	৩.০০	১০০.০০	৩.০০	৯৫.৭৩
2.	Purchasing of Libratory Equipment	Nos.	১০.০০	৩০.০০	১০.০০	২৯.০০
3.	Construction of Road Embankment	Lac cum	০.৭৩	১১৭.৭৮	০.৭৩	১১৭.৭০
4.	Widening of Road embankment	Lac cum	৩.০৬	৫৩০.৫৩	২.৮৯	৪৬৬.১৬
	Road width ৫.৫০ m					
5.	Construction of New Flexible Pavement	Km	০.৪০	৩৫.২২	০.৪০	৩৫.০০
6.	Strengthening of Flexible pavement	Km	১১.০২	৩৩৫.৩০	১১.০০	৩৩৫.০১
7.	Surfacing (Carpeting & seal coat)	Km	২৮.০৬	১১৭৫.৬৫	২৭.৮৪	১১৬২.০০
	Road Width ৩.৭০m					
8.	Construction of New Flexible Pavement	Km	০.৬০	২৬.৫৩	০.৬০	২৬.৪০
9.	Strengthening of Flexible pavement	Km	৩৭.২৬	৮১৫.৬৯	৩৩.৪১	৭৩৮.৬৬

	Items of Work (as per latest DPP	Unit	Target (as per DPP)		Actual Progress	
			Physical (Quantity)	Financial	Physical (Quantity)	Financial
10.	Widening (with ৪০mm DBS wearing course)		২৪.৬০	১৪৬৯.৩৯	২৩.২৬	১২৭৬.২৭
11.	Widening (with ৪০mm carpeting & ১২mm seal coat)	Km	২২.৫০	১২৫৫.৫২	২১.০৮	১১৯৮.৮৮
12.	Surfacing (৪০mm carpeting & ১২mm seal coat)	Km	১৫৫.৯২	৩৯৬৮.৭৯	১৪৫.৯২	৩৬১৮.১৮
	Protective work:					
13.	RCC Drain= ২৫০.০০m	Meter	২৫০.০০	২২২.৩৪	২৫০.০০	২০২.০০
14.	Concrete slope protection/RCC Drain	Sqm	১৬০০০.০০	১৯৯.০১	১৬০০০.০০	১৯৯.০১
15.	RCC Palisading/Toe wall	Meter	৬৩১৬.০০	৩৮৫.২৩	৬২৭০.০০	৩৮২.২১
16.	Sign Signal/KM post	Nos.	২৫০.০০	৬২.১৩	২৪০.০০	৪৯.৫৮
17.	Utility shifting & Re-fixing	Nos.	১০.০০	১.০০	০.০০	০.০০
18.	Physical Contingency		০.০০	২৬.৮৩	০.০০	০.০০
19.	Price Contingency		০.০০	২৬.৮৩	০.০০	০.০০
	Total=			১০৭৮৩.৭৭		৯৯২৯.৮৮

১১.০ প্রকল্প পরিচালক সংক্রান্ত তথ্যাদিঃ

ক্রমিক নং	প্রকল্প পরিচালকের নাম ও পদবী	দায়িত্বের ধরণ		কর্মকাল	
		পূর্ণকালীন	খন্ডকালীন	যোগদান	বদলী
১	২	৩	৪	৫	৬
১.	A.Q.M Ekram Ullah Additional Chief Engineer RHD, Rangpur Zone.	হ্যাঁ		০৯/০২/২০১৪	২০/০৮/২০১৫
২.	Md. Gulzar Hossain, Additional Chief Engineer RHD, Rangpur Zone.	হ্যাঁ		২০/০৮/২০১৫	১৭/০৯/২০১৫

ক্রমিক নং	প্রকল্প পরিচালকের নাম ও পদবী	দায়িত্বের ধরণ		কর্মকাল	
		পূর্ণকালীন	খন্ডকালীন	যোগদান	বদলী
১	২	৩	৪	৫	৬
৩.	Md. Abdus Salam Additional Chief Engineer RHD, Rangpur Zone.	হ্যাঁ		১৭/০৯/২০১৫	১৭/১২/২০১৫
৪.	Md. Hafizur Rahman Additional Chief Engineer RHD, Rangpur Zone.	হ্যাঁ		১৭/১২/২০১৫	০১/০৯/২০১৬
৫.	Md. Abu Rowshan Additional Chief Engineer RHD, Rangpur Zone.		হ্যাঁ	০১/০৯/২০১৬	২৯/০৯/২০১৬
৬.	Syed Shahidun Nabi, Additional Chief Engineer RHD, Rangpur Zone.	হ্যাঁ		২৯/০৯/২০১৬	১৩/০৭/২০১৭

১২.০ **ক্রয় সংক্রান্ত তথ্যাদিঃ**

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

Name of Transport	Number as per ১st RDPP	Procured with date	Transferred to Transport Pool with date	Transferred to O & M with date	Condemned/Damaged with date	Remarks
১	২	৩	৪	৫	৬	৭
Truck	৩ Nos.	-	-	-	-	১. No use at Road Division Rangpur, ১ No. use at Road Division Gaibandha ১ No. use at Road division Dinajpur

১২.২ পণ্য, কার্য ও সেবা ক্রয়ঃ (পণ্য ও কার্য ২০০.০০ লক্ষ টাকার উপরে এবং সেবা ১০০.০০ লক্ষ টাকার উপরে) প্রকল্পের অনুমোদিত ডিপিপি অনুযায়ী মূল পূর্ত কাজ ১৬টি প্যাকেজের মাধ্যমে সম্পন্ন করার সংস্থান ছিল। পিসিআর এ উল্লেখিত

তথ্যানুযায়ী ৬টি প্যাকেজের আওতায় পূর্ত কাজ সম্পাদন করা হয়েছে। দরপত্র সংক্রান্ত প্রধান প্রধান তথ্য নিম্নরূপ:

(লক্ষ টাকায়)

নং	প্যাকেজ/কাজের নাম	-প্রাক্কলিত ব্যয় -চুক্তি মূল্য	-দরপত্র আহবানের তারিখ -চুক্তির তারিখ -চুক্তি অনুযায়ী কাজ সমাপ্তির তারিখ -প্রকৃত সমাপ্তির তারিখ	মন্তব্য
০১	Strengthening & surfacing of damaged portion at ১৮th (p), ১৯th, ২০th (p), ২৩rd (p), ২৪th, ২৫th, ২৬th, ২৭th (p) Km of Bogra (Jhopgari)-Khetlal road (Z-৫০৩৯) & Repairing of Damaged potion providing by aggregate base type-১, carpeting with seal coat at ১st, ২nd, ৩rd, ৪th & ৫th (p) Km of Mokamtola (Kashipur)-Gujia-Amtoli Road (Z-৫৫০৭) under Road Division, Bogra during the year ২০১৫-১৬ (Tender Package NO. e-Gp-০২/EE/BRD/২০১৫-২০১৬	৫৯২.৬৯ ৮৫৯২.৬৮	০৩/০৯/২০১৫ ২৮/১০/২০১৫ ২৭/১০/২০১৬ ১২/০৮/২০১৬	
০২	Strengthening, widening & surfacing at ১st (p), ২nd (P), ৩rd, ৪th, ৫th, ৬th, ৭th, ৮th (p) Km of Kahalu Thana Connecting Road (Z-৫০৫৩) & Construction of flexible pavement by providing Strengthening, widening & surfacing work at ১st, ২nd, ৩rd, ৪th, ৫th, ৬th, ৭th, ৮th, ১০th, ১১th, ১২th & ১৪th Km of Sherpur-Nandigram via Kaigari Road (Z-৫০৩৪) under Road Division Bogra during the year ২০১৫-১৬ Tender Package No. eGp-২০/RHD/ACE/RZ/২০১৫-২০১৬	১২১৩.০৩ ১২১৩.০২	০৬/০৯/২০১৫ ২৭/১২/২০১৫ ২৬/১২/২০১৬ ১৭/০৫/২০১৭	
০৩	Strengthening of Pavement ৩rd (p), ৪th (p), ৫th(p), ৬th(p), ৭th(p), ৮th (p) & ৯th (p) & Repair of damaged pavement with carpeting, seal coat and earth work at ৩rd (p), ৪th (p), ৫th(p), ৬th(p), ৭th(p), ৮th (p) & ৯th (p) Km of	৩২৩.৭৬ ৩২৩.৭৭	০৯/০৯/২০১৫ ১৯/১১/২০১৫ ১৮/০৫/২০১৬ ০৮/১০/২০১৬	

নং	প্যাকেজ/কাজের নাম	-প্রাক্কলিত ব্যয় -চুক্তি মূল্য	-দরপত্র আহবানের তারিখ -চুক্তির তারিখ -চুক্তি অনুযায়ী কাজ সমাপ্তির তারিখ -প্রকৃত সমাপ্তির তারিখ	মন্তব্য
	Palashbari-Ghoraght Road (Z-৫৮৫২) under Road division, Gaibandha during the year ২০১৫-২০১৬. Tender No.-০৪/e-GP/EE/GRD?২০১৫-১৬.			
০৪	Base strengthening by base type-১, surfacing by ৪০mm thick carpeting and ১২mm thick seal coat and RCC Palisiding with earth work ch. ০+০০০ to ১১+০০০ km of Gaibandha-Sadullapur Road under Road Division, Gaibandha during the year ২০১৫-২০১৬. tender Package NO. ০৩/e-GP/EE/GRD/২০১৫-২০১৬	৪২৭.৭৪ ৪২৭.৭৪	০৯/০৯/২০১৫ ১১/১১/২০১৫ ০৯/০৫/২০১৬ ০৪/০৬/২০১৬	
০৫	Strengthening & surfacing of pavement by carpeting & seal coat and earth work at road embankment at ১৬th (p), ১৭th (p), ১৮th (p), ১৯th (p), ২০th (P), ২৩rd (P) to ২৯th (p) & ৩১st (p) Km of Hili-Shalaipur-Kalai Road under Road Division, joypurhat during the year ২০১৫-১৬ Tender No. JRD/০৫-EE/২০১৫-২০১৬.	৫৩৫.৫৬ ৫২৫.৫৬	১৩/০৯/২০১৫ ০৮/১২/২০১৫ ০৭/১২/২০১৬ ১৭/০৭/২০১৬	
০৬	Widening & Surfacing of pavement including RCC Pallisiding work at ৩rd (p), ৪th, ৫th, ৬th, ৭th, ৯th (p) ১০th & ১১th of Rangpur Shahebgonj-Mahigonj- Pirgacha Road under Road Division, Rangpur during the year ২০১৫-১৬. Tender No. eGP-০৩/RRC/২০১৫-২০১৬	৫৫৬.৭৫ ৫৫৬.৭৬	০৬/০৯/২০১৫ ২৪/১২/২০১৫ ২৩/০৬/২০১৬ ২৩/০৬/২০১৬	
০৭	Construction surfacing (Carpeting & seal coat work) protective and earth work at ৭+০০০ to ১৮+৭৪৯ Km of Taxerhat-Laldighi- Taragonj-Kishoregonj- Nilphamari Road under Road Division, Rangpur	৬০৯.৬৯ ৫৫৪.৩৮	০৬/০৯/২০১৫ ২৪/১২/২০১৫ ২৩/০৬/২০১৬ ২৩/০৬/২০১৬	

নং	প্যাকেজ/কাজের নাম	-প্রাক্কলিত ব্যয় -চুক্তি মূল্য	-দরপত্র আহবানের তারিখ -চুক্তির তারিখ -চুক্তি অনুযায়ী কাজ সমাপ্তির তারিখ -প্রকৃত সমাপ্তির তারিখ	মন্তব্য
	during the year ২০১৫-২০১৬. Tender No. eGP-০২/RRC/২০১৫-২০১৬.			
০৮	Strengthening of existing pavement by Base type-১, carpeting & seal coat work at ch. ১১th, ১২th, ১৩th, ১৪th, ১৫th , ১৭th (p), ১৮th, ১৯th, ২০th, ২২nd (p), ২৩rd (p) & ২৯th (p) Km of Sonahat-Mothergonj- Bhitorbond-Nageshwari Road (Z-৫৬২৪) & Repair with carpeting & seal coat, earthwork at ch. ২১st (p), ২২nd, ২৩rd, ২৪th (p), ২৬th, ২৭th, ২৮th & ২৯th Km & Protection & RCC palisading at different Km of Jamalpur-Dhanua-Kamalpur-Rowmari-Datbhanga Road (Z-৪৬০৬) under Road Division, Kurigram during the year ২০১৫-২০১৬, Tender Package No. eGP-১৮/RHD/ACE/RZ-২০১৫-২০১৬.	১০১১.৯৪ ১০১১.৯২	০৩/০৯/২০১৫ ১০/১২/২০১৫ ০৯/০৬/২০১৬ ১১/০৭/২০১৬	
০৯	Strengthening of existing pavement at ২nd (p), ৩rd, ৬th (p) ৮th, ৯th, ১২th, ১৩th & ১৪th km and carpeting with seal coat at ১st, ২nd, ৩rd, 8th, ৬th (p), ৮th, ৯th, ১০th, ১১th, ১২th, ১৩th & ১৪th Km of Patgram Dahagram-Angorpota (Z-৫৯০৩) road under road Division Lalamonihat during the year ২০১৫-১৬. Tender No.eGP/০১/RRC/২০১৫-২০১৬	৫৩১.২৭ ৫৩১.২৭	০৬/০৯/২০১৫ ২৩/১২/২০১৫ ২২/০৬/২০১৬ ২০/০৬/২০১৬	
১০	Carpeting & seal coat with repair work at ৫৫th (p) to ৭৭th (p)Km of thakurgoan-Nekmord-Ranishangkail-Pirgonj-Birgonj Road under Road Division, Dinajpur during the year ২০১৫-২০১৬. Tender package No. ০৩/-eGP-/RHD/EE/DRD/২০১৫-২০১৬.	৫২৫.২৩ ৫২৫.২৩	০৩/০৯/২০১৫ ২৭/১২/২০১৫ ২৬/১২/২০১৬ ২৯/০৬/২০১৬	
১১	Widening of existing flexible pavement with surfacing from	১৭৪.৫৯ ১৭৪.৬০	২৬/০৮/২০১৫ ০৩/১২/২০১৫	

নং	প্যাকেজ/কাজের নাম	-প্রাক্কলিত ব্যয় -চুক্তি মূল্য	-দরপত্র আহবানের তারিখ -চুক্তির তারিখ -চুক্তি অনুযায়ী কাজ সমাপ্তির তারিখ -প্রকৃত সমাপ্তির তারিখ	মন্তব্য
	ch. ৭+০০০ to ৮+৯০০ Km and ১৩+৭৫০ to ১৪+৩৮৫ Km of Thakurgoan-Ruhia-Atoari Road under road division. Thakurgoan duing the year ২০১৫-২০১৬. Tender No. eGP/০১/Dev/EE-TRD/ ২০১৫-২০১৬		০২/০৯/২০১৬ ২৫/১০/২০১৬	
১২	Surfacing flexible pavement from ১+০০০ to ২২+০০০ km of Thakurgaon-Pirgonj Road under Road Division, Thakurgoan during the year ২০১৫-২০১৬.	৫৯৪.৯৩ ৫৯৪.৯৩	২৬/০৮/২০১৫ ১৫/১১/২০১৫ ১৮/০৫/২০১৭ ৩০/১১/২০১৬	
১৩	Improvement and widening of existing pavement by ISG, Sub-base, Base type-১ and DBS wearing course at ১৬th (p) to ২৮th (p) Km of Panchabarh-Goalpara-Ruhia Road (Z-৫০০১) under Road Division, Panchagarh during the year ২০১৫-২০১৬.	৯৪১.৯৮ ৮৩৪.৭৬	০৬/০৯/২০১৫ ১৩/১২/২০১৫ ১২/০৮/২০১৬ ০৬/১১/২০১৬	
১৪	(a) Carpeting seal coat with repair at ১০th, ১১th (p), ১২th to ১৭th & ১৮th (p) & New construction at ১১th (p) and Palisiding including earth work at different Km of Gangachara-Pirethat-Manthonahat-Garagram-Nilphamari (Kishoregonj) Road under Road Division , Rangpur. (b) Base strengthening by base type-১, carpeting and seal coat including repair at ২০th (P) to ৩০th Km of Gangachara-Pirerhat-Manthonahat-Garagram- Nilphamari (Kishoregonj) Road under Road Division, Nilphamari during the year ২০১৫-২০১৬. Tender Package No. eGP-০১/RHD/EE/NIL/২০১৫-২০১৬.	৭৫৪.৭৪ ৭২৬.৯১	০৩/৯/২০১৫ ৩০/১১/২০১৫ ২৭/০৭/২০১৬ ০৬/০৯/২০১৬	
১৫	Widening, Strengthening and	৮৫৩.৪১	০৩/৯/২০১৫	

নং	প্যাকেজ/কাজের নাম	-প্রাক্কলিত ব্যয় -চুক্তি মূল্য	-দরপত্র আহবানের তারিখ -চুক্তির তারিখ -চুক্তি অনুযায়ী কাজ সমাপ্তির তারিখ -প্রকৃত সমাপ্তির তারিখ	মন্তব্য
	surfacing for flexible pavement at ১st km to ১৫ th Km and ১৬th (p) Km to ১৭th (p) Km of Vadurdargah-Dimla-Tunirhat road (Z-৫৭০৩) under road division Nilphamari during the year ২০১৫-২০১৬. Tender package No. eGP-১৭/RHD/ACE/RZ-২০১৫-২০১৬.	৮৪৯.৪০	১০/১২/২০১৫ ০৯/০৬/২০১৬ ০৮/০২/২০১৭	
১৬	Partial pavement strengthening by aggregate base type-১, carpeting with seal coat at ১st Km to ৬th Km, ৭th (p), ৮th (p), ৯th (p), ১০th (p), ১২th (p), ১৩th (p), ১৪th (p), ১৫th (p), ১৬th (p) & ১৭th (p) Km & Palisiding work at ১৩th Km of Bogra (Jhopgari- Khetlal (Z-৫০৩৯) road and partial pavement strengthening, widening & surfacing work etc. at ১৩th, ১৫th (p) and ১৭th (p) km of sherpur-Nandigram via Kaigari (Z-৫০৩৪) road under road Division, Bogra during the year ২০১৬-২০১৭. Tender Package No. egp-১৪/RHD/ACE/ ACE/RZ-২০১৬-২০১৭.	৯৫১.৮০ ৮০২.৯৮	১০/১০/২০১৬ ১১/১২/২০১৬ ১০/০৬/২০১৭ ০৮/০৬/২০১৭	

১৩.০ **বছর ভিত্তিক ডিপিপি লক্ষ্যমাত্রা, এডিপি ও আরএডিপি বরাদ্দ, অবমুক্তি ও ব্যয় (পিসিআর এর ভিত্তিতে)**

(লক্ষ টাকায়)

অর্থ বছর	**মূল ডিপিপি অনুযায়ী লক্ষ্যমাত্রা**		**আরএডিপি বরাদ্দ**	**অবমুক্ত**	**ব্যয়**
২০১৪-২০১৫	১১৮৬.৪১		৫৫০.০০	৫৫০.০০	৫৪৫.০৮
২০১৫-২০১৬	৮৪৭৯.৩০		৪১০০.০০	৪১০০.০০	৪১০০.০০
২০১৬-২০১১	৫৫৮২.৩২		৩৮০০.০০	৩৮০০.০০	৩৮০০.০০
২০১১-২০১২	৪৭৬.২৫		১০০০.০০	১০০০.০০	১০০০.০০
২০১২-২০১৩	১৫৫০১.৭৮		৪২৭৯.৩৪	৪২৭৯.৩৪	৪২৭৯.৩৪
সর্বমোটঃ			**১৩৭২৯.৩৪**	**১৩৭২৯.৩৪**	**১৩৭২৪.৪২**

১৪.০ **<u>পরিদর্শনঃ</u>** অনুমোদিত আরডিপিপিতে মোট ১৬টি প্যাকেজের মধ্যে বগুড়া সড়ক বিভাগের অধীন ৩টি, গাইবান্ধা সড়ক বিভাগের অধীন ৩টি, জয়পুরহাট সড়ক বিভাগের অধীন ১টি, নীলফামারী সড়ক বিভাগের অধীন ৩টি, লালমনিরহাট সড়ক বিভাগের অধীন ১টি, রংপুর সড়ক বিভাগের অধীন ১টি, দিনাজপুর সড়ক বিভাগের অধীন ১টি, কুড়িগ্রাম সড়ক বিভাগের অধীন ১টি, পঞ্চগড় সড়ক বিভাগের অধীন ১টি এবং ঠাকুরগাঁও সড়ক বিভাগের অধীন ১টি প্যাকেজ রয়েছে। গত ২৬/০১/২০১৮ তারিখে আইএমইডি'র সহকারী পরিচালক জনাব মুহাম্মদ মিজানুর রহমান মিয়া কর্তৃক রংপুর সড়ক বিভাগের অধীন বাস্তবায়িত সড়কটি, দিনাজপুর সড়ক বিভাগের অধীন বাস্তবায়িত সড়কটি, গাইবান্ধা সড়ক বিভাগের অধীন বাস্তবায়িত ৩টি সড়কের মধ্যে ২টি ও নীলফামারী সড়ক বিভাগের অধীন বাস্তবায়িত ৩টির মধ্যে ২টি সড়কের কাজ সরেজমিন পরিদর্শন করা হয়। পরিদর্শনকালে সড়ক বিভাগের সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তাগণ উপস্থিত ছিলেন। সরেজমিন পরিদর্শন ও প্রাপ্ত পিসিআর এর আলোকে সাধারণ পর্যবেক্ষণ নিম্নরূপঃ

১৪.১ **পণ্য ক্রয়:** পিসিআর প্রাপ্ত তথ্য অনুযায়ী সড়কের রুটিন রক্ষণাবেক্ষণ কাজের জন্য ৯৫.৭৩ লক্ষ টাকায় ৩টি ট্রাক ক্রয় করা হয়েছে এবং ২৯.০৯ লক্ষ টাকায় ১০ সেট ল্যাবরোটরি ইকুইপমেন্ট ক্রয় করা হয়েছে।

১৪.২ **মাটির কাজ:** অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপিতে ০.৭৩ লক্ষ ঘন মিটার মাটির কাজের জন্য ১১৭.৭৮ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। পিসিআর অনুযায়ী ০.৭৩ লক্ষ ঘন মিটার মাটির কাজের জন্য ১১৭.৭৮ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে। পরিদর্শনকালে জানা যায়, সড়ক প্রশস্তকরণ ও নুতন পেভ মেন্ট নির্মাণের জন্য মাটির কাজ করা হয়েছে। অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপি'র সংস্থানের তুলনায় মাঠ পর্যায়ের প্রয়োজনীয়তার নিরিখে মাটির পরিমাণ কম লেগেছে।

১৪.৩ **ফ্ল্যাক্সিবল পেভমেন্ট নির্মাণ:** অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপিতে ৫.৫০ মিটার প্রস্থের ফ্ল্যাক্সিবল পেভমেন্টের ক্ষেত্রে ০.৪০ কি:মি: নতুন পেভমেন্ট নির্মাণের জন্য ৩৫.২২ লক্ষ টাকা, ১১.০২ কি:মি: পেভমেন্ট শক্তিশালীকরণের জন্য ৩৩৫.৩০ লক্ষ টাকা, ২৮.০৬ মিটার সার্ফেসিং এর জন্য ১১৭৫.৬৫ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। ৩.৭০ মিটার প্রস্থের ফ্ল্যাক্সিবল পেভমেন্টের ক্ষেত্রে ০.৬০ কি:মি: নতুন পেভমেন্ট নির্মাণের জন্য ২৬.৫৩ লক্ষ টাকা, ৩৭.২৬ কি:মি: পেভমেন্ট শক্তিশালীকরণের জন্য ৮১৫.৬৯ লক্ষ টাকা, ২৪.৬০ কি:মি: (৪০ এমএমডিবিএস ওয়্যারিং কোর্স) পেভমেন্ট প্রশস্তকরণের জন্য ১৪৬৯.৩৯ লক্ষ টাকা, ২২.৫০ কি:মি: (৪০ এমএম কার্পেটিং ও ১২ এমএম সিলকোট) পেভমেন্ট প্রশস্তকরনের জন্য ১২৫৫.৫২ লক্ষ টাকা এবং ১৫৫.৯২ মিটার সাফেসিং (৪০ এমএম কার্পেটিং ও ১২ এমএম সিলকোট) এর জন্য ৩৯৬৮.৭৯ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। পিসিআর এর প্রাপ্ত তথ্য অনুযায়ী ৫.৫০ মিটার প্রস্থের ফ্ল্যাক্সিবল পেভমেন্টের ক্ষেত্রে ০.৪০ কি:মি: নতুন পেভমেন্ট নির্মাণের জন্য ৩৫.০০ লক্ষ টাকা, ১১.০০ কি:মি: পেভমেন্ট শক্তিশালীকরণের জন্য ৩৩৩.০১ লক্ষ টাকা, ২৭.৮৪ মিটার সার্ফেসিং এর জন্য ১১৬২.০০ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে। এছাড়া, ৩.৭০ মিটার প্রস্থের ফ্ল্যাক্সিবল পেভমেন্টের ক্ষেত্রে ০.৬০ কি:মি: নতুন পেভমেন্ট নির্মাণের জন্য ২৬.৪০ লক্ষ টাকা, ৩৩.৪১ কি:মি: পেভমেন্ট শক্তিশালীকরণের জন্য ৭৩৮.৬৬ লক্ষ টাকা, ২৩.২৬ কি:মি: (৪০ এমএমডিবিএস ওয়্যারিং কোর্স) পেভমেন্ট প্রশস্তকরণের জন্য ১২৭৬.২৭ লক্ষ টাকা এবং ২১.০৮ কি:মি: (৪০ এমএম কার্পেটিং ও ১২ এমএম সিলকোট) পেভমেন্ট প্রশস্তকরনের জন্য ১১৯৮.৮৮ লক্ষ টাকা এবং ১৪৫.৯২ মিটার সাফেসিং (৪০ এমএম কার্পেটিং ও ১২ এমএম সিলকোট) এর জন্য ৩৬১৮.১৮ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে। পরিদর্শনকালে দেখা যায়, সড়কের কিছু কিছু জায়গায় রেইনকাট সৃষ্টি হয়ে সড়ক বাঁধ /সফট শোল্ডারসহ পেভমেন্ট ভেঙ্গে গেছে। এ প্রেক্ষিতে সংশ্লিষ্ট নির্বাহী প্রকৌশলী জানান যে, এগুলোর দ্রুতই মেরামত হবে। অনেকস্থানে পেভমেন্ট এইজিং ভাঙ্গাসহ ক্রাক/পটহোল সৃষ্টি হয়েছে দেখা যায়। ডিফেক্ট লায়াবিলিটি অতিক্রান্ত হওয়ায় ক্ষতিগ্রস্থ সড়কটি রুটিন মেন্টেইনেন্স এর আওতায় অনতিবিলম্বে মেরামত করা প্রয়োজন নতুবা সড়কটি আরও ক্ষতিগ্রস্থ হয়ে চলাচল ঝুকিপূর্ণ হতে পারে।

১৪.৪ **ড্রেন নির্মাণ:** অনুমোদিত আরডিপিপিতে ২৫০ মিটার দৈর্ঘ্যর ড্রেন নির্মাণের জন্য ২২২.৩৪ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। পিসিআরের প্রাপ্ত তথ্য অনুযায়ী ২৫০ মিটার ড্রেন নির্মাণের জন্য ২০২.০০ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে। পরিদর্শনকালে দেখা যায় বা জার/গ্রোথ সেন্টার এলাকায় ও ঢালু এলাকায় ড্রেন নির্মাণ করা হয়েছে। বাজার অংশে ড্রেনগুলোতে ময়লা আর্বজানা দেখতে পাওয়া যায়।

১৪.৫ রক্ষাপ্রদ কাজ: অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপিতে ৬৩১৬.০০ মিটার আরসিসি প্যালাসাইডিং /টো-ওয়াল এর জন্য ৩৮৫.২৩ লক্ষ টাকা, ১৬০০০.০০ বর্গ মিটার কং ক্রিট স্লোপ প্রোটেকশন এর জন্য ১৯৯.০১ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। পিসিআর-এর তথ্য অনুযায়ী ৬২৭০ বর্গ মিটার আরসিসি প্যালাসাইডিং /টো-ওয়াল নির্মাণের জন্য ৩৮২.২১ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে। পরিদর্শনে দেখা যায় , সড়কের পাশে পুকুর /জলাশয় অংশে ও নিচু -ঢালু স্থানে আরসিসি প্যালাসাইডিং/টো-ওয়াল ও কনক্রিট স্লোপ প্রোটেকশনের কাজ করা হয়েছে। এছাড়া সড়কের যে সকল স্থানে পুকুর, ডোবা ও নিচু জমি রয়েছে সে সকল স্থানে আরসিসি টো-ওয়াল দেওয়া হয়েছে। এছাড়া বাজার অংশে ১২০ মিটার

১৪.৬ **সাইন, সিগন্যাল, কিঃমিঃ পোষ্ট:** অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপিতে ২৫০টি ট্রাফিক সাইন, সিগনাল ও কি :মি: পোষ্ট স্থাপনের জন্য ৬২.১৩ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। পিসিআর অনুযায়ী ২৪০টি ট্রাফিক সাইন , সিগনাল ও কি :মি: পোষ্ট স্থাপনের জন্য ৪৯.৫৮ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে। পরিদর্শনে দেখা যায় কি :মি: পোষ্টগুলো রাস্তার পাশে ঝোপ-ঝাড়/গাছপালায় ঢেকে রয়েছে এবং অনেক সাইন ও সিগন্যালগুলোর লেখা উঠে যেয়ে অস্পস্ট হয়েছে দেখা যায়।

১৪.৭ **ইউটিলিটি স্থানান্তর:** অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপিতে ১০টি ইউটিলিটি স্থানান্তরের জন্য ১.০০ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হলেও বাস্তবে ইউটিলিটি স্থানান্তরের প্রয়োজন হয় নি।

১৫.০ **প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জনঃ**

পরিকল্পিত	অর্জন
প্রকল্পের মূল উদ্দেশ্য হলো সওজ-এর রংপুর জোনের আওতাধীন সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগের ১ ৮টি গুরুত্বপূর্ণ জেলা সড়কের উন্নয়নের মাধ্যমে সরাসরি সড়ক যোগাযোগ স্থাপন এবং জেলা হেডকোয়াটারের সাথে উপজেলা হেডকোয়াটার	প্রকল্পের আওতায় সওজ-এর রংপুর জোনের আওতাধীন সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগের ১ ৮টি গুরুত্বপূর্ণ জেলা সড়কের উন্নয়নের মাধ্যমে জেলা হেডকোয়াটারের সাথে উপজেলা হেডকোয়াটার এবং ইউনিয়ন গ্রোথ সেন্টারের সরাসরি সড়ক যোগাযোগ স্থাপিত হয়েছে বিধায় উদ্দেশ্য অর্জিত হয়েছে। তবে ক্ষেত্রে বিশেষে নিম্নমানের কাজ হওয়ায় স্থায়ীত্ব নিয়ে সংশয় রয়েছে ।

১৬.০ **উদ্দেশ্য অর্জিত না হয়ে থাকলে তার কারণঃ** উদ্দেশ্যে অর্জিত হয়েছে। তবে কিছু কিছু ক্ষেত্রে নিম্নমানের কাজ হওয়ায় স্থায়ীত্ব নিয়ে সংশয় রয়েছে ।

১৭.০ অডিট কার্যক্রম: সমাপ্ত প্রকল্পের পিসিআর-এ অডিট সংক্রান্ত কোন তথ্য সরবরাহ করা হয়নি এবং পরিদর্শনকালীন সময় পর্যন্ত কোন Internal & External Audit হয়নি জানা যায়।

১৮.০ **প্রকল্প বাস্তবায়ন সমস্যাঃ** প্রকল্প বাস্তবায়নে কোন ধরণের সমস্যার সম্মুখীন হতে হয়নি।

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

২০। বিশেষ পর্যবেক্ষণ:

২০.১ সড়কের সম্পাদিত কাজ পরিদর্শনকালে দেখা যায় সড়কের কিছু কিছু জায়গায় রেইনকাট সৃষ্টি হয়ে শোল্ডারসহ পেভমেন্ট ক্ষতিগ্রস্থ হয়েছে। প্রকল্পটির সম্পাদিত কাজের ডিফেক্ট লায়াবিলিটি পিরিয়ড অতিক্রম করায় জরুরী ভিত্তিতে সড়ক বিভাগের নিজস্ব রুটিন রক্ষণাবেক্ষণের আওতায় রেইনকাটে ক্ষতিগ্রস্থ সড়ক মেরামত করা প্রয়োজন।

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

২০.৩ পরিদর্শকালে দেখা যায়, একই সড়কের কিছু দূর পর পর (অনেক ক্ষেত্রে ১০০ মিটারের কম) সড়কাংশ প্রকল্পের মাধ্যমে সিলকোটকৃত করা হয়েছে এবং কিছু অংশ প্রকল্প বহির্ভূত রাখায় পেভমেন্টসমূহ ক্ষতিগ্রস্থ রয়েছে। এতে,

পুরো সড়কটি যানবাহন চলাচলের জন্য উপযোগী হয়নি। এ বিষয়টি পরিহার করা প্রয়োজন। এছাড়া, দেখা যায় অনেক সড়কের পর্যাপ্ত সফট সোল্ডার না থাকায় পেভমেন্টর এইজিং ভাঙ্গানের সৃষ্টি হয়েছে। সড়কসমূহ পরীক্ষা-নিরীক্ষা করে পর্যাপ্ত সফটসোল্ডারের ব্যবস্থা করা প্রয়োজন এবং ক্ষতিগ্রস্থ এইজিং মেরামত করা প্রয়োজন।

২০.৪ পরিদর্শকালে দেখা যায়, গাইবান্ধা ও নীলফামারি জেলায় উন্নয়নকৃত সড়ক পরিদর্শনকালে দেখা যায়, পেভমেন্টের প্রশস্ততা মাত্র ১২ ফিট থাকায় ঝুকিঁ নিয়ে পাশাপাশি দুটি গাড়ি অতিক্রম করতে হচ্ছে। বিদ্যমান ১২ ফিট রাস্তা যথাযথ মানে তথা ১৮-২৪ ফিট উন্নীত করা প্রয়োজন।

২০.৫ প্রকল্পটির মাধ্যমে উন্নয়নকৃত সড়কসমূহে পর্যাপ্ত সংখ্যক সাইন, সিগন্যাল নেই। এছাড়া, বিদ্যমান কি:মি: পোস্ট ও সাইন, সিগন্যালগুলোর লেখা মুছে গিয়ে অস্পষ্ট হয়ে পড়েছে। পর্যাপ্ত সংখ্যক সাইন, সিগন্যাল স্থাপনপূর্বক পুনরায় স্পষ্ট করে লেখা প্রয়োজন।

২০.৬ সংশোধিত প্রকল্পটির ৯৯.২৯ কোটি টাকা ব্যয়ে বাস্তবায়িত হয়েছে। এ প্রকল্পটি ১৬টি প্যাকেজের মধ্যে বাস্তবায়ন করা হয়েছে। ছোট ছোট প্যাকেজ করায় স্থানীয় প্রভাবশালী ছোট ঠিকাদার কর্তৃক কার্যাদেশ প্রাপ্ত হয়েছে। উক্ত স্বল্প পেশাদার ও আর্থিকভাবে সলভেন্সি/ওয়েল ইকুইপ নয় এমন প্রতিষ্ঠান কাজ পাওয়ায় নির্ধারিত সময়ে যথাযথ গুণাগুন বজায় রেখে কাজ করতে পারে না। ওয়েল ইক্যুপ ও আর্থিকভাবে সলভেন্সি সম্পন্ন ঠিকাদারের মাধ্যমে প্রকল্পের কাজ নির্ধারিত সময়ে গুণগতমান বজায় রেখে সমাপ্ত করা সম্ভাপর হয়। কিন্তু ছোট ছোট প্যাকেজ করে টেন্ডার আহবান করা হলে অনেক সময় বড় ঠিকাদার টেন্ডার অংশগ্রহণ করে না। এ প্রেক্ষিতে ছোট ছোট প্যাকেজ না করে বড় প্যাকেজের সংস্থান রেখে প্রকল্প প্রণয়ন এবং সে আলোকে টেন্ডার আহবানপূর্বক প্রকল্পের বাস্তবায়ন কাজ করা প্রয়োজন।

২০.৭ পরিদর্শন ও প্রাপ্ত পিসিআর হতে জানা যায় সড়কের চেইনেজের কিঃমিঃ হতে কিঃমিঃ পর্যন্ত একক প্যাকেজ না রেখে অন্য প্যাকেজের কাজ রাখা হয়েছে। অর্থাৎ একই কি:মি: এর মধ্যে একাধিক প্যাকেজ রাখা হয়েছে। এতে কাজের সমন্বয়হীনতা সৃষ্টির পাশাপাশি গুণগতমানও বজায় রাখা সম্ভব হয় না। অধিকন্তু সড়কের পেভমেন্টের কাজ এক প্যাকেজে এবং উক্ত প্যাকেজের একই চেইনেজ এর মধ্যে কালভার্ট, ব্রীজ ও অন্যান্য অবকাঠামো নির্মাণের কাজ অন্য প্যাকেজে রাখা হয়েছে। ফলে এক্ষেত্রে বাস্তবে নির্মাণ কাজের ধরাবাহিকতা থাকে না এবং অবকাঠামো কাজের গুণাগুণ বজায় রাখা সম্ভব হয় না। কেননা দেখা যায় পেভমেন্টসহ রাস্তার কাজ শেষ হয়েছে, কিন্তু কালভার্ট/ব্রীজ নির্মাণ কাজ সমাপ্ত হয়নি। এমতাবস্থায় রাস্তার চেইনেজ ভিত্তিক প্যাকেজ (পেভমেন্ট, ব্রীজ/কালভার্ট,অন্যান্য অবকাঠামো) করলে কাজ বাস্তবায়নে সমন্বয় ও গুণগতমান বজায় রাখা সম্ভবপর হবে।

২০.৮ পরিদর্শনকালে দেখা যায়, সড়কসমূহের কতিপয় স্থানে বিপদজনক বাঁক রয়েছে যা সরলীকরণ করা প্রয়োজন।

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



চিত্র-৩: সীলকোটকৃত পেভমেন্টের প্রশস্ততা পরিমাপ করে সঠিক পাওয়া যায়(গাইবান্ধা /জেড-**৫৫৫৩**)।



চিত্র-৭: সীলকোটকৃত পেভমেন্টের কিনারা ভাঙ্গার একাংশ (গাইবান্ধা /জেড-৫৮৫২)।



চিত্র-৫ : নীলফামারী জেলায় **(জেড ৫০১৫)** সার্ফেসিংকৃত পেভমেন্ট এর একাংশ



চিত্র-৬ : রংপুর জেলায় **(জেড ৫০১০)** পেভমেন্টের প্রশস্তকরণ অংশের ব্ল্যাক টপ অংশ পরীক্ষা করে যথাযথ পাওয়া যায়।



চিত্র-৭: প্রকল্পের মাধ্যমে সিলকোটকৃত পেভমেন্ট (চিত্র নিচের অংশ) ও প্রকল্প বহির্ভূত ক্ষতিগ্রস্ত (চিত্রের উপরে) পেভমেন্ট (দিনাজপুর/জেড-৫০০২)।



চিত্র-৮: প্রকল্পের বহির্ভূত ক্ষতিগ্রস্ত ব্রীজ এ্যাপ্রোচ পেভমেন্ট যা দ্রুত মেরামত করা প্রঙয়াজন (দিনাজপুর)

২২। **মতামত/সুপারিশঃ**

২২.১ রেইনকাটে ক্ষতিগ্রস্থ পেভমেন্টসহ চিহ্নিত করে জরুরী ভিত্তিতে রুটিন রক্ষণাবেক্ষণের আওতায় মেরামত করতে হবে।

২২.২ সড়কের বিভিন্ন জায়গায় সৃষ্ট ক্র্যাক/পটহোলগুলো চিহ্নিত করে দ্রুত মেরামত করতে হবে- যাতে বড় পটহোল সৃষ্টি হয়ে সড়কসমূহ চলাচলের অনুপযোগী হয়ে না পড়ে;

২২.৩ জেলা সড়কসমূহ পরীক্ষা-নিরীক্ষা করে পর্যাপ্ত সফটসোল্ডারের ব্যবস্থা করতে হবে। পেভমেন্টর ক্ষতিগ্রস্থ এইজিং দ্রুত সংশোধন করতে হবে।

২২.৪ বিদ্যমান ১২ ফিট প্রশস্ততার জেলা সড়কসমূহ ১৮-২৪ ফিট প্রশস্তায় উন্নীতকরণ করার প্রয়োজনীয় ব্যবস্থা গ্রহণ করতে হবে।

২২.৫ পর্যাপ্ত ট্রাফিক সাইন ও সাইন পোষ্ট স্থাপন করতে হবে। অস্পষ্ট হয়ে যাওয়া কি :মি: পোস্ট, সাইন সিগন্যাল পুনরায় স্পষ্ট করে লেখতে হবে;

২২.৬ সমাপ্ত প্রকল্পটি দ্রুত External ও Internal Audit সম্পন্ন করতে হবে;

২২.৭ সড়কে বিপদজনক চিহ্নিত করে বাক রয়েছে যা সরলীকরণ করা প্রয়োজন;

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

২২.৯ কাজের সমন্বয় সাধন এবং নির্ধারিত সময়ে গুণগতমান বজায় রেখে যথাযথভাবে কাজ শেষ করার নিমিত্ত চেইনেজ (কিঃমিঃ হতে কিঃ মিঃ পর্যন্ত) ভিত্তিক প্যাকেজ অর্থাৎ নির্দিষ্ট কি:মি: পর্যন্ত সকল ভৌত কাজ একক প্যাকেজে রেখে সে আলোকে ক্রয়-পরিকল্পনা প্রণয়ন ও বাস্তবায়ন করতে হবে;

২২.১০ উল্লেখিত পর্যবেক্ষণের আলোকে অনুচ্ছেদ ২২.১ হতে ২২.৯ এর বিষয়ে গৃহীত ব্যবস্থা সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ আগামী ১ মাসের মধ্যে আইএমইডিকে অবহিত করবে।

গোদাগাড়ী-আমনুরা-নাচোল-পার্বতীপুর-আড্ডা সড়ক উন্নয়ন শীর্ষক প্রকল্পের সমাপ্তি মূল্যায়ন প্রতিবেদন

(সমাপ্তঃ জুন, ২০১৭)

১। প্রকল্পের নাম : **গোদাগাড়ী-আমনুরা-নাচোল-পার্বতীপুর-আড্ডা সড়ক উন্নয়ন**

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

৩। বাস্তবায়নকারী সংস্থা : সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর।

৪। প্রকল্প এলাকা : রাজশাহী, চাপাইনবাবগঞ্জ ও নওগাঁও জেলার গোদাগাড়ী, চাপাই নবাবগঞ্জ, নাচোল, গোমস্তাপুর ও নিয়ামতপুর উপজেলা।

৫। প্রকল্পের বাস্তবায়ন সময় ও ব্যয় :

(লক্ষ টাকায়)

প্রাক্কলিত ব্যয় (প্রঃসাঃ)		প্রকৃত ব্যয় (প্রঃ সাঃ)	পরিকল্পিত বাস্তবায়নকাল		প্রকৃত বাস্তবায়নকাল	অতিক্রান্ত ব্যয় (মূল প্রাক্কলিত ব্যয়ের %)	অতিক্রান্ত সময় (মূল বাস্তবায়নকালের %)
মূল	১ম সংশোধিত		মূল	১ম সংশোধিত			
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮
৬২৪৮.৮৫	-	৬১২৬.০০ (-)	০১-০৭-২০১৫ থেকে ৩০-০৬-২০১৮	-	০১-০৭-২০১৫ থেকে ৩০-০৬-২০১৭	-১২২.৮৫ (১.৯৬%)	-১ বছর (৩০%)

প্রকল্পটি মুল অুমোদিত ব্যয়ের ১২২.৮৫ লক্ষ টাকা (১.৯৬%) কম ব্যয় এবং অনুমোদিত মেয়াদের ১ বছর (৩০%) কম সময়ে বাস্তবায়িত হয়েছে।

৬। **প্রকল্পের পটভূমি ও উদ্দেশ্য:**

৬.১ পটভূমি: গোদাগাড়ী-আমনুরা-নাচোল-পাবর্তীপুর-আড্ডা জেলা সড়কটি রাজশাহী, চাপাইনবাবগঞ্জ ও নওগাঁ জেলার বিভিন্ন উপজেলা মধ্যদিয়ে অতিক্রম করেছে। সড়কটি রাজশাহী-চাপাইনবাবগঞ্জ আঞ্চলিক মহাসড়কের গোদাগাড়ী নামক স্থান হতে শুরু হয়ে নওগাঁ জেলার নিয়ামতপুর একটি আঞ্চলিক মহাসড়ক এবংপার্বতীপুর আড্ডা নামক স্থানে অপর একটি আঞ্চলিক মহাসড়ক এর সাথে মিলিত হয়েছে। গুরুত্বপূর্ণ এই জেলা সড়কটির দৈর্ঘ্য ৪৭.৪৭ কিঃমিঃ। জেলা সড়কটির উভয় প্রান্তে আঞ্চলিক মহাসড়ক থাকায় প্রতিদিন এই সড়কে অনেক ভারী যানবাহন চলাচল করে এবং যানজটের সৃষ্টি হয়। এপ্রেক্ষিতে জেলা সড়কটি উন্নয়নের জন্য প্রকল্পটি গ্রহণ করা হয়।

৬.২ উদ্দেশ্য: প্রকল্পের মূল উদ্দেশ্য হলো-

- গোদাগাড়ী-আমনুরা-নাচোল-পার্বতীপুর-আড্ডা সড়ক উন্নয়নের মাধ্যমে রাজশাহী, চাপাইনবাবগঞ্জ ও নওগাঁ জেলার মধ্যকার আন্তঃজেলা সড়ক যোগাযোগ ব্যবস্থার উন্নয়ন।

৭। প্রকল্পের মূল কাজ:

- সড়ক বাঁধে মাটির কাজ- ১.২৩০ লঃঘঃমিঃ
- ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট মজবুতিকরণ-৪৭.২৪৯ কিঃমিঃ
- সার্ফেসিং (ডিবিএস-ওয়ারিং কোর্স)- ৪৭.৪৭২ কিঃমিঃ
- হার্ডশোল্ডার নির্মাণ-৬.২০ কিঃমিঃ
- কালভার্ট নির্মাণ- ৮.০০ মিটার

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

(Financial Figure in Lac Tk)

	Items of Work (as per latest RDPP	Unit	Target (as per RDPP)		Actual Progress	
			Physical (Quantity)	Financial	Physical (Quantity)	Financial
	১	২	৩	৪	৫	৬
1.	Earth work					
	Widening/Raising of Embankment	Lcm৩	1.23	307.50	1.23	307.50
2.	**Flexible Pavement Construction (Without Surfacing)**					
	Strengthening (Without surfacing)	Km.	47.249	3354.21	47.249	3353.88
	Surfacing (DBS-Wearing Course)	Km.	47.472	2097.79	47.472	2097.79
	Hard Shoulder	Km	6.20	254.82	6.20	254.82
3.	Construction of RCC Culvert	M	8.00	38.88	8.00	38.88
4.	Installation of Sign, Signal/Km post					
	Traffic Sign & Signal Post (৮০ nos)	Number	278	8.55	278	8.55
	Concrete Guide post (১৫০ nos)					
	Concrete Km post (৪৮ nos)					
5.	Road Marking	Sqm	2338.88	24.58	2338.88	24.58
6.	Maintenance during Construction	L.S	L.S	40.00	L.S	40.00
7.	Physical Contingency (১%)	-	-	61.26	-	-
8.	Price Contingency (১%)	-	-	61.26	-	-
	Total =			6248.85		6126.00

৯। **প্রকল্প পরিচালক সংক্রান্ত তথ্যাদিঃ**

ক্রমিক নং	প্রকল্প পরিচালকের নাম ও পদবী	দায়িত্বের ধরণ		কর্মকাল	
		পূর্ণকালীন	খন্ডকালীন	যোগদান	বদলী
১	২	৩	৪	৫	৬
১.	Md. Abu Rawshan Additional Chief Engineer RHD, Rajshahi Zone.	-	হ্যাঁ	১৭/০৯/২০১৫	প্রকল্প সমাপ্তি পর্যন্ত

১০। **ক্রয় সংক্রান্ত তথ্যাদিঃ**

পণ্য, কার্য ও সেবা ক্রয়ঃ (পণ্য ও কার্য ২০০.০০ লক্ষ টাকার উপরে এবং সেবা ১০০.০০ লক্ষ টাকার উপরে) প্রকল্পের অনুমোদিত ডিপিপি অনুযায়ী মূল পূর্ত কাজ ২ টি প্যাকেজের মাধ্যমে সম্পন্ন করার সংস্থান ছিল। পিসিআর এ উল্লেখিত তথ্যানুযায়ী ২টি প্যাকেজের আওতায় পূর্ত কাজ সম্পাদন করা হয়েছে। দরপত্র সংক্রান্ত প্রধান প্রধান তথ্য নিম্নরুপ:

নং	প্যাকেজ/কাজের নাম	-প্রাক্কলিত ব্যয় -কার্যাদেশকৃত মূল্য	-দরপত্র আহবানের তারিখ -চুক্তির তারিখ -চুক্তি অনুযায়ী কাজ সমাপ্তির তারিখ -প্রকৃত সমাপ্তির তারিখ	মন্তব্য
প্যাকেজ নং-১				
১	Earth work for Widening/Raising of Embankment, Strengthening, Surfacing, Construction of Hard Shoulder and installation of Sign, Signal, Guide post and Km post.	১৬৬৮.২৪ ১৬৬৪.৮৬	১৮/১০/২০১৫ ১৯/০১/২০১৬ ১৮/০১/২০১৭ ১১/০১/২০১৭	কাজ সমাপ্ত
প্যাকেজ নং-২				
	Earth work for Widening/Raising of Embankment, Strengthening, Surfacing, Construction of Hard Shoulder and installation of Sign, Signal, Guide post and Km post.	১৪৮৫.৯৬ ১৪৯০.৬২	১৮/১০/২০১৫ ১৯/০১/২০১৬ ১৮/০১/২০১৭ ১২/০১/২০১৭	কাজ সমাপ্ত
প্যাকেজ নং-৩				
	Earth work for Widening/Raising of Embankment, Strengthening, Surfacing, Construction of Hard Shoulder and installation of Sign, Signal, Guide post and Km post.	১৪৮৫.৯৬ ১৪৯০.৬৪	২৮/০৪/২০১৫ ১৭/০৮/২০১৬ ০৪/০৪/২০১৭ ০২/০৪/২০১৭	কাজ সমাপ্ত
প্যাকেজ নং-৪				
	Earth work for Widening/Raising of Embankment, Strengthening, Surfacing, Construction of Hard Shoulder and installation of Sign, Signal, Guide post and Km post.	১৪৮৬.১৭ ১৪৩৮.৬৮	২৮/০৪/২০১৫ ১৭/০৮/২০১৬ ০৪/০৪/২০১৭ ০২/০৪/২০১৭	কাজ সমাপ্ত

- ক্রয় পরিকল্পনা হতে দেখা যায় প্রতিটি প্যাকেজের কাজ চুক্তি অনুযায়ী নির্ধারিত সময়ে সমাপ্ত হয়েছে।

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

অর্থবছর	ডিপিপি/আরডিপিপি	এডিপি/আরএডিপি বরাদ্দ	টাকা অবমুক্তি	ব্যয়
১	২	৩	৪	৫
২০১৫-১৬	২৭০৮.০০	১২০০.০০	১২০০.০০	১২০০.০০
২০১৬-২০১৭	২৩৩৭.৬৮	৪৯২৬.০০	৪৯২৬.০০	৪৯২৬.০০
২০১৭-১৮	১২০৩.১৭			
মোট=	৬২৪৮.৮৫	৬১২৬.০০	৬১২৬.০০	৬১২৬.০০

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

১৩। **সাধারণ পর্যবেক্ষণ:**

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

(লক্ষ টাকায়)

	মেয়াদকাল	প্রাক্কলিত ব্যয়
মূল	০১/০৭/২০১৫ হতে ৩০/০৬/২০১৮	৬২৪৮.৮৫
ব্যয় বৃদ্ধি ব্যতিরেকে মেয়াদ বৃদ্ধি	প্রয়োজন হয়নি	
সংশোধন	প্রয়োজন হয়নি	

১৩.২ **সার্বিক অগ্রগতিঃ** প্রকল্পের আওতায় জুন, ২০১৭ পর্যন্ত ক্রমপুঞ্জিত আর্থিক অগ্রগতি হয়েছে ৬১২৬.০০ লক্ষ টাকা যা অনুমোদিত ব্যয় ৬২৪৮.৮৫ লক্ষ টাকার ৯৮.০৩%।

১৪। **প্রকল্প পরিদর্শনঃ** গত ০৯/১০/২০১৭ তারিখে আইএমইডি'র উপ-পরিচালক জনাব জয়নাল মোল্লা কর্তৃক প্রকল্পটি সরেজমিন পরিদর্শন করা হয়। পরিদর্শনকালে সড়ক বিভাগের কর্মকর্তাগণ উপস্থিত ছিলেন। পরিদর্শন পর্যবেক্ষণ নিম্নরূপঃ

১৪.১ **মাটির কাজ:** অনুমোদিত ডিপিপিতে ৪৭.২৪৯ কি:মি: সড়ক বাঁধ প্রশস্তকরণ/উঁচুকরণে ১.২৩০ লঃঘঃ মিটার মাটির কাজের জন্য ৩০৭.৫০ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়েছে। পিসিআর অনুযায়ী ১.২৩০ লঃঘঃ মিটার মাটির কাজের জন্য ৩০৭.৫০ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে। পরিদর্শনকালে জানা যায় , ৪৭.২৪৯ কিঃমিঃ সড়ক বাঁধ উচুঁকর ও প্রশস্তকরণে উক্ত মাটি ব্যবহার করা হয়েছে।

১৪.২ **ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট মজবুতীকরণ:** মোট ৩৩৫৪.২১ লক্ষ টাকা ব্যয়ে মোট ৪৭.২৪৯ কি:মি: বিদ্যমান সড়ক মজবুতীকরণের সংস্থান রাখা হয়। পিসিআর অনুযায়ী মোট ৩৩৫৩.৮৮ লক্ষ টাকা ব্যয়ে মোট ৪৭.২৪৯ কি:মি: বিদ্যমান সড়ক মজবুতীকরণ করা হয়েছে।

১৪.৩ **সার্ফেসিং:** অনুমোদিত ডিপিপিতে ৪৭.৪৭২ কি:মি: সড়ক সাফেসিং এর জন্য ২০৯৭.৭৯ লক্ষ টাকা সংস্থান রাখা হয়। পিসিআর অনুযায়ী ৪৭.৪৭২ কি:মি: সড়ক সার্ফেসিং করা হয় এবং এ কাজে ২০৯৭.৭৯ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয় । পরিদর্শনে দেখা যায় , পুরো সড়কব্যাপী সার্ফেসিং করা হয়েছে । চেইনেজ ৩২তম কিঃমিঃ এ রাস্তা খুঁড়ে সার্ফেসের পুরুত্ব ৫২ মিঃমিঃ পাওয়া গেছে। অনুমোদিত ডিপিপি'র সংস্থান মোতাবেক ৫০মি:মি: ওয়্যারিং কোর্স দিয়ে কার্পেটিং করার জন্য নির্ধারিত। পরিদর্শকালে খুব কম সংখ্যক স্থানে রেইনকাট তৈরী হয়েছে। অধিকাংশ স্থানে কার্পেট অক্ষত রয়েছে ।



চিত্র-১: সড়কের অক্ষত সার্ফেস



চিত্র-২: সড়কের সার্ফেসে রেইন কাট

১৪.৪ **হার্ডশোল্ডার নির্মাণ:** অনুমোদিত ডিপিপিতে ৬.২০ কি:মি: সড়কের হার্ডশোল্ডার নির্মাণের জন্য ২৫৪.৮২ লক্ষ টাকা সংস্থান রাখা হয়। পিসিআর অনুযায়ী ৬.২০ কি:মি: সড়কের হার্ডশোল্ডার নির্মাণ করা হয় এবং এ কাজে ২৫৪.৮২ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়। পরিদর্শনকালে জানা যায়, রাজশাহী সড়ক বিভাগের আওতায় চেইনেজ ০+০০০ হতে ১+৩০০ কিঃমিঃ, ১+৮০০ কিঃমিঃ হতে ১২+১০০ কিঃমিঃ এবং নবাবগঞ্জ সড়ক বিভাগের অধীন চেইনেজ ২১+৮৫৬ কিঃমিঃ হতে ২২+১৫৬ কিঃমিঃ, ২৩+৫০০ হতে ২৪+০০০ কিঃমিঃ, ২৬+৬০০ কিঃমিঃ হতে ২৬+৯০০ কিঃমিঃ, ৪৪+৬০০ কিঃমিঃ হতে ৪৫+১০০সহ বিভিন্ন চেইনেজে মোট ৬.২০ কিঃমিঃ হার্ড শোল্ডার নির্মাণ করা হয়েছে।

১৪.৫ **আরসিসি বক্স কালভার্ট নির্মাণ:** অনুমোদিত ডিপিপিতে ৩৮.৮৮ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ৮ মি: আরসিসি বক্স কালভার্ট নির্মাণের জন্য নির্ধারিত। পিসিআর অনুযায়ী ৩৮.৮৮ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ৮মি: আরসিসি কালভার্ট নির্মাণ করা হয়েছে। পরিদর্শনকালে জানা যায়, সড়কের ২৬+০০০ কিঃমিঃ, ৩২+৮৫০, ৩৬+৮০০ ও ৪০+৬৫০ কিঃমিঃ এ ৮ মিটার (৪টি) কালভার্ট নির্মাণ করা হয়েছে। সড়কের বিভিন্ন অংশে ৪টি কালভার্ট নির্মিত হয়েছে দেখা যায়। কালভার্টসমূহ পানি নিস্কাশনে ব্যবহৃত হচ্ছে।





১৪.৬ **রক্ষাপ্রদ কাজ (সাইন, সিগন্যাল ও কিঃমিঃ পোষ্ট স্থাপন):** ডিপিপি অনুযায়ী ৮.৫৫ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ট্রাফিক সাইন , সিগন্যাল ও কিঃমিঃ পোষ্ট (৮০টি), কনক্রিট গাইড পোষ্ট (১৫০টি), কনক্রিট কিঃমিঃ পোষ্ট (৪৮টি) নির্মাণের মাধ্যমে রক্ষাপ্রদ কাজ করার জন্য নির্ধারিত। পিসিআর অনুযায়ী উক্ত কাজের জন্য সমুদয় অর্থ ব্যয় করা হয়েছে। পরিদর্শনে দেখা যায়, সড়কের বিভিন্ন স্থানে কনক্রিট গাইড পোষ্ট, সাইন, সিগন্যাল ও কিঃমিঃ পোষ্ট স্থাপন করা হয়েছে। সড়কটি ৪৬তম কিঃমিঃ এ ড্রেন নির্মাণ করা হয়েছে যা ভাল আছে। এছাড়া ৪০+৬১৫ কিঃমিঃ এ রিটেইনিং ওয়াল, ৪০+৮০০ কিঃমিঃ এ ড্রেন নির্মাণ করা হয়েছে।



চিত্র-৩: সড়কে স্থাপিত কিঃমিঃ পোষ্ট



চিত্র৪: সড়কে স্থাপিত সাইন পোষ্ট

১৫। **প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জনঃ**

পরিকল্পিত	উদ্দেশ্য অর্জন
প্রকল্পটির মূল উদ্দেশ্য হলো গোদাগাড়ী-আমনুরা-নাচোল-পার্বতীপুর-আড্ডা সড়ক উন্নয়নের মাধ্যমে রাজশাহী, চাপাইনবাবগঞ্জ ও নওগাঁ জেলার মধ্যকার আন্তঃজেলা সড়ক যোগাযোগ ব্যবস্থার উন্নয়ন।	প্রকল্পের আওতায় গোদাগাড়ী-আমনুরা-নাচোল-পার্বতীপুর-আড্ডা সড়ক উন্নয়নের মাধ্যমে রাজশাহী, চাপাইনবাবগঞ্জ ও নওগাঁ জেলার মধ্যকার আন্তঃজেলা সড়ক যোগাযোগ ব্যবস্থার উন্নয়ন করা হয়েছে।

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

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

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

১৯। **পর্যবেক্ষণ:**

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

১৯.২ সড়কের প্রায় সকল স্থানে কার্পেটিংসহ পেভমেন্ট ভাল আছে। দু'একটি স্থানে রেইন কাট হয়েছে;

১৯.৩ ৫.৫ মিটার প্রস্থ সড়কের দুই পাশে ১.০০ মিটার করে সফট শোল্ডার থাকার কথা থাকলেও সড়কের কিছু অংশে তা পাওয়া যায়নি;

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

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

১৯.৫ সমাপ্ত প্রকল্পটির External Audit সম্পন্ন করা হয়নি।

২০। **মতামত/সুপারিশঃ**

২০.১ ৩ বছরে বাস্তবায়নের জন্য অনুমোদিত প্রকল্পটি সমাপ্ত করতে ২ বছর সময় প্রয়োজন হয়েছে। অর্থাৎ প্রকল্পটি বাস্তবায়নে অনুমোদিত সময়ের তুলনায় ১ (এক) বছর সময় কম লেগেছে। সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের অধিকাংশ

প্রকল্পের ক্ষেত্রে যেখানে সময় বৃদ্ধির প্রয়োজন হয় সেখানে নির্ধারিত সময়ের পূর্বে প্রকল্প বাস্তবায়ন সম্পন্ন করা ইতিবাচক লক্ষণ। আলোচ্য প্রকল্পের অভিজ্ঞতা অন্যান্য প্রকল্পের ক্ষেত্রে প্রয়োগ করা যেতে পারে;

২০.২ সড়কের যে সকল স্থানে রেইন কাট হয়েছে তা অবিলম্বে ঠিকাদার কর্তৃক ডিফেক্ট লায়াবিলিটি'র আওতায় মেরামতের ব্যবস্থা গ্রহণ করতে হবে;

২০.৩ পেভমেন্টের সুরক্ষার জন্য সড়কের যে সকল স্থানে পর্যাপ্ত সফট শোল্ডার নেই সে সকল স্থান চিহ্নিত করে সফট শোল্ডার নির্মাণ করতে হবে;

২০.৪ সড়কে পর্যাপ্ত সাইন, সিগন্যাল স্থাপন করতে হবে;

২০.৫ যানবাহন চলাচল নির্বিঘ্ন করার লক্ষ্যে ঝোপ-ঝাড় কেটে ঢেঁকে যাওয়া সাইন, সিগন্যাল ও কিঃমিঃ পোষ্টসমূহ পরিস্কার করে দৃশ্যমান করতে হবে;

২০.৬ সমাপ্ত প্রকল্পটির সত্বর External Audit সম্পন্ন করতে হবে;এবং

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

গৌরিপুর-হোমনা আঞ্চলিক সড়কটি সিলেট হাইওয়ে পর্যন্ত সম্প্রসারণ (১ম সংশোধিত) শীর্ষক প্রকল্পের সমাপ্তি প্রতিবেদন প্রতিবেদন

(সমাপ্তঃ জুন, ২০১৭)

১। প্রকল্পের নাম : **গৌরিপুর-হোমনা আঞ্চলিক সড়কটি সিলেট হাইওয়ে পর্যন্ত সম্প্রসারণ (১ম সংশোধিত)**

২। বাস্তবায়নকারী সংস্থা : সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর।

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

৪। প্রকল্প এলাকা : কুমিল্লা জেলার দাউদকান্দি, হোমনা ও মুরাদনগর উপজেলা।

৫। প্রকল্পের বাস্তবায়ন সময় ও ব্যয় :

(লক্ষ টাকায়)

প্রাক্কলিত ব্যয় (প্রঃসাঃ)		প্রকৃত ব্যয় (প্রঃ সাঃ)	পরিকল্পিত বাস্তবায়নকাল		প্রকৃত বাস্তবায়নকাল	অতিরিক্ত ব্যয় (মূল প্রাক্কলিত ব্যয়ের %)	অতিরিক্ত সময় (মূল বাস্তবায়নকালের %)
মূল	১ম সংশোধিত		মূল	১ম সংশোধিত			
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮
৭৭৮৮.৯৭ (-)	৭৭৭২.৩৫	৭৩৪৫.০০ (-)	০১-১১-২০১৪ থেকে ৩১-১০-২০১৭	০১-১১-২০১৪ থেকে ৩০-০৬-২০১৮	০১-১১-২০১৪ থেকে ৩০-০৬-২০১৭	(-) ৪৪৩.৯৭ (৫.৬৯%)	০১ (এক) বছর (২৬.৬৭%)

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

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

৭.১ **<u>পটভূমি:</u>** ১৮ কিঃমিঃ দীর্ঘ গৌরীপুর-হোমনা সড়কটি ঢাকা-চট্রগাম জাতীয় মহাসড়কের ৫২তম কিঃমিঃ এ দাউদকান্তি উপজেলার গৌরীপুর থেকে শুরু হয়ে তিতাস, হোমনা, মুরাদনগর ও কোম্পানীগঞ্জ উপজেলাকে সংযুক্ত হয়েছে। ১.৫ কিঃমিঃ দীর্ঘ হোমনা বাজার বাইপাস সড়কসহ গৌরীপুর হোমনা সড়কটি হোমনা-মুরাদনগর-কোম্পানিগঞ্জ সড়কের সহিত যুক্ত। হোমনা-মুরাদনগর-কোম্পানিগঞ্জ সড়কটির দৈর্ঘ্য ২২ কিঃমিঃ যার ৯ কিঃমিঃ দৈর্ঘ্যের প্রশস্থতা ৫.৫ মিঃ এবং বাকি ১৩ কিঃমিঃ দৈর্ঘ্যের প্রশস্থতা ৩.৬৬ মিঃ। হোমনা বাজার বাইপাসসহ গৌরীপুর-হোমনা সড়ক এবং হোমনা-মুরাদনগর-কোম্পানিগঞ্জ সড়ক দুইটির মোট দৈর্ঘ্য ৪১.৫০ কিঃমিঃ যা আঞ্চলিক মহাসড়ক মানে উন্নীতকরণের সংস্থান আলোচ্য প্রকল্পে রাখা হয়। প্রকল্পের মাধ্যমে সড়কে ৩টি জরাজীর্ণ বেইলী সেতু এবং ১টি আরসিসি সেতু পিসি গার্ডার সেতু দ্বারা প্রতিস্থাপন করার সংস্থান রাখা হয়। গৌরীপুর-হোমনা আঞ্চলিক সড়কটি সিলেট হাইওয়ে পর্যন্ত সম্প্রসারণ প্রকল্পটি মাননীয় প্রধানমন্ত্রীর প্রতিশ্রুত প্রকল্প। দাউদকান্দি, তিতাস, হোমনা, মুরাদনগর উপজেলা তথা কুমিল্লা জেলা, চাঁদপুর জেলা, ব্রাক্ষণবাড়িয়ার আগরতলা স্থল বন্দরসহ সিলেট ও রাজধানী ঢাকার সাথে উন্নত যোগাযোগ ব্যবস্থা স্থাপনের লক্ষ্যে প্রকল্পটি গ্রহণ করা হয়।

৭.২ উদ্দেশ্য: প্রকল্পের মূল উদ্দেশ্য হলো-

- হোমনা বাজার বাইপাসসহ গৌরীপুর-হোমনা (Z১০৫৩) লিংক সড়ক এবং হোমনা-মুরাদনগর-কোম্পানিগঞ্জ সড়ক (Z ১২০৫) দুইটি আঞ্চলিক মহাসড়ক মানে উন্নয়ন;
- দাউদকান্দি, তিতাস, হোমনা এবং মুরাদনগর উপজেলার সাথে ব্রাহ্মণবাড়িয়া, কুমিলস্না ও সিলেট জেলার উন্নত সড়ক যোগাযোগস্থাপন;

৮। **প্রকল্পের মূল কাজ:**

- সড়ক বাঁধে মাটির কাজ-১.৯৬১ লক্ষ ঘন মিটার
- ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট প্রশস্তকরণ ও শক্তিশালীকরণ-১৭.৭১ কিঃমিঃ
- পিসি গার্ডার সেতু নির্মাণ (৪টি)-২৩৬০ মিটার
- সার্ফেসিং-২৩.৫০ কিঃমিঃ
- কালভার্ট নির্মাণ-৬৪ মিটার (১০টি)

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

Items of Work (as per PP)	Unit	Target (as per PP)		Actual Progress	
		Physical (Quantity)	Financial	Physical (Quantity)	Financial
১	২	৩	৪	৫	৬
Stationary	L.S	L.S	১.০০	L.S	
Tendering	L.S	L.S	১.০০	L.S	
Survey & Design	L.S	L.S	১.০০	L.S	
Earth Work for widening of Embankment	Lac Cum	১.৯৬১	৩৮৯.০৬	১.৮৮	৩২৫.০০
Strengthening & widening	Km	১৭.৭১	১৪৭৭.৯৩	১৭.৭১	১৩৭২.০০
Surfacing	Km	২৩.৫০	১৬১১.৫২	২৩.৫০	১৫৯০.০০
Construction of PC Girder Bridge (৪ nos)	M	২০৫.৬১	২৩৬০.৭৯	২০৫.৬১	২৩৬০.০০
Construction of Culvert (১০ Nos)	M	৬৪.০০	৫৮৭.৭৬	৬৪.০০	৫৬৫.০০
CC Block with Geo-Textile	Sqm	২৩৬৭৭.৫০	৫৯৫.১০	২৩৬৭৭.০০	৫৯০.০০
Retaining wall	M	১০০০.০০	৫৬৪.৩৩	১০০০.০০	৫৩০.০০
Sign, Signal Km post	L.S	L.S	১০.৪৬	L.S	৮.০০
Maintenance During Construction	L.S	L.S	২০.০০	L.S	৫.০০
Physical Contingency (১%)			৭৬.২০		
Price contingency (১%)			৭৬.২০		
Total=			৭৭৭২.৩৫		৭৩৪৫.০০

১০। **প্রকল্প পরিচালক সংক্রান্ত তথ্যাদিঃ**

ক্রমিক নং	প্রকল্প পরিচালকের নাম ও পদবী	দায়িত্বের ধরণ		কর্মকাল
		পূর্ণকালীন	খন্ডকালীন	
১	২	৩	৪	৫
২.	Engr. Junaid Ahsan Shibib Addl. Chief Engr. Comilla Road Zone, Comilla.	-	হ্যাঁ	২৪/০২/২০১৪ থেকে ৩০/০১/২০১৭

ক্রমিক নং	প্রকল্প পরিচালকের নাম ও পদবী	দায়িত্বের ধরণ		কর্মকাল
		পূর্ণকালীন	খন্ডকালীন	
১	২	৩	৪	৫
৩.	Engr.Md. Shahabuddin Khan Addl. Chief Engr. Comilla Road Zone, Comilla.			৩০/০১/২০১৭ থেকে প্রকল্প সমাপ্ত পর্যন্ত।

১১। **ক্রয় সংক্রান্ত তথ্যাদিঃ**

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

১১.২ **পণ্য, কার্য ও সেবা ক্রয়ঃ** (পণ্য ও কার্য ২০০.০০ লক্ষ টাকার উপরে এবং সেবা ১০০.০০ লক্ষ টাকার উপরে) প্রকল্পের অনুমোদিত ডিপিপি অনুযায়ী মূল পূর্ত কাজ ৩ টি প্যাকেজের মাধ্যমে সম্পন্ন করার সংস্থান ছিল। পিসিআর এ উল্লেখিত তথ্যানুযায়ী ৩ টি প্যাকেজের আওতায় পূর্ত কাজ সম্পাদন করা হয়েছে। দরপত্র সংক্রান্ত প্রধান প্রধান তথ্য নিম্নরুপ:

প্যাকেজ/কাজের নাম	-প্রাক্কলিত ব্যয় -চুক্তি মূল্য	-দরপত্র আহবানের তারিখ -চুক্তির তারিখ -কাজ শুরুর তারিখ -কাজ সমাপ্তির তারিখ	মন্তব্য
প্যাকেজ নং-১			
Strengthening Widening, Surfacing, Earthwork, construction of RCC Culvert & Protective work at ১৮th Km to ২২nd Km. of Companigonj-Muradnagar-Homna Road (Ch. ১৭+০০০ to ২২+০০০) of extension of Gouripur-Homan Road up to Comilla Sylhet Highway under Road Division, Comilla during the year 2015-2016	১১৮৮.০৩ ১১৮৮.০৩	১৬/০৭/২০১৫ ০৫/১০/২০১৫ ২৯/০৩/২০১৭ ২৭/০৩/২০১৭	
প্যাকেজ নং-২			
Strengthening Widening, Surfacing, Earthwork, & Protective work at ১১th (p) Km to ১৭th Km. of Companigonj-Muradnagar-Homna Road (Ch. ১০+৭০০ to ১৭+০০০) of Companigonj-Muradnagar-Homan Road up to Comilla Sylhet Highway under Road Division, Comilla during the year 2015-2016	১১৩৭.৬৩ ১১৩৭.৬৩	১৬/০৭/২০১৫ ০৫/১০/২০১৫ ৩১/০৩/২০১৭ ১২/০৩/২০১৭	
প্যাকেজ নং-৩			
Construction of ৪ Nos. PC Girder Bridge at ২nd Km (Ch. ১+৬৪৯), ৪th Km. (Ch. ৩+৮৯২), ৫th Km.	২৮৯৬.১১ ২৮৯৬.১১	১৬/০৭/২০১৫ ১৭/১১/২০১৫ ১৬/১১/২০১৭	

প্যাকেজ/কাজের নাম	-প্রাক্কলিত ব্যয় -চুক্তি মূল্য	-দরপত্র আহবানের তারিখ -চুক্তির তারিখ -কাজ শুরুর তারিখ -কাজ সমাপ্তির তারিখ	মন্তব্য
(Ch. ৪+৮৬৪) of Gouripur-Homna Road and ১৯th Km (Ch. ১৮+৮৯০) of Companigonj-Muradnagar-Homan Road up to Comilla Sylhet Highway under Road Division, Comilla during the year 2015-2016		২০/০৬/২০১৭	
প্যাকেজ নং-৪			
Strengthening, Surfacing, Earth Work, Construction of Culvert & Protective Work at ১st Km. to ১১th (P) Km. (Ch. ০+০০০ to ১০+৭০০ Km), of Companigonj-Muradnagar-Homan Road & ১st to ২nd (p) (Ch. ০+০০০ to ১+৫০০ Km) of Homna Bypass of Extension of gouripur-Homna Road up to Comilla Sylhet Highway under Road Division, Comilla during the year 2015-2016	২৩৫৫.০০ ২১২২.১০	২০/০৩/২০১৬ ২২/০৫/২০১৬ ২১/০৫/২০১৭ ১৮/০৫/২০১৭	

১২। **সংশোধিত ডিপিপি বরাদ্দ ও অগ্রগতিঃ**

(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
২০১৫-১৬	৩০০০.০০	৩০০০.০০	-	৪৫.৮৪%	৩০০০.০০	৩০০০.০০	৩০০০.০০		৪৫.৮৪%
২০১৬-১৭	৪৩৪৫.০০	৪৩৪৫.০০		৫৪.১৬%	৪৩৪৫.০০	৪৩৪৫.০০	৪৩৪৫.০০		৫৪.১৬%
মোট	৭৩৪৫.০০	৭৩৪৫.০০		১০০%	৭৩৪৫.০০	৭৩৪৫.০০	৭৩৪৫.০০		১০০%

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

১৪। **সাধারণ পর্যবেক্ষণ:**

১৪.১ **প্রকল্পের অনুমোদন ও সংশোধনঃ**

(লক্ষ টাকায়)

	মেয়াদকাল	প্রাক্কলিত ব্যয়
মূল	০১/১১/২০১৪ হতে ৩১/১০/২০১৭ পর্যন্ত	৭৭৮৮.৯৭
১ম সংশোধিত অনুমোদিত	০১/১১/২০১৪ হতে ৩০/০৬/২০১৮ পর্যন্ত	৭৭৭২.৩৫

১২.৩ **সার্বিক আর্থিক ও বাস্তব অগ্রগতিঃ** প্রকল্পের আওতায় জুন, ২০১৭ পর্যন্ত ক্রমপুঞ্জিত আর্থিক অগ্রগতি হয়েছে ৭৩৪৫.০০ লক্ষ টাকা যা অনুমোদিত ব্যয় ৭৭৭২.৩৫ লক্ষ টাকার ৯৪.৫০%। উক্ত সময়ে অনুমোদিত সংশোধিত প্রকল্পের ১০০% বাস্তব অগ্রগতি সাধিত হয়েছে।

১৩। **প্রকল্প পরিদর্শনঃ** গত ০৪/১১/২০১৭ তারিখে আইএমইডি'র উপ-পরিচালক জনাব জয়নাল মোল্লা কর্তৃক প্রকল্পটি সরেজমিন পরিদর্শন করা হয়। পরিদর্শনকালে কুমিল্লা সড়ক বিভাগের কর্মকর্তাগণ উপস্থিত ছিলেন। পরিদর্শন পর্যবেক্ষণ নিম্নরূপঃ

১৩.১ **মাটির কাজ:** অনুমোদিত ডিপিপিতে ১.৫ কিঃমিঃ বাইপাস সড়ক ও ২২ কিঃমিঃ দীর্ঘ জেলা সড়ককে আঞ্চলিক মহাসড়কমানে উন্নীতকরণের জন্য ১.৯৬১ লঃঘঃমিঃ মাটির কাজের জন্য ৩৮৯.০৬ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। পিসিআর অনুযায়ী ১.৫ কিঃমিঃ বাইপাস সড়ক ও ২২ কিঃমিঃ দীর্ঘ জেলা সড়ককে আঞ্চলিক মহাসড়কমানে উন্নীতকরণের জন্য ১.৮৮ লঃঘঃমিঃ মাটির কাজের জন্য ৩২৫.০০ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে।

১৩.২ **ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট শক্তিশালীকরণ ও প্রশস্তকরণ:** অনুমোদিত ডিপিপিতে মোট ১৪৭৭.৯৩ লক্ষ টাকা ব্যয়ে মোট ১৭.৭১ কি:মি: বিদ্যমান সড়ক শক্তিশালীকরণ ও প্রশস্তকরণের সংস্থান রাখা হয়। পিসিআর অনুযায়ী মোট ১৩৭২.০০ লক্ষ টাকা ব্যয়ে মোট ১৭.৭১ কি:মি: বিদ্যমান সড়ক শক্তিশালীকরণ ও প্রশস্তকরণ করা হয়েছে। পরিদর্শনে জানা যায়, গৌরিপুর-হোমনা আঞ্চলিক সড়কটি সিলেট হাইওয়ে পর্যন্ত সম্প্রসারণ প্রকল্পটি নামকরণ করা হলেও মূলত উক্ত সড়কাংশের পর থেকে শুরু হওয়া কোম্পানীগঞ্জ -মুরাদনগর হোমনা সড়কটির ২৩.৫০ কিঃমিঃ উন্নয়ন করা হয়েছে। এর মধ্যে উক্ত সড়কটির ২২ কিঃমিঃ এবং গৌরিপুর -হোমনা সড়কে হোমনা বাইপাসের ১.৫ কিঃমিঃ প্রকল্পের আওতায় উন্নয়ন করা হয়েছে।



চিত্র-১: উন্নয়নকৃত সড়ক



চিত্র-২: সড়কে সৃষ্ট রেইন কাট

১৩.৩ **সার্ফেসিং:** অনুমোদিত ডিপিপিতে ২৩.৫০ কি:মি: সড়ক সার্ফেসিং এর জন্য ১৬১১.৫২ লক্ষ টাকা সংস্থান রাখা হয়। পিসিআর অনুযায়ী ২৩.৫০ কি:মি: সড়ক সার্ফেসিং করা হয় এবং এ কাজে ১৫৯০.০০ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়। পরিদর্শনে দেখা যায়, পুরো সড়কব্যাপী সার্ফেসিং করা হয়েছে। পরিদর্শকালে রেইনকাট তৈরী হয়েছে এমন স্থান ব্যতিত কোথাও কার্পেট ক্ষতিগ্রস্থ অবস্থায় পাওয়া যায়নি।

