Items of work (as per RDPP)		Unit	Target (as per RDPP)		Actual Progress		Reasons for deviation
			Physical (Quantity)	Financial	Physical (Quantity)	Financial	
1		2	3	4	5	6	7
14	**Accommodation Area Construction & Maint**						
a	Construction & maintenance of office, officer Mess, work shed, labour shed, security post and camps etc	m±	3650	141.21	3650	139.50	
15	Repairing during Construction (5%)	L.S	L.S	2232.00	L.S	2232.00	
16	Vehicles & Equipment (4x Rod Roller & 8x Pickup)	Nos	L.S	448.80	14.00	442.8700	
17	Repair and maintenance of equipment, Plants vehicle	L.S	L.S	185.95	L.S	485.9490	
18	Contingency, Project Allowance & Others 4%	-	L.S	972.81	L.S	972.8797	
19	Physical Contingency 2%	-	-	599.33	L.S	-	
20	Price Contingency 3%		-	898.79	-	-	
	Grand Total		**-**	**32593.87**	-	**30772.550**	

৯। **প্রকল্প পরিচালক সম্পর্কিত তথ্যাদিঃ**

Sl. No	Name & Designation	Full time	Part time	Responsible for more than one project	Date of Joining	Transfer	Remarks
1	Lt Col Md Monwarul Islam, psc	-	Yes	Yes	22.12.1999	07.12.2000	16 ECB
2	Lt Col Md Sharafat Hossain, psc	-	Yes	Yes	08.12.2000	29.01.2002	16 ECB
3	Lt Col Md Aktaruzzaman Khan	-	Yes	Yes	03.01.2002	02.06.2003	16 ECB
4	Lt Col Md K M Salzar Hossain, psc	-	Yes	Yes	03.06.2003	09.05.2004	19 ECB
5	Lt Col Md Habibur Rahman Kalmal, psc	-	Yes	Yes	11.07.2004	02.11.2004	19 ECB
6	Lt Col Md Syeed Anwarul Islam	-	Yes	Yes	04.12.2004	22.05.2006	19 ECB
7	Lt Col Md ASM Mahmood Hasan, psc				22.05.2006	27.11.2007	19 ECB
8	Lt Col Md Riffat Shaheed, psc	-	Yes	Yes	27.11.2007	16.02.2009	19 ECB
9	Lt Col Md Bashir Ahmed, psc	-	Yes	Yes	16.02.2009	19.10.2010	19 ECB
10	Lt Col A S M Faisal	-	Yes	Yes	20.10.2010	22.06.2012	19 ECB
11	Lt Col Md Ahmed Zamiul Islam, psc	-	Yes	Yes	23.06.2012	23.06.2014	19 ECB
12	Lt Col Md Tanvir Hossain, psc	-	Yes	Yes	24.09.2014	Till Today	19 ECB
13	Lt Col Md Monowarul Islam Sarder, psc	-	Yes	Yes	24-09-2014	Till Today	16 ECB

১০। ক্রয় সংক্রান্ত তথ্যাদিঃ

১০.১ প্রকল্পের আওতায় নির্মাণ সংশ্লিষ্ট কাজের জন্য ক্রয় সংক্রান্ত কোন তথ্যাদি পাওয়া যায়নি। তবে বাংলাদেশ সেনাবাহিনীর প্রকল্প সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তাদের নিকট থেকে প্রাপ্ত তথ্যে জানা যায় যে, বাংলাদেশ সেনাবাহিনীর তালিকাভুক্ত ঠিকাদারদের মধ্যে সীমিত দরপত্রের মাধ্যমে প্রকল্পের কাজ বাস্তবায়ন করা হয়েছে।

১০.২ **যানবাহন ক্রয় সংক্রান্ত তথ্যাদিঃ**

Sl. No	Type of Transport	Number As Per DPP	Procured with Date	Transferred to Transport with Date	Transferred to O & M with Date	Condemned / Damaged with Date	Remarks
1	2	3	4	5	6	7	8
১	Road Roller	1XRd. Roller 2XRd. Roller 1XRd. Roller	29.06.2008 23.11.2008 2506.2005	-	-	-	These are being used at Mohipal Flyover Project and Bandarban-Chimbuk Y-Junction-Ruma Road Maint. Project.
২	Car	-	-	-	-	-	-
৩	Jeep	-	-	-	-	-	-
৪	Microbus	-	-	-	-	-	-
৫	Minibus	-	-	-	-	-	-
৬	Bus	-	-	-	-	-	-
৭	Pickup	1 X Pickup 1 X Pickup 2 X Pickup 1 X Pickup 3 X Pickup	27.06.2007 29.06.2008 25.06.2005 25.06.2007 30.06.2008	-	-	-	These are being used at Mohipal Flyover Project and Bandarban-Chimbuk Y-Junction-Ruma Road Maint. Project.
৮	Truck	-	-	-	-	-	-
৯	Motor Cycle	-	-	-	-	-	-
১০	Speed Boat	-	-	-	-	-	-
১১	Launch	-	-	-	-	-	-
১২	Others with Name	-	-	-	-	-	-

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

(লক্ষ টাকায়)

অর্থবছর	ডিপিপি/আরডিপিপি লক্ষ্যমাত্রা	এডিপি/আরএডিপি বরাদ্দ	টাকা অবমুক্তি	ব্যয়
১	২	৩	৪	৫
২০০০ - ২০০১			-	-
২০০১ - ২০০২	জুলাই ১৯৯৯ থেকে জুন	৬০.১৫	৬০.১৫	৬০.১৫

অর্থবছর	ডিপিপি/আরডিপিপি লক্ষ্যমাত্রা	এডিপি/আরএডিপি বরাদ্দ	টাকা অবমুক্তি	ব্যয়
১	২	৩	৪	৫
২০০২ - ২০০৩	২০০৭ পর্যন্ত ক্রমপুঞ্জিত লক্ষমাত্রা ১২১২৪.২১২৩	৫৬৩.৪৩৫	৫৬৩.৪৩৫	৫৬৩.৪৩৫
২০০৩ - ২০০৪		১৩১৮.৫৯	১৩১৮.৫৯	১৩১৮.৫৯
২০০৪ - ২০০৫		১৪০০.০০	১৪০০.০০	১৪০০.০০
২০০৫ - ২০০৬		১৬০০.০০	১৬০০.০০	১৬০০.০০
২০০৬ - ২০০৭		২৬০০.০০	২৬০০.০০	২৬০০.০০
২০০৭ - ২০০৮	-	৩১৬২.১৫	৩১৬২.১৫	৩১৬২.১৫
২০০৮ - ২০০৯	৪১০০.০০	৪৪৫০.০০	৪৪৫০.০০	৪৪৫০.০০
২০০৯ - ২০১০	১৩০০.০০	২০০০.০০	২০০০.০০	২০০০.০০
২০১০ - ২০১১	১০৬০.০০	১৪৩০.০০	১৪৩০.০০	১৪৩০.০০
২০১১ - ২০১২	৫০০.০০	৫০০.০০	৫০০.০০	৫০০.০০
২০১২ - ২০১৩	৩৫০০.০০	৩৫০০.০০	৩৫০০.০০	৩৫০০.০০
২০১৩ - ২০১৪	১০০০৯.৬৫৫২	৪৭৬১.০৪	৪৭৬১.০৪	৪৭৬১.০৪
২০১৪ - ২০১৫	-	৩৪২৭.২৯	৩৪২৭.২৯	৩৪২৭.২৯
মোট	**৩২৫৯৩.৮৬৭৫**	**৩০৭৭২.৬৫**	**৩০৭৭২.৬৫**	**৩০৭৭২.৬৫**

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

১৩। **সাধারণ পর্যবেক্ষণঃ**

১৩.১ **প্রকল্পের অনুমোদন ও সংশোধনঃ**

	মেয়াদকাল	**প্রাক্কলিত ব্যয় (লক্ষ টাকা)**
মূল (১২ সড়ক)	জুলাই ১৯৯৯ থেকে জুন ২০০৪	৪৭১১৮.৪০
১ম সংশোধিত অনুমোদিত (০৬ সড়ক)	জুলাই ১৯৯৯ থেকে জুন ২০০৯	১৯৬২৬.২৯
২য় সংশোধিত অনুমোদিত (০৬ সড়ক)	জুলাই ১৯৯৯ থেকে জুন ২০১২	২৮৩৮১.৯৩৭
৩য় সংশোধিত অনুমোদিত (০৬ সড়ক)	জুলাই ১৯৯৯ থেকে জুন ২০১৪	৩২৫৯৩.৮৬৭৫
ব্যয় বৃদ্ধি ব্যতিরেকে মেয়াদ বৃদ্ধি	জুলাই ১৯৯৯ থেকে জুন ২০১৫	

১৩.২ **সার্বিক আর্থিক ও বাস্তব অগ্রগতিঃ** প্রকল্পের আওতায় জুন, ২০১৫ পর্যন্ত ক্রমপুঞ্জিত আর্থিক অগ্রগতি হয়েছে ৩০৭৭২.৬৫ লক্ষ টাকা যা অনুমোদিত ব্যয় ৩২৫৯৩.৮৬৭৫ লক্ষ টাকার ৯৪.৪১% । মন্ত্রণালয় থেকে প্রেরিত পিসিআর অনুযায়ী উক্ত সময়ে অনুমোদিত প্রকল্পের সকল অঙ্গের কাজ সম্পন্ন করার মাধ্যমেই প্রকল্প বাস্তবায়ন করা হয়েছে **(অনুচ্ছেদ-৮)।**

১৪। । **প্রকল্প পরিদর্শন :** প্রকল্পের বাস্তবায়নকাজ সরেজমিনে পরিদর্শনের জন্য বাস্তবায়ন পরিবীক্ষণ ও মূল্যায়ন বিভাগের যোগাযোগ ও স্থানীয় সরকার সেক্টরের পরিচালক (পরিবহন) জনাব মোঃ মোশাররফ হোসেন কর্তৃক ০৩ - ০৫.১১.২০১৬ তারিখে প্রকল্প এলাকা পরিদর্শন করা হয়। পরিদর্শনের সময় প্রকল্প সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তাগণ উপস্থিত থেকে সহায়তা প্রদান করেন। পরিদর্শনকালে প্রাপ্ত তথ্যাদি নিম্নরূপঃ

১৪.১ পার্বত্য অঞ্চলের ১২টি সড়ক উন্নয়নের উদ্দেশ্যে ৪৭১১৮.৪০ লক্ষ টাকা ব্যয়ে জুলাই ১৯৯৯ থেকে জুন ২০০৪ মেয়াদে বাস্তবায়নের লক্ষ্যে সর্বপ্রথম প্রকল্পটি অনুমোদিত হয়। পরবর্তীতে প্রকল্পের আওতা হ্রাস করে ১৯৬২৬.২৯ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ০৬টি সড়ক উন্নয়নের প্রস্তাব অনুমোদিত হয়। প্রকল্পটি ২য় সংশোধনের সময় প্রকল্পের ব্যয় ২৮৩৮১.৯৩৭ লক্ষ টাকা নির্ধারণ করা হয় -- যা ১ম সংশোধনের তুলনায় ৮৭৫৫.৬৪৭ লক্ষ টাকা (৪৪.৬১%) বেশী। পরবর্তীতে ২০১৪ সালে ৩য় সংশোধনের সময় অনুমোদিত ব্যয় নির্ধারণ করা হয় ৩২৫৯৩.৮৬৭৫ লক্ষ টাকা -- যা ১ম সংশোধনীর

তুলনায় ১২৯৬৭.৫৭৭৫ লক্ষ টাকা (৬৬.০৭%) এবং ২য় সংশোধনীর তুলনায় ৪২১১.৯৩০৫ লক্ষ টাকা (১৪.৮৪%) বেশী;

১৪.২ প্রস্তাবিত ১২টি সড়কের মোট দৈর্ঘ্য ৪৬২.৩০ কি.মি.;



চিত্র-১ চট্টগ্রাম - রাঙ্গামাটি সড়কের ক্ষতিগ্রস্ত অংশ



চিত্র-২ চট্টগ্রাম - রাঙ্গামাটি সড়কের ক্ষতিগ্রস্ত অংশে নির্মাণকালীন রক্ষণাবেক্ষণ কাজ

১৪.৩ প্রকল্পটি ১ম সংশোধনের সময় প্রকল্পের আওতা কমিয়ে ১২টি সড়কের স্থলে ০৬টি সড়ক উন্নয়নের উদ্দেশ্যে জুলাই ১৯৯৯ থেকে জুন ২০০৯ মেয়াদে বাস্তবায়নের লক্ষ্য পুনর্নির্ধারণ করা হয়। নির্বাচিত সড়কসমূহের বিবরণ নিম্নরূপঃ

Road No	Name of the Roads	Length (Km)
N 105	Chittagong - Hathazari - Rangamati Road	37.00
R 151	Rangamati (Ghagra) - Chandraghona - Bangalhalia - Bandarban Road	58.92
Z 1605	Dighinala - Chotomerung - Changrachari - Longadu Road	40.00
Z 1603	Khagrachari - Dighinala - Baghaihat Road	32.80
Z 1811	Thanchi - Alikadam Road	35.00
Z 1814	Bangalhalia - Rajesthali Road	21.00



চিত্র - ৩ চট্টগ্রাম - রাঙ্গামাটি সড়কে নির্মিত রক্ষাপ্রদ কাজ - যা পরবর্তিতে পাহাড়ি ঢলে বিধ্বস্ত হয়



চিত্র - ৪ চট্টগ্রাম - রাঙ্গামাটি সড়কে নির্মিত রক্ষাপ্রদ কাজের অংশ হিসেবে নির্মিত ড্রেন

১৪.৪ প্রকল্পটি ১ম সংশোধনের সময় প্রকল্পের আওতা কমিয়ে ১২টি সড়কের স্থলে যে ০৬টি সড়ক উন্নয়নের প্রস্তাব করা হয় তার মোট দৈর্ঘ্য ২২৪.৭২ কি.মি.;



চিত্র - ৫ ফ্লেক্সিবল পেভমেন্টের প্রশস্ততা পরিমাপ



চিত্র - ৬ প্রকল্পের আওতায় নির্মিত কালভার্ট

১৪.৫ ০৬ জুন ২০০০ তারিখে অনুষ্ঠিত একনেক-এর সভায় মূল প্রকল্পটি বিবেচনার জন্য উপস্থাপন করা হলে মাননীয় প্রধানমন্ত্রী প্রকল্পটি বাংলাদেশ সেনাবাহিনী কর্তৃক বাস্তবায়নের নির্দেশনা প্রদান করেন;

১৪.৬ অপ্রতুল বরাদ্দের কারণে প্রকল্প বাস্তবায়নের মেয়াদ দীর্ঘায়িত হয় । কিন্তু নিয়ামিত বিরতিতে সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের রেট সিডিউল পরিবর্তনের কারণে বিভিন্ন অঙ্গ বাস্তবায়নের ব্যয় বৃদ্ধি পাওয়ার কারণে তিনবার ডিপিপি সংশোধনের প্রয়োজনীয়তা দেখা দেয়।



চিত্র-৭ নির্মিত সড়কের বিপদজনক বাকে স্থাপিত গাইডপোস্ট



চিত্র-৮ পাহাড়ি ঢলে বিধ্বস্ত রক্ষাপ্রদ কাজের স্থানে পুনর্নির্মিত কংক্রীট রিটেইনিং ওয়াল

১৪.৭ বাংলাদেশ সেনাবাহিনীর Special Works Organization (SWO) এর তত্ত্বাবধানে ১৬ ইঞ্জিনীয়ারিং ব্যাটালিয়ন (১৬ ইসিবি) এবং ১৯ ইঞ্জিনীয়ারিং ব্যাটালিয়ন (১৯ ইসিবি) এর মাধ্যমে প্রকল্পটির আওতাধীন ০৬ সড়কের উন্নয়ন কাজ সম্পন্ন করা হয়েছে;



চিত্র-৯ ঢলে বিধ্বস্ত পাহাড় এবং ড্রেন



চিত্র-১০ পাহাড়ি ঢলে বিধ্বস্ত রক্ষাপ্রদ কাজের অংশ হিসেবে নির্মিত বল্লী প্যালাসাইডিং

১৪.৮ বাংলাদেশ সেনাবাহিনীর পক্ষে ১৬ ইসিবি এবং ১৯ ইসিবি থেকে সর্বমোট ১৩জন কর্মকর্তা প্রকল্প পরিচালকের দায়িত্ব পালন করেন। দায়িত্বপ্রাপ্ত কর্মকর্তাগণ সকলেই খন্ডকালীন প্রকল্প পরিচালকের দায়িত্বে ছিলেন। তাদের দায়িত্ব পালনের মেয়াদ ছিলো সর্বনিম্ন ০৪ মাস থেকে সর্বোচ্চ ০২ বছর পর্যন্ত;



চিত্র-১১ বিধ্বস্ত ড্রেনের স্থলে পুনর্নির্মিত কংক্রীট ড্রেন



চিত্র-১২ বিধ্বস্ত ড্রেনের স্থলে পুনর্নির্মিত কালভার্ট ও আন্ডারগ্রাউন্ড ড্রেন

	
চিত্র-১৩ দীর্ঘমেয়াদী প্রকল্প বাস্তবায়নের কারণে নির্মিত সড়কসমূহে সৃষ্ট পটহোল	চিত্র-১৪ দীর্ঘমেয়াদী প্রকল্প বাস্তবায়নের কারণে নির্মিত সড়কসমূহে সৃষ্ট পটহোল

১৫। **প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জন:**

পরিকল্পিত	অর্জন
➢ চট্টগ্রাম (রাবার বাগান) - রাঙ্গামাটি সড়ক জাতীয় মহাসড়ক মানে উন্নীতকরণ; ➢ ঘাগড়া - বান্দরবান সড়ক আঞ্চলিক মহাসড়ক পর্যায়ে উন্নীতকরণ; ➢ "পার্বত্য চট্টগ্রাম অঞ্চলে ৬টি সড়ক নির্মাণ /উন্নয়ন" প্রকল্পের আওতায় অন্য ০৪টি সড়ককে জেলা সড়ক পর্যায়ে উন্নীতকরন; ➢ সড়ক নিরাপত্তা বৃদ্ধি; ➢ পার্বত্য চট্টগ্রাম অঞ্চলের জেলাসমূহের সাথে রাজধানী ঢাকাসহ বন্দরনগরী চট্টগ্রামের সরাসরি সড়ক যোগাযোগ স্থাপনের মাধ্যমে আর্থ-সামাজিক উন্নয়ন ।	➢ চট্টগ্রাম (রাবার বাগান) - রাঙ্গামাটি সড়ক জাতীয় মহাসড়ক মানে উন্নীত করা হয়েছে; ➢ ঘাগড়া - বান্দরবান সড়ক আঞ্চলিক মহাসড়ক পর্যায়ে উন্নীত করা হয়েছে; ➢ "পার্বত্য চট্টগ্রাম অঞ্চলে ৬টি সড়ক নির্মাণ /উন্নয়ন" প্রকল্পের আওতায় অন্য ০৪টি সড়ককে জেলা সড়ক পর্যায়ে উন্নীত করা হয়েছে; ➢ প্রকল্পভুক্ত সড়কসমূহে নিরাপত্তা বৃদ্ধি পেয়েছে; ➢ পার্বত্য চট্টগ্রাম অঞ্চলের জেলাসমূহের সাথে রাজধানী ঢাকাসহ বন্দরনগরী চট্টগ্রামের সরাসরি সড়ক যোগাযোগ স্থাপিত হয়েছে।

১৬। উদ্দেশ্য অর্জিত না হলে থাকলে তার কারণঃ উদ্দেশ্য অর্জিত হয়েছে ।

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

[

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

১৯। **পর্যবেক্ষণঃ**

১৯.১ পার্বত্য অঞ্চলের ১২টি সড়ক (জাতীয় মহাসড়ক, আঞ্চলিক মহাসড়ক এবং জেলা সড়ক) উন্নয়নের উদ্দেশ্যে জুলাই ১৯৯৯ থেকে জুন ২০০৩ মেয়াদে বাস্তবায়নের লক্ষ্যে সর্বপ্রথম প্রকল্পটি অনুমোদিত হয়। পরবর্তীতে আরো তিনবার সংশোধন এবং একবার মেয়াদ বৃদ্ধির মাধ্যমে জুলাই ২০১৫ মাসে প্রকল্পটির বাস্তবায়ন কাজ শেষ হয় (**অনুঃ ১৪.১**);

১৯.২ মূল ডিপিপি অনুয়ায়ী প্রকল্পটির অনুমোদিত বাস্তবায়নকাল ছিল ০৫ বছর (জুলাই ১৯৯৯ থেকে জুন ২০০৪)। কিন্তু অনুমোদিত বাস্তবায়নকাল সময়ে মোট বরাদ্দের পরিমাণ ছিল ১৯৪১.৭৭৫ লক্ষ টাকা যা অনুমোদিত বরাদ্দের ৪.১২%। এছাড়াও ১ম ও ২য় সংশোধন প্রস্তাব অনুমোদনের পরও অপ্রতুল বরাদ্দের কারণে প্রকল্পটির বাস্তবায়ন কাজ বারবার বাধাগ্রস্ত হয় (**অনুঃ ১১**);

১৯.৩ পরিদর্শনকালে দেখা যায় যে , অনেক স্থানে পাহাড়ি এলাকার ভূ -প্রাকৃতিক গঠণ বিবেচনা না করে সাধারণ ডিজাইন অনুসরণপূর্বক যে সকল স্থাপনা বিশেষ করে রক্ষাপ্রদ কাজ নির্মাণ করা হয়েছে তা পাহাড়ি ধ্বসে বিধ্বস্ত হয়ে যায় (**চিত্র - ৩,৮,১০**)। বিধ্বস্ত হয়ে যাওয়া স্থাপনাসমূহ ডিজাইন পরিবর্তন করে পুনবায় নির্মাণ করতে হয়েছে (**চিত্র - ৮,১১,১২**);

১৯.৪ মূল অনুমোদিত বাস্তবায়নকাল ০৫ বছরের স্থলে প্রকৃতপক্ষে ১৬ বছরে সমাপ্ত হওয়ায় প্রকল্প ব্যয়ও উত্তরোত্তর বৃদ্ধি পায় (**অনুঃ ১৩.১**);

১৯.৫ প্রকল্পের ব্যয়বৃদ্ধির সাথে সাথে নির্মাণকালীন রক্ষণাবেক্ষণ ব্যয়ও আনুপাতিক হারে বৃদ্ধি পায়। প্রকল্পটির ১ম সংশোধিত ডিপিপি-তে নির্মাণকালীন রক্ষণাবেক্ষণ ব্যয় খাতে অনুমোদিত বরাদ্দ ছিলো ৪৮৬.২৬ লক্ষ টাকা। ২য় সংশোধিত ডিপিপি-তে এ খাতে অনুমোদিত ব্যয় বৃদ্ধি পেয়ে নির্ধারিত হয় ৯২৩.৯৭৭ লক্ষ টাকা, যা ৩য় সংশোধনীতে নির্ধারিত হয় ২২৩২.০০ লক্ষ টাকায়;

১৯.৬ দীর্ঘমেয়াদে প্রকল্প বাস্তবায়নের ফলে প্রকল্পের আওতায় নির্মিত সড়কসমূহে অসংখ্য পটহোল তৈরী হয়েছে এবং সড়কের Edge ভেঙ্গে/বিধ্বস্ত হয়ে পড়েছে। ফলে নির্বিঘ্ন যানবাহন চলাচল ব্যাহত হচ্ছে (**চিত্র - ১৩,১৪**);

১৯.৭ প্রকল্পভুক্ত প্রতিটি সড়কই আঁকাবাঁকা এবং এবং এ সকল সড়কের বেশ কিছু স্থানে অত্যন্ত ঝুকিপূর্ণ বাক রয়েছে। এছাড়াও বর্ষাকলে অতি বর্ষণে পাহাড়ধ্বস থেকে সৃষ্ট মাটি ও পাথর সড়কের উপর জমে থাকার কারণে একদিকে যেমন সড়ক যোগাযোগ বন্ধ হয়ে পড়ে তেমনি সম্পূর্ণ সড়কটি যানবাহন ও জনসাধারণের চলাচলের জন্য অত্যন্ত ঝুঁকিপূর্ণ হয়ে পড়ে (**চিত্র - ৯**);

১৯.৮ পর্যাপ্ত গাইড পোষ্ট ও সাইন সিগন্যাল না থাকার কারণে বিপদজনক ও ঝুঁকিপূর্ণ বাঁকসমূহে যে কোন সময় মারাত্মক দুর্ঘটনার আশংকা রয়েছে (**চিত্র - ৭**);

১৯.৯ বাংলাদেশ সেনাবাহিনীর পক্ষে ১৬ ইসিবি এবং ১৯ ইসিবি থেকে যে ১৩জন কর্মকর্তা প্রকল্প পরিচালকের দায়িত্ব পালন করেন তাদের দায়িত্ব পালনের মেয়াদ ছিলো সর্বনিম্ন ০৪ মাস থেকে সর্বোচ্চ ০২ বছর পর্যন্ত। ঘন ঘন প্রকল্প পরিচালক বদলী হলে প্রকল্প বাস্তবায়নে যথাযথ তদারকির ক্ষেত্রে বিঘ্ন সৃষ্টি এবং সুষ্ঠু বাস্তবায়ন ব্যহত হয় (**অনুঃ ০৯**);

১৯.১০ প্রকল্পের আওতায় নির্মিত সড়কসমূহের পেভমেন্টের প্রশস্ততা অনুমোদিত ডিপিপি 'র সাথে সংগতিপূর্ণ পাওয়া যায় (**চিত্র - ৫**);

১৯.১১ পিসিআর-এ উল্লিখিত তথ্য অনুযায়ী প্রকল্পের আওতায় সংগৃহিত যানবাহন ও অন্যান্য সরঞ্জামাদি বর্তমানে মহীপাল ফ্লাইওভার নির্মাণ প্রকল্পে ব্যবহৃত হচ্ছে। প্রকল্প সমাপ্তির পর এক প্রকল্পের গাড়ি ও অন্যান্য সরঞ্জামাদি যথাযথ কর্তৃপক্ষের অনুমোদন ব্যতিরেকে অন্য প্রকল্পে ব্যবহার প্রচলিত নিয়মের পরিপন্থি (**অনুঃ ১০.২**) ।

২০। **<u>মতামত/সুপারিশঃ</u>**

২০.১ অপ্রতুল বরাদ্দের কারণে শুরু থেকেই প্রকল্প বাস্তবায়নের কাজ বাধাগ্রস্ত হতে থাকে। ভবিষ্যতে প্রকল্প সুষ্ঠু বাস্তবায়নের লক্ষ্যে অনুমোদিত ডিপিপি'র লক্ষ্যমাত্রা অনুযায়ী সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর এডিপি/সংশোধিত এডিপি-তে বরাদ্দ নিশ্চিত করবে (**অনুঃ ১৯.২**);

২০.২ পাহাড়ি ধ্বসে বিধ্বস্ত হয়ে যাওয়া বা বিধ্বস্ত অবকাঠামো পুনর্নির্মাণ সংশ্লিষ্ট বিলম্ব/জটিলতা এড়ানোর লক্ষ্যে পার্বত্য এলাকার বিশেষ ভূপ্রাকৃতিক গঠন প্রকৃতি বিবেচনা করে ভৌত অবকাঠামো নির্মাণের ডিজাইন প্রণয়নের বিষয়ে সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর প্রয়োজনীয় ব্যবস্থা গ্রহণ করবে (**অনুঃ ১৯.৩**);

২০.৩ প্রকল্পের আওতায় নির্মিত সড়কসমূহে সৃষ্ট পটহোল এবং সড়কের ভেঙ্গে/বিধ্বস্ত হয়ে পড়া Edge সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর দ্রুত মেরামতের পদক্ষেপ গ্রহণ করবে (**অনুঃ ১৯.৬**);

২০.৪ সড়ক নিরাপত্তা ও নিরাপদ যানবাহন চলাচলের সুবিধার্থে বিপদজনক ও ঝুঁকিপূর্ণ বাঁকসমূহে পর্যাপ্ত গাইড পোস্ট স্থাপনের প্রয়োজনীয় ব্যবস্থা গ্রহণ করতে হবে (**অনুঃ ১৯.৮**);

২০.৫ প্রকল্প বাস্তবায়নে যথাযথ তদারকি এবং সুষ্ঠু বাস্তবায়নের স্বার্থে স্বল্প মেয়াদে প্রকল্প পরিচালক নিয়োগের বিষয় পরিহারের লক্ষ্যে সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর প্রয়োজনীয় ব্যবস্থা গ্রহণ করবে (**অনুঃ ১৯.৯**);

২০.৬ সমাপ্ত প্রকল্পের যানবাহন ও অন্যান্য সরঞ্জামাদি অন্য প্রকল্পে ব্যবহারের বিষয়টি যথাযথ কর্তৃপক্ষের অনুমোদন ব্যতিরেকে হয়ে থাকলে বিধি মোতাবেক নিষ্পত্তির লক্ষ্যে সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর প্রয়োজনীয় ব্যবস্থা গ্রহণ করবে (**অনুঃ ১৯.১১**)।

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

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

সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের আওতাধীন সড়ক নেটওয়ার্কে অবস্থিত অসমাপ্ত সেতুসমূহ সমাপ্তকরণ প্রকল্প সমাপ্তি মূল্যায়ন প্রতিবেদন

(সমাপ্তঃ জুন, ২০১৫)

১। প্রকল্পের নাম : **সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের আওতাধীন সড়ক নেটওয়ার্কে অবস্থিত অসমাপ্ত সেতুসমূহ সমাপ্তকরণ**

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

৩। বাস্তবায়নকারী সংস্থা : সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর।

৪। প্রকল্প এলাকা : সমগ্র বাংলাদেশ

৫। প্রকল্পের বাস্তবায়ন সময় ও ব্যয় :

(লক্ষ টাকায়)

প্রাক্কলিত ব্যয় (প্রঃসাঃ)		প্রকৃত ব্যয় (প্রঃ সাঃ)	পরিকল্পিত বাস্তবায়নকাল		প্রকৃত বাস্তবায়নকাল	অতিক্রান্ত ব্যয় (মূল প্রাক্কলিত ব্যয়ের %)	অতিক্রান্ত সময় (মূল বাস্তবায়নকালের %)
মূল	১ম সংশোধিত		মূল	১ম সংশোধিত			
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮
২৮০৬৫.৭০ (-)	৩০৬৩৩.৮৬ (-)	২৩৯৮৪.৪২	০১-০৭-২০০৯ থেকে ৩১-১২-২০১১	০১-০৭-২০০৯ থেকে ৩১-১২-২০১২	০১-০৭-২০০৯ থেকে ৩০-০৬-২০১৫	-	৪ বছর (১৬০%)

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

৬। **প্রকল্পের পটভূমি ও উদ্দেশ্য:**

৬.১ পটভূমি: দেশের বিভিন্ন স্থানে বিভিন্ন প্রকল্পের আওতায় অনেক সেতু নির্মাণ ও রক্ষণাবেক্ষণের কার্যক্রম হাতে নেয়া হয়। কিন্তু বিভিন্ন কারণে অনেক সেতুর নির্মাণ কাজ সমাপ্ত করা হয়নি। দীর্ঘদিন যাবৎ এ সমস্ত সেতুর নির্মাণ কাজ অসমাপ্ত থাকায় যোগাযোগ ব্যবস্থা বিচ্ছিন্ন হয়ে আছে বিধায় সড়ক পরিবহন ও সেতু মন্ত্রণালয় থেকে ৫১টি অসমাপ্ত সেতু সমাপ্তকরণের লক্ষ্যে প্রকল্পটি হাতে নেয়া হয়।

৬.২ উদ্দেশ্য: প্রকল্পের মূল উদ্দেশ্য হলো অসমাপ্ত সেতুর কাজ সমাপ্তকরণের মাধ্যমে নিরবিচ্ছিন্ন সড়ক যোগাযোগ নেটওয়ার্ক স্থাপন।

৭। প্রকল্পের মূল কাজ:

- ভূমি অধিগ্রহণ (৪৫.৬৫ হেক্টর);
- বেইলী সেতু-৫টি;
- সড়ক বাঁধ নির্মাণ ২১৯১৬৮৯.৬৬ ঘন মিটার;
- পেভমেন্ট নির্মাণ ১৫২৩৯৪.৩৫ বর্গমিটার;
- সেতু নির্মাণ-১১১২৪.৩৪ ঘন মিটার;
- সাব-স্ট্রাকচার-১১০৬৪.১৬ ঘন মিটার;
- সুপার-স্ট্রাকচার
- কনক্রীট-৩২৯২০.৯১ ঘনমিটার
- পরিবহন যোগ্য ইস্পাত সেতু প্রতিস্থাপন ৪৪২.৫৮
- রক্ষাপ্রদ কাজ ১৬০৪৫৬.৫৩ বর্গমিটার

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

(Financial Figure in Lac Tk**)**

	Items of Work (as per latest RDPP	Unit	Target (as per RDPP)		Actual Progress	
			Physical (Quantity)	Financial	Physical (Quantity)	Financial
	1	2	3	4	5	6
48.	Land Acquisition	Hector	45.56	4636.17	32.11	2872.98
49.	Construction of Road Embankment (Approach Road)	m^3	2139578.93	3664.24	1608418.05	2577.41
50.	Construction of Flexible Pavement (Approach Road)	m^2	149265.47	3126.60	139688.35	1697.83
51.	Construction of HBB Pavement (Approach Road)	m^2	23211.32	175.73	20549.63	175.69
52.	Construction of Diversion Road	Nos	5.00	140.12	5.00	118.98
53.	Road safety (Sign, Signal, Road Marking, Concrete Post)	L.S	L.S	247.27	L.S	202.50
54.	Construction of Bridge Foundation	m^3	11695.01	2051.53	115857.91	1740.52
55.	Construction of Bridge Substructure	m^3	11064.15	2396.66	10850.92	1583.02
56.	Construction of Bridge Super structure (RCC/PC Girder, Deck Slab)	m^3	32920.91	10126.30	32503.75	9340.71
57.	Site Laboratory	nos	33.92	115.33	30.00	87.70
58.	Bridge Super Structure (Portable Steel Bridge Installation)	m	442.58	44.92	134.18	14.53
59.	Protective Works	m^2	160431.53	3853.30	153781.62	3572.55
60.	Physical Contigency			55.70		
	Total=			30633.86		23984.42

৯। **প্রকল্প পরিচালক সংক্রান্ত তথ্যাদিঃ**

আলোচ্য প্রকল্পে মোট ১০০ জন প্রকল্প পরিচালক দায়িত্ব পালন করেন। এছাড়া ৮ জন সমন্বয়কারী প্রকল্প পরিচালক প্রকল্পে নিয়োজিত ছিলেন। সমন্বয়কারীসহ সর্বমোট ১০৮ জন প্রকল্প পরিচালক দায়িত্ব পালন করেন। সমন্বয়কারী প্রকল্প পরিচালকদের তথ্যাদি নিম্নরূপ:

ক্রমিক নং	প্রকল্প পরিচালকের নাম ও পদবী	দায়িত্বের ধরণ		কর্মকাল	
		পূর্ণকালীন	খন্ডকালীন	যোগদান	বদলী
১	২	৩	৪	৫	৬
১.	Ahraf-ul- Islam Additional Chief Engineer RHD, Bridge Management Wing, Sarak Bhaban, Tejgaon, Dhaka	-	হ্যাঁ	১১/০৫/২০০৯	২১/০১/২০১০
২.	A.K.M.Sirajul Islam Additional Chief Engineer RHD, Bridge Management Wing, Sarak Bhaban, Tejgaon, Dhaka	-	হ্যাঁ	২১/০১/২০১০	০৮/০২/২০১০
৩.	Md. Sorfuddin Additional Chief Engineer RHD, Bridge Management Wing, Sarak Bhaban, Tejgaon, Dhaka	-	হ্যাঁ	০৮/০২/২০১০	০৭/০৩/২০১০
৪.	Md. Abdul Khalek Additional Chief Engineer RHD, Bridge Management Wing, Sarak Bhaban, Tejgaon, Dhaka	-	হ্যাঁ	০৮/০৩/২০১০	০৫/০৪/২০১০
৫.	Md. Abdul Bari Additional Chief Engineer RHD, Bridge Management Wing, Sarak Bhaban, Tejgaon, Dhaka	-	হ্যাঁ	০৫/০৪/২০১০	১৫/১১/২০১০
৬.	Md. Shafikul Islam Additional Chief Engineer RHD, Bridge Management Wing, Sarak Bhaban, Tejgaon, Dhaka	-	হ্যাঁ	১৫/১১/২০১০	৩১/০৫/২০১১
৭.	Md. Saidul Hoque Additional Chief Engineer RHD, Bridge Management Wing, Sarak Bhaban, Tejgaon, Dhaka		হ্যাঁ	৩১/০৫/২০১১	১২/১২/০১৩

ক্রমিক নং	প্রকল্প পরিচালকের নাম ও পদবী	দায়িত্বের ধরণ		কর্মকাল	
		পূর্ণকালীন	খন্ডকালীন	যোগদান	বদলী
১	২	৩	৪	৫	৬
৮.	Parimal Kikash Sutradhara Additional Chief Engineer RHD, Bridge Management Wing, Sarak Bhaban, Tejgaon, Dhaka		হ্যাঁ	১২/১২/২০১৩	

১০। ক্রয় সংক্রান্ত তথ্যাদিঃ

প্রকল্পের ক্রয় কার্যক্রম পর্যালোচনায় দেখা যায় যে, ৪৪টি প্যাকেজের মধ্যে মাত্র ১৮টি প্যাকেজের কাজ যথাসময়ে সমাপ্ত হয়েছে। এছাড়া বাকী ২৬টি প্যাকেজের বাস্তবায়নে অতিরিক্ত সময় প্রয়োজন হয়েছে। প্যাকেজে ভেদে ৪ মাস হতে ২ বছর পর্যন্ত অতিরিক্ত সময় লেগেছে। ঠিকাদার কর্তৃক যথাসময়ে কাজ সমাপ্ত করতে ব্যর্থতার দায়ে তার ওপর Liquidity Damage আরোপ ও performance security বাজেয়াপ্ত করার নিয়ম থাকলেও এ ক্ষেত্রে তা করা হয়েছে কি না তা PCR এ উল্লেখ করা হয়নি। পরিদর্শনকালেও এ তথ্য পাওয়া যায়নি।

