সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগের আওতায় ২০১৮-১৯ অর্থবছরের এডিপিভুক্ত সমাপ্ত প্রকল্পের মূল্যায়ন প্রতিবেদনের ওপর মন্ত্রণালয়/বিভাগভিত্তিক সারসংক্ষেপ

ক্রমিক নং	মন্ত্রনালয় / বিভাগের নাম	মোট সমাপ্ত প্রকল্পের সংখ্যা	সমাপ্ত প্রকল্পের ধরণ			মূল সময় ও ব্যয়ের তুলনা				
			বিনিয়োগ প্রকল্পের সংখ্যা	কারিগরি সহায়তা প্রকল্পের সংখ্যা	জেডিসি এফ ভুক্ত প্রকল্পের সংখ্যা	সময় ও ব্যয় উভয়ই অতিক্রান্ত প্রকল্পের সংখ্যা	সময় অতিক্রান্ত প্রকল্পে সংখ্যা	সময় অতিক্রান্তের শতকরা হার (%) সর্বনিম্ন-সর্বোচ্চ	ব্যয় অতিক্রান্ত প্রকল্পের সংখ্যা	ব্যয় অতিক্রান্তের শতকরা হার (%) সর্বনিম্ন-সর্বোচ্চ
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮	৯	১০	১১
০১	সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ	৩২ টি	২৯ টি	৩টি	-	১৪টি	৬টি	১৬.৬৬% - ৩২০%	৪ টি	০.৫২% - ২২৩%

১। সমাপ্ত প্রকল্পের মোট সংখ্যা: ৩২ টি

২। সমাপ্ত প্রকল্পের ব্যয় ও মেয়াদ বৃদ্ধির কারণ:

সমাপ্ত প্রকল্পের ব্যয় বৃদ্ধির কারণ:

ক) ভূমি অধিগ্রহনজনিত জটিলতার কারণে বেশির ভাগ প্রকল্পে ব্যয় বৃদ্ধি পায়;

খ) কাজের পরিধি বৃদ্ধি পাওয়া, প্রচুর পরিমাণ বৃষ্টিপাত "যা গত ৩৫ বছরের রেকর্ড" যা নভেম্বর/১৭ পর্যন্ত চলমান ছিল, মাঠ পর্যায়ে বাস্তবতার আলোকে ভেরিয়েশন অর্ডারের কারণে প্রকল্পের cost over-run হয়েছে;

গ) দরপত্রের রেট শিডিউল পরিবর্তন;

ঘ) জটিল ও ব্যতিক্রমধর্মী কাজের ক্ষেত্রে টার্নকী ঠিকাদারের উপর নির্ভরশীলতা।

সমাপ্ত প্রকল্পের মেয়াদ বৃদ্ধির কারণ:

ক) প্রকল্প বাস্তবায়নকালে বন বিভাগ কর্তৃক গাছপালা অপসারণ ও ইউটিলিটি শিফটিং এ বিলম্ব;

খ) প্রকল্পের ক্রয় কার্যক্রম সম্পাদনে বিলম্ব যেমন টেন্ডার ডকুমেন্ট তৈরি, টেন্ডার আহবান, মূল্যায়ন ও কার্যাদেশ প্রদানে অনেক বিলম্ব হয় ফলে মাঠ পর্যায়ে প্রকল্পের বাস্তবায়ন কাজ শুরু হতে বেশির ভাগ ক্ষেত্রে এক বছর থেকে দুই বছর বিলম্ব হয়ে যায়;

গ) সাহায্যপুষ্ট প্রকল্পের ক্ষেত্রে ঋণ চুক্তি স্বাক্ষর ও কার্যকর করতে যথেষ্ট বিলম্ব হয়;

ঘ) সাহায্যপুষ্ট প্রকল্পের দরপত্র মূল্যায়নের সময় উন্নয়ন সহযোগী সংস্থার কনকারেন্স পেতে যথেষ্ট বিলম্ব হয়;

ঙ)ভূমি অধিগ্রহণজনিত জটিলতার কারণে বেশির ভাগ প্রকল্পে যথেষ্ট সময়ক্ষেপণ হয়;

চ) প্রত্যাশী সংস্থায় দক্ষ জনবলের অভাবের কারণে প্রকল্পের বাস্তবায়ন বিলম্ব হয়।

৩। সমাপ্তকৃত প্রকল্প বাস্তবায়নের ক্ষেত্রে প্রধান প্রধান সমস্যা ও সুপারিশ:

সমস্যা	সুপারিশ
পণ্যের গুণগত মান নিশ্চিতকরণ	অনুমোদিত প্রকল্প দলিলে ৫০০টি ট্রাক ক্রয়ের জন্য ১৭১৫০.০০ লক্ষ টাকার সংস্থান ছিল। বাস্তবে ৫০০টি ট্রাক ৭৩৮০.০০ লক্ষ টাকায় সংগৃহীত হয়েছে। আরডিপিপি'র সংস্থানের চেয়ে

সমস্যা	সুপারিশ
	৯৭৭০.০০ লক্ষ টাকা কম মূল্যে ট্রাকগুলো সংগৃহীত হলেও ট্রাকগুলো নিম্নমানের বলে প্রতীয়মান হয়। এ থেকে প্রতীয়মান হয় যে, আরডিপিপি'তে সংস্থানকৃত সমূদয় অর্থ দ্বারা উন্নত মানের ট্রাক ক্রয় করা যেতো। ফলে ট্রাকগুলোর স্থায়ীত্ব বৃদ্ধি হতো এবং সরকারের রাজস্ব আদায়ে দীর্ঘ সময় অবদান রাখা সম্ভব হতো। এ বিষয়ে মন্ত্রণালয় ব্যাখ্যা উপস্থাপন করবে;
নিরীক্ষা সম্পন্ন না হওয়া	প্রকল্পটির Internal এবং External Audit সম্পন্ন করা হয়নি। যথাসময়ে প্রকল্পের অডিট প্রক্রিয়া সম্পন্ন না হওয়ার বিষয়ে সংশ্লিষ্ট মন্ত্রণালয় কর্তৃক যথাযথ ব্যাখ্যা প্রদান করতে হবে। বছরওয়ারি অডিট কার্যক্রম সম্পন্ন করে আইএমইডিকে অবহিত করতে হবে।
প্রকল্পের Cost over run এবং Time over run	প্রকল্পের Cost over run হয়েছে ২২৩.১৫% এবং Time over run হয়েছে ৩২০%। ভবিষ্যতে অনুমোদিত ব্যয় ও মেয়াদের মধ্যে প্রকল্প সমাপ্তির লক্ষ্যে মন্ত্রণালয়/সংস্থাকে সচেষ্ট হতে হবে;
রিজিড পেভমেন্টের গাইড ওয়ালের মাটি সরে যাওয়া	রিজিড পেভমেন্টের যে সকল অংশ হতে গাইড ওয়ালের মাটি সরে গেছে এবং গাইড ওয়াল বরাবর সেচ নালা তৈরি করায় সফট সোল্ডারের মাটি অপসারিত হয়েছে তা চিহ্নিত করে সংশোধন করতে হবে। সড়কের গাইড ওয়াল বরাবর সেচ নালা করতে দেওয়া যাবে না;
ইন্টারসেকশনের পেভমেন্ট এরিয়া প্রয়োজনের তুলনায় কম হওয়ায় পেভমেন্ট দ্রুত ক্ষতিগ্রস্থ হওয়া	ইন্টারসেকশনের পেভমেন্ট এরিয়া প্রয়োজনের তুলনায় কম হওয়ায় পেভমেন্ট দ্রুত ক্ষতিগ্রস্থের পাশাপাশি গাড়ী চলাচলে ঝুঁকি সৃষ্টি হয়েছে বিধায় ইন্টারসেকশনসমূহ চওড়া করার পদক্ষেপ গ্রহণ করতে হবে। ইন্টারসেকশনের ফ্ল্যাক্সিবল পেভমেন্ট দ্রুত ক্ষতিগ্রস্থ হয়ে যায় বিধায় উক্ত স্থানে রিজিড পেভমেন্ট নির্মাণের ব্যবস্থা গ্রহণ করা যেতে পারে;
ড্রেনেজ সিস্টেমে ময়লা জমে পানি নিষ্কাশন ব্যহত হওয়া	নির্মিত ড্রেনসমূহে প্রচুর ময়লা-আবর্জনা পড়ায় তা অনেকাংশে পানি চলাচল ব্যাঘাত ঘটছে দেখতে পাওয়া যায় । এছাড়া সেতু/কালভার্টের ডেক স্ল্যাব এর ফুটপাথ প্রান্তে জমে থাকা মাটি/ময়লা আবর্জনা অপসারণ করে নিয়মিত রক্ষণাবেক্ষণ করা যেতে পারে।
ঘন ঘন প্রকল্প পরিচালক পরিবর্তন এবং পূর্ণকালীন প্রকল্প পরিচালক না থাকা	প্রকল্পটির শুরু হতে বাস্তবায়ন সমাপ্ত পর্যন্ত ১০ জন কর্মকর্তা খন্ডকালীন প্রকল্পটির প্রকল্প পরিচালক হিসাবে দায়িত্ব পালন করেছেন। ঘন ঘন প্রকল্প পরিচালক পরিবর্তন করার বিষয়ে সংশ্লিষ্ট মন্ত্রণালয়কে সতর্ক দৃষ্টি রাখা সমীচীন হবে।

ব্রীজ ম্যানেজমেন্ট ক্যাপাসিটি ডেভেলপমেন্ট প্রজেক্ট শীর্ষক প্রকল্পের সমাপ্তি মূল্যায়ন প্রতিবেদন

(সমাপ্ত: ডিসেম্বর ২০১৮)

১। **প্রকল্পের নাম** : ব্রীজ ম্যানেজমেন্ট ক্যাপাসিটি ডেভেলপমেন্ট প্রজেক্ট।

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

(খ) **বাস্তবায়নকারী সংস্থা** : সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর।

৩। **প্রকল্প এলাকা** : পাইকপাড়া, মিরপুর, ঢাকা।

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

(লক্ষ টাকায়)

প্রাক্কলিত ব্যয়		প্রকৃত ব্যয়	পরিকল্পিত বাস্তবায়নকাল		প্রকৃত বাস্তবায়নকাল	অতিরিক্ত ব্যয় (মূল প্রাক্কলিত ব্যয়ের %)	অতিরিক্ত সময় (মূল বাস্তবায়নকালের %)
মূল	সর্বশেষ সংশোধিত		মূল	সর্বশেষ সংশোধিত			
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮
২৮৩৩.৫৮	৩১০৭.৭৯	৩০০৩.৭৭	০১-০৯-২০১৫ থেকে ৩১-০৩-২০১৮	০১-০৯-২০১৫ থেকে ৩১-১২-২০১৮	০১-০৯-২০১৫ থেকে ৩১-১২-২০১৮	১৭০.১৯ (৯.৬৭%)	৯ মাস (২২.৫৮%)

৫। **প্রকল্পের সাধারণ তথ্যাবলী:**

৫.১ **প্রকল্পের পটভূমি:** সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগের আওতাধীন সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর কর্তৃক গৃহীত এবং জাইকার অর্থায়নে বাস্তবায়নে জন্য "ব্রীজ ম্যানেজমেন্ট ক্যাপাসিটি ডেভেলপমেন্ট" শীর্ষক কারিগরি সহায়তা প্রকল্পটি গ্রহণ করা হয়। প্রকল্পের মূল কার্যাবলি ছিল সওজ অধিদপ্তরের জন্য সফটওয়্যার ভিত্তিক একটি ব্রিজ ম্যানেজমেন্ট সিস্টেম উন্নয়ন। এছাড়া সওজ অধিদপ্তরের জন্য ব্রিজ ম্যানেজমেন্টে দক্ষ জনবল, ব্রিজ মেইন্টেন্যান্স ম্যানুয়াল তৈরি এবং ব্রীজ ইনস্পেকশন ও মনিটরিং এর জন্য আধুনিক প্রযুক্তি নির্ভর যন্ত্রপাতি/ সরঞ্জামাদি সংযোজন। প্রকল্পটি ২৮৩৩.৫৮ লক্ষ টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে মাননীয় পরিকল্পনা মন্ত্রী কর্তৃক গত ১৬/১১/২০১৬ তারিখে সেপ্টেম্বর ২০১৫ হতে মার্চ ২০১৮ মেয়াদে বাস্তবায়নের জন্য অনুমোদিত হয়। পরবর্তীতে প্রকল্পটি ২৫/০৩/২০১৮ তারিখে ৩১০৭.৭৯ লক্ষ টাকায় সেপ্টেম্বর ২০১৫ হতে ডিসেম্বর ২০১৮ মেয়াদে বাস্তবায়নের জন্য টিএপিপি ১ম সংশোধন করা হয়।

৫.২ প্রকল্পের উদ্দেশ্য:

- সওজ-এর কর্মকর্তাবৃন্দের সক্ষমতা বৃদ্ধি করা;
- ওয়েবভিত্তিক পরিচালনা কার্যক্রম উন্নত করা;
- ব্রিজ রক্ষণাবেক্ষণের পরিচালনার মান উন্নত করা;
- ব্রিজ পরিদর্শন ও মূল্যায়ন কার্যক্রমের উন্নয়ন; এবং
- ব্রিজ পুনর্বাসন ও শক্তিশালী করার পদক্ষেপ উন্নতীকরণ; এবং
- ব্রিজ পরিচালনা কার্যক্রমের উপর প্রশিক্ষণ চালু করা।

৫.৩ **প্রকল্পের মূল কার্যক্রম:** (ক) ডিজাইন ও সুপারভিশনের জন্য পরামর্শক সেবা; (খ) রক্ষণাবেক্ষণ ও মেরামত; এবং (গ) সম্পদ সংগ্রহ।

৬। **মূল্যায়ন পদ্ধতি (Methodology):** মূল্যায়ন প্রতিবেদনটি প্রণয়নে নিম্নোক্ত দলিলাদি/তথ্যাদি বিবেচনা করা হয়েছে:
(ক) প্রকল্পের টিএপিপি/আরটিএপিপি পর্যালোচনা;

(খ) মন্ত্রণালয় কর্তৃক প্রেরিত পিসিআর পর্যালোচনা;

(গ) এডিপি/আরএডিপি পর্যালোচনা;

(ঘ) কাজের মান ও বাস্তব অগ্রগতি যাচাই এবং তথ্য সংগ্রহের জন্য সরেজমিনে পরিদর্শন;

(ঙ) প্রকল্পের ক্রয় সংক্রান্ত তথ্যাদি পর্যালোচনা; এবং

(চ) প্রাপ্ত তথ্যের ভিত্তিতে সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তাদের সাথে আলোচনা।

৭। **প্রকল্পের অঙ্গভিত্তিক বাস্তবায়ন:**

(লক্ষ টাকায়)

অনুমোদিত অংগের নাম	একক	আরটিএপিপি অনুযায়ী পরিকল্পিত লক্ষ্যমাত্রা		প্রকৃত অগ্রগতি	
		বাস্তব	আর্থিক	বাস্তব	আর্থিক
১	২	৩	৪	৫	৬
(ক) রাজস্ব ব্যয়					
কর্মকর্তাদের বেতন	জনমাস	২০	১৪.০০	–	–
প্রিন্টিং এন্ড পাবলিকেশন	থোক	৬০০	০.৯৫	-	০.৭৫
স্টেশনারি	থোক	-	২.৫০	-	২.২৫
প্রশিক্ষণ	জনদিন	১৪২৫	১৯.৮২	-	১৬.৮৩
কনসালটেন্সী সার্ভিসেস ফর টেকনিক্যাল কো-অপারেশন বাই JICA কনসালট্যান্টস (Appointed by JICA)	জনমাস	১৯২	২৪০৫.০০	-	২৪০৫.০০
কম্পিউটার এক্সেসরিজ	থোক	-	১.০০	-	১.০০
আউটসোর্সিং (স্টাফ)	জনমাস	১৬২	১৪.৬৮	-	-
কম্পিউটার ও অফিস যন্ত্রপাতি মেরামত	থোক	২৭	২.৮৫		২.৫০
অন্যান্য ব্যয়	থোক	-	১.০০	-	১.০০
উপ-মোট (রাজস্ব ব্যয়):			**২৪৬১.৮০**		**২৪২৯.৩৩**
(খ) মূলধন ব্যয়					
মাইক্রোবাস	সংখ্যা	১	৬৫.০০	-	-
ইঞ্জিনিয়ারিং যন্ত্রপাতি	থোক	-	১৪১.২৪	-	১৪০.৬৭
কম্পিউটার এন্ড এক্সেসরিজ	থোক	-	৪৩১.৭৫	-	৪৩৩.৭৭
অফিস যন্ত্রপাতি	থোক	-	৮.০০	-	-
উপ-মোট (মূলধন):			**৬৮৫.৯৯**		**৫৭৪.৪৪**
মোট (রাজস্ব+মূলধন):		**১০০%**	**৩১০৭.৭৯**	**১০০%**	**৩০০৩.৭৭**

বর্ণিত তথ্য বিশ্লেষণে দেখা যায়- অনুমোদিত অংগভিত্তিক লক্ষ্যমাত্রার বিপরীতে প্রকৃত ব্যয় সংক্রান্ত তথ্যের যোগফল ৩০০৬.৮৫ লক্ষ টাকা হলেও পিসিআর-এ ৩০০৩.৭৭ লক্ষ টাকা প্রতিফলিত করায় ৩.০৮ লক্ষ টাকার অসামঞ্জস্যতা রয়েছে। অন্যদিকে, কম্পিউটার এন্ড এক্সেসরিজ অংগ বাবদ ৪৩১.৭৫ লক্ষ টাকার বিপরীতে ৪৩৩.৭৭ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়। ফলে এ অংগে সংস্থানের অতিরিক্ত ২.০২ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে।

৮। **কাজ অসমাপ্ত থাকলে তার কারণ:** প্রাপ্ত পিসিআর এর তথ্যানুযায়ী দেখা যায়- অনুমোদিত অংগসমূহের বিপরীতে প্রশিক্ষণ অংগ (৩৩৩ জন, ১৪৯৩ জনদিন) বাবদ ১৯.৮২ লক্ষ টাকার সংস্থানের বিপরীতে ১৬.৮৩ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ১২৩৪ জনদিন প্রশিক্ষণ প্রদান করা হয়েছে যা লক্ষ্যমাত্রার ৮২.৬৫%)। অন্যদিকে, অনুমোদিত অংগসমূহের মধ্যে কর্মকর্তাদের বেতন (৫৪ জনমাস) বাবদ ১৪.০০ লক্ষ টাকা, আউটসোর্সিং স্টাফ (১৬২ জনমাস) বাবদ ১৪.৬৮ লক্ষ টাকা, মাইক্রোবাস (১টি) বাবদ ৬৫.০০ লক্ষ টাকা ও অফিস যন্ত্রপাতি বাবদ ৮.০০ লক্ষ টাকার সংস্থান থাকলেও এসকল অংগসমূহের বিপরীতে কোন অর্থ ব্যয়িত হয়নি। বাস্তবতার নিরিখে প্রয়োজন না হওয়ায় এসকল অংগের অর্থ ব্যয় হয়নি মর্মে, প্রকল্প পরিচালক অবহিত করেন।

