সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগের আওতায় ২০১৬১৭ অর্থ বছরে এডিপিভুক্ত সমাপ্ত প্রকল্পের মূল্যায়ন প্রতিবেদনের ওপর মন্ত্রণালয়/বিভাগ ভিত্তিক সার-সংক্ষেপ

ক্রঃ নং	মন্ত্রণালয়/বিভাগের নাম	মোট সমাপ্ত প্রকল্পের সংখ্যা	সমাপ্ত প্রকল্পের ধরণ			মূল সময় ও ব্যয়ের তুলনায়				
			বিনিয়োগ প্রকল্পের সংখ্যা	কারিগরি সহায়তা প্রকল্পের সংখ্যা	জেডিসিএফ ভুক্ত প্রকল্পের সংখ্যা	সময় ও ব্যয় উভয়ই অতিক্রান্ত প্রকল্পের সংখ্যা	সময় অতিক্রান্ত প্রকল্পের সংখ্যা	কেবল সময় অতিক্রান্ত শতকরা হার (%) সর্বনিম্ন সর্বোচ্চ	কেবল ব্যয় অতিক্রান্ত প্রকল্পের সংখ্যা	ব্যয় অতিক্রান্তের শতকরা হার (%) সর্ব নিম্ন-সর্বোচ্চ
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮	৯	১০	১১
১	সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ	৪৯টি	৪৯টি	-	-	৪১টি	৪টি	৩৩% - ৪০০%	৪ টি	২.০২% - ২৫০.৪৪%

১। সমাপ্ত প্রকল্পের সংখ্যা: ৪৯টি

২। সমাপ্তকৃত প্রকল্পের প্রকৃত ব্যয় ও মেয়াদকাল

৩। সমাপ্ত প্রকল্পের ব্যয় ও মেয়াদ বৃদ্ধির কারণ: ভূমি অধিগ্রহণ ব্যয় বৃদ্ধি অঙ্গের হ্রাস বৃদ্ধি ও রেট ,ডিজাইন পরিবর্তন , সিডিউল পরিবর্তন।

৪। সমাপ্তকৃত প্রকল্প বাস্তবায়নের ক্ষেত্রে প্রধান প্রধান সমস্যা ও সুপারিশ

	সমস্যা		সুপারিশ
৪.১	যথাযথ সমীক্ষা ছাড়া প্রকল্প গ্রহণ ও ব্যয় প্রাক্কলন করা।	৪.১	প্রকল্প গ্রহণকালে পর্যাপ্ত সমীক্ষা ও বাস্তবভিত্তিক ব্যয় প্রাক্কলনপূর্বক প্রকল্প প্রস্তাব প্রণয়ন করতে হবে।
৪.২	প্রকল্প অনুমোদনের পর টেন্ডার আহবান থেকে শুরু করে কার্যাদেশ প্রদান পর্যন্ত অধিক সময় ব্যয় হয়ে থাকে।	৪.২	প্রকল্প অনুমোদনের পর পরই যথাসম্ভব দ্রুত প্রকল্প পরিচালক নিয়োগপূর্বক ঠিকাদার নিয়োগ/ক্রয় কার্যক্রম সম্পন্ন করতে হবে।
৪.৩	প্রকল্প মূল্যায়নকালে দেখা যায় অনেক ক্ষেত্রে প্রকল্পের ক্ষুদ্র ক্ষুদ্র প্যাকেজে নির্ধারণ করে বাস্তবায়ন করা হয়েছে। ছোট ছোট প্যাকেজ করায় স্থানীয় প্রভাবশালী ছোট ঠিকাদার কর্তৃক কার্যাদেশ প্রাপ্ত হয়েছে। অপেশাদার /অল্প পেশাদার এবং ওয়েল ইকুইপ নয় এমন প্রতিষ্ঠান কাজ পাওয়ায় নির্ধারিত সময় যথাযথ গুণাগুন বজায় রেখে কাজ করতে পারছে না। ওয়েল ইক্যুপ ও আর্থিকভাবে সলভেন্সি সম্পন্ন ঠিকাদারের মাধ্যমে প্রকল্পের কাজ যথাসময়ে ও গুণগতমান বজায় রেখে সমাপ্ত করা সম্ভাপর হয়। কিন্তু ছোট ছোট প্যাকেজ করে টেন্ডার আহবান করা হলে অনেক সময় বড় ঠিকাদার টেন্ডার অংশগ্রহণ	৪.৩	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;

	সমস্যা		সুপারিশ
	করে না।		
৪.৪	জমি অধিগ্রহণ ও গাছ অপসারণসহ ইউটিলিটি শিফটিং এর কারণে অধিকাংশ ক্ষেত্রে মূল প্রকল্প বাস্তবায়নে দীর্ঘ সময় লাগে। অর্থাৎ যথাসময়ে ভূমি অধিগ্রহণ ও ইউটিলিটি শিফটিং না করতে পারায় বিনিয়োগ প্রকল্প নির্ধারিত মেয়াদ ও ব্যয়ে যথাযথভাবে বাস্তবায়ন করা সম্ভাবপর হয় না হয়;	৪.৪	জমি অধিগ্রহণ, গাছ অপসারণ, ইউটিলিটি শিফটিং এর জন্য প্রয়োজনীয় ক্ষেত্রে পৃথক প্রকল্প গ্রহণ করা যেতে পারে। এতে বিনিয়োগ প্রকল্পটির ভৌত কাজ নির্ধারিত মেয়াদ ও ব্যয়ে যথাযথভাবে বাস্তবায়ন করা সম্ভব হবে। অধিকন্তু ভূমি অধিগ্রহণ প্রক্রিয়া ত্বরান্বিতকরণের লক্ষ্যে মন্ত্রণালয় কর্তৃক ভূমি অধিগ্রহণের প্রতিটি পর্যায়ে যথাযথ মনিটরিং এবং জেলা প্রশাসকের সাথে সমন্বয় নিশ্চিত করতে হবে।
৪.৫	অনুমোদিত মূল ডিপিপি'র তুলনায় অধিক সময় ও ব্যয়ে প্রকল্প সমাপ্ত করা	৪.৫	অনুমোদিত মূল ডিপিপি'র কর্ম পরিকল্পনা প্রকল্পের বাস্তবায়ন কাজ যথাযথভাবে শেষ করার কার্যকরী পদক্ষেপ গ্রহণ করতে হবে।
৪.৬	ঘন ঘন প্রকল্প পরিচালক পরিবর্তন ও পূর্ণকালীন প্রকল্প পরিচালক না থাকা।	৪.৬	প্রতিটি প্রকল্পের বিপরীতে একজন পূর্ণকালীন প্রকল্প পরিচালক নিয়োগ করতে হবে এবং প্রকল্প সমাপ্ত না হওয়া পর্যন্ত যথাসম্ভব প্রকল্প পরিচালককে বদলী করা যাবেনা। প্রয়োজনে ছোট ছোট প্রকল্পের ক্ষেত্রে অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী/তত্ত্বাবধায় প্রকৌশলীর পরিবর্তে নির্বাহী প্রকৌশলী পদমর্যাদার কর্মকর্তাকে প্রকল্প পরিচালক হিসেবে নিয়োগ প্রদান করা যেতে পারে।
৪.৭	PCR প্রেরণের পূর্বে অধিকাংশ সময়ে External Audit সম্পন্ন না করা	৪.৭	প্রকল্পের সমাপ্তির সাথে সাথেই External Audit করার ব্যবস্থা গ্রহণ করা প্রয়োজন।

বানিয়াচং-নবীগঞ্জ সড়ক নির্মাণ শীর্ষক প্রকল্পের সমাপ্তি প্রতিবেদন প্রতিবেদন

(সমাপ্তঃ জুন, ২০১৭)

১। প্রকল্পের নাম : **বানিয়াচং-নবীগঞ্জ সড়ক নির্মাণ**

২। বাবায়নকারী সংস্থা : সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর।

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

৪। প্রকল্প এলাকা : হবিগঞ্জ জেলা

৫। প্রকল্পের বাবায়ন সময় ও ব্যয় :

(লক্ষ টাকায়)

প্রাক্কলিত ব্যয় (প্রঃসাঃ)		প্রকৃত ব্যয় (প্রঃ সাঃ)	পরিকল্পিত বাস্তবায়নকাল		প্রকৃত বাস্তবায়নকাল	অতিরিক্ত ব্যয় (মূল প্রাক্কলিত ব্যয়ের %)	অতিরিক্ত সময় (মূল বাবায়নকালের %)
মূল	১ম সংশোধিত		মূল	১ম সংশোধিত			
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮
৪৬৯২.৩১ (-)	৫১৫৯.৬২	৪৯৩৬.০০ (-)	০১-০৭-২০১০ থেকে ৩০-০৬-২০১৩	০১-০৭-২০১০ থেকে ৩০-০৬-২০১৭	০১-০৭-২০১০ থেকে ৩০-০৬-২০১৭	৯৫.৬৭%	২৩৩%

*নোট : প্রকল্পটি ৪ বার ব্যয় বৃদ্ধি ব্যতিরেকে মেয়াদ বৃদ্ধি করা হয়েছে।

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

৭। **প্রকল্পের পটভূমি ও উদ্দেশ্য:**

৭.১ **পটভূমি:** নবীগঞ্জ এবং বানিয়াচং হবিগঞ্জ জেলার গুরুত্বপূর্ণ দুটি উপজেলা। নবীগঞ্জ উপজেলার সাথে বানিয়াচং উপজেলার সরাসরি কোনো সড়ক যোগাযোগ নেই। এ উপজেলাটি হাওড় অঞ্চলে অবস্থিত। নবীগঞ্জ উপজেলার সাথে বানিয়াচং উপজেলার যোগাযোগের মাধ্যম হিসেবে বর্ষাকালে নৌকা এবং শুষ্ক মৌসুমে বিদ্যমান কাঁচা সড়কের এ্যালাইনমেন্ট বরাবর মাঠের উপর দিয়ে চলাচলকারী ছোট ছোট যানবাহন ব্যবহৃত হয়। এছাড়া , বানিয়াচং-নবীগঞ্জের মধ্যে সরাসরি সড়ক সংযোগ না থাকায় বানিয়াচং উপজেলার এবং সিলেট জেলার জনসাধারণকেও হবিগঞ্জ জেলা সদর হয়ে (প্রায় ৪২ কিঃমিঃ দূরত্ব অতিক্রম করে) নবীগঞ্জে চলাচল করতে হয়। এ অবস্থা উত্তোরণের নিমিত্ত আলোচ্য প্রকল্পটি গ্রহণ করা হয়।

৭.২ **উদ্দেশ্য:** প্রকল্পের উদ্দেশ্য হলো-প্রকল্প এলাকার সাথে দেশের অন্যান্য অঞ্চলের উন্নততর সড়ক নেটওয়ার্ক স্থাপনের মাধ্যমে আর্থ-সামাজিক অবস্থার উন্নয়ন।

৮. প্রকল্পের মূল কাজ:

- রাস্তা প্রশকরণে মাটির কাজ -৪.৯৭ লঃঘঃ মিঃ
- ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট- ৯.৮০ কিঃমিঃ
- পিসি গার্ডার ব্রীজ নির্মাণ-২০০.০০ মিটার
- আরসিসি কালভার্ট নির্মাণ-১২৬.৩২ মিটার
- প্রতিরক্ষামূলক কাজ (সিসি ব্লক ও জিওটেক্সটাইল)-৩৫০০০ বঃমিঃ

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
Tree Plantation	LS	LS	5.00	LS	5.00
Earthwork for Widening on Road Embankment	Mac3	3.80	582.90	3.64	582.90
Construction of Flexible Pavement	Km	8.050	554.86	8.05	554.86
Construction of PC Girder Bridge	M	218.31 (2 nos)	1743.09	218.31	1743.09
Construction of RCC Culvert	M	86.00	791.42	86.00 (13 nos)	791.42
Protective Work (CC Block & Geo Textile)	Sqm	54052.63	864.63	54052.60	864.63
Protective Work (Toe wall)	M	9409.00	354.28	9409.00	354.28
Sign, Signal Km post	LS	LS	3.50	LS	3.50
Survey & Design	Km	9.80	7.50	9.80	7.50
EIA, Hydrology & Morphology	Km	9.80	29.00	9.80	29.00
Physical Contingency	Ls	Ls	89.37	Ls	0.00
Cost Escalation	Ls	Ls	134.07	Ls	0.00
Total =			5159.62		4936.00

১০। **প্রকল্প পরিচালক সংক্রান্ত তথ্যাদিঃ**

ক্রমিক নং	প্রকল্প পরিচালকের নাম ও পদবী	দায়িত্বের ধরণ		কর্মকাল	
		পূর্ণকালীন	খন্ডকালীন	যোগদান	বদলী
১	২	৩	৪	৫	৬
1.	Additional Chief Engineer Sylhet Zone, Sylhet	-	হ্যাঁ		

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 ৬টি প্যাকেজের মাধ্যমে সম্পন্ন করার সংস্থান ছিল। পিসিআর এ উল্লেখিত

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

প্যাকেজ/কাজের নাম	-প্রাক্কলিত ব্যয় -চুক্তি মূল্য	-দরপত্র আহবানের তারিখ -চুক্তির তারিখ -কাজ শুরুর তারিখ -কাজ সমাপ্তির তারিখ	মন্তব্য
প্যাকেজ নং-১			
Construction of Flexible Pavement & Carpeting Seal Coat Work (Ch: 0+500 to 4+500), C.C. Block & Toe wall. R.C.C Box Culvert at (Gap No. 1/1, 2/1, 4/1, 4/2, 5/1 & 5/2) different Km.	- ৮.২২	১/১২/২০১০ ২৭/০৩/২০১১ ৩০/০৬/২০১৫ ৩০/০৬/২০১৫	**কাজ সমাপ্ত**
প্যাকেজ নং-২			
Construction of 149.15m. (48.78m x3) long P.C. Girder Bridge at 3rd km. (Gap No. 3/1) over Shutki river.	- ১৩.৮১	০১/১২/২০১০ ০৪/০৫/২০১১ ২০/০৬/২০১৭ ১৮/০৬/২০১৭	**কাজ সমাপ্ত**
প্যাকেজ নং-৩			
Construction of 69.155m (2 x 33.54m) long P.C Girder Bridge over Kagapasha Kor Khal at 8th Gap No. (8/1).	- ৮.০৯	১৬/০৫/২০১১ ২৫/০৮/২০১১ ৩০/০৬/২০১৫ ২০/০৬/২০১৫	**কাজ সমাপ্ত**
প্যাকেজ নং-৪			
Construction of flexible pavement from. Ch. 3+100 to Ch. 5+800 and protective work by CC block & toe wall from Ch. 4+300 to Ch. 6+000 of Baniachong-Nabiganj Road (Z-2405) under Road Division, Habigonj during the year 2014-2015.	- ৫.৫২	১৭/০৬/২০১৪ ৩০/০৯/২০১৪ ৩১/০৩/২০১৭ ২৮/০৩/২০১৭	**কাজ সমাপ্ত**
প্যাকেজ নং-৫			
Construction of 7 Nos RCC Box Culverts at Ch: 10+150, Ch: 14+700, Ch: 14+900, Ch: 15+600, Ch:16 + 550, Ch: 17+400 & Ch: 17+700 and Protective work by C.C. Block & Toe wall at Ch: 00+200 to Ch: 2+500 of Baniachog-Nabigonj Road (Z-2405) under Road Division Habigonj during the year 2014-2015.	- ৭.৯৭	১৮/০৬/২০১৪ ৩০/০৯/২০১৪ ৩১/১২/২০১৫ ২৮/১২/২০১৫	**কাজ সমাপ্ত**
প্যাকেজ নং-৬			
Construction of slope protection by C.C Block & Brick toe wall at 3rd Km (p). 4th Km (p) & 5th Km (p) of Baniachog-Nabigonj Road (Z-2405) under Road Division Habigonj during the year 2016-2017.	- ২.২১	২২/০৬/২০১৭ ০৫/০৪/২০১৭ ২৯/০৬/২০১৭ ২৮/০৬/২০১৭	**কাজ সমাপ্ত**

১২। **সংশোধিত বরাদ্দ ও অগ্রগতিঃ**

লক্ষ টাকা

অর্থবছর	সংশোধিত বরাদ্দ ও লক্ষ্যমাত্রা	টাকা অবমুক্তি	ব্যয় ও অগ্রগতি
১	২	৩	৪
২০১০-১১	২৫০.০০	২৫০.০০	২৫০.০০
২০১১-১২	২০০.০০	২০০.০০	২০০.০০
২০১২-১৩	৪৫০.০০	৪৫০.০০	৪৫০.০০
২০১৩-১৪	৭২৫.০০	৭২৫.০০	৭২৫.০০
২০১৪-১৫	১৯১৮.০২	১৯১৭.০০	১৯১৭.০০
২০১৫-১৬	৮০০.০০	৮০০.০০	৮০০.০০
২০১৬-১৭	৮১৬.০০	৫৯৪.০০	৫৯৪.০০
মোট	৫১৫৯.৬২	৪৯৩৬.০০	৪৯৩৬.০০

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	০১/০৭/২০১০ হতে ৩০/০৬/২০১৩ পর্যন্ত	৪৬৯২.৩০
ব্যয় বৃদ্ধি ব্যতিরেকে মেয়াদ বৃদ্ধি ১ম বার	০১/০৭/২০১০ হতে ৩০/০৬/২০১৪ পর্যন্ত	-
ব্যয় বৃদ্ধি ব্যতিরেকে মেয়াদ বৃদ্ধি ২য় বার	০১/০৭/২০১০ হতে ৩০/০৬/২০১৫ পর্যন্ত	-
ব্যয় বৃদ্ধি ব্যতিরেকে মেয়াদ বৃদ্ধি ৩য় বার	০১/০৭/২০১০ হতে ৩০/০৬/২০১৬ পর্যন্ত	-
ব্যয় বৃদ্ধি ব্যতিরেকে মেয়াদ বৃদ্ধি ৪র্থ বার	০১/০৭/২০১০ হতে ৩০/০৬/২০১৭ পর্যন্ত	-
১ম সংশোধিত অনুমোদিত	০১/০৭/২০১০ হতে ৩০/০৬/২০১৭ পর্যন্ত	৫১৫৯.৬২

১৪.২ **সার্বিক আর্থিক ও বাব অগ্রগতিঃ** প্রকল্পের আওতায় জুন, ২০১৭ পর্যন্ত ক্রমপুঞ্জিত আর্থিক অগ্রগতি হয়েছে ৪৯৩৬.০০ লক্ষ টাকা যা অনুমোদিত ব্যয় ৫১৫৯.৬২ লক্ষ টাকার ৯৬% । উক্ত সময়ে অনুমোদিত সংশোধিত প্রকল্পের ১০০% বাব অগ্রগতি সাধিত হয়েছে।

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

১৫.১ **বৃক্ষ রোপন:** সংশোধিত অনুমোদিত ডিপিপিতে ৫.০০ লক্ষ টাকায় বৃক্ষ রোপনের জন্য সংস্থান ছিল। পিসিআর অনুযায়ী বৃক্ষ রোপন কাজে উক্ত অর্থ ব্যয় করা হয়েছে।

১৫.২ মাটির কাজ: সংশোধিত অনুমোদিত ডিপিপিতে ৩ .৮০ লঃঘঃমিঃ মাটির কাজের জন্য ৫৮২ .০০ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়েছে। পিসিআর অনুযায়ী ৩.৬৪ লঃঘঃ মিটার মাটির কাজের জন্য উক্ত টাকা ব্যয় করা হয়েছে। পরিদর্শনকালে জানা যায়,

১৫.৩ **ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট নির্মাণ:** সংশোধিত অনুমোদিত ডিপিপিতে ৮ .০৫০ কিলোমিটার পেভমেন্ট নির্মাণের জন্য ৫৫৪.৮৬ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। পিসিআর অনুযায়ী ৮ .০৫ কিঃমিঃ পেভমেন্ট নির্মাণের জন্য ৫৫৪ .৮৬ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে। পরিদর্শনকালে দেখা যায়,

১৫.৪ **পিসি গার্ডার ব্রীজ নির্মাণ:** সংশোধিত অনুমোদিত ডিপিপিতে ১৭৪৩ .০৯ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ২১৮ .৩১ মিটার (২টি) পিসি গার্ডার ব্রীজ নির্মাণের জন্য নির্ধারিত। পিসিআর অনুযায়ী ১৭৪৩ .০৯ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ২১৮ .৩১ মিটার (২টি) পিসি গার্ডার ব্রীজ নির্মাণ করা হয়েছে। পরিদর্শনকালে দেখা যায়,

১৫.৫ **আরসিসি বক্স কালভার্ট নির্মাণ:** সংশোধিত অনুমোদিত ডিপিপিতে ৭৯১ .৪২ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ৮৬ .০০ মিটার (১৩টি) আরসিসি বক্স কালভার্ট নির্মাণের সংস্থান ছিল। পিসিআর অনুযায়ী ৭৯১ .৪২ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ৮৬ .০০ মিটার কালভার্ট নির্মাণ করা হয়েছে। পরিদর্শনকালে জানা যায়,

১৫.৬ **রক্ষাপ্রদ কাজ:** সংশোধিত অনুমোদিত ডিপিপি তে রক্ষাপ্রদ কাজের জন্য ৮৬৪.৬৩ লক্ষ টাকায় ৫৪০৫২.৬৩ বর্গ মিটার সিসি ব্লক ও জিও টেক্সটাইল দ্বারা রক্ষাপ্রদ কাজের জন্য সংস্থান ছিল। পিসিআর অনুযায়ী ৮৬৪.৬৩ লক্ষ টাকায় ৫৪০৫২.৬০ বর্গ মিটার সিসি ব্লক ও জিও টেক্সটাইল দ্বারা রক্ষাপ্রদ কাজ করা হয়েছে। চেইনেজ ৩+০০ কিঃমিঃ থেকে ৮.০০ কিঃমিঃ এর মধ্যে সড়কের বাম পার্শ্বে এবং চেইনেজ ৫+০০ কিঃমিঃ হতে ৭+০০ কিঃমিঃ সড়কের ডান পাশে রক্ষাপ্রদ কাজ করার জন্য নির্ধারিত ছিল। কিন্তু পরিদর্শনে দেখা যায় উক্ত রক্ষাপ্রদ কাজের বেশীরভাগ অর্থাৎ চেইনেজ ১+৫০০ কিঃমিঃ হতে ৩+০০ কিঃমিঃ এর মধ্যে রাস্তার উভয় পাশে এবং চেইনেজ ৩+০০ কিঃমিঃ হতে ৬+০০ কিঃমিঃ রক্ষাপ্রদ কাজ করা হয়েছে। উভয় পাশের রক্ষাপ্রদ কাজটি অক্ষত রয়েছে।

১৫.৭ **রক্ষাপ্রদ কাজ (টো-ওয়াল):** সংশোধিত অনুমোদিত ডিপিপি তে টো-ওয়াল দ্বারা রক্ষাপ্রদ কাজের জন্য ৩৫৪.২৮ লক্ষ টাকায় ৯৪০৯ মিটার রক্ষাপ্রদ কাজের জন্য সংস্থান ছিল। পিসিআর অনুযায়ী ৩৫৪.১০ লক্ষ টাকায় ৯৪০৯ মিটার টো-ওয়াল দ্বারা রক্ষাপ্রদ কাজ করা হয়েছে। পরিদর্শনকালে দেখা যায়,

১৫.৮ **সাইন, সিগন্যাল ও কিঃমিঃ পোষ্ট স্থাপন:** সংশোধিত অনুমোদিত ডিপিপিতে অনুযায়ী ৩ .৫০ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ট্রাফিক সাইন, সিগন্যাল ও কিঃমিঃ পোষ্ট নির্মাণের জন্য নির্ধারিত। পিসিআর অনুযায়ী উক্ত কাজের জন্য ৩ .৫০ 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 সাইন , সিগন্যালসমূহ প্রয়োজনের তুলনায় কম লে প্রতীয়মান হয়।

১৫.৯ **সার্ভে ও ডিজাইন:** সংশোধিত অনুমোদিত ডিপিপিতে ৯ .৮০ কিঃমিঃ সার্ভে ও ডিজাইন কাজের জন্য ৭ .৫০ লক্ষ টাকার সংস্থান ছিল। পিসিআর অনুযায়ী উক্ত কাজের জন্য ৭.৫০ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে।

১৫.১০ **EIA, Hydrology & Morphology:** সংশোধিত অনুমোদিত ডিপিপিতে অনুযায়ী ২৯ .০০ লক্ষ টাকায় ৯.৮০ কিঃমিঃ অংশে **EIA, Hydrology & Morphology** কাজের জন্য নির্ধারিত ছিল। পিসিআর অনুযায়ী উক্ত কাজের জন্য ২৯.০০ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে।

১৬। **প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জনঃ**

পরিকল্পিত	উদ্দেশ্য অর্জন
প্রকল্পের উদ্দেশ্য হলো-প্রকল্প এলাকার সাথে দেশের অন্যান্য অঞ্চলের উন্নততর সড়ক নেটওয়ার্ক স্থাপনের মাধ্যমে আর্থ-সামাজিক অবস্থার উন্নয়ন।	প্রকল্প এলাকার সাথে দেশের অন্যান্য অঞ্চলের সাথে সড়ক নেটওয়ার্ক স্থাপিত হওয়ায় প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জিত হয়েছে মর্মে প্রতীয়মান 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 বাবায়নের জন্য অনুমোদন করা হলেও এটি বাবায়নে 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 বাবায়নে 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। **মতামত/ সুপারিশঃ**

২০.১ প্রকল্পটি ৪ বছরে বাবায়নের জন্য অনুমোদন করা হলেও এটি বাবায়নে 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 বাবায়নে ৮ বছরে ৩ (তিন) বার প্রকল্প পরিচালক পরিবর্তন করা হয়েছে। ঘন ঘন প্রকল্প পরিচালক বদলী হলে অনেক ক্ষেত্রে প্রকল্প বাবায়ন ত্বরান্বিত এবং গুণগতমান রক্ষা করা সম্ভব হয় না। মন্ত্রণালয় বিষয়টি গুরুত্বের সাথে বিবেচনা করে ভবিষ্যতে গৃহীতব্য প্রকল্পে প্রকল্প বাবায়নকালীন 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।

বিরিশিরি-বিজয়পুর স্থলবন্দর সড়ক নির্মাণ (মাদুপাড়া সংযোগসহ) শীর্ষক প্রকল্পের সমাপ্তি মূল্যায়ন প্রতিবেদন

(সমাপ্তঃ জুন, ২০১৭)

১। প্রকল্পের নাম : **বিরিশিরি-বিজয়পুর স্থলবন্দর সড়ক নির্মাণ (মাদুপাড়া সংযোগসহ)**

২। বাবায়নকারী সংস্থা : সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর।

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

৪। প্রকল্প এলাকা : নেত্রকোনা জেলার দুর্গাপুর উপজেলা।

৫। প্রকল্পের বাবায়ন সময় ও ব্যয় :

(লক্ষ টাকায়)

প্রাক্কলিত ব্যয় (প্রঃসাঃ)		প্রকৃত ব্যয় (প্রঃ সাঃ)	পরিকল্পিত বাবায়নকাল		প্রকৃত বাবায়নকাল	অতিরিক্ত ব্যয় (মূল প্রাক্কলিত ব্যয়ের %)	অতিরিক্ত সময় (মূল বাবায়নকালের %)
মূল	১ম সংশোধিত		মূল	১ম সংশোধিত			
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮
৫৩০১.৮৬ (-)	৮০৬১.১০	৬৪৮৯.০০ (-)	০১-০১-২০১২ থেকে ৩১-১২-২০১৩	০১-০১-২০১২ থেকে ৩০-০৬-২০১৬	০১-০১-২০১২ থেকে ৩০-০৬-২০১৭	২২.৩৯%	১৭৫%

* প্রকল্পটির মেয়াদ ব্যয় বৃদ্ধি ব্যতিরেকে ৩ বার বৃদ্ধি করা হয়েছে।

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

৭। **প্রকল্পের পটভূমি ও উদ্দেশ্য:**

৭.১ **পটভূমি:** প্রকল্পভুক্ত সড়কটি মোট ১৬.৯০ কিঃমিঃ। এ সড়কটির দু 'টি অংশ। মূল অংশটি বিরিশিরি - বিজয়পুর স্থলবন্দর সড়ক যার দৈর্ঘ্য ১১.৪০ কিলোমিটার। এ অংশটি শ্যামগঞ্জ-বিরিশিরি-দুর্গাপুর সড়কের ৩৫তম কিলোমিটারে বিরিশিরি অংশে শুরু হয়ে ভারত সীমান্তবর্তী বিজয়পুর স্থলবন্দরে শেষ হয়েছে । অন্য অংশটি ৫.৫০ কিলোমিটার, যা বিরিশিরি-বিজয়পুর স্থলবন্দরের তিনালী -তে শুরু হয়ে মাদুপাড়াতে শেষ হয়েছে। প্রস্তাবিত সড়কটি ভারত সীমান্তের সন্নিকটে নেত্রকোণা জেলার দুর্গাপুর উপজেলার মধ্য দিয়ে যাবে। প্রতি বছর এ অঞ্চল থেকে চীনামাটি , সিলিকা, বালুসহগ বিপুল পরিমাণ খনিজ সম্পদ আহরিত হয়। এ সড়কটি ভারত ও বাংলাদেশের সংযোগকারী গুরুত্বপূর্ণ একটি সড়ক। এ অঞ্চলে বাংলাদেশ বর্ডার গার্ডের দুটি গুরুত্বপূর্ণ ক্যাম্পও রয়েছে। এ সড়কটি নির্মাণের ফলে হালুয়াঘাট , দুর্গাপুর, নেত্রকোণা ও ময়মনসিংহ জেলাসহ সীমান্ত এলাকায় উন্নততর যোগাযোগ ব্যবস্থা গড়ে উঠবে। এ প্রেক্ষিতে মূল প্রকল্পটি ৫৩০১ .৮৬ লক্ষ টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে জানুয়ারি , ২০১২ হতে ডিসেম্বর ২০১৩ মেয়াদে বাবায়নের জন্য ১৪/০২/২০১২ তারিখে একনেক কর্তৃক অনুমোদিত হয়। সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের ২০১১ সালের রেট সিডিউল অনুযায়ী ব্যয় প্রাক্কলন হালনাগাদকরণ , কার্যাদেশ প্রদত্ত মূল্যের ভিত্তিতে প্রাক্কলন নির্ধারণ , পিসি গার্ডার ব্রীজ ২টির পরিবর্তে ১টি ও দৈর্ঘ্য ৯ .৯৭ মিটার হ্রাস, আরসিসি ব্রীজ ২টি পরিবর্তে ১টি , ১টি ব্রীজের দৈর্ঘ্য ৩০ মিটার এর পরিবর্তে ৬৬.২০ মিটার নির্ধারণ , ১টি আরসিসি ব্রীজের পরিবর্তে ৩ ভেন্টের কালভার্ট (১৯.৮০ মিটার) নির্মাণ ও কয়েকটি অংগের সংখ্যা/পরিমাণ হ্রাস-বৃদ্ধির কারণে প্রকল্পটি ১ম বার সংশোধন করা হয়।

৭.২ উদ্দেশ্য: প্রকল্পের উদ্দেশ্য হলো- নেত্রকোনা জেলার দুর্গাপুর উপজেলায় মাদুপাড়া সংযোগসহ বিরিশিরি-বিজয়পুর স্থলবন্দর সড়ক নির্মাণের মাধ্যমে উক্ত এলাকায় উন্নত সড়ক যোগাযোগ ব্যবস্থা স্থাপন, পণ্য পরিবহন ও বাণিজ্য সুবিধা সম্প্রসারণ ও আর্থ-সামাজিক উন্নয়ন করা।

৮. **প্রকল্পের মূল কাজ:**

- ভূমি অধিগ্রহণ-১৮ হেক্টর
- সড়ক বাঁধে মাটির কাজ-২.৫০ লঃঘঃমিঃ
- নতুন পেভমেন্ট নির্মাণ-১০.১০ কিঃমিঃ
- বিদ্যমান ক্ষতিগ্রস্থ পেভমেন্ট পুনঃনির্মাণ-৫.৫৪ কিঃমিঃ
- সার্ফেসিং (ডিবিএস-ওয়ারিং কোর্স)- ১৬.২৪ কিঃমিঃ
- হার্ডসোল্ডার নির্মাণ-১৬.২৪ কিঃমিঃ
- পিসি গার্ডার সেতু নির্মাণ (৩টি) -১৫০ মিটার
- আরসিসি সেতু নির্মাণ (১টি) -৬৬.২০ মিটার
- আরসিসি বক্স কালভার্ট নির্মাণ (১১টি)-৮০.৮০ মিটার
- জিও-টেক্সটাইলসহ সিসি ব্লক-৭১৪০ বঃমিঃ
- টো-ওয়াল-৬৮০০ মিটার
- প্যালাসাইডং- ৭৭০ মিটার

৯। **প্রকল্পের অঙ্গভিত্তিক বাবায়ন (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
Revenue					
Supply and Services					
Publications & Tendering	LS	LS	2.00	LS	1.00
Laboratory Testing	LS	LS	3.00	LS	1.00
Survey & Design	LS	LS	3.00	LS	1.00
Sub Total (A) =			8.00		3.00
Capital					
Acquisition/Purchase of Land & Landed properties of Assets					
Land Acquisition	Hector	18.00	450.00	8.81	219.26
Civil Works					
Earthwork	Lac Cum	2.50	591.12	2.50	382.08
Flexible Pavement					
Construction of New Pavement (5.50m)	Km	10.10	1229.14	10.10	1200.00
Reconstruction of existing Damaged Pavement	Km	5.54	512.07	5.54	402.00
Reconstruction of Pavement (in place of HBB (5.50m)	Km	0.60	57.97	0.60	36.00
Surfacing (DBS-Wearing Course) (5.50m)	Km	16.24	670.37	16.24	608.93

Items of Work (as per PP)	Unit	Target (as per PP)		Actual Progress	
		Physical (Quantity)	Financial	Physical (Quantity)	Financial
Construction of Hard Shoulder (2x1.20m)	Km	16.24	906.45	15.44	811.11
Construction of PC Girder Bridge (3 Nos)	Meter	150.03	1800.36	150.735	1462.34
Construction of RCC Bridge (1 Nos)	Meter	66.20	662.00	66.20	590.10
Construction of RCC Box Culvert (11 Nos)	Meter	80.80	646.40	80.80	426.60
Protective work					
CC Block with Geo-textile	Sqm	7140.00	141.44	7140.00	130.30
Toe Wall	Meter	2026.00	74.13	2026.00	69.08
Palisading	Meter	770.00	62.49	765.00	56.20
Construction of Saucer Drain	Meter	700.00	7.00	700.00	7.00
Intersection Development	No (s)	2.00	70.00	2.00	64.00
Sign, Signal & Km Post, Road Marking					
Traffic Sign	LS		8.00		4.00
Sign Post	LS		8.00		4.00
Concrete (KM) Post & Guide Post	LS		15.00		6.00
Road Marking-Thermoplastic Material	LS		19.08		6.80
Sub-Total (B)			7931.02		6486.00
Total (A+B)			7939.02		6489.00
Physical Contingency			61.04		0.00
Price Contingency			61.04		0.00
Total (A+B+C+D)			8061.10		6489.00

১০। **প্রকল্প পরিচালক সংক্রান্ত তথ্যাদিঃ**

ক্রমিক নং	প্রকল্প পরিচালকের নাম ও পদবী	দায়িত্বের ধরণ		কর্মকাল	
		পূর্ণকালীন	খন্ডকালীন	যোগদান	বদলী
১	২	৩	৪	৫	৬
2.	Md. Adul Kuddus Additional Chief Engineer Dhak Zone, Dhaka.	-	হ্যাঁ	০১/০৯/২০১১	১০/০১/২০১২
3.	Md. Mofizul Islam Additional Chief Engineer Dhak Zone, Dhaka.	-	হ্যাঁ	১২/০১/২০১২	৩১/০১/২০১৩

ক্রমিক নং	প্রকল্প পরিচালকের নাম ও পদবী	দায়িত্বের ধরণ		কর্মকাল	
		পূর্ণকালীন	খন্ডকালীন	যোগদান	বদলী
4.	Md. Habibul Hoque Additional Chief Engineer Dhak Zone, Dhaka.	-	হ্যাঁ	২৬/০২/২০১৩	০৯/০৭/২০১৪
5.	Shahabuddin Khan Additional Chief Engineer Mymenshingh.	-	হ্যাঁ	০৯/০৭/২০১৪	০৩/০১/২০১৭
6.	Md. Monirul Islam Additional Chief Engineer Mymenshingh.	-	হ্যাঁ	০৩/০১/২০১৭	৩০/০৬/২০১৭

১১। **ক্রয় সংক্রান্ত তথ্যাদিঃ**

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

১১.২ পণ্য, কার্য ও সেবা ক্রয়ঃ (পণ্য ও কার্য ২০০.০০ লক্ষ টাকার উপরে এবং সেবা ১০০.০০ লক্ষ টাকার উপরে) প্রকল্পের অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী মূল পূর্ত কাজ ৪টি প্যাকেজের মাধ্যমে সম্পন্ন করার সংস্থান ছিল। পিসিআর এ উল্লেখিত তথ্যানুযায়ী ৪টি প্যাকেজের আওতায় পূর্ত কাজ সম্পাদন করা হয়েছে। দরপত্র সংক্রান্ত প্রধান প্রধান তথ্য নিম্নরূপ:

প্যাকেজ/কাজের নাম	**-প্রাক্কলিত ব্যয় -চুক্তি মূল্য**	**-দরপত্র আহবানের তারিখ -চুক্তির তারিখ -কাজ শুরুর তারিখ -কাজ সমাপ্তির তারিখ**	**মন্তব্য**
প্যাকেজ নং-১			
Earthwork of road embankment Construction of New pavement, Re-construction of existing damaged pavement (5.5), Surfacing (DBS wearing course), Construction of Hard Shoulder, protective work (RCC Palasiding), Intersection development, sign, Signal & Km post, Road Marking at 1st (p) Km to 9th (p) Km of Birishiri-Bijoypur Land port Road under Netrakona Road Division, Netrakona.	**১৮৩২.৩৬ ১৮১২.৮৫**	**০৬/১১/২০১২ ১৬/০৪/২০১৩ ৩১/১২/২০১৪ ২০/১২/২০১৪**	**কাজ সমাপ্ত**
প্যাকেজ নং-২			
Earthwork of road embankment Construction of New pavement, Re-construction of existing damaged pavement (5.5), Surfacing (DBS wearing course), Construction of Hard Shoulder, protective work (RCC Palasiding), Intersection development, sign, Signal & Km post, Road Marking at 9th (p) Km to 12th (p) Km of Birishiri-Bijoypur Land port	**২৫৩৯.৯০ ২১৬৮.৭৬**	**১২/১১/২০১৫ ২/০২/২০১৭ ২৬/০২/২০১৭**	**কাজ সমাপ্ত**

প্যাকেজ/কাজের নাম	-প্রাক্কলিত ব্যয় -চুক্তি মূল্য	-দরপত্র আহবানের তারিখ -চুক্তির তারিখ -কাজ শুরুর তারিখ -কাজ সমাপ্তির তারিখ	মন্তব্য
and 1st Km to 6th (p) Km of Trinali Maduprar Link Road under Netrakona Road Division, Netrakona.			
প্যাকেজ নং-৩			
Construction of 3 Nos PC Girder (At 5th Km Kullagora 25.11m, at 6th Km Borodevpara 75.38 M of Birishiri-Bijoypur Land Port Road and at 1st Km gap No. 1/1, 50.245m of Madupara Link Road and 1 Bi, RCC Girder Bridge (at 3rd Km Dakumara 66.20m) of Birishiri-Bijoypur Land port under Netrakona Road Division, Netrakona.	**২৪৬২.৩৬** **১৮৫৮.৫৩**	**১৮/০৯/২০১৪** **২১/০৫/২০১৫** **১৯/১১/২০১৬** **০৬/১১/২০১৬**	**কাজ সমাপ্ত**
প্যাকেজ নং-৪			
Construction of 11 Nos RCC Box Culvert at 10th Km (1 No. Size 1x6.00m x5.00m), 11th Km (2 Nos Size 1x6.00m x 4.00m) & 12th Km (1 Nos Size 1x6.00m x 4.00m) of Birishiri-Bijoypur Land port road and 2nd Km (2nos size 1x3.00mx3.00m & 1x6.00m x 4.00m), 3rd Km (1nos size 1x6.00m x 4.00m), 4th KM (2nos size 1x3.00mx3.00m & 1x6.00m x 4.50m), 5th KM (2nos size 1x6.00m x 4.00m & 2x6.00m x 5.00m) of Trinali-Madhupara Link Road under Netrokona Road Division during the year 2014-15.	**৬৪৬.৪০** **৪২৬.৬০**	**১২/১১/২০১৪** **০৫/০৩/২০১৫** **০৮/০৩/২০১৬** **০১/০৩/২০১৬**	**কাজ সমাপ্ত**

১২। **সংশোধিত বরাদ্দ ও অগ্রগতিঃ**

(লক্ষ টাকা)

অর্থবছর	মূল ডিপিপি'র লক্ষ্যমাত্রা	সংশোধিত ডিপিপি'র লক্ষ্যমাত্রা	সংশোধিত এডিপি বরাদ্দ	টাকা অবমুক্তি	ব্যয় ও অগ্রগতি
১	২		৩	৪	৫
২০১১-১২	১৭৮৩.৫০	০.০০	-	-	-
২০১২-১৩	২৩২১.৪৮	২০০.০০	২০০.০০	২০০.০০	২০০.০০
২০১৩-১৪	১১৯৬.৮৮	১১৬৬.৪৬	১৪০০.০০	১৪০০.০০	১৪০০.০০
২০১৪-১৫		৩৭৫২.২৯	৬০০.০০	৬০০.০০	৬০০.০০
২০১৫-১৬		২৯৪২.৩৫	৩০০০.০০	৩০০০.০০	৩০০০.০০
২০১৬-১৭		০.০০	১২৮৯.০০	১২৮৯.০০	১২৮৯.০০
মোট	৫৩০১.৮৬	৮০৬১.১০	৬৪৮৯.০০	৬৪৮৯.০০	৬৪৮৯.০০

উপরোক্ত ছক থেকে দেখা যায় যে, মূল ডিপিপির চাহিদা অনুযায়ী কোন অর্থবছরেই প্রকল্পে বরাদ্দ প্রদান করা হয়নি। প্রকল্প অনুমোদনের সময় ডিপিপি অনুযায়ী অর্থ বরাদ্দের প্রতিশ্রুতি মন্ত্রণালয় কর্তৃক দেয়া হলেও বাস্তবে তা দেয়া হয়নি। অর্থাৎ এমটিবিএফ মন্ত্রণালয় হিসেবে সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ Basket অনুযায়ী প্রকল্প গ্রহণ করেনি বলেই এ অবস্থা তৈরী হয়েছে। ফলে ২ বছর মেয়াদে অনুমোদিত প্রকল্পটি বাবায়নে মোট সময় ব্যয় হয়েছে ৫ বছর ৬ মাস। অর্থাৎ টাইম ওভার রান (১৭৫%)।

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

১৪। **সাধারণ পর্যবেক্ষণ:**

১৪.১ **সার্বিক আর্থিক ও বাব অগ্রগতিঃ** প্রকল্পের আওতায় জুন, ২০১৭ পর্যন্ত ক্রমপুঞ্জিত আর্থিক অগ্রগতি হয়েছে ৬৪৮৯.০০ লক্ষ টাকা যা মূল অনুমোদিত ব্যয় ৫৩০১.৮৬ লক্ষ টাকার ১২২.৩৯%। উক্ত সময়ে অনুমোদিত সংশোধিত প্রকল্পের ১০০% বাব অগ্রগতি সাধিত হয়েছে। এ ক্ষেত্রে টাইম ওভার রান ১৭৫% ও কস্ট ওভার রান ২২.৩৯%।

১৫। **প্রকল্প পরিদর্শনঃ** গত ২৮ মে, ২০১৮ তারিখে আইএমইডি 'র উপ-পরিচালক জনাব মোহাম্মদ আশরাফুজ্জামান ভূঁইয়া কর্তৃক প্রকল্পটি সরেজমিন পরিদর্শন করা হয়। পরিদর্শনকালে সড়ক বিভাগের কর্মকর্তাগণ উপস্থিত ছিলেন। পরিদর্শন পর্যবেক্ষণ নিম্নরূপঃ

১৫.১ **ভূমি অধিগ্রহণ:** অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপিতে ১৮ হেক্টর ভূমি অধিগ্রহণের জন্য ৪৫০ .০০ লক্ষ টাকার সংস্থান ছিল। প্রেরিত পিসিআর এ ৮.৮১ হেক্টর ভূমি অধিগ্রহণের জন্য ২১৯.২৬ লক্ষ টাকা ব্যয় হয়েছে উল্লেখ আছে। পরিদর্শনকালে জানা যায়, মাঠ পর্যায়ের বাব প্রয়োজনীয়তার ভিত্তিতে ৮.৮১ হেক্টর ভূমি অধিগ্রহণ করা হয়েছে। ডিপিপি প্রণয়নের সময় যথাযথভাবে সার্ভে না করায় অতিরিক্ত ভূমি অধিগ্রহণের সংস্থান রাখা হয়। এ ক্ষেত্রে সংস্থার অভিজ্ঞতা ও দক্ষতার ঘাটতি পরিলক্ষিত হয়।

১৫.২ মাটির কাজ: অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপিতে ২ .৫০ লঃঘঃমিঃ মাটির কাজের জন্য ৫৯১ .১২ লক্ষ টাকার সংস্থান ছিল। প্রেরিত পিসিআর অনুযায়ী ২.৫০ লঃঘঃ মিটার মাটির কাজের জন্য ৩৮২.০৮ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে উল্লেখ আছে। পরিদর্শনকালে দেখা যায় , ৭.৯৩ মিটার ক্রেস্ট প্রশস্থতায় ১৬ .২৪ কিঃমিঃ সড়ক সর্বনিম্ন ২ .১৫ মিটার হতে সর্বোচ্চ ২.৫০ মিটার উচ্চতায় এবং ১ :১ স্লোপে নির্মাণ বাবদ বর্ণিত অর্থ ব্যবহার করা হয়েছে। পরিদর্শনকালে সড়ক বাঁধের অনেক স্থানে সফট সোল্ডার হতে মাটি সরে গেছে দেখা যায়।

১৫.৩ **পেভমেন্ট নির্মাণ:** অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী ১০ .১০ কিলোমিটার নতুন পেভমেন্ট নির্মাণের জন্য ১২২৯.১৪ লক্ষ টাকা, ৫.৫৪ কিঃমিঃ বিদ্যমান ক্ষতিগ্রস্থ পেভমেন্ট পুনঃনির্মাণে ৫১২ .০৭ লক্ষ টাকা, ০.৬০ কিঃমিঃ এইচবিবি পেভমেন্ট পুনঃনির্মাণে ৫৭.৯৭ লক্ষ টাকা, ১৬.২৪ কিঃমিঃ সড়ক সার্ফেসিং (ডিবিএস ওয়্যারিং কোর্স) এবং উক্ত পেভমেন্টের উভয় পাশে ১ .২ মিটার প্রশস্থতায় ১৬ .২৪ কিঃমিঃ হার্ডসোল্ডার নির্মাণে ৯০৬ .৪৫ লক্ষ টাকার সংস্থান ছিল। প্রেরিত পিসিআর অনুযায়ী বর্ণিত কাজসমূহ সম্পাদন করা হয়েছে উল্লেখ আছে। পরিদর্শনকালে দেখা যায়, ৫.৫০ মিটার প্রশস্থতায় ১০.১০ কিলোমিটার নতুন পেভমেন্ট, ৫.৫৪ কিঃমিঃ ক্ষতিগ্রস্থ বিদ্যমান পেভমেন্ট ৩.৭০ মিটার হতে বর্ধিত করে ৫ .৫০ মিটার প্রশস্থতায় পুনঃনির্মাণ , ০.৬০ কিঃমিঃ ক্ষতিগ্রস্থ এইচবিবি পেভমেন্ট ৩ .৭০ মিটার হতে বর্ধিত করে ৫.৫০ মিটার প্রশস্থতায় পুনঃনির্মাণ, ১৬.২৪ কিঃমিঃ সড়ক ৫.৫০ মিটার প্রশস্থতায় সার্ফেসিং (ডিবিএস ওয়্যারিং কোর্স) এবং উভয় পাশে ১ .২ মিটার প্রশস্থতায় হার্ডসোল্ডার নির্মাণ করা হয়েছে। পরিদর্শনকালে সড়কের অনেক স্থানে পেভমেন্ট ও সীলকোট ক্ষতিগ্রস্থ হয়েছে দেখা যায়। তবে সড়কের বিভিন্ন স্থানে ডিবিএস সার্ফেসিং এর পুরুত্ব গ্রহণযোগ্য মাত্রায় রয়েছে (৫০ মিলিমিটার)।





চিত্র-১ ও ২: নির্মিত পেভমেন্ট ও সার্ফেসিং এর পুরুত্ব নির্ণয়

১৫.৫ **ব্রীজ নির্মাণ:** অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী ৩টি পিসি গার্ডার ব্রীজ (১৫০.০৩ মিটার) নির্মাণ বাবদ ১৮০০.৩৬ লক্ষ টাকা এবং ১টি আরসিসি ব্রীজ (৬৬.২০ মিটার) নির্মাণ বাবদ ৬৬২ .০০ লক্ষ টাকার সংস্থান ছিল। প্রেরিত পিসিআর অনুযায়ী ৩টি পিসি গার্ডার ব্রীজ (১৫০.৭৩৫ মিটার) নির্মাণ বাবদ ১৪৬২ .৩৪ লক্ষ টাকা এবং ১টি আরসিসি ব্রীজ (৬৬.২০ মিটার) নির্মাণ বাবদ ৫৯০ .১০ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে উল্লেখ আছে। পরিদর্শনকালে সড়কের চেইনেজ ২ +৯১০ তে ৬৬ .২০ মিটার দীর্ঘ , ১০.২৫ মিটার প্রশস্থ ও ৩ স্প্যান বিশিষ্ট ১টি আরসিসি ব্রীজ (ডাকুমারা সেতু), চেইনেজ ৪+৯৩০ এ ২৪.৪০ মিটার দীর্ঘ, ১০.২৫ মিটার প্রশস্থ ও ১ স্প্যান বিশিষ্ট পিসি গার্ডার সেতু (কুলাগড়া সেতু), চেইনেজ ৫+৮৭০ এ ৭৫.৩৮ মিটার দীর্ঘ, ১০.২৫ মিটার প্রশস্থ ও ৩ স্প্যান বিশিষ্ট পিসি গার্ডার সেতু (বড়দেব পাড়া সেতু) এবং চেইনেজ ০ +৪৩৫ এ ৫০.২৪৫ মিটার দীর্ঘ, ১০.২৫ মিটার প্রশস্থ ও ২ স্প্যান বিশিষ্ট পিসি গার্ডার সেতু (লিংক রোড সেতু) নির্মাণ করা হয়েছে দেখা যায়। পরিদর্শনকালে সেতুগুলো কার্যকর এবং এগুলোতে উল্লেখযোগ্য কোন ত্রুটি পরিলক্ষিত হয়নি। তবে ৩য় কিলোমিটারের ডাকুমারা ব্রীজের এবার্টমেন্টে রড বের হয়ে আছে দেখা যায়। এগুলো অপসারণ করা প্রয়োজন।



চিত্র-৩ :নির্মিত পিসি গার্ডার সেতু



চিত্র-৪ : ৩য় কিঃমিঃ এ অবস্থিত ডাকুমারা ব্রীজের বের হয়ে থাকা রড।

১৫.৫ **আরসিসি বক্স কালভার্ট নির্মাণ:** অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপিতে ৬৪৬ .৪০ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ৮০ .৮০ মিটার (১১টি) আরসিসি বক্স কালভার্ট নির্মাণের সংস্থান ছিল। প্রেরিত পিসিআর অনুযায়ী ৪২৬ .৬০ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ৮০ .৮০ মিটার (১১টি) কালভার্ট নির্মাণ করা হয়েছে উল্লেখ আছে। পরিদর্শনকালে দেখা যায় , সড়কের বিরিশিরি-বিজয়পুর স্থলবন্দর অংশের ৯ম কিঃমিঃ ১টি, ১০ম কিঃমিঃ ২টি, ১১তম কিঃমিঃ ১টি এবং মাধুপাড়া লিংক সংযোগ রোডে ১ম কিঃমিঃ ২টি, ২য় কিঃমিঃ ১টি, ৩য় কিঃমিঃ ২টি, ৪র্থ কিঃমিঃ এ ১টি ও ৫ম কিঃমিঃ ১টিসহ মোট ১১টি বক্স কালভার্ট নির্মাণ করা হয়েছে। তন্মধ্যে ৪র্থ কিঃমিঃ এ অবস্থিত কালভার্ট টি ৩ ভেন্ট বিশিষ্ট এবং ৫ম কিঃমিঃ এ অবস্থিত কালভার্টটি ২ ভেন্ট বিশিষ্ট। এছাড়া অবশিষ্ট কালভার্টগুলো ১ ভেন্ট বিশিষ্ট। পরিদর্শনকালে কালভার্টগুলো সচল ও কার্যকর এবং উল্লেখযোগ্য কোন ত্রুটি পরিলক্ষিত হয়নি।




চিত্র-৫ ও ৬ :নির্মিত কালভার্ট

১৫.৬ **রক্ষাপ্রদ কাজ:** অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী রক্ষাপ্রদ কাজের জন্য ১৪১.৪৪ লক্ষ টাকায় ৭১৪০.০০ বর্গ মিটার সিসি ব্লক ও জিও টেক্সটাইল, ৭৪.১৩ লক্ষ টাকায় ২০২৬.০০ মিটার টো-ওয়াল, ৬২.৪৯ লক্ষ টাকার ৭৭০.০০ মিটার প্যালাসাইডিং এবং ৭.০০ লক্ষ টাকায় ৭০০ মিটার সসার ড্রেন নির্মাণের সংস্থান ছিল। প্রেরিত পিসিআর অনুযায়ী ১৩০.৩০ লক্ষ টাকায় ৭১৪০.০০ বর্গ মিটার সিসি ব্লক ও জিও টেক্সটাইল, ৬৯.০৮ লক্ষ টাকায় ২০২৬.০০ মিটার টো-ওয়াল, ৫৬.২০ লক্ষ টাকায় ৭৬৫.০০ মিটার প্যালাসাইডিং এবং ৭.০০ লক্ষ টাকায় ৭০০ মিটার সসার ড্রেন নির্মাণ করা হয়েছে উল্লেখ আছে। পরিদর্শনকালে ব্রীজের টপ সার্ফেস, ব্রীজ ও কালভার্টের এ্যাপ্রোচ, সড়কের ঢাল, গ্রোথ সেন্টার প্রভৃতি স্থানে বর্ণিত রক্ষাপ্রদ কাজ করা হয়েছে দেখা যায়। তবে পরিদর্শনকালে কয়েকটি স্থানে প্যালাসাইডিং ও সসার ড্রেন ক্ষতিগ্রস্থ হয়েছে দেখা যায়।




চিত্র-৭ ও ৮ : সিসি ব্লক দ্বারা পোষ্ট রক্ষাপ্রদ কাজ ও নির্মিত গাইড পোষ্ট

১৫.৮ **সাইন, সিগন্যাল ও কিঃমিঃ পোষ্ট স্থাপন:** অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী ৮ .০০ লক্ষ টাকার ট্রাফিক সাইন, ৮.০০ লক্ষ টাকার সাইন পোষ্ট , ১৫.০০ লক্ষ টাকার কনক্রিট পোষ্ট ও গাইড পোষ্ট নির্মাণ এবং ১৯ .৮০ লক্ষ টাকার রোড মার্কিং থার্মোপ্লাষ্টিক ম্যাটারিয়ালের কাজ করার সংস্থান ছিল। প্রেরিত পিসিআর অনুযায়ী ৪ .০০ লক্ষ টাকার ট্রাফিক সাইন, ৪.০০ লক্ষ টাকার সাইন পোষ্ট , ৬.০০ লক্ষ টাকার কনক্রিট পোষ্ট ও গাইড পোষ্ট নির্মাণ এবং ৬ .৮০ লক্ষ টাকার রোড মার্কিং থার্মোপ্লাষ্টিক ম্যাটারিয়ালের কাজ করা হয়েছে। পরিদর্শনকালে সড়কের বিভিন্ন বাঁক , স্কুল, মসজিদ, বাজার প্রভৃতি স্থানে সাইন, সিগন্যাল প্রভৃতি স্থাপন করা হয়েছে। এছাড়া প্রতি কিঃমিঃ এ ১টি করে কিঃমিঃ পোষ্ট এবং পুরো সড়কে তিন লাইনে রোড মার্কিং করা হয়েছে। এছাড়া ব্রীজ ও কালভার্ট এ্যপ্রোচে গাইড পোষ্ট স্থাপন করা হয়েছে দেখা যায়। তবে সড়কের অনেক স্থানে রোড মার্কিং উঠে গেছে এবং বেশ কয়েকটি গাইড পোষ্ট ক্ষতিগ্রস্থ হয়েছে দেখা যায়।

১৬। **প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জনঃ**

পরিকল্পিত	উদ্দেশ্য অর্জন
প্রকল্পের উদ্দেশ্য হলো- নেত্রকোনা জেলার দুর্গাপুর উপজেলায় মাদুপাড়া সংযোগসহ বিরিশিরি-বিজয়পুর স্থলবন্দর সড়ক নির্মাণের মাধ্যমে উক্ত এলাকায় উন্নত সড়ক যোগাযোগ ব্যবস্থা স্থাপন, পণ্য পরিবহন ও বাণিজ্য সুবিধা সম্প্রসারণ ও আর্থ-সামাজিক উন্নয়ন করা।	প্রকল্পের আওতায় ১৬.২৪ কিঃ মিঃ সড়ক উন্নয়ন/নির্মাণ, ৩টি ব্রীজ, ১১টি কালভার্ট এবং আনুষঙ্গিক কাজ করায় নিরবচ্ছিন্ন সড়ক যোগাযোগ স্থাপিত হয়েছে। ফলে প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জিত হয়েছে। তবে সড়কের অনেক স্থানে সফট সোল্ডার ও সড়ক সার্ফেস ক্ষতিগ্রস্থ হওয়ায় পুনঃনির্মাণের প্রয়োজনীয়তা রয়েছে।

১৭। **উদ্দেশ্য অর্জিত না হয়ে থাকলে তার কারণঃ** প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জিত হয়েছে বলে প্রতীয়মান হয়। তবে সড়কের অনেক স্থানে সফট সোল্ডার ও সড়ক সার্ফেস ক্ষতিগ্রস্থ হওয়ায় পুনঃনির্মাণের প্রয়োজনীয়তা রয়েছে।

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

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

১৯। **পর্যবেক্ষণ:**

১৯.১ প্রকল্পটি ২ বছরে বাবায়নের জন্য অনুমোদন করা হলেও এটি বাবায়নে প্রকৃত সময় ব্যয় হয়েছে ৫ বছর ৬ মাস। প্রকল্পটির মেয়াদ ৩ (তিন) দফায় ১ (এক) বছর করে ৩ বছর ৬ মাস বৃদ্ধি করা হয়েছে এবং প্রকল্পটি ১ (এক) বার সংশোধন করা হয়েছে। এ ক্ষেত্রে টাইম ওভার রান ১৭৫% ও কস্ট ওভার রান ২২.৩৯%;

১৯.২ প্রকল্পটি বাবায়নে ৫ বছর ৬ মাসে ৫ (পাঁচ) বার প্রকল্প পরিচালক পরিবর্তন করা হয়েছে;

১৯.৩ **মূল ডিপিপির চাহিদা অনুযায়ী কোন অর্থবছরেই প্রকল্পে বরাদ্দ প্রদান করা হয়নি। প্রকল্প অনুমোদনের সময় মন্ত্রণালয় কর্তৃক ডিপিপির চাহিদা অনুযায়ী অর্থ বরাদ্দের প্রতিশ্রুতি দেয়া হলেও বাবে তা রক্ষা করা হয়নি। অর্থাৎ** এমটিবিএফ মন্ত্রণালয় হিসেবে সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ Basket অনুযায়ী প্রকল্প গ্রহণ করেনি বলেই এ অবস্থা তৈরী হয়েছে;

১৯.৪ ডিপিপি প্রণয়নের সময় যথাযথভাবে সার্ভে না করায় অতিরিক্ত ভূমি অধিগ্রহণের সংস্থান রাখা হয়। এ ক্ষেত্রে সংস্থার অভিজ্ঞতা ও দক্ষতার ঘাটতি পরিলক্ষিত হয়;

১৯.৫ সড়ক বাঁধের অনেক স্থানে সফট সোল্ডার হতে মাটি সরে গেছে;

১৯.৬ সড়কের অনেক স্থানে পেভমেন্ট ও সীলকোট ক্ষতিগ্রস্থ হয়েছে;

১৯.৭ ৩য় কিলোমিটারে অবস্থিত ডাকুমারা ব্রীজের এবার্টমেন্টে রড বের হয়ে আছে;

১৯.৮ কয়েকটি স্থানে প্যালাসাইডিং ও সসার ড্রেন ক্ষতিগ্রস্থ হয়েছে;

১৯.৯ সড়কের অনেক স্থানে রোড মার্কিং উঠে গেছে এবং বেশ কয়েকটি গাইড পোষ্ট ক্ষতিগ্রস্থ হয়েছে; এবং

১৯.১০ সমাপ্ত প্রকল্পটির কোন External Audit হয়নি।

২০। **মতামত/সুপারিশঃ**

২০.১ প্রকল্পটি ২ বছরে বাবায়নের জন্য অনুমোদন করা হলেও এটি বাবায়নে প্রকৃত সময় ব্যয় হয়েছে ৫ বছর ৬ মাস। এ ক্ষেত্রে টাইম ওভার রান ১৭৫% ও কস্ট ওভার রান ২২.৩৯%। ভবিষ্যতে অনুমোদিত ব্যয় ও বাবায়ন মেয়াদে প্রকল্প বাবায়নে মন্ত্রণালয়কে সচেষ্ট হতে হবে;

২০.২ প্রকল্পটি বাবায়নে ৫ বছর ৬ মাসে ৫ (পাঁচ) বার প্রকল্প পরিচালক পরিবর্তন করা হয়েছে। ঘন ঘন প্রকল্প পরিচালক বদলী হলে অনেক ক্ষেত্রে প্রকল্প বাবায়ন ত্বরান্বিত এবং গুণগতমান রক্ষা করা সম্ভব হয় না। মন্ত্রণালয় বিষয়টি গুরুত্বের সাথে বিবেচনা করে ভবিষ্যতে গৃহীতব্য প্রকল্পে প্রকল্প বাবায়নকালীন সময়ের জন্য একজন প্রকল্প পরিচালক নিয়োগের প্রয়োজনীয় উদ্যোগ গ্রহণ করবে;

২০.৩ মূল ডিপিপির চাহিদা অনুযায়ী কোন অর্থবছরেই প্রকল্পে বরাদ্দ প্রদান করা হয়নি। প্রকল্প অনুমোদনের সময় মন্ত্রণালয় কর্তৃক ডিপিপির চাহিদা অনুযায়ী অর্থ বরাদ্দের প্রতিশ্রুতি দেয়া হলেও বাবে তা রক্ষা করা হয়নি। ভবিষ্যতে অনুমোদিত ডিপিপি'র সংস্থান অনুযায়ী প্রয়োজনীয় বরাদ্দের বিষয়টি নিশ্চিত করতে হবে;

২০.৪ ডিপিপি প্রণয়নের সময় যথাযথভাবে সার্ভে না করায় অতিরিক্ত ভূমি অধিগ্রহণের সংস্থান রাখা হয়। এ ক্ষেত্রে সংস্থার অভিজ্ঞতা ও দক্ষতার ঘাটতি পরিলক্ষিত হয়। মন্ত্রণালয়কে এ বিষয়ে সচেষ্ট হতে হবে;