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

অর্থবছর	ডিপিপি/আরডিপিপি	এডিপি/আরএডিপি বরাদ্দ	টাকা অবমুক্তি	ব্যয়
১	২	৩	৪	৫
২০০৯-১০	৩০২১.১৯	৩২০০.০	৩২০০.০	৩০২১.২০
২০১০-১১	৩১৭৪.৮২	৩১৭৪.৮২	৩১৭৪.৮২	৩১৭৪.৮২
২০১১-১২	১৫০০.০০	১৫০০.০০	১৫০০.০০	১৫০০.০০
২০১২-১৩	৪০০০.০০	৪০০০.০০	৪০০০.০০	৪০০০.০০
২০১৩-১৪	৬৫০০.০০	৬৫০০.০০	৬৫০০.০০	৬৫০০.০০
২০১৪-১৫	১২৪৩৭.৮৫	৫৮১০.০০	৫৭৮৮.৪০	৫৭৮৮.৪০
মোট=	৩০৬৩৩.৮৬	২৪১৮৪.৮২	২৪১৬৩.২২	২৩৯৮৪.৪২

১২। <u>কাজ অসম্পূর্ণ থাকলে তার কারণঃ</u> অনুমোদিত ডিপিপি অনুযায়ী প্রকল্পের ৯৪.১২% কাজ সমাপ্ত হয়েছে।

১৩। <u>সাধারণ পর্যবেক্ষণ:</u>

১৩.১ প্রকল্পের অনুমোদন, মেয়াদ বৃদ্ধি ও সংশোধনঃ

(লক্ষ টাকায়)

	মেয়াদকাল	প্রাক্কলিত ব্যয়
মূল	০১/০৭/২০০৯ হতে ৩১/১২/২০১১	২৮০৬৫.৭০
১ম সংশোধিত	০১/০৭/২০০৯ হতে ৩১/১২/২০১২	৩০৬৩৩.৮৬
ব্যয় বৃদ্ধি ব্যতিরেকে মেয়াদ বৃদ্ধি ১ম বার	০১/০৭/২০০৯ হতে ৩১/১২/২০১৩	
ব্যয় বৃদ্ধি ব্যতিরেকে মেয়াদ বৃদ্ধি ২য় বার	০১/০৭/২০০৯ হতে ৩১/১২/২০১৪	-
ব্যয় বৃদ্ধি ব্যতিরেকে মেয়াদ বৃদ্ধি ৩য় বার	০১/০৭/২০০৯ হতে ৩০/০৬/২০১৫	-
আন্তঃখাত সমন্বয়	০১/০৭/২০০৯ হতে ৩০/০৬/২০১৫	৩০৬৩৩.৮৬

১৩.২ **সার্বিক অগ্রগতিঃ** প্রকল্পের আওতায় জুন, ২০১৫ পর্যন্ত ক্রমপুঞ্জিত আর্থিক অগ্রগতি হয়েছে ১২৬৪৮.০০ লক্ষ টাকা যা অনুমোদিত ব্যয় ১২৬৫৮.০২ লক্ষ টাকার ৯৯.৯২%।

১৪। **প্রকল্প পরিদর্শনঃ** প্রকল্পটি সারা দেশ ব্যাপী হওয়ায় আইএমইডি 'র সহকারী পরিচালক জনাব জয়নাল মোল্লা কর্তৃক প্রকল্পটির কয়েকটি অংশ বিভিন্ন সময়ে সরেজমিন পরিদর্শন করা হয়। পরিদর্শন পর্যবেক্ষণ নিম্নরূপঃ

১৪.১ **শোলাগাতী ব্রীজ, খুলনা:** খুলনা সড়ক বিভাগের অধীন শোলাগাতী সেতুটি ০২/১১/২০১৬ তারিখে আইএমইডি কর্তৃক পরিদর্শন করা হয়। পরিদর্শনে দেখা যায়, খুলনা সড়ক বিভাগের আওতাধীন দৌলতপুর-শাহপুর-শোলাগাতি-চুকনগর সড়কের ১৮তম কিঃমিঃ অর্থাৎ চেইনেজ কিঃমিঃ ১৯.৮৬৫+৪৮.৮০ এ ৯০ মিটার আরসিসি ব্রীজ নির্মাণ করা হয়েছে। ব্রীজটি নির্মাণের ব্যয় হয়েছে ৭৫০.৭০ লক্ষ টাকা। পরিদর্শনে দেখা যায়, ব্রীজটি এলজিইডি'র সড়কে নির্মাণ করা হয়েছে। এলজিইডি'র সড়কে সওজ কর্তৃক ব্রীজ নির্মাণ যৌক্তিক হয়নি। ব্রীজটির সংযোগ সড়ক নির্মাণ ও সংযোগ সড়কে রক্ষাপ্রদ কাজসহ ব্রীজটি নির্মাণ করা হয়েছে। ব্রীজটির এক প্রান্তে সিসি ব্লক দিয়ে এ্যাপ্রোচের রক্ষাপ্রদ কাজ করা হয়েছে। ব্রীজটির উত্তর প্রান্তে সড়কের এক পাশে (পশ্চিম) মন্দির ও অন্যপাশে মসজিদ রয়েছে। উভয় প্রান্তের সংযোগ সড়কের কিনারা ভেঙ্গে গেছে। দক্ষিণ প্রান্তে ব্রীজ ও এ্যাপ্রোচ সড়কের সংযোগ স্থল Settle করার কারণে কিছুটা দেবে গেছে।



চিত্র-১: শোলাগাতি ব্রীজ



চিত্র-২: ব্রীজের এ্যাপ্রোচ সড়কের ভাঙ্গা গাইড পোষ্ট



চিত্র-৩: ব্রীজের এ্যাপ্রোচ সড়কের কিনারা ভাঙ্গা



চিত্র-৪: ব্রীজের একপাশে মসজিদ ও অন্যপাশে মন্দির

১৪.২ **শিলক সেতু, চট্টগ্রাম:** চট্টগ্রাম সড়ক বিভাগের অধীন হাজী সৈয়দ আলী শরাফ ভট্ট সড়কের ১১তম কিঃমিঃ এ শিলক খালের উপর নির্মিত শিলক সেতুটি গত ২৮/১২/২০১৬ তারিখ আইএমইডি কর্তৃক পরিদর্শন করা হয়। পরিদর্শনকালে

দেখা যায়, চট্টগ্রামের রাঙ্গুনিয়া উপজেলায় শিলক খালের উপর ৪স্প্যান ও ৩ পিয়ারের ১১৯.৪২ মিটার বিশিষ্ট ব্রীজটি নির্মাণ করা হয়েছে। তবে ব্রীজটি গাত্র খুবই অসমান দেখতে পাওয়া যায়। ব্রীজটির এক্সপানশন জুয়েন্ট খুলে গেছে। এছাড়া ব্রীজ ওয়ালের রড যথাযথ না হওয়ায় বেশ কয়েকটি অংশে রড বের হয়ে আছে। এছাড়া ব্রীজ ওয়ালে প্রচুর হানিকম দেখতে পাওয়া যায়। ব্রীজ নির্মাণে কাঠের শাটার ব্যবহার করা হয়েছে বলে প্রতীয়মান হয়।





চিত্র-৫ ও ৬: সেতুর দেয়ালে বেড় হয়ে থাকা রড

১৪.৩ **খোদারহাট সেতু, দোহাজারী:** দোহাজারী সড়ক বিভাগের অধীন ফুলতলি-কাঞ্চনা-খোদারহাট সড়কের ৮তম কিঃমিঃ এ শংখ নদীর ওপর নির্মিত ৮ স্প্যান বিশিষ্ট ৩৪৮.১২ মিটার ব্রীজটি আইএমইডি কর্তৃক ২৯/১২/২০১৬ তারিখে পরিদর্শন করা হয়। পরিদর্শনে দেখা যায়, সড়কটি চট্টগ্রাম জেলার চন্দনাইশ উপজেলার বৈলতলী ইউনিয়ন ও সাতকানিয়া উপজেলার খোদারহাট নামক স্থানকে যুক্ত করেছে। ব্রীজটি নির্মাণ সম্পন্ন হয়েছে। কিন্তু ব্রীজের উভয় অংশের সংযোগ সড়ক নির্মাণ অসম্পূর্ণ রয়েছে। ফলে জুন, ২০১৫ এ ব্রীজটি নির্মাণ সম্পন্ন হলেও এটি সংযোগকারী ২টি অঞ্চলের মধ্যে যাতায়াতের কোন সুবিধা অদ্যাবধি প্রদান করতে পারেনি। নির্বাহী প্রকৌশলী বলেন, ব্রীজের উভয় পাশে জমি অধিগ্রহণের জটিলতা থাকায় সংযোগ সড়ক নির্মাণ করা যায়নি। এছাড়া ব্রীজের উভয় পার্শ্বে রয়েছে LGED'র সড়ক যা অত্যন্ত আঁকাবাঁকা ও সরু। উক্ত সড়ক দিয়ে তেমন কোন যানবাহন চলতে দেখা যায়নি। এ রকম একটি পল্লী এলাকায় ৩৪৮.১২ মিটার দীর্ঘ ব্রীজটি নির্মাণ যৌক্তিক বলে প্রতীয়মান হয়নি। এছাড়া সেতুটির ৮টি স্প্যানের মধ্যে মাত্র ৪টি স্প্যান নদীর মাঝে বাকী ৪টি স্প্যান উভয় প্রান্তের উঁচু জায়গায় কৃষি জমিতে অবস্থিত। অর্থাৎ ব্রীজটির দৈর্ঘ্য অপ্রয়োজনীয়ভাবে বৃদ্ধি করা হয়েছে বলে প্রতীয়মান হয়। ব্রীজ নির্মাণের প্রয়োজনীয় স্টাডিও সম্পন্ন করা হয়নি।



চিত্র-৭: সেতুর ৪টি স্প্যান নদীর মাঝখানে



চিত্র-৮: অসমাপ্ত সংযোগ সড়ক



চিত্র-৯: অব্যবহৃত খোদারহাট সেতু



চিত্র-১০: অসমাপ্ত সংযোগ সড়ক

১৪.৪ **চৌফলদন্ডি সেতু, কক্সবাজার:** কক্সবাজার সড়ক বিভাগের অধীন চৌফলদন্ডি চ্যানেলের ওপর কুরুশকুল-চৌফলদন্ডি-ঈদগাঁও সড়কের ৯ম কিঃমিঃ এ নির্মিত ৮ স্প্যান বিশিষ্ট ৩৪৬.৭৬ মিটার পিসি গার্ডার ব্রীজটি আইএমইডি কর্তৃক ৩০/১২/২০১৬ তারিখে পরিদর্শন করা হয়। প্রকল্প এলাকাটি লবণাক্ততা প্রবণ হওয়ায় ব্রীজটির বিভিন্ন অংশ ক্ষতিগ্রস্থ হচ্ছে। এছাড়া ব্রীজটির ফিনিশিং ভালো নয়। ব্রীজটি গাত্রে অসংখ্য হানি কম দেখা গেছে। প্রকল্পে ব্রীজটির সংযোগ সড়ক অন্তর্ভুক্ত না করায় যান চলাচলে বিঘ্ন ঘটছে। পরিদর্শনকালে মেইটেন্যান্স কর্মসূচির আওতায় সংযোগ সড়ক নির্মাণের কাজ চলমান দেখা যায়।



চিত্র-১১: চৌফলদন্ডি সেতু



চিত্র-১২: উইং ওয়ালে হানিকম

১৪.৫ **টিক্কার চর সেতু, কুমিল্লা:** কুমিল্লা সড়ক বিভাগের অধীন গোমতী নদীর ওপর ৩৯৩.২৪ লক্ষ টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে সংযোগ সড়ক ও ঢাল প্রতিরক্ষাসহ টিক্কারচর ব্রীজ নির্মাণ করা হয়েছে যা ৩০/১২/২০১৬ তারিখে আইএমইডি কর্তৃক পরিদর্শন করা হয়। উক্ত ব্রীজটির ওপর দিয়ে যান চলাচল করছে। ব্রীজটির নির্মাণ জুন, ২০১২ এ সমাপ্ত হয়েছে। সেতুটি পানি উন্নয়ন বোর্ড ও এলজিইডি'র গ্রামীণ সড়কের ওপর নির্মাণ করা হয়েছে। এছাড়া পানি প্রবাহ ঠিক রাখার জন্য পানি উন্নয়ন বোর্ডের অনুরোধের প্রেক্ষিতে সেতুটির দৈর্ঘ্য ১৫৫.৫৪ মিটার হতে বৃদ্ধি করে ২১৮.০৬ মিটার করা হয়। দীর্ঘ ও সেতু নির্মাণে হাইড্রোলজিক্যাল ও মরফোলজিক্যাল কোন স্ট্যাডি সম্পন্ন করা হয়নি। পাউবো ও এলজিইডি র সড়কে সওজ কর্তৃক ব্রীজ নির্মাণ সমীচীন হয়নি। এছাড়া সেতুর মোট ৭টি স্প্যানের মধ্যে ১টি স্প্যান নদীর মধ্যে ২টি স্প্যান নদীর কিনারায় ও বাকী ৪টি স্প্যান দুইপ্রান্তে উঁচু কৃষি জমিতে নির্মাণ করা হয়েছে। এতে সেতুর দৈর্ঘ্য অপ্রয়োজনীয়ভাবে বৃদ্ধি করা হয়েছে বলে প্রতীয়মান হয়েছে।

	
চিত্র-১৩: সেতুর সংযোগ সড়ক ও রক্ষাপ্রদ কাজ	চিত্র-১৪: টিক্কারচর সেতু

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

পরিকল্পিত	উদ্দেশ্য অর্জন
প্রকল্পের মূল উদ্দেশ্য হলো অসমাপ্ত সেতুর কাজ সমাপ্তকরণের মাধ্যমে নিরবিচ্ছিন্ন সড়ক যোগাযোগ নেটওয়ার্ক স্থাপন।	অধিকাংশ অসমাপ্ত সেতু সমাপ্তকরণের মাধ্যমে অনেক স্থানে নিরবিচ্ছিন্ন সড়ক যোগাযোগ স্থাপিত হলেও কিছু স্থানে এ উদ্দেশ্য অর্জিত হয়নি। এছাড়া, ৫১টি অসমাপ্ত সেতু সমাপ্ত করার জন্য প্রকল্পটি নেয়া হলেও প্রকল্প মেয়াদে ৪৮টি ব্রীজের কাজ সমাপ্ত হয়েছে। সমাপ্ত সেতুসমূহ দিয়ে নিরবিচ্ছিন্ন সড়ক যোগাযোগ নেটওয়ার্ক স্থাপিত হয়েছে।

১৬। **উদ্দেশ্য অর্জিত না হয়ে থাকলে তার কারণঃ**প্রকল্পের উদ্দেশ্যের বড় অংশ (৯৪.১২%) অর্জিত হয়েছে।

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

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

১৯। **<u>পর্যবেক্ষণ:</u>**

১৯.১ প্রকল্পটি ২ বছর ৬ মাসে মেয়াদে বাস্তবায়নের জন্য অনুমোদন করা হয়। কিন্তু মূল অনুমোদিত প্রকল্পের তুলনায় প্রকল্প বাস্তবায়নে আরো অতিরিক্ত সময় ব্যয় হয়েছে ৪ বছর (১৬০%)।

১৯.২ প্রকল্পটি বাস্তবায়নে ৬ বছর ৬ মাসে সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের ১০০ জন কর্মকর্তা জোন ভিত্তিক প্রকল্প পরিচালক হিসেবে দায়িত্ব পালন করেন। এছাড়া ৮ জন সমন্বয়কারী প্রকল্প পরিচালক প্রকল্পে নিয়োজিত ছিলেন। প্রকল্প চলাকালে সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের প্রতিটি জোনে ১০ থেকে ২০ বার প্রকল্প পরিচালক (অতি: প্রধান প্রকৌশলী) পরিবর্তন হয়েছে (অনু: ৯);

১৯.৩ প্রকেল্পর আওতায় ৪৪টি প্যাকেজের মধ্যে মাত্র ১৮টি প্যাকেজের কাজ যথাসময়ে সমাপ্ত হয়েছে। এছাড়া বাকী ২৬টি প্যাকেজের বাস্তবায়নে অতিরিক্ত সময় প্রয়োজন হয়েছে। প্যাকেজে ভেদে ৪ মাস হতে ২ বছর পর্যন্ত অতিরিক্ত সময় লেগেছে (অনুঃ ১০);

১৯.৪ ঠিকাদার কর্তৃক যথাসময়ে কাজ সমাপ্ত করতে ব্যর্থতার দায়ে তার ওপর Liquidity Damage আরোপ ও performance security বাজেয়াপ্ত করার নিয়ম থাকলেও এ ক্ষেত্রে তা করা হয়েছে কি না তা PCR এ উল্লেখ করা হয়নি (অনুঃ ১০);

১৯.৫ খুলনার শোলাগাতি সেতুর সংযোগ সেতুর সংযোগ সড়কের কিনারা ভেঙ্গে গেছে এবং সেতু ও এ্যাপ্রোচ সড়কের সংযোগস্থল কিছুটা Settle করেছে (অনু: ১৪.১);

১৯.৬ শিলক সেতুর দেয়ালে অসংখ্য রড বের হয়ে আছে, সেতুর গাত্রে প্রচুর হানিকম তৈরী হয়েছে ও সেতু নির্মাণে কাঠের শাটার ব্যবহার করা হয়েছে (অনু: ১৪.২);

১৯.৭ সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর কর্তৃক এলজিইডি ও পানি উন্নয়ন বোর্ডের বাঁধে ব্রীজ নির্মাণ করা যৌক্তিক নয় বলে প্রতীয়মান হয় (অনু: ১৪.৩);)

১৯.৮ দোহাজারী সড়ক বিভাগের অধীন শংখ নদীর ওপর ৩৪৮.১২ মিটার দীর্ঘ ব্রীজটি সাধারণ যান চলাচলের উপযোগী নয় এমন এলজিইডি'র অত্যন্ত আঁকাবাঁকা ও সরু সড়ক সংযুক্ত করার লক্ষ্যে নির্মাণ করা হয়েছে। ব্রীজটির উভয় প্রান্তে জমি অধিগ্রহণে জটিলতা থাকায় সংযোগ সড়ক নির্মাণ সম্পন্ন করা হয়নি। উক্ত সড়ক দিয়ে তেমন কোন যানবাহন চলতে দেখা যায়নি। এ রকম একটি পল্লী এলাকায় ৩৪৮.১২ মিটার দীর্ঘ ব্রীজটি নির্মাণ যৌক্তিক বলে প্রতীয়মান হয়নি। সংযোগ সড়ক নির্মাণ সম্পন্ন না হওয়ায় পরিদর্শনকালীন সময় পর্যন্ত ব্রীজটি যান চলাচলের উপযোগী হয়নি। অযৌক্তিকভাবে সেতু নির্মাণের স্থান নির্বাচন করার বিষয়ে দ্বায় দায়িত্ব নির্ধারণ করা প্রয়োজন (অনু: ১৪.৩);

১৯.৯ কয়েকটি সেতুর বিশেষতঃ চট্টগ্রামের খোদারহাট সেতু ও কুমিল্লা টিক্কারহাট সেতু প্রয়োজনের তুলনায় বেশি দৈর্ঘ্যে নির্মাণ করা হয়েছে বলে প্রতীয়মান হয় (অনু: ১৪.৩ ও ১৪.৫);

১৯.১০ ৫১টি অসমাপ্ত সেতু সমাপ্ত করার জন্য প্রকল্পটি নেয়া হলেও প্রকল্প মেয়াদে ৪৮টি ব্রীজের কাজ সমাপ্ত হয়েছে বলে পিসিআর এ উল্লেখ করা হয়েছে (অনু: ১৫); এবং

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

২০। <u>মতামত/সুপারিশঃ</u>

২০.১ প্রকল্পটি বাস্তবায়নে মূল অনুমোদিত প্রকল্পের তুলনায় অতিরিক্ত সময় ব্যয় হয়েছে ৪ বছর (১৬০%)। ডিপিপি'র লক্ষ্যমাত্রা অনুযায়ী বছরভিত্তিক অর্থ বরাদ্দ হয়নি। সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ ভবিষ্যতে MTBF Basket অনুযায়ী প্রকল্প গ্রহণ করবে এবং ডিপিপি'র আলোকে বরাদ্দ নিশ্চিত করবে (অনু: ১১ ও ১৯.১);

২০.২ প্রকল্পটি বাস্তবায়নে ৬ বছর ৬ মাসে সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের ১০০ জন কর্মকর্তা জোন ভিত্তিক প্রকল্প পরিচালক হিসেবে দায়িত্ব পালন করেন। এছাড়া ৮ জন সমন্বয়কারী প্রকল্প পরিচালক প্রকল্পে নিয়োজিত ছিলেন। ঘন ঘন প্রকল্প পরিচালক বদলের প্রেক্ষিতে অনেক ক্ষেত্রে প্রকল্প বাস্তবায়ন ত্বরান্বিত এবং গুণগতমান রক্ষা করা সম্ভব হয় না। মন্ত্রণালয় বিষয়টি গুরুত্বের সাথে বিবেচনা করে ভবিষ্যতে গৃহীতব্য প্রকল্পে প্রকল্প বাস্তবায়নকালীন সময়ের জন্য একজন প্রকল্প পরিচালক নিয়োগের প্রয়োজনীয় উদ্যোগ গ্রহণ করবে (অনু: ৯);

২০.৩ ঠিকাদার কর্তৃক যথাসময়ে কাজ সমাপ্ত করতে ব্যর্থতার দায়ে তার ওপর Liquidity Damage আরোপ ও Performance Security বাজেয়াপ্ত করার নিয়ম থাকলেও এ ক্ষেত্রে তা করা হয়েছে কি না তা সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ খতিয়ে দেখে প্রয়োজনীয় ব্যবস্থা গ্রহন করবে (অনু: ১০);

২০.৪ খুলনার শোলাগাতি সেতুর সংযোগ সড়কের কিনারা ভেঙ্গে যাওয়া অংশ এবং সেতু ও এ্যাপ্রোচ সড়কের Settle করা সংযোগস্থল মেরামতের ব্যবস্থা গ্রহণ করতে হবে (অনু: ১৪.১);

২০.৫ শিলক সেতুর দেয়ালে অসংখ্য রড বের হয়ে আছে, নির্মাণকালে সেতুর গাত্রে প্রচুর হানিকম তৈরী হয়েছে ও সেতু নির্মাণে কাঠের শাটার ব্যবহার করা হয়েছে। বিষয়টি সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ খতিয়ে দেখে প্রয়োজনীয় ব্যবস্থা গ্রহন করবে (অনু: ১৪.২);

২০.৬ সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ একটি আন্ত:মন্ত্রণালয় কমিটির মাধ্যমে এলজিইডি'র সড়ক ও পানি উন্নয়ন বোর্ডের বাঁধে সওজ কর্তৃক ব্রীজ নির্মাণ করার যৌক্তিকতা নির্ধারণ করতে পারে এবং পরবর্তিতে প্রকল্প গ্রহণের ক্ষেত্রে বিষয়টির প্রতিফলন করতে পারে (অনু: ১৪.৩);

২০.৭ এলজিইডি'র অত্যন্ত আঁকাবাঁকা ও সরু এবং সাধারণ যান চলাচলের অনুপযোগী সড়কের মাঝে সেতু নির্মাণের স্থান নির্বাচন করার সাথে জড়িতদের বিষয়ে সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ দ্বায় দায়িত্ব নির্ধারণ করবে এবং এ বিষয়ে প্রয়োজনীয় পদক্ষেপ গ্রহণ করবে (অনু: ১৪.৩);

২০.৮ কয়েকটি সেতুর বিশেষতঃ চট্টগ্রামের খোদারহাট সেতু ও কুমিল্লা টিক্কারহাট সেতু প্রয়োজনের তুলনায় বেশি দৈর্ঘ্যে নির্মাণ করা হয়েছে কিনা তা সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ খতিয়ে দেখবে (অনু: ১৪.৩ ও ১৪.৫);

২০.৯ ৫১টি অসমাপ্ত সেতু সমাপ্ত করার জন্য প্রকল্পটি নেয়া হলেও প্রকল্প মেয়াদে ৪৮টি ব্রীজের কাজ সমাপ্ত হয়েছে। বাকী ৩টি সেতু সমাপ্ত না করার বিষয়ে সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ ব্যাখ্যা প্রদান করবে (অনু: ১৫); এবং

২০.১০ সমাপ্ত প্রকল্পটির External Audit সম্পন্ন করা হয়নি (অনু: ১৯.১০)।

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

গৌরিপুর-কচুয়া-হাজীগঞ্জ-রামগঞ্জ-লক্ষ্মীপুর সড়কের অসমাপ্ত কাজ সমাপ্তকরণ (১ম সংশোধিত) শীর্ষক প্রকল্পের সমাপ্তি মূল্যায়ন প্রতিবেদন

(সমাপ্তঃ জুন, ২০১৫)

১। প্রকল্পের নাম : **গৌরিপুর-কচুয়া-হাজীগঞ্জ-রামগঞ্জ-লক্ষ্মীপুর সড়কের অসমাপ্ত কাজ সমাপ্তকরণ (১ম সংশোধিত)**

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

৩। বাস্তবায়নকারী সংস্থা : সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর।

৪। প্রকল্প এলাকা : চাঁদপুর জেলার হাজীগঞ্জ ও কচুয়া উপজেলা এবং লক্ষ্মীপুর জেলার লক্ষ্মীপুর সদর, রায়পুর ও রামগঞ্জ উপজেলা।

৫। প্রকল্পের বাস্তবায়ন সময় ও ব্যয় :

(লক্ষ টাকায়)

প্রাক্কলিত ব্যয় (প্রঃসাঃ)		প্রকৃত ব্যয় (প্রঃ সাঃ)	পরিকল্পিত বাস্তবায়নকাল		প্রকৃত বাস্তবায়নকাল	অতিক্রান্ত ব্যয় (মূল প্রাক্কলিত ব্যয়ের %)	অতিক্রান্ত সময় (মূল বাস্তবায়নকালের %)
মূল	সর্বশেষ সংশোধিত		মূল	সর্বশেষ সংশোধিত			
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮
২৬৮২.৫১	২৯২৭.৫৮	২৯২৩.৫০	০১-০৭-২০১১ থেকে ৩০-০৬-২০১২	০১-০৭-২০১১ থেকে ৩০-০৬-২০১৫	০১-০৭-২০১১ থেকে ৩০-৬-২০১৫	২৪০.৯৯ (৮.৯৮%)	৩ বছর (৩০০%)

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

৬.১। **প্রকল্পের মূল কাজ:**

- ভূমি অধিগ্রহণ-৩.২৮৩ হেক্টর
- সড়ক বাঁধে মাটির কাজ-১.৬৮৭ লক্ষ ঘন মিটার
- ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট নির্মাণ-৪.৯৯ কিলোমিটার
- নতুন রাস্তার পার্শ্বে হার্ড শোল্ডার নির্মাণ-৩.৭০ কিলোমিটার
- পুরাতন রাস্তার পার্শ্বে হার্ড শোল্ডার নির্মাণ-১৩.৬৪ কিঃমিঃ
- সার্ফেসিং-৬.৮০ কিলোমিটার
- ড্রেন নির্মাণ-৬৪০ মিটার
- আরসিসি কালভার্ট -১২ মিটার

৬.২। প্রকল্পের অঙ্গভিত্তিক বাস্তবায়ন (পিসিআর অনুসারে) :

Chandpur Road Division

(in Lac Tk)

Sl.	Items of Work (as per latest Approved RDPP	Unit	Target (as per Latest Approved RDPP)		Actual Progress	
			Physical (Quantity)	Financial	Physical (Quantity)	Financial
	1	2	3	4	5	6
1.	Land Acquisition	Hector	2.283	38.57	2.283	38.57
2.	Earthwork					
a)	Embankment fill	L cum	0.517	112.71	0.517	112.71
3.	Construction of Flexible Pavement	Km	3.7	182.45	3.7	182.45
4.	Construction of Hard Shoulder					
a)	Beside New Pavement	Km	3.70	82.58	3.70	82.58
b)	Beside Old Pavement	Km	13.64	467.98	13.64	467.98
5.	Surfacing (Carpeting and Seal Coat)	Km	3.7	79.48	3.7	79.48
6.	Widening of Bazar Portion	Km	0.2	6.73	0.2	6.73
7.	Construction of Bus Bay	Nos	2	2.50	2	2.50
8.	Construction of Drain	M	640	20.10	640	20.10
9.	Palisiding work	M	1270	61.65	1270	61.65
10.	Sign, Signal, Km Post	LS	LS	5.49	LS	5.49
11.	Misc	LS	LS	0.5	LS	0.5
	Total=			1221.43		1221.43

Lakshmipur Road Division

Sl.	Items of Work (as per latest Approved RDPP	Unit	Target (as per Latest Approved RDPP)		Actual Progress	
			Physical (Quantity)	Financial	Physical (Quantity)	Financial
	1	2	3	4	5	6
61.	Land Acquisition	Hector	1.00	652.00	0.83	652.00
62.	Earthwork	L cum				
a)	Embankment fill	L cum	0.517	112.71	0.517	112.71
63.	Pavement					
(a)	Construction of New	Km	1.290	232.55	1.290	232.55

Sl.	Items of Work (as per latest Approved RDPP	Unit	Target (as per Latest Approved RDPP)		Actual Progress	
			Physical (Quantity)	Financial	Physical (Quantity)	Financial
	Pavement					
(b)	Pavement reconstruction including DBS wearing course	Km	0.62	81.50	0.62	81.50
(c)	Seal Coat Work	Km	0.296	3.10	0.296	3.10
(d)	Repair by Base Type-1, DBS Wearing Course	Km	0.865	61.21	0.865	61.21
(e)	Strengthening of Pavement	Km	3.223	189.08	3.223	189.08
(f)	Flexible Pavement (widening portion)	Km	3.223	167.41	3.223	167.41
64.	Construction of RCC Culvert (2 Nos)	M	12	121.61	12	121.61
65.	Protective Work					
a)	Toe Wall	M	537	75.98	537	75.98
66.	Sign, Signal,KM Post	L.S	L.S	5.00	L.S	5.00
67.	Survey & Design	L.S	L.S	4.00	-	-
	Total=			1706.15		1702.07

৭। **সাধারণ পর্যবেক্ষণ:**

৭.১। **প্রকল্পের পটভূমি ও উদ্দেশ্য**:

৭.১.১। **পটভূমি:** হাজীগঞ্জ-রামগঞ্জ-লক্ষ্মীপুর সড়কটি লক্ষ্মীপুর জেলা সদর হতে শুরু হয়ে চাঁদপুর জেলার হাজীগঞ্জে শেষ হয়েছে। সড়কটি উন্নয়নের জন্য ২৭৭৬.০০ লক্ষ টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে "হাজীগঞ্জ-রামগঞ্জ-লক্ষ্মীপুর সড়ককে আঞ্চলিক মহাসড়কে উন্নীতকরণ" শীর্ষক প্রকল্পটি গত ২৫/০৮/২০০৪ তারিখে একনেক কর্তৃক অনুমোদিত হয় এবং জুন, ২০০৭-এ প্রকল্পটি সমাপ্ত হয়। কিন্তু চাঁদপুর সড়ক বিভাগের আওতাধীন সড়কাংশের কাজ মূল ডিপিপি অনুযায়ী সমাপ্ত হলেও অর্থাভাবে লক্ষ্মীপুর অংশের ৪.৭৫ কিঃমিঃ সড়ক নির্মাণ অসম্পন্ন রেখেই প্রকল্পটি সমাপ্ত করা হয় বিধায় সড়কটি যানবাহন চলাচলের জন্য ব্যবহার করা সম্ভব হচ্ছে না। সড়কটির অসম্পন্ন কাজ সমাপ্তকরণের জন্য আলোচ্য প্রকল্পটি গ্রহণ করা হয়। প্রকল্পটি একনেক-কর্তৃক বিগত ২৯.৩.২০১১ তারিখে ২৬৮২.৫১ লক্ষ টাকা ব্যয়ে জুলাই ২০১১-জুন ২০১২ মেয়াদে বাস্তবায়নের জন্য অনুমোদিত হয়। পরবর্তীতে প্রকল্পের সংশোধিত ডিপিপি ২৯২৭.৫৮ লক্ষ টাকা ব্যয়ে জুলাই ২০১১-জুন ২০১২ মেয়াদে বাস্তবায়নের জন্য অনুমোদিত হয়। প্রস্তাবিত সড়কটি নির্মিত হলে লক্ষ্মীপুর জেলার ৪টি উপজেলা এবং নোয়াখালী জেলার ৫টি উপজেলার জনগণ স্বল্প সময়ে রাজধানী শহর ঢাকা সাথে যোগাযোগ স্থাপন করতে পারবে এবং ঢাকা সাথে নোয়াখালী জেলার দূরত্ব ৪৮ কিঃমিঃ হ্রাস পাবে।

৭.১.২ **প্রকল্পের উদ্দেশ্য:**

প্রকল্পের মূল উদ্দেশ্য হলো-

- প্রকল্প এলাকার আর্থ-সামাজিক কর্মকান্ড উন্নয়ন;
- কৃষি ও শিল্প সামগ্রীর বাজারজাতকারণ ব্যবস্থার উন্নয়ন;
- প্রকল্প এলাকার পরিবহন ব্যবস্থার উন্নয়ন।

৮। **ক্রয় সংক্রান্ত তথ্যাদিঃ** প্রকল্পের আওতায় ৭টি প্যাকেজের আওতায় পূর্ত কাজ সম্পাদন করা হয়েছে। দরপত্র সংক্রান্ত তথ্যাদি নিম্নরূপ:

নং	প্যাকেজ/কাজের নাম	-প্রাক্কলিত ব্যয় -কার্যাদেশকৃত মূল্য -বিল পরিশোধ	-দরপত্র আহবানের তারিখ -চুক্তির তারিখ -চুক্তি অনুযায়ী কাজ সমাপ্তির তারিখ -প্রকৃত সমাপ্তির তারিখ	অগ্রগতি
১	PW1-FY 2010-2011 Construction of New Flexible pavement, Hard Shoulder, Surfacing with ear work (Ch 33+425 to 35+00 and 36+00 to 37+00)	২৩৬.২৭ ২৩৬.২৭ ২৩৬.২৫	-২০/০৪/২০১১ -১৪/০৭/২০১১ -১০/০৬/২০১২ -০৮/০৮/২০১২	কাজ সমাপ্ত
২	PW2-FY 2012-2013 Construction of New Flexible pavement, Hard Shoulder, Surfacing with ear work (Ch 35+00 to 36+00)	১৯১.১১ ১৯১.১১ ১৯১.১১	২৪/০৭/২০১২ ০৭/১০/২০১২ ০৫/০৪/২০১৩ ০৫/০৪/২০১৩	কাজ সমাপ্ত
৩	PW3-FY 2012-2013 Widenning of Road Embankment, Hard Shoulder, Palasiding & Surface Drain (Ch 12+00 to 18+550)	২৯১.১৯ ৩১২.১৫ ২৯৬.৫৭	২০/১১/২০১২ ১৩/০৩/২০১৩ ০৯/০৯/২০১৩ ৩০/০৪/২০১৪	কাজ সমাপ্ত
৪	PW4-FY 2012-2013 Widenning of Road Embankment, Hard Shoulder, Palasiding & Surface Drain (Ch 18+5500 to 22+600)	১৭৪.৪৯ ১৬৫.০৭ ১৭৪.৪৫	২০/১১/২০১২ ২৫/০২/২০১৩ ২৪/০৮/২০১৩ ২০/০৬/২০১৫	কাজ সমাপ্ত
৫	PW5-FY 2014-2015 Widenning of Road Embankment, Hard Shoulder, Palasiding & Surface Drain (Ch 22+600 to 27+050)	২৮৯.৮০ ২৮৯.৭৯ ২৮৪.৪৮	১২/০১/২০১৫ ০৪/০৩/২০১৫ ০২/০৬/২০১৫ ১৮/০৬/২০১৫	কাজ সমাপ্ত
৬	WP 01 FY 2011-2012 Construction of New flexible pavement, Reconstruction /Strengthening, Widening & surfacing work at 24^{th} (p) t0 35^{th} (p) and Construction of 2 (two) Nos. 6.00m × 4.50m RCC Box Culvert at 24^{th} Km (24/1a) and 34^{th} (34/2) Km	৭৬৩.৬০ ৭৬৩.৫০ ৭৬৩.৩৫	০৭/১২/২০১১ ০৭/১২/২০১১ ৩০/০৬/২০১৫ ২৫/০৬/২০১৫	কাজ সমাপ্ত
৭	WP 02 PW2-FY 2014-2015 Strengthening and widening of flexible pavement with DBS Wearing Course and Protective work at 36^{th} Km	২৯০.৫০ ২৮৬.৭০ ২৮৬.৭০	১২/০১/২০১৫ ১২/০৩/২০১৫ ১৫/০৬/২০১৫ ১১/০৬/২০১৫	কাজ সমাপ্ত

নং	প্যাকেজ/কাজের নাম	-প্রাক্কলিত ব্যয় -কার্যাদেশকৃত মূল্য -বিল পরিশোধ	-দরপত্র আহবানের তারিখ -চুক্তির তারিখ -চুক্তি অনুযায়ী কাজ সমাপ্তির তারিখ -প্রকৃত সমাপ্তির তারিখ	অগ্রগতি
	(p). 37 Km & 38thKm (p)			

৯। **প্রকল্প পরিচালক সংক্রান্ত তথ্যাদিঃ**

ক্রমিক নং	প্রকল্প পরিচালকের নাম ও পদবী	দায়িত্বের ধরণ		কর্মকাল
		পুর্ণকালীন	খন্ডকালীন	
১	২	৩	৪	৫
১.	মো: মফিজুল ইসলাম অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী	-	হ্যাঁ	২৯/০৯/২০১০-২৪/০২/২০১৪
২.	জুনায়েদ আহসান শিবির অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী	-	হ্যাঁ	২৪/০২/২০১৪-৩০/০৬/২০১৫

১০। **প্রকল্পের বরাদ্দ ও অগ্রগতি (পিসিআর অনুযায়ী)**

(লক্ষ টাকায়)

অর্থবছর	ডিপিপি/আরডিপিপি লক্ষ্যমাত্রা	এডিপি/আরএডিপি বরাদ্দ	টাকা অবমুক্তি	ব্যয়
১	২	৩	৪	৫
২০১১-১২	১৫০.০০	১০০.০০	১০০.০০	১০০.০০
২০১২-১৩	৫৫০.০০	৫০০.০০	৫০০.০০	৫০০.০০
২০১৩-১৪	১১৬০.০০	১২৬০.০০	১২৬০.০০	১২৬০.০০
২০১৪-১৫	৮২২.৫১	১০৬৩.৫০	১০৬৩.৫০	১০৬৩.৫০
মোট=	২৬৮২.৫১	২৯২৩.৫০	২৯২৩.৫০	২৯২৩.৫০

১১। **<u>কাজ অসম্পূর্ণ থাকলে তার কারণঃ</u>** অনুমোদিত ডিপিপি অনুযায়ী প্রকল্পের কাজ সমাপ্ত হয়েছে বলে প্রতীয়মান হয়।