৯। **আর্থিক পরিকল্পনা ও বাস্তবায়ন সংক্রান্ত:** বছরভিত্তিক আরটিএপিপি'র সংস্থানের বিপরীতে সংশোধিত এডিপি বরাদ্দ, অর্থ

ব্যয় ও অব্যয়িত অর্থ সমর্পণ সংক্রান্ত তথ্যাদি নিম্নরূপ:

(লক্ষ টাকায়)

অর্থ-বছর	আরটিএপিপি অনুযায়ী আর্থিক সংস্থান			সংশোধিত এডিপি বরাদ্দ			অবমুক্তি (টাকা)	প্রকৃত ব্যয়		
	মোট	টাকা	প্রকল্প সাহায্য	মোট	টাকা	প্রকল্প সাহায্য		মোট	টাকা	প্রকল্প সাহায্য
২০১৫-১৬	০.০০	০.০০	০.০০	০.০০	০.০০	০.০০	০.০০	০.০০	০.০০	০.০০
২০১৬-১৭	১৫০০.০০	০.০০	১৫০০.০০	১৫০৫.০০	৫.০০	১৫০০.০০	০.০০	১৫০০.০০	০.০০	১৫০০.০০
২০১৭-১৮	৬০৩.৮৯	৬৩.৮৯	৫৪০.০০	৫৯২.০০	৫২.০০	৫৪০.০০	৫২.০০	৫৮৯.৩৩	৪৯.৩৩	৫৪০.০০
২০১৮-১৯	১০০৩.৯০	৫২৩.৪৯	৪৮০.৪১	৯২১.০০	৪৪১.০০	৪৮০.০০	৪৩৪.৪৪	৯১৪.৪৪	৪৩৪.৪৪	৪৮০.০০
	৩১০৭.৭৯	**৫৮৭.৩৮**	**২৫২০.৪১**	**৩০১৮.০০**	**৪৯৮.০০**	**২৫২০.০০**	**৪৮৬.৪৪**	**৩০০৩.৭৭**	**৪৮৩.৭৭**	**২৫২০.০০**

বর্ণিত তথ্য বিশ্লেষণে দেখা যায়- অনুমোদিত মোট প্রকল্প ব্যয় ৩১০৭.৭৯ লক্ষ টাকার মধ্যে জিওবি অর্থ ৫৮৭.৩৮ লক্ষ টাকা ও প্রকল্প সাহায্য ২৫২০.৪১ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। এ সংস্থানের বিপরীতে প্রকল্পের আর্থিক অগ্রগতি ৯৬.৬৫% যার মধ্যে জিওবি অর্থ ব্যয় হয়েছে ৪৮৬.৪৪ লক্ষ টাকা যা লক্ষ্যমাত্রার ৮২.৩৬% এবং প্রকল্প সাহায্যের অর্থ ব্যয় করা হয়েছে ২৫২০.৪১ লক্ষ টাকা যা লক্ষ্যমাত্রার ৯৯.৯৮%।

১০। **ক্রয় পরিকল্পনার বিপরীতে বাস্তবায়ন সংক্রান্ত:**

প্রকল্পের সামগ্রিক ক্রয় পরিকল্পনায় ৯টি প্যাকেজে 'পণ্য' ক্রয় বাবদ ৫৩২.৫৩ লক্ষ টাকা এবং ১টি প্যাকেজে 'সেবা' ক্রয় বাবদ ১৪.৬৮ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। এ সংস্থানের বিপরীতে ৪টি প্যাকেজে কম্পিউটার এন্ড এক্সেসরিজ ক্রয় করা হয়েছে যার চুক্তিমূল্য ৪৩০.৪৭ লক্ষ টাকা যার বিপরীতে ব্যয় করা হয়েছে ৪৩৩.৭৭ লক্ষ টাকা (চুক্তিমূল্যের চেয়ে ৩.৩০ লক্ষ টাকা বেশী) এবং জিওবি অর্থে ৩টি প্যাকেজে ইঞ্জিনিয়ারিং ইকুইপমেন্ট ক্রয় বাবদ ২৮.৯৭ লক্ষ টাকার চুক্তি করা হয় যার সমুদয় অর্থ ব্যয় করা হয়েছে।

১১। **প্রকল্প পরিচালক সংক্রান্ত তথ্যাদিঃ**

ক্র: নং	প্রকল্প পরিচালকের নাম ও পদবী	দায়িত্বের ধরণ		কর্মকাল	
		পূর্ণকালীন	খন্ডকালীন	যোগদান	বদলী
১	২	৩	৪	৫	৬
১.	জনাব পরিমল বিকাশ সূত্রধর অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী	হ্যাঁ	–	১২/১২/২০১৩	১৯/০১/২০১৭
২.	জনাব রওশন আরা খানম অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী	হ্যাঁ	-	২২/০১/২০১৭	৩১/১২/২০১৮

১২। **প্রকল্পের প্রধান প্রধান অংগের বাস্তবায়ন অবস্থা (পিসিআর অনুযায়ী):**

১২.১ **কম্পিউটার এন্ড এক্সেসরিজ:** অনুমোদিত ইঞ্জিনিয়ারিং যন্ত্রপাতি অংগ বাবদ ৪৩১.৭৫ লক্ষ টাকা সংস্থানের বিপরীতে ৪৩৩.৭৭ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হলেও এ অংগের বাস্তব অগ্রগতি ১০০%।

১২.২ **প্রকৌশল সরঞ্জামাদি**: অনুমোদিত প্রকৌশল সরঞ্জামাদি অংগে ১৪১.২৪ লক্ষ টাকা সংস্থানের বিপরীতে ১৪০.৬৭ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে। এ অংগে ০.৫৭ লক্ষ টাকা অব্যয়িত থাকলেও বাস্তব অগ্রগতি ১০০%।

১২.৩ **কারিগরী কো-অপারেশন জাইকা কনসালটেন্সি দ্বারা কনসালটেন্সি সার্ভিসেস (জাইকা দ্বারা নিযুক্ত)**: আরটিপিপি অনুযায়ী কারিগরী কো-অপারেশন জাইকা কনসালটেন্সি দ্বারা কনসালটেন্সি সার্ভিসেস অংগ বাবদ ২৪০৫.০০ লক্ষ টাকা সংস্থানের বিপরীতে আর্থিক অগ্রগতি ১০০%।

১২.৪ **প্রশিক্ষণ:** বাস্তবায়নকারী সংস্থার জনবল দক্ষ করতে ১৪২৫ জনদিন প্রশিক্ষণ প্রদান (৭৫ জন মাস্টার ট্রেইনারসহ) বাবদ

১৯.৮২ লক্ষ টাকার সংস্থানের বিপরীতে ১৬.৮৩ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ১২৩৪ জনদিন প্রশিক্ষণ প্রদান করা হয়েছে যা লক্ষ্যমাত্রার ৮৬.৬০%)।

১২.৫ **কম্পিউটার ও অফিস সরঞ্জামাদি রক্ষণাবেক্ষণ**: কম্পিউটার ও অফিস সরঞ্জামাদি রক্ষণাবেক্ষণ অংগ বাবদ ২.৮৫ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয় যার বিপরীতে ব্যয় করা হয়েছে ২.৫০ লক্ষ টাকা।

১৩। **প্রকল্প পরিদর্শন:** গত ২৩/০৫/২০২১ তারিখে আইএমইডি'র সহকারী পরিচারলক জনাব মোঃ কামাল হোসেন কর্তৃক প্রকল্পটি সরেজমিন পরিদর্শন করা হয়। পরিদর্শন পর্যবেক্ষণ এবং প্রাপ্ত পিসিআর ও অন্যান্য তথ্যাদির পর্যালোচনা/বিশ্লেষণ নিম্নরূপ:

১৩.১ **পরিদর্শন পর্যবেক্ষণ**

(ক) **প্রকৌশল সরঞ্জামাদি**: অনুমোদিত প্রকৌশল সরঞ্জামাদি অংগে ১৪১.২৪ লক্ষ টাকা সংস্থানের বিপরীতে ১৪০.৬৭ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে। এ অংগে ০.৫৭ লক্ষ টাকা অব্যয়িত থাকলেও বাস্তব অগ্রগতি ১০০%। ক্রয়কৃত সরঞ্জামাদি ৬৫টি সড়ক বিভাগের জন্য ৬৭টি ডিজিটাল ক্যামেরা (০২টি ক্যামেরা বিএমএস অফিসের জন্য), ৬৫টি লেজার ডিসট্যান্স মিটার এবং ১২টি বাইনোকুলার (২টি বাইনোকুলার বিএমএস অফিসের জন্য) ক্রয় করে সংশ্লিষ্ট সড়ক বিভাগসমূহে বিতরণ করা হয়েছে। এছাড়া ব্রিজ ইন্সপেকশনের জন্য ক্রয়কৃত ৬৫টি স্টেপ লেডার, ১৩০টি ব্রীজ ইন্সপেকশনে লং হ্যামার, ১০০০টি ক্র্যাক স্কেল এবং চারটি ম্যানুয়াল সংশ্লিষ্ট সড়ক বিভাগে বিতরণ করা হয়েছে মর্মে প্রকল্প পরিচালক অবহিত করেন।

(খ) **ইঞ্জিনিয়ারিং যন্ত্রপাতি:** অনুমোদিত ইঞ্জিনিয়ারিং যন্ত্রপাতি অংগ বাবদ ১৪১.২৪ লক্ষ টাকা সংস্থানের বিপরীতে ১৪০.৬৭ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হলেও এ অংগের বাস্তব অগ্রগতি ১০০%।

(গ) **কম্পিউটার ও আনুষঙ্গিক:** প্রকল্পের অনুমোদিত আরটিএপিপি অনুযায়ী কম্পিউটার ও আনুষঙ্গিক কাজের জন্য ৪৩১.৭৫ লক্ষ টাকার সংস্থান ছিল। প্রেরিত পিসিআর অনুযায়ী কম্পিউটার ও আনুষঙ্গিক কাজের জন্য ৪৩৩.৭৭ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে। প্রকল্প বাস্তবায়নের শেষে প্রয়োজনীতায় অর্থ মন্ত্রণালয় কর্তৃক প্রকল্প ব্যয়ে বাধ্যতামূলকভাবে IBAS প্রবর্তন করেন। IBAS কোড সমূহের সাথে TAPP এর অনেক ক্ষেত্রে মিল হয় নাই। IBAS এর নতুন কোডের সাথে অনুমোদিত TAPP এর কোড না মেলার ফলে প্রকল্পের প্রকল্প পরিচালক IBAS কর্তৃপক্ষের সাথে আলোচনাক্রমে Economic Sub-Code পরিবর্তনের প্রস্তাব করেন। মূল ইকোনমিক কোডের কোন পরিবর্তন হয় নাই। Sub-code এর পরিবর্তন করা হয়েছে। অতএব, যেহেতু IBAS এর নতুন কোডের সাথে অনুমোদিত TAPP এর কোডের মিল ছিলো না এবং TAPP এর উক্ত কোডসমূহ IBAS এ অন্তর্ভুক্ত ছিল না, সেই প্রেক্ষিতে IBAS কর্তৃপক্ষ কোডের পরিবর্তন অনুমোদিত হয়। পরিবর্তন অনুযায়ী অর্থ ব্যয় করা হয়েছে।

(ঘ) **প্রশিক্ষণ পরিকল্পনা গ্রহণ ও বাস্তবায়ন:** বাস্তবায়নকারী সংস্থার জনবল দক্ষ করতে ১৪২৫ জনদিন প্রশিক্ষণ প্রদান (৭৫ জন মাস্টার ট্রেইনারসহ) বাবদ ১৯.৮২ লক্ষ টাকার সংস্থানের বিপরীতে ১৬.৮৩ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ১২৩৪ জনদিন প্রশিক্ষণ প্রদান করা হয়েছে যা লক্ষ্যমাত্রার ৮৬.৬০%)। শতভাগ মাস্টার ট্রেনার প্রশিক্ষণ প্রদান করায় উক্ত ৭৫ জন মাস্টার ট্রেনারদের ১৮টি টিমে ভাগ করে (প্রতিটি টিম ১০ থেকে ১৫টি করে) মানিকগঞ্জ সড়ক বিভাগের আওতাধীন মোট ২০০টি ব্রীজ ইন্সপেকশন করে ডাটা কালেক্ট করেছেন। উক্ত প্রশিক্ষণের আওতায় সংগৃহীত ডাটাসমূহ প্রশিক্ষণার্থীরা ব্রীজ ম্যানেজমেন্ট সিস্টেম (বিএমএস) সফটওয়্যারে ইনপুট দিয়েছেন। পরবর্তীতে উক্ত সফটওয়্যারের মাধ্যমে এবং ম্যানুয়াল অনুযায়ী ২৬টি সমস্যা (সংযুক্তি-১, দুই পাতা) চিহ্নিত করণের ভিত্তিতে সেতুর মেইনটেনেন্স ক্যাটাগরি নির্ধারণ করা হয়েছে। চার ধরণের ব্রীজ ক্যাটাগরি রয়েছে (এ, বি, সি, ডি)। এর মধ্যে "এ" ক্যাটাগরির ব্রিজের রিপেয়ারের প্রয়োজন নেই এবং "ডি" ক্যাটাগরি সবচেয়ে খারাপ এবং যত দ্রুত সম্ভব রিপেয়ার করতে হবে। সফটওয়্যার ডাটা ইনপুট দেয়ার পর উল্লিখিত ২১৫টি ব্রীজের মধ্যে ০৫টি "ডি" ক্যাটাগরির এবং ৩টি "সি" ক্যাটাগরির ব্রিজ পাওয়া গেছে। উক্ত "ডি" ক্যাটাগরির ব্রীজসমূহ মেরামত করা হবে। উল্লেখ্য, পিসিআর-এ ভুলভাবে অনুমোদিত অংগভিত্তিক (পিসিআর-এর পৃ:-৪) বাস্তব লক্ষ্যমাত্রায় ১১২৫ জনদিন দেখানো হলেও বাস্তব অগ্রগতি দেখানো হয়নি। অন্যদিকে, উদ্দেশ্যের বিপরীতে প্রকৃত অর্জন (পিসিআর-এর পৃ:-৭)

সংক্রান্ত তথ্যের মধ্যে ব্যাপক অসামঞ্জস্যতা রয়েছে।

(ঙ) অনুমোদিত লক্ষ্যমাত্রা বাস্তবায়নে চারটি ব্রিজ মেইন্টেন্যান্স ম্যানুয়াল তৈরি করা হয়েছে, যা হলো- (1) Bridge Management System (BMS) Manual (2) Bridge Inspection and Evaluation Manual (3) Bridge Rehabilitation and Strengthening Manual (4) Bridge Maintenance Management Standard Bridge. Inspection & Evaluation, Maintenance Management এর জন্য Standard Manual প্রণয়ন করা হয় এবং ম্যানুয়াল disseminate করার লক্ষ্যে তা সংশ্লিষ্ট সরকারি এবং গবেষণাধর্মী সংস্থার পাঠাগারে সংরক্ষণ এবং সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের ওয়েবসাইটে প্রকাশ করা হয়েছে মর্মে পরিদর্শনকালে জানা যায়। এছাড়া সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের প্রধান কার্যালয়, মাঠ পর্যায়ে (৬৫টি সড়ক বিভাগ, ২২টি সার্কেল, ১০টি জোন এবং উইংসমূহ) ম্যানুয়ালসমূহ সরবরাহ করা হয়েছে মর্মে পরিদর্শনের সময় প্রকল্প পরিচালক অবহিত করেন।

(চ) বিএমএস সফটওয়ার ইনস্টল করার জন্য নতুন সার্ভার সেট-আপ করে এমআইএস এন্ড এস্টেটস সার্কেলে সরবরাহ করা হয়েছে। এছাড়া সার্ভার কক্ষের জন্য ০২টি এসি ক্রয় করা হয়েছে এবং ক্রয়কৃত এসি ২টি এমআইএস এন্ড এস্টেটস সার্কেলে সরবরাহ করা হয়েছে যা পরিদর্শনের সময় দেখা যায়। বিএমএস সফটওয়্যারে মূলত সংশ্লিষ্ট জোন/এলাকায় কর্মরত কর্মকর্তাগণ নিয়মিত ইনপুট প্রদান করবেন। সেতু বিভাগ ও অন্যান্য কেন্দ্রীয় পর্যায়ে কর্মকর্তাগণ পাসওয়ার্ডের মাধ্যমে প্রবেশ করে অনলাইনে তা পর্যবেক্ষণ করতে পারবেন। আইএমইডি, পরিকল্পনা কমিশন ও সংশ্লিষ্ট অন্যান্য কর্মকর্তাগণকেও পাসওয়ার্ড প্রদানের মাধ্যমে পরিবীক্ষণের সুযোগ দেয়া যেতে পারে।

(ছ) অনুমোদিত অংগসমূহের মধ্যে কর্মকর্তাদের বেতন (২০ জনমাস) বাবদ ১৪.০০ লক্ষ টাকা, আউটসোর্সিং স্টাফ (১৬২ জনমাস) বাবদ ১৪.৬৮ লক্ষ টাকা, মাইক্রোবাস (১টি) বাবদ ৬৫.০০ লক্ষ টাকা ও অফিস যন্ত্রপাতি বাবদ ৮.০০ লক্ষ টাকার সংস্থান থাকলেও এসকল অংগসমূহের বিপরীতে কোন অর্থ ব্যয়িত হয়নি। বাস্তবতার নিরিখে প্রয়োজন না হওয়ায় এসকল অংগের অর্থ ব্যয় হয়নি মর্মে প্রকল্প পরিচালক জানান।