১৩.৪ **পিসি গার্ডার ব্রীজ নির্মাণ:** অনুমোদিত ডিপিপিতে ২০৫.৬১ মিটার (৪টি) পিসি গার্ডার সেতু নির্মাণের জন্য ২৩৬০.৭৯ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। পিসিআর অনুযায়ী ২০৫.৬১ মিটার (৪টি) পিসি গার্ডার সেতু নির্মাণের জন্য ২৩৬০.০০ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে। গৌরিপুর হোমনা আঞ্চলিক মহাসড়কের ১+৬৪৯ কিঃমিঃ চেইনেজ এ জিয়ার কান্দি নামক স্থানে ১১১.০৪ মিটার, ৩+৮৯২ কিঃমিঃ চেইনেজ এ শিবপুর নামক স্থানে ৩১.৮২৮ মিটার এবং ৪+৮৬৮

কিঃমিঃ চেইনেজে মৌটুপি নামক স্থানে ৩১.৮২৮ মিটার দীর্ঘ ৩টি পিসি গার্ডার সেতু নির্মাণ করা হয়েছে। এছাড়া কোম্পানীগঞ্জ-মুরাদনগর-হোমনা সড়কের ১৮+৮৯০ কিঃমিঃ এ ৩১.৮২৮ মিটার দীর্ঘ পিসি গার্ডার সেতু নির্মাণ করা হয়েছে। পরিদর্শনে দেখা যায় , সেতু ৪ টির নির্মাণ কাজ সমাপ্ত হয়েছে। তবে সেতু ৪টির কয়েকটি এ্যাবার্টমেন্ট এর বেশিরভাগ Wipe Whole ভরাট করে ফেলা হয়েছে।





চিত্র-৩ ও ৪ : নির্মিত পিসি গার্ডার সেতু

১৩.৫ **কালভার্ট নির্মাণ:** অনুমোদিত ডিপিপিতে ৫৮৭.৭৬ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ৬৪.০০ মি: (১০টি) কালভার্ট নির্মাণের জন্য নির্ধারিত। পিসিআর অনুযায়ী ৫৬৫.০০ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ৬৪.০০মি: (১০টি) কালভার্ট নির্মাণ করা হয়েছে। পরিদর্শনকালে জা না যায় , কোম্পানীগঞ্জ- মুরাদনগর-হোমনা সড়কের চেইনেজ ৪+৮৫০, ৫+৩০০, ৭+৩০০, ৭+৯৮০, ১৭+১১০, ১৭+৫৮০, ১৯+৪২৭, ১৯+৫৩৮, ২০+০৯৫, ২১+২৪০ কিঃমিঃ এ বিভিন্ন দৈর্ঘ্যের মোট ১০টি (৬৪ মিটার) কালভার্ট নির্মাণ করা হয়েছে। পরিদর্শনে দেখা যায় ২০তম কি:মি: এ নির্মিত কালভার্ট এর সংযোগসড়ক হতে মাটি সরে যাচ্ছে।



চিত্র-৫ : নির্মিত কালভার্ট



চিত্র-৬: কালভার্টের সংযোগ সড়ক হতে সরে যাওয়া মাটি ও হেলে পড়া গাইড পোষ্ট

১৩.৬ **রক্ষাপ্রদ কাজ:** অনুমোদিত ডিপিপিতে জিও টেক্সটাইলসহ সিসি ব্লক দ্বারা ২৩৬৭৭.৫০ বর্গ মিটার রক্ষাপ্রদ কাজের জন্য ৫৯৫.১০ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। পিসিআর অনুযায়ী ২৩৬৭৭.০০ বর্গ মিটার জিও টেক্সটাইলসহ সিসি ব্লকের কাজের জন্য ৫৯০.০০ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে। এছাড়া পুকুর/জলাশয় এবং ব্রীজের এ্যাপ্রোচ বরাবর ১০০০.০০ মিটার রিটেইনিং ওয়াল নির্মাণের জন্য ৫৬৪.৩৩ লক্ষ টাকার রাখা হয়। পিসিআর অনুযায়ী ১০০০.০০ মিটার রিটেইনিং ওয়াল নির্মাণের জন্য ৫৩০.০০ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে। পরিদর্শনে দেখা যায়, ১১তম কিঃমিঃ (৫০০০ বঃমিঃ)সহ অনেক স্থানে সিসি ব্লক দিয়ে রক্ষাপ্রদ কাজ করা হয়েছে। ১৮তম কি:মি: এ সড়কের edging হতে সিসি ব্লকসমূহ কিছুটা তা সরে গেছে। পানি প্রবেশ করার ফলে এ রকম হয়েছে বলে প্রতীয়মান হয়। এ স্থানে সিসিব্লকের মধ্যে পানি প্রবেশ রোধে সিমেন্ট দিয়ে সিল করে দেয়া প্রয়োজন বলে প্রতীয়মান হয়। এছাড়া ১৮তম

কি:মি:, ১৬তম কিঃমিঃ, ১৪তম কি:মি:, ১২তম কিঃমিঃ (২০০ মিটার)সহ বিভিন্ন চেইনেজে রিটেইনিং ওয়াল নির্মাণ করা হয়েছে।



চিত্র-৭: সিসি ব্লক দ্বারা সম্পন্ন রক্ষাপ্রদ কাজ



চিত্র-৮: রিটেইনিং ওয়াল দ্বারা সম্পন্ন রক্ষাপ্রদ কাজ

১৩.৭ **সাইন, সিগন্যাল ও কিঃমিঃ পোষ্ট স্থাপন :** ডিপিপিতে ১০.৪৬ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ট্রাফিক সাইন , সিগন্যাল ও কিঃমিঃ পোষ্ট নির্মাণের জন্য নির্ধারিত ছিল। পিসিআর অনুযায়ী উক্ত কাজের জন্য ৮.০০ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে। সড়কের বিভিন্ন বাঁক, মসজিদ, বাজার প্রভৃতি স্থানে সাইন, সিগন্যাল স্থাপন করা হয়েছে। এছাড়া সড়কের কিঃমিঃ পোষ্ট স্থাপন করা হয়েছে। তবে কিঃমিঃ পোষ্ট ও সাইন সিগন্যালসমূহ প্রয়োজনের তুলনায় অপ্রতুল বলে মনে হয়।



চিত্র-৯: সড়কে স্থাপিত কিঃমিঃ পোষ্ট



চিত্র-১০: সড়কে স্থাপিত সাইন পোষ্ট

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

পরিকল্পিত	উদ্দেশ্য অর্জন
প্রকল্পের মূল উদ্দেশ্য হলো- কুমিল্লা জেলায় হোমনা বাইপাস সড়ক ও কোম্পানীগঞ্জ-মুরাদপুর-হোমনা সড়কের মোট ২৩.৫০ কিঃমিঃ উন্নয়নের মাধ্যমে উক্ত এলাকার যানজট নিরসন ও নিরাপদ সড়ক যোগাযোগ ব্যবস্থা নিশ্চিত করা।	কুমিল্লা জেলায় হোমনা বাইপাস সড়ক ও কোম্পানীগঞ্জ-মুরাদপুর-হোমনা সড়কের মোট ২৩.৫০ কিঃমিঃ উন্নয়নের ফলে অধিকতর উন্নত যোগাযোগ স্থাপিত হয়েছে।

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

১৫। **প্রকল্প বাস্তবায়ন সমস্যাঃ** প্রকল্পটি বাস্তবায়নে অর্থ বরাদ্দ 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।

১৯। **পর্যবেক্ষণ:**

১৯.১ ৩ বছর ৯ মাসে বাস্তবায়নের জন্য অনুমোদিত প্রকল্পটি সমাপ্ত করতে ২ বছর ৯মাস সময় প্রয়োজন হয়েছে। অর্থাৎ প্রকল্প বাস্তবায়নের জন্য নির্ধারিত সময়ের তুলনায় ০১ (এক) বছর কম সময়ে বাস্তবায়ন সম্পন্ন হয়েছে;

১৯.২ সড়কের প্রায় সকল স্থানে কার্পেটিংসহ পেভমেন্ট ভাল আছে। তবে কয়েকটি স্থানে রেইন কাট হয়েছে;

১৯.৩ ৫.৫ মিটার প্রস্থ সড়কের দুই পাশে ১.০০ মিটার করে সফট শোল্ডার থাকার কথা থাকলেও সড়কের কিছু অংশে তা পাওয়া যায়নি;

১৯.৪ সড়কের ১৮তম কি:মি: এ সিসি ব্লক দ্বারা সম্পন্ন রক্ষাপ্রদ কাজ মূল পেভেমেন্ট হতে কিছুটা সরে গিয়েছে। এ অংশে পানি প্রবেশ রোধে সিমন্টে দিয়ে সিল করে দেয়া প্রয়োজন;

১৯.৫ কয়েকটি কালভার্টের সংযোগ সড়কের মাটি সরে গিয়ে গাইড পোস্ট হেলে পড়েছে যা পুনরায় যথযথভাবে স্থাপন করা প্রয়োজন;

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

১৯.৭ সমাপ্ত প্রকল্পটির External Audit সম্পন্ন করা হয়নি।

২০। **মতামত/সুপারিশঃ**

২০.১ ৩ বছর ৯ মাসে বাস্তবায়নের জন্য অনুমোদিত প্রকল্পটি সমাপ্ত করতে ২ বছর ৯মাস সময় প্রয়োজন হয়েছে। অর্থাৎ প্রকল্পটি বাস্তবায়নে অনুমোদিত সময়ের তুলনায় ১ (এক) বছর সময় কম লেগেছে। সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের অধিকাংশ প্রকল্পের ক্ষেত্রে যেখানে সময় বৃদ্ধির প্রয়োজন হয় সেখানে নির্ধারিত সময়ের পূর্বে প্রকল্প বাস্তবায়ন সম্পন্ন করা ইতিবাচক লক্ষণ। আলোচ্য প্রকল্পের অভিজ্ঞতা অন্যান্য প্রকল্পের ক্ষেত্রে প্রয়োগ করা যেতে পারে;

২০.২ সড়কের যে সকল স্থানে রেইন কাট হয়েছে তা অবিলম্বে ঠিকাদার কর্তৃক ডিফেক্ট লায়াবিলিটি'র আওতায় মেরামতের ব্যবস্থা গ্রহণ করতে হবে;

২০.৩ সড়কের ১৮তম কি:মি: এ সিসি ব্লক দ্বারা সম্পন্ন রক্ষাপ্রদ কাজ মূল পেভেমেন্ট হতে কিছুটা সরে গিয়েছে। এ অংশে পানি প্রবেশ রোধে সিমন্টে দিয়ে সিল করে দিতে হবে;

২০.৪ কয়েকটি কালভার্টের সংযোগ সড়কের মাটি সরে গিয়ে গাইড পোস্ট হেলে পড়েছে যা পুনরায় যথযথভাবে স্থাপন করতে হবে;

২০.৫ পেভমেন্টের সুরক্ষার জন্য সড়কের যে সকল স্থানে পর্যাপ্ত সফট শোল্ডার নেই সে সকল স্থান চিহ্নিত করে সফট শোল্ডার নির্মাণ করতে হবে;

২০.৬ সড়কে পর্যাপ্ত সাইন, সিগন্যাল স্থাপন করতে হবে;

২০.৭ সমাপ্ত প্রকল্পটির সত্বর External Audit সম্পন্ন করতে হবে;এবং

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

নওগাঁ-বদলগাছী-পত্নীতলা সড়ক উন্নয়ন এবং মহাদেবপুর ও বদলগাছী সেতু নির্মাণ শীর্ষক প্রকল্পের সমাপ্তি মূল্যায়ন প্রতিবেদন

(সমাপ্তঃ জুন, ২০১৭)

১। প্রকল্পের নাম	:	**নওগাঁ-বদলগাছী-পত্নীতলা সড়ক উন্নয়ন এবং মহাদেবপুর ও বদলগাছী সেতু নির্মাণ**
২। প্রশাসনিক মন্ত্রণালয়/বিভাগ	:	সড়ক পরিবহন ও সেতু মন্ত্রণালয়/সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ।
৩। বাস্তবায়নকারী সংস্থা	:	সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর।
৪। প্রকল্প এলাকা	:	নওগাঁ, নওগাঁ সদর, বদলগাছী, পত্নীতলা ও মহাদেবপুর
৫। প্রকল্পের বাস্তবায়ন সময় ও ব্যয়	:	

(লক্ষ টাকায়)

প্রাক্কলিত ব্যয় (প্রঃসাঃ)		প্রকৃত ব্যয় (প্রঃ সাঃ)	পরিকল্পিত বাস্তবায়নকাল		প্রকৃত বাস্তবায়নকাল	অতিক্রান্ত ব্যয় (মূল প্রাক্কলিত ব্যয়ের %)	অতিক্রান্ত সময় (মূল বাস্তবায়নকালের %)
মূল	১ম সংশোধিত		মূল	১ম সংশোধিত			
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮
৬৬৪৬.১৯ (-)	৬৭৯১.০৯	৬৫২২.০০ (-)	০১-০১-২০১৪ থেকে ৩০-০৬-২০১৬	০১-০১-২০১৪ থেকে ৩০-০৬-২০১৬	০১-০১-২০১৪ থেকে ৩০-০৬-২০১৭	(-) ২৬৯.০৯ (৩.৯৬%)	১ বছর (৪০%)

নোট: প্রকল্পটি মূল অনুমোদিত ব্যয়ের চেয়ে ২৬৯.০৯ লক্ষ টাকা (৩.৯৬%) কম ব্যয় এবং অনুমোদিত মেয়াদের ১ বছর (৪০%) বেশী সময়ে বাস্তবায়িত হয়েছে।

৬। **প্রকল্পের পটভূমি ও উদ্দেশ্য:**

৬.১ পটভূমি: নওগাঁ-বাদলগাছি-পত্নীতলা একটি গুরুত্বপূর্ণ আঞ্চলিক মহাসড়ক। এছাড়া, মহাদেবপুর-সরাইগাছি-পরশা এবং জয়পুরহাট-আক্কেলপুর-বাদলগাছি সড়ক দুটি নওগাঁ সড়ক বিভাগের অধীন দুটি গুরুত্বপুর্ণ জেলা সড়ক। এই তিনটি সড়ক নওগাঁ জেলাকে জয়পুরহাট এবং চাঁপাইনবাবগঞ্জ জেলার সাথে সংযুক্ত করেছে। নওগাঁ জেলা আম এবং অন্যান্য কৃষিজ দ্রব্যের জন্য প্রসিদ্ধ। মহাদেবপুর-সরাইগাছি-পরশা এবং জয়পুরহাট-আক্কেলপুর-বাদলগাছি সড়ক দুটি পাহাড়পুর বৌদ্ধমন্দিরের সাথে সংযুক্ত। প্রতিদিন উক্ত এলাকায় সহস্রাধিক দেশী-বিদেশী পর্যটক পরিদর্শন করতে আসেন। নওগাঁ-বাদলগাছি গুরুত্বপূর্ণ আঞ্চলিক মহাসড়ক হলেও সড়কটির ৩৪.০০ কিঃমিঃ দৈর্ঘ্যের মধ্যে ২৪.৫৮ কিঃমিঃ অংশের প্রশস্থতা ৩.৭ মিটার, যা আঞ্চলিক মহাসড়কের মানদন্ডের নীচে । অপর দিকে মহাদেবপুর-সরাইগাছি-পরশা সড়কের ১ম কিঃমিঃ এ আত্রাই নদীর উপর এবং জয়পুরহাট-আক্কেলপুর-বাদলগাছি সড়কের ২৩তম কিঃমিঃ এ ছোট যমুনা নদীর উপর দুটি পুরাতন ও ক্ষতিগ্রস্থ বেইলী সেতু বিদ্যমান আছে, যা ৩০ বছর পূর্বে সাময়িক যাতায়াতের জন্য নির্মাণ করা হয়েছিল। বর্তমানে সেতু দুটি ঝুঁকিপূর্ণ অবস্থায় আছে এবং যে কোন সময় মারাত্মক দুর্ঘটনা সংঘটিত হতে পারে। নওগাঁও সড়ক বিভাগাধীন নওগাঁ-বাদলগাছি-পত্নীতলা সড়ক উন্নয়ন এবং আত্রাই নদীর উপর মহাদেবপুর আরসিসি ব্রীজ ও ছোট যমুনা নদীর ওপর বাদলগাছি আরসিসি ব্রীজ নির্মাণের জন্য প্রকল্পটি গ্রহণ করা হয়েছিল।

৬.২ উদ্দেশ্য: প্রকল্পের মূল উদ্দেশ্য হলো-

- ২টি সেতু নির্মাণ এবং সড়ক উন্নয়নের মাধ্যমে নওগাঁ ও দেশের অন্যান্য অংশের মধ্যে সরাসরি ও নিরাপদ সড়ক যোগাযোগ স্থাপন।

৭। প্রকল্পের মূল কাজ:

- ভূম অধিগ্রহণ- ১.৪০ হেক্টর
- মাটির কাজ -৭৫০০৪ ঘঃমিঃ
- ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট নির্মাণ-০.৮৩৩ কিঃমিঃ
- সড়ক প্রশস্তকরণ-২৪.৫৮ কিঃমিঃ
- সার্ফেসিং-২৪.৫৮ কিঃমিঃ
- সেতু নির্মাণ-২৪৬.৬৮ মিটার (২টি)
- কালভার্ট নির্মাণ-৪২ মিটার

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

(Financial Figure in Lac Tk)

	Items of Work (as per latest DPP	Unit	Target (as per DPP)		Actual Progress	
			Physical (Quantity)	Financial	Physical (Quantity)	Financial
	১	২	৩	৪	৫	৬
(a)	Revenue					
	Supply & Services					
2.	a) Laboratory Testing Advertising and Documentation	L.S		১৯.৬৮		৯.০০
3.	Survey & Design	L.S		৩.০০		১.০০
(b)	**Capital**					
	Acquisition/Purchase of Land and Landed Properties Assets			৪৪৫.৭৫		৪৪৫.৭৫
1.	Land Acquisition	Hector				
2.	Mohadevpur Bridge	Hector	০.৩২	১৯২.৮৪	০.৩২	১৯২.৮৪
3.	Badalgachi Bridge	Hector	০.৫৯	১১৫.৪০	০.৫৯	১১৫.৩৮
(c)	Civil					
4.	Earth work					
	Mohadevpur Bridge	M৩	৪৫০০০.০০	৪৯.৩১	৪৫০০০.০০	৪৯.৩১
	Badalgachi Bridge	M৩	১৯৯৯৮.৩৮	৩০.০০	১৯৯৯৮.৩৮	৩০.০০
	Naoganon-Badalgachi-Patnitala Road	M৩	৩৪৭৮৪.৫৫	৭৫.৩৩	৩৪৭৮৪.৫৫	৭৫.৩৩
০১	Construction of	Km				

	Items of Work (as per latest DPP	Unit	Target (as per DPP)		Actual Progress	
			Physical (Quantity)	Financial	Physical (Quantity)	Financial
	Flexible Pavement					
(a)	Mohadevpur Bridge	Km	১.২৫০	১৬৬.৬০	১.২৫০	১৬৬.৬০
(b)	Badalgachi Bridge	Km	০.৪৫০	৭১.০৫	০.৪৫০	৭১.০৫
(c)	Widening of Naoganon-Badalgachi-Patnitala Road (৩.৭+২×০.৯০m)	Km	২৯.৪৭৫	১০৫৭.৮৯	২৯.৪৭৫	১০৫৭.৮৯
২.	Surfacing (৬০mm DBS Wearing Course)					
(a)	Mohadevpur Bridge	Km	১.২৫০	৯০.০৩	১.২৫০	৯০.০৩
(b)	Badalgachi Bridge	Km	০.৪৫০	৩২.৬৫	০.৪৫০	৩২.৬৫
(c)	Surfacing of Naoganon-Badalgachi-Patnitala Road (৩.৭+২×০.৯০m)	Km	২৯.৪৭৫	১৫৪৪.৩৫	২৯.৪৭৫	১৫৪৪.৩৫
৩.	Construction of Bridge (PC Girder)					
(a)	Mohadevpur Bridge	M	১৫২.৪৪	১৩৯০.২৫		
(b)	Badalgachi Bridge	M	৯৪.২৪৭	৯২৩.৬২		
৪.	Construction of Culverts	M	৪২.০০	৪০২.৬০	৪২.০০	৪০২.৬০
৫.	Protective Work					
(a)	C.C Block/Matressing (Mohadevpur Bridge)	Sqm	৫৫০০.০০	৫৮.৩৯	৫৫০০.০০	৫৮.০০
(b)	C.C Blcok/Matressing (Badalgachi Bridge)	Sqm	৪৬০০.০০	৩৪.৫০	৪৬০০.০০	৩৪.৫০

	Items of Work (as per latest DPP	Unit	Target (as per DPP)		Actual Progress	
			Physical (Quantity)	Financial	Physical (Quantity)	Financial
৬.	Construction of Surface Drain	M	১৮০০.০০	১৯৯.৪১	১৮০০.০০	১৯৪.০০
৭.	Grass Turfing	Sqm	১০০০০.০০	২.০৩	১০০০০.০০	২.০০
৮.	Road Marking Thermoplastic	Sqm	৯৪৩২.০০	৬৬.৩৩	৯৪৩২.০০	৬৬.০০
০৯.	Sign, Signal , Km Post etc.	L.S	L.S	১৯.৩১	L.S	১৮.০০
১০.	Physical Contingency (২%)	L.S	L.S	১৩০.৬০	L.S	০.০০
১১.	Price Contingency (৩%)	L.S	L.S	১৩০.৬০	L.S	০.০০
	Total=			৬৭৯১.০৯		৬৫২২.০০

৯। **প্রকল্প পরিচালক সংক্রান্ত তথ্যাদিঃ**

ক্রমিক নং	প্রকল্প পরিচালকের নাম ও পদবী	দায়িত্বের ধরণ		কর্মকাল	
		পূর্ণকালীন	খন্ডকালীন	যোগদান	বদলী
১	২	৩	৪	৫	৬
১.	Md. Abdus Salam Additional Chief Engineer RHD, Rajshahi Zone.	-	হ্যাঁ	০১/১২/২০১৩	১৭/০৯/২০১৫
২.	Md. Abu Rawshan Additional Chief Engineer RHD, Rajshahi Zone.	-	হ্যাঁ	১৭/০৯/২০১৫	৩০/০৬/২০১৭

১০। **ক্রয় সংক্রান্ত তথ্যাদিঃ**

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

(কোটি টাকায়)

নং	প্যাকেজ/কাজের নাম	-প্রাক্কলিত ব্যয় -চুক্তি মূল্য	-দরপত্র আহবানের তারিখ -চুক্তির তারিখ -চুক্তি অনুযায়ী কাজ সমাপ্তির তারিখ -প্রকৃত সমাপ্তির তারিখ	মন্তব্য
প্যাকেজ নং-১				
	Construction of Mohadevpur Bridge including Protective works and sign, signal, Km post, Earth Work & Construction of Flexible Pavement including surfacing at Mohadevepur	১৬.০০ ১৫.৫০	০২/০৩/২০১৫ ৩০/০৪/২০১৫ ২১/১০/২০১৬ ১৯/১০/২০১৬	সমাপ্ত হয়েছে।
প্যাকেজ নং-২				
	Construction of Mohadevpur Bridge including Protective works and sign, signal, Km post, Earth Work & Construction of Flexible Pavement including surfacing at Mohadevepur Bridge approach	১২.০০ ১১.৯৮	১৩/০৮/২০১৪ ১২/১০/২০১৪ ১২/০৪/২০১৬ ২৭/০২/২০১৭	সমাপ্ত হয়েছে।
প্যাকেজ নং-৩				
	Widening and surfacing of Naogaon-Badalgachi-Patnitala Road including Road Marking, Sign, Signal, Km Post	২৩.৪৫ ২৩.১৫	১০/০৫/২০১৫ ০৮/০৭/২০১৫ ০৭/০৪/২০১৬ ২৪/০৫/২০১৬	সমাপ্ত হয়েছে।
প্যাকেজ নং-৪				
	Construction of Culvert & Surface Drain	২.৮২ ২.৮২	০৫/০১/২০১৪ ০৪/০৩/২০১৪ ০১/০৮/২০১৪ ০১/০৮/২০১৪	সমাপ্ত হয়েছে।
প্যাকেজ নং-৫				
	Construction of ২×৬m Culvert & Surface Drain etc.	৩.৫০ ৩.৩৫	৩০/১০/২০১৬ ২৯/১২/২০১৬ ১৮/০৫/২০১৭ ১৭/০৫/২০১৭	সমাপ্ত হয়েছে।
প্যাকেজ নং-৬				
	Widening and surfacing of Naogaon-Badalgachi-Patnitala Road including Road	৪.৩৬ ৪.২০	৩০/১০/২০১৬ ২৭/১২/২০১৬ ২৬/০৪/২০১৭ ২৪/০৪/২০১৭	সমাপ্ত হয়েছে।

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

অর্থবছর	ডিপিপি/আরডিপিপি	এডিপি/আরএডিপি বরাদ্দ	টাকা অবমুক্তি	ব্যয়
১	২	৩	৪	৫
২০১৩-১৪	৩০০.০০	৩০০.০০	৩০০.০০	৩০০.০০
২০১৪-১৫	১০০০.০০	১০০০.০০	১০০০.০০	১০০০.০০
২০১৫-১৬	৩০০০.০০	৩০০০.০০	৩০০০.০০	৩০০০.০০

অর্থবছর	ডিপিপি/আরডিপিপি	এডিপি/আরএডিপি বরাদ্দ	টাকা অবমুক্তি	ব্যয়
১	২	৩	৪	৫
২০১৬-১৭	২২২২.০০	২২২২.০০	২২২২.০০	২২২২.০০
মোট=	৬৫২২.০০	৬৫২২.০০	৬৫২২.০০	৬৫২২.০০

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

১৩। **সাধারণ পর্যবেক্ষণ:**

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

(লক্ষ টাকায়)

	মেয়াদকাল	প্রাক্কলিত ব্যয়
মূল	০১/০১/২০১৪ হতে ৩০/০৬/২০১৬	৬৬৪৬.১৯
১ম সংশোধিত অনুমোদিত	০১/০১/২০১৪ হতে ৩০/০৬/২০১৬	৬৭৯১.০৯
ব্যয় বৃদ্ধি ব্যতিরেকে মেয়াদ বৃদ্ধি-১ম বার	০১/০১/২০১৪ হতে ৩০/০৬/২০১৭	-

১৩.২ **সার্বিক অগ্রগতিঃ** প্রকল্পের আওতায় জুন, ২০১৭ পর্যন্ত ক্রমপুঞ্জিত আর্থিক অগ্রগতি হয়েছে ৬৫২২.০০ লক্ষ টাকা যা অনুমোদিত ব্যয় ৬৭৯১.০৯ লক্ষ টাকার ৯৬.০৩%।

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

১৪.১ **ভূমি অধিগ্রহণ:** সংশোধিত অনুমোদিত ডিপিপিতে মহাদেবপুর ব্রীজ ও বাদলগাছি ব্রীজ নির্মাণের জন্য যথাক্রমে ০.৩২ ও ০.৫৯ হেক্টর ভূমি অধিগ্রহণের জন্য ১৯২.৮৪ ও ১১৫.৪০ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। পিসিআর অনুযায়ী মহাদেবপুর ব্রীজ ও বাদলগাছি ব্রীজ নির্মাণের জন্য যথাক্রমে ০.৩২ ও ০.৫৯ হেক্টর ভূমি অধিগ্রহণের জন্য ১৯২.৮৪ ও ১১৫.৩৮ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে। পরিদর্শনে জানা যায় , চেইনেজ ০+৩৯৫ কিঃমিঃ এ নির্মিত মহা দেবপুর সেতুর জন্য নতুন এ্যালাইনমেন্ট নির্মাণের লক্ষ্যে ০.৩২ হেক্টর এবং ২৭+৮০০ কিঃমিঃ এ নির্মিত বাদলগাছী সেতুর এ্যালাইমেন্ট নির্মাণের লক্ষ্যে ০.৫৯ হেক্টর মোট ০.৯১ হেক্টর ভূমি অধিগ্রহণ করা হয়েছে।

১৪.২ **মাটির কাজ:** সংশোধিত অনুমোদিত ডিপিপি তে মহাদেবপুর ব্রীজের জন্য ৪৫০০০.০০ ঘঃমিঃ মাটির কাজের জন্য ৪৯.৩১ লক্ষ টাকা এবং বাদলগাছি ব্রীজের জন্য ১৯৯৯৮.৩৮ ঘঃমিঃ মাটির কাজের ৩০.০০ লক্ষ টাকা এবং নওগাঁ বদলগাছী পত্নীতলা সড়কের জন্য ৩৪৭৮৪.৫৫ ঘঃমিঃ মাটির জন্য ৭৫.৩৩ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। পিসিআর অনুযায়ী মহাদেবপুর ব্রীজের জন্য ৪৫০০০.০০ ঘঃমিঃ মাটির কাজের জন্য ৪৯.৩১ লক্ষ টাকা, বাদলগাছি ব্রীজের জন্য ১৯৯৯৮.৩৮ ঘঃমিঃ মাটির কাজের ৩০.০০ লক্ষ টাকা এবং নওগাঁ বদলগাছী পত্নীতলা সড়কের জন্য ৩৪৭৮৪.৫৫ ঘঃমিঃ মাটির জন্য ৭৫.৩৩ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে।

১৪.৩ **ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট নির্মাণ:** সংশোধিত অনুমোদিত ডিপিপিতে মহাদেবপুর সেতু ও বদলগাছী সেতুর জন্য যথাক্রমে ১.২৫০ কিঃমিঃ ও ০.৪৫০ কিঃমিঃ সংযোগ সড়ক নির্মাণের জন্য ১৬৬.৬০ ও ৭১.০৫ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। এছাড়া নওগাঁ-বাদলগাছী ও পত্নীতলা ২৯.৪৭৫ কিঃমিঃ সড়ক প্রশস্তকরণের জন্য ১০৫৭.৮৯ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। পিসিআর অনুযায়ী মহাদেবপুর সেতু ও বদলগাছী সেতুর জন্য যথাক্রমে ১.২৫০ কিঃমিঃ ও ০.৪৫০ কিঃমিঃ সংযোগ সড়ক নির্মাণের জন্য ১৬৬.৬০ ও ৭১.০৫ লক্ষ টাকার ব্যয় করা হয়েছে। এছাড়া নওগাঁ-বাদলগাছী ও পত্নীতলা ২৯.৪৭৫ কিঃমিঃ সড়ক প্রশস্তকরণের জন্য ১০৫৭.৮৯ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে। পরিদর্শনে জানা যায়, মহাদেবপুর

সেতু ও বাদলগাছী সেতু নির্মাণের জন্য যথাক্রমে ১.২৫০ কিঃমিঃ ও ০.৪৫০ কিঃমিঃ নতুন ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট নির্মাণ করা হয়েছে। এছাড়া নওগাঁ -বদলগাছী-পত্নীতলা সড়কটির মোট ২৯.৪৭৫ কিঃমিঃ ৩.৭০ মিটার হতে ৫.৫০ মিটার প্রস্থে উন্নীত করা হয়েছে। চেইনেজ ৮+১০০ কিঃমিঃ এ পেভমেন্ট খুঁড়ে overlay'র পুরুত্ব ৬০ মিঃমিঃ পাওয়া যায় যা ডিপিপিতে সংযুক্ত ডিজাইনের অনুরূপ। তবে ৯ম কিঃমিঃ এ সড়কে Cambering ঠিক নেই বলে প্রতীয়মান হয়। এছাড়া এ স্থানেও hair crack হয়েছে।



চিত্র-১: সড়কের প্রস্থ পরিমাপ



চিত্র-২: সড়কের পুরুত্ব পরিমাপ

১৪.৪ **সার্ফেসিং:** সংশোধিত অনুমোদিত ডিপিপিতে মহাদেবপুর ও বদলগাছী ব্রীজের সংযোগ সড়ক ডিবিএস ওয়্যারিং কোর্স দ্বারা সার্ফেসিং এর জন্য যথাক্রমে ১.২৫০ ও ০.৪৫০ কিঃমিঃ সড়ক সার্ফেসিং এর জন্য ৯০.০৩ ও ৩২.৬৫ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। এছা ড়া নওগাঁ-বদলগাছী ও পত্নীতলা সড়কের ২৯.৪৭৫ কিঃমিঃ সড়ক সার্ফেসিং এর জন্য ১৫৪৪.৩৫ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। পিসিআর অনুযায়ী মহাদেবপুর ও বদলগাছী ব্রীজের সংযোগ সড়ক সার্ফেসিং এর জন্য যথাক্রমে ৯০.০৩ ও ৩২.২৫ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে। এছাড়া নওগাঁ -বদলগাছী ও পত্নীতলা সড়কের ২৯.৪৭৫ কিঃমিঃ সড়ক সার্ফেসিং এর জন্য ১৫৪৪.৩৫ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে। পরিদর্শনে দেখা যায় , নওগাঁ-বদলগাছী-পত্নীতলা সড়কের ২৯.৪৭৫ কিঃমিঃ, মহাদেবপুর সেতুর ১.২৫০ কিঃমিঃ এবং বদলগাছী সেতুর ০.৪৫০ কিঃমিঃ সংযোগ সড়ক সার্ফেসিং করা হয়েছে। সড়কের অধিকাংশ স্থানে সার্ফেসিং ভালো থাকলেও চেইনেজ ৩+৫০০ কিঃমিঃ এ hair crack হয়েছে। চেইনেজ ৩+৯০০ কিঃমিঃ এ পেভমেন্ট খুঁড়ে overlay 'র পুরুত্ব ৬০ কিঃমিঃ পাওয়া যায়। অনুমোদিত ডিপিপিতে সংযুক্ত ডিজাইন মোতাবেক overlay'র পুরুত্ব ৬০ মিঃমিঃ নির্ধারিত আছে। সড়কের ৪র্থ কিঃমিঃ এ কয়েকটি স্থানে সড়কের কিনারা ভেঙ্গে গেছে।



চিত্র-৩: সড়কের অক্ষত সার্ফেস



চিত্র-৪: সড়কের কিনারা ভাংগা

১৪.৫ **পিসি গার্ডার সেতু নির্মাণ:** সংশোধিত অনুমোদিত ডিপিপিতে ১৫২.৪৪ মিটার মহাদেবপুর ব্রীজ নির্মাণের জন্য ১৩৯০.২৫ লক্ষ টাকা এবং ৯৪.২৪৭ মিটার বদলগাছী ব্রীজ নির্মা ণের জন্য ৯২৩.৬২ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। পিসিআর অনুযায়ী উক্ত টাকায় ব্রীজ দুটি নির্মাণ করা হয়েছে। পরিদর্শনকালে জানা যায় , নওগাঁ সদর হতে প্রায় ২৪

কিঃমিঃ দূরত্বে অবস্থিত মহাদেবপুর –সরাইগাছী-সড়কের চেইনেজ ০+৩৯৫ কিঃমিঃ এ আত্রাই নদীর ওপর ১৫৬.৭২ মিটার দীর্ঘ পি সি গার্ডার সেতু নির্মাণ করা হয়েছে। সেতুর উভয় প্রান্তে ২০০×২=৪০০ মিটার সংযোগ সড়ক নির্মাণ করা হয়েছে। এছাড়া সেতুর নওগাঁ প্রান্তে ৩০০০ বঃমিঃ এবং অপর প্রান্তে ৯৮০ বঃমিঃ রক্ষাপ্রদ কাজ করা হয়েছে। পরিদর্শনে দেখা যায় , মহাদেবপুর সেতুটি নান্দনিকভাবে তৈরী করা হয়েছে। সে তুতে ৩০.৪৮৮ মিটার দৈর্ঘ্যের ৫টি স্প্যান রয়েছে। সেতুটির সংযোগ সড়ক ও রক্ষাপ্রদ কাজ অক্ষত রয়েছে। এছাড়া , জয়পুরহাট-আক্কেলপুর-বদলগাছী সড়কের চেইনেজ ২৭+৮০০ কিঃমিঃ এ ছোট যমুনা নদীর ওপর ৯৪.২৭৪ মিটার দীর্ঘ বদলগাছী সেতু নির্মাণ করা হয়েছে। সেতুতে ৩টি স্প্যান রয়েছে। সে তুর ক্যারেজওয়ে ৭.৩০ মিটার বদলগাছী সেতুটির কাজ সমাপ্ত হলেও সেতুটিতে রং করা হয়নি। ফলে সেতুটি মহাদেবপুর সেতুর ন্যায় নান্দনিক হয়নি।



চিত্র-৫: মহাদেবপুর সেতু



চিত্র-৬: বদলগাছী সেতু

১৪.৬ **কালভার্ট নির্মাণ:** সংশোধিত অনুমোদিত ডিপিপিতে ৪০২.৬০ লক্ষ টাকা ব্য য়ে ৪২ মিটার কালভার্ট নির্মাণের জন্য নির্ধারিত। পিসিআর অনুযায়ী উক্ত টাকা ব্যয়ে ৪২ মিটার কালভার্ট নির্মাণ করা হয়েছে। পরিদর্শনে জানা যায় , সড়কের চেইনেজ ৬+৯৭০, ১১+৪৫০, ১৭+৯০০, ১৭+৯৭৮, ১৮+৮০০, ১৯+১০০, ১৯+৬০০, ২৩+২৫০, ২৩+২৫০, ২৮+৩২০ কিঃমিঃ এ মোট ৯টি (৪১ মিটার) কালভার্ট নির্মাণ করা হয়েছে। পরিদর্শনে দেখা যায় , সড়কের বিভিন্ন চেইনেজে বিভিন্ন দৈর্ঘ্যের কালভার্ট নির্মাণ করা হয়েছে। কালভার্টসমূহের ক্যারেজওয়ে রাখা হয়েছে ১০.২৫ মিটার।





চিত্র-৭-৮: প্রকল্পের আওতায় নির্মিত কালভার্ট

১৪.৭ **রক্ষাপ্রদ কাজ :** সংশোধিত অনু মোদিত ডিপিপি অনুযায়ী ৫৮.৩৯ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ৫৫০০.০০ বর্গমিটার সিসি ব্লক/মেট্রেসিং দ্বারা মহাদেবপুর ব্রীজের এবং ৩৪.৫০ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ৪৬০০.০০ বর্গমিটার সিসি ব্লক /মেট্রেসিং দ্বারা বদলগাছী ব্রীজের রক্ষাপ্রদ কাজের সংস্থান রাখা হয়। পিসিআর অনুযায়ী উক্ত টাকা ব্যয়ে রক্ষাপ্রদ কাজ করা হয়েছে। পরিদর্শনে জানা যায় , মহাদেবপুর সেতুর সংযোগ সড়কে ৫৫০০.০০ বর্গ মিটার সিসি ব্লক /ম্যাট্রেসিং দ্বারা এবং বদলগাছী সেতুর সংযোগ সড়কের ৪৬০০.০০ বর্গমিটার সিসি ব্লক /ম্যাট্রেসিং দ্বারা রক্ষাপ্রদ কাজ করা হয়েছে।

পরিদর্শনে দেখা যায়, মহাদেবপুর সেতুর রক্ষাপ্রদ কাজ কোথাও ক্ষতিগ্রস্থ হয়নি। তবে বদলগাছী সেতুর রক্ষাপ্রদ কাজে কিছুটা ফাটল দেখা দিয়েছে। উপ-বিভাগীয় প্রকৌশলী বলেন, সাম্প্রতিক বন্যায়, বদলগাছী সেতুর রক্ষাপ্রদ কাজ কিছুটা ক্ষতিগ্রস্ত হয়েছে।




চিত্র-৯-১০: প্রকল্পের আওতায় সম্পন্ন রক্ষাপ্রদ কাজ

১৪.৮ **সার্ফেস ড্রেন ও গ্রাস টার্ফিং:** সংশোধিত অনুমোদিত ডিপিপিতে ১৮০০.০০ মিটার সার্ফেস ড্রেনের জন্য ১৯৯.৪১ লক্ষ টাকা এবং ১০০০০.০০ বর্গ মিটার গ্রাস টার্ফিং এর জন্য ২.০৩ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। পিসিআর অনুযায়ী ১৮০০.০০ মিটার সার্ফেস ড্রেনের জন্য ১৯৪.০০ লক্ষ টাকা এবং ১০০০০.০০ বর্গ মিটার গ্রাস টার্ফিং এর জন্য ২.০০ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে।

১৪.৯ **সাইন, সিগন্যাল, কিঃমিঃ পোষ্ট ও রোড মার্কিং :** সংশোধিত অনুমোদিত ডিপিপি অনুযায়ী ১৯.৩১ লক্ষ টাকা ব্যয়ে সড়কে ট্রাফিক সাইন, কি:মি: পোস্ট, গাইড পোস্ট স্থাপন এবং রোড মার্কিং এর সংস্থান রাখা হয়। পিসিআর অনুযায়ী ১৮.০০ লক্ষ টাকা ব্যয়ে উক্ত সাইন , সিগন্যাল ও কি :মি: পোস্ট স্থাপন করা হয়েছে। পরিদর্শনে জানা যায় , সড়কের বিভিন্ন স্থানে সাইন, সিগন্যাল ও কিঃমিঃ পোষ্ট স্থাপন করা হয়েছে। তবে সাইন সিন্যাল সমূহের স্বল্পতা রয়েছে বলে প্রতীয়মান হয়। ২১তম কিঃমিঃ এ স্থাপিত কিঃমিঃ পোস্টটি ঝোপ ঝাড়ের মধ্যে ঢেকে গেছে। এছাড়া সড়ক ব্যাপী রোড মার্কিং করা হয়েছে।




চিত্র-১১-১২: প্রকল্পের আওতায় স্থাপিত সাইন সিগন্যাল

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

পরিকল্পিত	উদ্দেশ্য অর্জন
প্রকল্পের মূল উদ্দেশ্য হলো ২টি সেতু নির্মাণ এবং সড়ক উন্নয়নের মাধ্যমে নওগাঁ ও দেশের অন্যান্য অংশের মধ্যে সরাসরি ও নিরাপদ সড়ক যোগাযোগ স্থাপন।	প্রকল্পের আওতায় ২টি সেতু নির্মাণ এবং সড়ক উন্নয়নের মাধ্যমে নওগাঁ ও দেশের অন্যান্য অংশের মধ্যে সরাসরি ও নিরাপদ সড়ক যোগাযোগ স্থাপিত হয়েছে।

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

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

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

১৯। **পর্যবেক্ষণ:**

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

১৯.২ বদলগাছী সেতুটি রং না করার কারণে মহাদেবপুর সেতুর ন্যায় নান্দনিক হয়নি;

১৯.৩ বদলগাছী সেতুর রক্ষাপ্রদ কাজে কিছুটা ফাটল দেখা দিয়েছে;

১৯.৪ সড়কের অধিকাংশ স্থানে সার্ফেসিং ভালো থাকলেও চেইনেজ ৩+৫০০ কিঃমিঃ এ hair crack হয়েছে, কিছু স্থানে সার্ফেস rough হয়ে গেছে এবং কয়েকটি স্থানে রেইন কাট হয়েছে;

১৯.৫ সড়কের কিছু স্থানে বিশেষকরে ৯ম কিঃমিঃ এ সড়কে Cambering ঠিক নেই বলে প্রতীয়মান হয়। uneven cambering হওয়ার ফলে সড়কে undulation পরিলক্ষিত হয়েছে;

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

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

১৯.৮ সমাপ্ত প্রকল্পটির External Audit সম্পন্ন করা হয়নি।

২০। **আইএমইডি'র মতামত/সুপারিশঃ**

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

২০.২ বদলগাছী সেতুটি রং করার মাধ্যমে মহাদেবপুর সেতুর ন্যায় নান্দনিক করতে হবে;

২০.৩ সড়কের যে সকল স্থানে বিশেষ করে চেইনেজ ৩+৫০০ কিঃমিঃ এ hair crack হয়েছে, যে সকল স্থানে সার্ফেস rough হয়ে গেছে এবং যে কয়েকটি স্থানে রেইন কাট হয়েছে তা মেরামতের ব্যবস্থা গ্রহণ করতে হবে;

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

২০.৫ সড়কের যে সকল স্থানে বিশেষকরে ৯ম কিঃমিঃ এ সড়কে cambering ঠিক নেই বলে প্রতীয়মান হয়। বিষয়টি পরীক্ষা করে uneven cambering সংস্কারের ব্যবস্থা গ্রহণ করতে হবে;

২০.৬ সমাপ্ত প্রকল্পটির সত্বর External Audit সম্পন্ন করতে হবে; এবং

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

লালমাই-বরুড়া-ঝলম-আড্ডা-জগৎপুর সড়ক উন্নয়ন (লালমাই-ঝলম-আড্ডা অংশ) (১ম সংশোধিত) শীর্ষক প্রকল্পের সমাপ্তি মূল্যায়ন প্রতিবেদন

(সমাপ্তঃ জুন, ২০১৭)

১। প্রকল্পের নাম : **লালমাই-বরুড়া-ঝলম-আড্ডা-জগৎপুর সড়ক উন্নয়ন (লালমাই-ঝলম-আড্ডা অংশ) (১ম সংশোধিত)**

২। বাস্তবায়নকারী সংস্থা : সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর।

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

৪। প্রকল্প এলাকা : কুমিল্লা জেলার বরুড়া উপজেলা

৫। প্রকল্পের বাস্তবায়ন সময় ও ব্যয় :

(লক্ষ টাকায়)

প্রাক্কলিত ব্যয় (প্রঃসাঃ)		প্রকৃত ব্যয় (প্রঃ সাঃ)	পরিকল্পিত বাস্তবায়নকাল		প্রকৃত বাস্তবায়নকাল	অতিরিক্ত ব্যয় (মূল প্রাক্কলিত ব্যয়ের %)	অতিরিক্ত সময় (মূল বাস্তবায়নকালের %)
মূল	১ম সংশোধিত		মূল	১ম সংশোধিত			
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮
২৪৭২.১৯ (-)	২৮৫৩.০৫	২৮৪৩.০০ (-)	০১-০৭-২০১৫ থেকে ৩০-০৬-২০১৭	০১-০৭-২০১৫ থেকে ৩০-০৬-২০১৭	০১-০৭-২০১৫ থেকে ৩০-০৬-২০১৭	৩৭০.৮৬ (১৫%)	-

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

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

৭.১ **<u>পটভূমি:</u>** লালমাই-বরুড়া-ঝলম-আড্ডা-জগৎপুর জেলা সড়কটি কু মিল্লা-চাঁদপুর আঞ্চলিক মহাসড়কের ১৪তম কিঃমিঃ এ লালমাই হতে শুরু হয়ে বরুড়া উপজেলার বরুড়া জগৎপুর বাজারে সমাপ্ত হয়েছে। সড়কটি ব্যবহার করে বরুড়া উপজেলার অধিবাসীরা প্রতিদিন কুমিল্লা, ফেনী, চট্টগ্রাম ও ঢাকা জেলায় যাতায়াত করে। সড়কটি ঘনবসতিপূর্ণ বরুড়া উপজেলা শহরকে ঝলম বাজার, আড্ডা বাজার, জগৎপুর বাজারসহ বিভিন্ন প্রতিষ্ঠান ও গ্রোথ সেন্টারকে সংযুক্ত করেছে। সড়কের লালমাই থেকে বরুড়া পর্যন্ত ১০.২০ কিঃমিঃ দীর্ঘ অংশের প্রশস্থতা ৫.৫০ মিটার বরুড়া থেকে ঝলম পর্যন্ত ৭.০০ কিঃমিঃ দীর্ঘ অংশের প্রশস্থতা ৩.৭০ মিটার ঝলম থেকে আড্ডা পর্য ন্ত ৪.৫০ কিঃমিঃ দীর্ঘ সড়াংশের প্রশস্থতা ৩.০০ মিটার। বর্তমানে সড়কটিতে ট্রাফিক ভল্যিয়ুম বেশি হওয়ায় এখানে প্রতিদিন যানজট সৃষ্টিট হয় এবং প্রায়ঃশই সড়ক দুর্ঘটনা ঘটে। এপ্রেক্ষিতে প্রস্তাবিত প্রকল্পের আওতায় লালমাই -বরুড়া-ঝলম-আড্ডা-জগৎপুর জেলা সড়কের ২১.৭০ কিঃমিঃ দীর্ঘ লালমাই-ঝলম-আড্ডা সড়কাংশ ৫.৫০ মিটার প্রশস্থতায় উন্নয়নের জন্য প্রস্তাব করা হয়েছে। উল্লেখ্য, জেলা সড়ক উন্নয়ন (কুমিল্লা জোন)" শীর্ষক প্রকল্পের লালমাই -বরুড়া-ঝলম-আড্ডা-জগৎপুর জেলা সড়কটি অন্তর্ভুক্ত নয়।

৭.২ উদ্দেশ্য: কুমিল্লা জেলার বরুড়া উপজেলায় অবস্থিত লালমাই-বরুড়া-ঝলম-আড্ডা-জগৎপুর জেলা সড়কের ২১.৭০ কিঃমিঃ দীর্ঘ লালমাই-ঝলম-আড্ডা সড়কাংশ উন্নয়ন।

৮. প্রকল্পের মূল কাজ:

- ভূমি অধিগ্রহণ-০.৪১৭ হেক্টর
- সড়ক বাঁধে মাটির কাজ-০.৫১৪ লঃঘঃমিঃ
- বিদ্যমান পেভমেন্ট প্রশস্তকরণ-১১.৪০ কিঃমিঃ
- বিদ্যমান পেভমেন্ট মজবুতীকরণ-১৩.১০ কিঃমিঃ

- সার্ফেসিং- ২১.৭০ কিঃমিঃ
- পিসি গার্ডার সেতু নির্মাণ-২৫.৭৪০ মিটার
- আরসিসি কালভার্ট নির্মাণ-১৬ মিটার
- রিটেইনিং ওয়াল-১০৩০ মিটার

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

Items of Work (as per PP)	Unit	Target (as per PP)		Actual Progress	
		Physical (Quantity)	Financial	Physical (Quantity)	Financial
১	২	৩	৪	৫	৬
Misc (Publications & Tendering)	L.S	L.S	১.০০	L.S	০.০০
Land Acquisition	Hector	০.২৬২	৫১.৫৮	০.২৬২	৫১.৫৮
Earth work in Road Embankment	L.Cum	০.৫১৪	৭৭.১০	০.৫১৪	৭৭.১০
Existing Pavement Widening	Km	১১.৪০	৪৩৪.২৬	১১.৪০	৪৩৪.২৬
Existing Pavement Strengthening	Km	১৩.১০	৩৫৮.০২	১৩.১০	৩৫৮.০২
Surfacing	Km	২১.৭০	১৩০০.৯২	২১.৭০	১৩০০.৯২
Construction of PC Girder Bridge	M	২৫.৭৪	২৬৯.৯০	২৫.৭৪	২৬৯.৯০
RCC Box Culvert	M	১৬.০০	৯৯.৬২	১৬.০০	৯৯.৬০
Retaining Wall	M	১০৩০.০০	১৬৫.৫০	১০৩০.০০	১৬৫.৫০
Construction of Drain	M	৯৫০.০০	৭৭.১৪	৯৫০.০০	৭৭.১৪
Sign, Signal, Km, Post & Road Marking	L.S	L.S	৮.০০	L.S	৮.০০
Maintenance during Construction	L.S	L.S	৫.০০	L.S	১.০০
Utility Shifting	L.S	L.S	৫.০০	L.S	০.০০
Total=			২৮৫৩.০৫		২৮৪৩.০০

১০। **প্রকল্প পরিচালক সংক্রান্ত তথ্যাদিঃ**

ক্রমিক নং	প্রকল্প পরিচালকের নাম ও পদবী	দায়িত্বের ধরণ		কর্মকাল
		পূর্ণকালীন	খন্ডকালীন	
১	২	৩	৪	৫
৩.	Engr. Junaid Ahsan Shibib Addl. Chief Engr. Comilla Road Zone, Comilla.	-	হ্যাঁ	২৪/০২/২০১৪ থেকে ৩০/০১/২০১৭

ক্রমিক নং	প্রকল্প পরিচালকের নাম ও পদবী	দায়িত্বের ধরণ		কর্মকাল
		পূর্ণকালীন	খন্ডকালীন	
১	২	৩	৪	৫
৪.	Engr.Md. Shahabuddin Khan Addl. Chief Engr. Comilla Road Zone, Comilla.	-	হ্যাঁ	৩০/০১/২০১৭ থেকে প্রকল্প সমাপ্তি পর্যন্ত।

১১। **ক্রয় সংক্রান্ত তথ্যাদিঃ**

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

১১.২ পণ্য, কার্য ও সেবা ক্রয়ঃ (পণ্য ও কার্য ২০০.০০ লক্ষ টাকার উপরে এবং সেবা ১০০.০০ লক্ষ টাকার উপরে) প্রকল্পের অনুমোদিত ডিপিপি অনুযায়ী মূল পূর্ত কাজ ৩ টি প্যাকেজের মাধ্যমে সম্পন্ন করার সংস্থান ছিল। পিসিআর এ উল্লেখিত তথ্যানুযায়ী ৩টি প্যাকেজের আওতায় পূর্ত কাজ সম্পাদন করা হয়েছে। দরপত্র সংক্রান্ত প্রধান প্রধান তথ্য নিম্নরুপ:

প্যাকেজ/কাজের নাম	-প্রাক্কলিত ব্যয় -চুক্তি মূল্য	-দরপত্র আহবানের তারিখ -চুক্তির তারিখ -কাজ শুরুর তারিখ -কাজ সমাপ্তির তারিখ	মন্তব্য
প্যাকেজ নং-১			
Earthwork, Widening, Strengthening by Aggregate Base Type-II, Surfacing by DBS Wearing Course, Construction of Brick Measonary Retaining Wall, Road side saucer & U Type Drain at ১st Km to ২২nd Km (P) (Ch. ০+০০০ to ২১+৭০০) of Lalmai-Barura-Jalam-Adda-Jagotpur Road under Road Division, comilla during the year 2015-16.	২৪২১.৪৪ ২৪২১.৪৪	১২/০১/২০১৬ ০১/০৩/২০১৬ ২৮/০২/২০১৭ ২৮/০২/২০১৭	কাজ সমাপ্ত
প্যাকেজ নং-২			
Construction of ২৫.৭৪ M Long PC Girder Bridge (Karjon Bridge) over Karjon Khal at ১৫th Km. ১×৩.০০m×৫.০০m×৭.৩২m RCC Box Culvert at ১০th Km. ১×৬.০০m×৫.০০m×৭.৩২m RCC Box Culvert at ৭,১৩th ১৪th , ১৬th ১৮th &২০th Km. of Lalmai-Barura-Jagotpur Via	৩৬৯.০২ ৩৬৯.০২	১০/০২/২০১৬ ১৭/০৫/২০১৬ ১৭/০৫/২০১৭ ১৪/০৫/২০১৭	কাজ সমাপ্ত

প্যাকেজ/কাজের নাম	-প্রাক্কলিত ব্যয় -চুক্তি মূল্য	-দরপত্র আহবানের তারিখ -চুক্তির তারিখ -কাজ শুরুর তারিখ -কাজ সমাপ্তির তারিখ	মন্তব্য
Jholom –Adda Road under Road Division, Comilla during the year 2015-16.			

১২। **সংশোধিত বরাদ্দ ও অগ্রগতিঃ**

লক্ষ টাকা

অর্থবছর	সংশোধিত বরাদ্দ ও লক্ষ্যমাত্রা	টাকা অবমুক্তি	ব্যয় ও অগ্রগতি
১	২	৩	৪
২০১৫-১৬	১৩০০.০০	১৩০০.০০	১৩০০.০০
২০১৬-১৭	১৫৪৫.০০	১৫৪৫.০০	১৫৪৫.০০
মোট	২৮৪৫.০০	২৮৪৫.০০	২৮৪৫.০০

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

১৪। **সাধারণ পর্যবেক্ষণ:**

১৪.১ **প্রকল্পের অনুমোদন ও সংশোধনঃ**

(লক্ষ টাকায়)

	মেয়াদকাল	প্রাক্কলিত ব্যয়
মূল	০১/০৭/২০১৫ হতে ৩০/০৬/২০১৭	২৮৫৩.০৫

১৪.২ **সার্বিক আর্থিক ও বাস্তব অগ্রগতিঃ** প্রকল্পের আওতায় জুন, ২০১৭ পর্যন্ত ক্রমপুঞ্জিত আর্থিক অগ্রগতি হয়েছে ২৮৪৩.০০ লক্ষ টাকা যা অনুমোদিত ব্যয় ২৮৫৩.০৫ লক্ষ টাকার ৯৯.৬৪%। উক্ত সময়ে অনুমোদিত সংশোধিত প্রকল্পের ১০০% বাস্তব অগ্রগতি সাধিত হয়েছে।

১৫। **প্রকল্প পরিদর্শনঃ** গত ৬/১১/২০১৭ তারিখে আইএমইডি'র উপ-পরিচালক জনাব জয়নাল মোল্লা কর্তৃক প্রকল্পটি সরেজমিন পরিদর্শন করা হয়। পরিদর্শনকালে সড়ক বিভাগের কর্মকর্তাগণ উপস্থিত ছিলেন। পরিদর্শন পর্যবেক্ষণ নিম্নরূপঃ

১৫.১ **ভূমি অধিগ্রহণ:** সংশোধিত অনুমোদিত ডিপিপিতে ০.২৬২ হেক্টর ভূমি অধিগ্রহণের জন্য ৫১.৫৮ লক্ষ টাকার সংস্থান ছিল। পিসিআর অনুযায়ী ০.২৬২ হেক্টর ভূমি অধিগ্রহণের জন্য ৫১.৫৮ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে।

১৫.২ **মাটির কাজ:** সংশোধিত অনুমোদিত ডিপিপিতে ১৩.১০ কিঃমিঃ সড়ক বাঁধ প্রস্তকরণ ও শক্তিশালী করণের জন্য ০.৫১৪ লঃঘঃমিঃ মাটির কাজের জন্য ৭৭.১০ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়েছে। পিসিআর অনুযায়ী ০.৫১৪ লঃঘঃ মিটার মাটির কাজের জন্য ৭৭.১০ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে। পরিদর্শনকালে জানা যায় , চাঁদপুর অংশে ৬.১১ কি:মি: এবং কুমিল্লা অংশে ২.২৯ কি:মি: নতুন এলাইনমেন্টে সড়ক নির্মাণসহ বাকী মোট ৪৩.১০ কি:মি: সড়ক ১২ফুট হতে ১৮ ফুট প্রস্থে উন্নীত করার জন্য উক্ত পরিমাণ মাটি ব্যবহার করা হয়েছে।

১৫.৩ **ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট প্রশস্তকরণ:** সংশোধিত অনুমোদিত ডিপিপিতে ১১.৪০ কিঃমিঃ সড়ক প্রশস্তকরণের জন্য ৪৩৪.২৬ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। পিসিআর অনুযায়ী ১১.৪০ কিঃমিঃ সড়ক প্রশস্তকরণে উক্ত টাকা ব্যয় করা হয়েছে। পরিদর্শনকালে জানা যায়, সড়কটি ১২ ফুট হতে ১৮ ফুট প্রস্থে উন্নীত করা হয়েছে। দেখা যায় , সড়কটির মোট দৈর্ঘ্য ৪২.৫ কি:মি:। এর মধ্যে চাঁ দপুর অংশে ২৬ কি:মি: ও কুমিল্লা অংশে ১৬.৫কি:মি:। চাঁদপুর অংশের ৭ম কি:মি: এ পেভমেন্টের প্রস্থ পরিমাপ করে ৫.৫মিটার অর্থাৎ ১৮ ফুট পাওয়া যায়। তবে সড়কের অসংখ্য স্থানে বাঁক রয়েছে যা সরলীকরণ করা হয়নি। সড়কের কুমিল্লা অংশে ১৬.৫ কি:মি: সড়ক প্রশস্তকরণ ও উন্নয়ন করা হয়ে ছে। সড়কটির ১৫ ও ১৬তম কি:মি: এ পেভমেন্টের কার্পেটিং উঠে গিয়েছে এবং ছোট বড় পটহোলস তৈরী হয়েছে। এছাড়া সড়কের উভয় পার্শ্বে অনেক স্থানে ১মিটার সফট শোল্ডার নেই ।



চিত্র-১: সড়কে বিদ্যমান বাঁক



চিত্র-২: কুমিল্লা অংশে ক্ষতিগ্রস্ত পেভমেন্ট

১৫.৪ **ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট শক্তিশালীকরণ:** সংশোধিত অনুমোদিত ডিপিপিতে ১৩.১০ কিঃমিঃ সড়ক শক্তিশালীকরণের জন্য ৩৫৮.০২ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। পিসিআর অনুযায়ী ১৩.১০ কিঃমিঃ সড়ক শক্তিশালীকরণের ৩৫৮.০০ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে। পরিদর্শনকালে জানা যায়, সড়কটি ১২ ফুট হতে ১৮ ফুট প্রস্থে উন্নীত করা হয়েছে। দেখা যায়, সড়কটির মোট দৈর্ঘ্য ৪২.৫ কি:মি:। এর মধ্যে চাঁদপুর অংশে ২৬ কি:মি: ও কুমিল্লা অংশে ১৬.৫কি:মি:। চাঁদপুর অংশের ৭ম কি:মি: এ পেভমেন্টের প্রস্থ পরিমাপ করে ৫.৫মিটার অর্থাৎ ১৮ ফুট পাওয়া যায়। তবে সড়কের অসংখ্য স্থানে বাঁক রয়েছে যা সরলীকরণ করা হয়নি। সড়কের কুমিল্লা অংশে ১৬.৫ কি:মি: সড়ক প্রশস্তকরণ ও উন্নয়ন করা হয়েছে। সড়কটির ১৫ ও ১৬তম কি:মি: এ পেভমেন্টের কার্পেটিং উঠে গিয়েছে এবং ছোট বড় পটহোলস তৈরী হয়েছে। এছাড়া সড়কের উভয় পার্শ্বে অনেক স্থানে ১মিটার সফট শোল্ডার নেই ।

১৫.৫ **সার্ফেসিং:** সংশোধিত অনুমোদিত ডিপিপিতে ২১.৭০ কি:মি: সড়ক সার্ফেসিং এর জন্য ১৩০০.৯২ লক্ষ টাকা সংস্থান রাখা হয়। পিসিআর অনুযায়ী ২১.৭০ কি:মি: সড়ক সার্ফেসিং করা হয় এবং এ কাজে উক্ত অর্থ ব্যয় করা হয়। পরিদর্শনে দেখা যায়, পুরো সড়কব্যাপী সার্ফেসিং করা হয়েছে । পরিদর্শকালে দেখা যায়, সড়কের অসংখ্য স্থানে ছোট বড় পটহোলস হয়েছে এবং রেইনকাট হয়েছে।



চিত্র-৩: সড়কের অক্ষত সার্ফেস



চিত্র-৪: সড়কের সার্ফেসে সৃষ্ট পট হোলস

১৫.৬ **পিসি গার্ডার ব্রীজ নির্মাণ:** সংশোধিত অনুমোদিত ডিপিপিতে ২৬৯.৯০ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ২৫.৭৪ মি: (১টি) পিসি গার্ডার ব্রীজ নির্মাণের জন্য নির্ধারিত। পিসিআর অনুযায়ী উক্ত টাকা ব্যয়ে ২৫.৭৪ মি: (১টি) পিসি গার্ডার ব্রীজ নির্মাণ করা হয়েছে। পরিদর্শনকালে জানা যায় , প্রকল্পের আওতায় কুমিল্লা অংশের চেইনেজ ৯+১৭৯ কিঃ মিঃ হতে ৯+২০৯ কিঃমিঃ এ ৩০ মিটার দৈর্ঘ্যের ১টি পিসি গার্ডার সেতু নির্মাণ করা হয়েছে। তাছা ড়া চাঁদপুর অংশে ১১+৭৩০, ১২+২০০, ১৩+৪৭০ ও ১৫+৩৫৪ কিঃমিঃএ যথাক্রমে ৩০.৫০ মিটার, ২৪.৪০মিটার, ২৪.৪০মিটার ও ১২.২০ মিটার দৈর্ঘ্যের মোট ৪টি আরসিসি ব্রজ নির্মাণ করা হয়েছে। দেখা যায়, ১২তম কি:মি: এ নির্মিত ধনাগোদা সেতুর ফুটপাতের কয়েকটি স্ল্যাব নেই। এছাড়া সেতুসমূহ নি র্মাণের পর রক্ষনাবেক্ষণ করা হয়নি। ফলে সেতুসমূহ বেশ পুরাতন বলে প্রতীয়মান হয়।



চিত্র-৫: ১২তম কি:মি: এ নির্মিত পিসি গার্ডার সেতু



চিত্র-৬: ১২তম কি:মি: এ নির্মিত ধনাগোদা সেতু

১৫.৭ **বক্স কালভার্ট নির্মাণ:** সংশোধিত অনুমোদিত ডিপিপিতে ৯৯.৬২ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ১৬.০০ মি: (৯টি) কালভার্ট নির্মাণের জন্য নির্ধারিত। পিসিআর অনুযায়ী ৯৯.৬০ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ১৬.০০ মি: কালভার্ট নির্মাণ করা হয়েছে। পরিদর্শনকালে জানা যায়, কুমিল্লা অংশে চেইনেজ ৩+১০০ কিঃ মিঃ এ ১২ মিঃ (২ X ৬ মিঃ), ৩+৮৩০ কিঃ মিঃ এ ৬ মিটার ও ৬+৮০০ কিঃ মিঃ এ ৬ মিটার অর্থাৎ মোট ২৪ মিটারের ৩টি কালভার্ট নির্মান করা হয়েছে। চাঁদপুর অংশে ৪র্থ, ৭ম, ১১তম , ১৫তম (২টি) , ১৮তম, ১৯তম, ২০তম, ২৩তম ও ২৪তম কিঃমিঃ এ ৩মিঃ হতে ১২.২

মিটার পর্যন্ত দৈর্ঘ্যের মোট ১০টি কালভার্ট নির্মাণ করা হয়েছে। পরিদর্শনকালে দেখা যায় , সড়কের বিভিন্ন চেইনেজে বেশ কয়েকটি কালভার্ট নির্মাণ করা হয়েছে। আরসিসি কালভার্টসমূহের কয়েকটির সংযোগ সড়ক কিছুটা settle করার কারণে যান চলাচলে অসুবিধার সৃষ্টি হচ্ছে।





চিত্র ৭-৮: সড়কের বিভিন্ন চেইনেজে নির্মিত কালভার্ট

১৫.৮ **রিটেইনিং ওয়াল:** অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপিতে ১০৩০.০০ মিটার রিটেইনিং ওয়াল নির্মাণের ১৬৫.৫০ লক্ষ টাকা ব্যয়ের সংস্থান ছিল। পিসিআর অনুযায়ী ১০৩০.০০ মিটার রিটেইনিং ওয়াল নির্মাণের জন্য উক্ত টাকা ব্যয় করা হয়েছে। কর্মকর্তাগণ অবহিত করেন, ৪র্থ কি:মি: এ সড়কের বাম পার্শ্বে ১৮০ মিটার, ও ডান পার্শ্বে ২৫ মিটার, ৫ম কি:মি: ৬৫ মিটার, ৬ষ্ঠ কি:মি: এ ১৩০ মিটার, ৭ম কি:মি: এ ৮০মিটার, ১২তম কি:মি: এ ৩০ মিটার, ১৩ম কি:মি: এ ৪০মিটার, ১৭তম কি:মি: এ ১৩০সহ মোট ৯৫০ মিটার রিটেইনিং ওয়াল নির্মাণ করা হয়েছে। পরিদর্শনে দেখা যায়, ৫ম কিঃমিঃ, ১০ম কিঃমিঃ সহ বিভিন্ন স্থানে পুকুর/জলাশয় বরাবর রিটেইনিং ওয়াল নির্মাণ করা হয়েছে।

১৫.৯ **ড্রেন নির্মাণ:** সংশোধিত অনুমোদিত ডিপিপিতে ৯৫০.০০ মিটার ড্রেন নির্মাণের জন্য ৭৭.১৪ লক্ষ টাকা সংস্থান রাখা হয়। পিসিআর অনুযায়ী ৯৫০.০০ মিটার ড্রেন নির্মাণের জন্য উক্ত অর্থ ব্যয় করা হয়েছে।



চিত্র-৯: ব্রিক ম্যাট্রেসিং দ্বারা রক্ষাপ্রদ কাজ



চিত্র-১০: সড়কে নির্মিত ড্রেন

১৫.৯ **সাইন, সিগন্যাল ও কিঃমিঃ পোষ্ট স্থাপন:** সংশোধিত অনুমোদিত ডিপিপিতে অনুযায়ী ৮.০০ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ট্রাফিক সাইন, সিগন্যাল ও কিঃমিঃ পোষ্ট নির্মাণের জন্য নির্ধারিত। পিসিআর অনুযায়ী উক্ত কাজের জন্য ৮.০০ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হ য়েছে। সড়কের বিভিন্ন বাঁক , স্কুল, মসজিদ, বাজার প্রভৃতি স্থানে সাইন , সিগন্যাল স্থাপন করা হয়েছে।

এছাড়া সড়কের কিঃমিঃ পোষ্ট স্থাপন করা হয়েছে। তবে সাইন , সিগন্যালসমূহ প্রয়োজনের তুলনায় কম লে প্রতীয়মান হয়।




চিত্র-১১-১২: স্থাপিত সাইন, সিগন্যাল

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

পরিকল্পিত	উদ্দেশ্য অর্জন
প্রকল্পটির মূল উদ্দেশ্য কুমিল্লা জেলার বরুড়া উপজেলায় অবস্থিত লালমাই-বরুড়া-ঝলম-আড্ডা-জগৎপুর জেলা সড়কের ২১.৭০ কিঃমিঃ দীর্ঘ লালমাই-ঝলম-আড্ডা সড়কাংশ উন্নয়ন।	প্রকল্পের আওতায় কুমিল্লা জেলার বরুড়া উপজেলায় অবস্থিত লালমাই-বরুড়া-ঝলম-আড্ডা-জগৎপুর জেলা সড়কের ২১.৭০ কিঃমিঃ দীর্ঘ লালমাই-ঝলম-আড্ডা সড়কাংশ উন্নয়ন করা হয়েছে।

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

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

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

১৯। **<u>পর্যবেক্ষণ:</u>**

১৯.১ প্রকল্পটি ৪ বছরে বাস্তবায়নের জন্য অনুমোদন করা হলেও এটি বাস্তবায়নে প্রকৃত সময় ব্যয় হয়েছে ৮ বছর। প্রকল্পটির মেয়াদ ২ (দুই) দফায় ১ (এক) বছর করে ২ বছর বৃদ্ধি করা হয়েছে এবং প্রকল্পটি ১ (এক) বার সংশোধন ও ১(এক) বার অন্তঃখাত সমন্বয় করা হয়েছে;

১৯.২ প্রকল্পটি বাস্তবায়নে ৮ বছরে ৩ (তিন) বার প্রকল্প পরিচালক পরিবর্তন করা হয়েছে;

১৯.৩ চাঁদপুর সড়ক বিভাগের অধীন সড়কাংশের বেশ কিছু স্থানে পটহোলস তৈরী হয়েছে ও রেইনকাট হয়েছে;

১৯.৪ কুমিল্লা সড়ক বিভাগে অসংখ্য স্থানে কার্পেট উঠে গেছে, সড়কের কিনারা ভেঙ্গে গেছে এবং ছোট বড় পটহোলস তৈরী হয়েছে;

১৯.৫ প্রকল্পের আওতায় নির্মিত পিসি গার্ডার সেতুসমূহ নির্মাণ পরবর্তী সময়ে রক্ষণাবেক্ষণ করা হয়নি। ফলে সেতুসমূহ বেশ পুরাতন বলে মনে হয়। সেতুসমূহ সংস্কার করে রং করা প্রয়োজন;

১৯.৬ ৫.৫ মিটার প্রস্থ সড়কের দুই পাশে ১.০০ মিটার করে সফট শোল্ডার থাকার কথা থাকলেও সড়কের অনেক অংশে তা পাওয়া যায়নি;

১৯.৭ সড়কের চাঁদপুর ও কুমিল্লা অংশে ট্রাফিক সাইন, সিগন্যাল স্থাপন করা হয়েছে তবে তা অপর্যাপ্ত বলে প্রতীয়মান হয়;

১৯.৮ মোট ১৯টি প্যাকেজের মধ্যে ১৩টি প্যাকেজের কাজ সমাপ্ত হয়েছে ২০১০ হতে ২০১৫ সালের মধ্যে এ সকল সড়কাংশেই বেশী ক্ষতিগ্রস্থ হয়েছে বলে প্রতীয়মান হয়। তাই সড়কটি নিয়মিত সংস্কার করা প্রয়োজন;

১৯.৯ সমাপ্ত প্রকল্পটির External Audit সম্পন্ন করা হয়নি।

২০। <u>মতামত/সুপারিশঃ</u>

২০.১ প্রকল্পটি ৪ বছরে বাস্তবায়নের জন্য অনুমোদন করা হলেও এটি বাস্তবায়নে প্রকৃত সময় ব্যয় হয়েছে ৮ বছর। প্রকল্পটির মেয়াদ ২ (দুই) দফায় ১ (এক) বছর করে ২ বছর মেয়াদ বৃদ্ধি করা হয়েছে এবং প্রকল্পটি ১ (এক) বার সংশোধন ও ১ (এক) বার অন্তঃখাত সমন্বয় করা হয়েছে। বারংবার সংশোধন ও মেয়াদ বৃদ্ধির কারণে প্রকল্পটি গুণগতমান বজায় রেখে যথাসময়ে সম্পন্ন করা যায়নি। মন্ত্রণালয় বিষয়টি গুরুত্বের সাথে বিবেচনা করে ভবিষ্যতে যথাযথভাবে পরীক্ষা নিরীক্ষার মাধ্যমে প্রকল্প গ্রহণের প্রয়োজনীয় উদ্যোগ গ্রহণ করবে;

২০.২ প্রকল্পটি বাস্তবায়নে ৮ বছরে ৩ (তিন) বার প্রকল্প পরিচালক পরিবর্তন করা হয়েছে। ঘন ঘন প্রকল্প পরিচালক বদলী হলে অনেক ক্ষেত্রে প্রকল্প বাস্তবায়ন ত্বরান্বিত এবং গুণগতমান রক্ষা করা সম্ভব হয় না। মন্ত্রণালয় বিষয়টি গুরুত্বের সাথে বিবেচনা করে ভবিষ্যতে গৃহীতব্য প্রকল্পে প্রকল্প বাস্তবায়নকালীন সময়ের জন্য একজন প্রকল্প পরিচালক নিয়োগের প্রয়োজনীয় উদ্যোগ গ্রহণ করবে;

২০.৩ সড়কের যে সকল স্থানে কার্পেট উঠে গেছে, সড়কের কিনারা ভেঙ্গে গেছে এবং ছোট বড় পটহোলস তৈরী হয়েছে তা দ্রুত মেরামতের ব্যবস্থা গ্রহণ করতে হবে। কাজ সমাপ্ত হওয়ার ৩-৪ বছরের মধ্যে কার্পেটিং উঠে যাওয়া ও সড়কের রেইনকাট তৈরী হওয়ার বিষয়ে সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ ব্যাখ্যা প্রদান করবে;

২০.৪ পেভমেন্টের সুরক্ষার জন্য সড়কের যে সকল স্থানে পর্যাপ্ত সফট শোল্ডার নেই সে সকল স্থান চিহ্নিত করে সফট শোল্ডার নির্মাণ করতে হবে;

২০.৫ প্রকল্পের আওতায় নির্মিত পিসি গার্ডার সেতুসমূহ সংস্কার করতে হবে এবং সেতুসমূহের স্থায়িত্ব ও সৌন্দর্য বর্ধনের জন্য রং করার ব্যবস্থা গ্রহণ করতে হবে;

২০.৬ সড়ক ব্যাপী পর্যাপ্ত ট্রাফিক সাইন, সিগন্যাল ও কিঃমিঃ পোষ্ট স্থাপন করতে হবে।

২০.৭ ভবিষ্যতে গৃহীতব্য প্রকল্পে পর্যাপ্ত সংখ্যক সড়ক নিরাপত্তা উপকরণ অর্থাৎ দিক নির্দেশক সাইন, সিগন্যাল প্রভৃতির সংস্থান রাখতে হবে;

২০.৮ সড়কটির স্থায়িত্ব বৃদ্ধির জন্য নিয়মিত সংস্কারের ব্যবস্থা করতে হবে;

২০.৯ সমাপ্ত প্রকল্পটির সত্তর External Audit সম্পন্ন করতে হবে;এবং

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

পত্নীতলা-সাপাহার রহনপুর সড়ক উন্নয়ন শীর্ষক প্রকল্পের সমাপ্তি মূল্যায়ন প্রতিবেদন

(সমাপ্তঃ জুন, ২০১৭)

১। প্রকল্পের নাম : **পত্নীতলা-সাপাহার রহনপুর সড়ক উন্নয়ন**

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

৩। বাস্তবায়নকারী সংস্থা : সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর।

৪। প্রকল্প এলাকা : নওগাঁ ও চাঁপাইনবাবগঞ্জ জেলার পত্নীতলা, সাপাহার ও রহনপুর উপজেলা।

৫। প্রকল্পের বাস্তবায়ন সময় ও ব্যয় :

(লক্ষ টাকায়)

প্রাক্কলিত ব্যয় (প্রঃসাঃ)		প্রকৃত ব্যয় (প্রঃ সাঃ)	পরিকল্পিত বাস্তবায়নকাল		প্রকৃত বাস্তবায়নকাল	অতিক্রান্ত ব্যয় (মূল প্রাক্কলিত ব্যয়ের %)	অতিক্রান্ত সময় (মূল বাস্তবায়নকালের %)
মূল	১ম সংশোধিত		মূল	১ম সংশোধিত			
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮
১২৭৮৬.২৯ (-)	প্রযোজ্য নয়	১২০৫৭.৪০ (-)	০১-০১-২০১৪ থেকে ৩০-০৬-২০১৬	প্রযোজ্য নয়	০১-০৩-২০১৫ থেকে ৩০-০৬-২০১৭	(-) ৭২৮.৮৯ (৫.৭০%)	১ বছর (৪০%)

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

৬। **প্রকল্পের পটভূমি ও উদ্দেশ্য:**

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

৬.২ উদ্দেশ্য: প্রকল্পের মূল উদ্দেশ্য হলো-

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

৭। প্রকল্পের মূল কাজ:

- ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট পুনঃনির্মাণ-৩.৬০ কিঃমিঃ
- ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট প্রশস্তকরণ ও শক্তিশালীকরণ-৪০.৬৪ কিঃমিঃ
- ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট শক্তিশালীকরণ- ১৫.৩৪ কিঃমিঃ
- হার্ড শোল্ডার-৮.০১ কিঃমিঃ
- সার্ফেসিং-৬৭.৬৯ কিঃমিঃ
- রক্ষাপ্রদ কাজ- ৭০০.০০ মিটার

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

(Financial Figure in Lac Tk)

	Items of Work (as per latest DPP	Unit	Target (as per DPP)		Actual Progress	
			Physical (Quantity)	Financial	Physical (Quantity)	Financial
	১	২	৩	৪	৫	৬
	Revenue					
1.	Supply & Services					
2.	a) Laboratory Testing Advertising and Documentation	L.S		১৯.৬৮		৯.০০
3.	Survey & Design	L.S		৩.০০		১.০০
	Civil Works					
4.	Construction of Flexible Pavement	Km		৪৪৫.৭৫		৪৪৫.৭৫
5.	Re-construction	Km	৩.৬০	৪৪৫.৭৫	৩.৬০	৪৪৫.৭৫
6.	Widening & Strengthening	Km	৪০.৬৪	৩৪৯৮.৭০	৪০.৬৪	৩৪৯৫.০০
7.	Strengthening	Km	১৫.৩৪	১০৯৭.৭৩	১৫.৩৪	১০৯৪.৯৬
8.	Hard Shoulder (Bazar Portion)	Km	৮.০১	২৯২.২৮	৮.০১	২৯০.০০
9.	Surfacing (on a, b & C bed)	Km	৬৭.৫৯	৬৬৫৬.২৬	৬৭.৫৯	৬৫৬৩.২৩
10.	Protective work (RCC Retaining Wall)	m	৭০০.০০	৬৩.৭০	৭০০.০০	৬২.০০
11.	Sign, Signal, Km post & Guide post	Nos		১৪.৭৯		১৪.৪৬
12.	Road Marking	Sqm	৩৩৭৯.৩০	৩৫.৫২	৩৩৭৯.৩০	৩২.০০
13.	Maintenance During Construction	L.S		৫০.০০	L.S	৫০.০০
14.	Physical Contingency (২%)			২৪৩.৫৫		-
15.	Price Contingency (৩%)			৩৬৫.৩২		-
	Total=			১২৭৮৬.২৯		১২০৫৭.৪০