১২। **প্রকল্পের অনুমোদন ও সংশোধনঃ**

(লক্ষ টাকায়)

অনুমোদনের পর্যায়	মেয়াদকাল	প্রাক্কলিত ব্যয়
মূল	০১/০৭/২০১১ হতে ৩০/০৬/২০১২	২৬৮২.৫১
ব্যয় বৃদ্ধি ব্যতিরেকে মেয়াদ বৃদ্ধি ১ম বার	০১/০৭/২০১১ হতে ৩০/০৬/২০১৪	
ব্যয় বৃদ্ধি ব্যতিরেকে মেয়াদ বৃদ্ধি ২য় বার	০১/০৭/২০১১ হতে ৩০/০৬/২০১৫	
বিশেষ সংশোধিত	০১/০৭/২০১১ হতে ৩০/০৬/২০১৫	২৬৮২.৫১
১ম সংশোধিত	০১/০৭/২০১১ হতে ৩০/০৬/২০১৫	২৯২৭.৫৮

১৩। **সার্বিক অগ্রগতিঃ** প্রকল্পের আওতায় জুন, ২০১৫ পর্যন্ত ক্রমপুঞ্জিত আর্থিক অগ্রগতি হয়েছে ২৯২৩.৫০ লক্ষ টাকা যা অনুমোদিত ব্যয় ২৯২৭.৫৮ লক্ষ টাকার ৯৯.৮৬%।

১৪। **প্রকল্প পরিদর্শনঃ** গত ২৩.৫.২০১৭ তারিখে আইএমইডি'র পরিচালক জনাব আবদুল্লাহ আল মামুন কর্তৃক প্রকল্পটি সরেজমিন পরিদর্শন করা হয়। পরিদর্শনকালে চাঁদপুর সড়ক বিভাগ ও লক্ষীপুর সড়ক বিভাগের সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তাগণ উপস্থিত ছিলেন।

১৫। পর্যবেক্ষণ:

১৫.১ পরিদর্শনকালে দেখা যায় যে, প্রকল্পটি জুন ২০১৫ সালে সমাপ্ত হয়েছে এবং প্রকল্পের আওতায় সম্পাদিত কয়েকটি প্যাকেজের আওতাভুক্ত কাজ ২০১২-১৪ মেয়াদকালে সম্পন্ন করা হয়েছে। ফলে প্রকল্পভুক্ত অধিকাংশ সড়ক নির্মাণ পরবর্তী অবস্থায় নেই। এছাড়া, সড়কাংশের বেশ কয়েকটি স্থানে পিএমপি'র আওতায় কাজ করা হয়েছে।

১৫.২ পরিদর্শনকালে দেখা যায় যে, প্রকল্পভুক্ত রাস্তার সাচার বাজার অংশে রিজিড পেভমেন্টের কাজ চলমান। এছাড়া, বাজার সংলগ্ন এলাকায় একটি সেতু নির্মানাধীন রয়েছে। প্রকল্পভুক্ত সড়কের চেইনেজ ২৪+২৫০ কিমি. হতে ৩১+০০০ কিমি. অংশে প্রচুর খানাখন্দ ও পটহোল পরিলক্ষিত হয়েছে। এছাড়া, সড়কের চেইনেজ ২৭+২০০ কিমি. হতে ৩০+০০০ কিমি. অংশের সার্ফেসিং উঠে গেছে ও বেস ক্ষতিগ্রস্থ অবস্থায় দেখা যায়। এবিষয় সওজ-এর সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তা জানান যে, সড়কটি অনেক আগে নির্মাণ করা হয়েছে এবং ভারী যানবাহন চলাচলের কারণে সড়কটির ক্ষতি সাধিত হয়েছে। উক্ত অংশে সড়কটি মেরামত করা প্রয়োজন বলে পরিদর্শনকালে প্রতীয়মান হয়।

১৫.৩ পরিদর্শকালে জানানো হয় যে, সওজ অধিদপ্তর ২০১৫-১৬ অর্থবছরে পিএমপি'র আওতায় চেইনেজ ৩৪-৩৫ কিমি. অংশের কার্পেটিং ও সীল কোট সম্পন্ন করেছে। উক্ত অংশে সড়কটি মানসম্পন্ন অবস্থায় বিদ্যমান আছে।

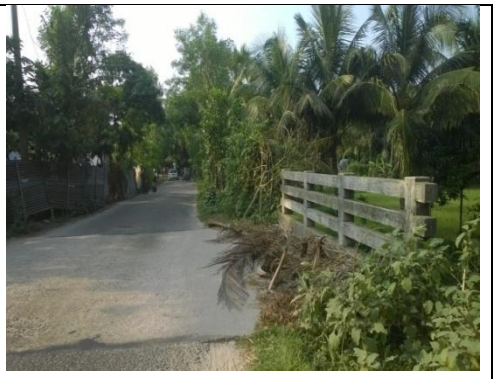


চিত্র-১: ক্র্যাক হওয়া সার্ফেস



চিত্র-২: ক্ষতিগ্রস্থ শোল্ডার

এছাড়া, পরিদর্শনকালে সড়কের বিভিন্ন অংশে রেইনকাটের ফলে হার্ড শোল্ডার ক্ষতিগ্রস্থ অবস্থায় দেখা যায়। এসকল ক্ষতিগ্রস্থ হার্ড শোল্ডার মেরামত করা আবশ্যক।

	
চিত্র-৩: ক্ষতিগ্রস্থ হার্ড শোল্ডার	চিত্র-৪: মীরগঞ্জ বাজারে নির্মিত কালভার্ট

১৫.৪ প্রকল্পভুক্ত লক্ষীপুর সড়ক বিভাগের আওতায় নির্মিত সড়কাংশ ও কালভার্ট পরিদর্শন করা হয়েছে। ডিপিপি অনসুারে পালেরহাট বাজারের বাঁক সরলীকরণের জন্য ভূমি অধিগ্রহণ করা হয়েছে ও এতে বাজারের দোকানঘাট সরিয়ে নতুন এলাইনমেন্টে সড়কাংশ নির্মাণ করে বাজারে বাঁক সরলীকরণ করা হয়েছে। ফলে এ অংশের সড়ক যোগাযোগ ব্যবস্থা আরও দ্রুত ও নিরাপদ হয়েছে বলে পরিদর্শনকালে প্রতীয়মান হয়।

	
চিত্র-৫: ভূমি অধিগ্রহনকৃত অংশে নতুন পেভমেন্ট	চিত্র-৬: সড়কের বাঁক সরলীকরণ অংশ

এছাড়া, মীরগঞ্জ বাজারের সার্ফেসিং এর কাজ ও বাজারের নিকটবর্তী একটি কালভার্ট নির্মাণ করা হয়েছে। পরিদর্শনকালে লক্ষীপুর অংশের নির্মিত সড়কাংশ বিদ্যমান অবস্থা যথেষ্ট মানসম্পন্ন রয়েছে বলে পরিলক্ষিত হয়েছে।

১৬। **প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জনঃ**

পরিকল্পিত	উদ্দেশ্য অর্জন
প্রকল্প এলাকার আর্থ-সামাজিক উন্নয়ন, কৃষি ও শিল্প সামগ্রীর বাজারজাতকারণ ব্যবস্থার উন্নয়ন, পরিবহন ব্যবস্থার উন্নয়ন ।	উক্ত এলাকার যোগাযোগ ব্যবস্থা উন্নয়নের মধ্যেমে জনগণের যাতায়াত ব্যয় ও ভ্রমণ সময় হ্রাসকরণসহ জনগনের জীবনযাত্রার মানন্নোয়ন 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 Internal ও External Audit করা হয়নি।

২০। **পর্যবেক্ষণ:**

২০.১ প্রকল্পটি ১ বছর মেয়াদে বাস্তবায়নের জন্য অনুমোদন করা হয়। কিন্তু মূল অনুমোদিত প্রকল্পের তুলনায় প্রকল্প বাস্তবায়নে আরো অতিরিক্ত সময় ব্যয় হয়েছে ৩ বছর (৩০০%)। ডিপিপি'র লক্ষ্যমাত্রা অনুযায়ী বছরভিত্তিক অর্থ বরাদ্দ হয়নি (অনু: ৫ ও ১২ দ্রষ্টব্য);

২০.২ সড়কের চেইনেজ ২৪+২৫০ কিমি. হতে ৩১+০০০ কিমি. অংশে প্রচুর খানাখন্দ ও পটহোল পরিলক্ষিত হয়েছে। (অনু: ১৫.২);

২০.৩ সড়কের চেইনেজ ২৭+২০০ কিমি. হতে ৩০+০০০ কিমি. অংশের সার্ফেসিং উঠে গেছে ও বেস ক্ষতিগ্রস্থ অবস্থায় দেখা রয়েছে (অনু: ১৫.২);

২০.৪ সড়কের বিভিন্ন অংশে রেইনকাটের ফলে হার্ড শোল্ডার ক্ষতিগ্রস্থ অবস্থায় দেখা যায়, যা মেরামত করা আবশ্যক(অনু: ১৫.৩);

২০.৫ সড়কে পর্যাপ্ত সাইন, সিগনাল, কি:মি: পোস্ট স্থাপন করা হয়েছে (অনু: ১৫.৩);

২০.৬ সমাপ্ত প্রকল্পটির External Audit সম্পন্ন করা হয়নি (অনু: ১৯)।

২১। **মতামত/সুপারিশঃ**

২১.১ প্রকল্পটি বাস্তবায়নে মূল অনুমোদিত প্রকল্পের তুলনায় অতিরিক্ত সময় ব্যয় হয়েছে ৩ বছর (৩০০%)। ডিপিপি'র লক্ষ্যমাত্রা অনুযায়ী বছরভিত্তিক অর্থ বরাদ্দ হয়নি। সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ ভবিষ্যতে MTBF Basket অনুযায়ী প্রকল্প গ্রহণ করবে এবং ডিপিপি'র আলোকে বরাদ্দ নিশ্চিত করবে (অনু: ৫ ও ২০.১);

২১.২ সড়কের চেইনেজ ২৪+২৫০ কিমি. হতে ৩১+০০০ কিমি. অংশে প্রচুর খানাখন্দ ও পটহোল পরিলক্ষিত হয়েছে যা টেকসইভাবে সংস্কার করতে হবে (অনু: ২০.২);

২১.৩ সড়কের চেইনেজ ২৭+২০০ কিমি. হতে ৩০+০০০ কিমি. অংশের সার্ফেসিং উঠে গেছে ও বেস ক্ষতিগ্রস্থ অবস্থায় রয়েছে, যা মেরামত করতে হবে (অনু: ২০.৩);

২১.৪ সড়কের বিভিন্ন অংশে রেইনকাটের ফলে হার্ড শোল্ডার ক্ষতিগ্রস্থ অবস্থায় রয়েছে, যা মেরামত করতে হবে (অনু: ২০.৪);

২১.৫ সমাপ্ত প্রকল্পটির দ্রুত External Audit সম্পন্ন এবং কোন আপত্তি উত্থাপিত হলে সমাধান করতে হবে (অনু: ২০.৬); এবং

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

চাঁদপুর (নানুপুর)-দোকানঘর-হরিণা সড়ক এবং চন্দ্রা-হাইমচর সড়ক উন্নয়ন শীর্ষক প্রকল্পের সমাপ্তি মূল্যায়ন প্রতিবেদন

(সমাপ্তঃ জুন, ২০১৫)

১। প্রকল্পের নাম : **চাঁদপুর (নানুপুর)-দোকানঘর-হরিণা সড়ক এবং চন্দ্রা-হাইমচর সড়ক উন্নয়ন।**

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

৩। বাস্তবায়নকারী সংস্থা : সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর।

৪। প্রকল্প এলাকা : চাঁদপুর জেলার চাঁদপুর সদর ও হাইমচর উপজেলা।

৫। প্রকল্পের বাস্তবায়ন সময় ও ব্যয় :

(লক্ষ টাকায়)

প্রাক্কলিত ব্যয় (প্রঃসাঃ)		প্রকৃত ব্যয় (প্রঃ সাঃ)	পরিকল্পিত বাস্তবায়নকাল		প্রকৃত বাস্তবায়নকাল	অতিক্রান্ত ব্যয় (মূল প্রাক্কলিত ব্যয়ের %)	অতিক্রান্ত সময় (মূল বাস্তবায়নকালের %)
মূল	সর্বশেষ সংশোধিত		মূল	সর্বশেষ সংশোধিত			
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮
১৬১৯.৬৮	২৩৯৫.৪২	২০৭৩.০০	০১-০১-২০১২ থেকে ৩১-১২-২০১৩	০১-০১-২০১২ থেকে ৩০-০৬-২০১৫	০১-০১-২০১২ থেকে ৩০-০৬-২০১৫	৪৫৩.৩২ (২৮%)	১.৫ বছর (৭৫%)

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

৬.১ প্রকল্পের মূল কাজ:

- সড়ক বাঁধে মাটির কাজ-৩.৮৫ লক্ষ ঘন মিটার
- হার্ড শোল্ডার নির্মাণ-১৩.৬৫ কিলোমিটার
- পেভমেন্ট শক্তিশালীকরণসহ সার্ফেসিং- ১৩.৬৫ কিলোমিটার
- স্লুইস গেট বর্ধিতকরণ-২টি
- কংক্রিট সাইড ডিচ/ভি-ড্রেন-২১৫ মিটার

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

(in Lac Tk)

Sl.	Items of Work	Unit	Target (as per 1st revised DPP)		Actual Progress	
			Physical	Financial	Physical	Financial
1	2	3	4	5	6	7
12.	Earthwork					
a)	Embankment widening	L cum	3.85	800.76	3.50	744.00
13.	Construction of Hard Shoulder					
a)	0.92 m Hard Shoulder	Km	7.65	278.34	7.65	242.35
b)	1.22 m Hard Shoulder	Km	6.00	269.20	6.00	260.00
14.	Surfacing with strengthening					
a)	Over 3.66 m wide	Km	7.65	417.78	7.65	390.00

Sl.	Items of Work	Unit	Target (as per 1st revised DPP)		Actual Progress	
			Physical	Financial	Physical	Financial
	pavement					
b)	Over 3.05 m wide pavement	Km	6.00	264.63	6.00	191.61
15.	Extension of Sluice Gates	Nos	2	200.00	1	166.84
16.	Concerete Side Ditch/V-Drain	M	215.00	21.48	215.00	11.48
17.	Sign, Signal, Km Post	Nos	50.00	3.00	50.00	3.00
18.	RCC palisiding	M	500.00	40.65	500.00	36.60
19.	Geo Textile with matressing	Sqm	2000.00	30.12	2000.00	27.12
20.	Tendering	L.S		1.00		
21.	Utility shifting	Nos.	50	21.50		
22.	Physical contingency	LS		23.48		
23.	Price contingency	LS		23.48		
	Total			2395.42		2073.00

৭। **প্রকল্প পরিচালক সংক্রান্ত তথ্যাদিঃ**

ক্রমিক নং	প্রকল্প পরিচালকের নাম ও পদবী	দায়িত্বের ধরণ		কর্মকাল
		পূর্ণকালীন	খন্ডকালীন	
১	২	৩	৪	৫
১.	মো: মফিজুল ইসলাম অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী	-	হ্যাঁ	২৯/০৯/২০১০-২৪/০২/২০১৪
২.	জুনায়েদ আহসান শিবির অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী	-	হ্যাঁ	২৪/০২/২০১৪-৩০/০৬/২০১৫

৮। **ক্রয় সংক্রান্ত তথ্যাদিঃ** মন্ত্রণালয় হতে প্রাপ্ত পিসিআর অনুযায়ী ৪টি প্যাকেজের আওতায় পূর্ত কাজ সম্পাদন করা হয়েছে। দরপত্র সংক্রান্ত তথ্যাদি নিম্নরূপ:

নং	প্যাকেজ/কাজের নাম	-প্রাক্কলিত ব্যয় -কার্যাদেশকৃত মূল্য -বিল পরিশোধ	-দরপত্র আহবানের তারিখ -চুক্তির তারিখ -চুক্তি অনুযায়ী কাজ সমাপ্তির তারিখ -প্রকৃত সমাপ্তির তারিখ	অগ্রগতি
১	PW-1 FY 2011-12 Widening of embankment,	৭২০.৯৭ ৬১২.৭০ ৬১২.৭০	১৮/০৪/২০১২ ২৬/০৭/২০১২ ১৯/১০/২০১৩	কাজ সমাপ্ত

নং	প্যাকেজ/কাজের নাম	-প্রাক্কলিত ব্যয় -কার্যাদেশকৃত মূল্য -বিল পরিশোধ	-দরপত্র আহবানের তারিখ -চুক্তির তারিখ -চুক্তি অনুযায়ী কাজ সমাপ্তির তারিখ -প্রকৃত সমাপ্তির তারিখ	অগ্রগতি
	construction of Hard Shoulder, Stenthening & Surfacing of Chandpur (Nanupur)- Dokanghar-Harian Road (Ch: 5+350 to 9+750)		১০/১০/২০১৩	
২	PW-2 FY 2012-13 Widening of embankment of Hard Shoulder, Strenthening & Surfacing of Chandpur (Nanupur)-Dokanghar-Harina Road Construction (Ch: 9+750 to 10+300) and of Chandra-Haimchar Road (Ch: 0+00 to 3+000)	৫২৩.০০ ৫২২.৭০ ৫২২.৭০	১৫/০৭/২০১২ ০৩/১২/২০১২ ৩১/১২/২০১৩ ২২/০৬/২০১৪	কাজ সমাপ্ত
৩	PW 3 FY 2013-14 Widening of embankment of Hard Shoulder, Strenthening & Surfacing of Chandpur (Nanupur)-Dokanghar-Harina Road Construction of Hard Shoulder, Strengthening and Surfacing (Ch: 0+000 to 2+000)	২৬৮.৫৮ ২১৮.৮৯ ২১৮.৮৮	২২/০৯/২০১৩ ২৬/০১/২০১৪ ২৫/০৭/২০১৪ ৩০/০৬/২০১৫	কাজ সমাপ্ত
৪	PW-4 FY 2014-15 Widenning of Embankment of Chandpur (Nanupur)-Dokanghar-Harina Road, Construction of Hard Shoulder, Strenthening & Surfacing (Ch: 2+100 to 5+350)	৫৯০.৫৪ ৫৫২.১৮ ৫৫২.১৬	০৯/১২/২০১৪ ১৭/০২/২০১৫ ১৭/০৬/২০১৫ ৩০/০৬/২০১৫	কাজ সমাপ্ত

৯। **প্রকল্পের বরাদ্দ ও অগ্রগতি (পিসিআর অনুযায়ী)**

(লক্ষ টাকায়)

অর্থবছর	ডিপিপি/আরডিপিপি লক্ষ্যমাত্রা	এডিপি/আরএডিপি বরাদ্দ	অর্থ অবমুক্তি	ব্যয়
১	২	৩	৪	৫
২০১১-১২	০.০০	০.০০	০.০০	০.০০
২০১২-১৩	৩০০.০০	৩০০.০০	৩০০.০০	৩০০.০০

অর্থবছর	ডিপিপি/আরডিপিপি লক্ষ্যমাত্রা	এডিপি/আরএডিপি বরাদ্দ	অর্থ অবমুক্তি	ব্যয়
১	২	৩	৪	৫
২০১৩-১৪	৮২০.০০	৮২০.০০	৮২০.০০	৮২০.০০
২০১৪-১৫	১২৭৫.৪২	৯৫৩.০০	৯৫৩.০০	৯৫৩.০০
মোট	২৩৯৫.৪২	২০৭৩.০০	২০৭৩.০০	২০৭৩.০০

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

১১। **সাধারণ পর্যবেক্ষণ:**

১১.১ **প্রকল্পের পটভূমি:** চাঁদপুর জেলার অন্তর্গত "চাঁদপুর (নানুপুর)-দোকানঘর-হরিনা সড়ক" এবং "চন্দ্রা-হাইমচর সড়ক" শীর্ষক দু'টি জেলা সড়ক উন্নয়নের জন্য প্রকল্পটি প্রণয়ন করা হয়। সড়ক দু'টি মূলত পানি উন্নয়ন বোর্ডের বাঁধের উপর নির্মিত। চাঁদপুর (নানুপুর)-দোকানঘর-হরিণা সড়কের মোট দৈর্ঘ্য ১০.৩০ কিঃমিঃ। এর মধ্যে ৬.০০ কিঃমিঃ সড়ক ৩.০৫ মিটার প্রস্তে নির্মিত এবং অবশিষ্ট ৪.৩০ কিঃমিঃ সড়ক ৩.৬৬ মিটার প্রস্তে নির্মিত রয়েছে। এছাড়া, চন্দ্রা-হাইমচর সড়কের মোট দৈর্ঘ্য ৫.৩৫ কিঃমিঃ, যার পুরোটাই ৩.৬৬ মিটার প্রস্তে নির্মিত রয়েছে। কিন্তু সড়কের বিদ্যমান প্রশস্ততায় স্বাচ্ছন্দে যানবাহন চলাচল করতে অসুবিধা হয় বিধায় সড়ক দু'টির ক্রেষ্ট ৭.৩০ মিটার প্রস্তে ডিজাইন টাইপ-৫ অনুযায়ী উন্নয়নের জন্য প্রকল্পটি গ্রহণ করা হয়। প্রকল্পের ডিপিপি ১৬১৯.৬৮ লক্ষ টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে এবং জানুয়ারী ২০১২-ডিসেম্বর ২০১৩ মেয়াদে বাস্তবায়নের জন্য ১১.১.২০১২ তারিখে মাননীয় পরিকল্পনা মন্ত্রী কর্তৃক অনুমোদিত হয়। পরবর্তীতে প্রকল্পের ১ম সংশোধিত ডিপিপি ২৩৯৫.৪২ লক্ষ টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে জানুয়ারী ২০১২-জুন ২০১৫ মেয়াদে বাস্তবায়নের জন্য ২৪.১১.২০১৪ তারিখে মাননীয় পরিকল্পনা মন্ত্রী কর্তৃক অনুমোদিত হয়েছে।

১১.২ উদ্দেশ্য: প্রকল্পের মূল উদ্দেশ্য হলো-

- চাঁদপুর জেলার যোগাযোগ ব্যবস্থার উন্নয়ন;
- কৃষি ও শিল্প সামগ্রীর বাজারজাতকারণ ব্যবস্থার উন্নয়ন; এবং
- উপজেলা সদর, জেলা সদর তথা দেশের অন্যান্য অঞ্চলের সাথে প্রকল্প এলাকার সড়ক যোগাযোগ ব্যবস্থার উন্নয়ন।

১১.৩ **প্রকল্পের অনুমোদন ও সংশোধনঃ**

(লক্ষ টাকায়)

	মেয়াদকাল	প্রাক্কলিত ব্যয়
মূল	০১/০১/২০১২ হতে ৩১/১২/২০১৩	১৬১৯.৬৮
ব্যয় বৃদ্ধি ব্যতিরেকে মেয়াদ বৃদ্ধি ১ম বার	০১/০১/২০১২ হতে ৩০/০৬/২০১৫	
১ম সংশোধিত	০১/০১/২০১২ হতে ৩০/০৬/২০১৫	২৩৯৫.৪২

১১.৪ **সার্বিক অগ্রগতিঃ** প্রকল্পের আওতায় জুন, ২০১৫ পর্যন্ত ক্রমপুঞ্জিত আর্থিক অগ্রগতি হয়েছে ২০৭৩.০০ লক্ষ টাকা যা অনুমোদিত ব্যয় ২৩৯৫.৪২ লক্ষ টাকার ৮৬.৫৪%।

১২। **প্রকল্প পরিদর্শনঃ** গত ২৩.৫.২০১৭ তারিখে আইএমইডি'র পরিচালক জনাব আবদুল্লাহ আল মামুন কর্তৃক প্রকল্পটি সরেজমিন পরিদর্শন করা হয়। পরিদর্শনকালে চাঁদপুর সড়ক বিভাগের সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তাগণ উপস্থিত ছিলেন।

১৩। **পর্যবেক্ষণ:**

১৩.১ **সড়ক বাঁধ প্রশস্তকরণে মাটির কাজ:** অনুমোদিত আরডিপিপি অনুযায়ী ৩.৮৫ লঃঘঃমিঃ মাটির কাজের জন্য ৮০০.৭৬ লক্ষ টাকার সংস্থান ছিল। পিসিআর অনুযায়ী ৩.৫০ লঃঘঃমিঃ মাটির কাজের জন্য ৭৪৪.০০ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে। কর্মকর্তাগণ অবহিত করেন , সড়ক বাঁধ প্রশস্তকরণের যতটুকু প্রয়োজন রয়েছে ততটুকু মাটির কাজ করা হয়েছে। পরিদর্শনে দেখা যায়, সড়কের বিভিন্ন স্থানে পেভমেন্ট প্রশস্ত ও শক্তিশালী করা হয়েছে। তবে বেশ কয়েকটি স্থানে বিশেষ করে পুকুর ও খাল বরাবর সড়কের কিনারা ভেঙ্গে গেছে ও বিভিন্ন স্থানে রেইনকাট তৈরী হয়েছে। এ সকল স্থানে সফট শোল্ডারেরও স্বল্পতা রয়েছে।

১৩.২ **হার্ড শোল্ডার নির্মাণ:** অনুমোদিত আরডিপিপিতে ০.৯২ মিটার প্রশস্থতায় ৭.৬৫ কিঃমিঃ হার্ড সোল্ডার নির্মাণের জন্য ২৭৮.৩৪ লক্ষ টাকা এবং ১.২২ মিটার প্রশস্থতায় ৬.০০ কিঃমিঃ হার্ড সোল্ডার নির্মাণের জন্য ২৬৯.২০ লক্ষ টাকার সংস্থান ছিল। পিসিআর অনুযায়ী ০.৯২ মিটার প্রশস্থতায় ৭.৬৫ কিঃমিঃ হার্ড সোল্ডার নির্মাণের জন্য ২৪২.৩৫ লক্ষ টাকা এবং ১.২২ মিটার প্রশস্থতায় ৬.০০ কিঃমিঃ হার্ড সোল্ডার নির্মাণের জন্য ২৬০.০০ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে।

১৩.৩ **পেভমেন্ট শক্তিশালীকরণসহ সার্ফেসিং:** অনুমোদিত আরডিপিপিতে ৩.৬৬ মিটার প্রস্থে নির্মিত ৭.৬৫ কিঃমিঃ পেভমেন্ট শক্তিশালীকরণসহ সার্ফেসিং এর জন্য ৪১৭.৭৮ লক্ষ টাকা এবং ৩.০৫ মিটার প্রস্থে নির্মিত ৬.০০ কিঃমিঃ পেভমেন্ট শক্তিশালীকরণসহ সার্ফেসিং কাজের জন্য ২৬৪.৬৩ টাকার সংস্থান ছিল। পিসিআর অনুযায়ী ৩.৬৬ মিটার প্রস্থে নির্মিত ৭.৬৫ কিঃমিঃ পেভমেন্ট শক্তিশালীকরণসহ সার্ফে সিং এর জন্য ৩৯০.০০ লক্ষ টাকা এবং ৩.০৫ মিটার প্রস্থে নির্মিত ৬.০০ কিঃমিঃ পেভমেন্ট শক্তিশালীকরণসহ সার্ফেসিং কাজে ১৯১.৬১ টাকা ব্যয় করা হয়েছে। পরিদর্শনে দেখা যায়, সড়কের কাজসমূহ প্রায় ২-৩ বছর আগে সম্পন্ন করা হয়েছে। বর্তমানে চন্দ্রা-হাইমচর সড়কটির ৩ কিমি. অংশের বেশীরভাগ ভালো অবস্থায় রয়েছে। তবে নানুপুর- দোকানঘর-হরিণা সড়কের প্রায় ১০ কিমি. অংশ আন্ত:জেলা পন্যবাহী ভারী ট্রাক চলাচলের কারণে সড়কটি অত্যন্ত ক্ষতিগ্রস্থ অবস্থায় রয়েছে। এঅংশের সার্ফেসিং উঠে গেছে। কিছু অংশের সড়ক দেবে গেছে এবং সড়কটি অনেক উচু-নীচু অবস্থায় রয়েছে, যা মেরামত করা প্রয়োজন।

১৩.৪ **স্লুইস গেইট বর্ধিতকরণ:** অনুমোদিত আরডিপিপিতে ২টি স্লুইস গেইট বর্ধিত করণের জন্য ২০০.০০ লক্ষ টাকার সংস্থান ছিল। পিসিআর অনুযায়ী ১টি স্লুইস গেইট বর্ধিতকরণ করা হয়েছে এবং এবাবদ ১৬৬.৮৪ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে। এ কাজটি পানি উন্নয়ন বো র্ড কর্তৃক ডিপোজিট ওয়ার্ক হিসেবে সম্পন্ন করা হয়েছে বলে পরিদর্শনকালে জানানো হয়।

১৩.৫ **কংক্রিট সাইড ডিচ/ভি-ড্রেন নির্মাণ:** অনুমোদিত আরডিপিপিতে ২১৫ মিটার কংক্রিট সাইড ডিচ /ভি-ড্রেন নির্মাণের জন্য ২১.৪৮ লক্ষ টাকার সংস্থান ছিল। পিসিআর অনুযায়ী ২১৫ মিটার কংক্রিট সাইড ডিচ/ভি-ড্রেন নির্মাণের জন্য ১১.৪৮ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে।

১৩.৬ **সাইন সিগন্যাল ও কিঃমিঃ পোষ্ট:** অনুমোদিত আরডিপিপিতে ৫০টি সাইন, সিগন্যাল ও কিঃমিঃ পোষ্টের জন্য ৩.০০ লক্ষ টাকার সংস্থান ছিল। পিসিআর অনুযায়ী ৫০টি সাইন, সিগন্যাল ও কিঃমিঃ পোষ্টের জন্য ৩.০০ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে । পরিদর্শনে দেখা যায় , সড়কের বিভিন্ন স্থানে বিশেষ করে বাজার স্কুল , মসজিদ ও বাক প্রভৃতি স্থানে সাইন সিগন্যাল ও গাইড পোস্ট স্থাপন করা হয়েছে।

১৩.৭ **আরসিসি প্যালাসাইডিং:** অনুমোদিত আরডিপিপিতে ৫০০ মিটার আরসিসি প্যালাসাইডিং (৪ মিটার পোষ্ট) এর জন্য ৪০.৬৫ লক্ষ টাকার সংস্থান ছিল। পিসিআর অনুযায়ী ৫০০ মিটার আরসিসি প্যালাসাইডিং (৪ মিটার পোষ্ট) এর জন্য ৩৬.৬০ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে ।

১৩.৮ **মেট্রেসিংসহ জিও টেক্সটাইল:** অনুমোদিত আরডিপিপিতে ২০০০ বর্গ মিটার মেট্রেসিংসহ জিও টেক্সটাইলের জন্য ৩০.১২ লক্ষ টাকার সংস্থান ছিল। পিসিআর অনুযায়ী ২০০০ বঃমিঃ মেট্রেসিংসহ জিও টেক্সটাইলের জন্য ২৭.১২ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে।

১৩.৯ **ইউটিলিটি স্থানান্তর:** পরিদর্শনকালে জানা যায়, প্রকল্প বাস্তবায়নকালে কোন ইউটিলিটি স্থানান্তরের প্রয়োজন হয়নি।

১৩.১০ **ফিজিক্যাল ও প্রাইস কন্টিনজেন্সি খাতে কোন অর্থ ব্যয় হয়নি।**

১৪। **প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জনঃ**

পরিকল্পিত	উদ্দেশ্য অর্জন
প্রকল্পের মূল উদ্দেশ্য হলো চাঁদপুর জেলা হেড কোয়ার্টার এবং দেশের অন্যান্য অঞ্চলের সাথে চাঁদপুর সদর ও হাইমচর উপজেলার সড়ক যোগাযোগ ব্যবস্থার উন্নয়ন মাধ্যমে প্রকল্প এলাকার আর্থ-সামাজিক অবস্থার উন্নয়ন এবং উৎপাদিত কৃষি পণ্যের বাজারজাতকরণ ব্যবস্থার উন্নয়ন।	প্রকল্পের অন্তর্ভুক্ত সড়কের উন্নয়নের ফলে উক্ত এলাকার যোগাযোগ ব্যবস্থা উন্নয়ন হয়েছে এবং এর ফলে জনগণের যাতায়াত ব্যয় ও ভ্রমণ সময় হ্রাসসহ জনগনের জীবনযাত্রার মানোন্নয়ন হয়েছে।

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

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

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

১৮। পরিদর্শনের স্থিরচিত্র:



চিত্র-১ বিদ্যমান সড়কের অংশবিশেষ



চিত্র-২ সড়কের ক্ষতিগ্রস্থ সার্ফেস

	
চিত্র-৩ সড়কপার্শ্বে সৃষ্ট রেইনকাট	চিত্র-৪ সড়কের ক্ষতিগ্রস্থ অংশ
	
চিত্র-৫ স্লুইস গেটের অংশ	চিত্র-৬ নির্মিত স্লুইস গেট

১৯। **<u>পর্যবেক্ষণ:</u>**

১৯.১ প্রকল্পের অন্তর্ভুক্ত সড়কের বেশীরভাগ কাজই ২-৩ বছর আগে সম্পন্ন করা হ য়েছে এবং ইত্যবসরে সড়কটিতে ব্যাপক যানচলাচলের ফলে বাস্তবায়ন পরবর্তী অবস্থায় বিদ্যমান নেই । পরিদর্শনকালে প্রক ল্পভুক্ত চাঁদপুর (নানুপুর)-দোকানঘর-হরিণা সড়কটি বেশ ক্ষতিগ্রস্থ অবস্থায় রয়েছে বলে পরিলক্ষিত হয়েছে;

১৯.২ প্রকল্পের অন্তর্ভুক্ত চন্দ্রা-হাইমচর অংশের সড়কের ৩ কিমি. বর্তমানে তুলনামূলকভাবে ভালো অবস্থায় রয়েছে;

১৯.৩ সড়কের চেইনেজ ০+০০০ থেকে ২+১০০ কিমি. অংশ মোটামুটি ভালো অবস্থায় রয়েছে। সড়কের চেইনেজ ২+১০০ হতে ১০+৩০০ কিমি. অংশের সড়কের অনেকাং শে দেবে গেছে। এছাড়া, সড়কের সার্ফেসিং উঠে গেছে এবং বেস ক্ষতিগ্রস্থ হয়েছে;

১৯.৪ চেইনেজ ০+০০০ হতে ৩+০০০ কিমি. অংশের সড়কের প্রচুর রেইনকাটের সৃষ্টি হয়েছে;

১৯.৫ উক্ত সড়কের বিদ্যমান স্লুইস গেট বর্ধিতকরণ করে নির্মাণ করা হয়েছে । এর ফলেনিকটবর্তী খাল হতে মেঘনা নদীতে সহজে পানি প্রবাহ নিশ্চিত করা হয়েছে;

১৯.৬ সড়কটিতে পর্যাপ্ত সাইন, সিগন্যাল স্থাপন করা হয়েছে;

১৯.৭ বিদ্যমান চাঁদপুর (নানুপুর)- দোকানঘর-হরিণা সড়ক ব্যবহার করে চাঁদপুর হতে হরিনাঘাট দিয়ে মাদারীপুর ও শরীয়তপুরগামী যাত্রীবাহী বাস ও ভারী পন্যবাহী ট্রাক যাতায়ত করায় সড়কটি ক্ষতিগ্রস্থ হয়েছে। এটি ভারী যানবাহন চলাচল উপযোগী করে যথাযথ মানে নির্মাণের জন্য প্রয়োজনীয় ব্যবস্থা গ্রহণ করা প্রয়োজন; এবং

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

২০। মতামত/সুপারিশঃ

২০.১ প্রকল্পটি বাস্তবায়নে মূল অনুমোদিত প্রকল্পের তুলনায় অতিরিক্ত সময় ব্যয় হয়েছে ১.৫ বছর (৭৫% বেশী)। ডিপিপি'র লক্ষ্যমাত্রা অনুযায়ী বছরভিত্তিক অর্থ বরাদ্দ হয়নি। সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ ভবিষ্যতে MTBF Basket অনুযায়ী প্রকল্প গ্রহণ করবে এবং ডিপিপি'র আলোকে বরাদ্দ নিশ্চিত করবে (অনু: ৫);

২০.২ সড়কের চেইনেজ ২+১০০ হতে ১০+৩০০ কিমি. অংশের বেশ কয়েকটি স্থান দেবে গেছে এবং সড়কের সাফেসিং উঠে ক্ষতিগ্রস্থ অবস্থায় রয়েছে, যা সওজ কর্তৃক বিভাগীয় পর্যায়ে মেরামত করা প্রয়োজন (অনু: ১৯.৩);

২০.৩ চেইনেজে ০+০০০ হতে ৩+০০০ কিমি. অংশের সড়কের প্রচুর রেইনকাটের সৃষ্টি হয়েছে, যা আশু মেরামত করা প্রয়োজন (অনু: ১৯.৪);

২০.৪ বিদ্যমান সড়কটিতে প্রচুর ভারী যানবাহন চলাচল করে থাকে বিধায় এটি আশু চলাচল উপযোগী করে যথাযথ মানে নির্মাণের জন্য সওজ অধিদপ্তর প্রয়োজনীয় ব্যবস্থা গ্রহণ করবে (অনু: ১৯.৭);

২০.৫ সমাপ্ত প্রকল্পটির দ্রুত External Audit সম্পন্ন এবং কোন আপত্তি উত্থাপিত হলে সমাধান করতে হবে (অনু: ১৯.৮); এবং

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

হালুয়াঘাট-মুন্সিরহাট-ধোবাউড়া সড়ক উন্নয়ন শীর্ষক প্রকল্পের সমাপ্তি মূল্যায়ন প্রতিবেদন

(সমাপ্ত : জুন ২০১৫)

১	**প্রকল্পের নাম**	:	**হালুয়াঘাট-মুন্সিরহাট-ধোবাউড়া সড়ক উন্নয়ন**
২	**উদ্যোগী বিভাগ/মন্ত্রণালয়**	:	সড়ক পরিবহন ও সেতু মন্ত্রণালয়/সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ
৩	**বাস্তবায়নকারী সংস্থা**	:	সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর
৪	**প্রকল্প এলাকা**	:	ময়মনসিংহ জেলার হালুয়াঘাট ও ধোবাউড়া উপজেলা

৫। **প্রকল্পের বাস্তবায়নকাল ও ব্যয় :** (লক্ষ টাকা)