১৩.২ পিসিআর ও অন্যান্য তথ্যাদির পর্যালোচনা/বিশ্লেষণ

(ক) প্রকল্পের অনুমোদিত আরটিপিপি'তে মোট ৩১০৭.৭৯ লক্ষ টাকার আর্থিক সংস্থান রাখা হয় যার মধ্যে জিওবি ৫৮৭.৩৮ লক্ষ টাকা ও প্রকল্প সাহায্য ২৫২০.৪১ লক্ষ টাকা। এ সংস্থানের বিপরীতে মোট ব্যয় ৩০০৩.৭৭ লক্ষ টাকা দেখানো হয়েছে যার মধ্যে জিওবি ৪৮৩.৭৭ লক্ষ টাকা ও প্রকল্প সাহায্য ২৫২০.০০ লক্ষ টাকা। প্রকল্প সাহায্যের প্রায় সমুদয় অর্থ ব্যয়িত হলেও জিওবি অর্থ ১০৩.৬১ লক্ষ টাকা ব্যয় করা সম্ভব হয়নি।

(খ) **প্রকল্পের বাস্তবায়ন পরবর্তী কার্যক্রম গ্রহণ সংক্রান্ত:** প্রকল্পের উদ্দেশ্য স্থায়ীত্বকরণে বাস্তবায়ন পরবর্তীতে ব্রীজ ম্যানেজমেন্ট সিস্টেম (বিএমএস) সফটওয়্যারটি ইতোমধ্যে সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের ওয়েব সাইটে সংযুক্ত করা হয়েছে এবং সওজ এর সমস্ত ব্রীজ ইন্সপেকশনের জন্য প্রধান প্রকৌশলী, সওজ মাঠ পর্যায়ের মাস্টার ট্রেনারবৃন্দকে চিঠি প্রদান করেছেন। এই ব্রিজ ইন্সপেকশনের মনিটরিং এবং ফিল্ড পর্যায়ে সহযোগিতার জন্য সওজ এর প্লানিং ও ডিজাইন ডিভিশন এর অধীনে রেভিনিউ খাতের আওতায় দুইজন ইনডিভিজুয়াল পরামর্শক নিয়োগ করা হয়েছে। ফিল্ড ডিভিশনসমূহ সমস্ত ব্রীজের ডাটা কালেকশন এবং ব্রীজ ম্যানেজমেন্ট সিস্টেম (বিএমএস) সফটওয়্যার এ ইনপুটের পর সওজ এর ব্রীজসমূহের মেরামত অগ্রাধিকার ক্রমানুসারে নির্ধারিত হবে। পরবর্তীতে পর্যায়ক্রমে অগ্রাধিকার অনুযায়ী ব্রিজসমূহের মেরামত কার্যক্রম বাস্তবায়ন করা হবে। এ অবস্থায়, উক্ত Website/Software- এর ব্যবহারকারীর সংখ্যা এবং তাতে নিয়মিতভাবে সকল সড়ক বিভাগের আওতায় বিদ্যমান সেতুসমূহের অবস্থা পরিবীক্ষণপূর্বক ব্রিজ ম্যানেজমেন্ট সিস্টেম (বিএমএস) সফটওয়্যার এ ইনপুট দেয়া হচ্ছে। এছাড়া প্রকল্পটির বাস্তবায়ন ফলপ্রসু ও টেকসই করার লক্ষ্যে দ্রুত কার্যকর পদক্ষেপ গ্রহণের প্রয়োজনীয় ব্যবস্থা গ্রহণের উদ্যোগ নেয়া প্রয়োজন। পরিদর্শনকালে জানা যায়, ইতোমধ্যে Operating Budget এর আওতায় Bridge Management Capacity Development Project প্রকল্পের মাধ্যমে সৃষ্ট

BMS Software এবং ম্যানুয়ালসমূহ ব্যবহার করে সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের কুমিল্লা এবং রংপুর জোনের আওতাধীন সমস্ত সেতু/কালর্ভাট ইন্সপেকশন এবং Data Input প্রদানের Consultancy Service এর জন্য EOI আহ্বান করা হয়েছে মর্মে পরিদর্শনকালে প্রকল্প পরিচালক অবহিত করেন।

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

(ঘ) **অডিট সংক্রান্ত:** মন্ত্রণালয় হতে প্রেরিত পিসিআর-এ অডিট সংক্রান্ত তথ্য প্রদান করা হয়নি। এ সংক্রান্ত তথ্য প্রদান না করার বিষয়ে জানতে চাইলে দায়িত্বপ্রাপ্ত কর্মকর্তা জানান- প্রকল্পের Internal ও External Audit না হওয়ায় এ সংক্রান্ত তথ্যাদি পিসিআর-এ প্রতিফলন করা হয়নি। সংশিষ্ট কর্মকর্তা জানান যে, মে/২০২১ পর্যন্ত এ প্রকল্পের অডিট সম্পন্ন হয়নি।

১৪। **প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জন:**

পরিকল্পিত উদ্দেশ্য		অর্জিত ফলাফল	
(ক)	সওজ-এর কর্মকর্তাবৃন্দের সক্ষমতা বৃদ্ধি করা;	(ক)	বিভিন্ন ধরনের প্রশিক্ষণ প্রদান করায় সওজ-এর কর্মকর্তাবৃন্দের সক্ষমতা বৃদ্ধি পেয়েছে;
(খ)	ওয়েবভিত্তিক পরিচালনা কার্যক্রম উন্নত করা;	(খ)	ব্রীজের ডাটা কালেকশন এবং ব্রীজ ম্যানেজমেন্ট সিস্টেম (বিএমএস) সফটওয়্যার এ ইনপুটের পর সওজ এর ব্রীজসমূহের মেরামত অগ্রাধিকার ক্রমানুসারে Website/Software-এ নিয়মিতভাবে সকল সড়ক বিভাগের আওতায় বিদ্যমান সেতুসমূহের অবস্থা পরিবীক্ষণপূর্বক ব্রীজ ম্যানেজমেন্ট সিস্টেম (বিএমএস) সফটওয়্যার এ ইনপুট দেয়া হচ্ছে। ফলে ওয়েবভিত্তিক পরিচালনা কার্যক্রম উন্নত হয়েছে;
(গ)	ব্রিজ রক্ষণাবেক্ষণের পরিচালনার মান উন্নত করা;	(গ)	প্রকল্পের আওতায় চারটি ব্রিজ মেইন্টেন্যান্স ম্যানুয়াল তৈরি করা হয়েছে। ম্যানুয়াল disseminate করার লক্ষ্যে তা সংশ্লিষ্ট সরকারি এবং গবেষণাধর্মী সংস্থার পাঠাগারে সংরক্ষণ এবং সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের ওয়েব সাইটে প্রকাশ করা হয়েছে। প্রকল্পের উদ্দেশ্য স্থায়ীত্বকরণে বাস্তবায়ন পরবর্তীতে ব্রীজ ম্যানেজমেন্ট সিস্টেম (বিএমএস) সফটওয়্যারটি ইতোমধ্যে সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের ওয়েব সাইটে সংযুক্ত করা হয়েছে বিধায় প্রকল্পের এ উদ্দেশ্য অর্জিত হয়েছে;
(ঘ)	ব্রিজ পরিদর্শন ও মূল্যায়ন কার্যক্রমের উন্নয়ন;	(ঘ)	মাস্টার ট্রেনার প্রশিক্ষণ প্রদান করায় উক্ত ৭৫ জন মাস্টার ট্রেনারদের ১৮টি টিমে ভাগ করে (প্রতিটি টিম ১০ থেকে ১৫টি করে) মানিকগঞ্জ সড়ক বিভাগের আওতাধীন মোট ২০০টি ব্রীজ ইন্সপেকশন করে ডাটা কালেক্ট করে সংগ্রহকৃত ডাটাসমূহ প্রশিক্ষণার্থীরা ব্রীজ ম্যানেজমেন্ট সিস্টেম (বিএমএস) সফটওয়্যারে ইনপুট দেয়া হয়েছে। পরবর্তীতে উক্ত সফটওয়্যারের মাধ্যমে এবং ম্যানুয়াল অনুযায়ী ২৬টি সমস্যা চিহ্নিত করণের ভিত্তিতে সেতুর মেইনটেনেন্স ক্যাটাগরি নির্ধারণ করা হয়েছে।
(ঙ)	ব্রিজ পুনর্বাসন ও শক্তিশালী করার পদক্ষেপ উন্নতীকরণ; এবং	(ঙ)	ব্রিজ পুনর্বাসন ও শক্তিশালী করার লক্ষ্যে চিহ্নিত সমস্যা সমাধান করণের ভিত্তিতে সেতুর মেইনটেনেন্স ক্যাটাগরি নির্ধারণ করা হয়েছে। ক্যাটাগরি অনুযায়ী ব্রিজ পুনর্বাসন ও শক্তিশালী করার পদক্ষেপ গ্রহণ প্রক্রিয়াধীন রয়েছে;
(চ)	ব্রিজ পরিচালনা কার্যক্রমের উপর প্রশিক্ষণ চালু করা।	(চ)	সওজ অধিদপ্তরের জন্য সফটওয়্যার ভিত্তিক একটি ব্রিজ ম্যানেজমেন্ট সিস্টেম উন্নয়ন করা হয়েছে। এ বিষয়ে প্রশিক্ষণ কার্যক্রম চলমান থাকবে।

১৫। **<u>উদ্দেশ্য পুরোপুরি অর্জিত না হলে এর কারণ:</u>** প্রকল্পের উদ্দেশ্যে আংশিক প্রশিক্ষণ ব্যতিত পুরোপুরি অর্জিত হয়েছে।

১৬। **সুপারিশ:** পরিদর্শন পর্যবেক্ষণ এবং পিসিআর ও অন্যান্য তথ্যাদির পর্যালোচনা/বিশ্লেষণের সুপারিশসমূহ নিম্নরূপ:

১৬.১ পিসিআর-এ প্রদেয় অংগভিত্তিক লক্ষ্যমাত্রার বিপরীতে প্রকৃত ব্যয়ের তথ্যে কিছুটা অসামঞ্জস্যতা রয়েছে। ভবিষ্যতে সমাপ্ত প্রকল্পের পিসিআর প্রেরণকালে নির্ধারিত ছক অনুযায়ী পূর্ণাঙ্গ এবং নির্ভুল তথ্য প্রতিফলনের বিষয়টি নিশ্চিত করার পাশাপাশি এ ধরনের তথ্য প্রেরণের ক্ষেত্রে সংশ্লিষ্ট মন্ত্রণালয়কে আরও যত্নবান হতে হবে (প্রতিবেদনের অনুচ্ছেদ-

১৬.২ কম্পিউটার এন্ড এক্সেসরিজ অংগ বাবদ ৪৩১.৭৫ লক্ষ টাকার বিপরীতে ৪৩৩.৭৭ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়। ফলে এ অংগে সংস্থানের অতিরিক্ত ২.০২ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে। যথাযথ কর্তৃপক্ষের অনুমোদনক্রমে সংস্থানের অতিরিক্ত অর্থ ব্যয় করা হয়েছে কিনা তার সন্তোষজনক ব্যাখ্যা প্রদান করতে হবে (প্রতিবেদনের অনুচ্ছেদ-৭)।

১৬.৩ বাস্তবায়নকারী সংস্থার কর্মকর্তাবৃন্দের সক্ষমতা বৃদ্ধি করতে আরটিএপিপি'র লক্ষ্যমাত্রা ও অগ্রগতি সংক্রান্ত তথ্য একেক স্থানে একেক রকম প্রদর্শন করা হয়েছে। ফলে এ অংগের প্রকৃত অর্জন স্পষ্ট নয় বিধায় প্রকৃত তথ্য আইএমইডি ও সংশ্লিষ্ট দপ্তকে অবহিত করতে হবে;

১৬.৪ বিএমএস সফটওয়্যারটি সেতু বিভাগ ও অন্যান্য কেন্দ্রীয় পর্যায়ে কর্মকর্তাগণ পাসওয়ার্ডের মাধ্যমে প্রবেশ করে অনলাইনে পর্যবেক্ষণ করবেন এবং আইএমইডি, পরিকল্পনা কমিশন ও সংশ্লিষ্ট অন্যান্য কর্মকর্তাগণকেও পাসওয়ার্ড প্রদানের মাধ্যমে পরিবীক্ষণের সুযোগ করে দিতে হবে;

১৬.৫ প্রকল্পটির কোন Internal ও External Audit হয়নি। যথাসময়ে প্রকল্পের অডিট প্রক্রিয়া সম্পন্ন না হওয়ার বিষয়ে সংশ্লিষ্ট মন্ত্রণালয় কর্তৃক যথাযথ ব্যাখ্যা প্রদান করতে হবে এবং সর্বশেষ অর্থবছরের অডিট কার্যক্রম সম্পন্ন করে আইএমইডি'কে অবহিত করতে হবে;

১৬.৬ উপর্যুক্ত মতামত ১৬.১ হতে ১৬.৫ এর বিষয়ে গৃহীত ব্যবস্থা সম্পর্কে আইএমইডি'কে অবহিত করতে হবে।

বিআরটিসির জন্য ট্রাক সংগ্রহ (১ম সংশোধিত) শীর্ষক প্রকল্পের প্রকল্পের সমাপ্ত প্রতিবেদন
(সমাপ্তঃ জুন, ২০১৯)

০১।	**প্রকল্পের নাম**	:	বিআরটিসির জন্য ট্রাক সংগ্রহ (১ম সংশোধিত)
০২।	**ক) উদ্যোগী মন্ত্রণালয়/বিভাগ**	:	সড়ক পরিবহন ও সেতু মন্ত্রনালয়/সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ
	খ) বাস্তবায়নকারী সংস্থা	:	বাংলাদেশ রোড ট্রান্সপোর্ট কর্পোরেশন (বিআরটিসি)
০৩।	**প্রকল্প এলাকা**	:	ঢাকা।
০৪।	**প্রকল্পের বাস্তবায়ন সময় ও ব্যয়**	:	

(লক্ষ টাকায়)

প্রাক্কলিত ব্যয় (প্রঃসাঃ)		প্রকৃত ব্যয় (প্রঃসাঃ)	পরিকল্পিত বাস্তবায়নকাল		প্রকৃত বাস্তবায়নকাল	অতিক্রান্ত ব্যয় (মূল প্রাক্কলিত ব্যয়ের %)	অতিক্রান্ত সময় (মূল বাস্তবায়নকালের %)
মূল	সর্বশেষ সংশোধিত (১ম বার)		মূল	সর্বশেষ সংশোধিত			
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮
২১৭৩৫.০০	২১৭৩৫.০০	১১৫৭২.৫০	ফ্রেব্রুয়ারি, ২০১৬ হতে জুন, ২০১৮	ফেব্রুয়ারি, ২০১৬ হতে জুন, ২০১৯	ফেব্রুয়ারি, ২০১৬ হতে জুন, ২০১৯	-১০১৬২.৫ (-৪৬.৭৫%)	১ বছর (৪১.৩৭%)

০৫। প্রকল্পের সাধারণ তথ্যাবলি

৫.১ প্রকল্পের পটভুমিঃ

সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগের আওতায় বাংলাদেশ সড়ক পরিবহন কর্পোরেশন (বিআরটিস) এর অধীনে বর্তমানে ১০০টির মত ট্রাক রয়েছে। বর্তমানে বিআরটিসি'র ট্রাক বাংলাদেশ খাদ্য অধিদপ্তর, বিএডিসি, বাংলাদেশ সেনাবাহিনী, বিজি প্রেস, কারিগরি শিক্ষা বোর্ড, প্রাথমিক শিক্ষা বোর্ড, বাংলাদেশ অক্সিজেন লিমিটেড, কর্ণফুলী পেপার মিল, বাংলাদেশ রেলওয়ে, বিমান বাংলাদেশ এয়ারলাইন্স, স্বাস্থ্য ও পবিার পরিকল্পনা অধিদপ্তর, বাংলাদেশ চিনি ও খাদ্য শিল্প কর্পোরেশন, বিটিভি, পিডিবি, আবহাওয়া অধিদপ্তর ও অন্যান্য বেসরকারি সংস্থার বিভিন্ন ধরণের পণ্য পরিবহনের কাজে ব্যবহৃত হয়। উল্লেখ্য, মৌসুমী ফল, পোল্ট্রি সামগ্রী, ঔষধ, পোষাক শিল্পে ব্যবহৃত পণ্যসামগ্রী এবং অন্যান্য Perishable goods পরিবহনের জন্য বিপুল সংখ্যক ট্রাকের চাহিদা রয়েছে। বিভিন্ন প্রাকৃতিক দুর্যোগ যেমন: সাইক্লোন, বন্যা, সুনামি, জলোচ্ছাস এবং জরুরী প্রয়োজনে বিআরটিসি'র ট্রাক সার্ভিস গুরুত্বপূর্ণ ভূমিকা পালন করে থাকে। ফলে পণ্য পরিবহন খাতে বিআরটিসি'র সেবা বাড়াতে পুরাতন ট্রাক প্রতিস্থাপন এবং নতুন ট্রাক সংগ্রহ করা প্রয়োজন।

৫.২ প্রকল্পের উদ্দেশ্য:

- ১৫ টন মালামাল ধারণ ক্ষমতা সম্পন্ন ৩০৫ টি ট্রাক ও ১০ টন মালামাল ধারণ ক্ষমতা সম্পন্ন ১৫০ টি ট্রাক ক্রয়ের মাধ্যমে বিআরটিসি'র ট্রাকের সংখ্যা বৃদ্ধি;
- বিআরটিসি'র পুরাতন ও অচল ট্রাক প্রতিস্থাপন;
- বিআরটিসি'র পণ্য পরিবহন সেবা বৃদ্ধি;
- সরকারি এবং বেসরকারি খাতের মালামাল পরিবহনের জরুরী চাহিদা মেটানো;
- বেকার যুবক ও যুবমহিলাদের জন্য কর্মসংস্থান সৃষ্টি;

৫.৩ প্রকল্পের প্রধান প্রধান কার্যক্রম :

- ৩৫০ টি ট্রাক- ১৫ টন ক্রয় (খুচরা যন্ত্রপাতি ও আনুষঙ্গিক সেবাসহ);
- ১৫০ টি ট্রাক- ১০ টন ক্রয় (খুচরা যন্ত্রপাতি ও আনুষঙ্গিক সেবাসহ);
- ইমপোর্ট ডিউটি ও ভ্যাট

০৬। **মূল্যায়ন পদ্ধতি (Methodology):** মূল্যায়ন প্রতিবেদনটি প্রণয়নে নিম্নোক্ত দলিলাদি/তথ্যাদি বিবেচনা করা হয়েছে:

(ক) সংশ্লিষ্ট প্রকল্পের ডিপিপি পর্যালোচনা;