২০.৫ সড়ক বাঁধের যে সকল স্থানে সফট সোল্ডার ক্ষতিগ্রস্থ হয়েছে তা চিহ্নিতপূর্বক সংশোধন করতে হবে;

২০.৬ সড়কের যে সকল স্থানে পেভমেন্ট ও সীলকোট ক্ষতিগ্রস্থ হয়েছে তা চিহ্নিতপূর্বক সংশোধন করতে হবে;

২০.৭ ৩য় কিলোমিটারে অবস্থিত ডাকুমারা ব্রীজের এবার্টমেন্টে রড দ্রুত অপসারণ করতে হবে;

২০.৮ সড়কের যে সকল স্থানে প্যালাসাইডিং ও সসার ড্রেন ক্ষতিগ্রস্থ হয়েছে চিহ্নিতপূর্বক মেরামত করতে হবে;

২০.৯ সড়কের যে সকল স্থানে রোড মার্কিং উঠে গেছে ও গাইড পোষ্ট ক্ষতিগ্রস্থ হয়েছে তা চিহ্নিতপূর্বক সংশোধন করতে হবে;

২০.১০ সমাপ্ত প্রকল্পটির সত্বর External Audit সম্পন্ন করতে হবে; এবং

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

চরফ্যাশন-চরমানিকা-বাবুরহাট লঞ্চঘাট সড়ক নির্মাণ (২য় সংশোধিত) শীর্ষক প্রকল্পের সমাপ্তি মূল্যায়ন প্রতিবেদন

(সমাপ্তঃ জুন, ২০১৭)

১। প্রকল্পের নাম : **চরফ্যাশন-চরমানিকা-বাবুরহাট লঞ্চঘাট সড়ক নির্মাণ (২য় সংশোধিত)**

২। বাবায়নকারী সংস্থা : সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর।

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

৪। প্রকল্প এলাকা : ভোলা জেলা।

৫। প্রকল্পের বাবায়ন সময় ও ব্যয় :

(লক্ষ টাকায়)

প্রাক্কলিত ব্যয় (প্রঃসাঃ)		প্রকৃত ব্যয় (প্রঃ সাঃ)	পরিকল্পিত বাবায়নকাল		প্রকৃত বাবায়নকাল	অতিরিক্ত ব্যয় (মূল প্রাক্কলিত ব্যয়ের %)	অতিরিক্ত সময় (মূল বাবায়নকালের %)
মূল	সর্বশেষ (২য়) সংশোধিত		মূল	২য় সংশোধিত			
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮
৫০২৮.১৯ (-)	৫৭৮৬.১৭	৫৫৭৮.০০ (-)	০১-১২-২০১০ থেকে ৩১-১২-২০১৩	০১-১২-২০১০ থেকে ৩০-০৬-২০১৬	০১-১২-২০১০ থেকে ৩১-১২-২০১৬	(+) ৫৪৯.৮১ লক্ষ টাকা ১০.৯৩%	৩ বছর (১০০%)

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

৭। **প্রকল্পের পটভূমি ও উদ্দেশ্য:**

৭.১ **পটভূমি:** চরফ্যাশন-চরমানিকা-বাবুরহাট লঞ্চঘাট আঞ্চলিক মহাসড়কটির (R-890) মোট দৈর্ঘ্য ৪০ কিঃমিঃ। এর মধ্যে ১০ কিঃমিঃ পাকা সড়ক ভাল অবস্থায় ছিল। সড়কটির ১৭ .৫০ কিঃমিঃ অত্যন্ত খারাপ এবং ১ .৫০ কিঃকিঃ এইচবিবি ও ১১ কিঃমিঃ সড়ক কাঁচা অবস্থায় ছিল। সড়কটির উন্নয়ন করা হলে রাজধানী ঢাকার সাথে ভোলার উপকূলীয় এলাকার সহজ যোগাযোগ প্রতিষ্ঠিত হবে এবং এলাকার জনগণের আর্থ -সামাজিক অবস্থার উন্নতি ঘটবে। এ প্রেক্ষিতে প্রকল্পটি মোট ৫০২৮ .১৯ লক্ষ টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে ডিসেম্বর ২০১০ হতে ডিসেম্বর ২০১৩ মেয়াদে বাবায়নের জন্য ২৮ ডিসেম্বর ২০১০ তারিখে একনেক কর্তৃক অনুমোদিত হয়। ০৫ /১২/২০১২ তারিখে অনুষ্ঠিত ডিপিইসি সভায় তৎকালীন মাননীয় যোগাযোগ মন্ত্রী কর্তৃক ১১ /০৪/২০১৩ তারিখে ৪৭৯৬ .৩৬ লক্ষ টাকা এবং ০১ /১২/২০১০ হতে ৩০/০৬/২০১৪ মেয়াদে বাবায়নের জন্য প্রকল্পটি ১ম সংশোধন করা হয়। পরবর্তীতে ভূমি অধিগ্রহণ বাবদ ব্যয় বৃদ্ধি , মাটির পরিমাণ বৃদ্ধি , ৩টি কালভার্টের এ্যাপ্রোচ রোড নতুন ভাবে অন্তর্ভুক্তি প্রভৃতি কারণে ব্যয় বৃদ্ধি পাওয়ায় ২৪/০৯/২০১৫ তারিখে পরিকল্পনা মন্ত্রণালয়ের দায়িত্বপ্রাপ্ত মাননীয় প্রতিমন্ত্রী কর্তৃক ৫৭৮৬ .১৭ লক্ষ টাকা এবং ডিসেম্বর ২০১০ হতে জুন ২০১৬ মেয়াদে বাবায়নের জন্য ২য় সংশোধিত ডিপিপি অনুমোদন করা হয়।

৭.২ উদ্দেশ্য: প্রকল্পের মূল উদ্দেশ্য হলো উপকূলীয় এলাকায় অবস্থিত চরফ্যাশন-চরমানিকা-বাবুরহাট লঞ্চঘাট সড়কটি নির্মাণের মাধ্যমে উন্নত সড়ক যোগাযোগ ব্যবস্থা স্থাপন এবং প্রকল্প এলাকার জনগণের আর্থ-সামাজিক অবস্থার উন্নয়ন।

৮. **প্রকল্পের মূল কাজ:**

- ভূমি অধিগ্রহণ-১৯.৬৮ হেক্টর
- মাটির কাজ-৬.০০ লক্ষ ঘঃমিঃ

- নতুন ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট নির্মাণ-৮.৩৫ কিঃমিঃ
- সার্ফেসিং (ডিবিএস ওয়ারিং কোর্স)-২৩.১৮৮ কিঃমিঃ
- আরসিসি বক্স কালভার্ট নির্মাণ (১২টি)-১৩৩.০০ মিটার

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

Items of Work (as per PP)	Unit	Target (as per PP)		Actual Progress	
		Physical (Quantity)	Financial	Physical (Quantity)	Financial
1	2	3	4	5	6
A. Revenue Component	-				
Supply and Services					
Publication & Tendering	L.S		1.90		1.90
Laboratory Testing	L.S		5.00		1.18
Sub-Total (A) :			6.90		3.08
B. Capital Component	-				
Land Acquisition a) Acquisition	Hector	19.868	618.00	19.868	617.98
Civil works					
Earth work on Road Embankment	Lcum	6.00	1084.57	6.00	1047.93
Construction of New Pavement	Km	8.35	1173.55	8.35	1168.20
Reconstruction of Pavement (in place of HBB)	Km	1.50	109.97	1.50	109.97
Strengthening of Existing Pavement	Km	3.028	126.87	3.028	126.87
Surfacing (Carpeting & Seal Coat/Overlay)	Km	23.188	875.33	23.188	827.42
Widening of Road Pavement	Km	1.935	327.58	1.935	324.33
Rigid Pavement	M	700.00	218.13	700.00	162.38
Construction of Diversion Road	M	460.00	67.27	460.00	67.27
Construction of RCC Bridge	M	-	-		
Construction of RCC Box Culvert	M	133.00	836.26	133.00	823.17
Protective work (RCC Palisiding)	M	2000.00	145.47	2000.00	136.10
Construction of Side ditch/U-Drain	M	1500.00	97.50	1500.00	80.67
Sign, Signal & KM Post , Road Marking etc.	Km	38.00	59.85	38.00	46.14
Maintenance During Construction	LS	38.00	30.00	38.00	27.57
Relocation of Electric Post	Nos	25.00	8.92	25	8.92

Items of Work (as per PP)	Unit	Target (as per PP)		Actual Progress	
		Physical (Quantity)	Financial	Physical (Quantity)	Financial
Sub-Total (B):			5779.27		5574.92
Total (A+B) =			5786.17		5578.00

১০। প্রকল্প পরিচালক সংক্রান্ত তথ্যাদিঃ

ক্রমিক নং	প্রকল্প পরিচালকের নাম ও পদবী	দায়িত্বের ধরণ		কর্মকাল	
		পূর্ণকালীন	খন্ডকালীন	যোগদান	বদলী
১	২	৩	৪	৫	৬
7.	Sayed Morshaded Ali Additional Chief Engineer, RHD, Barisal Zone, Barisal	-	হ্যাঁ	২৫/০৩/২০১০	১৪/০২/২০১১
8.	Mohammad Abdus Sabur Additional Chief Engineer, RHD, Barisal Zone, Barisal	-	হ্যাঁ	১৪/০২/২০১১	১৫/০৩/২০১১
9.	Md. Sohrab Uddin Miah Additional Chief Engineer, RHD, Barisal Zone, Barisal	-	হ্যাঁ	১৫/০৩/২০১১	০৩/০৪/২০১১
10.	Deep Kumar Guha Additional Chief Engineer, RHD, Barisal Zone, Barisal	-	হ্যাঁ	০৩/০৪/২০১১	০৩/০২/২০১১
11.	Md.Golzar Hossain Additional Chief Engineer, RHD, Barisal Zone, Barisal	-	হ্যাঁ	০৩/০২/২০১১	১৬/০২/২০১২
12.	.....Kumar Paul Additional Chief Engineer, RHD, Barisal Zone, Barisal	-	হ্যাঁ	১৬/০২/২০১২	৩০/১২/২০১৩
13.	Mohammad Imdad Hossain Additional Chief Engineer, RHD, Barisal Zone, Barisal	-	হ্যাঁ	০৮/০১/২০১৪	২৪/১০/২০১৬
14.	Md. Ashraful Alam Additional Chief Engineer, RHD, Barisal Zone, Barisal	-	হ্যাঁ	২৪/১০/২০১৬	৩০/১২/২০১৬

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 মূল ডিপিপি অনুযায়ী পূর্ত কাজসমূহ ১১টি প্যাকেজের মাধ্যমে এবং ২য় সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী পূর্ত কাজসমূহ ১৩টি প্যাকেজে (৪২টি লট) সম্পন্ন করার সংস্থান ছিল। সে আলোকে দরপত্রসমূহ প্রক্রিয়াকরণ করা হয়েছে। ২০০.০০ লক্ষ টাকার উপরে পূর্ত কাজের দরপত্র সংক্রান্ত তথ্য নিম্নরূপ:

SL	Description of Procurement (Goods/Works/Consultancy) as per bid document	Tender/Bid/Proposal Cost (in Core Taka)		Tender /BiD/ Proposal		Date of Completion of works/services and supply of goods	
		As Per DPP	Contracted Value	Invitation Date	Contract signing date	As per contract	Actual
1.	Construction of New Flexible Pavement, Providing by Base type-1, Sub-base and Carpeting with Sealcoat work from Chainage 30+000 to 31+800 KM Contract No- 42/Bho.R.D/2012-13	332.32	332.16	Oct/12	Mar/13	16-09-13	28-10-14
2.	Construction of New Flexible Pavement, Providing by Base type-1, Sub-base and Carpeting with Sealcoat work from Chainage 31+800 to 33+620 KM Contract No- 43/Bho.R.D/2012-13	335.51	335.28	Oct/12	Mar/13	16-09-13	28-02-15
3.	Construction of New Flexible Pavement, Providing by Base type-1, Sub-base and Carpeting with Sealcoat work from Chainage 33+620 to 35+450 KM Contract No- 44/Bho.R.D/2012-13	336.85	336.76	Oct/12	Mar/13	16-09-13	27-06-14
4.	Construction of New Flexible Pavement, Providing by Base type-1, Sub-base and Carpeting with Sealcoat work from Chainage 35+450 to 37+290 KM Contract No- 47/Bho.R.D/2012-13	306.46	305.88	Nov/12	May/13	10-11-13	26-12-14
5.	Construction of Rigid Pavement at 1+255 to 1+955	218.13	162.37	Nov/15	Jan/16	22-06-16	27-05-16

SL	Description of Procurement (Goods/Works/Consultancy) as per bid document	Tender/Bid/Proposal Cost (in Core Taka)		Tender /BiD/ Proposal		Date of Completion of works/services and supply of goods	
		As Per DPP	Contracted Value	Invitation Date	Contract signing date	As per contract	Actual
	Km of (charfassion bazar area) Contract No- 02/Bho.R.D/2015-16						
6.	Surfacing (DBS Wearing Course) work Ch. 00+000 to 1+255 & 1+955 to 11+000 = 10.300km Contract No- 08/Bho.R.D/2015-16	447.63	394.43	Nov/15	Jan/16	25-06-16	23-06-16
7.	Earthwork widening the road embankment and protective work by RCC Palisiding from Ch. 30+000 to 38+000 Contract No- 07/Bho.R.D/2015-16	436.66	387.37	Nov/15	Jan/16	25-06-16	24-06-16

১২। **সংশোধিত বরাদ্দ ও অগ্রগতিঃ**

(লক্ষ টাকা)

অর্থবছর	মূল ডিপিপি'র সংস্থান	সর্বশেষ সংশোধিত ডিপিপি'র সংস্থান	এডিপি বরাদ্দ	অগ্রগতি
১		২	৩	৪
২০১০-১১	১২৬৭.৪৬	২০০.০০	২০০.০০	২০০.০০
২০১১-১২	১৯৮৭.৫৬	১০০০.০০	১০০০.০০	১০০০.০০
২০১২-১৩	১৬৩৫.৩৫	১০০০.০০	১০০০.০০	১০০০.০০
২০১৩-১৪	১৩৭.৮২	১০০০.০০	১০০০.০০	১০০০.০০
২০১৪-১৫		১২৯৩.০০	১২৯৩.০০	১২৯৩.০০
২০১৫-১৬		১২৯৩.১৭	৭৭৫.০০	৭৭৫.০০
২০১৬-১৭		০.০০	৩১০.০০	৩১০.০০
	৫০২৮.১৯	৫৭৮৬.১৭	৫৫৭৮.০০	৫৫৭৮.০০

উপর্যুক্ত ছক পর্যালোচনায় দেখা যায়, প্রকল্পটির মূল বাবায়ন মেয়াদকালে কোন অর্থ বছরেই প্রকল্পের অনুকূলে ডিপিপির সংস্থান অনুযায়ী এডিপিতে অর্থ বরাদ্দ প্রদান করা হয়নি। ফলে প্রকল্পটির বাবায়ন বাধাগ্রস্থ হয়েছে। অন্যদিকে, যথাযথ ফিজিবিলিটি স্ট্যাডি ব্যতিত প্রকল্প গ্রহণ করায় বিভিন্ন অংগের পরিমাণ হ্রাস/বৃদ্ধির প্রেক্ষিতে ২ বার প্রকল্পটি সংশোধন করতে হয়েছে এবং প্রকল্প ব্যয় ও মেয়াদ বৃদ্ধি পেয়েছে।

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

১৪। **সাধারণ পর্যবেক্ষণ:**

১৪.১ **সার্বিক আর্থিক ও বাব অগ্রগতিঃ** প্রকল্পের আওতায় জুন, ২০১৭ পর্যন্ত ক্রমপুঞ্জিত আর্থিক অগ্রগতি হয়েছে ৫৫৭৮.০০ লক্ষ টাকা যা মূল অনুমোদিত ব্যয় ৫০২৮.১৯ লক্ষ টাকার ১১০.৯৩%। উক্ত সময়ে অনুমোদিত সংশোধিত প্রকল্পের ১০০% বাব অগ্রগতি সাধিত হয়েছে।

১৫। **প্রকল্প পরিদর্শনঃ** গত ২৫/০৯/২০১৮ তারিখে আইএমইডি 'র উপ-পরিচালক জনাব মোহাম্মদ আশরাফুজ্জামান ভূঁইয়া কর্তৃক প্রকল্পটি সরেজমিন পরিদর্শন করা হয়। পরিদর্শনকালে ভোলা সড়ক বিভাগের নির্বাহী প্রকৌশলী ও উপ-বিভাগীয় প্রকৌশলীসহ অন্যান্য কর্মকর্তাগণ উপস্থিত ছিলেন। পরিদর্শন পর্যবেক্ষণ নিম্নরূপঃ

১৫.১ **ভূমি অধিগ্রহণ:** অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপিতে ১৯ .৮৬৮ হেক্টর ভূমি অধিগ্রহণের জন্য ৬১৮ .০০ লক্ষ টাকার সংস্থান ছিল। প্রেরিত পিসিআর অনুযায়ী ১৯.৮৬৮ হেক্টর ভূমি অধিগ্রহণ বাবদ ৬১৭.৯৮ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে। পরিদর্শনকালে জানা যায়, ৮.৩৫ কিঃমিঃ নতুন সড়ক নির্মাণের লক্ষ্যে ৮৫ ফুট Right of way (ROW) ধরে ১৯.৮৬৮ হেক্টর ভূমি অধিগ্রহণ করা হয়েছে এবং ভূমি অধিগ্রহণ বাবদ ৬১৭ .৯৮ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে। ৩টি মৌজার অধীন ৩টি এল .এ কেস আর আওতায় জেলা প্রশাসক ভোলা বরাবর ৩টি চেকে উক্ত অর্থ পরিশোধ করা হয়েছে। পরিদর্শনকালে ক্ষতিগ্রস্থ ভূমির মালিকগণ শতভাগ ক্ষতিপূরণ পেয়েছেন জানা যায়।

১৫.২ মাটির কাজ: অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী ৬ .০০ লঃঘঃমিঃ মাটির কাজ বাবদ ১০৮৪ .৫৭ লক্ষ টাকার সংস্থান ছিল। প্রেরিত পিসিআর অনুযায়ী ৬ .০০ লঃঘঃ মিটার মাটির কাজ বাবদ ১০৪৭ .৯৩ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে। পরিদর্শনকালে জানা যায় , ৮.৩ কি:মি: নতুন সড়ক বাঁধ ৭ .৯ মিটার ক্রেস্ট প্রশস্থতায় ও ১ :২ স্লোপে এবং ৩০.০০ কিঃমিঃ বিদ্যমান সড়ক উভয় পাশে ১ .২ মিটার প্রশস্থতায় নির্মাণপূর্বক ৬ .০০ লঃঘঃমিঃ মাটি বাবদ ১০৪৭.৯৩ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে। পরিদর্শনকালে বর্ণিত স্পেসিফিকেশন অনুযায়ী সড়ক বাঁধ নির্মাণ করা হয়েছে দেখা যায়। তবে নতুন নির্মিত সড়ক বাঁধের বেশ কিছু স্থানে সফট সোল্ডার ক্ষতিগ্রস্থ এবং বিদ্যমান সড়ক বাঁধের কয়েকটি স্থানে রেইন কাট সৃষ্টি হয়েছে দেখা যায়।

১৫.৩ **পেভমেন্ট নির্মাণ:** অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী ৮ .৩৫ কিলোমিটার নতুন ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট নির্মাণ বাবদ ১১৭৩.৫৫ লক্ষ টাকা, ১.৫০ কিঃমিঃ বিদ্যমান এইচবিবি পেভমেন্ট ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট দ্বারা পুনঃনির্মাণ বাবদ ১০৯.৯৭ লক্ষ টাকা , ৩.০২৮ কিঃমিঃ ক্ষতিগ্রস্থ পেভমেন্ট শক্তিশালীকরণ বাবদ -১২৬.৮৭ লক্ষ টাকা , ২৩.১৮৮ কিঃমিঃ পেভমেন্ট সার্ফেসিং /ওভারলে বাবদ ৮৭৫.৩৩ লক্ষ টাকা, ১.৯৩৫ কিঃমিঃ বিদ্যমান পেভমেন্ট ৫ .৫ মিটার প্রশস্থতায় উন্নীতকরণ বাবদ ৩২৭ .৫৮ লক্ষ টাকা এবং ৭০০ মিটার রিজিড পেভমেন্ট নির্মাণ বাবদ ২১৮ .১৩ লক্ষ টাকার সংস্থান ছিল । প্রেরিত পিসিআর অনুযায়ী ৮ .৩৫ কিলোমিটার নতুন ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট নির্মাণ বাবদ ১১৬৮.২০ লক্ষ টাকা , ১.৫০ কিঃমিঃ বিদ্যমান এইচবিবি পেভমেন্ট ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট দ্বারা পুনঃনির্মাণ বাবদ ১০৯.৯৭ লক্ষ টাকা , ৩.০২৮ কিঃমিঃ ক্ষতিগ্রস্থ পেভমেন্ট শক্তিশালীকরণ বাবদ -১২৬.৮৭ লক্ষ টাকা , ২৩.১৮৮ কিঃমিঃ পেভমেন্ট সার্ফেসিং /ওভারলে বাবদ ৮২৭.৪২ লক্ষ টাকা, ১.৯৩৫ কিঃমিঃ বিদ্যমান পেভমেন্ট ৫ .৫ মিটার প্রশস্থতায় উন্নীতকরণ বাবদ ৩২৪.৩৩ লক্ষ টাকা এবং ৭০০ মিটার রিজিড পেভমেন্ট নির্মাণ বাবদ ১৬২.৩৮ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে। পরিদর্শনকালে বর্ণিত কাজসমূহ সম্পাদন করা হয়েছে দেখা যায়। তবে বিদ্যমান সড়কের কোন কোন স্থানে পটহোল, কিনারা ভাঙ্গা ও সার্ফেসে ক্র্যাক দেখা গেছে। এছাড়া নতুন নির্মিত পেভমেন্টে রেইন কাট ও সীল কোট ক্ষয় হতে দেখা গেছে। রিজিড পেভমেন্টের অনেক স্থানে সার্ফেসে স্কেলিং হতে দেখা গেছে। পরিদর্শনকালে শশী

ভূষণ বাজারে ড্রেন অকার্যকর বিধায় ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট ক্ষতিগ্রস্থ হতে দেখা গেছে। এ অংশে আনুমানিক ৩০০ মিটার সড়ক রিজিড পেভমেন্ট দ্বারা নির্মাণ করা সমীচীন ছিল।






চিত্র-১ হতে ৪ (ক্লকওয়াইজ): পেভমেন্টের সীল কোট ক্ষয়, সার্ফেসিং, পুরুত্ব পরীক্ষা ও সার্ফেসে পটহোল

১৫.৪ **আরসিসি বক্স কালভার্ট নির্মাণ:** অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী ৮৩৬ .২৬ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ১৩৩ .০০ মিটার আরসিসি বক্স কালভার্ট নির্মাণের সংস্থান ছিল। প্রেরিত পিসিআর অনুযায়ী ৮২৩ .১৭ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ১৩৩ .০০ মিটার (১২টি) কালভার্ট নির্মাণ করা হয়েছে। পরিদর্শনকালে সড়কের বিভিন্ন কিঃমিঃ এ ১টি ৬ -ভেন্টের (৬×৬×১০.২৫মি:×৬মি:), ২টি ৩ -ভেন্টের (২×৬×১০.২৫মি:×৬মি:) এবং অবশিষ্ট ৯টি কালভার্ট ১ ভেন্টের (১×৬×১০.২৫মি:×৬মি: অথবা ১ ×৩×১০.২৫মি:×৬মি:) নির্মাণ করা হয়েছে দেখা যায়। পরিদর্শনকালে কালভার্টগুলো সচল ও কার্যকর এবং উল্লেখযোগ্য কোন ত্রুটি পরিলক্ষিত হয়নি। তবে কোন কোন কালভার্টের এ্যাপ্রোচে রেইন কাট দেখা গেছে। এছাড়া কালভার্টগুলোতে পেইন্টিং করা হয়নি দেখা যায়। পরিদর্শনকালে শশী ভূষণ বাজার সংলগ্ন বেইলী ব্রীজটি প্রতিস্থাপনপূর্বক একটি ব্রীজ/কালভার্ট নির্মাণ প্রয়োজন অনুভূত হয়েছে।




চিত্র ৫ ও ৬ : নির্মিত কালভার্ট ও কালভার্টের এ্যাপ্রোচ

১৫.৫ **রক্ষাপ্রদ কাজ:** অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী ২০০০ .০০ মিটার আরসিসি প্যালাসাইডিং নির্মাণ বাবদ ১৪৫.৪৭ লক্ষ টাকা ও ১৫০০ মিটার ইউ /সাইড ড্রেন নির্মাণ বাবদ ৯৭ .৫০ লক্ষ টাকার সংস্থান ছিল। প্রেরিত পিসিআর অনুযায়ী ২০০০.০০ মিটার আরসিসি প্যালাসাইডিং নির্মাণ বাবদ ১৩৬ .১০ লক্ষ টাকা ও ১৫০০ মিটার ইউ /সাইড ড্রেন

নির্মাণ বাবদ ৮০.৬৭ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে। পরিদর্শনকালে বর্ণিত কাজসমূহ সম্পাদন করা হয়েছে দেখা যায়। তবে কয়েকটি স্থানে প্যালাসাইডিং হেলে পড়তে দেখা গেছে এবং সড়ক সংলগ্ন কয়েকটি পুকুর /খালে অতিরিক্ত রক্ষাপ্রদ কাজের প্রয়োজনীয়তা অনুভূত হয়েছে। তবে পরিদর্শনকালে নির্মিত সাইড ড্রেনগুলোর গুণগতমান সন্তোষজনক প্রতীয়মান হয়েছে।




চিত্র-৭ ও ৮ : স্থাপিত প্যালাসাইডিং ও অতিরিক্ত রক্ষাপ্রদ কাজের প্রয়োজনীয়তা

১৫.৬ **সাইন, সিগন্যাল ও কিঃমিঃ পোষ্ট স্থাপন:** অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী ৩৮ কি :মি: সড়কে প্রয়োজনীয় সংখ্যক সাইন, সিগন্যাল, কিঃমিঃ পোষ্ট ও রোড মার্কিং বাবদ ৫৯ .৮৫ লক্ষ টাকার সংস্থান ছিল। প্রেরিত পিসিআর অনুযায়ী ৩৮ কি :মি: সড়কে সাইন, সিগন্যাল, কিঃমিঃ পোষ্ট ও রোড মার্কিং বাবদ ৪৬ .১৪ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে। পরিদর্শনকালে সড়কের ইন্টারসেকশন, ব্রীজ/কালভার্টের এ্যাপ্রোচ, সড়ক বাঁক, স্কুল, কলেজ, মসজিদ, মাদ্রাসা ও বাজার অংশে সাইন , সিগন্যাল প্রভৃতি স্থাপন করা হয়েছে দেখা যায়। এছাড়া সড়কের প্রতি কিঃমিঃ এ একটি করে কিঃমিঃ পোষ্ট স্থাপন এবং সড়কের মাঝে রোড মার্কিং করা হয়েছে দেখা যায়। পরিদর্শনকালে বর্ণিত কাজসমূহের গুণগতমান সন্তোষজনক প্রতীয়মান হয়েছে। তবে কয়েকটি স্থানে ডিফেক্ট লায়াবিলিটি পিরিয়ডের আওতায় ঠিকাদার কর্তৃক সীলকোটের কাজ করায় রোড মার্কিং মুছে গেছে দেখা যায়।





চিত্র-৯ ও ১০ : কিঃমিঃ পোষ্ট ও সাইন পোষ্ট

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

পরিকল্পিত	উদ্দেশ্য অর্জন
প্রকল্পের মূল উদ্দেশ্য হলো উপকূলীয় এলাকায় অবস্থিত চরফ্যাশন-চরমানিকা-বাবুরহাট লঞ্চঘাট সড়কটি নির্মাণের মাধ্যমে উন্নত সড়ক যোগাযোগ ব্যবস্থা স্থাপন এবং প্রকল্প এলাকার জনগণের আর্থ-সমাজিক অবস্থার উন্নয়ন।	প্রকল্পের আওতায় নতুন ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট-৮.৩৫ কিঃমিঃ, রিজিড পেভমেন্ট -৭০০ মিটার , সার্ফেসিং-২৩.১৮৮ কিঃমিঃ, আরসিসি বক্স কালভার্ট-১৩৩.০০ মিটার, আরসিসি প্যালাসাইডিং-২০০০.০০ মিটার , ইউ/সাইড ড্রেন -১৫০০ মিটার ও অন্যান্য আনুষঙ্গিক কাজ করায় উন্নত সড়ক যোগাযোগ স্থাপিত হয়েছে। ফলে প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জিত হয়েছে।

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

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

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

২০। **<u>পর্যবেক্ষণ:</u>**

২০.১ প্রকল্পটি ৩ বছরে বাবায়নের জন্য অনুমোদন করা হলেও এটি বাবায়নে প্রকৃত সময় ব্যয় হয়েছে ৬ বছর। ব্যয় বৃদ্ধি ব্যতিত প্রকল্পটির মেয়াদ ২ (দুই) দফায় ১ বছর ৬ মাস বৃদ্ধি, ২ বার প্রকল্প সংশোধন করা হয়েছে। প্রকল্পটির Time over Run ১০০% ও Cost over Run ১০.৯৩%;

২০.২ প্রকল্পটি বাবায়নে ৬ বছরে ৮ (আট) বার প্রকল্প পরিচালক পরিবর্তন করা হয়েছে;

২০.৩ প্রকল্পটির মূল বাবায়ন মেয়াদকালে কোন অর্থ বছরেই প্রকল্পের অনুকূলে ডিপিপির সংস্থান অনুযায়ী এডিপিতে অর্থ বরাদ্দ প্রদান করা হয়নি। **ফলে** প্রকল্পটির বাবায়ন বাধাগ্রস্থ হয়েছে;

২০.৪ যথাযথ ফিজিবিলিটি স্টাডি ব্যতিত প্রকল্প গ্রহণ করায় বিভিন্ন অংগের পরিমাণ হ্রাস/বৃদ্ধির প্রেক্ষিতে ২ বার প্রকল্পটি সংশোধন এবং ২ বার বিশেষ সংশোধন করতে হয়েছে এবং প্রকল্প ব্যয় ও মেয়াদ উভয়ই বৃদ্ধি পেয়েছে;

২০.৫ নতুন নির্মিত সড়ক বাঁধের বেশ কিছু স্থানে সফট সোল্ডার ক্ষতিগ্রস্থ এবং বিদ্যমান সড়ক বাঁধের কয়েকটি স্থানে রেইন কাট সৃষ্টি হয়েছে যা সংশোধন করা প্রয়োজন;

২০.৬ বিদ্যমান সড়কের কোন কোন স্থানে পটহোল , কিনারা ভাঙ্গা ও সার্ফেসে ক্র্যাক দেখা গেছে এবং নতুন নির্মিত পেভমেন্টের অনেক স্থানে রেইন কাট ও সীল কোট ক্ষয় হতে দেখা গেছে যা সংশোধন করা প্রয়োজন;

২০.৭ রিজিড পেভমেন্টের অনেক স্থানে সার্ফেসে স্কেলিং হতে দেখা গেছে যা সংশোধন করা প্রয়োজন;

২০.৮ শশী ভূষণ বাজারে ড্রেন অকার্যকর বিধায় ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট ক্ষতিগ্রস্থ হতে দেখা গেছে। এ অংশে আনুমানিক ৩০০ মিটার সড়ক রিজিড পেভমেন্ট দ্বারা নির্মাণ করা সমীচীন;

২০.৯ নির্মিত কালভার্টগুলো সচল ও কার্যকর এবং উল্লেখযোগ্য কোন ত্রুটি পরিলক্ষিত হয়নি। তবে কোন কোন কালভার্টের এ্যাপ্রোচে রেইন কাট এবং কালভার্টগুলোতে পেইন্টিং করা হয়নি;

২০.১০ শশী ভূষণ বাজার সংলগ্ন বেইলী ব্রীজটি প্রতিস্থাপনপূর্বক একটি নতুন ব্রীজ/কালভার্ট নির্মাণ প্রয়োজন;

২০.১১ কয়েকটি স্থানে প্যালাসাইডিং হেলে পড়তে দেখা গেছে এবং সড়ক সংলগ্ন কয়েকটি পুকুর /খালে অতিরিক্ত রক্ষাপ্রদ কাজের প্রয়োজনীয়তা অনুভূত হয়েছে;

২০.১২ ডিফেক্ট লায়াবিলিটি পিরিয়ডের আওতায় ঠিকাদার কর্তৃক কয়েকটি স্থানে সীলকোটের কাজ করায় রোড মার্কিং মুছে গেছে; এবং

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

২১। **<u>মতামত/সুপারিশঃ</u>**

২১.১ প্রকল্পটি ৩ বছরে বাবায়নের জন্য অনুমোদন করা হলেও এটি বাবায়নে প্রকৃত সময় ব্যয় হয়েছে ৬ বছর। ব্যয় বৃদ্ধি ব্যতিত প্রকল্পটির মেয়াদ ২ (দুই) দফায় ১ বছর ৬ মাস বৃদ্ধি, ২ বার প্রকল্প সংশোধন করা হয়েছে। প্রকল্পটির Time

over Run ১০০% ও Cost over Run ১০.৯৩%। ভবিষ্যতে অনুমোদিত ব্যয় ও বাবায়ন মেয়াদে প্রকল্প সমাপ্তির লক্ষ্যে মন্ত্রণালয়/সংস্থাকে সচেষ্ট হতে হবে (অনু: ৫);

২১.২ প্রকল্প বাবায়নের ক্ষেত্রে ঘন ঘন প্রকল্প পরিচালক পরিবর্তনের বিষয়টি পরিহার করতে হবে (অনু: ১০);

২১.৩ প্রকল্পটির মূল বাবায়ন মেয়াদকালে কোন অর্থ বছরেই প্রকল্পের অনুকূলে ডিপিপির সংস্থান অনুযায়ী এডিপিতে অর্থ বরাদ্দ প্রদান করা হয়নি। ভবিষ্যতে ডিপিপি'র সংস্থান অনুযায়ী এডিপিতে পর্যাপ্ত অর্থ বরাদ্দ প্রদান করতে হবে (অনু: ১২);

২১.৪ যথাযথ ফিজিবিলিটি স্টাডি ও স্টেকহোল্ডার এনালাইসিসের ভিত্তিতে প্রকল্পের বিভিন্ন অংগের পরিমাণ নির্ধারণ করতে হবে যেন অনুমোদিত ব্যয় ও বাবায়ন মেয়াদে প্রকল্প সমাপ্ত করা সম্ভব হয় (অনু: ১২);

২১.৫ নির্মিত সড়ক বাঁধের যে সকল স্থানে সফট সোল্ডার ক্ষতিগ্রস্থ এবং রেইন কাট সৃষ্টি হয়েছে তা চিহ্নিতপূর্বক সংশোধন করতে হবে (অনু: ১৫.২);

২১.৬ সড়কের যে সকল স্থানে পটহোল , কিনারা ভাঙ্গা ও সার্ফেসে ক্র্যাক , রেইন কাট ও সীল কোট ক্ষয় হয়েছে তা চিহ্নিতপূর্বক সংশোধন করতে হবে (অনু: ১৫.৩);

২১.৭ রিজিড পেভমেন্টের যে সকল স্থানে সার্ফেসে স্কেলিং হয়েছে তা চিহ্নিতপূর্বক সংশোধন করতে হবে (অনু: ১৫.৩);

২১.৮ শশী ভূষণ বাজার অংশে রিজিড পেভমেন্ট নির্মাণের বিষয়টি মন্ত্রণালয় বিবেচনা করতে পারে (অনু: ১৫.৩);

২১.৯ যে সকল কালভার্টের এ্যাপ্রোচে রেইন কাট ও পেইন্টিং করা হয়নি তা চিহ্নিতপূর্বক সংশোধন করতে হবে;

২১.১০ শশী ভূষণ বাজার সংলগ্ন বেইলী ব্রীজটি প্রতিস্থাপনপূর্বক একটি নতুন ব্রীজ /কালভার্ট নির্মাণের বিষয়টি মন্ত্রণালয় বিবেচনা করতে পারে (অনু: ১৫.৪);

২১.১১ যে সকল স্থানে প্যালাসাইডিং হেলে পড়েছে তা চিহ্নিতপূর্বক সংশোধন করতে হবে;

২১.১২ সড়ক সংলগ্ন যে সকল পুকুর/খালে অতিরিক্ত রক্ষাপ্রদ কাজের প্রয়োজনীয়তা রয়েছে তা চিহ্নিতপূর্বক রক্ষাপ্রদ কাজের সংস্থান করতে হবে (অনু: ১৫.৫;

২১.১৩ যে সকল স্থানে রোড মার্কিং মুছে গেছে তা চিহ্নিতপূর্বক রোড মার্কিং নিশ্চিত করতে হবে (অনু: ১৫.৬);

২১.১৪ দ্রুত প্রকল্পটির External Audit সম্পন্ন করতে হবে এবং কোন আপত্তি উত্থাপিত হলে তা নিষ্পত্তি করতে হবে (অনু: ১৯); এবং

২১.১৫ অনুচ্ছেদ ২১.১ হতে ২১.১৪ এর বিষয়ে গৃহীত ব্যবস্থা মন্ত্রণালয় আগামী ১ মাসের মধ্যে আইএমইডিকে অবহিত করবে।

মদনপুর-দিরাই-শাল্লা সড়কের দিরাই-শাল্লা সড়কাংশ নির্মাণ শীর্ষক প্রকল্পের সমাপ্তি মূল্যায়ন প্রতিবেদন

(সমাপ্তঃ জুন, ২০১৭)

১। প্রকল্পের নাম : **মদনপুর-দিরাই-শাল্লা সড়কের দিরাই-শাল্লা সড়কাংশ নির্মাণ**

২। বাবায়নকারী সংস্থা : সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর।

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

৪। প্রকল্প এলাকা : সুনামগঞ্জ

৫। প্রকল্পের বাবায়ন সময় ও ব্যয় :

(লক্ষ টাকায়)

প্রাক্কলিত ব্যয় (প্রঃসাঃ)		প্রকৃত ব্যয় (প্রঃ সাঃ)	পরিকল্পিত বাবায়নকাল		প্রকৃত বাবায়নকাল	অতিরিক্ত ব্যয় (মূল প্রাক্কলিত ব্যয়ের %)	অতিরিক্ত সময় (মূল বাবায়নকালের %)
মূল	১ম সংশোধিত		মূল	১ম সংশোধিত			
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮
১১৯৯০.৬৩ (-)	১০২২৫.৭৯	৯১৮৮.০০ (-)	০১-০৭-২০১০ থেকে ৩১-১২-২০১৩	০১-০৭-২০১০ থেকে ৩০-০৬-২০১৭	০১-০৭-২০১০ থেকে ৩০-০৬-২০১৭	-	১০০%

*নোট : ব্যয় বৃদ্ধি ব্যতিরেকে ৩ বার প্রকল্পটির মেয়াদ বৃদ্ধি করা হয়েছে।

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>** মদনপুর-দিরাই-শাল্লা সড়কটি একটি জেলা সড়ক। দিরাই থেকে শাল্লা পর্যন্ত সড়কটির মোট দৈর্ঘ্য ১৯.৮১ কিঃমিঃ। শাল্লা উপজেলা হাওড় এলাকায় অবস্থিত এবং অত্যন্ত Remote উপজেলা বিধায় উপজেলাটি সুনামগঞ্জ জেলা থেকে বিচ্ছিন্ন। দিরাই থেকে শাল্লা উপজেলায় যাতায়াতের জন্য সড়কটি বিশেষভাবে গুরুত্বপূর্ণ। দিরাই এবং শাল্লা উপজেলাকে আঞ্চলিক ও জাতীয় মহাসড়কের সাথে সংযুক্তির লক্ষ্যে বিবেচ্য সড়কটি নির্মাণের প্রস্তাব করা হয়। সড়কটি নির্মিত হলে এ এলাকায় উৎপাদিত ধান ও মাছ দেশের অন্যান্য এলাকায় পরিবহণে সুবিধা হবে। এ ছাড়া, ঢাকার সাথে যাতায়াতের জন্য সড়কপথে দূরত্বও হ্রাস পাবে। এ প্রেক্ষিতে ১৩৫.২৯ কোটি টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে জানুয়ারী, ২০০৯ থেকে জুন, ২০১৩ পর্যন্ত মেয়াদে বাবায়নের জন্য প্রকল্পের ডিপিপি পরিকল্পনা কমিশনে প্রেরণ করা হয়। প্রকল্পের উপর গত ২০/০১/২০১০ তারিখে পিইসি সভা অনুষ্ঠিত হয়। পিইসি সভার সিদ্ধান্ত মোতাবেক প্রকল্পের ডিপিপি ১১৯.৯০৬৩ কোটি টাকা ব্যয়ে পুনর্গঠনপূর্বক পরিকল্পনা কমিশনে প্রেরণ করা হলে প্রকল্পটি একনেক কর্তৃক অনুমোদিত হয়। পরবর্তীতে প্রকল্পটির বিভিন্ন অংগের পরিমাণ ও ব্যয় হ্রাস-বৃদ্ধির প্রেক্ষিতে ১০২.২৫৭৯ কোটি টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে জানুয়ারী, ২০০৯ থেকে জুন, ২০১৭ পর্যন্ত মেয়াদে প্রকল্পটির ১ম সংশোধন অনুমোদন করা হয়।

৭.২ উদ্দেশ্য: সুনামগঞ্জ জেলা এবং শাল্লা উপজেলার মধ্যে সরাসরি সড়ক যোগাযোগ স্থাপনের লক্ষ্যে দিরাই-শাল্লা সড়ক উন্নয়ন এবং প্রকল্প এলাকার আর্থ-সামাজিক অবস্থার উন্নয়ন।

৮. **প্রকল্পের মূল কাজ:**

- ভূমি অধিগ্রহণ-৪৪.৭৯৪ হেক্টর
- মাটির কাজ-১৩.০২ লঃঘঃমিঃ

- নতুন পেভমেন্ট নির্মাণ -১৮.১৯ কিঃমিঃ
- ব্রীজ নির্মাণ (৭টি)-৪৬২.০০ মিটার
- বক্স কালভার্ট নির্মাণ (২৩টি)-২৫৬.২০ মিটার
- রক্ষাপ্রদ কাজ (সিসি ব্লক ও জিও টেক্সটাইল)-২.০১ লঃবঃমিঃ

৯। **প্রকল্পের অঙ্গভিত্তিক বাবায়ন (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
Construction Work					
EIA Study	L.S	L.S	40.00	L.S	29.50
Survey & Design	L.S	L.S	17.51	L.S	14.20
Land Acquisition	H	44.794	179.17	L.S	50.00
Earth Work	Lcm3	13.02	2205.61	11.08	1663.00
Construction of New Pavement	Km	18.19	1775.84	17.00	1441.58
Construction of RCC Bridge (7 Nos)	M	462.00	3216.77	292.78	2037.75
Construction of RCC Culvert (23 nos)	M	256.20	1281.00	236.23	1181.17
Protective Work	L.Sqm	2.010	2588.88	1.85	2388.88
Construction of Toe-wall	M	17764	652.75	10393.00	381.92
Sign, signal, Km Post etc.	L.S	L.S	19.00	0.00	0.00
Construction of Work Shed	L.S	L.S	5.00	0.00	0.00
Plantation	Km	18.19	9.10	0.00	0.00
Physical Contingency		L.S	0.00	0.00	0.00
Price Contingency (%)		L.S	0.00	0.00	0.00
Total =			11990.63		9188.00

১০। **প্রকল্প পরিচালক সংক্রান্ত তথ্যাদিঃ**

ক্রমিক নং	প্রকল্প পরিচালকের নাম ও পদবী	দায়িত্বের ধরণ		কর্মকাল	
		পূর্ণকালীন	খন্ডকালীন	যোগদান	বদলী
১	২	৩	৪	৫	৬
15.	Ali Ahmed Chowdhury Additional Chief Engineer Sylhet Zone, Sylhet	-	হ্যাঁ	২৫/০৩/২০১০	২৯/০২/২০১২
16.	A.Q.M Ekram Ullah Additional Chief Engineer Sylhet Zone, Sylhet	-	হ্যাঁ	০৮/০৩/২০১২	১২/০১/২০১৪
17.	Iftekhar Kabir Additional Chief Engineer Sylhet Zone, Sylhet	-	হ্যাঁ	১২/০১/২০১৪	২১/০৭/২০১৬

ক্রমিক নং	প্রকল্প পরিচালকের নাম ও পদবী	দায়িত্বের ধরণ		কর্মকাল	
		পূর্ণকালীন	খন্ডকালীন	যোগদান	বদলী
১	২	৩	৪	৫	৬
18.	Md. Shah Nowas Additional Chief Engineer Sylhet Zone, Sylhet	-	হ্যাঁ	২১/০৭/২০১৬	৩০/০৬/২০১৭

১১। **ক্রয় সংক্রান্ত তথ্যাদিঃ**

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

১১.২ পণ্য, কার্য ও সেবা ক্রয়ঃ (পণ্য ও কার্য ২০০.০০ লক্ষ টাকার উপরে এবং সেবা ১০০.০০ লক্ষ টাকার উপরে) অনুমোদিত মূল ডিপিপি অনুযায়ী মূল পূর্ত কাজ ৭টি প্যাকেজের মাধ্যমে ১১৩৬৪.৬৫ লক্ষ টাকায় ক্রয় কার্য সম্পাদন করার সংস্থান ছিল। অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী ৩০টি প্যাকেজে পূর্ত কাজসমূহ সম্পাদনের সংস্থান রাখা হয়। প্রেরিত পিসিআর এর তথ্যানুযায়ী ২০০.০০ লক্ষ টাকার উপরে ২১টি প্যাকেজের আওতায় পূর্ত কাজ সম্পাদন করা হয়েছে যার ক্রয় মূল্য ১১৩৫৭.০০ লক্ষ টাকা। প্যাকেজ ভাঙ্গার বিষয়ে HOPE এর অনুমোদন গ্রহণ করা হয়েছে। দরপত্র সংক্রান্ত প্রধান প্রধান তথ্য নিম্নরূপ:

(কোটি টাকায়)

প্যাকেজ নং	প্যাকেজ/কাজের নাম	-প্রাক্কলিত ব্যয় -চুক্তি মূল্য	-দরপত্র আহবানের তারিখ -চুক্তির তারিখ -কাজ শুরুর তারিখ -কাজ সমাপ্তির তারিখ	মন্তব্য
WD-1a	Construction of Road embankment with protective work at 31st km to 33rd Km (Ch:-33+000 to 35+000) 0f Madanpur-Dirai-Sullah Road under Sunamgonj Road division, of Sylhet Road Circle, Sylhet during the year 2008-09. (Change Location 30+000 to 33+400) L = 3.40 km (11 / (Eleven) / SE / SRC / 2009-10)	- ৮.২২	১/১২/২০১০ ২৭/০৩/২০১১ ৩০/০৬/২০১৫ ৩০/০৬/২০১৫	কাজ সমাপ্ত
WD-1b	Construction of Road embankment with protective work at 34th km to 35th Km (Ch: 30+000 to 33+000) of Madanpur-Dirai-Sullah Road under Sunamgonj Road division, during the year 2008-09. (Change Location 33+400 to 34+700) L = 1.30 km (07(Seven)/EE/SRD/2009-2010)	- ১৩.৮১	০১/১২/২০১০ ০৪/০৫/২০১১ ২০/০৬/২০১৭ ১৮/০৬/২০১৭	কাজ সমাপ্ত
WD-1c	Construction of Road embankment with protective work at 36th km to 37th Km (Ch: 35+000 to 37+000) of Madanpur-Dirai-Sullah Road under Sunamgonj Road division, during the year 2008-	- ৮.০৯	১৬/০৫/২০১১ ২৫/০৮/২০১১ ৩০/০৬/২০১৫ ২০/০৬/২০১৫	কাজ সমাপ্ত

প্যাকেজ নং	প্যাকেজ/কাজের নাম	-প্রাক্কলিত ব্যয় -চুক্তি মূল্য	-দরপত্র আহবানের তারিখ -চুক্তির তারিখ -কাজ শুরুর তারিখ -কাজ সমাপ্তির তারিখ	মন্তব্য
	09. (Change Location 34+700 to 36+000) L = 1.30 km (09(Nine/EE/SRD/2009-10)			
WD-1d	Construction of Road embankment with protective work at 38th km to 39th Km (Ch: 37+000 to 39+000) 0f Madanpur-Dirai-Sullah Road under Sunamgonj Road division, during the year 2008-09. (Change Location 36+000 to 37+210) L = 1.21 km (08(Eight/EE/SRD/2009-10)	- ৫.৫২	১৭/০৬/২০১৪ ৩০/০৯/২০১৪ ৩১/০৩/২০১৭ ২৮/০৩/২০১৭	**কাজ সমাপ্ত**
WD-1e	Construction of Road embankment with protective work at 40th km to 41th Km (Ch: 39+000 to 41+000) of Madanpur-Dirai-Sullah Road under Sunamgonj Road division, during the year 2008-09. (Change Location 37+210 to 38+250) L = 1.04 km (10(ten)/EE/SRD/2009-2010)	- ৭.৯৭	১৮/০৬/২০১৪ ৩০/০৯/২০১৪ ৩১/১২/২০১৫ ২৮/১২/২০১৫	**কাজ সমাপ্ত**
WD-1f	Construction of Earth work in road embankment and protective work at 39th (P) & 40th (P) (Ch-38+250m to 39+450m) of Madanpur-Dirai-Sullah Road under Sunamganj Road Division, during the year 2010-11 (L = 1.20 km) (04(Four)/EE/SRD/2011-2012)	- ২.২১	২২/০৬/২০১৭ ০৫/০৪/২০১৭ ২৯/০৬/২০১৭ ২৮/০৬/২০১৭	**কাজ সমাপ্ত**
WD-1g	Construction of Earth work in road embankment and protective work at 40th (P) & 41st (P) (Ch-39+450m to 40+700m) of Madanpur-Dirai-Sullah Road under Sunamganj Road Division, during the year 2010-11 (L = 1.25 km) (05(Five/EE/SRD/2011-2012)	**৪.২২**	**০৪/০৭/২০১১ ২০/১১/২০১১ ১৯/১১/২০১২ ১৯/১১/২০১২**	
WD-1h	Construction of Earth work in road embankment and protective work at 41st (P), 42nd & 43rd (P) (Ch- 40+700m to 42+200m) of Madanpur-Dirai-Sullah Road (Z-2807) under Sunamganj Road Division, during the year 2010-11 (L = 1.50 km) (11(Eleven/EE/SRD/2011-2012)	**৪.৩৫**	**১২/০৭/২০১১ ১৪/১২/২০১১ ০৩/১২/২০১২ ০৫/১১/২০১২**	
WD-1i	Construction of Earth work in road embankment and protective work at 43th (P) & 44th (P) (Ch-42+200m to 43+600m) of Madanpur-Dirai-Sullah	**৪.২৭**	**১২/০৭/২০১১ ০৪/১২/২০১১ ০৩/১২/২০১২**	

প্যাকেজ নং	প্যাকেজ/কাজের নাম	-প্রাক্কলিত ব্যয় -চুক্তি মূল্য	-দরপত্র আহবানের তারিখ -চুক্তির তারিখ -কাজ শুরুর তারিখ -কাজ সমাপ্তির তারিখ	মন্তব্য
	Road (Z-2807) under Sunamganj Road Division, during the year 2010-11 (L = 1.40 km) (12(Twelve)/EE/SRD/2011-12)		২২/১১/২০১২	
WD-1j	Construction of Earth work in road embankment and protective work at 44th (P) & 45th (P) (Ch-43+600m to 44+800m) of Madanpur-Dirai-Sullah Road (Z-2807) under Sunamganj Road Division, during the year 2010-11 (L = 1.20 km), 13(Thirteen)/EE/SRD/2011-2012)	৪.৩৩	১২/০৭/২০১১ ৩০/১১/২০১ ০৩/১২/২০১২ ০৩/১২/২০১২	
WD-1k	Construction of Earth work in Road embankment & protective work at 30th (P) km (Gap No- 30/1) of Madanpur-Dirai-Sulla Road under Sunamganj Road Division, during the year 2011-2012.25/EE/SRD/2011-2012 (SRD-NT) (JV)	২.১৬	০৯/ ০১/২০১২ ০৬/০৩/২০১২ ০২/০৯/২০১৩ ০১/০৯/২০১৩	
WD-2a	Construction of flexible pavement with protective work and road embankment at 28th km to 29th km (p) (Ch. 27+0000 to 28+980) of Madanpur-Dirai-Sullah Road under Sunamgonj Road division, during the year 2010-11. (Changed Location 28+000 to 29+980) (L = 1.98 km) (09/EE/SRD/2010-11)	৩.৩৩	২৯/০৭/২০১০ ১২/১২/২০১০ ১২/১২/২০১১ ১১/১২/২০১১	
WD-2b	Construction of flexible pavement at 30th (P) km, 31st km, 32nd km & 33rd (P) km of of Madanpur-Dirai-Sullah Road (Z-2807) (Dirai-Sulla Portion) under Sunamgonj Road division, Sunamganj of Sylhet Road Circle,Sylhet during the year 2013-14 (L = 2.80 km). (e-GP/01/SE/SRC/2013-2014)	২.৩২	৩০/১০/২০১৩ ০৯/০৯/২০১৪ ২৮/০২/২০১৭ ২৮/০২/২০১৭	
WD-2f	WD2f Construction of Flexible Pavement at 33rd (p) Km to 37th (p) km (Ch. 32+600 to 36+900) Km of Madanpur-Dirai-Sullah Road (Z-2807) (Dirai-Sulla Portion) under Sunamgonj Road division, Sunamganj of Sylhet Road Circle,Sylhet	৫.২২	০৬/১০/২০১৫ ২৯/১২/২০১৬ ২৯/০৬/২০১৭ ২৯/০৬/২০১৭	

প্যাকেজ নং	প্যাকেজ/কাজের নাম	-প্রাক্কলিত ব্যয় -চুক্তি মূল্য	-দরপত্র আহবানের তারিখ -চুক্তির তারিখ -কাজ শুরুর তারিখ -কাজ সমাপ্তির তারিখ	মন্তব্য
	during the year 2015-16			
WD-2g	Construction of Flexible Pavement at 38th (p) Km to 42nd (p) km (Ch. 37+200 to 41+225) Km of Madanpur-Dirai-Sullah Road (Z-2807) (Dirai-Sulla Portion) under Sunamgonj Road division, Sunamganj of Sylhet Road Circle,Sylhet during the year 2015-16	৪.৮৩	০৬/১০/২০১৫ ০৪/০২/২০১৬ ২৯/০৬/২০১৭ ০৩/০২/২০১৭	
WD-2h	Construction of Flexible Pavement at 42nd (p), 43rd, 44th, 45th km & 46th (p) km (Ch. 41+225 to 45+150) Km of Madanpur-Dirai-Sullah Road under Sunamgonj Road division, Sunamganj of Sylhet Road Circle,Sylhet during the year 2015-16	৫.০৯	০৬/১০/২০১৫ ০৪/০২/২০১৬ ২৯/০৬/২০১৭ ০৪/০২/২০১৭	
WD-3a	Construction of 94.31m (30.50m + 30.50m + 30.50m) Long P.C Girder Bridge (Guingergaon Bridge) over Dirai River at 46th Km (Gap-46/1) of Madanpur-Dirai-Sullah Road under Sunamganj Road Division, Sunamganj of Sylhet Road Circle, Sylhet during the year 2010-2011 (13(Thirteen)/2010-11/SE/SRC)	৮.৫৮	০৮/০২/২০১১ ২৫/০৫/২০১১ ২৪/০৫/২০১৩ ২৪/০৫/২০১৩	
WD-3b	Construction of 02 nos. P.C Girder Bridge at 39th km (Gap No- 39/1), 94.31m (3 x 30.50m) & 42nd km (Gap No- 42/1), 63.075 m (2x30.50m) under Sunamganj Road division during the year 2014-15 (e-GP/01/ACE/SZ/2014-2015)	১১.২১	০৭/০৮/২০১৪ ৩০/১০/২০১৪ ২৯/০৪/২০১৬ ২৯/০৪/২০১৬	
WD-4c	Construction of 2nos 3 x 6.00m x 6.00m RCC Box Culvert at 29th km (Gap-29/1) & 32nd Km (gap-32/1) Madanpur-Dirai-Sullah Roadunder Snamganj Road Division, during the year 2010-11. (= 29/1, 33/1) (10(Ten/EE/SRD/2010-12)	২.০৭	০৮/০৩/২০১০ ১৫/১২/২০১০ ১৫/১২/২০১১ ১৪/১২/২০১১	
WD-4d	Construction of 3 Nos. RCC Box culvert with U Type wing wall 1 x 6.00m x 6.00m at 34th Km (Gap No- 34/2), at 36th Km (Gap No- 36/1 & 36/2) & 1 No RCC box culvert with U type wing	৩.১৩	১২/০৭/২০১১ ৩০/১১/২০১১ ২০/০১/২০১৩ ২০/০১/২০১৩	

প্যাকেজ নং	প্যাকেজ/কাজের নাম	-প্রাক্কলিত ব্যয় -চুক্তি মূল্য	-দরপত্র আহবানের তারিখ -চুক্তির তারিখ -কাজ শুরুর তারিখ -কাজ সমাপ্তির তারিখ	মন্তব্য
	wall 3 x 6.00m x 6.00m at 35th Km (Gap No-35/2) of Madanpur-Dirai-Sullah Road. (14(Forteen)/EE/SRD/2011-12)			
WD-4e	Construction of 4 Nos 1x 6.00m x 6.00m RCC Box Culvert at 38th km (Gap No 38/1), 41st km (Gap No 41/1 & 41/2), 43rd km (Gap No 43/1) and 1 No 3 x 6.00m x 6.00 m RCC Box Culvet at 42nd km (Gap No 42/1) of Madanpur-Dirai-Sulla Road (Z-2807) under Sunamgonj Road Division. (10(Ten)/2012-2013/SE/SRC)	**২.৬৩**	**১০/০৩/২০১৩ ০৯/০৭/২০১৩ ০৮/০৭/২০১৪ ০৮/০৭/২০১৪**	

১২। **সংশোধিত বরাদ্দ ও অগ্রগতিঃ** **লক্ষ টাকা**

অর্থবছর	মূল ডিপিপি'র সংস্থান	সর্বশেষ সংশোধিত ডিপিপি'র সংস্থান	এডিপি বরাদ্দ	অগ্রগতি
১		২	৩	৪
২০১০-১১	১৩৯২.০৯	১০০০.০০	১০০০.০০	১০০০.০০
২০১১-১২	৩৫৫৭.৭০	৮০০.০০	৮০০.০০	৮০০.০০
২০১২-১৩	৩৯১৪.০১	১২৩৮.০০	১২৩৮.০০	১২৩৮.০০
২০১৩-১৪	৩১২৬.৮৩	১৫০০.০০	১৫০০.০০	১৫০০.০০
২০১৪-১৫		২০০০.০০	২০০০.০০	২০০০.০০
২০১৫-১৬		২০০০.০০	২০০০.০০	২০০০.০০
২০১৬-১৭		৩৪৫২.৬৩	৬৫০.০০	৬৫০.০০
	১১৯৯০.৬৩	১১৯৯০.৬৩	৯১৮৮.০০	৯১৮৮.০০

১৩। **কাজ অসম্পূর্ণ থাকলে তার কারণঃ** ঠিকাদার কর্তৃক নির্ধারিত সময়ে কাজ সম্পাদন না করায় প্রকল্পের আওতায় ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট, ব্রীজ, কালভার্ট, রক্ষাপ্রদ কাজ প্রভৃতি অসমাপ্ত রয়েছে।

১৪। **সাধারণ পর্যবেক্ষণ:**

১৪.২ **সার্বিক আর্থিক ও বাব অগ্রগতিঃ** প্রকল্পের আওতায় জুন, ২০১৭ পর্যন্ত ক্রমপুঞ্জিত আর্থিক অগ্রগতি হয়েছে ৯১৮৮.০০ লক্ষ টাকা যা অনুমোদিত ব্যয় ১১৯৯০.৬৩ লক্ষ টাকার ৭৬.৬২%। উক্ত সময়ে অনুমোদিত সংশোধিত প্রকল্পের ৭৮% বাব অগ্রগতি সাধিত হয়েছে।

১৫। **প্রকল্প পরিদর্শনঃ** গত ২৫/০৭/২০১৮ তারিখে আইএমইডি 'র উপ-পরিচালক জনাব মোহাম্মদ আশরাফুজ্জামান ভূঁইয়া কর্তৃক প্রকল্পটি সরেজমিন পরিদর্শন করা হয়। পরিদর্শনকালে সুনামগঞ্জ সড়ক বিভাগের নির্বাহী প্রকৌশলীসহ অন্যান্য কর্মকর্তাগণ উপস্থিত ছিলেন। পরিদর্শন পর্যবেক্ষণ নিম্নরূপঃ

১৫.১ **ভূমি অধিগ্রহণ:** অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপিতে ৪৪.৭৯৪ হেক্টর ভূমি অধিগ্রহণের জন্য ১৭৯.১৭ লক্ষ টাকার সংস্থান ছিল। পিসিআর এর প্রাপ্ত তথ্য অনুযায়ী ০ .৯৭ হেক্টর ভূমি অধিগ্রহণ বাবদ ৫০ .০০ লক্ষ টাকা ব্যয় হয়েছে। পরিদর্শনকালে জানা যায় , ভূমি অধিগ্রহণের অতিরিক্ত মূল্যের প্রেক্ষিতে অধিগ্রহণের জন্য দিরাই বাজার বাস স্ট্যান্ড সংলগ্ন প্রস্তাবকৃত ভূমির পাশের ৪৩.৮২৪ হেক্টর খাস ও ব্যক্তি মালিকানাধীন জমিতে সড়ক নির্মাণ করা হয়েছে। খাস জমি কর্তৃপক্ষের মধ্যস্থতায় ও ব্যক্তি মালিকানাধীন জমি ভূমির মালিকগণ স্বেচ্ছায় বিনামূল্যে প্রদান করেছেন। এ কারণে ভূমি অধিগ্রহণ বাবদ অবশিষ্ট ১২৯.১৭ লক্ষ টাকা ব্যয় হয়নি।

১৫.২ **মাটির কাজ:** অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী ১৩.০২ লক্ষ ঘন মিটার মাটির কাজ বাবদ ২২০৫.৬১ লক্ষ টাকার সংস্থান ছিল। প্রেরিত পিসিআর অনুযায়ী ১১ .০৮ লক্ষ ঘন মিটার মাটির কাজ বাবদ ১৬৬৩.০০ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে। পরিদর্শনকালে জানা যায়, সড়কের চেইনেজ ২৭+০০০ হতে ৩০+০০০ পর্যন্ত মোট ৩.০০ কিলোমিটার বিদ্যমান সড়ক বাঁধ ১:২ স্লোপ অনুযায়ী ৬.০০ মিটার ক্রেষ্ট প্রশস্থতা হতে ৭.৩২ মিটার ক্রেষ্ট প্রশস্থতায় এবং উচ্চতা ৩.৭৫ মিটার হতে ৪.২৫ মিটারে উন্নয়ন, ৭.৩২ মিটার ক্রেষ্ট প্রশস্থতা, ১:২ স্লোপ এবং ৭.৫ মিটার উচ্চতায় ১ কিঃমিঃ ব্রীজ ও কালভার্ট এ্যাপ্রোচ নির্মাণ এবং ব্রীজ ও কালভার্টের গ্যাপ ব্যতীত চেইনেজ ৩১+০০০ হতে ৪৬+০০০ পর্যন্ত মোট ১৪.০০ কিলোমিটার সড়ক বাঁধ ৭.৩২ মিটার ক্রেষ্ট প্রশস্থতা, ১:২ স্লোপ এবং ৪.২৫ মিটার উচ্চতায় নির্মাণ বাবদ ১৩.০২ লক্ষ ঘন মিটার মাটির কাজ বাবদ ১৬৬৩.০০ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে। তবে পরিদর্শনকালে বেশ কিছু স্থানে সড়ক বাঁধ ভেঙ্গে গেছে দেখা যায়। প্রকল্পের ক্রয় কার্যক্রমে প্যাকেজ ভেঙ্গে ছোট ছোট লটে ঠিকাদার নিয়োগ এবং উক্ত ঠিকাদার কর্তৃক যথাযথ ইক্যুপমেন্ট ব্যবহার না করে ম্যানুয়েল পদ্ধতিতে কাজ করায় মাটির কম্প্যাকশন যথাযথ হয়নি দেখা যায়। ফলে অনেক স্থানে সড়ক বাঁধ ভেঙ্গে গেছে। এ বিষয়ে নির্বাহী প্রকৌশলী জানান, প্রকল্পটি হাওড় অঞ্চলে অবস্থিত। প্রলম্বিত বর্ষা ও প্রচন্ড স্রোতে সড়ক বাঁধ ক্ষতিগ্র হয়েছে। ডিফেক্ট লায়াবিলিটি পিরিয়ডের মধ্যে ক্ষতিগ্রস্থ সড়ক বাঁধ মেরামতের জন্য ঠিকাদারকে পত্র প্রদান করা হয়েছে। ক্ষতিগ্রস্থ বাঁধ মেরামতের পর ঠিকাদারের সিকিউরিটি মানি ফেরত প্রদান করা হবে।