৯। **প্রকল্প পরিচালক সংক্রান্ত তথ্যাদিঃ**

ক্রমিক নং	প্রকল্প পরিচালকের নাম ও পদবী	দায়িত্বের ধরণ		কর্মকাল	
		পূর্ণকালীন	খন্ডকালীন	যোগদান	বদলী
১	২	৩	৪	৫	৬
১.	Md. Abdus Salam Additional Chief Engineer RHD, Rajshahi Zone.	-	হ্যাঁ	০১/১২/২০১৩	১৭/০৯/২০১৫
২.	Md. Abu Rawshan Additional Chief Engineer RHD, Rajshahi Zone.	-	হ্যাঁ	১৭/০৯/২০১৫	৩০/০৬/২০১৭

১০। **ক্রয় সংক্রান্ত তথ্যাদিঃ**

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

(কোটি টাকায়)

নং	প্যাকেজ/কাজের নাম	-প্রাক্কলিত ব্যয় -চুক্তি মূল্য	-দরপত্র আহবানের তারিখ -চুক্তির তারিখ -চুক্তি অনুযায়ী কাজ সমাপ্তির তারিখ -প্রকৃত সমাপ্তির তারিখ	মন্তব্য
প্যাকেজ নং-১				
১	Widening and Strengthening (৩.৭m +২× ০.৯m), Strengthening (৫.৫m), Surfacing (DBS & WC) (৫.৫০mm) Protective work (RCC Retaining Wall), Sign,	১৩.৬৭ ১৩.৪২	১৮/০৩/২০১৪ ২১/০৫/২০১৪ ১৭/১১/২০১৪ ২৩/১২/২০১৪	কাজ সমাপ্ত
প্যাকেজ নং-২				
	Widening and Strengthening (৩.৭m +২× ০.৯m), Strengthening (৫.৫m), Surfacing (DBS & WC) (৫.৫০mm) Protective work (RCC Retaining Wall), Sign, Signal, Km Post & Road Marking.	১৩.৬৭ ১৩.৫০	১৬/০৩/২০১৪ ১৪/০৫/২০১৪ ১০/১১/২০১৪ ২৫/০৬/২০১৫	কাজ সমাপ্ত
প্যাকেজ নং-৩				
	Widening and Strengthening (৩.৭m +২× ০.৯m), Strengthening (৫.৫m), Surfacing (DBS & WC) (৫.৫০mm) Protective work	১৩.৬৭ ১৩.৫৮	১৩/০৯/২০১৫ ১১/১১/২০১৫ ০৯/০৫/২০১৬ ৩০/০৪/২০১৬	কাজ সমাপ্ত

নং	প্যাকেজ/কাজের নাম	-প্রাক্কলিত ব্যয় -চুক্তি মূল্য	-দরপত্র আহবানের তারিখ -চুক্তির তারিখ -চুক্তি অনুযায়ী কাজ সমাপ্তির তারিখ -প্রকৃত সমাপ্তির তারিখ	মন্তব্য
	(RCC Retaining Wall), Sign, Signal, Km Post & Road Marking.			
প্যাকেজ নং-৪				
	Widening and Strengthening (৩.৭m +২× ০.৯m), Strengthening (৫.৫m), Surfacing (DBS & WC) (৫.৫০mm) Protective work (RCC Retaining Wall), Sign, Signal, Km Post & Road Marking.	২৪.৬৬ ২৪.৫৫	১৪/১২/২০১৫ ১৪/০২/২০১৬ ১৩/০২/২০১৭ ১৩/১১/২০১৬ ৩০/০৪/২০১৬	কাজ সমাপ্ত
প্যাকেজ নং-৫				
	Widening and Strengthening (৩.৭m +২× ০.৯m), Strengthening (৫.৫m), Surfacing (DBS & WC) (৫.৫০mm) Protective work (RCC Retaining Wall), Sign, Signal, Km Post & Road Marking.	৪১.৭১ ৩৯.৮৬	০৩/০৮/২০১৫ ০৪/০১/২০১৬ ০৩/০১/২০১৭ ০১/০১/২০১৭	কাজ সমাপ্ত
প্যাকেজ নং-৬				
	Widening and Strengthening (৩.৭m +২× ০.৯m), Strengthening (৫.৫m), Surfacing (DBS & WC) (৫.৫০mm) Protective work (RCC Retaining Wall), Sign, Signal, Km Post & Road Marking.	১৩.৬৭ ১৩.৬০	২৫/১০/২০১৫ ২৪/১২/২০১৫ ২১/০৬/২০১৬ ১৮/০৫/২০১৬	কাজ সমাপ্ত

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

অর্থবছর	ডিপিপি/আরডিপিপি	এডিপি/আরএডিপি বরাদ্দ	টাকা অবমুক্তি	ব্যয়
১	২	৩	৪	৫
২০১৩-১৪	৪৫৭৫.১১	১০০.০০	১০০.০০	১০০.০০
২০১৪-১৫	৪৫৯৬.৭৭	২২০৯.৪০	২২০৯.৪০	২২০৯.৪০
২০১৫-১৬	৩৬১৪.৪১	৪২৪৮.০০	৪২৪৮.০০	৪২৪৮.০০
২০১৬-১৭	-	৫৫০০.০০	৫৫০০.০০	৫৫০০.০০
মোট=	১২৭৮৬.২৯	১২০৫৭.৪০	১২০৫৭.৪০	১২০৫৭.৪০

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

১৩। **সাধারণ পর্যবেক্ষণ:**

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

(লক্ষ টাকায়)

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

১৩.২ **সার্বিক অগ্রগতিঃ** প্রকল্পের আওতায় জুন, ২০১৭ পর্যন্ত ক্রমপুঞ্জিত আর্থিক অগ্রগতি হয়েছে ১২০৫৭.৪০ লক্ষ টাকা যা অনুমোদিত ব্যয় ১২৭৮৬.২৯ লক্ষ টাকার ৯৪.৩০%।

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

১৪.১ **ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট পুনঃনির্মাণ:** অনুমোদিত ডিপিপিতে ৩.৬০ কি:মি: ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট পুনঃ নির্মাণের জন্য ৪৪৫.৭৫ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়েছে। পিসিআর অনুযায়ী ৩.৬০ কিঃমিঃ ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট পুনঃ নির্মাণের জন্য উক্ত অর্থ ব্যয় করা হয়েছে। পরিদর্শনকালে দেখা যায়, ৩.৬০ কিঃমিঃ পেভমেন্ট পুনঃ নির্মাণ করা হয়েছে।

১৪.২ **ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট প্রশস্তকরণ ও শক্তিশালীকরণ:** মোট ৩৪৯৮.৭০ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ৪০.৬৪ কি:মি: ৩.৭ মিটার বিদ্যমান পেভমেন্ট ৫.৫ মিটার +২×০.৯মি সফট শোল্ডারসহ ৭.৩ মিটার প্রস্থে উন্নীতকরণ এবং শক্তিশালীকরণের সংস্থান রাখা হয়। পিসিআর অনুযায়ী মোট ৩৪৯৫.০০ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ৪০.৬৪ কিঃমিঃ ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট প্রশস্তকরণ ও শক্তিশালীকরণ করা হয়েছে। এছাড়া ১০৯৭.৭৩ লক্ষ টাকা ব্যয়ে মোট ১৫.৩৪ কি:মি: পেভমেন্ট ৫.৫ মিটার প্রশস্থতায় শক্তিশালী করার সংস্থান রাখা হয়। পিসিআর অনুযায়ী ১৫.৩৪ কিঃমিঃ পেভমেন্ট ৫.৫ মিটার প্রশস্থতায় শক্তিশালীকরণের জন্য ১০৯৪.৯৬ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে। পরিদর্শনকালে জানা যায়, প্রকল্পের আওতায় পত্নীতলা-সাপাহার-রহনপুর সড়কের চেইনেজ ৩৩+০০০ কিঃমিঃ হতে ৭৯+৫০০ কিঃমিঃ এর মধ্যে ৪০.৬৪ কিঃমিঃ সড়ক প্রশস্তকরণ ও শক্তিশালীকরণ করা হয়েছে। এছাড়া সড়কের চেইনেজ ৩৫+০০০ কিঃমিঃ হতে ৪৪+০০০ কিঃমিঃ পর্যন্ত এবং চেইনেজ ৬২+০০০ কিঃমিঃ হতে ৬৮+৩৪০ কিঃমিঃ পর্যন্ত শক্তিশালীকরণ করা হয়েছে। পরিদর্শনে দেখা যায়, সড়কটির carriage way ৫.৫ মিটারে উন্নীত করা হয়েছে। সড়কের পেভমেন্ট প্রায় সকল স্থানে অক্ষত রয়েছে। দু-একটি স্থানে ছোট ছোট রেইন কাট হয়েছে।



চিত্র-১: প্রকল্পের আওতায় নির্মিত পেভমেন্ট



চিত্র-২: ৯০+৫০০ কি:মি: এ পেভমেন্টের পুরুত্ব পরীক্ষা

১৪.৩ **হার্ডশোল্ডার নির্মাণ:** অনুমোদিত ডিপিপিতে ২৯২.২৮ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ৮.০১ কি:মি: হার্ডশোল্ডার (বাজার অংশ) নির্মাণের সংস্থান রাখা হয়। পিসিআর অনুযায়ী ২৯০.০০ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ৮.০১ কিঃমিঃ বাজার অংশের হার্ডশোল্ডার নির্মাণ করা হয়েছে। পরিদর্শনকালে জানা যায়, পত্নীতলা-সাপাহার-রহনপুর সড়কের চেইনেজ ৪৮+০০০ হতে ৫৪+০০০ কিঃমিঃ পর্যন্ত ৬.০০ কিঃমিঃ সড়কের উভয় পার্শ্বে হার্ডশোল্ডার নির্মাণ করা হয়েছে। পরিদর্শনে দেখা যায় পত্নীতলা বাজারের মধ্যে সড়কের দুইপাশে হার্ড শোল্ডার নির্মাণ করা হয়েছে। এছাড়া ৪৮তম কিঃমিঃ এ মধাইল বাজারে হার্ডশোল্ডার নির্মাণ করা হয়েছে। উক্ত স্থানে হার্ড শোল্ডারসহ পেভমেন্ট অক্ষত রয়েছে।




চিত্র-৩-৪: প্রকল্পের আওতায় নির্মিত পেভমেন্ট ও হার্ড শোল্ডার

১৪.৪ **সার্ফেসিং:** অনুমোদিত ডিপিপিতে ৬৭.৫৯ কি:মি: সড়ক সাফেসিং এর জন্য ৬৬৫৬.২৬ লক্ষ টাকা সংস্থান রাখা হয়। পিসিআর অনুযায়ী ৬৭.৫৯ কি:মি: সড়ক সার্ফেসিং করা হয় এবং এ কাজে ৬৫৬৩.২৩ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয় । পরিদর্শনে দেখা যায়, পুরো সড়কব্যাপী সার্ফেসিং করা হয়েছে । চেইনেজ ০+৩০০ এ রাস্তা খুঁড়ে সার্ফেসের পুরুত্ব ১২০ মিঃমিঃ পাওয়া গেছে। অনুমোদিত ডিপিপি'র সংস্থান মোতাবেক ৬০ মি:মি: বিটুমিনাস বাইন্ডার কোর্স এবং ৫০মি:মি: ওয়্যারিং কোর্স দিয়ে কার্পেটিং করার জন্য নির্ধারিত। পরিদর্শকালে রেইনকাট তৈরী হয়েছে এমন স্থান ব্যতিত কোথাও কার্পেটিং ক্ষতিগ্রস্থ অবস্থায় পাওয়া যায়নি। পরিদর্শনকালে দেখা যায় , সড়ক ব্যাপী সার্ফেসিং করা হয়েছে। ৩৫+০০০ কিঃমিঃ এ কার্পেট খুঁড়ে এর পুরুত্ব ১১০ মিলিমিটার পাওয়া গিয়েছে। এছাড়া চেইনেজ ৯০+৫০০ এ পেভমেন্ট খুঁড়ে বিটুমিনাস অংশের পুরুত্ব ১১৮ পাওয়া যায়। ডিপিপিতে সংযুক্ত ডিজাইন মোতাবেক বিটুমিনাস বাইন্ডার কোর্স ও ওয়্যারিং কোর্স মিলে মোট ১২০ মিলিমিটার থাকার কথা , বিটুমিনাস পেভমেন্টের পুরুত্ব ১০ মিলিমিটার কম হওয়ার বিষয়ে উপবিভাগীয় প্রকৌশলী বলেন , এ কাজটি বছর খানেক পূর্বে সমাপ্ত হয়েছে। তাই বিটুমিনের পুরুত্ব যান চলাচলের কারণে কিছুটা কমতে পারে। সড়ক ব্যাপী সার্ফে সিং তুলনামুলকভাবে ভালো আছে। কোথাও সড়কে গর্ত তৈরী হয়নি। তবে ৫৪তম কিঃমিঃ এ সরাইগাছীর নিকট সার্ফেস রাফ হয়ে গিয়েছে। কিছু স্থানে সড়কে undulation রয়েছে।

১৪.৫ **রক্ষাপ্রদ কাজ:** ডিপিপি অনুযায়ী ৬৩.৭০ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ৭০০ মিটার আরসিসি রিটেইনিং ওয়াল নির্মাণের মাধ্যমে রক্ষাপ্রদ কাজ করার জন্য নির্ধারিত। পিসিআর অনুযায়ী ৬২.০০ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ৭০০ মিটার রিটেইনিং ওয়াল নির্মাণের মাধ্যমে রক্ষাপ্রদ কাজ সম্পন্ন করা হয়েছে। পরিদর্শনকালে দেখা যায় সড়কের বিভিন্ন চেইনেজ এ নির্মিত কালভার্টসমূহের সংযোগ সড়ক রক্ষার জন্য রক্ষাপ্রদ কাজ করা হয়েছে। পরিদর্শনে জানা যায় , চেইনেজ ৩৪+৩০০ হতে ৩৫+৩০০ কিঃমিঃ এ রিটেইনিং ওয়াল নির্মাণ করা হয়েছে। এছাড়া ৯৭তম কিঃমিঃ এ রিটেইনিং ওয়াল নির্মিত অবস্থায় দেখা গেছে। এছাড়া সড়কের বিভিন্ন বাঁকে গাইড পোষ্ট স্থাপন করা হয়েছে।




চিত্র-৫-৬: প্রকল্পের আওতায় সম্পন্ন রক্ষাপ্রদ কাজ

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




চিত্র-৭-৮: প্রকল্পের আওতায় নির্মিত ও স্থাপিত সাইন পোস্ট ও কি:মি: পোস্ট

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

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

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

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

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

১৯। **পর্যবেক্ষণ:**

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

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

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

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

১৯.৫ সড়কের কিছু স্থানে undulation পরিলক্ষিত হয়েছে;

১৯.৬ সমাপ্ত প্রকল্পটির External Audit সম্পন্ন করা হয়নি।

২০। **আইএমইডি'র মতামত/সুপারিশঃ**

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

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

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

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

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

২০.৬ সমাপ্ত প্রকল্পটির সত্বর External Audit সম্পন্ন করতে হবে;এবং

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

জামালপুর শহর বাইপাস সড়ক নির্মাণসহ জামালপুর-ইসলামপুর-দেওয়ানগঞ্জ সড়কের চেইনেজ ৩০+০০০ হতে ৩৯+০০০ পর্যন্ত সড়ক প্রশস্তকরণ ও মজবুতিকরণ (১ম সংশোধিত) শীর্ষক প্রকল্পের সমাপ্তি মূল্যায়ন প্রতিবেদন

(সমাপ্তঃ জুন, ২০১৭)

১। প্রকল্পের নাম : **জামালপুর শহর বাইপাস সড়ক নির্মাণসহ জামালপুর-ইসলামপুর-দেওয়ানগঞ্জ সড়কের চেইনেজ ৩০+০০০ হতে ৩৯+০০০ পর্যন্ত সড়ক প্রশস্তকরণ ও মজবুতিকরণ (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 : জামালপুর জেলার জামালপুর সদর উপজেলা

৫। প্রকল্পের বাস্তবায়ন সময় ও ব্যয় :

(লক্ষ টাকায়)

প্রাক্কলিত ব্যয় (প্রঃসাঃ)		প্রকৃত ব্যয় (প্রঃ সাঃ)	পরিকল্পিত বাস্তবায়নকাল		প্রকৃত বাস্তবায়নকাল	অতিক্রান্ত ব্যয় (মূল প্রাক্কলিত ব্যয়ের %)	অতিক্রান্ত সময় (মূল বাস্তবায়নকালের %)
মূল	১ম সংশোধিত		মূল	১ম সংশোধিত			
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮
৫৬৩৫.০২ (-)	৫৩৮৩.৫৬ (-)	৫৩৮১.৪০ (-)	০১-০৩-২০১৫ থেকে ৩০-০৬-২০১৮	০১-০৩-২০১৫ থেকে ৩০-০৬-২০১৭	০১-০৩-২০১৫ থেকে ৩০-০৬-২০১৭	-২৫৩.৬২ (৫.০০%)	-১ বছর (৩০%)

প্রকল্পটি মুল অুমোদিত ব্যয়ের ২৫৩.৬২ লক্ষ টাকা (৫%) কম ব্যয় এবং অনুমোদিত মেয়াদের ১ বছর (৩০%)কম সময়ে বাস্তবায়িত হয়েছে।

৬। **প্রকল্পের পটভূমি ও উদ্দেশ্য:**

৬.১ পটভূমি: জামালপুর-ইসলামপুর-দেওয়ানগঞ্জ সড়কটি একটি গুরুত্বপূর্ণ সড়ক যা জামালপুর সদরের সাথে মেলান্দহ, ইসলামপুর ও দেওয়ানগঞ্জ উপজেলা সদরের সরাসরি সংযোগ স্থাপন করেছে। সড়কটির দৈর্ঘ্য ৩৯.০০ কিঃমিঃ। ২০০৭ সালে জামালপুর শহর বাইপাস নির্মাণসহ সড়কটিকে ১২ফুট প্রশস্ততা থেকে ২২ ফুট প্রশস্ততায় পুনর্নির্মাণের জন্য আরএনআইএমপি-১ প্রকল্পের আওতায় অন্তর্ভূক্ত করা হয়েছিল। পরবর্তীতে ৩০তম হতে ৩৯ তম কিঃমিঃ পর্যন্ত সড়কাংশ উন্নয়ন এবং জামালপুর শহর বাইপাস নির্মাণ কাজ প্রকল্প হতে বাদ দেয়া হয়। কিন্তু জামালপুর শহর বাইপাসসহ সড়কের সম্পূর্ণ দৈর্ঘ্যে ভূমি অধিগ্রহণের কাজ উক্ত প্রকল্পের আওতায় সমাপ্ত করা হয়।

জামালপুর-ইসলামপুর-দেওয়ানগঞ্জ সড়কটি জয়দেবপুর-টাঙ্গাইল-জামালপুর মহাসড়ক এর শেষ প্রান্ত দয়াময়ীর মোড় থেকে শুরু হয়েছে যা জামালপুর শহরের প্রাণকেন্দ্র। জামালপুর শহরের ভিতর দিয়ে যাওয়া এই দুটি সড়ক দিয়ে অসংখ্য মোটর যান ও অযান্ত্রিক যানবাহন প্রতিদিন চলাচল করে। যাবতীয় সরকারি দপ্তর, স্কুল-কলেজ, হাসপাতাল, আদালত, বাণিজ্যিক প্রতিষ্ঠান, শপিং সেন্টার, বাজার প্রভৃতি এ সড়কগুলোর দুপাশে অবস্থিত। এ কারণে সড়ক দুটিতে সবসময় যানজট লেগে থাকে। এ দুরবস্থা থেকে উত্তরণের জন্য জামালপুর শহর বাইপাস নির্মাণের প্রস্তাব করা হয়েছে যা জয়দেবপুর-টাঙ্গাইল-জামালপুর সড়কের ১৪৪তম কিঃমিঃ এ অবস্থিত বিসিক শিল্প নগরীর সামনে থেকে শুরু হয়ে জামালপুর বর্হিভাগ দিয়ে অতিক্রম করে জামালপুর-ইসলামপুর-দেওয়ানগঞ্জ সড়কের ৬ষ্ঠ কিঃমিঃ এ অবস্থিত কম্পপুর নামক স্থানে শেষ হবে। প্রস্তাবিত বাইপাস সড়কটির দৈর্ঘ্য হবে ৬.৪৫ কিলোমিটার, প্রশস্ততা হবে ৬.৭৫ মিটার।

জামালপুর-ইসলামপুর-দেওয়ানগঞ্জ সড়কের শেষ ৯.০০ কিলোমিটার (চেইনেজ ৩০+০০০ হতে ৩৯+০০০) সড়কাংশের প্রশস্ততা বর্তমানে ৩.৬৬ মিটার, পেভমেন্ট অত্যন্ত দুর্বল এবং ক্ষয়প্রাপ্ত। উত্তরবঙ্গের সাথে রাজধানী ঢাকার বিকল্প সংযোগ প্রতিষ্ঠার লক্ষ্যে সরকার জামালপুর জেলার বাহাদুরাবাদ ঘাট ও গাইবান্ধা জেলার বালাসী ঘাটের মধ্যে ফেরী সংযোগ চালু করার পরিকল্পনা করছে। ফেরী সংযোগ চালু হলে এই সড়ক পথে প্রচুর ভারী ট্রাক, বাস চলাচল শুরু করবে। উপরোক্ত ৯.০০ কিঃমিঃ সড়কাংশ, এ ধরণের ভারী যানবাহনের ভার বহন সক্ষম নয়। এমতাবস্থায়, সড়কটির মজবুতীকরণ ও প্রশস্তকরণের জন্য ৫৬.৩০ কোটি টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে বিবেচ্য প্রকল্প প্রস্তাব করা হয়েছে। প্রকল্পটির ওপর গত ১৫ ফেব্রুয়ারি, ২০১৫ তারিখে পিইসি সভা অনুষ্ঠিত হয়। পিইসি সভার সিদ্ধান্তের আলোকে ডিপিপি পুনর্গঠনপূর্বক সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ কর্তৃক পরিকল্পনা কমিশনে প্রেরণ করা হয়েছে। প্রস্তাবিত পুর্নগঠিত ডিপিপি'র প্রাক্কলিত ব্যয় ৫৬.৩৫ কোটি টাকা ও মেয়াদ মার্চ, ২০১৫ হতে জুন, ২০১৮ পর্যন্ত।

৬.২ উদ্দেশ্য: প্রকল্পের মূল উদ্দেশ্য হলো-

- জামালপুর শহরের যানজট নিরসনকল্পে জামালপুর শহর বাইপাস সড়ক নির্মাণসহ জামালপুর-ইসলামপুর-দেওয়ানগঞ্জ সড়কের প্রশস্তকরণ ও মজবুতিকরণ।

৭। প্রকল্পের মূল কাজ:

- সড়ক বাঁধে মাটির কাজ
- ৬.৪৫ কিঃমিঃ নতুন পেভমেন্ট নির্মাণ (৫.৫০ মিঃ প্রস্থ)
- ৯.০০ কিঃমিঃ বিদ্যমান পেভমেন্ট প্রশস্তকরণ ও মজবুতীকরণ (২□১.৫৪৫ মিঃ +৩.৬৬ মিঃ)
- ১৫.৪৫ কিঃমিঃ সার্ফেসিং ডিবিএস ওয়ারিং কোর্স (৬.৭৫ মিঃ প্রস্থ)
- ৫২.০০ মিঃ বক্স কালভার্ট নির্মাণ (১৫টি)
- ২০০ মিঃ টো-ওয়াল
- ২০০০ মিঃ প্যালাসাইডিং
- ৫০০ মিঃ সার্ফেসিং ড্রেন নির্মাণ (ইউ ড্রেন)
- ২টি বাস-বে নির্মাণ
- ২টি ইন্টার সেকশন উন্নয়ন।

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

(Financial Figure in Lac Tk)

	Items of Work (as per latest RDPP	Unit	Target (as per RDPP)		Actual Progress	
			Physical (Quantity)	Financial	Physical (Quantity)	Financial
	১	২	৩	৪	৫	৬
1.	Earth work of Raod Embankment	Lcm৩	৩.৫০	৬৪৫.৯০	৩.৫০	৬৪৫.৯০
	Flexible Pavement					
2.	New Construction	Km.	৫.৫০	১০৯৩.৫৩	৫.৫০	১০৯৩.৫০
3.	Widening & Strengthening of Existing Pavement (২□ ১.৫৪৫m+৩.৬৬m)	Km.	৯.০০	১০৩৪.৭৩	৯.০০	১০৩৪.৭৩

	Items of Work (as per latest RDPP	Unit	Target (as per RDPP)		Actual Progress	
			Physical (Quantity)	Financial	Physical (Quantity)	Financial
4.	Surfacing (DBS Binder & Wearing Course) (৬.৭৫)	Km.	১৫.৪৫	১৯২২.১৬	১৫.৪৫	১৯২২.০৯
5.	Construction of RCC Box culvert (১৫ nos)	Meter	৫২.০০	২৯৫.২১	৫২.০০	২৯৫.২০
	Protective work					
6.	Toe Wall	Meter	২০০.০০	৯.২৫	২০০.০০	৯.২০
7.	Palisiding	Meter	২০০০.০০	৮৭.৪৩	২০০০.০০	৮৭.৪০
8.	Construction of Surface Drain (U-Drain)	Meter	৫০০.০০	২৭.০৯	৫০০.০০	২৭.০০
9.	Construction of Bus Bay	Nos	২.০০	৯৮.২৮	২.০০	৯৮.২০
10.	Intersection Development	Nos	২.০০	৫৩.৩২	২.০০	৫৩.০৬
	Sign signal & Km post Road Marking					
11.	Traffic Sign	LS	৫০.০০	২.৪৮	৫০.০০	২.৪৮
12.	Sign Post	LS	৫০.০০	১.২৪	৫০.০০	১.২৪
13.	Concrete Guide Post	Nos	১০০০	১৪.৭৯	১০০০	১৪.৪০
14.	Concrete Km Post	Nos	১৭.০০	১.১৪	১৭.০০	১.১৪
15.	Road Marking Thermoplastic Material	M^2	৫২৩০.৩৬	৩৬.৫০	৫২৩০.৩৬	৩৬.২০
16.	Provision of Railway Level crossing	Nos	১.০০	৬০.৫০	১.০০	৫৯.৬৬
	Total =			৫৩৮৩.৫৬		৫৩৮১.৪০

৯। প্রকল্প পরিচালক সংক্রান্ত তথ্যাদিঃ

ক্রমিক নং	প্রকল্প পরিচালকের নাম ও পদবী	দায়িত্বের ধরণ		কর্মকাল	
		পূর্ণকালীন	খন্ডকালীন	যোগদান	বদলী
১	২	৩	৪	৫	৬
১.	Md. Shabuddin Khan Additional Chief Engineer (Add. C) Mymensingh Zone, Mymensingh	-	হ্যাঁ	৮/০৭/২০১৪	০৩/০১/২০১৭

ক্রমিক নং	প্রকল্প পরিচালকের নাম ও পদবী	দায়িত্বের ধরণ		কর্মকাল	
		পূর্ণকালীন	খন্ডকালীন	যোগদান	বদলী
১	২	৩	৪	৫	৬
২.	Md. Monirul Islam Additional Chief Engineer (Add. C) Mymensingh Zone, Mymensingh	-	হ্যাঁ	০৩/০১/২০১৭	প্রকল্প সমাপ্তি পর্যন্ত

১০। **ক্রয় সংক্রান্ত তথ্যাদিঃ**

পণ্য, কার্য ও সেবা ক্রয়ঃ (পণ্য ও কার্য ২০০.০০ লক্ষ টাকার উপরে এবং সেবা ১০০.০০ লক্ষ টাকার উপরে) প্রকল্পের অনুমোদিত ডিপিপি অনুযায়ী মূল পূর্ত কাজ ২ টি প্যাকেজের মাধ্যমে সম্পন্ন করার সংস্থান ছিল। পিসিআর এ উল্লেখিত তথ্যানুযায়ী ২টি প্যাকেজের আওতায় পূর্ত কাজ সম্পাদন করা হয়েছে। দরপত্র সংক্রান্ত প্রধান প্রধান তথ্য নিম্নরুপ:

নং	প্যাকেজ/কাজের নাম	-প্রাক্কলিত ব্যয় -কার্যাদেশকৃত মূল্য -প্রদত্ত বিল	-দরপত্র আহবানের তারিখ -চুক্তির তারিখ -চুক্তি অনুযায়ী কাজ সমাপ্তির তারিখ -প্রকৃত সমাপ্তির তারিখ	মন্তব্য
প্যাকেজ নং-১				
১	Construction of Jamalpur Town by pass Road under Jamalpur Road Division during the year ২০১৪-২০১৫	২৮০৮.৯০ ২৮০৫.৯০	২৭/০৭/২০১৫ ০৪/০১/২০১৬ ০২/০৭/২০১৭ ০৪/০৫/২০১৭	কাজ সমাপ্ত
প্যাকেজ নং-২				
	Widening & Strengthening of Jamalpur-Islampur-Dewangonj Road Ch. ৩+০০০ to ৩৯+০০ under Jamalpur Road Division during the year ২০১৪-২০১৫.	২৫১৭.১৬ ২৫১৭.১৬	২৭/০৭/২০১৫ ২৬/০২/২০১৬ ২৪/০৭/২০১৭ ৩০/০১/২০১৭	কাজ সমাপ্ত

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

অর্থবছর	ডিপিপি/আরডিপিপি	এডিপি/আরএডিপি বরাদ্দ	টাকা অবমুক্তি	ব্যয়
১	২	৩	৪	৫
২০১৪-১৫	-	-	-	-
২০১৫-১৬	১৫০০.০০	১৫০০.০০	১৫০০.০০	১৫০০.০০
২০১৬-২০১৭	৩৮৮৩.৫৬	৩৮৮৩.৫৬	৩৮৮১.৪০	৩৮৮১.৪০
মোট=	৫৩৮৩.৫৬	৫৩৮৩.৫৬	৫৩৮১.৪০	৫৩৮১.৪০

১২। **<u>কাজ অসম্পূর্ণ থাকলে তার কারণঃ</u>** অনুমোদিত ডিপিপি অনুযায়ী প্রকল্পের কাজ সমাপ্ত হয়েছে।

১৩। **সাধারণ পর্যবেক্ষণ:**

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

(লক্ষ টাকায়)

	মেয়াদকাল	প্রাক্কলিত ব্যয়
মূল	০১/০৩/২০১৫ হতে ৩০/০৬/২০১৮	৫৬৩৫.০২
১ম বার সংশোধন	০১/০৩/২০১৫ হতে ৩০/০৬/২০১৭	৫৩৮৩.৫৬

১৩.২ **সার্বিক অগ্রগতিঃ** প্রকল্পের আওতায় জুন, ২০১৭ পর্যন্ত ক্রমপুঞ্জিত আর্থিক অগ্রগতি হয়েছে ৫৩৮১.৪০ লক্ষ টাকা যা সংশোধিত অনুমোদিত ব্যয় ৫৩৮৩.৫৬ লক্ষ টাকার প্রায় শতভাগ।

১৪। **প্রকল্প পরিদর্শনঃ** গত ২৮/০৯/২০১৭ তারিখে আইএমইডি'র উপ-পরিচালক জনাব জয়নাল মোল্লা কর্তৃক প্রকল্পটি সরেজমিন পরিদর্শন করা হয়। পরিদর্শনকালে সড়ক বিভাগের কর্মকর্তাগণ উপস্থিত ছিলেন। পরিদর্শন পর্যবেক্ষণ নিম্নরূপঃ

১৪.১ **মাটির কাজ:** অনুমোদিত ডিপিপিতে ৩.৫ কি:মি: ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট নির্মাণের লক্ষ্যে ১২.১৬ লঃঘঃ মিটার মাটির কাজের জন্য ৬৪৫.৯০ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়েছে। পিসিআর অনুযায়ী ১২.১৬ লঃঘঃ মিটার মাটির কাজের জন্য ৬৪৫.৯০ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে। পরিদর্শনকালে জানা যায়, ৩.৫ কি:মি: ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট নির্মাণের উক্ত মাটি ব্যবহার করা হয়েছে।

১৪.২ **নতুন ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট নির্মাণ:** ডিপিপি অনুযায়ী ৫.৫০ কিলোমিটার নতুন পেভমেন্ট নির্মাণের জন্য ১০৯৩.৫৩ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। পিসিআর অনুযায়ী ৫.৫০ কিঃমিঃ নতুন পেভমেন্ট নির্মাণের জন্য ১০৯৩.৫০ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে। পরিদর্শনকালে জানা যায় , সড়কের ১ম ৬ কিঃমিঃ এবং চেইনেজ ৩০+০০০ হতে ৩৯+০০০ কি:মি: পর্যন্ত বিভিন্ন স্থানে বাঁক সরলীকরণের জন্য নতুন করে পেভমেন্ট নির্মাণ করা হয়েছে।

১৪.৩ **ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট প্রশস্তকরণ ও শক্তিশালীকরণ:** মোট ১০৩৪.৭৩ লক্ষ টাকা ব্যয়ে মোট ৯.০০ কি:মি: বিদ্যমান ৩.৬৬ মি: প্রস্থ বিশিষ্ট সড়ক ৬.৭৫ মি: প্রস্থে উন্নীতকরণ এবং শক্তিশালীকরণের সংস্থান রাখা হয়। পিসিআর অনুযায়ী মোট ১০৩৪.৭৩ লক্ষ টাকা ব্যয়ে মোট ৯.০০ কি:মি: বিদ্যমান ৩.৬৬ মি: প্রস্থ বিশিষ্টসড়ক ৬.৭৫ মি: প্রস্থে উন্নীতকরণ এবং শক্তিশালীকরণ করV হয়েছে। পরিদর্শনে দেখা যায় , সড়কের বিভিন্ন স্থানে পেভমেন্ট প্রশস্ত ও শক্তিশালী করা হয়েছে। চেইনেজ ৭+৫০০কি:মি: এ সড়কের প্রস্থ পরিমাপ করে ৬.৮০মিটার পাওয়া যায়। অনুমোদিত ডিপিপি'র সংস্থান মোতাবেক বিধ্যমান ৩.৬৬ মিটার প্রস্থ বিশিষ্ট সড়কের উভয় পাশে^র ১.৪৫মিটার করে (৩.৬৬+১.৪৫*২) মোট ৬.৭৫ মিটার প্রস্থে উন্নয়ন করার জন্য নির্ধারিত। জানা যায়, জামালপুর সদর অংশে ৬.৪৫কি:মি: দীর্ঘ জামালপুর বাইপাস এবং ইসলামপুর অংশে উপজেলায় চেইনেজ ৩০+০০০কি:মি: হতে ৩৯+০০০কি:মি: পর্যমত্ম ৯.০০কি:মি: প্রশসত্মকরণ করা হয়। জানা যায়, ২০০৭ সালের দিকে জামালপুর বাইপাস হতে ইসলামপুর পর্যন্ত নতুন এলাইনমেন্ট নির্মাণ করে সড়ক নির্মাণ করা হয়। কিন্তু তখন শহরাংশে উক্ত ৬.৪৫ কি:মি: এবং ইসলামপুর অংশে ৯.০০কি:মি: অসম্পূর্ণ রেখে প্রকল্প সমাপ্ত করা হয়। উক্ত অসমাপ্ত অংশ সমাপ্ত করার লক্ষ্যে আলোচ্য প্রকল্পটি গ্রহণ করা হয়। পরিদর্শনকালে দেখা যায়, জামালপুর কিংবা ইসলামপুর অংশের কোথাও কার্পেট ক্ষতিগ্রস্থ হয়নি। কিন্তু সড়কের চেইনেজ ৩৪-৩৯কি:মি: এর মধ্যে বেশ কয়েকটি অংশে কিনারা ভেঙ্গে গেছে ও

রেইনকাট তৈরী হয়েছে। জামালপুর সড়ক বিভাগের উপ-বিভাগীয় প্রকৌশলী অবহিত করেন, সাম্প্রতিক বন্যায় উক্ত রেইনকাটসমূহ তৈরী হয়েছে। সড়কের এ স্থানে কয়েকটি পয়েন্ট দিয়ে বন্যার পানি প্রবাহিত হওয়ায় এ রেইনকাটসমূহ তৈরী হয়েছে বলে তিনি জানান। রেইনকাটগুলো দ্রুত মেরামত করা না হলে পেভমেন্ট আরো ক্ষতিগ্রস্ত হওয়ার আশংকা রয়েছে। দ্রুত এগুলো মেরামত করার পরামর্শ দেয়া হলে উপ-বিভাগীয় প্রকৌশলী বলেন, ঠিকাদারের ডিফেক্ট লায়াবিলিটি পিরয়িডের মধ্যে আছে বলে উক্ত ক্ষতিগ্রস্থ কাজ বৃষ্টি শেষ হলে মেরামত করা হবে।



চিত্র-১: প্রকল্পের আওতায় নির্মিত পেভমেন্ট পরিমাপ



চিত্র-২: প্রকল্পের আওতায় নির্মিত পেভমেন্ট





চিত্র-৩ ও ৪: ৩৪তম কি:মি: হতে ৩৯তম কি:মি: এর মধ্যে সৃষ্ট রেইনকাট

১৪.৪ **সার্ফেসিং:** অনুমোদিত ডিপিপিতে ১৫.৪৫ কি:মি: সড়ক সাফেসিং এর জন্য ১৯২২.১৬ লক্ষ টাকা সংস্থান রাখা হয়। পিসিআর অনুযায়ী ১৫.৪৫ কি:মি: সড়ক সার্ফেসিং করা হয় এবং এ কাজে ১৯২২.০৯ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়। পরিদর্শনে দেখা যায়, পুরো সড়কব্যাপী সার্ফেসিং করা হয়েছে। চেইনেজ ০+৩০০ এ রাস্তা খুঁড়ে সার্ফেসের পুরুত্ব ১২০ মিঃমিঃ পাওয়া গেছে। অনুমোদিত ডিপিপি'র সংস্থান মোতাবেক ৬০ মি:মি: বিটুমিনাস বাইন্ডার কোর্স এবং

৫০মি:মি: ওয়্যারিং কোর্স দিয়ে কার্পেটিং করার জন্য নির্ধারিত। পরিদর্শকালে রেইনকাট তৈরী হয়েছে এমন স্থান ব্যতিত কোথাও কার্পেট ক্ষতিগ্রস্থ অবস্থায় পাওয়া যায়নি।



চিত্র-৫: অক্ষত সার্ফেস



চিত্র-৬: সার্ফেসের প্রস্থ পরিমাপ

১৪.৫ **আরসিসি বক্স কালভার্ট নির্মাণ:** অনুমোদিত ডিপিপিতে ২৯৫.২১ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ৫২ মি: (১৫টি) আরসিসি বক্স কালভার্ট নির্মাণের জন্য নির্ধারিত। পিসিআর অনুযায়ী ২৯৫.২০ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ৫২.০০মি: (১৫টি) আরসিসি কালভার্ট নির্মাণ করা হয়েছে। পরিদর্শনকালে জানা যায় , সড়কের ৩৪+৭৬০ কিঃমিঃ ও ৩৫+৬৬০ কিঃমিঃ এ ১২ মিটার (২□৬=১২মিটার) বিশিষ্ট ২টি কালভার্ট এবং চেইনেজ ০+২০০ কিঃমিঃ হতে ৬+৪৫০ কিঃমিঃ ব্যাপী আরো ১৩টি কালভার্ট নির্মাণ করা হয়েছে। সড়কের ১ম অংশে অনেকগুলো এবং শেষাংশে ২ ভেন্টের (১২ মিটার) ২টি কালভার্ট নির্মিত হয়েছে দেখা যায়।



চিত্র-৭: ২ চেইনেজ ৩৪+৭৬০ কিঃমিঃ এ ভেন্টের ১২মিটার আরসিসি কালভার্ট



চিত্র-৮: ১ ভেন্টের ৩মিটার আরসিসি কালভার্ট

১৪.৬ **রক্ষাপ্রদ কাজ:** ডিপিপি অনুযায়ী ৯.২৫ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ২০০ মিটার টো-ওয়াল এবং ৮৭.৪৩ লক্ষ টাকা বয়ে ২০০০.০০ মিটার আরসিসি প্যালাসাইডিং নির্মাণের মাধ্যমে রক্ষাপ্রদ কাজ করার জন্য নির্ধারিত। পিসিআর অনুযায়ী ৯.২০ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ২০০ মিটার টো-ওয়াল এবং ৮৭.৪০ লক্ষ টাকা বয়ে ২০০০.০০ মিটার আরসিসি প্যালাসাইডিং নির্মাণের মাধ্যমে রক্ষাপ্রদ কাজ সম্পন্ন করা হয়েছে। পরিদর্শনকালে দেখা যায় সড়কের বিভিন্ন চেইনেজ এ নির্মিত কালভার্টসমূহের সংযোগ সড়ক রক্ষার জন্য রক্ষাপ্রদ কাজ করা হয়েছে।




চিত্র-৯-১০: রক্ষাপ্রদ কাজ

১৪.৭ **ইউ ড্রেন নির্মাণ:** অনুমোদিত ডিপিপিতে ২৭.০৯ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ৫০০ মিটার ইউ ড্রেন নির্মাণের জন্য নির্ধারিত। পিসিআর অনুযায়ী উক্ত ড্রেন নির্মাণ করা হয়েছে। পরিদর্শনকালে দেখা যায় , কালভার্ট ও সড়কের ঢাল হতে পানি নিস্কাশনের জন্য চেইনেজ ৩০ কি:মি: এবং ৩৬ তম কি:মি: এ ঝর্ণা ফিলিং স্টেশনের নিকট ইউ ড্রেন নির্মাণ করা হয়েছে।




চিত্র-১১-১২: নির্মিত ইউ ড্রেন

১৪.৮ **সাইন সিগন্যাল, কিঃমিঃ পোষ্ট, গাইড পোষ্ট:** অনুমোদিত ডিপিপিতে ৫৬.১৫ লক্ষ টাকা ব্যয়ে সড়কে ৫০টি ট্রাফিক সাইন, ৫০টি সাইন পোস্ট, ১৭টি কি:মি: পোস্ট, ১০০০টি গাইড পোস্ট ৫২৩০ব:মি: থার্মো পস্নাস্টিক ম্যাটেরিয়াল দ্বারা রোড মার্কিং করার সংস্থান রাখা হয়। পরিদর্শনে দেখা যায় , সড়কের বিভিন্ন স্থানে বিশেষ করে বাজার স্কুল , মসজিদ ও বাক প্রভৃতি স্থানে প্রচুর সংখ্যক সাইন, সিগন্যাল স্থাপন করা হয়েছে। সড়কের বাঁক ও ব্রীজ /কালভার্টের সংযোগ সড়কের অসংখ্য গাইড পোষ্ট স্থাপন করা হয়েছে। এছাড়া পুরো সড়ক ব্যাপী কিঃমিঃ পোষ্ট স্থাপন করা হয়েছে। পুরো সড়কে থার্মো প্লাষ্টিক ম্যাটেরিয়াল দ্বারা রোড মার্কিং করা হয়েছে।





চিত্র-১৩-১৪: রোড মার্কিং ও সাইন সিগন্যাল

১৪.৯ বাস-বে, ইন্টারসেকশন ও রেলওয়ে লেভেল ক্রসিং নির্মাণ: অনুমোদিত ডিপিপিতে ৯৮.২৮ লক্ষ টাকা ব্যয়ে সড়কে ২টি বাস-বে, ৫৩.৩২ ল ক্ষ টাকা ব্যয়ে ২টি ইন্টারসেকশন উন্নয়ন ও ৬০.৫০ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ১টি রেলওয়ে লেভেল ক্রসিং নির্মাণের সংস্থান রাখা হয়। পিসিআর অনুযায়ী ৯৮.২০ লক্ষ টাকা ব্যয়ে সড়কে ২টি বাস-বে, ৫৩.০৬ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ২টি ইন্টারসেকশন উন্নয়ন ও ৫৯.৬৬ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ১টি রেলওয়ে লেভেল ক্রসিং নির্মাণ করা হয়। পরিদর্শনে দেখা যায়, সড়কের ৭ম কি:মি: এ ২টি বাস-বে, ১ম ও ৭ম কি:মি: এ ২টি ইন্টারসেকশন এবং ৭ম কি:মি: এ ১টি রেলওয়ে লেভেল ক্রসিং নির্মাণ করা হয়েছে।

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

পরিকল্পিত	উদ্দেশ্য অর্জন
প্রকল্পটির মূল উদ্দেশ্য হলো জামালপুর শহরের যানজট নিরসনকল্পে জামালপুর শহর বাইপাস সড়ক নির্মাণসহ জামালপুর-ইসলামপুর-দেওয়ানগঞ্জ সড়কের প্রশস্তকরণ ও মজবুতিকরণ।	প্রকল্পের আওতায় জামালপুর শঞ্জর বাইপাস সড়ক নির্মাণ এবং জামালপুর-ইসলামপুর-দেওয়ানগঞ্জ সড়ক প্রশস্তকরণ ও মজবুতিকরণ করা হয়েছে।

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

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

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

১৯। **পর্যবেক্ষণ:**

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

১৯.২ সড়কের অধিকাংশ স্থানে কার্পেটিংসহ পেভমেন্ট ভাল আছে। তবে কয়েকটি স্থানে অর্থাৎ সড়কের ৩৪ তম কি:মি: হতে ৩৯তম কি:মি: এ বেশ কয়েকটি রেইন কাট হয়েছে এবং রাস্তার কিনারা ভেঙ্গে গেছে ;

১৯.৩ ৬.৭৫ মিটার প্রস্থ সড়কের দুই পাশে ১.৫২ মিটার করে সফট শোল্ডার থাকার কথা থাকলেও সড়কের শেষাংশে বিশেষ করে ৩৪কি:মি: হতে ৩৯কি:মি: এ তা পাওয়া যায়নি;

১৯.৪ সড়কটির বাইপাস অংশের ৩য় ও ৪র্থ কি:মি: এ সড়কের 'রাইট অব ওয়ে' এর অভ্যন্তরে পেভমেন্ট ঘেষে বৈদ্যুতিক খুটি স্থাপন করা হয়েছে। কিছু খুটিতে ইতোমধ্যে বৈদ্যুতিক সংযোগ প্রদান করা হয়েছে। ভবিষ্যতে সড়কটি প্রশস্তকরণের প্রয়োজন হলে উক্ত বৈর্দুতিক খুটিসমূহ স্থানান্তরের প্রয়োজন হবে; এবং

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

২০। **মতামত/সুপারিশঃ**

২০.১ ৩ বছর ৩ মাসে বাস্তবায়নের জন্য অনুমোদিত প্রকল্পটি সমাপ্ত করতে ২ বছর ৩ বছর সময় প্রয়োজন হয়েছে। অর্থাৎ প্রকল্পটি বাস্তবায়নে অনুমোদিত সময়ের তুলনায় ১ (এক) বছর সময় কম লেগেছে। সড়ক্ও জনপথ অধিদপ্তরের অধিকাংশ প্রকল্পের ক্ষেত্রে যেখানে সময় বৃদ্ধির প্রয়োজন হয় সেখানে নির্ধারিত সময়ের পূর্বে প্রকল্প বাস্তবায়ন সম্পন্ন করা ইতিবাচক লক্ষণ। আলোচ্য প্রকল্পের অভিজ্ঞতা অন্যান্য প্রকল্পের ক্ষেত্রে প্রয়োগ করা যেতে পারে;

২০.২ সড়কের যে সকল স্থানে অর্থাৎ সড়কের ৩৪ তম কি:মি: হতে ৩৯তম কি:মি: এ রেইন কাট হয়েছে এবং রাস্তার কিনারা ভেঙ্গে গেছে তা অবিলম্বে ঠিকাদার কর্তৃক ডিফেক্ট লায়াবিলিটি'র আওতায় মেরামতের ব্যবস্থা গ্রহণ করতে হবে;

২০.৩ পেভমেন্টের সুরক্ষার জন্য সড়কের যে সকল স্থানে পর্যাপ্ত সফট শোল্ডার নেই সে সকল স্থান চিহ্নিত করে সফট শোল্ডার নির্মাণ করতে হবে;

২০.৪ সড়কটির বাইপাস অংশের ৩য় ও ৪র্থ কি:মি: এ সড়কের 'রাইট অব ওয়ে' এর অভ্যন্তরে পেভমেন্ট ঘেষে বৈদ্যুতিক খুঁটি স্থাপনের বিষয়ে যথাযথ কর্তৃপক্ষকে অবহিত করে এ বিষয়ে করণীয় নির্ধারণ করতে হবে;

২০.৫ সমাপ্ত প্রকল্পটির সত্তর External Audit সম্পন্ন করতে হবে;এবং

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

জয়নাল আবেদীন ভূঁইয়া (লাকসাম-(দৌলতগঞ্জ)-নাঙ্গলকোট-কোদালিয়া-ঢালুয়া-চিওড়া বাজার) সড়ক উন্নয়ন শীর্ষক প্রকল্পের সমাপ্তি প্রতিবেদন প্রতিবেদন

(সমাপ্তঃ জুন, ২০১৭)

১। প্রকল্পের নাম : **জয়নাল আবেদীন ভূঁইয়া (লাকসাম-(দৌলতগঞ্জ)-নাঙ্গলকোট-কোদালিয়া-ঢালুয়া-চিওড়া বাজার) সড়ক উন্নয়ন**

২। বাস্তবায়নকারী সংস্থা : সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর।

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

৪। প্রকল্প এলাকা : কুমিল্লা জেলার লাকসাম, নাঙ্গলকোট ও চৌদ্দগ্রাম উপজেলা।

৫। প্রকল্পের বাস্তবায়ন সময় ও ব্যয় :

(লক্ষ টাকায়)

প্রাক্কলিত ব্যয় (প্রঃসাঃ)		প্রকৃত ব্যয় (প্রঃ সাঃ)	পরিকল্পিত বাস্তবায়নকাল		প্রকৃত বাস্তবায়নকাল	অতিরিক্ত ব্যয় (মূল প্রাক্কলিত ব্যয়ের %)	অতিরিক্ত সময় (মূল বাস্তবায়নকালের %)
মূল	১ম সংশোধিত		মূল	১ম সংশোধিত			
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮
৪৯৬৮.৮৫ (-)	৫০৩৯.১৯	৪৯০১.০০ (-)	০১-০১-২০১৪ থেকে ৩১-১২-২০১৬	০১-০১-২০১৪ থেকে ৩০-০৬-২০১৭	০১-০১-২০১৪ থেকে ৩০-০৬-২০১৭	৬৭.৮৫ (১.৪%)	১ বছর (৩৩.৩৩%)

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

৭। **প্রকল্পের পটভূমি ও উদ্দেশ্য:**

৭.১ **পটভূমি:** দৌলতগঞ্জ (লাকসাম)-নাঙ্গলকোট-কোদালিয়া-ঢালুয়া-চিওরা বাজার সড়কটি কুমিল্লার একটি গুরুত্বপুর্ণ জেলা সড়ক। ৩১.৪০ কিঃমিঃ দৈর্ঘ্যের এ সড়কটি লাকসাম বাইপাস (লালমাই-লাকসাম-মাইজদী) সড়কের ১৫তম কিলোমিটারে শুরু হয়ে ঢাকা-চট্টগ্রাম জাতীয় মাহসড়কের সাথে মিলিতি হয়েছে। বিদ্যমান সড়কটির পেভমেন্টের প্রশস্থতা ৩.৭ মিটার। কিন্তু বিপুল সংখ্যক যানবাহন এ সরু রাস্তাটি অতিক্রম করার সময় দীর্ঘ যানজটের সৃষ্টি হয় এবং প্রায়শই সড়ক দুর্ঘটনা ঘটে। এমতাবস্থায়, বিদ্যমান সড়কটিকে আঞ্চলিক মহাসড়ক মানে (ডিজাইন টাইপ-৪, পেভমেন্টের প্রশস্থতা ৫.৫ মিটার) উন্নীত করার লক্ষ্যে প্রকল্পটি গ্রহণ করা হয়েছে।

৭.২ উদ্দেশ্য: প্রকল্পের মূল উদ্দেশ্য হলো- ঢাকা এবং চট্টগ্রামের সাথে কুমিল্লা জেলার লাকসাম, নাঙ্গলকোট এবং চৌদ্দগ্রাম উপজেলার উন্নততর এবং নিরাপদ সড়ক যোগাযোগ স্থাপন, ট্রাফিক যানজট হ্রাসকরণ, সড়ক পথে স্বল্পতম সময়ে যাতায়াত এবং কৃষি ও শিল্পজাত পণ্য দ্রুত পরিবহনের সুযোগ সৃষ্টি করা এবং আর্থ-সামাজিক উন্নয়ন।

৮। প্রকল্পের মূল কাজ:

- ভূমি অধিগ্রহণ-০.৮২ হেক্টর
- মাটির কাজ-২.৬০ লঃঘঃমিটার
- পেভমেন্ট প্রশস্তকরণ-৩০.৪০ কিঃমিঃ
- পেভমেন্ট শক্তিশালীকরণ-২৬.৬৩৫ কিঃমিঃ
- পেভমেন্ট সার্ফেসিং-৩১.২৭ কিঃমিঃ
- কালভার্ট নির্মাণ-৩৬.০০ মিটার
- রিটেইনিং ওয়াল-৪২৭৩.০০ মিটার
- সসার ড্রেন নির্মাণ-১৯২৫ মিটার

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

Items of Work (as per PP)	Unit	Target (as per PP)		Actual Progress	
		Physical (Quantity)	Financial	Physical (Quantity)	Financial
১	২	৩	৪	৫	৬
Miscellaneous (Publication & Tendering)	L.S		১.০০		০.০০
Land Acquisition	Hector	০.৮২	১৮৮.৭৫	০.৮১৭	১৮৮.৭৫
Construction of Road Embankment	Lcum	২.৬০	৩৬০.৮০	২.৫৮	৩৩৯.০০
Widening	Km	৩০.৪০	৭৭৫.৫০	৩০.৪০	৭৭৫.৫০
Strengthening	Km	২৬.৬৩৫	৫৪২.০৪	২৬.৬৩৫	৫৪২.০২
Surfacing	Km	৩১.২৭	১৬০৮.৮৪	৩১.২৭	১৬০৮.৮৪
Construction of Culvert	M	৩৬.০০	২৯৯.৫৯	৩৬.০০	২৯৯.৫৯
Geo Textile, Matressing & Toe wall	M	১৭৮০.০০	৩৫৫.২৮	১৭৮০.০০	৩৫২.০০
Retaining wall	M	৪২৭৩.০০	৭২৪.৯৬	৪২৭৩.০০	৭২৪.৫১
Construction of Saucer Drain	M	১৯২৫.০০	৫১.৬০	১৯২৫.০০	৫০.০০
Sign, Signal Km post & Road Marking etc.	L.S		২২.০৩		১৯.৭৯
Maintenance During Construction	L.S		১০.০০		১.০০
Utility shifting	L.S		০.০০		০.০০
Physical Contingency			৪৯.৪০		০.০০
Price Contingency			৪৯.৪০		০.০০
Total=			৫০৩৯.১৯		৪৯০১.০০

১০। **প্রকল্প পরিচালক সংক্রান্ত তথ্যাদিঃ**

ক্রমিক নং	প্রকল্প পরিচালকের নাম ও পদবী	দায়িত্বের ধরণ		কর্মকাল
		পূর্ণকালীন	খন্ডকালীন	
১	২	৩	৪	৫
১.	Engr. Junaid Ahsan Shibib Addl. Chief Engr. Comilla Road Zone, Comilla.	-	হ্যাঁ	২৪/০২/২০১৪ থেকে ৩০/০১/২০১৭
২.	Engr.Md. Shahabuddin Khan Addl. Chief Engr. Comilla Road Zone, Comilla.	-	হ্যাঁ	৩০/০১/২০১৭ থেকে প্রকল্প সমাপ্ত পর্যন্ত।

১১। **ক্রয় সংক্রান্ত তথ্যাদিঃ**

পণ্য, কার্য ও সেবা ক্রয়ঃ (পণ্য ও কার্য ২০০.০০ লক্ষ টাকার উপরে এবং সেবা ১০০.০০ লক্ষ টাকার উপরে) প্রকল্পের অনুমোদিত ডিপিপি অনুযায়ী মূল পূর্ত কাজ ২ টি প্যাকেজের মাধ্যমে সম্পন্ন করার সংস্থান ছিল। পিসিআর এ উল্লেখিত তথ্যানুযায়ী ২টি প্যাকেজের আওতায় পূর্ত কাজ সম্পাদন করা হয়েছে। দরপত্র সংক্রান্ত প্রধান প্রধান তথ্য নিম্নরুপ:

নং	প্যাকেজ/কাজের নাম	-প্রাক্কলিত ব্যয় -চুক্তি মূল্য	-দরপত্র আহবানের তারিখ -চুক্তির তারিখ -কাজ শুরুর তারিখ -কাজ সমাপ্তির তারিখ	ঠিকাদার প্রতিষ্ঠানের নাম ও ঠিকানা	অগ্রগতি
প্যাকেজ নং-১					
১	Widening of embankment with Strengthening of Pavement, DBS Wearing Course, Construction of Culvert & Protective work by Retaining wall, CC Block Matressing from Ch. ০+০০০ to ৩১+৪০০ of Joynal Abedin Bhuiyan Road (Laksam)-Doulatgonj)_ Nangolkot-Kodalia-Dalua-Cheware Bazar Road) during the year ২০১৪-২০১৫.	৩৬৯২.২৩ ৩৬৯২.২৩	১৯/১০/২০১৪ ০৫/০১/২০১৫ ৩০/০৬/২০১৬ ২৩/০৬/২০১৬		
প্যাকেজ নং-২					
	Construction of ১ No. ২×৬.০০m. RCC Box culvert at ১st Km. and earthwork, construction of retaining wall, geo-textile, matressing (CC Block) with toe wall and saucer drain at different	১০৪৮.৪০ ১০১৪.১৯	০৪/০৯/২০১৬ ১৩/১০/২০১৬ ১৩/০৪/২০১৭ ১০/০৪/২০১৭		

নং	প্যাকেজ/কাজের নাম	-প্রাক্কলিত ব্যয় -চুক্তি মূল্য	-দরপত্র আহবানের তারিখ -চুক্তির তারিখ -কাজ শুরুর তারিখ -কাজ সমাপ্তির তারিখ	ঠিকাদার প্রতিষ্ঠানের নাম ও ঠিকানা	অগ্রগতি
	Km. of Joynal Abedin Bhuiyan Road (Laksam)-Doulatgonj)_ Nangolkot-Kodalia-Dalua-Cheware Bazar Road) during the year ২০১৬-২০১৭.				

১২। **সংশোধিত এডিপি বরাদ্দ ও অগ্রগতিঃ**

(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
২০১৪-১৫	১০০০.০০	১০০০.০০	-	২০.৪০%	১০০০.০০	১০০০.০০	১০০০.০০		২০.৪০%
২০১৫-১৬	২৮৮৫.০০	২৮৮৫.০০	-	৫৮.৮৭%	২৮৮৫.০০	২৮৮৫.০০	২৮৮৫.০০		৫৮.৮৭%
২০১৬-১৭	১০১৬.০০	১০১৬.০০		২০.৭৩%	১০১৬.০০	১০১৬.০০	১০১৬.০০		২০.৭৩%
মোট	৪৯০১.০০	৪৯০১.০০		১০০%	৪৯০১.০০	৪৯০১.০০	৪৯০১.০০		১০০%

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

১৪। **সাধারণ পর্যবেক্ষণ:**

১৪.১ **প্রকল্পের অনুমোদন ও সংশোধনঃ**

(লক্ষ টাকায়)

	মেয়াদকাল	প্রাক্কলিত ব্যয়
মূল	০১/১০/২০১১ হতে ৩১/১২/২০১৩ পর্যন্ত	৪৯৬৮.৮৫
ব্যয় বৃদ্ধি ব্যতিরেকে মেয়াদ বৃদ্ধি ১ম বার	০১/১০/২০১১ হতে ৩০/০৬/২০১৫ পর্যন্ত	-

১৪.২ **সার্বিক আর্থিক ও বাস্তব অগ্রগতিঃ** প্রকল্পের আওতায় জুন, ২০১৭ পর্যন্ত ক্রমপুঞ্জিত আর্থিক অগ্রগতি হয়েছে ৪৯০১.০০ লক্ষ টাকা যা অনুমোদিত ব্যয় ৪৯৬৮.৮৫ লক্ষ টাকার ৯৮.৬৩%।

১৫। **প্রকল্প পরিদর্শনঃ** গত ১৯/১০/২০১৭ তারিখে আইএমইডি'র উপ-পরিচালক জনাব জয়নাল মোল্লা কর্তৃক প্রকল্পটি সরেজমিন পরিদর্শন করা হয়। পরিদর্শনকালে কুমিল্লা সড়ক বিভাগের উপ-বিভাগীয় প্রকৌশলী উপস্থিত ছিলেন। পরিদর্শন পর্যবেক্ষণ নিম্নরূপঃ

১৫.১ **ভূমি অধিগ্রহণ:** সংশোধিত অনুমোদিত ডিপিপিতে ০.৮২ হেক্টর ভূমি অধিগ্রহণের জন্য ১৮৮.৭৫ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। পিসিআর অনুযায়ী ০.৮১৭ হেক্টর ভূমি অধিগ্রহণের জন্য ১৮৮.৭৫ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে। পরিদর্শনে জানা যায়,

১৫.২ **মাটির কাজ:** অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপিতে ২.৬০ লঃ ঘঃমিঃ মাটির কাজের জন্য ৩৬০.৮০ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। পিসিআর অনুযায়ী ২.৫৮ লঃ ঘঃমিঃ মাটির কাজের জন্য ৩৩৯.০০ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে। পরিদর্শনকালে জানা যায়, সড়ক বাঁধ উচুঁকর ও প্রশস্তকরণে উক্ত মাটি ব্যবহার করা হয়েছে।

১৫.৩ **ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট প্রশস্তকরণ ও মজবুতিকরণ:** মোট ৭৭৫.৫০ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ৩০.৪০ কি:মি: ৩.৭ মিটার বিদ্যমান পেভমেন্ট ৫.৫ মিটার প্রস্থে উন্নীতকরণের এবং ৫৪২.০৪ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ২৬.৬৩৫ কিঃমিঃ সড়ক মজবুতিকরণের সংস্থান রাখা হয়। পিসিআর অনুযায়ী ৭৭৫.৫০ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ৩০.৪০ কি:মি: ৩.৭ মিটার বিদ্যমান পেভমেন্ট ৫.৫ মিটার প্রস্থে উন্নীতকরণ এবং ৫৪২.০২ লক্ষ টাকায় ২৬.৬৩৫ কিঃমিঃ সড়ক শক্তিশালীকরণ করা হয়েছে। পরিদর্শনকালে জানা যায়, বিদ্যমান ৩০.৪০ কিঃমিঃ সড়ক ১২ ফুট হতে ১৮ ফুট প্রশস্তকরণ করা হয়েছে। দেখা যায়, সড়ক ব্যাপী প্রশস্তকরণ কাজ করা হয়েছে। এছাড়া উক্ত ৩০.৪০ কিঃমিঃ এর মধ্যে ২৬.৬৩৫ কিঃমিঃ সড়ক অর্থাৎ চেইনেজ ০+০০০ কিঃমিঃ হতে ৭+৫০০ এবং ১১+০৫৫ কিঃমিঃ হতে ৩১+৪০০ কিঃমিঃ পর্যন্ত Base Type-১ এর কাজ করার মাধ্যমে শক্তিশালীকরণ করা হয়েছে। পরিদর্শনে দেখা যায়, সড়কটি ৩.৭ মিটার হতে ৫.৫ মিটার প্রস্থে উন্নীত করা হয়েছে।

১৫.৪ **সার্ফেসিং:** সংশোধিত অনুমোদিত ডিপিপিতে ৩১.২৭ কিঃমিঃ সড়ক সার্ফেসিং এর জন্য ১৬০৮.৮৪ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। পিসিআর অনুযায়ী ৩১.২৭ কিঃমিঃ সড়ক সার্ফেসিং এর জন্য উক্ত টা কা ব্যয় করা হয়েছে। পরিদর্শনে দেখা যায়, ৩১.২৭ কিঃমিঃ সড়ক ব্যাপী সার্ফেসিং করা হয়েছে। সড়কের অধিকাংশ সার্ফেস ভাল থাকলেও কিছু কিছু স্থানে সার্ফেস Rough হয়ে গেছে এবং কিছু স্থানে রেইন কাট হয়েছে।



চিত্র-১: Rough সার্ফেস



চিত্র-২: **সড়কে সৃষ্ট** রেইন কাট

১৫.৫ **কালভার্ট নির্মাণ:** অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপিতে ২৯৯.৫৯ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ৩৬ মিটার কালভার্ট নির্মাণের জন্য নির্ধারিত। পিসিআর অনুযায়ী উক্ত টাকা ব্যয়ে ৩৬ মিটার কালভার্ট নির্মাণ করা হয়েছে। পরিদর্শনে জানা যায় , সড়কের চেইনেজ ১ম, ১১তম, ১২তম, ১৩তম, ১৪তম, ২৩তম, ২৪তম ও ৩১ তম কিঃমিঃ এ ৮টি (৩৬ মিটার) কালভার্ট নির্মাণ করা হয়েছে। পরিদর্শনে দেখা যায় , সড়কের বিভিন্ন চেইনেজ এ কালভার্ট নির্মাণ করা হয়েছে। দেখা যায়, ঢালুয়ার নিকট নির্মিত কালভার্টের উইং ওয়াল হতে মাটি সরে যাচ্ছে। এছাড়া উক্ত কালভার্টটির সংযোগ সড়ক কিছুটা Settle করা কারণে যান চলাচলে অসুবিধা সৃষ্টি হচ্ছে।



চিত্র-৩: কালভার্টের উইং ওয়াল হতে মাটি সরে যাচ্ছে

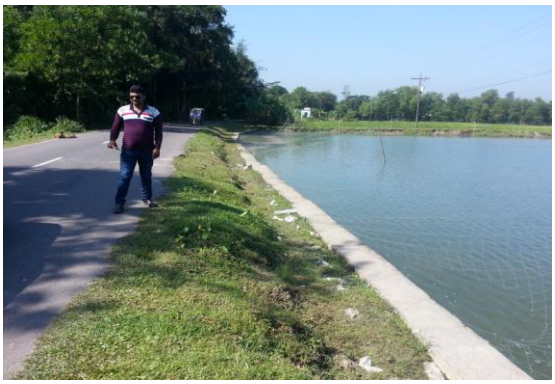


চিত্র-৪: কালভার্টের Settle করা সংযোগ সড়ক

১৫.৬ **রক্ষাপ্রদ কাজ (জিও টেক্সটাইল ও রিটেইনিং ওয়াল):** সংশোধিত অনুমোদিত ডিপিপি অনুযায়ী ৩৫৫.২৮ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ১৭৮০.০০ মিটার জিও টেক্সটাইল, মেট্রেসিং ও টো -ওয়াল এবং ৭২৪.৯৬ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ৪২৭৩.০০ মিটার রিটেইনিং ওয়াল দ্বারা রক্ষাপ্রদ কাজের সংস্থান রাখা হয়। পিসিআর অনুযায়ী ৩৫২.০০ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ১৭৮০.০০ মিটার জিও টেক্সটাইল, মেট্রেসিং ও টো -ওয়াল এবং ৭২৪.৫১ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ৪২৭৩.০০ মিটার রিটেইনিং ওয়াল দ্বারা রক্ষাপ্রদ কাজ করা হয়েছে। পরিদর্শনে জানা যায়, সড়কটির বেশ কিছু স্থান অর্থাৎ ঢালুয়া হতে নাঙ্গালকোট পর্যন্ত জলাভূমির মধ্য দিয়ে গিয়েছে। এ সব স্থানে সড়কের দুই পাশে পানি জলাভূমি থাকায় দুই পাশে ২২ থেকে ২৪ কিঃমিঃ এর মধ্যে ১৭৮০ মিটার সিসি ব্লক দিয়ে রক্ষাপ্রদ কাজ করা হয়েছে। এছাড়া ১ম, ২য়, ৩য়, ৪র্থ, ৫ম, ৭ম, ৮ম, ১১তম, ১২তম, ২২তম, ২৩তম, ২৪তম, ২৫তম, ২৬তম, ২৭তম, ২৯তম, ৩০তম ও ৩১ তম কিঃমিঃ এ ৪২৭৩ মিটার রিটেইনিং ওয়াল নির্মাণ করে পুকুর /জলাশয় হতে সড়ক রক্ষার প্রচেষ্টা নেয়া হয়েছে। পরিদর্শনে দেখা যায়, সড়ক রক্ষার সিসি ব্লক দ্বারা সম্পন্ন রক্ষাপ্রদ কাজের বেশীরভাগ অংশ ভালো আছে। তবে কয়েকটি সিসি ব্লক সরে গিয়ে ব্লকসমূহের মাঝখানে ফাঁকা স্থান তৈরী হয়েছে।



চিত্র-৫: সিসি ব্লক দ্বারা সম্পন্ন রক্ষাপ্রদ কাজ



চিত্র-৬: রিটেইনিং ওয়াল দ্বারা সম্পন্ন রক্ষাপ্রদ কাজ

১৫.৭ **সসার ড্রেন :** সংশোধিত অনুমোদিত ডিপিপিতে ১৯২৫.০০ মিটার সসার ড্রেনের জন্য ৫১.৬০ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। পিসিআর অনুযায়ী ১৯২৫.০০ মিটার সসার ড্রেনের জন্য ৫০.০০ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে। পরিদর্শনে জানা যায়, সড়কের ৮ম, ৯ম, ১৭তম, ২০তম, ২১তম, ২৭তম, ২৯তম, ৩০তম ও ৩১তম কিঃমিঃ এ মোট ১৯২৫ মিটার সসার ড্রেন নির্মাণ করা হয়েছে। পরিদর্শনে দেখা যায় , কুমিল্লার চৌদ্দগ্রাম ধোড়করা বাজারে সসার ড্রেন নির্মাণ করা হয়েছে। তবে তা আর্বজনাপূর্ণ হয়ে গেছে। ড্রেনসমূহ দিয়ে পানি নিষ্কাশিত না হওয়ায় বাজারের মধ্যে সড়ক ক্ষতিগ্রস্ত হওয়ার আশংকা রয়েছে। তাই বাজারের মধ্যকার ড্রেনসমূহ পরিস্কার রাখার বিষয়ে বাজার কমিটিকে সম্পৃক্ত

করা প্রয়োজন। এছাড়া ড্রেনে আবর্জনা না ফেলানোর নির্দেশনা সম্বিলিত সাইন স্থাপন করা সমীচীন বলে প্রতীয়মান হয়।




চিত্র-৭ ও ৮: বাজার অংশে নির্মিত সসার ড্রেন

১৫.৮ **সাইন, সিগন্যাল, কিঃমিঃ পোষ্ট ও রোড মার্কিং:** সংশোধিত অনুমোদিত ডিপিপি অনুযায়ী ২২.০৩১ লক্ষ টাকা ব্যয়ে সড়কে ট্রাফিক সাইন, কি:মি: পোস্ট, গাইড পোস্ট স্থাপন এবং রোড মার্কিং এর সংস্থান রাখা হয়। পিসিআর অনুযায়ী ১৯.৭৯ লক্ষ টাকা ব্যয়ে উক্ত সাইন, সিগন্যাল ও কি:মি: পোস্ট স্থাপন করা হয়েছে। পরিদর্শনে দেখা যায়, সড়ক ব্যাপী কিঃমিঃ পোষ্ট স্থাপন করা হয়েছে। কিছু সাইন , সিগন্যাল স্থাপন করা হয়নি। এছাড়া কিঃমিঃ কয়েকটি কিঃমিঃ পোষ্ট ঝোপ ঝাড়ে ঢেকে গেছে। ফলে চলাচলকারী যানবাহন ও যাত্রীগণের দূরত্ব নির্ণয়ে অসুবিধার সৃষ্টি হয়। উক্ত ঢেঁকে যাওয়া কিঃমিঃ পোস্ট সমূহ ঝোপ ঝাড় কেটে দৃশ্যমান করতে হবে।




চিত্র-৯ ও ১০: প্রকল্পের আওতায় নির্মিত ও স্থাপিত সাইন পোস্ট ও কি:মি: পোস্ট

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

পরিকল্পিত	উদ্দেশ্য অর্জন
প্রকল্পের মূল উদ্দেশ্য হলো- ঢাকা এবং চট্টগ্রামের সাথে কুমিল্লা জেলার লাকসাম, নাঙ্গালকোট এবং চৌদ্দগ্রাম উপজেলার উন্নততর এবং নিরাপদ সড়ক যোগাযোগ স্থাপন, যানজট হ্রাসকরণ, সড়ক পথে স্বল্পতম সময়ে যাতায়াত এবং কৃষি ও শিল্পজাত পণ্য দ্রুত পরিবহনের সুযোগ সৃষ্টি করা এবং আর্থ-সামাজিক উন্নয়ন।	প্রকল্পটি বাস্তবায়িত হওয়ায় ঢাকা এবং চট্টগ্রামের সাথে কুমিল্লা জেলার লাকসাম, নাঙ্গালকোট এবং চৌদ্দগ্রাম উপজেলার উন্নততর এবং নিরাপদ সড়ক যোগাযোগ স্থাপিত হয়েছে।

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

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।

১৯। **পর্যবেক্ষণ:**

১৯.১ ৩ বছরে বাস্তবায়নের জন্য অনুমোদিত প্রকল্পটি সমাপ্ত করতে ৩ বছর ৬ মাস সময় প্রয়োজন হয়েছে। অর্থাৎ প্রকল্প বাস্তবায়নের জন্য নির্ধারিত সময়ের তুলনায় ০৬ (ছয়) মাস অতিরিক্ত সময় প্রয়োজন হয়েছে;

১৯.২ সড়কের প্রায় সকল স্থানে কার্পেটিংসহ পেভমেন্ট ভাল আছে। দু'একটি স্থানে বিশেষ করে পুকুর বরাবর রেইন কাট হয়েছে;

১৯.৩ সার্ফেসের অধিকাংশ স্থান অক্ষত রয়েছে। তবে ১৮তম কি:মি: ও ২৪তম কি:মি: এ কয়েকটি স্থানে সার্ফেস rough হয়ে গেছে এবং কিছু অংশে hair crack হয়েছে।

১৯.৪ কয়েকটি কালভার্টের সংযোগ সড়ক কিছুটা settle করেছে। ফলে গাড়ী চলাচলে অসুবিধার সৃষ্টি হয়;

১৯.৫ বাজারে নির্মিত সসার ড্রেনসমূহ অনেক স্থানে ময়লায় ভর্তি হয়ে গেছে যা পানি নিষ্কাশনকে বাধা গ্রস্ত করছে। বাজার কমিটিকে উক্ত ড্রেনের ময়লা পরিস্কার রাখার কাজে সম্পৃক্ত করা প্রয়োজন ; এছাড়া বাজারের মধ্যে ড্রেনে আবর্জনা না ফেলানোর নির্দেশনা সম্বলিত সাইন স্থাপন করা যেতে পারে;

১৯.৬ কয়েকটি স্থানে বিশেষ করে ২২ থেকে ২৪ কিঃমিঃ এর মধ্যে কয়েকটি সিসি ব্লক সরে গিয়ে ব্লকসমূহের মাঝখানে ফাঁকা স্থান তৈরী হয়েছে;

১৯.৭ সড়কে সাইন, সিগন্যাল স্থাপন করা হলেও বেশ কিছু সাইন সিগন্যাল গাছপালায় আবৃত হয়ে গেছে। এতে যাতায়াতকারী যানবাহন চলাচলে অসুবিধার সৃষ্টি হয় ও দুর্ঘটনার আশংকা থাকে; এবং

১৯.৮ সমাপ্ত প্রকল্পটির External Audit সম্পন্ন করা হয়নি।

২০। **মতামত/সুপারিশঃ**

২০.১ সড়কের দু'একটি স্থানে সৃষ্ট রেইন কাট দ্রুত মেরামত করতে হবে;

২০.২ সার্ফেসের যে সকল স্থান বিশষেত ১৮তম কি:মি: ও ২৪তম কি:মি: এ rough হয়ে যাওয়া সার্ফেস এবং hair crack হওয়া অংশের সার্ফেস দ্রুত সংস্কার করতে হবে;

২০.৩ যে সকল কালভার্টের সংযোগ সড়ক settle করেছে তার বিটুমিনাস কারেকশন বা প্রোফাইল কারেকশনের মাধ্যমে যান চলাচল নির্বিঘ্ন করতে হবে;

২০.৪ বাজারে নির্মিত সসার ড্রেনসমূহ অনেক স্থা নে ময়লায় ভর্তি হয়ে গেছে যা পানি নিষ্কাশনকে বাধা গ্রস্ত করছে। বাজার কমিটিকে উক্ত ড্রেনের ময়লা পরিস্কার রাখার কাজে সম্পৃক্ত করার ব্যবস্থা গ্রহণ করতে হবে ; এছাড়া বাজারের মধ্যে ড্রেনে আবর্জনা না ফেলানোর নির্দেশনা সম্বলিত সাইন স্থাপন করা যেতে পারে;

১৯.৫ কয়েকটি স্থানে বিশেষ করে ২২ থেকে ২৪ কিঃমিঃ এর মধ্যে কয়েকটি সিসি ব্লক সরে গিয়ে ব্লকসমূহের মাঝখানে ফাঁকা স্থান তৈরী হয়েছে; এ স্থানসমূহে সংস্কারমূলক কাজ করতে হবে;

২০.৬ সড়কে স্থাপিত কিছু সাইন, সিগন্যাল ঝোপ-ঝাড়ে আবৃত হয়ে গেছে। এতে যাতায়াতকারী যানবাহন চলাচলে অসুবিধার সৃষ্টি হয় ও দুর্ঘটনার আশংকা থাকে। ঝোপ-ঝাড় কেটে এ সকল সাইন, সিগন্যাল দৃশ্যমান করার ব্যবস্থা গ্রহণ করতে হবে;

২০.৭ সমাপ্ত প্রকল্পটির External Audit সম্পন্ন করা হয়নি; এবং

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

মগবাড়ী-বাগমারা-ভুশ্চি-বাংগড্ডা সড়ক উন্নয়ন শীর্ষক প্রকল্পের সমাপ্তি প্রতিবেদন প্রতিবেদন

(সমাপ্তঃ জুন, ২০১৭)

১। প্রকল্পের নাম : **মগবাড়ী-বাগমারা-ভুশ্চি-বাংগড্ডা সড়ক উন্নয়ন**

২। বাস্তবায়নকারী সংস্থা : সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর।

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

৪। প্রকল্প এলাকা : কুমিল্লা জেলার সদর দক্ষিণ ও নাঙ্গালকোট উপজেলা।

৫। প্রকল্পের বাস্তবায়ন সময় ও ব্যয় :

(লক্ষ টাকায়)

প্রাক্কলিত ব্যয় (প্রঃসাঃ)		প্রকৃত ব্যয় (প্রঃ সাঃ)	পরিকল্পিত বাস্তবায়নকাল		প্রকৃত বাস্তবায়নকাল	অতিরিক্ত ব্যয় (মূল প্রাক্কলিত ব্যয়ের %)	অতিরিক্ত সময় (মূল বাস্তবায়নকালের %)
মূল	১ম সংশোধিত		মূল	১ম সংশোধিত			
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮
২০৪১.৫৬ (-)	১৯১৮.৪৬	১৮৯৯.০০ (-)	০১-০১-২০১৫ থেকে ৩১-১২-২০১৬	০১-০১-২০১৫ থেকে ৩০-০৬-২০১৭	০১-০১-২০১৫ থেকে ৩০-০৬-২০১৭	-১৪২.৫৬ (৬.৯৮)	১৬মাস (২৫%)