প্রাক্কলিত ব্যয়		প্রকৃত ব্যয়	পরিকল্পিত বাস্তবায়কাল		প্রকৃত বাস্তবায়নকাল	অতিক্রান্ত ব্যয় (মূল প্রাক্কলিত ব্যয়ের %)	অতিক্রান্ত সময় (মূল বাস্তবায়নকালের %)
মূল	সর্বশেষ সংশোধিত		মূল	সর্বশেষ সংশোধিত			
৪১০৪.২১	-	৩১৬০.০০	০১.০৭.২০১২ থেকে ৩০.০৬.২০১৪	-	০১.০৭.২০১২ থেকে ৩০.০৬.২০১৫	--	০১ বছর (৫০%)

৬। **প্রকল্পের পটভূমি ও উদ্দেশ্যঃ**

৬.১ পটভূমিঃ হালুয়াঘাট-মুন্সিরহাট-ধোবাউড়া সড়কটি একটি গুরুত্বপূর্ণ জেলা সড়ক (জেড ৩৭১২)। সড়কটি হালুয়াঘাট উপজেলা সদর থেকে শুরু হয়ে ধোবাউড়া উপজেলা সদরে সমাপ্ত হয়েছে এবং ধোবাউড়া উপজেলাকে হালুয়াঘাটসহ ময়মনসিংহ জেলা সদর ও দেশের অন্যান্য অংশের সাথে সংযুক্ত করেছে। সড়কটিতে ভারী যানবাহন চলাচলের কারণে সড়কের পেভমেন্ট মারাত্মকভাবে ক্ষতিগ্রস্ত হওয়ায় সড়কটির প্রশস্ততা বৃদ্ধি এবং পেভমেন্টের মানোন্নয়নের প্রয়োজনীয়তা দেখা দেয়। এছাড়া উক্ত এলাকায় উৎপাদিত কৃষিজাত ও শিল্পজাত পণ্যের বাজারজাতকরণ ও কৃষি উৎপাদনের অন্যতম উপকরণ সরাসরি পরিবহনের ক্ষেত্রে সড়কটির গুরুত্ব অপরিসীম।

মাননীয় প্রধানমন্ত্রী ৩১.০৩.২০১১ তারিখে ময়মনসিংহ সফরকালে সড়কটি উন্নয়নের প্রতিশ্রুতি প্রদান করেন। উক্ত প্রতিশ্রুতির আলোকে সড়কটির প্রশস্ততা বৃদ্ধি এবং পেভমেন্টের মানোন্নয়নের লক্ষ্যে এ প্রকল্পটি গ্রহণ করা হয়।

৬.২ উদ্দেশ্যেঃ প্রকল্পের মূল উদ্দেশ্য হচ্ছে-

- ✓ হালুয়াঘাট - মুন্সিরহাট – ধোবাউড়া সড়ক উন্নয়নের মাধ্যমে উক্ত এলাকার যোগাযোগ ব্যবস্থার উন্নয়ন;
- ✓ এলাকায় উৎপাদিত কৃষিজাত ও শিল্পজাত পণ্যের বাজারজাতকরণ ব্যবস্থা সহজীকরণ; এবং
- ✓ প্রকল্প এলাকার আর্থ-সামাজিক অবস্থার সামগ্রিক উন্নয়ন।

৭। **প্রকল্পের প্রধান অঙ্গসমূহঃ**

- ✓ ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট প্রশস্তকরণ, মজবুতিকরণ, সারফেসিং (কার্পেটিং, সীলকোট) (২১.৯৫৪ কি.মি);
- ✓ আরসিসি বক্স কালভার্ট নির্মাণ (১১টি) (৪২.০০ মিটার); এবং
- ✓ রক্ষাপ্রদ কাজের আওতায় আরসিসি প্লেট প্যালাসাইডিং (১৩২.২৩ মিটার) ইত্যাদি।

৮। **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
(a)	Revenue					
	Supply & Services					
01	Stationary	LS	LS	3.00	LS	0.82
02	Publications & Tendering	LS	LS	2.00		
03	Laboratory Testing/Mat. Soil Investigation	LS	LS	1.00		
(b)	Capital					
	Civil works					
01	Widening of Road Embankment (Earthwork)	Lcu.m.	3.37	842.50	2.47	470.31
02	Flexible Pavement					
	a) Widening of Pavement (2X90m)	Km	21.954	949.74	19.80	801.21
	b) Strengthening of Pavement (3.70m)	Km	21.954	921.14	19.80	617.08
	c) Surfacing (Carpeting & Seal coal) (5.50m)	Km	21.95	872.57	9.80	855.03
03	Construction of RCC Box culvert (11 Nos)	Meter	46.00	276.00	43.67 (11 Nos)	267.37
04	Protection work (RCC Plate Palisading)	Meter	1700.00	132.23	1700.00	125.71
05	Sign, Signal, KM Post, Road Marking					
	a) Traffic	No	26	1.44	26	0.98
	b) Sign Post	No	26	0.64	26	0.42
	c) Concrete KM Post	No	23	1.47	23	1.47
06	Maintenance During Construction	LS	LS	20.00	LS	19.60
(c)	Physical Contingency					
	Physical Contingency (1%)	-		40.24		
(d)	Price Contingency					
	Price Contingency (1%)	-		40.24		
	Total			**4104.21**		**3160.00**

৯। **প্রকল্প পরিচালক সম্পর্কিত তথ্যাদিঃ**

ক্রমিক নং	কর্মকর্তার নাম ও পদবী	পূর্ণকালীন/ খন্ডকালীন	কতটি প্রকল্পের দায়িত্ব পালন করেন	মেয়াদকাল	
				থেকে	পর্যন্ত
১	জনাব মোঃ মফিজুল ইসলাম অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী, সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর, ঢাকা জোন	খন্ডকালীন	-	১২.০১.২০১২	৩১.০১.২০১৩
২	জনাব মোঃ হাবিবুল হক অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী, সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর, ঢাকা জোন	খন্ডকালীন	-	২৬.০২.২০১৩	০৭.০৭.২০১৪
৩	জনাব মোঃ সাহাবুদ্দিন খান অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী, সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর, ময়মনসিংহ জোন	খন্ডকালীন	-	০৮.০৭.২০১৪	-

১০। **ক্রয় সংক্রান্ত তথ্যাদিঃ** পরিদর্শনকালে প্রাপ্ত তথ্য অনুযায়ী মোট ০৪টি প্যাকেজের মাধ্যমে প্রকল্পের কাজ সমাপ্ত করা হয়েছে - যা অনুমোদিত ডিপিপি অনুযায়ী ০৪টি প্যাকেজের সাথে সামঞ্জস্যপূর্ণ। দরপত্র ও প্যাকেজ সম্পর্কিত তথ্যাবলী নিম্নরূপঃ

Description of Procurement (Goods/Works/Consultancy) As per Bid Document		Tender/Bid/ Proposal Cost (In lac Taka)		Tender/Bid/Proposal (In lac Taka)		Date of completion of Works/Services and supply of Goods	
		As per DPP	Contract Value	Invitation Date	Contract signing/ L.C opening Date	As per Contract	Actual
1		2	3	4	5	6	7
PW-01	Widening of Road Embankment (Earthwork), widening, Strengthening of pavement (2 X 0.90+3.70m), surfacing (Carpeting & Seal Coat) (5.5m), Construction of 19.0m (7nos) RCC Box Culvert, Protective work (RCC Palisading), Sign Signal & Km Post, Road Marking	1088.74	969.19	29.01.2013	19.06.2013	19.06.2014	05.06.2014
PW-02	Widening of Road Embankment	974.74	780.84	27.10.2013	27.04.2014	27.04.2015	26.04.2015

Description of Procurement (Goods/Works/Consultancy) As per Bid Document		Tender/Bid/ Proposal Cost (In lac Taka)		Tender/Bid/Proposal (In lac Taka)		Date of completion of Works/Services and supply of Goods	
		As per DPP	Contract Value	Invitation Date	Contract signing/ L.C opening Date	As per Contract	Actual
1		2	3	4	5	6	7
	(Earthwork), widening, Strengthening of pavement (2 X 0.90+3.70m), surfacing (Carpeting & Seal Coat) (5.5m), Protective work (RCC Plate Palisading), Sign Signal & Km Post, Road Marking						
PW-03	Widening of Road Embankment (Earthwork), widening, Strengthening of pavement (2 X 0.90+3.70m), surfacing (Carpeting & Seal Coat) (5.5m), Construction of 21.0m (2nos) RCC Box Culvert, Protective work (RCC Plate Palisading), Sign Signal & Km Post, Road Marking	1100.74	859.73	16.06.2014	22.10.2014	19.06.2015	22.03.2015
PW-04	Widening of Road Embankment (Earthwork), widening, Strengthening of	833.51	537.20	17.06.2014	21.10.2014	19.04.2015	22.03.2015

Description of Procurement (Goods/Works/Consultancy) As per Bid Document		Tender/Bid/ Proposal Cost (In lac Taka)		Tender/Bid/Proposal (In lac Taka)		Date of completion of Works/Services and supply of Goods	
		As per DPP	Contract Value	Invitation Date	Contract signing/ L.C opening Date	As per Contract	Actual
1		2	3	4	5	6	7
	pavement (2 X 0.90+3.70m), surfacing (Carpeting & Seal Coat) (5.5m), Construction of 6.0m (7nos) RCC Box Culvert, Protective work (RCC Palisading), Sign Signal & Km Post, Road Marking						

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

(লক্ষ টাকায়)

অর্থবছর	ডিপিপি/আরডিপিপি বরাদ্দ	এডিপি/আরএডিপি বরাদ্দ	টাকা অবমুক্তি	ব্যয়
১	২	৩	৪	৫
২০১২ - ২০১৩	২০৬৩.০০	১০.০০	১০.০০	১০.০০
২০১৩ - ২০১৪	২০৪১.২১	১৩০০.০০	১৩০০.০০	১৩০০.০০
২০১৪ - ২০১৫	-	১৮৫০.০০	১৮৫০.০০	১৮৫০.০০
মোট	**৪১০৪.২১**	**৩১৬০.০০**	**৩১৬০.০০**	**৩১৬০.০০**

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

১৩। **সাধারণ পর্যবেক্ষণঃ**

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

	মেয়াদকাল	প্রাক্কলিত ব্যয়
মূল	০১.০৭.২০১২ থেকে ৩০.০৬.২০১৪	৪১০৪.২১
ব্যয় বৃদ্ধি ব্যতিরেকে মেয়াদ বৃদ্ধি ১ম বার	০১.০৭.২০১২ থেকে৩০.০৬.২০১৫	-

১৩.২ **সার্বিক আর্থিক ও বাস্তব অগ্রগতিঃ** প্রকল্পের আওতায় জুন, ২০১৫ পর্যন্ত ক্রমপুঞ্জিত আর্থিক অগ্রগতি হয়েছে ৩১৬০.০০ লক্ষ টাকা, যা অনুমোদিত ব্যয় ৪১০৪.২১ লক্ষ টাকার ৭৭%। মন্ত্রণালয় থেকে প্রেরিত পিসিআর অনুযায়ী উক্ত সময়ে

অনুমোদিত প্রকল্পের সকল অঙ্গের কাজ সম্পন্ন করা হয়েছে। ০৪টি প্যাকেজের আওতায় নির্মিত সড়ক ও কালভার্টসমূহ নির্মাণ কাজের প্রাক্কলনের (৩৯৯৭.৭৩ লক্ষ টাকা) চেয়ে ঠিকাদার কর্তৃক উদ্ধৃত মূল্য (৩১৪৬.৯৬ লক্ষ টাকা) ৮৫০.৭৭ লক্ষ টাকা কম হওয়ায় এবং Physical contingency ও Price Contingency খাতে বরাদ্দকৃত অর্থ ব্যয় না হওয়ায় ডিপিপির প্রাক্কলন হতে ৯৪৪.২১ লক্ষ টাকা কম ব্যয় হয়েছে **(অনুঃ ৮)।**

১৪। **প্রকল্প পরিদর্শনঃ** প্রকল্পের বাস্তবায়ন কাজ সরেজমিন পরিদর্শনের জন্য বাস্তবায়ন পরিবীক্ষণ ও মূল্যায়ন বিভাগের যোগাযোগ ও স্থানীয় সরকার সেক্টরের পরিচালক (পরিবহন) জনাব মোঃ মোশাররফ হোসেন কর্তৃক ৩১.০৮.২০১৬ তারিখে প্রকল্প এলাকা পরিদর্শন করা হয়। পরিদর্শনের সময় প্রকল্প সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তাগণ উপস্থিত থেকে সহায়তা প্রদান করেন। পরিদর্শনকালে প্রাপ্ত তথ্যাদি নিম্নরূপঃ

১৪.১ প্রকল্পের আওতায় নির্মিত হালুয়াঘাট-মুন্সিরহাট-ধোবাউড়া সড়কটির দৈর্ঘ্য ২২.০০ কি.মি;

১৪.২ বিদ্যমান সড়ক ৪.৮৫ - ৫.১০ মিটার থেকে ৭.৩০ মিটারে প্রশস্ত করা হয়েছে;



চিত্র-১ প্রকল্পের আওতায় নির্মিত ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট



চিত্র-২ সড়কের বিভিন্ন স্তর পরিমাপের লক্ষ্যে কোর কাটিং

১৪.৩ মাননীয় প্রধানমন্ত্রী ৩১.০৩.২০১১ তারিখে ময়মনসিংহ সফর কালে সড়কটি উন্নয়নের প্রতিশ্রুতি প্রদান করেন। মাননীয় প্রধানমন্ত্রীর প্রতিশ্রুতি বাস্তবায়নের লক্ষ্যে সড়কটির প্রশস্ততা বৃদ্ধি এবং পেভমেন্টের মানোন্নয়ন করা হয়েছে;

১৪.৪ প্রকল্প বাস্তবায়নকালে (জুলাই ২০১২ থেকে জুন ২০১৪) ঢাকা জোনের ০২ জন এবং ময়মনসিংহ জোনের ০১ জন (মোট ০৩ জন) অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী প্রকল্প পরিচালকের দায়িত্ব পালন করেন;



চিত্র-৩ রক্ষাপ্রদ কাজের আওতায় আরসিসি প্লেট প্যালাসাইডিং



চিত্র-৪ ফ্লেক্সিবল পেভমেন্টে সৃষ্ট ফাটল



চিত্র-৫ প্রকল্পের আওতায় নির্মিত সড়ক ও কালভার্টের অসমতল উপরিভাগ



চিত্র-৬ প্রকল্পের আওতায় নির্মিত সড়ক ও কালভার্টের অসমতল উপরিভাগ



চিত্র-৭ ফ্লেক্সিবল পেভমেন্টে সৃষ্ট পটহোল



চিত্র-৮ বিধ্বস্ত ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট

১৫। প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জনঃ

পরিকল্পিত	উদ্দেশ্য অর্জন
• হালুয়াঘাট - মুন্সিরহাট – ধোবাউড়া সড়ক উন্নয়নের মাধ্যমে যোগাযোগ ব্যবস্থার উন্নয়ন	• হালুয়াঘাট - মুন্সিরহাট – ধোবাউড়া সড়ক উন্নয়নের মাধ্যমে যোগাযোগ ব্যবস্থার উন্নতি হয়েছে
• এলাকায় উৎপাদিত কৃষিজাত ও শিল্প জাতপণ্যের বাজারজাতকরণ ব্যবস্থা সহজীকরণ;	• এলাকায় উৎপাদিত কৃষিজাত ও শিল্পজাত পণ্যের বাজারজাতকরণ ব্যবস্থা সহজ হয়েছে
• প্রকল্প এলাকায় সামগ্রিক আর্থ-সামাজিক অবস্থার উন্নয়ন।	• প্রকল্প এলাকায় সামগ্রিক আর্থ-সামাজিক অবস্থার উন্নয়ন সাধিত হয়েছে।

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

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

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

১৯। **পর্যক্ষেণঃ**

১৯.১ প্রকল্পের মূল বাস্তবায়নকাল জুলাই ২০১২ থেকে জুন ২০১৪ পর্যন্ত নির্ধারণ ও প্রথম বছরে (২০১২ - ২০১৩) ডিপিপি-তে ২০৬৩.০০ লক্ষ টাকা বরাদ্দের লক্ষ্যমাত্রা থাকলেও মাত্র ১০.০০ লক্ষ টাকা বরাদ্দ ও ছাড় করা হয়;

১৯.২ সড়কের ৬.০০ কি.মি. অংশে কোর কাটিং এর মাধ্যমে Sub Base (২০০ মিমি), Aggrবgate Base Type-1 (২০০ মিমি), Bituminus carpeting (৪০ মিমি), Seal Coat (৭ মিমি) পাওয়া গেছে যা ডিপিপি এবং টেন্ডার সিডিউলের সাথে সামঞ্জস্যপূর্ণ **(চিত্র -২);**

১৯.৩ প্রকল্পের আওতায় নির্মিত পেভমেন্টের প্রশস্ততা ৭.১০ মিটার এবং পেভমেন্টের উভয় পার্শ্বে ০.৯০ মিটার সফট শোল্ডার সঠিক পাওয়া যায় **(চিত্র - ১)**;

১৯.৪ ফ্লেক্সিবল পেভমেন্টের অনেক স্থানে ফাটল, ভাংগা Edge, এবংপটহোল পরিলক্ষিত হয়েছে **(চিত্র - ৪, ৭);**

১৯.৫ পেভমেন্ট এবং নির্মিত কালভার্টের উপরিভাগ একই সমতলে না থাকায় যেকোন সময় দুর্ঘটনার আশংকা রয়েছে **(চিত্র - ৫, ৬)**;

১৯.৬ সড়কের ৪+২০০ থেকে ৪+৫০০ চেইনেজের মধ্যে দু'টি স্থানে সড়কের উপরিভাগ সম্পূর্ণ বিধ্বস্ত হয়ে যাওয়ার কারণে সাময়িকভাবেই ইটেরসলিং দিয়ে যানচলাচল অব্যাহত রাখা হয়েছে **(চিত্র - ৮);**

১৯.৭ PW-01 এর আওতায় চেইনেজ ০+০০০ থেকে ৫+৫০০ পর্যন্ত (৫.৫ কি.মি.) সড়কে কোন কিলোমিটার পোস্ট , সাইন-সিগনাল এবং রোডমার্কিং পরিলক্ষিত হয়নি, যা নিরাপদ যানবাহন চলাচলের জন্য অত্যন্ত ঝুকিঁপূর্ণ।

২০। **মতামত/সুপারিশঃ**

২০.১ এমটিবিএফ Basket-এর বরাদ্দ অনুযায়ী প্রকল্প গ্রহণ এবং ভবিষ্যতে অনুমোদিত ডিপিপি'র আলোকে মন্ত্রণালয় ও সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর প্রকল্পের অনুকূলে বরাদ্দ প্রদান নিশ্চিত করবে **(অনুঃ ১৯.১)**;

২০.২ ফ্লেক্সিবল পেভমেন্টের ফাটল, ভাংগা Edge, এবং পটহোলসমূহ জরুরী ভিত্তিতে মেরামতের ব্যবস্থা গ্রহণ করতে হবে **(অনুঃ ১৯.৪)**

২০.৩ যে কোন মারাত্মক দুর্ঘটনা এড়ানোর লক্ষ্যে পেভমেন্ট এবং নির্মিত কালভার্টের উপরিভাগ একই সমতলে রাখার জন্য মেরামতের প্রয়োজনীয় ব্যবস্থা গ্রহণ করতে হবে **(অনুঃ ১৯.৫)**;

২০.৪ যে দু'টি স্থানে সড়কের উপরিভাগ সম্পূর্ণ বিধ্বস্ত হয়ে গিয়েছে , সেই দু'টি স্থানে প্রয়োজনে সয়েল টে স্ট এর মাধ্যমে পুনঃনির্মাণের ব্যবস্থা গ্রহণ করতে হবে **(অনুঃ ১৯.৬)**;

২০.৫ নিরাপদ যানবাহন চলাচলের সুবিধার্থে PW-01 এর আওতায় নির্মিত ৫.৫ কি.মি. সড়কে কিলোমিটার পোস্ট , সাইন-সিগনাল এবংরোড মার্কিং প্রদানের ব্যবস্থা গ্রহণ করতে হবে **(অনুঃ ১৯.৭)**;

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

২০.৭ ২০.১ থেকে ২০.৬ অনুচ্ছেদের আলোকে গৃহীত ব্যবস্থা আগামী ১(এক) মাসের মধ্যে আইএমই বিভাগকে অবহিত করতে হবে।

Technical Assistance for Sub Regional Road Transport Project Preparatoty Facility শীর্ষক প্রকল্পের সমাপ্তি মূল্যায়ন প্রতিবেদন।

(সমাপ্তঃ জুন,২০১৫)

১। প্রকল্পের নাম : **Technical Assistance for Sub Regional Road Transport Project Preparatoty Facility**

২। বাস্তবায়নকারী সংস্থা : সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর

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

৪। প্রকল্পের বাস্তবায়ন কাল ও ব্যয় :

(লক্ষ টাকায়)

অনুমোদিত ব্যয়		প্রকৃত ব্যয় (প্রঃ সাঃ)	অনুমোদিত বাস্তবায়নকাল		প্রকৃত বাস্তবায়নকাল	অতিক্রান্ত ব্যয় (মূল প্রাক্কলিত ব্যয়ের %)	অতিক্রান্ত সময় (মূল বাস্তবায়ন কালের %)
মূল (প্র:সা:)	১ম সংশোধিত (প্র: সা:)		মূল	১ম সংশোধিত			
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮
৮৬৩৪.৭৬ (৬৬৪৬.০৯)	৮৯২৭.৮৫ (৬৬৩৬.৫০)	৮৬৩১.৬৯ (৬৬৩৬.৪৯)	জুলাই, ২০১০ হতে জুন, ২০১৩	জুলাই, ২০১০ হতে জুন, ২০১৪	জুলাই, ২০১০ হতে জুন, ২০১৫	(-) ৩.০৭ (-) ০.০৩%	২ বছর (৬৬.৬৭%)

৫। **প্রকল্পের অংগভিত্তিক বাস্তবায়নঃ**

(লক্ষ টাকায়)

ক্রমিক	কাজের অংগ	একক	১ম সংশোধিত আরটিপিপি লক্ষ্যমাত্রা		বাস্তবায়ন অগ্রগতি	
			বাস্তব	আর্থিক	বাস্তব	আর্থিক
১	২	৩	৪	৫	৬	৭
1.	Pay of deputation PIU officers	MM	131	30.00		29.59
2.	Pay of directly recruited and deputeted PIU staffs.	MM	72	0.00		0.00
3.	Allowance of Deputation for Directly Recruited PIU officers & staffs.	MM	166	34.00		32.25
4.	Salary of outsourced PIU staffs	MM	180	33.00		31.05
5.	Office Accommodation on hire charge	-	-	0.00		0.00
6.	Office stationeries & other consumables	LS	-	5.81	LS	5.81
7.	Gas & Fuel for Transport Vehicles	LS	-	12.00	LS	8.12
8.	Petrol & Lubricants for Transport Vehicles	LS	-	20.00	LS	18.63
9.	Monthly bill of Telephone	12 Manth	-	0.50	12	0.25
10.	Registration Fee for Vehicles	No	2	3.00		1.34
11.	Monthly bill of Electricity	15	-	2.00		0.00

ক্রমিক	কাজের অংগ	একক	১ম সংশোধিত আরটিপিপি লক্ষ্যমাত্রা		বাস্তবায়ন অগ্রগতি	
			বাস্তব	আর্থিক	বাস্তব	আর্থিক
১	২	৩	৪	৫	৬	৭
		Month				
12.	Honorium for Members of Steering committee, Evaluation Committee & Others	LS	-	2.50	LS	0.44
13.	Miscellaneous Costs (for unseen tasks)	LS	-	5.00	LS	4.97
14.	Consultancy Services for feasibility study, Detailed Design-Package-1	MM	497	4421.51	497	4150.44
15.	Consultancy Services for Feasibility study, Detailed Design-Package-II	MM	464	3572.64	464	3562.92
16.	Safeguard implementation Consultancy Services for Package-I and Package-II	MM	240	0.00		0.00
17.	Consultancy Services of Efficiency and Governance Enhancement of RHD	MM	51	694.55	64	694.55
Repair and Maintenance						
18.	Motor Vehicle	LS	-	2.00	LS	2.00
19.	Computer and Office Equipment	LS	-	1.00	LS	0.99
20.	Other Repair and maintenance	LS	-	3.89	LS	3.89
Capital Expenditure						
21.	Procurement of 4-Wheel Drive Jeep	No.	1	72.26	1	72.26
22.	Computer & related Equipment	LS	-	4.36	LS	4.36
23.	Office Equipment	LS	-	3.85	LS	3.84
24.	Furniture for Project Office	LS	-	3.99	LS	3.99
	Total			8927.85		8631.69

৬। **কাজ অসমাপ্ত থাকলে তার কারণঃ** প্রকল্পের কোন কাজ অসমাপ্ত নেই।

৭। **প্রকল্পের পটভূমিঃ**

৭.১। দক্ষিণ এশীয় উন্নয়নশীল দেশগুলোর মধ্যে যোগাযোগ ও পণ্য পরিবহনের লিংক হিসেবে বাংলাদেশের উজ্জল সম্ভাবনা রয়েছে। বাংলাদেশের সাথে ভারত ও মায়ানমারের সীমান্ত রয়েছে। নেপাল ও ভুটানের অতি নিকটে অবস্থানকারী বাংলাদেশ চীনের কুনমিং প্রদেশেরও কাছাকাছি। বঙ্গবন্ধু সেতু , প্রস্তাবিত পদ্মা সেতু , ঢাকা-চট্টগ্রাম মহাসড়ক এবং অন্যান্য গুরুত্বপূর্ণ সড়ক করিডোরের মাধ্যমে ভারতের উত্তর -পূর্ব দিকের প্রদেশসমূহ , পশ্চিমবংগ, চীন, ভুটান ও নেপালের সাথে বাংলাদেশের বাণিজ্য ও যোগযোগ ব্যবস্থা সম্প্রসারণের সুযোগ রয়েছে।

৭.২। SAARC Regional Multimodal Transport Study (SRMTS) তে চিহ্নিত গুরুত্বপূর্ণ ১০টি করিডোরের মধ্যে ৬টি বাংলাদেশের যার অন্তর্ভুক্ত কিছু সড়ক /মহাসড়ক (যেমন: ঢাকা-চট্টগ্রাম মহাসড়ক) এর কাজ ইতোমধ্যে বাংলাদেশ সরকার এবং দাতাসংস্থার অর্থায়নে হাতে নেয়া হয়েছে। অন্যান্য সড়ক /মহাসড়ক উন্নয়নের লক্ষ্যে প্রস্তাবিত কারিগরী সহায়তা প্রকল্পের আওতায় feasibility study এবং detailed design প্রণয়নের

উদ্যোগ নেয়া হয়। প্রকল্পের আওতায় বিদ্যমান যোগাযোগ নেটওয়ার্ক এর আওতায় ১৩টি মহাসড়ক ও ৩টি বড় সেতুর সমীক্ষা ও ডিজাইনের কাজ অন্তর্ভূক্ত করা হয়েছে। এছাড়া , সওজ অধিদপ্তরের প্রাতিষ্ঠানিক উন্নয়ন ও সুশাসনের জন্য সুপারিশ প্রণয়ন করা হয়েছে।

৮। **প্রকল্পের উদ্দেশ্য:**

প্রকল্পের মূল উদ্দেশ্যে হলোঃ-

- Conduct feasibility study and detailed design of selected road corridors for upgrading from 2 lanes to 4 lanes with provision for slow moving vehicles.
- Provide efficiency and governance enhancement support to RHD

৯। **প্রকল্পের আওতায় গৃহীত কার্যাবলীঃ**

প্রকল্পের আওতায় পরামর্শক সংস্থা নিয়োগের মাধ্যমে দেশের প্রায় ১৭৫২ কিঃমিঃ জাতীয় মহাসড়কের সমীক্ষা এবং বিস্তারিত ডিজাইন প্রণয়ন করা হয়েছে। এছাড়া ৩টি সেতুর (১.৯০৫ কিঃমিঃ দীর্ঘ) সমীক্ষা ও বিস্তারিত ডিজাইন প্রণয়ন করা হয়েছে।

১০। **প্রকল্প অনুমোদন এবং সংশোধনঃ** প্রকল্পটি ২৪/০৫/২০১১ তারিখে মাননীয় পরিকল্পনা মন্ত্রী কর্তৃক ৮৬৩৪.৭৬ লক্ষ টাকা ব্যয়ে জুলাই ২০১০ হতে জুন ২০১৩ পর্যন্ত মেয়াদে বাস্তবায়নের নিমিত্ত অনুমোদিত হয়। পরবর্তীতে প্রকল্পের ১ম সংশোধিত টিপিপি ০৫ নভেম্বর ২০১৪ তারিখে সড়ক পরিবহণ ও সেতু মন্ত্রণালয়ের মাননীয় মন্ত্রী কর্তৃক ৮৯২৭.৮৫ কোটি টাকা ব্যয়ে জুলাই ২০১০ হতে জুন ২০১৫ পর্যন্ত মেয়াদে বাস্তবায়নের নিমিত্ত অনুমোদিত হয়েছে।

১১। **প্রকল্প পরিদর্শনঃ**

১১.১। আইএমইডি 'র পরিচালক জনাব আবদুল্লাহ আল মামুন কর্তৃক গত ১৮.৫.২০১৭ তারিখে ঢাকাস্থ বেইলী রোডে অবস্থিত প্রকল্পের অফিস পরিদর্শন করা হয়। পরিদর্শনকালে সওজ-এর সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তাগণ উপস্থিত ছিলেন। প্রকল্প সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তাদের সঙ্গে আলোচনা, প্রাপ্ত তথ্য বিশ্লেষণ ও পিসিআর এর তথ্যের ভিত্তিতে প্রতিবেদনটি প্রণয়ন করা হয়েছে।

১১.২। **পর্যবেক্ষণঃ**

প্রকল্পের অফিস পরিদর্শনকালে টিএ প্রকল্পের আওতায় সম্পাদিত সমীক্ষা ও ডিজাইন রিপোর্টগুলো প্রদর্শন করা হয়। উল্লেখ্য, বর্তমানে এডিবি 'র অর্থায়নে কারিগরী সহায়তা প্রকল্পটির ২য় পর্যায়ের কাজ একই অফিস ভবনে চলমান রয়েছে। পূর্ববর্তী প্রকল্পের অফিস সামগ্রী/মালামাল এ প্রকল্পে ব্যবহার করা হচ্ছে। এছাড়া, টিএ প্রকল্পের ডিজাইন অনুসারে ৪ লেন বিশিষ্ট মহাসড়ক নির্মানের লক্ষ্যে SASEC-1 ও SASEC-2 শীর্ষক ২টি বিনিয়োগ প্রকল্পের কাজ সওজ অধিদপ্তর কর্তৃক বর্তমানে বাস্তবায়নাধীন রয়েছে।

১২। **ক্রয় কার্যক্রম সংক্রান্ত তথ্যঃ**

প্রকল্পের আওতায় মূলতঃ ৩টি প্যাকেজের আওতায় পরামর্শক সেবা গ্রহণ করা হয়েছে। প্যাকেজ-১ এর আওতায় ৯৩১ কিঃমিঃ দীর্ঘ মহাসড়ক এবং প্যাকেজ -২ এর আওতায় ৮২১ কিঃমিঃ মহাসড়কের ষ্টাডি ও ডিজাইন সম্পাদন করা হয়েছে। প্যাকেজ -৩ এর আওতায় সওজ অধিদপ্তরের প্রাতিষ্ঠানিক উন্নয়ন, দক্ষতা ও সুশাসন বৃদ্ধির লক্ষ্যে পরামর্শক সেবা গ্রহণ করা হয়েছে।

১৩। **প্রকল্পের সার্বিক অগ্রগতিঃ** প্রকল্পের শুরু হতে জুন, ২০১৫ পর্যন্ত ক্রমপুঞ্জিত ব্যয় ৮৬৩১.৬৯ লক্ষ টাকা, যা অনুমোদিত ব্যয়ের ৯৬.৭০% এবং বাস্তব অগ্রগতি ১০০%। পিসিআর অনুযায়ী প্রকল্পের বছরভিত্তিক সংশোধিত এডিপি বরাদ্দ, অবমুক্ত ও ব্যয়ের চিত্র নিম্নরূপঃ

(লক্ষ টাকায়)

অর্থ বছর	সংশোধিত এডিপি বরাদ্দ			ব্যয়		
	মোট	টাকা	প্রঃ সাঃ	মোট	টাকা	প্রঃসাঃ
১	২	৩	৪	৬	৭	৮
২০১০-২০১১	০.০০	০.০০	০.০০	০.০০	০.০০	০.০০
২০১১-২০১২	১৮.৫০	১৮.৫০	০.০০	১৪.৬৩	১৪.৬৩	০.০০
২০১২-২০১৩	৩৫১০.৪৭	৭৮৪.০০	২৭২২.০০	৩৫১০.২১	৭৮৮.২২	২৭২১.৯৯
২০১৩-২০১৪	২১৯৯.০০	৪৭৫.০০	১৭২৪.০০	২১৯৪.৬৬	৪৭০.৬৬	১৭২৪.০০

অর্থ বছর	সংশোধিত এডিপি বরাদ্দ			ব্যয়		
	মোট	টাকা	প্রঃ সাঃ	মোট	টাকা	প্রঃসাঃ
২০১৪-২০১৫	২৯১৪.০০	৭২৩.০০	২১৯১.০০	২৯১২.১৯	৭২১.৬৮	২১৯০.৫০
মোটঃ	**৮৬৪১.৯৭**	**২০০০.৫০**	**৬৬৩৭.০০**	**৮৬৩১.৬৯**	**১৯৯৫.১৯**	**৬৬৩৬.৪৯**

১৪। **উপকারভোগীদের মতামতঃ**

প্রকল্পের সরাসরি উপকারভোগী সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর। কারণ এ টিএ প্রকল্পের ফলাফল হিসেবে প্রাপ্ত সমীক্ষা ও ডিজাইন সংস্থা পরবর্তী বিনিয়োগ প্রকল্পে যথাযথভাবে ব্যবহার করবে। সওজ-এর সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তাগণ এ প্রকল্পের ফলাফল সম্পর্কে ইতিবাচক মতামত প্রদান করেন।

১৫। **প্রকল্প পরিচালক সম্পর্কিত তথ্যঃ** প্রকল্পের শুরু থেকে শেষ পর্যন্ত ৪ জন কর্মকর্তা প্রকল্প পরিচালকের দায়িত্ব পালন করেছেন। প্রকল্প পরিচালক সংক্রান্ত তথ্যাদি নিচে প্রদান করা হলঃ

নাম ও পদবী	পূর্ণকালীন	খন্ডকালীন	যোগদানের তারিখ	বদলীর তারিখ
মোঃ মফিজুল ইসলাম অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী	√	-	২৪.০৮.২০১১	১২.০১.২০১২
দিলীপ কুমার গুহ অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী	√	-	০২.০২.২০১২	১২.১২.২০১৩
মোঃ মাহবুবুল আলম অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী	√	-	১২.১২.২০১৩	০২.০২.২০১৪
মোঃ আলী মাসুদ হায়দার অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী	√	-	০২.০২.২০১৪	৩০.০৬.২০১৫

১৬। **প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জনঃ**

পরিকল্পিত উদ্দেশ্য	অর্জিত ফলাফল
• মহাসড়কের ফিজিবিলিটি স্ট্যাডি ও বিস্তারিত ডিজাইন করা। • সওজ অদিদপ্তরের দক্ষতা ও সুশাসন বৃদ্ধির জন্য সুপারিশ প্রদান করা।	• প্রস্তাবিত মহাসড়কগুলোর ফিজিবিলিটি স্ট্যাডি ও বিস্তারিত ডিজাইন সম্পান্ন করা হয়েছে। • সওজ অধিদপ্তরের দক্ষতা ও সুশাসন বৃদ্ধিকল্পে সুপারিশমালা প্রণয়ন করা হয়েছে।

১৭। **উদ্দেশ্য পুরোপুরি অর্জিত না হলে এর কারণঃ**প্রযোজ্য নয়।

১৮। **অডিট সংক্রান্তঃ** প্রকল্পটির অডিট সম্পন্ন হয়েছে।

১৯। **প্রকল্প বাস্তবায়ন সমস্যাঃ**

প্রকল্প বাস্তবায়নে কোন সমস্যার সম্মুখীন হতে হয়নি।

২০। **মতামত/সুপারিশঃ**

২০.১। প্রকল্পে ৪ বছরে ৪ (চার) বার প্রকল্প পরিচালক পরিবর্তন করা হয়েছে। ঘন ঘন প্রকল্প পরিচালক পরিবর্তন করা হলে প্রকল্পের বাস্তবায়ন বিঘ্নিত হওয়ার পাশাপাশি গুণগতমান নিশ্চিত করা সম্ভব হয় না। বিষয়টি গুরুত্বের সাথে বিবেচনা করে সংশ্লিষ্ট মন্ত্রণালয় প্রকল্পের শুরু থেকে সমাপ্তি পর্যন্ত একজন কর্মকর্তাকে প্রকল্প পরিচালকের দায়িত্ব প্রদানের বিষয়টি নিশ্চিত করবে;

২০.২। সওজ অধিদপ্তরের দক্ষতা ও সুশাসন বৃদ্ধি সংক্রান্ত পরামর্শকের সুপারিশসমূহ বাস্তবায়নের মাধ্যমে প্রাতিষ্ঠানিক উন্নয়নের জন্য আশু যথাযথ ব্যবস্থা গ্রহণ করা যেতে পারে;

২০.৩। প্রকল্পের আওতায় যে সকল মহাসড়কের সমীক্ষা ও ডিজাইন সম্পাদন করা হয়েছে , সে সকল মহাসড়ক অগ্রাধিকার প্রকল্প হিসেবে উন্নয়ন করা সমীচীন হবে;

২০.৪। প্রকল্পের আওতায় প্রণীত সমীক্ষা ও ডিজাইন যথাযথভাবে অনুসরণ করে প্রকল্প গ্রহণ করা প্রয়োজন। এতে কারিগরী সহায়তা প্রকল্পের অভীষ্ঠ লক্ষ্য অর্জিত হবে;

২০.৫। এ কারিগরী সহায়তা প্রকল্পে লব্ধ কৌশল ও বাবহারিক জ্ঞান , Technology Transfer ভবিষ্যতে অনুরূপ প্রকল্পে প্রয়োগের জন্য সওজ অধিদপ্তর যথাযথ ব্যবস্থা গ্রহণ করবে; এবং

২০.৬। অনুচ্ছেদ ২০.১ হতে ২০.৫ এর বিষয়ে গৃহীত ব্যবস্থা আগামী ২(দুই) মাসের মধ্যে আইএমইডিকে অবহিত করতে হবে।