চিত্র-১ ও ২ : সড়ক বাঁধের মাটির কাজ

১৫.৩ **ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট:** অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী ১৮.১৯ কিঃমিঃ নতুন ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট নির্মাণ বাবদ ১৭৭৫.৮৪ লক্ষ টাকার সংস্থান ছিল। প্রেরিত পিসিআর অনুযায়ী ১৫.০০ কিঃমিঃ নতুন ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট নির্মাণ বাবদ ১৪৪১.৫৮ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে। ঠিকাদারী প্রতিষ্ঠান কাজ না করায় অবশিষ্ট প্রায় ৩.০০ কিঃমিঃ সড়ক বাঁধে পেভমেন্টের কার্পেটিং ও সীলকোটের কাজ করা সম্ভব হয়নি। পরিদর্শনকালে জানা যায়, ১৫.০০ কিঃমিঃ নতুন নির্মিত সড়ক বাঁধে ২০০ মি:মি: আইএসজি, ১৫০ মি:মি: সাব-বেইজ, ১৫০ মি:মি: বেইজ টাইপ-১, ৪০ মি:মি: কার্পেটিং ও ৭ মি:মি: সীলকোট দ্বারা নতুন ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট নির্মাণ করা হয়েছে। তবে পরিদর্শনকালে সড়কের ব্রীজ ও কালভার্ট এ্যাপ্রোচসহ নির্মিত পেভমেন্টের অনেক স্থানে কিনারা ভাঙ্গা, সীলকোট ওঠে যাওয়া ও গর্তের সৃষ্টি হতে দেখা গেছে। পরিদর্শনকালে প্রায় ৩.০০ কিঃমিঃ সড়ক বাঁধে পেভমেন্টের কার্পেটিং ও সীলকোটের কাজ না করা, নির্মিত পেভমেন্টের অনেক স্থান ক্ষতিগ্রস্থ হওয়ায় নিরবচ্ছিন্ন সড়ক যোগাযোগ প্রতিষ্ঠিত হয়নি দেখা যায়। সার্বিক ভাবে কাজের গুণগতমান সন্তোষজনক প্রতীয়মান হয়নি।




চিত্র-৩ ও ৪ : নির্মিত ফ্লেক্সিবল পেভমেন্টের কিনারা ভাঙ্গা

১৫.৪ **ব্রীজ ও কালভার্ট:** অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী ৭টি ব্রীজ (৪৬২ মিটার) নির্মাণ বাবদ ৩৬৯৬.০০ লক্ষ টাকা এবং ২৩টি কালভার্ট (২৫৬.২০ মিটার) নির্মাণ বাবদ ১২৮১.০০ লক্ষ টাকার সংস্থান ছিল। প্রেরিত পিসি আর অনুযায়ী ৩টি (২৫১.৭০ মিটার) ব্রীজ নির্মাণ বাবদ ২০৩৭.৭৫ লক্ষ টাকা এবং ১৬টি (১৬৩.২৫ মিটার) কালভার্ট নির্মাণ বাবদ ১১৮১.১৭ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে। পরিদর্শনকালে সড়কের ৩৯ ও ৪৬ তম কিলোমিটারে যথাক্রমে ৯৪.৩১ মিটার দৈর্ঘ্য ও ৩-স্প্যানবিশিষ্ট ১টি করে এবং ৪২তম কিলোমিটারে ৬৩.০৭৫ মিটার দৈর্ঘ্য ও ২-স্প্যানবিশিষ্ট ১টি ব্রীজ নির্মাণ করা হয়েছে দেখা যায়। এছাড়া সড়কের গ্যাপ নং-২৯/১, ২৯/২, ৩০/১, ৩২/১, ৩২/২, ৩২/৩, ৩৩/১, ৩৪/২, ৩৫/২, ৩৬/১, ৩৬/২, ৩৮/১, ৪১/১, ৪১/২, ৪২/১ ও ৪৩/১ তে মোট ১৬টি কালভার্ট (১৫৬ মিটার) নির্মাণ করা হয়েছে। নির্মিত ব্রীজ/কালভার্টগুলোতে প্রচুর হানিকম দেখা গেছে। পরিদর্শনকালে অনেক স্থানে কালভার্ট নির্মাণ না করে সড়ক বাঁধ নির্মাণ করা হয়েছে দেখা যায়। এ বিষয়ে নির্বাহী প্রকৌশলী জানান, স্থানীয় জনগণ তাঁদের বাড়ী ঘর ও ফসল রক্ষার সুবিধার্থে ডিপিপিতে উল্লেখিত স্থানে ব্রীজ/কালভার্ট নির্মাণের ক্ষেত্রে বাধা প্রদান করছে। কাশীপুর খালে ব্রীজ নির্মাণ না করার জন্য স্থানীয় চাপ থাকায় এবং সেখানে পানি উন্নয়ন বোর্ডের ১টি অস্থায়ী বাঁধ পূর্ব থেকে নির্মিত ছিল বিধায় ডিপিপির সংস্থান অনুযায়ী উল্লেখিত স্থানে ব্রীজ নির্মাণ করা সম্ভব হয়নি। আনন্দপুর থেকে শাল্লা পর্যন্ত ৬.০০ কিলোমিটার সড়কে সম্পাদিত Hydrological ও Morphological Study অনুযায়ী ৬টি ব্রীজ ও ৯টি কালভার্ট নির্মাণের সুপারিশ থাকলেও স্থানীয়ভাবে বাঁধা প্রদান করায় মাত্র ২টি ব্রীজ ও ২টি কালভার্ট নির্মাণ করা সম্ভব হয়েছে। অপরদিকে অনুমোদিত ডিপিপিতে সড়ক বাঁধের ৩৩তম কিলোমিটারে মাসুয়ার খাল নামক স্থানে ১টি ব্রীজ নির্মাণের প্রস্তাব না থাকলেও পানির স্রোতে নির্মিত সড়ক বাঁধ ভেঙ্গে যাওয়ায় সেখানে ব্রীজ নির্মাণ প্রয়োজন। সার্বিকভাবে প্রকল্পের অসমাপ্ত কাজসমূহ নিয়ে নতুন একটি প্রকল্প প্রণয়ন প্রয়োজন হবে।




চিত্র-৫: নির্মিত ব্রীজ

চিত্র-৬: নির্মিত কালভার্ট

১৫.৫ **রক্ষাপ্রদ কাজ:** অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী ২.০১ লক্ষ বর্গ মিটার জিও-টেক্সাইলসহ সিসি ব্লক স্থাপন বাবদ ২৫৮৮.৮৮ লক্ষ টাকা এবং ১৭৭৬৪.০০ মিটার টো-ওয়াল নির্মাণ বাবদ ৬৫২.৭৫ লক্ষ টাকার সংস্থান ছিল। প্রেরিত পিসিআর অনুযায়ী ১.৮৫ লক্ষ বর্গ মিটার জিও-টেক্সাইলসহ সিসি ব্লক স্থাপন বাবদ ২৩৮৮.৮৮ লক্ষ টাকা এবং ১১৩৩.৪০ মিটার টো-ওয়াল নির্মাণ বাবদ ৩৮১.৯২ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে। পরিদর্শনকালে অনেক স্থানে সিসি ব্লক ভেঙ্গে ও ধ্বসে যেতে দেখা গেছে। ব্রীজ ও কালভার্ট এ্যাপ্রোচে এ ক্ষতির পরিমাণ বেশী। এ বিষয়ে নির্বাহী প্রকৌশলী জানান, বর্ষাকালে প্রচন্ড ঢেউ ও স্রোতের চাপে রক্ষাপ্রদ কাজ ক্ষতিগ্রস্থ হয়েছে। তবে ক্ষতিগ্রস্থ রক্ষাপ্রদ কাজ

চিহ্নিতপূর্বক ঠিকাদারকে পত্র প্রদান করা হয়েছে। ক্ষতিগ্রস্থ রক্ষাপ্রদ কাজ মেরামতের পর ঠিকাদারের সিকিউরিটি মানি ফেরত প্রদান করা হবে।




চিত্র-৭ ও ৮: সিসি ব্লক দ্বারা রক্ষাপ্রদ কাজ

১৫.৬ **সাইন, সিগন্যাল ও কিঃমিঃ পোষ্ট স্থাপন:** অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী সাইন, সিগন্যাল ও কিঃমিঃ পোষ্ট স্থাপন বাবদ ১৯.০০ লক্ষ টাকার সংস্থান থাকলেও এ খাতে কোন অর্থ ব্যয় করা হয়নি।

১৫.৭ **অন্যান্য:** অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপিতে ওয়ার্ক শেড বাবদ ৫ .০০ লক্ষ টাকা ও বৃক্ষরোপন কাজে ১৮ .১৯ লক্ষ টাকার সংস্থান থাকলেও এ খাতে কোন অর্থ ব্যয় করা হয়নি।

১৬। **প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জনঃ**

পরিকল্পিত	উদ্দেশ্য অর্জন
সুনামগঞ্জ জেলা এবং শাল্লা উপজেলার মধ্যে সরাসরি সড়ক যোগাযোগ স্থাপনের লক্ষ্যে দিরাই-শাল্লা সড়ক উন্নয়ন এবং প্রকল্প এলাকার আর্থ-সামাজিক অবস্থার উন্নয়ন।	প্রকল্পের আওতায় ১৩.০২ লক্ষ ঘন মিটার মাটির কাজ, ১৫.০০ কিঃমিঃ নতুন ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট নির্মাণ, ৩টি (২৫১.৭০ মিটার) ব্রীজ নির্মাণ ও ১৬টি (১৬৩.২৫ মিটার) কালভার্ট নির্মাণ, ১.৮৫ লক্ষ বর্গ মিটার জিও-টেক্সাইলসহ সিসি ব্লক এবং ১১৩৩.৪০ মিটার টো-ওয়াল নির্মাণ করা হয়েছে। তবে অবশিষ্ট ৩.০০ কিঃমিঃ ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট, ৪টি ব্রীজ, ৭টি কালভার্ট নির্মাণ না করায় এবং সম্পাদিত কাজ ক্ষতিগ্রস্থ হওয়ায় নিরবচ্ছিন্ন সড়ক যোগাযোগ স্থাপিত হয়নি। ফলে প্রকল্পের কাঙ্খিত উদ্দেশ্য অর্জিত হয়নি।

১৭। **উদ্দেশ্য অর্জিত না হয়ে থাকলে তার কারণঃ** প্রকল্পের আওতায় ৩.০০ কিঃমিঃ ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট, ৪টি ব্রীজ, ৭টি কালভার্ট নির্মাণ না করায় এবং সম্পাদিত কাজ ক্ষতিগ্রস্থ হওয়ায় নিরবচ্ছিন্ন সড়ক যোগাযোগ স্থাপিত হয়নি। প্রকল্পের অসমাপ্ত কাজসমূহ নিয়ে নতুন একটি ডিপিপি প্রণয়নের প্রয়োজন হবে।

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

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

২০। **পর্যবেক্ষণ:**

২০.১ প্রকল্পটির মূল অনুমোদিত মেয়াদ ছিল ৩ বছর ৬ মাস। নির্ধারিত মেয়াদে প্রকল্পটির আওতায় গৃহীত কার্যক্রম সমাপ্ত করতে না পারায় একবার প্রকল্প সংশোধন এবং ৩ (তিন) বার প্রকল্পটির মেয়াদ বৃদ্ধি করেও অসমাপ্ত অবস্থায় প্রকল্পটি সমাপ্ত করতে হয়েছে। প্রকল্পটির মোট Time Over Run ১০০%;

২০.২ অনুমোদিত মূল ডিপিপি অনুযায়ী মূল পূর্ত কাজ ৭টি প্যাকেজের মাধ্যমে ক্রয় কার্য সম্পাদন করার সংস্থান থাকলেও ৩০টি প্যাকেজে পূর্ত কাজসমূহ সম্পাদন করা হয়। প্রকল্পের ক্রয় কার্যক্রমে প্যাকেজ ভেঙ্গে ছোট ছোট লটে ঠিকাদার নিয়োগ এবং উক্ত ঠিকাদার কর্তৃক যথাযথ ইক্যুপমেন্ট ব্যবহার না করে ম্যানুয়েল পদ্ধতিতে কাজ করায় কাজের গুণগতমান যথাযথভাবে রক্ষা করা সম্ভব হয়নি;

২০.৩ প্রকল্পের আওতায় ৪৩.৮২৪ হেক্টর খাস ও ব্যক্তি মালিকানাধীন জমিতে সড়ক নির্মাণ করা হয়েছে। খাস জমি কর্তৃপক্ষের মধ্যস্থতায় ও ব্যক্তি মালিকানাধীন জমি ভূমির মালিকগণ স্বেচ্ছায় বিনামূল্যে প্রদান করেছেন। এ কারণে ভূমি অধিগ্রহণ বাবদ অবশিষ্ট ১২৯.১৭ লক্ষ টাকা ব্যয় হয়নি;

২০.৪ প্রকল্পটি হাওড় অঞ্চলে অবস্থিত হওয়ায় প্রলম্বিত বর্ষা ও প্রচন্ড স্রোতে সড়ক বাঁধ ব্যাপক ক্ষতিগ্র হয়েছে;

২০.৫ সড়কের ব্রীজ ও কালভার্ট এ্যাপ্রোচসহ নির্মিত পেভমেন্টের অনেক স্থানে কিনারা ভাঙ্গা, সীলকোট ওঠে যাওয়া ও গর্তের সৃষ্টি হয়েছে;

২০.৬ স্থানীয় বাঁধার কারণে ৭টি ব্রীজ ও ২৩টি কালভার্টের মধ্যে মাত্র ৩টি ব্রীজ ও ১৬টি কালভার্ট নির্মাণ করা সম্ভব হয়েছে। অপরদিকে অনুমোদিত ডিপিপিতে সড়ক বাঁধের ৩৩তম কিলোমিটারে মাসুয়ার খাল নামক স্থানে ১টি ব্রীজ নির্মাণের প্রস্তাব না থাকলেও পানির স্রোতে নির্মিত সড়ক বাঁধ ভেঙ্গে যাওয়ায় সেখানে ব্রীজ নির্মাণ প্রয়োজন হবে;

২০.৭ সড়ক বাঁধের অনেক স্থানে সিসি ব্লক ভেঙ্গে ও ধ্বসে গেছে। ব্রীজ ও কালভার্ট এ্যাপ্রোচে এ ক্ষতির পরিমাণ বেশী;

২০.৮ সার্বিকভাবে প্রকল্পের অসমাপ্ত কাজসমূহ নিয়ে নতুন একটি প্রকল্প প্রণয়ন প্রয়োজন হবে; এবং

২০.৯ অদ্যাবধি প্রকল্পটির External Audit সম্পন্ন হয়নি।

২১। **মতামত/সুপারিশঃ**

২০.১ প্রকল্পটির মূল অনুমোদিত মেয়াদ ছিল ৩ বছর ৬ মাস। নির্ধারিত মেয়াদে প্রকল্পটির আওতায় গৃহীত কার্যক্রম সমাপ্ত করতে না পারায় একবার প্রকল্প সংশোধন এবং ৩ (তিন) বার প্রকল্পটির মেয়াদ বৃদ্ধি করেও অসমাপ্ত অবস্থায় প্রকল্পটি সমাপ্ত করতে হয়েছে। প্রকল্পটির মোট Time Over Run ১০০%। ভবিষ্যতে অনুমোদিত মেয়াদ ও ব্যয়ে প্রকল্প সমাপ্তির লক্ষ্যে সচেষ্ট হতে হবে;

২০.২ কাজের গুণগতমান রক্ষার স্বার্থে ছোট ছোট প্যাকেজে ক্রয় কার্য সম্পাদন পরিহার করতে হবে;

২০.৩ সড়কের ব্রীজ ও কালভার্ট এ্যাপ্রোচসহ নির্মিত পেভমেন্টের যে সকল স্থানে গর্তের সৃষ্টি হয়েছে, কিনারা ভেঙ্গে গেছে ও সীলকোট ওঠে গেছে তা চিহ্নিতপূর্বক দ্রুত মেরামত করতে হবে;

২০.৪ যথাযথ স্টেকহোল্ডার এনালাইসিসপূর্বক স্থানীয় বিরোধ মীমাংসার মাধ্যমে অসম্পন্ন সড়ক বাঁধ, পেভমেন্ট, ব্রীজ ও কালভার্টসমূহ নির্মাণের উদ্যোগ গ্রহণ করতে হবে;

২০.৫ সড়ক বাঁধের যে সকল স্থানে সিসি ব্লক ভেঙ্গে ও ধ্বসে গেছে তা চিহ্নিতপূর্বক সংশোধন করতে হবে;

২১.৬ সমাপ্ত প্রকল্পটির অডিট দ্রুত সম্পন্ন করতে হবে; এবং

২১.৭ অনুচ্ছেদ ২১.১ হতে ২১.৬ এর বিষয়ে গৃহীত ব্যবস্থা মন্ত্রণালয় আগামী ১ মাসের মধ্যে আইএমইডিকে অবহিত করবে।

গাজীপুর-আজমতপুর-ইটাখোলা সড়ক নির্মাণ শীর্ষক প্রকল্পের সমাপ্তি মূল্যায়ন প্রতিবেদন

(সমাপ্তঃ জুন, ২০১৭)

১। প্রকল্পের নাম : **গাজীপুর-আজমতপুর-ইটাখোলা সড়ক নির্মাণ**

২। বাবায়নকারী সংস্থা : সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর।

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

৪। প্রকল্প এলাকা : গাজীপুর ও নরসিংদী জেলার গাজীপুর সদর, শ্রীপুর, কাপাসিয়া, কালিগঞ্জ ও শিবপুর উপজেলা।

৫। প্রকল্পের বাবায়ন সময় ও ব্যয় :

(লক্ষ টাকায়)

প্রাক্কলিত ব্যয় (প্রঃসাঃ)		প্রকৃত ব্যয় (প্রঃ সাঃ)	পরিকল্পিত বাবায়নকাল		প্রকৃত বাবায়নকাল	অতিরিক্ত ব্যয় (মূল প্রাক্কলিত ব্যয়ের %)	অতিরিক্ত সময় (মূল বাবায়নকালের %)
মূল	১ম সংশোধিত		মূল	১ম সংশোধিত			
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮
৯৫৯২.০০ (-)	২২৭৫৫.৬৪	২২৭৪৬.০০ (-)	০১-০৭-২০০১ থেকে ৩০-০৬-২০০৬	০১-০৭-২০০১ থেকে ৩০-০৬-২০০৬	০১-০৭-২০০১ থেকে ৩০-০৬-২০০৬		

*নোট: প্রকল্পটি ৪ বার ব্যয় বৃদ্ধি ব্যতিরেকে মেয়াদ বৃদ্ধি করা হয়েছে।

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

৭। **প্রকল্পের পটভূমি ও উদ্দেশ্য:**

৭.১ **পটভূমি:** দেশের উত্তর-পূর্বাঞ্চল তথা বৃহত্তর সিলেট, ব্রাহ্মণবাড়িয়া, কিশোরগঞ্জ, নরসিংদী জেলার যানবাহনসমূহ ঢাকা-সিলেট মহাসড়কের মাধ্যমে কাঁচপুর হয়ে ঢাকা শহরের মধ্য দিয়ে গাজীপুর হয়ে যাতায়াত করছে। এ কারণে ঢাকা শহরের যানজটের পরিমাণ বৃদ্ধি পেয়েছে। এ যানজট নিরসনের লক্ষ্যে আলোচ্য প্রকল্পটি বাবায়নের জন্য গ্রহণ করা হয়েছে।

৭.২ উদ্দেশ্য: প্রকল্পের মূল উদ্দেশ্য হলো দেশের উত্তর-পূর্বাঞ্চলের সঙ্গে ঢাকা শহরের উন্নততর সড়ক নেটওয়ার্ক স্থাপন।

৮. প্রকল্পের মূল কাজ:

- ভূমি অধিগ্রহণ- ৭৮.২৯ হেক্টর
- সড়ক বাঁধ প্রশকরণে মাটির কাজ- ২৭.০৭ লঃঘঃমিঃ
- কালভার্ট-২৭৫.০২ মিটার (৩০টি)
- আরসিসি ব্রীজ- ৪৫৮.৫০ মিটার (০৮টি)
- পেভমেন্ট প্রশকরণ-৪০.৯৬ কিঃমিঃ

৯। **প্রকল্পের অঙ্গভিত্তিক বাবায়ন (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
ভূমি অধিগ্রহণ	হেক্টর	৭৮.২৯	৭৮৯৯.১৩	৭৮.২৫	৭৮৯৯.১৩
জয়দেবপুর চৌরাস্তা-গাজীপুর (অংশ) দৈর্ঘ্য= ৪.০০ কিঃমিঃ, প্রস্থ= ১৫.২৫ মিটার					
বনায়ন					
সড়ক বাঁধ প্রশকরণ (মাটির কাজ)	লঃঘঃমিঃ	০.৮১	৫৬.০০	০.৪৬	৫৬.০০
টারফিং	লঃঘঃমিঃ	০.২৫	১.০০	০.২৫	১.০০
কালভার্ট প্রশকরণ (৬টি)	মিঃ	৭৫.০০	৩১৬.০০	৭৫.০০	৩১৬.০০
পেভমেন্ট প্রশকরণ (৪ লেন)	কিঃমিঃ	৪.০৪	৪৬৯.০০	৩.৯৯	৪৬৯.০০
ডিভাইডার নির্মাণ	কিঃমিঃ	৪.০০	২৫.০০	০.৫১	২৫.০০
ইন্টারসেকশন নির্মাণ (২টি)	সংখ্যা	২টি	১৫.০০	১টি	১৫.০০
পাকা ড্রেন, ফুটপাত নির্মাণ	মিটার	৫০০০.০০	৫৪.৪২	৫০০০.০০	৫৪.৪২
সাইন, সিগন্যাল, কিঃমিঃ পোষ্ট নির্মাণ	থোক		১.০০		১.০০
গাজীপুর-আজমতপুর-ইটাখোলা সড়ক (দৈর্ঘ্য= ৩৬.৯৬ কিঃমিঃ, প্রস্থ= ৫.৫০ মিটার)					
বনায়ন	থোক	থোক	৩.০০	থোক	৩.০০
মাটির কাজ	লঃঘঃমিঃ	২৬.২৬	২৪১৩.৯১	২৬.২৬	২৪১৩.৯১
টারফিং	লঃঘঃমিঃ	২.০০	২৫.০০	১.১৪	২৫.০০
আরসিসি ব্রীজ নির্মাণ (০৮টি)	মিটার	৪৫৮.৫০	৪৩৯২.৩৪	৪৫৮.৫০	৪৩৯২.৩৪
আরসিসি কালভার্ট নির্মাণ (২৪টি)	মিটার	২০০.০২	১৩১৫.৪১	২০০.০২	১৩১৫.৪১
ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট	কিঃমিঃ	৩৩.৬৩	৪৭৭২.০০	৩৩.৬৩	৪৭৭১.৩৬
রক্ষাপ্রদ কাজ	থোক		১৭০.৪৪	থোক	১৭০.৪৪
আরসিসি পাইপ স্লাব, কালভার্ট নির্মাণ (৩৯টি)	মিটার	১১৪৭.০০	৯৭.৩৬	১১৪৭.০০	৯৭.৩৬
পাকা ড্রেন, ফুটপাথ নির্মাণ	মিটার	২৫০০.০০	৫০.০০	২৫০০.০০	৫০.০০
সাইন, সিগন্যাল, কিঃমিঃ পোষ্ট নির্মাণ	থোক	থোক	৩৬.৬৩	থোক	৩৬.৬৩
ফেরীঘাট নির্মাণ এবং রক্ষণাবেক্ষণ	থোক	থোক	৫.০০	থোক	৪.০০
নির্মাণকালীন রক্ষণাবেক্ষণ	থোক	১২.০০ কিঃমিঃ	৬৩০.০০	থোক	৬৩০.০০
ফিজিক্যাল কন্টিজেন্সি	থোক	থোক	৪.০০		
প্রাইস কন্টিজেন্সি	থোক	থোক	৪.০০		
সর্বমোট=			২২৭৫৫.৬৪		২২৭৪৬.০০

১০। **প্রকল্প পরিচালক সংক্রান্ত তথ্যাদিঃ**

ক্রমিক নং	প্রকল্প পরিচালকের নাম ও পদবী	দায়িত্বের ধরণ		কর্মকাল	
		পূর্ণকালীন	খন্ডকালীন	যোগদান	বদলী
১	২	৩	৪	৫	৬
19.	Mr. Md. Afzal Hossain Additional Chief Engineer Dhaka Zone, Dhaka.	-	হ্যাঁ	১৫/০৫/২০০১	০৬/০৪/২০০৪
20.	Mr. Md. Adom Ali Gazi Additional Chief Engineer Dhaka Zone, Dhaka.	-	হ্যাঁ	১৩/০৪/২০০৪	১৬/১১/২০০৬
21.	Mr. Khondokar Nurul Arefin Additional Chief Engineer Dhaka Zone, Dhaka.	-	হ্যাঁ	১৬/১১/২০০৫	২৯/০৩/২০০৭
22.	Mr. Md. Mozammel Hoqe Additional Chief Engineer Dhaka Zone, Dhaka.	-	হ্যাঁ	২৯/০৩/২০০৭	০৯/০১/২০০৮
23.	Mr. Md. Asmat Ud-Doula Additional Chief Engineer Dhaka Zone, Dhaka.	-	হ্যাঁ	২৭/০১/২০০৮	১৫/১০/২০০৮
24.	Mr. Md. Abdul Aodud Additional Chief Engineer Dhaka Zone, Dhaka.	-	হ্যাঁ	১৫/১০/২০০৮	২৭/১১/২০০৮
25.	Mr. Kazi Golam Mostofa Additional Chief Engineer Dhaka Zone, Dhaka.	-	হ্যাঁ	২৭/১১/২০০৮	০৪/০১/২০০৯
26.	Mr. Torun Topon Dewan Additional Chief Engineer Dhaka Zone, Dhaka.	-	হ্যাঁ	০৪/০১/২০০৯	১৫/০৬/২০০৯
27.	Mr. Md. Khurshid Alam Additional Chief Engineer Dhaka Zone, Dhaka.	-	হ্যাঁ	১৫/০৬/২০০৯	২৯/০৬/২০০৯
28.	Mr. Torun Topon Dewan Additional Chief Engineer Dhaka Zone, Dhaka.	-	হ্যাঁ	২৯/০৬/২০০৯	০১/০৭/২০০৯
29.	Mr. Shahab Uddin Additional Chief Engineer Dhaka Zone, Dhaka.	-	হ্যাঁ	০১/০৭/২০০৯	০৩/১১/২০০৯

ক্রমিক নং	প্রকল্প পরিচালকের নাম ও পদবী	দায়িত্বের ধরণ		কর্মকাল	
		পূর্ণকালীন	খন্ডকালীন	যোগদান	বদলী
১	২	৩	৪	৫	৬
30.	Mr. A. F.M. Shirazul Islam Additional Chief Engineer Dhaka Zone, Dhaka.	-	হ্যাঁ	০৩/১১/২০০৯	১২/১১/২০০৯
31.	Mr. Shahab Uddin Additional Chief Engineer Dhaka Zone, Dhaka.	-	হ্যাঁ	১২/১১/২০০৯	১৭/১১/২০০৯
32.	Mr. Torun Topon Dewan Additional Chief Engineer Dhaka Zone, Dhaka.	-	হ্যাঁ	১৭/১১/২০০৯	১৭/১২/২০০৯
33.	Mr. A. F.M. Shirazul Islam Additional Chief Engineer Dhaka Zone, Dhaka.	-	হ্যাঁ	১৭/১২/২০০৯	১১/০১/২০১০
34.	Mr. Torun Topon Dewan Additional Chief Engineer Dhaka Zone, Dhaka.	-	হ্যাঁ	১১/০১/২০১০	১৭/০/২০১০
35.	Mr. Mohammad Bayezid Additional Chief Engineer Dhaka Zone, Dhaka.	-	হ্যাঁ	১৭/০১/২০১০	২১/০১/২০১০
36.	Mr. Md. Shohrab Uddin Miah Additional Chief Engineer Dhaka Zone, Dhaka.	-	হ্যাঁ	২১/০১/২০১০	০৯/০২/২০১০
37.	Mr. Shahab Uddin Additional Chief Engineer Dhaka Zone, Dhaka.	-	হ্যাঁ	০৯/০২/২০১০	০২/০২/২০১১
38.	Mr. Md. Abdul Kuddus Additional Chief Engineer Dhaka Zone, Dhaka.	-	হ্যাঁ	০২/০২/২০১১	১০/০১/২০১২
39.	Mr. Mofizul Islam Additional Chief Engineer Dhaka Zone, Dhaka.	-	হ্যাঁ	১২/০১/২০১২	৩১/০১/২০১৩
40.	Mr. Md. Habibul Haque Additional Chief Engineer Dhaka Zone, Dhaka.	-	হ্যাঁ	২৬/০২/২০১৩	০৯/০৭/২০১৪

ক্রমিক নং	প্রকল্প পরিচালকের নাম ও পদবী	দায়িত্বের ধরণ		কর্মকাল	
		পূর্ণকালীন	খন্ডকালীন	যোগদান	বদলী
১	২	৩	৪	৫	৬
41.	Mr. Md. Aftab Hossain Khan Additional Chief Engineer Dhaka Zone, Dhaka.	-	হ্যাঁ	০৯/০৭/২০১৪	২৪/১২/২০১৫
42.	Mr. Md. Abdus Salam Additional Chief Engineer Dhaka Zone, Dhaka.	-	হ্যাঁ	২৪/১২/২০১৫	০৪/০৪/২০১৭
43.	Mr. Md. Abdus Sabur Additional Chief Engineer Dhaka Zone, Dhaka.	-	হ্যাঁ	০৫/০৪/২০১৭	৩০/০৬/২০১৭

১১। **ক্রয় সংক্রান্ত তথ্যাদিঃ**

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

১১.২ পণ্য, কার্য ও সেবা ক্রয়ঃ (পণ্য ও কার্য ২০০.০০ লক্ষ টাকার উপরে এবং সেবা ১০০.০০ লক্ষ টাকার উপরে) প্রকল্পের অনুমোদিত ডিপিপি অনুযায়ী মূল পূর্ত কাজ ১১টি প্যাকেজের মাধ্যমে সম্পন্ন করার সংস্থান ছিল। পিসিআর এ উল্লেখিত তথ্যানুযায়ী ১১টি 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			
Estimate for Construction of Flexible Pavement at 12th (P) km, 13th km , 14th km, 15th km, 16th km & 17th (P) km of Gazipur-Azmotpur-Ittakhola (R-310) Road under Gazipur Road Division during the year 2014-2015. (WD-15 (b)	- ৮.২২	১/১২/২০১০ ২৭/০৩/২০১১ ৩০/০৬/২০১৫ ৩০/০৬/২০১৫	**কাজ সমাপ্ত**
প্যাকেজ নং-২			
Estimate for Remaining Earth Work, Construction of Flexible Pavement, Protective work, Pipe Culvert, Drain, Turfing, Sign Signal etc at 17th km & 18th km of Gazipur-Azmotpur-Ittakhola (R-310) Road under Gazipur Road Division during the year 2015-2016.	- ১৩.৮১	০১/১২/২০১০ ০৪/০৫/২০১১ ২০/০৬/২০১৭ ১৮/০৬/২০১৭	**কাজ সমাপ্ত**

প্যাকেজ/কাজের নাম	-প্রাক্কলিত ব্যয় -চুক্তি মূল্য	-দরপত্র আহবানের তারিখ -চুক্তির তারিখ -কাজ শুরুর তারিখ -কাজ সমাপ্তির তারিখ	মন্তব্য
প্যাকেজ নং-৩			
Estimate for Remaining Earth Work, Construction of Flexible Pavement, Protective work, Pipe Culvert, Drain, Turfing, Sign Signal etc at 18th (P) km, 19th km & 20th (P) km of Gazipur-Azmotpur-Ittakhola (R-310) Road under Gazipur Road Division during the year 2015-2016	- ৮.০৯	১৬/০৫/২০১১ ২৫/০৮/২০১১ ৩০/০৬/২০১৫ ২০/০৬/২০১৫	**কাজ সমাপ্ত**
প্যাকেজ নং-৪			
Estimate for Remaining Earth Work, Construction of Flexible Pavement, Protective work, Pipe Culvert, Drain, Turfing, Sign Signal etc at 20th (P), 21th, 22th, 23th & 24th (P) km of Gazipur-Azmotpur-Ittakhola (R-310) Road under Gazipur Road Division during the year 2015-2016.	- ৫.৫২	১৭/০৬/২০১৪ ৩০/০৯/২০১৪ ৩১/০৩/২০১৭ ২৮/০৩/২০১৭	**কাজ সমাপ্ত**
প্যাকেজ নং-৫			
Estimate for Remaining Earth Work, Construction of Flexible Pavement, Protective work, Pipe Culvert, Drain, Turfing, Sign Signal etc at 24th (P), 25th, 26th km of Gazipur-Azmotpur-Ittakhola (R-310) Road under Gazipur Road Division during the year 2015-2016.	- ৭.৯৭	১৮/০৬/২০১৪ ৩০/০৯/২০১৪ ৩১/১২/২০১৫ ২৮/১২/২০১৫	**কাজ সমাপ্ত**
প্যাকেজ নং-৬			
Engineer's Estimate for Construction of 30.50m Long PC Girder Bridge (remaining portion) at 15th Km of Gazipur - Azmotpur - Itakhola Road under Gazipur Road Division during the year 2014-2015	- ২.২১	২২/০৬/২০১৭ ০৫/০৪/২০১৭ ২৯/০৬/২০১৭ ২৮/০৬/২০১৭	**কাজ সমাপ্ত**
প্যাকেজ নং-৭			
Construction of 31.198m long P.C Girder Bridge at 21st Km of Gazipur-Azmatpur-Ittakhola Road (R-310) under ADP of Gazipur Road Division during the year 2015-2016.			
প্যাকেজ নং-৮			
Construction of 5 Nos (6.00m Clear Span & 6.00m Clear height) RCC Box Culvert at 22th km (Ch: 21+210m) 22/2, 23th km (Ch: 22+670m) 23/1, 24th km (Ch: 23+210m) 24/1, 24th km (Ch: 23+810m) 24/2 & 25th km (Ch: 24+090m) 25/1 km of Gazipur-Azmotpur-Ittakhola (R-310) Road under Gazipur Road Division during the year 2014-2015..			

প্যাকেজ/কাজের নাম	-প্রাক্কলিত ব্যয় -চুক্তি মূল্য	-দরপত্র আহবানের তারিখ -চুক্তির তারিখ -কাজ শুরুর তারিখ -কাজ সমাপ্তির তারিখ	মন্তব্য
প্যাকেজ নং-৯			
Construction of 4 Nos (6.00m Clear Span & 6.00m Clear height) RCC Box Culvert at 19th km (Ch: 18+540m) 19/2, 19th km (Ch: 18+770m) 19/3, 20th km (Ch: 19+720m) 20/1, 22th km (Ch: 21+060m) 22/1 km of Gazipur-Azmotpur-Ittakhola (R-310) Road under Gazipur Road Division during the year 2014-2015.			
প্যাকেজ নং-১০			
Estimate for Construction of 6 Nos. RCC box Culvert 6.00m Clear Span & 6.00m Clear Height with u type wing wall at 12th (p), 13th (p), 15th (p), 16th (p), 16/2Km Gazipur-Azmotpur-Ittakhola (R-310) Road under Gazipur Road Division during the year 2014-2015.			
প্যাকেজ নং-১০			
Estimate for Construction of 4Nos. RCC box Culvert 6.00m Clear Span & 6.00m Clear Height with u type wing wall at 18th (p) (Ch: 17+060m, 17+360m, 17+540m, 19th (p) Km (Ch: 18+180m), 1 Nos RCC Box culvert 6.00m clear Span & 4.00m Clear hieght of Gazipur-Azmotpur-Ittakhola (R-310) Road under Gazipur Road Division during the year 2014-2015.			

১২। **সংশোধিত বরাদ্দ ও অগ্রগতিঃ**

লক্ষ টাকা

অর্থ বৎসর	সংশোধিত বরাদ্দ ও লক্ষ্যমাত্রা	সংশোধিত এডিপি বরাদ্দ	অবমুক্তকৃত টাকা	আর্থিক ব্যয়
১	২	৩	৪	৫
২০০১-২০০২	১৫০.০০	১৫০.০০	১৫০.০০	১৫০.০০
২০০২-২০০৩	৩০০.০০	৩০০.০০	৩০০.০০	৩০০.০০
২০০৩-২০০৪	৮০০.০০	৮০০.০০	৮০০.০০	৮০০.০০
২০০৪-২০০৫	১০০০.০০	১০০০.০০	১০০০.০০	১০০০.০০
২০০৫-২০০৬	১৩৭৫.০০	১৩৭৫.০০	১৩৭৫.০০	১৩৭৫.০০
২০০৬-২০০৭	১৫৭৫.০০	১৫৭৫.০০	১৫৭৫.০০	১৫৭৫.০০
২০০৭-২০০৮	৯০০.০০	৯০০.০০	৯০০.০০	৯০০.০০
২০০৮-২০০৯	০.০০	০.০০	০.০০	০.০০
২০০৯-২০১০	০.০০	০.০০	০.০০	০.০০
২০১০-২০১১	১০০০.০০	১০০০.০০	১০০০.০০	১০০০.০০
২০১১-২০১২	৩০০.০০	৩০০.০০	১০০০.০০	১০০০.০০
২০১২-২০১৩	৪০০.০০	৪০০.০০	৪০০.০০	৪০০.০০
২০১৩-২০১৪	৫০০.০০	৫০০.০০	৫০০.০০	৫০০.০০

অর্থ বৎসর	সংশোধিত বরাদ্দ ও লক্ষ্যমাত্রা	**সংশোধিত এডিপি বরাদ্দ**	**অবমুক্তকৃত টাকা**	**আর্থিক ব্যয়**
১	**২**	**৩**	**৪**	**৫**
২০১৪-২০১৫	**৬৬০০.০০**	**৬৬০০.০০**	**৬৬০০.০০**	**৬৬০০.০০**
২০১৫-২০১৬	**৪৫০০.০০**	**৪৫০০.০০**	**৪৫০০.০০**	**৪৫০০.০০**
২০১৬-১৭	**৩৩৪৬.০০**	**৩৩৪৬.০০**	**৩৩৪৬.০০**	**৩৩৪৬.০০**
সর্বমোটঃ	**২২৭৪৬.০০**	**২২৭৪৬.০০**	**২২৭৪৬.০০**	**২২৭৪৬.০০**

অর্থবছর		টাকা অবমুক্তি	ব্যয় ও অগ্রগতি
১	২	৩	৪
২০১০-১১	২৫০.০০	২৫০.০০	২৫০.০০
২০১১-১২	২০০.০০	২০০.০০	২০০.০০
২০১২-১৩	৪৫০.০০	৪৫০.০০	৪৫০.০০
২০১৩-১৪	৭২৫.০০	৭২৫.০০	৭২৫.০০
২০১৪-১৫	১৯১৮.০২	১৯১৭.০০	১৯১৭.০০
২০১৫-১৬	৮০০.০০	৮০০.০০	৮০০.০০
২০১৬-১৭	৮১৬.০০	৫৯৪.০০	৫৯৪.০০
মোট	৫১৫৯.৬২	৪৯৩৬.০০	৪৯৩৬.০০

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	০১/০৭/২০১০ হতে ৩০/০৬/২০১৩ পর্যন্ত	৪৬৯২.৩০
ব্যয় বৃদ্ধি ব্যতিরেকে মেয়াদ বৃদ্ধি ১ম বার	০১/০৭/২০১০ হতে ৩০/০৬/২০১৪ পর্যন্ত	-
ব্যয় বৃদ্ধি ব্যতিরেকে মেয়াদ বৃদ্ধি ২য় বার	০১/০৭/২০১০ হতে ৩০/০৬/২০১৫ পর্যন্ত	-
ব্যয় বৃদ্ধি ব্যতিরেকে মেয়াদ বৃদ্ধি ৩য় বার	০১/০৭/২০১০ হতে ৩০/০৬/২০১৬ পর্যন্ত	-
ব্যয় বৃদ্ধি ব্যতিরেকে মেয়াদ বৃদ্ধি ৪র্থ বার	০১/০৭/২০১০ হতে ৩০/০৬/২০১৭ পর্যন্ত	-
১ম সংশোধিত অনুমোদিত	০১/০৭/২০১০ হতে ৩০/০৬/২০১৭ পর্যন্ত	৫১৫৯.৬২

১৪.২ **সার্বিক আর্থিক ও বাব অগ্রগতিঃ** প্রকল্পের আওতায় জুন, ২০১৭ পর্যন্ত ক্রমপুঞ্জিত আর্থিক অগ্রগতি হয়েছে ৪৯৩৬.০০ লক্ষ টাকা যা অনুমোদিত ব্যয় ৫১৫৯.৬২ লক্ষ টাকার ৯৬%। উক্ত সময়ে অনুমোদিত সংশোধিত প্রকল্পের ১০০% বাব অগ্রগতি সাধিত হয়েছে।

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

১৫.১ **বৃক্ষ রোপন:** সংশোধিত অনুমোদিত ডিপিপিতে ৫ .০০ লক্ষ টাকায় বৃক্ষ রোপনের জন্য সংস্থান ছিল। পিসিআর অনুযায়ী বৃক্ষ রোপন কাজে উক্ত অর্থ ব্যয় করা হয়েছে।

১৫.২ মাটির কাজ: সংশোধিত অনুমোদিত ডিপিপিতে ৩ .৮০ লঃঘঃমিঃ মাটির কাজের জন্য ৫৮২ .০০ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়েছে। পিসিআর অনুযায়ী ৩.৬৪ লঃঘঃ মিটার মাটির কাজের জন্য উক্ত টাকা ব্যয় করা হয়েছে। পরিদর্শনকালে জানা যায়,

১৫.৩ **ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট নির্মাণ:** সংশোধিত অনুমোদিত ডিপিপিতে ৮ .০৫০ কিলোমিটার পেভমেন্ট নির্মাণের জন্য ৫৫৪.৮৬ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। পিসিআর অনুযায়ী ৮ .০৫ কিঃমিঃ পেভমেন্ট নির্মাণের জন্য ৫৫৪ .৮৬ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে। পরিদর্শনকালে দেখা যায়,

১৫.৪ **পিসি গার্ডার ব্রীজ নির্মাণ:** সংশোধিত অনুমোদিত ডিপিপিতে ১৭৪৩ .০৯ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ২১৮ .৩১ মিটার (২টি) পিসি গার্ডার ব্রীজ নির্মাণের জন্য নির্ধারিত। পিসিআর অনুযায়ী ১৭৪৩ .০৯ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ২১৮ .৩১ মিটার (২টি) পিসি গার্ডার ব্রীজ নির্মাণ করা হয়েছে। পরিদর্শনকালে দেখা যায়,

১৫.৫ **আরসিসি বক্স কালভার্ট নির্মাণ:** সংশোধিত অনুমোদিত ডিপিপিতে ৭৯১ .৪২ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ৮৬ .০০ মিটার (১৩টি) আরসিসি বক্স কালভার্ট নির্মাণের সংস্থান ছিল। পিসিআর অনুযায়ী ৭৯১ .৪২ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ৮৬ .০০ মিটার কালভার্ট নির্মাণ করা হয়েছে। পরিদর্শনকালে জানা যায়,

১৫.৬ **রক্ষাপ্রদ কাজ:** সংশোধিত অনুমোদিত ডিপিপি তে রক্ষাপ্রদ কাজের জন্য ৮৬৪.৬৩ লক্ষ টাকায় ৫৪০৫২.৬৩ বর্গ মিটার সিসি ব্লক ও জিও টেক্সটাইল দ্বারা রক্ষাপ্রদ কাজের জন্য সংস্থান ছিল। পিসিআর অনুযায়ী ৮৬৪.৬৩ লক্ষ টাকায় ৫৪০৫২.৬০ বর্গ মিটার সিসি ব্লক ও জিও টেক্সটাইল দ্বারা রক্ষাপ্রদ কাজ করা হয়েছে। চেইনেজ ৩+০০ কিঃমিঃ থেকে ৮.০০ কিঃমিঃ এর মধ্যে সড়কের বাম পার্শ্বে এবং চেইনেজ ৫+০০ কিঃমিঃ হতে ৭+০০ কিঃমিঃ সড়কের ডান পাশে রক্ষাপ্রদ কাজ করার জন্য নির্ধারিত ছিল। কিন্তু পরিদর্শনে দেখা যায় উক্ত রক্ষাপ্রদ কাজের বেশীরভাগ অর্থাৎ চেইনেজ ১+৫০০ কিঃমিঃ হতে ৩+০০ কিঃমিঃ এর মধ্যে রাস্তার উভয় পাশে এবং চেইনেজ ৩+০০ কিঃমিঃ হতে ৬+০০ কিঃমিঃ রক্ষাপ্রদ কাজ করা হয়েছে। উভয় পাশের রক্ষাপ্রদ কাজটি অক্ষত রয়েছে।

১৫.৭ **রক্ষাপ্রদ কাজ (টো-ওয়াল):** সংশোধিত অনুমোদিত ডিপিপি তে টো-ওয়াল দ্বারা রক্ষাপ্রদ কাজের জন্য ৩৫৪.২৮ লক্ষ টাকায় ৯৪০৯ মিটার রক্ষাপ্রদ কাজের জন্য সংস্থান ছিল। পিসিআর অনুযায়ী ৩৫৪.১০ লক্ষ টাকায় ৯৪০৯ মিটার টো-ওয়াল দ্বারা রক্ষাপ্রদ কাজ করা হয়েছে। পরিদর্শনকালে দেখা যায়,

১৫.৮ **সাইন, সিগন্যাল ও কিঃমিঃ পোষ্ট স্থাপন:** সংশোধিত অনুমোদিত ডিপিপিতে অনুযায়ী ৩ .৫০ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ট্রাফিক সাইন, সিগন্যাল ও কিঃমিঃ পোষ্ট নির্মাণের জন্য নির্ধারিত। পিসিআর অনুযায়ী উক্ত কাজের জন্য ৩ .৫০ 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 সাইন , সিগন্যালসমূহ প্রয়োজনের তুলনায় কম লে প্রতীয়মান হয়।

১৫.৯ **সার্ভে ও ডিজাইন:** সংশোধিত অনুমোদিত ডিপিপিতে ৯ .৮০ কিঃমিঃ সার্ভে ও ডিজাইন কাজের জন্য ৭ .৫০ লক্ষ টাকার সংস্থান ছিল। পিসিআর অনুযায়ী উক্ত কাজের জন্য ৭.৫০ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে।

১৫.১০ **EIA, Hydrology & Morphology:** সংশোধিত অনুমোদিত ডিপিপিতে অনুযায়ী ২৯ .০০ লক্ষ টাকায় ৯.৮০ কিঃমিঃ অংশে **EIA, Hydrology & Morphology** কাজের জন্য নির্ধারিত ছিল। পিসিআর অনুযায়ী উক্ত কাজের জন্য ২৯.০০ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে।

১৬। **প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জনঃ**

পরিকল্পিত	উদ্দেশ্য অর্জন
প্রকল্পের উদ্দেশ্য হলো-প্রকল্প এলাকার সাথে দেশের অন্যান্য অঞ্চলের উন্নততর সড়ক নেটওয়ার্ক স্থাপনের মাধ্যমে আর্থ-সামাজিক অবস্থার উন্নয়ন।	প্রকল্প এলাকার সাথে দেশের অন্যান্য অঞ্চলের সাথে সড়ক নেটওয়ার্ক স্থাপিত হওয়ায় প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জিত হয়েছে মর্মে প্রতীয়মান 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 বাবায়নের জন্য অনুমোদন করা হলেও এটি বাবায়নে 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 বাবায়নে 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। **মতামত/সুপারিশঃ**

২০.১ প্রকল্পটি ৪ বছরে বাবায়নের জন্য অনুমোদন করা হলেও এটি বাবায়নে 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 বাবায়নে ৮ বছরে ৩ (তিন) বার প্রকল্প পরিচালক পরিবর্তন করা হয়েছে। ঘন ঘন প্রকল্প পরিচালক বদলী হলে অনেক ক্ষেত্রে প্রকল্প বাবায়ন ত্বরান্বিত এবং গুণগতমান রক্ষা করা সম্ভব হয় না। মন্ত্রণালয় বিষয়টি গুরুত্বের সাথে বিবেচনা করে ভবিষ্যতে গৃহীতব্য প্রকল্পে প্রকল্প বাবায়নকালীন 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।

বৃহত্তর ময়মনসিংহ জেলার ২টি সড়ক উন্নয়ন শীর্ষক প্রকল্পের সমাপ্তি মূল্যায়ন প্রতিবেদন

(সমাপ্তঃ জুন, ২০১৭)

১। প্রকল্পের নাম : **বৃহত্তর ময়মনসিংহ জেলার ২টি সড়ক উন্নয়ন**

২। বাবায়নকারী সংস্থা : সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর।

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

৪। প্রকল্প এলাকা : কিশোরগঞ্জ, শেরপুর ও জামালপুর জেলার কিশোরগঞ্জ সদর, পাকুন্দিয়া, শ্রীবর্দী ও বকশীগঞ্জ উপজেলা।

৫। প্রকল্পের বাবায়ন ব্যয় ও সময় :

(লক্ষ টাকায়)

প্রাক্কলিত ব্যয় (প্রঃসাঃ)		প্রকৃত ব্যয় (প্রঃ সাঃ)	পরিকল্পিত বাবায়নকাল		প্রকৃত বাবায়নকাল	অতিরিক্ত ব্যয় (মূল প্রাক্কলিত ব্যয়ের %)	অতিরিক্ত সময় (মূল বাবায়নকালের %)
মূল	১ম সংশোধিত		মূল	১ম সংশোধিত			
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮
৯৫০৫.৯০	-	৭৯০০.০০	০১-০৭-২০১৩ থেকে ৩০-০৬-২০১৬	-	০১-০৭-২০১৩ থেকে ৩০-০৬-২০১৭	-	৩৩.৩৩%

* ব্যয় বৃদ্ধি ব্যতিরেকে প্রকল্পটির মেয়াদ ১ (এক) বছর বৃদ্ধি করা হয়েছে।

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

৭। **প্রকল্পের পটভূমি ও উদ্দেশ্য:**

৭.১ **পটভূমি:** বৃহত্তর ময়মনসিংহ জেলার ''শেরপুর-শ্রীবর্দী-বকশীগঞ্জ সড়ক'' এবং ''কিশোরগঞ্জ-পাকুন্দিয়া-মির্জাপুর-টোক সড়ক'' রাজধানী ঢাকা ও আন্তঃজেলা সড়ক যোগাযোগের ক্ষেত্রে গুরুত্বপূর্ণ ভূমিকা পালন করছে। শেরপুর-শ্রীবর্দী-বকশীগঞ্জ সড়কটির দৈর্ঘ্য ২৬.৫ কিঃমিঃ। সড়কটি শেরপুর থেকে শুরু হয়ে শ্রীবর্দী হয়ে জামালপুরের বকশীগঞ্জ উপজেলায় সমাপ্ত হয়েছে। ধানুয়া কামালপুর স্থলবন্দর থেকে পাথর, কয়লা ও অন্যান্য মালবাহী ভারী যানবাহন এ সড়কে যাতায়াত করে। বিদ্যমান সড়কের প্রশতা ৩.৭ মিঃ। প্রকল্পের আওতায় সড়ক উন্নয়ন করে পেভমেন্ট ৫.৫০ মিঃ প্রস্থে ও ক্রেস্ট ৭.৩০ মিঃ প্রস্থে নির্মাণ করা হবে। অপরদিকে, কিশোরগঞ্জ-পাকুন্দিয়া-মির্জাপুর-টোক সড়কটি ঢাকার সাথে কিশোরগঞ্জ জেলায় যাতায়াতের স্বল্পতম পথ। বিদ্যমান সড়কটি ২৭.০৪ কিঃমিঃ দীর্ঘ। বর্তমানে এ সড়কে প্রচুর যানবাহন চলাচল করে। সড়কটি মাত্র ৩.৭ মিঃ প্রশস্থ বিধায় প্রায়ই যানজট সৃষ্টি হয় এবং দুর্ঘটনা ঘটে। এ প্রেক্ষিতে সড়কটি ৫.৫ মিঃ প্রশস্থকরণের ও মজবুতীকরণ কাজ সম্পাদনের জন্য প্রকল্পটি গ্রহণ করা হয়।

৭.২ উদ্দেশ্য: প্রকল্পের মূল উদ্দেশ্য হলো বৃহত্তর ময়মনসিংহ জেলায় দু'টি সড়ক উন্নয়নের মাধ্যমে সহজ, নিরাপদ ও উন্নত যোগাযোগ ব্যবস্থা স্থাপনের মাধ্যমে প্রকল্প এলাকার জনসাধারণের আর্থ-সামাজিক উন্নয়ন।

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

৮.১ কিশোরগঞ্জ অংশ

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
Petrol & Lubricant	L.S	L.S	4.00	L.S	4.00
Printing & Binding	L.S	L.S	2.00	L.S	-
Stationary	L.S	L.S	2.00	L.S	1.00
Publication & Advertisement	L.S	L.S	2.00	L.S	-
Land Acquisition	Hector	15.140	1432.70	3.24	1476.97
Widening of road embankment & earth work	Lcum	2.00	500.00	1.73	435.15
Construction & New Pavement	Km	0.54	68.80	0.54	68.80
Strengthening of New Pavement	Km	11.74	394.35	11.74	394.35
Re-construction of existing damaged pavement	Km	-	70.26	-	-
Widening of Pavement (0.927m)	Km	26.50	1168.92	25.44	1122.87
Surfacing (DBS Wearing Course) 5.50m	Km	27.04	1447.18	27.04	1447.18
Construction of New Box (3 nos) culvert	Meter	6.00	36.00	6.00	36.00
Widening of existing culvert (5 nos)	Meter	18.05	117.33	18.05	117.33
Construction of slope protection	Sqm	17113.60	268.15	14201.00	222.48
RCC Plate Paliciding	Meter	2000.00	105.54	1958.00	97.32
Construction of saucer drain	Meter	2000.00	55.56	1343.00	37.31
Traffic sign	nos	50.00	2.76	50.00	2.17
Sign Post	nos	50.00	1.23	50.00	1.21
Concrete Km. Post	nos	28.00	1.79	27.00	1.66
Road marking thermo plastic material	Sqm	1622.40	17.05	1622.40	17.05
Road Intersection	nos	-	28.00	-	-
Row marking pillar	nos	300.00	2.55	300.00	2.55
Maintenance during construction	LS	LS	15.00	LS	7.93

Items of Work (as per PP)	Unit	Target (as per PP)		Actual Progress	
		Physical (Quantity)	Financial	Physical (Quantity)	Financial
Physical Contingency (1%)	1%	-	114.86	-	-
Price Contingency 1%	1%	-	114.86	-	-
Total=			5972.89		5493.33

৮.২ শেরপুর অংশ

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
Petrol & Lubricant	L.S	L.S	4.00	-	-
Printing & Binding	L.S	L.S	2.00	-	-
Stationary	L.S	L.S	2.00	-	-
Publication & Advertisement	L.S	L.S	2.00	-	-
Land Acquisition	Hector	0.045	60.00	0.045	15.00
Widening of road embankment & earth work	Lcum	1.00	250.00	0.962	125.04
Construction & New Pavement (1.50m)	Km	0.30	8.33	0.30	5.64
Widening and Strengthening of Pavement (2×0.90m+3.70m)	Km	12.30	810.08	12.30	560.07
Existing Pavement Treatment and Potholes Repair (5.50m)	Km	13.80	24.15	13.80	16.36
Existing Pavement Treatment and Potholes Repair (7.30m)	Km	0.25	0.58	0.25	0.39
Surfacing (DBS Wearing Course) 5.50m	Km	26.10	1357.98	26.00	1304.84
Surfacing (DBS Wearing Course) 7.30m	Km	0.40	27.62	0.40	23.48
Construction of RCC Bridge (4 nos)	Meter	52.68	526.80	39.63	235.01
Construction of RCC Box culvert (3 nos)	Meter	27.15	162.90	22.00	88.00
Construction of slope protection Geo-textile	Sqm	4000.00	62.64	942.50	9.17

Items of Work (as per PP)	Unit	Target (as per PP)		Actual Progress	
		Physical (Quantity)	Financial	Physical (Quantity)	Financial
Construction of saucer drain	Sqm	1500.00	13.91	1496.00	13.91
Traffic sign	nos	15	0.83	12	0.48
Sign Post	nos	15.00	0.37	12	0.26
Concrete Guide Post	nos	200	4.92	137	1.45
Road marking thermo plastic material	Sqm	6377.50	67.03	1283.90	7.57
Maintenance during construction	LS	LS	10.00	-	-
Physical Contingency (2%)	2%	-	67.94	-	-
Price Contingency 2%	2%	-	67.94	-	-
Total=			3533.01		2406.67

১০। **প্রকল্প পরিচালক সংক্রান্ত তথ্যাদিঃ**

ক্রমিক নং	প্রকল্প পরিচালকের নাম ও পদবী	দায়িত্বের ধরণ		কর্মকাল
		পূর্ণকালীন	খন্ডকালীন	
১	২	৩	৪	৫
1.	Md. Abdul Kuddus ACE, RHD, Dhaka zone, Dhaka	হ্যাঁ	-	০২/০২/২০১১ থেকে ১০/০১/২০১২
2.	Md. Mafizul Islam ACE, RHD, Dhaka zone, Dhaka	হ্যাঁ	-	১২/০১/২০১২ থেকে ৩১/০১/২০১৩
3.	Md. Habibul Hoque ACE, RHD, Dhaka zone, Dhaka	হ্যাঁ	-	২৬/০২/২০১৩ থেকে ০৯/০৭/২০১৪
4.	Shahabuddin Khan ACE, RHD, Mymensingh zone, Mymensingh	হ্যাঁ	-	০৯/০৭/২০১৪ থেকে ০৩/০১/২০১৭
5.	Md. Monirul Islam ACE, RHD, Mymensingh zone, Mymensingh	হ্যাঁ	-	০৩/০১/২০১৭ 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 কিশোরগঞ্জ অংশে ৫টি প্যাকেজ এবং শেরপুর অংশে ৩টি প্যাকেজের মাধ্যমে সম্পন্ন করার সংস্থান ছিল। প্রেরিত পিসিআর অনুযায়ী কিশোরগঞ্জ অংশে ৫টি প্যাকেজ এবং শেরপুর অংশে ৩টি প্যাকেজের মাধ্যমে পূর্ত কাজ সম্পাদন করা হয়েছে। দরপত্র সংক্রান্ত প্রধান প্রধান তথ্য নিম্নরূপ:

প্যাকেজ/কাজের নাম	-প্রাক্কলিত ব্যয় -চুক্তি মূল্য	-দরপত্র আহবানের তারিখ -চুক্তির তারিখ -চুক্তি অনুযায়ী কাজ সমাপ্তির তারিখ -প্রকৃত কাজ সমাপ্তির তারিখ	মন্তব্য
কিশোরগঞ্জ অংশ			
WD-01			
Widening of road embankment & pavement providing base type-1, DBS wearing course at Ch. 0+000 to Ch. 7+000 of Kishoreganj-Pakundia-Mirzapur-Toke road under Kishoreganj Road Division during the year 2014-2015.	৭.৯৯৯ ৬.৮০	- ২৭/০৯/২০১৫ ২৫/০৩/২০১৬ ২৫/০৬/২০১৬	
WD-02			
Improvement of road embankment & pavement at 7+000 to 15+500 providing base type-1, DBS wearing course of Kishoreganj-Pakundia-Mirzapur-Toke road under Kishoreganj Road Division during the year 2013-14.	১১.৬৭ ১১.৬৭	- ২৮/০৫/২০১৪ ২৪/০৫/২০১৬ ১৬/০৬/২০১৫	কাজ সমাপ্ত
WD-03			
Improvement of road embankment & pavement at 15+500 to Ch. 19+500 providing base type-1, DBS wearing course of Kishoreganj-Pakundia-Mirzapur-Toke road under Kishoreganj Road Division during the year 2014-15.	৬.১৭ ৬.১৭	- ১৬/০৪/২০১৫ ১৩/১০/২০১৫ ২৪/০২/২০১৬	কাজ সমাপ্ত
WD-04			
Improvement of road embankment & pavement at 19+500 to Ch. 23+500 providing base type-1, DBS wearing course of Kishoreganj-Pakundia-Mirzapur-Toke road under Kishoreganj Road Division during the year 2014-15.	৬.১৭ ৬.১৭	- ১৫/০৪/২০১৫ ১২/১০/২০১৫ ২৪/০৬/২০১৬	
WD-05			
Widening new construction, re-construction of road embankment & pavement providing base type-1, DBS wearing course at Ch. 23+500 to 27+040 of Kishoreganj-Pakundia-Mirzapur-Toke road under Kishoreganj Road Division during the year 2015-16.	১০.৮৪ ৯.৭৯	- ১৫/১২/২০১৫ ১২/০৬/২০১৬ ২৫/০৫/২০১৭	

প্যাকেজ/কাজের নাম	-প্রাক্কলিত ব্যয় -চুক্তি মূল্য	-দরপত্র আহবানের তারিখ -চুক্তির তারিখ -চুক্তি অনুযায়ী কাজ সমাপ্তির তারিখ -প্রকৃত কাজ সমাপ্তির তারিখ	মন্তব্য
শেরপুর অংশ			
WP-01			
Widening of road embankment (Earthwork), Flexible Pavement, Construction of New Pavement (1.5m), Widening and Strengthening of Pavement (2 × 0.90 + 3.70m) Surfacing (DBS Wearing course) (5.5m), Sign, signal, Km Post & Road Marking at 0.00 Km to 11.50 Km of Sherpur-Sreebordi-Bokshigonj Road under Sherpur road division during the year 2013-14.	**১১.৮৪৫** **৯.৫৩৪**	**২৯/১০/২০১৪** **০৭/০১/২০১৫** **০৭/০১/২০১৬** **০২/০১/২০১৬**	
WP-02			
Widening of road embankment (Earthwork), Flexible Pavement, Widening and Strengthening of Pavement (2 ×0.90 + 3.70m), Existing pavement treatment and potholes repair 5.50m & 7.30m, Surfacing (DBS Wearing course) (5.5m), Sign, signal, Km Post & Road Marking at 11.50 Km to 26.00 Km of Sherpur-Sreebordi -Bokshigonj Road under Sherpur Road Division.	**১৩.৬৭৪** **১১.৫৬**	**২৯/১০/২০১৪** **০৬/০১/২০১৫** **০৬/০১/২০১৬** **০২/০১/২০১৬**	
WP-03			
Construction of 4 nos (52.83m) RCC Bridge and Construction of 34 nos. (27.15m) RCC Box Culvert and Concrete slope protection Geo-textile, construction of Saucer Drain	**৭.৬৫২** **৩.৪০৭১৯**	**০৭/০৭/২০১৪** **২৪/১১/২০১৪** **২৩/১১/২০১৫** **২৯/০৬/২০১৬**	