(খ) মন্ত্রণালয় কর্তৃক প্রেরিত পিসিআর পর্যালোচনা;

(গ) এডিপি/আরএডিপি পর্যালোচনা;

(ঘ) কাজের মান ও বাস্তব অগ্রগতি যাচাই এবং তথ্য সংগ্রহের জন্য সরেজমিনে পরিদর্শন;

(ঙ) প্রকল্পের ক্রয় সংক্রান্ত তথ্যাদি পর্যালোচনা; এবং

(চ) প্রাপ্ত তথ্যের ভিত্তিতে সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তাদের সাথে আলোচনা।

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

(লক্ষ টাকায়)

অনুমোদিত অংগের নাম	একক	আরডিপিপি অনুযায়ী পরিকল্পিত লক্ষ্যমাত্রা		প্রকৃত অগ্রগতি	
		বাস্তব	আর্থিক	বাস্তব (%)	আর্থিক (%)
১	২	৩	৪	৫	৬
ক) রাজস্ব ব্যয়					
ভ্রমণ ভাতাদি	থোক		১.০০		০.০০
পোস্টেজ (ডাক)	থোক		০.২০		০.০০
রেজিস্ট্রেশন ফি	থোক		২৫০.০০		২৮৩.১৫
ডিপিপি, টেন্ডার, টেকনিক্যাল *স্পেসিফিকেশন* প্রস্তুত	থোক		০.৫০		০.৫০
স্টেশনারি	থোক		১.০০		০.৫০
বিজ্ঞাপন ও প্রকাশনা	থোক		০.৮০		০.০০
আপ্যায়ন	থোক		০.৮০		০.৮০
সম্মানি ফি	থোক		০.৮০		০.৮০
বিবিধ	থোক		১.০০		০.৮৪
কম্পিউটার/অফিস সরঞ্জমাদি	১টি		৩.৯০		৩.০০
ক্লিয়ারিং ফরোয়াডিং, এল/সি কমিশন	থোক		২৫০.০০		৭৫.৭১
উপ-মোট (রাজস্বা ব্যয়)			**৫১০.০০**		**৩৬৫.৩০**
খ) মূলধন ব্যয়ঃ					
৩৫০টি ট্রাক- ১৫ টন ক্রয়, ১০% খুচরা যন্ত্রপাতি ও আনুষঙ্গিক সেবাসহ।	৩৫০টি		১২৫০০.০০		৫০১২.০০
১৫০টি ট্রাক- ১০ টন ক্রয়, ১০% খুচরা যন্ত্রপাতি ও আনুষঙ্গিক সেবাসহ।	১৫০টি		৪৬৫০.০০		২৩৬৮.০০
ইমপোর্ট ডিউটি ও ভ্যাট, ইত্যাদি	থোক		৪০৭৫.০০		৩৮২৭.২০

অনুমোদিত অংগের নাম	একক	আরডিপিপি অনুযায়ী পরিকল্পিত লক্ষ্যমাত্রা		প্রকৃত অগ্রগতি	
		বাস্তব	আর্থিক	বাস্তব (%)	আর্থিক (%)
১	২	৩	৪	৫	৬
উপ মোট (মূল উপাদান)	--		**২১২২৫.০০**		**১১২০৭.২০**
সর্বমোট (রাজস্ব ব্যয়+মূল উপাদান)	--		**২১৭৩৫.০০**		**১১৫৭২.৫০**

বর্ণিত তথ্য বিশ্লেষণে দেখা যায়- আনুমোদিত অঙ্গভিত্তিক লক্ষ্যমাত্রার বিপরীতে প্রকৃত ব্যয় সংক্রান্ত তথ্যের অসামঞ্জস্যতা রয়েছে। যেমন- রেজিস্ট্রেশন ফি অঙ্গ বাবদ ২৫০.০০ লক্ষ টাকার বিপরীতে ২৮৩.১৫ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়। ফলে এ অঙ্গের সংস্থানের অতিরিক্ত ৩৩.১৫ লক্ষ টাকা বেশী ব্যয় করা হয়েছে। অন্যদিকে ক্লিয়ারিং ফরোয়াডিং, এল/সি কমিশন বাবদ ২৫০.০০ লক্ষ টাকার বিপরীতে ৭৫.৭১ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়। ফলে এ অঙ্গের সংস্থানের চেয়ে ১৭৪.২৯ লক্ষ টাকা কম ব্যয় করা হয়েছে। এ দুটি অংগে যথা-রেজিস্ট্রেশন ফি ও ক্লিয়ারিং ফরোয়াডিং, এল/সি কমিশন অঙ্গের টাকা কোথায় সমন্বয় করা হয়েছে তা প্রকল্প পরিচালকের নিকট সঠিক কোন জবাব পাওয়া যায়নি।

০৮। **কাজ অসমাপ্ত থাকলে তার কারণঃ** প্রাপ্ত পিসিআর এর তথ্যানুযায়ী দেখা যায়- অনুমোদিত অঙ্গসমূহের বিপরীতে ভ্রমণ ভাতাদি বাবদ ১.০০ লক্ষ টাকার সংস্থানের বিপরীতে কোন টাকা ব্যয় হয়নি। অন্যদিকে অনুমোদিত অঙ্গের মধ্যে পোস্টেজ (ডাক) বাবদ ০.২০ লক্ষ টাকার বিপরীতে কোন অর্থ ব্যয় হয়নি। বাস্তবতার নিরিখে প্রয়োজন না হওয়ায় এ দুটি অঙ্গের অর্থ ব্যয় হয়নি মর্মে প্রকল্প পরিচালক অবহিত করেন।

০৯। **আর্থিক পরিকল্পনা ও বাস্তবায়ন সংক্রান্ত: বছরভিত্তিক আরএডিপি'র সংস্থানের বিপরীতে সংশোধিত এডিপি বরাদ্দ, অর্থ ব্যয় ও অব্যয়িত অর্থ সমর্পণ সংক্রান্ত তথ্যাদি নিম্নরূপ :**

(লক্ষ টাকায়)

অর্থবছর	সর্বশেষ সংশোধিত আরডিপিপি অনুযায়ী আর্থিক সংস্থান				অর্থ ছাড়	প্রকৃত ব্যয়			
	মোট	টাকা	প্রঃ সাঃ	বাস্তব (%)		মোট	টাকা	প্রঃ সাঃ	বাস্তব (%)
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮	৯	১০
২০১৬-২০১৭	৮.০০	৭.০০	১.০০		৫.২৫	৩.৭০	৩.৭০	০.০০	
২০১৭-২০১৮	৩.০০	৩.০০	০.০০		০	০.০০	০.০০	০.০০	
২০১৮-২০১৯	১১৭৮৪.০০	৪৪০০.০০	৭৩৮৪.০০		৪৪০০.০০	১১৫৬৮.৮০	৪১৮৮.৮০	৭৩৮০.০০	
মোট:	**১১৭৯৫.০০**	**৪৪১০.০০**	**৭৩৮৫.০০**		**৪৪০৫.২৫**	**১১৫৭২.৫০**	**৪১৯২.৫০**	**৭৩৮০.০০**	

বর্ণিত তথ্য বিশ্লেষণে দেখা যায় – অনুমোদিত মোট প্রকল্প ব্যয় ১১৭৯৫.০০ লক্ষ টাকার মধ্যে জিওবি ৪৪১০.০০ লক্ষ টাকা ও প্রকল্প সাহায্য ৭৩৮৫.০০ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। এ সংস্থানের বিপরীতে প্রকল্পের আর্থিক অগ্রগতি ১১৫৭২.৫০ লক্ষ টাকা (৫৩.২৪%) এবং বাস্তব ১০০%।

১০। **ক্রয় পরিকল্পনর বিপরীতে বাস্তবায়ন সংক্রান্তঃ** প্রকল্পের সামগ্রিক ক্রয় পরিকল্পনায় ২টি প্যাকেজে 'পণ্য' ক্রয় করা হয়। যেমন- ১ম প্যাকেজে ক্রয় বাবদ ১২৫০০.০০ লক্ষ টাকার সংস্থান ছিল। এ সংস্থানের বিপরীতে ৩৫০ টি ট্রাক-১৫ টন

ক্রয় (খুচরা যন্ত্রপাতি ও আনুষঙ্গিক সেবাসহ) করা হয়েছে যার চুক্তি মূল্য ১২৫০০.০০ লক্ষ টাকা যার বিপরীতে ব্যয় করা হয়েছে ৫০১২.০০ লক্ষ টাকা (চুক্তি মূল্যের চেয়ে ৭৪৮৮.০০ লক্ষ টাকা কম)।

২য় প্যাকেজে ক্রয় বাবদ ৪৬৫০.০০ লক্ষ টাকার সংস্থান ছিল। এ সংস্থানের বিপরীতে ১৫০টি ট্রাক-১০ টন ক্রয় (খুচরা যন্ত্রপাতি ও আনুষঙ্গিক সেবাসহ) করা হয়েছে ২৩৬৮.০০ লক্ষ টাকা (চুক্তি মূল্যের চেয়ে ২২৮২.০০ লক্ষ টাকা কম) এবং জিওবি অর্থে ভ্রমণ ভাতাদি, পোস্টেজ (ডাক), রেজিস্ট্রেশন-ফি, ডিপিপি, টেন্ডার, টেকনিক্যাল স্পেসিফিকেশন প্রস্তুত, স্টেশনারি, বিজ্ঞাপন ও প্রকাশনা, আপ্যায়ন, সম্মানি ফি, বিবিধ, কম্পিউটার/অফিস সরঞ্জমাদি, ক্লিয়ারিং ফরোয়াডিং, এল/সি কমিশন এর ক্রয় বাবদ ৫১০.০০ লক্ষ টাকার বিপরীতে ৩৬৫.৩০ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে। জিওবি খাতে অব্যয়িত রয়েছে ১৪৪.৭০ লক্ষ টাকা।

১১। প্রকল্প পরিচালক সংক্রান্ত তথ্যাদিঃ

ক্রমিক নং	প্রকল্প পরিচালকের নাম ও পদবী	দায়িত্বের ধরণ		কর্মকাল	
		পূর্ণকালীন	খন্ডকালীন	যোগদান	বদলী
১	২	৩	৪	৫	৬
০১।	মোঃ হামিদুর রহমান পরিচালক, বিআরটিসি	-	খন্ডকালীন	২২-০২-২০১৭	৩০-০৬-২০১৯

১২। প্রকল্পের প্রধান প্রধান অংগের বাস্তবায়ন অবস্থা (পিসিআর অনুযায়ী):

১২.১ **কম্পিউটার/অফিস ইক্যুপমেন্ট:** অনুমোদিত ডিপিপি'তে ১টি কম্পিউটার ও অফিস ইক্যুইপমেন্ট বাবদ ৩.৯ লক্ষ টাকার সংস্থান ছিল। পিসিআর অনুযায়ী ৩.০০ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে এবং ০.৯ লক্ষ টাকা অব্যয়িত রয়েছে। এ খাতে বাস্তব অগ্রগতি ১০০%।

১২.২ **৩৫০ টি ট্রাক-১৫ টন ক্রয় (খুচরা যন্ত্রপাতি ও আনুষঙ্গিক সেবাসহ):** অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী ৩৫০ টি ট্রাক-১৫ টন ক্রয় (খুচরা যন্ত্রপাতি ও আনুষঙ্গিক সেবাসহ) এর জন্য ১২৫০০.০০ লক্ষ টাকার সংস্থান ছিল। পিসিআর অনুযায়ী ৩৫০ টি ট্রাক-১৫ টন ক্রয় (খুচরা যন্ত্রপাতি ও আনুষঙ্গিক সেবাসহ) এর জন্য ৫০১২.০০ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে এবং ৭৪৮৮.০০ লক্ষ টাকা অব্যয়িত রয়েছে। এ খাতে আর্থিক অগ্রগতি ৪০% এবং বাস্তব অগ্রগতি ১০০%।

১২.৩ **১৫০ টি ট্রাক-১০ টন ক্রয় (খুচরা যন্ত্রপাতি ও আনুষঙ্গিক সেবাসহ):** অনুমোদিত ডিপিপি অনুযায়ী ১৫০ টি ট্রাক-১০ টন ক্রয় (খুচরা যন্ত্রপাতি ও আনুষঙ্গিক সেবাসহ) এর জন্য ৪৬৫০.০০ লক্ষ টাকার সংস্থান ছিল। পিসিআর অনুযায়ী ১৫০ টি ট্রাক-১০ টন ক্রয় (খুচরা যন্ত্রপাতি ও আনুষঙ্গিক সেবাসহ) এর জন্য ২৩৬৮.০০ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে এবং ২২৮২.০০ লক্ষ টাকা অব্যয়িত রয়েছে। এ খাতে আর্থিক অগ্রগতি ৫০.৯২% এবংবাস্তব অগ্রগতি ১০০%।

১৩। **প্রকল্প পরিদর্শন** : গত ২৫-০৫-২০২১ তারিখে আইএমইডি'র সহকারী-পরিচালক মোঃ কামাল হোসেন কর্তৃক প্রকল্পটি সরেজমিন পরিদর্শন করা হয়। পরিদর্শনকালে বাংলাদেশ সড়ক পরিবহন কর্পোরেশনের সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তাগণ উপস্থিত ছিলেন। সরেজমিন পরিদর্শন এবং পিসিআর এ প্রদত্ত তথ্যের আলোকে পর্যবেক্ষণ নিম্নরূপঃ

১৪। পরিদর্শন পর্যবেক্ষণঃ

১৪.১ তেজগাঁও ট্রাক ডিপো পরিদর্শন: তেজগাঁও ট্রাক ডিপো সরেজমিনে পরিদর্শন করে জানা যায় যে, ৫০০টি ট্রাক ২ কিস্তিতে সংগ্রহ করা হয়েছে। ১ম কিস্তিতে ৩৫০ টি ট্রাক-১৫ টন (খুচরা যন্ত্রপাতি ও আনুষঙ্গিক সেবাসহ) ক্রয় এর জন্য ১২৫০০.০০ লক্ষ টাকার সংস্থান ছিল, তার মধ্যে ৫০১২.০০ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে এবং ৭৪৮৮.০০ লক্ষ টাকা অব্যয়িত রয়েছে। ২য় কিস্তিতে ১৫০ টি ট্রাক-১০ টন (খুচরা যন্ত্রপাতি ও আনুষঙ্গিক সেবাসহ) ক্রয় এর জন্য ৪৬৫০.০০ লক্ষ টাকার সংস্থান ছিল। পিসিআর পর্যালোচনায় দেখা যায় ২৩৬৮.০০ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে এবং

২২৮২.০০ লক্ষ টাকা অব্যয়িত রয়েছে। পরিদর্শনকালে দেখা যায় যে, ক্রয়কৃত EICHER ট্রাকগুলোর বডিসহ উপরের বিভিন্ন অংশে ফাটল/ছিদ্র/ মরিচা পড়েছে। এতে প্রতীয়মান হয় যে, ট্রাকগুলো যথাযথ মানসম্পন্ন নয়। পরিদর্শনকালীন সময়ে উপস্থিত তেজগাঁও ট্রাক ডিপোর ফোরম্যান জনাব মোঃ কবির হোসেন (০১৭১৮-১৭৬১১৫) জানান যে, EICHER ট্রাকের বডি VOLVO ট্রাকের থেকে অনেক দুর্বল। যার ফলে ২০১৯ সালে EICHER ট্রাকের বডি অনেক জায়গায় ভেঙ্গে/ছিদ্র হয়ে যাচ্ছে, গাড়ীর বডি ছিদ্র হওয়ার কারণে বৃষ্টিতে মালামাল ভিজে যায়। যে কারণে প্রায়ই জরিমানা দিতে হয় এবং প্রায়শই মেরামত করতে হচ্ছে। আবার কখনও কখনও ট্রাকের ধারন ক্ষমতার চেয়ে অতিরিক্ত মালামাল নেয়ায় ট্রাকের বডি ভেঙ্গে/নষ্ট হয়ে যাচ্ছে মর্মে জানা যায়।

১৪.২ **<u>খুচরা যন্ত্রাংশ ক্রয় (আনুষাঙ্গিক সেবা):</u>** সরেজমিনে পরিদর্শনে জানা যায় যে, ৩৫০টি ও ১৫০টি ট্রাকের সাথে খুচরা যন্ত্রপাতি ও আনুষঙ্গিক সেবা সংগ্রহ করা হয়। প্রকল্পের উপ-প্রকল্প পরিচালক/ডিজিএম (প্লানিং) জনাব আবু বক্কর জানান যে, চুক্তি অনুযায়ী ট্রাকের সাথে খুচরা যন্ত্রাংশ সংগ্রহ করা হয়েছে এবং রেজিষ্ট্রি খাতায় তালিকাভুক্ত করে সংরক্ষণ করা হয়েছে। পরিদর্শন কালীন সময়ে তেজগাঁও ডিপোতে খুচরা যন্ত্রাংশ দেখা গেছে।

১৪.৩ **<u>৫০০টি চলমান ট্রাকের অবস্থান</u> :** ৫০০টি ট্রাকের মধ্যে ঢাকা ডিপোতে ২০৬টি, চট্টগ্রাম ট্রাক ডিপোতে ২৭৬টি, ট্রেনিং ইনস্টিটিউটে ১৮টি ট্রাক চলমান রয়েছে (তালিকা সংযুক্ত)।

১৪.৪ **৫০০টি চলমান ট্রাক হতে আয়:** আলোচ্য প্রকল্পের আওতায় জুলাই ২০১৯ জুন ২০২০ পর্যন্ত ৫০০টি ট্রাক সরকারি/বেসরকারি সংস্থার নিকট ভাড়া প্রদান করে মোট ২১২১.৮৭ লক্ষ টাকা আয় হয়েছে বলে মর্মে জানা যায় (কপি সংযুক্ত)

১৪.৫ **প্রশিক্ষণঃ** আলোচ্য প্রকল্পের আওতায় বিভিন্ন ডিপো/ইউনিট হতে ২৫ জন কারিগরি জনবল মনোনয়ন প্রদান করে প্রশিক্ষণ প্রদান করা হয়েছে (তালিকা সংযুক্ত)।