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

৭। **প্রকল্পের পটভূমি ও উদ্দেশ্য:**

৭.১ **পটভূমি:** মগবাড়ী-বাগমারা ভুশ্চি-বাংগড্ডা জেলা সড়কটি কুমিল্লা-চাঁদপুর আঞ্চলিক মহাসড়কের ১৪তম কিঃমিঃ এ মগবাড়ী হতে শুরু হয়ে চৌদ্দগ্রাম-লাকসাম জেলা সড়কের ১০ম কিঃমিঃ বাংগড্ডা বাজারে সমাপ্ত হয়েছে। সড়কটির মোট দৈর্ঘ্য ১৯.৫০ কিমিঃ এবং পেভমেন্টের প্রস্থ ৩.৭০ মিঃ। কুমিল্লা জেলার সদর দক্ষিণ, লাকসাম, নাঙ্গালকোট ও চৌদ্দগ্রাম উপজেলার জনসাধারণ এই সড়ক ব্যবহার করে কুমিল্লা, ফেনী, চট্টগ্রাম ও ঢাকায় যাতায়াত করে বিধায় সড়কটিতে যানজটের সৃষ্টি হয়। এপ্রেক্ষিতে সড়কের পেভমেন্টের প্রস্থ ৩.৭০ মিঃ হতে বৃদ্ধি করে ৫.৫০ মিঃ এ উন্নীতকরণের লক্ষ্যে প্রকল্পটি গ্রহণ করা হয়।

৭.২ উদ্দেশ্য: প্রকল্পের মূল উদ্দেশ্য হলো- ১৯.৫০ কিঃমিঃ দীর্ঘ মগবাড়ী-বাগমারা ভুশ্চি-বাংগড্ডা সড়ক উন্নয়নের মাধ্যমে কুমিল্লা জেলার বারুরা, সদর দক্ষিণ ও নাঙ্গালকোট উপজেলার সড়ক যোগাযোগ ব্যবস্থার উন্নয়ন।

৮. প্রকল্পের মূল কাজ:

- সড়ক বাঁধে মাটির কাজ-০.৭০৬ লক্ষ ঘন মিটার
- ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট প্রশস্তকরণ-১৮.৮২ কিঃমিঃ
- ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট শক্তিশালীকরণ- ৭.১৬ কিঃমিঃ
- সার্ফেসিং-১৯.৩৭ কিঃমিঃ
- কালভার্ট নির্মাণ-৮ মিটার
- সসার ড্রেন নির্মাণ-১৩৮০ মিটার

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

Items of Work (as per PP)	Unit	Target (as per PP)		Actual Progress	
		Physical (Quantity)	Financial	Physical (Quantity)	Financial
1	2	3	4	5	6
Miscellaneous (Publication & Tendering)	L.S	L.S	1.00		
Widening Road Embankment	Lcum	0.706	120.31	0.706	119.04
Widening (2×0.90m avg.)	Km	18.82	423.55	18.82	423.55
Strengthening (3.70m)	Km	7.16	160.05	7.16	160.05
Surfacing (5.50m)	Km	19.37	861.20	19.37	861.20
Construction of Culvert (7 nos)	M	8	58.53	8	58.53
Retaining wall	M	1795.00	207.02	1795.00	206.61
Saucer Drain	M	1380.00	39.62	1380.00	39.46
U Drain	M	80.00	15.20	80.00	15.20
Sign, Signal Km post	L.S	L.S	15.98	L.S	14.24
Maintenance During Construction	L.S	L.S	15.00	L.S	1.12
Utility shifting	L.S	L.S	1.00	L.S	
Physical Contingency	L.S	L.S		L.S	
Total=			1918.46		1899.00

১০। **প্রকল্প পরিচালক সংক্রান্ত তথ্যাদিঃ**

ক্রমিক নং	প্রকল্প পরিচালকের নাম ও পদবী	দায়িত্বের ধরণ		কর্মকাল
		পূর্ণকালীন	খন্ডকালীন	
১	২	৩	৪	৫
৩.	Engr. Junaid Ahsan Shibib Addl. Chief Engr. Comilla Road Zone, Comilla.	-	হ্যাঁ	২৪/০২/২০১৪ থেকে ৩০/০১/২০১৭
৪.	Engr.Md. Shahabuddin Khan Addl. Chief Engr. Comilla Road Zone, Comilla.	-	হ্যাঁ	৩০/০১/২০১৭ থেকে প্রকল্প সমাপ্ত পর্যন্ত।

১১। **ক্রয় সংক্রান্ত তথ্যাদিঃ**

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

১১.২ পণ্য, কার্য ও সেবা ক্রয়ঃ (পণ্য ও কার্য ২০০.০০ লক্ষ টাকার উপরে এবং সেবা ১০০.০০ লক্ষ টাকার উপরে) প্রকল্পের অনুমোদিত ডিপিপি অনুযায়ী মূল পূর্ত কাজ ৩ টি প্যাকেজের মাধ্যমে সম্পন্ন করার সংস্থান ছিল। পিসিআর এ

উল্লেখিত তথ্যানুযায়ী ৩ টি প্যাকেজের আওতায় পূর্ত কাজ সম্পাদন করা হয়েছে। দরপত্র সংক্রান্ত প্রধান প্রধান তথ্য নিম্নরুপ:

প্যাকেজ/কাজের নাম	-প্রাক্কলিত ব্যয় -চুক্তি মূল্য	-দরপত্র আহবানের তারিখ -চুক্তির তারিখ -কাজ শুরুর তারিখ -কাজ সমাপ্তির তারিখ	মন্তব্য
প্যাকেজ নং-১			
Widening of Road embankment, widening & Strengthening of existing Pavement Surfacing from 1st Km (p) to 10th Km (Ch. 0+000 to 12+300) & Construction of RCC Culvert & Retaining wall.	১০৫৮.৮৭ ১০৫৮.৩৯	২৯/০৪/২০১৫ ২০/০৮/২০১৫ ১৯/০৮/২০১৬ ২৪/০৬/২০১৬	কাজ সমাপ্ত
প্যাকেজ নং-২			
Widening of Road embankment, widening & Strengthening of existing Pavement Surfacing from 11th Km (p) to 19th Km (Ch. 12+300 to 19+365) & Construction of Drain, sign, signal, Km post, Retaining wall.	৬৩৯.৬৫ ৬৩৯.৬৫	২৯/০৪/২০১৫ ২৪/০৮/২০১৫ ২৩/০৬/২০১৬ ২২/০৬/২০১৬	কাজ সমাপ্ত
প্যাকেজ নং-৩			
Earthwork, Construction of Retaining wall, U-drain & Saucer Drain at different & sign, Signal.	২০২.৫৮ ১৯৯.২৪	১৬/০১/২০১৭ ২৭/০২/২০১৭ ২৭/০৬/২০১৭ ০৫/০৬/২০১৭	কাজ সমাপ্ত

১২। **সংশোধিত ডিপিপি বরাদ্দ ও অগ্রগতিঃ**

(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
২০১৫-১৬	১৭০০.০০	১৭০০.০০	-	৮৯.৩৮%	১৭০০.০০	১৭০০.০০	১৭০০.০০		৮৯.৩৮%
২০১৬-১৭	২০২.০০	২০২.০০		10.62%	১৯৯.০০	১৯৯.০০	১৯৯.০০		10.62%
মোট	১৯০২.০০	১৯০২.০০		১০০%	১৮৯৯.০০	১৮৯৯.০০	১৮৯৯.০০		১০০%

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

১৪। **সাধারণ পর্যবেক্ষণ:**

১৪.১ **প্রকল্পের অনুমোদন ও সংশোধনঃ**

(লক্ষ টাকায়)

	মেয়াদকাল	প্রাক্কলিত ব্যয়
মূল	০১/০১/২০১৫ হতে ৩১/১২/২০১৬ পর্যন্ত	২০৪১.৫৬
১ম সংশোধিত অনুমোদিত	০১/০১/২০১৫ হতে ৩০/০৬/২০১৭ পর্যন্ত	১৯১৮.৪৬

১৪.২ **সার্বিক আর্থিক ও বাস্তব অগ্রগতিঃ** প্রকল্পের আওতায় জুন, ২০১৭ পর্যন্ত ক্রমপুঞ্জিত আর্থিক অগ্রগতি হয়েছে ১৮৯৯ .০০ লক্ষ টাকা যা সংশোধিত অনুমোদিত ব্যয় ১৯১৮.৪৬ লক্ষ টাকার ৯৮.৯৮%। উক্ত সময়ে অনুমোদিত সংশোধিত প্রকল্পের ১০০% বাস্তব অগ্রগতি সাধিত হয়েছে (অনুচ্ছেদ-**৬**)।

১৫। **প্রকল্প পরিদর্শনঃ** গত ৩১/১০/২০১৭ তারিখে আইএমইডি'র উপ-পরিচালক জনাব জয়নাল মোল্লা কর্তৃক প্রকল্পটি সরেজমিন পরিদর্শন করা হয়। পরিদর্শনকালে সড়ক বিভাগের কর্মকর্তাগণ উপস্থিত ছিলেন। পরিদর্শন পর্যবেক্ষণ নিম্নরূপঃ

১৫.১ **মাটির কাজ:** অনুমোদিত ডিপিপিতে ১৯.৩৭ কি:মি: সড়ক বাঁধ ৩.৭ মিটার হতে ৫.৫ মিটার প্রশস্ততায় উন্নীতকরণের জন্য ০.৭০৬ লঃঘঃ মিটার মাটির কাজের জন্য ১২০.৩১ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়েছে। পিসিআর অনুযায়ী ০.৭০৬ লঃঘঃ মিটার মাটির কাজের জন্য ১১৯.০৪ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে। পরিদর্শনকালে দেখা যায় , মগবাড়ী হতে বাগমারা ২ কিঃমিঃ মগবাড়ী বাইপাস সড়ক ৩.৭০ মিটার হতে ৫.৫ মিটার এ উন্নীত করা হয়েছে। এছাড়া প্রকল্পের আওতায় উক্ত ২ কিঃমিঃ সহ ১৯.৩৭ কিঃমিঃ সড়ক প্রশস্তকরণ ও উন্নয়ন করা হয়।

১৫.২ **ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট প্রশস্তকরণ ও শক্তিশালীকরণ:** অনুমোদিত ডিপিপি তে ১৮.৮২ কিঃমিঃ সড়ক ৫.৫ মিটারে প্রশস্তকরণের জন্য ৪২৩.৫৫ লক্ষ টাকার সংস্থান ছিল। পিসিআর অনুযায়ী ১৮.৮২ কিঃমিঃ সড়ক ৫.৫ মিটারে প্রশস্তকরণে উক্ত অর্থ ব্যয় করা হয়েছে। এছাড়া অনুমোদিত ডিপিপিতে বিদ্যমান ৭.১৬ কিঃমিঃ সড়ক ৩.৭০ মিটারে শক্তিশালীকরণের জন্য ১৬০.০৫ লক্ষ টাকার সংস্থান ছিল। পিসিআর অনুযায়ী মোট ১৬০.০৫ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ৭.১৬ কি:মি: বিদ্যমান সড়ক শক্তিশালীকরণ করা হয়েছে। পরিদর্শনকালে জানা যায়, ১৯.৩৭ কি:মি: সড়কব্যাপী ৩.৭ মি: হতে ৫.৫ মি: প্রস্থে উন্নীত করা হয়েছে। এবং সড়কে বিভিন্ন অংশে reprofiling করে শক্তিশালীকরণ করা হয়েছে। পরিদর্শনে দেখা যায় , ৫ম কিঃমিঃ এ কয়েকটি রেইন কাট হয়েছে , ৭ম কিঃমিঃ এ সড়কের surface rough/hair crack তৈরী হয়েছে। তবে কোথাও কার্পেটিং উঠে যায়নি।



চিত্র-১: সড়কে সৃষ্ট রেইনকাট

১৫.৩ **সার্ফেসিং:** অনুমোদিত ডিপিপিতে ১৯.৩৭ কি:মি: সড়ক সাফেসিং এর জন্য ৮৬১.২০ লক্ষ টাকা সংস্থান রাখা হয়। পিসিআর অনুযায়ী ১৯.৩৭ কি:মি: সড়ক সার্ফেসিং করা হয় এবং এ কাজে সমুদয় অর্থ ব্যয় করা হয়। পরিদর্শনে দেখা যায়, পুরো সড়কব্যাপী সার্ফেসিং করা হয়েছে। সার্ফেসের অধিকাংশ স্থান অক্ষত রয়েছে। তবে ৫ম কি:মি: ও ৭ম কি:মি: এ কয়েতটি স্থানে সার্ফেস rough হয়ে গেছে এবং কিছু অংশে hair crack হয়েছে।



চিত্র-২: সড়কের সার্ফেসে সৃষ্ট হেয়ার ক্র্যাক

১৫.৪ **কালভার্ট নির্মাণ:** অনুমোদিত ডিপিপিতে ৫৮.৫৩ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ৮ মি: (৭টি) কালভার্ট নির্মাণের জন্য নির্ধারিত। পিসিআর অনুযায়ী ৫৮.৫৩ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ৮মি: কালভার্ট নির্মাণ করা হয়েছে। ১০ম কিঃমিঃ এ ২ মিটারে ১টি কালভার্ট নির্মিত হয়েছে। পরিদর্শনকা উপবিভাগীয় প্রকৌশলী অবহিত করে যে , সড়কের চেইনেজ ০+০৬০ কি:মি:, ১+৬৪৬ কি:মি:, ৯+০৬২ কি:মি:, ১২+৫৫০ কি:মি:, ১৬+৮৮৩ কি:মি: ও ১৯+০০৮ কি:মি: এ ১মিটার দৈর্ঘের ৬টি এবং চেইনেজ ১৪+৪১০কি:মি: এ ২মিটার দৈর্ঘ্যের অর্থাৎ মোট ৮মিটারের ৭টি কালভার্ট নির্মাণ করা হয়েছে। পরিদর্শনে দেখা যায় যে, প্রকল্পের আওতায় বিভিন্ন চেইনেজে কালভার্ট নির্মাণ করা হয়েছে। পরিদর্শনকালে দেখা যা য় কয়েকটি কালভার্টের গাইড পোস্ট হেলে পড়েছে। এছাড়া , কালভার্ট ও সড়কের সংযোগস্থলে কিছুটা সেটল করেছে। ফলে গাড়ী চলাচলে অসুবিধার সৃষ্টি হয়।



চিত্র-৩: কালভার্টের সংযোগসড়কে হেলে পড়া গাইড পোস্ট ও কিছুটা settle করা সংযোগসড়ক



চিত্র-৪: কালভার্টে কিছুটা settle করা সংযোগসড়ক

১৫.৫ **রিটেইনিং ওয়াল:** অনুমোদিত ডিপিপিতে ১৭৯৫ মিটার রিটেইনিং ওয়াল নির্মাণের ২০৭.০২ লক্ষ টাকা ব্যয়ের সংস্থান ছিল। পিসিআর অনুযায়ী ১৭৯৫ মিটার রিটেইনিং ওয়াল নির্মাণের জন্য ২০৬.৬১ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে। কর্মকর্তাগণ অবহিত করেন, ৪র্থ কি:মি: এ সড়কের বাম পার্শ্বে ১৮০ মিটার, ও ডান পার্শ্বে ২৫ মিটার, ৫ম কি:মি: ৬৫ মিটার, ৬ষ্ঠ কি:মি: এ ১৩০ মিটার, ৭ম কি:মি: এ ৮০মিটার, ১২তম কি:মি: এ ৩০ মিটার, ১৩ম কি:মি: এ ৪০মিটার, ১৭তম কি :মি: এ ১৩০সহ মোট ৯৫০ মিটার রিটেইনিং ওয়াল নির্মাণ করা হয়েছে। পরিদর্শনে দেখা যায় , ৫ম কিঃমিঃ, ১০ম কিঃমিঃ সহ বিভিন্ন স্থানে পুকুর/জলাশয় বরাবর রিটেইনিং ওয়াল নির্মাণ করা হয়েছে।




চিত্র-৫-৬: সড়কের পার্শ্বে নির্মিতরিটেইনিং ওয়াল

১৫.৬ **সসার ড্রেন ও ইউ ড্রেন:** অনুমোদিত ডিপিপিতে ১৩৮০.০০ মিটার সসার ড্রেন নির্মাণের জন্য ৩৯.৬২ লক্ষ টাকার সংস্থান ছিল। পি সিআর অনুযায়ী ৩৯.৪৬ মিটার সসার ড্রেন নির্মাণে ১৩৮০.০০ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে। এছাড়া অনুমোদিত ডিপিপিতে ৮০.০০ মিটার ইউ ড্রেন নির্মাণের জন্য ১৫.২০ লক্ষ টাকার সংস্থান ছিল। পিসিআর অনুযায়ী ৮০.০০ মিটার সসার ড্রেন নির্মাণে ১৫.২০ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে। ৮ম কিঃমিঃ এ ভুশ্চি বাজারে সসার ড্রেন নির্মাণ করা হয়েছে। এছাড়া অন্যান্য কয়েকটি বাজারে সসার ড্রেন নির্মাণ করা হয়েছে। সসার ড্রেনসমূহ ময়লায় ভর্তি হয়ে গেছে যা পানি নিষ্কাশনকে বাধা গ্রস্ত করছে। বাজার কমিটিকে উক্ত ড্রেনের ময়লা পরিস্কার রাখার কাজে সম্পৃক্ত করা যেতে পারে।




চিত্র-৭: বাজার অংশে নির্মিত ড্রেন

চিত্র-৮: আবর্জনাপূর্ণ ড্রেন

১৫.৭ **সাইন, সিগন্যাল ও কিঃমিঃ পোষ্ট স্থাপন :** ডিপিপিতে ১৫.৯৮ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ট্রাফিক সাইন , সিগন্যাল ও কিঃমিঃ পোষ্ট নির্মাণের জন্য নির্ধারিত ছিল। পিসিআর অনুযায়ী উক্ত কাজের জন্য ১৪.২৪ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে। সড়কের বিভিন্ন বাঁক, স্কুল, মসজিদ, বাজার প্রভৃতি স্থানে সাইন , সিগন্যাল স্থাপন করা হয়েছে। এছাড়া সড়কের কিঃমিঃ পোষ্ট স্থাপন করা হয়েছে। তবে কিঃমিঃ পোষ্ট ও সাইন সিগন্যালসমূহ অনেক স্থানে গাছ গাছালীতে ঢেকে গেছে। ফলে গাড়ী চালকদের নিকট তা দৃষ্টিগোছর হয় না।



চিত্র-৯: ঝোপ-ঝাড়ে ঢেকে যাওয়া কি:মি: পোস্ট



চিত্র-১০: সড়কে স্থাপিত সাইন পোষ্ট

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

পরিকল্পিত	উদ্দেশ্য অর্জন
প্রকল্পের মূল উদ্দেশ্য হলো- ১৯.৫০ কিঃমিঃ দীর্ঘ মগবাড়ী-বাগমারা ভুশ্চি-বাংগড্ডা সড়ক উন্নয়নের মাধ্যমে কুমিল্লা জেলার বারুরা, সদর দক্ষিণ ও নাঙ্গালকোট উপজেলার সড়ক যোগাযোগ ব্যবস্থার উন্নয়ন।	১৯.৫০ কিঃমিঃ দীর্ঘ মগবাড়ী-বাগমারা ভুশ্চি-বাংগড্ডা সড়ক উন্নয়নের মাধ্যমে কুমিল্লা জেলার বারুরা, সদর দক্ষিণ ও নাঙ্গালকোট উপজেলার সড়ক যোগাযোগ ব্যবস্থার উন্নয়ন সাধিত হয়েছে।

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

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

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

১৯। **<u>পর্যবেক্ষণ:</u>**

১৯.১ ২ বছরে বাস্তবায়নের জন্য অনুমোদিত প্রকল্পটি সমাপ্ত করতে ২ বছর ৬ মাস সময় প্রয়োজন হয়েছে। অর্থাৎ প্রকল্প বাস্তবায়নের জন্য নির্ধারিত সময়ের তুলনায় ০৬ (ছয়) মাস অতিরিক্ত সময় প্রয়োজন হয়েছে;

১৯.২ সড়কের প্রায় সকল স্থানে কার্পেটিংসহ পেভমেন্ট ভাল আছে। দু'একটি স্থানে রেইন কাট হয়েছে;

১৯.৩ সার্ফেসের অধিকাংশ স্থান অক্ষত রয়েছে। তবে ৫ম কি:মি: ও ৭ম কি:মি: এ কয়েতটি স্থানে সার্ফেস rough হয়ে গেছে এবং কিছু অংশে hair crack হয়েছে।

১৯.৪ প্রকল্পে আওতায় নির্মিত কয়েকটি কালভার্টের গাইড পোস্ট হেলে পড়েছে;

১৯.৫ কয়েকটি কালভার্টের সংযোগ সড়ক কিছুটা settle করেছে। ফলে গাড়ী চলাচলে অসুবিধার সৃষ্টি হয়;

১৯.৬ বাজারে নির্মিত সসার ড্রেনসমূহ অনেক স্থানে ময়লায় ভর্তি হয়ে গেছে যা পানি নিষ্কাশনকে বাধা গ্রস্ত করছে। বাজার কমিটিকে উক্ত ড্রেনের ময়লা পরিস্কার রাখার কাজে সম্পৃক্ত করা প্রয়োজন;

১৯.৭ ৫.৫ মিটার প্রস্থ সড়কের দুই পাশে ১.০০ মিটার করে সফট শোল্ডার থাকার কথা থাকলেও সড়কের কিছু অংশে তা পাওয়া যায়নি;

১৯.৮ সড়কে সাইন, সিগন্যাল স্থাপন করা হলেও বেশ কিছু সাইন সিগন্যাল গাছপালায় আবৃত হয়ে গেছে। এতে যাতায়াতকারী যানবাহন চলাচলে অসুবিধার সৃষ্টি হয় ও দুর্ঘটনার আশংকা থাকে; এবং

১৯.৯ সমাপ্ত প্রকল্পটির External Audit সম্পন্ন করা হয়নি।

২০। **মতামত/সুপারিশঃ**

২০.১ সড়কের দু'একটি স্থানে সৃষ্ট রেইন কাট দ্রুত মেরামত করতে হবে;

২০.২ সার্ফেসের যে সকল স্থান বিশষেত ৫ম কি :মি: ও ৭ম কি :মি: এ rough হয়ে যাওয়া সার্ফেস এবং hair crack হওয়া অংশের সার্ফেস দ্রুত সংস্কার করতে হবে;

২০.৩ কয়েকটি কালভার্টের সংযোগসড়কে হেলে পড়া গাইড পোস্ট পুনরায় যথাযথভাবে স্থাপন করতে হবে;

২০.৪ যে সকল কালভার্টের সংযোগ সড়ক settle করেছে তার বিটুমিনাস কারেকশন বা প্রোফাইল কারেকশনের মাধ্যমে যান চলাচল নির্বিঘ্ন করতে হবে;

২০.৫ বাজারে নির্মিত সসার ড্রেনসমূহ অনেক স্থানে ময়লায় ভর্তি হয়ে গেছে যা পানি নিষ্কাশনকে বাধা গ্রস্ত করছে। বাজার কমিটিকে উক্ত ড্রেনের ময়লা পরিস্কার রাখার কাজে সম্পৃক্ত করার ব্যবস্থা গ্রহণ করতে হবে;

২০.৬ সড়কের উভয় পাশে ১.০০ মিটার করে সফট শোল্ডার নির্মাণের ব্যবস্থা গ্রহণ করতে হবে;

২০.৭ সড়কে স্থাপিত কিছু সাইন, সিগন্যাল ঝোপ-ঝাড়ে আবৃত হয়ে গেছে। এতে যাতায়াতকারী যানবাহন চলাচলে অসুবিধার সৃষ্টি হয় ও দুর্ঘটনার আশংকা থাকে। ঝোপ-ঝাড় কেটে এ সকল সাইন, সিগন্যাল দৃশ্যমান করার ব্যবস্থা গ্রহণ করতে হবে;

২০.৮ সমাপ্ত প্রকল্পটির External Audit সম্পন্ন করা হয়নি; এবং

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

গোয়ালন্দফরিদপুরতারাইলসড়ক উন্নয়নশীর্ষকপ্রকল্পের সমাপ্ত মূল্যায়ন প্রতিবেদন

(সমাপ্তঃ জুন, ২০১৭)

০১। প্রকল্পের নাম : গোয়ালন্দফরিদপুরতারাইলসড়ক উন্নয়নপ্রকল্প

০২। বাস্তবায়নকারী সংস্থা : সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর

০৩। প্রশাসনিক মন্ত্রণালয় : সড়ক পরিবহন ও সেতু মন্ত্রণালয়।

৪। প্রকল্প এলাকা : ফরিদপুর জেলার ফরিদপুর সদর, নগরকান্দা, সদরপুর ও ভাংগা উপজেলা।

৫। প্রকল্পের বাস্তবায়ন সময় ও ব্যয় :

(লক্ষ টাকায়)

প্রাক্কলিত ব্যয় (প্রঃ সাঃ)		প্রকৃত ব্যয় (প্রঃ সাঃ)	পরিকল্পিত বাস্তবায়নকাল		প্রকৃত বাস্তবায়ন কাল	অতিক্রান্ত ব্যয় (মূল প্রাক্কলিত ব্যয়ের %)	অতিক্রান্ত সময় (মূল বাস্তবায়নকালের (%)
মূল	সর্বশেষ সংশোধিত		মূল	সর্বশেষ সংশোধিত			
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮
৭৬৭৬.৩৩	৭৮৯৫.৬৬	৭২৩০.০০	জুলাই ২০১০ হতে জুন ২০১২	জুলাই ২০১০ হতে জুন ২০১৭	জুলাই ২০১০ হতে জুন ২০১৭	-৫.৮১%	+২৫০%

৬। **প্রকল্পের পটভূমি ও উদ্দেশ্য:**

৬.১ পটভূমি: গোয়ালন্দ-ফরিদপুর-তারাইল (N 7108) সড়কটি একটি গুরুত্বপূর্ণ জেলা সড়ক। সড়কটি দৌলতদিয়া-ফরিদপুর-মাগুরা-ঝিনাইদহ-যশোর-খুলনা-মংলা (দিগরাজ) জাতীয় মহাসড়কের (N 7) ৮ম কিঃমিঃ এ অবস্থিত গোয়ালন্দ পৌরসভা থেকে শুরু হয়ে গোয়ালন্দ, ফরিদপুর সদর, চরভদ্রাসন, সদরপুর ও ভাঙ্গা এ পাঁচটি উপজেলার মধ্যে সংযোগ স্থাপন করে ঢাকা-মাওয়া-ভাঙ্গা-গোপালগঞ্জ-খুলনা মহাসড়কের (N 8) ৫০তম কি:মি: এর তারাইল নামক স্থানে শেষ হয়েছে। সড়কটির মোট দৈর্ঘ্য ৬১ কিঃমিঃ। এছাড়া, সড়কটি দৌলতদিয়া ফেরীঘাট ও চরজানাজাত/কাওড়াকান্দি ফেরীঘাটকে সরাসরি সংযোগ স্থাপন করেছে। ফলে ঝড়, বন্যা, কুয়াশা, দূর্ঘটনা ইত্যাদি কারণে ফেরীঘাট বন্ধ থাকলে যানবাহনসমূহ সহজে বিকল্প পথ হিসেবে এ সড়কটি ব্যবহার করে রাজধানী ঢাকাসহ দেশের দক্ষিণ ও দক্ষিণ পশ্চিমাঞ্চল এর মধ্যে যোগাযোগ ব্যবস্থা অক্ষুন্ন রাখতে পারবে। বিবেচ্য সড়কটি মূলত: (N 804) সড়কের বিকল্প সড়ক হিসেবে ব্যবহৃত হয়। সড়কটি পদ্মা নদীর পাড়ে বন্যা নিয়ন্ত্রণ বাঁধের উপর নির্মিত। সড়কটি উন্নয়ন করা হলে বাঁধটির স্থায়ীত্বও বহুগুণে বৃদ্ধি পাবে এবং বন্যাজণিত ক্ষয়ক্ষতি হতে বিশাল জনবসতি ও কৃষি ভূমি রক্ষা পাবে। এছাড়া, সড়কটির মাধ্যমে রাজবাড়ী জেলার পূর্বাঞ্চলের সাথে মাদারীপুর জেলার সরাসরি সড়ক যোগযোগ স্থাপিত হবে।

এ লক্ষ্যে ৭৬.৭৬৩৩ কোটি টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে সম্পূর্ণ জিওবি অর্থায়নে জুলাই ২০১০ হতে জুন ২০১২ পর্যন্ত বাস্তবায়ন মেয়াদে সড়ক উন্নয়নের জন্য প্রকল্পটি ১৭/০৮/২০১০ তারিখে একনেক কর্তৃক অনুমোদিত হয়। পরবর্তীতে জমির মূল্য বৃদ্ধি পাওয়ায় ৭৮.৯৫৬৬ কোটি টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে গত ২৩/০৪/২০১৪ তারিখে প্রকল্পটির বিশেষ সংশোধন অনুমোদিত হয়। এরপর মোট প্রাক্কলিত ব্যয় অপরিবর্তিত রেখে ০৩/০৫/২০১৭ তারিখে প্রকল্পটির আন্ত:খাত সমন্বয় মন্ত্রণালয় কর্তৃক অনুমোদিত হয়। প্রকল্পটির ব্যয় বৃদ্ধি ব্যতিরেকে ১ম বার মেয়াদ ০১ (এক) বছর বৃদ্ধি করে জুন, ২০১৩ পর্যন্ত, ২য় বার মেয়াদ ০১ (এক) বছর বৃদ্ধি করে জুন, ২০১৪ পর্যন্ত এবং ৩য় বার মেয়াদ ০৩ (তিন) বছর বৃদ্ধি করে জুন, ২০১৭ পর্যন্ত নির্ধারণ করা হয়।

৬.২ উদ্দেশ্য: প্রকল্পের মূল উদ্দেশ্য হলো রাজবাড়ী এবং ফরিদপুর জেলার পূর্বাঞ্চলের মধ্যে সংযোগ স্থাপনসহ দৌলতদিয়া ও চরজানাজাত ফেরী ঘাটের যোগাযোগ স্থাপন এবং প্রকল্প এলাকার আর্থ-সামাজিক অবস্থার উন্নয়ন।

৭। প্রকল্পের মূল কাজ:

- ১ হেক্টর ভূমি অধিগ্রহণ;
- ১০.৭০ ল:ঘ:মি: মাটির কাজ,
- ২.১০ কি:মি: নতুন ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট নির্মাণ;
- ৬.৩০ কি:মি: সড়ক পুন:নির্মাণ ও প্রশস্তকরণ;
- ৪৪.৭০ কি:মি: বিদ্যমান ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট মজবুতীকরণ ও প্রশস্তকরণ;
- ৩৪ মি: (৩টি) বক্স কালভার্ট নির্মাণ;
- রক্ষাপ্রদ কাজে ১৭৬০ মি: প্যালাসাইডিং, ২০০ মি: রিটেইনিং ওয়াল, ৩০০ মি: গাইড ওয়াল, ১৫৯০ ব:মি: সিসি ব্লকসহ জিও টেক্সটাইল, ১০০০০০ ব:মি: Vetibar Plantation;
- ৩০০টি গাইড পোষ্ট, সাইন, সিগনাল, কি:মি: পোষ্টসহ অন্যান্য আনুষাঙ্গিক কাজ।

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

(লক্ষ টাকায়)

Sl.no	Items of Work (as per latest DPP)	Unit	Target (as per DPP)		Actual Progress	
			Physical (Quantity)	Financial	Physical (Quantity)	Financial
	1	2	3	4	5	6
	(A) Revenue Components					
01.	Stationery		LS	1.00		
02.	Publications & Tendering		LS	2.50		
03.	Laboratory Testing		LS	7.42		5.00
	Sub-Total:A			**10.92**		**5.00**
	(B) Capital:					
04	Land Acquisition	Hectre	1.00	269.32	0.738	228.29
05	Clearing & Grubbing	LSqm	1.012	18.14	1.01	16.32
06	Earth work	Lm3	10.70	1132.34	5.75	644.81
07	Flexible Pavement:					
	a) New Construction	km	2.10	194.67	2.10	193.50
	b) Re-Construction	Km	6.30	504.56	6.30	504.56
	c) Strengthening & Widening	Km	44.70	5045.75	44.70	5009.00
08	Box (Culvert (3 Nos)	m	34.00	233.58	34.00	233.58
09	Protective Work:					
	a) Palisiding	m	1760.00	115.80	1760.00	114.30

Sl.no	Items of Work (as per latest DPP)	Unit	Target (as per DPP)		Actual Progress	
			Physical (Quantity)	Financial	Physical (Quantity)	Financial
	b) Retaining wall	m	200.00	137.04	200.00	137.04
	c) Guide wall	m	300.00	61.96	300.00	61.95
	d) CC Block with Geo-textile (Slope Protection)	Sqm	1590.00	41.45	1590.00	41.45
	e) Vetivar Plantaion	Sqm	100000	37.00	70400.00	24.69
	f) Concrete Guide post	No	300	5.00	300.00	4.50
10	Sign with sign post (2 Leg)	No	6	1.68	6	1.68
11	Traffic signs	No	20	1.24	2	1.24
12	Sign post (l Leg)	No	20	0.61	20	0.61
13	Concrete Kilometer post	No	56	4.55	56	5.50
14	Painting (Bridge & Culvert)	Sq.m.	3000.00	4.86	28.69	4.53
15	Reflecting Road Stud	No	630	5.65		
16	Utility shifting	No	20	20.00		
17.	Bridge Rehabilitation & Maintenance work	m	30.00	49.55	-	1.45
	Sub-Total (B):			**7884.74**		**7225.00**
	Total (A+B):			**7895.66**		**7230.00**
C. Physical Contingency						
D. Price Contingency						
	Grand Total (A+B+C+D):			**7895.66**		**7230.00**

৯। প্রকল্প পরিচালক সংক্রান্ত তথ্যাদিঃ

ক্রমিক নং	প্রকল্প পরিচালকের নাম ও পদবী	দায়িত্বের ধরণ		কর্মকাল	
		পূর্ণকালীন	খন্ডকালীন	যোগদান	বদলী
১	২	৩	৪	৫	৬
১.	জনাব মোঃ সোহরাব উদ্দিন মিয়া অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী, সওজ, সড়ক জোন, গোপালগঞ্জ।	হ্যাঁ	-	০৭/০৩/২০১১	২৬/০৯/২০১১

ক্রমিক নং	প্রকল্প পরিচালকের নাম ও পদবী	দায়িত্বের ধরণ		কর্মকাল	
		পূর্ণকালীন	খন্ডকালীন	যোগদান	বদলী
১	২	৩	৪	৫	৬
২.	জনাব মোঃ আব্দুস সালাম (অঃদাঃ) অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী, সওজ, সড়ক জোন, গোপালগঞ্জ।	হ্যাঁ	-	২৬/০৯/২০১১	০৮/০২/২০১২
৩.	জনাব মোঃ আব্দুল কাসেম ভূঁঞা অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী, সওজ, সড়ক জোন, গোপালগঞ্জ।	হ্যাঁ	-	০৮/০২/২০১২	২৯/০/২০১৫
৪.	জনাব কাজী মোহাম্মদ আলী অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী, সওজ, সড়ক জোন, গোপালগঞ্জ।	হ্যাঁ	-	২৯/০৭/২০১৫	০৬/০১/২০১৬
৫.	জনাব বিপুল চন্দ্র সাহা অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী, সওজ, সড়ক জোন, গোপালগঞ্জ।	হ্যাঁ	-	০৬/০১/২০১৬	০৭/০২/২০১৬
৬.	জনাব মোঃ হাবিবুর রহমান চৌধুরী অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী, সওজ, সড়ক জোন, গোপালগঞ্জ।	হ্যাঁ	-	০৭/০২/২০১৬	২৮/১২/২০১৬
৭.	জনাব খায়রুল ইসলাম খান অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী, সওজ, সড়ক জোন, গোপালগঞ্জ।	হ্যাঁ	-	০৩/০১/২০১৭	৩০/০৬/২০১৭

১০। ক্রয় সংক্রান্ত তথ্যাদিঃ

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

Name of Transport	Number as per 1st RDPP	Procured with date	Transferred to Transport Pool with date	Transferred to O & M with date	Condemned/Damaged with date	Remarks
1	2	3	4	5	6	7
-	-	-	-	-	-	এই প্রকল্পে কোন গাড়ী ক্রয় করা হয়নি।

১০.২ পণ্য, কার্য ও সেবা ক্রয়ঃ প্রকল্পের আওতায় সরবরাহ ও সেবার জন্য ১০.৯২ লক্ষ টাকার সংস্থান ছিল এবং পিসিআর অনুযায়ী এ ক্ষেত্রে ৫.০০ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে। এছাড়া ১ হেক্টর ভূমি অধিগ্রহণের জন্য ২৬৯.৩২ লক্ষ টাকার সংস্থান ছিল এবং এক্ষেত্রে ০.৭৩ হেক্টর জমি অধিগ্রহণের জন্য ২২৮.২৯ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে। প্রকল্পের অনুমোদিত ডিপিপি অনুযায়ী মূল পূর্ত কাজ ৫টি প্যাকেজের মাধ্যমে সম্পন্ন করার সংস্থান ছিল। পিসিআর এ উল্লেখিত তথ্যানুযায়ী ৫ টি প্যাকেজের আওতায় পূর্ত কাজ সম্পাদন করা হয়েছে যার প্রধান প্রধান তথ্য নিম্নরূপ:

(লক্ষ টাকায়)

নং	প্যাকেজ/কাজের নাম	-প্রাক্কলিত ব্যয় -চুক্তি মূল্য	-দরপত্র আহবানের তারিখ -চুক্তির তারিখ -চুক্তি অনুযায়ী কাজ সমাপ্তির তারিখ -প্রকৃত সমাপ্তির তারিখ	মন্তব্য
১	২২	৩	৪	৫
09/GZ/ 2010-20911	Earth work, New Construction, Reconstruction, Strengthening & Widening of Pavement (including Surfacing), Construction of BC, Retaining Wall, RCC palisading, CC block with Geotextile, Guide wall, Vetibar: plantation, Sign Signal, Km post, Thermoplastic Road Marking, Painting (Br/BC), Reflecting Road Stud, Br/BC rehabilitation, Guide Post. Ch. 1st-30th km (in different lots as required)	১৬.২৯ ১৬.২৯	১৯/১০/২০১০ ২৪/১১/২০১০ ০৫/১১/২০১২ ২০/১১/২০১৩	সমাপ্ত
eGP-26/GZ/ 2013-20140	Widening, Strengthening of flexible pavement, Earth work & Protective works of Goalando-Faridpur-Tarail Road (Z 7108) at 30th k.m (P) to 35 k.m (P) and 40th k.m (P) under Faridpur Road Division during the year 2013-2014.	৭.৮৯ ৭.৬৯	১৬/০৩/২০১৪ ০৬/০৫/২০১৪ ২৫/১১/২০১৫ ৩১/১১/২০১৪	সমাপ্ত
eGP-11/GZ/ 2014-2015	Improvement of Goalando-Faridpur-Tarail (Z 7108) project from 35th k.m. (P) to 39th k.m & 12th k.m.(P) to 61th k.m. providing widening, Strengthening of flexible pavement including Earth work, Protective works & Re-construction of 1×6.0) 6.00m Box culvert at 50th k.m. under Road Division Faridpur during the year 2014-2015.	২৪.৯৯ ২৪.৯৯	০২/১০/২০১৪ ১৮/১১/২০১৪ ০৭/০৭/২০১৬ ২৪/০৪/২০১৬	সমাপ্ত
GP/FRC/2015-201G	Improvement of Goalando Faridpur-Tarail (Z 7108) Road from 7th km to 14th (P) km. 20th (p) km to 21th km & 29th (p) km to 30th (P) km including side widening & Strengthening of Flexible pavement, Earth work, Protective work, anciltary works & construction of at 36th k.m. (P) 2×5 oomX6.00m box culvert under Faridpur Road Division during the year 2015-2016.	১১.৯২ ১১.৯২	১৩/১২/২০১৫ ২৮/১২/২০১৫ ২৫/০৯/২০১৬ ২৫/০৯/২০১৬	সমাপ্ত

নং	প্যাকেজ/কাজের নাম	-প্রাক্কলিত ব্যয় -চুক্তি মূল্য	-দরপত্র আহবানের তারিখ -চুক্তির তারিখ -চুক্তি অনুযায়ী কাজ সমাপ্তির তারিখ -প্রকৃত সমাপ্তির তারিখ	মন্তব্য
WP-05	Improvement of Goalando-Raridpur-Tarail (Z 7108) project from 59th km to 61st km providing widening, strengthening of flexible pavement including Earth work. (47th km to 61st km) Protective works, Retaining wall Guide wall at different km under Road Division. Faridpur during the year 2014-2015	১২.৬০ ৮.৮৬	৩১/১১/২০১৬ ২৯/১২/২০১৬ ২৮/০৬/২০১৭ ২১/০৬/২০১৭	সমাপ্ত

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

(লক্ষ টাকায়)

অর্থ বছর	মূল ডিপিপি অনুযায়ী লক্ষ্যমাত্রা	সর্বশেষ সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী লক্ষ্যমাত্রা	আরএডিপি বরাদ্দ	অবমুক্ত	ব্যয়
২০১০-২০১১১	৩৩২৪.০৯	১২০.০০	১২০.০০	১২০.০০	১২০.০০
২০১১-২০১২	৪৩৫২.২৫	৪০০.০০	৪০০.০০	৪০০.০০	৪০০.০০
২০১২-২০১৩	-	৭০০.০০	৭০০.০০	৭০০.০০	৭০০.০০
২০১৩-২০১৪	-	৭৫০.০০	৭৫০.০০	৭৫০.০০	৭৫০.০০
২০১৪-২০১৫	-	২০০০.০০	২০০০.০০	২০০০.০০	২০০০.০০
২০১৫-২০১৬	-	১৬০০.০০	১৬০০.০০	১৬০০.০০	১৬০০.০০
২০১৬-২০১৭	-	২৩২৫.৬৬	১৬৬০.০০	১৬৬০.০০	১৬৬০.০০
সর্বমোটঃ	**৭৬৭৬.৩৩**	**৭৮৯৫.৬৬**	**৭২৩০.০০**	**৭২৩০.০০**	**৭২৩০.০০**

১২। **প্রকল্প পরিদর্শনঃ** গত ০৬/০৭/২০১৮ তারিখে আইএমইডি'র সহকারী পরিচালক জনাব মুহাম্মদ মিজানুর রহমান মিয়া কর্তৃক প্রকল্পটি সরেজমিন পরিদর্শন করা হয়। পরিদর্শনকালে সড়ক বিভাগের কর্মকর্তাগণ উপস্থিত ছিলেন। সরেজমিন পরিদর্শন ও প্রাপ্ত পিসিআর এর আলোকে পর্যবেক্ষণ নিম্নরূপঃ

১২.১ **ভূমি অধিগ্রহণ:** অনুমোদিত আরডিপিপিতে ১ হেক্টর ভূমি অধিগ্রহণের জন্য ২৬৯.৩২ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। পিসিআর অনুযায়ী ০.৭৩৮ হেক্টর ভূমি অধিগ্রহণের জন্য ২২৮.২৯ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে। পরিদর্শনকালে কর্মকর্তাগণ অবহিত করেন মূলত সড়ক প্রশস্তকরণের জন্য ভূমি অধিগ্রহণের প্রয়োজন হয়েছে এবং জেলা প্রশাসকের কার্যালয়ের ব্যয় প্রাক্কলন অনুযায়ী ভূমি অধিগ্রহণের অর্থ ব্যয় করা হয়েছে।

১২.২ **মাটির কাজ:** অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপি অনু যায়ী ৭.১০৪ লঃঘঃ মিটার মাটির কাজের জন্য ১১৩২.৩৪ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। পিসিআর অনুযায়ী ৫.৭৫ লঃঘঃ মিটার মাটির কাজের জন্য ৬৪৪.৮১লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে। পরিদর্শনকালে জানা যায় , সড়ক প্রশস্তকরণ ও নতুন পেভমেন্ট নির্মাণের জন্য মাটির কাজ করা হয়েছে। অনুমোদিত সং শোধিত ডিপিপি 'র সংস্থানের তুলনায় মাঠ পর্যায়ের প্রয়োজনীয়তার নিরিখে মাটির পরিমাণ কম লেগেছে।

১২.৩ **ফ্লেক্সিবল নতুন পেভমেন্ট নির্মাণ:** সংশোধিত ডিপিপিতে ২.১ কিলোমিটার নতুন পেভমেন্ট নির্মাণের নিমিত্ত ১৯৪.৬৭ লক্ষ টাকা, ৬.৩০ কি:মি: পেভমেন্ট পুন :নির্মাণের জন্য ৫০৪.৫৬ লক্ষ টাকা, ৪৪.৩৬ কি:মি: সড়ক প্রশস্তকরণসহ শক্তিশালীকরণের জন্য ৫০৪৫.৭৫ লক্ষ টাকা সংস্থান রাখা হয়। পিসিআর এর প্রাপ্ত তথ্য অনুযায়ী নতুন পেভমেন্ট নির্মাণের জন্য ১৯৩.৫০ লক্ষ টাকা, পেভমেন্ট পুন:নির্মাণের জন্য ৫০৪.৫৬ লক্ষ টাকা, প্রশস্তকরণসহ শক্তিশালীকরণের জন্য ৫০০৯.০০ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে। পরিদর্শনকালে দেখা যায় , সড়কের অনেক স্থানে রেইনকাট সৃষ্টি হয়ে সড়ক বাঁধ/সফট শোল্ডারসহ পেভমেন্ট ভেঙ্গে গেছে। এ প্রেক্ষিতে নির্বাহী প্রকৌশলী জানান যে , সড়কটি মূলত: পদ্মা নদীর বেড়ী বাঁধ এবং এ অঞ্চলে বেলে ও নরম মাটি হওয়ায় বৃষ্টির পানিতে উক্ত রেইনকাটসমূহ সৃষ্টি হয়েছে। এগুলোর দ্রুতই মেরামত হবে বলে তিনি জানান। এছাড়া বাজার অংশে /গ্রোথ সেন্টার-এ পেভমেন্ট ক্ষতিগ্রস্থ হয়েছে দেখা যায়। অধিকন্তু অনেকস্থানে পেভমেন্টে edge ভাঙ্গাসহ ক্রাক/পটহোল সৃষ্টি হয়েছে। ডিফেক্ট লায়াবিলিটি অতিক্রান্ত হওয়ায় ক্ষতিগ্রস্থ সড়ক রুটিন মেন্টেইনেন্স এর আওতায় অনতিবিলম্বে মেরামত করা প্রয়োজন।

১২.৪ **বক্স কালভার্ট নির্মাণ:** অনুমোদিত আরডিপিপির সংস্থান অনুযায়ী ৩টি বক্স কালভার্ট (মোট ৩৪.০০ মি:) ৩টি বক্স কালভার্টের জন্য ২৩৩.৫৮ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। পরিদর্শনে দেখা যায় স ড়কটির ৩৬তম, ৩৮তম ও ৫০তম কি:মি:-এ যথাক্রমে: ২ ভেন্টের ১০ মি: দৈর্ঘ্যের ১ টি, ৩ ভেন্টের ১৮ কি:মি: দৈর্ঘ্যের ১ টি ও ১ ভেন্টের ৬ কি:মি: দৈর্ঘের ১টি মোট ৩ টি বক্স কালভার্ট নির্মাণ করা হয়েছে। ১ ভেন্টের কালভার্টের কাজে মাটির এপ্রোচ ভেঙ্গে নষ্ট হয়ে গেছে, এছাড়া ৩৮তম কি :মি:-এ নির্মিত কালভার্টের গাইড পোষ্ট হেলে পড়ে রয়েছে। কালভার্টসমূহের এপ্রোচের পেভমেন্ট কালভার্টের উপরিভাগ পেভমেন্ট হতে অনেকটাই দেবে গেছে। এছাড়া , এপ্রোচ সড়কে ডিপ্রেশন ও আন্ডুলেশন পরিলক্ষিত হয়েছে।

১২.৫ **রক্ষাপ্রদ কাজ:** অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী ১৭৬০ মি: প্যালাসাইডিং এর জন্য ১১৫.৮০ লক্ষ টাকা, ২০০ মি: রিটেইনিং এর জন্য ১৩৭.০৪ লক্ষ টাকা, ৩০০ মি: গাইড ওয়ালের জন্য ৬১.৯৬ লক্ষ টাকা ১৫৯০.০০ ব:মি: জিও টেক্সটাইলসহ সিসি ব্লকের মাধ্যমে স্লোপ প্রোটেকশনের জন্য ৪১.৪৫ লক্ষ টাকা সংস্থান রাখা হয়। পিসিআর -এর তথ্য অনুযায়ী প্যালাসাইডিং এর জন্য ডিপিপির চেয়ে ১.৫ লক্ষ টাকা কম খরচ করা হয়েছে। অবশিষ্ট অঙ্গে ডিপিপিতে নির্ধারিত পরিমানে ও প্রাক্কলন অনুযায়ী অর্থ ব্যয় করা হয়েছে। পরিদর্শনে দেখা যায় , সড়কের পাশে পুকুর/জলাশয় অংশে রিটেইনিং ওয়াল/গাইড ওয়ালের কাজ করা হয়েছে। এছাড়া কিছু কিছু জায়গায় সড়ক বাঁধে জিও টেক্সটাইলসহ সিসি ব্লকের কাজ করা হয়েছে।

১২.৬ **সাইন সিগন্যাল, কিঃমিঃ পোষ্ট:** অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপি ও পিসিআর অনুযায়ী ৪.৫০ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ৫৬টি কনক্রিট কি:মি: পোষ্ট, ৪.৫০ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ৩০০টি কনক্রিট গাইড পোষ্ট নির্মাণ করা হয়েছে। এছাড়া ২০টি ট্রাফিক সাইন, ২০টি সাইন পোষ্ট (১ লেগ), ৬টি সাইন পোষ্টসহ সাইন (২ লেগ) স্থাপন করা হয়েছে।

১২.৭ **ইউটিলিটি স্থানান্তর:** অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপিতে ইউটিলিটি স্থানান্তরের জন্য ২০.০০ লক্ষ টাকার সংস্থান থাকলেও তা ব্যয় করা হয়নি।

১২.৮ **অন্যান্য:** ৩০ মি: ব্রীজ পুনর্বাসন ও রক্ষণাবেক্ষণের জন্য ৪৯.৫৫ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হলেও এ ক্ষেত্রে ব্যয় করা হয়েছে ১.৪৫ লক্ষ টাকা।

১৩। **প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জনঃ**

পরিকল্পিত উদ্দেশ্য	উদ্দেশ্য অর্জন
(ক) রাজবাড়ী ও ফরিদপুর জেলার পুর্বাঞ্চলের মধ্যে আন্ত: ও বহি: সড়ক যোগাযোগ স্থাপনের নিমিত্তে পদ্মা নদীর বাঁধের উপর সড়ক নির্মাণ করা।	(ক) রাজবাড়ী ও ফরিদপুর জেলার পুর্বাঞ্চলের মধ্যে আন্ত: ও বহি: সড়ক যোগাযোগ স্থাপনের নিমিত্তে পদ্মা নদীর বাঁধের উপর প্রস্তাবিত সড়কটি নির্মাণ করা হয়েছে।

পরিকল্পিত উদ্দেশ্য	উদ্দেশ্য অর্জন
(খ) দৌলতদিয়া ও চরজানাজাত ফেরিঘাটের মধ্যে সরাসরি সড়ক যোগাযোগ এবং ফরিদপুর ভাঙ্গা সড়কের বিকল্প রাস্তা হিসেবে ব্যবহার করা।	(খ) দৌলতদিয়া ও চরজানাজাত ফেরিঘাটের মধ্যে সরাসরি সড়ক যোগাযোগ এবং ফরিদপুর ভাঙ্গা সড়কের বিকল্প রাস্তা হিসেবে ব্যবহার করা হচ্ছে।
(গ) প্রকল্প সংশ্লিষ্ট অঞ্চলের জনসাধাণের আর্থ-সামাজিক অবস্থার উন্নয়ন।	(গ) প্রকল্প সংশ্লিষ্ট অঞ্চলের জনসাধাণের আর্থ-সামাজিক অবস্থার উন্নয়ন সাধিত হয়েছে।
(ঘ) ভূমি ও সম্পদ রক্ষার নিমিত্তে সড়ক নির্মাণের মাধ্যমে নদীর বাঁধের স্থায়িত্ব বৃদ্ধি করা।	(ঘ) ভূমি ও সম্পদ রক্ষার নিমিত্তে সড়ক নির্মাণের মাধ্যমে নদীর বাঁধের স্থায়িত্ব বৃদ্ধি করার ব্যবস্থা গ্রহণ করা হয়েছে।

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

১৫। **External Audit:** মন্ত্রণালয় হতে প্রেরিত পিসিআর পর্যালোচনায় দেখা যায় প্রকল্পটির External ও Audit সম্পন্ন করা হয়েছে। ২০১৬-১৭ অর্থ বছরের অডিট বাকি রয়েছে।

১৬। **বিশেষ পর্যবেক্ষণ:**

১৬.১ প্রকল্পের অধীন সম্পাদিত কাজ পরিদর্শনকালে দেখা যায় সড়কের অনেক স্থানে বড় বড় রেইনকাট সৃষ্টি হয়ে শোল্ডারসহ পেভমেন্ট ক্ষতিগ্রস্থ হয়েছে। অনেক স্থানে প্রায় ২ ফুট করে পেভমেন্ট ক্ষতিগ্রস্থ হয়েছে। প্রকল্পটির সম্পাদিত কাজের ডিফেক্ট লায়াবিলিটি পিরিয়ড অতিক্রম করায় জরুরীভিত্তিতে সড়ক বিভাগের নিজস্ব রুটিন রক্ষণাবেক্ষণের কর্মসূচি (পিএমপি)-এর মাধ্যমে সড়কের বিপদজনক রেইনকাট ও ক্ষতিগ্রস্থ অংশসমূহ মেরামত করা প্রয়োজন।

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

১৬.৩ ৫০ কি:মি: এ নির্মিত ১ ভেন্টের কালভার্টের মাটির এপ্রোচ ভেঙ্গে নষ্ট হয়ে গেছে এবং ৩৮তম কি:মি:-এ নির্মিত কালভার্টের গাইড পোষ্ট হেলে পড়ে রয়েছে। কালভার্টসমূহের এপ্রোচ পেভমেন্ট কালভার্টের উপরের পেভমেন্ট হতে অনেকটাই দেবে গেছে এবং এপ্রোচ সড়কে ডিপ্রেশন ও আন্ডুলেশন পরিলক্ষিত হয়েছে। এগুলো দ্রুত মেরামত/সংশোধন করা প্রয়োজন।

১৬.৪ পরিদর্শনকালে প্রতীয়মান হয়েছে পর্যাপ্ত পরিমান ড্রেনেজ না থাকায় সড়কসমূহ ক্ষতিগ্রস্থ হয়েছে। এ প্রেক্ষিতে সড়কটিতে পরীক্ষা-নিরীক্ষা করে পানি নিষ্কাশনের জন্য পর্যাপ্ত ড্রেনেজের ব্যবস্থা করা প্রয়োজন অন্যথায় বৃষ্টির পানি দ্বারা সড়ক/পেভমেন্ট ক্ষতিগ্রস্থ হতে রক্ষা সম্ভব হবে না। এছাড়া , বাজার অংশে/গ্রোথ সেন্টার এলাকায় ড্রেনেজের ব্যবস্থা না থাকায় পানি জমে থাকায় পেভমেন্ট/রাস্তা নষ্ট হয়ে গেছে।

১৬.৫ মন্ত্রণালয় হতে প্রেরিত পিসিআর ও অনুমোদিত প্রকল্প দলিল পর্যালোচনায় দেখা যায় ৭৮.৯৫ কোটি টাকা ব্যয়ে ৬১.০কি:মি: সড়ক উন্নয়নের মোটি ৫ টি প্যাকেজ করা হয়। ছোট ছোট প্যাকেজ করায় স্থানীয় প্রভাবশালী ছোট ঠিকাদার কর্তৃক কার্যাদেশ প্রাপ্ত হয়েছে। উক্ত স্বল্প পেশাদার এবং আর্থিকভাবে সলভেন্সি/ওয়েল ইক্যুপ নয় এমন প্রতিষ্ঠান কাজ পাওয়ায় নির্ধারিত সময়ে যথাযথ গুণাগুন বজায় রেখে কাজ করতে পারে না। ওয়েল ইক্যুপ ও আর্থিকভাবে সলভেন্সি সম্পন্ন ঠিকাদারের মাধ্যমে প্রকল্পের কাজ নির্ধারিত সময়ে গুণগতমান বজায় রেখে সমাপ্ত করা সম্ভাবপর হয়। কিন্তু ছোট ছোট প্যাকেজ করে টেন্ডার আহবান করা হলে অনেক ক্ষেত্রে বড় ঠিকাদার টেন্ডার প্রক্রিয়ায়

অংশগ্রহণ করে না। এ প্রেক্ষিতে ছোট ছোট প্যাকেজ না করে বড় প্যাকেজের সংস্থান রেখে প্রকল্প প্রণয়ন এবং সে আলোকে টেন্ডার আহবানপূর্বক প্রকল্পের বাস্তবায়ন কাজ করা প্রয়োজন।

১৬.৬ পরিদর্শন ও প্রাপ্ত পিসিআর হতে জানা যায় সড়কের একই চেইনেজে সড়কাংশ একক প্যাকেজ না রেখে একাধিক প্যাকেজের কাজ রাখা হয়েছে। এতে কাজের সমন্বয়হীনতা সৃষ্টির পাশাপাশি গুণগতমানও বজায় রাখা সম্ভব হয় না। অধিকন্তু সড়কের পেভমেন্টের কাজ এক প্যাকেজে এবং একই চেইনেজের মধ্যে কালভার্ট, ব্রীজ ও অন্যান্য অবকাঠামো নির্মাণের কাজ অন্য প্যাকেজে রাখা হয়েছে। এক্ষেত্রে নির্মাণ কাজের ধরাবাহিকতা থাকে না এবং অবকাঠামো নির্মাণ কাজের গুণাগুণ বজায় রাখা সম্ভব হয় না। কেননা দেখা যায় পেভমেন্টসহ রাস্তার কাজ শেষ হয়েছে অন্যদিকে কালভার্ট/ব্রীজ নির্মাণ কাজ সমাপ্ত হয়নি। এমতাবস্থায় রাস্তার চেইনেজ ভিত্তিক একক প্যাকেজে (পেভমেন্ট, ব্রীজ/কালভার্ট,অন্যান্য অবকাঠামো) করলে কাজ বাস্তবায়ন করা হলে কাজের সমন্বয় ও গুণগতমান বজায় রাখা সম্ভবপর হবে।

১৬.৭ গোয়ালন্দ-ফরিদপুর-তারাইল (N 7108) সড়কটি পরিদর্শনকালে দেখা যায় দরগাবাজার নামক স্থানে আড়িয়াল খাঁ নদীর ভয়াবহ ভাঙ্গনে রাস্তার কিছু অংশ পেভমেন্টসহ নদীগর্ভে বিলিন হয়ে গেছে। সড়ক বিভাগ প্রধান রাস্তার পাশে নতুন সড়ক বাঁধ নির্মাণ করে এইচবিবি এর মাধ্যমে যোগাগোগের ব্যবস্থা করেছে। পানি উন্নয়ন বোর্ড কর্তৃক জরুরীভিত্তিতে নদী রক্ষা বাঁধ নির্মাণ করে রাস্তাসহ সংশ্লিষ্ট এলাকা নদী ভাঙ্গন হতে রক্ষা করা প্রয়োজন।

১৬.৮ পরিদর্শনকালে দেখা যায় অধিকাংশ সড়কব্যাপী সফট সোল্ডার পর্যাপ্ত নেই এবং রাস্তার দু পাশেই গাছের ডাল/লতাপাতা এসে পেভমেন্ট পর্যন্ত ঢেকে পড়েছে। কতিপয় স্থানে বিপদজনক বাঁক রয়েছে যা সরলীকরণ করা প্রয়োজন।

১৬.৯ প্রকল্পটির মুল বাস্তবায়ন মেয়াদকাল জুলাই ২০১০ হতে জুন ২০১২ পর্যন্ত ছিল। পরবর্তীতে মেয়াদ ০৩ (তিন) দফায় ৫ বছর মেয়াদ বৃদ্ধি করে জুন, ২০১৭ পর্যন্ত নির্ধারণ করা হয়। মাঠ পর্যায়ে বাস্তবভিত্তিক ফিজিবিলিটি স্ট্যাডির নিরিখে প্রকল্পের ডিপিপি প্রণয়ন করা প্রয়োজন যাতে প্রকল্প সংশোধন ও মেয়াদ বৃদ্ধি না করে নির্ধারিত মেয়াদের মধ্যে বাস্তবায়ন করা সম্ভবপর হয়।

১৭। **প্রকল্পের বাস্তবায়ন কাজের উল্লেখ্যযোগ্য স্থির চিত্র:**



চিত্র-১: কালভার্ট এর এ্যাপ্রোচ পেভমেন্ট এ সৃষ্ট ডিপ্রেশন ও আন্ডুলেশন



চিত্র-১: ড্রেনেজ না থাকায় বাজার/গ্রোথ সেন্টার অংশে পানি জমে ক্ষতিগ্রস্ত সড়ক



চিত্র-৩: রেইনকাটে ক্ষতিগ্রস্ত সড়ক



চিত্র-৪: রেইনকাটে ক্ষতিগ্রস্ত সড়ক



চিত্র-৫ : প্রকল্পের মাধ্যমে নির্মিত পেভমেন্ট এর একাংশ



চিত্র-৬ : প্রকল্পের মাধ্যমে নির্মিত পেভমেন্ট এর একাংশ



চিত্র-৭ : আড়িয়াল খাঁ নদীর বিপদজনক ভাঙ্গনে ক্ষতিগ্রস্ত সড়ক



চিত্র-৮ : আড়িয়াল খাঁ নদীর বিপদজনক ভাঙ্গনে ক্ষতিগ্রস্ত সড়ক



চিত্র-৯ : নির্মিত কালভার্টসমূহের একটি



চিত্র-১০: নির্মিত কালভার্ট ও আরসিসি গাইড পোষ্ট

১৮। **মতামত/সুপারিশঃ**

১৮.১ সড়কে সৃষ্ট রেইনকাট ও রেইনকাটে ক্ষতিগ্রস্থ সড়কাংশ চিহ্নিত করে জরুরী ভিত্তিতে রুটিন রক্ষণাবেক্ষণের আওতায় মেরামত করতে হবে;

১৮.২ সড়কের বিভিন্ন জায়গায় সৃষ্ট ক্র্যাক/পটহোলগুলো চিহ্নিত করে দ্রুত মেরামত করতে হবে যাতে বড় পটহোল সৃষ্টি হয়ে সড়কসমূহ চলাচলের অনুপযোগী হয়ে না পড়ে;

১৮.৩ সড়কের ৫০ কি:মি: এ নির্মিত ১ ভেন্টের কালভার্টের ভেঙ্গে যাওয়া মাটির এপ্রোচ এবং ৩৮তম কি:মি:-এ নির্মিত কালভার্টের হেলে পড়া গাইড পোষ্ট মেরামত/ঠিক করতে হবে। কালভার্টের এপ্রোচ সড়কে দেবে যাওয়া অংশসহ পরিলক্ষিত ডিপ্রেশন ও আন্ডুলেশন দ্রুত মেরামত/সংশোধন করতে হবে;

১৮.৪ সড়ক/পেভমেন্ট ক্ষতিগ্রস্থ হতে রক্ষার নিমিত্ত প্রকল্পের অধীন উন্নয়নকৃত সড়ক পরীক্ষা-নিরীক্ষা করে পানি নিষ্কাশনের জন্য পর্যাপ্ত ড্রেনেজের ব্যবস্থা করতে হবে । এছাড়া পানি জমে পেভমেন্ট/রাস্তা নষ্ট হওয়া রোধকল্পে বাজার অংশে/গ্রোথ সেন্টার এলাকায় পর্যাপ্ত ড্রেনেজের ব্যবস্থা করতে হবে;

১৮.৫ গোয়ালন্দ-ফরিদপুর-তারাইল (N 7108) সড়কটির দরগাবাজার নামক স্থানের রাস্তাসহ সংশ্লিষ্ট এলাকা আড়িয়াল খা নদীর ভয়াবহ ভাঙ্গন হতে রক্ষার নিমিত্ত পানি উন্নয়ন বোর্ড কর্তৃক জরুরীভিত্তিতে নদী রক্ষা বাধ দেয়ার কার্যকরী পদক্ষেপ গ্রহণ করতে হবে। এ বিষয়ে সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর পানি উন্নয়ন বোর্ড এর সাথে যোগাযোগ রক্ষা করবে;

১৮.৬ জেলা সড়কটির যেসব স্থানে সফট সোল্ডার পর্যাপ্ত নেই বা যৎসামান্য রয়েছে তা চিহ্নিত করে প্রয়োজনীয় সড়ক সোল্ডারের ব্যবস্থা করতে হবে;

১৮.৭ সড়কের দু পাশের পেভমেন্টে ঢেকে থাকা গাছের ডাল-পালা/ঝোপ-ঝাড় পরিস্কার করতে হবে। সড়কের বিপদজনক বাঁকসমূহ সরলীকরণ করতে হবে;

১৮.৮ সমাপ্ত প্রকল্পটি র দ্রুত External ও Internal Audit সম্পন্ন করতে হবে;

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

১৮.১০ মাঠ পর্যায়ে বাস্তব ভিত্তিক ফিজিবিলিটি স্ট্যাডি সম্পাদন পূর্বক প্রকল্পের ডিপিপি প্রণয়ন করা প্রয়োজন যাতে প্রকল্প সংশোধন ও মেয়াদ বৃদ্ধি না করে নির্ধারিত মেয়াদের মধ্যে বাস্তবায়ন করা সম্ভবপর হয়;

১৮.১১ সড়ক নির্মাণ/পুন:নির্মাণ প্রকল্পের ডিপিপি প্রণয়নকালে বৃষ্টির পানি সহজে নির্গমনের জন্য পর্যাপ্ত ড্রেনেজের ব্যবস্থা রাখতে হবে যাতে রেইনকাট সৃষ্টি হয়ে রাস্তা ও পেভমেন্ট ক্ষতিগ্রস্থ না হয়;

১৮.১২ ছোট ছোট প্যাকেজ না করে বড় প্যাকেজের সংস্থান রেখে প্রকল্প প্রণয়ন এবং সে আলোকে ভবিষ্যতে টেন্ডার আহবানপূর্বক প্রকল্পের প্রয়োজনীয় উদ্যোগ গ্রহণ করতে হবে;

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

১৮.১৪ উল্লেখিত পর্যবেক্ষণের আলোকে অনুচ্ছেদ ১৮.১ হতে ১৮.১৩ এর বিষয়ে গৃহীত ব্যবস্থা সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ আগামী ১ মাসের মধ্যে আইএমইডিকে অবহিত করবে।

জেলা সড়ক উন্নয়ন (গোপালগঞ্জ জোন) শীর্ষকল্পের সমাপ্তি মূল্যায়ন প্রতিবেদন।

(সমাপ্তঃ জুন, ২০১৭)

০১। প্রকল্পের নাম : জেলা সড়ক উন্নয়ন (গোপালগঞ্জ জোন)

০২। বাস্তবায়নকারী সংস্থা : সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর

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

০৪। প্রকল্প এলাকা : ফরিদপুর জেলার ফরিদপুর সদর, চরভদ্রাশন, নগরকান্দা ও মধুখালী উপজেলা এবং রাজবাড়ী জেলার রাজবাড়ী সদর, গোয়ালন্দ, কালুখালী, পাংশা ও বালিয়াকান্দি উপজেলা।

০৫। পরিকল্পনা কমিশনের সংশ্লিষ্ট সেক্টর : ভৌত অবকাঠামো বিভাগ, পরিকল্পনা কমিশন।

০৬। আইএমইডি'র সংশ্লিষ্ট সেক্টর : পরিবীক্ষণ ও মূল্যায়ন সেক্টর-২, বাস্তবায়ন পরিবীক্ষণ ও মূল্যায়ন বিভাগ (আইএমইডি)।

০৭। প্রকল্পের বাস্তবায়ন সময় ও ব্যয় :

(লক্ষ টাকায়)

প্রাক্কলিত ব্যয় (প্রঃ সাঃ)		প্রকৃত ব্যয় (প্রঃ সাঃ)	পরিকল্পিত বাস্তবায়নকাল		প্রকৃত বাস্তবায়ন কাল	অতিক্রান্ত ব্যয় (মূল প্রাক্কলিত ব্যয়ের %)	অতিক্রান্ত সময় (মূল বাস্তবায়নকালের (%)
মূল	সর্বশেষ সংশোধিত		মূল	সর্বশেষ সংশোধিত			
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮
৯৫৭০.৩১	১০৫০৫.৭৬	৯৯০৩.০০	মার্চ ২০১৫ হতে জুন ২০১৭	মার্চ ২০১৫ হতে জুন ২০১৭	মার্চ ২০১৫ হতে জুন ২০১৭	৩.৪৭%	০.০০%

৮। **প্রকল্পের পটভূমি ও উদ্দেশ্য:**

৮.১ পটভূমি: গোপালগঞ্জ সড়ক জোনের অন্তর্ভুক্ত দুটি সড়ক বিভাগের আওতাধীন ৩৬৩.৭৯৪ কি:মি: জাতীয় মহাসড়ক, ১৬৩.৮৭০ কি:মি: আঞ্চলিক মহাসড়ক এবং ৬৯৪.৬৭৬ কি:মি: জেলা সড়ক রয়েছে। জেলা সড়কের মধ্যে সবচেয়ে ক্ষতিগ্রস্থ ও কম প্রশস্থ ১১৪.৩২৪ কি:মি: জেলা জেলাসড়ককে যথাযথভাবে উন্নয়ন করে সড়ক যোগাযোগ ব্যবস্থা উন্নয়নের মাধ্যমে এতদঅঞ্চলের অর্থনৈতিক কর্মকান্ড জোরদাররের নিমিত্ত ৯৫৭০.৩১ লক্ষ টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে ০১/০৩/২০১৫ হতে ৩০/০৬/২০১৭ বাস্তবায়ন মেয়াদে গোপালগঞ্জ জোনের আলোচ্য জেলা সড়ক উন্নয়ন প্রকল্পটি ০৯/০৬/২০১৫ তারিখে একনেক কর্তৃক অনুমোদিত হয়। পরবর্তীতে ১০৫.০৬ কোটি টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে ০১/০৩/২০১৫ হতে ৩০/০৬/২০১৭ মেয়াদে প্রকল্পটির ১ম সংশোধন ও ১০/১১/২০১৬ তারিখে অনুমোদিত হয়।

৮.২ উদ্দেশ্য: প্রকল্পের মূল উদ্দেশ্য হলো- গোপালগঞ্জ জোনের অসমাপ্ত জেলা সড়কসমূহ নির্মাণ ও ক্ষতিগ্রস্থ জেলাসড়কসমূহ পুন:নির্মাণ করে সড়ক যোগাযোগ ব্যবস্থা উন্নয়নের মাধ্যমে এতদঅঞ্চলের অর্থনৈতিক কর্মকান্ড জোরদার করা।

৯। প্রকল্পের মূল কাজ:

- ৩টি ট্রাক ক্রয়;
- ৫ সেট ল্যাবরোটরী ইকুইপমেন্ট ক্রয়;
- ৬.৩২ লক্ষ ঘ:মি: মাটির কাজ;
- ৫১.৫৪ কিঃমিঃ বিদ্যান পেভমেন্ট প্রশস্তকরন (৫.৫০ মিঃ প্রস্থে);
- ০.৭০ কিঃমিঃ পেভমেন্ট পুনঃনির্মাণ (৫.৫০ মিঃ প্রস্থে);
- ৭.৬৫ কিঃমিঃ বিদ্যামন পেভমেন্ট শক্তিশালীকরণ (৫.৫০ মিঃ প্রস্থে);
- ৬৯.২৩ কিঃমিঃ সার্ফেসিং (ডিবিএস ওয়ারিং কোর্স) (৫.৫০ মিঃ প্রস্থে);

- ৪.২৯ কিঃমিঃ ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট নির্মাণ (৩.৭০ মিঃ প্রস্থে);
- ১৫.৮২ কিঃমিঃ পেভমেন্ট পুনঃনির্মাণ (৩.৭০ মিঃ প্রস্থে);
- ১১.২৫ কিঃমিঃ বিদ্যমান পেভমেন্ট শক্তিশালীকরণ (৩.৭০ মিঃ প্রস্থে);
- ৪২.৩২ কিঃমিঃ সার্ফেসিং (কার্পেটিং ও সিল কোট) (৩.৭০ মিঃ প্রস্থে);
- ৮০.০০ মিঃ আরসিসি বক্স কালভার্ট নির্মাণ;
- ৪৫৫০.০০ মিঃ ড্রেন নির্মাণ;
- ৩৫.৫০ মিঃ আরসিসি প্যালেসাইডিং;
- ২৮২টি ট্রাফিক সাইন, ২৮২টি সিগনাল পোষ্ট, ১২৯টি কি:মি: পোষ্ট, ২৬৫০টি গাইড পোষ্ট নির্মাণ।

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

(লক্ষ টাকায়)

SL. No	Items of Work (as per latest RDPP)	Unit	Target (as per RDPP)		Actual Progress	
			Physical (Quantity)	Financial	Physical (Quantity)	Financial
	1	2	3	4	5	6
A)	**Revenue:**					
	-	-	-	0.00	-	0.00
	Sub Total Revenue (A)			**0.00**		**0.00**
(B)	**Capital:**					
01.	Procurement of 3 nos Truc	No(s)	3	92.58	3	92.98
02.	Procurement of Laboratory Equipment	Set(s)	5	15.00	5	13.80
03.	Clearing and Grubbing	Lac sqm.	0.49	14.39	0.49	14.39
04.	Earthwork on Road Embankment:					
	a) Road Embankment	Lac Cum	6.25	1318.38	6.25	1132.11
	b) Earthen Shoulder	Lac Cum	0.07	8.28	0.07	8.28
05.	Flexible Pavement					
	Road width 5.50m:					
	a) Widening of Existing Pavement	Km	51.54	1903.23	51.54	1863.83
	b) Pavement Reconstruction:	Km	0.70	56.05	0.07	56.05
	c) Strengthening of Existing Pavement	Km	7.65	412.50	7.65	412.10
	d) Surfacing (DBS-Wearing Course)	Km	69.23	2736.24	69.23	2682.85
	Road Width 3.70m:					
	a) Constriction of new Pavement	Km	4.29	282.60	4.29	282.60
	b) Pavement Reconstruction	Km	15.82	825.67	15.82	825.67
	c) Strengthening of Existing Pavement	Km	11.25	311.73	11.25	311.73

SL. No	Items of Work (as per latest RDPP)	Unit	Target (as per RDPP)		Actual Progress	
			Physical (Quantity)	Financial	Physical (Quantity)	Financial
	d) Surfacing (carpeting and Seal Coat)	Km	43.32	1297.51	43.32	1079.41
06.	Construction of RCC Culvert	Meter	80.00	581.23	80.00	581.23
07.	Construction of Drain	Meter	4550.00	344.75	4550.00	264.61
08.	Protective Work:					
	a) RCC Palisiding (3m post, 150mm X 150mm)	Meter	2250.00	120.96	2250.00	119.47
	b) RCC Palisiding (4m post, 200mm X 200mm)	Meter	1300.00	109.27	1300.00	106.18
09.	Sign Signal & KM Post etc:					
	a) Traffic Sign	Nos.	282	13.58	282	12.84
	b) Sign Post	Nos.	282	6.30	282	6.18
	c) Concrete KM Post	Nos.	129	8.06	129	7.55
	d) Concrete guide Post	Nos.	2650	43.45	2650	39.91
10.	Utility Shifting	L.S		4.00		2.51
	Sub total Capital (B)			**10505.76**		**9903.33**
(C)	Physical Contingency (0%)		--		--	
(D)	Price Contingency (0%)		--		--	
	Total (A+B+C+D):			**10505.76**		**9903.33**

৯। প্রকল্প পরিচালক সংক্রান্ত তথ্যাদিঃ

ক্রমিক নং	প্রকল্প পরিচালকের নাম ও পদবী	দায়িত্বের ধরণ		কর্মকাল	
		পূর্ণকালীন	খন্ডকালীন	যোগদান	বদলী
১	২	৩	৪	৫	৬
১.	Md. Abul Kashem Bhuiyan Addl. Chief Engr. gopalgonj Zone, Gopalgonj	-	হ্যাঁ	০১/০৭/২০১৪	২৯/০৭/২০১৫
২.	Quazi Mohammad Ali Addl. Chief Engr. gopalgonj Zone, Gopalgonj	-	হ্যাঁ	২৯/০৭/২০১৫	০৬/০১/২০১৬
৩.	Bipul Chandra Saha Addl. Chief Engr. gopalgonj Zone, Gopalgonj	-	হ্যাঁ	০৬/০১/২০১৬	০৭/০২/২০১৬
৪.	Md. Habibur Rahman chowdhury Addl. Chief Engr. gopalgonj Zone, Gopalgonj	-	হ্যাঁ	০৭/০২/২০১৬	০৩/০১/২০১৭
৫.	Khairul Islam Khan Addl. Chief Engr. gopalgonj Zone, Gopalgonj	-	হ্যাঁ	০৩/০১/২০১৭	অদ্যাবধী

১০। ক্রয় সংক্রান্ত তথ্যাদিঃ

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

Name of Transport	Number as per 1st RDPP	Procured with date	Transferred to Transport Pool with date	Transferred to O & M with date	Condemned/Damaged with date	Remarks
1	2	3	4	5	6	7
৩টি	৩টি	জুন, ২০১৬	-	-	-	এই প্রকল্পে আওতায় লক্ষণাবেক্ষ কাজের জন্য ৩টি ট্রাক ক্রয় করা হয়েছে।

১০.২ পণ্য, কার্য ও সেবা ক্রয়ঃ প্রকল্পের আওতায় রাজস্ব খাতের কোন ক্রয় কার্যক্রম নেই। ৫ সেট ল্যাবরোটরী ইকুইপমেন্ট ক্রয় করা হয়েছে যার ব্যয় ১৫.০০ লক্ষ টাকা। প্রকল্পের অনুমোদিত আরডিপিপিতে পূর্ত কাজ ১১ টি প্যাকেজের মাধ্যমে সম্পন্ন করার সংস্থান ছিল। পিসিআর এ উল্লেখিত তথ্যানুযায়ী ১১টি প্যাকেজের দরপত্র সংক্রান্ত প্রধান প্রধান তথ্য নিম্নরূপ:

(লক্ষ টাকায়)

নং	প্যাকেজ/কাজের নাম	-প্রাক্কলিত ব্যয় -চুক্তি মূল্য	-দরপত্র আহবানের তারিখ -চুক্তির তারিখ -চুক্তি অনুযায়ী কাজ সমাপ্তির তারিখ -প্রকৃত সমাপ্তির তারিখ	মন্তব্য
WP-01	Earthwork, m,Construction, Re-construction & Strengthening of Flexible Pavement, Construction of Drain, RCC Palisiding, Sign Signal, Guide Post & Km post at 14th km (p), 15th km(p), 16th km(p), 17th km (p), 18th km(p), 25th km to 29th km(p), 29th km(p) to 30th km(p), 35th km(p) to 38th km(p) of Goalanda (Jamtala)-Godrbazar-Pangsha-Habaspur(27)106) Road under Rajbari Road division during the year 2015-2016	১১.৩৮ ১১.৩৮	০৬/০৯/২০১৫ ০১/১১/২০১৫ ৩০/০৬/২০১৬ ১২/০৬/২০১৬	
WP-02.	Earthwork, Construction, Reconstruction & Strengthening of Flexible Pavement, Construction of Drain, RCC Palisiding, Sign-Signal, Guide Post & Km post at 38th km(p), to 40th km(p), 40th km(p) to 42nd km(p), 42nd km(p) to 49th km(p) of goalanda (Jamatala) Goderbazar Pangsha-Habaspur (Z7106) Road	১১.৭০ ১১.৭০	০৬/০৯/২০১৫ ০১/১১/২০১৫ ৩০/০৬/২০১৬ ১২/০৬/২০১৬	