১২। **সংশোধিত বরাদ্দ ও অগ্রগতিঃ**

লক্ষ টাকা

অর্থবছর	সংশোধিত বরাদ্দ ও লক্ষ্যমাত্রা	টাকা অবমুক্তি	ব্যয় ও অগ্রগতি
১	২	৩	৪
কিশোরগঞ্জ অংশ			
২০১৩-১৪	৩০০.০০	৩০০.০০	৩০০.০০
২০১৪-১৫	১৫০০.০০	১৫০০.০০	১৫০০.০০
২০১৫-১৬	৩২০০.০০	৩২০০.০০	৩২০০.০০
২০১৬-১৭	৪৯৩.৩৩	৪৯৩.৩৩	৪৯৩.৩৩
মোট	৫৪৯৩.৩৩	৫৪৯৩.৩৩	৫৪৯৩.৩৩

অর্থবছর	সংশোধিত বরাদ্দ ও লক্ষ্যমাত্রা	টাকা অবমুক্তি	ব্যয় ও অগ্রগতি
১	২	৩	৪
শেরপুর অংশ			
২০১৩-১৪	৮০০.০০	৮০০.০০	৮০০.০০
২০১৪-১৫	১৬০০.০০	১৬০০.০০	১৬০০.০০
২০১৫-১৬	৬.৬৭	৬.৬৭	৬.৬৭
	২৪০৬.৬৭	২৪০৬.৬৭	২৪০৬.৬৭

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

১৪। **সাধারণ পর্যবেক্ষণ:**

১৪.১ **সার্বিক আর্থিক ও বাব অগ্রগতিঃ** প্রকল্পের আওতায় জুন, ২০১৭ পর্যন্ত ক্রমপুঞ্জিত আর্থিক অগ্রগতি হয়েছে ৭৯০০ .০০ লক্ষ টাকা যা অনুমোদিত ব্যয় ৯৫০৫.৯০ লক্ষ টাকার ৮৩.১০%। উক্ত সময়ে অনুমোদিত সংশোধিত প্রকল্পের ১০০% বাব অগ্রগতি সাধিত হয়েছে।

১৫। **প্রকল্প পরিদর্শনঃ** আইএমইডি'র উপ-পরিচালক জনাব মোহাম্মদ আশরাফুজ্জামান ভূঁইয়া কর্তৃক গত ১২/০৭/২০১৮ তারিখে কিশোরগঞ্জ সড়ক বিভাগের অধীন ''কিশোরগঞ্জ-পাকুন্দিয়া-মির্জাপুর-টোক'' সড়ক এবং ১৮/০৭/২০১৮ তারিখে শেরপুর সড়ক বিভাগের অধীন ''শেরপুর-শ্রীবর্দী-বকশীগঞ্জ '' সড়ক সরেজমিন পরিদর্শন করা হয়। পরিদর্শনকালে কিশোরগঞ্জ ও শেরপুর জেলার নির্বাহী প্রকৌশলীদ্বয়সহ অন্যান্য কর্মকর্তাগণ উপস্থিত ছিলেন। পরিদর্শন পর্যবেক্ষণ নিম্নরূপঃ

১৫.১ **ভূমি অধিগ্রহণ:** অনুমোদিত ডিপিপি অনুযায়ী কিশোরগঞ্জ সড়ক বিভাগের অধীন ১৫.১৯ হেক্টর ভূমি অধিগ্রহণের লক্ষ্যে ১৪৯২.৭০ লক্ষ টাকা এবং শেরপুর সড়ক বিভাগের অধীন ০ .০৪৫ হেক্টর ভূমি অধিগ্রহণের লক্ষ্যে ৬০ .০০ লক্ষ টাকার সংস্থান ছিল। প্রেরিত পিসিআর অনুযায়ী কিশোরগঞ্জ সড়ক বিভাগের অধীন ৩ .২৪ হেক্টর ভূমি অধিগ্রহণ বাবদ ১৪৭৬.৯৭ লক্ষ টাকা এবং শেরপুর সড়ক বিভাগের অধীন ০ .০৪৫ হেক্টর ভূমি অধিগ্রহণ বাবদ ১৫ .০০ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে। পরিদর্শনকালে জানা যায় , কিশোরগঞ্জ সড়ক বিভাগের অধীন আলোচ্য সড়ক প্রশস্থকরণের জন্য প্রকৃত প্রয়োজনীয়তার ভিত্তিতে ৩ .২৪ হেক্টর ভূমি অধিগ্রহণ করা হয়েছে। ডিপিপি প্রণয়নের সময় একটি বাইপাস সড়ক নির্মাণের লক্ষ্যে ভূমি অধিগ্রহণের প্রয়োজনীয়তা বিবেচনায় ভূমির পরিমাণ প্রাক্কলন করা হয়েছিল। পরবর্তীতে বাইপাস নির্মাণের প্রস্তাবটি বাতিল হলেও প্রকল্পটি সংশোধন না হওয়ায় অতিরিক্ত ভূমি ডিপিপি থেকে বাদ দেওয়া সম্ভব হয়নি। তবে শেরপুর সড়ক বিভাগের অধীন প্রকৃত প্রয়োজনীয়তার ভিত্তিতে ডিপিপিতে ভূমির সংস্থান রাখা হয়েছে এবং সে আলোকে ভূমি অধিগ্রহণ করা হয়েছে।

১৫.২ মাটির কাজ: অনুমোদিত ডিপিপি অনুযায়ী কিশোরগঞ্জ সড়ক বিভাগের অধীন ২৬.৫০ কি:মি: সড়ক বাঁধ প্রশস্থকরণের লক্ষ্যে ২.০০ ল:ঘ:মি: মাটির কাজ বাবদ ৫০০ .০০ লক্ষ টাকা এবং শেরপুর সড়ক বিভাগের অধীন ১২ .৩০ কি:মি: সড়ক বাঁধ প্রশস্থকরণের লক্ষ্যে ১.০০ ল:ঘ:মি: মাটির কাজ বাবদ ২৫০.০০ লক্ষ টাকার সংস্থান ছিল। প্রেরিত পিসিআর অনুযায়ী কিশোরগঞ্জ সড়ক বিভাগের অধীন বর্ণিত কাজ সম্পাদনের জন্য ১.৭৩ ল:ঘ:মি: মাটির কাজ বাবদ ৪৩৫.১৫ লক্ষ টাকা এবং শেরপুর সড়ক বিভাগের অধীন বর্ণিত কাজ সম্পাদনের জন্য ০ .৯৬২ ল:ঘ:মি: মাটির কাজ বাবদ ১২৫.০৪ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে। পরিদর্শনকালে দেখা যায় , কিশোরগঞ্জ সড়ক বিভাগের অধীন ২৬.৫০ কিঃমিঃ বিদ্যমান সড়ক বাঁধ সর্বনিম্ন ৪.৯০ মিটার ও সর্বোচ্চ ৫ .৫০ মিটার হতে ৭.৩০ মিটার ক্রেস্ট প্রশস্থতায় ও সর্ব নিম্ন ১.১০ মিটার হতে সর্বোচ্চ ৩ .৫৫ মিটার উচ্চতায় সড়ক বাঁধ প্রশস্থতার জন্য ১ .৭৩ লঃঘঃমিঃ মাটির কাজ করা হয়েছে। এছাড়া শেরপুর সড়ক বিভাগের অধীন ১২ .৩০ কিঃমিঃ বিদ্যমান সড়ক বাঁধ সর্বনিম্ন ৪ .৬৬ মিটার ও সর্বোচ্চ ৫.৭৪ মিটার হতে ৭ .৩০ মিটার ক্রেস্ট প্রশস্থতায় ও ১ .৫০ মিটার উচ্চতায় সড়ক বাঁধ প্রশস্থতার জন্য ০ .৯৬২

লঃঘঃমিঃ মাটির কাজ করা হয়েছে। পরিদর্শনকালে কিশোরগঞ্জ ও শেরপুর উভয় সড়ক বিভাগের অধীন বিদ্যমান সড়ক উভয় পাশে ৩ ফুট করে বর্ধিত করা হয়েছে দেখা যায়। তবে পরিদর্শনকালে উভয় সড়ক বাঁধের কিছু কিছু অংশে রেইন কাট হয়ে সফট সোল্ডার ক্ষতিগ্রস্থ হয়েছে দেখা যায়।

১৫.৩ **পেভমেন্ট নির্মাণ:** অনুমোদিত ডিপিপি অনুযায়ী কিশোরগঞ্জ সড়ক বিভাগের অধীন ০ .৫৪ কিঃমিঃ নতুন পেভমেন্ট নির্মাণ বাবদ ৬৮ .৮০ লক্ষ টাকা , ১১.৭৪ কিঃমিঃ বিদ্যমান পেভমেন্ট শক্তিশালীকরণ বাবদ ৩৯৪ .৩৫ লক্ষ টাকা , ১.৫৫ কিঃমিঃ ক্ষতিগ্র পেভমেন্ট পুর্ননির্মাণ বাবদ ৭০ .২৬ লক্ষ টাকা , ২৬.৫০ কি:মি: পেভমেন্ট প্রশস্থকরণ বাবদ ১১৬৮.৯২ লক্ষ টাকা এবং ২৭ .০৪ কিঃমিঃ পেভমেন্ট সার্ফেসিং বাবদ ১৪৪৭ .১৮ লক্ষ টাকা এবং শেরপুর সড়ক বিভাগের অধীন ০.৩০ কিঃমিঃ নতুন পেভমেন্ট নির্মাণ বাবদ ৮ .৩৩ লক্ষ টাকা, ১২.৩০ কিঃমিঃ বিদ্যমান পেভমেন্ট প্রশস্থকরণ ও শক্তিশালীকরণ বাবদ ৮১০ .০৮ লক্ষ টাকা , ১৪.০৫ কিঃমিঃ বিদ্যমান ক্ষতিগ্র পেভমেন্ট সংস্কার ও পটহোল রিপেয়ার বাবদ ২৪.৭৩ লক্ষ টাকা এবং ২৬ .৫০ কিঃমিঃ পেভমেন্ট সার্ফেসিং বাবদ ১৩৮৫ .৬০ লক্ষ টাকার সংস্থান ছিল। প্রেরিত পিসিআর অনুযায়ী কিশোরগঞ্জ সড়ক বিভাগের অধীন ০ .৫৪ কিঃমিঃ নতুন পেভমেন্ট নির্মাণ বাবদ ৬৮ .৮০ লক্ষ টাকা , ১১.৭৪ কিঃমিঃ বিদ্যমান পেভমেন্ট শক্তিশালীকরণ বাবদ ৩৯৪ .৩৫ লক্ষ টাকা , ২৫.৪৪ কি:মি: পেভমেন্ট প্রশস্থকরণ বাবদ ১১২২ .৮৭ লক্ষ টাকা এবং ২৭ .০৪ কিঃমিঃ পেভমেন্ট সার্ফেসিং বাবদ ১৪৪৭ .১৮ লক্ষ টাকা এবং শেরপুর সড়ক বিভাগের অধীন ০ .৩০ কিঃমিঃ নতুন পেভমেন্ট নির্মাণ বাবদ ৫ .৬৪ লক্ষ টাকা , ১২.৩০ কিঃমিঃ বিদ্যমান পেভমেন্ট প্রশস্থকরণ ও শক্তিশালীকরণ বাবদ ৫৬০ .০৭ লক্ষ টাকা , ১৪.০৫ কিঃমিঃ বিদ্যমান ক্ষতিগ্র পেভমেন্ট সংস্কার ও পটহোল রিপেয়ার বাবদ ১৬ .৭৮ লক্ষ টাকা এবং ২৬ .৪০ কিঃমিঃ পেভমেন্ট সার্ফেসিং বাবদ ১৩২৮.৩২ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে। পরিদর্শনকালে উভয় সড়ক বিভাগের অধীন বর্ণিত কাজসমূহ সম্পাদন করা হয়েছে দেখা যায়। পরিদর্শনকালে উভয় সড়কে কোন পটহোল দেখা যায়নি। তবে উভয় সড়কের কিছু কিছু স্থানে সড়ক সার্ফেসে রাটিং ও ক্র্যাক সৃষ্টি হতে দেখা গেছে। এছাড়া , কিছু কিছু স্থানে রোড মার্কিং মুছে যেতে দেখা গেছে ।



চিত্র-১: কিশোরগঞ্জ অংশের রাটিং হওয়া পেভমেন্ট



চিত্র-২: কিশোরগঞ্জ অংশে পেভমেন্টের পুরুত্ব পর্যবেক্ষণ





চিত্র ৩ ও ৪ : শেরপুর অংশের পেভমেন্ট

১৫.৪ **ব্রীজ ও কালভার্ট নির্মাণ:** অনুমোদিত ডিপিপি অনুযায়ী কিশোরগঞ্জ সড়ক বিভাগের অধীন ৩টি নতুন কালভার্ট (৬মিটার) নির্মাণ ও ৫টি বিদ্যমান কালভার্ট (১৮.০৫ মিটার) প্রশকরণ বাবদ ১৫৩.০০ লক্ষ টাকা এবং শেরপুর সড়ক বিভাগের অধীন ৪টি ব্রীজ (৫২.৬৮ মিটার) নির্মাণ বাবদ ৫২৬.৮০ লক্ষ টাকা ও ৩টি কালভার্ট (২৭.১৫ মিটার) নির্মাণ বাবদ ১৬২.৯০ লক্ষ টাকার সংস্থান ছিল। প্রেরিত পিসিআর অনুযায়ী কিশোরগঞ্জ সড়ক বিভাগের অধীন ৩টি নতুন কালভার্ট (৬ মিটার) নির্মাণ ও ৫টি বিদ্যমান কালভার্ট (১৮.০৫ মিটার) প্রশকরণ বাবদ ১৫৩ .৩৩ লক্ষ টাকা এবং শেরপুর সড়ক বিভাগের অধীন ৪টি ব্রীজ (৩৯.৬৩ মিটার) নির্মাণ বাবদ ২৩৫.০১ লক্ষ টাকা ও ৩টি কালভার্ট (২২.০০ মিটার) নির্মাণ বাবদ ৮৮ .০০ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে। পরিদর্শনকালে উভয় সড়ক বিভাগের অধীন বর্ণিত কাজসমূহ সম্পাদন করা হয়েছে দেখা যায়। নির্মিত ব্রীজ ও কালভার্টগুলো কার্যকর ও সচল দেখা গেছে এবং উল্লেখযোগ্য কোন ত্রুটি পরিলক্ষিত হয়নি। তবে উভয় সড়কের কয়েকটি কালভার্টের এ্যাপ্রোচে সফট শোল্ডার ক্ষতিগ্রস্থ হয়েছে দেখা যায়।




চিত্র-৫ ও ৬: কিশোরগঞ্জ অংশে নির্মিত কালভার্ট ও সফট সোল্ডার




চিত্র ৭ ও ৮ : শেরপুর অংশে নির্মিত ব্রীজ ও কালভার্ট

১৫.৭ **রক্ষাপ্রদ কাজ :** অনুমোদিত ডিপিপি অনুযায়ী কিশোরগঞ্জ সড়ক বিভাগের অধীন ১৭১১৩ .৬০ বর্গ মিটার জিও টেক্সটাইলসহ কনক্রিট স্লোপ প্রটেকশন বাবদ - ২৬৮.১৫ লক্ষ টাকা, ২০০০ মিটার আরসিসি প্লেট প্যালাসাইডিং বাবদ ১০৫.৫৪ লক্ষ টাকা ও ২০০০ মিটার সার্ফেস ড্রেন নির্মাণ বাবদ -৫৫.৫৬ লক্ষ টাকা এবং শেরপুর সড়ক বিভাগের অধীন ৪০০০.০০ বর্গ মিটার জিও টেক্সটাইলসহ কনক্রিট স্লোপ প্রটেকশন বাবদ - ৬১.৬৮ লক্ষ টাকা ও ১৫০০ মিটার সসার ড্রেন নির্মাণ বাবদ -১৩.৯১ লক্ষ টাকার সংস্থান ছিল। প্রেরিত পিসিআর অনুযায়ী ১৪২০১ .০০ বর্গ মিটার জিও টেক্সটাইলসহ কনক্রিট স্লোপ প্রটেকশন বাবদ -২২২.৪৮ লক্ষ টাকা, ১৯৫৮ মিটার আরসিসি প্লেট প্যালাসাইডিং বাবদ ৯৭.৩২ লক্ষ টাকা ও ১৩৪৩ মিটার সার্ফেস ড্রেন নির্মাণ বাবদ -৩৭.৩১ লক্ষ টাকা এবং শেরপুর সড়ক বিভাগের অধীন ৯৪২.৫০ বর্গ মিটার জিও টেক্সটাইলসহ কনক্রিট স্লোপ প্রটেকশন বাবদ -৯.১৭ লক্ষ টাকা ও ১৪৯৬ মিটার সসার ড্রেন নির্মাণ বাবদ-১৩.৯১ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে। পরিদর্শনকালে বর্ণিত কাজসমূহ সম্পাদন করা হয়েছে দেখা যায়। তবে পরিদর্শনকালে বিচ্ছিন্নভাবে কয়েকটি স্থানে সিসি ব্লক ক্ষতিগ্রস্থ হয়েছে দেখা যায়। এছাড়া উল্লেখযোগ্য কোন ত্রুটি পরিলক্ষিত হয়নি।




চিত্র-৯ ও ১০: কিশোরগঞ্জ ও শেরপুর অংশের রক্ষাপ্রদ কাজ

১৫.৮ **সাইন, সিগন্যাল ও কিঃমিঃ পোষ্ট স্থাপন :** অনুমোদিত ডিপিপি অনুযায়ী কিশোরগঞ্জ সড়ক বিভাগের অধীন ৫০টি ট্রাফিক সাইন স্থাপন বাবদ ২.৭৬ লক্ষ টাকা, ৫০টি সাইন পোষ্ট স্থাপন বাবদ-১.২৩ লক্ষ টাকা, ২৮টি কিঃমিঃ পোষ্ট স্থাপন বাবদ-১.৭৯ লক্ষ টাকা , ১৬২২.৪০ বর্গ মিটার থার্মোপ্লাষ্টিক রোড মার্কিং ম্যাটেরিয়াল বাবদ ১৭ .০৫ লক্ষ টাকা , ৪টি রোড ইন্টারসেকশন নির্মাণ বাবদ-২৮.০০ লক্ষ টাকা, ৩০০টি রাইট অফ ওয়ে (ROW) মার্কিং পিলার স্থাপন বাবদ-২.৫৫ লক্ষ টাকা এবং শেরপুর সড়ক বিভাগের অধীন ১৫টি ট্রাফিক সাইন স্থাপন বাবদ ০ .৮৩ লক্ষ টাকা, ১৫টি সাইন পোষ্ট স্থাপন বাবদ -০.৩৭ লক্ষ টাকা, ২০০টি কনক্রিট গাইড পোষ্ট স্থাপন বাবদ -৪.৯২ লক্ষ টাকা ও ৬৩৭৭ .৫০ বর্গ মিটার থার্মোপ্লাষ্টিক রোড মার্কিং ম্যাটেরিয়াল বাবদ ৬৭ .০৩ লক্ষ টাকার সংস্থান ছিল। প্রেরিত পিসিআর অনুযায়ী কিশোরগঞ্জ সড়ক বিভাগের অধীন ৫০টি ট্রাফিক সাইন স্থাপন বাবদ ২.১৭ লক্ষ টাকা, ৫০টি সাইন পোষ্ট স্থাপন বাবদ-১.২১ লক্ষ টাকা, ২৭টি কিঃমিঃ পোষ্ট স্থাপন বাবদ-১.৬৬ লক্ষ টাকা, ১৬২২.৪০ বর্গ মিটার থার্মোপ্লাষ্টিক রোড মার্কিং ম্যাটেরিয়াল বাবদ ১৭.০৫ লক্ষ টাকা, ৩০০টি রাইট অফ ওয়ে (ROW) মার্কিং পিলার স্থাপন বাবদ -২.৫৫ লক্ষ টাকা এবং শেরপুর সড়ক বিভাগের অধীন ১২টি ট্রাফিক সাইন স্থাপন বাবদ ০.৪৮ লক্ষ টাকা, ১২টি সাইন পোষ্ট স্থাপন বাবদ-০.২৬ লক্ষ টাকা, ১৩৭টি কনক্রিট গাইড পোষ্ট স্থাপন বাবদ-১.৪৫ লক্ষ টাকা ও ১২৮৩.৯০ বর্গ মিটার থার্মোপ্লাষ্টিক রোড মার্কিং ম্যাটেরিয়াল বাবদ ৭ .৫৭ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে। পরিদর্শনকালে বর্ণিত কাজসমূহ সম্পাদন করা হয়েছে দেখা যায়। তবে উভয় সড়কের কয়েকটি স্থানে রোড মার্কিং মুছে যাওয়া , গাইড পোষ্ট ভেঙ্গে/হেলে যাওয়া এবং কিঃমিঃ পোষ্টের মার্কিং মুছে যেতে দেখা গেছে । এছাড়া উল্লেখযোগ্য কোন ত্রুটি পরিলক্ষিত হয়নি।

১৬। **প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জনঃ**

পরিকল্পিত	উদ্দেশ্য অর্জন
প্রকল্পের মূল উদ্দেশ্য হলো বৃহত্তর ময়মনসিংহ জেলায় দু'টি সড়ক উন্নয়নের মাধ্যমে সহজ, নিরাপদ ও উন্নত যোগাযোগ ব্যবস্থা স্থাপনের মাধ্যমে প্রকল্প এলাকার জনসাধারণের আর্থ-সামাজিক উন্নয়ন।	প্রকল্পের আওতায় উভয় সড়ক বিভাগের অধীন ৩.২৮৫ হেক্টর ভূমি অধিগ্রহণ, ২.৬৯২ ল :ঘ:মি: মাটির কাজ , ৫৩.৫৪ কিঃমিঃ সড়ক সার্ফেসিং, ৪টি ব্রীজ (৫২.৬৮ মিটার) নির্মাণ, ১১টি কালভার্ট (৪৬.০৫ মিটার) নির্মাণ করায় নিরবচ্ছিন্ন সড়ক যোগাযোগ স্থাপিত হয়েছে। ফলে প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জিত হয়েছে।

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

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

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

১৯। **পর্যবেক্ষণ:**

১৯.১ প্রকল্পটি ৩ বছরে বাবায়নের জন্য অনুমোদন করা হলেও এটি বাবায়নে প্রকৃত সময় ব্যয় হয়েছে ৪ বছর। প্রকল্পটির মেয়াদ ১ (এক) বার ১ (এক) বছর বৃদ্ধি করা হয়েছে। তবে প্রকল্পটির ব্যয় বৃদ্ধি পায়নি। প্রকল্পটির Time over Run ৩৩.৩৩% ও Cost over Run ০.০০%;

১৯.২ প্রকল্পটি বাবায়নে ৪ বছরে ৫ (পাঁচ) বার প্রকল্প পরিচালক পরিবর্তন করা হয়েছে;

১৯.৩ কিশোরগঞ্জ সড়ক বিভাগের অধীন ১৫.১৪০ হেক্টর ভূমি অধিগ্রহণ বাবদ ১৪৩২.৭০ লক্ষ টাকা প্রাক্কলন করা হলেও বাবে ৩.২৪ হেক্টর ভূমি অধিগ্রহণ বাবদ ১৪৭৬.৯৭ লক্ষ টাকা প্রয়োজন হয়েছে। অর্থাৎ এ ক্ষেত্রে সংস্থা কর্তৃক যথাযথভাবে পরিমাণ ও ব্যয় নির্ধারণ করা সম্ভব হয়নি;

১৯.৪ উভয় সড়ক বাঁধের কিছু কিছু অংশে রেইন কাট হয়ে সফট সোল্ডার ক্ষতিগ্রস্থ হয়েছে;

১৯.৫ উভয় সড়কে কোন পটহোল দেখা যায়নি। তবে কিছু কিছু স্থানে সড়ক সার্ফেসে রাটিং ও ক্র্যাক সৃষ্টি হয়েছে;

১৯.৬ নির্মিত ব্রীজ ও কালভার্টগুলো কার্যকর ও সচল দেখা গেছে এবং উল্লেখযোগ্য কোন ত্রুটি পরিলক্ষিত হয়নি। তবে উভয় সড়কের কয়েকটি কালভার্টের এ্যাপ্রোচে সফট শোল্ডার ক্ষতিগ্রস্থ হয়েছে;

১৯.৭ রক্ষাপ্রদ কাজে বিচ্ছিন্নভাবে কয়েকটি স্থানে সিসি ব্লক ক্ষতিগ্রস্থ হয়েছে। এছাড়া উল্লেখযোগ্য কোন ত্রুটি পরিলক্ষিত হয়নি;

১৯.৮ উভয় সড়কের কয়েকটি স্থানে গাইড পোষ্ট ভেঙ্গে পড়েছে ও হেলে গেছে এবং রোড মার্কিং ও কিঃমিঃ পোষ্টের মার্কিং মুছে গেছে; এবং

১৯.৯ সমাপ্ত প্রকল্পটির External Audit সম্পন্ন হয়নি।

২০। **মতামত/সুপারিশঃ**

২০.১ প্রকল্পটি ৩ বছরে বাবায়নের জন্য অনুমোদন করা হলেও এটি বাবায়নে প্রকৃত সময় ব্যয় হয়েছে ৪ বছর। প্রকল্পটির মেয়াদ ১ (এক) বার ১ (এক) বছর বৃদ্ধি করা হয়েছে । ভবিষ্যতে অনুমোদন ব্যয় ও বাবায়ন মেয়াদে প্রকল্প সমাপ্তির লক্ষ্যে প্রচেষ্টা গ্রহণ করা যেতে পারে;

২০.২ ভবিষ্যতে প্রকল্প বাবায়নের ক্ষেত্রে ঘন ঘন প্রকল্প পরিচালক পরিবর্তনের বিষয়টি পরিহার করতে হবে;

২০.৩ কিশোরগঞ্জ সড়ক বিভাগের অধীন ১৫.১৪০ হেক্টর ভূমি অধিগ্রহণ বাবদ ১৪৩২.৭০ লক্ষ টাকা প্রাক্কলন করা হলেও বাবে ৩.২৪ হেক্টর ভূমি অধিগ্রহণ বাবদ ১৪৭৬.৯৭ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে। এ বিষয়ে সংস্থার সক্ষমতা আরও বৃদ্ধি করতে হবে;

২০.৪ উভয় সড়ক বাঁধের যে সকল অংশে রেইন কাট হয়ে সফট সোল্ডার ক্ষতিগ্রস্থ হয়েছে তা মেরামত করতে হবে;

২০.৫ যে সকল স্থানে সড়ক সার্ফেসে রাটিং ও ক্র্যাক সৃষ্টি হয়েছে তা চিহ্নিতপূর্বক সংশোধন করতে হবে;

২০.৬ উভয় সড়কের যে সকল কালভার্টের এ্যাপ্রোচে সফট শোল্ডার ক্ষতিগ্রস্থ হয়েছে তা চিহ্নিতপূর্বক মেরামত করতে হবে;

২০.৭ রক্ষাপ্রদ কাজে যে সকল স্থানে সিসি ব্লক ক্ষতিগ্রস্থ হয়েছে তা চিহ্নিতপূর্বক সংশোধন করতে হবে;

২০.৮ উভয় সড়কের যে সকল স্থানে গাইড পোষ্ট ভেঙ্গে পড়েছে ও হেলে গেছে এবং রোড মার্কিং ও কিঃমিঃ পোষ্টের মার্কিং মুছে গেছে তা চিহ্নিতপূর্বক সংশোধন 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।

মতলব-মেঘনা-ধনাগোদা-বেড়ীবাঁধ সড়কের (জেড-১০৬৯) অবশিষ্টাংশ উন্নয়ন (১ম সংশোধিত) শীর্ষক সমাপ্তি মূল্যায়ন প্রতিবেদন

(সমাপ্তঃ জুন, ২০১৭)

১। প্রকল্পের নাম : **মতলব-মেঘনা-ধনাগোদা-বেড়ীবাঁধ সড়কের (জেড-১০৬৯) অবশিষ্টাংশ উন্নয়ন (১ম সংশোধিত)**

২। বাবায়নকারী সংস্থা : সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর।

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

৪। প্রকল্প এলাকা : চাঁদপুর জেলা।

৫। প্রকল্পের বাবায়ন সময় ও ব্যয় :

(লক্ষ টাকায়)

প্রাক্কলিত ব্যয় (প্রঃসাঃ)		প্রকৃত ব্যয় (প্রঃ সাঃ)	পরিকল্পিত বাবায়নকাল		প্রকৃত বাবায়নকাল	অতিরিক্ত ব্যয় (মূল প্রাক্কলিত ব্যয়ের %)	অতিরিক্ত সময় (মূল বাবায়নকালের %)
মূল	১ম সংশোধিত		মূল	১ম সংশোধিত			
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮
২৪৮০.৭৫ (-)	২৬৩৭.৫৬	২৫৯৪.০০ (-)	০১-০৭-২০১৫ থেকে ৩০-০৬-২০১৭	০১-০৭-২০১৫ থেকে ৩০-০৬-২০১৭	০১-০৭-২০১৫ থেকে ৩০-০৬-২০১৭	১১৩.২৫ (৪.৫৬%)	-

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

৭। **প্রকল্পের পটভূমি ও উদ্দেশ্য:**

৭.১ **পটভূমি:** চাঁদপুর সড়ক বিভাগাধীন মতলব -মেঘনা-ধনাগোদা-বেড়ীবাঁধ একটি জেলা সড়ক। সড়কটির দৈর্ঘ্য ৬০ কিঃমিঃ এবং পেভমেন্টের প্রস্থ ৩ .৭০ মিটার। ইতোপূর্বে "জেলা সড়ক উন্নয়ন (কুমিল্লা জোন) (সংশোধিত)" শীর্ষক প্রকল্পের আওতায় বিবেচ্য সড়কটির ৭ .৩৪২ কিঃমিঃ পেভমেন্ট নির্মাণ এবং ১৯ .০৮২ কিঃমিঃ সার্ফেসিং কাজ সম্পন্ন হয়েছিল। সড়কটির মোট ৩৭ .৪৪ কিঃমিঃ অংশে ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট , ২১ কিঃমিঃ অংশ কাঁচা রাস্তা এবং ১ .৫৬ কিঃমিঃ অংশের পেভমেন্ট জরাজীর্ণ অবস্থায় ছিল। এ প্রেক্ষিতে সড়কটির ২২ .৫৬ কিঃমিঃ সড়কাংশ উন্নয়নের (২১ কিঃমিঃ নতুন পেভমেন্ট নির্মাণ , ১.৫৬ কিঃমিঃ পেভমেন্ট শক্তিশালীকরণ এবং ২২ .৫৬ কিঃমিঃ সার্ফেসিং) লক্ষ্যে ২৪৮০.৭৫ লক্ষ টাকা প্রাক্কলিত ব্যয় ও ০১ /০৭/২০১৫ থেকে ৩০ /০৬/২০১৭ মেয়াদে বাবায়নের জন্য ২৮ /০৭/২০১৫ তারিখে মাননীয় পরিকল্পনা মন্ত্রী কর্তৃক অনুমোদন করা হয়। পরবর্তীতে ঠিকাদারের কোটেড রেট প্রাক্কলিত ব্যয়ের চেয়ে বেশী হওয়ায় ও নতুন কাজ অন্তর্ভুক্তির ফলে প্রকল্পের ব্যয় বৃদ্ধি পাওয়ায় মাননীয় সড়ক পরিবহন ও সেতু মন্ত্রী কর্তৃক ০৯/০১/২০১৭ তারিখে ২৬৩৭.৫৬ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ১ম সংশোধিত ডিপিপি অনুমোদন করা হয়।

৭.২ উদ্দেশ্য: প্রকল্পটির মূল উদ্দেশ্য হচ্ছে মতলব-মেঘনা-ধনাগোদা-বেড়ীবাঁধ সড়কের ২২.৫৬ কিঃমিঃ সড়কাংশ উন্নয়নের মাধ্যমে চাঁদপুর জেলা সদরের সাথে মতলব উত্তর ও মতলব দক্ষিণ উপজেলার সড়ক যোগাযোগ ব্যবস্থার উন্নয়ন।

৮. **প্রকল্পের মূল কাজ:**

- মাটির কাজ-১.১৯৭ লঃঘঃমিঃ
- ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট নির্মাণ-২২.২৭ কিঃমিঃ
- পেভমেন্ট শক্তিশালীকরণ (বেইজ টাইপ-১)- ১.৫৬ কিঃমিঃ
- সার্ফেসিং – ২৩.৮৩ কিঃমিঃ
- সাইন, সিগন্যাল, কি:মি: পোস্ট-২৬টি

৯। **প্রকল্পের অঙ্গভিত্তিক বাবায়ন (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
Construction of Road Embankment	Lcum	1.197	273.03	1.10	273.03
Construction of flexible pavement	Km	22.27	1496.77	22.27	1496.77
Strengthening of flexible pavement (by base type-1)	Km	1.56	70.23	1.56	70.23
Surfacing (Carpeting and seal coat)	KM	23.83	723.87	23.83	723.87
Sign Signal Km post	Nos	26.00	2.07	26.00	2.07
Maintenance during Construction	LS	22.56	45.48	22.56	28.03
Total=			2611.45		2594.00

১০। **প্রকল্প পরিচালক সংক্রান্ত তথ্যাদিঃ**

ক্রমিক নং	প্রকল্প পরিচালকের নাম ও পদবী	দায়িত্বের ধরণ		কর্মকাল	
		পূর্ণকালীন	খন্ডকালীন	যোগদান	বদলী
১	২	৩	৪	৫	৬
44.	Junaid Ahsan Shibib Additional Chief Engineer, RHD	হ্যাঁ	-	২৪/০২/২০১৪	০৩/০১/২০১৭
45.	Md. Shahabuddin Khan Additional Chief (C.C) Engineer, RHD	হ্যাঁ	-	০৩/০১/২০১৭	বর্তমান।

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

প্যাকেজ/কাজের নাম	-প্রাক্কলিত ব্যয় -চুক্তি মূল্য	-দরপত্র আহবানের তারিখ -চুক্তির তারিখ -চুক্তি অনুযায়ী কাজ সমাপ্তির তারিখ -প্রকৃত কাজ সমাপ্তির তারিখ	মন্তব্য
PW-01			
FY-15-16 Strengthening of flexible pavement at Ch.: 15+200 to Ch: 15+300 and Construction of flexible pavement at Ch: 6+000 to Ch: 8+735, Ch: 18+000 to Ch: 21+500 including surfacing and earthwork.	৬৮৮.৩৮ ৭১৬.৮৮	২৮/০৯/২০১৫ ১২/০১/২০১৬ ১৯/০১/২০১৭ ১৫/০১/২০১৭	কাজ সমাপ্ত
PW-02			
FY-15-16 Strengthening of flexible pavement at Ch.: 34+300 to Ch: 35+260 and Construction of flexible pavement at Ch: 24+800 to Ch: 27+400 & Ch: 41+660 to Ch: 47+160 including surfacing and earthwork.	৯৪৯.৭৬ ৯২৯.৮৪	২৮/০৯/২০১৫ ০৩/০২/২০১৬ ০২/০২/২০১৭ ২৬/০৩/২০১৭	কাজ সমাপ্ত
PW-03			
FY-15-16 Strengthening of flexible pavement at Ch.: 56+525 to Ch: 56+825 and Construction of flexible pavement at Ch: 47+160 to Ch: 53+825 including surfacing and earthwork.	৭৪৫.৬৯৭১ ৭৯৮.৯২	২৮/০৯/২০১৫ ১৭/০১/২০১৬ ১৬/০১/২০১৭ ১০/০১/২০১৭	কাজ সমাপ্ত
PW-04			
FY-16-17 Construction of flexible pavement at Ch.: 40+390 to Ch: 41+660 including surfacing and earthwork.	১৬৫.৮২ ১৪৯.২৪	০১/০১/২০১৭ ০১/০৩/২০১৭ ৩০/০৬/২০১৭ ২৯/০৫/২০১৭	কাজ সমাপ্ত

১২। **সংশোধিত বরাদ্দ ও অগ্রগতিঃ**

লক্ষ টাকা

অর্থবছর	সংশোধিত বরাদ্দ ও লক্ষ্যমাত্রা	টাকা অবমুক্তি	ব্যয় ও অগ্রগতি
১	২	৩	৪
২০১৫-১৬	৭০০.০০	৭০০.০০	৭০০.০০
২০১৬-১৭	১৮৯৪.০০	১৮৯৪.০০	১৮৯৪.০০
মোট	২৫৯৪.০০	২৫৯৪.০০	২৫৯৪.০০

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	২৪৮০.৭৫
১ম সংশোধিত অনুমোদিত	০১/০৭/২০১৫ হতে ৩০/০৬/২০১৭	২৬৩৭.৫৬

১৪.২ **সার্বিক আর্থিক ও বাব অগ্রগতিঃ** প্রকল্পের আওতায় জুন, ২০১৭ পর্যন্ত ক্রমপুঞ্জিত আর্থিক অগ্রগতি হয়েছে ২৫৯৪.০০ লক্ষ টাকা যা অনুমোদিত সংশোধিত ব্যয় ২৬৩৭.৫৬ লক্ষ টাকার ৯৮.৩৪%। উক্ত সময়ে অনুমোদিত সংশোধিত প্রকল্পের ১০০% বাব অগ্রগতি সাধিত হয়েছে।

১৫। **প্রকল্প পরিদর্শনঃ** গত ৩০/০৬/২০১৮ তারিখে আইএমইডি 'র উপ-পরিচালক জনাব মোহাম্মদ আশরাফুজ্জামান ভূঁইয়া কর্তৃক প্রকল্পটি সরেজমিন পরিদর্শন করা হয়। পরিদর্শনকালে সড়ক বিভাগের কর্মকর্তাগণ উপস্থিত ছিলেন। পরিদর্শন পর্যবেক্ষণ নিম্নরূপঃ

১৫.১ **মাটির কাজ:** অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপিতে সড়ক বাঁধ উচুঁকরণ ও রিপ্রোফাইলিং এর জন্য ১ .১৯৭ লঃঘঃমিঃ মাটির কাজ বাবদ ২৭৩ .০৩ লক্ষ টাকার সংস্থান ছিল। প্রেরিত পিসিআর অনুযায়ী ১ .১০ লঃঘঃ মিটার মাটির কাজ বাবদ ২৭৩ .০৩ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে। পরিদর্শনকালে জানা যায় , ১.১০ লঃঘঃ মিটার মাটি দ্বারা ২২ .২৭ কিঃমিঃ সড়ক বাঁধ ১৮ ফুট প্রশস্থতায় গড়ে ০ .৩৫০ মিটার উচুঁ ও রিপ্রোফাইলিং করে ২৭৩ .০৩ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে। পরিদর্শনকালে সড়ক বাঁধের উভয় পাশে পর্যাপ্ত গাছ ও আগাছা জন্মানোয় কোন রেইন কাট হয়নি দেখা যায়।

১৫.২ **ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট শক্তিশালীকরণ ও নির্মাণ:** অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপিতে ১ .৫৬ কিলোমিটার বিদ্যমান পেভমেন্ট শক্তিশালীকরণ বাবদ ৭০ .২৩ লক্ষ টাকা এবং ২২ .২৭ কিলোমিটার পেভমেন্ট নির্মাণ বাবদ ১৪৯৬ .৭৭ লক্ষ টাকা সংস্থান ছিল। প্রেরিত পিসিআর এ ১ .৫৬ কিঃমিঃ পেভমেন্ট বেইজ টাইপ-১ দ্বারা শক্তিশালীকরণ বাবদ ৭০ .২৩ লক্ষ টাকা এবং ২২ .২৭ কিঃমিঃ পেভমেন্ট নির্মাণ বাবদ ১৪৯৬ .৭৭ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে উল্লেখ আছে। পরিদর্শনকালে বর্ণিত কাজসমূহ সম্পাদন করা হয়েছে দেখা যায়। তবে সড়কের চেইনেজ ১৯ +৫০০ এবং ৫৬+৬৫০ এ পেভমেন্ট খুঁড়ে স্পেসিফিকেশনের তুলনায় বালির পরিমাণ বেশি ও পাথরের পরিমাণ কম প্রতীয়মান হয়েছে।






চিত্র-১ হতে ৪ (ক্লকওয়াইজ): নির্মিত সড়ক সার্ফেসিং, ক্ষয়প্রাপ্ত সীলকোট, ক্ষতিগ্রস্থ সার্ফেস ও পেভমেন্ট পরীক্ষা

১৫.৩ সার্ফেসিং: অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপিতে ২৩ .৮৩ কি:মি: পেভমেন্ট সার্ফেসিং এর জন্য ৭২৩ .৮৭ লক্ষ টাকা সংস্থান ছিল। প্রেরিত পিসিআর এ ২৩ .৮৩ কি:মি: সড়ক সার্ফেসিং বাবদ ৭২৩ .৮৭ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে উল্লেখ আছে। পরিদর্শনকালে ৪০ মিলিমিটার বিটুমিনাস কার্পেটিং এবং ১২ মিলিমিটার বিটুমিনাস সীলকোট দ্বারা ২৩.৮৩ কিঃমিঃ সড়কে বর্ণিত সার্ফেসিং কাজ করা হয়েছে দেখা যায়। তবে পরিদর্শনকালে কয়েকটি স্থানে পটহোলস ও গর্ত দ্বারা সার্ফেসিং ক্ষতিগ্রস্থ হতে দেখা গেছে। এছাড়া অনেক স্থানে সীলকোট ক্ষয় হয়েছে। তবে সড়কের উভয় প্রান্তে প্রকল্প বহির্ভূত অংশে প্রচুর খানাখন্দ ও আনডিউলেশন দেখা গেছে।

১৫.৫ **সাইন, সিগন্যাল ও কিঃমিঃ পোষ্ট স্থাপন:** অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপিতে অনুযায়ী ২ .০৭ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ২৬ টি ট্রাফিক সাইন, সিগন্যাল ও কিঃমিঃ পোষ্ট নির্মাণের সংস্থান ছিল। প্রেরিত পিসিআর অনুযায়ী উক্ত কাজের জন্য ২ .০৭ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে উল্লেখ আছে। পরিদর্শনকালে প্রতি কিঃমিঃ এ ১টি কিঃমিঃ পোষ্ট স্থাপন করা হলেও কোন সাইন/সিগন্যাল পোষ্ট দেখা যায়নি। এছাড়া ডিপিপিতে রোড মার্কিং এর সংস্থান না থাকায় সড়কে রোড মার্কিং করা হয়নি দেখা যায়।

১৬। **প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জনঃ**

পরিকল্পিত	উদ্দেশ্য অর্জন
মতলব-মেঘনা-ধনাগোদা-বেড়ীবাঁধ সড়কের ২২.৫৬ কিঃমিঃ সড়কাংশ উন্নয়নের মাধ্যমে চাঁদপুর জেলা সদরের সাথে মতলব উত্তর ও মতলব দক্ষিণ উপজেলার সড়ক যোগাযোগ ব্যবস্থার উন্নয়ন।	প্রকল্পের আওতায় ২২.২৭ কিঃমিঃ পেভমেন্ট নির্মাণ, ১.৫৬ কিঃমিঃ পেভমেন্ট শক্তিশালীকরণ এবং ২৩.৮৩ কিঃমিঃ সড়ক সার্ফেসিং করায় চাঁদপুর জেলা সদরের সাথে মতলব উত্তর ও মতলব দক্ষিণ উপজেলার সাথে সড়ক যোগাযোগ ব্যবস্থার উন্নয়ন হয়েছে বিধায় প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জিত হয়েছে ।

১৭। **উদ্দেশ্য অর্জিত না হয়ে থাকলে তার কারণঃ** প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জিত হয়েছে বলে প্রতীয়মান হয়। তবে নির্মিত সড়কের কয়েকটি স্থানে পটহোলস ও গর্ত সৃষ্টিসহ সড়ক সার্ফেস ক্ষতিগ্রস্থ হওয়ায় এবং সড়কের উভয় প্রান্তে প্রকল্প বহির্ভূত অংশে প্রচুর খানা খন্দ ও আনডিউলেশন হওয়ায় রিপেয়ার ওয়ার্কস এর প্রয়োজন রয়েছে।

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

১৯। **External Audit:** ২০১৫-১৬ অর্থ বছরে প্রকল্পটির External Audit সম্পন্ন হয়েছে এবং কোন অডিট আপত্তি উত্থাপিত হয়নি।

২০। **পর্যবেক্ষণ:**

২০.১ প্রকল্পটি নির্ধারিত মেয়াদে শুরু এবং সমাপ্ত হয়েছে। তবে প্রকল্পটি ১ বার সংশোধন হয়েছে এবং মূল ডিপিপির তুলনায় ১১৩.২৫ লক্ষ টাকা ব্যয় বৃদ্ধি পেয়েছে।

২০.২ সড়ক বাঁধের উভয় পাশে পর্যাপ্ত গাছ ও আগাছা জন্মানোয় থাকায় কোন রেইন কাট হয়নি;

২০.৩ সড়কের নতুন নির্মিত পেভমেন্টে স্পেসিফিকেশনের তুলনায় বালুর পরিমাণ বেশী ও পাথরের পরিমাণ কম প্রতীয়মান হয়েছে;

২০.৪ নির্মিত সড়কের কয়েকটি স্থানে পটহোলস ও গর্ত দ্বারা সার্ফেসিং ক্ষতিগ্রস্থ হতে দেখা গেছে। এছাড়া অনেক স্থানে সীলকোট ক্ষয় হয়েছে;

২০.৫ সড়কের উভয় প্রান্তে প্রকল্প বহির্ভূত অংশে প্রচুর খানাখন্দ ও আনডিউলেশন দেখা গেছে যা মেরামত করা প্রয়োজন;

২০.৬ ২০১৫-১৬ অর্থ বছরে প্রকল্পটির External Audit সম্পন্ন হয়েছে এবং কোন অডিট আপত্তি উত্থাপিত হয়নি।

২১। **মতামত/সুপারিশঃ**

২১.১ প্রকল্পটি নির্ধারিত মেয়াদে শুরু এবং সমাপ্ত হলেও ১ বার সংশোধন হয়েছে এবং মূল ডিপিপির তুলনায় ১১৩.২৫ লক্ষ টাকা ব্যয় বৃদ্ধি পেয়েছে। ভবিষ্যতে যথাযথ স্ট্যাডির ভিত্তিতে প্রকল্প গ্রহণ করে অনুমোদন ব্যয় ও বাবায়ন মেয়াদে প্রকল্প সমাপ্তির লক্ষ্যে প্রচেষ্টা গ্রহণ করা যেতে পারে;

২১.২ সড়কের নতুন নির্মিত পেভমেন্টে স্পেসিফিকেশনের তুলনায় বালুর পরিমাণ বেশী ও পাথরের পরিমাণ কম প্রতীয়মান হয়েছে। ভবিষ্যতে স্পেসিফিকেশন অনুযায়ী বালু ও পাথরের পরিমাণ নিশ্চিত করার লক্ষ্যে আরও সচেষ্ট হতে হবে;

২১.৩ নির্মিত সড়কের যে সকল স্থানে পটহোলস ও গর্ত সৃষ্টি হয়েছে এবং সড়ক সার্ফেস ক্ষতিগ্রস্থ হয়েছে তা চিহ্নিতপূর্বক দ্রুত সংশোধন করতে হবে;

২১.৪ সড়কের প্রকল্প বহির্ভূত অংশে উভয় প্রান্তে প্রচুর খানাখন্দ ও আনডিউলেশন দেখা গেছে , যা দ্রুত মেরামতের উদ্যোগ গ্রহণ করতে হবে;

২১.৫ অনুচ্ছেদ ২১.১ হতে ২১.৪ এর বিষয়ে গৃহীত ব্যবস্থা মন্ত্রণালয় আগামী ১ মাসের মধ্যে আইএমইডিকে অবহিত করবে।

শহীদ এম মনসুর আলী (পিপুলবাড়ীয়া-সোনামুখী-ধুনট) সড়ক উন্নয়ন শীর্ষক প্রকল্পের সমাপ্তি মূল্যায়ন প্রতিবেদন

(সমাপ্তঃ জুন, ২০১৭)

১। প্রকল্পের নাম : **শহীদ এম মনসুর আলী (পিপুলবাড়ীয়া-সোনামুখী-ধুনট) সড়ক উন্নয়ন**

২। বাবায়নকারী সংস্থা : সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর।

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

৪। প্রকল্প এলাকা : সিরাজগঞ্জ জেলার সিরাজগঞ্জ সদর, কাজীপুর

৫। প্রকল্পের বাবায়ন সময় ও ব্যয় :

(লক্ষ টাকায়)

প্রাক্কলিত ব্যয় (প্রঃসাঃ)		প্রকৃত ব্যয় (প্রঃ সাঃ)	পরিকল্পিত বাবায়নকাল		প্রকৃত বাবায়নকাল	অতিরিক্ত ব্যয় (মূল প্রাক্কলিত ব্যয়ের %)	অতিরিক্ত সময় (মূল বাবায়নকালের %)
মূল	১ম সংশোধিত		মূল	১ম সংশোধিত			
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮
৫২৯৩.৫৮ (-)	৬৭৯৪.০৪	৬৭৯৪.০০ (-)	২০-০৩-২০১৪ থেকে ৩০-০৬-২০১৬	২০-০৩-২০১৪ থেকে ৩০-০৬-২০১৭	২০-০৩-২০১৪ থেকে ৩০-০৬-২০১৭	২৮.৩৪%	৪৩.৮৭%

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

৭। **প্রকল্পের পটভূমি ও উদ্দেশ্য:**

৭.১ **পটভূমি:** পিপুলবাড়ি-সোনামুখী-ধুনট সড়কটি দেশের উত্তরাঞ্চলের যোগাযোগ ব্যবস্থায় গুরুত্বপূর্ণ ভূমিকা পালন করছে। বর্তমানে সড়কটি ৩ .৭ মিটার প্রশতায় নির্মিত। সড়ক ও বেইলী ব্রীজগুলোর প্রশতা কম হওয়ার কারণে প্রতিনিয়ত এ রাস্তায় প্রচুর যানজটের সৃষ্টি হয়। এ প্রেক্ষিতে প্রকল্পের আওতায় ১৩ .৫০১ কিঃমিঃ সড়ক প্রশকরণ এবং ৭টি বেইলী ব্রীজের সুপার স্ট্রাকচার প্রতিস্থাপনের প্রস্তাব করা হয়। উল্লেখ্য যে , সিরাজগঞ্জ-কাজিপুর-ধুনট সড়কের কাজিপুর উপজেলাধীন অংশ যমুনা নদীর কাছাকাছি হওয়ার কারণে যমুনা নদীর ভাঙ্গন বা যে কোন প্রাকৃতিক দুর্যোগের সময় সড়ক যোগাযোগ ব্যাহত হলে আলোচ্য সড়কটি সিরাজগঞ্জ সদরের সাথে ধুনট তথা বগুড়া , রংপুরসহ অন্যান্য জেলার যোগাযোগের একমাত্র বিকল্প ব্যবস্থা হিসাবে কাজ করে। প্রকল্পটি বাবায়িত হলে সিরাজগঞ্জ সদর থেকে পিপুলবাড়ি বাজার ও সোনামুখী বাজার হয়ে বগুড়া জেলা সদরের সঙ্গে উন্নত যোগাযোগ ব্যবস্থা স্থাপিত হবে। ফলে সিরাজগঞ্জ হতে সোনামুখী বাজারের দূরত্ব ১০ .০০ কিঃমিঃ হ্রাস পাবে যা সিরাজগঞ্জ হতে বগুড়ার দুরত্ব হ্রাস করবে। এ প্রেক্ষিতে আলোচ্য প্রকল্পটি গ্রহণ করা হয়।

৭.২ উদ্দেশ্য: প্রকল্পের মূল উদ্দেশ্য হলো সিরাজগঞ্জ জেলার পিপুলবাড়ীয়া-সোনামুখী-ধুনট সড়কের বিদ্যমান রাস্তা প্রশকরণ ও ৭টি বেইলী ব্রীজের স্থলে ৭টি (৪৯৯ মিটার) পিসি গার্ডার সেতুর সুপার স্ট্রাকচার নির্মাণের মাধ্যমে বিভিন্ন উপজেলা ও জেলা সদরগুলোর মধ্যে সরাসরি সড়ক যোগাযোগ স্থাপন, দেশের দক্ষিণ ও পশিমাঞ্চলের মধ্যে কার্যকরী সড়ক নেটওয়ার্ক স্থাপন এবং প্রকল্প এলাকার জনসাধারণের আর্থ-সামাজিক অবস্থার উন্নয়ন সাধন।

৮. প্রকল্পের মূল কাজ:

- ভূমি অধিগ্রহণ -৮.৬৯ হেক্টর
- মাটির কাজ- ৩.২০২ লঃঘঃমিঃ
- এ্যাপ্রোচ সড়ক নির্মাণ সার্ফেসিং সহ- ৩.৩৮ কিঃমিঃ

- সার্ফেসিংসহ পেভমেন্ট প্রশকরণ -১৩.৫০১ কিঃমিঃ
- সুপার স্ট্রাকচার সেতু নির্মাণ-৫৪৩.০২ মিটার (৮টি)
- বক্স কালভার্ট নির্মাণ-২৭.০০ মিটার (৫টি)

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

Items of Work (as per PP)	Unit	Target (as per PP)		Actual Progress	
		Physical (Quantity)	Financial	Physical (Quantity)	Financial
1	2	3	4	5	6
Land Acquisition	Hector	8.69	1951.71	8.69	1951.71
Earthwork	Lac cum	3.202	650.99	3.202	650.99
Construction of Approach Road including Surfacing	Km	3.38	442.28	3.38	442.24
Widening of Main Pavement with Surfacing	Km	13.501	592.40	13.501	592.40
Surfacing of existing pavement	Km	7.62	184.32	7.62	184.32
Construction of Super Structure Bridge (8 Nos)	M	543.02	2489.75	543.02	2489.75
Construction of RCC Box Culvert (5 nos)	M	27.00	220.93	27.00	220.93
Concrete Slope Protection	Sqm	17336.00	206.92	17336.00	206.92
Construction of Drain	M	1200.00	46.56	1200.00	46.56
Road Marking	Sqm	775.00	8.18	775.00	8.18
Physical Contingency	LS	0.00	0.00	0.00	0.00
Cost Escalation	LS	0.00	0.00	0.00	0.00
Total =			6794.04		6794.00

১০। **প্রকল্প পরিচালক সংক্রান্ত তথ্যাদিঃ**

ক্রমিক নং	প্রকল্প পরিচালকের নাম ও পদবী	দায়িত্বের ধরণ		কর্মকাল	
		পূর্ণকালীন	খন্ডকালীন	যোগদান	বদলী
১	২	৩	৪	৫	৬
46.	Md. Abdus Salam Additional Chief Engineer Rajshahi Zone, Rajshahi	-	হ্যাঁ	৩০/০৪/২০১৩	১৭/০৯/২০১৫
47.	Md. Abu Rawshan Additional Chief Engineer Rajshahi Zone, Rajshahi.	-	হ্যাঁ	১৭/০৯/২০১৫	৩০/০৬/২০১৭

১১। **ক্রয় সংক্রান্ত তথ্যাদিঃ**

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

১১.২ পণ্য, কার্য ও সেবা ক্রয়ঃ (পণ্য ও কার্য ২০০.০০ লক্ষ টাকার উপরে এবং সেবা ১০০.০০ লক্ষ টাকার উপরে) প্রকল্পের অনুমোদিত ডিপিপি অনুযায়ী মূল পূর্ত কাজ ৫টি প্যাকেজের মাধ্যমে সম্পন্ন করার সংস্থান ছিল। পিসিআর এ উল্লেখিত তথ্যানুযায়ী ৭টি প্যাকেজের আওতায় পূর্ত কাজ সম্পাদন করা হয়েছে। দরপত্র সংক্রান্ত প্রধান প্রধান তথ্য নিম্নরুপ:

প্যাকেজ/কাজের নাম	**-প্রাক্কলিত ব্যয় -চুক্তি মূল্য**	**-দরপত্র আহবানের তারিখ -চুক্তির তারিখ -কাজ শুরুর তারিখ -কাজ সমাপ্তির তারিখ**	**মন্তব্য**
প্যাকেজ নং-১			
Construction of Super Structure 117.38m (3x 39.13m) Long P.C Girder Ichamoti Bridge over Ichamoti River at 2nd Km (Ch: 1+300), Super Structure 42.70m (1x 42.70m) Long P.C Girder Khamargani Bridge Over Khamarganti Chanel at 2nd Km (Ch: 1+600) and super structure 30.52 Chakdampur Chanel at 11th Km (Ch: 10+100) of Shaheed Monsur Ali (Pipulbaria-Sonamukhi-Dhunot) Road, under Road Division Sirajgonj during the year 2014-2015 & Tender Package No. e-GP/RJZ/ADP/04/2014-2015 (Tender ID: 17386 (WD-1.)	**১১.৬৯১ ১১.৬৯১**	**০১/০১/২০১৫ ২১/০৪/২০১৫ ১৭/০৮/২০১৬ ২২/০১/২০১৭**	
প্যাকেজ নং-২			
Construction of Super Structure 86.14.38m (2x 43.07m) Long P.C Girder Gobinda Potol Bridge over Gobinda Potol Chanel at 3rd Km (Ch: 2+700) and Super Structure 73.98m (2x 36.99m) Long P.C Girder Ghatdaho Bridge Over Ghatdaho Chanel at 4th Km (Ch: 3+960) of Shaheed Monsur Ali (Pipulbaria-Sonamukhi-Dhunot) Road, under Road Division Sirajgonj during the year 2014-2015 & Tender Package No. e-GP/RJZ/ADP/06/2014-2015 (Tender ID: 19410 (WD-2.)	**৭.৯৬১ ৭.৯৬১**	**০১/০৫/২০১৫ ১৬/০৭/২০১৫ ১৫/০৭/২০১৬ ২২/০৯/২০১৬**	
প্যাকেজ নং-৩			
Construction of Super Structure 93.78m (3x 31.26m) Long P.C Girder Khuksia at 11th Km (Ch: 10+300) over Ichamoti River and Super Structure 60.00m (2x 30.00m) Long P.C Girder Ekdala	**৭.৯২৩ ৭.৯২৩**	**০১/০৪/২০১৫ ০৭/০৬/২০১৫ ০৬/০৭/২০১৬ ১৬/০৮/২০১৬**	

প্যাকেজ/কাজের নাম	-প্রাক্কলিত ব্যয় -চুক্তি মূল্য	-দরপত্র আহবানের তারিখ -চুক্তির তারিখ -কাজ শুরুর তারিখ -কাজ সমাপ্তির তারিখ	মন্তব্য
Bridge at 7th Km (Ch: 7+000) over Chanel of Shaheed Monsur Ali (Pipulbaria-Sonamukhi-Dhunot) Road, under Road Division Sirajgonj during the year 2014-2015 & Tender Package No. e-GP/RJZ/ADP/05/2014-2015 (Tender ID: 19228 (WD-3.			
প্যাকেজ নং-৪			
Widening of Flexible pavement with Carpeting, Seal coat, Surface drain, protective work & earthwork at 1st (p), 2nd (p), 3rd (p), 4th (p), 5th (p), 6th (p), 7th (p), 8th (p), 10th, 11th, 12th including Construction of 6.00m Span 5.00m Height at 14th Km & 5.00 m Span 4.00m Height at 15th Km of RCC Box culvert (WD-4).	৬.৫৫৩ ৪.৫১৮	০১/০৫/২০১৫ ০৫/০৮/২০১৫ ০৫/০৮/২০১৫ ০২/০৮/২০১৫	
প্যাকেজ নং-৫			
Widening of Flexible pavement with Carpeting, Seal coat, Surface drain, protective work & earthwork at 1st (p), 2nd (p), 3rd (p), 4th (p), 5th (p), 6th (p), 7th (p), 8th (p), 10th, 11th, 12th (WD-5).	৩.৫৭৫ ২.৫১৩	০১/০৬/২০১৫ ০৮/০৭/২০১৪ ০৮/০৭/২০১৫ ২৬/০৬/২০১৫	
প্যাকেজ নং-৬			
Construction of Super Structure 44.02m (1x 42.68m) Long P.C Girder Bridge at 8th Km (Ch: 7+800) of Shaheed Monsur Ali (Pipulbaria-Sonamukhi-Dhunot) Road, under Road Division Sirajgonj during the year 2016-2017 (WD-6).	৬.৪৫০ ৫.৯৯৭	০১/১১/২০১৭ ০৫/০১/২০১৭ ০৪/০৬/২০১৭ ৩১/০৫/২০১৭	
প্যাকেজ নং-৭			
Construction of Flexible pavement, widening, Surfacing & development of side roads at different Km & construction of Roundabout at Moisamura at 8th (p) Km & 3 Nos RCC box culverts at 13th (p) Km (1x 2 vent x 5.00m x 5.00m), 14th (p) Km (1x3.00mx5.00m) and 15th (p) Km (1x3.00mx3.00m extension) including earthwork, protective work, drains etc of Shaheed Monsur Ali (Pipulbaria-Sonamukhi-Dhunot) Road, under Road Division Sirajgonj during the year 2016-2017 (WD-7).	৪.২৬৮ ৪.০৮২	০১/১১/২০১৬ ০৮/০১/২০১৭ ০৭/০৬/২০১৭ ০৫/০৬/২০১৭	

১২। **সংশোধিত বরাদ্দ ও অগ্রগতিঃ**

(**লক্ষ টাকা)**

অর্থবছর	মূল ডিপিপি'র সংস্থান	সংশোধিত ডিপিপি'র সংস্থান লক্ষ্যমাত্রা	এডিপি বরাদ্দ	অগ্রগতি
১		২	৩	৪
২০১৩-১৪	১১০১.৪৭	৫০.০০	৫০.০০	৫০.০০
২০১৪-১৫	২২৫১.৯০	১২০০.০০	১২০০.০০	১২০০.০০
২০১৫-১৬	১৯৪০.২১	৩৭০০.০০	৩৭০০.০০	৩৭০০.০০
২০১৬-১৭	০.০০	১৮৪৪.০৪	১৮৪৪.০৪	১৮৪৪.০০
মোট	৫২৯৩.৫৮	৬৭৯৪.০৪	৬৭৯৪.০০	৬৭৯৪.০০

উপরোক্ত ছক থেকে দেখা যায় যে, মূল ডিপিপির চাহিদা অনুযায়ী প্রকল্পে বরাদ্দ প্রদান করা হয়নি। প্রকল্প অনুমোদনের সময় ডিপিপি অনুযায়ী অর্থ বরাদ্দের প্রতিশ্রুতি মন্ত্রণালয় কর্তৃক দেয়া হলেও বাবে তা দেয়া হয়নি। অর্থাৎ এমটিবিএফ মন্ত্রণালয় হিসেবে সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ Basket অনুযায়ী প্রকল্প গ্রহণ করেনি বলেই এ অবস্থা তৈরী হয়েছে। ফলে ২ বছর ২ মাস মেয়াদে অনুমোদিত প্রকল্পটি বাবায়নে মোট সময় ব্যয় হয়েছে ৩ বছর ২ মাস।

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	০১/০১/২০১৪ হতে ৩০/০৬/২০১৬ পর্যন্ত	৫২৯৩.৫৮
সর্বশেষ সংশোধিত	০১/০১/২০১৪ হতে ৩০/০৬/২০১৬ পর্যন্ত	৬৭৯৪.১১
ব্যয় বৃদ্ধি ব্যতিরেকে মেয়াদ বৃদ্ধি (প্রস্তাবিত)	০১/০১/২০১৪ হতে ৩০/০৬/২০১৭ পর্যন্ত	-