১৫। **<u>বিশেষ পর্যবেক্ষণঃ</u>** প্যাকেজ নং-১ এ ৩৫০টি ট্রাক ক্রয়ের জন্য আরডিপিপি'তে সংস্থান ছিল ১২৫০০.০০ লক্ষ টাকা। ক্রয় সংক্রান্ত তথ্যাদি পর্যালোচনায় দেখা যায় ৩৫০টি ট্রাক ৫০১২.০০ লক্ষ টাকায় ক্রয় করা হয়েছে। ক্রয়কৃত ট্রাকগুলো EICHER কোম্পানির। পরিদর্শনকালীন সময়ে দেখা যায় ট্রাকগুলোর অধিকাংশই বডিসহ বাহ্যিক কাঠামোর বিভিন্ন অংশ ভেঙ্গে ছিদ্র/মরিচা ধরে নষ্ট হওয়ার উপক্রম হয়েছে। এ অবস্থায় আরডিপিপি'র সংস্থানের চেয়ে ৭৪৮৮.০০ লক্ষ টাকা কম মূল্যে ৩৫০টি ট্রাক ক্রয় করা হলেও ট্রাকগুলো নিম্নমানের বলে প্রতীয়মান হয়।

প্যাকেজ নং-২ এ ১৫০টি ট্রাক ক্রয়ের জন্য আরডিপিপি'তে সংস্থান ছিল ৪৬৫০.০০ লক্ষ টাকা। ক্রয় সংক্রান্ত তথ্যাদি পর্যালোচনায় দেখা যায় ১৫০টি ট্রাক ২৩৬৮.০০ লক্ষ টাকায় ক্রয় করা হয়েছে। ট্রাকগুলোর EICHER কোম্পানির। পরিদর্শনকালীন সময়ে দেখা যায় ট্রাকগুলোর অধিকাংশই বডিসহ বাহ্যিক কাঠামোর বিভিন্ন অংশ ভেঙ্গে ছিদ্র/মরিচা ধরে নষ্ট হওয়ার উপক্রম হয়েছে। এ অবস্থায় আরডিপিপি'র সংস্থানের চেয়ে ২২৮২.০০ লক্ষ টাকা কম মূল্যে ১৫০টি ট্রাক ক্রয় করা হলেও ট্রাকগুলো নিম্নমানের বলে প্রতীয়মান হয়।

১৬। **প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জন:**

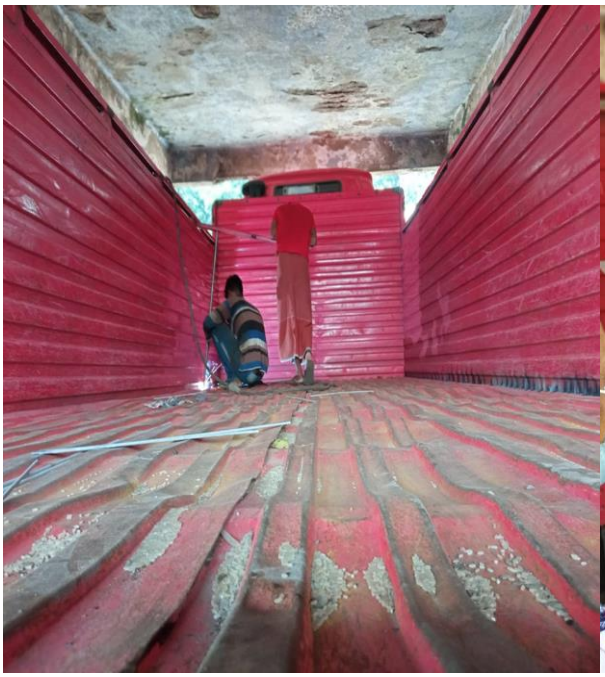
পরিকল্পিত উদ্দেশ্য	উদ্দেশ্য অর্জন
➢ ১৫ টন মালামাল ধারণ ক্ষমতা সম্পন্ন ৩০৫ টি ট্রাক ও ১০ টন মালামাল ধারণ ক্ষমতা সম্পন্ন ১৫০ টি ট্রাক ক্রয়ের মাধ্যমে বিআরটিসি'র ট্রাকের সংখ্যা বৃদ্ধি; ➢ বিআরটিসি'র পুরাতন ও অচল ট্রাক প্রতিস্থাপন; ➢ বিআরটিসি'র পণ্য পরিবহন সেবা বৃদ্ধি;	➢ ১৫ টন মালামাল ধারণ ক্ষমতা সম্পন্ন ৩০৫ টি ট্রাক ও ১০ টন মালামাল ধারণ ক্ষমতা সম্পন্ন ১৫০ টি ট্রাক ক্রয়ের মাধ্যমে বিআরটিসি'র ট্রাকের সংখ্যা বৃদ্ধি পেয়েছে; ➢ বিআরটিসি'র পুরাতন ও অচল ট্রাক প্রতিস্থাপন করা হয়েছে;

পরিকল্পিত উদ্দেশ্য	উদ্দেশ্য অর্জন
➢ সরকারি এবং বেসরকারি খাতের মালামাল পরিবহনের জরুরী চাহিদা মেটানো; ➢ বেকার যুবক ও যুবমহিলাদের জন্য কর্মসংস্থান সৃষ্টি;	➢ বিআরটিসি'র পণ্য পরিবহন সেবা বৃদ্ধি পেয়েছে; ➢ সরকারি এবং বেসরকারি খাতের মালামাল পরিবহনের জরুরী চাহিদা মেটানো হচ্ছে; ➢ বেকার যুবক ও যুবমহিলাদের জন্য কর্মসংস্থান সৃষ্টি হয়েছে;

১৭। **অডিটঃ** মন্ত্রণালয় হতে প্রেরিত পিসিআর-এ অডিট সংক্রান্ত তথ্য প্রদান করা হয়নি। এ সংক্রান্ত তথ্য প্রদান না করার বিষয়ে জানতে চাইলে দায়িত্ব প্রাপ্ত কর্মকর্তা জানান- প্রকল্পের Internal এবং External Audit না হওয়ায় এ সংক্রান্ত তথ্যাদি পিসিআর-এ প্রতিফলন করা হয়নি। সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তা জানান যে মে/২০২১ পর্যন্ত এ প্রকল্পের অডিট হয়নি।

১৮। **উদ্দেশ্য অর্জিত না হয়ে থাকলে তার কারণ:** প্রকল্পের উদ্দেশ্যে পুরোপুরি অর্জন হয়েছে।

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



চিত্র-১: ট্রাকের বডির ঝালাই কাজ চলছে



চিত্র-২: ডিপোর ফোরম্যানের সংগে ট্রাকের ইঞ্জিনের মান সম্পর্কে আলোচনা।



চিত্র-৩: ট্রাকের ইঞ্জিন



চিত্র-৪: ট্রেনিং ট্রাক

২০। **মতামত/সুপারিশ:**

২০.১ অনুমোদিত প্রকল্প দলিলে ৫০০টি ট্রাক ক্রয়ের জন্য ১৭১৫০.০০ লক্ষ টাকার সংস্থান ছিল। বাস্তবে ৫০০টি ট্রাক ৭৩৮০.০০ লক্ষ টাকায় সংগৃহীত হয়েছে। আরডিপিপি'র সংস্থানের চেয়ে ৯৭৭০.০০ লক্ষ টাকা কম মূল্যে ট্রাকগুলো সংগৃহীত হলেও ট্রাকগুলো নিম্নমানের বলে প্রতীয়মান হয়। এ থেকে প্রতীয়মান হয় যে, আরডিপিপি'তে সংস্থানকৃত সমূদয় অর্থ দ্বারা উন্নত মানের ট্রাক ক্রয় করা যেতো। ফলে ট্রাকগুলোর স্থায়ীত্ব বৃদ্ধি হতো এবং সরকারের রাজস্ব আদায়ে দীর্ঘ সময় অবদান রাখা সম্ভব হতো। এ বিষয়ে মন্ত্রণালয় ব্যাখ্যা উপস্থাপন করবে;

২০.২ আলোচ্য প্রকল্পের আওতায় ৫০০টি সংগ্রহকৃত ট্রাকের ধারণ ক্ষমতার চেয়ে অতিরিক্ত মালামাল বহন করা পরিহার করতে হবে;

২০.৩ আলোচ্য প্রকল্পের আওতায় ৫০০টি ট্রাক সরকারি/বেসরকারি সংস্থার নিকট ভাড়া প্রদান বিষয়ে BRTC-কে আরো কার্যকরী উদ্যোগ গ্রহণ করতে হবে। সরকারে রাজস্ব আয় আরো বাড়ানোর ব্যবস্থা করতে হবে;

২০.৪ ভবিষ্যতে টেকসই ও মানসম্পন্ন ট্রাক ও যন্ত্রাংশ ক্রয়ের উদ্যোগ গ্রহণ করতে হবে;

২০.৫ বাস্তবায়নকারী সংস্থার কর্মকর্তাবৃন্দের সক্ষমতা বৃদ্ধি করতে ডিপিপি'র লক্ষ্যমাত্রা ও অগ্রগতি সংক্রান্ত তথ্য একেক স্থানে একেক রকম প্রদর্শন করা হয়েছে। ফলে এ অংগের প্রকৃত অর্জন স্পষ্ট নয় বিধায় প্রকৃত তথ্য আইএমইডি ও সংশ্লিষ্ট দপ্তরকে অবহিত করতে হবে;

২০.৬ প্রকল্পটির Internal এবং External Audit সম্পন্ন করা হয়নি। যথাসময়ে প্রকল্পের অডিট প্রক্রিয়া সম্পন্ন না হওয়ার বিষয়ে সংশ্লিষ্ট মন্ত্রণালয় কর্তৃক যথাযথ ব্যাখ্যা প্রদান করতে হবে। বছরওয়ারি অডিট কার্যক্রম সম্পন্ন করে আইএমইডিকে অবহিত করতে হবে।

২০.৭ উপর্যুক্ত মতামত/সুপারিশ (অনুচ্ছেদ ২০.১ হতে ২০.৬) এর আলোকে গৃহীত ব্যবস্থা আইএমইডিকে অবহিত করতে হবে।

কিশোরগঞ্জ-করিমগঞ্জ-চামড়াঘাট-মিঠামইন সড়ক উন্নয়ন (চামড়াঘাট-মিঠামইন অংশ) (২য় সংশোধিত) সমাপ্তি মূল্যায়ন প্রতিবেদন

(সমাপ্তঃ জুন,২০১৯)

১। প্রকল্পের নাম	:	কিশোরগঞ্জ-করিমগঞ্জ-চামড়াঘাট-মিঠামইন সড়ক উন্নয়ন (চামড়াঘাট-মিঠামইন অংশ) (২য় সংশোধিত)
২। বাস্তবায়নকারী সংস্থা	:	সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর
৩। প্রশাসনিক মন্ত্রণালয়/বিভাগ	:	সড়ক পরিবহন ও সেতু মন্ত্রণালয়/ সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ।
৪। প্রকল্প এলাকা	:	কিশোরগঞ্জ জেলার করিমগঞ্জ ও মিঠামইন উপজেলা।

৫। প্রকল্পের বাস্তবায়ন সময় ও ব্যয় (লক্ষ টাকায়) :

প্রাক্কলিত ব্যয়		প্রকৃত ব্যয়	পরিকল্পিত বাস্তবায়নকাল			প্রকৃত বাস্তবায়নকাল	অতিরিক্ত ব্যয় (মূল প্রাক্কলিত ব্যয়ের %)	অতিরিক্ত সময় (মূল বাস্তবায়ন কালের %)
মূল	সর্বশেষ সংশোধিত		মূল	১ম সংশোধিত	২য় সংশোধিত			
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮	৯
৪৪১৮.৩২	১৩২৫২.৫৭	১২৭৯০.০০	০১/০১/২০১১ হতে ৩০/০৬/২০১৩	০১/০১/২০১১ হতে ৩০/০৬/২০১৫	০১/০১/২০১১ হতে ৩০/০৬/২০১৮	০১/০১/২০১১ হতে ৩০/০৬/২০১৯	৮৩৭১.৬৮ (১৮৯.৪৭%)	১ (বছর) (৯৬.৫০%)

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

৭। প্রকল্পের পটভূমি ও উদ্দেশ্যঃ

৭.১। প্রকল্পের পটভূমি: কিশোরগঞ্জ-করিমগঞ্জ-চামড়াঘাট-মিঠামইন একটি জেলা মহাসড়ক। সড়কটির মোট দৈর্ঘ্য ৩৭.০০ কিঃমিঃ। তন্মধ্যে কিশোরগঞ্জ-করিমগঞ্জ-চামড়াঘাট অংশের দৈর্ঘ্য ২০.০০ কিঃমিঃ অন্য একটি প্রকল্পের আওতায় সড়কটির উন্নয়ন কাজ বাস্তবায়িত হয়েছে। এই প্রকল্পের মাধ্যমে সড়কের বাকি অংশ অর্থাৎ ১৭.০০ কিঃমিঃ চামড়াঘাট থেকে বালীখোলা পর্যন্ত নির্মাণের ব্যবস্থা করা হয়েছে। চামড়াঘাট হতে মিঠামইন পর্যন্ত অংশে কোন সড়ক যোগাযোগ ছিল না। বর্ষা মৌসুমে হাওর অঞ্চলের লোকজনের যাতায়াত ব্যবস্থা অনেক সহজতর হয়। কিন্তু শুষ্ক মৌসুমে সড়ক যোগাযোগ না থাকায় তাদের যাতায়াত ও উৎপাদিত কৃষিপণ্য পরিবহনে সমস্যার সম্মুখীন হয়। শুষ্ক মৌসুমে উন্নত যোগাযোগ ব্যবস্থা সৃষ্টির জন্য সাবমার্জিবল সড়ক হিসেবে সড়কটি নির্মাণের ব্যবস্থা করা হয়েছে।

৭.২। প্রকল্পের উদ্দেশ্যঃ প্রকল্পের মূল উদ্দেশ্য নিম্নরূপ: কিশোরগঞ্জ জেলার চামড়াঘাট থেকে মিঠামইন পর্যন্ত ১৭ কিঃমিঃ সড়ক উন্নয়েন মাধ্যমে হাওড় এলাকার জনসাধারণের জন্য সড়ক যোগাযোগ ব্যবস্থা স্থাপন এবাং প্রকল্প এলাকার আর্থ-সামাজিক আবস্থার উন্নয়ন।

৮। **প্রকল্পের অনুমোদন ও সংশোধনঃ** প্রকল্পটি সম্পূর্ণ জিওবি অর্থায়নে ৪৪.১৮ কোটি টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে জানুয়ারি ২০১১ হতে জুন ২০১৩ মেয়াদে বাস্তবায়নের জন্য ০৮/০২/২০১১ তারিখে একনেক কর্তৃক অনুমোদিত হয়েছে। পরবর্তীতে প্রকল্পের ১ম সংশোধিত ডিপিপি ৮৯.২০ কোটি টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে জানুয়ারি ২০১১ হতে জুন ২০১৫ মেয়াদে বাস্তবায়নের জন্য ১৯/০১/২০১৪ তারিখে একনেক কর্তৃক অনুমোদিত হয়েছে। ২য় সংশোধিত ডিপিপি ১৩২.৫২ কোটি টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে জানুয়ারি ২০১১ হতে জুন ২০১৮ মেয়াদে বাস্তবায়নের জন্য ১১/০৪/২০১৭ তারিখে একনেক কর্তৃক অনুমোদিত হয়েছে। পরবর্তিতে প্রকল্পটির আন্তঃখাত সমন্বয় প্রস্তাব গত ১৯/১১/২০১৭ তারিখে ১৩২.৫২ কোটি টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে জানুয়ারি ২০১১ হতে জুন ২০১৮ মেয়াদে বাস্তবায়নের জন্য মাননীয় মন্ত্রী, সড়ক পরিবহন ও সেতু মন্ত্রণালয় কর্তৃক অনুমোদিত হয়েছে। পরবর্তিতে প্রকল্পের মেয়াদকাল জুন,২০১৯ পর্যন্ত ১(এক) বছর পর্যন্ত ব্যয় বৃদ্ধি ব্যতিরেকে মেয়াদ বৃদ্ধি করা হয়।

৯। প্রকল্পের অঙ্গভিত্তিক বাস্তবায়ন (পিসিআর অনুসারে):

(লক্ষ টাকায়)

Items of Work (ass per pp)	Unit	Target (as per RDPP)		Actual Progress		Remarks
		Financial	Physical (Quantity)	Financial	Physical (Quantity)	
1	2	3	4	5	6	7
1) Supply & Services:						
a) Petrol & Lubricant	L.S.	5.00	L.S.	5.00	L.S.	
b) Publications & Advertising	L.S.	2.00	L.S.	2.00	L.S.	
c) Survey, drawing & design etc.	L.S.	30.00	L.S.	30.00	L.S.	
Acquisition of Assets:						
2) Land acquisition	Hec.	682.08	5.4167	585.77	5.4167	
Civil work:						
3) Earth work on road embankment	L.cum	1275.74	5.430	1275.74	5.430	
4) Construction of RCC Pavement (sub mergible)	Km	3317.55	8.817	3317.55	8.817	
5) Repairing of protective Work of beribandh at Mithamain	L.S.	78.34	L.S.	78.34	L.S.	
Construction of Flexible Pavement in /c hard shoulder:						
a) New Construction	km	1160.26	7.491	1137.45	7.490	
b) Surfacing	km	388.96	7.491	388.96	7.260	
7) RCC Box culvert	m	297.28	42.00	250.00	38.00	
8) Con of RCC / PC girder	m	2663.66	263.290	2663.66.	263.290	
9) Pavement work:						
a) CC block & Geo-textile	Sq.m	2982.50	126456.00	2733.37	126456.00	
b) Construction of surface drain	m	125.19	1000.00	125.19	1000.00	
10) Cons. of Ferry Ghat	no	200.00	2 nos	200.00	2 nos	
11) Sign, signal, Km. Post, guide post. etc	L.S.	6.00	L.S.	6.00	L.S.	
12) Maintenance During Construction	L.S.	25.00	L.S.	20.00	L.S.	
13) Physical Contingency	-	-	-	-		
14) Price Contingency	-	13.01	-	-	-	
Total		13252.57	-	12790.00		

১০। প্রকল্প পরিচালক সংক্রান্ত তথ্যাদিঃ

ক্রমিক নং	প্রকল্প পরিচালকের নাম ও পদবী	দায়িত্বের ধরণ	কর্মকাল		মন্তব্য
			যোগদান	বদলী	
১	২	৩	৪	৫	৬
০১	সাহাবুদ্দিন অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী	খন্ডকালীন	০১/০১/২০১১	৩১/০৮/২০১১	-
০২	মোঃ আবদুল কুদ্দুস অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী	খন্ডকালীন	০১/০৯/২০১১	১০/০১/২০১২	-
০৩	মোঃ মফিজুল ইসলাম অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী	খন্ডকালীন	১২/০১/২০১২	৩১/০১/২০১৩	-