নং	প্যাকেজ/কাজের নাম	-প্রাক্কলিত ব্যয় -চুক্তি মূল্য	-দরপত্র আহবানের তারিখ -চুক্তির তারিখ -চুক্তি অনুযায়ী কাজ সমাপ্তির তারিখ -প্রকৃত সমাপ্তির তারিখ	মন্তব্য
	under Rajbari Road division during the year 20158-2016			
WP-03.	Earth work, side widening, DBS weating course at 1st kim to 4th km(p), 11th km(p) to 19th km(p) & Re-construction of single vent straight RCC Box Culvert at 4th km, Construction of RCC palissiding, sign signal, K.M. post & Guide post of Faridpur-Charvadrasion Saadarpur Road (Z 8402) under Road Division Faridpur during the year 2015-16	৭.২৯ ৭.২৯	০৯/১২/২০১৫ ২৮/১২/২০১৫ ২৫/০৯/২০১৬ ২৬/০৬/২০১৬	
WP-04.	Improvement of District Road: Earth work. side widening, DBS wearing course at 19st km(p) to 29th(p) km & Re-construction of duble vent & three vent straight RCC Box culvert at 21th km & 23rd km. Construction of RCC Palisading, sign signal, K.M. post, guide post & U drian of Faridpur-Charvadrasion –Sadarpur Road (Z 8402) under Road Division, Faridpur during the year 2015-16	৮.০৮ ৮.০৬	০৭/০৯/২০১৫ ০৬/১০/২০১৫ ০৬/০/২০১৬ ১৫/০৬/২০১৬	
WP-05.	Improvement of District Road:Earth work, side widening, strengthening, re-construction DBS wearing course at 1st km to 7th(p) km & Re-construction of double vent straight RCC culvert at 4th km, Construction of RCC palisading, sign signal. K.M. post, guide post & drian of Munshibazar-Hatgzaria Aliment Road (Z 8416) under Road Division Faridpur during the year 2015-16	৯.১২ ৯.১২	০৭/০৯/২০১৫ ০৬/১০/২০১৫ ০৬/০৭/২০১৬ ২০/০৬/২০১৬	
WP-06.	Widening and Surfacing of pavement at chainage 8+600km and Earthwork RCC palisinding, sign signal, Guide post and KM post from Chainage 15+000km to chainage 15+000m of Rajbari-Baliakandi-Jamalpur Modhukhali Road (Z-7102) under Road Division Rajrari during the year 2015-2016	১০.৮৫ ১০.৮৫	২৬/০১/২০১৬ ২১/০৩/২০১৬ Asper Contract: ২৯/১২/২০১৬ Time Extension: ১৯/০২/২০১৭	
WP-07.	Earthwork, Widening of Pavement & Surfacing (40mm Carpeting & 12mm	১২.৮৭ ১২.৮৭	২৬/০১/২০১৬ ৩১/০৩/২০১৬	

নং	প্যাকেজ/কাজের নাম	-প্রাক্কলিত ব্যয় -চুক্তি মূল্য	-দরপত্র আহবানের তারিখ -চুক্তির তারিখ -চুক্তি অনুযায়ী কাজ সমাপ্তির তারিখ -প্রকৃত সমাপ্তির তারিখ	মন্তব্য
	seal Coat) at Chainage: 15+000 km to Chainage: 26+088 km and Surfacing (DBS Wearing course 40mm), Box Culvert. Drain Construction RCC Palisiding, Sign Signal, Guide Post and Km Post at Chainage: 15+000km to Chainage: 35+550 km of Rajbari-Batiakandi Jamalpur-Modhukhali Road (Z-7102)under Road Division Rajbari during the year 2015-2016.		২৯/১২/২০১৬ ২৭/১২/২০১৬	
WP-08.	Strongthening & widdening of existing flexible pavement with earth work to construction of 1 × 6 00m × 5.00m box culvert & providing RCC palisiding, sign signal, KM post, gude post & drain at different location of 1st km to 13m km of Talma-Nagarkanda (Z-8404) Road under Road Division, Faridpur during 2015-16.	৬.৬৫ ৬.৬৫	০৯/১২/২০১৫ ১১/০১/২০১৬ ০১/০১/২০১৭ ০৪/০৯/২০১৬	
WP-09.	Didening and Surfacing of Palisiding, Sign Signal and Guide Post form Chainage: 8+000m and Chainage: 26+088m to Chainage: 27+400m of Rajbari-Baliakandi-Jamalpur-Modhukhali Road (Z-7102) under Road Division Rajbari during the year 2016-2017.	৭.০৫ ৬.৩০	১৩/১১/২০১৬ ১৯/০১/২০১৭ ২২/০৬/২০১৭ ১৫/০৬/২০১৭	
WP-10.	Earthwork, Reconstruction and Strengthening of Flesible Pavement, Costruction of Drain, RCC Palisiding, Sign Signal and Guide Post at 13th km(p), 14th km(p), 16th km(p), 17th km(p), 18th km(p), 19th km(p), 20th km(p), 21st km(p), 31ist km(p), 32nd km(p), 33rd km(p), 34th km(p) and 35th km(p) of Goalanda (jamatala-Godarbazar-Pangsha-Habaslpur Road Z-7106) under Road Division Rajbari during the year 2016-2017	৯.৬১ ৭.১০		
WP-11.	Side widening, DBS wearing course, Farth wotk, RCC Palisading, Traffic Sign-Signal post, K.M. post at 29th	৯.৩৮ ৮.৪১	১০/০১/২০১৭ ২৫/০১/২০১৭	

নং	প্যাকেজ/কাজের নাম	-প্রাক্কলিত ব্যয় -চুক্তি মূল্য	-দরপত্র আহবানের তারিখ -চুক্তির তারিখ -চুক্তি অনুযায়ী কাজ সমাপ্তির তারিখ -প্রকৃত সমাপ্তির তারিখ	মন্তব্য
	km(p) to 33rd km(p) and 36th km to 39th km of Faridpur-Charvadrasion-Sadarpur Road (Z-8402) under Faridpur Road Division during the year 2016-2017)		২৮/০৬/২০১৭ ১৮/০৬/২০১৭	

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

(লক্ষ টাকায়)

অর্থ বছর	মূল ডিপিপি অনুযায়ী লক্ষ্যমাত্রা	সর্বশেষ সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী লক্ষ্যমাত্রা	আরএডিপি বরাদ্দ	অবমুক্ত	ব্যয়
২০১৪-২০১৫	১১৮৬.৪১	-	-	-	-
২০১৫-২০১৬	৪৭৬৪.৪৫	৪৫০০.০০	৪৫০০.০০	৪৫০০.০০	৪৫০০.০০
২০১৬-২০১৭	৩৬১৯.৪৫	৬০০৫.৭৬	৫৪০৩.০০	৫৪০৩.০০	৫৪০৩.০০
সর্বমোটঃ	**৯৫৭০.৩১**	**১০৫০৫.৭৬**	**৯৯০৩.০০**	**৯৯০৩.০০**	**৯৯০৩.০০**

১৫। **প্রকল্প পরিদর্শনঃ** অনুমোদিত আরডিপিপিতে মোট ১১টি প্যাকেজের মধ্যে ফরিদপুর জেলায় ৫টি প্যাকেজ ও রাজবাড়ী জেলায় ৬টি প্যাকেজ রয়েছে। গত ০৬/০৭/২০১৮ তারিখে আইএমইডি 'র সহকারী পরিচালক জনাব মুহাম্মদ মিজানুর রহমান মিয়া কর্তৃক প্রকল্পটির ফরিদপুর জেলার ৫টি প্যাকেজের কাজ সরেজমিন পরিদর্শন করা হয়। ফরিদপুর জেলায় ফরিদপুর-চরভদ্রাসন-সদরপুর জেলা সড়ক (জেড-৮৪০২) এ ৩টি প্যাকেজ, মুন্সীবাজার-হাটগাজারিয়া বিকল্প (জেড-৮৪১৬) সড়ক-এ ১টি এবং তালমা-নগরকান্দা সড়ক (জেড-৮৪০৪)-এ ১টি প্যাকেজের মাধ্যমে সড়কসমূহের উন্নয়ন করা হয়েছে। রাজবাড়ী জেলায় রাজবাড়ী-বালিয়াকান্দি-জামালপুর-মধুখালী (জেড-৭১০২) সড়ক-এ ০৩ টি এবং গোয়ালন্দ (জামতলা)-গোদারবাজার-পাংশা-হাবাসপুর (জেড-৭১০৬) সড়ক-এ ০৩টি সড়কসমূহের উন্নয়ন করা হয়েছে। গত ১৭/০৮/২০১৮ তারিখে রাজবাড়ী জেলার রাজবাড়ী-বালিয়াকান্দি-জামালপুর-মধুখালী (জেড-৭১০২) সড়ক-এ বাস্তবায়িত ৩ টি প্যাকে জের কাজ পরিদর্শন করা হয়। পরিদর্শনকালে সড়ক বিভাগের কর্মকর্তাগণ উপস্থিত ছিলেন। সরেজমিন পরিদর্শন ও প্রাপ্ত পিসিআর এর আলোকে পর্যবেক্ষণ নিম্নরূপঃ

১৫.১ **পণ্য ক্রয়:** পিসিআর প্রাপ্ত তথ্য অনুযায়ী সড়কের রুটিন রক্ষণাবেক্ষণ কাজের জন্য ৯২.৫৪ লক্ষ টাকায় ৩টি ট্রাক ক্রয় করা হয়েছে এবং ১৩.৮০ লক্ষ টাকায় ৫ সেট ল্যাবরোটরি ইকুইপমেন্ট ক্রয় করা হয়েছে।

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

১৫.৩ **ফ্ল্যাক্সিবল পেভমেন্ট নির্মাণ:** অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপিতে ৭.১৬৫ কি:মি: নতুন পেভমেন্ট নির্মাণের জন্য ৮৫৬.৫৮ লক্ষ টাকা, ৩.১৫ কি:মি: পেভমেন্ট পুন:নির্মাণের জন্য ৩৫০.২২ লক্ষ টাকা, ১৭.৯৩৪ কি:মি: পেভমেন্ট শক্তিশালীকরণের জন্য ৬০৭.৭৫ লক্ষ টাকা এবং ১৭.৯৩৪ কি:মি: পেভমেন্ট প্রশস্তকরনের জন্য ৫৭৮.৩৩ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। পিসিআর এর প্রাপ্ত তথ্য অনুযায়ী ৭.১৬৫ কি:মি: নতুন পেভমেন্ট নির্মাণের জন্য ৮৫৬.০০ লক্ষ টাকা, ২.৯৫ কি:মি: পেভমেন্ট পুন:নির্মাণের জন্য ৩০৬.২৫ লক্ষ টাকা, ১৭.৭৪ কি:মি: পেভমেন্ট শক্তিশালীকরণের

জন্য ৬০৭.৭৫ লক্ষ টাকা এবং ১৭.৩০ কি:মি: পেভমেন্ট প্রশস্তকরনের জন্য ৫৭৮.২১ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে। পরিদর্শনকালে দেখা যায়, সড়কের অনেক স্থানে রেইনকাট সৃষ্টি হয়ে সড়ক বাঁধ /সফট শোল্ডারসহ পেভমেন্ট ভেঙ্গে গেছে। এ প্রেক্ষিতে নির্বাহী প্রকৌশলী জানান যে , এ অঞ্চল তথা সড়কটির মাটি বেলে ও নরম হওয়ায় বৃষ্টির পানিতে উক্ত রেইনকাটসমূহ সৃষ্টি হয়েছে। এগুলোর দ্রুতই মেরামত হবে বলে তিনি জানান। এছাড়া বাজার অং শে/গ্রোথ সেন্টার-এ পেভেমেন্ট ক্ষতিগ্রস্থ হয়েছে দেখা যায়। অনেকস্থানে পেভমেন্ট এইজিং ভাঙ্গাসহ ক্রাক /পটহোল সৃষ্টি হয়েছে দেখা যায়। ডিফেক্ট লায়াবিলিটি অতিক্রান্ত হওয়ায় ক্ষতিগ্রস্থ সড়কটি রুটিন মেন্টেইনেন্স এর আওতায় অনতিবিলম্বে মেরামত করা প্রয়োজন নতুবা সড়কটি আরও ক্ষতিগ্রস্থ হয়ে চলাচল ঝুকিপুর্ণ হতে পারে।

১৫.৪ **ড্রেন নির্মাণ:** অনুমোদিত আরডিপিপিতে ৪৫৫০ মিটার দৈর্ঘ্যর ড্রেন নির্মাণের জন্য ৩৪৪.৭৫ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। পিপিআরের প্রাপ্ত তথ্য অনুযায়ী ৪৫০ মিটার ড্রেন নির্মাণের জন্য ২৬৪.৬১ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে। পরিদর্শনকালে দেখা যায় বাজার /গ্রোথ সেন্টার এলাকায় ও কালভার্টের এপ্রোচ সড়কের পাশে ড্রেন নির্মাণ করা হয়েছে।

১৫.৪ **আরসিসি কালভার্ট নির্মাণ:** অনুমোদিত আরডিপিপিতে মোট ৮০.০০ মিটার (৯টি) আরসিসি কালভার্ট নির্মাণের জন্য ৫৮১.২৩ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। পিসিআর অনুযা য়ী ৮০.০০ মিটার কালভার্ট নির্মাণের জন্য ৫৭৮.২৮ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে। পরিদর্শনে দেখা যায় কিছু কালভাটের এর মাটির এপ্রোচ ভেঙ্গে/দেবে গেছে। এছাড়া কিছু কালভার্টের পেভমেন্টের তুলনায় হতে এপ্রোচ পেভমেন্ট অনেকটাই দেবে গেছে অর্থাৎ এপ্রোচ সড়কে ডিপ্রেশন ও আন্ডুলেশন পরিলক্ষিত হয়েছে।

১৫.৫ রক্ষাপ্রদ কাজ: অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপিতে ৩ মিটার পোষ্ট, ১৫০ মি:মি:× ১৫০ মি:মি: এর ২২৫০ মিটার আরসিসি প্যালাসাইডিং এর জন্য ১২০.৯৬ লক্ষ টাকা এবং ৪ মিটার পোষ্ট, ২০০ মি:মি:× ২০০ মি:মি: এর ১৩০০ মিটার আরসিসি প্যালাসাইডিং এর জন্য ১০৯.২৭ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। পিসিআর -এর তথ্য অনুযায়ী মোট ৩৫৫০ মিটার প্যালাসাইডিং নির্মাণের জন্য আরডিপিপির চেয়ে ৪.৫৮ লক্ষ টাকা কম ব্যয় করা হয়েছে। পরিদর্শনে দেখা যায়, সড়কের পাশে পুকুর/জলাশয় অংশে আরসিসি প্যালাসাইডিং এর কাজ করা হয়েছে।

১৫.৬ **সাইন, সিগন্যাল, কিঃমিঃ পোষ্ট:** অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপিতে ২৮২টি ট্রাফিক সাইন, ২৮২টি সাইন পোষ্ট, ১২৯টি কি:মি: পোষ্ট ও ২৬৫০টি গাইড পোষ্ট স্থাপনের জন্য ৭১.৩৯ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। পিপিসআর অনুযায়ী উক্ত সাইন, সিগনাল, কি:মি: পোষ্ট স্থপনের জন্য ৬৬.৪৮ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে। পরি দর্শনে দেখা যায় কি :মি: পোষ্টগুলো রাস্তার পাশে ঝোপ -ঝাড়/গাছপালায় ঢেকে রয়েছে , কিছু কিছু গাইড পোষ্ট ভেঙ্গে গেছে ও হেলে গেছে। ট্রাফিক সাইন ও সাইন পোষ্ট প্রয়োজনের তুলনায় কম বলে প্রতীয়মান হয়েছে। এছাড়া, কি:মি: পোস্ট, সাইন সিগন্যালে লেখা মুছে গিয়ে অস্পষ্ট হয়েছে দেখা যায়।

১৫.৭ **ইউটিলিটি স্থানান্তর:** অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপিতে ইউটিলিটি স্থানান্তরের জন্য ৪.০০ লক্ষ টাকার সংস্থান ছিল। এ ক্ষেত্রে ব্যয় করা হয়েছে ২.৫১ লক্ষ টাকা।

১৬। **প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জনঃ**

পরিকল্পিত	অর্জন
প্রকল্পের মূল উদ্দেশ্য হলো সওজ-এর গোপালগঞ্জ জোনের আওতাধীন সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগের ১ ১টি গুরুত্বপূর্ণ জেলা সড়কের উন্নয়নের মাধ্যমে সরাসরি সড়ক যোগাযোগ স্থাপন এবং জেলা হেডকোয়াটারের সাথে উপজেলা হেডকোয়াটার	প্রকল্পের আওতায় সওজ-এর গোপালগঞ্জ জোনের আওতাধীন সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগের ১ ১টি গুরুত্বপূর্ণ জেলা সড়কের উন্নয়নের মাধ্যমে জেলা হেডকোয়াটারের সাথে উপজেলা হেডকোয়াটার এবং ইউনিয়ন গ্রোথ সেন্টারের সরাসরি সড়ক যোগাযোগ স্থাপিত হয়েছে বিধায় উদ্দেশ্য অর্জিত হয়েছে। তবে ক্ষেত্রে বিশেষে নিম্নমানের কাজ হওয়ায় স্থায়ীত্ব নিয়ে সংশয় রয়েছে ।

১৭। **উদ্দেশ্য অর্জিত না হয়ে থাকলে তার কারণঃ** উদ্দেশ্যে অর্জিত হয়েছে। তবে ২ বছরের মধ্যেই উন্নয়কৃত সড়কের পেভমেন্ট ক্ষতিগ্রস্থ এবং অনেক স্থানে পটহোল সৃষ্ট হওয়ায় স্থায়ীত্ব নিয়ে সংশয় রয়েছে ।

১৮। **অডিট কার্যক্রম:** সমাপ্ত প্রকল্পের পিসিআর-এ অডিট সংক্রান্ত কোন তথ্য সরবরাহ করা হয়নি এবং পরিদর্শনকালীন সময় পর্যন্ত কোন Internal & External Audit হয়নি জানা যায়।

১৯। **প্রকল্প বাস্তবায়ন সমস্যাঃ** প্রকল্প বাস্তবায়নে কোন ধরণের সমস্যার সম্মুখীন হতে হয়নি।

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

২১। বিশেষ পর্যবেক্ষণ:

২১.১ ফরিদপুর জেলায় ফরিদপুর-চরভদ্রাসন-সদরপুর জেলা সড়ক (জেড-৮৪০২), মুন্সীবাজার-হাটগাজারিয়া বিকল্প সড়ক (জেড-৮৪১৬) এবং তালমা-নগরকান্দা সড়ক (জেড-৮৪০৪)-এ সড়কের সম্পাদিত কাজ পরিদর্শনকালে দেখা যায় সড়কের কিছু কিছু জায়গায় রেইনকাট সৃষ্টি হয়ে শোল্ডারসহ পেভমেন্ট ক্ষতিগ্রস্থ হয়েছে। এমনকি অনেকটি স্থানে প্রায় ২ ফুট করে পেভমেন্ট ক্ষতিগ্রস্থ হয়েছে। প্রকল্পটির সম্পাদিত কাজের ডিফেক্ট লায়াবিলিটি পিরিয়ড অতিক্রম করায় জরুরী ভিত্তিতে সড়ক বিভাগের নিজস্ব রুটিন রক্ষণাবেক্ষণের আওতায় বিপদজনক রেইনকাটে ক্ষতিগ্রস্থ মেরামত করা প্রয়োজন। অন্যদিকে, রাজবাড়ী সড়ক বিভাগের অধীন পরিদর্শনকৃত সড়কের কাজসমূহ তুলনামূলক ভাল দেখতে পাওয়া যায়। অর্থাৎ, রাজবাড়ী জেলার বাস্তবায়নাধীন সড়কে রেইনকাটে ক্ষতিগ্রস্থ হওয়া দেখতে পাওয়া যায় নি।

২১.২ পরিদর্শনকালে প্রতীয়মান হয়েছে যথাযথ স্থা নে পর্যাপ্ত পরিমান ড্রেনেজ না থাকায় সফট শোল্ডার /সড়ক বাঁধ দিয়ে বৃষ্টির পানি গড়িয়ে নিচের দিকে পড়ায় রেইনকাট সৃষ্টি হয়ে সড়কসমূহ ক্ষতিগ্রস্থ হয়েছে। এ প্রেক্ষিতে প্রকল্প অধীন উন্নয়নকৃত সড়কসমূহ পরীক্ষা করে পানি নিষ্কাশনের জন্য পর্যাপ্ত ড্রেনেজের ব্যবস্থা করা প্রয়োজন অন্যথায় বৃষ্টির পানি দ্বারা সড়ক/পেভমেন্ট ক্ষতিগ্রস্থ হতে রক্ষা সম্ভব হবে না।

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

২১.৪ ফরিদপুর-চরভদ্রাসন-সদরপুর জেলা সড়ক (জেড-৮৪০২)-এর ২১তম কি:মি: এ নির্মিত কালভার্টের উপরের পেভমেন্টের ওয়ারিং কোর্স ক্ষতিগ্রস্থ, ২৩তম কি:মি:-এ নির্মিত কালভার্টের এ্যাবেটমেন্ট ওয়ালের পাশে মাটি দেবে গেছে দেখা যায়। এছাড়া কিছু কালভার্টের পেভমেন্টের তুলনায় এপ্রোচ পেভমেন্ট অনেকটাই দেবে গেছে অর্থাৎ এপ্রোচ সড়কে ডিপ্রেশন ও আন্ডুলেশন পরিলক্ষিত হয়েছে। এগুলো দ্রুত মেরামত করা প্রয়োজন।

২১.৫ সংশোধিত প্রকল্পটির ৯৯ কোটি টাকা ব্যয়ে বাস্তবায়িত হয়েছে। এ প্রকল্পটি ১১টি প্যাকেজের মধ্যে বাস্তবায়ন করা হয়েছে। ছোট ছোট প্যাকেজ করায় স্থানীয় প্রভাবশালী ছোট ঠিকাদার কর্তৃক কার্যাদেশ প্রাপ্ত হয়েছে। উক্ত স্বল্প পেশাদার ও আর্থিকভাবে সলভেন্সি/ওয়েল ইকুইপ নয় এমন প্রতিষ্ঠান কাজ পাওয়ায় নির্ধারিত সময়ে যথাযথ গুণাগুন বজায় রেখে কাজ করতে পারে না। ওয়েল ইক্যুপ ও আর্থিকভাবে সলভেন্সি সম্পন্ন ঠিকাদারের মাধ্যমে প্রকল্পের কাজ নির্ধারিত সময়ে গুণগতমান বজায় রেখে সমাপ্ত করা সম্ভাপর হয়। কিন্তু ছোট ছোট প্যাকেজ করে টেন্ডার আহবান করা হলে অনেক সময় বড় ঠিকাদার টেন্ডার অংশগ্রহণ করে না। এ প্রেক্ষিতে ছোট ছোট প্যাকেজ না করে বড় প্যাকেজের সংস্থান রেখে প্রকল্প প্রণয়ন এবং সে আলোকে টেন্ডার আহবানপূর্বক প্রকল্পের বাস্তবায়ন কাজ করা প্রয়োজন।

২১.৬ পরিদর্শন ও প্রাপ্ত পিসিআর হতে জানা যায় সড়কের চেইনেজের কিঃমিঃ হতে কিঃমিঃ পর্যন্ত একক প্যাকেজ না রেখে অন্য প্যাকেজের কাজ রাখা হয়েছে। অর্থাৎ একই কি:মি: এর মধ্যে একাধিক প্যাকেজ রাখা হয়েছে। এতে কাজের সমন্বয়হীনতা সৃষ্টির পাশাপাশি গুণগতমানও বজায় রাখা সম্ভব হয় না। অধিকন্তু সড়কের পেভমেন্টের কাজ এক

প্যাকেজে এবং উক্ত প্যাকেজের একই চেইনেজ এর মধ্যে কালভার্ট, ব্রীজ ও অন্যান্য অবকাঠামো নির্মাণের কাজ অন্য প্যাকেজে রাখা হয়েছে। ফলে এক্ষেত্রে বাস্তবে নির্মাণ কাজের ধরাবাহিকতা থাকে না এবং অবকাঠামো কাজের গুণাগুণ বজায় রাখা সম্ভব হয় না। কেননা দেখা যায় পেভমেন্টসহ রাস্তার কাজ শেষ হয়েছে, কিন্তু কালভার্ট/ব্রীজ নির্মাণ কাজ সমাপ্ত হয়নি। এমতাবস্থায় রাস্তার চেইনেজ ভিত্তিক প্যাকেজ (পেভমেন্ট, ব্রীজ/কালভার্ট,অন্যান্য অবকাঠামো) করলে কাজ বাস্তবায়নে সমন্বয় ও গুণগতমান বজায় রাখা সম্ভবপর হবে।

২১.৭ পরিদর্শনকালে কতিপয় স্থানে বিপদজনক বাক রয়েছে যা সরলীকরণ করা প্রয়োজন।

২২। **প্রকল্পের বাস্তবায়ন কাজের উল্লেখ্যযোগ্য স্থির চিত্র:**



চিত্র-১: ফরিদপুর সড়ক বিভা গের অধীন পর্যাপ্ত ড্রেনেজ না থাকায় বাজার অংশে দুপাশে জমে থাকা পানি/কাদা



চিত্র-২:রাজবাড়ী সড়ক বিভাগের অধীন নির্মিত পেভমেন্টের ক্ষতিগ্রস্থ এইজিং



চিত্র-৩: ফরিদপুর সড়ক বিভাগের অধীন রেইনকাটে ক্ষতিগ্রস্ত সড়ক



চিত্র-৪: ফরিদপুর সড়ক বিভাগের অধীন রেইনকাটে ক্ষতিগ্রস্ত সড়ক



চিত্র-৫ : রাজবাড়ী জেলায় নির্মিত পেভমেন্ট এর একাংশ



চিত্র-৬ : ফরিদপুর জেলায় নির্মিত পেভমেন্ট এর একাংশ



চিত্র-৭: ফরিদপুর সড়ক বিভাগের অধীন নির্মিত কালভার্টসমূহের একটি



চিত্র-৮: রাজবাড়ী সড়ক বিভাগের অধীন নির্মিত কালভার্টসমূহের একটি



চিত্র-৯ : ফরিদপুর সড়ক বিভাগের অধীন পটহোলসৃষ্ট পেভমেন্টের একাংশ



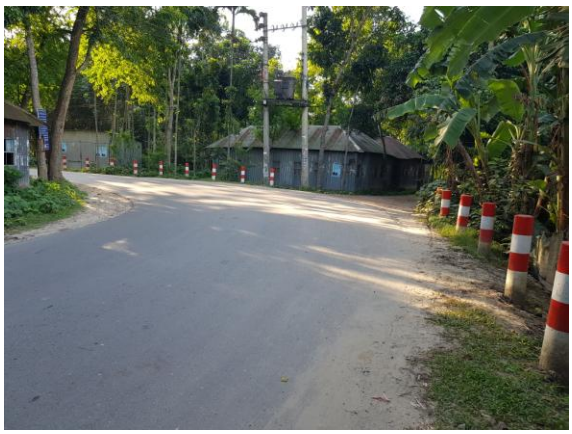
চিত্র-১০: সড়কের পাশে নির্মিত আরসিসি প্যালাসাইডিং (রাজবাড়ী)



চিত্র-১১ : ফরিদপুর সড়ক বিভাগের অধীন কালভার্টের ক্ষতিগ্রস্থ মাটির এ্যাপ্রোচ



চিত্র-১২ : নির্মিত কালভার্টের ক্ষতিগ্রস্ত মাটির এ্যপ্রোচ



চিত্র-১৩ : বিপদজনক বাঁকসমূহের একটি (রাজবাড়ী)



চিত্র-১৪ : বিপদজনক বাঁকসমূহের একটি (ফরিদপুর)

২৩। মতামত/সুপারিশঃ

২৩.১ ফরিদপুর সড়ক বিভাগের অধীন উন্নয়নকৃত জেলা সড়কসমূহে রেইনকাট ও রেইনকাটে ক্ষতিগ্রস্থ পেভমেন্টসহ চিহ্নিত করে জরুরী ভিত্তিতে রুটিন রক্ষণাবেক্ষণের আওতায় মেরামত করতে হবে। রেইনকাট সৃষ্টি হয়ে সড়কসমূহ ক্ষতিগ্রস্থ হতে রক্ষার নিমিত্ত সড়কসমূহ পরীক্ষা করে পানি নিষ্কাশনের জন্য পর্যাপ্ত ড্রেনেজের ব্যবস্থা করতে হবে। অন্যথায় বৃষ্টির পানি দ্বারা সড়ক/পেভমেন্ট ক্ষতিগ্রস্থ হতে রক্ষা সম্ভব হবে না;

২৩.২ সড়কের বিভিন্ন জায়গায় সৃষ্ট ক্র্যাক/পটহোলগুলো চিহ্নিত করে দ্রুত মেরামত করতে হবে- যাতে বড় পটহোল সৃষ্টি হয়ে সড়কসমূহ চলাচলের অনুপযোগী হয়ে না পড়ে;

২৩.৩ কালভার্টের ক্ষতিগ্রস্থ এ্যাপ্রোচ সফট শোল্ডার পর্যাপ্ত মাটি দিয়ে কম্প্যাকশনপূর্বক মেরামত করতে হবে। যে সকল কালভার্টের পেভমেন্টের তুলনায় এপ্রোচ পেভমেন্ট অনেকটাই দেবে গেছে অর্থাৎ এপ্রোচ সড়কে সৃষ্ট ডিপ্রেশন ও আন্ডুলেশন দ্রুত মেরামত করতে হবে;

২৩.৪ সড়কের দু'পাশে গাছ-পালা/ঝোপ-ঝাড় বৃদ্ধি পেয়ে সড়কাংশে চলে আসা গাছ-পালা/ঝোপ-ঝাড় পরিষ্কার করতে হবে।

২৩.৫ ভেঙ্গে যাওয়া গাইড পোষ্ট প্রতিস্থাপন/মেরামত করতে হবে। পর্যাপ্ত ট্রাফিক সাইন ও সাইন পোষ্ট স্থাপন করতে হবে। অস্পষ্ট হয়ে যাওয়া কি:মি: পোস্ট, সাইন সিগন্যাল পুনরায় স্পষ্ট করে লেখতে হবে;

২৩.৬ সমাপ্ত প্রকল্পটি দ্রুত External ও Internal Audit সম্পন্ন করতে হবে;

২৩.৭ সড়কে বিপদজনক বাঁক রয়েছে যা চিহ্নিত করে সরলীকরণ করা প্রয়োজন;

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

২৩.৯ কাজের সমন্বয় সাধন এবং নির্ধারিত সময়ে গুণগতমান বজায় রেখে যথাযথভাবে কাজ শেষ করার নিমিত্ত চেইনেজ (কিঃমিঃ হতে কিঃ মিঃ পর্যন্ত) ভিত্তিক প্যাকেজ অর্থাৎ নির্দিষ্ট কি:মি: পর্যন্ত সকল ভৌত কাজ একক প্যাকেজে রেখে সে আলোকে ক্রয়-পরিকল্পনা প্রণয়ন ও বাস্তবায়ন করতে হবে;

২৩.১০ উল্লেখিত পর্যবেক্ষণের আলোকে অনুচ্ছেদ ২৩.১ হতে ২৩.৯ এর বিষয়ে গৃহীত ব্যবস্থা সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ আগামী ১ মাসের মধ্যে আইএমইডিকে অবহিত করবে।

জেলা সড়ক উন্নয়নচট্টগ্রামজোন) শীর্ষকপ্রকল্পের সমাপ্তি মূল্যায়ন প্রতিবেদন।

(সমাপ্তঃ জুন, ২০১৭)

০১। প্রকল্পের নাম : জেলা সড়ক উন্নয়নচট্টগ্রামজোন)

০২। বাস্তবায়নকারী সংস্থা : সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর

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

০৪। প্রকল্প এলাকা : চট্রগ্রাম,কক্সবাজার,খাগড়াছড়ি ও বান্দরবান জেলার বিভিন্ন উপজেলা।

০৫। পরিকল্পনা কমিশনের সংশ্লিষ্ট সেক্টর : ভৌত অবকাঠামো বিভাগ, পরিকল্পনা কমিশন।

০৬। আইএমইডি'র সংশ্লিষ্ট সেক্টর : পরিবীক্ষণ ও মূল্যায়ন সেক্টর-২, বাস্তবায়ন পরিবীক্ষণ ও মূল্যায়ন বিভাগ (আইএমইডি)।

০৭। প্রকল্পের বাস্তবায়ন সময় ও ব্যয় :

(লক্ষ টাকায়)

প্রাক্কলিত ব্যয় (প্রঃ সাঃ)		প্রকৃত ব্যয় (প্রঃ সাঃ)	পরিকল্পিত বাস্তবায়নকাল		প্রকৃত বাস্তবায়ন কাল	অতিক্রান্ত ব্যয় (মূল প্রাক্কলিত ব্যয়ের %)	অতিক্রান্ত সময় (মূল বাস্তবায়নকালের %)
মূল	সর্বশেষ সংশোধিত		মূল	সর্বশেষ সংশোধিত			
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮
৯৯৯৭.০২	১১১৬৮.৭৯	১০৯৯৫.০০	মার্চ ২০১৫ হতে জুন ২০১৭	মার্চ ২০১৫ হতে জুন ২০১৭	মার্চ ২০১৫ হতে জুন ২০১৭	১৭৩.৭৯ (১.৭৪%)	মেয়াদ বৃদ্ধি পায় নি।

৮। **প্রকল্পের পটভূমি ও উদ্দেশ্য:**

৮.১ পটভূমি: সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের চট্রগ্রাম জোনের আওতাধীন চট্রগ্রাম সড়ক বিভাগ, দোহাজারী সড়ক বিভাগ, কক্সবাজার সড়ক বিভাগ, বান্দরবান সড়ক বিভাগ ও খাগড়াছড়ি সড়ক বিভাগের অধিক ক্ষতিগ্রস্থ সড়কাংশ উন্নয়নের লক্ষ্যে ৯৯৯৭.০২ লক্ষ টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে এবং মার্চ, ২০১৫ হতে জুন, ২০১৭ পর্যন্ত মেয়াদে বাস্তবায়নের জন্য ০৯ জুন, ২০১৫ তারিখে একনেক সভায় অনুমোদন করা হয়। পরবর্তীতে ১ ম সংশোধিত ডিপিপি ১০৯৯৫.০০ লক্ষ টাকা প্রাক্কলিত ব্যয় ও মার্চ, ২০১৫ হতে জুন, ২০১৭ পর্যন্ত বাস্তবায়ন মেয়াদে ০২ ডিসেম্বর, ২০১৬ তারিখে ডিপিইসি সভার সুপারিশক্রমে সড়ক পরিবহন ও সেতু মন্ত্রণালয়ের মাননীয় মন্ত্রী কর্তৃক ০৯ জানুয়রী, ২০১৭ তারিখে অনুমোদিত হয়।

৮.২ উদ্দেশ্য: প্রকল্পের মূল উদ্দেশ্য হলো- চট্রগ্রাম সড়ক জোনের আওতায় অন্তর্ভুক্ত ক্ষতিগ্রস্ত জেলা সড়কসমূহের জরুরী পুর্নবাসন ও অসমাপ্ত কাজ সমাপ্তকরণের মাধ্যমে নিরাপদ সড়ক যোগাযোগ ব্যবস্থা স্থাপন করা।

৯। প্রকল্পের মূল কাজ:

- ৩টি মোটর ভেহিকল
- ১.৯৩ লক্ষ ঘ:মি: মাটির কাজ;
- ১৮.০০ কিঃমিঃ বিদ্যান পেভমেন্ট প্রশস্তকরন
- ৫৭.১৪ কিঃমিঃ পেভমেন্ট পুনঃনির্মাণ
- ২.৫০ কিঃমিঃ পুনঃনির্মাণ এক্সিসটিং পেভমেন্ট (রিসেকশনিং)
- ১৫.৮০ কিঃমিঃ পেভমেন্ট মজবুতিকরণ (বাই বেজ টাইপ-১)
- ১৮.০০ কিঃমিঃ পেভমেন্ট প্রশস্তকরণ/উঁচুকরণ
- ৯৮.৮৩ কিঃমিঃ সার্ফেসিং (কার্পেটিং ও সিল কোট)

- ৩৪.৬৬ কিঃমিঃ সার্ফেসিং (সিলকোট)
- ৩০.০০ মিঃ আরসিসি ব্রিজ নির্মাণ
- ২৭২.৭০ মিঃ আরসিসি কালভার্ট নির্মাণ
- ৬৫০.০০ মিঃ আরসিসি প্লেট প্যালাসাইডিং (৪ মি: পোস্ট, ২০০ মি:মি: x ২০০ মি:মি:)
- ২২১৫.০০ মিঃ আরসিসি প্লেট প্যালাসাইডিং (৩ মি: পোস্ট, ১৫০ মি:মি: x ১৫০ মি:মি:)
- ৭০১৫.০০ মিঃ ড্রেন নির্মাণ;

১০.০ **প্রকল্পের অঙ্গভিত্তিক বাস্তবায়ন (পিসিআর এর ভিত্তিতে) :**

(লক্ষ টাকায়)

	Items of Work (as per latest DPP	Unit	Target (as per RDPP)		Actual Progress	
			Physical (Quantity)	Financial	Physical (Quantity)	Financial
	1	2	3	4	5	6
1.	Motor Vehicle	Nos	3.00	92.58	3.00	92.58
2.	Laboratory Equipment	-	LS	16.98	LS	16.98
3.	Relocation of utilities	-	LS	1.000	LS	1.000
4.	Widening and Raising of Embankment	L.cum	1.62	320.96	1.617	320.96
5.	Soil Earthen Shoulder	L.cum	0.38	46.871	0.379	45.828
6.	Construction of Flexible Pavement in place of HBB	Km	21.85	1444.158	21.85	1444.14
7.	Reconstruction of Existing Pavement (Resectioning)	Km	5.46	292.249	5.46	292.25
8.	Strengthening by Base type-I	Km	19.57	695.990	19.57	695.99
9.	Widening and raising of pavement	Km	17.11	787.700	17.11	787.70
10.	Repair of pavement	Km	52.47	234.770	47.36	234.60
11.	Carpeting & Seal Coat	Km	100.91	3025.079	100.91	3023.58
12.	Seal coat	Km	44.56	315.933	44.56	315.922
13.	Construction of RCC Bridge/PC Girder Bridge	Meter	30.50	356.110	30.50	330.41
14.	Construction of RCC Culvert	Meter	257.70	2472.520	251.70	2379.95
15.	Construction of Drain	Meter	8661.00	363.730	8661.00	363.73
	Protective Work					
16.	RCC Plate Palisading	Meter	650.00	45.030	621.71	43.52

	Items of Work (as per latest DPP	Unit	Target (as per RDPP)		Actual Progress	
			Physical (Quantity)	Financial	Physical (Quantity)	Financial
	(4m post)					
17.	RCC Plate Palisading (3m post)	Meter	2667.00	147.220	2430.41	132.41
18.	Toe Wall	Meter	1355.00	332.100	1355.00	315.25
19.	Matressing	sqm	6459.00	85.400	6459.70	85.40
20.	Bullah Pallisiding	Meter	305.00	13.020	305.00	13.02
21.	Installation of Km post, sign signal & Guide post	Nos	LS	79.406	LS	59.80
	Total=			**11168.79**		**10995.00**

১১.০ প্রকল্প পরিচালক সংক্রান্ত তথ্যাদিঃ

ক্রমিক নং	প্রকল্প পরিচালকের নাম ও পদবী	দায়িত্বের ধরণ		কর্মকাল	
		পূর্ণকালীন	খন্ডকালীন	যোগদান	বদলী
১	২	৩	৪	৫	৬
১.	জনাব সাইফুল আলম অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী (চ:দা:) চট্রগ্রাম জোন, সওজ	হ্যাঁ (নিজস্ব মেয়াদে পুর্ণকালীন)		০৬/০৯/২০১৫	১৭/০৯/২০১৫
২.	জনাব মো: আরিফুর রহমান অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী চট্রগ্রাম জোন, সওজ	হ্যাঁ (নিজস্ব মেয়াদে পূর্নকালীন)		১৭/০৯/২০১৫	১১/১১/২০১৫
৩.	জনাব বিধান চন্দ্র ধর অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী চট্রগ্রাম জোন, সওজ	হ্যাঁ (নিজস্ব মেয়াদে পূর্নকালীন)		১১/১১/২০১৫	০২/০৫/২০১৭
৪.	জনাব আফতাব হোসেন খান অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী চট্রগ্রাম জোন, সওজ	হ্যাঁ (নিজস্ব মেয়াদে পূর্নকালীন)		০২/০৫/২০১৭	০৭/০৮/২০১৭

১২.০ ক্রয় সংক্রান্ত তথ্যাদিঃ

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

Name of Transport	Number as per 1st RDPP	Procured with date	Transferred to Transport Pool with date	Transferred to O & M with date	Condemned/Damaged with date	Remarks
1	2	3	4	5	6	7
Truck	3.00	11-01-16	-	Yes (July 2017)	-	-

১২.২ **পণ্য, কার্য ও সেবা ক্রয়ঃ** প্রকল্পের অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী মূল পূর্ত কাজ ১৪টি প্যাকেজের মাধ্যমে সম্পন্ন করার সংস্থান ছিল। পিসিআর এ উল্লেখিত তথ্যানুযায়ী ১৪টি প্যাকেজের আওতায় পূর্ত কাজ সম্পাদন করা হয়েছে। দরপত্র সংক্রান্ত প্রধান প্রধান তথ্য নিম্নরূপ:

(লক্ষ টাকায়)

নং	প্যাকেজ/কাজের নাম	-প্রাক্কলিত ব্যয় -চুক্তি মূল্য	-দরপত্র আহবানের তারিখ -চুক্তির তারিখ -চুক্তি অনুযায়ী কাজ সমাপ্তির তারিখ -প্রকৃত সমাপ্তির তারিখ	মন্তব্য
০১	Improvement of Zilla Road Providing Flexible Pavement and Repair of Damaged Pavement and Reconstruction of 9 Nos Damaged Culvert (1X 3.0 mX 3.0 m= 3 nos), (2X5.0mX5.0 m=3 nos), (2X3.0mX3.0 m=3nos) at different LRP and Chainage at Raozan(Gohira)-Fatikchari Road (Z-1619) under Chittagong Road Division.	689.00 6.9135	08-11-15 15-12-15 14-06-17 13-06-17	
০২	Re-construction of existing Damaged Culvert at different LRP & Chainge of Rangunia (Katakhali)- Roajan(Hafez Bajlur Rahman) Road (Z-1012) under Chittagong Road Divisiion.	8.3653 8.5559	08-09-15 29-11-15 29-05-17 28-05-17	
০৩	Improvement of Zilla Road Providing Flexible Pavement and Repair of Damaged Pavement and Reconstruction of 3 Nos Damaged Culvert (1X 6.0 mX 3.0 m= 1 nos), (1X1.50mX3.0 m=1 nos), (2X6.0mX5.0 m=1nos) at different chainage at Raozan-Noapara Road (Z-1629) under Chittagong Road Division .	615.33 6.3247	08-09-15 29-11-15 22-05-17 31-07-17	
০৪	Re-Construction of 3 Nos Damaged Culvert (1X3.00mX3.00m=2Nos) and (1X6.0m X6.0m=1no) at different LRP and Chainage of Rangunia- (Sukbilash) Road (Klindirani) Road (Z-1636) under Chittagong Road Division .	1.1298 1.1302	15-09-15 25-11-15 24-05-16 22-05-16	
০৫	Improvement of Zilla Road providing Flexible Pavement & Repair of damaged pavement & Re-construction of 3 Nos Damaged Culvert (1mx3.0mx3.0m=3Nos.) at different LRP & Chainage of Mirsarai-Fatikchari (Narayanhat) Road (1021) under chittagong Road Division .	12.22 12.2241	24-11-15 14-01-16 14-07-17 29-06-17	

নং	প্যাকেজ/কাজের নাম	-প্রাক্কলিত ব্যয় -চুক্তি মূল্য	-দরপত্র আহবানের তারিখ -চুক্তির তারিখ -চুক্তি অনুযায়ী কাজ সমাপ্তির তারিখ -প্রকৃত সমাপ্তির তারিখ	মন্তব্য
০৬	Improvement of Zilla Road Providing repair and strengtheing of Damaged Pavement and Reconstruction of 3 Nos Damaged Culvert (1X6.0mX6.0m=1 nos), (1X2.0mX3.0m=2nos) at different Chainage of Mariamnagar-Ranirhat Road (Z-1617) under Chittagong Road division.	3.0662 3.1191	15-09-15 01-12-15 25-05-17 02-04-17	
০৭	Strengthing & Repair of Pavement, construction of Fexible pavement in place of HBB, RCC palisiding work, Construction of Drain and Intalling of Sing,Signal, Guide/KM Posts at Hazrat Sha Amanat Bridge to Khaza Road to Boalkhali-Kanungopara-padua-Udorbanna Road (Z-1065) under Dohajari Road Division.	687.02 678.02	01/05/15 15/06/15 30/06/17 28/12/16	
০৮	Strenthening & Repair of Pavement , Construction of Flexible Pavement in Palce of HBB, RCC Plasaiding Work, Construction of drain and Installation of Sign, Signal, Guide/KM Post at Patiya (Monoshertek)-Anowara (Kasturighat) & Santirhat-Kaligonj Road (Z-1070 & Z-1071) under Dohajari Road Division.	5.4629 547.12	01/05/15 15/06/15 30/06/17 28/12/16	
০৯	Strenthening & Repair of Pavement , Construction of Flexible Pavement in Palce of HBB, RCC Plasaiding Work, Construction of drain and Installation of Sign, Signal, Guide/KM Post at CUFL-Mohsin Aowlia(R) Mazar-Juidondi Ferry Ghat Road (Z-1088) under Dohajari Road Division.	10.4307 1043.15	01/04/16 16/05/16 30/06/17 30/06/17	

নং	প্যাকেজ/কাজের নাম	-প্রাক্কলিত ব্যয় -চুক্তি মূল্য	-দরপত্র আহবানের তারিখ -চুক্তির তারিখ -চুক্তি অনুযায়ী কাজ সমাপ্তির তারিখ -প্রকৃত সমাপ্তির তারিখ	মন্তব্য
১০	Resectioning, Strengthening, Repair of Pavement , Earth Work, RCC Palisading, Bullah Palisading, Toe Wall, Slope Protection, Construction of Drain & RCC Box Culvert at LRP 010f Double Vent 2 x 6.00m x 6.00m=1.00 No. Culvert at Ch: 0 + 00 to 7 + 600 & 18 + 000 to 27 + 000 Janatabazar-Gorokghata Road (Z-1004) Under Cox's Bazar Road Division.	8.6697 866.26	13/09/2015 25/09/2015 26/05/2017 02/04/2017	
১১	Widening Reconstruction, Earth Work, Palisiding, Carpeting, Seal Coat & Construction of Single Vent 3.00m (Clear) Length & 3.00m (Clear) Height Box Culvert with U-Type Wing Wall (2 Nos.) Construction of Single Vent 6.00m (Clear) Length & 4.00m (Clear) Height Box Culvert with U-Type Wing Wall Work at LRP,S to LRP,E of Khuruskul-Chofaldandi-Eidgong Road (Z-1132) Under Cox's Bazar Road Division.	1150.05 1149.93	13/09/2015 25/09/2015 27/05/2017 02/04/2017	
১২	Re-sectioning, Strengthening, Repair of pavement, Earth Work, RCC plalisading, Bullah plalisading, Toe Wall, Slope protection , Construction of Drain at Ch. 0+000 to 2+500, Ch. 4+500 to 6+500 & R.C.C. Box Culvert at LRP 010e Single vent 1 Nos. 3.00 (Clear) length & 3.00m (Clear)height with U-Type Wing wall & LRPa Single vent 1 Nos. 6.00 (Clear) length & 4.00m (Clear) height Culvert at Lakkharchar-Betuabazar-Bagguzara Road (Z-1127) under Cox's Bazar Road Division.	315.81 315.77	26/04/2016 28/07/2016 28/07/2017 02/06/2017	
১৩	Construction of Flexible pavement from 2nd km to 10th km and Construction of a 30.50m Long Girder Bridge, 3nos R.C.C Box Culvert (2.00mx 2.00m), R.C.C Retaining wall & Road Side Drain at different km of Aziznagaz-Gazalia-	11.5992 1098.08	20/10/2015 17/11/2015 21/06/2017 20/06/2017	

নং	প্যাকেজ/কাজের নাম	-প্রাক্কলিত ব্যয় -চুক্তি মূল্য	-দরপত্র আহবানের তারিখ -চুক্তির তারিখ -চুক্তি অনুযায়ী কাজ সমাপ্তির তারিখ -প্রকৃত সমাপ্তির তারিখ	মন্তব্য
	lama Road (Z-1007) under Bandarban Road Division.			
১৪	Strengthening & Repair of Pavement, Construction of Flexible Pavement in place of HBB, Construction of toe wall, Construction of Drain and Installation of Sign, Signal, Guide/KM posts at Matiranga-Tanakkapara Road (Z-1608) Khagrachari Road Division.	14.9753 13.5695	08/11/2015 26/01/2016 25/01/2017 20/03/2017	

১৩.০ **বছর ভিত্তিক ডিপিপি লক্ষ্যমাত্রা, এডিপি ও আরএডিপি বরাদ্দ, অবমুক্তি ও ব্যয় (পিসিআর এর ভিত্তিতে)**

(লক্ষ টাকায়)

অর্থ বছর	মূল ডিপিপি অনুযায়ী লক্ষ্যমাত্রা	সর্বশেষ সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী লক্ষ্যমাত্রা	আরএডিপি বরাদ্দ	অবমুক্ত	ব্যয়
২০১৫-২০১৬	৫৫৬৩.০৮	৫৫০০.০০	৫৫০০.০০	৫৫০০.০০	৫৫০০.০০
২০১৬-২০১৭	৪৪৩৩.৯৪	৫৬৬৮.৭৯	৫৪৯৫.০০	৫৪৯৫.০০	৫৪৯৫.০০
সর্বমোটঃ	**৯৯৯৭.০২**	**১১১৬৮.৭৯**	**১০৯৯৫**	**১০৯৯৫**	**১০৯৯৫**

১৪.০ **পরিদর্শনঃ** অনুমোদিত আরডিপিপিতে মোট ১৪টি প্যাকেজের মধ্যে চট্রগ্রাম সড়ক বিভাগের অধীন ৬টি, কক্সবাজার সড়ক বিভাগের অধীন ৩টি, দোহাজারী সড়ক বিভাগের অধীন ৩টি, বান্দরবান সড়ক বিভাগের অধীন ১টি এবং খাগড়াছড়ি সড়ক বিভাগের অধীন ১টি প্যাকেজ রয়েছে। গত ২৬/০৯/২০১৮ তারিখে আইএমইডি 'র সহকারী পরিচালক জনাব মুহাম্মদ মিজানুর রহমান মিয়া কর্তৃক চট্রগ্রাম সড়ক বিভাগের অধীন বাস্তবায়িত ৬টি প্যাকেজ/সড়ক এবং ২৭/০৯/২০৮ তারিখে আইএমইডি'র মূল্যায়ন কর্মকর্তা সঞ্জয় কর্মকার কর্তৃক দোহাজারী সড়ক বিভাগের অধীন বাস্তবায়িত ৩টি প্যাকেজ/সড়কের কাজ সরেজমিন পরিদর্শন করা হয়। পরিদর্শনকালে সড়ক বিভাগের সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তাগণ উপস্থিত ছিলেন। সরেজমিন পরিদর্শন ও প্রাপ্ত পিসিআর এর আলোকে সাধারণ পর্যবেক্ষণ নিম্নরূপঃ

১৪.১ **পণ্য ক্রয়:** পিসিআর প্রাপ্ত তথ্য অনুযায়ী সড়কের রুটিন রক্ষণাবেক্ষণ কাজের জন্য ৯২.৫৮ লক্ষ টাকায় ৩টি মোটর ভেহিকল (৫ টন ডাম্প ট্রাক) ক্রয় করা হয়েছে।

১৪.২ **মাটির কাজ:** অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপিতে ০.৩৮ লক্ষ ঘন মিটার রোড ইমব্যাংকমেন্ট নির্মাণের জন্য ৪৬.৮৭১ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। পিসিআর অনুযায়ী ০.৩৭৯ লক্ষ ঘন মিটার মাটির কাজের জন্য ৪৫.৮২৮ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে। পরিদর্শনকালে জানা যায়, কালভার্ট নির্মাণকালে এ্যাপ্রোচ সড়ক নির্মাণের জন্য মাটির কাজ করা হয়েছে। অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপি 'র সংস্থানের তুলনায় মাঠ পর্যায়ের প্রয়োজনীয়তার নিরিখে মাটির পরিমাণ কিছুটা কম লেগেছে।

১৪.৩ **ফ্ল্যাক্সিবল পেভমেন্ট নির্মাণ:** অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপিতে ফ্ল্যা ক্সিবল পেভমেন্ট নির্মাণ H.B.B স্থানে ২১.৮৫ কি:মি: পেভমেন্ট নির্মাণের জন্য ১৪৪৪.১৫৮ লক্ষ টাকা, ৫.৪৬ কি:মি: পুনঃনির্মাণ এক্সিসটিং পেভমেন্ট (রিসেকশনিং) এর জন্য ২৯২.২৪৯ লক্ষ টাকা, ১৯.৫৭ মিটার মজবুতিকরণ (বাই বেজ টাইপ -১) এর জন্য ৬৯৫.৯৯০ লক্ষ টাকা, ১৭.১১ কি:মি: পেভমেন্ট প্রশস্তকরণের জন্য ৭৮৭.৭০০ লক্ষ টাকা এবং ৫২.৪৭ কি:মি: পেভমেন্ট পুনঃনির্মাণ এর জন্য

২৩৪.৭৭০ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। পিসিআরের প্রাপ্ত তথ্য অনুযায়ী, ফ্ল্যাক্সিবল পেভমেন্ট নির্মাণ H.B.B স্থানে ২১.৮৫ কি:মি: পেভমেন্ট নির্মাণের জন্য ১৪৪৪.১৪ লক্ষ টা কা, ৫.৪৬ কি:মি: পুনঃনির্মাণ এক্সিসটিং পেভমেন্ট (রিসেকশনিং) এর জন্য ২৯২.২৫ লক্ষ টাকা, ১৯.৫৭ মিটার মজবুতিকরণ (বাই বেজ টাইপ-১) এর জন্য ৬৯৫.৯৯ লক্ষ টাকা, ১৭.১১ কি:মি: পেভমেন্ট প্রশস্তকরণের জন্য ৭৮৭.৭০ লক্ষ টাকা এবং ৪৭.৩৬ কি:মি: পেভমেন্ট পুনঃনির্মাণ এর জন্য ২৩৪.৬০ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে। পরিদর্শনকালে দেখা যায়, কালভার্ট নির্মাণকালে এ্যাপ্রোচ সড়কের জন্য ফ্ল্যাক্সিবল পেভমেন্ট নির্মাণ করা হয়েছে। কালভার্টসমূহের কিছু জায়গায় রেইনকাট সৃষ্টি হয়ে সড়ক বাঁধ /সফট শোল্ডারসহ পেভমেন্ট ভেঙ্গে গেছে দেখা যায়। এ প্রেক্ষিতে সংশ্লি ষ্ট নির্বাহী প্রকৌশলী জানান যে , এগুলোর দ্রুতই মেরামত হবে।

১৪.৪ **সার্ফেসিং:** অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপিতে ১০০.৯১ কি:মি: কার্পেটিং ও সিল কোট এর জন্য ৩০২৫.০৭৯ লক্ষ টাকা এবং ৪৪.৫৬ কি:মি: সিল কোট এর জন্য ৩১৫.৯৩৩ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। পিসিআরের প্রাপ্ত তথ্য অনুযায়ী, ১০০.৯১ কি:মি: কার্পেটিং ও সিল কোট এর জন্য ৩০২৩.৫৮ লক্ষ টাকা এবং ৪৪.৫৬ কি:মি: সিল কোট এর জন্য ৩১৫.৯২২ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে। পরিদর্শনকালে দেখা যায় , কোন একটি সড়কের কিছু কিছু অংশে শুধুমাত্র সিলকোট/কার্পেটিংসহ সিলকোট করা হয়েছে। এতে, সংস্কার করা হয় নি এমন সড়কাংশ যানবাহন চলাচলের জন্য ঝুকিঁপূর্ণ হয়ে পড়েছে এবং শুধুমাত্র সিলকোট করায় ভারী ও অধিক যানবাহন চলাচল করায় সংস্কারকৃত সড়কটিকে ক্রাক /পটহোল সৃষ্টি হয়েছে। এছাড়া অনেকস্থানে পেভমেন্ট এইজিং ভেঙ্গে গেছে দেখা যায়। ডিফেক্ট লায়াবিলিটি অতিক্রান্ত হওয়ায় ক্ষতিগ্রস্থ সড়কটি রুটিন মেন্টেইনেন্স এর আওতায় অনতিবিলম্বে মেরামত করা প্রয়োজন নতুবা সড়কটি আরও ক্ষতিগ্রস্থ হয়ে চলাচল ঝুকিপূর্ণ হতে পারে।

১৪.৫ **ড্রেন নির্মাণ:** অনুমোদিত আরডিপিপিতে ৮৬৬১.০০ মিটার দৈর্ঘ্যর ড্রেন নির্মাণের জন্য ৩৬৩.৭৩০ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। পিসিআরের প্রা প্ত তথ্য অনুযায়ী ৮৬৬১.০০ মিটার ড্রেন নির্মাণের জন্য ৩৬৩.৭৩ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে। পরিদর্শনকালে দেখা যায় বাজার /গ্রোথ সেন্টার এলাকায় ও ঢালু এলাকায় ড্রেন নির্মাণ করা হয়েছে। বাজার অংশে ড্রেনগুলোতে ময়লা আর্বজানা দেখতে পাওয়া যায়।

১৪.৬ **কালভার্ট নির্মাণ:** অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপিতে ৩০.০০ মিটার দৈর্ঘ্যর আরসিসি ব্রিজ/পিসি গার্ডার ব্রীজ নির্মাণের জন্য ৩৬০.০০ লক্ষ টাকা ও ২৭২.৭০ মিটার দৈর্ঘ্যর আরসিসি কালভার্ট নির্মাণের জন্য ২৩১৭.৯৫০ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। পিসিআরের প্রাপ্ত তথ্য অনুযায়ী আরসিসি ব্রিজ/পিসি গার্ডার ব্রীজ নির্মাণের জন্য ৩৩০.৪১ লক্ষ টাকা ও ২৫১.৭০ মিটার দৈর্ঘ্যর আরসিসি কালভার্ট নির্মাণের জন্য ২৩৭৯.৯৫ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে। পরিদর্শনকালে দেখা যায়, নির্মিত ব্রীজ /কালভার্টগুলোর পর্যাপ্ত মাটির এ্যাপ্রোচ /সফট সোল্ডার নেই। এছাড়া , কালভার্টের উপরের পেভমেন্টের তুলনায় এ্যাপ্রোচ সড়ক অনেকটা দেবে/আন্ডুলেশন হয়েছে দেখা যায়।

১৪.৭ রক্ষাপ্রদ কাজ: অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপিতে ৬৩১৬.০০ মিটার আরসিসি প্যালাসাইডিং (৪মিঃ পোস্ট) এর জন্য ৪৫.০৩০ লক্ষ টাকা ও আরসিসি প্যালাসাইডিং (৩মিঃ পোস্ট) এর জন্য ১৪৭.২২০ লক্ষ টাকা, টো-ওয়াল এর জন্য ৩৩২.১০০ লক্ষ টাকা, ম্যাট্রেসিং এর জন্য ৮৫.৪০০ লক্ষ টাকা, বুল্লাহ প্যালাসাইডিং এর জন্য ১৩.০২০ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। পিসিআর -এর তথ্য অনুযায়ী ৬২১.৭১ বর্গ মিটার আরসিসি প্যালাসাইডিং (৪মিঃ পোস্ট) এর জন্য ৪৩.৫২ লক্ষ টাকা ও আরসিসি প্যালাসাইডিং (৩মিঃ পোস্ট) এর জন্য ১৩২.৪১ লক্ষ টাকা, টো-ওয়াল এর জন্য ৩১৫.২৫ লক্ষ টাকা, ম্যাট্রেসিং এর জন্য ৮৫.৪০ লক্ষ টাকা, বুল্লাহ প্যালাসাইডিং এর জন্য ১৩.০২ লক্ষ টাকার ব্যয় করা হয়েছে। পরিদর্শনে দেখা যায় , সড়কের পাশে পুকুর /জলাশয় অংশে ও নিচু -ঢালু স্থানে আরসিসি প্যালাসাইডিং/টো-ওয়াল ও কনক্রিট স্লোপ প্রোটেকশনের কাজ করা হয়েছে। এছাড়া সড়কের যে সকল স্থানে পুকুর, ডোবা ও নিচু জমি রয়েছে সে সকল স্থানে আরসিসি টো-ওয়াল দেওয়া হয়েছে।

১৪.৮ **সাইন, সিগন্যাল, গাইড/কিঃমিঃ পোষ্ট:** অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপিতে সাইন , সিগনাল ও গাইড /কি:মি: পোষ্ট স্থাপনের জন্য ৭৯.৪০৬ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। পিসিআর অনুযায়ী সাইন , সিগনাল ও কি :মি: পোষ্ট স্থাপনের জন্য ৫৯.৮০ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে। পরিদর্শনে দেখা যায়, সড়কব্যাপী পর্যাপ্ত সাইন সিগন্যাল/কি:মি: পোষ্ট নেই।

এছাড়া কি:মি: পোস্টগুলো রাস্তার পাশে ঝোপ -ঝাড়/গাছপালায় ঢেকে রয়েছে এ বং অনেক সাইন ও সিগন্যালগুলোর লেখা উঠে যেয়ে অস্পস্ট হয়েছে।

১৫.০ **প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জনঃ**

পরিকল্পিত	অর্জন
প্রকল্পের মূল উদ্দেশ্য হলো - চট্রগ্রাম সড়ক জোনের আওতায় অন্তর্ভুক্ত ক্ষতিগ্রস্ত জেলা সড়কসমূহের জরুরী পুর্নবাসন ও অসমাপ্ত কাজ সমাপ্তকরণের মাধ্যমে নিরাপদ সড়ক যোগাযোগ ব্যবস্থা স্থাপন করা।	প্রকল্পের আওতায় সওজ-এর চট্রগ্রাম জোনের আওতায় অন্তর্ভুক্ত ক্ষতিগ্রস্ত জেলা সড়কসমূহের জরুরী পুর্নবাসন ও অসমাপ্ত কাজ সমাপ্তকরণের মাধ্যমে নিরাপদ সড়ক যোগাযোগ স্থাপিত হয়েছে বিধায় উদ্দেশ্য অর্জিত হয়েছে। তবে ক্ষেত্র বিশেষে সড়ক পেভমেন্টর শুধু সিলকোটের কাজ হওয়ায় স্থায়ীত্ব নিয়ে সংশয় রয়েছে ।

১৬.০ **উদ্দেশ্য অর্জিত না হয়ে থাকলে তার কারণঃ** উদ্দেশ্যে অর্জিত হয়েছে। তবে উন্নয়নকৃত সড়কসমূহে শুধুমাত্র সিলকোটের কাজ হওয়ায় স্থায়ীত্ব নিয়ে সংশয় রয়েছে । এছাড়া, বিশেষ করে চট্রগ্রাম সড়ক বিভাগের অধীন বাস্তবায়িত সড়কগুলো পরিদর্শনকালে দেখা যায়, সড়কগুলোর প্রশস্ততা মাত্র ১২ ফিট। এতে পাশাপাশি দুটি গাড়ি চলাচল করতে সমস্যার সৃষ্টি হচ্ছে। নিরাপদ ও উন্নত যোগাযোগ ব্যবস্থা আনায়ন করতে হলে সড়কগুলো যথাযথমানে ও প্রশস্ততায় উন্নয়ন করা প্রয়োজন।

১৭.০ অডিট কার্যক্রম: সমাপ্ত প্রকল্পের পিসিআর-এ অডিট সংক্রান্ত তথ্য পর্যালোচনায় দেখা যায়, Internal & External Audit সম্পন্ন করা হয়েছে।

১৮.০ প্রকল্প বাস্তবায়ন সমস্যাঃ প্রকল্প বাস্তবায়নে কোন ধরণের সমস্যার সম্মুখীন হতে হয়নি।

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

২০। বিশেষ পর্যবেক্ষণ:

২০.১ সড়কের সম্পাদিত কাজ পরিদর্শনকালে দেখা যায় সড়কের কিছু কিছু জায়গায় এবং নির্মিত কিছু কালভার্টের এ্যাপ্রোচ সড়কে রেইনকাট সৃষ্টি হয়ে শোল্ডারসহ পেভমেন্ট ক্ষতিগ্রস্থ হয়েছে। প্রকল্পটির সম্পাদিত কাজের ডিফেক্ট লায়াবিলিটি পিরিয়ড অতিক্রম করায় জরুরী ভিত্তিতে সড়ক বিভাগের নিজস্ব রুটিন রক্ষণাবেক্ষণের আওতায় রেইনকাটে ক্ষতিগ্রস্থ সড়ক মেরামত করা প্রয়োজন।

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

২০.৩ পরিদর্শকালে দেখা যায়, একই সড়কের কিছু দূর পর পর (অনেক ক্ষেত্রে ১০০ মিটারের কম) সড়কাংশ প্রকল্পের মাধ্যমে সিলকোটকৃত করা হয়েছে এবং কিছু অংশ প্রকল্প বহির্ভূত রাখায় পেভমেন্টসমূহ ক্ষতিগ্রস্থ রয়েছে। এতে, পুরো সড়কটি যানবাহন চলাচলের জন্য উপযোগী হয়নি। এ বিষয়টি পরিহার করা প্রয়োজন। এছাড়া, দেখা যায় অনেক সড়কের পর্যাপ্ত সফট সোল্ডার না থাকায় পেভমেন্টর এইজিং ভাঙ্গানের সৃষ্টি হয়েছে। সড়কসমূহ পরীক্ষা-নিরীক্ষা করে পর্যাপ্ত সফটসোল্ডারের ব্যবস্থা করা প্রয়োজন এবং ক্ষতিগ্রস্থ এইজিং মেরামত করা প্রয়োজন।

২০.৪ চট্রগ্রাম সড়ক বিভাগের উন্নয়নকৃত ৬টি প্যাকেজ/সড়ক পরিদর্শনকালে দেখা যায়, সড়কসমূহের পেভমেন্টের প্রশস্ততা মাত্র ১২ ফিট থাকায় ঝুকিঁ নিয়ে পাশাপাশি দুটি গাড়ি অতিক্রম করতে হচ্ছে। বিদ্যমান ১২ ফিট রাস্তা যথাযথ মানে ১৮-২৪ ফিট প্রশস্ততায় উন্নীত করা প্রয়োজন।

২০.৫ প্রকল্পটির মাধ্যমে উন্নয়নকৃত সড়কসমূহে পর্যাপ্ত সংখ্যক সাইন, সিগন্যাল নেই। এছাড়া, বিদ্যমান কি:মি: পোস্ট ও সাইন, সিগন্যালগুলোর লেখা মুছে গিয়ে অস্পষ্ট হয়ে পড়েছে। পর্যাপ্ত সংখ্যক সাইন, সিগন্যাল স্থাপনপূর্বক পুনরায় স্পষ্ট করে লেখা প্রয়োজন। পরিদর্শনকালে দেখা যায়, সড়কসমূহের কতিপয় স্থানে বিপদজনক বাঁক রয়েছে যা সরলীকরণ করা প্রয়োজন।

২০.৬ সংশোধিত প্রকল্পটির ১০৯.৯৫ কোটি টাকা ব্যয়ে বাস্তবায়িত হয়েছে। এ প্রকল্পটি ১৪টি প্যাকেজের মধ্যে বাস্তবায়ন করা হয়েছে। ছোট ছোট প্যাকেজ করায় স্থানীয় প্রভাবশালী ছোট ঠিকাদার কর্তৃক কার্যাদেশ প্রাপ্ত হয়েছে। উক্ত স্বল্প পেশাদার ও আর্থিকভাবে সলভেন্সি/ওয়েল ইকুইপ নয় এমন প্রতিষ্ঠান কাজ পাওয়ায় নির্ধারিত সময়ে যথাযথ গুণাগুন বজায় রেখে কাজ করতে পারে না। ওয়েল ইক্যুপ ও আর্থিকভাবে সলভেন্সি সম্পন্ন ঠিকাদারের মাধ্যমে প্রকল্পের কাজ নির্ধারিত সময়ে গুণগতমান বজায় রেখে সমাপ্ত করা সম্ভাপর হয়। কিন্তু ছোট ছোট প্যাকেজ করে টেন্ডার আহবান করা হলে অনেক সময় বড় ঠিকাদার টেন্ডার অংশগ্রহণ করে না। এ প্রেক্ষিতে ছোট ছোট প্যাকেজ না করে বড় প্যাকেজের সংস্থান রেখে প্রকল্প প্রণয়ন এবং সে আলোকে টেন্ডার আহবানপূর্বক প্রকল্পের বাস্তবায়ন কাজ করা প্রয়োজন।

২০.৭ সংশোধিত ডিপিপি ও প্রাপ্ত পিসিআরের আলোকে পরিদর্শনকালে দেখা যায়, উন্নয়নকৃত সড়কসমূহে শুধুমাত্র ১২ মি:মি: সিলকোটের কাজ করা হয়েছে। এভাবে, সিলকোট করে রাস্তা ঠিক রাখা সম্ভব হচ্ছে না এবং উন্নয়নকৃত সড়কসমূহের স্থায়ীত্ব নিয়ে সংশয় রয়েছে । সিলকোটের কাজ করার পূর্বে পাথর ও বিটুমিনাস পৃথকভাবে ম্যানুয়েলি নিয়ন্ত্রন করে পরে তা মিশিয়ে রাস্তায় ম্যানুয়েলি স্থাপন করা হয়। এতে, তাপমাত্রা যথাযথভাবে মেইনটেইন করা সম্ভব হয় না। তাই জেলা সড়কসমূহ নূন্যতম ওভারলে (overlay) করা প্রয়োজন।

২০.৮ পরিদর্শনকালে দেখা যায়, সড়কসমূহের অনেক স্থানে ১২ ফিট প্রশস্ততার ঝুকিঁপূর্ণ বেইলি ব্রীজ রয়েছে। বেইলী ব্রীজ সমূহ হঠাৎ করে ভেঙ্গে দুর্ঘটনার সৃষ্টির পাশাপাশি সড়ক যোগাযোগে ব্যাঘাত সৃষ্টি করছে। এগুলো রিপ্লেশমেনপূর্বক নতুন আরসিসি/বক্স কালভার্ট নির্মাণ করা প্রয়োজন।

২০.৯ সংশোধিত অনুমোদিত ডিপিপি ও পিসিআর পর্যালোচনায় দেখা যায়, প্রাপ্ত পিসিআরে গুরুত্বপূর্ণ অপর্যাপ্ততা এবং অনেক ভুল তথ্যসহ ত্রুটি-বিচ্যুতি রয়েছে। ভবিষ্যতে অনুমোদিত ডিপিপি/আরডিপিপি এবং মাঠ পর্যাযের বাস্তব কাজ ও সে আলোকে অর্থ ব্যয় বিবেচনায় পর্যাপ্ত তথ্যসহ ত্রুটি-বিচ্যুতি মুক্ত পিসিআর প্রণয়নপূর্বক আইএমইডি'তে প্রেরণ করা প্রয়োজন।

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



চিত্র-১: ১২ ফিট প্রশস্ততায় রাস্তায় নির্মিত কালভার্টের একটি।(চট্রগ্রাম সড়ক বিভাগ /জেড-**১৬১৯**)।



চিত্র-২: শুধু সীলকোটকৃত পেভমেন্টের একাংশ (চট্রগ্রাম /জেড-১৬১৯)।



চিত্র-৩ : চট্রগ্রাম সড়ক বিভাগের জেলা সড়কসমূহে অবস্থিত ঝুকিঁপূর্ণ ব্রীজ সমূহের একটি



চিত্র-৪ : ৩২ ফিট প্রশস্ততায় নির্মিত কালভার্ট সমূহের একটি যাতে পর্যাপ্ত মাটি এ্যাপ্রোচ নেই।



চিত্র-৫: নির্মিত ৩২ ফিট প্রশস্ততা কালভার্টসমূহের একটি যেখানে ১২ ফিট প্রশস্ততার রাস্তা হওয়ায় পর্যাপ্ত পেভমেন্ট নির্মাণ করা হয় নি।



চিত্র-৬: প্রকল্পটির মাধ্যমে বাজারাংশে নির্মিত ইউড্রেন।



চিত্র-৭: দোহাজারী সড়ক বিভাগের জেড-১০৭০ সড়কে সৃষ্ট ক্রাকসহ রাটিং।



চিত্র ৮ : দোহাজারী সড়ক বিভাগের জেড-১০৬৫ সড়কে স্থাপিত আরসিসি প্যালাসাইডিং

২২। **মতামত/সুপারিশঃ**

২২.১ রেইনকাটের মাধ্যমে যেসব সড়ক/সড়কাংশ ও কালভার্টের সফট সোল্ডার/সফট এ্যাপ্রোচসহ পেভমেন্টসমূহ ক্ষতিগ্রস্থ হয়েছে তা চিহ্নিত করে জরুরী ভিত্তিতে রুটিন রক্ষণাবেক্ষণের আওতায় মেরামত করতে হবে।

২২.২ সড়কের বিভিন্ন জায়গায় সৃষ্ট ক্র্যাক/পটহোলগুলো চিহ্নিত করে দ্রুত মেরামত করতে হবে- যাতে বড় পটহোল সৃষ্টি হয়ে সড়কসমূহ চলাচলের অনুপযোগী হয়ে না পড়ে;

২২.৩ জেলা সড়কসমূহ পরীক্ষা-নিরীক্ষা করে পর্যাপ্ত সফটসোল্ডারের ব্যবস্থা করতে হবে। পেভমেন্টর ক্ষতিগ্রস্থ এইজিং দ্রুত সংশোধন করতে হবে;

২২.৪ বিদ্যমান ১২ ফিট প্রশস্ততার জেলা সড়কসমূহ যথাযথমানে ১৮-২৪ ফিট প্রশস্তায় উন্নীতকরণ করার প্রয়োজনীয় ব্যবস্থা গ্রহণ করতে হবে;

২২.৫ চট্রগ্রাম সড়ক বিভাগ ও দোহাজারী সড়ক বিভগের অধীন জেলা সড়কসমূহে বিদ্যমান ঝুকিঁপূর্ণ বেইলি ব্রীজসমূহ রিপ্লেশমেনপূর্বক নতুন আরসিসি/বক্স কালভার্ট নির্মাণ করার প্রয়োজনীয় ব্যবস্থা গ্রহণ করতে হবে;

২২.৬ প্রকল্পের মাধ্যমে শুধুমাত্র সিলকোটের কাজ করে সড়কসমূহ উন্নয়ন করায় তা ঠিক রাখা সম্ভব হচ্ছে না এবং উন্নয়নকৃত সড়কসমূহের স্থায়ীত্ব নিয়ে সংশয় রয়েছে। তাই ভবিষ্যতে জেলা সড়কসমূহ উন্নয়ন করার ক্ষেত্রে নূন্যতম ওভারলে (overlay) নির্ধারণপুর্বক সে অনুযায়ী ডিজাইন করার প্রয়োজনীয় ব্যবস্থা গ্রহণ করতে হবে;

২২.৭ পর্যাপ্ত ট্রাফিক সাইন ও সাইন পোষ্ট স্থাপন কর তে হবে। অস্পষ্ট হয়ে যাওয়া কি :মি: পোস্ট, সাইন সিগন্যাল পুনরায় স্পষ্ট করে লেখতে হবে;

২২.৮ অনুমোদিত ডিপিপি/আরডিপিপি এবং মাঠ পর্যাযের বাস্তব কাজের আলোকে পর্যাপ্ত তথ্যসহ ত্রুটি-বিচ্যুতি মুক্ত পিসিআর প্রণয়নপূর্বক আইএমইডি'তে প্রেরণ করতে হবে;

২২.৯ সড়কে বিপদজনক বাঁক রয়েছে যা চিহ্নিত করে সরলীকরণ করা প্রয়োজন;

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

২২.১১ উল্লেখিত পর্যবেক্ষণের আলোকে অনুচ্ছেদ ২২.১ হতে ২২.১০ এর বিষয়ে গৃহীত ব্যবস্থা সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ আগামী ১ মাসের মধ্যে আইএমইডিকে অবহিত করবে।

চট্টগ্রাম-রাঙ্গামাটি জাতীয় মহাসড়কের চট্টগ্রাম (অক্সিজেন মোড়) হাটহাজারী অংশ ডিভাইডারসহ প্রশস্তকরণ শীর্ষক প্রকল্পের সমাপ্তি মূল্যায়ন প্রতিবেদন

(সমাপ্তঃ জুন, ২০১৭)

১। প্রকল্পের নাম : "চট্টগ্রাম-রাঙ্গামাটি জাতীয় মহাসড়কের চট্টগ্রাম (অক্সিজেন মোড়) হাটহাজারী অংশ ডিভাইডারসহ প্রশস্তকরণ" শীর্ষক প্রকল্প।

২। বাস্তবায়নকারী সংস্থা : সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর।

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

৪। প্রকল্প এলাকা : চট্টগ্রাম (অক্সিজেন মোড়) থেকে হাটহাজারী (অংশ)।

৫। প্রকল্পের বাস্তবায়ন সময় ও ব্যয় :

(লক্ষ টাকায়)

প্রাক্কলিত ব্যয় (প্রঃসাঃ)		প্রকৃত ব্যয় (প্রঃ সাঃ)	পরিকল্পিত বাস্তবায়নকাল		প্রকৃত বাস্তবায়নকাল	অতিরিক্ত ব্যয় (মূল প্রাক্কলিত ব্যয়ের %)	অতিরিক্ত সময় (মূল বাস্তবায়নকালের %)
মূল	সর্বশেষ সংশোধিত		মূল	সর্বশেষ সংশোধিত			
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮
১২৯৫১.৮৭ (-)	২২৫৯৮.৯০ (-)	১৯০৫০.০০ (-)	০১/০৭/২০০৯ থেকে ৩১/১২/২০১৩	০১/০৭/২০০৯ থেকে ৩০/০৬/২০১৭	০১/০৭/২০০৯ থেকে ৩০/০৬/২০১৭	৬০৯৮.১৩ (৪৭%)	৪২ মাস (১৭৭.৭৭%)

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

৭। **প্রকল্পের অঙ্গভিত্তিক বাস্তবায়ন অগ্রগতি (পিসিআর-এ প্রদত্ত তথ্যের ভিত্তিতে) :** (লক্ষ টাকায়)

ক্রমিক নং	ডিপিপি অনুযায়ী অংগের নাম	একক	ডিপিপি অনুযায়ী লক্ষ্যমাত্রা		প্রকৃত বাস্তবায়ন অগ্রগতি	
			বাস্তব	আর্থিক	বাস্তব (%)	আর্থিক (%)
১	২	৩	৪	৫	৬	৭
১.	সার্ভে, ডিজাইন এবং ড্রইং	থোক	থোক	৩.৫০	থোক	০.৮৯ (২৫.৪২%)
২.	মেশিনারীজ ইক্যুইপমেন্ট	থোক	থোক	১.০০	--	--
৩.	কম্পিউটার এবং একসেসরিজ	থোক	থোক	১.৫০	--	--
৪.	প্লানটেশন	কি:মি:	৫.০০	২.৫০	--	--
৫.	ভূমি অধিগ্রহণ	হেক্টর	১.৩৬	৭৭৭৪.১৭	১.৩৫ (৯৯.২৬%)	৫৬৪৪.০৩ (৭২.৫৬%)
৬.	ইউটিলিটিস অপসারণ	থোক	থোক	১৩৬৬.৬৩	থোক	১৩৬৬.৬৩ (১০০%)
৭.	সেমিপাকা স্ট্রাকচার	ব:মি:	৩০৪৩.০৯	৫৯৬.৪৫	--	--
৮.	স্থায়ী স্ট্রাকচার	ব:মি:	২০৮৮.৯৭	৩৭০.৪৬	--	--
৯.	মাটির কাজ	ঘ:মি:	৯৪০০০	১৫২.৮৫	৮০০০০ (৮৫%)	১৪৭.৮৫(৯৭.২৬%)
১০.	নতুন ফ্লাক্সিবল পেভমেন্ট নির্মাণ	কি:মি:	১২.৫০	৬৫০৬.৯৪	১২.৫০ (১০০%)	৬২৯২.৪৭ (৯৬.৭০%)
১১.	বিদ্যমান রাস্তা পুন:র্নির্মাণ	কি:মি:	৩.৮৬	৩২৯.৮৬	৩.৮৬ (১০০%)	৩২৯.০০ (৯৯.৭৩%)
১২.	আরসিসি ব্রিজ নির্মাণ	কি:মি:	১৮.৩০	৪৯৩.০০	১৮.৩০ (১০০%)	৪৪৫.০০ (৯০.২৬%)
১৩.	আরসিসি বক্স কালভার্ট নির্মাণ	কি:মি:	১৪৫.০০	১৬৪৭.০৬	১৩৭.৫০ (৯৫%)	১৫৮০.৮০(৯৬%)
১৪.	রোড সাইট ড্রেন নির্মাণ	মিটার	২৫০০.০০	৪৪.৪০	৬৯৮.০০ (২৮%)	৪৪.৪০(১০০%)
১৫.	ক্রস ড্রেন/আরসিসি কালভার্ট নির্মাণ	মিটার	৫০০.০০	৪৪.০০	৪০.০০ (৮%)	২৫.০০ (৬২.৫০%)