১৪.২ **সার্বিক আর্থিক ও বাব অগ্রগতিঃ** প্রকল্পের আওতায় জুন, ২০১৭ পর্যন্ত ক্রমপুঞ্জিত আর্থিক অগ্রগতি হয়েছে ৬৭৯৪.০০ লক্ষ টাকা যা অনুমোদিত ব্যয় ৬৭৯৪.০৪ লক্ষ টাকার ১০০%। উক্ত সময়ে অনুমোদিত সংশোধিত প্রকল্পের ১০০% বাব অগ্রগতি সাধিত হয়েছে।

১৫। **প্রকল্প পরিদর্শনঃ** গত ২৪/০৬/২০১৮ তারিখে আইএমইডি 'র উপ-পরিচালক জনাব মোহাম্মদ আশরাফুজ্জামান ভূঁইয়া কর্তৃক প্রকল্পটি সরেজমিন পরিদর্শন করা হয়। পরিদর্শনকালে সড়ক বিভাগের কর্মকর্তাগণ উপস্থিত ছিলেন। পরিদর্শন পর্যবেক্ষণ নিম্নরূপঃ

১৫.১ **ভূমি অধিগ্রহণ:** অনুমোদিত মূল ডিপিপি অনুযায়ী ৮ .৬৯ হেক্টর ভূমি অধিগ্রহণের জন্য ৪২১ .৪৭ লক্ষ টাকার সংস্থান ছিল। কিন্তু জেলা প্রশাসনের দপ্তর হতে প্রাপ্ত প্রাক্কলন অনুযায়ী ৮ .৬৯ হেক্টর ভূমি অধিগ্রহণের জন্য ১৯৫১.৭১ লক্ষ টাকা প্রয়োজন হয়। এ প্রেক্ষিতে অতিরিক্ত অর্থের সংস্থানের জন্য ডিপিইসি সভার সুপারিশক্রমে মাননীয় সড়ক পরিবহন ও সেতু মন্ত্রী কর্তৃক ১২ /০১/২০১৬ তারিখে প্রকল্পটির বিশেষ সংশোধন অনুমোদন করা হয়। সে আলোকে ৮ .৬৯ হেক্টর ভূমি অধিগ্রহণের জন্য ১৯৫১.৭১ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে। পরিদর্শনকালে জানা যায়, বিদ্যমান সড়ক এলাইনমেন্ট গড়ে ৭ হতে ৮ মিটার প্রশস্থ ছিল। কিন্তু সড়কের প্রশস্থতা বৃদ্ধির প্রয়োজনীয়তার প্রেক্ষিতে সড়ক এলাইনমেন্টের প্রশস্থতা গড়ে ১২ হতে ১৩ মিটার বিবেচনায় বর্ণিত ভূমি অধিগ্রহণ করা হয়েছে।

১৫.২ মাটির কাজ: অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী ৩ .২০২ লঃঘঃমিঃ মাটির কাজ বাবদ ৬৫০ .৯৯ লক্ষ টাকার সংস্থান ছিল। প্রেরিত পিসিআর অনুযায়ী ৩ .২০২ লঃঘঃ মিটার মাটির কাজ বাবদ ৬৫০ .৯৯ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে। পরিদর্শনকালে জানা যায় , ১৬.৮৮১ কি:মি: সড়ক বাঁধ ৯ .১০ মিটার ক্রেস্ট প্রশস্থতায় ও ১ :২ স্লোপে উন্নয়ন

বাবদ বর্ণিত মাটির কাজ করা হয়েছে। সড়কের উচ্চতা বিভিন্ন স্থানে বিভিন্ন রকম। তবে পরিদর্শনকালে সড়ক বাঁধের উভয় পাশে সফট সোল্ডার ক্ষয় এবং বিভিন্ন স্থানে রেইন কাট হতে দেখা গেছে।

১৫.৩ **পেভমেন্ট নির্মাণ:** অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী ৩ .৩৮ কিঃমিঃ সার্ফেসিংসহ ব্রীজ এপ্রোচ নির্মাণ বাবদ ৪৪২.২৮ লক্ষ টাকা , ১৩.৫০১ কিলোমিটার সড়কের পেভমেন্ট প্রশস্থকরণ বাবদ ৫৯২ .৪০ লক্ষ টাকা এবং ৭ .৬২ কিঃমিঃ বিদ্যমান পেভমেন্ট সার্ফেসিং বাবদ ১৮৪ .৩২ লক্ষ টাকার সংস্থান ছিল। প্রেরিত পিসিআর এ বর্ণিত কাজ সম্পাদন বাবদ উল্লিখিত অর্থ ব্যয় করা হয়েছে উল্লেখ আছে। পরিদর্শনকালে ৩.৩৮ কিঃমিঃ সার্ফেসিংসহ ব্রীজ এপ্রোচ, ১৩.৫০১ কিলোমিটার সড়কের পেভমেন্ট প্রশস্থকরণ এবং ৭ .৬২ কিঃমিঃ বিদ্যমান পেভমেন্ট সার্ফেসিং করা হয়েছে দেখা যায়। তবে পরিদর্শনকালে ব্রীজ এপ্রোচের স্লোপ সংলগ্ন অনেক স্থানে রেইন কাট ও গর্তের সৃষ্টি হতে দেখা গেছে। এছাড়া বিভিন্ন স্থানে সড়ক সার্ফেসে পটহোল সৃষ্টি , পেভমেন্টের কিনারা ভাঙ্গা ও ক্র্যাক সৃষ্টি হতে দেখা গেছে। পরিদর্শনকালে সড়কে কোন রোড মার্কিং দেখা যায়নি।



চিত্র-১ : সড়ক সোল্ডারে মাটির পরিমাণ কম



চিত্র-২ : ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট

১৫.৪ **সেতু ও কালভার্ট নির্মাণ:** অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী ৭টি সেতুর সুপার স্ট্রাকচার নির্মাণ - (৪৯৯ মিটার) বাবদ ১৮৭৩.৯০ লক্ষ টাকা, ১টি নতুন পিসি গার্ডার সেতু নির্মাণ (৪৪.০২ মিটার) বাবদ ৬১৫.৮৫ লক্ষ টাকা এবং ৫টি আরসিসি বক্স কালভার্ট (২৬ মিটার) নির্মাণ বাবদ ২২০.৯৩ লক্ষ টাকার সংস্থান ছিল। প্রেরিত পিসিআরে ৮টি সেতুর সুপার স্ট্রাকচার নির্মাণ (৫৪৩.০২ মিটার) বাবদ ২৪৮৯.৭৫ লক্ষ টাকা এবং ৫টি আরসিসি বক্স কালভার্ট (২৭ মিটার) নির্মাণ বাবদ ২২০.৯৩ লক্ষ টাকার ব্যয় করা হয়েছে উল্লেখ আছে। পরিদর্শনকালে জানা যায় , প্রকল্পের আওতায় ৭টি বিদ্যমান বেইলী সেতুর স্থলে ৭টি পিসি গার্ডার সেতুর সুপার স্ট্রাকচার (৪৯৯ মিটার), ১টি নতুন পিসি গার্ডার সেতু (৪৪.০২ মিটার) ও ৫টি আরসিসি বক্স কালভার্ট (২৭ মিটার) নির্মাণ করা হয়েছে। পরিদর্শনকালে সড়কের চেইনেজ ১+৩০০ তে ইছামতি নদীর উপর নির্মিত ইছামতি পিসি গার্ডার সেতুতে তিনটি স্প্যান (৩×৩৯.১৩ মিটার), চেইনেজ ১+৬০০ তে খামারগাতী খালের উপর খামারগাতী ব্রীজে ১টি স্প্যান (১×৪২.৭০ মিটার), চেইনেজ ২ +৭০০ তে গোবিন্দপটল খালের উপর গোবিন্দপটল সেতুতে দুটি স্প্যান (২×৪৩.০৭মিটার), চেইনেজ ৩+৯৬০ এ ঘাটদহ খালের উপর ঘাটদহ সেতুতে ২টি স্প্যান (২×৩৬.৯৯ মিটার), চেইনেজ ৭+০০০ তে একডালা খালের উপর একডালা সেতুতে ২টি স্প্যান (২×৩০.০০ মিটার), চেইনেজ ৭+৮০০ তে মহিষামুড়া খালের উপর নির্মিত মহিষামুড়া সেতুতে ১টি স্প্যান (১×৪২.৬৮ মিটার), চেইনেজ ১০ +১০০ তে চাকদামপুর খালের উপর চাকদামপুর সেতুতে ১টি স্প্যান (১×৩০.৫২মিটার) এবং চেইনেজ ১০ +৩০০ তে ইছামতি নদীর উপর খুকশিয়া সেতুতে ৩টি স্প্যান (৩×৩১.২৬ মিটার) পিসি গার্ডার সেতু নির্মাণ করা হয়েছে দেখা যায়। নতুন নির্মিত মহিষামুড়া সেতুর প্রশস্থতা ১০ .২৫ মিটার এবং অপর ৭টি সেতুর সুপার স্ট্রাকচারের প্রশস্থতা ৭ .৬৫ মিটার। এছাড়া সড়কের চেইনেজ ১৩ +৭০৬ ও ১৪+৩১৪ তে ১টি করে আরসিসি বক্স কালভার্ট (৩×৭.৬৫× ৫ মিটার) নির্মাণ করা হয়েছে দেখা যায়। পরিদর্শনকালে সেতু ও কালভার্টগুলো সচল ও কার্যকর এবং উল্লেখযোগ্য কোন ত্রুটি পরিলক্ষিত হয়নি। তবে খামারগাতী ও খুকশিয়া সেতু

এপ্রোচের উভয় পাশে রেইন কাট হয়ে গর্তের সৃষ্টি এবং রক্ষাপ্রদ কাজে ফাটল দেখা যায়। মহিষামুড়া সেতু নির্মাণ করা হলেও পুরাতন সেতুটি অপসারণ করা হয়নি দেখা যায়।



চিত্র-৩ : নতুন নির্মিত মহিষামুড়া



চিত্র-৪ : পিসি গার্ডার সেতুর ডেক স্লাব





চিত্র-৫ ও ৬ : নির্মিত কালভার্ট

১৫.৬ **রক্ষাপ্রদ কাজ:** অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী রক্ষাপ্রদ কাজ হিসেবে ১৭৩৩৬ .০০ বর্গ মিটার জিও টেক্সটাইল ফিল্টার ফেব্রিকসহ কনক্রিট স্লোপ প্রটেকশন বাবদ ২০৬ .৯২ লক্ষ টাকা এবং ১২০০ মিটার সসার ড্রেন নির্মাণ বাবদ ৪৬.৫৬ লক্ষ টাকার সংস্থান ছিল। প্রেরিত পিসিআরে বর্ণিত কাজ সম্পাদনপূর্বক উল্লিখিত অর্থ ব্যয় করা হয়েছে উল্লেখ আছে। পরিদর্শনকালে ৮টি ব্রীজ এপ্রোচের উভয় পাশে সসার ড্রেন এবং জিও টেক্সটাইলসহ সিসি ব্লক পিচিং এর কাজ করা হয়েছে দেখা যায়। খামারগাতী ও খুরশিয়া সেতুর সিসি ব্লকে ফাটল ও সসার ড্রেনে গর্তের সৃষ্টি হতে দেখা গেছে। মহিষামুড়া ব্রীজের এপ্রোচে রক্ষাপ্রদ কাজের স্লোপ ১ :২ পাওয়া যায়নি। এ বিষয়ে নির্বাহী প্রকৌশলী জানান, ব্যক্তি মালিকানাধীন জমি হওয়ায় স্লোপ ১:২ রাখা সম্ভব হয়নি।





চিত্র-৭ ও ৮: ক্ষতিগ্রস্থ রক্ষাপ্রদ কাজ

১৬। **প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জনঃ**

পরিকল্পিত	উদ্দেশ্য অর্জন
প্রকল্পের উদ্দেশ্য হলো- সিরাজগঞ্জ জেলার পিপুলবাড়ীয়া-সোনামুখী-ধুনট সড়কের বিদ্যমান রাস্তা প্রশকরণ ও ৭টি বেইলী ব্রীজের স্থলে ৪৯৯ মিটার সুপা স্ট্রাকচার নির্মাণের মাধ্যমে বিভিন্ন উপজেলা ও জেলা সদরগুলোর মধ্যে সরাসরি সড়ক যোগাযোগ স্থাপন।	প্রকল্পের আওতায় ১৩.৫০১ কিলোমিটার সড়কের পেভমেন্ট প্রশস্থকরণ , ৭টি পিসি গার্ডার সেতুর সুপার স্ট্রাকচার (৪৯৯ মিটার), ১টি নতুন পিসি গার্ডার সেতু (৪৪.০২ মিটার) ও ৫টি আরসিসি বক্স কালভার্ট (২৭ মিটার) নির্মাণ করায় বিভিন্ন উপজেলা ও জেলা সদরগুলোর মধ্যে সরাসরি সড়ক যোগাযোগ স্থাপিত হওয়ায় প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জিত হয়েছে। তবে সড়কের বিভিন্ন স্থানে পটহোল সৃষ্টি, পেভমেন্টের কিনারা ভাঙ্গা ও ক্র্যাক সৃষ্টি , খামারগাতী ও খুকশিয়া সেতু এপ্রোচের উভয় পাশে রেইন কাট হয়ে গর্তের সৃষ্টি এবং রক্ষাপ্রদ কাজে ফাটল সৃষ্টি হয়েছে যা মেরামত করার প্রয়োজনীয়তা রয়েছে।

১৭। **উদ্দেশ্য অর্জিত না হয়ে থাকলে তার কারণঃ** প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জিত হয়েছে বলে প্রতীয়মান হয়। তবে সড়কের বিভিন্ন স্থানে পটহোল সৃষ্টি , পেভমেন্টের কিনারা ভাঙ্গা ও ক্র্যাক সৃষ্টি , খামারগাতী ও খুকশিয়া সেতু এপ্রোচের উভয় পাশে রেইন কাট হয়ে গর্তের সৃষ্টি এবং রক্ষাপ্রদ কাজে ফাটল সৃষ্টি হয়েছে যা মেরামত করার প্রয়োজনীয়তা রয়েছে।

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

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

২০। **পর্যবেক্ষণ:**

১৯.১ প্রকল্পটি ২ বছর ২ মাস মেয়াদে বাবায়নের জন্য অনুমোদন করা হলেও এটি বাবায়নে প্রকৃত সময় ব্যয় হয়েছে ৩ বছর ২ মাস। এ সময়ে প্রকল্পটির ১ বার বিশেষ সংশোধন, ১ বার সংশোধন ও ১ বার মেয়াদ বৃদ্ধি করা হয়েছে। প্রকল্পের Time over run ৪৩.৮৭% ও Cost over run ২৮.৩৪%;

১৯.২ মূল ডিপিপির চাহিদা অনুযায়ী প্রকল্পে বরাদ্দ প্রদান করা হয়নি। প্রকল্প অনুমোদনের সময় ডিপিপি অনুযায়ী অর্থ বরাদ্দের প্রতিশ্রুতি মন্ত্রণালয় কর্তৃক দেয়া হলেও বাবে তা দেয়া হয়নি। অর্থাৎ এমটিবিএফ মন্ত্রণালয় হিসেবে সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ Basket অনুযায়ী প্রকল্প গ্রহণ করেনি বলেই এ অবস্থা তৈরী হয়েছে। ফলে ২ বছর ২ মাস মেয়াদে অনুমোদিত প্রকল্পটি বাবায়নে মোট সময় ব্যয় হয়েছে ৩ বছর ২ মাস

১৯.৩ মূল ডিপিপিতে ৫টি প্যাকেজে ভৌত কাজ সম্পাদনের সংস্থান থাকলেও সংশোধিত ডিপিপিতে ৭টি প্যাকেজে উক্ত কাজ সম্পাদনের সংস্থান রাখা হয়েছে;

১৯.৪ সড়ক বাঁধের উভয় পাশে সফট সোল্ডার ক্ষয় এবং বিভিন্ন স্থানে রেইন কাট সৃষ্টি হয়েছে;

১৯.৫ সড়ক সার্ফেসের বিভিন্ন স্থানে পটহোল সৃষ্টি, পেভমেন্টের কিনারা ভাঙ্গা ও ক্র্যাক সৃষ্টি হয়েছে;

১৯.৬ সড়কে কোন সাইন, সিগন্যাল ও রোড মার্কিং নেই;

১৯.৭ খামারগাতী ও খুকশিয়া সেতু এপ্রোচের উভয় পাশে রেইন কাট হয়ে গর্তের সৃষ্টি এবং রক্ষাপ্রদ কাজে ফাটল সৃষ্টি হয়েছে;

১৯.৮ মহিষামুড়া সেতু নির্মাণ করা হলেও পুরাতন সেতুটি অপসারণ করা হয়নি। এছাড়া রক্ষাপ্রদ কাজের স্লোপ ১ :২ পাওয়া যায়নি; এবং

১৯.৯ সমাপ্ত প্রকল্পটির External Audit সম্পন্ন করা হয়নি।

২০। <u>মতামত/সুপারিশঃ</u>

২০.১ প্রকল্পটি ২বছর ২ মাস মেয়াদে বাবায়নের জন্য অনুমোদন করা হলেও এটি বাবায়নে প্রকৃত সময় ব্যয় হয়েছে ৩ বছর ২ মাস। এ সময়ে প্রকল্পটির ১ বার বিশেষ সংশোধন, ১ বার সংশোধন ও ১ বার মেয়াদ বৃদ্ধি করা হয়েছে। প্রকল্পের Time over run ৪৩.৮৭% ও Cost over run ২৮.৩৪%। ভবিষ্যতে অনুমোদিত ব্যয় ও বাবায়ন মেয়াদে প্রকল্প বাবায়নের লক্ষ্যে মন্ত্রণালয় পদক্ষেপ গ্রহণ করবে;

২০.২ মূল ডিপিপিতে ৫টি প্যাকেজে ভৌত কাজ সম্পাদনের সংস্থান থাকলেও সংশোধিত ডিপিপিতে ৭টি প্যাকেজে উক্ত কাজ সম্পাদনের সংস্থান রাখা হয়েছে। ভবিষ্যতে নির্ধারিত প্যাকেজে কাজ সম্পাদনের বিষয়ে সচেষ্ট হতে হবে;

২০.৩ সড়ক বাঁধের যে সকল স্থানে সফট সোল্ডার ক্ষয় এবং রেইন কাট সৃষ্টি হয়েছে তা চিহ্নিতপূর্বক দ্রুত সংশোধন করতে হবে;

২০.৪ সড়ক সার্ফেসের যে সকল স্থানে পটহোল সৃষ্টি , পেভমেন্টের কিনারা ভাঙ্গা ও ক্র্যাক সৃষ্টি হয়েছে তা চিহ্নিতপূর্বক দ্রুত মেরামত করতে হবে;

২০.৫ সড়কে পর্যাপ্ত সাইন, সিগন্যাল ও রোড মার্কিং এর প্রয়োজনীয় ব্যবস্থা করতে হবে;

২০.৬ খামারগাতী ও খুকশিয়া সেতু এপ্রোচের উভয় পাশে সৃষ্ট গর্ত ও রক্ষাপ্রদ কাজের ফাটল মেরামত করতে হবে ;

২০.৭ মহিষামুড়া সেতুর পাশে বিদ্যমান পুরাতন সেতুটি দ্রুত অপসারণ করার উদ্যোগ গ্রহণ করতে হবে ;

২০.৮ সমাপ্ত প্রকল্পটির সত্বর 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।

জয়দেবপুর-ময়মনসিংহ সড়ক উন্নয়ন (জেএমআরআইপি) শীর্ষক প্রকল্পের সমাপ্তি মূল্যায়ন প্রতিবেদন

(সমাপ্তঃ জুন ২০১৭)

১। প্রকল্পের নাম : **জয়দেবপুর-ময়মনসিংহ সড়ক উন্নয়ন (জেএমআরআইপি)**

২। বাবায়নকারী সংস্থা : সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর।

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

৪। প্রকল্প এলাকা : গাজীপুর সদর, শ্রীপুর, ভালুকা, ত্রিশাল ও ময়মনসিংহ সদর

৫। প্রকল্পের বাবায়ন সময় ও ব্যয় :

(লক্ষ টাকায়)

প্রাক্কলিত ব্যয় (প্রঃসাঃ)		প্রকৃত ব্যয় (প্রঃ সাঃ)	পরিকল্পিত বাবায়নকাল		প্রকৃত বাবায়নকাল	অতিরিক্ত ব্যয় (মূল প্রাক্কলিত ব্যয়ের %)	অতিরিক্ত সময় (মূল বাবায়নকালের %)
মূল	১ম সংশোধিত		মূল	১ম সংশোধিত			
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮
৯০২২২.৩৭ (-)	১৮১৫১২.১৯	১৮১১৫০.৪৪ (-)	০১-০৭-২০১০ থেকে ৩০-০৬-২০১৩	০১-০৭-২০১০ থেকে ৩০-০৬-২০১৭	০১-০৭-২০১০ থেকে ৩০-০৬-২০১৭	১০০.৭৮%	১৩৩%

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

৭। **প্রকল্পের পটভূমি ও উদ্দেশ্য:**

৭.১ **পটভূমি:** সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর কর্তৃক বিগত ২০ বছরে দেশের প্রায় ২১০০০ কিঃমিঃ জাতীয় মহাসড়কের উন্নয়ন সম্পন্ন হয়েছে। তবে জয়দেবপুর -ময়মনসিংহ জাতীয় মহাসড়কটি অত্যন্ত গুরুত্বপূর্ণ একটি সড়ক হওয়া সত্ত্বেও তা উন্নয়ন করা হয়নি। উল্লেখ্য যে , বিশ্বব্যাংকের অর্থায়নে রোড সেক্টর রিফর্ম প্রকল্পের আওতায় উক্ত সড়কটি নির্মাণের প্রস্তাব করা হয়েছিল। প্রকল্পটি গত ১৪ /০৯/২০০৬ তারিখে একনেক কর্তৃক নীতিগতভাবে অনুমোদিত হয়। পরবর্তীতে বিশ্বব্যাংক প্রকল্পটির অর্থায়নে অনীহা প্রকাশ করায় উক্ত প্রকল্পটি একনেক কর্তৃক চূড়ান্তভাবে অনুমোদিত হয়নি। উল্লেখ্য, জয়দেবপুর-ময়মনসিংহ সড়কটি N3 জাতীয় মহাসড়কের একটি অংশ এবং এ সড়কের AADT (Average Annual Daily Traffic) অনেক স্থানে ৩০০০০ অতিক্রম করেছে। এ পরিমাণ ট্রাফিক ভলিউম -২ লেন বিশিষ্ট উক্ত সড়কের জন্য অত্যন্ত বেশী এবং এর ফলে সড়কের বিভিন্ন স্থানে প্রতিনিয়ত যানজট সৃষ্টি ও যানবাহন দুর্ঘটনায় কবলিত হয়। প্রকল্প এলাকায় শিল্প -কারখানার সংখ্যা দ্রুত বৃদ্ধি পাওয়ার সাথে সাথে এ সড়কে যানবাহন চলাচলের পরিমাণও দ্রুত বৃদ্ধি পাচ্ছে। এমতাবস্থায় , প্রস্তাবিত প্রকল্পের আওতায় সড়কটিকে ২ লেন থেকে ৪লেনে উন্নীতকরণের প্রস্তাব করা হয়। প্রকল্পটি গত ০৮ /০৬/২০১০ তারিখে অনুষ্ঠিত একনেক সভায় ৯০২২২ .৩৭ লক্ষ টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে অনুমোদিত হয়। বিভিন্ন অঙ্গের পরিমাণ হ্রাস বৃদ্ধির কারণে ব্যয় বৃদ্ধি পাওয়ায় গত ১১ /১২/২০১১ তারিখে তৎকালীন মাননীয় যোগাযোগ মন্ত্রী কর্তৃক প্রকল্পটি ৯৯২১০ .০৫ লক্ষ টাকা ও বাবায়ন মেয়াদ ০১ /০৭/২০১০ হতে ৩০/০৬/২০১৩ নির্ধারণপূর্বক ১ম সংশোধন অনুমোদিত হয়। পরবর্তীতে ০৮/১০/২০১৩ তারিখে অনুষ্ঠিত একনেক সভায় ১৮১৫১২ .১৯ লক্ষ টাকা প্রাক্কলিত ব্যয় ও ০১ /০৭/২০১০ হতে ৩০ /৬/২০১৫ বাবায়ন মেয়াদে প্রকল্পটির ২য় সংশোধিত ডিপিপি অনুমোদিত হয়।

৭.২ প্রকল্পের উদ্দেশ্য: প্রকল্পের মূল উদ্দেশ্য হলো ৮৭.৬৭ কিঃমিঃ দীর্ঘ জয়দেবপুর-ময়মনসিংহ জাতীয় মহাসড়ক উন্নয়ন এর মাধ্যমে রাজধানী ঢাকার সাথে বৃহত্তর ময়মনসিংহ জেলার সড়ক যোগাযোগ ব্যবস্থার উন্নয়ন।

৮. **প্রকল্পের মূল কাজ:**

- ভূমি অধিগ্রহণ-৮.৬৬ হেক্টর
- মাটির কাজ- ২৯৩৬১৯৩ লঃঘঃমিঃ
- পেভমেন্ট নির্মাণ-৮৭.১৮ কিঃমিঃ
- ব্রীজ-৫টি
- ফ্লাইওভার-১টি
- রেলওয়ে ওভারপাস-১টি
- ফুট ওভার ব্রীজ-৪টি
- বক্স কালভার্ট- ১৫৬টি (নতুন ১১৭টি ও বর্ধিতকরণ-৩৯টি)

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

Items of Work (as per RDPP)	Unit	Target (as per RDPP)		Actual Progress	
		Physical (Quantity)	Financial	Physical (Quantity)	Financial
1	2	3	4	5	6
Revenue					
Pay Officer	MM	912	131.44	840.00	120.81
Pay Staff	MM	240	10	192	8.07
Allowances	LS	LS	126.45	LS	110.53
Supply & Services					
Travelling Allowance	LS	LS		LS	
Transfer Allowance	LS	LS		LS	
Postal	LS	LS		LS	
Telephone	LS	LS	3.46	LS	3.03
Gash & Fuel	LS	LS	22.30	LS	20.19
Petrol & Lubricant	LS	LS	33.75	LS	29.51
Printing	LS	LS	2.29	LS	2.28
Officer Contingencies (Stationary, Seal & Stamps)	LS	LS	87.00	LS	85.04
Publication & Advertisement	LS	LS	4.00	LS	2.62
Outsourcing	mm	1194	184.00	1110	172.01
Consultancy	mm	1117.50	3882.44	1095	3819.51
Honorium	LS	LS	5.00	LS	4.69
Computer (Laptop & Desktop Computer)	Nos	10	8.00	10	6.97
Other Exp.	LS	LS	452.46	LS	450.75
Repair & Maintenance					
Motor Vehicles (Old 18 New, 4)	LS	LS	20.00	LS	15.58
Furniture	LS	LS	2.00	LS	1.43

Items of Work (as per RDPP)	Unit	Target (as per RDPP)		Actual Progress	
		Physical (Quantity)	Financial	Physical (Quantity)	Financial
Computer & Office Equipment	LS	LS	4.00	LS	3.96
Other Repair & Maint. (CNG Conversion)	LS	LS	5.000	LS	1.97
Sub- Total Revenue			4983.49		4858.98
Acquisition of Assets					
Procurement of Vehicle	Nos	8	456.00	8	455.88
Vehicle Provide, Operation and Maintenance	Nos	10	145.00	10	145.00
Procurement of Engineering Equipment	Nos	3	390.00	3	390.00
Office Equipment & Furniture	LS		25.00		25.00
Plantation	KM	87.18	476.50	87.18	476.50
Land Acquisition & Compensation	Hector	8.66	7900.00	8.66	7848.19
Civil Works					
General Site Facilities	LS	LS	1469.97	LS	1469.97
Earthwork	Cum	2939193	12037.81	2939193	11901.07
Pavement Work	KM	87.18	105655.57	87.18	105655.44
Structures		Bridge-5, Flyover-01, Foot over Bridge-04, New Box Culvert-117, and Box Culvert Extension-39	14964.59	Bridge-5, Flyover-01, Foot over Bridge-04, New Box Culvert-117, and Box Culvert Extension-39	14964.59
Incidental	LS	LS	8848.28	LS	8848.28
Misc. Development Exp.	LS	LS	2762.00	LS	2761.59
Physical Contingency	LS	LS	1877.98	LS	1876.90
Price Adjustment	LS	LS	19520.00	LS	19473.05
Sub Total Capital =			176528.70		176291.46
Total=			181512.19		181150.44

১০। **প্রকল্প পরিচালক সংক্রান্ত তথ্যাদিঃ**

ক্রমিক নং	প্রকল্প পরিচালকের নাম ও পদবী	দায়িত্বের ধরণ		কর্মকাল	
		পূর্ণকালীন	খন্ডকালীন	যোগদান	বদলী
১	২	৩	৪	৫	৬
48.	Md. Shamsul Alam Additional Chief Engineer RHD, Grade-3	হ্যাঁ			
49.	Md. Shahabuddin Additional Chief Engineer RHD, Grade-3	হ্যাঁ		১১/১০/২০১০	২৮/১১/২০১০
50.	Md. Firoz Iqbal Additional Chief Engineer RHD, Grade-3	হ্যাঁ		২৮/১১/২০১০	১৫/০৫/২০১১
51.	Tapas Kumar Paul Additional Chief Engineer RHD, Grade-3	হ্যাঁ		২৫/০৫/২০১১	১২/০৬/২০১১
52.	Md. Firoz Iqbal Additional Chief Engineer RHD, Grade-3	হ্যাঁ		১২/০৬/২০১১	২৬/১১/২০১২
53.	Md. Dalil Uddin Additional Chief Engineer RHD, Grade-3	হ্যাঁ		২৬/১১/২০১২	০৬/১২/২০১২
54.	Md. Firoz Iqbal Additional Chief Engineer RHD, Grade-3	হ্যাঁ		০৬/১২/২০১২	১২/০৩/২০১৩
55.	Md. Hafizur Rahman Additional Chief Engineer RHD, Grade-4	হ্যাঁ		১২/০৩/২০১৩	০৮/০১/২০১৪
56.	Md. Hafizur Rahman Additional Chief Engineer RHD, Grade-3	হ্যাঁ		০৮/০১/২০১৪	০১/৯/২০১৬
57.	Md. Shahabuddin Khan Additional Chief Engineer RHD, Grade-3	হ্যাঁ		০১/০৯/২০১৬	০৩/০১/২০১৭
58.	Md. Monirul Islam Additional Chief Engineer RHD, Grade-3	হ্যাঁ		০৩/০১/২০১৭	০৯/০৪/২০১৭
59.	Md. Shamsul Haque Additional Chief Engineer RHD, Grade-3	হ্যাঁ		০৯/০৪/২০১৭	৩০/০৬/২০১৭

১১। **ক্রয় সংক্রান্ত তথ্যাদিঃ**

১১.১ **গাড়ী/ট্রান্সপোর্ট ক্রয়ঃ** প্রকল্পের আওতায় গাড়ী/ট্রান্সপোর্ট/যন্ত্রপাতি ক্রয় করা হয় যার তথ্য নিম্নরূপ:

Type of Transport	Number as per P.P	Procured with date	Transferred to transport pool with date	Transferred to O&M with date	Remarks
1	2	3	4	5	6
Jeep	08	19.10.2011 29.06.2011 21.09.2011 21.09.2011	01.01.2017 05.04.2016 21.09.2016 30.06.2017	-	08 Nos vehicles were purchased under the project out of which 04 nos vehicles were directly procured by SWO (West) BD Army and 04 Vehicles were purchased from Pragati Industries Ltd. by PIU, RHD. The 04 vehicles purchased by PIU, RHD were handed over to Mechanical wing of RHD. The rest of the 4 vehicles were not handed over to RHD by Bangladesh Army SWO (West). Besides Three Engineering Equipments and Rajendrapur RHD Rest house were not handed over RHD.

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

প্যাকেজ/কাজের নাম	**-প্রাক্কলিত ব্যয় -চুক্তি মূল্য (কোটি টাকায়)**	**-দরপত্র আহবানের তারিখ -চুক্তির তারিখ -কাজ শুরুর তারিখ -কাজ সমাপ্তির তারিখ**	**মন্তব্য**
Procurement of New vehicles -08 nos	৪.৫৬ ৪.৫৬		
WI-1, Joydebpur-Rajendrapur	১৩০.০২ ১২৬.২২	২৩/০৯/২০১০ ২৭/০১/২০১১ ২৮/০৯/২০১৩	**চুক্তির শর্ত ভঙ্গ করায় ঠিকাদারের সাথে চুক্তি বাতিল করা হয়েছে।**
WI-2, Rajendrapur-Mawna	১৯৭.৭৪ ২৩০.৪৭	২৩/০৯/২০১০ ২৭/০১/২০১১ ২৮/০৯/২০১৩	**চুক্তির শর্ত ভঙ্গ করায় ঠিকাদারের সাথে চুক্তি বাতিল করা হয়েছে।**
WI-1 & WI-2	৭৫৮.৮৮ ৭৫৮.৮৮	১৭/০১/২০১৩ ১৭/০১/২০১৩ ৩০/০৯/২০১৫	Bangladesh Army **কর্তৃক ডেলিগেটেড ওয়ার্ক হিসেবে কাজটি করা হয়েছে।**
WI-3 Mawna-Raymoni (PBL)	২৫৬.৫৯ ২৮৩.৮৪	২৩/০৯/২০১০ ২৭/০১/২০১১ ৩১/০৭/২০১৩	**চুক্তির শর্ত ভঙ্গ করায় ঠিকাদারের সাথে চুক্তি বাতিল করা হয়েছে।**

প্যাকেজ/কাজের নাম	-প্রাক্কলিত ব্যয় -চুক্তি মূল্য (কোটি টাকায়)	-দরপত্র আহবানের তারিখ -চুক্তির তারিখ -কাজ শুরুর তারিখ -কাজ সমাপ্তির তারিখ	মন্তব্য
WI-3 Mawna-Raymoni (Army)	২২৪.৭৯ ২২৪.৭৯	১৭/০১/২০১৬ ১৭/০১/২০১৬ ৩০/০৬/২০১৭	Bangladesh Army **কর্তৃক ডেলিগেটেড ওয়ার্ক হিসেবে অবশিষ্ট কাজ করা হয়েছে।**
WI-4, Raymoni-Mymensingh	২৫৩.৩২ ২৬৬.২৪	২৩/০৯/২০১০ ২৭/০১/২০১১ ০১/০৮/২০১৩	
Outsourcing of Officers Staffs	১.৮৪ ১.৮৪	০১/০৭/২০১০ ০২/০২/২০১১ ৩০/০৬/২০১৭	
Consultancy Services	৩৮.৮৩ ৩৮.৮৩	৩১/০৩/২০১০ ২৭/০১/২০১১ ৩০/০৬/২০১৬	

১২। **সংশোধিত বরাদ্দ ও অগ্রগতিঃ**

লক্ষ টাকা

অর্থবছর	মূল ডিপিপি'র সংস্থান	সর্বশেষ সংশোধিত ডিপিপি'র সংস্থান	এডিপি বরাদ্দ	অগ্রগতি
১		২	৩	৪
২০১০-১১	১৫৯৯১.৮৬	৮৯৬৭.৯৩	৯০০০.০০	৮৯৬৮.২৩
২০১১-১২	৩৭১৪৪.৮৫	১২৩৯৯.৮৭	১২৪০০.০০	১২৩৯৯.৮৭
২০১২-১৩	৩৬২৮৭.১৫	১২০৯৭.৮৯	১২১০০.০০	১২০৯৮.০৮
২০১৩-১৪	৭৯৮.৫১	৫১৭৪১.৯৩	৫১৭৪২.০০	৫১৭৪২.০০
২০১৪-১৫		৬৯০০৭.৯৬	৬৯০০৮.০০	৬৯০০৭.৯৪
২০১৫-১৬		২২৯৯৫.০০	২২৯৯৫.০০	২২৯৯৪.৯৮
২০১৬-১৭		৩৯৪২.০০	৩৯৪২.০০	৩৯৩৯.২০
	৯০২২২.৩৭	১৮১৫১২.১৯	১৮১৮৭.০৮	১৮১১৫০.৩০

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

১৪। **সাধারণ পর্যবেক্ষণ:**

১৪.১ **সার্বিক আর্থিক ও বাব অগ্রগতিঃ** প্রকল্পের আওতায় জুন, ২০১৭ পর্যন্ত ক্রমপুঞ্জিত আর্থিক অগ্রগতি হয়েছে ১৮১১৫০.৪৪ লক্ষ টাকা যা মূল অনুমোদিত ব্যয় ৯০২২২.৩৭ লক্ষ টাকার ২০০.৭৮%। উক্ত সময়ে অনুমোদিত সংশোধিত প্রকল্পের ১০০% বাব অগ্রগতি সাধিত হয়েছে।

১৫। **প্রকল্প পরিদর্শনঃ** গত ৩০/০৮/২০১৮ তারিখে আইএমইডি 'র মহাপরিচালক ড. মো: মশিউর রহমান এবং উপ-পরিচালক জনাব মোহাম্মদ আশরাফুজ্জামান ভূঁইয়া কর্তৃক প্রকল্পটি সরেজমিন পরিদর্শন করা হয়। পরিদর্শনকালে সড়ক বিভাগের কর্মকর্তাগণ উপস্থিত ছিলেন। পরিদর্শন পর্যবেক্ষণ নিম্নরূপঃ

১৫.১ **এমব্যাংকমেন্ট নির্মাণঃ** প্রকল্পের অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী ২৯.৩৯ লঃঘঃমিঃ মাটি দ্বারা ৮৭.১৮ কিলোমিটার বিদ্যমান এমব্যাংকমেন্টকে ২ লেন হতে ৪ লেনে উন্নীতকরণের লক্ষ্যে ১২০৩৭.৮১ লক্ষ টাকার সংস্থান ছিল। প্রেরিত পিসিআর অনুযায়ী ২৯.৩৯ লঃঘঃমিঃ মাটির কাজ বাবদ ১১৯০১.০৭ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে। পরিদর্শনকালীন সময়ে ৮৭.১৮ কিলোমিটার এমব্যাংকমেন্টকে ২ লেন হতে ৪ লেনে উন্নীত করে সড়ক নির্মাণ করা

হয়েছে দেখা যায়। তবে পরিদর্শনকালে নির্মিত সড়কের উভয় পাশে সফট সোল্ডার অনেক স্থানে ক্ষতিগ্রস্থ হয়েছে দেখা যায়। প্যাকেজ-১ ও ২ এ ক্ষতির পরিমাণ তুলনামূলক বেশী। এছাড়া গাজীপুর রিজার্ভ ফরেস্ট অংশে সড়কের মাঝের কাঁচা মিডিয়ান অনেক স্থানে ক্ষতিগ্রস্থ হয়েছে দেখা যায়।




চিত্র-১ ও ২: ক্ষতিগ্রস্থ সফট শোল্ডার

১৫.২ **পেভমেন্ট নির্মাণ:** অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী ৮৭.১৮ কিঃমিঃ পেভমেন্ট নির্মাণ বাবদ ১০৫৬৫৫.৫৭ লক্ষ টাকার সংস্থান ছিল। প্রেরিত পিসিআর অনুযায়ী ৮৭.১৮ কিঃমিঃ পেভমেন্ট নির্মাণ বাবদ ১০৫৬৫৫.৪৪ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে। তন্মধ্যে ৩.৫০৫ কিঃমিঃ রিজিড পেভমেন্ট ও ৮৩.৬৭৫ কিঃমিঃ ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট। পরিদর্শন কালে জানা যায়, প্যাকেজ নং- WI-১ ও WI-২-এর আওতায় ৩০.২৫০ কি:মি: সড়কের জন্য ৩০০ মিঃমিঃ Improved Sub grade, ৪০০ মিঃমিঃ Sub-base, ২৫০ মিঃমিঃ Aggregate Base type-II (Bricks), ১৫০ মিঃমিঃ Aggregate Base type-I (Crushed Stone), ১৩০ মিঃমিঃ Bituminous Binder Course এবং ৪০ মিঃমিঃ Bituminous Wearing Course দ্বারা সড়কটি নির্মাণের সংস্থান ছিল। প্যাকেজ নং WI-৩ -এর আওতায় ২৯.৬০ কি:মি: সড়কের জন্য ৩০০ মিঃমিঃ Improved Sub grade, ৩৫০ মিঃমিঃ Sub-base, ২২৫ মিঃমিঃ Aggregate Base type-II (Bricks), ১৫০ মিঃমিঃ Aggregate Base type-I (Stone chips), ১২০ মিঃমিঃ Bituminous Binder Course এবং ৪০ মিঃমিঃ Bituminous Wearing Course এবং প্যাকেজ WI-৪ এর আওতায় ২৭.৩২৯ কি:মি: সড়কের জন্য ৩০০ মিঃমিঃ Improved Sub grade, ৩৫০ মিঃমিঃ Sub-base, ২০০ মিঃমিঃ Aggregate Base type-II (Bricks), ১৫০ মিঃমিঃ Aggregate Base type-I (Stone chips), ১১০ মিঃমিঃ Bituminous Binder Course এবং ৪০ মিঃমিঃ Bituminous Wearing Course এর দ্বারা পেভমেন্ট নির্মাণের সংস্থান ছিল। পরিদর্শনকালে বর্ণিত কাজসমূহ সম্পাদন করা হয়েছে দেখা যায়। পরিদর্শনকালে প্যাকেজ নং-১, ২, ৩ ও ৪ হতে ১টি করে কোর কাটারের সাহায্যে মোট ৪টি কোর কেটে বিটুমিনাস বাইন্ডার কোর্স ও ওয়্যারিং কোর্স একত্রিতভাবে যথাক্রমে ১৭০ মি:মি: (গ্রহণযোগ্য ১৭০ মি:মি:), ১৭০ মি:মি (গ্রহণযোগ্য ১৭০ মি:মি:), ১৭০ মি:মি: (গ্রহণযোগ্য ১৭০ মি:মি:) এবং ১৫০ মি:মি: (গ্রহণযোগ্য ১৫০ মি:মি:) পাওয়া গেছে। এছাড়া সড়কের ৯টি বাজার অংশে (জয়দেবপুর-৩৫০ মিটার, মাওনা-৩০০মিটার, জৈনা-৩২৫মিটার, মাষ্টারবাড়ী-৩০০মিটার, বীজতলা-৪০০মিটার, ভালুকা-৮০০মিটার, ত্রিশাল-৬০০মিটার, বয়লার-২৩০মিটার ও চরখাই বাজার-২০০মিটার) মোট ৩.৫০৫ কিঃমিঃ রিজিড পেভমেন্ট সড়ক নির্মাণ করা হয়েছে। পরিদর্শকালে রিজিড পেভমেন্ট সড়কের অবস্থা সন্তোষজনক প্রতীয়মান হয়েছে। তবে প্যাকেজ-৩ ও ৪ এর আওতায় নির্মিত রিজিড পেভমেন্টের কয়েকটি স্থানে উপরের রে Scaling হয়ে পেভমেন্ট Rough হয়ে গেছে দেখা গেছে। পরিদর্শনকালে প্যাকেজ-১, ২ ও ৩ এর অধীন বিভিন্ন স্থানে সড়কের উভয় পাশে পেভমেন্টের কিনারা ভাঙ্গা, প্রচুর Rutting ও Shovelling, উভয় পাশে ময়লা আবর্জনা জমে জলাবদ্ধতার সৃষ্টি এবং অনেক স্থানে রোড মার্কিং মুছে যেতে দেখা গেছে। কোন কোন স্থানে Rutting এর Deflection এর পরিমাণ প্রায় ২০ মিঃমিঃ পাওয়া গেছে। পরিদর্শনকালে প্যাকেজ-১ ও ২ এর অধীন অনেক স্থানে ট্রাক কর্তৃক ১ লেন দখল এবং প্যাকেজ-৩ এর

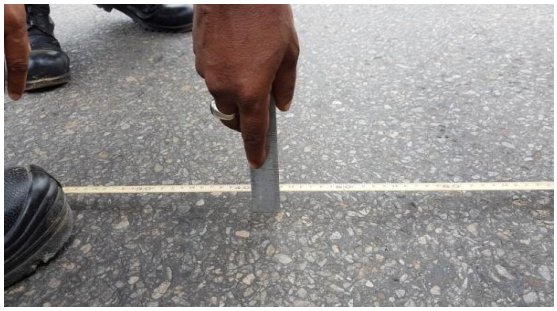
অধীন ২/১টি স্থানে গার্ভেজ দ্বারা সড়কের সফট ও হার্ড সোল্ডার দখল করা হয়েছে দেখা যায়। সড়কের Rutting ও Shovelling নিয়ন্ত্রণের জন্য উপযুক্ত স্থানে ১টি লোড কন্ট্রোল স্টেশন স্থাপন করা প্রয়োজন মনে হয়েছে। এছাড়া সড়কের দীর্ঘ স্থায়িত্বের লক্ষ্যে অতিরিক্ত এক্সেল বিশিষ্ট ট্রেইলার প্রচলন এবং রুটিন ও পিরিয়ডিক মেইনটেন্যান্স এর বিষয়টি মন্ত্রণালয় বিবেচনা করতে পারে। পরিদর্শনকালে রাজেন্দ্রপুর সেনানিবাসের কাছে কিশোরগঞ্জগামী বাস অল্প দুরুত্বে ঘুরে লেন পরিবর্তন করে বিধায় যানজট সৃষ্টি হতে দেখা গেছে।



চিত্র-৩: বিটুমিনাস পেভমেন্টের পুরুত্ব পরীক্ষা



চিত্র-৪: সড়কে সৃষ্ট রাটিং

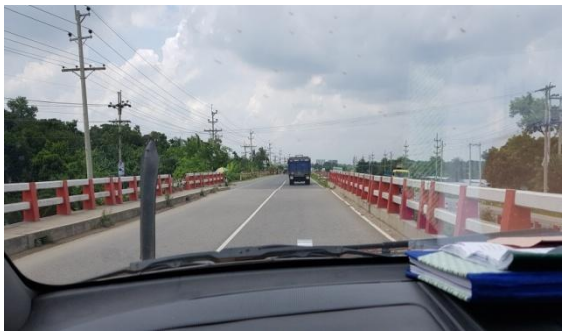


চিত্র-৫: রাটিং এর Deflection পরীক্ষা



চিত্র-৬: সড়কের ১ লেন দখল

১৫.৩ ব্রীজ, কালভার্ট, ওভারপাস, আন্ডারপাস, ফুটওভার ব্রীজ ও ফ্লাইওভার নির্মাণ : অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী ৫টি সেতু, ১৫৬ টি কালভার্ট, ১টি ফ্লাইওভার, ১টি রেলওয়ে ওভারপাস ও ৪টি ফুট ওভারব্রীজ নির্মাণ বাবদ ১৪৯৬৪.৫৯ লক্ষ টাকার সংস্থান ছিল। প্রেরিত পিসিআর অনুযায়ী ৫টি সেতু, ১৫৬ টি কালভার্ট, ১টি ফ্লাইওভার, ১টি রেলওয়ে ওভারপাস ও ৪টি ফুট ওভারব্রীজ নির্মাণ বাবদ ১৪৯৬৪.৫৯ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে। পরিদর্শনকালে সড়কের ভালুকা, বানার, খীরু, সুতিয়া এবং পাগারিয়া নামক স্থানে মোট ৫টি সেতু (৪২৯ মিটার), সড়কের বিভিন্ন স্থানে ১১৭ টি নতুন কালভার্ট এবং ৩৯টি বিদ্যমান কালভার্ট প্রশকরণ, মাওনায় ১টি ফ্লাইওভার (৪৫০ মিটার) এবং জয়দেবপুর, ভালুকা, ত্রিশাল ও ময়মনসিংহে ১টি করে রেলওয়ে ফুট ওভারপাস (মোট ৪টি) নির্মাণ করা হয়েছে দেখা যায়। তন্মধ্যে প্যাকেজ WI-১এর আওতায় ১টি রেলওয়ে ওভারব্রীজ (সালনা), ৩১টি কালভার্ট, ১টি ফুট ওভারব্রীজ, প্যাকেজ নং WI-২ এর আওতায় ১টি ফ্লাইওভার (মাওনা বাজার), ২৪টি কালভার্ট, প্যাকেজ নং WI-৩ এর আওতায় ২টি ব্রীজ (ভালুকা ও বানার), ৫৩ টি কালভার্ট, ১টি ফুট ওভারব্রীজ (ভালুকা) এবং প্যাকেজ নং WI-৪ এর আওতায় ৩টি ব্রীজ (খীরু, সুতিয়া ও পাগারিয়া), ৪৭টি কালভার্ট, ২টি ফুট ওভারব্রীজ (ত্রিশাল, ময়মনসিংহ) অন্তর্ভুক্ত রয়েছে। পরিদর্শনকালে প্যাকেজ নং WI-১ ও WI-২ আওতায় নির্মিত কালভার্টগুলোতে গার্ড রেল নেই এবং নির্মিত ১টি সেতুর রেলিংর ভাঙ্গা দেখা গেছে। পরিদর্শনকালে মাওনা ফ্লাইওভারের নিচে ড্রেন ময়লা-আর্বজনা দ্বারা পূর্ণ হয়ে জলাবদ্ধতা সৃষ্টি হয়েছে দেখা গেছে। ফ্লাইওভারের বৃষ্টির পানি অপসারণের জন্য ব্যবহৃত পাইপ সরাসরি নিচের সড়কের সাথে সংযুক্ত দেখা যায়। ফলে উক্ত সড়ক ফ্লাইওভারের বৃষ্টির পানি অপসারণের ড্রেন হিসেবে ব্যবহৃত হচ্ছে যা সংশোধন করা প্রয়োজন অনুভূত হয়েছে।



চিত্র-৭: সেতুর রেলিং আংশিক ভেঙ্গে পড়েছে



চিত্র-৮: কালভার্টের গার্ড রেল নেই



চিত্র-৯: মাওনা ফ্লাইওভার



চিত্র-১০: মাওনা ফ্লাইওভারের নিচে সৃষ্ট জলাবদ্ধতা

১৫.৪ মিডিয়ান নির্মাণ: অনুমোদিত মূল ডিপিপি অনুযায়ী মিডিয়ানের উচ্চতা ০ .২৫০ মিটার হলেও সড়ক নিরাপত্তা বিবেচনায় সংশোধিত ডিপিপিতে মিডিয়ানের উচ্চতা ০ .৪৫০ মিটার ধরা হয়। সে আলোক মিডিয়ানসমূহ নির্মাণ করা হয়েছে দেখা যায়। পরিদর্শনকালে জানা যায় , মূল ডিপিপিতে মিডিয়ানে ১৫ ৫টি ওপেনিং ছিল। পরবর্তীতে স্টিয়ারিং কমিটির সভার সুপারিশের প্রেক্ষিতে মিডিয়ানের সংখ্যা হ্রাস করে ৩৫টি করা হয় এবং বাকীগুলো বন্ধ করে দেওয়া হয়। তবে পরিদর্শনকালে সড়কের রিজার্ভ ফরেস্ট অংশে ব্লক ব্যবহার করে মিডিয়ান নির্মাণ করা হয়নি দেখা যায়। উক্ত অংশে কাঁচা মিডিয়ানের প্রশস্থতা সর্বোচ্চ ৯ .০০ মিটার এবং সর্ব নিম্ন ৩ .৫০ মিটার। মিডিয়ানের এ অংশে কাঁচা ড্রেন পরিলক্ষিত হয়েছে এবং কোন আউলেট দেখা যায়নি। ফলে ভারী বৃষ্টির সময় জলাবদ্ধতা সৃষ্টি হয়ে পেভমেন্ট ক্ষতিগ্রস্থ হওয়ার সম্ভাবনা রয়েছে। পরিদর্শনকালে দু ' একটি স্থানে কাঁচা মিডিয়ান অতিক্রম করে গাড়ী একপাশ হতে অপারপাশে যাওয়ায় মিডিয়ানের মাঝে গর্তের সৃষ্টি হয়েছে দেখা যায়।



চিত্র-১০: রাজেন্দ্রপুর সেনানিবাসের সামনের মিডিয়ান



চিত্র-১১: ক্ষতিগ্রস্থ কাঁচা মিডিয়ান

১৫.৫ বৃক্ষ রোপণ: অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী ৮৭.১৮ কিঃমিঃ সড়কের মিডিয়ানে বৃক্ষ রোপন বাবদ ৪৭৬ .৫০ লক্ষ টাকার সংস্থান ছিল। প্রেরিত পিসিআর অনুযায়ী ৮৭ .১৮ কিঃমিঃ সড়কের মিডিয়ানে বৃক্ষ রোপন বাবদ ৪৭৬ .৫০ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে। পরিদর্শনকালে ৮৭টি ওপেনিং ব্যতীত সম্পূর্ণ সড়ক মিডিয়ানে বৃক্ষ রোপন করা হয়েছে দেখা যায়। পরিদর্শন কালে মিডিয়ানে কাঁঠাল চাপা , কৃষ্ণচূড়া, চেরি, শিউলি প্রভৃতি প্রজাতির গাছ লাগানো হয়েছে দেখা যায়। অনেক স্থানে গাছের সংখ্যা সন্তোষজনক এবং গাছগুলো ভাল ভাবে বেড়ে উঠেছে দেখা যায়। তবে কিছু

কিছু স্থানে গাছ ছোট এবং গাছের মাঝে গ্যাপ তুলনামূলকভাবে বেশী প্রতীয়মান হয়েছে। এই স্থানগুলোতে নতুন গাছ লাগিয়ে বিশেষ পরিচর্যা করা প্রয়োজন অনুভূত হয়েছে। পরিদর্শনকালে প্রকল্প পরিচালক জানান , নতুন গাছ লাগানো ও বিদ্যমান গাছের পরিচর্যার জন্য বাংলাদেশ সেনাবাহিনীর সহায়তায় ২০২০ সাল পর্যন্ত একটি এনজিওকে মনোনয়ন প্রদান করা হয়েছে। সেনাবাহিনীর তত্ত্বাবধানে উক্ত এনজিওর মাধ্যমে গাছগুলো পরিচর্যা ও প্রযোজ্য ক্ষেত্রে নতুন বৃক্ষ রোপন অব্যাহত আছে।




চিত্র-১২ ও ১৩: সড়ক মিডিয়ানে বৃক্ষ রোপন

১৫.৬ সাইন, সিগন্যাল, কিঃমিঃ পোষ্ট স্থাপন ও রোড মার্কিং : অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী নির্মিত সড়কে সাইন, সিগন্যাল,কিঃমিঃ পোষ্ট স্থাপন ও রোড মার্কিং এর সংস্থান ছিল। পরিদর্শনকালে ডিপিপি 'র সংস্থান অনুযায়ী প্রয়োজনীয় সংখ্যক সাইন , সিগন্যাল ও কিঃমিঃ পোষ্ট স্থাপন এবং রোড মার্কিং করা হয়েছে দেখা যায়। তবে পরিদর্শনকালে অনেক স্থানে সাইন, সিগন্যাল ও কিঃমিঃ পোষ্ট এর লেখা ও ডিরেকশন মুছে গেছে দেখা যায়। এছাড়া অনেক স্থানে রোড মার্কিং মুছে যেতে ও আঁকাবাঁকা হয়ে যেতে দেখা গেছে যা সংশোধন করা প্রয়োজন।




চিত্র-১৪ ও ১৫: রোড মার্কিং ও সাইন পোষ্ট

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

পরিকল্পিত	উদ্দেশ্য অর্জন
প্রকল্পের মূল উদ্দেশ্য হলো ৮৭.৬৭ কিঃমিঃ দীর্ঘ জয়দেবপুর-ময়মনসিংহ জাতীয় মহাসড়ক উন্নয়ন এর মাধ্যমে রাজধানী ঢাকার সাথে বৃহত্তর ময়মনসিংহ জেলার সড়ক যোগাযোগ ব্যবস্থার উন্নয়ন।	প্রকল্পের আওতায় ২৯৩৬১৯৩ লঃঘঃমিঃ মাটির কাজ , ৮৭.১৮ কিঃমিঃ পেভমেন্ট, ৫টি সেতু, ১৫৬ টি কালভার্ট, ১টি ফ্লাইওভার, ১টি রেলওয়ে ওভারপাস ও ৪টি ফুট ওভারব্রীজ নির্মাণ করায় রাজধানী ঢাকার সাথে বৃহত্তর ময়মনসিংহ জেলার সড়ক যোগাযোগ ব্যবস্থার প্রভূত উন্নয়ন সাধিত হয়েছে। ফলে প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জিত হয়েছে । তবে সড়কের উভয় পাশে পেভমেন্টের কিনারা ভাঙ্গা, প্রচুর Rutting ও Shovelling, উভয় পাশে ময়লা আবর্জনা জমে জলাবদ্ধতার সৃষ্টি এবং অনেক স্থানে রোড মার্কিং মুছে যেতে দেখা গেছে। এ জন্য নিয়মিত রুটিন ও পিরিয়ডিক মেইনটেন্যান্স প্রয়োজন।

১৬। **উদ্দেশ্য অর্জিত না হয়ে থাকলে তার কারণঃ** প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জিত হয়েছে। তবে সড়কের উভয় পাশে পেভমেন্টের কিনারা ভাঙ্গা, প্রচুর Rutting ও Shovelling, উভয় পাশে ময়লা আবর্জনা জমে জলাবদ্ধতার সৃষ্টি এবং অনেক স্থানে রোড মার্কিং মুছে যেতে দেখা গেছে। এ জন্য নিয়মিত রুটিন ও পিরিয়ডিক মেইনটেন্যান্স প্রয়োজন।

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

১৮। **External Audit:** প্রকল্পের আওতায় ২০১০-১১ হতে ২০১৫-১৬ পর্যন্ত সম্পাদিত কাজের অডিট সম্পন্ন হয়েছে এবং ১০টি অডিট আপত্তি উত্থাপিত হয়েছে যা পরিদর্শনকালীন সময় পর্যন্ত নিষ্পত্তি হয়নি। এছাড়া ২০১৫-১৬ ও ২০১৬-১৭ অর্থ বছরের অডিট সম্পাদিত হয়নি।

১৯। **<u>পর্যবেক্ষণ:</u>**

১৯.১ প্রকল্পটি ৩ বছরে বাবায়নের জন্য অনুমোদন করা হলেও এটি বাবায়নে প্রকৃত সময় ব্যয় হয়েছে ৭ বছর। প্রকল্পটির মেয়াদ ৩ (তিন) দফায় ১ (এক) বছর করে ৩ বছর বৃদ্ধি করা হয়েছে এবং প্রকল্পটি ১ (এক) বার সংশোধন ও ১(এক) বার অন্তঃখাত সমন্বয় করা হয়েছে। প্রকল্পের Time over Run ২৩৩% এবং Cost over Run ২০০.৭৮%;

১৯.২ প্রকল্পটি বাবায়নে ৭ বছরে ১২ (বার) বার প্রকল্প পরিচালক পরিবর্তন করা হয়েছে;

১৯.৩ নির্মিত সড়কের উভয় পাশে সফট সোল্ডার অনেক স্থানে ক্ষতিগ্রস্থ হয়েছে। প্যাকেজ-১ ও ২ এ সফট সোল্ডার ক্ষতির পরিমাণ তুলনামূলক বেশী;

১৯.৪ প্যাকেজ নং-১, ২, ৩ ও ৪ হতে কোর কাটারের সাহায্যে ১টি করে মোট ৪টি কোর কেটে বিটুমিনাস বাইন্ডার কোর্স ও ওয়্যারিং কোর্স একত্রিতভাবে যথাক্রমে ১৭০ মি:মি:, ১৭০ মি:মি, ১৭০ মি:মি: এবং ১৫০ মি:মি: পাওয়া গেছে যা সন্তোষজনক;

১৯.৫ প্যাকেজ-৩ ও ৪ এর আওতায় নির্মিত রিজিড পেভমেন্টের কয়েকটি স্থানে উপরের রে Scaling হয়ে পেভমেন্ট Rough হয়ে গেছে যা সংশোধন করা প্রয়োজন;

১৯.৬ প্যাকেজ-১, ২ ও ৩ এর অধীন বিভিন্ন স্থানে সড়কের উভয় পাশে পেভমেন্টের কিনারা ভাঙ্গা, প্রচুর Rutting ও Shovelling, উভয় পাশে ময়লা আবর্জনা জমে জলাবদ্ধতার সৃষ্টি এবং অনেক স্থানে রোড মার্কিং মুছে গেছে যা সংশোধন করা প্রয়োজন;

১৯.৭ প্যাকেজ-১ ও ২ এর অধীন অনেক স্থানে ট্রাক কর্তৃক ১ লেন দখল এবং প্যাকেজ-৩ এর অধীন ২/১টি স্থানে গার্ভেজ দ্বারা সড়কের সফট ও হার্ড সোল্ডার দখল হয়েছে যা অপসারণ করা প্রয়োজন;

১৯.৮ ওভার লোডিং এর কারণে সড়কের বিভিন্ন স্থানে Rutting ও Shovelling সৃষ্টি হয়েছে যা নিয়ন্ত্রণের জন্য ১টি লোড কন্ট্রোল স্টেশন স্থাপন করা প্রয়োজন। এছাড়া সড়কের দীর্ঘ স্থায়িত্বের লক্ষ্যে অতিরিক্ত এক্সেল বিশিষ্ট ট্রেইলার প্রচলন এবং রুটিন ও পিরিয়ডিক মেইনটেন্যান্স এর বিষয়টি বিবেচনা করা প্রয়োজন;

১৯.৯ রাজেন্দ্রপুর সেনানিবাসের কাছে কিশোরগঞ্জগামী বাস অল্প দুরুত্ব ঘুরে লেন পরিবর্তন করে বিধায় যানজট সৃষ্টি হয় যা দুর করা প্রয়োজন;

১৯.১০ প্যাকেজ নং WI-১ ও WI-২ আওতায় নির্মিত কালভার্টগুলোতে গার্ড রেল দেওয়া হয়নি এবং ১টি সেতুর রেলিং ভেঙ্গে পড়েছে;

১৯.১১ মাওনা ফ্লাইওভারের নিচে ড্রেন ময়লা-আর্বজনা দ্বারা পূর্ণ হয়ে জলাবদ্ধতা সৃষ্টি হয়েছে যার স্থায়ী সমাধান প্রয়োজন;

১৯.১২ সড়কের রিজার্ভ ফরেস্ট অংশে মিডিয়ানে কাঁচা ড্রেন পরিলক্ষিত হয়েছে এবং কোন আউলেট দেখা যায়নি। ফলে ভারী বৃষ্টির সময় জলাবদ্ধতা সৃষ্টি হয়ে পেভমেন্ট ক্ষতিগ্রস্থ হওয়ার সম্ভাবনা রযেছে;

১৯.১৩ সড়কের মিডিয়ানের কিছু কিছু স্থানে গাছ ছোট এবং গাছের মাঝে গ্যাপ তুলনামূলকভাবে বেশী দেখা গেছে;

১৯.১৪ অনেক স্থানে সাইন, সিগন্যাল ও কিঃমিঃ পোষ্ট এর লেখা ও ডিরেকশন মুছে গেছে। এছাড়া অনেক স্থানে রোড মার্কিং মুছে যেতে ও আঁকাবাঁকা হয়েছে যা সংশোধন করা প্রয়োজন;

১৯.১৫ বাংলাদেশ সেনাবাহিনী কর্তৃক প্রকল্পের আওতায় ক্রয়কৃত ৪টি জীপ , ৩টি ইঞ্জিনিয়ারিং যন্ত্রপাতি ও রাজেন্দ্রপুর সওজ রেষ্ট হাউজ সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের নিকট হস্তান্তর করা হয়নি; এবং