‘নকলা বাইপাস সড়ক নির্মাণ এবং সন্ধ্যাকুড়া-হাতিপাগাড়-ধানুয়া-কামালপুর (বর্ডার) সড়কের ১০তম কিলোমিটার চেল্লাখালী নদীর উপর ১৬৫.০০ মিটার দীর্ঘ পিসি গার্ডার সেতু নির্মাণ শীর্ষক প্রকল্পের সমাপ্তি মূল্যায়ন প্রতিবেদন

(সমাপ্ত : জুন ২০১৫)

১	**প্রকল্পের নাম**	:	**‘নকলা বাইপাস সড়ক নির্মাণ এবং সন্ধ্যাকুড়া-হাতিপাগাড়-ধানুয়া-কামালপুর (বর্ডার) সড়কের ১০তম কিলোমিটার চেল্লাখালী নদীর উপর ১৬৫.০০ মিটার দীর্ঘ পিসি গার্ডার সেতু নির্মাণ**
২	**উদ্যোগী বিভাগ/মন্ত্রণালয়**	:	সড়ক পরিবহন ও সেতু মন্ত্রণালয়/সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ
৩	**বাস্তবায়নকারী সংস্থা**	:	সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর
৪	**প্রকল্প এলাকা**	:	শেরপুর সদর, নকলা ও নালিতাবাড়ি উপজেলা, শেরপুর

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

প্রাক্কলিত ব্যয়		প্রকৃত ব্যয়	পরিকল্পিত বাস্তবায়কাল		প্রকৃত বাস্তবায়নকাল	অতিক্রান্ত ব্যয় (মূল প্রাক্কলিত ব্যয়ের %)	অতিক্রান্ত সময় (মূল বাস্তবায়নকালের %)
মূল	সর্বশেষ সংশোধিত		মূল	সর্বশেষ সংশোধিত			
৪২২২.৬৫	৫৭০৭.৮৩	৫৫১৭.৩৮	০১.০১.২০১০ থেকে ৩০.০৬.২০১২	০১.০১.২০১০ থেকে ৩০.০৬.২০১৪	০১.০১.২০১০ থেকে ৩০.০৬.২০১৫	৩০.৬৬%	১৮০%

৬। **প্রকল্পের পটভূমি ও উদ্দেশ্যঃ**

৬.১ পটভূমিঃ

৬.১.১ নকলা বাইপাস সড়কঃ নকলা বাইপাস সড়কটি (জেড ৪৬১০) শেরপুর-নকলা-ফুলপুর-ময়মনসিংহ আঞ্চলিক মহাসড়ককে (আর ৩৭১) সংযুক্ত করেছে। সড়কটির কিছু অংশ ৩.৬৬ মিটার এবং কিছু অংশ ৫.৫০ মিটার প্রশস্ততায় নির্মিত। কিন্তু এ সড়কে চলাচলরত বাস ও অন্যান্য হালকা যানবাহনের সংখ্যা উত্তরোত্তর বৃদ্ধি পাওয়ায় সড়কটি ক্রমাগত চলাচলের অনুপযোগী হয়ে পড়ছে। এছাড়াও সড়কটির অবস্থান নকলা উপজেলা সদরের উপর দিয়ে হওয়ায় শেরপুরগামী সকল যানবাহন ও যাত্রীকে প্রতিনিয়ত বিশাল ট্রাফিক জ্যামের সম্মুখীন হতে হচ্ছে। ফলে ভ্রমণ ব্যয় বৃদ্ধির পাশাপাশি যানবাহন ও যাত্রীসাধারণের প্রচুর সময় অপচয় হচ্ছে। এ অবস্থা থেকে উত্তরণের লক্ষ্যে সড়কটিকে মান উন্নীত করে ৫.৫০ মিটার পেভমেন্টসহ ৭.৩০মিটার প্রশস্ততায় নির্মাণের লক্ষ্যে প্রকল্পটি গ্রহণ করা হয়েছে।

৬.১.২ চেল্লাখালি সেতুঃ চেল্লাখালি সেতুটি সন্ধ্যাকুড়া-হাতিপাগাড়-ধানুয়া-কামালপুর (সীমান্ত) সড়কের ১০তম কিলোমিটার চেল্লাখালী নদীর উপর অবস্থিত। সেতুটি নির্মিত হওয়ায় শেরপুর জেলার নালিতাবাড়ি ও ঝিনাইগাতী উপজেলা দু’টি সরাসরি সড়ক যোগাযোগ নেটওয়ার্কের আওতায় এসেছে। এ প্রসংগে উল্লেখ্য, সীমান্ত সড়কটি সুনামগঞ্জ জেলা থেকে শুরু হয়ে নেত্রকোণা, ময়মনসিংহ, শেরপুর হয়ে জামালপুর জেলা পর্যন্ত প্রায় ২১৪ কি.মি. লম্বা। এ সড়কটি বাংলাদেশ - ভারত সীমান্তের প্রায় সবটুকু অংশ জুড়ে অবস্থিত। সীমান্তরক্ষী বাহিনী, বর্ডার গার্ড বাংলাদেশ (বিজিবি), সহজ চলাচলের জন্য এ সড়কটি সার্বক্ষণিকভাবে ব্যবহার করে থাকে। শেরপুর জেলায় অবস্থিত সীমান্তবর্তী বিজিবি’র বিওপিসমূহের মধ্যে নিরবচ্ছিন্ন যোগাযোগ রক্ষার সুবিধার্থে সেতুটির নির্মাণ অপরিহার্য। পাশাপাশি এ অঞ্চলে উৎপাদিত কৃষিজাত পণ্যসমূহ বাজারজাতকরণের লক্ষ্যে পরিবহণের ক্ষেত্রেও সেতুটির গুরুত্ব অপরিসীম।

৬.২ উদ্দেশ্যেঃ প্রকল্পের মূল উদ্দেশ্য -

- নকলা উপজেলা সদরকে বাইপাস করে শেরপুর জেলার সাথে রাজধানী ও দেশের অন্যান্য অঞ্চলের সাথে নিরাপদ ও যানজটমুক্ত যোগাযোগ ব্যবস্থা স্থাপন;
- স্থানীয়ভাবে উৎপাদিত পাথর/বালু, কাঠ, ধান/চাল, সবজী ও অন্যান্য কৃষিজাত পণ্য পরিবহনের জন্য উন্নততর যোগাযোগ ব্যবস্থা তৈরী করা;
- নাকুগাঁও ও ধানুয়াকামালপুর স্থল বন্দরের সাথে সরাসরি যোগাযোগ স্থাপনের মাধ্যমে আমদানী/রপ্তানী কার্যক্রমের সাথে জড়িত পণ্য পরিবহন ব্যবস্থাকে গতিশীল করা; এবং
- শেরপুর জেলায় অবস্থিত ইকো-পার্ক অন্যান্য পর্যটন স্পটসমূহে যোগাযোগ ব্যবস্থাকে সহজতর করা।

৭। **প্রকল্পের প্রধান অঙ্গসমূহঃ**

৭.১ **নকলা বাইপাস সড়কঃ**

- ✓ ভূমি অধিগ্রহণ (১২৫৫.০৪ হেক্টর);
- ✓ সড়ক বাঁধ নির্মাণ ও নতুন পেভমেন্ট (২.৭৯ কি.মি.), প্রশস্তকরণ ও পেভমেন্ট মজবুতিকরণ (৮.৬০ কি.মি);
- ✓ সার্ফেসিং (কার্পেটিং ও সীলকোট ১২.৪৭ কি.মি.); এবং
- ✓ আরসিসি সেতু (৫০.০০ মিটার, আরসিসি বক্স কালভার্ট (৬৭.০০ মিটার) নির্মাণ এবং রক্ষাপ্রদ কাজের আওতায় আরসিসি প্যালাসাইডিং (১৫৪০.০০ মিটার)।

৭.২ **সন্ধ্যাকুড়া-হাতিপাগাড়-ধানুয়া-কামালপুর (বর্ডার) সড়কঃ**

- ✓ পিসি গার্ডার সেতু নির্মাণ (১৬১.৫৪ মিটার); এবং
- ✓ এপ্রোচ সড়কে সড়ক বাঁধ নির্মাণ ও পেভমেন্ট (১.৩৫ কি.মি.)।

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

Items of Work (as per PP)		Unit	Target (as per PP)		Actual Progress	
			Financial	Physical (Quantity)	Financial	Physical (Quantity)
1		2	3	4	5	6
1.	**Nakla Bypass Road**					
A.	**Revenue**					
	Supply & Services					
01.	**Publications & Tendering**	LS	1.00	LS	1.00	LS
B.	Capital					
	Acquisition/Purchase of Landed Properties of Assets					
	1) Land Acquisition	Hector	1255.04	19.44	1255.04	19.44
	Civil Works					
02.	**Earth work on Road Embankment**	Lac cum	430.56	2.00	421.60	1.96
03	**Flexible Pavement**					

Items of Work (as per PP)		Unit	Target (as per PP)		Actual Progress	
			Financial	Physical (Quantity)	Financial	Physical (Quantity)
.						
	a) Construction of New Pavement	km	394.70	2.79	356.20	2.79
	b) Widening of Pavement	km	499.52	8.60	454.30	8.60
	c)Strengthening	km	204.40	8.60	204.40	8.60
	d) Surfacing (carpeting & Seal coat)	km	599.90	12.47	583.95	12.47
04.	Construction of RCC Bridge	m	465.83	50.00	424.38	49.49
05.	Construction of RCC box Culvert	m	422.30	67.00	399.23	67.00
06.	Protective work (RCC Palisiding)	m	120.88	1540.00	120.88	1540.00
07.	**Sign Signal & KM Post, Road Marking etc.**					
	a)Traffic Sign	No(s)	0.94	17.00	-	-
	b) Sign Post	No(s)	0.42	17.00	-	-
	c) Road Marking Thermoplastic Materials	Sq.m	32.05	3125.00	18.47	3125.00
	d) KM Post	No(s)	1.22	18.00	-	-
	Capital Block Allocation & Miscellaneous Expenditure					
08.	Utility Shifting	LS	16.86	LS	16.86	LS
09.	General & Site Facilities	LS	1.14	LS	-	-
	Sub-Total (B):		**4445.76**		**4255.31**	
Total (A+B) (01. Nakla Bypass):			**4445.76**		**4255.31**	
2.	**Challakhali Bridge.**					
A.	**Revenue**					
	Supply & Services					
01.	Publications & Tendering	LS	2.00	LS	2.00	LS
B.	Capital					
	Acquisition/Purchase of Land & Landed Properties of Assets					
01.	Land Acquisition	Hector	8.00	1.00	8.00	1.00
	Civil Works					
02.	Earth work on Road Embankment	Lac.cum	13.60	0.17	13.60	0.17
03.	**Flexible Pavement:**					
	a) Construction of New Pavement	km	62.84	1.35	62.84	1.35
	b) Surfacing (carpeting & Seal coat)	km	44.25	1.35	44.25	1.35
04	Construction of RCC Bridge	m	1063.07	161.54	1063.07	161.54

Items of Work (as per PP)		Unit	Target (as per PP)		Actual Progress	
			Financial	Physical (Quantity)	Financial	Physical (Quantity)
.						
05.	Construction of RCC box Culvert	m	67.31	15.00	67.31	15.00
Sub Total (B):			**1259.07**	**-**	**1259.07**	
Total (A+B) (02. Challakhali Bridge):			**1261.07**	**-**	**1261.07**	
C.	**Physical Contingency**					
	Physical Contingency (0.00%)		-		-	
D.	**Price Contingency**					
	Price Contingency (0.00%)		-		-	
Total (A+B+C+D):			**5707.83**		**5517.38**	

৯। **প্রকল্প পরিচালক সম্পর্কিত তথ্যাদিঃ**

Sl. No	Name & Designation	Full/ Part Time	Responsible for more than one Project	Duration	
				From	To
1	2	3	5	6	7
1	Md. Bayzeed, ACE, RHD, Dhaka Zone, Dhaka	Part Time	Yes	17.01.2010	21.01.2010
2	Md. Shuhrab Uddin Mia , ACE, RHD, Dhaka Zone, Dhaka	Part Time	Yes	21.01.2010	09.02.2010
3	Mr. Shahabuddin, ACE, RHD, Dhaka Zone, Dhaka	Part Time	Yes	09.02.2010	02.02.2011
4	Md. Abdul Kuddus, ACE, RHD, Dhaka Zone, Dhaka	Part Time	Yes	02.02.2011	10.01.2012
5	Md. Mafizul Islam, ACE, RHD, Dhaka Zone, Dhaka	Part Time	Yes	12.01.2012	31.01.2013
6	Md. HabibulHoque, ACE, RHD, Dhaka Zone, Dhaka	Part Time	Yes	26.02.2013	09.07.2014
7	Shahabuddin Khan, ACE, RHD, Dhaka Zone, Dhaka	Part Time	Yes	08.07.2014	Till to Date

১০। **ক্রয় সংক্রান্ত তথ্যাদিঃ** অনুমোদিত ডিপিপি অনুযায়ী নকলা বাইপাস সড়ক অংশে মোট ০৪ (চার)টি এবং সন্ধ্যাকুড়া-হাতিপাগাড়-ধানুয়া-কামালপুর (বর্ডার) সড়কের ১০তম কিলোমিটার চেল্লাখালী নদীর উপর পিসি গার্ডার সেতু নির্মাণ অংশে ০৩ (তিন)টি মোট ০৭টি প্যাকেজের মাধ্যমে প্রকল্পের কাজ বাস্তবায়নের অনুমোদন থাকলেও পরিদর্শনকালে প্রাপ্ত তথ্য অনুযায়ী নকলা বাইপাস সড়ক অংশে মোট ০৪ (চার)টি এবং সন্ধ্যাকুড়া-হাতিপাগাড়-ধানুয়া-কামালপুর (বর্ডার) সড়কের ১০তম কিলোমিটার চেল্লাখালী নদীর উপর পিসি গার্ডার সেতু নির্মাণ অংশে ০২ (দুই)টি মোট ০৬টি প্যাকেজের মাধ্যমে প্রকল্পের কাজ সমাপ্ত করা হয়েছে। দরপত্র ও প্যাকেজ সম্পর্কিত তথ্যাবলী নিম্নরূপঃ

Description of Procurement (Goods/Work/ Consultancy) As per Bid document		Tender/Bid Proposal Cost (In Lac Taka)		Tender/Bid Proposal		Date of completion of Works/Services and supply of Goods	
		As per DPP	Contract Value	Invitation Date	Contract Signing / LC Opening Date	As per Contract	Actual
1		2	3	4	5	6	7
01	Construction of 161.54m PC Girder Bridge over Challakhali River at 10th KM. of Sandhakura-Hatipagar - Dhanuakamalpur (Border) Road	-	106.31	11.05.2010	26.12.2010	25.06.2011	28.03.2013
02	Construction of 49.49,m Girder (Dhalakhal Bridge at 1st KM of Nakla Bypass road (Z 4610)	-	46.58	02.01.2011	29.03.2011	29.03.2012	31.03.2014
03	Construction of 1350.00m (800.00m at Baromari end and 550.00m at Sandakaura end) New flexible pavement under the project of 165.0 m PC Girder Bridge over Challakhali river at 10th KM of Border Road (Z 2834)	-	12.07	11.04.2011	14.06.2011	14.09.2011	11.09.2011
04	Construction of flexible pavement with earth work in Road Embankment at chinage 5+000 KM to 8+290 KM with RCC Box Culvert and palisading work at different KM of Nakal Bypass Road (Z 4610)	-	87.24	28.06.2011	28.09.2011	27.06.2012	21.03.2013

Description of Procurement (Goods/Work/ Consultancy) As per Bid document		Tender/Bid Proposal Cost (In Lac Taka)		Tender/Bid Proposal		Date of completion of Works/Services and supply of Goods	
		As per DPP	Contract Value	Invitation Date	Contract Signing / LC Opening Date	As per Contract	Actual
1		2	3	4	5	6	7
05	Construction of flexible pavement with earth work in Road Embankment at chinage 8+290 KM to 12+390 with RCC Box Culvert and palisading work at different KM of Nakal Bypass Road(Z 4610)	-	81.51	28.06.2011	28.09.2011	27.06.2012	19.03.2013
06	Construction of Flexible Pavement with Earth work in Road Embankment and 02 Nos of RCC Box Culvert in different KM of chainage 0+000 to 4+000 KM of Nakla Bypass Road (Z 4610)	-	87.72	02.01.2013	02.05.2013	01.04.2014	27.12.2014

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

(লক্ষ টাকায়)

অর্থবছর	ডিপিপি/আরডিপিপি বরাদ্দ	এডিপি/আরএডিপি বরাদ্দ	টাকা অবমুক্তি	ব্যয়
১	**২**	**৩**	**৪**	**৫**
২০০৯ - ২০১০	২৩২.৮৮	২৫০.০০	২৫০.০০	২৩২.৮৮
২০১০ - ২০১১	৫০০.০০	৫০০.০০	৫০০.০০	৫০০.০০
২০১১ - ২০১২	২০০০.০০	২০০০.০০	২০০০.০০	২০০০.০০
২০১২ - ২০১৩	১৬০০.০০	১৬০০.০০	১৬০০.০০	১৬০০.০০
২০১৩ - ২০১৪	১৩৭৪.৯৫	১০৩৩.০০	১০৩৩.০০	১৩৭৪.৯৫
২০১৪ - ২০১৫		১৫১.৫০	১৫১.৫০	১৫১.৫০
সর্বমোট	**৫৭০৭.৮৩**	**৫৫৩৪.৫০**	**৫৫৩৪.৫০**	**৫৫১৭.৩৮**

১২। **কাজ অসম্পূর্ণ থাকলে তার কারণঃ** প্রকল্পের আওতায় সকল কার্যক্রম সম্পন্ন করা হয়েছে বলে জানা যায়।

১৩। **সাধারণ পর্যবেক্ষণঃ**

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

	মেয়াদকাল	প্রাক্কলিত ব্যয়
মূল	০১.০১.২০১০ থেকে ৩০.০৬.২০১২	৪২২২.৬৫
১ম সংশোধিত	০১.০১.২০১০ থেকে ৩১.১২.২০১৩	৫৩৮৫.৭৭
২য় সংশোধিত	০১.০১.২০১০ থেকে ৩০.০৬.২০১৪	৫৭০৭.৮৩
ব্যয় বৃদ্ধি ব্যতিরেকে মেয়াদ বৃদ্ধি (১ম বার)	০১.০১.২০১০ থেকে ৩০.০৬.২০১৫	

১৩.২ **সার্বিক আর্থিক ও বাস্তব অগ্রগতিঃ** প্রকল্পের আওতায় জুন, ২০১৫ পর্যন্ত ক্রমপুঞ্জিত আর্থিক অগ্রগতি হয়েছে ৫৫১৭.৩৮ লক্ষ টাকা যা অনুমোদিত ব্যয় ৫৭০৭.৮৩ লক্ষ টাকার ৯৬.৬৬% । মন্ত্রণালয় থেকে প্রেরিত পিসিআর অনুযায়ী উক্ত সময়ে অনুমোদিত প্রকল্পের সকল অঙ্গের কাজ সম্পন্ন করার মাধ্যমেই প্রকল্প বাস্তবায়ন করা হয়েছে। (অনুঃ - **৮)।**

১৪। **প্রকল্প পরিদর্শনঃ** প্রকল্পের বাস্তবায়নকাজ সরেজমিনে পরিদর্শনের জন্য বাস্তবায়ন পরিবীক্ষণ ও মূল্যায়ন বিভাগের যোগাযোগ ও স্থানীয় সরকার সেক্টরের পরিচালক (পরিবহন) জনাব মোঃ মোশাররফ হোসেন কর্তৃক ৩০.০৮.২০১৬ তারিখে প্রকল্প এলাকা পরিদর্শন করা হয়। পরিদর্শনের সময় প্রকল্প সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তাগণ উপস্থিত থেকে সহায়তা প্রদান করেন। পরিদর্শনকালে প্রাপ্ত তথ্যাদি নিম্নরূপঃ

১৪.১ প্রকল্পের আওতায় বাস্তবায়িত প্রধান দুইটি অঙ্গ হচ্ছে (ক) নকলা বাইপাস সড়ক এবং (খ) সীমান্ত সড়কে চেল্লখালী নদীর উপর নির্মিত পিসি গার্ডার সেতু;



চিত্র-১ প্রকল্পের আওতায় নকলা বাইপাস সড়কে নির্মিত ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট



চিত্র-২ সড়কের বিভিন্ন স্তর পরিমাপের লক্ষ্যে কোর কাটিং

১৪.২ নকলা বাইপাস সড়কটির দৈর্ঘ্য ১২.৪৭ কি.মি. এবং প্রস্থ ৫.৫০ মিটার পেভমেন্ট ও উভয় পার্শ্বে ০.৯০ মিটার করে সফট শোল্ডার সহ (৫.৫০মিটার + ১.৮০ মিটার) ৭.৩০মিটার;



চিত্র-৩ প্রকল্পের আওতায় নকলা বাইপাস সড়কে নির্মিত কালভার্ট



চিত্র-৪ প্রকল্পের আওতায় নির্মিত ফ্লেক্সিবল পেভমেন্টের প্রশস্ততা পরিমাপ

১৪.৩ নকলা বাইপাস সড়কটি (জেড ৪৬১০) শেরপুর-নকলা-ফুলপুর-ময়মনসিংহ আঞ্চলিক মহাসড়কের (আর ৩৭১) ২৩.০ কি.মি. অংশে পয়সা নামক স্থানে শুরু হয়ে ১১.০ কি.মি অংশে তারাকান্দি নামক স্থানে মিলিত হয়েছে;

১৪.৪ প্রকল্পের আওতায় সন্ধ্যাকুড়া-হাতিপাগাড়-ধানুয়া-কামালপুর (সীমান্ত) সড়কের ১০তম কিলোমিটার অংশে চেল্লাখালী নদীর উপর ১৬১.৫৪ মিটার দীর্ঘ পিসি গার্ডার সেতু নির্মাণ করা হয়েছে;



চিত্র-৫ নকলা বাইপাস সড়কের ১ম কি.মি. অংশে নির্মিত পিসি গার্ডার সেতু



চিত্র-৬ নকলা বাইপাস সড়কের নির্মিত পিসি গার্ডার সেতুতে স্থাপিত গাইড পোস্ট ও সিসি ব্লক



চিত্র-৭ নকলা বাইপাস সড়কে নির্মিত আরসিসি সেতুর ক্ষতিগ্রস্ত এপ্রোচ



চিত্র-৮ প্রকল্পের আওতায় নির্মিত নকলা বাইপাস সড়কের ক্ষতিগ্রস্ত পেভমেন্ট



চিত্র-৯ সন্ধ্যাকুড়া-হাতিপাগাড়-ধানুয়া-কামালপুর (বর্ডার) সড়কের ১০তম কিলোমিটার চেল্লাখালী নদীর উপর নির্মিত ১৬৫.০০ মিটার দীর্ঘ পিসি গার্ডার সেতু



চিত্র- ১০ সন্ধ্যাকুড়া-হাতিপাগাড়-ধানুয়া-কামালপুর (বর্ডার) সড়কে নির্মিত সেতুর এপ্রোচ সড়ক ও এপ্রোচ সড়কে স্থাপিত গাইড পোস্ট

১৫। **প্রকল্পের উদ্দেশ্য ও অর্জনঃ**

পরিকল্পিত	অর্জিত
▪ নকলা উপজেলা সদরকে বাই পাস করে শেরপুর জেলার সাথে রাজধানী ও দেশের অন্যান্য অঞ্চলের সাথে নিরাপদ ও যানজটমুক্ত যোগাযোগ ব্যবস্থা স্থাপন;	▪ নকলা উপজেলা সদরকে বাই পাস করে শেরপুর জেলার সাথে রাজধানী ও দেশের অন্যান্য অঞ্চলের সাথে নিরাপদ ও যানজটমুক্ত যোগাযোগ ব্যবস্থা স্থাপিত হয়েছে;
▪ স্থানীয়ভাবে উৎপাদিত পাথর/বালু, কাঠ, ধান/চাল, সবজী ও অন্যান্য কৃষিজাত পণ্য পরিবহণের জন্য উন্নততর যোগাযোগ ব্যবস্থা তৈরী করা;	▪ স্থানীয়ভাবে উৎপাদিত পাথর/বালু, কাঠ, ধান/চাল, সবজী ও অন্যান্য কৃষিজাত পণ্য পরিবহণের জন্য উন্নততর যোগাযোগ ব্যবস্থা তৈরী হয়েছ;
▪ নাকুগাঁও ও ধানুয়াকামালপুর স্থলবন্দরের সাথে সরাসরি যোগাযোগ স্থাপনের মাধ্যমে আমদানী/রপ্তানী কার্যক্রমের সাথে জড়িত পণ্য	▪ নাকুগাঁও ও ধানুয়াকামালপুর স্থলবন্দরের সাথে সরাসরি যোগাযোগ স্থাপনের মাধ্যমে আমদানী/রপ্তানী কার্যক্রমের সাথে জড়িত পণ্য পরিবহন ব্যবস্থা গতিশীল হয়েছে;

পরিকল্পিত	অর্জিত
পরিবহন ব্যবস্থাকে গতিশীল করা; এবং ▪ শেরপুর জেলায় অবস্থিত ইকো-পার্ক অন্যান্য পর্যটন স্পটসমূহে যোগাযোগ ব্যবস্থাকে সহজতর করা।	এবং ▪ শেরপুর জেলায় অবস্থিত ইকো-পার্ক অন্যান্য পর্যটন স্পটসমূহে যোগাযোগ ব্যবস্থা সহজতর হয়েছে।

১৬। **উদ্দেশ্য অর্জিত না হয়ে থাকলে তার কারণঃ** অনুমোদিত ডিপিপি অনুযায়ী সকল অঙ্গের কাজ সম্পন্ন হওয়ায় প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জিত হয়েছে ।

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

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

১৯। **পর্যবেক্ষণঃ**

১৯.১ প্রকল্পের আওতায় বাস্তবায়িত "নকলা বাইপাস সড়ক নির্মাণ" অঙ্গের অবস্থান শেরপুর-নকলা-ফুলপুর-ময়মনসিংহ আঞ্চলিক মহাসড়কের (আর ৩৭১) ১১ - ২৩ কি.মি. অংশে যা শেরপুর শহরে পৌঁছানোর প্রায় ১১ কি.মি. আগে;

১৯.২ প্রকল্পের আওতায় বাস্তবায়িত "চেল্লাখালী সেতু নির্মাণ" অঙ্গটি সন্ধ্যাকুড়া-হাতিপাগাড়-ধানুয়া-কামালপুর (বর্ডার) সড়কের ১০তম কিলোমিটার চেল্লাখালী নদীর উপর নির্মাণ করা হয়েছে যা শেরপুর শহর থেকে প্রায় ০৯ কি.মি. দূরে;

১৯.৩ অনুচ্ছেদ ১৯.১ ও ১৯.২ -তে উল্লিখিত অঙ্গ দু'টির ভৌগোলিক অবস্থানগত দূরত্ব প্রায় ২০.০ কি.মি;

১৯.৪ " সন্ধ্যাকুড়া-হাতিপাগাড়-ধানুয়া-কামালপুর (বর্ডার) সড়ক নির্মাণ" শীর্ষক একটি প্রকল্প বাস্তবায়নাধীন থাকা অবস্থায় চেল্লাখালী সেতু নির্মাণ সংক্রান্ত অঙ্গটি কী কারণে "নকলা বাইপাস সড়ক নির্মাণ" প্রকল্পের সাথে অন্তর্ভুক্ত করা হয়েছে তা বোধগম্য নয়। " সন্ধ্যাকুড়া-হাতিপাগাড়-ধানুয়া-কামালপুর (বর্ডার) সড়ক নির্মাণ" প্রকল্পটি সংশোধনপূর্বক সেতু নির্মাণ সম্পর্কিত অঙ্গটি অন্তর্ভূক্ত করাই সমীচীন ছিলো বলে প্রতীয়মান হয়।

১৯.৫ প্রকল্প বাস্তবায়নকালে মোট ০৭ জন অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী প্রকল্প পরিচালকের অতিরিক্ত দায়িত্ব পালন করেন। প্রত্যেকের দায়িত্ব পালনের গড় মেয়াদকাল ০১ বছর । স্বল্প সময়ের ব্যবধানে প্রকল্প পরিচালক বদল হলে প্রকল্পের যথাযথ বাস্তবায়ন ও মনিটরিং ব্যাহত হয়; **(অনুঃ ০৯)**

১৯.৬ সড়কের ৬.০০ কি.মি. অংশে কোর কাটিং এর মাধ্যমে Sub Base (১৫০ মিমি), Aggrɐgate Base Type 1 (১৫০ মিমি), Bituminus carpeting (৪০ মিমি), Seal Coat (৭ মিমি) ডিপিপি এবং টেন্ডার সিডিউলের সাথে সামঞ্জস্যপূর্ণ পাওয়া যায়; **(চিত্র - ২)**

১৯.৭ প্রকল্পের আওতায় নির্মিত পেভমেন্টের প্রশস্ততা ৭.৩০ মিটার এবং পেভমেন্টের উভয় পার্শ্বে ০.৯০ মিটার সফট শোল্ডার সঠিক পাওয়া যায়; **(চিত্র - ৪)**

১৯.৮ প্রকল্পের মূল বাস্তবায়নকাল জানুয়ারি ২০১০ থেকে জুন ২০১২ পর্যন্ত নির্ধারিত থাকলেও বাস্তবায়নের প্রথম বছরে (২০০৯-২০১০) ডিপিপি-তে ১১৮১.০২ লক্ষ টাকা বরাদ্দের লক্ষ্যমাত্রা থাকলেও মাত্র ২৫০.০০ লক্ষ টাকা এবং দ্বিতীয় বছরে (২০১০-২০১১) লক্ষ্যমাত্রা ১৭৪৬.২৫ লক্ষ টাকার বিপরীতে ৫০০.০০ লক্ষ টাকা বরাদ্দ ও ছাড় করা হয়।

অনুমোদিত বাস্তবায়নকালের প্রথম দুই বছরে পর্যাপ্ত বরাদ্দ না থাকায় প্রকল্পটি দুই বার সংশোধন ও এ কবার ব্যয় বৃদ্ধি ব্যতিরেকে জুন ২০১৫ পর্যন্ত প্রকল্পের মেয়াদ বৃদ্ধির প্রয়োজনীয়তা দেখা দেয় (**অনুঃ ১১ ও ১৩.১**);

১৯.৯ নকলা বাইপাস সড়ক নির্মাণ অঙ্গের ১ম .কি.মি. অংশে নির্মিত আরসিসি সেতুর এপ্রোচ প্রায় বিধ্বস্ত হয়ে পড়েছে ; **(চিত্র - ৭)**

১৯.১০ নকলা বাইপাস সড়কের চেইনেজ ৫+০০০ থেকে ৮+২৯০ অংশে নির্মিত পেভমেন্ট সড়কের অন্যান্য অংশের তুলনায় বেশি ক্ষতিগ্রস্ত বলে দেখা যায় । বিশেষ করে অনেক স্থানে ভাঙ্গা ঊফমব পরিলক্ষিত হয়েছে; **(চিত্র - ৮)**

১৯.১১ নকলা বাইপাস সড়ক এবং সীমান্ত সড়ক সংলগ্ন কিছু বালু উত্তোলন স্পট থেকে অতিরিক্ত বালুবাহী ট্রাক সড়ক দু'টিতে অবাধে চলাচল করছে । এসকল ট্রাক থেকে নিঃসৃত পানি সড়কের স্থায়িত্বের জন্য মারাত্মক হুমকিস্বরূপ;

২০। **মতামত/সুপারিশঃ**

২০.১ প্রকল্প চিহ্নিতকরণ ও প্রণয়ন পর্যায়ে যথাযথ বাস্তবায়ন ও মনিটরিং নিশ্চিত করার লক্ষ্যে ভৌগোলিকভাবে অবস্থিত দুটি ভিন্ন স্পটে প্রকল্পের বিভিন্ন অঙ্গ বাস্তবায়ন পরিকল্পনা পরিহারের বিষয়ে সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর প্রয়োজনীয় ব্যবস্থা গ্রহণ করবে; (**অনুঃ ১৯.১, ১৯.২ ও ১৯.৩**)

২০.২ নকলা বাইপাস সড়ক নির্মাণ অঙ্গের ১ম .কি.মি. অংশে নির্মিত আরসিসি সেতুর বিধ্বস্ত এপ্রোচ মেরামতের বিষয়ে সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর জরুরি ভিত্তিতে প্রয়োজনীয় ব্যবস্থা গ্রহণ করবে; (**অনুঃ ১৯.৯**)

২০.৩ নকলা বাইপাস সড়কের চেইনেজ ৫+০০০ থেকে ৮+২৯০ অংশে নির্মিত পেভমেন্টের ক্ষতিগ্র স্ত অংশ এবং ভাঙ্গা Edge সমূহ মেরামতের বিষয়ে সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর প্রয়োজনীয় ব্যবস্থা গ্রহণ করবে; (**অনুঃ ১৯.১০**)

২০.৪ এমটিবিএফ Basket - এর বরাদ্দ অনুয়ায়ী প্রকল্প গ্রহণ এবং অনুমোদিত ডিপিপি 'র আলোকে প্রকল্পের অনুকূলে বরাদ্দ নিশ্চিত করতে হবে; (**অনুঃ ১৯.৮**)

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

২০.৬ নকলা বাইপাস সড়ক এবং সীমান্ত সড়ক সংলগ্ন যে সকল বালু উত্তোলন স্পট থেকে অতিরিক্ত বালুবাহী ট্রাক সড়ক দু'টিতে চলাচল করছে, প্রয়োজনে জেলা প্রশাসনের সহায়তায় এ সকল ট্রাক চলাচল বন্ধের ব্যাপারে সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর প্রয়োজনীয় ব্যবস্থা গ্রহণ করবে; (**অনুঃ ১৯.১১**)

২০.৭ প্রকল্পের যথাযথ বাস্তবায়ন ও মনিটরিং এর স্বার্থে স্বল্প সময়ের ব্যবধানে প্রকল্প পরিচালক বদলী পরিহারের এবং পূর্ণকালীন প্রকল্প পরিচালক নিয়োগের বিষয়ে সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর প্রয়োজনীয় ব্যবস্থা গ্রহণ করবে ; **(অনুঃ ১৯.৫)** এবং

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

শ্যামগঞ্জ-জারিয়া-বিরিশিরি-দুর্গাপুর সড়ক উন্নয়ন শীর্ষক প্রকল্পের সমাপ্তি মূল্যায়ন প্রতিবেদন

(সমাপ্তঃ জুন, ২০১৫)

১। প্রকল্পের নাম : **শ্যামগঞ্জ-জারিয়া-বিরিশিরি-দুর্গাপুর 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 : নেত্রকোনা জেলার পূর্বধলা ও দুর্গাপুর উপজেলা

৫। প্রকল্পের বাস্তবায়ন সময় ও ব্যয় :

(লক্ষ টাকায়)

অনুমোদিত ব্যয় (প্রঃসাঃ)		প্রকৃত ব্যয় (প্রঃ সাঃ)	পরিকল্পিত বাস্তবায়নকাল		প্রকৃত বাস্তবায়নকাল	অতিক্রান্ত ব্যয় (মূল অনুমোদিত ব্যয়ের %)	অতিক্রান্ত সময় (মূল বাস্তবায়নকালের %)
মূল	১ম সংশোধিত		মূল	১ম সংশোধিত			
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮
৮৯৫০.৪০	৮১০৫.৭৬	৮০৪২.০০	০১-০৭-২০১০ থেকে ৩১-১২-২০১৩	০১-০৭-২০১০ থেকে ৩০-০৬-২০১৫	০১-০৭-২০১০ থেকে ৩০-০৬-২০১৫	(-) ৯০৮.৪০ (১০.১৫%)	১ বছর ৬ মাস (৪২.৮৬%)

নোট: (১) ব্যয় বৃদ্দি ব্যতিরেকে প্রকল্পটির বাস্তবায়ন মেয়াদ ৩০-০৬-২০১৫ পর্যন্ত ১ বছর ৬ মাস বৃদ্ধি করা হয়।

(২) প্রকৃত ব্যয় সংশোধিত অনুমোদিত ব্যয় অপেক্ষা ৯০৮.৪০ লক্ষ টাকা কম।

৬। **প্রকল্পের পটভূমি ও উদ্দেশ্য:**

৬.১ পটভূমি: ময়মনসিংহ-নেত্রকোনা সড়কের ২৩ কিঃমিঃ থেকে শ্যামগঞ্জ-জারিয়া-দুর্গাপুর সড়কটির মোট দৈর্ঘ্য ৩৭ কিঃমিঃ। বিবেচ্য সড়কটি সাধারণ বন্যা এবং আকস্মিক বন্যা প্রবণ এলাকায় অবস্থিত হওয়ায় সড়কটির বিভিন্ন ইনফ্লেকশন পয়েন্টে সড়ক বাঁধ রক্ষার্থে রক্ষাপ্রদ কাজসহ সড়কটির ১২টি পুরাতন, ক্ষতিগ্রস্থ বেইলী সেতু পুনঃস্থাপন করা প্রয়োজন হয়ে পড়ে। নেত্রকোনা জেলার কলমাকান্দা, দুর্গাপুর, পুর্বধলার, সাথে ময়মনসিংহ জেলার উন্নততর যোগাযোগ স্থাপন এবং প্রকল্প এলাকার বিপুল সংখ্যক জনসাধারণ সড়ক নেটওয়ার্কে সংযুক্ত করার লক্ষ্যে প্রকল্পটি গ্রহণ করা হয়। প্রকল্পটি ৮৯৫০.৪০ টাকা ব্যয়ে মেয়াদ ০১/০৭/২০১০ হতে ৩১/১২/২০১৩ মেয়াদে বাস্তবায়নের জন্য একনেক কর্তৃক ২৫/০২/২০১০ তারিখে অনুমোদিত হয়। এর পর ২ দফায় প্রকল্পটির মেয়াদ ০১/০৭/২০১০ হতে ৩০/০৬/২০১৫ পর্যন্ত বৃদ্ধি করা হয়। পরবর্তীতে রক্ষাপ্রদ কাজের পরিমাণ বৃদ্ধি এবং পেভমেন্ট, শোল্ডার, সার্ফেসিং এর পরিমাণ এবং পিসি গার্ডার ও আরসিসি ব্রীজের সংখ্যা হ্রাস প্রভৃতি কারণে প্রকল্পটির ১ম সংশোধন ২৭/০৫/২০১৫ সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ কর্তৃক অনুমোদিত হয়। যার ব্যয় ৮১০৫.৭৬ লক্ষ টাকা এবং বাস্তবায়ন মেয়াদ ০১/০৭/২০১০ হতে ৩০/০৬/২০১৫।

৬.২ উদ্দেশ্য: প্রকল্পের মূল উদ্দেশ্য হলো-

- উন্নতর সড়ক যোগাযোগ স্থাপনের লক্ষ্যে শ্যামগঞ্জ-জারিয়া-বিরিশির-দুর্গাপুর সড়ক উন্নয়ন;