ক্রমিক নং	প্রকল্প পরিচালকের নাম ও পদবী	দায়িত্বের ধরণ	কর্মকাল		মন্তব্য
			যোগদান	বদলী	
১	২	৩	৪	৫	৬
০৪	মো হাবিবুল হক অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী	খন্ডকালীন	২৬/০২/২০১৩	০৯/০৭/২০১৪	-
০৫	সাহাবুদ্দিন খান অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী	খন্ডকালীন	০৯/০৭/২০১৪	০৩/০১/২০১৭	-
০৬	জনাব মোঃ মনিরুল ইসলাম অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী	খন্ডকালীন	০৩/০১/১৭	২৮/০৩/২০১৯	-
০৭	মোঃ সাইফুল আলম অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী	খন্ডকালীন	২৮/০৩/১৯	৩০/০৬/২০১৯	-

১১। ক্রয় সংক্রান্ত তথ্যাদিঃ

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

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

প্রকল্পের অনুমোদিত সর্বশেষ আরডিপিপি অনুযায়ী মূল পূর্ত কাজ ৫টি প্যাকেজের মাধ্যমে সম্পন্ন করার সংস্থান ছিল। পিসিআর এ উল্লেখিত তথ্যানুযায়ী ৫টি প্যাকেজের আওতায় পূর্ত কাজ সম্পাদন করা হয়েছে। দরপত্র সংক্রান্ত প্রধান প্রধান তথ্য নিম্নরূপঃ

প্যাকেজ/কাজের নাম	-প্রাক্কলিত ব্যয় -চুক্তি মূল্য	-দরপত্র আহবানের তারিখ -চুক্তির তারিখ -কাজ সমাপ্তির তারিখ	মন্তব্য
প্যাকেজ নং WD-02			
Construction of rigid pavement & flexible pavement including earth work and cc block, RCC box culvert, cross drain at different location of Kishoreganj-Karimganj-Chamraghat-Mithamain road (Chamraghat-Mithamain portion) under kishoreganj road division during the year of 2010-2011	৪৩৭৭.১৮ ৪৩৭৭.০৭	-২৮/০৬/২০১১ -১৮/০৮/২০১১ -১৫/০৩/২০১৫	-
প্যাকেজ নং WD-03(a)			
Construction of flexible pavement including earth work in road embankment, RCC box culvert, CC block with Geo-textile at 21st , 22nd,23rd & 24th km of Kishoreganj-Karimganj-Chamraghat-Mithamain road (Chamraghat-Mithamain portion) under kishoreganj road division during the year of 2013-2014	৯৬২.২৬ ৯৬২.২৬	১৬/০৭/২০১৪ ২১/০৭/২০১৪ ৩১/০৩/২০১৭	-
প্যাকেজ নং WD-04			
Construction of 2 Nos PC Girder Bridge over Kari khal and Sharifpur khal at 31st km and 32nd km respectively of Kishoreganj-Karimganj-Chamraghat-Mithamain road (Chamraghat-Mithamain portion) under kishoreganj road division during the year of 2013-2014	১২৩৮.৫০ ১২৩৬.৭৮	০২/০২/২০১৪ ০৩/০৩/২০১৪ ০৭/১২/২০১৫	-
প্যাকেজ নং WD-05			
Construction of 156.72m long Hasanpur bridge & bridge approach with slope protection by cc block at 29th km,	৩৪৮১.৭৯	-১২/০৩/২০১৭	-

প্যাকেজ/কাজের নাম	-প্রাক্কলিত ব্যয় -চুক্তি মূল্য	-দরপত্র আহবানের তারিখ -চুক্তির তারিখ -কাজ সমাপ্তির তারিখ	মন্তব্য
construction of 3 nos RCC box culvert, rigid pavement at 34th (p) km, 35th & 36th (p) km, flexible pavement at 3rd (p), 37th km of Kishoreganj-Karimganj-Chamraghat-Mithamain road (Chamraghat-Mithamain portion) under kishoreganj road division during the year of 2016-2017	৩৪৮১.১২	-৩০/০৩/২০১৭ -১০/০৬/২০১৯	
প্যাকেজ নং WD-03(b) (বাতিলকৃত প্যাকেজ-০৩ এর অবশিষ্ট কাজ)			
Remaining works of cancelled portion of package WD-03 of construction of flexible pavement including earth work and road embankment, RCC Box culvert, CC Block with Geo-textile at 21st, 22nd, 23rd & 24th km of Kishoreganj-Karimganj-Chamraghat-Mithamain road (Chamraghat-Mithamain portion) under kishoreganj road division during the year of 2017-2018	২২৩৫.৭৫ ২০১২.১৭	-০৭/১১/২০১৭ -০৪/১২/২০১৭ -১৫/০৫/২০১৯	-

১২। আরডিপিপি সংস্থান, এডিপি বরাদ্দ ও অগ্রগতিঃ সংশোধিত ডিপিপি'র সংস্থান, এডিপি/আরএডিপি বরাদ্দ ও অগ্রগতির চিত্র নিম্নরূপ:

অর্থবছর	সর্বশেষ সংশোধিত ডিপিপি সংস্থান	এডিপি/আরএডিপি বরাদ্দ	মোট ব্যয়	বাস্তব অগ্রগতি (%)
২০১০-২০১১	-	-	-	-
২০১১-২০১২	৩০০.০০	৩০০.০০	৩০০.০০	১০০.০০%
২০১২-২০১৩	১৭৫০.০০	১৭৫০.০০	১৭৫০.০০	১০০.০০%
২০১৩-২০১৪	২০০০.০০	২০০০.০০	২০০০.০০	১০০.০০%
২০১৪-২০১৫	২০০০.০০	২০০০.০০	২০০০.০০	১০০.০০%
২০১৫-২০১৬	৮৫০.০০	৮৫০.০০	৮৫০.০০	১০০.০০%
২০১৬-২০১৭	৩০০.০০	৩০০.০০	৩০০.০০	১০০.০০%
২০১৭-২০১৮	৬০৫২.৫৭	২৭০০.০০	২৭০০.০০	১০০.০০%
২০১৮-২০১৯	-	২৮৯০.০০	২৮৯০.০০	১০০.০০%
মোট	১৩২৫২.৫৭	১২৭৯০.০০	১২৭৯০.০০	

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

১৪। **প্রকল্প পরিদর্শনঃ** গত ০৭/১২/২০১৯ তারিখে আইএমইডি'র মূল্যায়ন কর্মকর্তা সঞ্জয় কর্মকার কর্তৃক প্রকল্পটি সরেজমিন পরিদর্শন করা হয়। পরিদর্শনকালে প্রকল্প সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তাগণ উপস্থিত থেকে সহযোগিতা প্রদান করেন। প্যাকেজওয়ারী পরিদর্শন পর্যবেক্ষণ নিম্নরূপ:

১৪.১ প্যাকেজ WD-02: অনুমোদিত সর্বশেষ আরডিপিপি অনুযায়ী প্যাকেজ WD-02 এর আওতায় ২.২৪০ লঃঘঃমিঃ মাটির কাজ, ৭.০৬৭ কিঃমিঃ রিজিড পেভমেন্ট নির্মাণ, ১.৮৪১ কিঃমিঃ ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট নির্মাণ ও সার্ফেসিং, ১১.৫০ মিটার আরসিসি বক্স কালভার্ট নির্মাণ, ৩৬৪১৬ বর্গমিটার সিসি ব্লক ও জিও-টেক্সটাইল দ্বারা রক্ষাপ্রদ কাজের সংস্থান রয়েছে। পরিদর্শনকালে বর্ণিত সমুদয় কাজ সম্পন্ন হয়েছে দেখা যায়। তবে পরিদর্শনকালে দেখা যায়, অনেক স্থানে রিজিড পেভমেন্টের গাইডওয়াল হতে মাটি সরে গেছে, Scaling হয়ে পেভমেন্টের উপরিস্থিত সিমেন্ট ক্ষয় হয়ে স্টোন চিপস বের হয়ে গেছে এবং কয়েকটি স্থানে রিজিড পেভমেন্টের গাইডওয়াল ক্ষতিগ্রস্থ হয়েছে। যে সমস্ত

গাইডওয়াল হতে মাটি সরে গেছে সেখানে প্রয়োজনীয় মাটি প্রদান এবং সিমেন্ট মর্টার দ্বারা ক্ষতিগ্রস্থ সেকশনসমূহ সংশোধন করা প্রয়োজন।

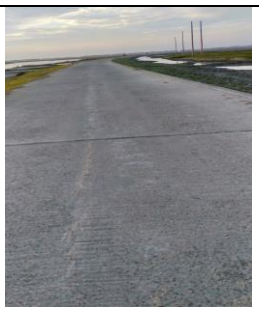
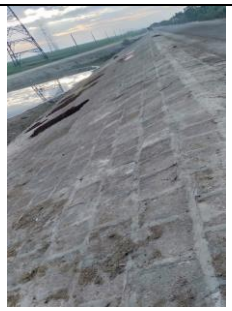
১৪.২ প্যাকেজ WD-03(a): অনুমোদিত ডিপিপি অনুযায়ী প্যাকেজ WD-03 এর আওতায় ২.২৮০ লঃঘঃমিঃ মাটির কাজ, ৪.০০ কিঃমিঃ ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট নির্মাণ ও সার্ফেসিং, ২৪.৫০ মিটার আরসিসি বক্স কালভার্ট নির্মাণ, ৬৯৭৬০ বর্গমিটার সিসি ব্লক ও জিও-টেক্সটাইল দ্বারা রক্ষাপ্রদ কাজের সংস্থান ছিল। তন্মধ্যে ঠিকাদার কর্তৃক ০.৭৮০ লঃঘঃমিঃ মাটির কাজ, ২.৫০ কিঃমিঃ সাব-বেইজ, ৮.৬৭ মিটার আরসিসি বক্স কালভার্ট নির্মাণ এবং ৪২১৬.৫০ বঃমিঃ সিসি ব্লক ও জিও-টেক্সটাইল দ্বারা রক্ষাপ্রদ কাজ সম্পন্ন করা হয়েছে। অবশিষ্ট কাজ সম্পাদনে বিলম্ব করায় চুক্তির শর্তানুযায়ী পিপিআর এর বিধানের আলোকে ২০% জরিমানা আরোপপূর্বক ঠিকাদারের সাথে চুক্তি বাতিল করা হয় এবং অবশিষ্ট কাজ প্যাকেজ WD-03(b) এর আলোকে নতুন করে দরপত্র আহবানপূর্বক ঠিকাদার নিয়োগ প্রদান করে সম্পন্ন করা হয়।

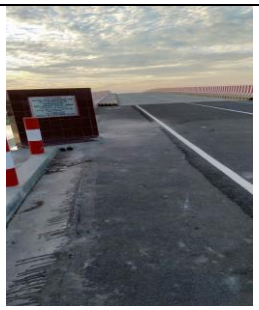
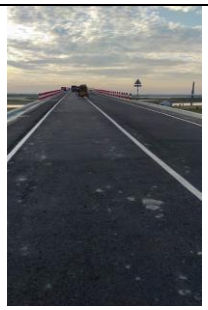
১৪.৩ প্যাকেজ WD-04: অনুমোদিত ডিপিপি অনুযায়ী প্যাকেজ WD-04 এর আওতায় ২টি পিসি গার্ডার সেতু (১০৬.৪৫ মিতার) নির্মাণের সংস্থান রয়েছে। তন্মধ্যে শরীফপুর ব্রীজের দৈর্ঘ্য ৭৫.৩৮ মিটার এবং কয়েরখাল ব্রীজের দৈর্ঘ্য ৩১.১৯৮ মিটার। এছাড়া উভয় পাশে ১০০ মিটার করে এপ্রোচ সড়ক নির্মাণের সংস্থান রয়েছে। পরিদর্শনকালে ব্রীজ ২টির নির্মাণ কাজ সমাপ্ত দেখা যায়। তবে পরিদর্শনকালে উভয় সেতুর এপ্রোচে দু'একটি স্থানে পটহোলস এবং সিসি ব্লক দ্বারা সম্পাদিত স্লোপ প্রটেকশনে ডিপ্রেশন সৃষ্টি হয়েছে দেখা যায়।

১৪.৪ প্যাকেজ WD-05: অনুমোদিত ডিপিপি অনুযায়ী প্যাকেজ WD-05 এর আওতায় ০.৯০০ লঃঘঃমিঃ মাটির কাজ, ১.৭৫০ কিঃমিঃ রিজিড পেভমেন্ট নির্মাণ, ১.৬৫০ কিঃমিঃ ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট নির্মাণ ও সার্ফেসিং, ৬.০০ মিটার আরসিসি বক্স কালভার্ট নির্মাণ, ১৫৬.৭২ মিটার (১টি) পিসি গার্ডার ব্রীজ (হাসানপুর ব্রীজ) নির্মাণ এবং ১৯৮৮০.০০ বঃমিঃ সিসি ব্লক ও জিও-টেক্সটাইল দ্বারা রক্ষাপ্রদ কাজ, ৯০৪ মিটার ড্রেন, মিঠামইন বেড়িবাঁধের রক্ষাপ্রদ কাজে মেরামত এবং আনুষাঙ্গিক সাইন, সিগন্যাল, কিঃমিঃ পোস্ট প্রভৃতির সংস্থান আছে। পরিদর্শনকালে বর্ণিত সমুদয় কাজ সম্পন্ন হয়েছে দেখা যায়।

১৪.৫ প্যাকেজ WD-06: অনুমোদিত ডিপিপি অনুযায়ী প্যাকেজ WD-06 এর আওতায় ২টি ফেরীঘাট নির্মাণ বাবদ ২০০.০০ লক্ষ টাকার সংস্থান আছে। পরিদর্শনকালে বাউলাই নদীর উপর ফেরীঘাট ২টি নির্মাণ করা হয়েছে দেখা যায়। তবে নির্মিত ২টি ফেরীঘাট সংলগ্ন এপ্রোচ সড়ক নির্মাণ করা হয়নি। উক্ত ফেরীঘাট সংলগ্ন এপ্রোচ সড়ক দ্রুত নির্মাণের ব্যবস্থা গ্রহণ করা প্রয়োজন।

১৫। পরিদর্শনকালীন প্রকল্পের স্থিরচিত্রঃ

<table>
<tr><td colspan="2"> </td><td></td></tr>
<tr><td colspan="2">চিত্র-১ ও ২: নির্মিত ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট</td><td>চিত্র-৩: নির্মিত রিজিড পেভমেন্ট</td></tr>
<tr><td colspan="2"> </td><td></td></tr>
<tr><td colspan="2">চিত্র-৪ ও ৫: কয়েরখাল ও শরীফপুর সেতুর স্লোপ প্রটেক্টিভ ওয়ার্কে সৃষ্ট ডিপ্রেশন</td><td>চিত্র-৬: নির্মিত সড়কাংশে সম্পাদিত রক্ষাপ্রদ কাজ</td></tr>
</table>

	
চিত্র-৭ ও ৮: নির্মিত হাসানপুর সেতু ও এপ্রোচ সড়ক	

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

পরিকল্পিত	উদ্দেশ্য অর্জন
ক) সড়কটিকে জেলা সড়ক মানে উন্নীতকরণ;	ক) সড়কটি জেলা সড়ক মানে উন্নীত হয়েছে;
খ) নিরাপদ সড়ক যোগাযোগ সৃষ্টি করা;	খ) সড়কটির উন্নয়নের মাধ্যমে নিরাপদ সড়ক যোগাযোগ সৃষ্টি হয়েছে;
গ) সড়ক নিরাপত্তা উন্নততর করা;	গ) সড়ক উন্নয়নের মাধ্যমে সড়ক নিরাপত্তা উন্নততর হয়েছে;
ঘ) সড়ক উন্নয়নের মাধ্যমে ভ্রমণ সময় ও ব্যয় হ্রাস করা;	ঘ) সড়ক উন্নয়নের মাধ্যমে ভ্রমণ সময় ও ব্যয় হ্রাস পেয়েছে;
ঙ) প্রকল্প এলাকার জনগণের আর্থ-সামাজিক অবস্থার উন্নয়ন করা।	ঙ) প্রকল্প এলাকার জনগণের আর্থ-সামাজিক অবস্থার উন্নয়নে সড়কটি ভূমিকা রাখছে।

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

১৮। **প্রকল্প বাস্তবায়ন সমস্যাঃ** প্রযোজ্য নয়।

১৯। External Audit: মন্ত্রণালয় হতে প্রেরিত পিসিআর পর্যালোচনায় দেখা যায় প্রকল্পটির External Audit সম্পাদিত হয়েছে এবং এতে কিছু অডিট আপত্তি উত্থাপিত হয়েছে। External Audit এ উত্থাপিত অডিট আপত্তি নিষ্পত্তি করা প্রয়োজন।

২০। **<u>মতামত/সুপারিশঃ</u>**

২০.১। প্রকল্পটি ৪৪.১৮ কোটি টাকা মূল প্রাক্কলিত ব্যয়ে ২.৫ বছর মেয়াদে বাস্তবায়নের জন্য অনুমোদিত হলেও প্রকল্পটি বাস্তবায়নে Time-over run হয়েছে ২৪০% এবং Cost-over run হয়েছে ১৮৯.৪৭%। ভবিষ্যতে মূল অনুমোদিত ব্যয় ও মেয়াদে প্রকল্প বাস্তবায়নে সংশ্লিষ্ট সংস্থা সচেষ্ট হবে;

২০.২। প্রকল্পটি বাস্তবায়নকালে বিভিন্ন মেয়াদে ৭ জন কর্মকর্তাকে প্রকল্প পরিচালক হিসেবে দায়িত্ব প্রদান করা হয়েছে। ঘন ঘন প্রকল্প পরিচালক পরিবর্তনের প্রেক্ষিতে প্রকল্প পরিচালকগণ যথাযথভাবে প্রকল্প সুপারভিশন ও মনিটরিং করতে পারেন না। ভবিষ্যতে প্রকল্প বাস্তবায়ন মেয়াদে একজন প্রকল্প পরিচালক নিয়োগের বিষয়ে সংশ্লিষ্ট সংস্থা প্রয়োজনীয় ব্যবস্থা গ্রহণ করবে;