১৯.১৬ ২০১০-১১ হতে ২০১৫-১৬ পর্যন্ত সম্পাদিত কাজের অডিট সম্পন্ন হলেও ১০টি অডিট আপত্তি নিষ্পত্তি হয়নি এবং ২০১৫-১৬ ও ২০১৬-১৭ অর্থ বছরের অডিট সম্পাদন করা হয়নি।

২০। মতামত/সুপারিশঃ

২০.১ প্রকল্পটি ৩ বছরে বাবায়নের জন্য অনুমোদন করা হলেও এটি বাবায়নে প্রকৃত সময় ব্যয় হয়েছে ৭ বছর। প্রকল্পটির মেয়াদ ৩ (তিন) দফায় ১ (এক) বছর করে ৩ বছর বৃদ্ধি করা হয়েছে এবং ১ (এক) বার সংশোধন ও ১(এক) বার অন্তঃখাত সমন্বয় করা হয়েছে। প্রকল্পের Time over Run ২৩৩% এবং Cost over Run ২০০.৭৮%। ভবিষ্যতে অনুমোদিত ব্যয় ও মেয়াদে প্রকল্প বাবায়নের জন্য মন্ত্রণালয়কে সচেষ্ট হতে হবে (অনু: ৫);

২০.২ প্রকল্পের সুষ্ঠু বাবায়নের স্বার্থে ঘন ঘন প্রকল্প পরিচালক পরিবর্তন পরিহার করতে হবে (অনু: ১০);

২০.৩ নির্মিত সড়কের যে সকল স্থানে সফট সোল্ডার ক্ষতিগ্রস্থ হয়েছে তা চিহ্নিতপূর্বক সংশোধন করতে হবে (অনু: ১৫.১);

২০.৪ নির্মিত রিজিড পেভমেন্টের যে সকল স্থানে Scaling হয়ে পেভমেন্ট Rough হয়ে গেছে চিহ্নিতপূর্বক সংশোধন করতে হবে (অনু: ১৫.২);

২০.৫ যে সকল স্থানে পেভমেন্টের কিনারা ভাঙ্গা, প্রচুর Rutting ও Shovelling, ময়লা আবর্জনা জমে জলাবদ্ধতার সৃষ্টি হয়েছে তা চিহ্নিতপূর্বক মেরামত/সংশোধন করতে হবে (অনু: ১৫.২);

২০.৬ যে সকল স্থানে ট্রাক কর্তৃক ১ লেন দখল এবং গার্ভেজ দ্বারা সড়কের সফট ও হার্ড সোল্ডার দখল হয়েছে তা অপসারণ করতে হবে (অনু: ১৫.২);

২০.৭ ওভার লোডিং এর কারণে সৃষ্ট সড়কের Rutting ও Shovelling নিয়ন্ত্রণের জন্য উপযুক্ত স্থানে ১টি লোড কন্ট্রোল স্টেশন স্থাপনের বিষয়টি মন্ত্রণালয় বিবেচনা করতে পারে (অনু: ১৫.২);

২০.৮ সড়কের দীর্ঘ স্থায়িত্বের লক্ষ্যে অতিরিক্ত এক্সেল বিশিষ্ট ট্রেইলার প্রচলন এবং রুটিন ও পিরিয়ডিক মেইনটেন্যান্স এর বিষয়টি বিবেচনা করা যেতে পারে (অনু: ১৫.২);

২০.৯ রাজেন্দ্রপুর সেনানিবাসের কাছে কিশোরগঞ্জগামী বাসের লেন পরিবর্তনের কারণে সৃষ্ট যানজট দুরীকরণের লক্ষ্যে স্থায়ী সংশোধনমূলক ব্যবস্থা গ্রহণের বিষয়টি মন্ত্রণালয় বিবেচনা করতে পারে (অনু: ১৫.২);

২০.১০ যে সকল কালভার্টে গার্ড রেল নেই এবং সেতুর রেলিং ভেঙ্গে পড়েছে তা চিহ্নিতপূর্বক সংশোধন করতে হবে (অনু: ১৫.৩);

২০.১১ মাওনা ফ্লাইওভারের নিচে সৃষ্ট জলাবদ্ধতা দুরণের স্থায়ী পদক্ষেপ গ্রহণ করতে হবে (অনু: ১৫.৩);

২০.১২ সড়কের রিজার্ভ ফরেস্ট অংশে নির্মিত মিডিয়ানের কাঁচা ড্রেন পরিহারের বিষয়টি মন্ত্রণালয় বিবেচনা করতে পারে (অনু: ১৫.৪);

২০.১৩ সড়কের মিডিয়ানের যে সকল স্থানে গাছ ছোট এবং গাছের মাঝে গ্যাপ তুলনামূলকভাবে বেশী তা চিহ্নিতপূর্বক নতুন বৃক্ষ রোপন করা যেতে পারে (অনু: ১৫.৫);

২০.১৪ যে সকল সাইন, সিগন্যাল, কিঃমিঃ পোষ্ট ও রোড মার্কিং এর লেখা ও ডিরেকশন মুছে গেছে অথবা আঁকাবাঁকা হয়েছে তা চিহ্নিতপূর্বক সংশোধন করতে হবে (অনু: ১৫.৫);

২০.১৫ বাংলাদেশ সেনাবাহিনী কর্তৃক প্রকল্পের আওতায় ক্রয়কৃত ৪টি জীপ , ৩টি ইঞ্জিনিয়ারিং যন্ত্রপাতি ও রাজেন্দ্রপুর সওজ রেষ্ট হাউজ সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের নিকট হস্তান্তর করতে হবে;

২০.১৬ অডিট আপত্তি দ্রুত নিষ্পত্তি করতে হবে। এছাড়া ২০১৫-১৬ ও ২০১৬-১৭ অর্থ বছরের অডিট দ্রুত সম্পাদনের উদ্যোগ গ্রহণ করতে হবে (অনু: ১৮); এবং

২০.১৭ অনুচ্ছেদ ২০.১ হতে ২০.১৬ এর বিষয়ে গৃহীত ব্যবস্থা মন্ত্রণালয় আগামী ১ মাসের মধ্যে আইএমইডিকে অবহিত করবে।

জেলা সড়ক উন্নয়ন প্রকল্প (ময়মনসিংহ জোন) শীর্ষক প্রকেল্পর সমাপ্তি মূল্যায়ন প্রতিবেদন

(সমাপ্তঃ জুন, ২০১৭)

১। প্রকল্পের নাম : **জেলা সড়ক উন্নয়ন প্রকল্প (ময়মনসিংহ জোন)**

২। বাবায়নকারী সংস্থা : সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর।

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

৪। প্রকল্প এলাকা : ময়মনসিংহ, জামালপুর, শেরপুর, নেত্রকোনা, কিশোরগঞ্জ ও টাঙ্গাইল জেলার বিভিন্ন উপজেলা।

৫। প্রকল্পের বাবায়ন সময় ও ব্যয় :

(লক্ষ টাকায়)

প্রাক্কলিত ব্যয় (প্রঃসাঃ)		প্রকৃত ব্যয় (প্রঃ সাঃ)	পরিকল্পিত বাবায়নকাল		প্রকৃত বাবায়নকাল	অতিরিক্ত ব্যয় (মূল প্রাক্কলিত ব্যয়ের %)	অতিরিক্ত সময় (মূল বাবায়নকালের %)
মূল	১ম সংশোধিত		মূল	১ম সংশোধিত			
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮
৯৯৮৭.৬৪ (-)	১০৯৭১.০৮	১০৭৪৩.০০ (-)	০১-০৩-২০১৫ থেকে ৩০-০৬-২০১৭	০১-০৩-২০১৫ থেকে ৩০-০৬-২০১৭	০১-০৩-২০১৫ থেকে ৩০-০৬-২০১৭	৭৫৫.৩৬ লক্ষ টাকা (৭.৫৬%)	০.০০%

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

৭। **প্রকল্পের পটভূমি ও উদ্দেশ্য:**

৭.১ পটভূমি: সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর ইতোপূর্বে ৮টি জোনের মাধ্যমে ৮টি জেলা সড়ক উন্নয়ন প্রকল্প এবং "সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের আওতাধীন ক্ষতিগ্রস্থ সড়কসমূহের জরুরী পুনবার্সন" শীর্ষক অন্য একটি প্রকল্প গ্রহণ করেছিল। কিন্তু সম্পদের সীমাবদ্ধতা এবং জাতীয় ও আঞ্চলিক মহাসড়কগুলোর উন্নয়ন অগ্রাধিকার প্রদান করায় বেশ কিছু জেলা সড়কের উন্নয়ন কাজ আংশিকভাবে অসমাপ্ত থেকে যায়। উক্ত জেলা সড়কগুলোর মধ্যে গুরুত্বপূর্ণ জেলা সড়কের অসমাপ্ত কাজ সমাপ্তকরণের লক্ষ্যে সওজ অধিদপ্তর কর্তৃক ১০টি জোনের জন্য ১০টি পৃথক প্রকল্প প্রস্তাব করা হয়। বিবেচ্য প্রকল্পের আওতায় ময়মনসিংহ জোনে ১৭টি জেলা সড়কের ৩৪৮.৩৪ কিঃমিঃ এর মধ্যে ১৩৩.৭৫ কিঃমিঃ সড়ক মেরামত/নির্মাণের প্রস্তাব করা হয়েছে। এ প্রেক্ষিতে সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ কর্তৃক ৯৯৪০.৬৪ লক্ষ টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে এবং নভেম্বর ২০১৪ হতে জুন ২০১৬ পর্যন্ত মেয়াদে জেলা সড়ক উন্নয়ন (ময়মনসিংহ জোন)" শীর্ষক প্রকল্পটি ০৯/০৬/২০১৫ তারিখে অনুষ্ঠিত একনেক সভায় অনুমোদন করা হয়। পরবর্তীতে কোন কোন অঙ্গের পরিমাণ ও ব্যয় হ্রাস/বৃদ্ধি এবং সওজ রেট সিডিউল ২০১৫ অনুযায়ী দরপত্র প্রাক্কলন করায় ০২ অক্টোবর ২০১৬ তারিখে অনুষ্ঠিত ডিপিইসি সভার সুপারিশক্রমে প্রকল্পটির ১ম সংশোধন ০৯/১১/২০১৬ তারিখ মাননীয় সড়ক পরিবহন ও সেতু মন্ত্রী কর্তৃক অনুমোদিত হয়।

৭.২ উদ্দেশ্য: প্রকল্পের মূল উদ্দেশ্য হচ্ছে ময়মনসিংহ সড়ক জোনের অর্ন্তভুক্ত ০৬টি সড়ক বিভাগের আওতাধীন ১৭টি মহাসড়কের ১৬০.৫০ কিঃমিঃ ক্ষতিগ্রস্থ ও কম প্রশস্থ জেলা মহাসড়ক যথাযথভাবে উন্নয়ন করে মহাসড়কে যানচলাচল সহজতর ও নির্বিঘ্ন করার মাধ্যমে অর্থনৈতিক কর্মকান্ড জোরদার করা।

৮। **প্রকল্পের মূল কাজ:**

- মাটি কাজ-৬.৮০৩ লঃঘঃমিঃ
- ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট নির্মাণ-৩৬.১৪ কিঃমিঃ
- পেভমেন্ট শক্তিশালীকরণ- ৩১.৯২ কিঃমিঃ
- সার্ফেসিং (কার্পেটিং ও সীল কোট)- ১১০.৯৬ কিঃমিঃ
- সার্ফেসিং ডিবিএস ওয়ারিং কোর্স-৪৪.৩৫ কিঃমিঃ
- আরসিসি বক্স কালভার্ট-১৩৪.০০ মিটার
- টো-ওয়াল-৩৬৮৯.০০ মিটার
- আরসিসি প্যালাসাইডিং-৫৬০০.০০ মিটার

৯। **প্রকল্পের অঙ্গভিত্তিক বাবায়ন (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
Motor Vehicle (5 Tonne capacity Durm Truck; Procured from Progoti Ltd.	No.	3.00	98.58	3.00	98.58
Laboratory Equipments	No.		10.00		
Earthwork on Road Embankment	L.Cum	6.803	1559.54	6.803	1508.94
New Construction of Flexible Pavement	Km	36.14	2305.13	36.14	2305.13
Pavement Strengthening	Km	31.92	687.21	31.92	687.21
Pavement Surfacing (Carpeting and seal coat)	Km	110.96	2864.53	110.96	2705.99
Pavement Surfacing (DBS-Wearing Course)	Km	44.35	1275.54	44.35	1275.54
Construction of RCC Box Culvert	Meter	134.00	848.94	132.00	840.00
Protective Work					
Toe-wall	Meter	3689.00	201.22	3689.00	201.22
CC Block with Geo Textile	Sqm.	5600.00	85.94	5600.00	85.94
RCC Palisiding	Meter	6723.00	340.59	6723.00	340.59
Retaining Wall	K.M	1.50	656.71	1.50	656.71
Sign, Signal Km. Post	L.S		37.15		37.15
Total =			10971.08		10743.00

১০। **প্রকল্প পরিচালক সংক্রান্ত তথ্যাদিঃ**

ক্রমিক নং	প্রকল্প পরিচালকের নাম ও পদবী	দায়িত্বের ধরণ		কর্মকাল	
		পূর্ণকালীন	খন্ডকালীন	যোগদান	বদলী
১	২	৩	৪	৫	৬
60.	Shahabuddin Khan Additional Chief Engineer Mymenshingh Zone, Mymenshingh.	-	হ্যাঁ	০৯/০৭/২০১৪	০৩/০১/২০১৭
61.	Md. Monirul Islam Additional Chief Engineer Mymenshingh Zone, Mymenshingh.	-	হ্যাঁ	০৩/০১/২০১৭	৩০/০৬/২০১৭

১১। **ক্রয় সংক্রান্ত তথ্যাদিঃ**

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

১১.২ পণ্য, কার্য ও সেবা ক্রয়ঃ (পণ্য ও কার্য ২০০.০০ লক্ষ টাকার উপরে এবং সেবা ১০০.০০ লক্ষ টাকার উপরে) প্রকল্পের অনুমোদিত ডিপিপি অনুযায়ী মূল পূর্ত কাজ ৪টি প্যাকেজের মাধ্যমে সম্পন্ন করার সংস্থান ছিল। পিসিআর এ উল্লেখিত তথ্যানুযায়ী ৪টি প্যাকেজের আওতায় পূর্ত কাজ সম্পাদন করা হয়েছে। দরপত্র সংক্রান্ত প্রধান প্রধান তথ্য নিম্নরুপ:

প্যাকেজ/কাজের নাম	**-প্রাক্কলিত ব্যয় -চুক্তি মূল্য**	**-দরপত্র আহবানের তারিখ -চুক্তির তারিখ -কাজ শুরুর তারিখ -কাজ সমাপ্তির তারিখ**	**মন্তব্য**
প্যাকেজ নং-১			
Repairing the damaged pavement by Aggregate base Type-II & DBS wearing course work at different Km of different Roads. (1. Mymensngh-Fulbaria Road (Z-3035)= 3.00 Km. 2. Phulpur-Halughat-Tinkonimore Road (Z-3711)= 2.00 K 5-8m. 3. Bhoradoba-Sangardighi-Ghatail-Bhuapur Road (Z-3037)= 12.70 Km) Under Mymensingh Road Division during the year 2015-16. (14-01-2016 to 13-01-2017)	**৭৮০.৬৩ ৭৮০.৬৩**	**২১/০৯/২০১৫ ১৪/০১/২০১৬ ১৩/০১/২০১৭ ২৬/০৬/২০১৬**	**কাজ সমাপ্ত**
প্যাকেজ নং-২			
Premixed bituminous carpeting & Seal Coat with repair at Ch. 4+000 to 8+000m 9+000 to 12+000 & 14+100 to 15+100 m of Ujanchar-Bajitpur-Austram Road (Ujanchar –Bajitpur Portion) (Z-3601) under Kishoregonj Road Division and Construction of 3	**২৮৬.১৮ ২৮৬.১৮**	**২১/০৯/২০১৫ ১৪/০১/২০১৬ ১৩/০৭/২০১৬ ২৮/০৬/২০১৬**	**কাজ সমাপ্ত**

প্যাকেজ/কাজের নাম	-প্রাক্কলিত ব্যয় -চুক্তি মূল্য	-দরপত্র আহবানের তারিখ -চুক্তির তারিখ -কাজ শুরুর তারিখ -কাজ সমাপ্তির তারিখ	মন্তব্য
Nos. different size RCC Box culvert with U-type wing wall at 10th, 15th, & 20th Km's and RCC Palisading at different KM's of Nandail-Atharabari-Kendua (Netrokona Portion) Road (Z-3608) under Road Division Netrokona during the year 2015-16 (14-01-2016 to 13-07-2016)			
প্যাকেজ নং-৩			
Strengthening of existing pavement providing surfacing, Carpeting & Seal coat at Ch. 12+900 to 26+000 m and Construction of 4Nos Different size RCC Box culvert at different kM's of Netrakona-Birishiri Road (Road No. Z-3709) under Road Division Netrakona during the year 2015-16. (11-01-2016 to 10-01-2017)	৭৩৮.৪৯ ৭৩৮.৪৯	২১/০৯/২০১৫ ১১/০১/২০১৬ ১০/০১/২০১৭ ১৪/০৬/২০১৬	কাজ সমাপ্ত
প্যাকেজ নং-৪			
Strengthening of Existing Pavement with Base Type-II & DBS Wearing course and Protective work with RCC Palisidng on Mymensingh-Gafforgaon-toke (Z-3033) Road (Ch. 15+665m to 18+340m, 26+340m to 27+690m, 51+438m to 68+487m) & Shakchura- Dakkhin Horina Link Road (2+000 to 4+600 m) under Mymensingh Road Division during the year 2015-16 (14-01-2016 to 23-01-2017)	৭৮৪.৭ ৭৮৪.৭	২১/০৯/২০১৫ ১৪/০১/২০১৬ ১৩/০১/২০১৭ ২৫/০২/২০১৭	কাজ সমাপ্ত
প্যাকেজ নং-৫			
Construction of flexible Pavement, Strengthening of Existing Pavement with Base Type-I and Base Type-II as well as carpeting, seal coat and protective work with toe-wall and RCC Palisiding on Bhaluka-Gafforgaon Road (Ch. 17+300 to 21+000), Bhaluka-Gafforgaon Road (Ch. 6+300 to 7+000, 9+300 to 14+500, 17+000 to 17+900) and Nalitabari-Baroajani- Baghitala Road (Ch. 3+000 to 3+7000 & 6+900 to 8+900) under Mymensingh Road Division during the year 2015-16 (15-01-2016 to 04-01-2017)	৭৯১.৩৫ ৭৯১.৩৫	২১/০৯/২০১৫ ১৫/০১/২০১৬ ০৪/০১/২০১৭ ২০/০২/২০১৭	কাজ সমাপ্ত

প্যাকেজ/কাজের নাম	-প্রাক্কলিত ব্যয় -চুক্তি মূল্য	-দরপত্র আহবানের তারিখ -চুক্তির তারিখ -কাজ শুরুর তারিখ -কাজ সমাপ্তির তারিখ	মন্তব্য
প্যাকেজ নং-৬			
Construction of flexible pavement, Strengthening of Existing pavement with Base Type-I as well as Carpeting & Seal Coat work on Bagar Bazar-Shankivanga-Asim-Fulbaria road (Ch. 0+000 to 2+000, 4+000 to 7+250, 9+000 to 9+700, 10+200 to 12+000, 16+300 to 16+780, 17+000 to 19+500 and 19+800 to 20+050 in total of length 10.98Km along with construction of 2 nos Culvert (1.00mx7.30m x1.00m at ch. 7+400m and 3.00mx10.00mx3.00m at Ch.19+950) under Mymensingh Road Division during the year 2015-16 (14-01-2016 to 13-01-2017)	৮০৫.১৩ ৮০৫.১৩	২১/০৯/২০১৫ ১৪/০১/২০১৬ ১৩/০১/২০১৭ ১১/০১/২০১৭	কাজ সমাপ্ত
প্যাকেজ নং-৭			
Construction of new flexible pavement, Construction of New flexible Pavement (remaining work)/Strengthening of Existing pavement providing Surfacing, Carpeting & Seal Coat at Ch. 0+000 to 0+750m, (Ch. 4+000 to 4+800m, Ch. 7+010 to 12+680m and Construction of 1 No. 6.00Span RCC Box Culvert at Ch. 12+300m of Netrakona-Birishiri Road (Road No. Z-3709) under Mymensingh Road Division during the year 2015-16 (11-01-2016 to 10-01-2017)	১১২২.৪২ ১১২২.৪২	২১/০৯/২০১৫ ১১/০১/২০১৬ ১০/০১/২০১৭ ২৩/০৬/২০১৭	কাজ সমাপ্ত
প্যাকেজ নং-৮			
Improvement of Bakshiganj-Balugaon-Dewanganj Road (Z4614) & Improvement of Muktagacha-Pyarpur-Karnil Road (Z 4104) under Mymensingh Road Division during the year 2015-16 (05-01-2016 to 04-04-2017)	৯৩৪.৯৬ ৯৩৪.৯৬	২১/০৯/২০১৫ ০৫/০১/২০১৬ ০৪/০১/২০১৭ ১৩/০৩/২০১৭	কাজ সমাপ্ত
প্যাকেজ নং-৯			
Construction of soil earthen shoulder, strengthening by aggregate base type-II, surfacing (Carpeting and seal coat), Construction of 6.00m (2 nos), RCC Box culvert (1st and 2nd Km), Protective work (toe wall	৫১৮.৯১ ৫১৮.৯১	৩০/০৯/২০১৫ ০৭/০২/২০১৬ ০৬/০২/২০১৭ ০৫/০২/২০১৭	কাজ সমাপ্ত

প্যাকেজ/কাজের নাম	-প্রাক্কলিত ব্যয় -চুক্তি মূল্য	-দরপত্র আহবানের তারিখ -চুক্তির তারিখ -কাজ শুরুর তারিখ -কাজ সমাপ্তির তারিখ	মন্তব্য
and RCC Palisading), Sign-Signal, Concrete Km post etc. 1st Km to 8th Km of Nalitabari-Papiajuri Road (Z-4619) and Construction of 3 nos. RCC box culvert, surfacing wrok 2nd (p), 3rd (p) Km, Construction of Toe wall, RCC Palisading and Sign-Signal at different Km of Shepur (Kanashakhola-Astomitala) bypass road (Z4617) under Sherpur Road Division during the year 2015-16 (07-02-2016 to 06-02-2017).			
প্যাকেজ নং-১০			
Improvement of Road Embankment, Flexible Pavement, Surfacing Work (Carpeting & seal Coat), Construction of RCC Box culvert, Protective work & Sign, Signal, Km Post at 9+350 KM to 22+000 Km of Kalihati-Ratangnj-Shakhipur road (Z 4016) (in/c, Bulla Bazar Link) under Tangail Road Division during the year 2015-16.	৯৯১.৪৩ ৯৬৭.৯৭	২১/০৯/২০১৫ ০৬/০১/২০১৬ ০৫/০১/২০১৭ ২৪/০৫/২০১৭	কাজ সমাপ্ত
প্যাকেজ নং-১১			
Improvement work at 0+000 Km to 4+800 Km of Duburia-Solimabad-Chohali Road (Z- 4009) under Tangail Road Division during the year 2015-16.	৫৮৯.২ ৫৮৯.১৭	২৩/০৯/২০১৫ ০৯/১২/২০১৫ ০৮/১২/২০১৬ ১৬/০২/২০১৭	কাজ সমাপ্ত
প্যাকেজ নং-১২			
Improvement work at 4+800 Km to 8+000 Km of Duburia-Solimabad-Chohali Road (Z- 4009) under Tangail Road Division during the year 2015-16.	৮৮৭.৫ ৮৮৭.৩৯	২১/০৯/২০১৫ ২৩/১২/২০১৫ ২২/১২/৮২০১৬ ০৮/০৫/২০১৭	কাজ সমাপ্ত
প্যাকেজ নং-১৩			
Improvement work at widening & earthwork 0+000 Km to 4+800 Km of Kalihati-Ratongonj-Shokipur Road (Z-4016)	৪৬২.৫৭ ৪১৬.৩১	১৮/০৬/২০১৬ ০৮/০২/২০১৭ ২৩/০১/২০১৭ ১৫/০৫/২০১৭	কাজ সমাপ্ত
প্যাকেজ নং-১৪			
Imporvement work widening & earthwork 4+800 to 8+600 Km with 0+000 to 1+100 (Bolla link road) of Kalihati-Ratongonj-Shokipur road (Z-4016)	৪৯০.৮৭ ৪৪১.৭৮	১৮/০৬/২০১৬ ০৬/০২/২০১৭ ২১/০৬/২০১৭ ১৫/০৫/২০১৭	কাজ সমাপ্ত

১২। **সংশোধিত বরাদ্দ ও অগ্রগতিঃ**

লক্ষ টাকা

অর্থবছর	মূল ডিপিপি'র সংস্থান	সর্বশেষ সংশোধিত ডিপিপি'র সংস্থান	এডিপি বরাদ্দ	অগ্রগতি
১		২	৩	৪
২০১৪-১৫	০.০০	০.০০	০.০০	০.০০
২০১৫-২০১৬	৪০৯৫.৮৫	৬৮৬৩.০৭	৬০০০.০০	৬০০০.০০
২০১৬-২০১৭	৫৮৯১.৭৯	৪১০৮.০১	৪৭৪৩.০০	৪৭৪৩.০০
	৯৯৮৭.৬৪	১০৯৭১.০৮	১০৭৪৩.০০	১০৭৪৩.০০

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

১৪। **সাধারণ পর্যবেক্ষণ:**

১৪.১ **সার্বিক আর্থিক ও বাব অগ্রগতিঃ** প্রকল্পের আওতায় জুন, ২০১৭ পর্যন্ত ক্রমপুঞ্জিত আর্থিক অগ্রগতি হয়েছে ১০৭৪৩.০০ লক্ষ টাকা যা মূল অনুমোদিত ব্যয় ৯৯৮৭.৬৪ লক্ষ টাকার ১০৭.৫৬%। উক্ত সময়ে অনুমোদিত সংশোধিত প্রকল্পের ১০০% বাব অগ্রগতি সাধিত হয়েছে।

১৫। **প্রকল্প পরিদর্শনঃ** গত ০৬ ও ০৭ আগস্ট ২০১৮ তারিখে আইএমইডি 'র উপ-পরিচালক জনাব মোহাম্মদ আশরাফুজ্জামান ভূঁইয়া কর্তৃক প্রকল্পটি সরেজমিন পরিদর্শন করা হয়। পরিদর্শনকালে সড়ক বিভাগের কর্মকর্তাগণ উপস্থিত ছিলেন। পরিদর্শন পর্যবেক্ষণ নিম্নরূপঃ

১৫.১ **কালিহাতি-রতনগঞ্জ-সখিপুর সড়ক:** অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী বর্ণিত সড়কের উন্নয়নের জন্য ০.৮০ লঃঘঃমিঃ মাটির কাজ বাবদ-২০০.০০ লক্ষ টাকা, ৩.৭ মিটার প্রশস্থতার ২.০০ কি:মি: পেভমেন্ট শক্তিশালীকরণ বাবদ-১৫৯.৯৪.০০ লক্ষ টাকা, ২.৭৫ কিঃমিঃ পেভমেন্ট প্রশকরণ বাবদ-২১২.৪৪ লক্ষ টাকা, ১২.৬৫ কি:মি: পেভমেন্ট ৩.৬৫ মিটার প্রশস্থতায় সার্ফেসিং(কার্পেটিং ও সীল কোট) বাবদ-৩৭৬.৪২ লক্ষ টাকা, ২৪ মিটার আরসিসি বক্স কালভার্ট নির্মাণ বাবদ-১৪৪.০০ লক্ষ টাকা, ১২৯৬ মিটার ব্রিক টো-ওয়াল নির্মাণ বাবদ ৫.৩৯ লক্ষ টাকা এবং ৪০০ মিটার আরসিসি প্লেট প্যালাসাইডিং স্থাপন বাবদ ৩১.১১ লক্ষ টাকা এবং ১২টি করে ট্রাফিক সাইন, সাইন পোষ্ট ও কিঃমিঃ পোষ্ট স্থাপন বাবদ ১.৭২ লক্ষ টাকার সংস্থান ছিল। পরিদর্শনকালে একটি প্যাকেজের অধীন ২ .৫ কি:মি: সড়ক নতুন নির্মাণ, ২ কি:মি: সড়ক পুন: নির্মাণ, ১০.৪ কি:মি: সড়ক প্রশস্থকরণ এবং ১১.১ কি:মি: সড়কে সার্ফেসিং ও সিলকোট দেওয়া হয়। এছাড়া প্যাকেজটির আওতায় ২২ মিটার দীর্ঘ ৪টি কালভার্ট, ১.১ কি:মি: টো-ওয়াল, ১ কি:মি: আরসিসি প্যালাসাইডিংসহ অন্যান্য কার্যক্রম সম্পন্ন করা হয়েছে জানা যায়। সরেজমিনে পরিদর্শনকালে সড়কটির অবস্থা সন্তোষজনক মনে হলেও কিছু কিছু স্থান ক্ষতিগ্রস্থ হয়েছে। সড়কটির আমতলী এলাকায় নির্মিত ২য় কালভার্টটির দু'পাশে সড়কে Ravelling পরিলক্ষিত হয়। পরিদর্শনকালে Defect Liability Period বিদ্যমান থাকায় উক্ত স্থানে সিলকোট দেওয়ার জন্য উপস্থিত সড়ক নির্মাণ কাজে দায়িত্বপ্রাপ্ত ঠিকাদার প্রতিষ্ঠান ও সংশ্লিষ্ট নির্বাহী প্রকৌশলীকে নির্দেশনা দেওয়া হয়। এছাড়া প্রকল্পের ডিপিপিতে একই সড়কের আমতলী এলাকায় নির্মিত ১ম কালভার্টে কোন প্রটেকটিভ ওয়ার্কের সংস্থান ছিল না। উক্ত স্থানটি ঝুঁকিপূর্ণ হওয়ায় পিএমপি এর আওতায় সংশ্লিষ্ট সড়ক বিভাগ সড়কটির প্রটেকশনের প্রয়োজনীয় কার্যক্রম সম্পাদন করতে পারেন। এছাড়া নাখিল বিলের পাশে বহেরাতৈল এলাকায় সড়কের Embankment ক্ষতিগ্রস্থ হয়েছে দেখা যায়। উক্ত স্থানে বিদ্যমান ব্রিকস নির্মিত কালভার্টটি Fail করায় সড়ক বিভাগ কর্তৃক ১টি বেইলি ব্রিজ বসানো হয়েছে। উক্ত স্থানেও পিএমপি'র আওতায় বেইলী ব্রীজের স্থলে ১টি নতুন কালভার্ট নির্মাণের বিষয়টি কর্তৃপক্ষ বিবেচনা করতে পারেন।



চিত্র-১: প্রকল্পের আওতায় উন্নয়নকৃত কালিহাতি-রতনগঞ্জ-সখিপুর সড়ক



চিত্র-২: বহেরাতৈল এলাকায় ক্ষতিগ্র এমব্যাংকমেন্ট এবং কালভার্ট

১৫.২ **নালিতাবাড়ী-বড়ুয়াজানী-বাগাইতলা-হালুয়াঘাট (ময়মনসিংহ অংশ):** অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী বর্ণিত সড়কের উন্নয়নের জন্য ০.২৫০ লঃঘঃমিঃ মাটির কাজ বাবদ-৬২.৫০ লক্ষ টাকা, ৩.৭ মিটার প্রশস্থতার ২.১০ কি:মি: পেভমেন্ট নতুন নির্মাণ বাবদ-১৪২.৯৯ লক্ষ টাকা, ৩.৭ মিটার প্রশস্থতার ২.৭০ কিঃমিঃ সার্ফেসিং (কার্পেটিং ও সীলকোট) বাবদ-৬৮.৩৯ লক্ষ টাকা, ১৫০ মিটার আরসিসি প্যালাসাইডিং বাবদ ২.০০ লক্ষ টাকা, ৪.২০ কিঃমিঃ পেভমেন্টের উভয় পাশে এইজিং বাবদ-৩.৭০ লক্ষ টাকা এবং প্রয়োজনীয় সংখ্যক সাইন, সিগন্যাল, কিঃমিঃ স্থাপন বাবদ-২.০০ লক্ষ টাকার সংস্থান ছিল। পরিদর্শনকালে একটি প্যাকেজের অধীন বর্ণিত কাজসমূহ সম্পাদন করা হয়েছে জানা যায়। পরিদর্শনকালে সড়কটির অবস্থা সন্তোষজনক প্রতীয়মান হয়েছে। তবে নির্মিত সড়কের অনেক স্থানে উভয় পাশে সফট সোল্ডারে পানি জমে সোল্ডার ক্ষতিগ্রস্থ হতে দেখা গেছে। এছাড়া বড়ুয়াজানী ও বাঘাইতলা বাজার অংশে জলাবদ্ধতা সৃষ্টি হয়ে পেভমেন্ট কিছুটা ক্ষতিগ্রস্থ হয়েছে। পরিদর্শনকালে সড়কে পর্যাপ্ত পরিমাণ কিঃমিঃ ও সাইন পোষ্ট স্থাপন করা হয়েছে দেখা যায়।





চিত্র-৩ ও ৪: নালিতাবাড়ী-বড়ুয়াজানী-বাগাইতলা-হালুয়াঘাট সড়কের সফট সোল্ডার ও বাজারে সৃষ্ট জলাবদ্ধতা

১৫.৩ **ময়মনসিংহ-ফুলবাড়িয়া সড়ক:** অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী বর্ণিত সড়কের উন্নয়নের জন্য ২৮০০.০০ ঘঃমিঃ মাটির কাজ বাবদ-৫.৮২ লক্ষ টাকা, ২৬.৮৮০ ঘঃমিঃ পটহোল রিপেয়ার বাবদ ৩.৪২ লক্ষ টাকা, ৮২.৫০ ঘঃমিঃ বেইজ টাইপ-২ দ্বারা ক্ষতিগ্র সড়ক শক্তিশালীকরণ, ১৬৫০০ বর্গ মিটার টেক কোট বাবদ ৪.৪৬ লক্ষ টাকা, ৬৬০.০০ ঘঃমিঃ ডিবিএস ওয়্যারিং কোর্স বাবদ ৯৪.১৬ লক্ষ টাকা, ৩০০ মিটার পেভমেন্ট এইজিং বাবদ- ০.২৬ লক্ষ টাকা এবং সাইন, সিগন্যাল, কিঃমিঃ পোষ্ট স্থাপন বাবদ-৩.০০ লক্ষ টাকার সংস্থান ছিল। পরিদর্শনকালে একটি প্যাকেজের অধীন বর্ণিত কাজসমূহ সম্পাদন করা হয়েছে জানা যায়। তবে পরিদর্শনকালে সড়কের কোন কোন স্থানে পটহোল, সার্ফেসে ক্র্যাক এবং সড়কের ক্রেস্টে অল্প পরিমাণ রাটিং দেখা গেছে। সড়কে কোন সাইন, সিগন্যাল ও রোড মার্কিং দেখা যায়নি। তবে কিঃমিঃ পোষ্ট দেখা গেছে।





চিত্র-৫ ও ৬: ময়মনসিংহ-ফুলবাড়িয়া সড়কে সৃষ্ট পটহোল ও রাটিং

১৫.৪ **নেত্রকোনা-বিরিশিরি সড়কঃ** অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী বর্ণিত সড়কের উন্নয়নের জন্য ১.০০ লঃঘঃমিঃ প্রশকরণ ও উন্নয়ন সংক্রান্ত মাটির কাজ বাবদ-৩২৫.০০ লক্ষ টাকা, ৫.৫০ মিটার প্রশস্থতার ৫.৯৭ কি:মি: পেভমেন্ট নতুন নির্মাণ বাবদ- ৬৮১.৫৯ লক্ষ টাকা, ৫.৫০ মিটার প্রশস্থতার ২.০০ কিঃমিঃ পেভমেন্ট প্রশকরণ ও শক্তিশালীকরণ বাবদ-৫৪.৮৪ লক্ষ টাকা, ৩.৭০ মিটার প্রশস্থতার ০.২৮ কি:মি: পেভমেন্ট প্রশকরণ ও শক্তিশালীকরণ বাবদ ৫.৩৩ লক্ষ টাকা, ৫.৫০ মিটার প্রশস্থতার ৮.৭২ কি:মি: পেভমেন্ট সার্ফেসিং (কার্পেটিং ও সীল কোট) বাবদ- ৩৫৪.৪৭ লক্ষ টাকা, ৩.৭০ মিটার প্রশস্থতার ১১.৬০ কি:মি: পেভমেন্ট সার্ফেসিং (কার্পেটিং ও সীল কোট) বাবদ- ২৯৭.০৪ লক্ষ টাকা, ৫টি (৫৫ মিটার) আরসিসি বক্স কালভার্ট নির্মাণ বাবদ-৩৩০.০০ লক্ষ টাকা, ৬০০ মিটার আরসিসি প্যালাসাইডিং স্থাপন বাবদ ৩১.৬৬ লক্ষ টাকা এবং ২০টি ট্রাফিক সাইন, ২০টি সাইন পোষ্ট ও ২৭টি কি:মি: পোস্ট প্রভৃতি স্থাপন বাবদ ৩.৩২ লক্ষ টাকার সংস্থান ছিল। পরিদর্শনকালে ২টি প্যাকেজের অধীন বর্ণিত কাজসমূহ সম্পাদন করা হয়েছে জানা যায়। পরিদর্শনকালে সড়কের কোন কোন স্থানে পর্যাপ্ত ড্রেন/আউটলেট না থাকায় জলাবদ্ধতা সৃষ্টি হতে দেখা গেছে। এছাড়া দু'একটি স্থানে পেভমেন্টের কিনারা ভাঙ্গা ও সার্ফেসে ক্র্যাক সৃষ্টি হতে দেখা গেছে। সড়কে রোড মার্কিং, কি:মি: ও ডিরেকশনাল সাইন পোস্ট দেখা গেছে। সড়কের বিরিশিড়ি প্রান্তে পেভমেন্ট খুড়ে সার্ফেসিং ৫২ মি:মি: (গ্রহণযোগ্য ৫০ মি:মি:) পাওয়া গেছে। সার্বিকভাবে সড়কের গুণগতমান সন্তোষজনক।




চিত্র-৭ ও ৮: নির্মিত নেত্রকোনা-বিরিশিরি সড়ক ও বাজারে সৃষ্ট জলাবদ্ধতা

১৬। **প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জনঃ**

পরিকল্পিত	উদ্দেশ্য অর্জন
প্রকল্পের মূল উদ্দেশ্য হচ্ছে ময়মনসিংহ সড়ক জোনের অর্ন্তভুক্ত ০৬টি সড়ক বিভাগের আওতাধীন ১৭টি মহাসড়কের ১৬০.৫০ কিঃমিঃ ক্ষতিগ্রস্থ ও কম প্রশস্থ জেলা মহাসড়ক যথাযথভাবে উন্নয়ন করে মহাসড়কে যানচলাচল সহজতর ও নির্বিঘ্ন করার মাধ্যমে অর্থনৈতিক কর্মকান্ড জোরদার করা।	প্রকল্পের আওতায় ৬.৮০৩ ল:ঘ:মি: মাটির কাজ, ৩৬.১৪ কিঃমিঃ পেভমেন্ট নির্মাণ, ৩১.৯২ কিঃমিঃ পেভমেন্ট শক্তিশালীকরণ, ১১০.৯৬ কিঃমিঃ পেভমেন্ট সার্ফেসিং(কার্পেটিং ও সীল কোট), ৪৪.৩৫ কিঃমিঃ, সার্ফেসিং (ডিবিএস ওয়ারিং কোর্স), ১৩৪.০০ মিটার আরসিসি বক্স কালভার্ট, ৩৬৮৯.০০ মিটার টো-ওয়াল, ৫৬০০.০০ মিটার আরসিসি প্যালাসাইডিং দ্বারা প্রটেকশন ওয়ার্ক ও প্রয়োজনীয় সংখ্যক সাইন, সিগন্যাল, কিঃমিঃ পোষ্ট ও রোড মার্কিং করায় মহাসড়কে যানচলাচল সহজতর ও নির্বিঘ্ন হয়েছে। ফলে প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জিত হয়েছে।

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

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

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

২০। **পর্যবেক্ষণ:**

২০.১ প্রকল্পটি নির্ধারিত মেয়াদে শুরু এবং সমাপ্ত হয়েছে যা আশাব্যঞ্জক। তবে প্রকল্পটি ১ বার সংশোধন করা হয়েছে। প্রকল্পটির Time over Run ০.০০% ও Cost over Run ৭.৫৬%;

২০.২ প্রকল্পটি বাবায়নে ৩ অর্থ বছরে ২ জন প্রকল্প পরিচালক দায়িত্ব পালন করেছেন;

২০.৩ প্রকল্পটির বাবায়ন মেয়াদকালে ১ম অর্থ বছরে কোন এডিপি বরাদ্দ দেওয়া না হলেও পরবর্তী ২ অর্থ বছরে পর্যাপ্ত অর্থ বরাদ্দ প্রদান করা হয়েছে। ফলে প্রকল্পটি নির্ধারিত মেয়াদে সমাপ্ত হয়েছে;

২০.৪ কালিহাতি -রতনগঞ্জ-সখিপুর সড়কটির আমতলী এলাকায় নির্মিত ১ম কালভার্টের এপ্রোচে কোন প্রটেকটিভ ওয়ার্কের সংস্থান না থাকলেও স্থানটি ঝুঁকিপূর্ণ এবং ২য় কালভার্টটির দু'পাশে সড়কে Ravelling পরিলক্ষিত হয়েছে। এছাড়া নাখিল বিলের পাশে বহেরাতৈল এলাকায় সড়কের Embankment ক্ষতিগ্রস্থ হয়েছে। উক্ত স্থানে বিদ্যমান ব্রিকস নির্মিত কালভার্টটি Fail করায় সড়ক বিভাগ কর্তৃক ১টি বেইলি ব্রিজ বসানো হয়েছে;

২০.৫ নালিতাবাড়ী -বড়ুয়াজানী-বাগাইতলা-হালুয়াঘাট (ময়মনসিংহ অংশ) সড়কের অনেক স্থানে উভয় পাশে সফট সোল্ডারে পানি জমে সোল্ডার ক্ষতিগ্রস্থ হয়েছে। এছাড়া বড়ুয়াজানী ও বাঘাইতলা বাজার অংশে জলাবদ্ধতা সৃষ্টি হয়ে পেভমেন্ট কিছুটা ক্ষতিগ্রস্থ হয়েছে;

২০.৬ ময়মনসিংহ-ফুলবাড়িয়া সড়কের কোন কোন স্থানে পটহোল, সার্ফেসে ক্র্যাক এবং সড়কের ক্রেস্টে অল্প পরিমাণ রাটিং দেখা গেছে। সড়কে কোন সাইন, সিগন্যাল ও রোড মার্কিং দেখা যায়নি। তবে কিঃমিঃ পোষ্ট দেখা গেছে

২০.৭ নেত্রকোনা-বিরিশিরি সড়কের বাজার অংশসহ আরও কয়েকটি স্থানে পর্যাপ্ত ড্রেন/আউটলেট না থাকায় জলাবদ্ধতা সৃষ্টি হয়েছে। এছাড়া কয়েকটি স্থানে পেভমেন্টের কিনারা ভাঙ্গা ও সার্ফেসে ক্র্যাক সৃষ্টি হতে দেখা গেছে। সড়কে রোড মার্কিং, কি:মি: ও ডিরেকশনাল সাইন পোস্ট দেখা গেছে। সড়কের বিরিশিরি প্রান্তে পেভমেন্ট খুড়ে সার্ফেসিং ৫২ মি:মি: (গ্রহণযোগ্য ৫০ মি:মি:) পাওয়া গেছে। সার্বিকভাবে সড়কের গুণগতমান সন্তোষজনক; এবং

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

২১। **মতামত/সুপারিশঃ**

২১.১ প্রকল্পটি নির্ধারিত মেয়াদে শুরু এবং সমাপ্ত হয়েছে যা আশাব্যঞ্জক। তবে প্রকল্পটি ১ বার সংশোধন করা হয়েছে। প্রকল্পটির Time over Run ০.০০% ও Cost over Run ৯.৭৮%; ভবিষ্যতে অনুমোদিত ব্যয় ও বাবায়ন মেয়াদে প্রকল্প সমাপ্তির লক্ষ্যে মন্ত্রণালয়/সংস্থাকে সচেষ্ট হতে হবে (অনু: ৫);

২১.২ কালিহাতি -রতনগঞ্জ-সখিপুর সড়কটির আমতলী এলাকায় নির্মিত ১ম কালভার্টের এপ্রোচে প্রটেকটিভ ওয়ার্কের সংস্থান এবং ২য় কালভার্টটির দু'পাশের Ravelling চিহ্নিতপূর্বক সংশোধন করতে হবে;

২১.৩ নাখিল বিলের পাশে বহেরাতৈল এলাকায় সড়কের ক্ষতিগ্রস্থ Embankment চিহ্নিতপূর্বক মেরামত করতে হবে;

২১.৪ কালিহাতি -রতনগঞ্জ-সখিপুর সড়কের বহেরাতৈল এলাকায় স্থাপিত বেইলী ব্রীজের স্থলে ১টি নতুন কালভার্ট নির্মাণের বিষয়টি কর্তৃপক্ষ বিবেচনা করতে পারেন;

২১.৫ নালিতাবাড়ী -বড়ুয়াজানী-বাগাইতলা-হালুয়াঘাট (ময়মনসিংহ অংশ) সড়কের যে সকল স্থানে সফট সোল্ডার ক্ষতিগ্রস্থ হয়েছে তা চিহ্নিতপূর্বক সংশোধন করতে হবে;

২১.৬ বড়ুয়াজানী ও বাঘাইতলা বাজার অংশে সৃষ্ট জলাবদ্ধতার কারণ চিহ্নিতপূর্বক স্থায়ী সমাধানের উদ্যোগ গ্রহণ করতে হবে;

২১.৭ ময়মনসিংহ-ফুলবাড়িয়া সড়কের যে সকল স্থানে পটহোল, সার্ফেসে ক্র্যাক এবং সড়কের ক্রেস্টে রাটিং সৃষ্টি হয়েছে তা চিহ্নিতপূর্বক সংশোধন করতে হবে;

২১.৮ ময়মনসিংহ-ফুলবাড়িয়া সড়কে পর্যাপ্ত সাইন, সিগন্যাল ও রোড মার্কিং এর সংস্থান করতে হবে;

২১.৯ নেত্রকোনা -বিরিশিরি সড়কের বাজার অংশসহ আরও যে সকল স্থানে পর্যাপ্ত ড্রেন/আউটলেট না থাকায় জলাবদ্ধতা সৃষ্টি হয়েছে তা স্থায়ী সমাধানের উদ্যোগ গ্রহণ করতে হবে;

২১.১০ নেত্রকোনা-বিরিশিরি সড়কের যে সকল স্থানে পেভমেন্টের কিনারা ভাঙ্গা ও সার্ফেসে ক্র্যাক সৃষ্টি হয়েছে তা চিহ্নিতপূর্বক সংশোধন করতে হবে;

২১.১১ পরিদর্শনকৃত সড়কের বাহিরে যে সকল সড়কে রোড মার্কিং নাই/মুছে গেছে, সাইন/সিগন্যাল পোষ্ট নাই, প্যালাসাইডিং হেলে পড়েছে, পেভমেন্টের কিনারা ভাঙ্গা,পটহোল সৃষ্টি হয়েছে এবং সফট সোল্ডার ক্ষতিগ্রস্থ হয়েছে তা চিহ্নিতপূর্বক সংশোধন করতে হবে;

২১.১২ দ্রুত প্রকল্পটির External Audit সম্পন্ন করতে হবে এবং কোন আপত্তি উত্থাপিত হলে তা নিষ্পত্তি করতে হবে (অনু: ১৯); এবং

২১.১১ অনুচ্ছেদ ২১.১ হতে ২১.১২ এর বিষয়ে গৃহীত ব্যবস্থা মন্ত্রণালয় আগামী ১ মাসের মধ্যে আইএমইডিকে অবহিত করবে।

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

(সমাপ্তঃ জুন, ২০১৭)

১। প্রকল্পের নাম : **জেলা সড়ক উন্নয়ন প্রকল্প (রাজশাহী জোন)**

২। বাবায়নকারী সংস্থা : সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর।

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

৪। প্রকল্প এলাকা : সিরাজগঞ্জ, পাবনা, নাটোর, রাজশাহী, নওগাঁ ও চাঁপাইনবাবগঞ্জ জেলার বিভিন্ন উপজেলা।

৫। প্রকল্পের বাবায়ন সময় ও ব্যয় :

(লক্ষ টাকায়)

প্রাক্কলিত ব্যয় (প্রঃসাঃ)		প্রকৃত ব্যয় (প্রঃ সাঃ)	পরিকল্পিত বাবায়নকাল		প্রকৃত বাবায়নকাল	অতিরিক্ত ব্যয় (মূল প্রাক্কলিত ব্যয়ের %)	অতিরিক্ত সময় (মূল বাবায়নকালের %)
মূল	১ম সংশোধিত		মূল	১ম সংশোধিত			
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮
৯৯৯৯.৭৭ (-)	১০৯৭৮.১০	১০৯৭৫.০০ (-)	০১-০৩-২০১৫ থেকে ৩০-০৬-২০১৭	০১-০৩-২০১৫ থেকে ৩০-০৬-২০১৭	০১-০৩-২০১৫ থেকে ৩০-০৬-২০১৭	৯.৭৮%	০.০০%

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

৭। **প্রকল্পের পটভূমি ও উদ্দেশ্য:**

৭.১ পটভূমি: সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের আওতাভুক্ত সমগ্র বাংলাদেশের জেলা সড়কসমূহের উন্নয়ন/অধিক ক্ষতিগ্রস্থ অংশ মেরামতের জন্য ইতোপূর্বে ৮টি জোনাল প্রকল্প গৃহীত হয়। তন্মধ্যে সওজ'র রাজশাহী জোনের আওতাধীন সিরাজগঞ্জ, পাবনা, নাটোর, রাজশাহী, নওগাঁ ও চাঁপাইনবাবগঞ্জ জেলার ২৯টি জেলা সড়ক (উপ-প্রকল্পের) উন্নয়নের লক্ষ্যে জেলা **সড়ক উন্নয়ন (রাজশাহী জোন)** শীর্ষক প্রকল্পটি ২০০৯ সালে গ্রহণ করা হয়। এ প্রকল্পের আওতায় প্রকল্পভুক্ত বেশ কিছু সড়কের উন্নয়ন কাজ অসমাপ্ত থেকে যায়। এ প্রেক্ষিতে, সওজ'র রাজশাহী জোনের আওতাধীন সিরাজগঞ্জ, পাবনা, নাটোর, রাজশাহী, নওগাঁ ও চাঁপাইনবাবগঞ্জ জেলার ১৪টি জেলা সড়কের অধিক ক্ষতিগ্র ১৯৫.৯১৫ কিঃমিঃ অংশ উন্নয়নের লক্ষ্যে **জেলা সড়ক উন্নয়ন (রাজশাহী জোন)** প্রকল্পটি ৯৯৯৯.৭৭ লক্ষ টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে এবং মার্চ, ২০১৫ হতে জুন, ২০১৭ মেয়াদে বাবায়নের লক্ষ্যে গত ০৯-০৬-২০১৫ তারিখে অনুষ্ঠিত একনেক সভায় অনুমোদিত হয়। পরবর্তীতে মাননীয় সড়ক পরিবহন ও সেতু মন্ত্রী কর্তৃক প্রকল্পটির ১ম সংশোধিত প্রস্তাব ১০৯৭৮.১০ লক্ষ টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে একই মেয়াদে বাবায়নের জন্য ০২/০৮/২০১৬ তারিখে অনুমোদন করা হয়।

৭.২ **উদ্দেশ্য:** সিরাজগঞ্জ, পাবনা, নাটোর, রাজশাহী, নওগাঁ ও চাপাইনবাবগঞ্জ জেলার ১৪টি জেলা সড়কের অধিক ক্ষতিগ্রস্থ ১৯৫.৯১৫ কিঃমিঃ সড়কাংশ উন্নয়ন/পুর্নবাসনের মাধ্যমে আন্তঃজেলা নিরাপদ সড়ক যোগাযোগ ব্যবস্থার উন্নয়ন।

৮. **প্রকল্পের মূল কাজ:**

- বিদ্যমান রোড এমব্যাংকমেন্ট/প্রশকরণ-৩.৮৬ লঃঘঃমিঃ;
- নতুন পেভমেন্ট প্রশস্থকরণ (৩.৭ মিটার)- ০.১৭ কিঃমিঃ;
- নতুন পেভমেন্ট প্রশস্থকরণ (৫.৫০ মিটার)-০.১৫ কিঃমিঃ

- পেভমেন্ট মজবুতিকরণ প্রশস্থকরণ (৩.৭ মিটার)-৪২.০৯ মিঃ;
- পেভমেন্ট মজবুতিকরণ প্রশস্থকরণ (৫.৫০ মিটার)-১৬.৩০ মিঃ;
- পেভমেন্ট রি-কন্সট্রাকশন প্রশস্থকরণ (৩.৭ মিটার)-৩.২০ কিঃমিঃ
- পেভমেন্ট রি-কন্সট্রাকশন প্রশস্থকরণ (৫.৫ মিটার)-১.৬০ কিঃমিঃ
- পেভমেন্ট প্রশকরণ (২×০.৯০ মিটার)- ৯.৮৪ কিঃমিঃ
- সার্ফেসিং (ডিবিএস ওয়ারিং কোর্স ৪০ মিঃমিঃ) (৩.৭ মিটার)-১২৪.৪০ কিঃমিঃ
- সার্ফেসিং (ডিবিএস ওয়ারিং কোর্স ৪০ মিঃমিঃ) (৫.৫ মিটার)-৭১.৫২ কিঃমিঃ
- কালভার্ট নির্মাণ-১১মিটার
- আরসিসি প্যালাসাইডিং (৩ মিটার পোষ্ট)-৩৭৬৬ মিটার
- কনক্রিট স্লোপ প্রটেকশন-৮৮৩৫ মিটার
- রোড মার্কিং-৬৪০.২৫ মিটার
- সাইন, সিগন্যাল ও কিঃমিঃ পোষ্ট স্থাপন- থোক

৯। **প্রকল্পের অঙ্গভিত্তিক বাবায়ন (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
Procurement of Dump Truck (5.00 Tone capacity)	No.	3.00	100.00	3.00	100.00
Procurement of Laboratory Equipments	LS	LS	18	LS	18
Earthwork					
Existing Road Embankment/Widening	L.cum	4.274	698.48	4.274	698.48
Construction Flexible Pavement					
New Construction (Without surfacing)					
Width 3.7m	KM	0.17	9.39	0.17	9.39
Width 5.5 m	KM	0	0	0	0
Strengthening of Pavement					
Width 3.7m	KM	46.072	1390.45	46.072	1390.45
Width 5.5 m	KM	21.992	923.99	21.992	923.99
Re-construction of Pavement					
Width 3.7m	KM	3.40	157.07	3.40	157.07
Width 5.5 m	KM	1.60	121.80	1.60	121.80
Widening of Pavement					
2x0.90m	KM	18.655	609.68	18.655	609.68
Surfacing (DBS-Wearing Course) 40mm (AV)					

Items of Work (as per PP)	Unit	Target (as per PP)		Actual Progress	
		Physical (Quantity)	Financial	Physical (Quantity)	Financial
Width 3.7m	KM	129.533	3165.48	129.533	3163.38
Width 5.5 m	KM	93.21	3273.22	93.21	3272.22
Construction of Culvert	M	9.00	59.60	9.00	59.60
Protective Work					
RCC Palasiding (3 M post)	M	4263.00	215.28	4263.00	215.28
Concrete slope Protection with Geo textile	M	10339.79	147.60	10339.79	147.60
Road Marking	Sqm	4590.40	44.74	4590.40	44.74
Installation of Sign, Signal/KM Post	LS		42.32		42.32
Utility Shifting & Re-fixing	LS		1.00		1.00
Physical Contingency (%)	-		0		0
Price Contingency (%)	-		0		0
Total			10978.10		10975.00

১০। **প্রকল্প পরিচালক সংক্রান্ত তথ্যাদিঃ**

ক্রমিক নং	**প্রকল্প পরিচালকের নাম ও পদবী**	**দায়িত্বের ধরণ**		কর্মকাল	
		পূর্ণকালীন	খন্ডকালীন	যোগদান	বদলী
১	২	৩	৪	৫	৬
62.	Md. Abu Rawshan Additional Chief Engineer Rajshahi Zone, Rajshhai.	-	হ্যাঁ	০৯/০৭/২০১৪	০৩/০১/২০১৭

১১। **ক্রয় সংক্রান্ত তথ্যাদিঃ**

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

১১.২ পণ্য, কার্য ও সেবা ক্রয়ঃ (পণ্য ও কার্য ২০০.০০ লক্ষ টাকার উপরে এবং সেবা ১০০.০০ লক্ষ টাকার উপরে) প্রকল্পের অনুমোদিত ডিপিপি অনুযায়ী মূল পূর্ত কাজ ৪টি প্যাকেজের মাধ্যমে সম্পন্ন করার সংস্থান ছিল। পিসিআর এ উল্লেখিত তথ্যানুযায়ী ৪টি প্যাকেজের আওতায় পূর্ত কাজ সম্পাদন করা হয়েছে। দরপত্র সংক্রান্ত প্রধান প্রধান তথ্য নিম্নরুপ:

প্যাকেজ/কাজের নাম	-প্রাক্কলিত ব্যয় -চুক্তি মূল্য	-দরপত্র আহবানের তারিখ -চুক্তির তারিখ -কাজ শুরুর তারিখ -কাজ সমাপ্তির তারিখ	মন্তব্য
WP-01			
Strengthening, Surfacing, Protective work & earth work at ch. 0+000 Km to 20+000 Km of Shahjadpur-Kaijuri-Chowhali Road (Z-5047) under Road Division Sirajganj.	৭৪৭.৫১ ৭৪১.১০	১৪/১০/২০১৫ ২২/১২/২০১৫ ২২/০৬/২০১৬ ২০/০৬/২০১৬	কাজ সমাপ্ত
WP-02			
Improvement of District Road (Rajshahi Zone) at ch. 32+790 to 38+900 of singra-Gurudaspur-Chatmohor Road (Z-5209) under Road Division, Pabna,	৬৩৬.৮৫ ৬৩৬.৭৮	১১/১০/২০১৫ ২০/০১/২০১৬ ১৮/০৭/২০১৬ ১০/১০/২০১৬	কাজ সমাপ্ত
WP-03			
Earthwork Strengthening, Protective Work and Surfacing with DBS Wearing Course at 13th (p) Km to 29th (p) Km of Natore (Dalsarok)- Bildahar-Gurudaspur Road under Road Division, Natore	৬৯৮.৯৮ ৬৯৮.৮১	১১/১০/২০১৫ ০২/০২/২০১৬ ৩১/০৭/২০১৬ ২৮/১২/২০১৬	কাজ সমাপ্ত
WP-04			
Necessary earth work, New Construction, Protective work and Surfacing with DBS Wearing Course at 17th (p) Km to 25th Km of Atrain Singra Road under Road Division, Natore.	৩১৪.০৯ ৩১২.৭৮	১২/১০/২০১৫ ১৫/১২/২০১৫ ১২/০৬/২০১৬ ২০/১০/২০১৬	কাজ সমাপ্ত
WP-05			
Different types of Improvement work i.e. (Earthwork, Strengthening, Surfacing work from 1st to 24th Km and Construction of Culvert) at 2nd Km of Mohonpur- Bagmara (Bhobanigonj) Road under RHD Road Division, Rajshahi.	১০২৮.৯৮ ১০২৭.৯৩	০৪/১০/২০১৫ ১৭/১২/২০১৫ ১২/১২/২০১৬ ০৮/০৫/২০১৬	কাজ সমাপ্ত
WP-06			
Different types of Improvement work i.e. (Earthwork, Strengthening, widening & Surfacing wih DBS wearing course at 1st Km to 8th Km (p) of Puthia-Arani-Bagha Road under RHD Road Division, Rajshahi.	৩৪০.০১ ৩৪০.০০	১৬/০৯/২০১৫ ১৮/১১/২০১৫ ১৬/০৫/২০১৬ ০৩/০৫/২০১৬	কাজ সমাপ্ত
WP-07			
Re-construction and strengthening of damaged pavement providing by Sub-base, Aggregate Base Type-1, DBS wearing course including RCC plate	৬৮১.২৮ ৬৮৩.৫৩	১৬/০৯/২০১৫ ০৮/১২/২০১৫ ০৫/০৬/২০১৬ ২৭/০৪/২০১৬	কাজ সমাপ্ত

প্যাকেজ/কাজের নাম	-প্রাক্কলিত ব্যয় -চুক্তি মূল্য	-দরপত্র আহবানের তারিখ -চুক্তির তারিখ -কাজ শুরুর তারিখ -কাজ সমাপ্তির তারিখ	মন্তব্য
palisiding and earthwork from ch. 0+000 Km to ch. 9+200 Km of Patnitola-Shibpur Road (Z-5464) under RHD Road Division, Naogaon.			
WP-08			
Earthwork, Strengthening, Surfacing & Protective Work from ch. 0+000 to ch. 2+900 and ch. 30+010 to ch. 25+610 of Nawabgonj- Uttaramolick-Gomastapur Road under RHD Road Division, Nawabgonj.	১৫৬৬.৫১ ১৫৬৪.৭৮	০৪/১০/২০১৫ ০৩/০১/২০১৬ ০২/০৭/২০১৬ ৩০/০৬/২০১৬	কাজ সমাপ্ত
WP-09			
Widening, Strengthening, Surfacing, Protective work & earth work at ch. 0+000 Km to 18+000 Km of Kaliakandapara-Kamarkhanda-Ullapara Road (Z-5403) under Road Division , Sirajganj	৭৩৭.০৯ ৭৩৬.৬৫	২৯/১২/২০১৫ ১০/০৪/২০১৬ ০৯/১১/২০১৬ ০৬/১২/২০১৬	কাজ সমাপ্ত
WP-10			
Strengthening, Surfacing & Earth work at 1st Km to 12th Km of Sirajgonj-Raygonj Road (Z-5042) under Road Division, Sirajganj	৪৬৯.২২ ৪৬৯.১৮	২৯/১২/২০১৫ ১২/০৪/২০১৬ ০৯/১০/২০১৬ ০৪/০৯/২০১৬	কাজ সমাপ্ত
WP-11			
Strengthening of existing pavement & surfacing work at 3rd, 4th, 5th, 6th , 7th, 8th, 9th, 10th, 13th, 14th, 15th, 17th, 18th, 19th & 20th Km of Madhpur-Santhia-Bera Road Under Road Division, Pabna.	৭৭২.৬৮ ৭৯৬.৯৩	২২/১১/২০১৫ ২৯/০৩/২০১৬ ১৫/১০/২০১৬ ১৩/১০/২০১৬	কাজ সমাপ্ত
WP-12			
Repairing & Strengthening the pavement and DBS Wearing Course with earth work and Construction of RCC Box culvert (3mx3m) with palasiding work at 6th Km to 17th Km of ishurdhi- Kadamchillan Road under Road Division, Natore.	৪৬২.৬৫ ৪৬২.৫৯	২৯/১২/২০১৫ ১৩/০৪/২০১৬ ০৯/১২/২০১৬ ২২/০১/২০১৭	কাজ সমাপ্ত
WP-13			
Widening, Strengthening and Surfacing with DBS wearing course from Ch. 0+000 to Ch. 12+600 of Mohonpur-Tanore Road (Z-6851) under RHD Road Division, Rajshahi.	৪৮৭.৫৬ ৪৮৪.৫৮	১০/১২/২০১৫ ১৮/০২/২০১৬ ১৫/১০/২০১৬ ৩১/০৮/২০১৬	কাজ সমাপ্ত
WP-14			
Re-construction and strengthening of damaged	৭৪৩.০৪	০১/১২/২০১৫	কাজ সমাপ্ত