৭। প্রকল্পের মূল কাজ:

- মাটির কাজ (৫.৯৯ লঃঘঃমিঃ);
- বিদ্যমান পেভমেন্ট মজবুতিকরণ (৩৫.২১৮ কিঃমিঃ);
- পেভমেন্ট প্রশস্তকরণ (৩৫.২১৮ কিঃমিঃ);
- হার্ডশোল্ডার নির্মাণ (৩৫.২১৮ কিঃমিঃ);

- সার্ফেসিং (কার্পেটিং ও সীলকোট) (৩৫.৮০ কিঃমিঃ);
- পিসি গার্ডার সেতু নির্মাণ-৪টি (১৭৯.০৩ মিটার);
- পিসি গার্ডার সুপার স্ট্রাকচার সেতু নির্মাণ-১টি;
- আরসিসি সেতু নির্মাণ-১টি (৫৭.০৭ মিটার);
- আরসিসি বক্স কালভার্ট-৯টি (৪২.২০ মিটার);
- কনক্রিট স্লোপ প্রোটেকশন (৫০০০.০০ বঃমিঃ);
- আরসিসি প্যালাসাইডিং (২৪০৫.০০ মিটার);
- জিও টেক্সটাইল (৫০০০.০০ বঃমিঃ); এবং
- গ্রাস টার্ফিং (২.৪০লঃবঃমিঃ)

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

(Financial Figure in Lac Tk**)**

	Items of Work (as per latest RDPP	Unit	Target (as per RDPP)		Actual Progress	
			Physical (Quantity)	Financial	Physical (Quantity)	Financial
	1	2	3	4	5	6
1.	Stationary	L.S	1	0.00	-	-
2.	Tendering & Advertisement	L.S	1	0.00	-	-
3.	Site Laboratory	L.S	1	0.00	-	-
4.	Desing & Survey	L.S	1	0.00	-	-
	Civil works:					
5.	Widening of Road Embankment	Lcum	5.99	573.74	5.681	561.36
	Flexible Pavement					
6.	Strengthening of existing Pavement (Earth work)	Km	35.218	1114.35	35.218	1114.35
7.	Widening of Pavement	Km	35.218	1327.64	35.218	1314.56
8.	Construction of Hard Shoulder	Km	35.218	571.23	35.218	544.59
9.	Surfacing (Carpeting & Seal Coat)	Km	35.218	1355.75	35.218	1355.25
10.	Construction of PC Girder Bridge (4Nos)	Meter	179.03	1737.04	179.03	1737.04
11.	Construction of PC Girder Bridge (1No) (Super Structure on Permanent Structure in/C diversion Road)	Meter	-	-	-	-
12.	Construction of RCC Bridge (1 No)	Meter	57.07	540.33	57.07	540.33
13.	Construction of RCC Box Culvert (Nos)	Meter	42.20	552.99	42.20	551.33

	Items of Work (as per latest RDPP	Unit	Target (as per RDPP)		Actual Progress	
			Physical (Quantity)	Financial	Physical (Quantity)	Financial
	Protective Work					
14.	Concrete Slope Protection	Sqm	5000.00	63.00	5000.00	63.00
15.	RCC Palisading	Meter	2405.00	124.58	2164.00	115.08
16.	GEO- Textile	Sqm	5000.00	8.30	5000.00	8.30
17.	Materessing	Sqm	-	-	-	-
18.	Turfing	LSqm	2.40	35.55	2.40	35.55
19.	Construction of sub-grade drain	Meter	5100.00	7.77	5100.00	7.77
20.	Sign, Signal, Km Post, Guide Post & Road Marking	LS	-	-	-	-
21.	Maintenance during construction	L.S	L.S	93.49	L.S	93.49
22.	Physical Contingency	0.00%	-	0.00	-	-
23.	Price contingency	0.00%	-	0.00	-	-
	Total=			8105.76		8042.00

৯। প্রকল্প পরিচালক সংক্রান্ত তথ্যাদিঃ

ক্রমিক নং	প্রকল্প পরিচালকের নাম ও পদবী	দায়িত্বের ধরণ		কর্মকাল	
		পূর্ণকালীন	খন্ডকালীন	যোগদান	বদলী
১	২	৩	৪	৫	৬
1.	Md. Abdul Quddus Additional Chief Engineer Dhaka Zone	-	হ্যাঁ	০২.০২.২০১১	১০.০১.২০১২
2.	Md. Mofizul Islam Additional Chief Engineer Dhaka Zone	-	হ্যাঁ	১২.০১.২০১২	৩১.০১.২০১৩
3.	Md. Habibul Hoque Additional Chief Engineer	-	হ্যাঁ	২৬.০২.২০১৩	০৭.০৭.২০১৪

ক্রমিক নং	প্রকল্প পরিচালকের নাম ও পদবী	দায়িত্বের ধরণ		কর্মকাল	
		পূর্ণকালীন	খন্ডকালীন	যোগদান	বদলী
১	২	৩	৪	৫	৬
	Dhaka Zone				
4.	Md. Shahabuddin Khan Additional Chief Engineer Mymensingh Zone	-	হ্যাঁ	০৮.০৭.২০১৪	৩০.০৬.২০১৫

১০। **ক্রয় সংক্রান্ত তথ্যাদিঃ** প্রকল্পের সংশোধিত অনুমোদিত ডিপিপি অনুযায়ী পূর্ত কাজ ১৪টি প্যাকেজের মাধ্যমে সম্পন্ন করার সংস্থান ছিল। পিসিআর এ উল্লেখিত তথ্যানুযায়ী ১৪টি প্যাকেজের আওতায় পূর্ত কাজ সম্পাদন করা হয়েছে। দরপত্র সংক্রান্ত প্রধান প্রধান তথ্য নিম্নরূপ:

নং	প্যাকেজ/কাজের নাম	-অনুমোদিত ব্যয় -কার্যাদেশকৃত মূল্য -প্রদত্ত বিল	-দরপত্র আহবানের তারিখ -চুক্তির তারিখ -চুক্তি অনুযায়ী কাজ সমাপ্তির তারিখ -প্রকৃত সমাপ্তির তারিখ	ঠিকাদার প্রতিষ্ঠানের নাম ও ঠিকানা
প্যাকেজ নং-১				
১	Improvement (Widening of Road Emankment, Widening of pavement Including Strengthening of Pavement at 1st Km to 12th Km of Shyamgonj-jaria-Durgapur Road (Ch. 0+000m to 12+000m)	১১৫৫.০২ ১১৫৫.০২ ১১৫৫.০২	-১১/১০/২০১০ -০২/০৩/২০১১ -৩০/০৬/২০১৩ -২৯/০৬/২০১৩	এনসিইল-বিসি জেভি
প্যাকেজ নং-২				
	Improvement (Widening of Road Emankment, Widening of pavement Including Strengthening of Pavement at 13th Km to 19th Km of Shyamgonj-jaria-Durgapur Road (Ch. 12+000m to 18+218m)	১৩৫২.৬৭ ১৩৫২.৬৭ ১৩৫২.৬৭	১১/১০/২০১০ ০২/০৩/২০১১ ১২/১১/২০১২ ০২/১১/২০১২	আরসি-নির্মিত জেভি
প্যাকেজ নং-৩				
	Improvement (Widening of Road Emankment, Widening of pavement Including Strengthening of Pavement at 19th (P) & 20th (p) of Shyamgonj-jaria-Durgapur Road (Ch. 18+218m to 19+520m)	২৯৭.১৭ ২৯৭.১৭ ২৯৭.১৭	১৭/১০/২০১১ ২৮/১১/২০১১ ৩১/১২/২০১২ ৩১/১২/২০১২	এটকো-আরসি জেভি
প্যাকেজ নং-৪				
	Improvement (Widening of Road Emankment, Widening of pavement Including Strengthening of Pavement at 20th (P) Km to 21st (p) Km of Shyamgonj-jaria-Durgapur Road (Ch. 19+520m to 21+000m)	২৯৯.১৫ ২৯৯.১৫ ২৯৯.১৫	১৫/১২/২০১১ ৩০/০১/২০১২ ৩১/১২/২০১২ ৩১/১২/২০১২	মেসার্স রেজভি কনস্ট্রাকশন

নং	প্যাকেজ/কাজের নাম	-অনুমোদিত ব্যয় -কার্যাদেশকৃত মূল্য -প্রদত্ত বিল	-দরপত্র আহবানের তারিখ -চুক্তির তারিখ -চুক্তি অনুযায়ী কাজ সমাপ্তির তারিখ -প্রকৃত সমাপ্তির তারিখ	ঠিকাদার প্রতিষ্ঠানের নাম ও ঠিকানা
প্যাকেজ নং-৫				
	Improvement (Widening of Road Emankment, Widening of pavement Including Strengthening of Pavement at 22nd Km to 23rd (p) Km of Shyamgonj-jaria-Durgapur Road (Ch. 21+000m to 22+400m)	২১৫.৬৬ ২১৫.৬৬ ২১৫.৬৬	১৭/১০/২০১১ ২৮/১১/২০১১ ৩১/১২/২০১২ ৩১/১২/২০১২	এ্যাটকো-আরসি জেভি
প্যাকেজ নং-৬				
	Improvement (Widening of Road Emankment, Widening of pavement Including Strengthening of Pavement at 26th Km to 29th Km of Shyamgonj-jaria-Durgapur Road (Ch. 25+000m to 29+000m)	৫১৩.৯৪ ৫১৩.৯৪ ৫১৩.৯৪	১৮/০৮/২০১০ ০২/০৩/২০১১ ৩০/০৪/২০১২ ৩০/০৪/২০১২	এম.এম. বিল্ডার্স এন্ড ইঞ্জিনিয়ার্স লিঃ
প্যাকেজ নং-৭				
	Improvement (Widening of Road Emankment, Widening of pavement Including Strengthening of Pavement at 30 Km to 33 Km of Shyamgonj-jaria-Durgapur Road (Ch. 29+000m to 33+000m)	৫৮৭.৮০ ৫৮৭.৮০ ৫৮৭.৮০	১২/০৮/২০১০ ২৩/০২/২০১১ ২২/০৮/২০১১ ০৬/০৩/২০১২	পারিশা ট্রেড সিস্টেম লিমিটডে
প্যাকেজ নং-৮				
	Improvement (Widening of Road Emankment, Widening of pavement Including Strengthening of Pavement at 34 Km to 37 Km of Shyamgonj-jaria-Durgapur Road (Ch. 33+000m to 37+000m)	৫১৪.৪১ ৫১৪.৪১ ৫১৪.৪১	১২/০৮/২০১০ ০২/০৩/২০১১ ৩১/০৫/২০১২ ৩১/০৫/২০১২	শামীম এন্টারপ্রাইজ (প্রাঃ) লিঃ
	প্যাকেজ নং-৯			
	4Nos PC Girder Bridge at 3rd Km Kukkakhali 30.50m, at 21Km Balughat 75.38M, at 24th Km Choto Shuknakuri, 36.60m at 34th Km Doyalbari & 36.60m of Shaymgonj-Jaria-Birishiri-Durgapur road.	১৭৯৯.৮৪ ১৭৯৯.৮৪ ১৭৯৯.৮৪	১৭/০৭/২০১৩ ০২/০২/২০১৪ ০১/০৮/২০১৫ ২৪/০৫/২০১৫	আর-এন-জেভি
প্যাকেজ নং-১০				
	Construction of RCC Box culvert at 3rd Km, 4th Km, 9th Km (3.00m size), 16th Km & 21st (6.00 m size) km of Shaymgonj-Jaria-Birishiri-Durgapur road.	২৮০.৮১ ২৮০.৮১ ২৮০.৮১	০২/১২/২০১১ ২৫/০১/২০১২ ২৫/০৬/২০১৩ ১৬/০৬/২০১৩	আনোয়ার জাহান অঞ্জন

নং	প্যাকেজ/কাজের নাম	-অনুমোদিত ব্যয় -কার্যাদেশকৃত মূল্য -প্রদত্ত বিল	-দরপত্র আহবানের তারিখ -চুক্তির তারিখ -চুক্তি অনুযায়ী কাজ সমাপ্তির তারিখ -প্রকৃত সমাপ্তির তারিখ	ঠিকাদার প্রতিষ্ঠানের নাম ও ঠিকানা
প্যাকেজ নং-১১				
	Construction of 57.07 m long (3×18.30m) RCC Gider (Raza Bazar Bridge) Bridge at 11th Km (Gap No/11/1) of Shaymgonj-Jaria-Birishiri-Durgapur road.	৫৪৮.৮৩ ৫৪৮.৮৩ ৫৪৮.৮৩	১১/১১/২০১৩ ১৫/০৪/২০১৪ ১৪/১০/২০১৫ ১৭/০৬/২০১৫	আরসি-নির্মিত জেভি
প্যাকেজ নং-১২				
	Construction of RCC Box Culvert at 33rd km, 35th km & 37th (3.00m size) km of Shaymgonj-Jaria-Birishiri-Durgapur Road.	১১৯.৯৮ ১১৯.৯৭ ১১৯.৯৭	১৫/১২/২০১১ ০৯/০২/২০১২ ০৮/০৬/২০১২ ২৮/০৫/২০১২	আমিনা এন্টারপ্রাইজ
প্যাকেজ নং-১৩				
	Construction of RCC Box Culvert at 31st (size 2×6.10m) km of Shaymgonj-Jaria-Birishiri-Durgapur Road.	১৫২.১৯ ১৫২.১৮ ১৫২.১৮	১২/০১/২০১২ ০৮/০৩/২০১২ ০৬/০৭/২০১২ ১৫/০৫/২০১২	মেসার্স রেজভী কনষ্ট্রাকশন
প্যাকেজ নং-১৪				
	Construction of 57.07m long (3x18.30m) RCC Girder (Raza Bazar Bridge) Bridge at 11th km (Gap No. 11/1) of Shaymgonj-Jaria-Birishiri-Durgapur Road.	৫৪৮.৮৩ ৫৪৮.৮৩ ৫৪৮.৮৩	১১/১১/২০১৩ ১৫/০৪/২০১৪ ১৪/১০/২০১৫ ১৭/০৬/২০১৫	আরসি নির্মিত জেভি

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

অর্থবছর	ডিপিপি/আরডিপিপি	এডিপি/আরএডিপি বরাদ্দ	টাকা অবমুক্তি	ব্যয়
১	২	৩	৪	৫
২০১০-১১	৫৯৮.০০	৫৯৮.০০	৬০০.০০	৬০০.০০
২০১১-১২	৬০০.০০	৬০০.০০	৬০০.০০	৬০০.০০
২০১২-১৩	২৬৯৬.০০	২৬৯৬.০০	২৭০০.০০	২৭০০.০০
২০১৩-১৪	৩০০৬.০০	৩০০৬.০০	৩০০০.০০	৩০০০.০০
২০১৪-১৫	১২০৫.৭৬	১২০৫.৭৬	১১৪২.০০	১১৪২.০০
মোট=	৮১০৫.৭৬	৮১০৫.৭৬	৮০৪২.০০	৮০৪২.০০

১২। **কাজ অসম্পূর্ণ থাকলে তার কারণঃ** অনুমোদিত ডিপিপি অনুযায়ী প্রকল্পের কাজ সমাপ্ত হয়েছে এবং কোন Shortfall নেই বলে প্রকল্পের পিসিআরে উল্লেখ করা হয়েছে।

১৩। **সাধারণ পর্যবেক্ষণ:**

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

(লক্ষ টাকায়)

	মেয়াদকাল	অনুমোদিত ব্যয়
মূল	০১/০৭/২০১০ হতে ৩১/১২/২০১৩	৮৯৫০.৪০
ব্যয় বৃদ্ধি ব্যতিরেকে মেয়াদ বৃদ্ধি ১ম বার	০১/০৭/২০১০ হতে ৩১/১২/২০১৪	
ব্যয় বৃদ্ধি ব্যতিরেকে মেয়াদ বৃদ্ধি ২য় বার	০১/০৭/২০১০ হতে ৩০/০৬/২০১৫	-
১ম সংশোধিত অনুমোদিত	০১/০৭/২০১০ হতে ৩০/০৬/২০১৫	৮১০৫.৭৬

১৩.২ **সার্বিক অগ্রগতিঃ** প্রকল্পের আওতায় জুন, ২০১৫ পর্যন্ত ক্রমপুঞ্জিত আর্থিক অগ্রগতি হয়েছে ৮০৪২.০০ লক্ষ টাকা যা অনুমোদিত ব্যয় ৮১০৫.৭৬ লক্ষ টাকার ৯৯.২১%।

১৪। **প্রকল্প পরিদর্শনঃ** ১৭/১১/২০১৬ তারিখে আইএমইডি'র সহকারী পরিচালক জনাব জয়নাল মোল্লা কর্তৃক প্রকল্পটি সরেজমিন পরিদর্শন করা হয়। পরিদর্শনকালে সড়ক বিভাগের কর্মকর্তাগণ উপস্থিত ছিলেন। পরিদর্শন পর্যবেক্ষণ নিম্নরূপঃ

১৪.১ **মাটির কাজ:** অনুমোদিত ডিপিপিতে শ্যামগঞ্জ জারিয়া বিরিশিরি দুর্গাপুর সড়কটি ৩.৭ মিটার হতে ৫.৫ মিটার প্রস্থে উন্নীতকরণের লক্ষ্যে ৫৭৩.৭৪ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ৫.৯৯ লক্ষ ঘন মিটার মাটির কাজ করার সংস্থান রাখা হয়। প্রকল্পের পিসিআর অনুযায়ী ৫৬১.৩৬ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ৫.৬৮১ লক্ষ ঘন মিটার মাটির কাজ করা হয়েছে। পরিদর্শনে দেখা যায় যে, সড়কের বিভিন্ন চেইনেজে প্রশস্তকরণ কাজ করা হয়েছে। তবে সড়কের অনেক স্থানে (যেমন ৫+৩০০ কিঃমিঃ, ১৩+২০০ কিঃমিঃ, ২৪+৮০০ কিঃমিঃ চেইনেজ) এ ডিপিপি অনুযায়ী ০.৯০ মিটার সফট শোল্ডার পাওয়া যায়নি।




চিত্র-১ ও ২: সড়কের অপর্যাপ্ত শোল্ডার

১৪.২ **ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট প্রশস্তকরণ ও শক্তিশালীকরণ:** অনুমোদিত ডিপিপিতে ৩৫.২১৮ কিঃমিঃ বিদ্যমান পেভমেন্ট শক্তিশালীকরণের জন্য ১১১৪.৩৫ লক্ষ টাকা, পেভমেন্ট প্রশস্তকরণের জন্য ১৩২৭.৬৪ লক্ষ টাকা, হার্ডশোল্ডার নির্মাণের জন্য ৫৭১.২৩ লক্ষ টাকা এবং সার্ফেসিং (কার্পেটিং ও সীলকোট) এর জন্য ১৩৫৫.৭৫ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। প্রকল্পের পিসিআর অনুযায়ী ৩৫.২১৮ কিঃমিঃ পেভমেন্ট শক্তিশালীকরণের জন্য ১১১৪.৩৫ লক্ষ টাকা, পেভমেন্ট প্রশস্তকরণের জন্য ১৩১৪.৫৬ লক্ষ টাকা, হার্ডশোল্ডার নির্মাণের জন্য ৫৪৪.৫৯ লক্ষ টাকা এবং সার্ফেসিং (কার্পেটিং ও সীলকোট) এর জন্য ১৩৫৫.২৫ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে। পরিদর্শনকালে দেখা যায়, ৩৫.২১৮ কিঃমিঃ দীর্ঘ সড়কের বিভিন্ন সেকশনে Widening and Reprofiling করা হয়েছে। সড়কের চেইনেজ ১৫+৩০০, ১৭+৯০০, ২৪+০০০ কিঃমিঃ প্রভৃতি স্থানে এ সড়কের প্রস্থ (Carrige way) ৫.৫ মিটার পাওয়া গিয়েছে যা অনুমোদিত ডিপিপি'র অনুরূপ। তবে, সড়কের অনেক স্থানে কার্পেটিং ও সীলকোট উঠে রাস্তা ক্ষতিগ্রস্থ হয়েছে এবং বিভিন্ন স্থানে ছোট বড় পটহোলস তৈরি হয়েছে। সড়কের চেইনেজ ১৬+৮০০ কিঃমিঃ, ১৮+১০০ কিঃমিঃ এবং ১৫+৩০০, ২১+৩০০, ৩১+৫০০, ৩৪+৭০০ এবং ৩৫+২০০ কিঃমিঃ অংশ পরিদর্শনকালে দেখা যায় এ সকল স্থানে হার্ডশোল্ডার নির্মাণ করা হয়েছে। অনেক স্থানে হার্ডশোল্ডারসহ রাস্তার কিনারা ভেঙ্গে গেছে ও বিভিন্ন স্থানে রেইন কাট সৃষ্টি হয়েছে।





চিত্র-৩ ও ৪: সড়কে তৈরী হওয়া পট হোল্স

১৪.৩ **পিসি গার্ডার ও আরসিসি সেতু নির্মাণ:** অনুমোদিত ডিপিপিতে ১৭৩৭.৪ লক্ষ টাকা ব্যয়ে সড়কের বিভিন্ন চেইনেজে ১৭৯.০৩ মিটার দৈর্ঘের (৪টি) পিসি গার্ডার সেতু এবং ৫৪০.৩৩ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ৫৭.০৭ মিটার দৈঘ্যের ১টি আরসিসি ব্রীজ নির্মাণের সংস্থান রাখা হয়। পিসিআর অনুযায়ী ১৭৩৭.৪ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ১৭৯.০৩ মিটার দৈর্ঘের ৪টি পিসি গার্ডার সেতু এবং ৫৪০.৩৩ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ৫৭.০৭ মিটার আরসিসি সেতু নির্মাণ করা হয়েছে। পরিদর্শনে দেখা যায় যে, সড়কের ৩য়, ২১তম, ২৪তম ও ৩৪তম কি:মি: এ প্রকল্পের আওতায় ৪টি পিসি গার্ডার সেতু নির্মাণ করা হয়েছে। তবে এ নির্মিত পিসি গার্ডার সেতুর সংযোগ সড়কের কয়েকটি স্থানে কিনারা ভেঙ্গে গিয়েছে । ফলে এ স্থানে কয়েকটি গাইড পোষ্ট ভেঙ্গে গেছে। পিসি গার্ডার সেতুর উইং ওয়ালের কনক্রিট দিয়ে করা রক্ষাপ্রদ কাজ অক্ষত রয়েছে। এছাড়া সড়কের ১১তম কি:মি: এ নির্মিত আরসিসি ব্রীজের উইংওয়াল হতে রড বের হয়ে থাকতে দেখা যায়। কর্মকর্তাগণ অবহিত করেন যে, শাটার সেটিং এর রড বের হয়ে আছে। শাটার খোলার পর তা অপসারণ না করার কারণ জানতে চাইলে কর্মকর্তাগণ সন্তোষজনক উত্তর প্রদান করনেনি।



চিত্র-৫: পিসি গার্ডার সেতুর বের হয়ে থাকা রড



চিত্র-৬: নির্মিত পিসি গার্ডার সেতু




চিত্র-৭ ও ৮: সেতুর সংযোগ সড়কে ক্ষতিগ্রস্ত গাইড পোস্ট

১৪.৪ **আরসিসি বক্স কালভার্ট নির্মাণ:** অনুমোদিত ডিপিপিতে ৫৫২.৯৯ লক্ষ টাকা ব্যয়ে সড়কের বিভিন্ন চেইনেজে ৯টি (৪২.২০ মিটার) আরসিসি বক্স কালভার্ট নির্মাণের সংস্থান রাখা হয়। পিসিআর অনুযায়ী ৫৫১.৩৩ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ৯টি (৪২.২০ মিটার) আরসিসি বক্স কালভার্ট নির্মাণ করা হয়েছে। পরিদর্শনে দেখা যায় যে, প্রকল্পের আওতায় ৯টি আরসিসি বক্স কালভার্ট নির্মাণ করা হয়েছে। কয়েকটি আরসিসি বক্স কালভার্ট এর সংযোগ সড়ক settle করেছে। ফলে সড়কের বিটুমিনাস কার্পেটিং উঠে গিয়ে সড়ক ক্ষতিগ্রস্ত হয়েছে।




চিত্র-৮: নির্মিত কালভার্টের সংযোগ সড়ক

চিত্র-৯: নির্মিত কালভার্ট

১৪.৫ **রক্ষাপ্রদ কাজ:** অনুমোদিত ডিপিপিতে ২৩১.৪৩ লক্ষ টাকা অনুমোদিত ব্যয়ে ৫০০০.০০ বঃমিঃ কনক্রিট সিসি ব্লক, ২৪০৫ মিটার আরসিসি প্যালাসাইডিং, ৫০০০.০০ বর্গমিটার জিও টেক্সটাইল এবং ২.৪০ লক্ষ ঘ:মি: টার্ফিং দ্বারা রক্ষাপ্রদ কাজ করার জন্য নির্ধারিত। পিসিআর এ প্রদত্ত তথ্যানুযায়ী ২২১.৯৩ লক্ষ টাকা অনুমোদিত ব্যয়ে ৫০০০.০০ বঃমিঃ কনক্রিট সিসি ব্লক, ২১৬৪.০০ মিটার আরসিসি প্যালাসাইডিং, ৫০০০.০০ বর্গমিটার জিও টেক্সটাইল এবং ২.৪০ লঃবঃমিঃ টার্ফিং দ্বারা রক্ষাপ্রদ কাজ করা হয়েছে। ঠিকাদার হ্রাসকৃত দর উদ্ধৃত করায় এখাতে ৯.৫০ লক্ষ টাকা কম ব্যয় হয়েছে বলে নির্বাহী প্রকৌশলী অবহিত করেন। পরিদর্শনে দেখা যায়, ৩৫.২১৮ কিঃমিঃ দীর্ঘ সড়কটির বিভিন্ন চেইনেজে নির্মিত ব্রীজ ও কালভার্টের উইং ওয়াল ও সংযোগ সড়কে স্লোপ প্রোটেকশনের কাজ করা হয়েছে। রক্ষাপ্রদ কাজসমূহ অক্ষত পাওয়া গেছে।




চিত্র-১০ ও ১১: কনক্রিট স্লোপ প্রটেকশন

১৪.৬ **সাইন, সিগন্যাল, কি:মি: পোস্ট, রোড মার্কিং:** অনুমোদিত ডিপিপিতে সাইন, সিগন্যাল, কি:মি: পোস্ট, রোড মার্কিং এর সংস্থান রাখা হয়নি। ফলে ৩৫.২১৮ কিঃমিঃ সড়ক ব্যাপী কোন সাইন, সিগন্যাল, কি:মি: পোস্ট স্থাপন এবং রোড মার্কিং করা হয়নি।

১৪.৭ **সড়কের অপর্যাপ্ত ডিজাইন:** পরিদর্শনকালে সড়কে অসংখ্য বালি ও পাথর ভর্তি ট্রাক চলাচল করতে দেখা গেছে। সড়কের চেইনেজ ২২+৫০০ কিঃমিঃ এ কংস নদী এবং ৩৬+০০০ কিঃমিঃ এ অবস্থিত সমেশ্বরী নদী হতে পাথর ও বালু বোঝাইকৃত শত শত ট্রাক এ সড়কটি দিয়ে চলাচল করে বলে জানা যায়। নির্বাহী প্রকৌশলী অবহিত করেন, এ সকল ট্রাকের বালি নিস্কৃত পানি ঝরে সড়কটি প্রায়শই ভিজা থাকার ফলে সড়কটি অনেক স্থানে ক্ষতিগ্রস্থ হয়েছে। এছাড়া সড়কটি দিয়ে এ সকল ভারী ট্রাক চলাচলের জন্য যে ডিজাইন প্রয়োজন ছিল তা প্রকল্পে প্রস্তাব করা হয়নি বলেও নির্বাহী প্রকৌশলী মত প্রকাশ করেন। নির্বাহী প্রকৌশলী আরো অবহিত করেন যে, এ সড়কটিতে ভারী যানবাহন চলাচলের বিষয়টি বিবেচনায় নিয়ে ইতোমধ্যে সড়কটি জাতীয় মহাসড়কে উন্নীতকরণের লক্ষ্যে ৩১৬০২.০৫ লক্ষ টাকা ব্যয়ে "শ্যামগঞ্জ-জারিয়া-বিরিশিড়ি জেলা মহাসড়ককে জাতীয় মহাসড়কমানে উন্নয়ন" প্রকল্প গ্রহণ করা হয়েছে যা ০৪/১০/২০১৬ তারিখে একনেক কর্তৃক অনুমোদিত হয়েছে।

১৫। **প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জনঃ**

পরিকল্পিত	উদ্দেশ্য অর্জন
➢ উন্নতর সড়ক যোগাযোগ স্থাপনের লক্ষ্যে শ্যামগঞ্জ-জারিয়া-বিরিশির-দুর্গাপুর সড়ক উন্নয়ন;	শ্যামগঞ্জ-জারিয়া-বিরিশির-দুর্গাপুর সড়ক উন্নয়নের মাধ্যমে সড়ক যোগাযোগ স্থাপিত হয়েছে বলে প্রতীয়মান হয়।

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

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

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

১৯। **পর্যবেক্ষণ:**

১৯.১ প্রকল্পটি ৩ বছর ৬ মাসে মেয়াদে বাস্তবায়নের জন্য অনুমোদন করা হয়। কিন্তু মূল অনুমোদিত প্রকল্পের তুলনায় প্রকল্প বাস্তবায়নে আরো অতিরিক্ত সময় ব্যয় হয়েছে ১ বছর ৬ মাস (৪২.৮৬%) (অনু: ৫);

১৯.২ প্রকল্পটি বাস্তবায়নে ৫ বছরে ৪ (চার) বার প্রকল্প পরিচালক পরিবর্তন করা হয়েছে (অনু: ৯);

১৯.৩ সড়কের অনেক স্থানে (যেমন: ৫+৩০০, ১৩+২০০, ২৪+৮০০ প্রভৃতি চেইনেজ) এ ডিপিপি অনুযায়ী ০.৯০ মিটার সফট শোল্ডার পাওয়া যায়নি (অনু: ১৪.১);

১৯.৪ সড়কের অনেক স্থানে সার্ফেস উঠে গিয়েছে, অসংখ্য স্থানে ছোট-বড় পট হোলস ও রেইনকাট তৈরী হয়েছে এবং হার্ডশোল্ডারসহ সড়কের কিনারা ভেঙ্গে গিয়েছে (অনু: ১৪.২);

১৯.৫ নির্মিত পিসি গার্ডার সেতুর সংযোগ সড়কের একটি স্থানে কিনারা ভেঙ্গে গিয়েছে । ফলে এ স্থানে কয়েকটি গাইড পোষ্ট ভেঙ্গে পড়েছে। এছাড়া আরসিসি ব্রীজের উইংওয়াল হতে রড বের হয়ে রয়েছে (অনু: ১৪.৩);

১৯.৭ কয়েকটি আরসিসি বক্স কালভার্ট এর সংযোগ সড়ক settle করার ফলে সড়কের বিটুমিনাস কার্পেটিং উঠে গিয়ে সড়ক ক্ষতিগ্রস্থ হয়েছে (অনু: ১৪.৪);

১৯.৮ সড়ক নিরাপত্তার বিষয়টি অত্যন্ত গুরুত্বপূর্ণ হওয়া সত্বেও আলোচ্য প্রকল্পে সাইন, সিগন্যাল, কি:মি: পোস্ট, রোড মার্কিং এর কোন সংস্থান রাখা হয়নি (অনু: ১৪.৬);

১৯.৯ সড়কে অসংখ্য বালি ও পাথর ভর্তি ট্রাক চলাচল করে। অথচ সড়কটি দিয়ে এ সকল ভারী ট্রাক চলাচলের জন্য উপযোগী ডিজাইন প্রকল্পে প্রস্তাব করা হয়নি। ফলে সড়কটির অসংখ্য স্থান ক্ষতিগ্রস্ত হয়েছে (অনু: ১৪.৭); এবং

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

২০। **মতামত/সুপারিশঃ**

২০.১ প্রকল্পটি বাস্তবায়নে মূল অনুমোদিত প্রকল্পের তুলনায় অতিরিক্ত সময় ব্যয় হয়েছে ১ বছর ৬ মাস (৪২.৮৬%)। সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ ভবিষ্যতে প্রকল্প বাস্তবায়নে বিলম্ব পরিহার করার ব্যবস্থা গ্রহণ করবে (অনু: ১১ ও ১৯.২);

২০.২ প্রকল্পটি বাস্তবায়নে ৫ বছরে ৪ (চার) বার প্রকল্প পরিচালক পরিবর্তন করা হয়েছে। ঘন ঘন প্রকল্প পরিচালক বদলের প্রেক্ষিতে অনেক ক্ষেত্রে প্রকল্প বাস্তবায়ন ত্বরান্বিত এবং গুণগতমান রক্ষা করা সম্ভব হয় না। মন্ত্রণালয় বিষয়টি গুরুত্বের সাথে বিবেচনা করে ভবিষ্যতে গৃহীতব্য প্রকল্পে প্রকল্প বাস্তবায়নকালীন সময়ের জন্য একজন প্রকল্প পরিচালক নিয়োগের প্রয়োজনীয় উদ্যোগ গ্রহণ করবে (অনু: ১৯.২);

২০.৩ সড়কের যেসব স্থানে পর্যাপ্ত সফট শোল্ডার নেই, যে সকল স্থানে কার্পেটিং উঠে গিয়েছে, পটহোলস তৈরী হয়েছে এবং কিনারা ভেঙ্গে গিয়েছে তা চিহ্নিত করে জরুরীভিত্তিতে সংস্কারের ব্যবস্থা গ্রহণ করতে হবে (অনু: ১৯.৩ ও ১৯.৪);

২০.৪ পিসি গার্ডার সেতুর উইং ওয়ালে বের হয়ে থাকা রড কেটে সমান করে দিতে হবে (অনু: ১৯.৫);

২০.৫ যে সকল আরসিসি বক্স কালভার্ট এর সংযোগ সড়ক settle করেছে তা চিহ্নিত করে দ্রুত মেরামতের ব্যবস্থা গ্রহণ করতে হবে (অনু: ১৯.৭);

২০.৬ সড়ক নিরাপত্তার বিষয়টি অত্যন্ত গুরুত্বপূর্ণ হওয়া সত্বেও আলোচ্য প্রকল্পে সাইন, সিগন্যাল, কি:মি: পোস্ট, রোড মার্কিং এর সংস্থান না রাখার বিষয় সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ খতিয়ে দেখবে এবং প্রয়োজনীয় ব্যবস্থা গ্রহণ করবে (অনু: ১৯.৮);

২০.৭ ভবিষ্যতে প্রকল্প গ্রহণের ক্ষেত্রে সড়কের জন্য প্রয়োজনীয় উপযুক্ত ডিজাইন অনুযায়ী প্রকল্প গ্রহণ করতে হবে (অনু: ১৯.৯);

২০.৮ সমাপ্ত প্রকল্পটির সত্বর External Audit সম্পন্ন করতে হবে (অনু: ১৯.১০);এবং

২০.৯ অনুচ্ছেদ ২০.১ হতে ২০. ৮ এর বিষয়ে গৃহীত ব্যবস্থা মন্ত্রণালয় আগামী ১ মাসের মধ্যে আইএমইডিকে অবহিত করবে।

বিভাগীয় শহর রংপুরের সওজ এর সড়ক প্রশস্তকরণ ও উন্নয়ন (১ম সংশোধিত) শীর্ষক প্রকল্পের সমাপ্তি প্রতিবেদন

(সমাপ্তঃ জুন, ২০১৫)

১। প্রকল্পের নাম : **বিভাগীয় শহর রংপুরের সওজ এর সড়ক প্রশস্তকরণ ও উন্নয়ন (১ম সংশোধিত)**

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

৩। বাস্তবায়নকারী সংস্থা : সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর।

৪। প্রকল্প এলাকা : রংপুর সদর উপজেলা, রংপুর

৫। প্রকল্পের বাস্তবায়ন সময় ও ব্যয় :

(লক্ষ টাকায়)

প্রাক্কলিত ব্যয় (প্রঃসাঃ)		প্রকৃত ব্যয় (প্রঃ সাঃ)	পরিকল্পিত বাস্তবায়নকাল		প্রকৃত বাস্তবায়নকাল	অতিক্রান্ত ব্যয় (মূল প্রাক্কলিত ব্যয়ের %)	অতিক্রান্ত সময় (মূল বাস্তবায়নকালের %)
মূল	সর্বশেষ সংশোধিত		মূল	সর্বশেষ সংশোধিত			
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮
৭৭৭১.৩৪ (-)	১২৬৫৮.০৪ (-)	১২৬৪৮.০০ (-)	০১-১১-২০১০ থেকে ৩১-১২-২০১২	০১-১১-২০১০ থেকে ৩০-১২-২০১৩	০১-১১-২০১০ থেকে ৩০-০৬-২০১৫	৪৮৭৬.৬৬ (৬২.৭৫%)	২বছর ৬ মাস (১১৬%)

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

৬। **প্রকল্পের পটভূমি ও উদ্দেশ্য:**

৬.১ পটভূমি: গত ২৫/০১/২০১০ তারিখে বর্তমান সরকার রংপুরকে বাংলাদেশের ৭ম প্রশাসনিক বিভাগ হিসেবে ঘোষণা করে। বিভাগীয় শহর হিসেবে রংপুরে যানবাহনের সংখ্যা দিন দিন বৃদ্ধি পাচ্ছে। উত্তরাঞ্চলের ৬টি জেলার যানবাহন রংপুর হয়ে ঢাকাসহ দেশের অন্যান্য স্থানে যাতায়াত করে। তাছাড়া, বাংলাবান্ধা, বিরল ও বুড়িমারী স্থলবন্দর দিয়ে ভারত, নেপাল ও ভুটানের আমদানি-রপ্তানি পণ্য এ রুটে যাতায়াত করে থাকে। রংপুর শহরের ভিতর দিয়ে ২টি জাতীয় মহাসড়ক (এন-৫ এবং এন-৫১৭) নির্মিত রয়েছে। এন-৫ সড়কটির প্রস্তাবিত অংশের দৈর্ঘ্য ৮ কিঃমিঃ এবং এন-৫১৭ সড়কটির দৈর্ঘ্য ৮.২৪ কিঃমিঃ। উক্ত সড়ক ২টিকে প্রশস্তকরণের জন্য প্রকল্পটি গ্রহণ করা হয়। প্রকল্পটি জিওবি/জেডিসিএফ অর্থায়নে মোট ৭৭.৭১৩৪ কোটি টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে নভেম্বর ২০১০ থেকে জুন, ২০১৩ মেয়াদে বাস্তবায়নের জন্য গত ০২/১১/২০১০ তারিখে একনেক কর্তৃক অনুমোদিত হয়।