ক্রমিক নং	ডিপিপি অনুযায়ী অংগের নাম	একক	ডিপিপি অনুযায়ী লক্ষ্যমাত্রা		প্রকৃত বাস্তবায়ন অগ্রগতি	
			বাস্তব	আর্থিক	বাস্তব (%)	আর্থিক (%)
১	২	৩	৪	৫	৬	৭
১৬.	আরসিসি ডিভাইডার নির্মাণ	মিটার	১১৮০০.০০	৮৬০.০০	১১৪৪৬.০০ (৯৭%)	৮৩৫.১১ (৯৭%)
১৭.	আরসিসি প্লেট পেলাসাইডিং	মিটার	৫০০.০০	৩৯.৩৬	১২৫.০০ (২৫%)	১০.০০ (২৫.৪০%)
১৮.	আরসিসি রিটেইনিং ওয়াল	মিটার	১৫৬৩.০০	১০৪০.২৮	১৩৩৭.০০ (৮৫.৫৪%)	১০৪০.২৮ (১০০%)
১৯.	ফুটপাত নির্মাণ	মিটার	১৩৫০০.০০	১০৯৭.০৭	১৩৯২৯.০০ (১০৩%)	১০৯৬.০০ (৯৯.৯০%)
২০.	সাইন, সিগনাল, কি: মি: পোস্ট স্থাপন	থোক	থোক	২৬.০০	থোক	২৬.০০ (১০০%)
২১.	নির্মাণকালীন রক্ষণাবেক্ষণ	সংখ্যা	১২.৫০	১২৫.০০	১২.৫০ (১০০%)	১২৫.০০ (১০০%)
২২.	যন্ত্রপাতি রক্ষণাবেক্ষণ	থোক	থোক	৫.০০	--	--
২৩.	ইন্টার সেকশন হাটহাজারী অংশ	সংখ্যা	১.০০	৭২.৫৮	১.০০	৬৭.৫৪ (৯৩%)
	সর্বমোট =	**--**	**--**	**২২৫৯৮.৯০**	**১০০%**	**১৯০৫০.০০ (৮৪.২৯%)**

৮। **প্রকল্প পরিচালক সংক্রান্ত তথ্যাদিঃ**

ক্র: নং	নাম ও পদবী ও বেতন স্কেল	প্রকল্প পরিচালকের ধরণ	একাধিক প্রকল্প পরিচালক কি না	যোগদানের	
				যোগদানের তারিখ	বদলীর তারিখ
১.	জনাব সৈয়দ আহমদ, অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌ:	খন্ডকালীন	হ্যাঁ	২৭-৫-২০০৯	১৮-০২-২০১০
২.	গোলাম কিবরিয়া, অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌ:	খন্ডকালীন	হ্যাঁ	১৮-২-২০১০	০২-০৩-২০১০
৩.	জনাব মহিউদ্দিন আহমদ, অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌ:	খন্ডকালীন	হ্যাঁ	০৩-৩-২০১০	২৯-৬-২০১০
৪.	জনাব মোঃ জাফরউল্লাহ, অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌ:	খন্ডকালীন	হ্যাঁ	২৯-৬-২০১০	১১-৮-২০১০
৫.	জনাব মোঃ আব্দুল কুদ্দুস-২,অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌ:	খন্ডকালীন	হ্যাঁ	১১-৮-২০১০	২১-১০-১০
৬.	জনাব মোঃ মফিজুল ইসলাম, অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌ:	খন্ডকালীন	হ্যাঁ	২১-১০-১০	২৪-১১-১০
৭.	জনাব মোঃ আব্দুল কুদ্দুস-২,অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌ:	খন্ডকালীন	হ্যাঁ	২৪-১১-১০	৯-১১-২০১১
৮.	জনাব মোঃ শরিফুল ইসলাম,অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌ:	খন্ডকালীন	হ্যাঁ	৯-১১-২০১১	২০-১-২০১১
৯.	জনাব বিধান চন্দ্র ধর,অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌ:	খন্ডকালীন	হ্যাঁ	২০-১-২০১১	৬-২-২০১১
১০.	জনাব ইবনে আলম হোসেন,অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌ:	খন্ডকালীন	হ্যাঁ	৬-২-২০১১	১৩-২-২০১২
১১.	জনাব জুনায়েদ আহসান সিহাব, অতি: প্রধান প্রকৌ:	খন্ডকালীন	হ্যাঁ	১৩-২-২০১২	৩-৩-২০১৪
১২.	এ কে এম জিকরুর হক,অতি: প্রধান প্রকৌশলী	খন্ডকালীন	হ্যাঁ	৩-৩-২০১৪	২৯-৬-২০১৪
১৩.	জনাব মোঃ শরিফুল আলম,অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌ:	খন্ডকালীন	হ্যাঁ	২৯-৬-২০১৪	১৩-৭-২০১৪
১৪.	জনাব মোঃ আরিফুর রহমান,অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌ:	খন্ডকালীন	হ্যাঁ	১৩-৭-২০১৪	১১-১১-২০১৫
১৫.	জনাব বিধান চন্দ্র ধর,অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী	খন্ডকালীন	হ্যাঁ	১১-১১-২০১৫	২-৫-২০১৭
১৬.	” মোঃ আফতাব হোসেন খান,অতি: প্রধান প্রকৌশলী	খন্ডকালীন	হ্যাঁ	২-৫-২০১৭	৩০-০৬-২০১৭

* উপরোক্ত ছক পর্যালোচনায় দেখা যায়, আলোচ্য প্রকল্পে ৮ বছর মেয়াদে মোট ১৬জন কর্মকর্তা খন্ডকালীন প্রকল্প পরিচালক দায়িত্ব পালন করেছেন।

৯.০। **ক্রয় সংক্রান্ত তথ্যাদিঃ**

৯.১ **গাড়ী/ট্রান্সপোর্ট ক্রয়ঃ** প্রকল্পের আওতায় কোন যানবাহনের সংস্থান ছিল না।

৯.২ **পণ্য, কার্য ও সেবা ক্রয়ঃ** (পণ্য ও কার্য ২০০.০০ ল ক্ষ টাকার উপরে এবং সেবা ১০০.০০ লক্ষ টাকার উপরে) ক্রয় সংক্রান্ত তথ্যের বিস্তারিত অনুচ্ছেদ ১২.৫ এ বর্ণনা করা হয়েছে।

১০। **বছরভিত্তিক সংশোধিত ডিপিপি বরাদ্দ ও অগ্রগতিঃ** (লক্ষ টাকায়)

অর্থবছর	সংশোধিত বরাদ্দ ও লক্ষ্যমাত্রা				টাকা অবমুক্তি	ব্যয় ও বাস্তব অগ্রগতি			
	মোট	টাকা	প্রকল্প সাহায্য	বাস্তব %		মোট	টাকা	প্রকল্প সাহায্য	বাস্তব %
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮	৯	১০
২০০৯-১০	--	--	--	--	--	--	--	--	--
২০১০-১১	৮০০.০০	৮০০.০০	--	--	৮০০.০০	--	৮০০.০০	--	--
২০১১-১২	৩০০.০০	৩০০.০০	--	--	৩০০.০০	১১০০.০০	৩০০.০০	--	--
২০১২-১৩	১৫০০.০০	১৫০০.০০	--	--	১৫০০.০০	২৬০০.০০	১৫০০.০০	--	--
২০১৩-১৪	১২৫০.০০	১২৫০.০০	--	--	১২৫০.০০	৩৮০০.০০	১২৫০.০০	--	--
২০১৪-১৫	৭৪২৮.২৭	৭৪২৮.২৭	--	--	২০০০.০০	৫৮৫০.০০	২০০০.০০	--	--
২০১৫-১৬	৯৮৮৬.৬১	৯৮৮৬.৬১	--	--	৭০০০.০০	১২৮৫০.০০	৭০০০.০০	--	--
২০১৬-১৭	১৪৩৪.০১	১৪৩৪.০১	--	--	৬২০০.০০	১৯০৫০.০০	৬২০০.০০	--	--
মোট	**২২৫৯৮.৯০**	**২২৫৯৮.৯০**	--	--	**১৯০৫০.০০**	**১৯০৫০.০০**	**১৯০৫০.০০**	--	**--**

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

১২। **সাধারণ পর্যবেক্ষণ:**

১২.১ **প্রকল্পের পটভূমি:** চট্টগ্রাম-রাঙ্গামাটি জাতীয় মহাসড়কের চট্টগ্রাম (অক্সিজেন মোড়) হাটহাজারী অংশ চট্টগ্রাম মেট্রোপলিটান এলাকা ও হাটহাজারী উপজেলা সদরের মধ্য দিয়ে চলে গেছে। ইহা চট্টগ্রাম-রাঙ্গামাটি, চট্টগ্রাম-ফটিকছড়ি, চট্টগ্রাম-খাগড়াছড়ি যাওয়ার ক্ষেত্রে একমাত্র সড়ক। সড়কটির দৈর্ঘ্য ১২.৫০ কিলোমিটার এবং গত কয়েক বছরে এ সড়কের ট্রাফিক কয়েকগুণ বৃদ্ধি পেয়েছে। এ সড়কের বর্তমান ট্রাফিক রেইট হলো ৪০,০০০ PCU/Day যা বিদ্যমান দুই লেনের সড়কে কোনভাবেই সংকুলান করতে পারে না। অতিরিক্ত ট্রাফিকের কারণে ভ্রমণ সময় যেমন বৃদ্ধি পাচ্ছে ঠিক তেমনিভাবে দুর্ঘটনাও বৃদ্ধি পেয়েছে। চট্টগ্রাম বিশ্ববিদ্যালয় এবং গবেষণা প্রতিষ্ঠান BCSIR এ মহাসড়কের পাশে অবস্থিত। এ কারণে দুই লেন হতে মহাসড়কটি ডিভাইডারসহ ৪ লেনে উন্নীতকরণের লক্ষ্যে প্রকল্প গ্রহণ করা হয়েছে।

১২.২ **প্রকল্পের উদ্দেশ্য:**

- সড়ক পথে যাতায়াতকারী জনসাধারণের জন্য অর্থ ও সময় সাশ্রয়ী নিরাপদ ভ্রমণ নিশ্চিত করা;
- প্রকল্পের আওতায় নির্মিতব্য ১২.৫০ কিলোমিটার সড়কটি চট্টগ্রামের সাথে রাঙ্গামাটি, খাগড়াছড়ি ও ফটিকছড়ি উপজেলার মধ্যে যানবাহন চলাচল ব্যবস্থা সহজতর করা;
- এ অঞ্চলের টেকসই অর্থনৈতিক ও সমাজিক উন্নয়ন, কর্মসংস্থান সৃষ্টি, ব্যবসা বাণিজ্যের সুযোগ সৃষ্টি, পর্যটন শিল্প ইত্যাদির উন্নয়ন করাই প্রকল্পটির মূল উদ্দেশ্য।

১২.৩ **প্রকল্পের অনুমোদন ও সংশোধনঃ** মূল প্রকল্পটি ১২৯৫১.৮৭ লক্ষ টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে জুলাই,২০০৯ হতে ডিসেম্বর, ২০১৩ মেয়াদে বাস্তবায়ন ০৫-৫-২০০৯ তারিখে একনেক কর্তৃক অনুমোদিত হয়। এরপর প্রকল্পের বাস্তবায়ন মেয়াদ ১ (এক) বছর বৃদ্ধি করে ডিসেম্বর,২০১৪ করা হয়। পরবর্তীতে নির্ধারিত সময়ে প্রকল্পটির সমাপ্ত না হওয়া, ভূমি অধিগ্রহণ সংক্রান্ত জটিলতা এবং অপর্যাপ্ত বরাদ্দ ও প্রকল্প বাস্তবায়নে অবস্থাপনার কারণে প্রকল্প ব্যয় ও বাস্তবায়ন মেয়াদ বৃদ্ধির কারণে ১ম সংশোধনের প্রয়োজন হয় এবং ২২৫৯৮.৯০ লক্ষ টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে জুলাই,২০০৯ হতে জুন,২০১৭ মেয়াদে বাস্তবায়নের জন্য একনেক কর্তৃক ০৩-৩-২০১৫ তারিখে অনুমোদিত হয়। এরপর সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ কর্তৃক আন্ত:খাত সমন্বয় করে ০৯-০৪-২০১৭ তারিখে প্রশাসনিক আদেশ জারী করা হয়।

১২.৪ **সার্বিক আর্থিক ও বাস্তব অগ্রগতিঃ** প্রকল্পের আওতায় জুন, ২০১৭ পর্যন্ত ক্রমপুঞ্জিত আর্থিক অগ্রগতি হয়েছে ১৯০৫০.০০ লক্ষ টাকা যা অনুমোদিত ব্যয়ের (৮৪.২৯%) এবং বাস্তব অগ্রগতি ১০০%।

১২.৫ **দরপত্র সংক্রান্ত তথ্য:** প্রকল্পের আওতায় দরপত্র সংক্রান্ত পূর্ণাঙ্গ তথ্য পর্যালোচনায় দেখা যে, মোট ০৪টি প্যাকেজের আওতায় দরপত্র আহবানপূর্বক ঠিকাদার নিয়োগ করা হয় যা নিম্নরূপ:

প্যাকেজ নং	কাজের নাম	-প্রাক্কলিত ব্যয় - কার্যাদেশকৃত মূল্য	-দরপত্র আহবানের তারিখ -চুক্তির তারিখ -কাজ শুরুর তারিখ -কাজ সমাপ্তির তারিখ	ঠিকাদার প্রতিষ্ঠানের নাম ও ঠিকানা	অগ্রগতি
০১.	প্যাকেজ ১-এর আওতায় মোট ১ম, ২য়, ৬ষ্ঠ, ৯ম (অংশ) ১০ম (অংশ) মোট ৩.৭০ কি: মি: সড়ক ডিভাইডারসহ প্রশস্তকরণ কাজ। Cont No. Cz-01/ctg/2013-2014	১৬০০.১৭ ২৩৯৯.০৩	২৩.০৯.২০১৩ ১২-০৮-২০১৪ ১২-০৮-২০১৪ ২৯-০৫-২০১৭	মেসার্স ইয়াকুব এন্ড এমএসি জেভি, শাহী নিবাস, বাড়ী#৪ রোড#১,কাঠালগঞ্জ, পাঁচলাইশ, চট্টগ্রাম	২৩৫১.৫১ (৯৮.০২%)
০২.	প্যাকেজ ২-এর আওতায় ৩য়, ৪র্থ, ৫ম, ৭ম ও ৯ম (অংশ), ১০ম অংশ, ১১তম, ১২তম ও ১৩তম কি: মি: সড়ক প্রশস্তকরণ কাজ (২য় প্যাকেজের অসমাপ্ত কাজ) Cont No. e-Gp/dev-(Remaining)/CZ-08/ctg/2015-16 (ID-28198)	৩২২৫.১২ ৩৭৫৬.৮০	০৩-০৮-২০১৫ ২৩-০৩-২০১৬ ২৩-০৩-২০১৬ ২১-০৬-২০১৭	টিবিএল-এমএসি-জেভি, স্টীলমিল বাজার, দক্ষিণ পতেঙ্গা, চট্টগ্রাম	৩৫৬৪.১৫ (৯৫%)
০৩.	প্যাকেজ ৩-এর আওতায় সড়কটির বিভিন্ন কি:মি: এ ক্ষতিগ্রস্ত সেতু/কালভার্টসমূহ প্রশস্তকরণসহ পুন:নির্মাণ কাজ (৮টি বক্স কালভার্ট পুন:নির্মাণ, ১টি আরসিসি গার্ডার সেতু ও ৯টি বক্স কালভার্ট প্রশস্তকরণ কাজ। Cont No. e-Gp/CZ-06/ctg/2014-15 (ID-19385)	১৯৪৪.৬৫ ১৮২৬.২৬	১১-০২-২০১৫ ২৮-০৭-২০১৫ ২৮-০৭-২০১৫ ২২-৬-২০১৭	তাহের ব্রাদার্স লি: স্টীলমিল বাজার, দক্ষিণ পতেঙ্গা, চট্টগ্রাম	১৬৩৮.২২ (৮৯.৭০%)

০৪.	প্যাকেজ ৪-এর আওতায় সড়কটির বিভিন্ন কি:মি: এ বিভিন্ন উচ্চতায় ৪.৫০ মিটার রিটেইনিং ওয়াল নির্মাণ কাজ। Cont No. e-Gp/Dev.(RW)/CZ-07/ctg/2014-15 (ID-23855)	১১৫৯.৫৩ ১০৪০.২৮	২০-০৪-২০১৫ ০৫-০৭-২০১৫ ০৫-০৭-২০১৫ ২৬-১২-২০১৬	MAQ-MESBA (JV) 42/D, Amirbag R/A, Mehedibag, Chittagong	১০৩৩.৬৯ (৯৯.৩৭%)

১৩.০ প্রকল্প পরিদর্শন : আইএমইডি'র পরিচালক (উপ-সচিব) খন্দকার মোহাম্মদ আলী কর্তৃক গত ০৯-১০/০৮/২০১৮ তারিখে প্রকল্প এলাকা সরেজমিন পরিদর্শন করা হয়। পরিদর্শনকালে প্রকল্প সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তাগণ উপস্থিত ছিলেন। পরিদর্শনে প্রকল্পটির অংগভিত্তিক বিবরণ নিম্নরূপঃ

১৩.১ **সার্ভে, ডিজাইন ও ড্রইং :** প্রকল্পের অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপিতে সার্ভে , ডিজাইন ও ড্রইং বাবদ থোক হিসেবে ৩.৫০ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। প্রকল্প মেয়াদে প্রয়োজনীয় সার্ভে , ডিজাইন ও ড্রইং করা হয়েছে এবং এ বাবদ ০.৮৯ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে। এ খাতে আর্থিক অগ্রগতি ২৫.৪২% ও বাস্তব অগ্রগতি ১০০%।

১৩.২ **মেশিনারীজ ইক্যুইপমেন্ট এবং কম্পিউটার , একসেসরিজ, প্লানটেশন:** প্রকল্পের অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপিতে বিভিন্ন ধরনের মেশিনারীজ ইক্যুইপমেন্ট সংগ্রহ এবং কম্পিউটার , একসেসরিজ, প্লানটেশন –এর সংস্থান রাখা হয় এবং এসব খাতে থোক হিসেবে ৫.০০ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হ য়। প্রকল্প মেয়াদে এখাতগুলোতে কোন অর্থ ব্যয় করা হয়নি।

১৩.৩ **ভূমি অধিগ্রহণ:** প্রকল্পের অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপিতে ১.৩৬ হেক্টর ভূমি অধিগ্রহণ বাবদ ৭৭৭৪.১৭ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। প্রকল্প মেয়াদে ১.৩৫ হেক্টর ভূমি অধিগ্রহণ করা হয়েছে এবং এ বাবদ ৫৬৪৪.০৩ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে। এ খাতে আর্থিক অগ্রগতি ৭২.৬০% ও বাস্তব অগ্রগতি ৯৯.৯৮%।

১৩.৪ **ইউটিলিটিস অপসারণ :** প্রকল্পের অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপিতে বিভিন্ন ধরনের ইউটিলিটিস অপসারণের লক্ষ্যে থোক হিসেবে ১৩৬৬.৬৩ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। প্রকল্প মেয়াদে প্রয়োজনীয় ইউটিলিটিস অপসা রণ করা হয়েছে এবং এ খাতে বরাদ্দকৃত অর্থের পুরোটাই ব্যয় দেখানো হয়েছে। এ খাতে আর্থিক ও বাস্তব অগ্রগতি ১০০%।

১৩.৫ **সেমি পাকা এবং স্থায়ী পাকা স্ট্রাকচার :** প্রকল্পের অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপিতে ৩০৪৩.০৯ ব: মি: সেমি পাকা এবং ২০৮৮.৯৭ ব: মি: স্থায়ী পাকা স্ট্রাকচার -এর জন্য যথাক্রমে ৫৯৬.৪৫ লক্ষ টাকা এবং ৩৭০.৪৬ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। প্রকল্প মেয়াদে এখাত দুটিতে কোন ব্যয় করা হয়নি মর্মে পিসিআর এ উল্লেখ করা হয়েছে।

১৩.৬ **মাটির কাজ:** প্রকল্পের অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপিতে ৯৪০০০ ঘ:মি: মাটির কাজের জন্য ১৫২.৮৫ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। প্রকল্প মেয়াদে ৮০০০০ ঘ:মি: মাটির কাজ করা হয়েছে এবং এ বাবদ ১৪৭.৮৫ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে। এ খাতে আর্থিক ৯৭% ও বাস্তব অগ্রগতি ৮৫.১০%।

১৩.৭ **নতুন ফ্লাক্সিবল পেভমেন্ট নির্মাণ :** প্রকল্পের অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপিতে ১২.৫০ কি: মি: নতুন ফ্লাক্সিবল পেভমেন্ট নির্মাণ বাবদ ৬৫০৫.৯৪ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। প্রকল্প মেয়াদে ১২.৫০ কি: মি: নতুন ফ্লাক্সিবল পেভমেন্ট নির্মাণ করা হয়েছে এবং এ বাবদ ৬২৯২.৪৭ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে। এ খাতে আর্থিক অগ্রগতি ৯৬.৭১% এবং বাস্তব অগ্রগতি ১০০%।

১৩.৮ **বিদ্যমান রাস্তা পুন:নির্মাণ :** প্রকল্পের অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপিতে ৩.৮৬ কি: মি: বিদ্যমান রাস্তা পুন :নির্মাণ বাবদ ৩২৯.৮৬ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। প্রকল্প মেয়াদে ৩.৮৬ কি: মি: বিদ্যমান রাস্তা পুন :নির্মাণ করা হয়েছে

এবং এ খাতে বরাদ্দকৃত অর্থের ৩২৯.০০ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে। এ খাতে আর্থি ক অগ্রগতি ৯৯.৭৩% এবং বাস্তব অগ্রগতি ১০০%।

১৩.৯ **আরসিসি ব্রীজ নির্মাণ :** প্রকল্পের অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপিতে ১৮.৩০ মি: আরসিসি ব্রীজ নির্মাণ বাবদ ৪৯৩.০০ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। প্রকল্প মেয়াদে ১৮.৩০ মিটার আরসিসি ব্রীজ নির্মাণ করা হয়েছে এবং এ বাবদ ব্যয় করা হয়েছে ৪৪৫.০০ লক্ষ টাকা। এ খাতে আর্থিক অগ্রগতি ৯০.২৬% ও বাস্তব অগ্রগতি ১০০%।

১৩.১০ **আরসিসি বক্স কালভার্ট নির্মাণ:** প্রকল্পের অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপিতে ১৪৫ মিটার বক্স কালভার্ট নির্মাণ (৬০০ মিলিমিটার ডায়া) বাবদ ১৬৪৭.০৬ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। প্রকল্প মেয়াদে ১৩৭.৫০ মিটার (২৩টি) বক্স কালভার্ট নির্মাণ করা হয়েছে এবং এ বাবদ ১৫৮০.৮০ ব্যয় করা হয়েছে। এ খাতে আর্থিক অগ্রগতি ৯৬% ও বাস্তব অগ্রগতি ৯৫%।

১৩.১১ **রোড সাইট ড্রেন নির্মাণ :** প্রকল্পের অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপিতে ২৫০০ মিটার রোড সাইট ড্রেন নির্মাণ বাবদ ৪৪.৪০ লক্ষ টাকা র সংস্থান রাখা হয়। প্রকল্প মেয়াদে ৬৯৮.০০ মিটার রোড সাইট ড্রেন নির্মাণ করা হয়েছে এবং এ বাবদ বরাদ্দকৃত অর্থের পুরোটাই ব্যয় করা হয়েছে। এ খাতে আর্থিক অগ্রগতি ১০০% হলেও বাস্তব অগ্রগতি ২৮%।

১৩.১২ **ক্রস ড্রেন/আরসিসি কালভার্ট নির্মাণ :** প্রকল্পের অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপিতে ৫০০.০০ মিটার ক্রস ড্রেন/আরসিসি কালভার্ট নির্মাণ বাবদ ৪৪.০০ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। প্রকল্প মেয়াদে ৪০.০০ মিটার ক্রস ড্রেন /আরসিসি কালভার্ট নির্মাণ করা হয়েছে এবং এ বাবদ ২৫.০০ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে। এ খাতে আর্থিক অগ্রগতি ৫৭% ও বাস্তব অগ্রগতি ৮%।

১৩.১৩ **আরসিসি ডিভাইডার নির্মাণ :** প্রকল্পের অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপিতে ১১৮০০ মি: আরসিসি ডিভাইডার নির্মাণ বাবদ ৮৬০.৩০ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। প্রকল্প মেয়াদে ১১৪৪৬ মি: আরসিসি ডিভাইডার নির্মাণ করা হয়েছে এবং এ ৮৩৫.১১ লক্ষ ব্যয় করা হয়েছে। এ খাতে আর্থিক ও বাস্তব অগ্রগতি ৯৭%।

১৩.১৪ **আরসিসি প্লেট পেলাসাইডিং :** প্রকল্পের অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপিতে ৫০০ মি: আরসিসি প্লেট পেলাসাইডিং নির্মাণ বাবদ ৩৯.৩৬ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। প্রকল্প মেয়াদে ১২৫.০০ মি: আরসিসি প্লেট পেলাসাইডিং নির্মাণ করা হয়েছে এবং এ বাবদ ১০.০০ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে। এ খাতে আর্থিক ২৫%এবং বাস্তব অগ্রগতি ২৫.৪০%।

১৩.১৫ **আরসিসি রিটেইনিং ওয়াল :** প্রকল্পের অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপিতে ১৫৬৩.০০ মি: আরসিসি রিটেইনিং ওয়াল নির্মাণ বাবদ ১০৪০.২৮ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। প্রকল্প মেয়াদে ১৩৩৭.০০ মি: আরসিসি রিটেইনিং ওয়াল নির্মাণ করা হয়েছে এবং এ বাবদ বরাদ্দকৃত অর্থের পুরোটাই ব্যয় করা হয়েছে। এ খাতে আর্থিক ১০০%ও বাস্তব অগ্রগতি ৮৫.৫৪%।

১৩.১৬ **ফুটপাত নির্মাণ :** প্রকল্পের অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপিতে ১৩৫০০ মিটার ফুটপাত নির্মাণ বাবদ ১০৯৭.০০ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। প্রকল্প মেয়া দে ১৩৯২৯ মিটার ফুটপাত নির্মাণ করা হয়েছে। এখাতে আর্থিক অগ্রগতি ও বাস্তব অগ্রগতি ১০০%।

১৩.১৭ **কিলোমিটার পোস্ট, সাইন সিগনাল স্থাপন :** প্রকল্পের অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপিতে সাইন সিগনাল, কিলোমিটার পোস্ট স্থাপন বাবদ থোক হিসেবে ২৬.০০ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। প্র কল্প মেয়াদে এখাতে কোন ব্যয় দেখানো হয়নি।

১৩.১৮ **নির্মাণকালীন রক্ষণাবেক্ষণ:** প্রকল্পের অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপিতে ১২.৫০ কি: মিটার নির্মাণকালীন রক্ষণাবেক্ষণ কাজের জন্য ১২৫.০০ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। প্রকল্প মেয়াদে ১২.৫০ কি: মিটার নির্মাণকালীন রক্ষণাবেক্ষণ কাজ করা হয়েছে এবং এ খাতে বরাদ্দকৃত অর্থের পুরোটাই ব্যয় করা হয়েছে। এ খাতে আর্থিক ও বাস্তব অগ্রগতি ১০০%।

১৩.১৯ **ইন্টার সেকশন হাটহাজারী অংশ:** প্রকল্পের অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপিতে ইন্টার সেকশন হাটহাজারী অংশ বাবদ থোক হিসেবে ৭২.৫৮ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। প্রকল্প মেয়াদে ইন্টার সেকশন হাটহাজারী অংশ নির্মাণ করা হয়েছে। এখাতে আর্থিক অগ্রগতি ৯৩% ও বাস্তব অগ্রগতি ১০০%।

১৪.০ **অডিট :** প্রকল্পের আওতায় Internal অডিট সম্পন্ন হয়েছে বলে পিসিআর এ উল্লেখ করা হয়েছে।

১৫.০ **প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জন:**

পরিকল্পিত লক্ষ্যমাত্রা	প্রকৃত অর্জন
➢ Widening the carriageway to 4 lane width and strengthening the existing road structure to reduce the annual maintenance expenditure;	Achieved
➢ To accelerate the movement of forest based commodities;	Achieved
➢ To reduce the traffic congestion which will provide cost effective time saving and safe route for the people & goods of the region.	Achieved

১৬.০ **পর্যবেক্ষণ:**

১৬.১ পিসিআর পর্যালোচনায় দেখা যায় , প্রকল্পটির ০১/০৭/২০০৯ থেকে ৩০/০৬/২০১৭ পর্যন্ত ৮ বছরে বাস্তবায়িত হয়েছে এবং ১৬ জন প্রকল্প পরিচালক খন্ডকালীন প্রকল্প পরিচালকের দায়িত্ব পালন করেছেন। ১ম বছরে ৬ জন এবং দ্বিতীয় বছরে ৩ জন এভাবে বছরে ২/৩ জন প্রকল্প পরিচালক পরিবর্তন হয়েছে। ঘন ঘন প্রকল্প পরিচালক পরিবর্তন প্রকল্প বাস্তবায়নের অন্তরায়।

১৬.২ চট্টগ্রাম (অক্সিজেন মোড়) হতে হাটহাজারী পর্যন্ত নির্মিত রাস্তাটির দৈ র্ঘ্য ১২.৫০ কিলোমিটার। অক্সিজেন মোড় হতে খাগড়াছড়ি এবং বান্দরবান জেলার গাড়ীসমূহ ছেড়ে যায়। বাস , ট্রাক ও অন্যান্য যানবাহনের জন্য নির্ধারিত বাসস্ট্যান্ড না থাকায় রাস্তার একদিককে বাসস্ট্যান্ড হিসেবে ব্যবহার করা হচ্ছে। ফলে রাস্তার শুরুতে যানজট লেগে থাকে (চিত্র-১)।

১৬.৩ রাস্তার উপর বাসস্ট্যান্ড হওয়ায় রাস্তার প্রান্তে অনেকগুলো অস্থায়ী দোকান বসানো হয়েছে। যেগুলো থেকে প্রায়শ :ই রাস্তার ফুটপাত কাম ড্রেনে ময়লা ফেলে ড্রেন বন্ধ করে রাখা হয়েছে। কোথাও কোথাও ফুটপাত –কাম ড্রেনের উপর দোকান বসানো হয়েছে। এ বিষয়ে নির্বাহী প্রকৌশলী জানান, তারা দোকানগুলো ভেঙে দিয়েছিলেন। আবার বসানো হয়েছে (চিত্র-২)।

১৬.৪ রাস্তার দুইপাশে পথচারী চলাচল এবং পানি নিষ্কাশনের জন্য ফুটপাত কাম ড্রেন নির্মাণ করা হয়েছে। তবে কিছু অংশে ফুটপাত কাম ড্রেন নির্মাণ করা হয় নাই , খোলা ড্রেন দেখা গেছে। এ বিষয়ে নির্বাহী প্র কৌশলী জানান, প্রকল্পের এ অংগের টাকা শেষ হওয়ায় রাস্তার কিছু অংশে ফুটপাত কাম ড্রেন নির্মাণ করা হয় নাই (চিত্র-৩)।

১৬.৫ রাস্তাটিতে কয়েকটি স্থানে বাঁক আছে। একটি স্থানে স্বর্পিল আকারে বাঁক আছে। এসব বক্র স্থানে সতর্কীকরণ সাইন - সিগন্যাল দেয়া হয় নাই (চিত্র-৭)।

১৬.৬ রাস্তাটির মাঝখানে আরসিসি ডিভাইডার নির্মাণের মাধ্যমে উভয় পাশের দুই লেনকে পৃথক করা হয়েছে। তবে কিছু স্থানে আরসিসি রোড ডিভাইডার নির্মাণ করা হয় নাই। এ বিষয়ে নির্বাহী প্রকৌশলী জানান , উক্ত অংগের টাকা শেষ হয়ে যাওয়ায় কিছু অংশে আরসিসি রোড ডিভাইডার নির্মাণ করা সম্ভব হয়নি। পরবর্তীতে তা করা হবে (চিত্র-৮)।

১৬.৭ প্রকল্পে আওতায় হাটহাজারি বাজারের নিকট ৭২.৫৮ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ইন্টার সেকশন নির্মাণের সংস্থান ছিল। ইন্টার সেকশন নির্মাণের কিছু কাজ এখনও বাকী আছে। এ প্রসংগে নির্বাহী প্রকৌশলী জানান , স্থানীয় সমস্যার কারণে ইন্টার সেকশন নির্মাণের কিছু কাজ বাকী আছে (চিত্র-৯)।

১৬.৮ রাস্তার কয়েকটি স্থানে কার্পেটিং উঠে গেছে এবং ড্রেনের মুখ ময়লা আবর্জনায় বন্ধ থাকায় পানি -কাঁদা জমে পেভমেন্ট ক্ষতিগ্রস্ত হচ্ছে। এছাড়া কয়েকটি স্থানে রোড ডিভাইডারের উপরের অংশ ভেঙে গেছে (চিত্র-১১, ১২)।

১৬.৯ একটি কালভার্টের উপর সিটি কর্পোরেশনের ময়লার স্তুপ দেখা গেছে (চিত্র-১০)।

১৬.১০ রাস্তার অনেক স্থানে রোড মার্কিং উঠে গেছে। এগুলো নতুন করে মার্কিং করা প্রয়োজন।

১৬.১১ রাস্তার অনেক স্থানে কিলোমিটার পোস্ট দেখা যায়নি। রাস্তার বাঁকে এবং গুরুত্বপূর্ণ স্থাপনার কাছে সাইন , সিগন্যাল স্থাপন করা হয় নাই।





চিত্র-১,২ : বাস, ট্রাক ও অন্যান্য যানবাহনের জন্য নির্ধারিত বাসস্ট্যান্ড না থাকায় রাস্তার একদিককে বাসস্ট্যান্ড হিসেবে ব্যবহার করা হচ্ছে (বাঁয়ে) রাস্তার ফুটপাত কাম ড্রেনে ময়লা ফেলে ড্রেন বন্ধ করে রাখা হয়েছে।




চিত্র-৩, ৪ : এ অংশে ফুটপাত কাম ড্রেন নির্মাণ করা হয়নি (বাঁয়ে) নবনির্মিত কালভার্ট (ডানে)।




চিত্র-৫, ৬ : রাস্তার পুরুত্ব মাপা হচ্ছে (বাঁয়ে) আরসিসি ওয়াল (ডানে)





চিত্র-৭, ৮ : রাস্তার ঝুকিঁপূর্ণ বাঁক (বাঁয়ে) রোড ডিভাইডার দেয়া হয় নাই (ডানে)



চিত্র-৯ : হাটহাজারী অংশের ইন্টার সেকশন।



চিত্র-১০: কালভার্টের উপরে সিটি কর্পোরেশনের ময়লার স্তূপ।





চিত্র-১১, ১২ : বাজার অংশে ফুটপাত কাম ড্রেনের মুখ বন্ধ থাকায় রাস্তার উপর ময়লা এবং কাঁদা পানি জমে আছে (বাঁয়ে) রোড ভিাইডারের উপরের অংশে ভাঙা (ডানে)।

১৭.০ **সুপারিশ/মতামত :**

১৭.১ ভবিষ্যতে প্রকল্প বাস্তবায়নের ক্ষেত্রে ঘন ঘন প্রকল্প পরিচালক পরিবর্তন পরিহার করা সমীচীন হবে (অনুচ্ছেদ-১৬.১)।

১৭.২ চট্টগ্রাম (অক্সিজেন মোড়) হতে হাটহাজারী পর্যন্ত নির্মিত রাস্তাটির দৈর্ঘ্য ১২.৫০ কিলোমিটার। রাস্তার শুরুতেই যাতে যানজট লেগে না থাকে তা দূরীকরণে বিকল্প স্থানে বাসস্ট্যান্ড তৈরী করতে হবে (অনুচ্ছেদ-১৬.২)।

১৭.৩ রাস্তার উপর অস্থায়ী অবৈধ দোকান সরানোর প্রয়োজনীয় পদক্ষেপ গ্রহণ করতে হবে। যাতে করে ফুটপাত কাম ড্রেনে ময়লা ফেলে ড্রেন বন্ধ হয়ে না যায় এবং ফুটপাত –কাম ড্রেনের উপর অবৈ ধ দোকান বসানো যাবে না (অনুচ্ছেদ-১৬.৩)।

১৭.৪ রাস্তার দুইপাশে পথচারী চলাচল এবং পানি নিষ্কাশনের জন্য ফুটপাত কাম ড্রেন নির্মাণ করা হয়েছে। রাস্তার কিছু অংশে ফুটপাত কাম ড্রেন নির্মাণ করা হয় নাই , অবশিষ্ট ফুটপাত নির্মাণে প্রয়োজনীয় পদক্ষেপ গ্রহণ করতে হবে (অনুচ্ছেদ-১৬.৪)।

১৭.৫ রাস্তাটিতে কয়েকটি স্থানে বাঁক এবং একটি স্থানে স্বর্পিল আকারে বাঁক আছে। এসব বক্র স্থানে সতর্কীকরণ সাইন - সিগন্যাল দিতে হবে (অনুচ্ছেদ-১৬.৫)।

১৭.৬ রাস্তার কিছু স্থানে আরসিসি রোড ডিভাইডার নির্মাণ করা হয় নাই। অবশিষ্ট আরসিসি রোড ডিভাইডার নির্মাণের জন্য প্রয়োজনীয় পদক্ষেপ গ্রহণ করতে হবে (অনুচ্ছেদ-১৬.৬)।

১৭.৭ স্থানীয় সমস্যা নিরসনপূর্বক ইন্টার সেকশনটির বাকী কাজ সম্পন্ন করতে হবে (অনুচ্ছেদ-১৬.৭)।

১৭.৮ হাটহাজারি বাজারের নিকট রাস্তার অনেক জায়গায় কার্পেটিং উঠে গেছে , তা মেরামত করতে হবে, ড্রেনের মুখ যাতে ময়লা আবর্জনায় বন্ধ না থাকে এবং পানি -কাঁদা জমে পেভমেন্ট ক্ষতিগ্রস্ত না হয়। সেজন্য ড্রেন পরিষ্কার রাখতে হবে। এছাড়া কয়েকটি স্থানে রোড ডিভাইডারের উপরের অংশ ভেঙে গেছে তা মেরামত করতে হবে (অনুচ্ছেদ-১৬.৮)।

১৭.৯ কালভার্টের উপর সিটি কর্পোরেশনের ময়লার স্তুপ সরানো প্রয়োজনীয় পদক্ষেপ্ গ্রহণ করতে হবে (অনুচ্ছেদ-১৬.৯)।

১৭.১০ রাস্তার অনেক স্থানে রোড মার্কিং উঠে গেছে। এগুলো নতুন করে রোড মার্কিং দিতে হবে (অনুচ্ছেদ-১৬.১০)।

১৭.১১ রাস্তার অনেক গুরুত্বপূর্ণ স্থানে কিলোমিটার পোস্ট দেখা যায়নি। রাস্তার বাঁকে এবং গুরুত্বপূর্ণ স্থাপনার কাছে সাইন, সিগন্যাল স্থাপন করতে হবে (অনুচ্ছেদ-১৬.১১)।

১৮। অনুচ্ছেদ ১৭ এর ১৭.১ হতে ১৭.১১ এর সুপারিশের আলোকে গৃহীত ব্যবস্থা সম্পর্কে ১ (এক) মাসের মধ্যে আইএমইডি কে অবহিত করতে হবে।

কসবা-কুটি সড়ক উন্নয়ন (জেড-১২০১) শীর্ষক প্রকল্পের সমাপ্তি প্রতিবেদন

(সমাপ্তঃ জুন, ২০১৭)

১। প্রকল্পের নাম : "কসবা-কুটি সড়ক উন্নয়ন (জেড-১২০১)" শীর্ষক প্রকল্প।

২। বাস্তবায়নকারী সংস্থা : সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর

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

৪। প্রকল্প এলাকা : কসবা, ব্রাহ্মণবাড়িয়া।

৫। প্রকল্পের বাস্তবায়ন সময় ও ব্যয় :

(লক্ষ টাকায়)

প্রাক্কলিত ব্যয় (প্রঃসাঃ)		প্রকৃত ব্যয় (প্রঃ সাঃ)	পরিকল্পিত বাস্তবায়নকাল		প্রকৃত বাস্তবায়নকাল	অতিরিক্ত ব্যয় (মূল প্রাক্কলিত ব্যয়ের %)	অতিরিক্ত সময় (মূল বাস্তবায়নকালের %)
মূল	১ম সংশোধিত		মূল	সর্বশেষ সংশোধিত			
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮
২৪১৪.০০ (-)	২৫০৬.০০	২৫০১.০০ (-)	০১/০৭/২০১৫ থেকে ৩০/০৬/২০১৭	০১/০৭/২০১৫ থেকে ৩০/০৬/২০১৭	০১/০৭/২০১৫ থেকে ৩০/০৬/২০১৭	৩.৬০%	--

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

৭। **প্রকল্পের অঙ্গভিত্তিক বাস্তবায়ন অগ্রগতি (পিসিআর-এ প্রদত্ত তথ্যের ভিত্তিতে) :**

SL. No.	Items of Work (as per PP)	Unit	Target (as per PP)		Actual Progress	
			Physical (Quantity)	Financial	Physical (Quantity)	Financial
1	2	3	4	5	6	7
1..	Stationary	LS	--	1.00	--	1.00 (100%)
2.	Laboratory testing, Equipment	LS	--	5.00	--	5.00 (100%)
3.	Survey & Design	LS	--	0.5	--	0.5 (100%)
4.	Widening of Embankment	Cum	0.48	127.11	0.48	127.11 (100%)
	Flexible Pavment :					
5.	Re-Construction	Km	0.25	28.33	0.25	28.33 (100%)
6.	Strengthening	Km	6.91	551.30	6.91	551.30 (100%)
7.	Widening	Km	8.03	543.94	8.03	543.94 (100%)
8.	Surfacing	M	9.03	583.78	9.03 (100%)	583.78 (100%)
9.	Cons. Of PC Girder Bridge (1 No.)	M	31.80	332.32	31.80 (100%)	332.32 (100%)

SL. No.	Items of Work (as per PP)	Unit	Target (as per PP)		Actual Progress	
			Physical (Quantity)	Financial	Physical (Quantity)	Financial
10.	Cons. of RCC Box Culvert (2 No.)	M	12.00	98.40	12.00 (100%)	98.40 (100%)
	Construction of Drain:					
11.	RCC U Drain	M	884.00	88.40	884.00 (100%)	88.40 (100%)
12.	Saucer Drain	M	700.00	12.77	700.00 (100%)	12.77 (100%)
	Protective work:					
13.	Toe-wall	M	500	26.99	500 (100%)	26.99 (100%)
14.	Concrete Slope Protective	Sqm	5000	60.30	5000 (100%)	60.30 (100%)
15.	Road Safety (Sign Signal, KM post, Road Marking etc)	LS	--	26.19	--	26.19 (100%)
16.	Maintenance during construction	LS	--	12.00	--	11.50 (96%)
17.	General Site Facilities	LS	--	7.67	--	7.67 (100%)
	Total =	LS	--	**2506.00**	**100%**	**2501.00 (99.80%)**

৮। **প্রকল্প পরিচালক সংক্রান্ত তথ্যাদিঃ**

Sl No.	Name and Desigantaion	Full Time	Part Time	Responsible for more than one Project	Date of	
					Joining	Transfer
1	2	3	4	5	6	7
১৭.	Shyamal Kumar Bhattacharya Executive Engineer, RHD	Full time	--	--	01-7-2015	24-12-2015
১৮.	Abu Ehtesham Rashed Executive Engineer, RHD	Full time	--	--	04-1-2016	30-6-2017

* উপরের তথ্য পর্যালোচনায় দেখা যায়, আলোচ্য প্রকল্পে মোট ২জন কর্মকর্তা প্রকল্প পরিচালক দায়িত্ব পালন করেছেন। প্রকল্পটি নির্ধারিত সময়ের মধ্যে সম্পন্ন হয়েছে।

৯.০। **ক্রয় সংক্রান্ত তথ্যাদিঃ**

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

৯.২ **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 ১২.৪ এ বর্ণনা করা হয়েছে।

১০। **বছরভিত্তিক সংশোধিত ডিপিপি বরাদ্দ ও অগ্রগতিঃ** (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
২০১৫-১৬	১০০০.০০	১০০০.০০	--	৩৯.৯০	১০০০.০০	১০০০.০০	১০০০.০০	--	৩৯.৯০
২০১৬-১৭	১৫০১.০০	১৫০১.০০	--	৫৯.৯০	১৫০১.০০	১৫০১.০০	১৫০১.০০	--	৫৯.৯০
মোট	**২৫০১.০০**	**২৫০১.০০**	**--**	**১০০%**	**২৫০১.০০**	**২৫০১.০০**	**২৫০১.০০**	**--**	**১০০%**

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

১২। **সাধারণ পর্যবেক্ষণ:**

১২.১ **প্রকল্পের পটভূমি:** ব্রাহ্মণবাড়িয়া জেলার কসবা-কুটি জেলা সড়কটি (জেড-১২০১) কসবা উপজেলাকে কুমিল্লা (ময়নামতি)- ব্রাহ্মণবাড়িয়া (সরাইল) জাতীয় (এন-১০২) সড়কের সাথে সংযুক্ত করেছে। সড়কটির বিদ্যমান প্রশস্থতা ৩.৭০ মিটার। বর্তমানে সড়কটিতে ট্রাফিক ভল্যিয়ুম বৃদ্ধি পাওয়ায় এখানে প্রতিদিন যানজট সৃষ্টি হয় এবং পাশাপাশি দুটি যানবাহন চলাচল ঝুকিপূর্ণ হয়ে উঠেছে। এপ্রক্ষিতে প্রস্তাবিত প্রকল্পের আওতায় ৯.৪৭ কি: মি: দীর্ঘ কসবা-কুটি জেলা সড়কটি (জেড-১২০১) ৫.৫০ মিটার প্রশস্ত উন্নয়নের জন্য পরিকল্পনা কমিশনে প্রস্তাব করা হয়।

১২.২ **প্রকল্পের উদ্দেশ্য:** ব্রাহ্মণবাড়িয়া জেলা সদর ও কসবা উপজেলায় অবস্থিত ৯.৪৭ কি: মি: দীর্ঘ কসবা-কুটি জেলা সড়কটির (জেড-১২০১) উন্নয়ন করাই প্রকল্পের মূল উদ্দেশ্যে।

১২.৩ **প্রকল্পের অনুমোদন ও সংশোধনঃ**

(লক্ষ টাকায়)

	মেয়াদকাল	প্রাক্কলিত ব্যয়
মূল অনুমোদিত	০১-০৭-২০১৫-৩০/০৬/২০১৭	২৪১৪.০০
সর্বশেষ সংশোধিত অনুমোদিত	০১-০৭-২০১৫-৩০/০৬/২০১৭	২৫০৬.০০
ব্যয় বৃদ্ধি ব্যতিরেকে মেয়াদ বৃদ্ধি	--	--
প্রকৃত বাস্তবায়নকাল	০১-০৭-২০১৫-৩০/০৬/২০১৭	২৫০১.০০

১২.৩ **সার্বিক আর্থিক ও বাস্তব অগ্রগতিঃ** প্রকল্পের আওতায় জুন, ২০১৭ পর্যন্ত ক্রমপুঞ্জিত আর্থিক অগ্রগতি হয়েছে ২৫০১.০০ লক্ষ টাকা যা অনুমোদিত ব্যয়ের ৯৯.৮০% এবং বাস্তব অগ্রগতি ১০০%।

১২.৪ **দরপত্র সংক্রান্ত তথ্য:** প্রকল্পের আওতায় দরপত্র সংক্রান্ত পূর্ণাঙ্গ তথ্য পর্যালোচনায় দেখা যে, মোট ০২টি প্যাকেজের আওতায় দরপত্র আহবানপূর্বক ঠিকাদার নিয়োগ করা হয় যা নিম্নরূপ:

নং	প্যাকেজ/কাজের নাম	-প্রাক্কলিত ব্যয় -কার্যাদেশকৃত মূল্য	-দরপত্র আহবানের তারিখ -চুক্তির তারিখ -কাজ শুরুর তারিখ -কাজ সমাপ্তির তারিখ	ঠিকাদার প্রতিষ্ঠানের নাম ও ঠিকানা	অগ্রগতি
01	Widening, Strengthening and Overlay Work from ch. 0+652m to 4+471m. from ch. 4+58m to 6+737m, ch. 6+844m to ch.7+651m and ch. 7+935 to ch. 9+470 of Kasba-Kuti Road/2015-2016 General & Site Facilities ADP/ACE/Comilla/KK/2015-2016/09, ID No.38142	1797.71	15/02/2016 15/02/2016 24/04/2017 18/04/2017	--	100%
02	Construction of 31.828m long PC Girder Bridge & 2 nos single Vent 1*6.00 m * 6.00 m R. C.C Box-Culvert With U-type wing wall of Kasba-Kuti Road/2015-2016. Development of Kasba-Kuti Road Projects. 16/e-gp/EE/RHD/Brahmabnbaria/2015-2016-ID No. 38325.	701.80	02/02/2016 02/02/2016 12/04/2017 08/042018	--	100%
	Total=	**2499.51**	--	--	100%

১৩.০ **প্রকল্প পরিদর্শন** : আইএমইডি'র পরিচালক (উপ-সচিব) খন্দকার মোহাম্মদ আলী কর্তৃক গত ০৪/১১/২০১৭ তারিখে প্রকল্প এলাকা সরেজমিন পরিদর্শন করা হয়। পরিদর্শনকালে প্রকল্প সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তাগণ উপস্থিত ছিলেন। পরিদর্শনে প্রকল্পটির অংগভিত্তিক বিবরণ নিম্নরূপঃ

১৩.১ **স্টেশনারী :** প্রকল্পের অনুমোদিত সংশোধিত ডি পিপিতে প্রকল্প অফিসে ব্যবহারের নিমিত্তে স্টেশনারী বাবদ থোক হিসেবে ১.০০ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। প্রকল্প মেয়াদে বিভিন্ন ধরনের স্টেশনারী দ্রব্যাদি ক্রয় করা হয়েছে এবং এ বাবদ বরাদ্দকৃত অর্থের পুরোটাই ব্যয় করা হয়েছে। এ খাতে আর্থিক ও বাস্তব অগ্রগতি ১০০%।

১৩.২ **ল্যাবরেটরি টেস্টিং ও যন্ত্রপাতি সংগ্রহ:** প্রকল্পের অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপিতে থোক হিসেবে ল্যাবরেটরি টেস্টিং ও যন্ত্রপাতি সংগ্রহ বাবদ ৫.০০ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। প্রকল্প মেয়াদে বিভিন্ন ধরনের ল্যাব টেস্টিং ও বিভিন্ন ধরনের যন্ত্রপাতি সংগ্রহ করা হয়েছে এবং এ বাবদ বরাদ্দকৃত অর্থের পুরোটাই ব্যয় করা হয়েছে। এ খাতে আর্থিক ও বাস্তব অগ্রগতি ১০০%।

১৩.৩ সার্ভে এন্ড ডিজাইন : প্রকল্পের অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপিতে সার্ভে এন্ড ডিজাইন বাবদ ০.৫০ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। প্রকল্প মেয়াদে সার্ভে এন্ড ডিজাইন করা হয়েছে এবং এ বাবদ বরাদ্দকৃত অর্থের পুরোটাই ব্যয় করা হয়েছে। এ খাতে আর্থিক ও বাস্তব অগ্রগতি ১০০%।

১৩.৪ **সড়ক পুন:নির্মাণ :** প্রকল্পের অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপিতে ০.২৫ কি: মি: সড়ক পুন:নির্মাণ বাবদ ২৮.৩৩ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। প্রকল্প মেয়াদে ০.২৫ কি: মি: সড়ক পুন:নির্মাণ করা হয়েছে এবং এ বাবদ বরাদ্দকৃত অর্থের পুরোটাই ব্যয় করা হয়েছে। এ খাতে আর্থিক ও বাস্তব অগ্রগতি ১০০%।

১৩.৫ **সড়ক মজবুতিকরণ :** প্রকল্পের অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপিতে ৬.৯১ কি: মি: সড়ক পুন:নির্মাণ বাবদ ৫৫১.৩০ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। প্রকল্প মেয়াদে ৬.৯১ কি: মি: সড়ক মজবুতিকরণ করা হয়েছে এবং এ বাবদ বরাদ্দকৃত অর্থের পুরোটাই ব্যয় করা হয়েছে। এ খাতে আর্থিক ও বাস্তব অগ্রগতি ১০০%।

১৩.৬ **সড়ক প্রশস্তকরণ :** প্রকল্পের অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপিতে ৮.০৩ কি: মি: সড়ক প্রশস্তকরণ বাবদ ৫৪৩.৯৪ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। প্রকল্প মেয়াদে ৮.০৩ কি: মি: সড়ক প্রশস্তকরণ করা হয়েছে এবং এ বাবদ বরাদ্দকৃত অর্থের পুরোটাই ব্যয় করা হয়েছে। এ খাতে আর্থিক ও বাস্তব অগ্রগতি ১০০%।

১৩.৭ **সার্ফেসিং :** প্রকল্পের অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপিতে ৯.০৩ মি: সড়ক সাফেসিং বাবদ ৫৮৩.৭৮ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। প্রকল্প মেয়াদে ৯.০৩ মি: সড়ক সাফেসিং করা হয়েছে এবং এ বাবদ বরাদ্দকৃত অর্থের পুরোটাই ব্যয় করা হয়েছে। এ খাতে আর্থিক ও বাস্তব অগ্রগতি ১০০%।



চিত্র : নির্মিত নতুন রাস্তা।

১৩.৮ **পিসি গার্ডার/সেতু স্থাপন :** প্রকল্পের অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপিতে ৩১.৮০ মিটার ১টি পিসি গার্ডার /সেতু স্থাপন বাবদ ৩৩২.৩২ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। প্রকল্প মেয়াদে ৩১.৮০ মিটার ১টি পিসি গার্ডার /সেতু স্থাপন করা হয়েছে এবং এ বাবদ বরাদ্দকৃত অর্থের পুরোটাই ব্যয় করা হয়েছে। এ খাতে আর্থিক ও বাস্তব অগ্রগতি ১০০%।





চিত্র : পিসি গার্ডার/সেতুর রেলিং।

১৩.৯ **আরসিসি বক্স কালভার্ট স্থাপন :** প্রকল্পের অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপিতে ১২.০০ মিটার ২টি আরসিসি বক্সকালভার্ট স্থাপন বাবদ ৯৮.৪০ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। প্রকল্প মেয়াদে উক্ত দুটি আরসিসি বক্স কালভার্ট স্থাপন করা হয়েছে এবং এ বাবদ বরাদ্দকৃত অর্থের পুরোটাই ব্যয় করা হয়েছে। এ খাতে আর্থিক ও বাস্তব অগ্রগতি ১০০%।





চিত্র : আরসিসি বক্স কালভার্ট

১৩.১০ **আরসিসি ইউ ড্রেন স্থাপন :** প্রকল্পের অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপিতে ৮৮৪.০০ মিটার আরসি সি ইউ ড্রেন নির্মাণ বাবদ ৮৮.৪০ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। প্রকল্প মেয়াদে উক্ত আরসিসি ইউ ড্রেন স্থাপন করা হয়েছে এবং এ বাবদ বরাদ্দকৃত অর্থের পুরোটাই ব্যয় করা হয়েছে। এ খাতে আর্থিক ও বাস্তব অগ্রগতি ১০০%।

১৩.১১ **সার্ফেস ড্রেন :** প্রকল্পের অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপি তে ৭০০.০০ মিটার সার্ফেস ড্রেন নির্মাণ বাবদ ১২.৭৭ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। প্রকল্প মেয়াদে ৭০০.০০ মিটার সার্ফেস ড্রেন নির্মাণ করা হয়েছে এবং এ বাবদ বরাদ্দকৃত অর্থের পুরোটাই ব্যয় করা হয়েছে। এ খাতে আর্থিক ও বাস্তব অগ্রগতি ১০০%।

১৩.১২ **প্রোটেকশন কাজ :** প্রকল্পের অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপিতে প্রোটেকশন কাজের জন্য (যেমন- ৫০০ মিটার টিউবওয়েল স্থাপন বাবদ ২৬.৯৯ লক্ষ টাকা, কনক্রিট স্লোপ প্রোটেকশন ৫০০০ ব: মি: বাবদ ৬০.৩০ লক্ষ টাকা, রোড সেইফটি বাবদ থোক হিসেবে ২৬.১৯ লক্ষ টাকা এবং রক্ষণাবেক্ষণ বাবদ থোক হিসেবে ১২.০০ লক্ষ টাকা এ বং সাধারণ সাইট সুবিধাদি বাবদ ৭.৬৭ লক্ষ টাকাসহ মোট ১১৩.১৫ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। প্রকল্প মেয়াদে

উল্লিখিত কাজগুলো করা হয়েছে তবে রক্ষণাবেক্ষণ খাতে ১২.০০ লক্ষ টাকার বিপরীতে ১১.৫০ লক্ষ টাকা অর্থাৎ ৯৬% ব্যয় হয়েছে। অন্যান্য খাতে বরাদ্দকৃত অর্থের পুরোটাই ব্যয় করা হয়েছে। এ খাতে আর্থিক ও বাস্তব অগ্রগতি ১০০%।




চিত্র : প্রোটেকশন কাজের একাংশ।

১৪.০ **অডিট :** প্রকল্পের আওতায় Internal অডিট সম্পন্ন হয়েছে কিন্তু external অডিট সম্পন্ন করা হয়নি বলে পিসিআর এ উল্লেখ করা হয়েছে।

১৫.০ **প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জন :**

পরিকল্পিত লক্ষ্যমাত্রা	প্রকৃত অর্জন
a) To accelerate movements of traffic and improve traffic safety.	Objective achieved.
b) To make better opportunity for education, health, administration facilities, law and order situation within the project area.	Objective achieved.
c) To allow transportation of goods from Kasba railways Station to different locations	Objective achieved.

১৬.০ **পর্যবেক্ষণ:**

১৬.১ প্রকল্পটি বাস্তবায়নকালীন সময়ে ১ বার সংশোধন করা হয়েছে এবং ৩.৬০% ব্যয় বৃদ্ধি পেয়েছে। তবে নির্ধারিত সময়ের মধ্যে প্রকল্পের সকল কাজ সম্পন্ন হয়েছে।

১৬.২ Sign signal পর্যাপ্ত হয়নি; রাস্তার বাঁকে, বাজারের কাছে এবং বিভিন্ন প্রতিষ্ঠানের নিকট সাইন সিগন্যাল স্থাপন করা হয়নি;

১৬.২ কিলোমিটার পোস্ট অনেক জায়গায় দৃশ্যমান নয়। গাছপালায় ঢেকে গেছে;

১৬.৩ আরসিসি ইউ ড্রেনে রাস্তা হতে অনেক দূরে অবস্থিত। যার সাথে রাস্তার সরাসরি সংযোগ নাই।

১৬.৪ পুকুর এবং খাল সংলগ্ন স্থানে রাস্তায় কনক্রিটের স্লোপ প্রোটেকশন দেয়া হয়েছে এবং সার্ফেস ড্রেনের মাধ্যমে পানি নিষ্কাশনের ব্যবস্থা রাখা হয়েছে।

১৬.৫ পুকুর এবং খাল সং লগ্ন স্থানে রাস্তায় কনক্রিটের স্লোপ প্রোটেকশন দেয়া হয়েছে এবং সার্ফেস ড্রেনের মাধ্যমে পানি নিষ্কাশনের ব্যবস্থা রাখা হয়েছে।

১৬.৬ প্রকল্পের আওতায় নির্মিত পিসি গার্ডার/সেতুর রেলিং কনক্রিট দিয়ে ঢালাই করায় সেখানে বিভিন্ন ধরনের সাইন বোর্ড লেখা দেখা গেছে। এতে সেতুর সৌন্দর্য নষ্ট হচ্ছে।

১৬.৭ পিসি গার্ডার সেতু এবং এর এপ্রোচ অংশে রোড মার্কিং করা হয়নি;

১৬.৭ রাস্তার দুইধারে ঘন ঘন বৃক্ষরোপণ করা হয়েছে তবে রক্ষণাবেক্ষণ পর্যাপ্ত নয়;

১৬.৮ প্রকল্প মেয়াদে Internal অডিট কার্যক্রম সম্পন্ন হয়েছে তবে external অডিট এখনও সম্পন্ন হয়নি মর্মে পিসিআর এ উল্লেখ করা হয়েছে।

১৭.০ **সুপারিশ/মতামত :**

১৭.১ প্রকল্পটিতে প্রকল্প পরিচালক বার বার বদলী করা হয়নি এবং অতিরিক্ত সময়ের প্রয়োজন হয়নি। নির্ধারিত সময়ে প্রকল্পের কাজ সম্পন্ন হওয়ার অভিজ্ঞতা অন্য প্রকল্পের কাজে লাগানো যেতে পারে।

১৭.২ রাস্তার বাঁকে, বাজারের কাছে এবং বিভিন্ন প্রতিষ্ঠানের নিকট প্রয়োজনীয় সংখ্যক Sign signal যথাযথভাবে স্থাপন করতে হবে;

১৭.৩ কিলোমিটার পোস্টের চারপাশের আগাছা পরিষ্কার করে কিলোমিটার পোস্ট দৃশ্যমান রাখার প্রয়োজনীয় ব্যবস্থা গ্রহণ করতে হবে;

১৭.৪ রাস্তার সাথে সংযোগ নেই এমন স্থানে আরসিসি ইউ ড্রেন স্থাপন করার বিষয়টি সংশ্লিষ্ট মন্ত্রণালয় খতিয়ে দেখতে পারে।

১৭.৫ পুকুর এবং খাল সংলগ্ন স্থানে রাস্তায় কনক্রিটের স্লোপ প্রোটেকশন দেয়া হয়েছে এবং সার্ফেস ড্রেনের মাধ্যমে পানি নিষ্কাশনের ব্যবস্থা রাখা হয়েছে। এটি একটি যথোপযুক্ত উদ্যোগ। এ অভিজ্ঞতা অন্য প্রকল্পে কাজে লাগানো যেতে পারে;

১৭.৬ সেতুর মসৃনতা ও সৌন্দর্য আরো বৃদ্ধির লক্ষ্যে রেলিং ও হুইল গার্ড Chamfering করতে হবে এবং সেতুর রেলিং এ লেখা পোস্টার অপসারণ করতে হবে;

১৭.৮ সেতু ও এর এপ্রোচ অংশে রোড মার্কিং করতে হবে;

১৭.৯ রাস্তার দুইধারে লাগানো বৃক্ষের রক্ষণাবেক্ষণে প্রয়োজনীয় পদক্ষেপ গ্রহণ করতে হবে;

১৭.১০ Defect liability period এর মধ্যে কোন সমস্যা হলে ঠিকাদারের মাধ্যমে মেরামতের ব্যবস্থা নিতে হবে;

১৭.১১ প্রকল্প আওতায় External অডিট কার্যক্রম সম্পন্ন করে সংশ্লিষ্ট সকলকে অবহিত করতে হবে।

১৭.১২ অনুচ্ছেদ ১৭ এর ১৭.১ হতে ১৭.৮ এর সুপারিশের আলোকে গৃহীত ব্যবস্থা সম্পর্কে ১ (এক) মাসের মধ্যে আইএমইডি কে অবহিত করতে হবে।

পটুয়াখালী-কুয়াকাটা সড়কে শেখ কামাল সেতু, শেখ জামাল সেতু এবং শেখ রাসেল সেতু নির্মাণ (৩য় সংশোধিত)" শীর্ষক প্রকল্পের সমাপ্তি মূল্যায়ন প্রতিবেদন
(সমাপ্তঃ জুন, ২০১৭)

১। প্রকল্পের নাম : পটুয়াখালী-কুয়াকাটা সড়কে শেখ কামাল সেতু, শেখ জামাল সেতু এবং শেখ রাসেল সেতু নির্মাণ (৩য় সংশোধিত)" শীর্ষক প্রকল্প।

২। বাস্তবায়নকারী সংস্থা : সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর/

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

৪। প্রকল্প এলাকা : পটুয়াখালী জেলা।

৫। প্রকল্পের বাস্তবায়ন সময় ও ব্যয় :

(লক্ষ টাকায়)

প্রাক্কলিত ব্যয় (প্রঃসাঃ)		প্রকৃত ব্যয় (প্রঃ সাঃ)	পরিকল্পিত বাস্তবায়নকাল		প্রকৃত বাস্তবায়নকাল	অতিরিক্ত ব্যয় (মূল প্রাক্কলিত ব্যয়ের %)	অতিরিক্ত সময় (মূল বাস্তবায়নকালের %)
মূল	সর্বশেষ সংশোধিত		মূল	সর্বশেষ সংশোধিত			
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮
১৩০৪২.৭৭ (-)	১৮২১৪.৩২ (-)	১৭৫৭৭.৭৬ (-)	০১/০১/২০০৯ থেকে ৩১/১২/২০১১	০১/০১/২০০৯ থেকে ৩০/০৬/২০১৭	১২/০৬/২০১১ থেকে ৩০/০৬/২০১৭	৪৫৩৪.৯৯ (৩৪.৭৭%)	৬৬ মাস (১৮৩.৩৩)%

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

৭। **প্রকল্পের অঙ্গভিত্তিক বাস্তবায়ন অগ্রগতি (পিসিআর-এ প্রদত্ত তথ্যের ভিত্তিতে) :**

(লক্ষ টাকায়)

ক্রমিক নং	ডিপিপি অনুযায়ী অংগের নাম	একক	ডিপিপি অনুযায়ী লক্ষ্যমাত্রা		প্রকৃত বাস্তবায়ন অগ্রগতি	
			বাস্তব	আর্থিক	বাস্তব (%)	আর্থিক (%)
১	২	৩	৪	৫	৬	৭
	(ক) রাজস্ব ব্যয় :	--	--	০.০০	--	০.০০
	সার্ভে, ডিজাইন এবং ড্রইং	থোক	থোক	১৩.৬৫	থোক	১৩.৬৫ (১০০%)
	হাইড্রোলজিক্যাল এন্ড মরফোলজিক্যাল স্টাডি	থোক	থোক	৪০.০৮	থোক	৪০.০৮ (১০০%)
	উপমোট (রাজস্ব) ব্যয় :	--	--	৫৩.৭৩	--	৫৩.৭৩
	(খ) মূলধন ব্যয় :	--		০.০০	--	০.০০
১.	ভূমি অধিগ্রহণ	হেক্টর	২.৪৮	১০৬৯.৬৯	২.৪৮ (১০০%)	১০৬৯.৬৯ (১০০%)
২.	মাটির কাজ (ভিত্তি ও এপ্রোচ সড়ক নির্মাণ)	ল:ঘ:মি:	১.৬৯৬	৪৭১.৬৭	১.৪৯১	৪৩৬.৮৯
৩.	সার্ফেসিংসহ পেভমেন্ট নির্মাণ	কি: মি:	২.৭৯৫	৭৭৮.০২৫	২.৭৯৫	৬৫২.৮৭
৪.	পিসি গার্ডার সেতু নির্মাণ	মিটার	১৭৮২.৫০	১৩৪৩৪.৭৯	১৭৮২.৫০	১৩৪৩৪.৭৯ (১০০%)
৫.	সোলার লাইট নির্মাণ	সংখ্যা	২২৩.০০	২৮০.৬৫	২২৩.০০	২৮০.৬৫ (১০০%)
৬.	ফেন্ডার পিলার নির্মাণ	মিটার	১৭৭৬.০০	৪৮৪.৭৩	১৭৭৬.০০	৪৮৪.৭৩ (১০০%)
৭.	পাইপ কালভার্ট নির্মাণ (৬০০ মিলিমিটার ডায়া)	মিটার	১০৬.০০	৩.৬৯	৬৪.০৫	১.৩৫ (৩৬.৫৮%)

ক্রমিক নং	ডিপিপি অনুযায়ী অংগের নাম	একক	ডিপিপি অনুযায়ী লক্ষ্যমাত্রা		প্রকৃত বাস্তবায়ন অগ্রগতি	
			বাস্তব	আর্থিক	বাস্তব (%)	আর্থিক (%)
১	২	৩	৪	৫	৬	৭
৮.	সার্ফেস ড্রেন নির্মাণ	মিটার	৩৮০২.৯০	২৩৬.২৪	২৭৩৮.৬৩	১৩৩.১৮ (৫৬.৩৭%)
৯.	রক্ষাপ্রদ কাজ (ব্লক, আরসিসি প্যালাসাইডিং, ম্যাট্রেসিং, রিট্রেইনিং ওয়াল ইত্যাদি)	ব: মি:	৩৫৮৮৯.২৪	৬২০.৬৫	১৬২৯২.৩৪	২৯১.৪৭ (৪৭%)
১০.	নিহামিহা এ ই ওয়াল	মিটার	৩১২.০০	৩৯৭.৬৩	৩১২.০০	৩৭৮.৫০ (৯৫%)
১১.	সাইন, সিগনাল, কি: মি: পোস্ট স্থাপন	সংখ্যা	৭৬.০০	২.৮৯	৭৬.০০	২.৮৯ (১০০%)
১২.	গাইড পোস্ট নির্মাণ	সংখ্যা	২৩০৪.০০	৫০.৬২	১৫১১.০০	৩৩.১০ (৬৫.৩৮%)
১৩.	জেনারেল এবং সাইট ফ্যাসিলিটিস (৩টি ব্রিজের)	সংখ্যা	৩.০০	৩২৯.৩২	৩.০০	৩২৩.৯২ (৯৮.৩৬%)
	উপমোট (মূলধন) ব্যয়	**--**	**--**	**১৮২১৪.৩২**	**--**	**১৭৫৭৭.৭৬**
	(গ) ফিজিক্যাল কন্টিনজেন্সি	--	--	--	--	--
	(ঘ) প্রাইস কন্টিনজেন্সি	--	--	--	--	--
	সর্বমোট (ক+খ+গ+ঘ)	**--**	**--**	**১৮২১৪.৩২**	**১০০%**	**১৭৫৭৭.৭৬ (৯৬.৫০%)**

৮। **প্রকল্প পরিচালক সংক্রান্ত তথ্যাদিঃ**

ক্র: নং	নাম ও পদবী ও বেতন স্কেল	প্রকল্প পরিচালকের ধরণ	একাধিক প্রকল্প পরিচালকের কি না	যোগদানের	
				যোগদানের তারিখ	বদলীর তারিখ
১.	প্রকৌশলী মোঃ মমিনুল হক অতি: প্রধান প্রকৌশলী	খন্ডকালীন	হ্যাঁ	২৩-১১-২০০৮	১৬-০২-২০০৯
২.	প্রকৌশলী মোঃ আমিনুর রহমান অতি: প্রধান প্রকৌশলী, (অ. দা.)	খন্ডকালীন	হ্যাঁ	১৬-০২-২০০৯	০৯-০৩-২০০৯
৩.	প্রকৌশলী মোঃ আমিনুর রহমান, অতি: প্রধান প্রকৌশলী	খন্ডকালীন	হ্যাঁ	৯-০৩-২০০৯	২০-০১-২০১০
৪.	প্রকৌশলী মোঃ আব্দুল কুদ্দুস-১ অতি: প্রধান প্রকৌশলী (অ.দা.)	খন্ডকালীন	হ্যাঁ	২০-০১-২০১০	১৬-০২-২০১০
৫.	প্রকৌশলী আশরাফুল ইসলাম খান অতি: প্রধান প্রকৌশলী	খন্ডকালীন	হ্যাঁ	১৬-০২-২০১০	০৬-০৩-২০১০
৬.	প্রকৌশলী সৈয়দ মোশাহেদ আলী অতি: প্রধান প্রকৌশলী	খন্ডকালীন	হ্যাঁ	২৫-০৩-২০১০	১৪-০২-২০১১
৭.	প্রকৌশলী মোঃ আবদুস সবুর অতি: প্রধান প্রকৌশলী (অ.দা.)	খন্ডকালীন	হ্যাঁ	১৪-০২-২০১১	১৫-০৩-২০১১
৮.	প্রকৌশলী মোঃ সোহরাব উদ্দিন মিয়া, অতি: প্রধান প্রকৌশলী (অ.দা.)	খন্ডকালীন	হ্যাঁ	১৫-০৩-২০১১	০৩-০৪-২০১১

ক্র: নং	নাম ও পদবী ও বেতন স্কেল	প্রকল্প পরিচালকের ধরণ	একাধিক প্রকল্প পরিচালকের কি না	যোগদানের	
				যোগদানের তারিখ	বদলীর তারিখ
৯.	প্রকৌশলী দিলীপ কুমার গুহ অতি: প্রধান প্রকৌশলী	খন্ডকালীন	হ্যাঁ	০৩-০৪-২০১১	০৩-১০-২০১১
১০.	প্রকৌশলী মোঃ গুলজার হোসেন অতি: প্রধান প্রকৌশলী (অ.দা.)	খন্ডকালীন	হ্যাঁ	০৩-১০-২০১১	১৬-০২-২০১২
১১.	প্রকৌশলী তাপস কুমার পাল অতি: প্রধান প্রকৌশলী	খন্ডকালীন	হ্যাঁ	১৬-০২-২০১২	৩০-১২-২০১৩
১২.	প্রকৌশলী মোঃ ইমদাদ হোসেন অতি: প্রধান প্রকৌশলী	খন্ডকালীন	হ্যাঁ	০৮-০১-২০১৪	২৪-১০-২০১৬
১৩.	প্রকৌশলী মোঃ আশরাফুল আলম অতি: প্রধান প্রকৌশলী	খন্ডকালীন	হ্যাঁ	২৪-১০-২০১৬	৩০-০৬-২০১৭

* উপরোক্ত তথ্য ছক পর্যালোচনায় দেখা যায়, আলোচ্য প্রকল্পে সাড়ে ৮ বছর ৬ মাস সময়ে মোট ১৩জন কর্মকর্তা খন্ডকালীন প্রকল্প পরিচালক হিসেবে দায়িত্ব পালন করেছেন।

৯.০। **ক্রয় সংক্রান্ত তথ্যাদিঃ**

৯.১ **গাড়ী/ট্রান্সপোর্ট ক্রয়ঃ** প্রকল্পের আওতায় কোন যানবাহনের সংস্থান ছিল না।

৯.২ **পণ্য, কার্য ও সেবা ক্রয়ঃ** (পণ্য ও কার্য ২০০.০০ ল ক্ষ টাকার উপরে এবং সেবা ১০০.০০ লক্ষ টাকার উপরে) ক্রয় সংক্রান্ত তথ্যের বিস্তারিত অনুচ্ছেদ ১২.৫ এ বর্ণনা করা হয়েছে।

১০। **বছরভিত্তিক সংশোধিত ডিপিপি বরাদ্দ ও অগ্রগতিঃ**

(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
২০০৮-০৯	৫০.০০	৫০.০০	--	০.২৭%	৫০.০০	৫০.০০	৫০.০০	--	০.২৭%
২০০৯-১০	৭৫০.০০	৭৫০.০০	--	৪.১২%	৭৫০.০০	৭৫০.০০	৭৫০.০০	--	৪.২৭%
২০১০-১১	১১২৫.০০	১১২৫.০০	--	৬.১৮%	১১২৫.০০	১১২৫.০০	১১২৫.০০	--	৬.৪০%
২০১১-১২	১৫০০.০০	১৫০০.০০	--	৮.২৪%	১৫০০.০০	১৫০০.০০	১৫০০.০০	--	৮.৫৩%
২০১২-১৩	৩৫০০.০০	৩৫০০.০০	--	১৯.২২%	৩৫০০.০০	৩৫০০.০০	৩৫০০.০০	--	১৯.৯১%
২০১৩-১৪	৩৭০০.০০	৩৭০০.০০	--	২১.৬৯%	৩৯৫০.০০	৩৯৫০.০০	৩৯৫০.০০	--	২২.৪৭%
২০১৪-১৫	৮৪০.০০	৮৪০.০০	--	২০.৩০%	৩৭০০.০০	৩৭০০.০০	৩৭০০.০০	--	২১.০৫%
২০১৫-১৬	২৭৯৯.৩২	২৭৯৯.৩২	--	৪.৬১%	৮৪০.০০	৮৪০.০০	৮৪০.০০	--	৪.৭৮%
২০১৬-১৭	১৮২১৪.৩২	১৮২১৪.৩২	--	১৫.৩৭%	২১৬২.৭৬	২১৬২.৭৬	২১৬২.৭৬	--	১২.৩১%
মোট	**১৮২১৪.৩২**	**১৮২১৪.৩২**	**--**	**১০০%**	**১৭৫৭৭.৭৬**	**১৭৫৭৭.৭৬**	**১৭৫৭৭.৭৬**	**--**	**১০০%**

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

১২। **সাধারণ পর্যবেক্ষণ:**

১২.১ **প্রকল্পের পটভূমি:** পটুয়াখালী-কুয়াকাটা সড়কে তিনটি সেতু নির্মাণের মাধ্যমে পটুয়াখালী থেকে কুয়াকাটা পর্যন্ত সরাসরি সড়ক যোগাযোগ ব্যবস্থার উন্নয়নের লক্ষ্যে আলোচ্য প্রকল্পটি গ্রহণের প্রস্তাব করা হয়। প্রকল্পটির উপর ২০/০৪/২০০৮ তারিখে পিইসি সভা অনুষ্ঠিত হয়। সভার সিদ্ধান্তের আলোকে পটুয়াখালী-কুয়াকাটা সড়কের ৪৯তম, ৬১তম এবং ৬৬তম কিলোমিটারে (খেপুপাড়া, হাজীপুর ও মহীপুরে ফেরীর পরিবর্তে) ৩টি পিসি গার্ডার সেতু নির্মাণের লক্ষ্যে ১৩০.৪২ কোটি টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে জানুয়ারী,২০০৯ হতে ডিসেম্বর,২০১১ মেয়াদে বাস্তবায়নের জন্য একনেক সভায় উপস্থাপন করা হয় এবং ০৭/১২/২০০৮ তারিখে একনেক কর্তৃক অনুমোদিত হয়। সর্বশেষ তৃতীয় বার সংশোধন করে মোট ১৮৪.৩৭৭৯ কোটি টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে জানুয়ারী,২০০৯ হতে জুন,২০১৭ মেয়াদে বাস্তবায়নের জন্য ০৭-০২-২০১৭ তারিখের একনেক সভায় অনুমোদিত হয়। প্রকল্পটি বাস্তবায়িত হলে পটুয়াখালী থেকে কুয়াকাটা পর্যন্ত সরাসরি সড়ক যোগাযোগ স্থাপিত হবে। এ প্রেক্ষিতে প্রকল্পটি গ্রহণ করা হয়।

১২.২ **প্রকল্পের উদ্দেশ্য:** পটুয়াখালী-কুয়াকাটা সড়কে তিনটি সেতু নির্মাণের মাধ্যমে পটুয়াখালী থেকে কুয়াকাটা পর্যন্ত সরাসরি সড়ক যোগাযোগ স্থাপন করাই প্রকল্পটির মূল উদ্দেশ্য।