প্যাকেজ/কাজের নাম	-প্রাক্কলিত ব্যয় -চুক্তি মূল্য	-দরপত্র আহবানের তারিখ -চুক্তির তারিখ -কাজ শুরুর তারিখ -কাজ সমাপ্তির তারিখ	মন্তব্য
pavement providing by Sub-base, Aggregate Base Type-1, DBS wearing course including RCC plate palisiding and earthwork at 16th (p) Km to 27th Km (p) of Joypurhat-Akkelpur-Badalgachi (Naogaon Portion) Road Under RHD Road Division, Naogaon.	**৭৩৩.১৫**	**০১/০৩/২০১৬ ২৬/১২/২০১৬ ১৭/০৮/২০১৬**	
WP-15			
Strengthening, Surfacing, Protective Work & Earth work at 13th Km to 22nd Km (Ch. 12+000 to 21+500) of Sirajgonj-Raygonj Road (Z-5042) under Road Division, Sirajganj.	৫৮৬.২২ ৫২৭.৫৪	২০/১০/২০১৬ ০১/০১/২০১৭ ৩১/০৫/২০১৭ ২৪/০৫/২০১৭	**কাজ সমাপ্ত**
WP-16			
Different Types of Improvement work i.e. Earth work, Widening of Pavement with DBS Wearing course from 2nd Km to 11th Km (P) of Puthia-Aranin- Bagha Road under RHD Road Division, Rajshahi	**৫৮৬.৪৩ ৫২৭.৪০**	**২৭/০৯/২০১৬ ২২/১১/২০১৬ ২১/০৪/২০১৭ ৩০/০৩/২০১৭**	**কাজ সমাপ্ত**

১২। **সংশোধিত বরাদ্দ ও অগ্রগতিঃ**

লক্ষ টাকা

অর্থবছর	মূল ডিপিপি'র সংস্থান	সর্বশেষ সংশোধিত ডিপিপি'র সংস্থান	এডিপি বরাদ্দ	অগ্রগতি
১		২	৩	৪
২০১৪-১৫	১৬৩৩.০০	০.০০	০.০০	০.০০
২০১৫-২০১৬	৪২৫৪.৮১	৫৬৭৫.০০	৫৬৭৫.০০	৫৬৭৫.০০
২০১৬-২০১৭	৪১১১.৯৬	৫৩০৩.১০	৫৩০০.০০	৫৩০০.০০
	৯৯৯৯.৭৭	১০৯৭৮.১০	১০৯৭৫.০০	১০৯৭৫.০০

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

১৪। **সাধারণ পর্যবেক্ষণ:**

১৪.১ **সার্বিক আর্থিক ও বাব অগ্রগতিঃ** প্রকল্পের আওতায় জুন, ২০১৭ পর্যন্ত ক্রমপুঞ্জিত আর্থিক অগ্রগতি হয়েছে ১০৯৭৫.০০ লক্ষ টাকা যা মূল অনুমোদিত ব্যয় ৯৯৯৯.৭৭ লক্ষ টাকার ১০৯.৭৫%। উক্ত সময়ে অনুমোদিত সংশোধিত প্রকল্পের ১০০% বাব অগ্রগতি সাধিত হয়েছে।

১৫। **প্রকল্প পরিদর্শনঃ** গত ২৫ ও ২৬ আগস্ট ২০১৮ তারিখে আইএমইডি 'র উপ-পরিচালক জনাব মোহাম্মদ আশরাফুজ্জামান ভূঁইয়া কর্তৃক প্রকল্পটি সরেজমিন পরিদর্শন করা হয়। প্রকল্পের আওতায় রাজশাহী জোনের আওতাধীন

মোট ১৪টি সড়ক অর্ন্তভুক্ত ছিল। তন্মধ্যে মোট ৫টি সড়ক সরেজমিন পরিদর্শন করা হয়। পরিদর্শনকালে সড়ক বিভাগের কর্মকর্তাগণ উপস্থিত ছিলেন। পরিদর্শন পর্যবেক্ষণ নিম্নরূপঃ

১৫.১ **সিরাজগঞ্জ-রায়গঞ্জ সড়ক:** অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী বর্ণিত সড়কের উন্নয়নের জন্য ০.০৬০ লঃঘঃমিঃ মাটির কাজ বাবদ-১৫.০০ লক্ষ টাকা, ৫.৫ মিটার প্রশস্থতার ০.৫০০ কি:মি: পেভমেন্ট শক্তিশালীকরণ বাবদ-২৪.৫৪ লক্ষ টাকা এবং ৫.৫ মিটার প্রশস্থতার ১২ কি:মি: পেভমেন্ট সার্ফেসিং বাবদ-৪১৮.৯২ লক্ষ টাকার সংস্থান ছিল। পরিদর্শনকালে দুটি প্যাকেজের অধীন বর্ণিত কাজসমূহ সম্পাদন করা হয়েছে জানা যায়। তবে পরিদর্শনকালে সড়ক বাঁধের উচ্চতা অনেক বেশী এবং সড়কের রিভার সাইডের সোল্ডারে মাটির পরিমাণ কম প্রতীয়মান হয়েছে। বিচ্ছিন্নভাবে কয়েকটি কালভার্ট এপ্রোচে রেইনকাট এবং সড়কে পটহোল দেখা গেছে। অনুমোদিত ডিপিপিতে রক্ষাপ্রদ কাজের সংস্থান না থাকলেও বহুলী বেইলী ব্রীজের এ্যাপ্রোচসহ সড়ক বাঁধের বিভিন্ন স্থানে রক্ষাপ্রদ কাজের প্রয়োজনীয়তা অনুভূত হয়েছে। বহুলী বাজার, আলমপুর বাজার, পাঙ্গাসী হাটে ও বৈগন্ডপুর বাজারে ড্রেন না থাকায় সড়কে পানি জমে থাকতে দেখা গেছে। এ স্থানগুলোতে ড্রেনসহ রিজিড পেভমেন্ট নির্মাণের প্রয়োজনীয়তা অনুভূত হয়েছে।



চিত্র-১ : সড়ক সার্ফেসিং



চিত্র-২ : ক্ষতিগ্রস্থ সফট সোল্ডার



চিত্র-৩ : বাজার অংশে সৃষ্ট জলাবদ্ধতা



চিত্র-৪ : পেভমেন্টের পূরত্ব নির্ণয়

১৫.২ **সিংড়া-গুরুদাসপুর-চাটমোহর সড়ক (পাবনা অংশ):** অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী বর্ণিত সড়কের উন্নয়নের জন্য ০.১৬০ লঃঘঃমিঃ মাটির কাজ বাবদ-৪০.০০ লক্ষ টাকা, ৩.৭ মিটার প্রশস্থতার ৫.২১০ কি:মি: পেভমেন্ট শক্তিশালীকরণ বাবদ-১৭৫.০০ লক্ষ টাকা, ৬.২১০ কিঃমিঃ পেভমেন্ট উভয়পাশে ৩ ফুট প্রশকরণ বাবদ-১৯৬.৭৩ লক্ষ টাকা, ৬.২১০ কি:মি: পেভমেন্ট ৫.৫০ মিটার প্রশস্থতায় সার্ফেসিং(ডিবিএস ওয়্যারিং কোর্স) বাবদ-২১৬.৭৯ লক্ষ টাকা, ২৪৮ মিটার আরসিসি প্যালাসাইডিং বাবদ ১৩.০৯ লক্ষ টাকা এবং ৫৩৫ বর্গ মিটার জিওটেক্সটাইলসহ কনক্রিট স্লোপ প্রটেকশন বাবদ-৮.২৪ লক্ষ টাকার সংস্থান ছিল। পরিদর্শনকালে একটি প্যাকেজের অধীন বর্ণিত কাজসমূহ সম্পাদন করা হয়েছে জানা যায়। তবে পরিদর্শনকালে সড়কের শুরুতে নাটোর অংশে প্রায় ১২০০ মিটার কাঁচা সড়ক দেখা গেছে যা পাকা করা প্রয়োজন। সড়কের পুকুর সংলগ্ন কয়েকটি স্থানে প্যালাসাইডিং হেলে পড়তে দেখা গেছে

এবং বিচ্ছিন্নভাবে কয়েকটি স্থানে পেভমেন্টের কিনারা ভাঙ্গা ও রেইন কাট দেখা গেছে। সড়কের পুকুর সংলগ্ন কয়েকটি স্থানে অতিরিক্ত রক্ষাপ্রদ কাজের প্রয়োজনীয়তা অনুভূত হয়েছে। সড়কে কোন রোড মার্কিং দেখা যায়নি। সড়কে খুব সীমিত যানবাহন চলাচল করতে দেখা গেছে। সড়কের চেইনেজ কিঃমিঃ ২+২৫০ তে পেভমেন্ট খুড়ে সার্ফেসিং ৪৭ মি:মি: (গ্রহণযোগ্য ৫০ মি:মি:) এবং বেইজ টাইপ-১ ১৫৫ মি:মি: (গ্রহণযোগ্য ১৫০ মি:মি:) পুরুত্ব পাওয়া গেছে।







চিত্র-১ হতে ৪ (ক্লকওয়াইজ): সিংড়া-গুরুদাসপুর-চাটমোহর সড়কের সড়ক সার্ফেসিং, রক্ষাপ্রদ কাজ ও পেভমেন্টের পুরুত্ব নির্ণয়

১৫.৩ **আত্রাই-সিংড়া সড়কঃ** অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী বর্ণিত সড়কের উন্নয়নের জন্য ০.১০ লঃঘঃমিঃ মাটির কাজ বাবদ-২৫.০০ লক্ষ টাকা, ৫.৫ মিটার প্রশস্থতার ০.১৫ কি:মি: নতুন পেভমেন্ট নির্মাণ বাবদ-১৪.৩৩ লক্ষ টাকা, ৩.৭০ মিটার প্রশস্থতার ০.১৭ কি:মি: নতুন পেভমেন্ট নির্মাণ বাবদ-১০.৭৫ লক্ষ টাকা, ৩.৭০ মিটার প্রশস্থতার ৭.৩৫ কি:মি: পেভমেন্ট সার্ফেসিং বাবদ-১৭২.৫০ লক্ষ টাকা, ৫.৫০ মিটার প্রশস্থতার ০.১৫ কি:মি: পেভমেন্ট সার্ফেসিং বাবদ-৫.২৪ লক্ষ টাকা এবং ৩৫০০ বর্গ মিটার জিওটেক্সটাইলসহ কনক্রিট স্লোপ প্রটেকশন বাবদ-৫৩.৯৪ লক্ষ টাকার সংস্থান ছিল। পরিদর্শনকালে একটি প্যাকেজের অধীন বর্ণিত কাজসমূহ সম্পাদন করা হয়েছে জানা যায়। পরিদর্শনকালে সড়কের কোন কোন স্থানে রেইন কাট ও সার্ফেসে ভাঙ্গন প্রবণতা দেখা গেছে। নাগরকান্দি পশ্চিমপাড়া সংলগ্ন সড়কের উত্তর পাশ (১৮+৮০০) এবং ১৭ তম কিলোমিটারের একই পাশে অবস্থিত ২টি পুকুরে রিটেইনিং ওয়াল এর প্রয়োজনীয়তা অনুভূত হয়েছে। সড়কে কোন সাইন, সিগন্যাল ও রোড মার্কিং দেখা যায়নি। তবে কি:মি: দেখা গেছে।






চিত্র-১ হতে ৪ (ক্লকওয়াইজ):আত্রাই-সিংড়া সড়কের সড়ক সার্ফেসিং, রক্ষাপ্রদ কাজের প্রয়োজনীয়তা ও পেভমেন্টের পুরুত্ব নির্ণয়

১৫.৪ **মোহনপুর-তানোর সড়ক:** অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী বর্ণিত সড়কের উন্নয়নের জন্য ০.৩৯০ লঃঘঃমিঃ মাটির কাজ বাবদ-৯৭.৫০ লক্ষ টাকা, ৩.৭০ মিটার প্রশস্থতার ১.৬২৫ কি:মি: পেভমেন্ট শক্তিশালীকরণ বাবদ-৫৪.৫৮ লক্ষ টাকা, ০.৬২৫ কি:মি: পেভমেন্ট উভয় পাশে ৩ ফুট বর্ধিতকরণ বাবদ-১৯.৮০ লক্ষ টাকা, ৩.৭০ মিটার প্রশস্থতার ৭.০০ কি:মি: পেভমেন্ট সার্ফেসিং বাবদ-১৬৪.২৯ লক্ষ টাকা, ৫.৫০ মিটার প্রশস্থতার ৫.৭৪৫ কি:মি: পেভমেন্ট সার্ফেসিং বাবদ-২০০.৫৬ লক্ষ টাকা এবং প্রয়োজনীয় সংখ্যক সাইন, সিগন্যাল, কি:মি: -৪.০০ লক্ষ টাকার সংস্থান ছিল। পরিদর্শনকালে একটি প্যাকেজের অধীন বর্ণিত কাজসমূহ সম্পাদন করা হয়েছে জানা যায়। পরিদর্শনকালে সড়কের কোন কোন স্থানে পর্যাপ্ত ড্রেন /আউটলেট না থাকায় জলাবদ্ধতা সৃষ্টি হতে দেখা গেছে। এছাড়া দু'একটি স্থানে পেভমেন্টের কিনারা ভাঙ্গা দেখা গেছে। সড়কে রোড মার্কিং দেখা যায়নি। তবে কি:মি: ও ডিরেকশনাল সাইন পোস্ট দেখা গেছে। সড়কের তানোর থানা সংলগ্ন স্থানে পেভমেন্ট খুড়ে সার্ফেসিং ৫২ মি:মি: (গ্রহণযোগ্য ৫০ মি:মি:) পাওয়া গেছে। সার্বিকভাবে সড়কের গুণগতমান সন্তোষজনক।







চিত্র-১ হতে ৪ (ক্লকওয়াইজ): মোহনপুর-তানোর সড়কের সড়ক সার্ফেসিং, পেভমেন্টের কিনারা ভাঙ্গা, পেভমেন্টের পুরুত্ব নির্ণয় ও ডিরেকশন সাইন

১৫.৫ **নবাবগঞ্জ-উত্তরমল্লিক-গোমস্তাপুর সড়কঃ** অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী বর্ণিত সড়কের উন্নয়নের জন্য ০.১৫০ লঃঘঃমিঃ মাটির কাজ বাবদ-৩৭.৫০ লক্ষ টাকা, ৫.৫০ মিটার প্রশস্থতার ৯.০০ কি:মি: পেভমেন্ট শক্তিশালীকরণ বাবদ-৪৪১.৬৩ লক্ষ টাকা, ৫.৫০ মিটার প্রশস্থতার ২৫.৬১০ কি:মি: পেভমেন্ট সার্ফেসিং বাবদ-৮৯৪.০৫ লক্ষ টাকা, ৬০০ মিটার আরসিসি প্যালাসাইডিং স্থাপন বাবদ ৩১.৬৬ লক্ষ টাকা এবং ৬৪০.২৫ বর্গমিটার রোড মার্কিং বাবদ ৬.৭৩ লক্ষ টাকা এবং প্রয়োজনীয় সংখ্যক সাইন, সিগন্যাল, কি:মি: পোস্ট প্রভৃতি স্থাপন বাবদ ৪.০০ লক্ষ টাকার সংস্থান ছিল। পরিদর্শনকালে একটি প্যাকেজের অধীন বর্ণিত কাজসমূহ সম্পাদন করা হয়েছে জানা যায়। পরিদর্শনকালে সড়কের বাজার সংলগ্ন স্থানে পর্যাপ্ত ড্রেন/আউটলেট না থাকায় জলাবদ্ধতা সৃষ্টি হতে দেখা গেছে। নয়াগোলা উচ্চ বিদ্যালয় সংলগ্ন সড়কে আউটলেটসহ অতিরিক্ত ড্রেনের প্রয়োজনীয়তা অনুভূত হয়েছে। সড়কের কোন কোন স্থানে রোড মার্কিং মুছে গেছে। এছাড়া দু'একটি স্থানে পেভমেন্টের কিনারা ভাঙ্গা দেখা গেছে। সড়কের চেইনেজ কি:মি: ১৯+৫০০-তে পেভমেন্ট খুড়ে সার্ফেসিং ৫২ মি:মি: (গ্রহণযোগ্য ৫০ মি:মি:) পাওয়া গেছে। সার্বিকভাবে সড়কের গুণগতমান সন্তোষজনক।




চিত্র-১ : পেভমেন্ট সার্ফেসিং

চিত্র -২ : সড়কে সৃষ্ট জলাবদ্ধতা

১৬। **প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জনঃ**

পরিকল্পিত	উদ্দেশ্য অর্জন
সিরাজগঞ্জ, পাবনা, নাটোর, রাজশাহী, নওগাঁ ও চাপাইনবাবগঞ্জ জেলার ১৪টি জেলা সড়কের অধিক ক্ষতিগ্রস্থ ১৯৫.৯১৫ কিঃমিঃ সড়কাংশ উন্নয়ন/পুর্নবাসনের মাধ্যমে আন্তঃজেলা নিরাপদ সড়ক যোগাযোগ ব্যবস্থার উন্নয়ন।	প্রকল্পের আওতায় ৪.২৭৪ ল:ঘ:মি: মাটির কাজ, ০.১৭ কি:মি: পেভমেন্ট নতুন নির্মাণ, ৬৮.০৬৪ কি:মি: পেভমেন্ট শক্তিশালীকরণ, ৫ কি:মি: পেভমেন্ট পুনর্নির্মাণ, ১৮.৬৫৫ কি:মি: পেভমেন্ট প্রশস্থকরণ, ২২২.৭৪৩ কি:মি: পেভমেন্ট সার্ফেসিং, ৪২৬৩ মিটার আরসিসি প্যালাসাইডিং এবং ১০৩৩৯.৭৯ মিটার কনক্রিট স্লোপ প্রটেকশন ওয়ার্ক করায় আন্তঃজেলা নিরাপদ সড়ক যোগাযোগ ব্যবস্থা স্থাপিত হয়েছে। ফলে প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জিত হয়েছে

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

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

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

২০। **পর্যবেক্ষণ:**

২০.১ প্রকল্পটি নির্ধারিত মেয়াদে শুরু এবং সমাপ্ত হয়েছে যা আশাব্যঞ্জক। তবে প্রকল্পটি ১ বার সংশোধন করা হয়েছে। প্রকল্পটির Time over Run ০.০০% ও Cost over Run ৯.৭৮%;

২০.২ প্রকল্পটি বাবায়নে ৩ অর্থ বছরে মাত্র ১ জন প্রকল্প পরিচালক দায়িত্ব পালন করেছেন;

২০.৩ প্রকল্পটির বাবায়ন মেয়াদকালে ১ম অর্থ বছরে কোন এডিপি বরাদ্দ দেওয়া না হলেও পরবর্তী ২ অর্থ বছরে পর্যাপ্ত অর্থ বরাদ্দ প্রদান করা হয়েছে। ফলে প্রকল্পটি নির্ধারিত মেয়াদে সমাপ্ত হয়েছে;

২০.৪ সিরাজগঞ্জ -রায়গঞ্জ সড়কের রিভার সাইডের সোল্ডারে মাটির পরিমাণ কম প্রতীয়মান হয়েছে। বিচ্ছিন্নভাবে কয়েকটি কালভার্ট এপ্রোচে রেইনকাট এবং সড়কে পটহোল দেখা গেছে। বহুলী বেইলী ব্রীজের এ্যাপ্রোচসহ সড়ক বাঁধের বিভিন্ন স্থানে রক্ষাপ্রদ কাজের প্রয়োজনীয়তা অনুভূত হয়েছে। বহুলী বাজার, আলমপুর বাজার, পাঙ্গাসী হাটে ও বৈগন্ডপুর বাজারে ড্রেন না থাকায় সড়কে পানি জমে থাকতে দেখা গেছে। এ স্থানগুলোতে ড্রেনসহ রিজিড পেভমেন্ট নির্মাণের প্রয়োজনীয়তা অনুভূত হয়েছে;

২০.৫ সিংড়া -গুরুদাসপুর-চাটমোহর সড়কের শুরুতে নাটোর অংশে প্রায় ১২০০ মিটার কাঁচা সড়ক দেখা গেছে যা পাকা করা প্রয়োজন। সড়কের পুকুর সংলগ্ন কয়েকটি স্থানে প্যালাসাইডিং হেলে পড়তে দেখা গেছে এবং বিচ্ছিন্নভাবে কয়েকটি স্থানে পেভমেন্টের কিনারা ভাঙ্গা ও রেইন কাট দেখা গেছে। সড়কের পুকুর সংলগ্ন কয়েকটি স্থানে অতিরিক্ত রক্ষাপ্রদ কাজের প্রয়োজনীয়তা অনুভূত হয়েছে। সড়কে কোন রোড মার্কিং দেখা যায়নি। সড়কে খুব সীমিত যানবাহন চলাচল করতে দেখা গেছে । সড়কের চেইনেজ কিঃমিঃ ২+২৫০ তে পেভমেন্ট খুড়ে সার্ফেসিং ৪৭ মি:মি: (গ্রহণযোগ্য ৫০ মি:মি:) এবং বেইজ টাইপ-১ ১৫৫ মি:মি: (গ্রহণযোগ্য ১৫০ মি:মি:) পুরুত্ব পাওয়া গেছে যা সন্তোষজনক;

২০.৬ আত্রাই-সিংড়া সড়কের কোন কোন স্থানে রেইন কাট ও সার্ফেসে ভাঙ্গন প্রবণতা দেখা গেছে। নাগরকান্দি পশ্চিমপাড়া সংলগ্ন সড়কের উত্তর পাশ (১৮+৮০০) এবং ১৭ তম কিলোমিটারের একই পাশে অবস্থিত ২টি পুকুরে রিটেইনিং ওয়াল এর প্রয়োজনীয়তা অনুভূত হয়েছে। সড়কে কোন সাইন, সিগন্যাল ও রোড মার্কিং দেখা যায়নি;

২০.৭ মোহনপুর-তানোর সড়কের কোন কোন স্থানে পর্যাপ্ত ড্রেন/আউটলেট না থাকায় জলাবদ্ধতা সৃষ্টি হতে দেখা গেছে। এছাড়া দু'একটি স্থানে পেভমেন্টের কিনারা ভাঙ্গা দেখা গেছে। সড়কে রোড মার্কিং দেখা যায়নি। তবে কি :মি: ও ডিরেকশনাল সাইন পোস্ট দেখা গেছে। সড়কের তানোর থানা সংলগ্ন স্থানে পেভমেন্ট খুড়ে সার্ফেসিং ৫২ মি:মি: (গ্রহণযোগ্য ৫০ মি:মি:) পাওয়া গেছে। সার্বিকভাবে সড়কের গুণগতমান সন্তোষজনক পাওয়া গেছে;

২০.৮ নবাবগঞ্জ-উত্তরমল্লিক-গোমস্তাপুর সড়কের বাজার সংলগ্ন স্থানে পর্যাপ্ত ড্রেন/আউটলেট না থাকায় জলাবদ্ধতা সৃষ্টি হয়েছে। নয়াগোলা উচ্চ বিদ্যালয় সংলগ্ন সড়কে আউটলেটসহ অতিরিক্ত ড্রেনের প্রয়োজনীয়তা অনুভূত হয়েছে। সড়কের কোন কোন স্থানে রোড মার্কিং মুছে গেছে। এছাড়া দু'একটি স্থানে পেভমেন্টের কিনারা ভাঙ্গা দেখা গেছে। সড়কের চেইনেজ কি:মি: ১৯+৫০০-তে পেভমেন্ট খুড়ে সার্ফেসিং ৫২ মি:মি: (গ্রহণযোগ্য ৫০ মি:মি:) পাওয়া গেছে। সার্বিকভাবে সড়কের গুণগতমান সন্তোষজনক; এবং

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

২১। **<u>মতামত/সুপারিশঃ</u>**

২১.১ প্রকল্পটি নির্ধারিত মেয়াদে শুরু এবং সমাপ্ত হয়েছে যা আশাব্যঞ্জক। তবে প্রকল্পটি ১ বার সংশোধন করা হয়েছে। প্রকল্পটির Time over Run ০.০০% ও Cost over Run ৯.৭৮%; ভবিষ্যতে অনুমোদিত ব্যয় ও বাবায়ন মেয়াদে প্রকল্প সমাপ্তির লক্ষ্যে মন্ত্রণালয়/সংস্থাকে সচেষ্ট হতে হবে (অনু: ৫);

২১.২ সিরাজগঞ্জ -রায়গঞ্জ সড়কের সফট সোল্ডার, রেইনকাট, পটহোল, ড্রেনের অপ্রতুলতা, অতিরিক্ত রক্ষাপ্রদ কাজের প্রয়োজনীয় সংস্কারসহ চিহ্নিত ত্রুটিসমূহ সংশোধন করতে হবে;

২১.৩ সিংড়া -গুরুদাসপুর-চাটমোহর সড়কের শুরুতে নাটোর অংশের প্রায় ১২০০ মিটার কাঁচা সড়ক পাকা করার উদ্যোগ গ্রহণ করতে হবে;

২১.৪ সিংড়া -গুরুদাসপুর-চাটমোহর সড়কের পুকুর সংলগ্ন যে সকল স্থানে প্যালাসাইডিং হেলে পড়েছে, পেভমেন্টের কিনারা ভাঙ্গা ও রেইন কাট সৃষ্টি হয়েছে এবং অতিরিক্ত রক্ষাপ্রদ কাজের প্রয়োজন তা চিহ্নিতপূর্বক সংশোধন/মেরামত/ সংস্থান করতে হবে;

২১.৫ আত্রাই-সিংড়া সড়কের যে সকল স্থানে রেইন কাট ও সার্ফেসে ভাঙ্গন প্রবণতা সৃষ্টি হয়েছে তা চিহ্নিতপূর্বক সংশোধন করতে হবে।

২১.৬ আত্রাই -সিংড়া সড়কের নাগরকান্দি পশ্চিমপাড়া সংলগ্ন সড়কের উত্তর পাশ (১৮+৮০০) এবং ১৭ তম কিলোমিটারের একই পাশে অবস্থিত ২টি পুকুরে রিটেইনিং ওয়ালের সংস্থান করতে হবে;

২১.৭ মোহনপুর-তানোর সড়কের যে সকল স্থানে পর্যাপ্ত ড্রেন/আউটলেট না থাকায় জলাবদ্ধতা সৃষ্টি হয়েছে তা চিহ্নিতপূর্বক সে সকল স্থানে আউটলেটসহ পর্যাপ্ত ড্রেনের সংস্থান করতে হবে;

২১.৮ নবাবগঞ্জ-উত্তরমল্লিক-গোমস্তাপুর সড়কের নয়াগোলা উচ্চ বিদ্যালয়সহ বাজার সংলগ্ন স্থানগুলোতে পর্যাপ্ত ড্রেন/আউটলেটের সংস্থান করতে হবে;

২১.৯ সড়কের যে সকল স্থানে রোড মার্কিং নাই/মুছে গেছে, সাইন/সিগন্যাল পোষ্ট নাই, প্যালাসাইডিং হেলে পড়েছে , পেভমেন্টের কিনারা ভাঙ্গা,পটহোল সৃষ্টিহয়েছে এবং সফট সোল্ডার ক্ষতিগ্রস্থ হয়েছে তা চিহ্নিতপূর্বক সংশোধন করতে হবে;

২১.১০ দ্রুত প্রকল্পটির External Audit সম্পন্ন করতে হবে এবং কোন আপত্তি উত্থাপিত হলে তা নিষ্পত্তি করতে হবে (অনু: ১৯); এবং

২১.১১ অনুচ্ছেদ ২১.১ হতে ২১.১০ এর বিষয়ে গৃহীত ব্যবস্থা মন্ত্রণালয় আগামী ১ মাসের মধ্যে আইএমইডিকে অবহিত করবে।

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

(সমাপ্তঃ জুন, ২০১৭)

১। প্রকল্পের নাম : **জেলা সড়ক উন্নয়ন প্রকল্প (সিলেট জোন)**

২। বাবায়নকারী সংস্থা : সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর।

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

৪। প্রকল্প এলাকা : ময়মনসিংহ, সুনামগঞ্জ, মৌলভীবাজার ও হবিগঞ্জ জেলার বিভিন্ন উপজেলা।

৫। প্রকল্পের বাবায়ন সময় ও ব্যয় :

(লক্ষ টাকায়)

প্রাক্কলিত ব্যয় (প্রঃসাঃ)		প্রকৃত ব্যয় (প্রঃ সাঃ)	পরিকল্পিত বাবায়নকাল		প্রকৃত বাবায়নকাল	অতিরিক্ত ব্যয় (মূল প্রাক্কলিত ব্যয়ের %)	অতিরিক্ত সময় (মূল বাবায়নকালের %)
মূল	১ম সংশোধিত		মূল	১ম সংশোধিত			
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮
৯৯৯৮.৩৮ (-)	১০৩০৬.৭৮	৯৯৮২.০০ (-)	০১-০৩-২০১৫ থেকে ৩০-০৬-২০১৭	০১-০৩-২০১৫ থেকে ৩০-০৬-২০১৭	০১-০৩-২০১৫ থেকে ৩০-০৬-২০১৭	প্রযোজ্য নয়	প্রযোজ্য নয়

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

৭। **প্রকল্পের পটভূমি ও উদ্দেশ্য:**

৭.১ পটভূমি: সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর ইতোপূর্বে ৮টি জোনের মাধ্যমে ৮টি "জেলা সড়ক উন্নয়ন প্রকল্প" এবং "ক্ষতিগ্রস্থ সড়কসমূহের জরুরী পুনবার্সন" শীর্ষক অন্য একটি প্রকল্প গ্রহণ করেছিল। কিন্তু সম্পদের সীমাবদ্ধতা এবং জাতীয় ও আঞ্চলিক মহাসড়কগুলোর উন্নয়ন অগ্রাধিকার প্রদান করায় বেশ কিছু জেলা সড়কের উন্নয়ন কাজ আংশিকভাবে অসমাপ্ত থেকে যায়। উক্ত জেলা সড়কগুলোর মধ্যে গুরুত্বপূর্ণ জেলা সড়কের অসমাপ্ত কাজ সমাপ্তকরণের লক্ষ্যে সওজ অধিদপ্তর কর্তৃক ১০টি জোনের জন্য ১০টি পৃথক প্রকল্প প্রস্তাব করা হয়। বিবেচ্য প্রকল্পের আওতায় সিলেট জোনে ১০টি জেলা সড়কের ১৯৫.০০ কিঃ মিঃ এর মধ্যে ৮৫.৮৮ কিঃমিঃ সড়ক মেরামত/নির্মাণের প্রস্তাব করা হয়েছে। এ প্রেক্ষিতে সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ কর্তৃক ৯৯৯৮.৩৮ লক্ষ টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে এবং মার্চ ২০১৫ হতে জুন ২০১৭ পর্যন্ত মেয়াদে জেলা সড়ক উন্নয়ন (সিলেট জোন)" শীর্ষক প্রকল্পটি ০৯/০৬/২০১৫ তারিখে অনুষ্ঠিত একনেক সভায় অনুমোদন করা হয়। পরবর্তীতে কোন কোন অঙ্গের পরিমাণ ও ব্যয় হ্রাস/বৃদ্ধি এবং সওজ রেট সিডিউল ২০১৫ অনুযায়ী দরপত্র প্রাক্কলন করায় ১৬ ফেব্রুয়ারি ২০১৭ তারিখে অনুষ্ঠিত ডিপিইসি সভার সুপারিশক্রমে প্রকল্পটির ১ম সংশোধন ১২/০৩/২০১৭ তারিখ মাননীয় সড়ক পরিবহন ও সেতু মন্ত্রী কর্তৃক অনুমোদিত হয়।

৭.২ উদ্দেশ্য: প্রকল্পের মূল উদ্দেশ্য হচ্ছে সিলেট সড়ক জোনের অর্ন্তভুক্ত ০৪টি সড়ক বিভাগের আওতাধীন ১০টি মহাসড়কের ৮৫.৮৮ কিঃমিঃ ক্ষতিগ্রস্থ ও কম প্রশস্থ জেলা মহাসড়ক যথাযথভাবে উন্নয়ন করে আন্তঃ উপজেলা যানচলাচল সহজতর ও নির্বিঘ্ন করার মাধ্যমে অর্থনৈতিক কর্মকান্ড জোরদার করা।

৮। **প্রকল্পের মূল কাজ:**

- মাটি কাজ-২.৬১ লঃঘঃমিঃ
- নতুন পেভমেন্ট নির্মাণ-৩.৯২ কিঃমিঃ
- পেভমেন্ট প্রশকরণ-৪৩.৬৩ কিঃমিঃ
- পেভমেন্ট মজবুতিকরণ ৩.৭০ মিটার প্রশস্থ)- ১১.২০ কিঃমিঃ
- পেভমেন্ট মজবুতিকরণ ৫.৫০ মিটার প্রশস্থ)- ২০.৩৯ কিঃমিঃ

- পেভমেন্ট সার্ফেসিং ৩.৭০ মিটার প্রশস্থ)- ৪.৯৭ কিঃমিঃ
- প্রশকরণের জন্য সার্ফেসিং (২x০.৯০ মিটার)-১০.৮১
- বিদ্যমান পেভমেন্ট সার্ফেসিং ৩.৭০ মিটার প্রশস্থ)- ১০.৪৫ কিঃমিঃ
- বিদ্যমান পেভমেন্ট সার্ফেসিং ৫.৫০ মিটার প্রশস্থ)- ৫.৪০ কিঃমিঃ
- কংক্রিট ব্রীজ নির্মাণ (৫টি)- ১৩২ মিটার
- কালভার্ট নির্মাণ (২৮টি)- ১৩৫.৪২ মিটার
- টো-ওয়াল- ৫৯৪৫.০০ মিটার
- সিসি ব্লকসহ জিও টেক্সটাইল ২০০৬০ বর্গমিটার
- সসার ড্রেন নির্মাণ- ৫৩১৬ মিটার

৯। **প্রকল্পের অঙ্গভিত্তিক বাবায়ন (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
Motor Vehicle	No.	3.00	95.73	3.00	95.73
Laboratory Equipments	No.	4.00	12.00	4.00	12.00
Earthwork on Road					
New Construction of Embankment	L.Cum	0.90	173.34	0.90	173.34
Widening & rising embankment	L.Cum	1.71	374.28	1.71	384.51
Construction of Flexible Pavement					
New Pavement Construction	Km	3.92	230.47	3.92	230.47
Pavement Widening (2x0.90m)	Km	43.63	1226.97	43.63	1243.93
Strengthening (3.70m width)	Km	11.20	287.92	11.20	303.97
Strengthening (5.50m width)	Km	20.39	1040.31	17.90	900.36
Surfacing (Carpeting and seal coat)					
Surfacing for new Construction (3.70m width)	Km	4.97	145.68	4.97	145.68
Surfacing for Widening (2x0.90m)	Km	10.81	125.53	10.81	125.53
Surfacing for existing pavement (3.70m width)	Km	10.45	299.31	10.45	299.31
Surfacing for existing pavement (5.50m width	Km	5.40	275.28	5.40	275.28
Surfacing (DBS-wearing course)					
Surfacing for new Construction (3.70m width)	Km	0.45	15.72	0.45	15.72
Surfacing for Widening (2x0.90m)	Km	33.09	410.52	33.09	416.52

Items of Work (as per PP)	Unit	Target (as per PP)		Actual Progress	
		Physical (Quantity)	Financial	Physical (Quantity)	Financial
Surfacing for existing pavement (3.70m width)	Km	38.84	919.87	38.84	936.66
Surfacing for existing pavement (5.50m width	Km	30.26	1278.48	30.26	1279.70
Construction of Concrete Bridge (5 nos)	M	132.40	1429.84	132.40	1435.04
Construction of Concrete Culvert (28 nos)	M	135.42	1178.51	135.42	1183.10
Toe Wall	M	5945.00	188.21	5945.00	188.21
CC Block with Geo-Textile	M	20060.00	255.52	1524.55	202.39
Construction Saucer Drain	M	5316.00	87.88	5316.00	87.88
Construction of Sign signal/Km	LS	LS	4686.00	LS	4686.00
Utility Shifting	LS	LS	7.32	LS	6.18
Physical Contingency 2%	LS	LS	100.62	LS	-
Price Contingency 2%	LS	LS	100.62	LS	-
Total=			10306.78		9982.00

১০। **প্রকল্প পরিচালক সংক্রান্ত তথ্যাদিঃ**

ক্রমিক নং	প্রকল্প পরিচালকের নাম ও পদবী	দায়িত্বের ধরণ		কর্মকাল	
		পূর্ণকালীন	খন্ডকালীন	যোগদান	বদলী
১	২	৩	৪	৫	৬
1.	Iftekhar Kabir Additional Chief Engineer RHD, Sylhet Zone, Sylhet.	-	হ্যাঁ	১২/০১/২০১৪	২৪/০৭/২০১৬
2.	Md. Shah Nowaz Additional Chief Engineer Sylhet Zone, Sylhet.	-	হ্যাঁ	২৪/০৭/২০১৬	৩০/০৬/২০১৭

১১। **ক্রয় সংক্রান্ত তথ্যাদিঃ**

১১.১ **গাড়ী/ট্রান্সপোর্ট/ মেশিনারীজ ক্রয়ঃ** প্রকল্পের আওতায় ৩টি মটর ভেহিক্যাল ৯৫.৭৩ লক্ষ টাকায় এবং ৪টি ল্যাবরেটরি ইক্যুপমেন্ট ১২.০০ লক্ষ টাকায় ক্রয়ের সংস্থান ছিল। প্রেরিত পিসিআর অনুযায়ী ৩টি মটর ভেহিক্যাল ৯৫.৭৩ লক্ষ টাকা এবং ৪টি ল্যাবরেটরি ইক্যুপমেন্ট ১২.০০ লক্ষ টাকায় ক্রয় করা হয়েছে। প্রকল্প সমাপ্তির পর ৩টি মটর ভেহিক্যাল সংশ্লিষ্ট সড়ক বিভাগে এবং ল্যাবরেটরি ইক্যুপমেন্ট তত্ত্বাবধায়ক প্রকৌশলী, সিলেট সার্কেলে ব্যবহৃত হচ্ছ জানা যায়।

১১.২ পণ্য, কার্য ও সেবা ক্রয়ঃ (পণ্য ও কার্য ২০০.০০ লক্ষ টাকার উপরে এবং সেবা ১০০.০০ লক্ষ টাকার উপরে) প্রকল্পের অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী মূল পূর্ত কাজ ১০টি প্যাকেজের মাধ্যমে সম্পন্ন করার সংস্থান ছিল। পিসিআর এ উল্লেখিত তথ্যানুযায়ী ১০ 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 & Strengthening of existing Pavement with surfacing at different Km. (Ch. 00+000 to 18+000) of Darbost-Kanaighat-Shabag Road (Z 2011) under Sylhet Road Division, Sylhet and DBS Wearing course at Ch. 00+000 to 02+900 of Shaistaganj-Puranbazar-Kalimnagar Road (Z 2009) under Hobiganj Road Division during the year 2015-2016.	**১৯২১.২৫**	**২৩/০৯/২০১৫ ০৭/০১/২০১৬ ১২ মাস ০৬/০১/২০১৭**	**কাজ সমাপ্ত**
প্যাকেজ নং-২			
Construction of new embankment, Flexible pavement & carpeting seal coat work from Ch. 2+790 to 3+640, 12+485 to 13+320 & Ch. 14+770 to 14+910 & Construction of 5 Nos. 1x3.00m x3.00m box culverts at 3rd & 13th Km. of Vadeshwar-Mirganj-Manikona-Fenchuganj Road (Z 2831) & Strengthening & surfacing work (DBS-wearing course) from ch. 0+000 to 7+000 & reconstruction of 1 No. 1x 4.00m x2.50m box culvert at 6th 1 No.- 2x4.50m x2.50m box culvert at 10th & 11th Km. of Rashidpur-Bishwanath Rampasha- Lamakazi Road (Z 2016) under Sylhet Road Division of Road Zone, Sylhet during the year 2015-2016.	**৯৩২.৩৫**	**২৩/০৯/২০১৫ ০৭/০১/২০১৬ ১২ মাস ০৬/০১/২০১৭**	**কাজ সমাপ্ত**
প্যাকেজ নং-৩			
Improvement of Dowarbazar-Sunamganj Road (Z-2811) (Ch. 15+500 to 18+500) and Sunamganj-Kachirgati-Bishwamberpur Road (Z-2804) (Ch. 01+700 to 16+400) under Sunamganj Road Division during the year 2015-16.	**১০৮২.০৮**	**২৩/০৯/২০১৫ ০/০১/২০১৬ ১২ মাস ০৩/০১/২০১৭**	
প্যাকেজ নং-৪			
Widening from 14th to 27th Km and Construction of 25.74 meter (1x24.40m) PC Girder in place of a Bailey Bridge at 18th Km. (Gap No. 18/1) on Gobindaganj-Chatak-Dowarabazar Road under 2nd	**১০৬৪.৫০**	**২৫/০৪/২০১৬ ৩১/০৮/২০১৬ ১২ মাস ১৬/০৬/২০১৭**	**কাজ সমাপ্ত**

প্যাকেজ/কাজের নাম	-প্রাক্কলিত ব্যয় -চুক্তি মূল্য	-দরপত্র আহবানের তারিখ -চুক্তির তারিখ -কাজ শুরুর তারিখ -কাজ সমাপ্তির তারিখ	মন্তব্য
Phase of Zonal Zilla Road improvement project of Sunamganj Road Division during the year 2015-16.			
প্যাকেজ নং-৫			
Strengthening the existing pavement and surfacing work at different Km. of Madanpur-Dirai-Sulla Road under Sunamganj Road Division during the year 2016-17.	৪৯৩.৬৮	১৫/০১/২০১৭ ০২/০৪/২০১৭ ৬ মাস ১৯/০৬/২০১৭	কাজ সমাপ্ত
প্যাকেজ নং-৬			
Strengthening the existing pavement and surfacing work at different Km. of Madanpur-Dirai-Sulla Road under Sunamganj Road Division during the year 2016-17.	৬৫০.১১	১৫/০১/২০১৭ ০২/০৪/২০১৭ ৬ মাস ১৮/০৬/২০১৭	কাজ সমাপ্ত
প্যাকেজ নং-৬			
Widening of exisitng flexible pavement and surfacing at Ch. 9+000 to Ch. 17+670 of Baniachong-Nobiganj Road (Z-2405) under Hobiganj Road Division during the year 2015-2016.	৭৪১.৯৯	২৩/০৯/২০১৫ ২২/১২/২০১৫ ৬ মাস ৩১/০৩/২০১৭	কাজ সমাপ্ত
প্যাকেজ নং-৭			
Construction of 34.08m long P.C Girder Bridge (Atukura Bridge), 21.89 m long RCC Girder Bridge (Nagerkhal Bridge), RCC Girder Bridge (Moder Patta Bridge) & 1x6.00mx5.50m RCC Box Culvert (Bibirmokam Culvert) of Hobiganj Road Division during the year 2015-2016.	৯৫৩.০৬	১১/১০/২০১৫ ১৬/০২/২০১৬ ৬ মাস ১৭/০৮/২০১৭	কাজ সমাপ্ত
প্যাকেজ নং-৯.			
Construction of 28.78m Long P.C Girder Bridge at 29th Km and RCC Box Culvert of different size (67.00m) including Saucer drain & Toe wall at different Km of Kulaura-Shamshernagar-Sreemongal Road (Z-2003) under Moulvibazar Road Division of Road Zone Sylhet during the year 2015-16.	১০০৬.৮৭	১১/০১০/২০১৫ ২৬/০১/২০১৬ ১৮ মাস ১৯/০৭/২০১৭	কাজ সমাপ্ত
প্যাকেজ নং-১০			
Widening, Strengthening & Surfacing by DBS Wearing Course from 26th Km to 42nd Km of Kulura Shamshernagar-Sreemongal Road under Road Division Moulvbazar of Road Zone Sylhet during the year 2015-2016.	১০৩৭.৩৭	২৩/০৯/২০১৫ ০৪/০১/২০১৬ ১২ মাস ০৩/০১/২০১৭	কাজ সমাপ্ত

১২। **সংশোধিত বরাদ্দ ও অগ্রগতিঃ**

লক্ষ টাকা

অর্থবছর	মূল ডিপিপি'র সংস্থান	সর্বশেষ সংশোধিত ডিপিপি'র সংস্থান	এডিপি বরাদ্দ	অগ্রগতি
১	২	৩	৪	৫
২০১৪-১৫	০.০০	০.০০	০.০০	০.০০
২০১৫-২০১৬	৬৬৬৩.৭৯	৩০০০.০০	৩০০০.০০	৩০০০.০০
২০১৬-২০১৭	৩৩৩৪.৫৯	৭৩০৬.৭৮	৬৯৮২.০০	৬৯৮২.০০
	৯৯৯৮.৩৮	১০৩০৬.৭৮	৯৯৮২.০০	৯৯৮২.০০

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

১৪। **সাধারণ পর্যবেক্ষণ:**

১৪.১ **সার্বিক আর্থিক ও বাব অগ্রগতিঃ** প্রকল্পের আওতায় জুন, ২০১৭ পর্যন্ত ক্রমপুঞ্জিত আর্থিক অগ্রগতি হয়েছে ৯৯৮২.০০ লক্ষ টাকা যা মূল অনুমোদিত ব্যয় ৯৯৯৮.৩৮ লক্ষ টাকার ৯৯.৮৩%। উক্ত সময়ে অনুমোদিত সংশোধিত প্রকল্পের ১০০% বাব অগ্রগতি সাধিত হয়েছে।

১৫। **প্রকল্প পরিদর্শনঃ** গত ১৫/০৭/২০১৮ ও ১৭/০৭/২০১৮ তারিখে আইএমইডি'র উপ-পরিচালক জনাব মোহাম্মদ আশরাফুজ্জামান ভূঁইয়া কর্তৃক প্রকল্পটি সরেজমিন পরিদর্শন করা হয়। পরিদর্শনকালে সড়ক বিভাগের কর্মকর্তাগণ উপস্থিত ছিলেন। পরিদর্শন পর্যবেক্ষণ নিম্নরূপঃ

১৫.১ **দরবা-কানাইঘাট-শাহবাগ সড়ক (জেড-২০১১):** অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী বর্ণিত সড়কের উন্নয়নের জন্য ০.৪৯ লঃঘঃমিঃ মাটির কাজ বাবদ- ৯৭.৭৫ লক্ষ টাকা, ৯ .২০ কি:মি: পেভমেন্ট উভয় পাশে ০.৯০ মিটার প্রশকরণ বাবদ ২৪১.৮০ লক্ষ টাকা, ৯.২০ কি:মি: বিদ্যমান পেভমেন্ট ৩.৭০ মিটার প্রশস্থতায় শক্তিশালীকরণ বাবদ-২২৭.৮৫ লক্ষ টাকা, ৮.০৭ কি:মি: বিদ্যমান পেভমেন্ট ৫.৫০ মিটার প্রশস্থতায় শক্তিশালীকরণ বাবদ-৩৪৭.৮৭ লক্ষ টাকা, ১৭.২৭ কি:মি: উন্নয়নকৃত পেভমেন্ট ৫.৫০ মিটার প্রশস্থতায় সার্ফেসিং (ডিবিএস ওয়্যারিং কোর্স) বাবদ-৬৭৫.৬৮ লক্ষ টাকা, ২৭.৪২ মিটার (২টি) বক্স কালভার্ট নির্মাণ বাবদ ১৭৭.৫২ লক্ষ টাকা, ২০০ মিটার টো-ওয়াল নির্মাণ বাবদ ৬.০০ লক্ষ টাকা, ১০০০ বর্গ মিটার জিও টেক্সাইলসহ সিসি ব্লক নির্মাণ বাবদ ১৩.৬০ লক্ষ টাকা, ৪৫০ মিটার সসার ড্রেন নির্মাণ বাবদ ৯.০০ লক্ষ টাকা এবং প্রয়োজনীয় সংখ্যক সাইন, সিগন্যাল ও রোড মার্কিং বাবদ ৭.৬৯ লক্ষ টাকার সংস্থান ছিল। পরিদর্শনকালে একটি প্যাকেজের অধীন বর্ণিত কাজসমুহ সম্পাদন করা হয়েছে দেখা যায়। তবে পরিদর্শনকালে নির্মিত সড়কের কয়েকটি স্থানে উভয় পাশে ড্রেন ময়লা আবর্জনা দ্বারা পূর্ণ হয়ে সার্ফেস ক্ষতিগ্রস্থ হতে দেখা গেছে। সড়কে কোন পট হোল ও কিনারা ভাঙ্গা পরিলক্ষিত হয়নি। সড়কের ৯ম ও ১২তম কিলোমিটারে ৩-ভেন্ট বিশিষ্ট ২টি বক্স কালভার্ট নির্মাণ করা হয়েছে দেখা যায়। তবে কালভার্টগুলোতে পেইন্টিং কাজ করা হয়নি। পরিদর্শনকালে সড়কে পর্যাপ্ত পরিমাণ কিঃমিঃ ও সাইন পোষ্ট স্থাপন করা হয়েছে দেখা যায়। সড়কের কানাইঘাট প্রান্তে পেভমেন্ট খুড়ে সার্ফেসিং ৫২ মি:মি: (গ্রহণযোগ্য ৫০ মি:মি:) পাওয়া গেছে। সার্বিকভাবে সড়কের গুণগতমান সন্তোষজনক।



চিত্র-১: নির্মিত পেভমেন্ট



চিত্র-২: ডিরেকশনাল সাইন পোষ্ট



চিত্র-৩: নির্মিত ৩ ভেন্ট বিশিষ্ট কালভার্ট



চিত্র-৪:বাজার অংশে সৃষ্ট জলাবদ্ধতা

১৫.২ **রশিদপুর-বিশ্বনাথ-রামপাশা-লামাকাজি (জেড-২০১৬):** অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী বর্ণিত সড়কের উন্নয়নের জন্য ১.০০ কি:মি: বিদ্যমান পেভমেন্ট ৫.৫০ মিটার প্রশস্থতায় শক্তিশালীকরণ বাবদ-৩৭.৩৭ লক্ষ টাকা, ৭.০০ কি:মি: বিদ্যমান পেভমেন্ট ৫.৫০ মিটার প্রশস্থতায় সার্ফেসিং (ডিবিএস ওয়্যারিং কোর্স) বাবদ-২৫৪.৭৪ লক্ষ টাকা, ১৯.০০ মিটার (৪টি) বক্স কালভার্ট নির্মাণ বাবদ ১৬৫.৩৯ লক্ষ টাকা, ২০০ মিটার সসার ড্রেন নির্মাণ বাবদ ৩.৬০ লক্ষ টাকা এবং প্রয়োজনীয় সংখ্যক সাইন, সিগন্যাল ও রোড মার্কিং বাবদ ২.৬০ লক্ষ টাকার সংস্থান ছিল। পরিদর্শনকালে একটি প্যাকেজের অধীন বর্ণিত কাজসমুহ সম্পাদন করা হয়েছে দেখা যায়। পরিদর্শনকালে সড়কটির অবস্থা সন্তোষজনক মনে হলেও নির্মিত সড়কের অনেক স্থানে সার্ফেসে ক্র্যাক, সীল কোট ক্ষয় ও Ravelling পরিলক্ষিত হয়েছে। সড়কের বিশ্বনাথপুর থানার সামনে উভয় পাশে ড্রেন ময়লা আবর্জনা দ্বারা পূর্ণ হয়ে পানি জমে থাকতে দেখা গেছে। সড়কের ৬ষ্ঠ (৬/১), ৭ম (৭/১), ১০ম (১০/২) ও ১১তম (১১/১) কিলোমিটারে মোট ৪টি বক্স কালভার্ট নির্মাণ করা হয়েছে দেখা যায়। তবে কালভার্টগুলোতে পেইন্টিং কাজ করা হয়নি। পরিদর্শনকালে সড়কে কিঃমিঃ ও সাইন পোষ্ট স্থাপন করা হয়েছে দেখা যায়। তবে কোন কোন স্থানে রোড মার্কিং মুছে যেতে দেখা গেছে।



চিত্র-৫ : সার্ফেসে সৃষ্ট ক্র্যাক ও Ravelling



চিত্র-৬ : বাজার অংশে সৃষ্ট জলাবদ্ধতা

১৫.৩ **সুনামগঞ্জ-কাঞ্চিরঘাট-বিশ্বম্ভরপুর সড়ক (জেড-২৮০৪):** অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী বর্ণিত সড়কের উন্নয়নের জন্য ০.১৫ লঃঘঃমিঃ নতুন মাটির কাজ বাবদ-৩২.০৪ লক্ষ টাকা, ৩.৭০ মিটার প্রশস্থতার ৯.০১ কি:মি: বিদ্যমান পেভমেন্ট সার্ফেসিং (কার্পেটিং ও সীলকোট) বাবদ-২৫৬.৮০ লক্ষ টাকা, ৫.৫০ মিটার প্রশস্থতার ৫.৪০ কি:মি: বিদ্যমান পেভমেন্ট সার্ফেসিং (কার্পেটিং ও সীলকোট) বাবদ-২৭৫.২৮ লক্ষ টাকা, ৩০০০ মিটার টো-ওয়াল নির্মাণ বাবদ ৮৪.০০ লক্ষ টাকা, ১৪৯১০ বর্গ মিটার জিও টেক্সাইলসহ সিসি ব্লক নির্মাণ বাবদ ১৭৫.১৯ লক্ষ টাকা, ১২০০ মিটার সসার ড্রেন নির্মাণ বাবদ ১.৯২ লক্ষ টাকা এবং প্রয়োজনীয় সংখ্যক সাইন, সিগন্যাল ও রোড মার্কিং বাবদ ৫.৪৫ লক্ষ টাকার সংস্থান ছিল। পরিদর্শনকালে একটি প্যাকেজের অধীন বর্ণিত কাজসমুহ সম্পাদন করা হয়েছে দেখা যায়। পরিদর্শনকালে সড়কটির অবস্থা সন্তোষজনক মনে হলেও অনেক স্থানে সার্ফেসে ক্র্যাক ও সীল কোট ক্ষয় হতে দেখা গেছে। সড়ক বাধেঁর অনেক স্থানে রেইন কাট ও রক্ষাপ্রদ কাজ ক্ষতিগ্রস্থ হতে দেখা গেছে। পরিদর্শনকালে

সড়কে কিঃমিঃ ও সাইন পোষ্ট স্থাপন করা হয়েছে দেখা যায়। তবে কোন কোন স্থানে রোড মার্কিং মুছে যেতে দেখা গেছে।



চিত্র-৭: সার্ফেসে ক্ষতিগ্রস্থ সীলকোট



চিত্র-৮: ক্ষতিগ্রস্থ রক্ষাপ্রদ কাজ

১৫.৪ **কুলাউড়া-শমসেরনগর-শ্রীমঙ্গল রোড (জেড-২০০৩):** অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী বর্ণিত সড়কের উভয় পাশে ৩ ফুট করে বর্ধিত/উঁচুকরণের জন্য ০.২৭৫৯ লঃঘঃমিঃ মাটির কাজ বাবদ-৪৬.৭৭ লক্ষ টাকা, ১২.২২৫ কিঃমিঃ বিদ্যমান পেভমেন্ট উভয় পাশে ৩ ফুট করে বর্ধিতকরণ বাবদ জন্য ৪০১.০৬ লক্ষ টাকা, ০.৫০ কিঃমিঃ বিদ্যমান সড়ক ৩.৭০ মিটার প্রশস্থতায় শক্তিশালীকরণের জন্য ১২.৫৬ লক্ষ টাকা, ১৭.০০ কিঃমিঃ ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট ৫.৫০ মিটার প্রশস্থতায় সার্ফেসিং (ডিবিএস ওয়ারিং কোর্স) বাবদ ৫৬৪.৪৭ লক্ষ টাকা, ২৮.০৮ মিটার (১টি) দীর্ঘ আরসিসি ব্রীজ নির্মাণ বাবদ-৩৬২.০০ লক্ষ টাকা, ৬৮.০০ মিটার (১৬টি) বক্স কালভার্ট নির্মাণ বাবদ-৬১২.০০ লক্ষ টাকা, ৪০০ মিটার টো-ওয়াল নির্মাণ বাবদ-৯.০০ লক্ষ টাকা, ১২০০ মিটার সসার ড্রেন নির্মাণ বাবদ-২৪.০০ লক্ষ টাকা এবং প্রয়োজনীয় সংখ্যক সাইন, সিগন্যাল, রোড মার্কিং বাবদ-১২.৫৭ লক্ষ টাকার সংস্থান ছিল। পরিদর্শনকালে ২টি প্যাকেজের অধীন বর্ণিত কাজসমূহ সম্পাদন করা হয়েছে জানা যায়। পরিদর্শনকালে সড়কের কোন কোন স্থানে পর্যাপ্ত ড্রেন/আউটলেট না থাকায় জলাবদ্ধতা সৃষ্টি হতে দেখা গেছে। সড়কে কোন পটহোল দেখা যায়নি। তবে বাজার অংশে দু'একটি স্থানে পেভমেন্টের কিনারা ভাঙ্গা ও সার্ফেস ক্ষয় হতে দেখা গেছে। সড়কে রোড মার্কিং, কি:মি: ও ডিরেকশনাল সাইন পোস্ট দেখা গেছে। সার্বিকভাবে সড়কের গুণগতমান সন্তোষজনক পাওয়া গেছে।



চিত্র-৯: নির্মিত সার্ফেসে সীলকোট রিপিয়ার



চিত্র-১০: নির্মিত কালভার্ট

১৫.৫ **বানিয়াচং-নবীগঞ্জ সড়ক (নবীগঞ্জ-কাগাপাশা অংশ)(জেড-২৪০৫):** অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী বর্ণিত সড়ক প্রশস্থ/উঁচুকরণের জন্য ০.৫৩৪ লঃঘঃমিঃ মাটির কাজ বাবদ- ১৪০.৪৪ লক্ষ টাকা, ৩.৭০ মিটার প্রশস্থতার ৮.৩৯ কিঃমিঃ বিদ্যমান পেভমেন্ট উভয় পাশে ৩ফুট করে বর্ধিতকরণ বাবদ ২৪৩.৭৫ লক্ষ টাকা, ৮.৩৯ কিঃমিঃ উন্নয়নকৃত পেভমেন্ট ৫.৫০ মিটার প্রশস্থতায় সার্ফেসিং (ডিবিএস ওয়্যারিং কোর্স) বাবদ-৩১২.৭৫ লক্ষ টাকা, ৮০০ মিটার টো-ওয়াল নির্মাণ বাবদ-৩২.০১ লক্ষ টাকা, ৫২০ মিটার সসার ড্রেন নির্মাণ বাবদ-৮.০৬ লক্ষ টাকা এবং

প্রয়োজনীয় সংখ্যক সাইন, সিগন্যাল ও রোড মার্কিং বাবদ ৫.২৬ লক্ষ টাকার সংস্থান ছিল। পরিদর্শনকালে একটি প্যাকেজের অধীন বর্ণিত কাজসমুহ সম্পাদন করা হয়েছে দেখা যায়। পরিদর্শনকালে সড়কটির অবস্থা সন্তোষজনক মনে হলেও অনেক স্থানে সার্ফেসে ক্র্যাক ও সীল কোট ক্ষয় হতে দেখা গেছে। সড়ক বাধেঁর অনেক স্থানে রেইন কাট ও রক্ষাপ্রদ কাজ ক্ষতিগ্রস্থ হতে দেখা গেছে। পরিদর্শনকালে সড়কে সাইন ও সিগন্যাল পোষ্ট দেখা যায়নি। তবে কিঃমিঃ পোষ্ট দেখা গেছে। এছাড়া কোন কোন স্থানে রোড মার্কিং মুছে যেতে দেখা গেছে।

১৬। **প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জনঃ**

পরিকল্পিত	উদ্দেশ্য অর্জন
প্রকল্পের মূল উদ্দেশ্য হচ্ছে সিলেট সড়ক জোনের অর্ন্তভুক্ত ০৪টি সড়ক বিভাগের আওতাধীন ১০টি মহাসড়কের ৮৫.৮৮ কিঃমিঃ ক্ষতিগ্রস্থ ও কম প্রশস্থ জেলা মহাসড়ক যথাযথভাবে উন্নয়ন করে আন্তঃ উপজেলা যানচলাচল সহজতর ও নির্বিঘ্ন করার মাধ্যমে অর্থনৈতিক কর্মকান্ড জোরদার করা।	প্রকল্পের আওতায় ২.৬১ ল:ঘ:মি: মাটির কাজ, নতুন পেভমেন্ট নির্মাণ -৩.৯২ কিঃমিঃ , পেভমেন্ট প্রশকরণ - ৪৩.৬৩ কিঃমিঃ , পেভমেন্ট মজবুতিকরণ - ৩১.৫৯ কিঃমিঃ, পেভমেন্ট সার্ফেসিং - ৩১.৬৩ কিঃমিঃ , কংক্রিট ব্রীজ নির্মাণ (৫টি)- ১৩২ মিটার , কালভার্ট নির্মাণ (২৮টি)- ১৩৫.৪২ মিটার, টো-ওয়াল- ৫৯৪৫.০০ মিটার, সিসি ব্লকসহ জিও টেক্সটাইল ২০০৬০ বর্গমিটার , সসার ড্রেন নির্মাণ- ৫৩১৬ মিটার ও প্রয়োজনীয় সংখ্যক সাইন, সিগন্যাল, কিঃমিঃ পোষ্ট ও রোড মার্কিং করায় আন্তঃ উপজেলা যানচলাচল সহজতর ও নির্বিঘ্ন হয়েছে। ফলে প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জিত হয়েছে।

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

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

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

২০। **পর্যবেক্ষণ:**

২০.১ প্রকল্পটি নির্ধারিত মেয়াদে শুরু এবং সমাপ্ত হয়েছে যা আশাব্যঞ্জক। তবে প্রকল্পটি ১ বার সংশোধন করা হয়েছে। প্রকল্পটির Time over Run ০.০০% ও Cost over Run ০.০০%;

২০.২ প্রকল্পটি বাবায়নে ৩ অর্থ বছরে ২ জন প্রকল্প পরিচালক দায়িত্ব পালন করেছেন;

২০.৩ প্রকল্পটির বাবায়ন মেয়াদকালে ১ম অর্থ বছরে কোন এডিপি বরাদ্দ দেওয়া না হলেও পরবর্তী ২ অর্থ বছরে পর্যাপ্ত অর্থ বরাদ্দ প্রদান করা হয়েছে। ফলে প্রকল্পটি নির্ধারিত মেয়াদে সমাপ্ত হয়েছে;

২০.৪ দরব-কানাইঘাট-শাহবাগ সড়কের কয়েকটি স্থানে উভয় পাশে ড্রেন ময়লা আবর্জনা দ্বারা পূর্ণ হয়ে সার্ফেস ক্ষতিগ্রস্থ হয়েছে। সড়কে কোন পট হোল ও কিনারা ভাঙ্গা পরিলক্ষিত হয়নি। সড়কের ৯ম ও ১২তম কিলোমিটারে নির্মিত কালভার্টগুলোতে পেইন্টিং করা হয়নি;

২০.৫ রশিদপুর -বিশ্বনাথ-রামপাশা-লামাকাজি সড়কের অনেক স্থানে সার্ফেসে ক্র্যাক, সীল কোট ক্ষয় ও Ravelling পরিলক্ষিত হয়েছে। সড়কের বিশ্বনাথপুর থানার সামনে উভয় পাশে ড্রেন ময়লা আবর্জনা দ্বারা পূর্ণ হয়ে পানি জমে থাকতে দেখা গেছে। সড়কের ৬ষ্ঠ (৬/১), ৭ম (৭/১), ১০ম (১০/২) ও ১১তম (১১/১) কিলোমিটারে নির্মিত কালভার্টগুলোতে পেইন্টিং করা হয়নি। সড়কের কোন কোন স্থানে রোড মার্কিং মুছে গেছে;