৬.২ উদ্দেশ্য: প্রকল্পের মূল উদ্দেশ্য হলো-

- রংপুর পৌর এলাকার বিদ্যমান সওজ এর সড়কগুলো প্রশস্তকরণ;
- ট্রাফিক জ্যাম-হ্রাসকরণ;
- নিরাপদে যানবাহন যাতায়াত;
- অবৈধ দখলদারিত্ব-হ্রাসকরণ; এবং
- প্রকল্প এলাকার আর্থ-সামাজিক অবস্থার উন্নয়ন।

৭। প্রকল্পের মূল কাজ:

- ভূমি অধিগ্রহণ (১.২৮ একর);
- ভূমি উন্নয়ন (১.২৯ ঘন মিটার);

- N5 সড়ক প্রশস্তকরণ (৮কি:মি:);
- N517 সড়ক প্রশস্তকরণ (৮.২৪ কি:মি:);
- N5 সড়কে হার্ড শোল্ডার নির্মাণ (৮.০০কি:মি:);
- N517 সড়কে হার্ড শোল্ডার নির্মাণ (২.২০কি:মি:);
- আরসিসি কালভার্ট নির্মাণ (৭৭.৩৫ মি:);

৮। পিসিআর অনুসারে প্রকল্পের অঙ্গভিত্তিক বাস্তবায়ন:

(Financial Figure in Lac Tk**)**

	Items of Work (as per latest RDPP	Unit	Target (as per RDPP)		Actual Progress	
			Physical (Quantity)	Financial	Physical (Quantity)	Financial
	1	2	3	4	5	6
24.	Tender Printing & Documentation	L.S	L.S	10.00	L.S	10.00
25.	Land Acquisition	Hector	1.28	1760.08	1.28	1760.08
26.	Compensation for Housing	Hector	1.28	2775.36	1.28	2775.36
27.	Widening/Raising of Road Embankment	Lcum	1.29	139.87	1.29	139.87
28.	Widening for N5 one side/both side	Km	8.00	1120.67	8.00	1120.67
29.	Widening for N517 one side/both side	Km	8.24	1165.06	8.24	1165.06
30.	Surfacing for N5	Km	8.00	1289.11	8.00	1289.11
31.	Surfacing for N517	Km	8.24	1108.42	8.24	1108.42
32.	Hard Shoulder for N5	Km	8.00	342.68	8.00	342.68
33.	Hard Shoulder for N517	Km	2.20	61.83	2.20	61.83
34.	Road Divider/Median	Km	15.20	216.50	15.20	216.50
35.	Road Side Footpath cum Drain (both side)	Km	7.40	1016.91	6.00	1016.91
36.	Construction RCC Culvert	Meter	77.35	410.00	50.00	410.00
37.	Construction Foot over bridge at N5	No.	01	139.90	01	139.90
38.	R ailway level crossing (1 at N5 and 1 at N517)	No.	02	126.35	02	126.35
39.	Installation of Sign, signal and KM post, Road marking etc	LS		50.00	-	50.00
40.	General and site facilities			20.00	-	20.00
41.	Utility shifting & Refixing	LS	LS	402.28	LS	402.28

	Items of Work (as per latest RDPP	Unit	Target (as per RDPP)		Actual Progress	
			Physical (Quantity)	Financial	Physical (Quantity)	Financial
42.	Physical Contingency			0.50		0.50
43.	Price contingency			0.50		0.50
	Total=			12658.04		12648.00

৯। প্রকল্প পরিচালক সংক্রান্ত তথ্যাদিঃ

ক্রমিক নং	প্রকল্প পরিচালকের নাম ও পদবী	দায়িত্বের ধরণ		কর্মকাল
		পূর্ণকালীন	খন্ডকালীন	
১	২	৩	৪	৫
5.	Md. Mofizul Islam Additional Chief Engineer	-	হ্যাঁ	০৮/০৫/২০১০-২৩/০৮/২০১১
6.	Md. Shariful Islam Additional Chief Engineer	-	হ্যাঁ	২৩/০৮/২০১১-০৪/০৬/২০১২
7.	Md. Habibul Hoque Additional Chief Engineer	-	হ্যাঁ	০৪/০৬/২০১২-০৮/০৮/২০১২
8.	Kazi Mohammad Ali Additional Chief Engineer	-	হ্যাঁ	০৮/০৮/২০১২-০৫/০৩/২০১৩
9.	Md. Arifur Rahman Additional Chief Engineer	-	হ্যাঁ	০৫/০৩/২০১৩-৩০/০৬/২০১৩
10.	AQM Ekram Ullah Additional Chief Engineer	-	হ্যাঁ	৩০/০৬/২০১৩-৩০/০৬/২০১৫

১০। ক্রয় সংক্রান্ত তথ্যাদিঃ

পণ্য, কার্য ও সেবা ক্রয়ঃ (পণ্য ও কার্য ২০০.০০ লক্ষ টাকার উপরে এবং সেবা ১০০.০০ লক্ষ টাকার উপরে) প্রকল্পের অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী মূল পূর্ত কাজ 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:

নং	প্যাকেজ/কাজের নাম	-প্রাক্কলিত ব্যয় -কার্যাদেশকৃত মূল্য -প্রদত্ত বিল	-দরপত্র আহবানের তারিখ -চুক্তির তারিখ -চুক্তি অনুযায়ী কাজ সমাপ্তির তারিখ -প্রকৃত সমাপ্তির তারিখ	ঠিকাদার প্রতিষ্ঠানের নাম ও ঠিকানা	মন্তব্য
প্যাকেজ নং-১					
১	Construction of pavement widening, Road Median, culvet, Hard Shoulder and earth work at 5th (p), 6th , 7th & 8th (p) Km of Rangpur Bypass (N-5) Portion for " Upgrading	১৩২৮.৭৫ ১১৯০.০০ ২০২.৮৯	-১১/১১/২০১০ -০৭/০২/২০১১ -০৬/০৮/২০১২ -২৯/১১/২০১২	BASIC-IASH (JV)	Terminated

নং	প্যাকেজ/কাজের নাম	-প্রাক্কলিত ব্যয় -কার্যাদেশকৃত মূল্য -প্রদত্ত বিল	-দরপত্র আহবানের তারিখ -চুক্তির তারিখ -চুক্তি অনুযায়ী কাজ সমাপ্তির তারিখ -প্রকৃত সমাপ্তির তারিখ	ঠিকাদার প্রতিষ্ঠানের নাম ও ঠিকানা	মন্তব্য
	of RHD Roads of Rangpur Divisional Sadar to 4 (Four) Lane Project" Under Road Division Rangpur during the year 2010-2011. Contract No. 05-SE/RRC/2010-2011				
প্যাকেজ নং-২					
	Construction of pavement widening, Road Median, culvet, Hard Shoulder and earth work at 1st, 2nd, 3rd & 4th (p) Km of Modern more to Medical more (N-517) portion for "Upgrading of RHD Roads of Rangpur Divisional Sadar to 4 (Four) Lane Project" Under Road Division Rangpur during the year 2010-2011. Contract No. 06-SE/RRC/2010-2011	১২৭৭.৬০ ১১৫১.৪৭ ২৭৭.৬৩	১১/১১/২০১০ ০৭/০২/২০১১ ০৬/০৮/২০১২ ২৭/০৬/২০১২	Khandhaker Mainul Islam (JV.)	Terminated
প্যাকেজ নং-৩					
	Construction of Pavement widening, Road Median, culvet, Hard Shoulder and earth work at 5th, 6th, 7th & 8th (p) Km of Ranpur-Bypass (N-5) portion for "Upgrading of RHD Roads of Rangpur Divisional Sadar to 4 (Four) Lane Project" Under Road Division Rangpur during the year 2010-2011. Contract No. 07-SE/RRC/2010-2011	১২৯১.৬০ ১২৪৪.৮০ ৮৮৭.৪০	১৪/১১/২০১০ ২১/১২/২০১০ ০৭/০৮/২০১২ ০৭/০৮/২০১২	SEL-MSA (JV).	Terminated
প্যাকেজ নং-৪					
	Construction of Pavement widening, Road Median, culvet, Drain cum footpath, Hard Shoulder and earth work at 4th & 5th (p) Km of Ranpur-Bypass (N-5) and 4th (p) Km of Modern More to Medical	৯৮৪.৯৯ ৮৪৬.৭৫ ৫৪৬.৫৯	০৫/০১/২০১১ ১৮/০৪/২০১১ ২০/০৪/২০১১ ১৮/১০/২০১২ ১০/১০/২০১২	DIENCO Ltd.	Terminated

নং	প্যাকেজ/কাজের নাম	-প্রাক্কলিত ব্যয় -কার্যাদেশকৃত মূল্য -প্রদত্ত বিল	-দরপত্র আহবানের তারিখ -চুক্তির তারিখ -চুক্তি অনুযায়ী কাজ সমাপ্তির তারিখ -প্রকৃত সমাপ্তির তারিখ	ঠিকাদার প্রতিষ্ঠানের নাম ও ঠিকানা	মন্তব্য
	More (N-517) portion for "Upgrading of RHD Roads of Rangpur Divisional Sadar to 4 (Four) Lane Project" Under Road Division Rangpur during the year 2010-2011. Contract No. 08-SE/RRC/2010-2011				
প্যাকেজ নং-৫					
	Pavement widening & Surfacing, Construction of Road Median, culvet, Drain cum footpath etc. at 6^{th} (p), 7^{th}, 8^{th} & 9^{th} (p) Km of Rangpur Town old section (N-517) Road for " widening & Improvement of RHD Roads in Divisional Headquarter's project" Under Road Division Rangpur during the year 2010-2011. Contract No. 10-SE/RRC/2011-2012	১০৯৯.৩১ ১০৮৯.৮১ ১০৮৯.৮১	০৮/০১/২০১২ ১৯/০৭/২০১২ ১৮/১০/২০১৩ ২৯/০৯/২০১৩	RBL-TM (JV)	Completed
প্যাকেজ নং-৬					
	Completion of remaining works at $5^{th,}$ 6^{th}, 7^{th} & 8^{th} (p) km of Rangpur Bypass (N-5) Portion for Up-gradation of RHD Roads in Rangpur Divisional HQ under road under Road Division Rangpur during the year 2012-2013. Contract No. 03-ACE/RGZ/2012-2013.	১২৯৮.৪৭ ১০৫২.৯৫ ১০৪৬.৬২	২৭/০৬/২০১৩ ০৬/১১/২০১৩ ০৬/১১/২০১৪ ২৫/১২/২০১৪	M/S Masuma Begum	Completed
প্যাকেজ নং-৭					
	Completion of Remaining works for Construction of Pavement widening road Median, culvert Drain cum footpath Hard shoulder and Earth Work at 1^{st} (p), 2^{nd}, 3^{rd} & 4^{th} (p) Km of Modern more to Medical	৭১৫.১৬ ৮৫২.১৭ ৮৪৯.৮৭	০৫/০৮/২০১৩ ১৫/০৫/২০১৪ ১৫/০৫/২০১৫ ১৪/০৫/২০১৫	Drubo Construction Ltd.	Completed

নং	প্যাকেজ/কাজের নাম	-প্রাক্কলিত ব্যয় -কার্যাদেশকৃত মূল্য -প্রদত্ত বিল	-দরপত্র আহবানের তারিখ -চুক্তির তারিখ -চুক্তি অনুযায়ী কাজ সমাপ্তির তারিখ -প্রকৃত সমাপ্তির তারিখ	ঠিকাদার প্রতিষ্ঠানের নাম ও ঠিকানা	মন্তব্য
	more (N-517) road under Road under Road Division Rangpur during the year 2013-2014. Contract No. 01-ACE/RGZ/2013-2014				
প্যাকেজ নং-৮					
	Remaining works of Contract 07-SE/RRC/2010-2011 at 1st, 2nd, 3rd km of Rangpur Bypass (N-5) portion for "Upgrading of RHD Roads of Rangpur HQ" Under Road Division Rangpur during the year 2013-2014. Contract No. E-GP no. 17/RHD/RRD/2012-2013	৩৬৮.৯৮ ৫৬৭.৯৯ ৫৬২.৪৭	১৫/০৬/২০১৪ ২২/০৯/২০১৪ ১৯/০২/২০১৫ ২১/০৩/২০১৫	M/S Masuma Begum	Completed
	প্যাকেজ নং-৯				
	Remaining works of Contract 08-SE/RRC/2010-2011 at 4th, 5th, & 6th km of Rangpur Bypass (N-5) portion for "Upgrading of RHD Roads of Rangpur HQ" Under Road Division Rangpur during the year 2013-2014. Contract No. E-GP no. 18/RHD/RRD/2012-2013	২২৭.৬৭ ৩৭৪.৪৭ ৩৭২.৮২	১৫/০৬/২০১৪ ২২/০৯/২০১৪ ১৪/০২/২০১৫ ১৭/০৩/২০১৫	M/S Masuma Begum	Completed
প্যাকেজ নং-১০					
	Pavement widening, median, drain cum footpath, RCC culvet cross Drain et. at 4th, 5th, & 6th (p) km of Rangpur Town old Section (N-517) Road for Widening & Improvement RHD Road in Divisional HQ Rangpur, Road under Road under Road Division Rangpur during the year 2013-2014. Contract No. 03-ACE/RGZ/2013-2014.	৮৯২.৫৪ ৭৭৪.৬১ ৭১১.৭৭	১১/০২/২০১৪ ২৮/০৫/২০১৪ ২৫/০৯/২০১৪ ২০/০৬/২০১৫	M/S Taz Monzil	Completed
প্যাকেজ নং-১১					

নং	প্যাকেজ/কাজের নাম	-প্রাক্কলিত ব্যয় -কার্যাদেশকৃত মূল্য -প্রদত্ত বিল	-দরপত্র আহবানের তারিখ -চুক্তির তারিখ -চুক্তি অনুযায়ী কাজ সমাপ্তির তারিখ -প্রকৃত সমাপ্তির তারিখ	ঠিকাদার প্রতিষ্ঠানের নাম ও ঠিকানা	মন্তব্য
	DBS-Wearing course at 6th (p), 7th, 8th & 9th (p) Km of N-5 & 1st (p), 2nd, 3rd & 4th (p) km of N-517 for " Widening & Improvement of RHD Roads in Divisional Headquarter, Rangpur" Headquarter, Rangpur" Project & intersection Development at Central Terminal and Traffic sign, road marking at Modern more, Central Bus termainal of N-5 under road division, Rangpur during FY 2014-02015. Contract No. EGP- 01 RHD/SE/Rang/2014-2015	৬৩৯.০২ ৭৯৯.২১ ৬২৫.১২	১০/১২/২০১৪ ১৯/০২/২০১৫ ২০/০৫/২০১৫ ১৯/০৫/২০১৫	RAB-RC (Pvt.) Ltd	Completed

উপরোক্ত ছক থেকে দেখা যায় যে, ক্রয় পরিকল্পনায় উল্লেখিত ১ থেকে ৪ নং প্যাকেজের কাজ ঠিকাদার যথাসময়ে সমাপ্ত না করায় চুক্তি বাতিল করা হয়। পরবর্তীতে পুনরায় দরপত্র আহবান করে অবশিষ্ট কাজ সমাপ্ত করা হয়।

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

অর্থবছর	ডিপিপি/আরডিপিপি	এডিপি/আরএডিপি বরাদ্দ	টাকা অবমুক্তি	ব্যয়
১	২	৩	৪	৫
২০১০-১১	১১২৫.০০	১১২৫.০০	১১২৫.০০	১১২৫.০০
২০১১-১২	১৫০০.০০	১৫০০.০০	১৫০০.০০	১৫০০.০০
২০১২-১৩	৫১২৫.০০	২৬৫০.০০	২৬৫০.০০	২৬৫০.০০
২০১৩-১৪	৪৯০৮.০৬	৩৪৫০.০০	৩৪৫০.০০	৩৪৫০.০০
২০১৪-১৫	-	৩৯২৩.০০	৩৯২৩.০০	৩৯২৩.০০
মোট=	১২৬৫৮.০৪	১২৬৪৮.০০	১২৬৪৮.০০	১২৬৪৮.০০

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

১৩। **সাধারণ পর্যবেক্ষণ:**

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

(লক্ষ টাকায়)

	মেয়াদকাল	প্রাক্কলিত ব্যয়
মূল	০১/১১/২০১০ হতে ৩০/০৬/২০১৩	৭৭৭১.৩৪
১ম সংশোধিত	০১/১১/২০১০ হতে ৩০/১২/২০১৩	১২৬৫৮.০৪
ব্যয় বৃদ্ধি ব্যতিরেকে মেয়াদ বৃদ্ধি ১ম বার	০১/১১/২০১০ হতে ৩০/০৬/২০১৪	
ব্যয় বৃদ্ধি ব্যতিরেকে মেয়াদ বৃদ্ধি ২য় বার	০১/১১/২০১০ হতে ৩০/০৬/২০১৫	-

১৩.২ **সার্বিক অগ্রগতিঃ** প্রকল্পের আওতায় জুন, ২০১৫ পর্যন্ত ক্রমপুঞ্জিত আর্থিক অগ্রগতি হয়েছে ১২৬৪৮.০০ লক্ষ টাকা যা অনুমোদিত ব্যয় ১২৬৫৮.০২ লক্ষ টাকার ৯৯.৯২%।

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

১৪.১ **ভূমি অধিগ্রহণ ও ক্ষতিপূরণ প্রদান:** অনুমোদিত ডিপিপিতে বিদ্যমান (N-517) (মর্ডান মোড় হতে মেডিকেল মোড় পযর্ন্ত) সড়ক ৪ লেনে উন্নীতকরণের লক্ষ্যে ১৭৬০.০৮ লক্ষ টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে ১.২৮ হেক্টর ভূমি অধিগ্রহণ করার জন্য নির্ধারিত ছিল। সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ কর্তৃক প্রেরিত প্রকল্পের পিসিআর অনুযায়ী ১৭৬০.০৮ লক্ষ টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে ১.২৮ হেক্টর ভূমি অধিগ্রহণ করা হয়েছে। এছাড়া, অনুমোদিত ডিপিপিতে অধিগ্রহণকৃত ভূমিতে বিদ্যমান অবকাঠামোর ক্ষতিপূরণ বাবদ ২৭৭৫.৩৬ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়েছিল। প্রকল্পের পিসিআর অনুযায়ী ক্ষতিপূরণ বাবদ ২৭৭৫.৩৬ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে। পরিদর্শনকালে জানা যায়, রংপুর শহরের মধ্যকার N517 সড়কে উক্ত ১.২৮ হেক্টর ভূমি অধিগ্রহণ করা হয়েছে এবং ভূমির অবকাঠামো বাবদ ক্ষতিপূরণ প্রদান করা হয়েছে। ভূমি অধিগ্রহণ ও অবকাঠামোর ক্ষতিপূরণের অর্থ জেলা পরিষদের মাধ্যমে ব্যয় করা হয়েছে বলে নির্বাহী প্রকৌশলী অবহিত করেন।

১৪.২ **মাটির কাজ:** অনুমোদিত ডিপিপিতে N5 (রংপুর বাইপাস) সড়কটি ৪ লেনে উন্নীত করার লক্ষ্যে উভয় পাশে ১.৫০ মিটার হার্ড শোল্ডার এবং ১.২০ মিটার সফট শোল্ডার নির্মাণসহ প্রশস্তকরণ/উচুকরণের জন্য ১১৩.৫০ লক্ষ টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে ০.৯১২৩ লক্ষ ঘন মিটার এবং N517 সড়কটি ৪ লেনে উন্নীত করার লক্ষ্যে উভয় পাশে ০.৯০ মিটার হার্ড শোল্ডার এবং ১.২০ মিটার সফট শোল্ডার নির্মাণসহ প্রশস্তকরণ/উচুকরণের জন্য ২৬.৩০ লক্ষ টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে ০.৩৭৫৮ লক্ষ ঘন মিটার মাটির কাজ করার সংস্থান রাখা হয়। প্রকল্পের পিসিআর অনুযায়ী দুটি সড়কে মোট ১৩৯.৮৯ লক্ষ টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে ১.২৯ লক্ষ ঘন মিটার মাটির কাজ সম্পন্ন করা হয়েছে। তবে N5 সড়কের চেইনেজ ৩২১+০০০ হতে ৩২২+০০০ এর মধ্যে কয়েকটি স্থানে ১.২০ সফট শোল্ডার পাওয়া যায়নি।

১৪.৩ **ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট প্রশস্তকরণ:** অনুমোদিত ডিপিপিতে N5 সড়কটি প্রশস্তকরণ/উচুকরণের জন্য ১৬২০.৬৭ লক্ষ টাকা এবং N517 সড়কটি প্রশস্তকরণ/উচুকরণের জন্য ১১৬৭.০৬ লক্ষ টাকা ব্যয় প্রাক্কলন করা হয়েছিল। প্রকল্পের পিসিআর অনুযায়ী N5 সড়কটি প্রশস্তকরণ/উচুকরণের জন্য ১৬২০.৬৭ লক্ষ টাকা এবং N517 সড়ক প্রশস্তকরণ/উচুকরণের জন্য ১১৬৭.০৬ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে। পরিদর্শনে দেখা যায়, ৮.০০ কিঃমিঃ দীর্ঘ N5 সড়ক এবং ৮.২৪ কিঃমিঃ দীর্ঘ N517 সড়কের বিভিন্ন সেকশনে Widening and Reprofiling করা হয়েছে। N517 সড়কের চেইনেজ ৬+৫০০ কি:মি: এবং N5 সড়কের চেইনেজ ৩২২+৫০০ কি:মি: এ সড়কের প্রস্থ (Carriage way) যথাক্রমে ১৫.৩৫ মিটার ও ১৫.৯৫ মিটার পাওয়া গেছে যা অনুমোদিত ডিপিপির অনুরূপ।



চিত্র-১ ও ২: ৪ লেনে উন্নীত পেভমেন্ট

১৪.৪ **ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট সার্ফেসিং:** অনুমোদিত ডিপিপিতে N5 সড়কের পেভমেন্ট সার্ফেসিং এর জন্য ১২৮৯.১১ লক্ষ টাকা এবং N517 সড়কের পেভমেন্ট সার্ফেসিং এর জন্য ১১০৮.৪২ লক্ষ টাকা ব্যয় প্রাক্কলন করা হয়। প্রকল্পের পিসিআর N5 সড়কটি সার্ফেসিং এ ১২৮৯.১১ লক্ষ টাকা এবং N517 সড়কটি সার্ফেসিং এ ১১০৮.৪২ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে। পরিদর্শনে দেখা যায়, সড়ক দুটির বেশীর ভাগ অংশের কার্পেটিং ভালো থাকলেও কিছু স্থানে কার্পেট উঠে গিয়ে রাস্তা ক্ষতিগ্রস্ত হয়েছে। N5 সড়কের চেইনেজ ৩২২+০০০ কি:মি: এ আলমাস ফিলিং স্টেশনের সামনের সড়কে কার্পেট উঠে গিয়েছে এবং ছোট বড় পটহোলস তৈরী হয়েছে।



চিত্র-৩: সড়কে তৈরী হওয়া পটহোল

১৪.৫ **হার্ড শোল্ডার নির্মাণ:** অনুমোদিত ডিপিপিতে N5 সড়কের ৮.০০ কি:মি: অংশের উভয় পার্শ্বে ১:৫০ মিটার প্রস্থ হার্ড শোল্ডার নির্মাণের জন্য ৩৪২.৬৮ লক্ষ টাকা এবং N517 সড়কের ২.২ কি:মি: অংশের উভয় পার্শ্বে ০.৯০ মিটার হার্ড শোল্ডার নির্মাণর জন্য ৬১.৮৩ লক্ষ টাকা ব্যয় প্রাক্কলন করা হয়। প্রকল্পের পিসিআর অনুযায়ী N5 সড়কের ৮.০০ কি:মি: অংশের উভয় পার্শ্বে হার্ড শোল্ডার নির্মাণের জন্য ৩৪২.৬৮ লক্ষ টাকা এবং N517 সড়কের ২.২ কি:মি: অংশের উভয় পার্শ্বে হার্ড শোল্ডার নির্মাণর জন্য ৬১.৮৩ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে। রংপুর বাইপাস (N5) সড়কের চেইনেজ ৩২১+৩০০ কি:মি: হতে ৩২৩+০০০ কি:মি: এবং N517 সড়কের চেইনেজ ৪+৮৬০ কি:মি: হতে ৭+৮৬৮ কি:মি: অংশ পরিদর্শনে দেখা যায় এ স্থানে হার্ড শোল্ডার নির্মাণ করা হয়েছে।



চিত্র-৫: N5 সড়কের হার্ড শোল্ডার



চিত্র-৬: N517 সড়কের হার্ড শোল্ডার

১৪.৬ **রোড ডিভাইডার/মেডিয়ান নির্মাণ:** অনুমোদিত ডিপিপিতে N5 এবং N517 সড়কে মোট ১৫.২০ কি:মি: ব্যাপী সড়কের মাঝ বরাবর রোড ডিভাইডার/মেডিয়ান নির্মাণের জন্য ২১৬.৫০ লক্ষ টাকা ব্যয় প্রাক্কলন করা হয়। প্রেরিত প্রকল্পের পিসিআর অনুযায়ী সড়ক দুটির ১৫.২০ কি:মি: ব্যাপী সড়কের মাঝ বরাবর রোড ডিভাইডার/মেডিয়ান নির্মাণ খাতে ২১৬.৫০ লক্ষ টাকা ব্যয় ব্যয় করা হয়েছে। পরিদর্শনে দেখা যায়, সড়ক দুটির মাঝ বরাবর রোড ডিভাইডার/মেডিয়ান নির্মাণ করা হয়েছে। N517 সড়কের চেইনেজ ৬+৫০০ কি:মি: এ ডিভাইডার পরীক্ষান্তে এর প্রস্থ ও পেভমেন্ট হতে উচ্চতা ডিপিপিতে সংযুক্ত ড্রইং অনুযায়ী পাওয়া যায়।





চিত্র-৭ ও ৮: N517 সড়কের ডিভাইডার/মেডিয়ান

১৪.৭ **রোড সাইড ফুটপাথ কাম ড্রেন নির্মাণ:** অনুমোদিত ডিপিপিতে N5 এবং N517 সড়কে ৭.৪০ কি:মি: ব্যাপী সড়কের উভয় পার্শ্বে রোড সাইড ফুটপাথ কাম ড্রেন নির্মাণের জন্য ১০১৬.৯১ লক্ষ টাকা ব্যয় প্রাক্কলন করা হয়। সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ কর্তৃক প্রেরিত প্রকল্পের পিসিআর অনুযায়ী সড়ক দুটির উভয় পার্শ্বে রোড সাইড ফুটপাথ কাম ড্রেন নির্মাণের জন্য ১০১৬.৯১ লক্ষ টাকা ব্যয় ব্যয় করা হয়েছে। পরিদর্শনে দেখা যায়, সড়ক দুটির উভয় পার্শ্বে রোড সাইড ফুটপাথ কাম ড্রেন নির্মাণ করা হয়েছে। N517 সড়কের চেইনেজ ৬+৫০০ কি:মি: এ রোড সাইড ফুটপাথ কাম ড্রেন পরীক্ষান্তে এর প্রস্থ ডিপিপিতে সংযুক্ত ড্রইং এর চেয়ে কিছুটা বেশী পাওয়া যায়। এ বিষয়ে জানতে চাইলে নির্বাহী প্রকৌশলী বলেন, পথচারীদের নির্বিঘ্ন চলাচলের সুবিধার্থে এর প্রস্থ কিছুটা বৃদ্ধি করা হয়েছে তবে তা অনুমোদিত মূল্যের মধ্যে সীমাবদ্ধ থেকেই করা হয়েছে। পরিদর্শনে দেখা যায় অনেক স্থানে বিশেষ করে চেইনেজ ৪+০০০ হতে ৫+০০০ কিঃমিঃ এ ড্রেন ময়লা আবর্জনায় পূর্ণ হয়ে পানি নিস্কাশনে তা কার্যকর ভূমিকা পালন করতে পারছে না।



চিত্র-৯: ড্রেন কাম ফুটপাথ



চিত্র-১০: আবর্জনা পূর্ণ ড্রেন

১৪.৮ **আরসিসি কালভার্ট নির্মাণ:** অনুমোদিত ডিপিপিতে N5 এবং N517 সড়কের বিভিন্ন চেইনেজে ৭৭.৩৫ মিটার আরসিসি কালভার্ট নির্মাণের জন্য ৪১০.০০ লক্ষ টাকা ব্যয় প্রাক্কলন করা হয়। সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ কর্তৃক প্রেরিত প্রকল্পের পিসিআর অনুযায়ী সড়কের বিভিন্ন চেইনেজে ৫০.০০ মিটার আরসিসি কালভার্ট নির্মাণের জন্য ৪১০.০০ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে। পরিদর্শনে দেখা যায়, সড়কের বিভিন্ন চেইনেজে আরসিসি কালভার্ট নির্মাণ/বর্ধিত করা হয়েছে। কালভার্টের দৈর্ঘ্য কম হওয়ার বিষয়ে নির্বাহী প্রকৌশলী বলেন, সড়কে নতুন কোন কালভার্ট নির্মাণ করা হয়নি। সড়কের প্রস্থ বৃদ্ধি পাওয়ায় বিদ্যমান কালভার্টসমূহ কেবল পুনর্নির্মাণ এবং বর্ধিত করা হয়েছে।



চিত্র-১১: N5 সড়কে বর্ধিত কালভার্ট



চিত্র-১২: N517 সড়কে বর্ধিত কালভার্ট

১৪.৯ **ফুট ওভার ব্রীজ নির্মাণ:** অনুমোদিত ডিপিপিতে N5 সড়কের একটি ফুট ওভার ব্রীজ নির্মাণের জন্য ১৩৯.৯০ লক্ষ টাকা ব্যয় প্রাক্কলন করা হয়। সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ কর্তৃক প্রেরিত প্রকল্পের পিসিআর অনুযায়ী ফুট ওভার ব্রীজ নির্মাণের জন্য ১৩৯.৯০ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে। পরিদর্শনে দেখা যায়, সড়কে ০১ (এক)টি ফুট ওভার ব্রীজ নির্মাণ করা হয়েছে।

১৪.১০ **রেলওয়ে লেভেল ক্রসিং নির্মাণ:** অনুমোদিত ডিপিপিতে N5 সড়কে ০১ (এক)টি এবং N517 সড়কে ০১ (এক)টি রেলওয়ে লেভেল ক্রসিং নির্মাণের জন্য ১২৬.৩৫ লক্ষ টাকা ব্যয় প্রাক্কলন করা হয়। প্রেরিত প্রকল্পের পিসিআর অনুযায়ী উক্ত ব্যয়ে দুটি রেলওয়ে লেভেল ক্রসিং নির্মাণ করা হয়েছে। পরিদর্শনে দেখা যায়, রেলওয়ে লেভেল ক্রসিং নির্মাণ করা হয়েছে। বাংলাদেশ রেলওয়ে ডিপোজিট ওয়ার্ক হিসাবে রেলওয়ে লেভেল ক্রসিং দুটি নির্মাণ করে।



চিত্র-১৩: N5 সড়কে নির্মিত লেভেল ক্রসিং



চিত্র-১৪: N517 সড়কে নির্মিত লেভেল ক্রসিং

১৪.১১ **সাইন, সিগনাল, কি:মি: পোস্ট, রোড মার্কিং:** অনুমোদিত ডিপিপিতে N5 এবং N517 সড়কে সাইন, সিগনাল, কি:মি: পোস্ট, রোড মার্কিং এর জন্য ৫০.০০ লক্ষ টাকা ব্যয় প্রাক্কলন করা হয়। প্রকল্পের পিসিআর অনুযায়ী সড়ক দুটিতে সাইন, সিগনাল, কি:মি: পোস্ট, রোড মার্কিং বাবদ ৫০.০০ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে। পরিদর্শনে সড়ক দুটির কিছু স্থানে সাইন, সিগনাল, কি:মি: পোস্ট স্থাপন করা হয়েছে, তবে বেশীরভাগ স্থানে তা স্থাপন করা হয়নি।নির্বাহী প্রকৌশলী জানান কিছু সাইন সিগন্যাল স্থাপন করা হয়েছিল, তবে তা পর্যাপ্ত নয় বলে তিনি মন্তব্য করেন। এক্ষণে নতুন করে তা স্থাপন করা হবে। এছাড়া সড়কের সকল স্থানে রোড মার্কিং করা হলেও অনেক স্থানে তা উঠে গেছে।



চিত্র-১৫: সড়কে রোড মার্কিং

১৪.১২ **জেনারেল সাইট ফ্যাসিলিটিজ:** অনুমোদিত ডিপিপিতে সড়ক দুটি উন্নয়নের জন্য জেনারেল সাইট ফ্যাসিলিটি বাবদ ২০.০০ লক্ষ টাকা ব্যয় প্রাক্কলন করা হয়। সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ কর্তৃক প্রেরিত প্রকল্পের পিসিআর অনুযায়ী জেনারেল সাইট ফ্যাসিলিটি বাবদ ২০.০০ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে।

১৪.১৩ **ইউটিলিটি স্থানান্তর:** অনুমোদিত ডিপিপিতে N5 এবং N517 সড়কের বিভিন্ন স্থানে অবস্থিত ইউটিলিটি স্থানান্তর এর জন্য ৪০২.২৮ লক্ষ টাকা ব্যয় প্রাক্কলন করা হয়। সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ কর্তৃক প্রেরিত প্রকল্পের পিসিআর অনুযায়ী সড়ক ইউটিলিটি স্থানান্তর এর জন্য ৪০২.২৮ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে।

১৪.১৪ **ফিজিকাল ও প্রাইস কনটিনজেন্সি:** অনুমোদিত ডিপিপিতে ফিজিকাল ও প্রাইস কনটিনজেন্সি বাবদ ১.০০ লক্ষ টাকা ব্যয় প্রাক্কলন করা হয়। সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ কর্তৃক প্রেরিত প্রকল্পের পিসিআর অনুযায়ী ফিজিকাল ও প্রাইস কনটিনজেন্সি বাবদ ১.০০ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে।

১৫। **প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জনঃ**

পরিকল্পিত	উদ্দেশ্য অর্জন
প্রকল্পের মূল উদ্দেশ্য হলো-রংপুর পৌর এলাকার বিদ্যমান সওজ এর সড়কগুলো প্রশস্তকরণ, ট্রাফিক জ্যাম-হ্রাসকরণ, নিরাপদে যানবাহন যাতায়াত, অবৈধ দখলদারিত্ব-হ্রাসকরণ এবং প্রকল্প এলাকার আর্থ-সামাজিক অবস্থার উন্নয়ন।	প্রকল্পটি বাস্তবায়নের ফলে রংপুর পৌর এলাকার বিদ্যমান সওজ এর সড়কদুট প্রশস্ত হয়েছে ও সড়ক দুটিতে ট্রাফিক জ্যাম-হ্রাস পেয়েছে বলে প্রতীয়মান হয়।

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

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

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

১৯। **পর্যবেক্ষণ:**

১৯.১ প্রকল্পটি ২বছর ২মাসে মেয়াদে বাস্তবায়নের জন্য অনুমোদন করা হয়। কিন্তু মূল অনুমোদিত প্রকল্পের তুলনায় প্রকল্প বাস্তবায়নে আরো অতিরিক্ত সময় ব্যয় হয়েছে ২ বছর ৬ মাস (১১৬%)। ডিপিপি'র লক্ষ্যমাত্রা অনুযায়ী বছরভিত্তিক অর্থ বরাদ্দ হয়নি।

১৯.২ প্রকল্পটি বাস্তবায়নে ৪ বছর ৮ মাসে ৬ (ছয়) বার প্রকল্প পরিচালক পরিবর্তন করা হয়েছে (অনু: ৭);

১৯.৩ ডিপিপিতে উল্লেখিত ক্রয় পরিকল্পনার সাথে পিসিআর এ প্রদত্ত ক্রয় পরিকল্পনার সাথে অসামঞ্জস্যতা আছে (অনু: ১০);

১৯.৪ N5 সড়কের চেইনেজ ৩২১+০০০ হতে ৩২২+০০০ কিঃমিঃ এর মধ্যে কয়েকটি স্থানে ১.২০ মিটার প্রশস্ত সফট শোল্ডার পাওয়া যায়নি (অনু: ১৪.২);

১৯.৫ সড়কের বেশ কয়েকটি স্থানে বিশেষ করে N5 সড়কে পটহোল তৈরী হয়েছে এবং বেশ কিছু স্থানে কার্পেটিং ক্ষতিগ্রস্ত হয়েছে (অনু: ১৪.৪);

১৯.৬ N517 সড়কের উভয় পার্শ্বে নির্মিত ফুটপাথ কাম ড্রেনের চেইনেজ ৪+০০০ হতে ৫+০০০ কিঃমিঃ এর মধ্যে অনেক স্থানে ময়লা আবর্জনায় পরিপূর্ণ হয়ে গেছে। ফলে পানি নিস্কাশিত হতে পারছেনা (অনু: ১৪.৭)

১৯.৭ সড়কে পর্যাপ্ত সংখ্যক সাইন, সিগন্যাল ও কনক্রিট কিঃমিঃ পোষ্ট স্থাপন করা হয়নি (অনু: ১৪.১১); এবং

১৯.৮ সমাপ্ত প্রকল্পটির External Audit সম্পন্ন করা হয়নি (অনু: ১৯)।

২০। **মতামত/সুপারিশঃ**

২০.১ প্রকল্পটি বাস্তবায়নে মূল অনুমোদিত প্রকল্পের তুলনায় অতিরিক্ত সময় ব্যয় হয়েছে ২ বছর ৬ মাস (১১৬%)। ডিপিপি'র লক্ষ্যমাত্রা অনুযায়ী বছরভিত্তিক অর্থ বরাদ্দ হয়নি। সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ ভবিষ্যতে MTBF Basket অনুযায়ী প্রকল্প গ্রহণ করবে এবং ডিপিপি'র আলোকে বরাদ্দ নিশ্চিত করবে (অনু: ১১ ও ১৯.১);

২০.২ প্রকল্পটি বাস্তবায়নে ৪ বছর ৮ মাসে ৬ (ছয়) বার প্রকল্প পরিচালক পরিবর্তন করা হয়েছে। ঘন ঘন প্রকল্প পরিচালক বদলের প্রেক্ষিতে অনেক ক্ষেত্রে প্রকল্প বাস্তবায়ন ত্বরান্বিত এবং গুণগতমান রক্ষা করা সম্ভব হয় না। মন্ত্রণালয় বিষয়টি গুরুত্বের সাথে বিবেচনা করে ভবিষ্যতে গৃহীতব্য প্রকল্পে প্রকল্প বাস্তবায়নকালীন সময়ের জন্য একজন প্রকল্প পরিচালক নিয়োগের প্রয়োজনীয় উদ্যোগ গ্রহণ করবে (অনু: ৯);