১২.৩ **প্রকল্পের অনুমোদন ও সংশোধনঃ** পটুয়াখালী-কুয়াকাটা সড়কের ৪৯তম, ৬১তম এবং ৬৬তম কিলোমিটারে (খেপুপাড়া, হাজীপুর ও মহীপুরে ফেরীর পরিবর্তে) ৩টি পিসি গার্ডার সেতু নির্মাণের লক্ষ্যে ১৩০.৪২ কোটি টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে জানুয়ারী,২০০৯ হতে ডিসেম্বর,২০১১ মেয়াদে বাস্তবায়নের জন্য মূল প্রকল্পটি ০৭/১২/২০০৮ তারিখে একনেক কর্তৃক অনুমোদিত হয়। পরবর্তীতে ব্রীজের এলাইনমেন্ট পরিবর্তন, এ্যাপ্রোচ রোডের দৈর্ঘ্য বৃদ্ধি, বিভিন্ন অংগের পরিমাণ ও ব্যয় পরিবর্তনের কারণে প্রকল্পটির সংশোধনের প্রয়োজন হয় এবং সেতু ৩টি নির্মাণের লক্ষ্যে ১৪৩.৩৯ কোটি টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে জানুয়ারী,২০০৯ হতে ডিসেম্বর,২০১২ মেয়াদে (১ম সংশোধিত) ০৬/০২/২০১১ তারিখে প্রকল্পটি মাননীয় যোগাযোগ মন্ত্রী কর্তৃক অনুমোদিত হয়। পরবর্তীতে প্রকল্পটির ব্যয় বৃদ্ধি ব্যতিরেকে মেয়াদ ডিসেম্বর,২০১৩ পর্যন্ত বৃদ্ধি (১ম বার) করা হয়। এরপর ভূমি অধিগ্রহণের মূল্য বৃদ্ধি,মাটির কাজ, সার্ফেসিংসহ পেভমেন্ট, পিসি গার্ডার ব্রীজ, পাইপ কালভার্ট, রক্ষাপ্রদ কাজ, নিহামিহা এ.ই ওয়াল ইত্যাদি সওজ –এর রেট সিডিউল বৃদ্ধি প্রভৃতি কারণে প্রকল্পটি ২য় বার সংশোধনের প্রয়োজন হয় এবং মোট ১৭৪.২৩৫৫ কোটি টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে জানুয়ারী,২০০৯ হতে ডিসেম্বর, ২০১৪ মেয়াদে বাস্তবায়নের জন্য ১২/১১/২০১৩ তারিখে একনেক কর্তৃক (২য় সংশোধিত) প্রকল্পটি অনুমোদিত হয়। এরপর ২য় বার মেয়াদ বৃদ্ধি করে ডিসেম্বর,২০১৫ করা হয় এবং ৩য় বার জুন,২০১৬ পর্যন্ত বৃদ্ধি করা হয় এবং ৪র্থ বার মেয়াদ বৃদ্ধি করে জুন,২০১৬ করা হয়। সর্বশেষ প্রকল্পের বিভিন্ন অংগের পরিমাণ ও ব্যয় হ্রাস-বৃদ্ধির কারণে ৩য় বার সংশোধনের প্রয়োজন হয় এবং মোট ১৮৪.৩৭৭৯ কোটি টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে জানুয়ারী,২০০৯ হতে জুন,২০১৭ মেয়াদে বাস্তবায়নের জন্য ০৭-০২-২০১৭ তারিখের একনেক সভায় অনুমোদিত হয় এবং সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ কর্তৃক ০৭-০৩-২০১৭ তারিখে প্রশাসনিক আদেশ জারী করা হয়।

১২.৪ **সার্বিক আর্থিক ও বাস্তব অগ্রগতিঃ** প্রকল্পের শুরু হতে জুন, ২০১৭ পর্যন্ত ক্রমপুঞ্জিত আর্থিক অগ্রগতি হয়েছে ১৭৫৭৭.৭৬ লক্ষ টাকা যা মূল অনুমোদিত ব্যয়ের ৯৬.৫০% এবং বাস্তব অগ্রগতি ১০০%।

১২.৫ **দরপত্র সংক্রান্ত তথ্য:** প্রকল্পের আওতায় দরপত্র সংক্রান্ত পূর্ণাঙ্গ তথ্য পর্যালোচনায় দেখা যে, মোট ০৫টি প্যাকেজের আওতায় দরপত্র আহবানপূর্বক ঠিকাদার নিয়োগ করা হয় যা নিম্নরূপ:

নং	প্যাকেজ/কাজের নাম	-প্রাক্কলিত ব্যয় - কার্যাদেশকৃত মূল্য	-দরপত্র আহবানের তারিখ -চুক্তির তারিখ -কাজ শুরুর তারিখ -কাজ সমাপ্তির তারিখ	ঠিকাদার প্রতিষ্ঠানের নাম ও ঠিকানা	অগ্রগতি
০১.	Construction of 408.36 m (3×42.68m+3×48.80m+3×42.68) long PC girder bridge (at Mohipur bridge) at 66th KM of Patuakhali-Kuakata Road	২৭২৬.৬৩ ২৫৮০.৬২	সেপ্টেম্বর,২০১২ অক্টোবর,২০১২ জুন,২০১৫ --	TSL-RIB, JV 55, West Panthapath, Sheltech Tower, 7th Floor, E-Flat, Dhaka-1205.	১০০%
০২.	Construction of 891.76 m (5×42.68m+9×48.80m+5×42.68)long PC girder bridge (at Khepupara bridge) at 49th KM of Patuakhali-Kuakata Road	৭০৬৫.১২ ৬৬৬০.২৫	মে,২০১১ জুন,২০১১ জুন,২০১১ জুন,২০১৭	RBEL-MBEL-JV, House No.159, (2nd Floor) Road No. 31, New DOHS, Mohakhali Dhaka-1205	১০০%
০৩.	Construction of 482.37 m (1×42.68m+8×48.80m+1×42.68)long PC girder bridge (at Hazipur bridge) at 49th KM of Patuakhali-Kuakata Road	৫৩৯৮.১৭ ৫২৪১.১১	ফেব্রুয়ারী,১২ মার্চ,১২ মার্চ,১২ জুন,২০১৭	MBEL-ACL-RBL-JV, , House No.127, Road No. 10, Block-C, Niketon, Gulshan-1, Dhaka-1206.	১০০%

০৪.	Construction of Approach Road with Nehemiah AE wall in/c. Service Road of shahid Sheikh Kamal Setu (at Khepupara) at 49th KM of Patuakhali-Kuakata Road	১৪০৮.১১ ১৩৫২.০৯	জানুয়ারী,১৪ ফ্রেব্রুয়ারী,১৪ নভেম্বর,২০১৫	M.M. Builders & Engineers LTD, House No.127, Road No. 10, Block-C, Niketon, Gulshan-1, Dhaka-1212.	১০০%
০৫.	Construction of Under pass (2 nos) for Sheikh Kamal Setu (at Khepupara), Sheikh Russel Setu (at Mohipur) and Service Road (1.25 km) of Sheikh Kamal Setu. Sheikh Jamal Setu & Sheikh Russel Setu and Protective work (CC Block, RCC Palasaiding, Metressing Retaining wall 355m, Construction of Permanent Structure etc.)	৪৯২.৮৭ ৪৭১.৯৭	এপ্রিল,১৪ মে,১৪ ডিসেম্বর,১৫ ডিসেম্বর,১৬	Md. Mahfug Khan, Zero Point, Dapdapia, Nalcity, Jhalakhati.	১০০%

১৩.০ প্রকল্প পরিদর্শন আইএমইডি'র পরিচালক (উপ-সচিব) খন্দকার মোহাম্মদ আলী কর্তৃক গত ২৯/০৮/২০১৮ তারিখে প্রকল্প এলাকা সরেজমিন পরিদর্শন করা হয়। পরিদর্শনকালে প্রকল্প সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তাগণ উপস্থিত ছিলেন। পরিদর্শনে প্রকল্পটির অংগভিত্তিক বিবরণ নিম্নরূপঃ

১৩.১ **সার্ভে, ডিজাইন ও ড্রইং :** প্রকল্পের অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপিতে সার্ভে , ডিজাইন ও ড্রইং বাবদ ১৩.৬৫ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। পিসিআর এ প্রদত্ত তথ্যে দেখা যায়, প্রকল্প মেয়াদে সার্ভে, ডিজাইন ও ড্রইং করা হয়েছে এবং এ বাবদ বরাদ্দকৃত অর্থের পুরোটাই ব্যয় করা হয়েছে। এ খাতে আর্থিক ও বাস্তব অগ্রগতি ১০০%।

১৩.২ **হাইড্রোলজিক্যাল এন্ড মরফোলজিক্যাল স্টাডি :** প্রকল্পের অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপিতে হাইড্রোলজিক্যাল এন্ড মরফোলজিক্যাল স্টাডি বাবদ থোক হিসেবে ৪০.০৮ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। পিসিআর এ প্রদত্ত তথ্যে দেখা যায়, প্রকল্প মেয়াদে হাইড্রোলজিক্যাল এন্ড মরফোলজিক্যাল স্টাডি করা হয়েছে এবং এ বাবদ বরাদ্দকৃত অর্থের পুরোটাই ব্যয় করা হয়েছে। এ খাতে আর্থিক অগ্রগতি ১০০%।

১৩.৩ **ভূমি অধিগ্রহণ :** প্রকল্পের অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপিতে ২.৪৮ হেক্টর ভূমি অধিগ্রহণ বাবদ ১০৬৯.৬৯ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। পিসিআর এ প্রদত্ত তথ্যে দেখা যায় , প্রকল্প মেয়াদে ২.৪৮ হেক্টর ভূমি অধিগ্রহণ করা হয়েছে এবং এ বাবদ বরাদ্দকৃত অর্থের পুরোটাই ব্যয় করা হয়েছে। এ খাতে আর্থিক ও বাস্তব অগ্রগতি ১০০%।

১৩.৪ **মাটির কাজ :** প্রকল্পের অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপিতে ১.৬৯৬ ল:ঘ:মি: মাটির কাজ বাবদ ৪৭১.৬৭ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। পিসিআর এ প্রদত্ত তথ্যে দেখা যায়, প্রকল্প মেয়াদে ১.৪৯১ ল:ঘ:মি: মাটির কাজ করা হয়েছে এবং এ বাবদ ৪৩৬.৮৯ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে। এ খাতে আর্থিক অগ্রগতি ৯৩% ও বাস্তব অগ্রগতি ৮৮%।

১৩.৫ **সার্ফেসিংসহ পেভমেন্ট নির্মাণ :** প্রকল্পের অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপিতে ২.৭৯৫ কি: মি: সাফেসিংসহ পেভমেন্ট নির্মাণ বাবদ ৭৭৮.০২৫ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। পিসিআর এ প্রদত্ত তথ্যে দেখা যায় , প্রকল্প মেয়াদে ২.৭৯৫ কি:

মি: সাফেসিংসহ পেভমেন্ট নির্মাণ করা হয়েছে এবং এ বাবদ ৬৫২.৮৭ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে। এ খাতে আর্থিক অগ্রগতি ৮৪% ও বাস্তব অগ্রগতি ১০০%।

১৩.৬ **পিসি গার্ডার সেতু নির্মাণ :** প্রকল্পের অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপিতে ১৭৮২.৫০ মিটার ৩টি পিসি গার্ডার সেতু নির্মাণ বাবদ ১৩৪৩৪.৭৯ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। পিসিআর এ প্রদত্ত তথ্যে দেখা যায়, প্রকল্প মেয়াদে ১৭৮২.৫০ মিটার ৩টি পিসি গার্ডার সেতু নির্মাণ করা হয়েছে এবং এ বাবদ বরাদ্দকৃত অর্থের পুরোটাই ব্যয় করা হয়েছে। এ খাতে আর্থিক এবং বাস্তব অগ্রগতি ১০০%।

১৩.৭ **সোলার লাইট নির্মাণ :** প্রকল্পের অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপিতে ২২৩টি সোলার লাইট নির্মাণ বাবদ ২৮০.৬৫ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। পিসিআর এ প্রদত্ত তথ্যে দেখা যায়, প্রকল্প মেয়াদে ২২৩টি সোলার লাইট নির্মাণ করা হয়েছে এবং এ বাবদ বরাদ্দকৃত অর্থের পুরোটাই ব্যয় করা হয়েছে। এ খাতে আর্থিক ও বাস্তব অগ্রগতি ১০০%।

১৩.৮ **ফেন্ডার পিলার নির্মাণ :** প্রকল্পের অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপিতে ১৭৭৬.০০ মিটার **ফেন্ডার পিলার নির্মাণ** বাবদ ৪৮৪.৭৩ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। পিসিআর এ প্রদত্ত তথ্যে দে খা যায়, প্রকল্প মেয়াদে ১৭৭৬.০০ মিটার ফেন্ডার পিলার নির্মাণ করা হয়েছে এবং এ বাবদ বরাদ্দকৃত অর্থের পুরোটাই ব্যয় করা হয়েছে। এ খাতে আর্থিক ও বাস্তব অগ্রগতি ১০০%।

১৩.৯ **পাইপ কালভার্ট নির্মাণ (৬০০ মিলিমিটার ডায়া) :** প্রকল্পের অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপিতে ১০৬ মিটার পা ইপ কালভার্ট নির্মাণ বাবদ ৩.৬৯ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। পিসিআর এ প্রদত্ত তথ্যে দেখা যায়, প্রকল্প মেয়াদে ৬৪.০৫ মিটার পাইপ কালভার্ট নির্মাণ করা হয়েছে এবং এ বাবদ ১.৩৫ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে। এ খাতে আর্থিক অগ্রগতি ৩৬.৫৮% ও বাস্তব অগ্রগতি ৬০.৪২%।

১৩.১০ **সার্ফেস ড্রেন নির্মাণ :** প্রকল্পের অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপিতে ৩৮০২.৯০ মি: সড়ক সার্ফেস ড্রেন নির্মাণ বাবদ ২৩৬.২৪ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। পিসিআর এ প্রদত্ত তথ্যে দেখা যায় , প্রকল্প মেয়াদে ২৭৩৮.৬৩ মি: সার্ফেস ড্রেন নির্মাণ করা হয়েছে এবং এ বাবদ ১৩৩.১৮ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে। এ খাতে আর্থিক অগ্রগতি ৫৬.৩৭% ও বাস্তব অগ্রগতি ৭২%।

১৩.১১ **রক্ষাপ্রদ কাজ (ব্লক, আরসিসি প্যালাসাইডিং, ম্যাট্রেসিং, রিট্রেইনং ওয়াল ইত্যাদি) :** প্রকল্পের অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপিতে ৩৫৮৮৯.২৪ ব: মিটার রক্ষাপ্রদ কাজ (ব্লক, আরসিসি প্যালাসাইডিং, ম্যাট্রেসিং, রিট্রেইনং ওয়াল ইত্যাদি) **কাজের জন্য** ৬২০.৬৫ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। পিসিআর এ প্রদত্ত তথ্যে দেখা যায় , প্রকল্প মেয়াদে ১৬২৯২.৩৪ ব: মিটার রক্ষাপ্রদ কাজ (ব্লক, আরসিসি প্যালাসাইডিং, ম্যাট্রেসিং, রিট্রেইনং ওয়াল ইত্যাদি) করা হয়েছে। এ খাতে ২৯১.৪৭ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে। এ খাতে আর্থিক অগ্রগতি ৪৭% ও বাস্তব অগ্রগতি ৪৫%।

১৩.১২ **নিহামিহা এ ই ওয়াল নির্মাণ :** প্রকল্পের অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপিতে ৩১২ মিটার নিহামিহা এ ই ওয়াল নির্মাণ বাবদ ৩৯৭.৬৩ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। প্রকল্প মেয়াদে ৩১২ মি: নিহামিহা এ ই ওয়াল নি র্মাণ করা হয়েছে এবং এ বাবদ ৩৭৮.৫০ ব্যয় করা হয়েছে। এ খাতে আর্থিক অগ্রগতি ৯৫% ও বাস্তব অগ্রগতি ১০০%।

১৩.১৩ **সাইন সিগনাল, কিলোমিটার পোস্ট :** প্রকল্পের অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপিতে ৭৬টি সাইন সিগনাল, কিলোমিটার পোস্ট নির্মাণ বাবদ ২.৮৯ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। পিসি আর এ প্রদত্ত তথ্যে দেখা যায় , প্রকল্প মেয়াদে ৭৬ টি

সাইন সিগনাল, কিলোমিটার পোস্ট নির্মাণ করা হয়েছে এবং এ বাবদ বরাদ্দকৃত অর্থের পুরোটাই ব্যয় করা হয়েছে। এ খাতে আর্থিক ও বাস্তব অগ্রগতি ১০০%।

১৩.১৪ **গাইড পোস্ট নির্মাণ :** প্রকল্পের অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপিতে ২৩০৪টি গাইড পোস্ট নির্মাণ বাবদ ৫০.৬২ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। পিসিআর এ প্রদত্ত তথ্যে দেখা যায় , প্রকল্প মেয়াদে ১৫১১টি গাইড পোস্ট নির্মাণ করা হয়েছে এবং এ বাবদ ৩৩.১০ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে। এ খাতে আর্থিক অগ্রগতি ৬৫.৩৮% ও বাস্তব অগ্রগতি ৬৬%।

১৩.১৫ **জেনারেল এবং সা ইট ফ্যাসিলিটিস (৩টি ব্রিজ) :** প্রকল্পের অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপিতে ৩টি ব্রিজের জন্য জেনারেল এবং সাইট ফ্যাসিলিটিস বাবদ ৩২৯.৩২ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। পিসিআর এ প্রদত্ত তথ্যে দেখা যায় , প্রকল্প মেয়াদে ৩টি ব্রিজের জন্য জেনারেল এবং সাইট ফ্যাসিলিটিস বাবদ ৩২৩.৯২ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে। এ খাতে আর্থিক অগ্রগতি ৯৮.৩৬% হলেও ও বাস্তব অগ্রগতি ৬৬%।

১৪.০ **অডিট :** প্রকল্পের আওতায় Internal অডিট সম্পন্ন হয়েছে, এক্সটারনাল অডিট মেজর কোন আপত্তি পরিলক্ষিত হয়নি বলে পিসিআর এ উল্লেখ করা হয়েছে।

১৫.০ **প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জন:**

পরিকল্পিত লক্ষ্যমাত্রা	প্রকৃত অর্জন
Construction of 408.36 m (3×42.68m+3×48.80m+3×42.68)long PC girder bridge (at Mohipur bridge) at 66th KM of Patuakhali-Kuakata Road	Objective achieved.
Construction of 891.76 m (5×42.68m+9×48.80m+5×42.68)long PC girder bridge (at Khepupara bridge) at 49th KM of Patuakhali-Kuakata Road	Objective achieved.
Construction of 482.37 m (1×42.68m+8×48.80m+1×42.68)long PC girder bridge (at Hazipur bridge) at 49th KM of Patuakhali-Kuakata Road	Objective achieved.
Construction of Approach Road with Nehemiah AE wall in/c. Service Road of shahid Sheikh Kamal Setu (at Khepupara) at 49th KM of Patuakhali-Kuakata Road	Objective achieved.
Construction of Under pass (2 nos) for Sheikh Kamal Setu (at Khepupara), Sheikh Russel Setu (at Mohipur) and Service Road (1.25 km) of Sheikh Kamal Setu. Sheikh Jamal Setu & Sheikh Russel Setu and Protective work (CC Block, RCC Palasading, Metressing Retaining wall 355m, Construction of Permanent Structure etc.)	Objective achieved.

১৬.০ **পর্যবেক্ষণ:**

১৬.১ পটুয়াখালী-কুয়াকাটা সড়কের ৪৯তম কিলোমিটারে কলাপাড়ায় আন্ধারমানিক নদীর উপর ৮৯১.৭৬ মিটার দৈর্ঘ্যের শেখ কামাল সেতু, ৬১তম কিলোমিটারে হাজীপুরে সোনাতলা নদীর উপর ৪৮২.৩৭৫ মিটার দৈর্ঘ্য শেখ জামাল সেতু

এবং ৬৬তম কিলোমিটারে মহীপুরে খাপড়াভাঙ্গা নদীর উপর ৪০৮.৩৬ মিটার দৈর্ঘ্য শেখ রাসেল সেতু নির্মাণ করা হয়েছে। সেতুগুলো নির্মাণের ফলে পটুয়াখালী জেলা শহর হতে পর্যটন এলাকা কুয়াকাটার সাথে সরাসরি সড়ক যোগাযোগ স্থাপিত হয়েছে।

১৬.২ প্রকল্পটি বাস্তবায়নকালে ৩ বার সংশোধন করা হয়েছে এবং ৪ বার মেয়াদ বৃদ্ধি পেয়েছে। এতে প্রকল্পের ব্যয় বৃদ্ধি পেয়েছে ৪৫৩৪.৯৯ লক্ষ টাকা বা ৩৪.৭৭% এবং সময় বৃদ্ধি করা হয়েছে ৬৬ মাস বা ১৮৩.৩৩%।

১৬.৩ প্রকল্প চলাকালীন সাড়ে আট বছরে ১৩ জন কর্মকর্তা প্রকল্প পরিচালক হিসেবে দায়িত্ব পালন করেছেন।



চিত্র- ১, ২ : শেখ কামাল সেতু, শেখ জামাল সেতু।



চিত্র- ৩, ৪ : শেখ রাসেল সেতু এবং নবনির্মিত ব্রিজের একাংশ।



চিত্র -৫ : শেখ কামাল ব্রীজের উত্তর পার্শ্বের এপ্রোচ সড়কের কার্পেটিং উঠে ছোট ছোট গর্তের সৃষ্টি হয়েছে।



চিত্র -৬ : ব্রিজের পার্শ্বে গড়ে ওঠা অবৈধ দোকানপাট।




চিত্র -৭, ৮ : নিহামিহা এ. ই ওয়ালে গর্ত এবং শ্যাওলা ধরেছে। এবার্টমেন্টে শ্যাওলা এবং জন্মানো আগাছা।




চিত্র -৯, ১০ : ব্রিজের এক্সপানশন জয়েন্ট -এর মধ্যে দিয়ে পানি পড়ে পিয়ারে শ্যাওলা ধরেছে। এক্সপানশন জয়েন্টে গ্যাঁপ (ডানে)।



চিত্র -১১ : নবনির্মিত ব্রীজ।





চিত্র -১২, ১৩ : নবনির্মিত ব্রীজের ফুটপাত এবং ডানে প্রটেকটিভ ওয়ার্ক।




চিত্র: ১৪, ১৫ প্রটেকটিভ ওয়ার্ক এবং ড্রেনে ময়লা জমে বন্ধ হয়ে আছে।




চিত্র- ১৬, ১৭ : প্রটেকটিভ ওয়ালে ভাঙা সিসি ব্লক এবং খাড়া প্রটেকটিভ ওয়াল পাশে প্রবাহিত খাল।




চিত্র : ১৮, ১৯ : ময়লা জমে বন্ধ হয়ে গেছে ড্রেন এবং ক্ষয়ে যাওয়া পেভমেন্ট।



চিত্র -২০: ব্রিজের এপ্রোচ সড়কে অবৈধ দোকানপাট।

১৬.৪ শেখ কামাল সেতুর উত্তর পার্শ্বে এবং শেখ রাসেল সেতুর দক্ষিণ পার্শ্বের এপ্রোচ সড়ক ক্ষতিগ্রস্ত হয়েছে। কার্পেটিং উঠে গর্তের সৃষ্টি হয়েছে।

১৬.৫ সবকয়টি সেতুর এপ্রোচ সড়কের প্রটেকশন বাধে র উপর অনেক দোকানঘর তোলা হয়েছে। দোকানগুলো এপ্রোচ সড়কের একাংশ দখল করে আছে। এতে করে একদিকে ব্রীজের সৌন্দর্য নষ্ট হচ্ছে অন্যদিকে নির্বিঘ্নে যানচলাচল বাধাগ্রস্থ হচ্ছে।

১৬.৬ ব্রীজের এপ্রোচ রোডের সার্ফেস ড্রেইন ময়লা আবর্জনায় পরিপূর্ণ দেখা গেছে। এতে করে পানি ও ময় লা নালায় জমে পেভমেন্ট ক্ষতিগ্রস্ত হচ্ছে।

১৬.৭ শেখ কামাল সেতুর পার্শ্ব নিহামিহা এ . ই ওয়ালে শ্যাওলা ধরে কালো হয়েছে গেছে। অনেক হানিকম্পের উপস্থিতি দেখা গেছে।

১৬.৮ শেখ কামাল সেতুর এক্সপানশন জয়েন্ট এর মধ্যে দূরত্ব (গ্যাঁপ) সৃষ্টি হয়েছে। এর মধ্য দিয়ে বৃষ্টির পানি চুয়ে নীচে পড়ে এবার্টমেন্টে শ্যাওলা ধরেছে এবং আগাছা জন্মেছে। কয়েকটি পীয়ারেও শ্যাওলা ধরেছে।

১৬.৯ সিসি ব্লক দ্বারা ব্রীজগুলোর প্রটেকশনে বাঁধ তৈরী করা হয়েছে। শেখ রাসেল সেতুর উত্তর পার্শ্বের পশ্চিম কোনায় কয়েকটি সিসি ব্লক ক্ষতিগ্রস্ত হয়েছে। এগুলোর মধ্যে দিয়ে পানি ঢুকে ছোট গর্তের সৃষ্টি হয়েছে। অতিশীঘ্রই মেরামত করা না হলে ভাঙন সৃষ্টির সম্ভাবনা রয়েছে। এছাড়া এ পাশের রক্ষাপ্রদ বাধটি অত্যন্ত খাড়া হয়েছে। এর পার্শ্ব দিয়ে একটি প্রবাহমান খাল রয়েছে। ফলে বাধটি ভাঙনের ঝুঁকিতে রয়েছে।

১৬.১০ সেতুর দুইপার্শ্বে পথচারী চলাচলের জ ন্য ফুটপাতের ব্যবস্থা রাখা হয়েছে। সেতুর উভয়পাশে সোলার লাইটের মাধ্যমে রাত্রিকালীন সময়ে সেতু অলোকিত করার ব্যবস্থা করা হয়েছে। সোলার লাইট লাগানোতে সেতুগুলো আরও দৃষ্টিনন্দন হয়েছে। তবে ইতোমধ্যে অনেকগুলো সোলার লাইট নষ্ট হয়ে গিয়েছে বলে পার্শ্ববতী দোকান মালিকদের নি কট থেকে জানা গেছে।

১৬.১১ শেখ জামাল সেতুর উত্তর-পূর্ব পার্শ্বে সেতু সংলগ্ন সাইট অফিসটি এখনও বিদ্যমান আছে। এটি স্থানীয় একজন ব্যবসায়ী কিনে নিয়ে গোডাউন হিসেবে ব্যবহার করছে বলে জানা গেছে। এটি বিদ্যমান থাকায় ব্রীজের সৌন্দর্য নষ্ট হচ্ছে এবং দীর্ঘদিন বিদ্যমান থাকলে সড়কের জায়গা বেদখল হওয়ার সম্ভাবনা রয়েছে।

১৬.১২ ব্রীজের উপর হতে বৃষ্টির পানি অপসারণের জন্য ব্রীজের উভয় পাশে ফুটপাতের নীচ দিয়ে প্লাস্টিকের পাইপ সংযুক্ত করা আছে। কিন্তু অনেকগুলো পাইপ ইতোমধ্যেই খুলে পড়ে গেছে।

১৬.১৩ **ইন্টারনাল ও এক্সটারনাল অডিট :** প্রকল্প মেয়াদে ইন্টারনাল অডিট সম্পন্ন হয়েছে। এক্সটারনাল অডিট সম্পন্ন করা হয়নি।

১৭.০ **সুপারিশ/মতামত :**

১৭.১ ভবিষ্যতে প্রকল্প বাস্তবায়নের ক্ষেত্রে বার বার সংশোধন ও মেয়াদ বৃদ্ধি পরিহার করা বাঞ্ছনীয় হবে (অনুচ্ছেদ-১৬.২);

১৭.২ ঘন ঘন প্রকল্প পরিচালক পরিবর্তন প্রকল্প বাস্তবায়নের অন্তরায়। তাই ঘন ঘন প্রকল্প পরিচালক পরিবর্তন পরিহার করা সমীচীন হবে (অনুচ্ছেদ-১৬.৩)।

১৭.৩ শেখ কামাল সেতুর উভয় পার্শ্বে এবং শেখ রাসেল সেতুর দক্ষিণ পার্শ্বের এপ্রোচ সড়ক ক্ষতিগ্রস্ত হয়েছে। অনেক স্থানে কার্পেটিং উঠে গর্তের সৃষ্টি হয়েছে এগুলো মেরামত করতে হবে (অনুচ্ছেদ-১৬.৪)।

১৭.৪ সেতুরগুলোর এপ্রোচ সড়কের প্রটেকশন বাঁধের উপর অবৈধ স্থাপনা এবং দোকানঘর উচ্ছেদ করতে হবে যাতে ব্রীজের সৌন্দর্য নষ্ট না হয় এবং নির্বিঘ্নে যান চলাচল বাধাগ্রস্থ না হয় (অনুচ্ছেদ-১৬.৫)।

১৭.৫ ব্রীজের এপ্রোচ রোডের সার্ফেস ড্রেইন পরিষ্কার রাখতে হবে। যাতে ময়লা আবর্জনা জমে পেভমেন্ট ক্ষতিগ্রস্ত না হয় (অনুচ্ছেদ-১৬.৬)।

১৭.৬ শেখ কামাল সেতুর পার্শ্ব নিহামিহা এ . ই ওয়ালে অনেক হানিকম্পের সৃষ্টি হয়েছে। এগুলো মেরামত করতে হবে (অনুচ্ছেদ-১৬.৭)।

১৬.৭ শেখ কামাল সেতুর এক্সপানশন জয়েন্ট দিয়ে বৃষ্টির পানি পড়ে এবার্টমেন্টে শ্যাওলা ধরেছে এবং আগাছা জন্মেছে। এক্সপানশন জয়েন্ট ঠিক করতে হবে। যাতে পানি পড়ে শ্যাওলা ও আগাছা জন্মে সেতুর ক্ষতি না হয় (অনুচ্ছেদ-১৬.৮)।

১৭.৮ শেখ রাসেল সেতুর উত্তর পার্শ্বের পশ্চিম কোনায় কয়েকটি সিসি ব্লক ক্ষতিগ্রস্ত হয়েছে। এগুলোর মেরামত করতে হবে (অনুচ্ছেদ-১৬.৯)।

১৭.৯ সেতুর উভয়পার্শ্বে সোলার লাইটের মাধ্যমে রাত্রিকালীন সময়ে সেতু অলোকিত করার ব্যবস্থা করা হয়েছে। এর ফলে সেতুগুলো আরও দৃষ্টিনন্দন হয়েছে। নষ্ট সোলার লাইটগুলো মেরামতের প্রয়োজনীয় ব্যবস্থা গ্রহণ করতে হবে (অনুচ্ছেদ-১৬.১০)।

১৭.১০ শেখ জামাল সেতুর উত্তর -পূর্ব পার্শ্বে সেতু সংলগ্ন সাইট অফিসটি এখনও বিদ্যমান ফলে ব্রীজের সৌন্দর্য নষ্ট হচ্ছে। যেহেতু প্রকল্পের কার্যক্রম শেষ হয়েছে তাই সাইট অফিসটি দ্রুত অপসারণ করতে হবে (অনুচ্ছেদ-১৬.১১)।

১৭.১১ ব্রীজের উপর হতে বৃষ্টির পানি অপসারণের জন্য ব্রীজের উভয় পাশে ফুটপাতের নীচ দিয়ে প্লাস্টিকের পাইপ সংযুক্ত করা আছে। খুলে যাওয়া পাইপগুলো মেরামত করতে হবে (অনুচ্ছেদ-১৬.১২)।

১৭.১২ প্রকল্প মেয়াদে ইন্টারনাল অডিট সম্পন্ন হয়েছে বলে পিসিআর এ উল্লেখ করা হয়েছে। তবে এক্সটারনাল অডিট সম্পন্ন করে আইএমইডিসহ সংশ্লিষ্টদের অবহিত করতে হবে (অনুচ্ছেদ-১৬.১৩)।

১৮। প্রতিবেদনের অনুচ্ছেদ ১৭ এর ১৭.১ হতে ১৭.১২ এর সুপারিশের আলোকে গৃহীত ব্যবস্থা সম্পর্কে ১ (এক) মাসের মধ্যে আইএমইডি কে অবহিত করতে হবে।

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

(সমাপ্তঃ জুন, ২০১৭)

১। প্রকল্পের নাম : জেলা সড়ক উন্নয়ন প্রকল্প (বরিশাল জোন)" শীর্ষক প্রকল্প।

২। বাস্তবায়নকারী সংস্থা : সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর

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

৪। প্রকল্প এলাকা : বরিশাল, পটুয়াখালী, ভোলা, পিরোজপুর, ঝালকাঠি এবং বরগুনা জেলা।

৫। প্রকল্পের বাস্তবায়ন সময় ও ব্যয় :

(লক্ষ টাকায়)

প্রাক্কলিত ব্যয় (প্রঃসাঃ)		প্রকৃত ব্যয় (প্রঃ সাঃ)	পরিকল্পিত বাস্তবায়নকাল		প্রকৃত বাস্তবায়নকাল	অতিরিক্ত ব্যয় (মূল প্রাক্কলিত ব্যয়ের %)	অতিরিক্ত সময় (মূল বাস্তবায়নকালের %)
মূল	সর্বশেষ সংশোধিত		মূল	১ম সংশোধিত			
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮
১০০১৮.০২	১১২৭১.৯৮	১১০৪৯.৭৯	০১/০৩/২০১৫ থেকে ৩০/০৬/২০১৭	০১/০৩/২০১৫ থেকে ৩০/০৬/২০১৭	০১/০৩/২০১৫ থেকে ৩০/০৬/২০১৭	১০৩১.৭৭ (১০.৩০%)	--

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

৭। **প্রকল্পের অঙ্গভিত্তিক বাস্তবায়ন অগ্রগতি (পিসিআর-এ প্রদত্ত তথ্যের ভিত্তিতে) :**

SL. No.	Items of Work (as per PP)	Unit	Target (as per DPP)		Actual Progress	
			Physical (Quantity)	Financial	Physical (Quantity)	Financial
১	২	৩	৪	৫	৬	৭
	(ক) রাজস্ব ব্যয় :	**--**	--	০.০০	--	০.০০
	উপমোট (রাজস্ব) ব্যয় :	--	--	০.০০	--	০.০০
	(খ) মূলধন ব্যয় :	**--**		০.০০	--	০.০০
১.	ট্রাক ক্রয়	টি	৩	৯৫.৭৩	৩(১০০%)	৯৫.৭৩ (৯৫.৭৩%)
২.	ল্যাব ইক্যুইপমেন্ট ক্রয়	টি	৬	১৭.৮৬	৬(১০০%)	১৭.৮৬ (৯৯.২২%)
৩.	ইমব্যাংকমেন্ট প্রশস্তকরণ/উঁচুকরণ	ল:ঘ:মি:	৬.৯০	১৪৩৬.৭৩	৬.৩৬ (৯২.১৭%)	১৩৭৮.০৫ (৯৫.৯১%)
	ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট নির্মাণ					
৪.	নতুন নির্মাণ (৩.৭০ এম)	কি: মি:	১৫.৩৮	৯৭৩.৪০	২১.৪০	১০২০.২৭ (১০৪%)
৫.	পুন: নির্মাণ (৩.৭০ এম)	কি: মি:	১১.৯৮	৬১১.৯৬	১১.০৮	৫৪৯.৩৪ (৮৯.৭৬%)
৬.	মজবুতিকরণ (৩.৭০ এম)	কি: মি:	৪৫.৯১	১৪৪৩.০০	৪৭.৩৩	১৪৩৬.৭৯ (৯৯.৫৬%)

SL. No.	Items of Work (as per PP)	Unit	Target (as per DPP)		Actual Progress	
			Physical (Quantity)	Financial	Physical (Quantity)	Financial
৭.	মজবুতিকরণ (৫.৫০ এম)	কি: মি:	২.২০	১০৩.০৬	২.২০	১০৩.০৬ (১০০%)
৮.	প্রশস্তকরণ (৩.৭০ এম)	কি: মি:	৩৩.৩২	১০৭২.৪৩	৩২.৯৩	১০০৯.০৯ (৯৪%)
৯.	**সার্ফেসিং** সার্ফেসিং (২×০.৯০ এম)	কি: মি:	৩৩.৩২	৫৭৭.৯৪	৩৫.৭৬	৫৬৬.৭৫ (৯৮%)
১০.	সার্ফেসিং (৩.৭০ এম প্রশস্তকরণ)	কি: মি:	১২৩.২৮	৩১৭১.৯৪	১২১.৭১	৩১২১.৩১ (৯৮%.৪০)
১১.	সার্ফেসিং (৩.৫০ এম প্রশস্তকরণ)	কি:মি:	১২.২১	৪৪২.৭৭	১২.২১	৪৪২.৭৭ (১০০%)
১২.	আরসিসি বক্স কালভার্ট নির্মাণ (২৭টি)	মি:	১৫৬.৫০	৯৮৯.৯৬	১৫৭.৬৩	৯৮৪.১৪ (৯৯.৪১%)
	রক্ষপ্রদ কাজ:					
১৩.	আরসিসি প্যালাসাইডিং (৩ এম পোস্ট, ৫০ এমএম ×১৫০ এম এম)	মি:	৫৮৬০	২৯০.৪০	--	২৮৩.৩৮ (৯৭.৫৮%)
১৪.	সাইন, সিগনাল, কি: মি: পোস্ট ইত্যাদি স্থাপন	থোক	--	৪০.৮০	থোক	৩৭.২৫ (৯১.২৯%)
	ক্যাপিটাল ব্লক এলোকেশন ও মূলধন ব্যয় :					
১৫.	ইউটিলিটি স্থানান্তর ও রি-ফিক্সিং	থোক	--	৪.০০	থোক	৪.০০ (১০০%)
	উপমোট (মূলধন) ব্যয়	**--**	**--**	**১১২৭১.৯৮**	**--**	**১১০৪৯.৭৯**
	(গ) ফিজিক্যাল কন্টিনজেন্সি	--	--	--	--	--
	(ঘ) প্রাইস কন্টিনজেন্সি	--	--	--	--	--
	সর্বমোট (ক+খ+গ+ঘ)	**--**	**--**	**১১২৭১.৯৮**	**১০০%**	**১১০৪৯.৭৯ (৯৮.০২%)**

৮। প্রকল্প পরিচালক সংক্রান্ত তথ্যাদিঃ

Sl No.	Name and Desigantaion	Full Time	Part Time	Responsible for more than one Project	Date of	
					Joining	Transfer
1	2	3	4	5	6	7
১.	Md. Imdad Hossain Additional Chief Engineer, RHD	Full time	--	--	08-1-2014	20-10-2016
২.	Md.Ashraful Alam Additional Chief Engineer, RHD	Full time	--	--	24-10-2016	30-06-2017

* উপরোক্ত ছক পর্যালোচনায় দেখা যায়, আলোচ্য প্রকল্পে মোট ২জন কর্মকর্তা প্রকল্প পরিচালক হিসেবে দায়িত্ব পালন করেছেন। প্রকল্পটির কার্যক্রম নির্ধারিত সময়ের মধ্যে সম্পন্ন হয়েছে।

৯.০। **ক্রয় সংক্রান্ত তথ্যাদিঃ**

৯.১ **গাড়ী/ট্রান্সপোর্ট ক্রয়ঃ** প্রকল্পের আওতায় ৩টি ট্রাক এবং ৬টি ল্যাবরেটরি যন্ত্রপাতি ক্রয়ের সংস্থান রয়েছে। ১৮-০২-২০১৬ তারিখে ক্রয় করা হয়েছে এবং ২৪-০৫-২০১৬ তারিখে ল্যাবরেটরি যন্ত্রপাতি সংগ্রহ করা হয়েছে।

৯.২ **পণ্য, কার্য ও সেবা ক্রয়ঃ** (পণ্য ও কার্য ২০০.০০ ল ক্ষ টাকার উপরে এবং সেবা ১০০.০০ লক্ষ টাকার উপরে) ক্রয় সংক্রান্ত তথ্যের বিস্তারিত অনুচ্ছেদ ১২.৫ এ বর্ণনা করা হয়েছে।

১০। **বছরভিত্তিক সংশোধিত ডিপিপি বরাদ্দ ও অগ্রগতিঃ** (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
২০১৫-১৬	৪০৫৯.৮০	৪০৫৯.৮০	--	৫০%	৪২২০.০০	৪২২০.০০	৪২২০.০০	--	৫০%
২০১৬-১৭	৭০০৬.০৬	৭০০৬.০৬	--	৫০%	৬৮৩০.০০	৬৮২৯.৭৯	৬৮২৯.৭৯	--	৫০%
মোট	**১১০৬৫.৮৯**	**১১০৬৫.৮৯**	**--**	**১০০%**	**১১০৫০.০০**	**১১০৪৯.৭৯**	**১১০৪৯.৭৯**	**--**	**১০০%**

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

১২। **সাধারণ পর্যবেক্ষণ:**

১২.১ **প্রকল্পের পটভূমি:** দেশের সকল জেলার সড়ক ও মহাসড়কের উন্নয়ন ও পুনর্বাসনের লক্ষ্যে সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের আওতাধীন ০৮টি আঞ্চলিক সড়ক উন্নয়ন প্রকল্পসমূহের মধ্যে "জেলা সড়ক উন্নয়ন (বরিশাল জোন)" প্রকল্পটি একটি অন্যতম গুরুত্বপূর্ণ প্রকল্প। প্রকল্পের আওতায় বরিশাল অঞ্চলের সড়ক ও মহাসড়কের উন্নয়ন, মেরামত ও রক্ষণাবেক্ষণ কার্যক্রম বাস্তবায়িত হচ্ছে যার মাধ্যমে ও যার মাধ্যমে আন্ত:জেলা সড়ক যোগাযোগ ব্যবস্থার উন্নয়ন সাধিত হবে। বরিশাল অঞ্চলের ০৫টি জেলার ২১টি সড়কের মোট ১২৮.৯৬ কি: মি: অংশের রক্ষণাবেক্ষণ ও উন্নয়ন কার্যক্রম গ্রহণ করা হয়।

১২.২ **প্রকল্পের উদ্দেশ্য:** সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের বরিশাল জোনের অধীন ০৫টি জেলায় মারাত্মকভাবে ক্ষতিগ্রস্থ সড়কসমূহের উন্নয়ন ও পুনর্বাসন করা যাতে নিরাপদ সড়ক নির্মাণের মাধ্যমে আন্ত:জেলা সড়ক যোগাযোগ ব্যবস্থার উন্নয়ন করাই প্রকল্পটির মূল উদ্দেশ্য।

১২.৩ **প্রকল্পের অনুমোদন ও সংশোধনঃ** প্রকল্পটি ০৯-০৬-২০১৫ তারিখে ১০০১৮.০২ লক্ষ টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে মার্চ,২০১৫ হতে জুন,২০১৭ মেয়াদে বাস্তবায়নের জন্য একনেক কর্তৃক অনুমোদিত হয়। পরবর্তীতে ০৮-০১-২০১৭ তারিখে সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগে অনুষ্ঠিত ডিপিইসি সভায় মেয়াদ বৃদ্ধি ব্যতিরেকে ১৫%-এর মধ্যে সীমিত রেখে প্রকল্পের ব্যয় বৃদ্ধির সুপারিশ করা হয় এবং প্রকল্পের বাস্তবায়ন মেয়াদ অপরিবর্তিত রেখে ১১২৭১.৯৮ লক্ষ টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ কর্তৃক প্রশাসনিক আদেশ জারী করা হয়।

১২.৪ **সার্বিক আর্থিক ও বাস্তব অগ্রগতিঃ** প্রকল্পের আওতায় জুন, ২০১৭ পর্যন্ত ক্রমপুঞ্জিত আর্থিক অগ্রগতি হয়েছে ১১০৪৯.৭৯ লক্ষ টাকা যা অনুমোদিত ব্যয়ের ৯৮.০২% এবং বাস্তব অগ্রগতি ১০০%।

১২.৫ **দরপত্র সংক্রান্ত তথ্য:** প্রকল্পের আওতায় দরপত্র সংক্রান্ত পূর্ণাঙ্গ তথ্য পর্যালোচনায় দেখা যে, মোট ১৫টি প্যাকেজের আওতায় দরপত্র আহবানপূর্বক ঠিকাদার নিয়োগ করা হয়। যথাসময়ে কার্যক্রম সম্পন্ন করা হয়েছে মর্মে পিসিআর এ উল্লেখ করা হয়েছে। নিম্নে কয়েকটি প্যাকেজের বিবরণী দেয়া হলো:-

ক্রমিক নং	প্যাকেজ/কাজের নাম	-প্রাক্কলিত ব্যয় -কার্যাদেশকৃত মূল্য	-দরপত্র আহ্বানের তারিখ -চুক্তির তারিখ -কাজ শুরুর তারিখ -কাজ সমাপ্তির তারিখ	ঠিকাদার প্রতিষ্ঠানের নাম ও ঠিকানা	অগ্রগতি (%)
	Barisal Road Division				
01.	Strengthening and surfacing at different kilometers of Hizla-Mehendigonj-Barisal (Beltola) Road (Z-8043) under Barisal Road Division during the year 2015-2016	23609914.50 21248833.05	09-09-2015 24-12-2015 24-12-2015 06-03-2016	M/S Lutful Kabir Dilbag, Bagura Road. Uttar Alekanda, Barishal.	100 %
02.	Construction of Flexible Pavement in place of HBB, strengthening & Surfacing at differnet km of Barisal (Dinererpool)-Laxmipasha-Dumki road under Barisal Road Divio9n during the year 2015-16.	81537572.75 73383815.47	07-09-2015 01-12-2015 01-12-2015 27-11-2016	The Reliable Builders House# 80 (3rd Floor), Road#2, Chairmanbari, Banani, Dhaka.	100 %
03.	Construction of Flexible Pavement , Culvert, surfacing & earthwork at different location of different roads (Barisal (Beltola)-Sayestabad Fakirbari Road (Z-8040) & Shikerpur-Uzirpur Road (Z-8038) under Barisal Road Division during the year 2015-16	85121274.73 87835276.81 (Rev.)	11-10-2015 12-01-2016 12-01-2016 04-05-2017	Md. Mahafuz Khan Zero Point. Dpdapia, Nalcity, Jhalakati.	100 %
04.	Construction of flexible pavement including	40061835.60 36055652.04	01-11-2015	M/S Rupali Construction	100 %

ক্রমিক নং	প্যাকেজ/কাজের নাম	-প্রাক্কলিত ব্যয় -কার্যাদেশকৃত মূল্য	-দরপত্র আহ্বানের তারিখ -চুক্তির তারিখ -কাজ শুরুর তারিখ -কাজ সমাপ্তির তারিখ	ঠিকাদার প্রতিষ্ঠানের নাম ও ঠিকানা	অগ্রগতি (%)
	strengthening and surfacing work at 3rd km to 8th km and 9th km (p) of Banaripara (Danduat)-Nazipur Road (Z-7710)		08-02-2016 08-02-2016 03-12-2016	(JV), Hospital Road, Barishal	
05.	Construction of Flexible Pavement strengthening & different km & 1 no. culvert at Bairagirpool (Barisal)-Tumchar-Bauphal Road (Z-8910) under Barisal Road Division.	87039438.80 93824638.47 (Rev.)	24-02-2016 12-06-2016 12-06-2016 21-06-2017	Orient Tradin & Bui89lders Ltd. House# 80 Flat No-6B, Road# 02, Chairmanbari, Banani, Dhaka-1213.	100 %
	Vhola Road Division				
06.	Package No-e-GP/07/BRC/ZR/2015-2016/BHRD) Earth work in road embankment, pavement Strengthening , Surfacing, Construction of RCC Box Culvert, RCC Palisiding, KM Post at (i) Bagmara-Banglabazer-Daulatkhan Road (Z-8916) (ii) Borhanuddin (Udayopur)-Road-Tazumuddin-Monpura Road (Z-8905) & (iii) Debirchar-Nazirpur-Lalmohon-Mongalshikder Road (Z-8913) under Bhola Road Division during the year 2015-16.	71360.15 64224.14 73770.10 (Rev.)	23/11/2015 30/12/2015 31/12/2015 25/12/2017	M/S Paradize traders, Hotel Shokhnama Internation (Res), Somobay super Market (1st Floor) Rajshahi)	100 %
	Pirujpur Road Division				
07.	বরগুনা (দক্ষিণ-রামনা খেয়াঘাট)-ভৌয়াতলা-মঠবাড়িয়া-বড়মাছুয়া সড়ক (জেড-৮৮১৪) পিরোজপুর অংশ সড়কের দৈর্ঘ্য ১৪.৫০ কি: মি: ডিপিপিতে অন্তর্ভুক্ত সড়কাংশের	১২৭০.৮৯ ১০৫৮.২৩ ১৩৩০.৩০(সংশোধিত) ১৩২৯.৭৩(পরি	৩০/১২/২০১৫ ২৮/০৩/২০১৬ ২৮/০৩/২০১৬ ২৭/০৩/২০১৭ (চুক্তি অনুযায়ী)	এমএম বিল্ডার্স এন্ড ইঞ্জিনিয়ার্স লি: বাড়ী নং-১২৭ (৬ষ্ঠ ফ্লোর) রোড নং-১০, ব্লক-সি	১০০%

ক্রমিক নং	প্যাকেজ/কাজের নাম	-প্রাক্কলিত ব্যয় -কার্যাদেশকৃত মূল্য	-দরপত্র আহ্বানের তারিখ -চুক্তির তারিখ -কাজ শুরুর তারিখ -কাজ সমাপ্তির তারিখ	ঠিকাদার প্রতিষ্ঠানের নাম ও ঠিকানা	অগ্রগতি (%)
	দৈর্ঘ্য ৫.৫০ কি: মি: গড়িয়ারপাড়-বানারীপাড়া-শর্ষিনা-স্বরূপকাঠী-কাউখালী-নৈকাঠী সড়ক (পিরোজপুর অংশ সড়কের দৈর্ঘ্য ৩১.০০ কি:ুমি: ডিপিপিতে অন্তর্ভুক্ত সড়কাংশের ধৈর্ঘ্য ১৪.৩৩ কি: মি:	শোধিত)	২৪/০৬/২০১৭ (প্রকৃত)	নিকেতন, গুলশান-১, ঢাকা।	
08.	ঝালকাঠী-কৃত্তিপাশা-মুক্তারহাট-স্বরূপকাঠী সড়ক (পিরোজপুর অংশ) সড়কের দৈর্ঘ্য ১৭.০০ কি: মি: ডিপিপিতে অন্তর্ভুক্ত সড়কাংশের দৈর্ঘ্য ৫.০০ কি: মি: রাজাপুর-নৈকাঠী-বেকুটিয়া-পিরোজপুর সড়ক (পিরোজপুর অংশ) সড়কের দৈর্ঘ্য ৭.৩২ কি: মি:। ডিপিপিতে অন্তর্ভুক্ত সড়কাংশের দৈর্ঘ্য ২.২০ কি: মি:	৭১৮.৩০ ৬২৮.২৪ ৭৩৪.৭১ ৮৬১.১০ (সংশোধিত) ৪১৯.৬৪ (পরিশোধিত)	২০/০৯/২০১৫ ২৮/১২/২০১৫ ২৮/১২/২০১৫ ২৭/১২/২০১৬ (চুক্তি অনুযায়ী) ২৪/০৬/২০১৭ (প্রকৃত)	মেসার্স কামরুল এন্ড ব্রাদার্স প্রো: মো: কামরুল ইসলাম ২৫৩, মোহাম্মদপাড়া, পো: গোপালগঞ্জ-৮১০০, জেলা-গোপালগঞ্জ।	১০০%
09.	কাউখালী-চিড়াপাড়া-ভিটাবাড়ীয়া-ভান্ডারিয়া সড়কের দৈর্ঘ্য ১৭.০০ কি: মি: ডিপিপিতে অন্তর্ভুক্ত সড়কাংশের দৈর্ঘ্য ৩.৫০ কি: মি: নৈকাঠী-ভান্ডারিয়া সড়ক। সড়কের দৈর্ঘ্য : ৪.৩৩ কি: মি: ডিপিপিতে অন্তর্ভুক্ত সড়কাংশের দৈর্ঘ্য:৪.৩৩কি:মি:	৪৩৮.০৬ ৩৫১.৫০ ৪৩১.৬৪ (সংশোধিত) ৪২৯.৬৪ (পরিশোধিত)	২০/০৯/২০১৫ ৩১/১১/২০১৫ ৩১/১২/২০১৫ ৩০/১২/২০১৬ (চুক্তি অনুযায়ী) ২২/০৭/২০১৭ (প্রকৃত)	মেসার্স কামরুল এন্ড ব্রাদার্স প্রো: মো: কামরুল ইসলাম ২৫৩, মোহাম্মদপাড়া, পো: গোপালগঞ্জ-৮১০০, জেলা-গোপালগঞ্জ।	১০০%
10.	ঝালকাঠী-নবগ্রাম-গাভা-একশারাপাড়া সড়কের বিভিন্ন কিমি: এ ফ্লোক্সিবল পেভমেন্টসহ শক্তিশালীকরণ কাজ। e-Gp/11/ZR/BZ/2015-16. ID No.-30148	1065.77 937.80 1067.80 (Rev.)	08/09/2015 26/01/2015 26/01/2015 20/02/2017	ইউনুছ এন্ড ব্রাদার্স (প্রা) এস এ টাওয়ার ৮নং ফ্লোর, রোড নং-০১ চট্টগ্রাম।	**100 %**
11.	নৈকাঠি-ভান্ডারীয়া (২) পটুয়াখালী-মির্জাগঞ্জ-বেতাগী-কচুয়া (৩) কাঠালিয়া (বান্দাঘাটা)-কৈখালী-বানাইহাট সড়কের বিভিন্ন কি:মি: এ ফ্লোক্সিবল পেভমেন্টসহ শক্তিশালীকরণ কাজ। e-Gp/13/ZR/BZ/2015-16. ID No.-30545	1457.84 1276.58 1538.56 (Rev.)	১৩/০৯/২০১৫ ২৪/০১/২০১৬ ২৪/০১/২০১৬ ৩০/০৩/২০১৭	মেসার্স কেবি এন্ড এস এ জেভি ২৫৩ মোহাম্মদ পাড়া, গোপালগঞ্জ।	**100 %**
12.	Widening of Road embankment (Earth work),	39,97,48,000.40	30-10-2017	Masud Hi-Tech Engineers	100 %

ক্রমিক নং	প্যাকেজ/কাজের নাম	-প্রাক্কলিত ব্যয় -কার্যাদেশকৃত মূল্য	-দরপত্র আহ্বানের তারিখ -চুক্তির তারিখ -কাজ শুরুর তারিখ -কাজ সমাপ্তির তারিখ	ঠিকাদার প্রতিষ্ঠানের নাম ও ঠিকানা	অগ্রগতি (%)
	Pavement Straightening at curve portion, strengthening of existing pavement (7.30m), surfacing (DBS) (7.30m) Construction of side drain, concrete slope protection, brick masonary Toe wall, Inter section Development, sign Signal, KM post & Road marking works at Ch. 0+000 to Ch. 10+000 km of Amtoli-Khepupara-Kuakata Road under Patuakhali Road Division during the FY 2017-2018. 09/e-GP/BZ/ADP/PAT/2017-2018 and ID No.131060	35,97,73,200.42	09-04-2018 09-04-2018 31-12-2019	Ltd-National Development Engineer's Ltd-Rana Builders (Pvt) Ltd-JV 20, Dhaka Housing, North Adabaor, Shamoly, Dhaka-1207. Mobile : 01771000039	
13.	Widening of Road embankment (Earth work), Pavement Straightening at curve portion, strengthening of existing pavement (7.30m), surfacing (DBS) (7.30m) Construction of side drain, concrete slope protection, brick masonary Toe wall, sign Signal, KM post & Road marking works at Ch. 10+000 to Ch. 17+500 km of Amtoli-Khepupara-Kuakata Road under Patuakhali Road Division during the FY 2017-2018. 02/e-GP/BZ/ADP/PAT/2017-2018 and ID No.120774	28,82,67,591.51 25,94,40,832.35	18-09-2017 07-02-2018 07-02-2018 07-08-2019	Md. Mahafuz Khan-Mozahar Enterprise (Pvt) Ltd. (JV) Dopdopia Ferry Ghat, Nalcity, Jhalakathi, Mobile: No.01711347255	100 %
14.	Improvement of flexible pavement including	4,72,01,498.34	12.01.2017 20.02.2017	Md. Mahafuz Khan,	100 %

ক্রমিক নং	প্যাকেজ/কাজের নাম	-প্রাক্কলিত ব্যয় -কার্যাদেশকৃত মূল্য	-দরপত্র আহ্বানের তারিখ -চুক্তির তারিখ -কাজ শুরুর তারিখ -কাজ সমাপ্তির তারিখ	ঠিকাদার প্রতিষ্ঠানের নাম ও ঠিকানা	অগ্রগতি (%)
	widening and surfacing from 6th km (p) to 8th km (p) of Binapani-Kachua-Betagi-Mirjaganj-Patuakhali Road (Z-8052) including Kachua-Betagi ferryghat link road under Barguna Road Division. e-GP/BRD/Dev/ DRIP/BZ-02/2016-2017. ID 82607	4,24,81,348.50	21.02.2017 12.06.2017	Sons Late Md Abdul Mannan Kahn, Dopdopia Ferry Ghat, Nulchity, Jhalokathi.	
15.	Improvement of flexible pavement including widening and surfacing from 8th km (p) to 11th km (p) of Binapani-Kachua-Betagi-Mirjaganj-Patuakhali Road (Z8052) under Barguna Road Division. e-GP/BRD/Dev/DRIP/BZ-01/2016-2017. ID 82608	3,78,77,783.97 3,40,90,005.57	12.01.2017 20.02.2017 21.02.2017 12.06.2017	M/S. Masud International Hi-Tech Engineering, 20 No. Dhaka Housing, Shymoli, North Adabor, Dhaka-1207.	100 %

১৩.০ প্রকল্প পরিদর্শন : আইএমইডি'র পরিচালক (উপ-সচিব) খন্দকার মোহাম্মদ আলী কর্তৃক গত ২৭-৩০/০৮/২০১৮ তারিখে যথাক্রমে বরিশাল, ঝালকাঠী ও পটুয়াখালী প্রকল্প এলাকা সরেজমিন পরিদর্শন করা হয় এবং উপ-পরিচালক জনাব মোহাম্মদ আশরাফুজ্জামান ভূঁইয়া ভোলা জেলার প্রকল্পসমূহ পরিদর্শন করা হয়। পরিদর্শনকালে প্রকল্প সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তাগণ উপস্থিত ছিলেন। পরিদর্শনে প্রকল্পটির অংগভিত্তিক বিবরণ নিম্নরূপঃ

১৩.১ **ট্রাক সংগ্রহ :** প্রকল্পের অনুমোদিত ডিপিপিতে ৩টি ট্রাক সংগ্রহ বাবদ ৯৫.৭৩ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। প্রকল্প মেয়াদে বিভিন্ন ধরনের ৩টি ট্রাক সংগ্রহ করা হয়েছে এবং এ বাবদ বরাদ্দকৃত অর্থের পুরোটাই ব্যয় করা হয়েছে। পিসিআরএ প্রদত্ত তথ্যে অনুযায়ী এ খাতে আর্থিক ও বাস্তব অগ্রগতি ১০০%।

১৩.২ **ল্যাবরেটরি টেস্টিং ও যন্ত্রপাতি সংগ্রহ :** প্রকল্পের অনুমোদিত ডিপিপিতে ৬টি ল্যাবরেটরি টেস্টিং ও যন্ত্রপাতি সংগ্রহ বাবদ ১৭.৮৬ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। প্রকল্প মেয়াদে উল্লিখিত যন্ত্রপাতি সংগ্রহ করা হয়েছে এবং এ বাবদ বরাদ্দকৃত অর্থের পুরোটাই ব্যয় করা হয়েছে বলে পিসিআরএ উল্লেখ করা হয়েছে। এ খাতে আর্থিক ও বাস্তব অগ্রগতি ১০০%।

১৩.৩ **ইমব্যাংকমেন্ট প্রশস্তকরণ/উঁচুকরণ:** প্রকল্পের অনুমোদিত ডিপিপিতে ৬.৯০ ল:ঘ:মি: ইমব্যাংকমেন্ট প্রশস্তকরণ/উঁচুকরণ কাজের জন্য থোক হিসেবে ১৪৭৩.৭৩ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। প্রকল্প মেয়াদে ৬.৩৬

ল:ঘ:মি: ইমব্যাংকমেন্ট প্রশস্তকরণ/উঁচুকরণ বাবদ ১৩৭৮.০৫ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে। এ খাতে আর্থিক অগ্রগতি ৯৩.৫০% ও বাস্তব অগ্রগতি ১০০% বলে পিসিআরএ উল্লেখ করা হয়েছে।

১৩.৪ **নতুন সড়ক নির্মাণ :** প্রকল্পের অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপিতে (৩.৭০ এম) ১৫.৩৮ কি: মি: সড়ক নতু ন সড়ক নির্মাণ বাবদ ৯৭৩.৪০ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। প্রকল্প মেয়াদে ২১.৪০ কি: মি: নতুন সড়ক নির্মাণ বাবদ ব্যয় করা হয়েছে ১০২০.২৭ লক্ষ টাকা বলে পিসিআরএ উল্লেখ করা হয়েছে। এ খাতে আর্থিক অগ্রগতি ১০৪% ও বাস্তব অগ্রগতি ১০০%।

১৩.৫ **পুন:নির্মাণ :** প্রকল্পের অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপিতে ১১.৯৮ কি: মি: পুন:নির্মাণ বাবদ ৬১১.৯৬ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। প্রকল্প মেয়াদে ১১.০৮ কি: মি: সড়ক পুন:নির্মাণ করা হয়েছে এবং এ বাবদ ৫৪৯.৩৪ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে বলে পিসিআর উল্লেখ করা হয়েছে। এ খাতে আর্থিক অগ্রগতি ৮৯.৭৬% এবং বাস্তব অগ্র গতি ৯২.৪৮%।

১৩.৬ **মজবুতিকরণ (৩.৭০ এম) :** প্রকল্পের অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপিতে ৪৫.৯১ কি: মি: সড়ক পুন:নির্মাণ বাবদ ১৪৪৩.০০ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। প্রকল্প মেয়াদে ৪৭.৩৩ কি: মি: সড়ক মজবুতিকরণ করা হয়েছে এবং এ বাবদ ১৪৩৬.৭৯ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে। এ খাতে আর্থিক অগ্রগতি ৯৯.৫৬% ও বাস্তব অগ্রগতি ১০৩%।

১৩.৬ **মজবুতিকরণ (৫.৫০ এম) :** প্রকল্পের অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপিতে ২.২০ কি: মি: সড়ক মজবুতিকরণ বাবদ ১০৩.০৬ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। প্রকল্প মেয়াদে ২.২০ কি: মি: সড়ক মজবুতিকরণ করা হয়েছে এবং এ বাবদ বরাদ্দকৃত অর্থের পুরোটাই ব্যয় করা হয়েছে। এ খাতে আর্থিক ও বাস্তব অগ্রগতি ১০০%।

১৩.৭ **প্রশস্তকরণ (৩.৭০ এম):** প্রকল্পের অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপিতে ৩৩.৩২ কি: মি: সড়ক প্রশস্তকরন বাবদ ১০৭২.৪৩ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। প্রকল্প মেয়াদে ৩২.৯৩ কি: মি: সড়ক প্রশস্তকরণ করা হয়েছে এবং এ বাবদ ১০০৯.০৯ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে বলে পিসিআর এ উল্লেখ করা হয়েছে। এ খাতে আর্থিক অগ্রগতি ৯৪% ও বাস্তব অগ্রগতি ৯৮.৮২%।

১৩.৮ **সার্ফেসিং (২*০.৯০ এম):** প্রকল্পের অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপিতে ৩৩.৩২ কি: মি: সাফেসিং বাবদ ৫৭৭.৯৪ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। প্রকল্প মেয়াদে ৩৫.৭৬ মি: সড়ক সাফেসিং করা হয়েছে এবং এ বাবদ ৫৬৬.৭৫ ব্যয় করা হয়েছে বলে পিসিআর এ উল্লেখ করা হয়েছে। এ খাতে আর্থিক অগ্রগতি ৯৮% ও বাস্তব অগ্রগতি ১০৭%।

১৩.৮ **সার্ফেসিং (৩.৭০ এম প্রশস্তকরণ):** প্রকল্পের অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপিতে ১২৩.২৮ মি: সড়ক সাফেসিং বাবদ ৩১৭১.৯৪ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। প্রকল্প মেয়াদে ১২১.৭১ মি: সড়ক সাফেসিং করা হয়েছে এবং এ বাবদ ৩১২১.৩১ ব্যয় করা হয়েছে বলে পিসিআর এ উল্লেখ করা হয়েছে। এ খাতে আর্থিক অগ্রগতি ৯৮.৪০% ও বাস্তব অগ্রগতি ৯৯%।

১৩.৮ **সার্ফেসিং (৩.৫০ এম প্রশস্তকরণ):** প্রকল্পের অনুমোদিত সংশোধিত ডিপি পিতে ১২.২১ মি: সড়ক সাফেসিং বাবদ ৪৪২.৭৭ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। প্রকল্প মেয়াদে ১২.২১ মি: সড়ক সাফেসিং করা হয়েছে এবং এ বাবদ বরাদ্দকৃত অর্থের পুরোটাই ব্যয় করা হয়েছে বলে পিসিআর এ উল্লেখ করা হয়েছে। এ খাতে আর্থিক ও বাস্তব অগ্রগতি ১০০%।

১৩.৯ **আরসিসি বক্স কালভার্ট নির্মাণ (২৭টি):** প্রকল্পের অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপিতে ১৫৬.৫০ মিটার (২৭টি কালভার্ট) নির্মাণ বাবদ ৯৮৯.৯৬ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। প্রকল্প মেয়াদে ১৫৭.৬৩ মি: আরসিসি বক্স কালভার্ট নির্মাণ

করা হয়েছে এবং এ বাবদ ৯৮৪.১৪ ব্যয় করা হয়েছে। এ খাতে আর্থিক অগ্রগতি ৯৯.৪১% ও বাস্তব অগ্রগতি ১০০% বলে পিসিআর এ উল্লেখ করা হয়েছে।

১৩.১৩ **রক্ষাপ্রদ কাজ (আরসিসি প্যালাসাইডিং (৩ এম পোস্ট, ৫০ এম এম* ১৫০ এমএম) :** প্রকল্পের অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপিতে ৫৮৬০ মিটার (আরসিসি প্যালাসাইডিং (৩ এম পোস্ট, ৫০ এম এম* ১৫০ এমএম) কাজ বাবদ ২৯০.৪০ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। প্রকল্প মেয়াদে উল্লিখিত কাজগুলো করা হয়েছে তবে রক্ষণাবেক্ষণ খাতে ২৮৩.৩৮ লক্ষ টাকা ব্যয় হয়েছে। এ খাতে আর্থিক অগ্রগতি ৯৮% বলে পিসিআর এ উল্লেখ করা হয়েছে।

১৩.১৪ **সাইন সিগনাল, কিলোমিটার পোস্ট :** প্রকল্পের অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপিতে সাইন সিগনা ল, কিলোমিটার পোস্ট নির্মাণ বাবদ থোক হিসেবে ৪০.৮০ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। প্রকল্প মেয়াদে উল্লিখিত কাজগুলো করা হয়েছে এবং এ বাবদ ৩৭.২৫ লক্ষ টাকা ব্যয় হয়েছে। পিসিআর এ প্রদত্তত তথ্যানুযায়ী এ খাতে আর্থিক অগ্রগতি ৯১.২৯%।

১৩.১৫ **ইউটিলিটিস সিফটিং :** প্রকল্পের অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপিতে ইউটিলিটিস সিফটিং -এর জন্য থোক হিসেবে ৪.০০ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। প্রকল্প মেয়াদে ইউটিলিটিস সিফটিং করা হয়েছে এবং এ বাবদ বরাদ্দকৃত অর্থের পুরোটাই ব্যয় করা হয়েছে বলে পিসিআর এ উল্লেখ করা হয়েছে। এ খাতে আর্থিক অগ্রগতি ১০০%।

১১৪.০ **অডিট :** প্রকল্পের আওতায় Internal অডিট সম্পন্ন হয়েছে বলে পিসিআর এ উল্লেখ করা হয়েছে।

১৫.০ **প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জন :**

পরিকল্পিত লক্ষ্যমাত্রা	প্রকৃত অর্জন
d) To reduce distance between Barisal & Gopalgonj Zone (Barisal, Patuakhali, Bhola, Pirojpur, Jhalakati, Barguna, Faridpur, Sariatpur, Gopalhonj, Madaripur & Rajbari District)	Objective achieved.
e) To improve the road standard from district road.	Objective achieved.
f) To establish better road communication.	Objective achieved.
g) To develop socio-economic condition.	Objective achieved.
h) To reduce vehicle operation cost.	Objective achieved.
i) To improve traffic safety.	Objective achieved.
j) To enhance income generating activity.	Objective achieved.