২০.৬ সুনামগঞ্জ-কাঞ্চিরঘাট-বিশ্বম্ভরপুর সড়কের অনেক স্থানে সার্ফেসে ক্র্যাক, সীল কোট ক্ষয়, রেইন কাট ও রক্ষাপ্রদ কাজ ক্ষতিগ্রস্থ হয়েছে। সড়কের কোন স্থানে রোড মার্কিং মুছে গেছে;

২০.৭ কুলাউড়া-শমসেরনগর-শ্রীমঙ্গল সড়কের কোন কোন স্থানে পর্যাপ্ত ড্রেন/আউটলেট না থাকায় জলাবদ্ধতা সৃষ্টি এবং বাজার অংশে দু'একটি স্থানে পেভমেন্টের কিনারা ভাঙ্গা ও সার্ফেস ক্ষয় হতে দেখা গেছে;

২০.৮ বানিয়াচং-নবীগঞ্জ সড়কের নবীগঞ্জ-কাগাপাশা অংশে অনেক স্থানে সার্ফেসে ক্র্যাক, সীল কোট ক্ষয়, রেইন কাট, রক্ষাপ্রদ কাজ ক্ষতিগ্রস্থ হয়েছে এবং কোন কোন স্থানে রোড মার্কিং মুছে গেছে; এবং

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

২১। **মতামত/সুপারিশঃ**

২১.১ প্রকল্পটি নির্ধারিত মেয়াদে শুরু এবং সমাপ্ত হয়েছে যা আশাব্যঞ্জক। তবে প্রকল্পটি ১ বার সংশোধন করা হয়েছে। প্রকল্পটির Time over Run ০.০০% ও Cost over Run ০.০০%; ভবিষ্যতে অনুমোদিত ব্যয় ও বাবায়ন মেয়াদে প্রকল্প সমাপ্তির লক্ষ্যে মন্ত্রণালয়/সংস্থাকে সচেষ্ট হতে হবে (অনু: ৫);

২১.২ দরব-কানাইঘাট-শাহবাগ সড়কের যে সকল স্থানে ড্রেন ময়লা আবর্জনা দ্বারা পূর্ণ হয়ে সার্ফেস ক্ষতিগ্রস্থ হয়েছে তা চিহ্নিতপূর্বক মেরামত করতে হবে। এছাড়া সড়কের ৯ম ও ১২তম কিলোমিটারে নির্মিত কালভার্টগুলোতে পেইন্টিং করতে হবে (অনু: ১৫.১);

২১.৩ রশিদপুর -বিশ্বনাথ-রামপাশা-লামাকাজি সড়কের যে সকল স্থানে সার্ফেসে ক্র্যাক, সীল কোট ক্ষয় ও Ravelling, ড্রেন ময়লা আবর্জনা দ্বারা পূর্ণ হয়ে পানি জমে আছে তা চিহ্নিতপূর্বক মেরামত করতে হবে। এছাড়া সড়কের ৬ষ্ঠ (৬/১), ৭ম (৭/১), ১০ম (১০/২) ও ১১তম (১১/১) কিলোমিটারে নির্মিত কালভার্টগুলোতে পেইন্টিং করতে হবে (অনু: ১৫.২);

২১.৪ সুনামগঞ্জ-কাঞ্চিরঘাট-বিশ্বম্ভরপুর সড়কের চিহ্নিত ত্রুটিসমূহ পর্যালোচনাপূর্বক সংশোধন করতে হবে (অনু: ১৫.৩);

২১.৫ কুলাউড়া-শমসেরনগর-শ্রীমঙ্গল সড়কের যে সকল স্থানে পর্যাপ্ত ড্রেন/আউটলেট না থাকায় জলাবদ্ধতা সৃষ্টি হয়েছে এবং বাজার অংশে পেভমেন্টের কিনারা ভাঙ্গা ও সার্ফেস ক্ষয় হয়েছে তা চিহ্নিতপূর্বক সংশোধন করতে হবে (অনু: ১৫.৪);

২১.৬ বানিয়াচং -নবীগঞ্জ সড়কের নবীগঞ্জ-কাগাপাশা অংশের যে সকল স্থানে সার্ফেসে ক্র্যাক, সীল কোট ক্ষয়, রেইন কাট, রক্ষাপ্রদ কাজ ক্ষতিগ্রস্থ হয়েছে এবং রোড মার্কিং মুছে গেছে তা চিহ্নিতপূর্বক সংশোধন করতে হবে (অনু: ১৫.৫);

২১.৭ পরিদর্শনকৃত সড়কের বাহিরে যে সকল সড়কে রোড মার্কিং নাই/মুছে গেছে, সাইন/সিগন্যাল পোষ্ট নাই, প্যালাসাইডিং হেলে পড়েছে, পেভমেন্টের কিনারা ভাঙ্গা, পটহোল সৃষ্টি হয়েছে এবং সফট সোল্ডার ক্ষতিগ্রস্থ হয়েছে তা চিহ্নিতপূর্বক সংশোধন করতে হবে;

২১.৮ দ্রুত প্রকল্পটির External Audit সম্পন্ন করতে হবে এবং কোন আপত্তি উত্থাপিত হলে তা নিষ্পত্তি করতে হবে (অনু: ১৯); এবং

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

টেকনাফ-রামু গ্যারিসন-মরিচ্যা-পালং সংযোগ সড়ক শীর্ষক প্রকল্পের সমাপ্তি মূল্যায়ন প্রতিবেদন

সমাপ্ত: জুন, ২০১৭

০১।	প্রকল্পের নাম	:	টেকনাফ-রামু গ্যারিসন-মরিচ্যা-পালং সংযোগ সড়ক
০২।	বাস্তবায়নকারী সংস্থা	:	SWO-বাংলাদেশ সেনাবাহিনী।
০৩।	প্রশাসনিক মন্ত্রণালয়	:	সড়ক পরিবহন ও সেতু মন্ত্রণালয়সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ/

০৪। প্রকল্পের এলাকা (জেলা ও উপজেলার নাম) : কক্সবাজার জেলার রামু উপজেলা।

০৫। প্রকল্পের বাস্তবায়নকাল ও ব্যয় :

(লক্ষ টাকায়)

অনুমোদিত ব্যয়		প্রকৃত ব্যয়	অনুমোদিত বাস্তবায়নকাল		প্রকৃত বাস্তবায়নকাল	অতিক্রান্ত ব্যয় মূল) অনুমোদিত (% ব্যয়ের	অতিক্রান্ত সময় মূল) বাস্তবায়ন (% কালের
মূল ব্যয়	সংশোধিত		মূল	সংশোধিত			
১	৩	৪	৫	৬	৭	৮	৯
২৩৮৩৪২.	৬০৪৮৯৪.	৬০৪৮৯৪.	জুলাই ২০১৫, হতে জুন২০১৬,	জুলাই ২০১৫, হতে জুন,২০১৭	জুলাই ২০১৫, হতে জুন২০১৭,	১৫৩%৭৯.	১০০%

০৬। প্রকল্পের অর্থায়নঃ জিওবি।

০৭। অনুমোদন :

মূল	২২তারিখে মাননীয় পরিকল্পনা মন্ত্রী কর্তৃক ২০১৫/০৭/
বিশেষ সংশোধন	০৭/১২/২০১৫ তারিখে মাননীয় সড়ক পরিবহন ও সেতু মন্ত্রী কর্তৃক
১ম সংশোধিত	২১২০১/০৬/৬ তারিখে একনেক কর্তৃক ১ম সংশোধিত ডিপিপি অনুমোদিত হয়

০৮। প্রকল্পের অংগভিত্তিক বাস্তবায়ন অগ্রগতিঃ (প্রেরিত পিসিআর মোতাবেক)

কার্যক্রম	**একক**	**প্রকল্পের লক্ষ্যমাত্রা**		**প্রকৃত অর্জন**	
		ভৌত	**আর্থিক**	**ভৌত**	**আর্থিক**
A) Revenue component					
Other Allowances (project allowance)	month	20	40.00	20	40.00
Survey & Design	LS	LS	5.00	LS	5.00
Office,Residence,Shed construction & Maintenance	LS	LS	87.00	LS	87.00
Sub-Total:			132.00		132.00
B) Capital Component					

কার্যক্রম	একক	প্রকল্পের লক্ষ্যমাত্রা		প্রকৃত অর্জন	
		ভৌত	আর্থিক	ভৌত	আর্থিক
Hill cutting for making of road way as per profile for approach road	cum	432000	548.64	432000	548.64
Embankment fill from borrow put by contractors arranged land	cum	386000	702.52	386000	702.52
Construction of flexible pavement	km	4.70	2562.25	4.70	2562.25
Construction of 10*RCC Culverts(5m clear:3m clear Height & 22m Width)	m	50.00	1018.00	50.00	1018.00
Side Drain	m	9400	752.00	9400	752.00
Construction of cross drain	m	560	57.18	560	57.18
RCC Retaining Wall	m	100	86.00	100	86.00
Brick Masonry Retaining Wall	m	400	100.00	400	100.00
Guide post	nos	210	7.35	210	7.35
Misc(sign signal & road marking)	LS	LS	28.00	LS	28.00
Incidental	LS	LS	50.00	LS	50.00
Tree removal	LS	LS	5.00	LS	5.00
Sub-Total:			5916.94		5916.94
G.Total:			**6048.94**		**6048.94**

০৯। **কাজ অসমাপ্ত থাকলে তার কারণঃ** প্রকল্পের কোন কাজ অসম্পূর্ণ নাই।

১০। **প্রকল্পে উদ্দেশ্যঃ**

ক; সরাসরি সড়ক যোগাযোগ স্থাপন করা (
খ;বাণিজ্যের প্রসার ঘটানো-দুই এলাকার মধ্যে ব্যবসা (
গ; সীমান্তের নিরাপত্তা ব্যবস্থা জোরদার করা (
ঘ পর্যটন শিল্পের বিকাশ ঘটানো এবং আঞ্চলিক পরিবহন ব্যবস্থা উন্নত করা। (

১১। **পটভূমিঃ**

সড়কটি কক্সবাজার পালং মহাসড়কের সাথে সরাসরি যোগাযোগ স্থাপন করে। এই দুই-মরিচ্যা- টেকনাফ ও রামু-এলাকার সাথে যোগাযোগ স্থাপনের ফলে ব্যবসা বাণিজ্যের প্রসার ঘটে। সড়ক যোগাযোগ স্থাপিত হওয়ায় এই দুই এলাকার নিরাপত্তা ও প্রতিরক্ষা ব্যবস্থা শক্তিশালী হবে। টেকনাফ -রামু গ্যারিসন -মরিচ্যা-পালং সংযোগ সড়কের মাধ্যমে উক্ত এলাকার মধ্যে বনজ সম্পদ আহরন ,পর্যটন শিল্প বিকাশের মাধ্যমে সম্প্রসারণ ও অর্থনৈতিক উন্নয়ন ঘটবে। সর্বোপরি, সড়কটি সর্বসাধারণের জন্য উন্মুক্ত করা হবে। এমতাবস্থায় , টেকনাফ পালং-মরিচ্যা-রামু গ্যারিসন-কি ৭.৪-দৈর্ঘ্য) সড়কটি.মিহতে জুন ২০১৫-জুলাই (.-২০১৭ মেয়াদে ৬০৪৮লক্ষ টাকা ব্যয়ে বাস্তবায়ন করা হয়। ৯৪.

১২। **প্রকল্পের মূল কার্যক্রমঃ**

প্রকল্পের আওতায় মাটি কাটা ৪লক্ষ ঘন মিটার ৩২., মাটি ভরাট ৩লক্ষ ঘন মিটার ৮৬., ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট ৪ ৭০. কিমি, ১০টি কালভার্ট নির্মাণ, সাইড ড্রেন ৯৪০০ মি., ক্রস ড্রেন ৫৬০ মি., আরসিসি রিটেইনিং ওয়াল ১০০মি., ব্রিক মেসনারি রিটেনিং ওয়াল ৪০০ মি , গাইড পোস্ট ২১০টি, অফিস, রেসিডেন্স ও শেড নির্মাণ ইত্যাদি কাজ।

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

১৩.১ **প্রকল্পের আর্থিক অগ্রগতিঃ** -১০০%

১৩২. **প্রকল্পের বাস্তব অগ্রগতিঃ** -১০০%

১৪। বছরভিত্তিক এডিপি/আরএডিপি বরাদ্দ, অবমুক্তি ও ব্যয় :
প্রকল্পের অনুমোদিত ডিপিপি'র বছরভিত্তিক লক্ষ্যমাত্রা, আরএডিপি বরাদ্দ, অবমুক্তি ও ব্যয়ের বিবরণ নিম্নের ছকে প্রদান করা হলো :
(লক্ষ টাকায়)

অর্থ বছর	অনুমোদিত আরডিপিপির' লক্ষ্যমাত্রা	এডিপি/আরএডিপি তে-বরাদ্দ	অবমুক্ত	ব্যয়
২০১৫-২০১৬	২৩৩৬.০০	২৩৩৬.০০	২৩৩৬.০০	২৩৩৬.০০
২০১৬-২০১৭	৩৭১২.৯৪	৩৭১২.৯৪	৩৭১২.৯৪	৩৭১২.৯৪
সর্বমোট:	৬০৪৮৯৪.	৬০৪৮ ৯৪.	৬০৪৮ ৯৪.	৬০৪৮ ৯৪.

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

১৫। ক্রয় সংক্রান্ত তথ্যাদিঃ

অনুমোদিত ক্রয় পরিকল্পনার বিপরীতে অগ্রগতি

ক্রঃ নং	প্যাকেজ	চুক্তি মূল্য (কোটি টাকায়)	বিস্তারিত কার্য্যাদেশ অনুযায়ী		অগ্রগতি		মন্তব্য
			কাজ শুরুর তারিখ	কাজ সমাপ্তির তারিখ/ বর্ধিত সময়	বাস্তব (%)	আর্থিক (কোটি টাকায়)	
১	প্রকল্পটি বাংলাদেশ সেনাবাহিনী কর্তৃক বাস্তবায়ন করায় এতে কোন উন্মুক্ত দরপত্র আহবান করা হয়নি।						

১৬। আইএমইডি কর্তৃক পূর্ববর্তী পরিদর্শকের সুপারিশ ও প্রতিপালনঃ

প্রকল্পটি আইএমইডি কর্তৃক গত ২৬ তারিখে পরিদর্শন করা ২০১৭/০৫/হয় তবে কোন প্রতিবেদন জারি করা হয়নি।

১৭। **প্রকল্প পরিচালক সম্পর্কিত তথ্যঃ**

প্রকল্প পরিচালকের নাম ও পদবী	পূর্ণকালীন/ খন্ডকালীন	মেয়াদকাল
মোঃ মনোয়ারুল ইসলাম সর্দার,পিএসসি লেঃকর্ণেল	খন্ডকালীন	২৯২০১৪/০৯/ হতে ০৩২০১৭/০১/
কে এম মেহেদি হাসান,পিএসসি লেঃকর্ণেল	খন্ডকালীন	০৪২০১৭/০৬/৩০ হতে ২০১৭/০১/

১৮। প্রকল্পের প্রভাবঃ

প্রকল্পটি বাস্তবায়নের ফলে

ক;রামু গ্যারিসন অধিকতর কার্যকরী ও ফলপ্রসূ হয়েছে (

খ;যোগাযোগ ব্যবস্থার উন্নয়নের ফলে স্থানীয় অর্থনীতিতে ইতিবাচক অবদান রাখছে (

গ;রামু গ্যারিসন হতে টেকনাফ পর্যন্ত যাতায়াত খরচ ও সময় দুটোই সাশ্রয় হয়েছে (

ঘ; ইহা রামু হতে কক্সবাজার যাতায়াতকেও সময় সাশ্রয়ী করেছে (

ঙসড়কটি নির্মাণ (ের ফলে স্বাস্থ্য বাণিজ্যিক ও প্রশাসনিক কেন্দ্রগুলো বহুগুণে সমৃদ্ধ হয়েছে।,শিক্ষা,

১৯। প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জন-:

অনুমোদিত উদ্দেশ্য	অর্জন
ক (সরাসরি সড়ক যোগাযোগ স্থাপন করা ; খ(দুই এলাকার মধ্যে ব্যবসা বাণিজ্যের প্রসার- ঘটানো ; গ সীমান্তের নিরাপত্তা (ব্যবস্থা জোরদার করা ; ঘপর্যটন শিল্পের বিকাশ ঘটানো এবং আঞ্চলিক (পরিবহন ব্যবস্থা উন্নত করা।	ক; সরাসরি সড়ক যোগাযোগ স্থাপিত হয়েছে (খ ;বাণিজ্যের প্রসার ঘটেছে-দুই এলাকার মধ্যে ব্যবসা (গ; সীমান্তের নিরাপত্তা ব্যবস্থা জোরদার হয়েছে (ঘ পর্যটন শিল্প (বিকশিত হয়েছে এবং আঞ্চলিক পরিবহন ব্যবস্থা উন্নততর হয়েছে।

২০। সাধারণ পর্যবেক্ষণঃ

২০.১ আইএমই বিভাগের পরিবীক্ষণ ও মূল্যায়ন সেক্টর-২ এর মহাপরিচালক ড. মোঃ মশিউর রহমান কর্তৃক গত ২৩/০৭/২০১৮ তারিখ প্রকল্প এলাকা সরেজমিন পরিদর্শন করা হয়। পরিদর্শনকালে প্রকল্প পরিচালকসহ বাংলাদেশ সেনাবাহিনীর স্পেশাল ওয়ার্ক্স অর্গানাইজেশন)SWO)-এর ১৬ ইঞ্জিনিয়ারিং কনস্ট্রাকশন ব্রিগেডের অন্যান্য কর্মকর্তা-কর্মচারীবৃন্দ উপস্থিত থেকে পরিদর্শন কার্যক্রমে সহায়তা প্রদান করেন। পরিদর্শনকালে প্রাপ্ত তথ্যানুযায়ী প্রকল্পটির বাস্তবায়নের যে চিত্র পাওয়া গেছে তা নিম্নরূপঃ

২০.২ প্রকল্পের আওতায় ৬০.৪৮ কোটি টাকা ব্যয়ে প্রায় ৪.৭ কি:মি: দীর্ঘ রামু-গ্যারিসন-মরিচ্যা-পালং সড়কটি নির্মাণ করা হয়। আরডিপিপি অনুযায়ী ৪ লক্ষ ঘন মিটার পাহাড় ৩২.(মাটি) কেটে সড়ক পথ নির্মাণের ব্যবস্থা করা এবং ৩ ৮৬. লক্ষ ঘন মিটার মাটি ভরাট করে সড়কবাঁধ নির্মাণ করা হয়েছে;

২০.৩ সরেজমিন পরিদর্শনকালে দেখা যায় যে, অনুমোদিত ডিজাইন অনুযায়ী ১০টি (৫মি. প্রস্থ ও ৩ মি.উচ্চতা) কালভার্ট নির্মাণ করা হয়েছে, ৯৪০০ মি.সাইড ড্রেন, ৫৬০ মি.ক্রস ড্রেন, ১০০ মি.আরসিসি ও ৪০০ মি.ব্রিক মেসনারি রিটেনিং ওয়াল, গাইড পোস্ট, অফিস, রেসিডেন্স ও শেড নির্মাণ করা হয়েছে;

২০.৪ **সড়কটি বেইজ টাইপ-১ দ্বারা স্ট্রেংদেনিং করার জন্য অনুমোদিত হলেও পরবর্তীতে ডিপিপি সংশোধন করে বেইজ টাইপ-২ দ্বারা স্ট্রেংদেনিং** করা হয় ।এমতাবস্থায় ,**বেইজ টাইপ-১** এর স্থলে **বেইজ টাইপ-২** করার **ফলে সড়কের ডিজাইন লাইফ** হ্রাস পাওয়ার সম্ভাবনা রয়েছে এবং সড়কটি জনসাধারণের জন্য উন্মুক্ত করা হলে সড়কটি নির্মাণ পরবর্তী মেরামত ও টেকসই করার বিষয়ে ক্যান্টনমেন্ট বোর্ডের করণীয় জানা যেতে পারে;

২০.৫ **আলোচ্য সড়কের কয়েকটি জায়গায় বিচ্ছিন্নভাবে পটহোল সৃষ্টি হয়েছে তা অবিলম্বে মেরামতের ব্যবস্থা গ্রহণ করা প্রয়োজন;**

২০.৬ **প্রকল্পের আওতায় নির্মিত সসার ড্রেন অপরিষ্কার এবং এতে দুর্বা ঘাস দৃশ্যমান হয়। পানি নিষ্কাশনের উপযোগী করার লক্ষ্যে ড্রেন পরিষ্কারের প্রয়োজনীয় ব্যবস্থা গ্রহণ করা আবশ্যক;**

২০.৭ **সড়কে** Removale Median **স্থাপন করা** হলেও **সড়কের বাঁকা অংশে (মরিচ্যা পালং** এর দিকে) **স্থায়ী মিডিয়ান** দেওয়া হলে সড়কটি অধিকতর নিরাপদ হবে মর্মে প্রতীয়মান হয়। এ বিষয়ে পরবর্তীতে প্রয়োজনীয় ব্যবস্থা গ্রহণ করা যেতে পারে ;

২০.৮ সড়কে রোড মার্কিং করা হলেও সাইন-সিগনাল প্রয়োজনের তুলনায় অপ্রতুল। এতে পর্যাপ্ত সাইন-সিগনাল যেমন-সামনে বাঁক, সামনে স্কুল, বাজার, গতি নিয়ন্ত্রণ সীমা, কি.মি. পোস্ট ইত্যাদি স্থাপন করা প্রয়োজন;

২০.৯ সড়কটি জনসাধারণের জন্য উন্মুক্ত করা হলে তা পরবর্তীতে কোন সংস্থা হতে Maintenance **করা হবে তা জানা যেতে পারে;**

২০.১০ প্রকল্পটির Cost over-run হয়েছে ১৫৩ এবং %৭৯.Time over-run হয়েছে ১০০%। এমতাবস্থায় ভবিষ্যতে গৃহীতব্য প্রকল্পের ক্ষেত্রে যথাযথ প্রাক্কলনপূর্বক ডিপিপি প্রক্রিয়াকরণ করা সমীচীন হবে এবং অনুমোদিত ব্যয় ও মেয়াদে প্রকল্প বাস্তবায়নের সকল উদ্যোগ গ্রহণ করা আবশ্যক;

২০.১১ **প্রেরিত পিসিআর** অসম্পূর্ণ ও **ভুল তথ্য**সমৃদ্ধ **যা অনাকাঙ্ক্ষিত ও অনভিপ্রেত। যেমন-প্রেরিত পিসিআর এর ২নং পৃষ্ঠার ৭নং অনুচ্ছেদে মূল ডিপিপি অনুমোদনের তারিখ ০৬/০৬/২০০৮ দেয়া হয়েছে কিন্তু যাচাই করে দেখা যায় অনুমোদনের তারিখ ২২/০৭/২০১৫। আবার পিসিআর এর ৫নং পৃষ্ঠার ৮ নং অনুচ্ছেদে ক্রয় সংক্রান্ত তথ্যাদি নির্দিষ্ট স্থানে প্রদান করা হয়নি এবং ৩নং পৃষ্ঠার ২ নং অনুচ্ছেদে** Cost over-run ২৫৩ দেয়া হয় যা প্রকৃতপক্ষে %৭৯. ১৫৩ হবে.৭৯ %**ইত্যাদি। ভবিষ্যতে ছক মোতাবেক পিসিআর পূরণ করে যাচাইপূর্বক আইএমইডিতে পিসিআর যথাসময়ে প্রেরণ নিশ্চিত করা প্রয়োজন।**

২১। প্রকল্প এলাকার ছবিঃ



চিত্র:১- **নির্মিত সড়ক**



চিত্র-২: সড়কে স্থাপিত Removable Median



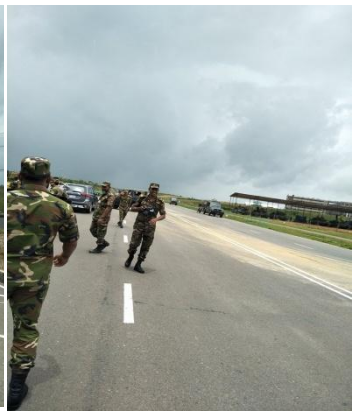
চিত্র-৩:নির্মিত সসার ড্রেনে জন্মানো দুর্বা ঘাস



চিত্র-৪: সড়কে সৃষ্ট পটহোলস



চিত্র-৫: রাস্তার প্রবেশপথ



চিত্র-৬: সড়কের রোড মার্কিং



চিত্র-৭: নির্মিত ইউড্রেনের স্ল্যাব-





চিত্র-৮: প্রকল্প বাস্তবায়নকালে নির্মিত অফিস, রেসিডেন্স ও শেড।

২২। সুপারিশ/মতামত:

২২.১ প্রকল্পটির Cost over-run হয়েছে ১৫৩ এবং %৭৯.Time over-run হয়েছে ১০০%। এমতাবস্থায়, ভবিষ্যতে গৃহীতব্য প্রকল্পের ক্ষেত্রে যথাযথ প্রাক্কলনপূর্বক ডিপিপি প্রক্রিয়াকরণ করতে হবে এবং অনুমোদিত ব্যয় ও মেয়াদে প্রকল্প বাস্তবায়নের সকল উদ্যোগ গ্রহণ করতে হবে;

২২.২ **সড়কটি বেইজ টাইপ-১ দ্বারা স্ট্রেংদেনিং করার জন্য অনুমোদিত হলেও পরবর্তীতে ডিপিপি সংশোধন করে বেইজ টাইপ-২ দ্বারা স্ট্রেংদেনিং** করা হয়। এমতাবস্থায় ,**বেইজ টাইপ-১** এর স্থলে **বেইজ টাইপ**-২ করার **ফলে সড়কের ডিজাইন লাইফ** হ্রাস পাওয়ার সম্ভাবনা রয়েছে এবং সড়কটি জনসাধারণের জন্য উন্মুক্ত করা হলে সড়কটি নির্মাণ পরবর্তী মেরামত ও টেকসই করার বিষয়ে ক্যান্টনমেন্ট বোর্ডের করণীয় অবহিত করতে হবে;

২২.৩ **আলোচ্য সড়কের কয়েকটি জায়গায় বিচ্ছিন্নভাবে পটহোল সৃষ্টি হয়েছে তা অবিলম্বে মেরামত করতে হবে;**

২২.৪ **প্রকল্পের আওতায় নির্মিত সসার ড্রেন অপরিষ্কার এবং এতে দুর্বা ঘাস দৃশ্যমান হয়। পানি নিষ্কাশনের উপযোগী করার লক্ষ্যে ড্রেন পরিষ্কারের প্রয়োজনীয় ব্যবস্থা গ্রহণ করতে হবে;**

২২.৫ **সড়কে** Removable Median **স্থাপন করা** হলেও **সড়কের বাঁকা অংশে (মরিচ্যা পালং** এর দিকে) **স্থায়ী মিডিয়ান** দেওয়া হলে সড়কটি অধিকতর নিরাপদ হবে মর্মে প্রতীয়মান হয়। এ বিষয়ে পরবর্তীতে প্রয়োজনীয় ব্যবস্থা গ্রহণ করা যেতে পারে;

২২.৬ **সড়কে রোড মার্কিং করা হলেও সাইন-সিগনাল প্রয়োজনের তুলনায় অপ্রতুল। এতে পর্যাপ্ত সাইন-সিগনাল যেমন-সামনে বাঁক, সামনে স্কুল, বাজার, গতি নিয়ন্ত্রণ সীমা, কি.মি. পোস্ট ইত্যাদি স্থাপন করতে হবে;**

২২.৭ সড়কটি জনসাধারণের জন্য উন্মুক্ত করা হলে তা পরবর্তীতে কোন সংস্থা হতে Maintenance **করা হবে তা অবহিত করতে হবে;**

২২.৮ **ভবিষ্যতে পিসিআর ছক মোতাবেক পূরণ করে যাচাইপূর্বক আইএমইডিতে যথাসময়ে প্রেরণ নিশ্চিত করতে হবে এবং প্রকল্পটি বাংলাদেশ সেনাবাহিনী কর্তৃক বাস্তবায়নের ফলে উন্মুক্ত**

প্রতিযোগিতার মাধ্যমে দরপত্র আহবান করা না হলেও প্রকল্পের ক্রয় সংক্রান্ত তথ্যাদি পিসিআর এর নির্দিষ্ট স্থানে প্রদান করা বাঞ্ছনীয় (অনু.২০.১১);

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

দোহার-কাটাখালী-নিকড়া-গালিমপুর-টিকরপুর সড়ক উন্নয়ন শীর্ষক প্রকল্পের সমাপ্তি মূল্যায়ন প্রতিবেদন
(সমাপ্ত ঃ জুন, ২০১৭)

১। প্রকল্পের নাম : দোহার-কাটাখালী-নিকড়া-গালিমপুর-টিকরপুর 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 : ঢাকা (দোহার, নবাবগঞ্জ)।

৫। প্রকল্পের বাবায়ন সময় ও ব্যয় : ০১/০২/২০১৪ থেকে ৩০/০৬/২০১৭
৪৫৭৪.০০ লক্ষ টাকা

(লক্ষ টাকায়)

প্রাক্কলিত ব্যয় (প্রঃসাঃ)		প্রকৃত ব্যয় (প্রঃ সাঃ)	পরিকল্পিত বাবায়নকাল		প্রকৃত বাবায়নকাল	অতিক্রান্ত ব্যয় (মূল প্রাক্কলিত ব্যয়ের %)	অতিক্রান্ত সময় (মূল বাস্তবায়নকালের %)
মূল	সর্বশেষ (১ম) সংশোধিত		মূল	সর্বশেষ (১ম) সংশোধিত			
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮
৪৬৪৭.৫৯	৪৮০২.৭০	৪৫৭৪.০০	০১/০২/২০১৪ থেকে ৩১/১২/২০১৬	০১/০২/২০১৪ থেকে ৩০/০৬/২০১৭	০১/০২/২০১৪ থেকে ৩০/০৬/২০১৭	(-) ৭৩.৫৯ (১.৫৮%)	৬ মাস (১৭.১৪%)

নোট ঃ ব্যয় ব্যাতিরেকে বাবায়ন মেয়াদ ৩০-০৬-২০১৭ পর্যন্ত ১ (এক) দফায় ১৭% বৃদ্ধি করা হয়। এছাড়া মূল অনুমোদিত ব্যয়ের তুলনায় প্রকৃত ব্যয় ৭৩.৫৯ লক্ষ টাকা (১.৫৮%) কম হয়।

৬। **প্রকল্পের পটভূমি ও উদ্দেশ্য ঃ**

৬.১ পটভূমি ঃ দোহার-কাটাখালী-নিকড়া-গালিমপুর-টিকরপুর সড়কটি দোহার ও নবাবগঞ্জ উপজেলাকে সংযোগকারী সংক্ষিপ্ত সড়ক। এই সড়কটি হওয়ায় দোহার হতে নবাবগঞ্জ হয়ে ঢাকা যেতে প্রায় ১০ কিঃমিঃ দূরত্ব সাশ্রয় হয়। এতে করে সময় ও অর্থ দুই-ই সাশ্রয় হচ্ছে। প্রকল্প বাবায়নের ফলে অত্র এলাকার উৎপাদিত মাছ, গবাদি পশু, আলু, চাল ইত্যাদি পণ্য দ্রুত বাজারজাত করার পথ সুগম করাসহ শিল্পায়ন, শিড়্গা ও স্বাস্থ্যসেবা খাতের উন্নয়ন সাধিত হয় যা জাতীয় অর্থনৈতিক উন্নয়নে বড় ভূমিকা বহন করবে।

৬.২ উদ্দেশ্য ঃ প্রকল্পটি দোহার ও নবাবগঞ্জ উপজেলাকে সংযোগকারী সংক্ষিপ্ত সড়ক। প্রকল্পটির আওতায় বিদ্যমান সড়কটি ১২ ফুট হতে ১৮ ফুট করায় এবং বাঁক সরলীকরণ করায় অত্র এলাকার উৎপাদিত মাছ, গবাদি পশু, আলু, চাল ইত্যাদি পণ্য দ্রুত বাজারজাত করার পথ সুগম করাসহ শিল্পায়ন, শিক্ষা ও স্বাস্থ্যসেবা খাতের উন্নয়ন সাধিত হবে। এছাড়া পিআরএসপি এবং এমডিজি অনুসারে প্রকল্প এলাকার দারিদ্র্য বিমোচনে অবদান রাখবে। সড়ক যোগাযোগ ব্যবস্থাকে সহজতর, আরামপ্রদ, নিরাপদ করা ও জনগণের আর্থ-সামাজিক অবস্থার উন্নয়ন এই প্রকল্পের উদ্দেশ্য।

৭। **প্রকল্পের মূল কাজ ঃ**

- সড়ক পুনর্নির্মাণ কাজ ৩.৬০ কিঃ মিঃ।
- সড়ক মজবুতিকরণ কাজ ১০.৮০ কিঃমিঃ।
- হার্ড সোল্ডার নির্মাণ ১৪.৮৬ কিঃমিঃ।
- বাঁক সরলীকরণ ০.৬১ কিঃমিঃ।
- সার্ফেসিং (কার্পেটিং ও সীলকোট) ১৪.৮৬ কিঃমিঃ।
- সড়ক বাঁধ নির্মাণ ১.৯৬ লঃ ঘঃ মিঃ।
- কংক্রীট সেতু নির্মাণ কাজ - ৪টি/১৩৪.৯৩ মিঃ।
- আর সি সি কালভার্ট নির্মাণ কাজ - ১টি/৬ মিঃ।

- রক্ষাপ্রদ কাজ - ৫২৮৯.০০ মিঃ।

৮। পিসিআর অনুসারে প্রকল্পের আর্থিক ও বাব অগ্রগতিঃ

(লড়া টাকায়)

Items of work (as per PP)		Unit	Target (As per PP)		Actual Progress		Reasons for deviation (±)
			Financial	Physical (Quantity)	Financial	Physical (Quantity)	
1		2	3	4	5	6	7
A	**Revenue Component**						
4800.	Supply & Service						
4828	1. Stationery	LS	2.00	LS	2.00	-	
4833	02. Publication & Tendering	LS	0.00	LS	0.00	-	
4885	03. Laboratory Testing	LS	5.00	LS	5.00	-	
4886	04.Survey & Design	LS	0.00	LS	0.00	-	
	Sub-Total (a):		**7.00**		**7.00**		
(b) Capital component							
6900	Acquisition/Purchase of Land & Landed Properties of Assets						
6901	01. Land Acquisition	Hector	400.00	1.2	400.00	1.2	
7000	**Civil works**						
7021	02. Earth work on Road Embankment	Lcum	384.63	1.96	384.63	1.96	
7021	03. Flexible Pavement:						
	(a) Re-Construction of Existing Pavement	Km	232.50	3.60	232.50	3.60	
	(b) Strengthening of Existing Pavment	km	348.69	10.80	348.69	10.80	
	(c) Construction of Hard shoulder	km	288.09	14.86	288.09	14.86	
	(d) Straightening of Curves (9 Nos)	km	33.58	0.61	33.58	0.61	
	(e)	km	664.63	14.86	664.63	14.86	

	Surfacing(Carpeting & Seal coat)						
7026	04. construction of Bridge						
	a) Construction of Concrete Bridge(4 Nos)	m	1340.58	134.93	1340.58	134.93	
	b) HBB in Bridge & culvert Diversion	km	22.41	0.40	22.41	0.40	
	c) Bailey Bridge on Diversion	m	173.56	75.00	173.56	75.00	
7026	05. Construction of RCC Box Culvert-1 No	m	40.00	6.00	40.00	6.00	
7081	06. Protective work:						
	a) RCC Palisading	m	93.45	1404.00	93.45	1404.00	
	b) CC Block with Ge0-Textile	sqm	21.73	840.00	21.73	840.00	
	c) Toe wall to Retain Block	m	127.27	1828.00	127.27	1828.00	
	d) To wall to retain Earth	m	144.90	1097.00	144.90	1097.00	
	e) Bullah Palisading (150mm-175mm)	m	75.42	960.00	75.42	960.00	
7041	07. Construction of drain						
	a) Saucer drain	m	24.7947	890.00	24.7947	890.00	
	b) Cross drain	m	27.30	780.00	27.30	780.00	
	c) Surface U-drain	m	0.86	20.00	0.86	20.00	
7081	08. Sign Signal & KM Post,Road Marking	nos					
	a). Traffic Sign	nos	3.32	61.00	3.32	61.00	
	b) Sign Post	nos	1.48	61.00	1.48	61.00	
	c) Concrete KM Post	nos	0.94	15.00	0.94	15.00	
	d) Concrete Guide Post	nos	6.98	500.00	6.98	500.00	
7021	09. Maintenance during Construction	LS	13.62	-	13.62	-	
7980	Capital Block Allocation & Miscellaneous Expenditure						
7981	10. Relocation of	nos	96.27	185.00	96.27	185.00	

	Public Utilies						
	Sub-Total(b):		**4567.00**		**4567.00**		
	Total(a+b)		**4574.00**		**4574.00**		
(c) Physical Contingency							
7021	Physical Contingency (2.00%)		91.48				
(d) Price Contingency							
7021	Price Contingency (3.00%)		137.22				
	Grand Total (a+b+c+d)		**4802.70**		**4574.00**		

৯। প্রকল্প পরিচালক সংক্রান্ত তথ্যাদি ঃ

প্রকল্প পরিচালকের নাম ও পদবী	দায়িত্বের ধরণ		কর্মকাল	
	পূর্ণকালীন	পূর্ণকালীন	যোগদান	বদলী
১	২	৩	৪	৫
Md. Shahabuddin Khan Superintending Engineer Dhaka Road Circle, Dhaka. 25750/- - 32750/-	--	হ্যাঁ	01/02/2014	15/11/2015
Md. Sabujuddin Khan Superintending Engineer Dhaka Road Circle, Dhaka. 25750/- - 32750/-	--	হ্যাঁ	15/11/2015	30/06/2017

১০। ক্রয় সংক্রান্ত তথ্যাদি ঃ

ক্রং নং	প্যাকেজ/কাজের নাম	প্রাক্কলিত ব্যয় কার্যাদেশকৃত মুল্য প্রদত্ত বিল (লড়্গ টাকা)	দরপত্র আহবানের তারিখ চুক্তির তারিখ, চুক্তি অনুযায়ী কাজ সমাপ্তির তারিখ, প্রকৃত সমাপ্তির তারিখ	মন্তব্য
প্যাকেজ নং-WD-01				
	Earth work on road embankment strengthening of existing pavement (3.70m) Construction of hard shoulder strengthening of curves, surfacing (carpeting and seal coat)sign signal, KM Post, road marking etc. from ch.0+000 km to ch.3+500km **(DEV/03/e-GP/SE/DRC/2014-2015)**	৫৪৬.৩৪ ৫৪৬.৩৪	১০/০৯/২০১৪ ১২/০১/২০১৫ ১২/০৬/২০১৬ ০৭/১০/২০১৬	
প্যাকেজ নং- WD-02				
	Earth work in road embankment	348.44	06/04/2015	

	strengthening of Existing pavement (3.70m) Construction of hard shoulder strengthening of Curves, surfacing (carpeting & seal coat)Sign Signal KM Post, Road marking etc from Ch.03+500 KM to Ch 04+500 km and Joypara Link.**(Dev/13/e-GP/SE/DRC/2014-15)**	348.44	14/06/2015 13/06/2016 10/05/2016	
প্যাকেজ নং- WD-03				
	Reconstruction and strengthening of Existing Pavement Construction of hard shoulder including earth work from Ch. 07+000 to Ch. 10+855 km **(01/e-GP/SE/DRC/2014-15)**	295.60 295.60	03/06/2014 03/11/2014 03/11/2015 31/07/2016	
প্যাকেজ নং- WD-04				
	Earth work in road embankment strengthening of Existing Pavement (3.70m) Construction of hard shoulder strengthening of Curves surfacing (Carpeting and seal coat) Sign Signal KM Post, Road marking etc from Ch.06+500 KM to Ch.07+000km and Ch.10+855 to 15+000. **(Dev/15/e-GP/SE/DRC/2014-15)**	357.02 357.02	01/04/2015 05/07/2015 04/07/2016 04/07/2016	
প্যাকেজ নং- WD-05				
	Construction of 03 nos 25.74 m (1x24.40m) Long PC Girder Bridge with approach road at Ch 08+700 km & Ch 09+300 km and Ch 09+600 km and 01 no 6.00m (1x6.00m) Long Box culvert at Ch. 13+030 km **(Dev/23/e-GP/SE/DRC/2015-2016)**	1474.62 1474.62	07/12/2015 09/02/2016 04/05/2017 15/06/2017	
প্যাকেজ নং- WD-06				
	Construction of Concrete Bridge (3x18.30m)57.71m long with approach road, Const. of HBB of Diversion Bailey Bridge on Diversion, Protective work(RCC palisading, CC Block, Toe wall, Constn. of Drain at Ch.14+700km **(58/e-GP/EE/MRD/2015-2016)**	673.38 673.38	06/01/2016 02/03/2016 30/12/2016 15/06/2017	

প্যাকেজ নং- WD-07				
	Earth work in road embankment including protective work Re-construction of Existing Pavement (3.70m), Strengthening of existing pavement, strengthening of curves, Construction of Hard shoulder surfacing(Carpeting and seal coat) Road marking Sign signal & KM Post in Dohar-Katakhali-Nikra-Galimpur-Tikarpur road Z-8206 under Munshiganj Road Division during the year 2016-2017 Dev/06/e-GP/SE/DRC/2016-2017	361.71 361.71	10/01/2017 23/03/2017 21/06/2017 18/06/2017	

১১। পিসিআর এ উল্লেখিত বরাদ্দ ও অগ্রগতি ঃ

অর্থ বছর	ডিপিপি/আরডিপিপি	এডিপি/আরএডিপি বরাদ্দ	টাকা অবমুক্তি	ব্যয়
২০১৩-২০১৪	০.০০	০.০০	০.০০	০.০০
২০১৪-২০১৫	৭৫০.০০	৭৫০.০০	৭৫০.০০	৭৫০.০০
২০১৫-২০১৬	১৪০০.০০	১৪০০.০০	১৪০০.০০	১৪০০.০০
২০১৬-২০১৭	২৬৫২.৭০	২৬৫২.৭০	২৪২৪.০০	২৪২৪.০০

১২। প্রকল্পের অনুমোদন, মেয়াদ ও সংশোধন ঃ

(লক্ষ টাকায়)

	মেয়াদকাল	প্রাক্কলিত ব্যয়
মূল	০১/০২/২০১৪ হতে ৩১/১২/২০১৬	৪৬৪৭.৫৯
১ম সংশোধন	০১/০২/২০১৪ হতে ৩০/০৬/২০১৭	৪৮০২.৭০

১৩। **সার্বিক অগ্রগতি ঃ** প্রকল্পের আওতায় জুন, ২০১৭ পর্যন্ত্ব ক্রমপুঞ্জিত আর্থিক অগ্রগতি হয়েছে ৪৫৭৪.০০ লক্ষ টাকা যা অনুমোদিত ব্যয় ৪৮০২.৭০ লক্ষ টাকার ৯৫.২৩%।

১৪। **প্রকল্প পরিদর্শন ঃ** গত ১৯/০৭/২০১৮ তারিখে আইএমইডি'র মহাপরিচালক ড. মোঃ মশিউর রহমান প্রকল্পটি সরেজমিন পরিদর্শন করেন। পরিদর্শনকালে সড়ক বিভাগের কর্মকর্তাগণ উপস্থিত ছিলেন। পরিদর্শন পর্যবেক্ষণ নিম্নরুপ ঃ

১৪.১। **ভূমি অধিগ্রহন ঃ** অনুমোদিত ডিপিপিতে বাঁক সরলীকরণের জন্য ১.২০ হেক্টর ভূমি অধিগ্রহনের জন্য ৪০০.০০ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। ৯টি স্পটে ০.৬১ কিঃমিঃ বাঁক সরলীকরনের জন্য ১.২০ হেক্টর ভূমি অধিগ্রহন করা হয়েছে|

১৪.২। **মাটির কাজ ঃ** অনুমোদিত ডিপিপি অনুযায়ী ১.৯৬ লঃ ঘঃ মিঃ মাটির কাজের জন্য ৩৮৪.৬৩ লক্ষ টাকা সংস্থান রাখা হয়। পরিদর্শনকালে দেখা যায় যে, মাটির কাজ করে সড়ক বাধ নির্মাণ করে রাস্তা নির্মিত হয়েছে ।

১৪.৩। **ফ্লেক্সিবল নতুন পেভমেন্ট নির্মাণ ঃ** সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী ৩.৬৬ মিঃ প্রস্থে ৫.৭০ কিঃ মিঃ নতুন ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট নির্মাণের জন্য টাকা ৬৬৪.৬৩ লক্ষ, ৩.৬৬ মিঃ প্রস্তে ১০.৮০ কিঃ মিঃ পুরাতন পেভমেন্ট শক্তিশালীকরনের জন্য ৩৪৮.৬৯ লক্ষ টাকা , ৩.৬০ কিঃমিঃ পেভমেন্ট পুনর্নির্মাণের জন্য ২৩২.৫০ লক্ষ, ৯ টি স্পটে ০.৬১ কিঃমিঃ বাঁক সরলীকরণের জন্য ৩৩.৫৮ লক্ষ এবং ১৪.৮৬ কিঃ মিঃ হার্ডসোল্ডার নির্মাণের জন্য ২৮৮.৯০ ল টাকার সংস্থান রাখা হয়। পরিদর্শনকালে উক্ত কাজের বাস্ত্মবায়ন করা মর্মে প্রতীয়মান হয়েছে।

১৪.৪। **সেতু নির্মাণ ঃ** অনুমোদিত আরডিপিপিতে ৪টি সেতু নির্মাণ কাজের সংস্থান ছিল। ১৩৪০.৫৮ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ১৩৪.৯৩ মিঃ দীর্ঘ ৪ টি কংক্রীট সেতু নির্মাণ করা হয়েছে। পরিদর্শনকালে দেখা যায় যে, নির্মিত ৩টি সেতুর পাশে বিকল্প সেতু হিসেবে ব্যবহৃত বেইলিসেতু অপসারণ করা হয়নি। বেইলি সেতুগুলো অবিলম্বে অপসারণ করা প্রয়োজন। এ সকল সেতুর এপ্রোচের রক্ষাপ্রদ কাজে ফাটল দেখা দিয়েছে যা মেরামত করা প্রয়োজন ;

১৪.৫। **আরসিসি বক্স কালভার্ট নির্মাণ** ঃ অনুমোদিত আরডিপিপিতে ১টি কালভার্ট নির্মাণ কাজের সংস্থান ছিল। পিসিআর অনুযায়ী ৪০.০০ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ৬ মিঃ দীর্ঘ ১ টি আরসিসি কালভার্ট নির্মাণ করা হয়েছে। পরিদর্শনকালে দেখা যায়, আরসিসি কালভার্ট নির্মিত হয়েছে।

১৪.৬। **রক্ষাপ্রদ কাজ ঃ** অনুমোদিত আরডিপিপি অনুযায়ী ৯৩.৪৫ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ১৪০৪.০০ মিঃ আরসিসি প্যালাসাইডিং, ২১.৭৩ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ৮৪০.০০ বঃ মিঃ জিও-টেক্সটাইলসহ সিসি ব্লক, ২৯৯৫.০০ মিঃ টো-ওয়াল এবং ৯৬০.০০ মিঃ বলিস্ন প্যালাসাইডিং সহ রক্ষাপ্রদ নির্মাণ কাজের সংস্থান ছিল। পরিদর্শনকালে দেখা যায়, আরসিসি সেতু, কালভার্ট, পুকুর, ডোবা, খাল এর পার্শ্বে টো-ওয়াল এবং টো-এ আরসিসি প্যালাসাইডিং সহ রক্ষাপ্রদ কাজের মাধ্যমে ঢাল প্রতিরক্ষা কাজ করা হয়েছে।

১৪.৭। **সাইন সিগন্যাল, কিঃমিঃ পোষ্ট ঃ** অনুমোদিত আরডিপিপি অনুযায়ী ১২.৭২ লক্ষ টাকা ব্যয়ে সড়কে সাইন সিগন্যাল, কিঃ মিঃ পোষ্ট, গাইড পোষ্ট ইত্যাদি কাজের সংস্থান ছিল। পরিদর্শনকালে দেখা যায়, সড়কের বিভিন্ন স্থানে বিশেষ করে মসজিদ সহ অন্যান্য ধর্মীয় প্রতিষ্ঠানসহ সড়কের বাঁক, সংযোগস্থল ইত্যাদি স্থানে সাইন সিগন্যাল স্থাপন করা হয়েছে এবং নির্দিষ্ট দূরত্ব অন্তর কিঃ মিঃ পোষ্ট স্থাপন করা হয়েছে। এছাড়া সেতু/কালভার্টের সংযোগ সড়কে এবং এ্যাপ্রোচ সড়কে পর্যাপ্ত সাইন সিগন্যাল ও গাইড পোষ্ট স্থাপন করা হয়েছে। স্থাপিত সাইন, সিগন্যাল সমূহ কোথাও হেলে পড়েছে, কয়েকটি স্থানে ষ্টিকার উঠে গেছে এবং কিঃমিঃ পোষ্টসমূহ আগাছা ও গাছপালায় ঢেকে গেছে ফলে দূর থেকে ভালভাবে দৃশ্যমান হয় না। এমতাবস্থায়, হেলে পড়া সাইন, সিগন্যালগুলো মেরামত করতে হবে এবং আগাছায় অদৃশ্য হওয়া কিঃমিঃ পোষ্টগুলো পরিষ্কার রাখা সমীচীন হবে।

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

পরিকল্পিত	উদ্দেশ্য অর্জন
১। দোহার হতে নবাবগঞ্জ হয়ে ঢাকা যেতে প্রায় ১০ কিঃমিঃ দূরত্ব সাশ্রয় করা। ২। অত্র এলাকার উৎপাদিত মাছ, গবাদি পশু, আলু, চাল ইত্যাদি পণ্য দ্রুত বাজারজাত করার পথ সুগম করাসহ শিল্পায়ন, শিড়্গা ও স্বাস্থ্যসেবা খাতের উন্নয়ন করা। ৩। পিআরএসপি এবং এমডিজি অনুসারে প্রকল্প এলাকার দারিদ্র্য বিমোচনে অবদান রাখা। ৪। সড়ক যোগাযোগ ব্যবস্থাকে সহজতর, আরামপ্রদ, নিরাপদ করা ও জনগনের আর্থ সামাজিক অবস্থার উন্নয়ন করা।	১। দোহার হতে নবাবগঞ্জ হয়ে ঢাকা যেতে প্রায় ১০ কিঃমিঃ দূরত্ব সাশ্রয় হয়েছে। ২। অত্র এলাকার উৎপাদিত মাছ, গবাদি পশু, আলু, চাল ইত্যাদি পণ্য দ্রুত বাজারজাত করার পথ সুগম হওয়াসহ শিল্পায়ন, শিড়্গা ও স্বাস্থ্যসেবা খাতের উন্নতি হয়েছে। ৩। পিআরএসপি এবং এমডিজি প্রকল্প অনুযায়ী প্রকল্প এলাকার দারিদ্র্য বিমোচনে অবদান রেখেছে। ৪। সড়ক যোগাযোগ ব্যবস্থাকে সহজতর, আরামপ্রদ, নিরাপদ করার মাধ্যমে জনগনের আর্থ সামাজিক অবস্থার উন্নতি হয়েছে।

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

১৭। **রাজস্বখাতে স্থানান্তর ঃ** প্রকল্পটি বাবায়ন শেষে রাজস্বখাতে স্থানারিত হয়েছে।

১৮। **External Audit :** মন্ত্রণালয় হতে প্রেরিত পিসিআর পর্যালোচনায় দেখা যায় ২০১৩-১৪ অর্থ বছর হতে ২০১৬-১৭ অর্থ বছর পর্যন্ত প্রকল্পটির External Audit সম্পন্ন করা হয়েছে।

১৯। **<u>বিশেষ পর্যবেক্ষণ</u> ঃ**

১৯.১। প্রকল্পটির Time over-run হয়েছে ১৭.১৪% এবং মূল প্রাক্কলিত মূল্যের সংকোচন হয়েছে ১.৫৮% । এমতাবস্থায়, ভবিষ্যতে গৃহীতব্য প্রকল্পের ক্ষেত্রে যথাযথ প্রাক্কলনপূর্বক ডিপিপি প্রক্রিয়াকরণ করতে হবে এবং মূল অনুমোদিত ব্যয় ও মেয়াদে প্রকল্প বাবায়নের সকল উদ্যোগ গ্রহণ করা সমীচীন;

১৯.২। সড়কের কয়েকটি জায়গায় সড়ক অংশের সফট শোল্ডার ক্ষতিগ্রস্ত হয়েছে যা মেরমাত করা প্রয়োজন;

১৯.৩। প্রকল্পের আওতায় নির্মিত সেতু ও কালভার্ট সমূহের ডেকস্ল্যাবে মাটি জমে ড্রেনেজ ব্যবস্থা ক্ষতিগ্রস্ত হয়েছে। এছাড়া সসার ড্রেন ও ইউড্রেনে মায়লা আবর্জনাপূর্ণ রয়েছে। ড্রেনেজ ব্যবস্থা সচল রাখতে নিয়মিত রণাবেণ করা প্রয়োজন;

১৯.৪। সড়কের পেভমেন্টে বেশ কয়েকটি স্থানে পটহোলস রয়েছে যা দ্রত মেরামত করা প্রয়োজন;

১৯.৫। নির্মিত সড়কের সোল্ডারের বিভিন্ন স্থানে পানি জমে রয়েছে। সফট সোল্ডারে ড্রেন তৈরি করলে পানি জমা রোধ করা যেতে পারে । এছাড়া সোল্ডারে সৃষ্ট আগাছাসমূহ পরিস্কার পরিছন্ন করে সড়কের সৌন্দর্য বর্ধন করা প্রয়োজন;

১৯.৬। সড়ক ব্যাপী পর্যাপ্ত সাইন, সিগন্যাল ও কিঃমিঃ পোষ্ট স্থাপন করা হলেও পরিচর্যার অভাবে সাইন, সিগন্যাল সমূহ কোথাও হেলে পড়েছে, কয়েকটি স্থানে ষ্টিকার উঠে গেছে এবং কিঃমিঃ পোষ্টসমূহ আগাছা ও গাছপালায় ঢেকে গেছে ফলে দূর থেকে ভালভাবে দৃশ্যমান হয় না। এক্ষেত্রে সাইন, সিগন্যাল সোজা করাসহ কিঃমিঃ পোষ্ট সমূহের আগে পরে আগাছা ও গাছপালার ডাল কর্তৃন করা প্রয়োজন। যাতে সহজেই দৃশ্যমান হয় ;

১৯.৭ | দোহারে সড়কের একাংশ দেবে যাওয়ায় সেখানে বুল্লাহ প্যালাসাইডিং করা হয়েছে এবং বালির বস্তা দিয়ে রাস্তার রক্ষাপ্রদ কাজ করা হয়েছে। এ অংশে রাস্তার প্রোফাইল অনুযায়ী সংস্কার করা প্রয়োজন;

১৯.৮। নির্মিত ৩টি সেতুর পাশে বিকল্প সেতু হিসেবে ব্যবহৃত বেইলিসেতু অপসারণ করা হয়নি। বেইলি সেতুগুলো অবিলম্বে অপসারণ করা প্রয়োজন| এ সকল সেতুর এপ্রোচের রক্ষাপ্রদ কাজে ফাটল দেখা দিয়েছে যা মেরামত করা প্রয়োজন ;

১৯.৯ । রাস্তাটি আড়িয়াল বিলের মধ্য দিয়ে নির্মাণ করা হয়েছে বিধায় সেটি রণাবেণের জন্য বিশেষ নজর দেয়া প্রয়োজন;

১৯.১০। নির্মিত সেতুগুলোর এপ্রোচের মাটি অনেকটা দেবে গিয়েছে তাই মূল সেতুতে উঠতে ঝাঁকুনি অনুভূত হয় এবং সেতুর এক্সপানশন জয়েন্টের বল্টুগুলো উঠে যাওয়ায় যান চলাচলে সমস্যা হচ্ছে তাই প্রয়োজনীয় মেরামত সম্পন্ন করে মসৃন করা প্রয়োজন;

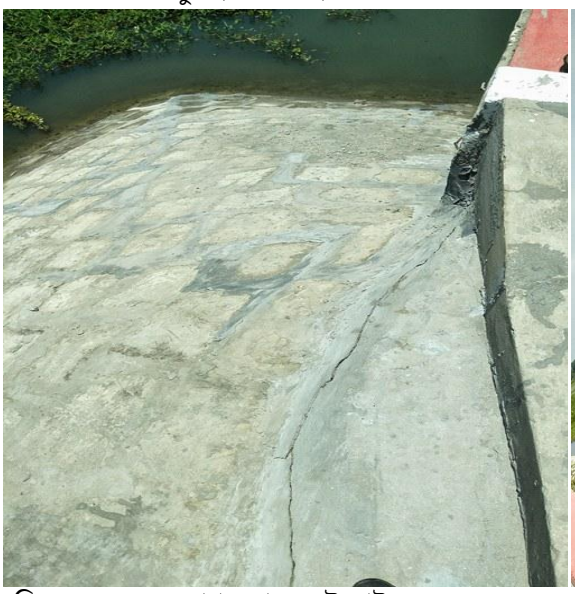
২০.০। পরিদর্শনকালীন স্থিরচিত্রঃ



চিত্র:১- বুল্লাহ প্যালাসাইডিং করে ধস মেরামত



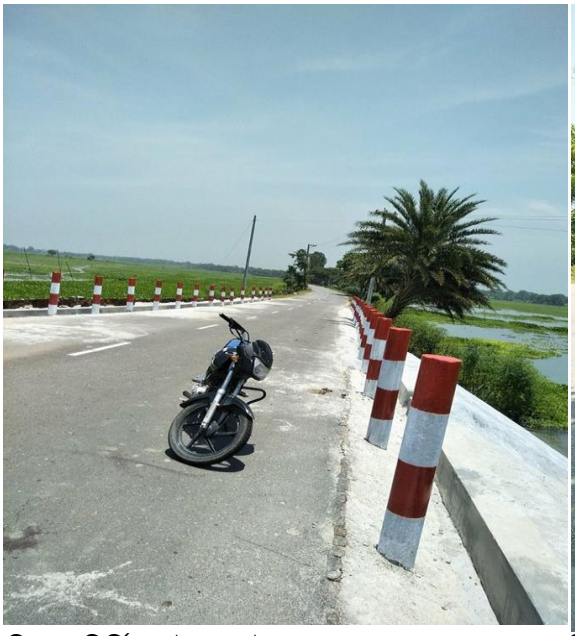
চিত্র-২: নির্মিত সেতু



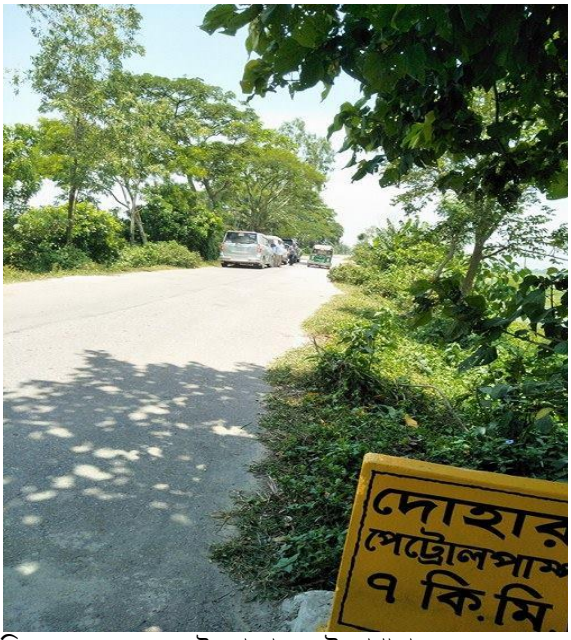
চিত্র-৩: সেতুর রক্ষাপ্রদ কাজে সৃষ্ট ফাটল



চিত্র-৪: বিকল্প সড়কে বিদ্যমান বেইলী সেতু



চিত্র-৫: নির্মিত গাইড পোস্ট



চিত্র-৬: সড়কের সফট সোল্ডারে সৃষ্ট আগাছা



চিত্র-৭: এক্সপানশন জয়েন্টে এর উপরে উঠে যাওয়া বল্টু

২১। **<u>মতামত/সুপারিশ</u> ঃ**

২১.১। প্রকল্পটির Time over-run হয়েছে ১৭.১৪% এবং মূল প্রাক্কলিত মূল্যের সংকোচন ১.৫৮% হয়েছে । এমতাবস্থায়, ভবিষ্যতে গৃহীতব্য প্রকল্পের ক্ষেত্রে যথাযথ প্রাক্কলনপূর্বক ডিপিপি প্রক্রিয়াকরণ করতে হবে এবং মূল অনুমোদিত ব্যয় ও মেয়াদে প্রকল্প বাবায়নের সকল উদ্যোগ গ্রহণ করতে হবে;

২১.২। তিগ্র সফট শোল্ডার মেরমাতের ব্যবস্থা গ্রহণ করতে হবে;

২১.৩। আবর্জনাপূর্ণ ড্রেনগুলো পরিস্কার পরিচ্ছন্ন রেখে ড্রেনেজ ব্যবস্থা সচল রাখতে নিয়মিত রণাবেণ নিশ্চিত করতে হবে;

২১.৪। সড়কে সৃষ্ট পটহোলস দ্রম্নত মেরামতের ব্যবস্থা গ্রহণ করতে হবে ;

২১.৫। সফট সোল্ডারে পানি যাতে না জমে সেজন্য প্রয়োজনীয় ব্যবস্থা গ্রহণ করতে হবে । এছাড়া সোল্ডারে সৃষ্ট আগাছাসমূহ পরিস্কার পরিছন্ন করে সড়কের সৌন্দর্য বর্ধন ও পানি অপসারণের ব্যবস্থা গ্রহণ করতে হবে;

২১.৬। হেলে পড়া সাইন, সিগন্যালগুলো মেরামত করতে হবে এবং আগাছায় অদৃশ্য হওয়া কিঃমিঃ পোষ্টগুলো পরিষ্কার রাখতে হবে যাতে সহজেই দৃশ্যমান হয় ;

২১.৭। দোহারে সড়কের একাংশ দেবে যাওয়ায় সেখানে বুল্লাহ প্যালাসাইডিং করা হয়েছে এবং বালির বস্তা দিয়ে রাস্তার রক্ষাপ্রদ কাজ করা হয়েছে। এ অংশে রাস্তার প্রোফাইল অনুযায়ী সংস্কার কাজ করতে হবে;

২১.৮। নির্মিত ৩টি সেতুর পাশে বিকল্প সেতু হিসেবে ব্যবহৃত বেইলিসেতু অপসারণ করা হয়নি। বেইলি সেতুগুলো অবিলম্বে অপসারণ করতে হবে এবং নির্মিত সেতুর এপ্রোচের রক্ষাপ্রদ কাজে সৃষ্ট ফাটল মেরামত করতে হবে ;

২১.৯ । রাস্তাটি আড়িয়াল বিলের মধ্য দিয়ে নির্মাণ করা হয়েছে বিধায় সেটি রণাবেণের জন্য বিশেষ নজর দিতে হবে;

২১.১০। নির্মিত সেতুগুলোর এপ্রোচের মাটি অনেকটা দেবে গিয়েছে এবং সেতুর এক্সপানশন জয়েন্টের বল্টুগুলো উঠে গেছে তাই মূল সেতুতে উঠতে ঝাঁকুনি অনুভূত হয় ।এমতাবস্থায়, সেতুগুলোর এপ্রোচ ও এক্সপানশন জয়েন্টের মেরামত সম্পন্ন করে ব্রীজে যান চলাচল মসৃন করতে হবে;

২১.১১। অনুচ্ছেদ-২১.১ হতে অনুচ্ছেদ-২১.১০ এর বিষয়ে গৃহীত ব্যবস্থা সম্পর্কে আগামী ১(এক) মাসের মধ্যে আইএমইডি'কে অবহিত করতে হবে।