২০.৩ প্রকল্প প্রস্তাব প্রনয়নকালে ডিপিপিতে যথযাথ ক্রয় পরিকল্পনা উল্লেখ এবং তা অনুসরণ করা যেতে পারে (অনু: ১৯.৩);

২০.৪ পেভমেন্টের সুরক্ষার জন্য সড়কের যে সকল স্থানে পর্যাপ্ত সফট শোল্ডার নেই সে সকল স্থান চিহ্নিত করে সফট শোল্ডার নির্মাণ করতে হবে (অনু: ১৯.৪);

২০.৫ সড়কের যেসব স্থানে বিশেষ করে N5 সড়কে ক্ষতিগ্রস্ত কার্পেট এবং তৈরী হওয়া পটহোল জরুরীভিত্তিতে সংস্কারের ব্যবস্থা গ্রহণ করতে হবে (অনু: ১৯.৫);

২০.৬ সড়কের উভয় পার্শ্বে নির্মিত ফুটপাথ কাম ড্রেন সংস্কারের মাধ্যমে কার্যকর করার ব্যবস্থা গ্রহণ করতে হবে (অনু: ১৯.৬);

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

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

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

মাদারীপুর (কুলপুদ্দি)-কালকিনি-ভুরাঘাটা সড়ক প্রশস্তকরণ উন্নয়ন শীর্ষক প্রকল্পের সমাপ্তি প্রতিবেদন

(সমাপ্তঃ জুন, ২০১৫)

১। প্রকল্পের নাম : **মাদারীপুর (কুলপুদ্দি)-কালকিনি-ভুরাঘাটা সড়ক প্রশস্তকরণ উন্নয়ন**

২। বাস্তবায়নকারী সংস্থা : সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর।

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

৪। প্রকল্পের বাস্তবায়ন সময় ও ব্যয় :

(লক্ষ টাকায়)

প্রাক্কলিত ব্যয় (প্রঃসাঃ)		প্রকৃত ব্যয় (প্রঃ সাঃ)	পরিকল্পিত বাস্তবায়নকাল		প্রকৃত বাস্তবায়নকাল	অতিরিক্ত ব্যয় (মূল প্রাক্কলিত ব্যয়ের %)	অতিরিক্ত সময় (মূল বাস্তবায়নকালের %)
মূল	সর্বশেষ সংশোধিত		মূল	সর্বশেষ সংশোধিত/ বৃদ্ধিপ্রাপ্ত			
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮
৫০৩৭.৩৫ (-)	-	৩৪৫০.০০ (-)	০১-০৭-২০১০ থেকে ৩০-০৬-২০১২	০১-০৭-২০১০ থেকে ৩০-০৬-২০১৫	০১-০৭-২০১০ থেকে ৩০-০৬-২০১৫	-	৩ বছর (১৫০%)

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

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

Items of Work (as per PP)	Unit	Target (as per PP)		Actual Progress	
		Financial	Physical (Quantity)	Financial	Physical (Quantity)
1	2	3	4	5	6
Stationary	L.S	1.00			
Publication & Tendering	L.S	1.50			
Laboratory Testing	L.S	3.50			
Survey & Design	L.S	3.50			
a. Land Acquisition	Hector	784.00	4.90	500.00	0.536
b. Land Compensation	L.S	200.00			
Widening of Road Embankment (Earth Work)	L.Cum	357.00	2.38	202.19	1.69
Flexible pavement	Km.				
a. New Construction of pavement	Km.	224.17	5.75		
b. 2×0.33m widening & 3.04m strengthening (Widening Madaripur-Kalkini portion)	Km.	148.64	6.12	148.64	6.12
c) (i) 2×5.50m width flexible pavement Re-construction width divider (Kalkini-	Km.	143.43	1.50	143.43	1.50

Items of Work (as per PP)	Unit	Target (as per PP)		Actual Progress	
		Financial	Physical (Quantity)	Financial	Physical (Quantity)
Bhurghata Part)					
c) (ii) 5.50m width flexible pavement construction remaining of Kalkini-Bhurghata Part	Km.	92.13	1.93	37.00	1.00
d) 0.90 m both side hard shoulder	Km.	278.76	12.00	278.76	11.45
e) Surfacing	Km.				
i) Carpeting (Madaripur-Kalkini Part)	Km.	261.64	14.90	241.47	13.89
ii) DBS Wearing course Divider portion (Kalkini-Bhurghata portion)	Km.	110.78	1.50		
iii) DBS wearing course without Divider portion (Rest of Kalkini-0Bhurghata Portion)	Km.	71.13	1.93	24.00	1.35
Construction of RCC Bridge	M	1029.70	102.97	1029.70	102.96
Construction of RCC Box culvert	M	776.25	103.50	776.25	103.50
Protective work	Km				
a) RCC post & Plate	M	100.00	2500.00	25.98	650.00
b) Toe wall	M	68.00	1700.00	37.13	928.00
c) C.C Block for road divider	Km	67.80	20000.00		
Sing-Signal, Km post Guide post Road Marking etc.	L.S	25.00			
RE-location of public utility shifting	L.S	50.00		5.45	L.S
Physical Contingency (2%)		95.77			
Price contingency (3%)		143.65			
		5037.35		3450.00	

৭। **প্রকল্প পরিচালক সংক্রান্ত তথ্যাদিঃ**

ক্রমিক নং	প্রকল্প পরিচালকের নাম ও পদবী	দায়িত্বের ধরণ		কর্মকাল
		পূর্ণকালীন	খন্ডকালীন	
১	২	৩	৪	৫
1.	Md. Abdus Quddus-1 Addl. Chief Engr. Gopalgonj Zone, Gopalgonj	-	হ্যাঁ	২১-০৭-২০০৯ থেকে ১৬-০২-২০১০
2.	Md. Abdur Rahman	-	হ্যাঁ	১৬-০২-২০১০ থেকে ১১-০৭-২০১০

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

উপরোক্ত ছক পর্যালোচনায় দেখা যায়, আলোচ্য প্রকল্পে মোট ৬ জন প্রকল্প পরিচালক দায়িত্ব পালন করেছেন। তাঁদের অধিকাংশের মেয়াদ ১ বছরেরও কম। প্রকল্পটি ২ বছর মেয়াদে বাস্তবায়নের জন্য অনুমোদন করা হলেও এর প্রকৃত বাস্তবায়ন সময় লেগেছে ৫ বছর। অর্থাৎ প্রকল্পটির মূল অনুমোদিত মেয়াদের তুলনায় মেয়াদ বৃদ্ধি পেয়েছে ৩ বছর (১৫০%)। ঘন ঘন প্রকল্প পরিচালক বদলী করা হলে প্রকল্প পরিচালকগণ যথাযথভাবে প্রকল্প বাস্তবায়ন, মনিটরিং ও সুপারভিশন যেমন করতে পারেন না তেমনি প্রকল্পের গুনগত মানও রক্ষা করতে পারেননা। এর ফলে জনগণ যথাসময়ে প্রকল্প বাস্তবায়নের সুফল হতে বঞ্চিত হয়।

৮। **ক্রয় সংক্রান্ত তথ্যাদিঃ**

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

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

(লক্ষ টাকায়)

	ক্রয় বিবরণী	দরপত্র			কাজ সমাপ্তির তারিখ	
		চুক্তিমূল্য	আহবানের তারিখ	চুক্তি স্বাক্ষর	চুক্তি অনুযায়ী	প্রকৃত
	১	৩	৪	৫	৬	৭
01	Widening & Strengthening the existing pavement at 1st km to 12th km with construction of 2nos P.C Girder Bridge & 5 Nos RCC Box culvert (Total 36.00m) at different km including widening of road embankment with protective work for Madaripur (Kulpaddi)- Kalkini-Bhurghata Road under madaripur Road Division during the year 2010-11.	১৩৪২.০০	১৫/০৯/২০১০	০৩/০৩/২০১১	৩১/০৫/২০১৫	৩১/০৫/২০১৫
02	Construction & Re-construction	২১৫৩.৩১	১৫/০৯/২০১০	৩০/০৩/২০১১	৩০/০৬/২০১৫	৩০/০৬/২০

(লক্ষ টাকায়)

	ক্রয় বিবরণী	দরপত্র			কাজ সমাপ্তির তারিখ	
		চুক্তিমূল্য	আহবানের তারিখ	চুক্তি স্বাক্ষর	চুক্তি অনুযায়ী	প্রকৃত
	১	৩	৪	৫	৬	৭
	of Flexible pavement with 1500m Road divider at 13th km to 19th km (p) (Ch. 12+000 to 15+070 & ch. 15+070 to 180570=6.57 km) with construction of 1 (one) No. P.C girder Bridge (42.68m) & 9 (nine) nos R.C.C box culvert (Total 67.50m) at different km in/c widening of road embankment with protective work of Madaripur (kulpaddi)-Kalkini-Bhurghata Road under Madaripur Road Division during the year 2010-2011.					১৫
03	Construction of Flexible Pavement with necessary Earth work & Protective Work & Protective work at 6th Km (p) & 7th Km (p) (Ch. 5-950) to 6+237=287.00m) of Madaripur (Kulpuddi)-Kalkini-bhurthata Road during the year 2009-2010.	২৪.৮৮	০৪/০৪/২০১০	২৯/০৯/২০১০	২৮/১১/২০১০	২৮/১১/২০১০
04	Construction of Flexible Pavement with necessary Earth work & Protective Work & Protective work at 13th Km (p) (Ch. 12+336 to 12+666=330.00m) of Madaripur (Kulpuddi)-Kalkini-bhurthata Road during the year 2009-2010.	২৪.৮৫	০৪/০৪/২০১০	২৯/০৭/২০১০	২৭/০৯/২০১০	২৭/০৯/২০১০
05	Construction of Flexible Pavement with necessary Earth work & Protective Work & Protective work at 7th Km (p) (Ch. 6+237 to 6+535=298.00m) of Madaripur (Kulpuddi)-Kalkini-bhurthata Road during the year 2009-2010.	২৪.৮০	০৪/০৪/২০১০	২১/০৮/২০১০	২৫/১০/২০১০	২৫/১০/২০১০
06	Construction of Flexible Pavement with necessary Earth work & Protective Work & Protective work at 6th Km (p) (Ch. 5+635 to 5+950=315.00) of Madaripur (Kulpuddi)-Kalkini-bhurthata Road during the year 2009-2010.	১৮.৯৭	০৪/০৪/২০১০	১৫/০৬/২০১০	১৪/০৮/২০১০	১৪/০৮/২০১০
07	Construction of Flexible Pavement with necessary Earth work & Protective Work & Protective work at 13th Km (p) (Ch. 12+000 to	২৪.৯৬	০৪/০৪/২০১০	২৯/০৯/২০১০	২৫/১১/২০১০	২৫/১১/২০১০

(লক্ষ টাকায়)

	ক্রয় বিবরণী	দরপত্র			কাজ সমাপ্তির তারিখ	
		চুক্তিমূল্য	আহবানের তারিখ	চুক্তি স্বাক্ষর	চুক্তি অনুযায়ী	প্রকৃত
	১	৩	৪	৫	৬	৭
	12+336=336.00m) of Madaripur (Kulpuddi)-Kalkini-bhurthata Road during the year 2009-2010.					

৯। **সংশোধিত ডিপিপি বরাদ্দ ও অগ্রগতি (মন্ত্রণালয় হতে প্রাপ্ত পিসিআর অনুযায়ী)**

(লক্ষ টাকায়)

অর্থবছর	সংশোধিত বরাদ্দ ও লক্ষ্যমাত্রা				টাকা অবমুক্তি	ব্যয়		
	মোট	টাকা	প্রকল্প সাহায্য	বাস্তব লক্ষ্যমাত্রা %		মোট	টাকা	প্রকল্প সাহায্য
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮	৯
২০১০-১১	৩১৫৩.৮৮	৩১৫৩.৮৮	-	৬০.০০	৩০০.০০	৩০০.০০	৩০০.০০	
২০১১-১২	১৮৮৩.৪৭	১৮৮৩.৪৭	-	৪০.০০	৪৫০.০০	৪৫০.০০	৪৫০.০০	
২০১২-১৩			-		৩০০.০০	৩০০.০০	৩০০.০০	
২০১৩-১৪			-		৩৭৫.০০	৩৭৫.০০	৩৭৫.০০	
২০১৪-১৫			-		২০২৫.০০	২০২৫.০০	২০২৫.০০	
মোট=	৫০৩৭.৩৫	৫০৩৭.৩৫	-	১০০.০০	৩৪৫০.০০	৩৪৫০.০০		

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

১১। **সাধারণ পর্যবেক্ষণ:**

১১.১ **প্রকল্পের পটভূমি ও উদ্দেশ্য:** মাদারীপুর (কুলপোদ্দী)-কালকিনি-ভুরাঘাটা সড়কটি (জেড-৮৬০৪) একটি গুরুত্বপূর্ণ জেলা সড়ক। সড়কটির মোট দৈর্ঘ্য ১৮.৫৭ কিলোমিটার। সড়কটি মাদারীপুর (কুলপোদ্দী) জেলা সদর থেকে শুরু হয়ে ঢাকা (যাত্রাবাড়ী) মাওয়া- ভাঙ্গা-বরিশাল-পটুয়াখালী মহাসড়কের ১১৩তম কিঃমিঃ এ ভুরঘাটায় সমাপ্ত হয়েছে। সড়কটির পার্শ্বে ২টি বিশ্ববিদ্যালয় কলেজসহ অসংখ্য মাদ্রাসা, স্কুল ও কলেজ রয়েছে। সড়কটি উন্নয়ন করা হলে প্রকল্প এলাকার জনগণ, স্কুল, কলেজ ও বিশ্ববিদ্যলয় ছাত্র/ছাত্রীদের যোগাযোগের সুবিধা বৃদ্ধি পাবে এবং প্রকল্প এলাকায় উৎপাদিত কৃষিপণ্য স্বল্প সময়ে ও স্বল্প ব্যয়ে বাজারজাতকরণ সহজ হবে এবং বর্ধিত উপজেলার সাথে সড়ক নেটওয়ার্ক স্থাপিত হবে। বিবেচ্য প্রকল্পটি মোট ৫০৩৭.৩৫ লক্ষ টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে জুলাই ২০১০ হতে জুন ২০১২ পর্যন্ত মেয়াদে বাস্তবায়নের জন্য গত ১৪/০৯/২০১০ তারিখে একনেক কর্তৃক অনুমোদন লাভ করে। পরবর্তিতে ৩ দফায় ১ বছর করে মোট ৩ বছর অর্থাৎ জুন ২০১৫ পর্যন্ত ব্যয় বৃদ্ধি ব্যতিরেকে মেয়াদ বৃদ্ধি করা হয়।

উদ্দেশ্য: প্রকল্পের মূল উদ্দেশ্য হলো- মাদারীপুর জেলা ও কালকিনি উপজেলার মধ্যে স্বল্প দুরত্বে সরাসরি যোগাযোগের জন্য প্রস্তাবিত সড়কটি জেলা সড়কমানে উন্নয়নসহ প্রকল্প এলাকায় উৎপাদিত কৃষিপণ্য সহজে বাজারজাতকরণ এবং প্রকল্প এলাকার আর্থ-সামাজিক অবস্থার উন্নয়ন ও সড়ক নিরাপত্তা উন্নয়ন।

১১.২ **প্রকল্পের অনুমোদন ও সংশোধনঃ**

(লক্ষ টাকায়)

	মেয়াদকাল	প্রাক্কলিত ব্যয়
মূল	০১/০৭/২০১০ হতে ৩০/০৬/২০১২	৫০৩৭.৩৫
ব্যয় বৃদ্ধি ব্যতিরেকে মেয়াদ বৃদ্ধি ১ম বার	০১/০৭/২০১০ হতে ৩০/০৬/২০১৩	-

	মেয়াদকাল	প্রাক্কলিত ব্যয়
ব্যয় বৃদ্ধি ব্যতিরেকে মেয়াদ বৃদ্ধি ২য় বার	০১/০৭/২০১০ হতে ৩০/০৬/২০১৪	-
ব্যয় বৃদ্ধি ব্যতিরেকে মেয়াদ বৃদ্ধি ৩য় বার	০১/০৭/২০১০ হতে ৩০/০৬/২০১৫	-

১১.৩ **সার্বিক অগ্রগতিঃ** প্রকল্পের আওতায় জুন, ২০১৫ পর্যন্ত ক্রমপুঞ্জিত আর্থিক অগ্রগতি হয়েছে ৩৪৫০.০০ লক্ষ টাকা যা অনুমোদিত ব্যয় ৫০৩৭.৩৫ লক্ষ টাকা (অনুচ্ছেদ-**৬**)।

১২। **প্রকল্প পরিদর্শনঃ** গত ০৪/০৬/২০১৬ তারিখে আইএমইডি 'র সহকারী পরিচালক জনাব জয়নাল মোল্লা কর্তৃক প্রকল্পটি সরেজমিন পরিদর্শন করা হয়। পরিদর্শনকালে মাদারীপুর সড়ক বিভাগের উপ-বিভাগীয় প্রকৌশলী উপস্থিত ছিলেন। পরিদর্শন পর্যবেক্ষণ নিম্নরূপঃ

১২.১ **ভূমি অধিগ্রহণ:** প্রকল্পের আওতায় মাদারীপুর (কুলপদ্দি) হতে কালকিনি পর্যন্ত সড়ক ৫.৫০ মিটার প্রস্থে এবং কালকিনি হতে ভুরঘাটা পর্যন্ত ১.৯২৭ কিঃমিঃ সড়কটি ১১.০০মিটার অর্থাৎ ৪লেনে উন্নীত করার জন্য ৭৮৪.০০ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ৪.৯০ হেক্টর ভূমি অধিগ্রহণের সংস্থান রাখা হয়। কিন্তু প্রকৃতপক্ষে মাদারীপুর (কুলপদ্দি) হতে কালকিনি পর্যন্ত সড়ক প্রশস্তকরণের জন্য ৫০০.০০ লক্ষ টাকা ব্যয়ে মাত্র ০.৫৩৬ হেক্টর ভূমি অধিগ্রহণ করা হয়। বাকী ভূমি অধিগ্রহণ সম্পন্ন না করার কারণে কালকিনি হতে ভুরঘাটা পর্যন্ত ১.৫ কিঃমিঃ সড়কটি ৪ লেনে উন্নীত করা সম্ভব হয়নি। ভূমি অধিগ্রহণ সম্পন্ন না করার কারণ হিসেবে প্রকল্প সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তাগণ অবহিত করেন যে, আইএমইডি'র গত ০১/০৮/২০১৩ তারিখে জারীকৃত পরিদর্শন প্রতিবেদনের সুপারিশের আলোকে কালকিনি হতে ভুরঘাটা পর্যন্ত ১.৫ কিঃমিঃ সড়কটি ৪ লেনে উন্নীত করার প্রস্তাব প্রকল্প হতে বাদ দেয়া হয়। প্রকৃতপক্ষে আইএমইডি কর্তৃক গত ০১/০৮/২০১৩ তারিখের প্রতিবেদনে কালকিনি হতে ভুরঘাটা পর্যন্ত ১.৫ কিঃমিঃ সড়কটি ৪ লেনে উন্নীত করার প্রস্তাব প্রকল্প হতে বাদ দেয়ার এবং স্কোপ হ্রাস পাওয়ার কারণে প্রয়োজনীয় হ্রাসপ্রাপ্ত বরাদ্দ উল্লেখ করে প্রকল্পটি সংশোধনের উদ্যোগ নেয়ার সুপারিশ করা হয়। কিন্তু প্রকল্পটি সংশোধনের উদ্যোগ গ্রহণ করা হয়নি।

১২.২ **মাটির কাজ:** সড়ক প্রশস্তকরণের জন্য ডিপিপিতে ৩৫৭.০০ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ২.৩৮ লঃঘঃমিঃ মাটির কাজ করার সংস্থান থাকলেও প্রকৃতপক্ষে ২০২.১৯ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ১.৬৯ লঃঘঃমিঃ মাটির কাজ করা হয়েছে বলে বাস্তবায়ন অগ্রগতি প্রতিবেদনে উল্লেখ করা হয়েছে। প্রাক্কলনের প্রকৃত হিসাব অনুযায়ী ১.৬৯ লঃঘঃমিঃ মাটির কাজ প্রয়োজন হয়েছে বলে প্রকল্প কর্মকর্তা অবহিত করেন।

১২.৩ **বিদ্যমান পেভমেন্ট প্রশস্তকরণ ও শক্তিশালীকরণ:** প্রকল্পের আওতায় প্যাকেজ ০১ এর অধীনে চেইনেজ ০+০০০ কিঃমিঃ হতে ১২+০০০ কিঃমিঃ বিদ্যমান সড়ক প্রশস্তকরণ ও শক্তিশালীকরণ করা হয়েছে। প্যাকেজটির আওতায় ২টি পিসি গার্ডার সেতু ও ৫টি বক্স কালভার্ট নির্মাণের সংস্থান রয়েছে। প্যাকেজের দরপত্র ১৫-০৯-২০১০ তারিখে আহবান করা হয়। কাজটির জন্য ১৩৪২.০৩ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ০৩-০৩-২০১১ তারিখে চুক্তি স্বাক্ষরিত হয়। কাজটি সমাপ্ত হয় ৩১-০৫-২০১৫ তারিখে। পরিদর্শনে দেখা যায় পেভমেন্টের কার্পেটিং বেশ ভালো আছে। তবে রাস্তার দুই পাশে পর্যাপ্ত শোল্ডার নেই।



চিত্র-১: বিদ্যমান পেভমেন্ট প্রশস্তকরণ ও শক্তিশালীকরণ



চিত্র-২: বিদ্যমান পেভমেন্ট এ অপর্যাপ্ত শোল্ডার

১২.৪ **ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট পুনঃনির্মাণ:** প্রকল্পের আওতায় ৬টি প্যাকেজের মাধ্যমে চেইনেজ ১২+০০০ থেকে ১৫+০৭০ কিঃমিঃ, ১৫+০৭০ কিঃমিঃ হতে ১৮+৫৭০ কিঃমিঃ, ৫+৯৫০ কিঃমিঃ হতে ৬+২৩৭ কিঃমিঃ, ১২+৩৩৬ কিঃমিঃ

হতে ১২+৬৬৬ কিঃমিঃ ,৬+২৩৭ কিঃমিঃ হতে ৬+৫৩৫ কিঃমিঃ, ৫+৬৩৫ কিঃমিঃ হতে ৫+৫৯০ কিঃমিঃ ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট পুনঃনির্মাণ করা হয়। এ অংশে প্রয়োজনীয় মাটির কাজ ও রক্ষাপ্রদ কাজ সম্পন্ন করা হয়।

১২.৫ **নতুন পেভমেন্ট নির্মাণ:** প্রকল্পের আওতায় ৫.৭৫ কিঃমিঃ নতুন পেভমেন্ট নির্মাণের সংস্থান থাকলেও তা নির্মাণ করা হয়নি। প্রকল্প সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তা অবহিত করেন যে, আলোচ্য প্রকল্পের আওতায় প্রস্তাবিত ৫.৭৫ কিঃমিঃ নতুন পেভমেন্ট "জেলা সড়ক উন্নয়ন (বরিশাল জোন)" শীর্ষক প্রকল্পের আওতায় নির্মাণ করায় এ প্রকল্প হতে তা বাদ দেয়া হয়েছে।

১২.৬ **হার্ডশোল্ডার নির্মাণ:** প্রকল্পের আওতায় ১২.০০ কিঃমিঃ সড়কের উভয় পাশে হার্ড শোল্ডার নির্মাণের সংস্থান থাকলেও ১১.৪৫ কিঃ মিঃ হার্ডশোল্ডার নির্মাণ করা হয়েছে বলে উল্লেখ করা হয়। প্রাক্কলনের প্রকৃত হিসাব অনুযায়ী ১১.৪৫ কিঃ মিঃ হার্ডশোল্ডার প্রয়োজন হয়েছে বলে প্রকল্প কর্মকর্তা অবহিত করেন।

১২.৭ **কার্পেটিং:** ডিপিপিতে ২৬১.৬৪ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ১৪.৯০ কিঃমিঃ সড়ক কার্পেটিং এর সংস্থান থাকলেও ২৪১.৪৭ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ১৩.৮৯ কিঃমিঃ সড়ক কার্পেটিং করা হয়েছে। প্রাক্কলনের প্রকৃত হিসাব অনুযায়ী ১৩.৮৯ কিঃমিঃ সড়ক কার্পেটিং প্রয়োজন হয়েছে বলে জানা যায়।

১২.৮ **ডিবিএস ওয়্যারিং কোর্স:** কালকিনি হতে ভুরাঘাটা অংশে ১.৫০ কিঃমিঃ সড়কে ডিবিএস ওয়্যারিং কোর্স (ডিভাইডারসহ অংশে)) দিয়ে কার্পেটিং করার সংস্থান থাকলেও তা করা হয়নি। কালকিনি-ভুরাঘাটার বাকী ১.৯২৭ কিঃমিঃ সড়কে ৭১.১৩ লক্ষ টাকা ব্যয়ে (ডিভাইডার ছাড়া অংশে) ডিবিএস ওয়্যারিং কোর্স দেয়ার সংস্থান থাকলেও ২৪.০০ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ১.৩৫ কিঃমিঃ উক্ত কাজ করা হয়েছে। প্রকৃত প্রয়োজনের ভিত্তিতে ১.৩৫ কিঃমিঃ ব্যাপী এ কাজ করা হয়েছে।

১২.৯ **আরসিসি ব্রীজ নির্মাণ:** প্রকল্পের আওতায় চেইনেজ ২/২ কিঃমিঃ, ৫/১ কিঃমিঃ ও ১৯/১কিঃমিঃ এ ৩টি আরসিসি ব্রীজ নির্মাণের সংস্থান রাখা হয়। জানা যায় উক্ত তিনটি আরসিসি ব্রীজের পরিবর্তে পিসি গার্ডার ব্রীজ নির্মাণ করা হয়েছে। আরসিসি ব্রীজের পরিবর্তে পিসি গার্ডার ব্রীজ নির্মাণের কারণ হিসেবে প্রকল্পের কর্মকর্তা অবহিত করেন যে, প্রকল্প অনুমোদনকালীন সময়ে সাধারণভাবে আরসিসি/ স্টীল ব্রীজ নির্মাণ করা হতো, তখন পিসি গার্ডার নাম সচরাচর ব্যবহার করা হতোনা। এ কারণে ডিপিপিতে পিসি গার্ডারের পরিবর্তে আরসিসি ব্রীজ উল্লেখ করা হয়েছে। তবে এছাড়া ব্রীজের দৈর্ঘ্য সাধারণত ২০ মিটারের বেশী দীর্ঘ হলে তা পিসি গার্ডার হিসেবে এবং ২০ মিটারের কম হলে আরসিসি হিসেবে নির্মাণ করা হয়। প্রকল্পের আওতায় নির্মিত ব্রীজ তিনিটির দৈর্ঘ্য যথাক্রমে ২৫.২৯ মিটার, ৩৫.০০ মিটার ও ৪২.৬৮ মিটার। অর্থাৎ ৩টি ব্রীজের দৈর্ঘ্য ২০মিটারের বেশী হওয়ায় তা পিসি গার্ডার হিসেবে নির্মাণ করা হয়েছে। পরিদর্শনে দেখা যায়, তালতলা ব্রীজের সংযোগ সড়কের মাটি সরে গিয়ে কয়েকটি গাইড পোস্ট ভেংগে যাওযার উপক্রম হয়েছে।



চিত্র-৩: নির্মিত পিসি গার্ডার ব্রীজ



চিত্র-৪: মাটি সরে যাওয়া সংযোগ সড়ক

১২.১০ **আরসিসি বক্স কালভার্ট নির্মাণ:** ডিপিপিতে ১৪টি আরসিসি বক্স কালভার্ট নির্মাণের সংস্থান রাখা হয়। ১৪টির মধ্যে ১৩টি কালভার্ট প্রকল্পের আওতায় নির্মাণ করা হয় মর্মে প্রকল্প সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তাগণ অবহিত করেন। অতি জরুরী হওয়ায় প্রকল্প শুরুর পূর্বে ১টি কালভার্ট পিরিয়ডিক মেইনটেনান্স (পিএমপি) বাজেট হতে নির্মাণ করা হয়েছে বলে প্রকল্পের উপবিভাগীয় প্রকৌশলী অবহিত করেন। নির্মিত একটি বক্স কালভার্ট এর দেয়ালের বাইরের অংশে রড বের হয়ে আছে।



চিত্র-৫: প্রকল্পের আওতায় নির্মিত আরসিসি বক্স কালভার্ট



চিত্র-৬: আরসিসি বক্স কালভার্টে বের হয়ে থাকা রড

১২.১১ **রক্ষাপ্রদ কাজ:** প্রকল্পের আওতায় ২৫০০ মিটার আরসিসি পোষ্ট ও প্লেট, ১৭০০ মিটার টো-ওয়াল, ২০,০০০ সিসি ব্লক দিয়ে সড়কের রক্ষাপ্রদ কাজ করার সংস্থান রাখা হয়। কিন্তু প্রকৃতপক্ষে ৬৫০.০০ মিটার আরসিসি পোষ্ট ও প্লেট, ৯২৮ মিটার টো-ওয়াল নির্মাণ করা হয়। অধিকন্তু সিসি ব্লকের কাজ করা হয়নি। তবে কালকিনি শহর/বাজারকে রক্ষা করার জন্য রিটেইনিং ওয়াল দিয়ে রক্ষাপ্রদ কাজ করা হয়েছে।



চিত্র-৭: কালকিনি বাজার সংলগ্ন সড়কে রিটেইনিং ওয়াল



চিত্র-৮: কালকিনি বাজার সংলগ্ন সড়কে রিটেইনিং ওয়াল

১৩। **প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জন:**

পরিকল্পিত	উদ্দেশ্য অর্জন
প্রকল্পের মূল উদ্দেশ্য হলো- মাদারীপুর জেলা ও কালকিনি উপজেলার মধ্যে স্বল্প দুরত্বে সরাসরি যোগাযোগের জন্য প্রস্তাবিত সড়কটি জেলা সড়কমানে উন্নয়নসহ প্রকল্প এলাকায় উৎপাদিত কৃষিপণ্য সহজে বাজারজাতকরণ এবং প্রকল্প এলাকার আর্থ-সামাজিক অবস্থার উন্নয়ন ও সড়ক নিরাপত্তা উন্নয়ন।	মাদারীপুর জেলা ও কালকিনি উপজেলার মধ্যে স্বল্প দুরত্বে সরাসরি যোগাযোগ স্থাপিত হয়েছে, তবে কালকিনি হতে ভুরাঘাটা পর্যন্ত সড়কটি ৪ লেনে উন্নীত করার সংস্থান থাকলেও তা করা হয়নি। এতে প্রকল্পের উদ্দেশ্য পুরোপুরি অর্জিত হয়নি।

১৪। **উদ্দেশ্য অর্জিত না হয়ে থাকলে তার কারণ:** কালকিনি হতে ভুরাঘাটা পর্যন্ত সড়কটি ৪ লেনে উন্নীত করার সংস্থান থাকলেও তা করা হয়নি।

১৫। **প্রকল্প বাস্তবায়ন সমস্যা:** প্রকল্পটি বাস্তবায়নে ভূমি অধিগ্রহণ সমস্যা মোকাবিলা করতে হয়েছে এবং ৩বার প্রকল্পের সময় বৃদ্ধি করা হয়েছে।

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

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

১৮। **পর্যবেক্ষণ:**

১৮.১ প্রকল্পটি বাস্তবায়নে মূল অনুমোদিত প্রকল্পের তুলনায় অতিরিক্ত সময় ব্যয় হয়েছে ৩ বছর (১৫০%) (অনুচ্ছেদ ৪ দ্রষ্টব্য);

১৮.২ প্রকল্পটি বাস্তবায়নে ৫ বছরে ৬ (ছয়) বার প্রকল্প পরিচালক পরিবর্তন করা হয়েছে। অর্থাৎ গড়ে ১ বছরেরও কম সময়ে ১ (এক) বার প্রকল্প পরিচালক পরিবর্তন হয়েছে (অনুচ্ছেদ ৭ দ্রষ্টব্য);

১৮.৩ প্রকল্পটির আওতায় মাদারীপুর (কুলপোদ্দি) হতে কালকিনি পর্যন্ত ডিপিপি অনুযায়ী ৫.৫০ মিটার (১৮ ফুট) প্রস্থে নির্মাণ করা হয়েছে। কিন্তু কালকিনি হতে ভুরাঘাটা পর্যন্ত সড়কটি ডিপিপি'র সংস্থান মোতাবেক ১১.০০ মিটার প্রস্থে নির্মাণ অর্থাৎ ৪ লেনে উন্নীত করা হয়নি এবং এর জন্য প্রয়োজনীয় মোট ৪.৯০ হেক্টর ভূমি অধিগ্রহণও করা হয়নি। আইএমইডি কর্তৃক গত ০১/০৮/২০১৩ তারিখের প্রতিবেদনে কালকিনি হতে ভুরঘাটা পর্যন্ত ১.৫ কিঃমিঃ সড়কটি ৪ লেনে উন্নীত করার প্রস্তাব প্রকল্প হতে বাদ দেয়ার এবং স্কোপ হ্রাস পাওয়ার কারণে হ্রাসপ্রাপ্ত বরাদ্দ উল্লেখ করে প্রকল্পটি সংশোধনের উদ্যোগ নেয়ার সুপারিশ করা হয়। কিন্তু প্রকল্পটি সংশোধনের উদ্যোগ গ্রহণ করা হয়নি। এতে পরিকল্পনা শৃঙ্খলার ব্যত্যয় হয়েছে (অনুচ্ছেদ ১২.১ দ্রষ্টব্য);

১৮.৪ প্রকল্পের আওতায় ৩টি আরসিসি ব্রীজ নির্মাণের সংস্থান রাখা হয়; কিন্তু আরসিসি ব্রীজের পরিবর্তে তিনটি পিসি গার্ডার ব্রীজ নির্মাণ করা হয়েছে (অনুচ্ছেদ ১২.৯ দ্রষ্টব্য);

১৮.৫ তালতলা ব্রীজের সংযোগ সড়কের মাটি সরে গিয়ে কয়েকটি গাইড পোস্ট ভেংগে যাওয়ার উপক্রম হয়েছে (অনুচ্ছেদ ১২.৯ দ্রষ্টব্য)।এবং

১৮.৬ পুরো সড়ক ব্যাপী পর্যাপ্ত সফট শোল্ডার নেই (অনুচ্ছেদ ১২.৩ দ্রষ্টব্য);

১৮.৭ নির্মিত একটি বক্স কালভার্ট এর দেয়ালের বাইরের অংশে রড বের হয়ে আছে (অনুচ্ছেদ ১২.১০ দ্রষ্টব্য);

১৯। **মতামত/সুপারিশঃ**

১৯.১ প্রকল্পটি বাস্তবায়নে মূল অনুমোদিত প্রকল্পের তুলনায় অতিরিক্ত সময় ব্যয় হয়েছে ৩ বছর (১৫০%)। ডিপিপি'র লক্ষ্যমাত্রার বিপরীতে প্রকল্পের শুরুর দিকে এডিপিতে অর্থ বরাদ্দের স্বল্পতার কারণে এমনটি হয়েছে। এমটিবিএফ মন্ত্রণালয় হিসেবে সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ ভবিষ্যতে Basket অনুযায়ী প্রকল্প গ্রহণ করবে এবং ডিপিপির আলোকে বরাদ্দ নিশ্চিত করবে (অনুচ্ছেদ ৪ ও ১৮.১ দ্রষ্টব্য);

১৯.২ প্রকল্পটি বাস্তবায়নে ৫ বছরে ৬ (ছয়) বার প্রকল্প পরিচালক পরিবর্তন করা হয়েছে। অর্থাৎ গড়ে ১ বছরেরও কম সময়ে ১ (এক) বার প্রকল্প পরিচালক পরিবর্তন হয়েছে। ঘন ঘন প্রকল্প পরিচালক বদলের প্রেক্ষিতে প্রকল্প পরিচালকগণ যথাযথ সুপারভিশন ও মনিটরিং করতে পারেন না। ফলে প্রকল্পের বাস্তবায়ন বিঘ্নিত হওয়ার পাশাপাশি গুণগতমান নিশ্চিত করা করা সম্ভব হয় না। মন্ত্রণালয় বিষয়টি গুরুত্বের সাথে বিবেচনা করে ভবিষ্যতে গৃহীতব্য প্রকল্পে প্রকল্প বাস্তবায়নকালীন সময়ের জন্য একজন প্রকল্প পরিচালক নিয়োগের প্রয়োজনীয় উদ্যোগ গ্রহণ করবে (অনুচ্ছেদ ৭ ও ১৮.২ দ্রষ্টব্য);

১৯.৩ আইএমইডি'র সুপারিশ মোতাবেক প্রকল্পটি সংশোধন না করে কালকিনি হতে ভুরঘাটা পর্যন্ত ১.৫ কিঃমিঃ সড়কটি ৪ লেনে উন্নীত করার প্রস্তাব প্রকল্প হতে বাদ দেয়া এবং এর সাথে সম্পৃক্ত ভূমি অধিগ্রহণ, মাটির কাজ, কার্পেটিং, ডিভাইডার ইত্যাদি কাজ অসমাপ্ত রেখে প্রকল্প সমাপ্ত করার বিষয়টি সড়ক ও মহাসড়ক বিভাগ তদন্তপূর্বক প্রয়োজনীয় ব্যবস্থা গ্রহণ করবে (অনুচ্ছেদ ১৮.৩ দ্রষ্টব্য);

১৯.৪ তালতলা ব্রীজের সংযোগ সড়কের মাটি সরে গিয়ে কয়েকটি গাইড পোস্ট ভেংগে যাওয়ার উপক্রম হয়েছে যা জরুরীভিত্তিতে সংস্কার করতে হবে (অনুচ্ছেদ ১২.৯ ও ১৮.৭ দ্রষ্টব্য)।

১৯.৫ একটি বক্স কালভার্ট এর দেয়ালের বাইরে বের হয়ে থাকা রড কেটে সমান করে দিতে হবে (অনুচ্ছেদ ১২.১০ দ্রষ্টব্য);

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

১৯.৭ ডিপিপি প্রণয়নকালে প্রকল্পের প্রকৃত মেয়াদকাল নির্ধারণ এবং সে মোতাবেক প্রকল্পের বাস্তবায়ন নিশ্চিত করার পদক্ষেপ গ্রহণ করতে হবে; এবং

১৯.৮ অনুচ্ছেদ ১৯.১ হতে ১৯.৭ এর বিষয়ে গৃহীত ব্যবস্থা মন্ত্রণালয় আগামী ১ মাসের মধ্যে আইএমইডিকে অবহিত করবে।