২০.৩। কয়েরখাল ও শরীফপুর (উভয়) সেতুর এপ্রোচে দু'একটি স্থানে পটহোলস এবং সিসি ব্লক দ্বারা সম্পাদিত স্লোপ প্রটেকশনের সিসি ব্লকে সামান্য ডিপ্রেশন সৃষ্টি হয়েছে দেখা যায়। সেতুর এপ্রোচ সড়কে সৃষ্ট পটহোলস দ্রুত মেরামত করতে হবে এবং সিসি ব্লক দ্বারা সম্পাদিত স্লোপ প্রটেকশনে সৃষ্ট ডিপ্রেশন দ্রুত মেরামত করতে হবে যেন পরবর্তীতে সিসি ব্লক ধ্বসে বড় ধরনের ক্ষতির কারণ না হয়;

২০.৪। নির্মিত রিজিড পেভমেন্টের অনেক স্থানে গাইডওয়াল হতে মাটি সরে গেছে, Scaling হয়ে পেভমেন্টের উপরিস্থিত সিমেন্ট ক্ষয় হয়ে স্টোন চিপস বের হয়ে গেছে এবং কয়েকটি স্থানে রিজিড পেভমেন্টের গাইডওয়াল ক্ষতিগ্রস্থ হয়েছে যা দ্রুত মেরামত/সংশোধন করতে হবে;

২০.৫। বাউলাই নদীর উপর নির্মিত ফেরীঘাট সংলগ্ন এপ্রোচ সড়ক দ্রুত নির্মাণের ব্যবস্থা গ্রহণ করতে হবে;

২০.৬। প্রকল্পটির External অডিটে উত্থাপিত অডিট আপত্তি নিষ্পত্তি করতে হবে; এবং

২০.৭। অনুচ্ছেদ ২০.১-২০.৬ এর আলোকে গৃহীত কার্যাবলী সম্পর্কে আগামী ১ (এক) মাসের মধ্যে আইএমই বিভাগকে অবহিত করতে হবে।

উজানচর-বাজিতপুর-অষ্টগ্রাম সড়ক (বাজিতপুর-অষ্টগ্রাম অংশ) শীর্ষক প্রকল্পের সমাপ্তি মূল্যায়ন প্রতিবেদন
(সমাপ্তঃ ডিসেম্বর, ২০১৮)

১। প্রকল্পের নাম : **উজানচর-বাজিতপুর-অষ্টগ্রাম সড়ক (বাজিতপুর-অষ্টগ্রাম অংশ)**

২। বাস্তবায়নকারী সংস্থা : সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর

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

৪। প্রকল্প এলাকা : কিশোরগঞ্জ জেলার বাজিতপুর-অষ্টগ্রাম উপজেলা।

৫। প্রকল্পের বাস্তবায়ন সময় ও ব্যয় :

(লক্ষ টাকায়)

প্রাক্কলিত ব্যয় (প্র:সা:)		প্রকৃত ব্যয় (প্রকল্প সা:)	পরিকল্পিত বাস্তবায়নকাল		প্রকৃত বাস্তবায়নকাল	অতিরিক্ত ব্যয় (মূল প্রাক্কলিত ব্যয়ের %)	অতিরিক্ত সময় (মূল বাস্তবায়নকালের %)
মূল	সর্বশেষ সংশোধিত		মূল	সর্বশেষ সংশোধিত			
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮
৭৯৩০.৯৯	১৭৯৬৫.৪৮	১৭৬৯৮.৫০	০১-০১-২০১১ থেকে	০১-০১-২০১১ থেকে	০১-০১-২০১১ থেকে ৩১-১২-২০১৮	২২৩.১৫%	৩২০%

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

৭। **প্রকল্পের পটভূমি ও উদ্দেশ্য :**

৭.১ **পটভূমিঃ** কিশোরগঞ্জ জেলার আওতাধীন বাজিতপুর এবং অষ্টগ্রাম উপজেলার অংশবিশেষ হাওড় এলাকায় অবস্থিত। প্রতি বছর ৫ থেকে ৬ মাস সময় উক্ত হাওড় অঞ্চল পানিতে নিমজ্জিত থাকে। এই দুই উপজেলার মধ্যে সড়ক যোগাযোগ না থাকায় উক্ত অঞ্চলের অধিবাসীগণ জেলার অন্য কোন উপজেলার তথা অন্যান্য অঞ্চলের তুলনায় ব্যবসা, শিক্ষা, স্বাস্থ্য এবং অর্থনৈতিক উন্নয়নে পিছিয়ে পড়ছে।

বর্তমানে কিশোরগঞ্জ-কটিয়াদি-ভৈরববাজার সড়কের ৩০তম কি: মি: এ উজানচর থেকে বাজিতপুর পর্যন্ত ১৬ কি: মি: দৈর্ঘ্য বিশিষ্ট একটি সড়ক আছে। কিন্তু বাজিতপুর থেকে অষ্টগ্রাম পর্যন্ত (২১ কি: মি:) কোন সড়ক নেটওয়ার্ক নেই। যদি এ সড়কটি Submersible Road হিসেবে নির্মিত হয় তাহলে উজানচর, বাজিতপুর, হুমায়নপুর এবং অষ্টগ্রামের যানবাহনসমূহ বছরের ৬-৭ মাস চলাচল করতে পারবে। এ প্রেক্ষিতে উক্ত এলাকার বাস্তব অবস্থা বিবেচনায় নিয়ে ০৮/০২/২০২১১ তারিখে একনেক সভায় বর্ণিত প্রকল্পটি অনুমোদন করা হয়। পরবর্তীতে ভূমির মূল্য বৃদ্ধির প্রেক্ষিতে ১৮১৭৩.২৫ লক্ষ টাকায় ০১/১০/২০১৩ তারিখে প্রকল্পটির বিশেষ সংশোধন এবং ঠিকাদারের কোটেড রেট ও বিভিন্ন অংগের হ্রাস-বৃদ্ধির প্রেক্ষিতে প্রকল্পটির ২য় সংশোধন ২০/০২/২০১৭ তারিখে মাননীয় পরিকল্পনা মন্ত্রী কর্তৃক অনুমোদন করা হয়।

৭.২ **উদ্দেশ্যঃ** প্রকল্পের মূল উদ্দেশ্য হলো- উজানচর-বাজিতপুর-অষ্টগ্রাম (বাজিতপুর-অষ্টগ্রাম) সড়ক উন্নয়নের মাধ্যমে উন্নত সড়ক যোগাযোগ ব্যবস্থা স্থাপন এবং প্রকল্প এলাকার আর্থ-সামাজিক অবস্থার উন্নয়ন।

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

Items of Work (as per PP)	Unit	Target (as per PP)		Actual Progress	
		Physical (Quantity)	Financial	Physical (Quantity)	Financial
1	2	3	4	5	6
Land Acquisition	Hector	4.98	5061.90	4.98	5061.90
Earth work on road embankment	Lcum3	5.66	1102.88	5.66	1098.31
Construction of new flexible pavement	Km	4.84	858.03	4.84	858.03
Construction of hard shoulder	Km	7.64	398.22	7.64	343.70
Re-construcion of existing pavement	Km	2.80	539.50	2.22	451.95
Construcion of RCC Road (Submersible)	Km	12.30	4083.52	12.30	4083.52
Construction of RCC Box culvert	Meter	82.00	658.60	82.00	585.91
Construction of PC Girder Bridge	Meter	286.95	2878.76	286.95	2878.76
Construction of drain	Meter	448.00	11.61	448.00	3.00
Protective Work					
Slope protective with CC block & Geo-textile (both side)	Lcum3	0.515	1171.43	0.426	1171.43
Slope protective with CC block & Geo-textile (both side)	Lcum3	0.381	655.72	0.365	655.72
Repair of existing |CC block & Geo textile.	Lcum3	0.043	38.85	0.043	38.85
RCC Plate Palasiding	Lcum3	1420.00	93.74	1420.00	93.74
Construction for demarcation pillar	Nos	112.00	1.50	112.00	1.50
Ferry Ghat	nos	1.00	200.00	1.00	200.00
Installation of KM Post	nos	22.00	1.90	22.00	1.90
Installation of Sign Signal	nos	40.00	3.99	40.00	3.99
Maintenance during construction	LS		127.54		103.53
Supply & Services					
Petrol & Lubricant	nos		5.00		5.00
Utility Shifting and site Facilities	nos		55.79		55.79
Other Expenditure	nos		17.00		2.00
Total=			17965.48		17698.50

৯। **প্রকল্প পরিচালক সংক্রান্ত তথ্যাদিঃ**

ক্রমিক নং	প্রকল্প পরিচালকের নাম ও পদবী	দায়িত্বের ধরণ		কর্মকাল
		পূর্ণকালীন	খন্ডকালীন	
১	২	৩	৪	৫
১.	Shahabuddin Khan ACE, RHD, Mymensingh zone, Mymensigh	পূর্ণকালীন	-	০১/০১/২০১১ থেকে ৩০/০৮/২০১১
২.	Md. Abdul Kuddus ACE, RHD, Dhaka zone, Dhaka.	পূর্ণকালীন	-	০১/০৯/২০১১ থেকে ১০/০১/২০১২
৩.	Md. Mafizul Islam ACE, RHD, Dhaka zone, Dhaka.	পূর্ণকালীন	-	১২/০১/২০১২ থেকে ৩১/০১/২০১৩
৪.	Md. Habibul Hoque ACE, RHD, Dhaka zone, Dhaka.	পূর্ণকালীন	-	২৬/০২/২০১৩ থেকে ০৯/০৭/২০১৪
৫.	Shahabuddin Khan ACE, RHD, Mymensingh zone, Mymensigh	পূর্ণকালীন	-	০৯/০৭/২০১৪ থেকে ০৩/০১/২০১৭
৬.	Md. Monirul Islam ACE, RHD, Mymensingh zone, Mymensigh	পূর্ণকালীন	-	০৩/০১/২০১৭ থেকে প্রকল্প সমাপ্তি পর্যন্ত

১০.০ **ক্রয় সংক্রান্ত তথ্যাদি :**

১০.১ **গাড়ী/ট্রান্সপোর্ট ক্রয় :** প্রকল্পের আওতায় কোন গাড়ী/ট্রান্সপোর্ট ক্রয়ের সংস্থান না থাকায় গাড়ী/ট্রান্সপোর্ট ক্রয় করা হয়নি।

১০.২ **পণ্য, কার্য ও সেবা ক্রয় :** (পণ্য ও কার্য ২০০.০০ লক্ষ টাকার উপরে এবং সেবা ১০০.০০ লক্ষ টাকার উপরে) প্রকল্পের অনুমোদিত ডিপিপি অনুযায়ী মূল পূর্ত কাজ ৫টি প্যাকেজের মাধ্যমে সম্পাদনের সংস্থান ছিল। সে আলোকে প্রকল্পের পুর্ত কাজ সম্পাদন করা হয়েছে। দরপত্র সংক্রান্ত প্রধান প্রধান তথ্য নিম্নরূপ:

প্যাকেজের নাম ও ঠিকাদার	দরপত্র আহ্বানের তারিখ ও প্রাক্কলিত মূল্য	চুক্তির তারিখ ও চুক্তি মূল্য	কাজ সমাপ্তির তারিখ		বাস্তবায়নে বিলম্ব হলে তার কারণ
			চুক্তি অনুযায়ী	প্রকৃত	
Construction of 3 Nos. PC girder bridge (Total Length 261.97) at 31st Km over Karanal Khal, 33rd Badalpur Khal and 37th km over Mosjidjam Khal of Ujanchar-Bajitpur-Austragram Road (Bajitpur-Austragram Portion) Road under Kishoreganj Road Division during the year of 2013-14.	৩০/১০/২০১৩ ও ৩৫০৬.২৭	২৩/০৪/২০১৪ ও ৪৩২৪.৮৮	১২/১০/২০১৫	১২/১০/১৫	
WD-2: Construction of Sub-mersible Road and RCC Box Culvert from Ch: 21+415 to 33+715 km during 2010-11 under RHD, Kishoreganj. (M.M Builders and Engineers Ltd.)	২৬/০৮/২০১১ ৪১০৯.০০	১২/০২/২০১২ ৪২৭৮.২২	১১/০২/২০১৪	৩০/০৬/১৪	

WD-3 (a) : Earth work, Construction of Flexible Pavement, Hard Shoulder, Slope Protection with CC block and Geo-textile, reconstruction of existing pavement and Construction of RCC Box Culvert from Ch. 16+000 to 20+300 during 2013-14 under RHD, Kishoreganj. (National Civil Engineers Ltd.)	১৮/০৬/২০১৪ ও ২৬৫৮.৬৪	১/০২/২০১৮ ও ২২৯২.৭৬	০৫/০৬/২০১৫	০৫/০৬/১৫	ঠিকাদার কাজ না করায় চুক্তি বাতিলপূর্বক নতুনভাবে দরপত্র আহ্বান করে কাজটি সমাপ্ত করা হয়েছে।
WD-1: Earth work, reconstruction of existing CC Block and Geo-Textile, and construction of RCC Box culvert from ch. 33+715 to 37+115 during 2010-11 under RHD, Kishoreganj. MBEL-ST JV)	২৬/০৮/২০১১ ও ২৪০৮.৮৫	১২/০২/২০১২ ও ২৭২২.২৮	১১/০২/২০১৪	২৯/১২/১৪	
WD-5: Earth work, reconstruction of existing CC Block and Geo-Textile, RCC palisiding, drain, Demarcation pillar, sing, signal, km post and 01 no. Ferry Ghat etc. during 2017-18 under RHD, Kishoreganj. MBEL-ST JV)	২৬/০২/২০১৭ ও ৩৮১.৫১	০৪/০৬/২০১৭ ও ৩৮৫.২৬	০৪/১২/২০১৮	৩০/১২/১৮	
WD-3(b):Earth work, Construction of Flexible Pavement, Reconstruction of existing pavement, Hard Shoulder, Slope Protection with CC block and Geo-textile, reconstruction of existing paavement and Construction of RCC Box Culvert from Ch. 16+000 to 20+300 during 2013-14 under RHD, Kishoreganj. (National Civil Engineers Ltd.)	১৮/০৭/২০১৪ ও ২৩৫০.০০	১৩/১১/২০১৪ ও ২২৯২.৭৫	১১/০৭/২০১৫	-	

১১। **সংশোধিত বরাদ্দ ও অগ্রগতি :**

(লক্ষ টাকা)

অর্থ বছর	সংশোধিত বরাদ্দ ও লক্ষ্যমাত্রা	টাকা অবমুক্তি	ব্যয় ও অগ্রগতি
২০১১-১২	৪০০.০০	৪০০.০০	৪০০.০০
২০১২-১৩	২৬০০.০০	২৬০০.০০	২৬০০.০০
২০১৩-১৪	৩৭০০.০০	৩৭০০.০০	৩৭০০.০০
২০১৪-১৫	২০০০.০০	২০০০.০০	২০০০.০০
২০১৫-১৬	৫৯২০.০০	৫৯২০.০০	৫৯২০.০০
২০১৬-১৭	১২৫০.০০	১২৫০.০০	১২৫০.০০
২০১৭-১৮	৮৮৮.০০	৮৮৮.০০	৮৮৮.০০
২০১৮-১৯	৯৪১.০০	৯৪০.৫০	৯৪০.৫০
মোট:	১৭৬৯৯.০০	১৭৬৯৮.৫০	১৭৬৯৮.৫০

১২। **কাজ অসম্পূর্ণ থাকলে তার কারণ :** অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী প্রকল্পের কাজ সমাপ্ত হয়েছে।

১৩। সাধারণ পর্যবেক্ষণ :

১৩.১ প্রকল্পের অনুমোদন ও সংশোধন :

(লক্ষ টাকায়)

	মেয়াদকাল	প্রাক্কলিত ব্যয়
মূল	০১/০১/২০১১ হতে ৩০/০৬/২০১৩	৭৯৩০.৯৯
১ম সংশোধিত অনুমোদিত	০১/০১/২০১১ হতে ৩০/০৬/২০১৫	১৩৪২১.৮৫
স্পেশাল রিভিশন অনুমোদিত	০১/০১/২০১১ হতে ৩০/০৬/২০১৫	১৮১৭৩.২৫
ব্যয় বৃদ্ধি ব্যতিরেকে ১ম বার মেয়াদ বৃদ্ধি	জানুয়ারী, ২০১৬ হতে ডিসেম্বর,২০১৬	-
২য় সংশোধিত অনুমোদিত	০১/০১/২০১১ হতে ৩১/১২/২০১৭	১৭৯৬৫.৪৮
ব্যয় বৃদ্ধি ব্যতিত ২য় বার মেয়াদ বৃদ্ধি	জানুয়ারী, ২০১৬ হতে ডিসেম্বর,২০১৮	-
আন্ত:খাত সমন্বয়	০১/০১/২০১১ হতে ৩১/১২/২০১৮	১৭৯৬৫.৪৮

১৩.২ **সার্বিক আর্থিক ও বাস্তব অগ্রগতি:** প্রকল্পের আওতায় ডিসেম্বর,২০১৮ পর্যন্ত ক্রমপুঞ্জিত আর্থিক অগ্রগতি হয়েছে ১৭৬৯৮.৫০ লক্ষ টাকা যা মূল অনুমোদিত ব্যয় ৭৯৩০.৯৯ লক্ষ টাকার ২২৩.১৫%। উক্ত সময়ে অনুমোদিত সংশোধিত প্রকল্পের ১০০% বাস্তব অগ্রগতি সাধিত হয়েছে।

১৪। **প্রকল্প পরিদর্শনঃ** গত ২৯/০৬/২০১৯ তারিখে আইএমইডি'র উপ-পরিচালক জনাব মোহাম্মদ আশরাফুজ্জামান ভূঁইয়া কর্তৃক প্রকল্পটি সরেজমিনে পরিদর্শন করা হয়। পরিদর্শনকালে কিশোরগঞ্জ সড়ক বিভাগের নির্বাহী প্রকৌশলী ও উপবিভাগীয় প্রকৌলীসহ অন্যান্য কর্মকর্তাগণ উপস্থিত ছিলেন। পরিদর্শন পর্যবেক্ষণ নিম্নরূপঃ