১৬.০ **পর্যবেক্ষণ:**

১৬.১ প্রকল্পটির পিসিআর পর্যালোচনায় দেখা যে , বরিশাল জোন এর আওতায় (বরিশাল, পটুয়াখালী, ভোলা, পিরোজপুর, ঝালকাঠী, বরগুনা) ৭টি জেলায় ক্ষতিগ্রস্ত সড়কসমূহের উন্নয়ন ও পুনর্বাসন করা হয়েছে। প্রকল্পটি বাস্তবায়নকালে ১বার সংশোধন করা হয়েছে এবং ১০% ব্যয় বৃদ্ধি পেয়েছে।

১৬.২ শিকারপুর বাজারের এবং শেরেবাংলা কলেজের নিকট রাস্তায় পা নি জমে পেভমেন্ট ক্ষতিগ্রস্ত হয়েছে। এই অংশে পানি নিষ্কাশনের জন্য ড্রেন নির্মাণ করা সমীচীন ছিল। ক্ষতিগ্রস্ত পেভমেন্ট শীঘ্রই মেরামত করা দরকার।

১৬.৩ শিকারপুর-উজিরপুর রাস্তার শেরে বাংলা কলেজের সংলগ্ন কালভার্টটি পূন :নির্মাণ করা হয়নি। এটি যান চলাচলের জন্য ঝুঁকিপূর্ণ অবস্থায় রয়েছে।

১৬.৪ উজিরপুর ডাকবাংলোর সামনের রাস্তার কার্পেটিং উঠে গর্তের সৃষ্টি হয়েছে। দ্রুত মেরামত না করলে যান চলাচল বিঘ্নিত হবে।



চিত্র : ১ ক্ষতিগ্রস্ত পেভমেন্ট



চিত্র ২ : পুরাতন কালভার্ট



চিত্র-৩ : কার্পেটিং উঠে গেছে।



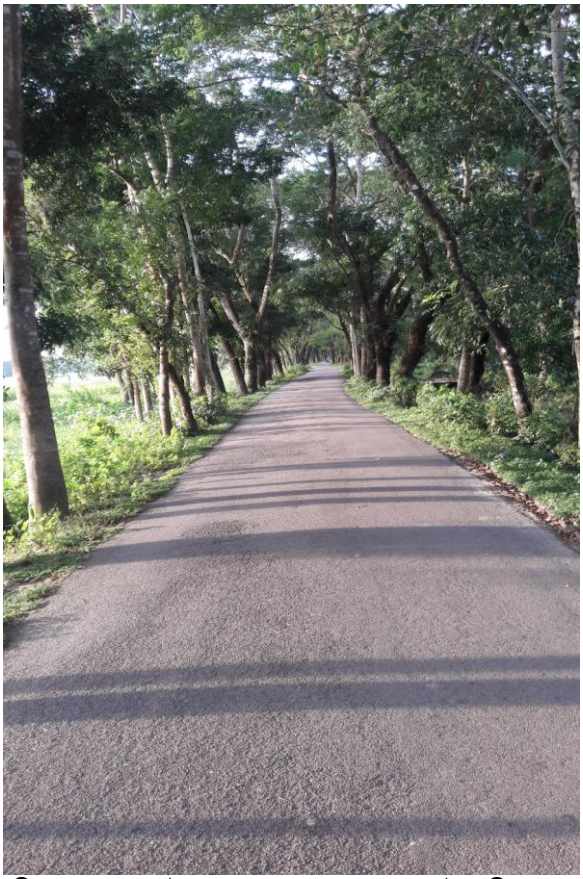
চিত্র-৪ : নতুন সার্ফেসিংকৃত রাস্তা।



চিত্র- ৫ : নবনির্মিত কালভার্ট



চিত্র- ৬ : নবনির্মিত কালভার্ট





চিত্র -৭, ৮ : সফট সোল্ডার না থাকায় পেভমেন্ট ক্ষতিগ্রস্ত হচ্ছে।



চিত্র-৯ : কালভার্টের স্লোপ প্রোটেকশন না থাকায় মাটি ধ্বসে যাচ্ছে।

১৬.৫ জেলা সড়কগুলোর অধিকাংশই ১২ ফুট প্রশস্ত। উভয় পাশে সফট শোল্ডার থাকলেও পর্যাপ্ত মাটি না থাকায় অনেক জায়গায় রাস্তার স্লোপ ঠিক নাই। কোথাও কোথাও বৃষ্টির পানি প্রবাহে মূল পেভমেন্ট ভেঙ্গে গেছে। এগুলো অতিসত্ত্বর মেরামত করা দরকার।

১৬.৬ আলোচ্য প্রকল্পে জেলা সড়কগুরোর বেশীরভাগ ক্ষেত্রেই শুধু সার্ফেসিং করা হ য়েছে। অধিকাংশ ক্ষেত্রে পুরো রাস্তার সামান্য অংশ মেরামত করা হয়েছে। পরিদর্শনে দেখা গেছে , একটি রাস্তার সম্পূর্ণ অংশই খারাপ কিন্তু সম্পুর্ণ রাস্তা প্রকল্পে না নিয়ে এর একটি অংশ প্রকল্পে নেয়া হয়েছে। পুরো রাস্তা মেরামত না করে এর অংশ বিশেষ মেরামত করার ফলে প্রকল্প হতে কাঙ্খিত সুবিধা পাওয়া যাচ্ছে না।

১৬.৭ বৈরাগীর পুল-টুমচর সড়কের অনেক জায়গায় রেইনকাটের সৃষ্টি হয়েছে। রাস্তার স্লোপ যথাযথ না হওয়ায় রাস্তায় পানি জমে আছে।

১৬.৮ নির্মিত কালভার্টের স্লোপে প্রোটেকশন দেয়া হয় নাই। ফলে কালভার্টের স্লোপের মাটি ধসে পেভমেন্টসহ ক্ষতিগ্র স্ত হচ্ছে।

১৬.৯ নবনির্মিত রাস্তার ক্যাম্বারিং যথাযথ হয়নি। কোথাও কোথাও উঁচু -নিচু হয়েছে। ফলে রাস্তায় বৃষ্টির পানি জমে থাকতে দেখা গেছে।

১৬.১০ জেলাসড়কগুলোতে অনেক বাঁক রয়েছে। কিন্তু প্রকল্পে ভূমি অধিগ্রহণ না থাকায় রাস্তা সরল করা যাচ্ছে না এবং মূল রাস্তার পাশে পর্যাপ্ত জায়গা না থাকায় রাস্তার স্লোপ ঠিক রাখা যাচ্ছে না বলে প্রকৌশলীগণ জানান।

১৬.১১ পরিদর্শনে দেখা যায়, রাস্তাগুলোর অনেকস্থানে ছোট ছোট পটহোল এবং ক্র্যাকের সৃষ্টি হয়েছে। এগুলো দ্রুত মেরামত করা দরকার।

১৭.০ **সুপারিশ/মতামত :**

১৭.১ শিকারপুর বাজারের এবং শেরেবাংলা কলেজের নিকট রাস্তায় ক্ষতিগ্রস্ত পেভমেন্ট শীঘ্রই মেরামত করতে হবে এবং পানি নিষ্কাশনের ব্যবস্থা রাখতে হবে।

১৭.২ শিকারপুর-উজিরপুর রাস্তার শেরে বাংলা কলেজের সংলগ্ন কালভার্টটি পূন :নির্মাণের উদ্যোগ গ্রহণ করতে হবে যাতে যান চলাচল বিঘ্নিত না হয়।

১৭.৩ উজিরপুর ডাকবাংলোর সামনের রাস্তার কার্পেটিং উঠে গর্তের সৃষ্টি হয়েছে। সেগুলো দ্রুত মেরামত করতে হবে যাতে যান চলাচল বিঘ্নিত না হয়।

১৭.৪ জেলা সড়কগুলোর অধিকাংশই ১২ ফুট প্রশস্ত। উভয় পাশে সফট শোল্ডারে পর্যাপ্ত মাটি দিতে হবে যাতে রাস্তার স্লোপ ঠিক থাকে। কোথাও কোথাও বৃষ্টির পানি প্রবাহে মূল পেভমেন্ট ভেঙ্গে গেছে। এগুলো অতিসত্ত্বর মেরামত করতে হবে।

১৭.৫ আলোচ্য প্রকল্পে জেলা সড়কগুলোর অধিকাংশ ক্ষেত্রে পুরো রাস্তার সামান্য অংশ মেরামত করা হয়েছে। একটি রাস্তার সম্পূর্ণ অংশই খারাপ কিন্তু সম্পুর্ণ রাস্তা প্রকল্পের আওতায় না নিয়ে এর একটি অংশ প্রকল্পে নেয়া হয়েছে বিষয়টি বোধগম্য নয়। এতে জনগণ প্রকল্প হতে কাঙ্খিত সুবিধা পাচ্ছে না। ভবিষ্যতে রাস্তার অংশ বিশেষ না নিয়ে সম্পূর্ণ রাস্তা প্রকল্পের অধীনে নেয়া সমীচীন হবে।

১৭.৬ বৈরাগীর পুল-টুমচর সড়কের যেসব জায়গায় রেইন কাটের সৃষ্টি হয়ে পানি জমে থাকে সেগুলো মেরামত করতে হবে।

১৭.৭ নির্মিত কালভার্টের স্লোপে প্রোটেকশন দিতে হবে। যাতে কালভার্টের স্লোপের মাটি ধসে পেভমেন্ট ক্ষতিগ্রস্ত না হয়।

১৭.৮ নবনির্মিত রাস্তার ক্যাম্বারিং ও উঁচু-নিচু ঠিক করতে হবে, যাতে রাস্তা পানি জমে না থাকে।

১৭.৯ জেলাসড়কগুলোর অনেকস্থানে ছোট ছোট পটহোল এবং ক্র্যাকের সৃষ্টি হয়েছে, এগুলো দ্রুত মেরামত করতে হবে।

১৭.১০ ভবিষ্যতে রাস্তা নির্মাণ / পুননির্মাণের ক্ষেত্রে বাঁকগুলো সরলীকরণের ব্যবস্থা গ্রহণ করতে হবে। প্রয়োজনে ভূমি অধিগ্রহণের ব্যবস্থা রাখতে হবে।

১৭.১১ অনুচ্ছেদ ১৭ এর ১৭.১ হতে ১৭.১০ এর সুপারিশের আলোকে গৃহীত ব্যবস্থা সম্পর্কে ১ (এক) মাসের মধ্যে আইএমইডি কে অবহিত করতে হবে।

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

(সমাপ্তঃ জুন, ২০১৭)

১। প্রকল্পের নাম : "জেলা সড়ক উন্নয়ন প্রকল্প (খুলনা জোন)" শীর্ষক প্রকল্প।

২। বাস্তবায়নকারী সংস্থা : সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর

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

৪। প্রকল্প এলাকা : খুলনা, বাগেরহাট, সাতক্ষীরা, যশোর, মাগুরা, নড়াইল, কুষ্টিয়া, ঝিনাইদহ, চুয়াডাঙ্গা এবং মেহেরপুর জেলা।

৫। প্রকল্পের বাস্তবায়ন সময় ও ব্যয় :

(লক্ষ টাকায়)

প্রাক্কলিত ব্যয় (প্রঃসাঃ)		প্রকৃত ব্যয় (প্রঃ সাঃ)	পরিকল্পিত বাস্তবায়নকাল		প্রকৃত বাস্তবায়নকাল	অতিরিক্ত ব্যয় (মূল প্রাক্কলিত ব্যয়ের %)	অতিরিক্ত সময় (মূল বাস্তবায়নকালের %)
মূল	সর্বশেষ সংশোধিত		মূল	১ম সংশোধিত			
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮
১০০৩০.৯০ (-)	১১০১১.১৯ (-)	১০৭৬৫.০০ (-)	০১/০৩/২০১৫ থেকে ৩০/০৬/২০১৭	০১/০৩/২০১৫ থেকে ৩০/০৬/২০১৭	০১/০৩/২০১৫ থেকে ৩০/০৬/২০১৭	৭৩৪.০৭ (৭.৩২%)	--

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

৭। **প্রকল্পের অঙ্গভিত্তিক বাস্তবায়ন অগ্রগতি (পিসিআর-এ প্রদত্ত তথ্যের ভিত্তিতে) :**

SL. No.	Items of Work (As per PP)	Unit	Target (As per DPP)		Actual Progress	
			Physical (Quantity)	Financial (In-Lakh)	Physical (Quantity)	Financial (In-Lakh)
1	2	3	4	5	6	7
(a)	**Revenue**					
	Supply and Services	LS	--	--	--	--
	Sub-Total (Revenue)	--	--	--	--	--
(b)	**Capital components**					
	Acquisition of Assets	--	--	--	--	--
	Purchase of 5.0 ton Tracks	Nos.	5.00	165.00	5.00	165.00 (100%)
	Laboratory Equipment	LS	--	32.93	--	29.89(91%)
	Construction & works (Earth work)					
	Road Embankment	L.Cum	1.59	316.09	1.59 (100%)	316.09 (100%)
	Earthen Shoulders	L.Cum	0.35	61.09	0.19	33.24 (54.41%)

SL. No.	Items of Work (As per PP)	Unit	Target (As per DPP)		Actual Progress	
			Physical (Quantity)	Financial (In-Lakh)	Physical (Quantity)	Financial (In-Lakh)
1	2	3	4	5	6	7
(a)	**Revenue**					
	Supply and Services	LS	--	--	--	--
	Sub-Total (Revenue)	--	--	--	--	--
(b)	**Capital components**					
	Acquisition of Assets	--	--	--	--	--
	Purchase of 5.0 ton Tracks	Nos.	5.00	165.00	5.00	165.00 (100%)
	Laboratory Equipment	LS	--	32.93	--	29.89(91%)
	Construction & works (Earth work)					
০২.	construction Flexible Pavement					
	Re-construction of Pavement	km	1.05	72.65	1.05	72.65 (100%)
	Strengthening of pavement	km	9.57	311.44	7.65	209.63 (67.30%)
	Winding of Existing Pavement	Km	13.14	370.48	11.66	334.78 (90.36%)
	Surfacing (carpeting 40mm & seal Coat 12mm)	km	17.15	642.42	17.15	641.25 (99.81%)
	Surfacing (DBS-Wearing Course 40mm)	km	61.10	2446.41	61.10	2445.35 (9.95%)
	New Construction	km	3.86	184.24	3.82	181.11 (98.30%)
	Re-construction of Pavement	km	7.32	263.10	7.15	258.10 (98%)
	Strengthening of Pavement	km	46.06	1025.67	44.83	987.56
	Widening of Existing Pavement	km	6.35	73.58	6.33	73.16
	Surfacing (carpeting 40mm & seal Coat 12mm)	km	151.25	4024.88	151.21	4021.80
	Surfacing (DBS-Wearing Course 40mm)	km	14.10	365.23	14.10	365.15
03.	Construction of Rigid pavement	km	0.78	205.21	0.78	205.21
04.	Construction of RRC Culvert	m	13.50	109.43	13.50	109.43 (100%)
05.	Construction of Concrete U Drain	m	1392.95	96.60	1385.00	95.17

SL. No.	Items of Work (As per PP)	Unit	Target (As per DPP)		Actual Progress	
			Physical (Quantity)	Financial (In-Lakh)	Physical (Quantity)	Financial (In-Lakh)
1	2	3	4	5	6	7
(a)	**Revenue**					
	Supply and Services	LS	--	--	--	--
	Sub-Total (Revenue)	--	--	--	--	--
(b)	**Capital components**					
	Acquisition of Assets	--	--	--	--	--
	Purchase of 5.0 ton Tracks	Nos.	5.00	165.00	5.00	165.00 (100%)
	Laboratory Equipment	LS	--	32.93	--	29.89(91%)
	Construction & works (Earth work)					
06.	Protective work (RCC Pre-cast palisading)	m	3542.00	166.75	3542.00	162.92
07.	Installation of Sign, Signal, Km post etc	LS	--	25.56	--	25.14
08.	Road Marking	sqm	2476.34	22.41	2475.00	22.40
09.	General & site Facilities	LS	--	22.52	--	18.96
10.	Maintenance during construction	LS	--	--	--	--
11.	Utility Shifting	PS	--	7.50	--	1.91
	Sub-Total (b)	--	--	**11011.19**	--	**10765.00**
(c)	Physical Contingency	--	--	--	--	--
(d)	Price Contingency	--	--	--	--	--
	Grand Total (a+b+c+d)	--	--	**11011.19**		**10765.00 (97.76%)**

৮। **প্রকল্প পরিচালক সংক্রান্ত তথ্যাদিঃ**

Sl No.	Name and Desigantaion	Full Time	Part Time	Responsible for more than one Project	Date of	
					Joining	Transfer
1	2	3	4	5	6	7
৩.	Kazi Mohammad Ali Additional Chief Engineer, RHD	--	Part time	--	01-03-2015	30-07-2015
৪.	Bipul Chandra Saha Additional Chief Engineer,	--	Part time	--	30-07-2015	11-05-2016

Sl No.	Name and Desigantaion	Full Time	Part Time	Responsible for more than one Project	Date of	
					Joining	Transfer
1	2	3	4	5	6	7
	RHD					
৫.	Md. Ruhul Amin Additional Chief Engineer, RHD	--	Part time	--	11-05-2016	30-07-2018

* উপরোক্ত ছক পর্যালোচনায় দেখা যায়, আলোচ্য প্রকল্পে মোট ৩জন কর্মকর্তা প্রকল্প পরিচালক হিসেবে দায়িত্ব পালন করেছেন। প্রকল্পটির কার্যক্রম নির্ধারিত সময়ের মধ্যে সম্পন্ন হয়েছে।

৯.০। **ক্রয় সংক্রান্ত তথ্যাদিঃ**

৯.১ **গাড়ী/ট্রান্সপোর্ট ক্রয়ঃ** সর্বশেষ সংশোধিত ডিপিপিতে প্রকল্পের আওতায় ৫টি ট্রাক ক্রয়ের সংস্থান রয়েছে এবং ১৬৫.০০ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ৫টি ট্রাক সংগ্রহ করা হয়েছে বলে পিসিআর এ উল্লেখ করা হয়েছে।

৯.২ **পণ্য, কার্য ও সেবা ক্রয়ঃ** (পণ্য ও কার্য ২০০.০০ ল ক্ষ টাকার উপরে এবং সেবা ১০০.০০ লক্ষ টাকার উপরে) ক্রয় সংক্রান্ত তথ্যের বিস্তারিত অনুচ্ছেদ ১২.৫ এ বর্ণনা করা হয়েছে।

১০। **বছরভিত্তিক সংশোধিত ডিপিপি বরাদ্দ ও অগ্রগতিঃ** (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
২০১৫-১৬	৪০৫৯.৮০	৪০৫৯.৮০	--	৫০%	৪২২০.০০	৪২২০.০০	৪২২০.০০	--	৫০%
২০১৬-১৭	৭০০৬.০৬	৭০০৬.০৬	--	৫০%	৬৮৩০.০০	৬৮২৯.৭৯	৬৮২৯.৭৯	--	৫০%
মোট	**১১০৬৫.৮৯**	**১১০৬৫.৮৯**	**--**	**১০০%**	**১১০৫০.০০**	**১১০৪৯.৭৯**	**১১০৪৯.৭৯**	**--**	**--**

১১। **<u>কাজ অসম্পূর্ণ থাকলে তার কারণঃ</u>** অনুমোদিত ডিপিপি অনুযায়ী প্রকল্পের কাজ সমাপ্ত হয়েছে।

১২। **<u>সাধারণ পর্যবেক্ষণ:</u>**

১২.১ **প্রকল্পের পটভূমি:** দেশের সকল জেলার সড়ক ও মহাসড়কের উন্নয়ন ও পুনর্বাসনের লক্ষ্যে সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের আওতাধীন ০৮টি আঞ্চলিক সড়ক উন্নয়ন প্রকল্পসমূহের মধ্যে "জেলা সড়ক উন্নয়ন (খুলনা জোন)" প্রকল্পটি একটি অন্যতম গুরুত্বপূর্ণ প্রকল্প। প্রকল্পের আওতায় খুলনা অঞ্চলের সড়ক ও মহাসড়কের উন্নয়ন, মেরামত ও রক্ষণাবেক্ষণ কার্যক্রম বাস্তবায়িত হচ্ছে যার মাধ্যমে ও যার মাধ্যমে আন্ত:জেলা সড়ক যোগাযোগ ব্যবস্থার উন্নয়ন সাধিত হবে। খুলনা অঞ্চলের ১০টি জেলার ২১টি সড়কের মোট ২৪৪.৬৫ কি: মি: অংশের রক্ষণাবেক্ষণ ও উন্নয়ন কার্যক্রম গ্রহণ করা হয়।

১২.২ **প্রকল্পের উদ্দেশ্য:** সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের খুলনা জোনের অধীন ১০টি জেলায় মারাত্মকভাবে ক্ষতিগ্রস্থ সড়কসমূহের উন্নয়ন ও পুনর্বাসন করা যাতে নিরাপদ সড়ক নির্মাণের মাধ্যমে আন্ত:জেলা সড়ক যোগাযোগ ব্যবস্থার উন্নয়ন করাই প্রকল্পটির মূল উদ্দেশ্য।

১২.৩ **প্রকল্পের অনুমোদন ও সংশোধনঃ** প্রকল্পটি ০৯-০৬-২০১৫ তারিখে ১০০৩০.৯০ লক্ষ টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে মার্চ,২০১৫ হতে জুন,২০১৭ মেয়াদে বাস্তবায়নের জন্য একনেক কর্তৃক অনুমোদিত হয়। পরবর্তীতে ০২-১০-২০১৬ তারিখে অনুষ্ঠিত ডিপিইসি সভার সুপারিশক্রমে সড়ক পরিবহন ও সেতু মন্ত্রণালয়ের মাননীয় মন্ত্রী কর্তৃক ২২ নভেম্বর,২০১৬ তারিখে ১ম সংশোধিত প্রকল্পটি অনুমোদিত হয় এবং সংশোধিত প্রকল্পটির বাস্তবায়ন মেয়াদ অপরিবর্তিত রেখে প্রকল্প ব্যয় ১১০১১.১৯ লক্ষ টাকায় নির্ধারণ করা হয়।

১২.৪ **সার্বিক আর্থিক ও বাস্তব অগ্রগতিঃ** প্রকল্পের আওতায় জুন, ২০১৭ পর্যন্ত ক্রমপুঞ্জিত আর্থিক অগ্রগতি হয়েছে ১০৭৬৫.০০ লক্ষ টাকা যা অনুমোদিত ব্যয়ের ৯৭.৭৬% এবং বাস্তব অগ্রগতি ৯৮%।

১২.৫ **দরপত্র সংক্রান্ত তথ্য:** প্রকল্পের আওতায় দরপত্র সংক্রান্ত তথ্য পর্যালোচনায় দেখা যে, মোট ১৯টি প্যাকেজের আওতায় দরপত্র আহবানপূর্বক ঠিকাদার নিয়োগ করা হয়, যা নিম্নরূপ:

(লক্ষ টাকায়)

ক্র:	প্যাকেজ/কাজের নাম	-প্রাক্কলিত ব্যয়	-দরপত্র	ঠিকাদারের নাম	অগ্রগ
১	২	৩	৪	৫	৬
০১.	Improvement of Road No. Z-7042 (4.00 km) of Khulna Road Division under District Road Improvement Project (Khulna zone)	২০৭.৮৮ ২০৭.৮৮	০১-০৯-২০১৫ ০৮-০৩-২০১৬ ০৮-০৩-২০১৬ ২৮-১১-২০১৬	Shamim Enterprise (PVT) Ltd.	কাজটি সমাপ্ত ১০০%
০২.	Improvement of Road No. Z-7045 km) of Khulna Road Division under District Road Improvement Project (Khulna zone)	৪৫৯.০৩ ৪৫৯.০৩	২২-০৯-২০১৫ ০৩-১২-২০১৫ ০৩-১২-২০১৫	M/s. Md. Woahiduz zaman	কাজটি সমাপ্ত ১০০%
০৩.	Improvement of Road No. Z-7708 (3.30 km,Z-7716 (1.73 km), Z7703 (2.65km),z7717 (8.9km)) of Bagerhat Road Division under District Road Improvement Project (Khulna zone)	৭৪০.৮৬ ৭৪০.৮৬	২৯-১২-২০১৬ ২২-০৩-২০১৭ ২২-০৩-২০১৭ ২৭-০৬-২০১৭	DON Enterprise Word No.-03,Baharpur city bypass,	কাজটি সমাপ্ত ১০০%
০৪.	Improvement of Road No. Z-7045 (4.28 km) of Bagerhat Road Division under District Road Improvement Project (Khulna zone)	২১১.৯৯ ১৮৯.৭২	২৯-১২-২০১৬ ২২-০৩-২০১৭ ২২-০৩-২০১৭	DON Enterprise Word No.-03,Baharp	কাজটি সমাপ্ত ১০০%

ক্র:	প্যাকেজ/কাজের নাম	-প্রাক্কলিত ব্যয়	-দরপত্র	ঠিকাদারের নাম	অগ্রগ
১	২	৩	৪	৫	৬
০৫.	Improvement of Road No. Z-7610 & Z7618 (6.00km) (10.30 km) of Satkhira Road Division under District Road Improvement Project (Khulna zone)	১১০২.২৫ ১১১২.৯৯	১১-০১-২০১৭ ১৬-০৩-২০১৭ ১৬-০৩-২০১৭ ১৯-০৬-২০১৭	মোঃ মাহফুজ খান দপদপিয়া ফেরীঘাট, নলছিটি,	কাজটি সমাপ্ত (১০০%)
০৬.	Strengthening and DBS wearing course at Ch:13+500m to16+100m of Assasuni-Shaymnagar (Z-7618) Road under Road Division Satkhira during the year 2016-2017. Tender Contract No. e-GP/11/EE/SatRD/2016-2017 (Tender ID: 82323)	২৬৮.৮০ ২৪১.৯২	১১-০১-২০১৭ ১৬-০৩-২০১৭ ১৬-০৩-২০১৭ ১৯-০৬-২০১৭	মোঃ মাহফুজ খান দপদপিয়া ফেরীঘাট, নলছিটি, ঝালকাঠি।	কাজটি সমাপ্ত (৯৯.৯৮ %)
০৭.	Improvement of Road No. Z-7553 km & Z7619 (13.36km) & Z7552 (4.64 km) of Jessore Road Division under District Road Improvement Project (Khulna zone)	১০০২.৩০ ১০০১.৮৯	২৫-০৮-২০১৮ ২৫-১১-২০১৫ ১৯-০১-২০১৭ ১৮-০১-২০১৭	মেসার্স মোজাহার এন্টারপ্রাইজ খান জাহান আলী রোড, মিঠাপুকুর, বাগেরহাট	(১০০%)
০৮.	Improvement of Road No. Z-7552 km & Z7619 (13.36km) & Z7552 (4.64 km) of Jessore Road Division under District Road Improvement Project (Khulna zone)	৩২০.০১ ২৮৪.৫৬	২৭-১২-২০১৬ ১৬-০৩-২০১৭ ১৫-০৭-২০১৭ ১৮-০৬-২০১৭	--	(১০০%)
০৯.	Improvement of Road No. Z-7503 (13.00 km & Z7506 (10.45 km) of Norail Road Division under District Road Improvement Project (Khulna zone)	৬৭৪.০২ ৬৭৪.০২	২১-০৯-২০১৫ ২৪-১২-২০১৫ ২২-০৬-২০১৬ ০৮-০৫-২০১৬	মেসার্স মোজাহার এন্টারপ্রাইজ খান জাহান আলী রোড, মিঠাপুকুর, বাগেরহাট	(১০০%)
১০.	Improvement of Road No. Z-7047 (8.00 km of Norail Road Division under District Road Improvement Project (Khulna zone)	২০০.৫২ ২০০.৫২	১০-১১-২০১৫ ০৩-০২-২০১৬ ১১-০২-২০১৬ ২৬-০১-২০১৬	ইউডিসি কনস্ট্রাকশন লি: ১০৯/এএম, ফ্লাট# ৫০১ কক্ষ-২, মনিপুরপাড়া, তেজগাও, ঢাকা।	(১০০%)

ক্র:	প্যাকেজ/কাজের নাম	-প্রাক্কলিত ব্যয়	-দরপত্র	ঠিকাদারের নাম	অগ্রগ
১	২	৩	৪	৫	৬
১১.	Improvement of Road No. Z-7008 (9.50.00 km of Magura Road Division under District Road Improvement Project (Khulna zone)	৩১৫.৬০ ৩১৫.০৩	০১-০৯-২০১৫ ১৫-১২-২০১৫ ১২-০৬-২০১৬	মেসার্স সাইফুল হাসান জোয়াদ্দার, বড় বাজার চুয়াডাঙগা	(১০০%)
১২.	Improvement of Road No. Z-7008 (9.50.00 km of Magura Road Division under District Road Improvement Project (Khulna zone)	৫৮৭.৩৪ ৫৮৭.১৭	২১-০৪-২০১৬ ১৮-০৭-২০১৬ ১৫-০৩-২০১৭	মোঃ ফরিদউদ্দিন এ/৩৬ উপশহর, সপুরা, রাজশাহী।	(১০০%)
১৩.	Improvement of Road No. Z-7411 (15.54 km, Z7465 (2.30km) of Kushtia Road Division under District Road Improvement Project (Khulna zone)	৮৩৩.৩১ ৮৩৩.৩১	০১-০৯-২০১৫ ১৫-১২-২০১৫ ১২-০৬-২০১৬ ০৯-০৪-২০১৬	মেসার্স মোজাহার এন্টারপ্রাইজ খান জাহান আলী রোড, মিঠাপুকুর, বাগেরহাট	(১০০%)
১৪.	Improvement of Road No. Z-7024 (11.50 km, Z7404 (4.20km) of Jhenaidah Road Division under District Road Improvement Project (Khulna zone)	৮০৯.৮৫ ৮০৯.৮৫	১৮-০৪-২০১৫ ২৪-১১-২০১৫ ২১-০৮-২০১৬ ২০-০৮-২০১৬	--	(১০০ %)
১৫.	Improvement of Road No. Z-7404 (5.21 km of Jhenaidah Road Division under District Road Improvement Project (Khulna zone)	২২৩.৭৫ ২০১.৩৭	২৮-০৩-২০১৭ ১১-০৫-২০১৭ ২২-০৬-২০১৭	--	(১০০ %)
১৬.	Improvement of Road No. Z-7404 (8.42 km of Chuadanga Road Division under District Road Improvement Project (Khulna zone)	৪৪০.৯২ ৪৩৯.৯০	০২-০১-২০১৫ ২৭-১২-২০১৫ ২৬-০৬-২০১৬	--	(১০০ %)
১৭.	Improvement of Road No. Z-7456 (12.08 km of Chuadanga Road Division under District Road Improvement Project (Khulna zone)	৪০৫.৩৪ ৪০৪.৩৪	০১-০১-২০১৬ ১৮-০৫-২০১৬ ১৪-১১-২০১৬	--	(১০০ %)

ক্র:	প্যাকেজ/কাজের নাম	-প্রাক্কলিত ব্যয়	-দরপত্র	ঠিকাদারের নাম	অগ্রগ
১	২	৩	৪	৫	৬
১৮.	Improvement of Road No. Z-7452 (12.08 km of Chuadanga Road Division under District Road Improvement Project (Khulna zone)	৭১৫.৮৪ ৭১৫.৮৪	০১-০৯-২০১৫ ১৫-১২-২০১৫ ১২-০৬-২০১৬	--	(১০০ %)
১৯.	Improvement of Road No. Z-7467 (12.08 km of Chuadanga Road Division under District Road Improvement Project (Khulna zone)	৩১৭.৭৪ ২৬৯.৭১	১৫-০১-২০১৭ ১২-০৩-২০১৭ ১০-০৬-২০১৭ ১৮-০৫-২০১৭	মোঃ মঈনউদ্দিন বাশি এইচ এম এম রোড, যশোর	(১০০ %)

১৩.০ **প্রকল্প পরিদর্শন:** আইএমইডি'র পরিচালক (উপ-সচিব) খন্দকার মোহাম্মদ আলী কর্তৃক গত ১১/০৯/২০১৮ থেকে ১৩/০৯/২০১৮ তারিখে যথাক্রমে যশোর, খুলনা ও সাতক্ষীরা জেলার (কেশবপুর —বেতগ্রাম সড়ক, মদনপুর কলেজ মোড়- ত্রিমোহনী বাজার, কেশবপুর- স্বরশ্বতী-কলারোয়া সড়ক, সেনারবাজার-শ্রীফলতাল, তেরখাদা-মোল্লাহাট এবং কয়রা-নোয়াবেকি-শ্যামনগর সড়ক, আশাসুনি-শ্যামনগর) সড়কের উন্নয়ন কাজ পরিদর্শন করা হয়। আইএমইডি'র সহকারী পরিচালক জনাব মুহাম্মদ মিজানুর রহমান মিয়া কর্তৃক গত ১৯-০৯-২০১৮ ও ২০/০৯/২০১৮ তারিখে মাগুরা ও নড়াইল জেলার সড়কের উন্নয়ন কার্যক্রম সরেজমিন পরিদর্শন করা হয়। পরিদর্শনকালে প্রকল্প সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তাগণ উপস্থিত ছিলেন। পরিদর্শনে প্রকল্পটির অংগভিত্তিক বিবরণ নিম্নরূপঃ

১৩.১ **ট্রাক সংগ্রহ :** প্রকল্পের অনুমোদিত ডিপিপিতে ৫টি ট্রাক সংগ্রহ বাবদ ১৬৫.০০ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। প্রকল্প মেয়াদে বিভিন্ন ধরনের ৫টি ট্রাক সংগ্রহ করা হয়েছে এবং এ বাবদ ১৫৪.১০ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে। এ খাতে আর্থিক ৯৩.৩৯% ও বাস্তব অগ্রগতি ১০০%।

১৩.২ **ল্যাবরেটরি যন্ত্রপাতি সংগ্রহ :** প্রকল্পের অনুমোদিত ডিপিপিতে ল্যাবরেটরি যন্ত্রপাতি সংগ্রহ বাবদ থোক হিসেবে ৩২.৯৩ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। প্রকল্প মেয়াদে উল্লিখিত যন্ত্রপাতি সংগ্রহ করা হয়েছে এবং এ বাবদ ২৯.৮৯ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে। এ খাতে আর্থিক অগ্রগতি ৯১% ও বাস্তব অগ্রগতি ১০০%।

১৩.৩ **রোড ইমব্যাংকমেন্ট:** প্রকল্পের অনুমোদিত ডিপিপিতে ১.৫৯ ল:ঘ:মি: ইমব্যাংকমেন্ট কাজের জন্য থোক হিসেবে ৩১৬.০৯ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। প্রকল্প মেয়াদে ১.৫৯১২ ল:ঘ:মি: ইমব্যাংকমেন্ট বাবদ ৩১৬.০৯ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে। এ খাতে আর্থিক অগ্রগতি ও বাস্তব অগ্রগতি ১০০%।

১৩.৪ **আর্থসোল্ডার :** প্রকল্পের অনুমোদিত ডিপিপিতে ০.৩৫ কি: মি: আর্থ সোল্ডার নির্মাণ বাবদ ৬১.০৯ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। প্রকল্প মেয়াদে ০.১৯ কি: মি: আর্থ সোল্ডার সড়ক নির্মাণ করা হয়েছে এবং এ বাবদ ৩৩.২৪ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে । এ খাতে আর্থিক অগ্রগতি ৫৪.৪১% ও বাস্তব অগ্রগতি ৫৪.২৮%।

১৩.৫ **রিজিট পেভমেন্ট নির্মাণ :** প্রকল্পের অনুমোদিত ডিপিপিতে ০.৭৮ কি: মি: সড়ক রিজিট পেভমেন্ট নির্মাণ বাবদ ২০৫.২১ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। প্রকল্প মেয়াদে উক্ত রিজিট পেভমেন্ট নির্মা ণ করা হয়েছে এবং এ বাবদ বরাদ্দকৃত অর্থের পুরোটাই ব্যয় করা হয়েছে বলে পিসিআর এ উল্লেখ করা হয়েছে। এ খাতে আর্থিক ও বাস্তব অগ্রগতি ১০০%।

১৩.৬ **আরসিসি কালভার্ট নির্মাণ :** প্রকল্পের অনুমোদিত ডিপিপিতে ১৩.৫০ মি: আরসিসি কালভার্ট নির্মাণ বাবদ ১০৯.৪৩ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। প্রকল্প মেয়াদে উক্ত ১৩.৫০ মি: আরসিসি কালভার্ট নির্মাণ করা হয়েছে এবং এ বাবদ

বরাদ্দকৃত অর্থের পুরোটাই ব্যয় করা হয়েছে বলে পিসিআরএ উল্লেখ করা হয়েছে। এ খাতে আর্থিক অগ্রগতি এবং বাস্তব অগ্রগতি ১০০%।

১৩.৭ **কনক্রিট ইউ ড্রেন নির্মাণ :** প্রকল্পের অনুমোদিত ডি পিপিতে ১৩৯২.৯৫ মি: কনক্রিট ইউ ড্রেন নির্মাণ বাবদ ৯৬.৬০ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। প্রকল্প মেয়াদে ১৩৮৫ মি: কনক্রিট ইউ ড্রেন নির্মাণ করা হয়েছে এবং এ বাবদ ব্যয় করা হয়েছে ৯৫.১৭ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে বলে পিসিআরএ উল্লেখ করা হয়েছে। । এ খাতে আর্থিক অগ্রগতি ৯৮.৫১% ও বাস্তব অগ্রগতি ৯৯.৪২%।

১৩.১০ **প্রোটেকশন কাজ :** প্রকল্পের অনুমোদিত ডিপিপিতে ৩৫৪২ মিটার প্রোটেকশন কাজ বাবদ থোক হিসেবে ১৬৬.৭৫ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। প্রকল্প মেয়াদে ৩৫৪২ মি: প্রোটেকশন কাজ করা হয়েছে এবং এ বাবদ ১৬২.৯২ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে বলে পিসিআ র এ উল্লেখ করা হয়েছে। এ খাতে আর্থিক অগ্রগতি ৯৮% এবং বাস্তব অগ্রগতি ১০০%।

১৩.১১ **সাইন সিগনাল, কিলোমিটার পোস্ট :** প্রকল্পের অনুমোদিত ডিপিপিতে সাইন সিগন্যাল , কিলোমিটার পোস্ট স্থাপন বাবদ ২৫.৫৬ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয় । প্রকল্প মেয়াদে সাইন সিগন্যাল, কিলোমিটার পোস্ট স্থাপন করা হয়েছে বলে পিসিআরএ উল্লেখ করা হয়েছে। এ বাবদ ২৫.১৪ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে। এ খাতে আর্থিক অগ্রগতি ৯৮.৩৫% ও বাস্তব অগ্রগতি ১০০%।

১৩.১২ **রোড মার্কিং :** প্রকল্পের অনুমোদিত ডিপিপিতে ২৪৭৬.৩৪ ব:মিটার রোড মার্কিং বাবদ ২২.৪১ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। প্রকল্প মেয়াদে ২৪৭৫ ব:মিটার রোড মার্কিং করা হয়েছে এবং এ বাবদ ২২.৪০ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে বলে পিসিআরএ উল্লেখ করা হয়েছে। এ খাতে আর্থিক অগ্রগতি ৯৯.৯৫% ও বাস্তব অগ্রগতি ৯৯%।

১৩.১৩ **ইউটিলিটিস সিফটিং :** প্রকল্পের অনুমোদিত ডিপিপিতে ইউটিলিটিস সিফটিং-এর জন্য ৭.৫০ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। প্রকল্প মেয়াদে ইউটিলিটিস সিফটিং-এর জন্য ১.৯১ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে বলে পিসিআর এ উল্লেখ করা হয়েছে এবং এ খাতে আর্থিক অগ্রগতি ২৫.৪৬%।

১৪.০ **অডিট :** প্রকল্পের আওতায় ২০১৫-২০১৬ হতে ২০১৬-২০১৭ মেয়াদে Internal এবং external অডিট কাজ সম্পন্ন হয়েছে। কোন আপত্তি নেই বলে পিসিআর এ উল্লেখ করা হয়েছে।

১৫.০ **প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জন :**

পরিকল্পিত লক্ষ্যমাত্রা	প্রকৃত অর্জন
k) The main objective of the project are to rehabilitate severely damaged zilla roads for restoring the road network to proper riding quality, reducing economic costs to road users and to construct some incomplete zilla roads in Khulna Zone for establishing the smart and efficient RHD road network having good connectivity with other parts of the country.	Objective achieved.

১৬.০ **পর্যবেক্ষণ:**

১৬.১ প্রকল্পটির পিসিআর পর্যালোচনায় দেখা যে , খুলনা জোন এর আওতায় (খুলনা, বাগেরহাট,সাতক্ষীরা, যশোর, মাগুরা, নড়াইল,কুষ্টিয়া, ঝিনাইদহ, চুয়াডাঙা এবং মেহেরপুর) ১০টি জেলার ক্ষতিগ্রস্ত সড়কসমূহের উন্নয়ন ও পুনর্বাসন করা হয়েছে। প্রকল্পটি বাস্তবায়নকালে ১বার সংশোধন করা হয়েছে এবং ১০% ব্যয় বৃদ্ধি পেয়েছে।

১৬.২ আরসিসি কালভার্টের সংযোগ স্থল অর্থাৎ এর দু 'পাশ রাস্তার লেভেলে না থাকায় গাড়ী চলাচলে ঝাঁকুনি লাগে। আরসিসি কালভার্টে প্রোটেকশন নাই ফলে বৃষ্টির পানি প্রবাহে এর পাশ হতে মাটি সরে গিয়ে রেইনকার্টের সৃষ্টি হচ্ছে।

১৬.৩ যশোর জেলার বিভিন্ন রাস্তার প্রটেকশন কাজের ক্ষেত্রে দেখা গেছে রাস্তা হতে দূরে প্রোটেকশন স্লাব দেয়া আছে। রাস্তা এবং প্রোটেকশন স্লাব এর মধ্যে মাটি নাই। ফলে রাস্তা ভেঙে যাচ্ছে। প্রোটেকশন ওয়ার্ক কোন কাজে আসছে না। প্রোটেকশন স্লাব এবং রাস্তার মাঝখানে মাটি দিয়ে ভরাট করতে হবে।

১৬.৪ সড়কগুলোতে মূলত: মজবুতিকরণ এবং সার্ফেসিং এর কাজ করা হয়েছে। যশোর জেলা অংশের সড়ক ৩টির বেশীর ভাগ অংশেই রাস্তার খারাপ হয়ে গেছে। কোথাও কোথাও বড় বড় গর্তের সৃষ্টি হয়েছে। গর্তের মধ্যে ইট বিছিয়ে যানবাহন চলমান রাখা হয়েছে। এ প্রসংগে নির্বাহী প্রকৌশলী বলেন, গত বছরের বন্যায় ভবদহ ও কপোতাক্ষ নদীর পানি ওভারফ্লো হয়ে রাস্তাগুলো ডুবে গিয়েছিল। কয়েকদিন পানির নীচে ছিল। ফলে রাস্তাগুলো ক্ষতিগ্রস্থ হয়েছে। ক্ষতিগ্রস্ত অংশগুলো খুব শিঘ্রই মেরামত করা হবে।

১৬.৫ খুলনা এবং যশোর জেলার রাস্তাগুলোতে বাজার অংশে পানি জমতে দেখা গেছে। পানি নিষ্কাশনের জন্য ড্রেন না থাকায় বাজার অংশে পানি জমে রাস্তা নষ্ট হচ্ছে। বাজার অংশে রাস্তা টেকসই করতে হলে ড্রেনের ব্যবস্থা রাখতে হবে।

১৬.৬ খুলনা, সাতক্ষীরা জেলার রাস্তাগুলোর সার্ফেসিং মোটামুটি ভাল আছে। এগুলোর যথাযথ রক্ষণাবেক্ষণ এর মাধ্যমে ঠিক রাখতে হবে। তবে রাস্তাগুলোর অনেক জায়গায় সফট সোল্ডারের মাটি সরে গিয়ে রেইনকাটের সৃষ্টি হয়েছে। এগুলো দ্রুত মেরামত করা না হলে মূল পেভমেন্ট ক্ষতিগ্রস্ত হবে।

১৬.৭ রাস্তাগুলোর কিছু জায়গায় সার্ফেসিং নষ্ট হয়েছে। ছোট ছোট পটহোলের সৃস্টি হয়েছে। এগুলো দ্রুত মেরামত করা না হলে বড় গর্তের সৃষ্টি হয়ে রাস্তা বেশি ক্ষতিগ্রস্ত হবে।

১৬.৮ যশোর, খুলনা এবং সাতক্ষীরা জেলার রাস্তাগুলোর পাশে অনেক পুকুর এবং মাছের ঘের রয়েছে। পুকুর এবং ঘেরের পাড় খারা হওয়ায় সফট শোল্ডার ভেঙ্গে যাচ্ছে। নির্বাহী প্রকৌশলী জানান , এ বিষয়ে তারা পুকুর ও ঘের মালিকদের অনুরোধ করলেও তারা কর্ণপাত করেন না। এক্ষেত্রে ব্যক্তিমালিকানা পুকুর এবং ঘেরের পাশের রাস্তা রক্ষায় মন্ত্রণালয়ের সুনির্দিষ্ট গাইড লাইন থাকা দরকার।

১৬.৯ রাস্তার সাইন, সিগন্যাল পর্যাপ্ত নয়। রাস্তার বাঁকে বাজারের কাছে এবং বিভিন্ন গুরুত্বপূর্ণ প্রতিষ্ঠা নের নিকট সাইন সিগন্যাল স্থাপন করা হয়নি। রাস্তার বেশির ভাগ অংশেই কিলোমিটার পোস্ট নেই। কোথাও কোথাও কিলো মিটার পোস্ট থাকলেও দৃশ্যমান নয়।

১৬.১০ অনেক জায়গায় রাস্তার স্লোপ যথাযথ নাই। বৃষ্টি হলে পানি জমে রাস্তা নষ্ট হয়। সেসব স্থানে রাস্তার স্লোপ ঠিক করা দরকার।

১৬.১১ আলোচ্য প্রকল্পে জেলা সড়কগুলোর বেশীর ভাগ ক্ষেত্রেই শুধু সার্ফেসিং করা হয়েছে। অধিকাংশ ক্ষেত্রে পুরো রাস্তার সামান্য অংশ মেরামত করা হয়েছে। পরিদর্শনে দেখা গেছে , একটি রাস্তার সম্পূর্ণ অংশই খারাপ কিন্তু সম্পুর্ণ রাস্তা প্রকল্পে না নিয়ে এর একটি অংশ প্রকল্পে নে য়া হয়েছে। পুরো রাস্তা মেরামত না করে এর অংশ বিশেষ মেরামত করার ফলে জনগণ প্রকল্প হতে কাঙ্খিত সুবিধা পাচ্ছে না।

১৬.১২ **অডিট :** ইন্টারনাল এবং এক্সটারনাল অডিট কার্যক্রম সম্পন্ন হয়েছে বলে পিসিআর এ উল্লেখ করা হয়েছে।



চিত্র -১: সার্ফেসিংকৃত রাস্তার একাংশ



চিত্র -২ : সার্ফেসিংকৃত রাস্তার প্রস্থ মাপা হচ্ছে।



চিত্র -৩ : রাস্তার ক্ষতিগ্রস্ত অংশ



চিত্র -৪ : নবনির্মিত কালভার্ট




চিত্র – ৫, ৬ : পানি জমার ফলে ক্ষতিগ্রস্ত রাস্তা (বাঁয়ে) ক্ষতিগ্রস্থ পেভমেন্ট (ডানে)



চিত্র -৭ : রাস্তার প্রটেকশন কাজ



চিত্র -৮ : ক্ষতিগ্রস্ত রাস্তা





চিত্র – ৯, ১০ : ক্ষতিগ্রস্ত রাস্তার একাংশ (বাঁয়ে)



চিত্র -১১ : ঘেরের মাঝখানে রাস্তা



চিত্র -১২ : প্রশস্তকৃত রাস্তার একাংশ



চিত্র -১৩ : নতুন সার্ফেসিংকৃত রাস্তার একাংশ



চিত্র -১৪ : নতুন সার্ফেসিংকৃত রাস্তা

১৭.০ **সুপারিশ/মতামত :**

১৭.১ ১০টি জেলায় ক্ষতিগ্রস্ত সড়কসমূহের উন্নয়ন ও পুনর্বাসন করা হয়েছে। সড়কগুলো রক্ষণাবেক্ষণের জন্য প্রয়োজনীয় পদক্ষেপ গ্রহণ করতে হবে;

১৭.২ আরসিসি কালভার্টের সংযোগ স্থানে সমতল করতে হবে যাতে ঝাঁকুনি না লাগে। আরসিসি কালভার্টের প্রটেকশন দিতে হবে যাতে মাটি সরে গিয়ে রেইনকার্টের সৃষ্টি না হয়।

১৭.৩ যশোর জেলার বিভিন্ন রাস্তার প্রটেকশন কাজের প্রোটেকশন স্লাব এর মধ্যে মাটি নাই। ফলে রাস্তা ভেঙে যাচ্ছে। প্রোটেকশন স্লাব এবং রাস্তার মাঝখানে মাটি দিয়ে ভরাট করতে হবে।

১৭.৪ যশোর জেলা অংশের সড়ক ৩টির অনেক জায়গায় বড় বড় গর্তের সৃষ্টি হয়েছে। ফলে রাস্তাগুলো ক্ষতিগ্রস্থ হয়েছে। ক্ষতিগ্রস্ত অংশগুলো খুব শিঘ্রই মেরামত করতে হবে।

১৭.৫ বাজার অংশে রাস্তা টেকসই করতে হলে ড্রেনের ব্যবস্থা রাখতে হবে।

১৭.৬ যেসব জায়গায় সফট সোল্ডারের মাটি সরে গিয়ে রেইনকাটের সৃষ্টি হয়েছে সেগুলো দ্রুত মেরামত করতে হবে।

১৭.৭ রাস্তাগুলোর অনেক জায়গায় সার্ফেসিং নষ্ট হয়েছে। ছোট ছোট পটহোলের সৃস্টি হয়েছে। এগুলো দ্রুত মেরামত করতে হবে।

১৭.৮ যশোর, খুলনা এবং সাতক্ষীরা জেলার রাস্তাগুলোর পা শে অনেক পুকুর এবং মাছের ঘের রয়েছে। পুকুর এবং ঘেরের পাড় খারা হওয়ায় সফট শোল্ডার ভেঙ্গে যাচ্ছে। এক্ষেত্রে ব্যক্তিগত পুকুর এবং ঘেরের পাশের রাস্তা রক্ষায় মন্ত্রণালয়ের সুনির্দিষ্ট গাইড লাইন থাকা দরকার।

১৭.৯ রাস্তার সাইন, সিগন্যাল পর্যাপ্ত নয়। রাস্তার বাকেঁ বাজা রের কাছে এবং বিভিন্ন গুরুত্বপূর্ণ প্রতিষ্ঠানের নিকট সাইন সিগন্যাল স্থাপন করা হয়নি। গুরুত্বপূর্ণ স্থানগুলোতে সাইন সিগন্যাল স্থাপন করতে হবে।

১৭.১০ অনেক জায়গায় রাস্তার স্লোপ যথাযথ নাই। বৃষ্টি হলে পানি জমে রাস্তা নষ্ট হচ্ছে। ঐসব স্থানে রাস্তার স্লোপ ঠিক করতে হবে।

১৭.১১ ভবিষ্যতে প্রকল্প গ্রহণের ক্ষেত্রে জেলা সড়কগুলোর আংশিক মেরামত না করে পুরো রাস্তা মেরামত করতে হবে , যাতে জনগণ প্রকল্প হতে কাঙ্খিত সুবিধা পেতে পারে।

১৭.১২ অনুচ্ছেদ ১৭ এর ১৭.১ হতে ১৭.১১ এর সুপারিশের আলোকে গৃহীত ব্যবস্থা সম্পর্কে ১ (এক) মাসের মধ্যে আইএমইডি কে অবহিত করতে হবে।

বাবুরহাট-মতলব-পেন্নাই সড়ক উন্নয়ন (২য় পর্যায়) শীর্ষক প্রকল্পের সমাপ্তি মূল্যায়ন প্রতিবেদন

(সমাপ্তঃ জুন, ২০১৭)

১। প্রকল্পের নাম : **বাবুরহাট-মতলব-পেন্নাই সড়ক উন্নয়ন (২য় পর্যায়)**

২। বাস্তবায়নকারী সংস্থা : সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর।

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

৪। প্রকল্প এলাকা : কুমিল্লা ও চাঁদপুর জেলার দাউদকান্দি, মতলব (দক্ষিণ), চাঁদপুর সদর

৫। প্রকল্পের বাস্তবায়ন সময় ও ব্যয় :

(লক্ষ টাকায়)

প্রাক্কলিত ব্যয় (প্রঃসাঃ)		প্রকৃত ব্যয় (প্রঃ সাঃ)	পরিকল্পিত বাস্তবায়নকাল		প্রকৃত বাস্তবায়নকাল	অতিরিক্ত ব্যয় (মূল প্রাক্কলিত ব্যয়ের %)	অতিরিক্ত সময় (মূল বাস্তবায়নকালের %)
মূল	১ম সংশোধিত		মূল	১ম সংশোধিত			
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮
৯০৩৯.৮৬ (-)	১৩৪৩৩.৬৭	১২৭৬৭.০০ (-)	০১-০৭-২০০৯ থেকে ৩০-০৬-২০১৩	০১-০৭-২০০৯ থেকে ৩০-০৬-২০১৭	০১-০৭-২০০৯ থেকে ৩০-০৬-২০১৭	৩৭২৭.১৪ (৪১.২৩%)	১০০% (৪ বছর)

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

৭। **প্রকল্পের পটভূমি ও উদ্দেশ্য:**

৭.১ **পটভূমি:** বাবুরহাট-মতলব-পেন্নাই সড়কটি (৪৪.২৫ কিঃমিঃ) ঢাকা-চট্টগ্রাম-মহাসড়কের (এন-১) পেন্নাই নামক স্থান থেকে শুরু হয়ে মতলব উপজেলার সদর ও চাঁদপুর জেলা সদরকে সংযোগ সাধন করেছে। সড়কটি এডিপিভুক্ত একটি প্রকল্পের আওতায় ১২ ফুট পেভমেন্ট প্রস্থে নির্মিত হয়েছে। কিন্তু বিদ্যমান সড়কটি অপ্রশস্থ হওয়ায় এবং সড়কের অনেক স্থানে মারাত্মক বাঁক থাকায় যানবাহন চলাচলে অসুবিধা সৃষ্টি হয়। আঞ্চলিক মহাসড়ক মানে (৫.৫ মিঃ প্রশস্থে) উন্নীতকরণের লক্ষ্যে বিদ্যমান সড়ক বাঁধ ও পেভমেন্ট প্রশস্থকরণ এবং বাঁক সরলীকরণের উদ্দেশ্যে এ প্রকল্পটি গ্রহণ করা হয়েছে। সড়কটি প্রশস্তকরণ ও মারাত্মক বাঁকসমূহ সরলীকরণ করার ফলে লক্ষ্মীপুর ও চাঁদপুর জেলা এবং রাজধানী ঢাকার মধ্যে যোগা যোগ ব্যবস্থা উন্নততর হয়েছে। ফলে উল্লিখিত জেলার জনগণ সড়ক পথে কম দূরত্বে ও কম সময়ে ঢাকায় যাতায়াত করতে পারছে। সড়কটি উন্নয়নের ফলে এতদঞ্চলের উৎপাদিত কৃষি পণ্য বাজারজাতকরণ সহজ হয়েছে।

৭.২ উদ্দেশ্য: মতলব বাইপাসসহ (২.৬০ কিঃমিঃ) ৪৪.২৫ কিঃমিঃ দীর্ঘ বাবুরহাট-মতলব-পেন্নাই সড়কটিকে আঞ্চলিক মহাসড়ক মানে উন্নয়ন করা এ প্রকল্পের মূল উদ্দেশ্য।

৮. প্রকল্পের মূল কাজ:

- ভূমি অধিগ্রহণ-২০.৪১ হেক্টর
- সড়ক বাঁধ প্রশস্তকরণ ও উচুকরণে মাটির কাজ-৮.১৩ লক্ষ ঘঃমিঃ
- নতুন ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট নির্মাণ-৮.৪০কিঃমিঃ
- ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট প্রশস্তকরণ ও মজবুতিকরণ-৩৪.৭০কিঃমিঃ
- সার্ফেসিং (ডিবিএস ওয়ারিং কোর্স)-৪৩.১০ কিঃমিঃ

- আরসিসি ব্রীজ নির্মাণ-১২১.৫০ মিটার
- আরসিসি কালভার্ট নির্মাণ (১৩টি)-১৩০.৮৯ মিটার

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

Items of Work (as per PP)	Unit	Target (as per PP)		Actual Progress	
		Physical (Quantity)	Financial	Physical (Quantity)	Financial
1	2	3	4	5	6
Supply & Services:	-				
Survey & design	L.S	-	15.00	L.S	13.62
Misc. (Tendering etc)	L.S	-	8.00	L.S	4.00
Civil Works	-				
Land Acquisition	Hector	20.411	3510.93	14.112	2921.82
Earth work (Widening)	L.Cum	8.13	1699.61	7.703	1581.87
Flexible Pavement (New)	Km	8.40	1076.79	8.08	1134.29
Pavement widening & Strengthening	Km	34.70	2515.07	34.31	2462.76
Surfacing	Km	43.10	1416.27	42.62	1657.74
RCC Bridge=5-No	M	121.50	1055.84	121.50	1068.84
RCC Culvert =13-No	M	130.89	1014.40	112.40	984.80
Protective works : Geo-textile	sqm	35000.00	422.98	31124.00	420.96
Retaining wall/Toe wall	M	6600.00	191.055	6430.00	241.15
Surface Drain Bazar Portion	M	2183.00	200.203	1500.00	139.98
Sign, Signal & Km. Post etc.	L.S	L.S	16.00	L.S	10.46
Maintenance during Construction	L.S	L.S	100.00	L.S	111.71
Utility shifting	L.S	L.S	15.00	L.S	13.00
Physical Contingency	1%	L.S	88.26	L.S	0.00
Price Contingency	1%	L.S	88.26	L.S	0.00
Total=			13433.67		12767.00

১০। **প্রকল্প পরিচালক সংক্রান্ত তথ্যাদিঃ**

ক্রমিক নং	প্রকল্প পরিচালকের নাম ও পদবী	দায়িত্বের ধরণ		কর্মকাল
		পূর্ণকালীন	খন্ডকালীন	
১	২	৩	৪	৫
১.	Engr. Md. Mofizul Islam	-	হ্যাঁ	২৯/০৯/২০১০ থেকে ২৪/০২/২০১৪

	Addl. Chief Engr. Comilla Road Zone, Comilla.			
২.	Engr. Junaid Ahsan Shibib Addl. Chief Engr. Comilla Road Zone, Comilla.	-	হ্যাঁ	২৪/০২/২০১৪ থেকে ৩০/০১/২০১৭
৩.	Engr.Md. Shahabuddin Khan Addl. Chief Engr. Comilla Road Zone, Comilla.	-	হ্যাঁ	৩০/০১/২০১৭ থেকে প্রকল্প সমাপ্তি পর্যন্ত।

১১। **ক্রয় সংক্রান্ত তথ্যাদিঃ**

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

১১.২ পণ্য, কার্য ও সেবা ক্রয়ঃ (পণ্য ও কার্য ২০০.০০ লক্ষ টাকার উপরে এবং সেবা ১০০.০০ লক্ষ টাকার উপরে) প্রকল্পের অনুমোদিত ডিপিপি অনুযায়ী মূল পূর্ত কাজ মোট ২০ টি প্যাকেজের মাধ্যমে সম্পন্ন করার সংস্থান ছিল। পিসিআর এ উল্লিখিত তথ্যানুযায়ী সওজ-র চাঁদপুর ও কুমিল্লা বিভাগের আওতায় মোট ২০টি প্যাকেজে পূর্ত কাজ সম্পাদন করা হয়েছে। দরপত্র সংক্রান্ত প্রধান প্রধান তথ্য নিম্নরুপ:

প্যাকেজ/কাজের নাম	-প্রাক্কলিত ব্যয় -চুক্তি মূল্য	-দরপত্র আহবানের তারিখ -চুক্তির তারিখ -কাজ শুরুর তারিখ -কাজ সমাপ্তির তারিখ	মন্তব্য
Comilla Road Division			
প্যাকেজ নং-১			
Widening & Strengthening of existing Pavement by DBS Wearing course at 1st Km to 3rd Km and construction of Retaining wall & U-drain at different Km. of Baburhat-matlab-Pennai Road under Road Division, Comilla during the year 2009-2010.	৩১৬.৫৭ ৩১৬.৫৭	০৯/১১/২০০৯ ১০/০১/২০১০ ০৬/১১/২০১০ ৩০/০৬/২০১১	কাজ সমাপ্ত
প্যাকেজ নং-২			
Widening & Strengthening of existing Pavement by DBS Wearing course at 4th (p) Km to 8th (p) Km and construction of Retaining wall & U-drain at different Km. of Baburhat-matlab-Pennai Road under Road Division, Comilla during the year 2010-2011.	৩৭৫.৫৬ ৩৭৫.৫৬	১৭/০২/২০১০ ১২/০৫/২০১১ ১৪/১২/২০১১ ১৪/১২/২০১১	কাজ সমাপ্ত

প্যাকেজ/কাজের নাম	-প্রাক্কলিত ব্যয় -চুক্তি মূল্য	-দরপত্র আহবানের তারিখ -চুক্তির তারিখ -কাজ শুরুর তারিখ -কাজ সমাপ্তির তারিখ	মন্তব্য
প্যাকেজ নং-৩			
Widening & Strengthening of existing Pavement by DBS Wearing course at 9th Km to 16th Km and construction of Retaining wall at different Km. of Baburhat-matlab-Pennai Road under Road Division, Comilla during the year 2010-2011.	৭৪৮.৩২ ৭৪৮.৩২	১৯/০৮/২০১০ ২৮/১১/২০১০ ৩০/০১/২০১৩ ২২/০১/২০১৩	কাজ সমাপ্ত
প্যাকেজ নং-৪			
New Construction of widening, Strengthening of existing pavement & DBS wearing course work at 4th (p) Km & 5th (p) Km of Baburhat-matlab-Pennai Road under Road Division, Comilla during the year 2013-2014.	২৬৬.৪০ ২৬৬.৪০	২৬/০৯/২০১৩ ১৮/১২/২০১৩ ১০/১২/২০১৪ ০৬/১২/২০১৪	কাজ সমাপ্ত
প্যাকেজ নং-৫			
New Construction of widening, Strengthening of existing pavement & DBS wearing course work at 7th (p) Km, 8th (p) Km & 9th (p) Km and Construction of RCC Box culvert No. 7/1 (1×60.00m ×5.50m×9.75m) of Baburhat-matlab-Pennai Road under Road Division, Comilla during the year 2013-2014.	২৫০.৭২ ২৫০.৭২	২৬/০৯/২০১৩ ২২/০১/২০১৪ ২২/০১/২০১৫ ১৫/০১/২০১৫	কাজ সমাপ্ত
প্যাকেজ নং-৬			
Construction of Road embankment, Flexible Pavement, Strengthening, Widening of existing Pavement at 6th Km. (P), 8th Km (p), 9th Km (p), 10th Km (P) and 11th Km (p) & Protective work at different Km. of Baburhat-matlab-Pennai Road under Road Division, Comilla during the year 2016-2017.	৬৪৩.১৫ ৬৪৩.১৫	০৪/১২/২০১৬ ২৬/০১/২০১৭ ২৯/০৬/২০১৭ ২০/০৬/২০১৭	কাজ সমাপ্ত
প্যাকেজ নং-৭			
Construction of 31.828m. (1×30.488m long P.C Girder Bridge (Manuka Bridge) at 10th Km (Gap No. 10/1) of Baburhat-matlab-Pennai Road (Z-1402)under Road	৩১৩.০৯ ৩১৩.০৯	০৪/১০/২০১৬ ১৫/১২/২০১৬ ২৯/০৬/২০১৭ ২০/০৬/২০১৭	কাজ সমাপ্ত

প্যাকেজ/কাজের নাম	-প্রাক্কলিত ব্যয় -চুক্তি মূল্য	-দরপত্র আহবানের তারিখ -চুক্তির তারিখ -কাজ শুরুর তারিখ -কাজ সমাপ্তির তারিখ	মন্তব্য
Division, Comilla during the year 2016-2017.			
Chandpur Division			
প্যাকেজ নং-১			
PW-01, FY -09-10, Widening, Strengthening of existing pavement at Babhuraht-Matlab-Pennai (Z-1402) under Road Division Chandpur, During the year 2009-2010.	৩৮০.০০ ৩৮০.০	১৫/০৯/২০০৯ ০৩/০২/২০১০ ০২/০৮/২০১০ ২৫/১১/২০১০	কাজ সমাপ্ত
প্যাকেজ নং-২			
PW-02, FY 09-010, Construction of 4Nos Box culvet at Baburhat-matlab-Pennai (Z1402) under Road Division Chandpur, During the year 2009-2010.	১৭১.০০ ১৭১.০০	১৫/০৩/২০১০ ২০/০৪/২০১০ ১৮/০৮/২০১০ ১৩/০৩/২০১১	কাজ সমাপ্ত
প্যাকেজ নং-৩			
PW-03, FY 10-11, Construction of 31.48m (1×30.50m) long PC Girder Bridge at 12/1 of Baburhat-matlab-Pennai (Z1402) under Road Division Chandpur, During the year 2010-11.	৩২২.০০ ৩২২.০০	১৫/০৮/২০১০ ২০/১২/২০১০ ১৫/১২/২০১১ ২০/০৬/২০১৩	কাজ সমাপ্ত
প্যাকেজ নং-৪			
PW-04, FY 10-11, Construction of 2Nos 25.74m (1×24.40m) long PC Girder Bridge at 13/1 and 14/1 of Baburhat-matlab-Pennai (Z1402) under Road Division Chandpur, During the year 2010-11.	৫৯০.০০ ৫৯০.০০	১৫/১২/২০১০ ০২/০২/২০১১ ০২/০২/২০১২ ২৪/০৬/২০১৪	কাজ সমাপ্ত
প্যাকেজ নং-৫			
PW-05, FY 12-13, Widening, Strengthening of existing pavement at Babhuraht-Matlab-Pennai (Z-1402) under Road Division Chandpur, During the year 2012-2013.	৪৯০.০০ ৪৯০.০০	১৫/১১/২০১২ ২৮/০১/২০১৩ ২৮/০১/২০১৪ ২০/০১/২০১৪	কাজ সমাপ্ত
প্যাকেজ নং-৬			
PW-06, FY 12-13, Widening, Strengthening of existing pavement at Babhuraht-Matlab-Pennai (Z-1402) under Road Division Chandpur, During the year 2012-2013.	৬৩৮.০০ ৬৩৮.০০	১৫/১১/২০১২ ২৮/০১/২০১৩ ২৮/০১/২০১৪ ২২/০১/২০১৪	কাজ সমাপ্ত
প্যাকেজ নং-৭			

প্যাকেজ/কাজের নাম	-প্রাক্কলিত ব্যয় -চুক্তি মূল্য	-দরপত্র আহবানের তারিখ -চুক্তির তারিখ -কাজ শুরুর তারিখ -কাজ সমাপ্তির তারিখ	মন্তব্য
PW-07, FY 12-13, Widening, Strengthening of existing pavement at Babhuraht-Matlab-Pennai (Z-1402) under Road Division Chandpur, During the year 2012-2013.	৩০০.০০ ৩০০.০০	১৫/১১/২০১৩ ১১/১২/২০১৩ ০৯/০৬/২০১৪ ০৩/০৮/২০১৫	কাজ সমাপ্ত
প্যাকেজ নং-৮			
PW-08, FY 13-14, Widening, Strengthening of existing pavement at Babhuraht-Matlab-Pennai (Z-1402) under Road Division Chandpur, During the year 2013-14.	৪৬৫.০০ ৪৬৮.০০	১৫/০৭/২০১১ ১০/০৪/২০১৪ ০৭/১০/২০১৪ ২৮/০৫/২০১৫	কাজ সমাপ্ত
প্যাকেজ নং-৯			
PW-09, FY 14-15, Construction of Road Embankment, Flexible Pavement at Baburhat-Matlab-Pennai (Z-1402) under Road Division Chandpur, During the year 2014-15.	১০২৩.০১ ১১১৫.৮১	১৫/০৭/২০১৪ ২০/১০/২০১৫ ৩০/০৬/২০১৬ ২৮/০৩/২০১৭	কাজ সমাপ্ত
প্যাকেজ নং-১০			
PW-10, FY 15-16, Construction of Widening, Strengthening of existing pavement in surfacing, Protective work at Babhuraht-Matlab-Pennai (Z-1402) under Road Division Chandpur, During the year 2013-14.Chandpur, During the year 2014-15.	৯৭৩.৬৪ ৯৭০.৮৬	১৫/০৭/২০১৪ ২৬/১১/২০১৫ ২৯/০৫/২০১৬ ০১/০৩/২০১৭	কাজ সমাপ্ত
প্যাকেজ নং-১১			
PW-11, FY-15-16, Construction of 1 RCC Bridge and 6 Nos RCC Culvert	৭৫২.০০ ৬২৭.২৭	১৫/০৭/২০১৪ ২৩/১১/২০১৫ ২২/০৭/২০১৬ ২১/০৭/২০১৬	কাজ সমাপ্ত
প্যাকেজ নং-১২			
PW-12 FY-15-16 Construction of Road Embankment, Flexible Pavement and DBS at Matlab Bypass 2.3 Km and 3 Nos RCC Box culvert of Babhuraht-Matlab-Pennai (Z-1402) under Road Division Chandpur, During the year 2013-14.Chandpur, During the year 2015-16.	৫০০.০০ ৬৭৩.০৪	১৫/০৭/২০১৪ ১২/১০/২০১৫ ১৩/০৭/২০১৬ ২০/০২/২০১৭	কাজ সমাপ্ত

১২। **সংশোধিত বরাদ্দ ও অগ্রগতিঃ**

লক্ষ টাকা

অর্থবছর	সংশোধিত বরাদ্দ ও লক্ষ্যমাত্রা	টাকা অবমুক্তি	ব্যয় ও অগ্রগতি
১	২	৩	৪
২০০৯-১০	৮৫৭.০০	৮৫৭.০০	৮৫৭.০০
২০১০-১১	১৪০০.০০	১৪০০.০০	১৪০০.০০
২০১১-১২	৫০০.০০	৫০০.০০	৫০০.০০
২০১২-১৩	১০৫০.০০	১০৫০.০০	১০৫০.০০
২০১৩-১৪	১৮৬৫.০০	১৮৬৫.০০	১৮৬৫.০০
২০১৪-১৫	১১৪৪.০০	১১৪৪.০০	১১৪৪.০০
২০১৫-১৬	৩০০০.	৩০০০.০০	৩০০০.০০
২০১৬-১৭	২৯৫১.০০	২৯৫১.০০	২৯৫১.০০
মোট	১২৭৬৭.০০	১২৭৬৭.০০	১২৭৬৭.০০

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

১৪। **সাধারণ পর্যবেক্ষণ:**

১৪.১ **প্রকল্পের অনুমোদন ও সংশোধনঃ**

(লক্ষ টাকায়)

	মেয়াদকাল	প্রাক্কলিত ব্যয়
মূল	০১/০৭/২০০৯ হতে ৩০/০৬/২০১৩	৯০৩৯.৮৬
ব্যয় বৃদ্ধি ব্যতিরেকে মেয়াদ বৃদ্ধি ১ম বার	০১/০৭/২০০৯ হতে ৩০/০৬/২০১৪	-
১ম সংশোধিত অনুমোদিত	০১/০৭/২০০৯ হতে ৩০/০৬/২০১৬	১৩৪৩৩.৬৭
ব্যয় বৃদ্ধি ব্যতিরেকে মেয়াদ বৃদ্ধি ২য় বার	০১/০৭/২০০৯ হতে ৩০/০৬/২০১৭	

১৪.২ **সার্বিক আর্থিক ও বাস্তব অগ্রগতিঃ** প্রকল্পের আওতায় জুন, ২০১৭ পর্যন্ত ক্রমপুঞ্জিত আর্থিক অগ্রগতি হয়েছে ১২৭৬৭.০০ লক্ষ টাকা যা অনুমোদিত ব্যয় ১৩৪৩৩.৬৭ লক্ষ টাকার ৯৫.০৩%। উক্ত সময়ে অনুমোদিত সংশোধিত প্রকল্পের ১০০% বাস্তব অগ্রগতি সাধিত হয়েছে।

১৫। **প্রকল্প পরিদর্শনঃ** গত ৩০/৭/২০১৮ তারিখে আইএমইডি'র পরিচালক জনাব আবদুল্লাহ আল মামুন কর্তৃক প্রকল্পটি সরেজমিন পরিদর্শন করা হয়। পরিদর্শনকালে সড়ক বিভাগের কর্মকর্তাগণ উপস্থিত ছিলেন। পরিদর্শন পর্যবেক্ষণ নিম্নরূপঃ

১৫.১ **ভূমি অধিগ্রহণ:** সংশোধিত অনুমোদিত ডিপিপিতে ২০.৪১১ হেক্টর ভূমি অধিগ্রহণের জন্য ৩৫১০.৯৩ লক্ষ টাকার সংস্থান ছিল। পিসিআর অনুযায়ী ১৪.১১২ হেক্টর ভূমি অধিগ্রহণের জন্য ২৯২১.৮২ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে। পরিদর্শনকালে সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তা অবহিত করেন যে , আরসিসি ব্রীজ ও কালভার্ট নির্মাণের কারণে ভূমি অধিগ্রহণের সংস্থান রাখা হয়। এবিষয়ে সংশ্লিষ্ট উপ -বিভাগীয় প্রকৌশলী জানান যে , মাঠ পর্যায়ে প্রকল্প বাস্তবায়নকালে যতটুকু প্রয়োজন রয়েছে ততটুকু ভূমি অধিগ্রহণ করা হয়েছে। এতে ডিপিপিতে অনুমোদিত পরিমাণের তুলনায় কিছু কম জমি অধিগ্রহণ প্রয়োজন হয়েছে।

১৫.২ **মাটির কাজ:** সংশোধিত অনুমোদিত ডিপিপিতে ৮.৪০ কিঃমিঃ নতুন সড়ক বাঁধ নির্মাণ ও ৩৪.৭০ কি:মি: বিদ্যমান সড়ক বাঁধ প্রশস্তকরণ ও শক্তিশালীকরণের জন্য ৮.১৩ লঃঘঃমিঃ মাটির কাজের জন্য ১৬৯৯.৬১ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়েছে। পিসিআর অনুযায়ী ৭.৭০৩ লঃঘঃ মিটার মাটির কাজের জন্য ১৫৮১.৮৭ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে। পরিদর্শনকালে জানা যায়, চাঁদপুর অংশে ৬.১১ কি:মি: এবং কুমিল্লা অংশে ২.২৯ কি:মি: নতুন এলাইনমেন্টে সড়ক নির্মাণসহ মোট ৪৩.১০ কি:মি: সড়ক ১২ফুট হতে ১৮ ফুট প্রস্থে উন্নীত করার জন্য উক্ত পরিমাণ মাটি ব্যবহার করা হয়েছে।

১৫.৩ **নতুন ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট নির্মাণ:** সংশোধিত অনুমোদিত ডিপিপিতে ৮.৪০ কিলোমিটার নতুন পেভমেন্ট নির্মাণের জন্য ১০৭৬.৭৯ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। পিসিআর অনুযায়ী ৮.০৮ কিঃমিঃ নতুন পেভমেন্ট নির্মাণের জন্য ১১৩৪.২৯ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে। পরিদর্শনকালে জানা যায় , কুমিল্লা অংশে সড়কের চেইনেজ ৩+৩০০ হতে ৩+৬০০, ৩+৭২০ হতে ৩+৮৫০, ৩+৯৬০ হতে ৪+১০০, ৪+৭৮০ হতে ৪+৯০০, ৫+৩০০ হতে ৫+৬০০, ৬+৬০০ হতে ৬+৭০০, ৭+১০০ হতে ৭+২০০ ও ৪+৪৭০ হতে ৯+৬০০ কিঃ মিঃ এ মোট ২২৯০ মিঃ নতুন এলাইমেন্ট সড়ক নির্মাণ করা হয়েছে। দেখা যায় এসকল স্থানে বাঁক সরলীকরণ ও ব্রীজের নতুন এলাইমেন্ট নির্মাণ করা হয়েছে। চাঁদপুর অংশে ৯ম, ১২তম, ১৩তম, ১৪তম, ১৫তম, ১৬তম, ১৭তম, ১৮তম, ২০তম, ২৪তম, ২৫তম কিঃমিঃএ বিভিন্ন অংশে বাঁক সরলীকরণ ও ৪টি ব্রীজ ও ১০টি কালভাটের সংযোগ সড়কে মোট ৫.৭৯ কিঃমিঃ নতুন পেভমেন্ট নির্মাণ করা হয়েছে।

১৫.৪ **ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট প্রশস্তকরণ ও শক্তিশালীকরণ:** সংশোধিত অনুমোদিত ডিপিপিতে ৩৪.৭০ কিঃমিঃ সড়ক প্রশস্তকরণ ও শক্তিশালীকরণের জন্য ২৫১৫.০৭ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। পিসিআর অনুযায়ী ৩৪.৩১ কিঃমিঃ সড়ক প্রশস্তকরণ ও শক্তিশালীকরণে ২৪৬২.৭৬ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে। পরিদর্শনকালে জানা যায় , সড়কটি ১২ ফুট হতে ১৮ ফুট প্রস্থে উন্নীত করা হয়েছে। উক্ত সড়কটির মোট দৈর্ঘ্য ৪২.৫ কি:মি:। এর মধ্যে চাঁদপুর অংশে ২৬ কি:মি: ও কুমিল্লা অংশে ১৬.৫ কি:মি:। চাঁদপুর অংশের ৭ম কি:মি: এ পেভমেন্টের প্রস্থ পরিমাপ করে ৫.৫মিটার অর্থাৎ ১৮ ফুট পাওয়া যায়। তবে সড়কের অসংখ্য স্থা নে বাঁক রয়েছে যা সরলীকরণ করা হয়নি। সড়কের কুমিল্লা অংশে ১৬.৫ কি:মি: সড়ক প্রশস্তকরণ ও উন্নয়ন করা হয়েছে। সড়কটির ১৫ ও ১৬তম কি :মি: এ পেভমেন্টের কার্পেটিং উঠে গিয়েছে এবং ছোট বড় পটহোলস /খানাখন্দ তৈরী হয়েছে। এছাড়া সড়কের উভয় পার্শ্বে অনেক স্থানে ১ মিটার সফট শোল্ডার বিদ্যমান নেই । সড়কের সংলগ্ন পুকুরপাড় পর্যন্ত রক্ষাপ্রদ কাজ না থাকায় শোল্ডার ক্ষতিগ্রস্থ দেখা যায়।



চিত্র-১: সড়কে বিদ্যমান বাঁক



চিত্র-২: কুমিল্লা অংশে ক্ষতিগ্রস্ত পেভমেন্ট

১৫.৫ **সার্ফেসিং:** সংশোধিত অনুমোদিত ডিপিপিতে ৪৩.১০ কি:মি: সড়ক সার্ফেসিং এর জন্য ১৪১৬.২৭ লক্ষ টাকা সংস্থান রাখা হয়। পিসিআর অনুযায়ী ৪২.৬২ কি:মি: সড়ক সার্ফেসিং করা হয় এবং এ কাজে ১৬৫৭.৭৪ লক্ষ টাকা ব্যয় করা

হয়। পরিদর্শনে দেখা যায়, পুরো সড়কব্যাপী সার্ফেসিং করা হয়েছে । পরিদর্শকালে দেখা যায়, সড়কের অসংখ্য স্থানে ছোট বড় পটহোলস হয়েছে এবং রেইনকাট সৃষ্টি হয়েছে। এ বিষয়ে সংশ্লিষ্ট নির্বাহী প্রকৌশলী বলেন যে, প্রকল্পের আওতায় প্যাকেজসমূহের কাজ ইতঃপূর্বে অনেক আগে সমাপ্ত করা হয়েছে। পরবর্তীতে প্রকল্পভুক্ত অংশে রাজস্ব খাতের আওতায় বরাদ্দ না পাওয়ায় যথাযথভাবে রক্ষণাবেক্ষণ করা সম্ভব হয়নি।



চিত্র-৩: সড়কের অক্ষত সার্ফেস



চিত্র-৪: সড়কের সার্ফেসে সৃষ্ট পট হোলস

১৫.৬ **আরসিসি ব্রীজ নির্মাণ:** সংশোধিত অনুমোদিত ডিপিপিতে ১০৫৫.৮৪ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ১২১.৫০ মি: (৫টি) আরসিসি ব্রীজ নির্মাণের জন্য নির্ধারিত। পিসিআর অনুযায়ী ১০৬৮.৮৪ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ১২১.৫০ মি: (৫টি) আরসিসি ব্রীজ নির্মাণ করা হয়েছে। পরিদর্শনকালে জানা যায় , প্রকল্পের আওতায় কুমিল্লা অংশের চেইনেজ ৯+১৭৯ কিঃ মিঃ হতে ৯+২০৯ কিঃমিঃ এ ৩০ মিটার দৈর্ঘ্যের ১টি পিসি গার্ডার সেতু নির্মাণ করা হয়েছে। তাছাড়া চাঁদপুর অংশে ১১+৭৩০, ১২+২০০, ১৩+৪৭০ ও ১৫+৩৫৪ কিঃমিঃএ যথাক্রমে ৩০.৫০ মিটার, ২৪.৪০মিটার, ২৪.৪০মিটার ও ১২.২০ মিটার দৈর্ঘ্যের মোট ৪টি আরসিসি ব্রজ নির্মাণ করা হয়েছে। দেখা যায়, ১২তম কি:মি: এ নির্মিত ধনাগোদা সেতুর ফুটপাতের কয়েকটি স্ল্যাব নেই। এছাড়া সেতুসমূহ নির্মাণের পর রক্ষনাবেক্ষণ করা হয়নি। ফলে সেতুসমূহ বেশ পুরাতন বলে প্রতীয়মান হয়।



চিত্র-৫: ১২তম কি:মি: এ নির্মিত পিসি গার্ডার সেতু



চিত্র-৬: ১২তম কি:মি: এ নির্মিত ধনাগোদা সেতু

১৫.৭ **আরসিসি কালভার্ট নির্মাণ:** সংশোধিত অনুমোদিত ডিপিপিতে ১০১৪.৪০ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ১৩০.৮৯ মি: (১৩টি) কালভার্ট নির্মাণের জন্য নির্ধারিত। পিসিআর অনুযায়ী ৯৮৪.৮০ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ১১২.৪০মি: কালভার্ট নির্মাণ করা হয়েছে। পরিদর্শনকালে জানা যায় , কুমিল্লা অংশে চেইনেজ ৩+১০০ কিঃ মিঃ এ ১২ মিঃ (২ X ৬ মিঃ), ৩+৮৩০ কিঃ মিঃ এ ৬ মিটার ও ৬+৮০০ কিঃ মিঃ এ ৬ মিটার অর্থাৎ মোট ২৪ মিটারের ৩টি কালভার্ট নির্মাণ করা হয়েছে। চাঁদপুর অংশে ৪র্থ, ৭ম, ১১তম , ১৫তম (২টি) , ১৮তম, ১৯তম, ২০তম, ২৩তম ও ২৪তম কিঃমিঃ এ ৩মিঃ হতে ১২.২ মিটার পর্যন্ত দৈর্ঘ্যের মোট ১০টি কালভার্ট নির্মাণ করা হয়েছে। পরিদর্শনকালে দেখা যায় , সড়কের বিভিন্ন চেইনেজে বেশ কয়েকটি কালভার্ট নির্মাণ করা হয়েছে। আরসিসি কালভার্টসমূহের কয়েকটির সংযোগ সড়ক কিছুটা settle করার কারণে বর্তমানে যান চলাচলে অসুবিধার সৃষ্টি হচ্ছে। এছাড়া কয়েকটি কালভার্টে রেইনকাট হয়ে এপ্রোচ সড়ক ক্ষতিগ্রস্থ দেখা যায়।




চিত্র ৭-৮: সড়কের বিভিন্ন চেইনেজে নির্মিত কালভার্ট

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




চিত্র-৯: ব্রিক ম্যাট্রেসিং দ্বারা রক্ষাপ্রদ কাজ

চিত্র-১০: সড়কে নির্মিত ড্রেন

১৫.৯ **সাইন, সিগন্যাল ও কিঃমিঃ পোষ্ট স্থাপন :** সংশোধিত অনুমোদিত ডিপিপিতে অনুযায়ী ১৬.০০ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ট্রাফিক সাইন, সিগন্যাল ও কিঃমিঃ পোষ্ট নির্মাণের জন্য নির্ধারিত। পিসিআর অনুযায়ী উক্ত কাজের জন্য ১০.৪৬ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে। সড়কের বিভিন্ন বাঁক , স্কুল, মসজিদ, বাজার প্রভৃতি স্থানে সাইন , সিগন্যাল স্থাপন করা এই মর্মে জানানো হয়। পরিদর্শনকালে সাইন, সিগন্যালসমূহ প্রয়োজনের তুলনায় কম বলে প্রতীয়মান হয়।




চিত্র-১১-১২: স্থাপিত সাইন, সিগন্যাল

১৬। **প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জনঃ**

পরিকল্পিত	উদ্দেশ্য অর্জন
প্রকল্পটির মূল উদ্দেশ্য হলো মতলব বাইপাসসহ (২.৬০ কিঃমিঃ) ৪৪.২৫ কিঃমিঃ দীর্ঘ বাবুরহাট-মতলব-পেন্নাই সড়কটিকে আঞ্চলিক মহাসড়কমানে উন্নয়ন করা।	প্রকল্পের আওতায় মতলব বাইপাসসহ (২.৬০ কিঃমিঃ) ৪৪.২৫ কিঃমিঃ দীর্ঘ বাবুরহাট-মতলব-পেন্নাই সড়কটিকে আঞ্চলিক মহাসড়কমানে উন্নয়ন করা হয়েছে।

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

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

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

১৯। **পর্যবেক্ষণ:**

১৯.১ প্রকল্পটি ৪ বছরে বাস্তবায়নের জন্য অনুমোদন করা হলেও এটি বাস্তবায়নে প্রকৃত সময় ব্যয় হয়েছে ৮ বছর। প্রকল্পটির মেয়াদ ২ (দুই) দফায় ১ (এক) বছর করে ২ বছর বৃদ্ধি করা হয়েছে এবং প্রকল্পটি ১ (এক) বার সংশোধন ও ১ (এক) বার অন্তঃখাত সমন্বয় করা হয়েছে;

১৯.২ প্রকল্পটি বাস্তবায়নে ৮ বছরে ২ (দুই) বার প্রকল্প পরিচালক পরিবর্তন করা হয়েছে;

১৯.৩ চাঁদপুর সড়ক বিভাগের অধীন সড়কাংশের বেশ কিছু স্থানে পেভমেন্ট ক্ষতিগ্রস্থ হয়ে পটহোলস /খানাখন্দ তৈরী হয়েছে ও রেইনকাট হয়েছে;

১৯.৪ কুমিল্লা সড়ক বিভাগে অসংখ্য স্থানে কার্পেট উঠে গেছে, সড়কের কিনারা ভেঙ্গে গেছে এবং ছোট বড় পটহোলস ও খানাখন্দ তৈরী হয়েছে। এছাড়া চাঁদপুর অংশে অনেক বিপদজনক বাঁক রয়েছে, যা সরলীকরণ করা প্রয়োজন;

১৯.৫ প্রকল্পের আওতায় নির্মিত পিসি গার্ডার সেতুসমূহ নির্মাণ পরবর্তী সময়ে রক্ষণাবেক্ষণ করা হয়নি। ফলে সেতুসমূহ বেশ পুরাতন বিধায় সেতুসমূহ সংস্কার করে রং করা প্রয়োজন। এছাড়া, কয়েকটি সেতুর স্ল্যাব ক্ষতিগ্রহস্থ অবস্থায় দেখা যায়;

১৯.৬ ৫.৫ মিটার প্রস্থ সড়কের দুই পাশে ১.০০ মিটার করে সফট শোল্ডার থাকার কথা থাকলেও সড়কের অনেক অংশে তা পাওয়া যায়নি;

১৯.৭ সড়কের চাঁদপুর ও কুমিল্লা অংশে কিঃমিঃ পোষ্ট ও ট্রাফিক সাইন, সিগন্যাল স্থাপন করা হয়েছে, যা প্রয়োজনের তুলনায় অপর্যাপ্ত বলে প্রতীয়মান হয়;

১৯.৮ মোট ১৯টি প্যাকেজের মধ্যে ১৩টি প্যাকেজের কাজ সমাপ্ত হয়েছে ২০১০ হতে ২০১৫ সালের মধ্যে এ সকল সড়কাংশেই বেশী ক্ষতিগ্রস্থ হয়েছে বলে প্রতীয়মান হয়। তাই সড়কটি নিয়মিত সংস্কার করা প্রয়োজন;

১৯.৯ সমাপ্ত প্রকল্পটির External Audit সম্পন্ন করা হয়নি।

২০। <u>মতামত/সুপারিশঃ</u>

২০.১ প্রকল্পটি ৪ বছরে বাস্তবায়নের জন্য অনুমোদন করা হলেও এটি বাস্তবায়নে প্রকৃত সময় ব্যয় হয়েছে ৮ বছর। প্রকল্পটির মেয়াদ ২ (দুই) দফায় ১ (এক) বছর করে ২ বছর মেয়াদ বৃদ্ধি করা হয়েছে এবং প্রকল্পটি ১ (এক) বার সংশোধন ও ১ (এক) বার আন্তঃখাত সমন্বয় করা হয়েছে। প্রকল্প বারবার সংশোধন ও মেয়াদ বৃদ্ধির কারণে প্রকল্পটি গুণগতমান বজায় রেখে যথাসময়ে সম্পন্ন করা যায়নি। মন্ত্রণালয় বিষয়টি গুরুত্বের সাথে বিবেচনা করে ভবিষ্যতে যথাযথভাবে পরীক্ষা নিরীক্ষার মাধ্যমে প্রকল্প গ্রহণের প্রয়োজনীয় উদ্যোগ গ্রহণ করবে;

২০.২ প্রকল্পটি বাস্তবায়নের ক্ষেত্রে ঘন ঘন প্রখল্প পরিচালক পরিবর্তনের বিষয়টি পরিহান করতে হবে;

২০.৩ সড়কের যে সকল স্থানে কার্পেট উঠে গেছে, সড়কের কিনারা ভেঙ্গে গেছে এবং ছোট বড় পটহোলস তৈরী ও সার্ফেস ক্ষতিগ্রস্থ হয়েছে তা দ্রুত মেরামতের ব্যবস্থা গ্রহণ করতে হবে;

২০.৪ পেভমেন্টের সুরক্ষার জন্য সড়কের যে সকল স্থানে পর্যাপ্ত সফট শোল্ডার নেই সে সকল স্থান চিহ্নিত করে সফট শোল্ডার নির্মাণ করতে হবে;

২০.৫ প্রকল্পের আওতায় নির্মিত পিসি গার্ডার সেতুসমূহ সংস্কার করতে হবে এবং সেতুসমূহের স্থায়িত্ব ও সৌন্দর্য বর্ধনের জন্য রং করার ব্যবস্থা গ্রহণ করতে হবে এবং সেতুর ফুটপাতের স্ল্যাবসমূহ মেরামত করতে হবে;

২০.৬ সড়ক ব্যাপী পর্যাপ্ত ট্রাফিক সাইন, সিগন্যাল ও কিঃমিঃ পোষ্ট স্থাপন করতে হবে।

২০.৭ সড়কটির স্থায়িত্ব বৃদ্ধির জন্য ক্ষতিগ্রস্থ সড়কাংশের নিয়মিত সংস্কারের ব্যবস্থা করতে হবে;

২০.৮ সমাপ্ত প্রকল্পটির সত্তর External Audit সম্পন্ন করতে হবে;এবং

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