১৪.১ **ভূমি অধিগ্রহণ ও ক্ষতিপূরণ:** অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী ৪.১০২ কি:মি: সড়ক বাঁধ সর্বনিম্ন ৬০ ফুট ও সর্বোচ্চ ১০০ ফুট প্রশস্থতায় অধিগ্রহণের লক্ষ্যে ৪.৯৮ হেক্টর ভূমি অধিগ্রহণ ও ক্ষতিপূরণ বাবদ ৫০৬১.৯০ লক্ষ টাকার সংস্থান আছে। পরিদর্শনকালে জেলা প্রশাসক কর্তৃক ৫০৬১.৯০ লক্ষ টাকার চেক বুঝে পেয়ে সওজকে সমুদয় ভূমির দখল বুঝিয়ে দেওয়া হয়েছে জানা যায়। সওজ কর্তৃক দখলকৃত ভূমিতে ডিমারকেশন পিলার বসানো হয়েছে এবং অনুমোদিত ডিজাইন মোতাবেক সড়ক নির্মাণ কাজ সম্পন্ন করা হয়েছে দেখা যায়। পরিদর্শনকালে জেলা প্রশাসন কর্তৃক ক্ষতিগ্রস্থ জমি ও স্থাপনার মালিকগণকে সমুদয় অর্থ বুঝিয়ে দেওয়া হয়েছে জানা যায়।

১৪.২ **মাটির কাজ:** অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী চেইনেজ ১৬+০০০ হতে ১৯+৮০০ কি:মি: পর্যন্ত মোট ৩.৮০ কি:মি: সড়ক বাঁধ ৯.৮০ মিটার ক্রেস্ট প্রশস্থতা ও ৩.৬০ মিটার উচ্চতা, চেইনেজ ২০+৮১৫ হতে ৩৩+২১৫ কি:মি: পর্যন্ত ১২.৪০ কি:মি: সড়ক বাঁধ ৮.২৫ মিটার ক্রেস্ট প্রশস্থতা ও ১.০০ মিটার উচ্চতা এবং চেইনেজ ৩৩+২১৫ হতে ৩৭+১১৫ কি:মি: পর্যন্ত ৩.৯০ কি:মি: সড়ক বাঁধ ৩.৮০ মিটার উচ্চতায় এবং সম্পূর্ণ সড়ক বাঁধ ১:২ স্লোপে নির্মাণ বাবদ ৫.৬৬ লক্ষ ঘন মিটার মাটির সংস্থান আছে। পরিদর্শনকালে সমুদয় সড়ক বাঁধ অনুমোদিত ডিজাইন অনুযায়ী নির্মাণ করা হয়েছে দেখা যায়। তবে বর্ষাকালে রিজিড পেভমেন্ট সেকশনের অনেক স্থানে গাইড ওয়াল হতে মাটি সরে যাওয়ায় এবং গাইড ওয়াল বরাবর কৃষি কাজের জন্য সেচ নালা তৈরি করায় সফট সোল্ডারে মাটির পরিমাণ অনেক স্থানে ডিজাইন অনুযায়ী পাওয়া যায়নি। পরিদর্শনকালে গাইড ওয়াল বরাবর ন্যূনতম ১ মিটার প্রশস্ততায় সফট সোল্ডার নিশ্চিত করা এবং সেচ নালা ভরাট করার পরামর্শ প্রদান করা হয়।




চিত্র-১ ও ২: গাইড ওয়াল বরাবর সেচ নালা এবং গাইড ওয়াল হতে মাটি সরে যাওয়া

১৪.৩ **ফেক্সিবল পেভমেন্ট নির্মাণ:** অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী চেইনেজ ১৬+০০০ হতে ১৯+৮০০ কি:মি: এবং চেইনেজ ৩৩+২১৫ হতে ৩৭+১১৫ কি:মি: পর্যন্ত মোট ৭.৬৪ কি:মি: সড়ক বাঁধের মধ্যে ৪.৮৪ কি:মি: নতুন ফেক্সিবল পেভমেন্ট নির্মাণ এবং ২.৮০ কি:মি: পেভমেন্ট পুনঃনির্মার্ণের সংস্থান আছে। পরিদর্শনকালে সমুদয় ফেক্সিবল পেভমেন্ট অনুমোদিত ডিজাইন অনুযায়ী নির্মাণ করা হয়েছে দেখা যায়। তবে পরিদর্শনকালে নতুন নির্মিত এবং পুনঃনির্মাণ উভয় সেকশনে সড়কে রোড মার্কিং ও কি:মি: পোস্ট দেখা যায়নি। এছাড়া সড়কে পর্যাপ্ত ড্রেন নির্মাণ না করা কিংবা নির্মিত ড্রেন ভরাট হয়ে যাওয়ায় নির্মিত সড়কের কোন কোন স্থানে পানি জমে থাকতে দেখা গেছে। পরিদর্শনকালে সড়কের দীঘিরপাড় প্রান্তে নির্মিত সড়কের মাঝে কয়েকটি ইলেকট্রিক পোল অপসারণ না করায় সড়কে দূর্ঘটনার ঝুঁকি রয়েছে দেখা যায়।




চিত্র-৩ ও ৪: সড়কের মাঝে ইলেকট্রিক পোল, রোড মার্কিং নেই এবং সড়কে সৃষ্ট জলাবদ্ধতা

১৪.৪ **রিজিড পেভমেন্ট নির্মাণ:** অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী ব্রীজ, কালভার্ট ও এপ্রোচ রোডসহ চেইনেজ ২০+৮১৫ হতে ৩৩+২১৫ কি:মি: পর্যন্ত মোট ১২.৪০ কি:মি: সড়ক ৮.২৫ মিটার প্রশস্থতায় (ক্যারেজওয়ে রিজিড পেভমেন্ট ৫.৫০ মিটার +গাইড ওয়াল ০.৩৭৫মি:×২ + সফট সোল্ডার ১ মি:×২) নির্মার্ণের সংস্থান আছে। পরিদর্শনকালে বর্ণিত চেইনেজে রিজিড পেভমেন্ট দ্বারা অনুমোদিত ডিজাইন অনুযায়ী সড়ক নির্মাণ করা হয়েছে দেখা যায়। তবে পরিদর্শনকালে রিজিড পেভমেন্টের শুরুতে (চেইনেজ ২০+৮১৫) সড়কের কিছু অংশ নদীর ভাঙ্গনে ক্ষতিগ্রস্ত হয়েছে দেখা যায়। এছাড়া সড়কের বেশ কিছু সেকশনে Scaling হয়ে পেভমেন্টের উপরিস্থিত সিমেন্ট ক্ষয় হয়ে স্টোন চিপস বের হয়ে যেতে দেখা গেছে। রিজিড পেভমেন্টের দুটির ব্লকের জয়েন্টে এ ক্ষতির পরিমাণ তুলনামূলক বেশি। পরিদর্শনকালে সিমেন্ট মর্টার দ্বারা ক্ষতিগ্রস্ত ব্লকসমূহ সংশোধনের পরামর্শ প্রদান করা হয়।




চিত্র-৫ ও ৬: নদীগর্ভে ভেঙ্গে যাওয়া রিজিড পেভমেন্ট এবং স্কেলিং হয়ে বের হয়ে যাওয়া স্টোন চিপস

১৪.৫ **সেতু ও কালভার্ট নির্মাণ:** অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী সড়কের ৩১তম, ৩৩তম ও ৩৭তম কি:মি:-এ মোট ৩টি সেতু (২৮৬.৯৫ মিটার) এবং সড়কের বিভিন্ন স্থানে ১৭টি কালভার্ট নির্মার্ণের সংস্থান আছে। পরিদর্শনকালে সড়কের ৩১তম কিলোমিটারে ক্যারানাল খালের উপর ১১১.২১ মিটার দীর্ঘ ক্যারানাল সেতু, ৩৩তম কিলোমিটারে বাহাদুরপুর খালের উপর ১০০.৩৬ মিটার দীর্ঘ বাহাদুরপুর সেতু এবং ৩৭তম কিলোমিটারে মসজিদজাম খালের উপর ৭৫.৩৮ মিটার দীর্ঘ মসজিদজাম সেতু নির্মাণ করা হয়েছে দেখা যায়। এছাড়া সেতু ৩টির উভয় পাশে ১০০ মিটার করে এপ্রোচ সড়ক নির্মাণ করা হয়েছে। তবে পরিদর্শনকালে ৩১তম কিলোমিটারে অবস্থিত ক্যারানাল খালের অষ্টগ্রাম প্রান্ত এবং ৩৩তম কিলোমিটারে বাদলপুর খালের উভয় প্রান্ত নদীর ভাঙ্গনে ক্ষতিগ্রস্ত হওয়ায় সেতু ২টির এপ্রোচ রোড আংশিক ক্ষতিগ্রস্ত হয়েছে দেখা যায়। পরিদর্শনকালে ক্ষতিগ্রস্ত এপ্রোচ রোড সংলগ্ন নদী তীরে প্রয়োজন অনুযায়ী রক্ষাপ্রদ কাজ করার সুপারিশ করা হয়।

পরিদর্শনকালে ডিপিপি'র সংস্থান মোতাবেক কালভার্টসমূহ নির্মাণ করা হয়েছে দেখা যায়। তবে কয়েকটি কালভার্টের উইং ওয়াল হতে মাটি সরে গিয়ে উইং ওয়াল বের হয়ে যেতে এবং কালভার্টের স্ল্যাবের উপরের সিমেন্ট স্তর ক্ষয় হয়ে স্টোন চিপস বের হয়ে যেতে দেখা গেছে। পরিদর্শনকালে উইং ওয়াল সংলগ্ন স্থানের উভয় পাশে পর্যাপ্ত মাটি দ্বারা উইং ওয়াল ঢেকে দেওয়া এবং ক্ষতিগ্রস্ত স্ল্যাবে সিমেন্ট মর্টার এর প্রলেপ দেওয়ার পরামর্শ প্রদান করা হয়।




চিত্র-৭ ও ৮: এপ্রোচসহ নির্মিত সেতু এবং কালভার্টের বের হয়ে যাওয়া উইং ওয়াল

১৪.৬ **ফেরীঘাট নির্মাণ:** অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী সড়কের দীঘিরপাড় প্রান্তে ১টি ফেরীঘাট এবং এপ্রোচ সড়ক নির্মার্ণের সংস্থান আছে। পরিদর্শনকালে নির্মানাধীন ফেরীঘাটের তিনপাশে কাঠের গুড়ি দ্বারা বাউন্ডারি দেওয়া হলেও মাটি ফেলে কম্প্যাকশন করে ইটের সলিং করা হয়নি দেখা যায়। ফলে ফেরীঘাটটি ব্যবহারযোগ্য হচ্ছে না। তবে ইটের সলিং দ্বারা এপ্রোচ সড়ক নির্মাণ করা হয়েছে দেখা যায়।




চিত্র-৯ ও ১০: ফেরী এপ্রোচ এবং অসমাপ্ত ফেরীঘাট

১৫। **প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জনঃ**

পরিকল্পিত	অর্জন
প্রকল্পটির মূল উদ্দেশ্য হলো উজানচর-বাজিতপুর-অষ্টগ্রাম (বাজিতপুর-অষ্টগ্রাম) সড়ক উন্নয়নের মাধ্যমে উন্নত সড়ক যোগাযোগ ব্যবস্থা স্থাপন এবং প্রকল্প এলাকার আর্থ-সামাজিক অবস্থার উন্নয়ন।	প্রকল্পের আওতায় ৪.৮৪ কি: মি: নতুন পেভমেন্ট নির্মাণ, ২.৮০ কি: মি: বিদ্যমান পেভমেন্ট পুন:নির্মাণ, ১২.৩০ কি: মি: সাব মার্জিবল সড়ক, ২৮৬.৯৫ মিটার পিসি গার্ডার সেতু ও ৮২ মিটার আরসিসি বক্স কালভার্ট নির্মিত হওয়ায় প্রকল্পের উদ্দেশ্যে অর্জিত হয়েছে। তবে বর্ষাকালে রিজিড পেভমেন্ট সেকশনের অনেক স্থানে গাইড ওয়াল হতে মাটি সরে যাওয়ায়, সড়কের গাইড ওয়াল বরাবর কৃষি কাজের জন্য সেচ নালা তৈরি করায়, সড়কের কিছু অংশ নদীর ভাঙ্গনে ক্ষতিগ্রস্ত হওয়ায়, কিছু সেকশনে Scaling হয়ে পেভমেন্টের উপরিস্থিত সিমেন্ট ক্ষয় হয়ে স্টোন চিপস বের হয়ে যাওয়ায়, কয়েকটি কালভার্টের উইংওয়াল হতে মাটি সরে গিয়ে উইংওয়াল বের হয়ে যাওয়ায় এবং সেতুর এপ্রোচ সড়ক ক্ষতিগ্রস্থ হওয়ায় সড়কের স্থায়িত্ব বৃদ্ধির জন্য রাজস্ব খাতে অতিরিক্ত মেরামত/ রক্ষণাবেক্ষণের প্রয়োজন হবে। অন্যথায় সড়কটি টেকসই হবে না।

১৬। **উদ্দেশ্য অর্জিত না হয়ে থাকলে তার কারণঃ** প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জিত হয়েছে বলে প্রতীয়মান হয়। তবে বর্ষাকালে রিজিড পেভমেন্ট সেকশনের অনেক স্থানে গাইড ওয়াল হতে মাটি সরে যাওয়ায়, সড়কের গাইড ওয়াল বরাবর কৃষি কাজের জন্য সেচ নালা তৈরি করায়, সড়কের কিছু অংশ নদীর ভাঙ্গনে ক্ষতিগ্রস্ত হওয়ায়, কিছু সেকশনে Scaling হয়ে পেভমেন্টের উপরিস্থিত সিমেন্ট ক্ষয় হয়ে স্টোন চিপস বের হয়ে যাওয়ায়, কয়েকটি কালভার্টের উইংওয়াল হতে মাটি সরে গিয়ে উইংওয়াল বের হয়ে যাওয়ায় এবং সেতুর এপ্রোচ সড়ক ক্ষতিগ্রস্থ হওয়ায় সড়কের স্থায়িত্ব বৃদ্ধির জন্য রাজস্ব খাতে অতিরিক্ত মেরামত/রক্ষণাবেক্ষণের প্রয়োজন হবে। অন্যথায় সড়কটি টেকসই হবে না।

১৭। **রাজস্ব খাতে স্থানান্তর:** 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 প্রকল্পের Cost over run হয়েছে ২২৩.১৫% এবং Time over run হয়েছে ৩২০%;

১৯.২ রিজিড পেভমেন্ট সেকশনের অনেক স্থানে গাইড ওয়াল হতে মাটি সরে যাওয়ায় এবং গাইড ওয়াল বরাবর কৃষি কাজের জন্য সেচ নালা তৈরি করায় সফট সোল্ডারে মাটির পরিমাণ অনেক স্থানে ডিজাইন অনুযায়ী পাওয়া যায়নি;

১৯.৩ নতুন ও পুনঃনির্মাণ উভয় সেকশনের ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট সড়কে রোড মার্কিং ও কি:মি: পোস্ট দেখা যায়নি;

১৯.৪ সড়কে পর্যাপ্ত ড্রেন নির্মাণ না করা কিংবা নির্মিত ড্রেন ভরাট হয়ে যাওয়ায় নির্মিত সড়কের কোন কোন স্থানে পানি জমে থাকতে দেখা গেছে;

১৯.৫ নির্মিত সড়কের মাঝে কয়েকটি ইলেকট্রিক পোল অপসারণ না করায় সড়কে দূর্ঘটনার ঝুঁকি রয়েছে;

১৯.৬ রিজিড পেভমেন্টের শুরুতে (চেইনেজ ২০+৮১৫) সড়কের কিছু অংশ নদীর ভাঙ্গনে ক্ষতিগ্রস্ত হয়েছে যেখানে নদী তীর সংরক্ষণ কাজ করা প্রয়োজন;

১৯.৭ রিজিড পেভমেন্ট সড়কের বেশ কিছু সেকশনে Scaling হয়ে পেভমেন্টের উপরিস্থিত সিমেন্ট ক্ষয় হয়ে স্টোন চিপস বের হয়ে যেতে দেখা গেছে। দুটির ব্লকের জয়েন্টে এ ক্ষতির পরিমাণ তুলনামূলক বেশি যা সংশোধন করা প্রয়োজন;

১৯.৮ সড়কের ৩১তম এবং ৩৩তম কিলোমিটারে নদীর ভাঙ্গনে ক্ষতিগ্রস্ত এপ্রোচ রোড সংলগ্ন নদী তীরে প্রয়োজন অনুযায়ী রক্ষাপ্রদ কাজ করা প্রয়োজন;

১৮.৮ নির্মিত কয়েকটি কালভার্টের উইং ওয়াল হতে মাটি সরে গিয়ে উইং ওয়াল এবং কালভার্টের স্ল্যাবের উপরের সিমেন্ট স্তর ক্ষয় হয়ে স্টোন চিপস বের হয়ে যেতে দেখা গেছে যা সংশোধন করা প্রয়োজন; এবং

১৯.৯ নির্মিত ফেরীঘাটের তিনপাশে কাঠের গুড়ি দ্বারা বাউন্ডারি দেওয়া হলেও মাটি ফেলে কম্প্যাকশন করে ইটের সলিং দেওয়া হয়নি । ফলে ফেরীঘাট ব্যবহারযোগ্য হচ্ছে না।

১৯.১০ নির্মিত ফেরীঘাটের তিনপাশে কাঠের গুড়ি দ্বারা বাউন্ডারি দেওয়া হলেও মাটি ফেলে কম্প্যাকশন করে ইটের সরিং দেওয়া হয়নি। ফলে ফেরীঘাট ব্যবহারযোগ্য হচ্ছে না।

২০। **আইএমইডি'র মতামতঃ**

২০.১ প্রকল্পের Cost over run হয়েছে ২২৩.১৫% এবং Time over run হয়েছে ৩২০%। ভবিষ্যতে অনুমোদিত ব্যয় ও মেয়াদের মধ্যে প্রকল্প সমাপ্তির লক্ষ্যে মন্ত্রণালয়/সংস্থাকে সচেষ্ট হতে হবে;

২০.২ প্রকল্পটির মেয়াদ ডিসেম্বর ২০১৮ তারিখে সমাপ্ত হলেও কিলোমিটার পোস্ট, ফেরী ঘাট নির্মাণ, ইলেকট্রিক পোল অপসারণ প্রভৃতি কাজ অসমাপ্ত রয়েছে যা গ্রহণযোগ্য নয়। বর্ণিত অসমাপ্ত কাজগুলো দ্রুত সমাপ্ত করতে হবে;

২০.৩ রিজিড পেভমেন্টের যে সকল অংশ হতে গাইড ওয়ালের মাটি সরে গেছে এবং গাইড ওয়াল বরাবর সেচ নালা তৈরি করায় সফট সোল্ডারের মাটি অপসারিত হয়েছে তা চিহ্নিত করে সংশোধন করতে হবে। সড়কের গাইড ওয়াল বরাবর সেচ নালা করতে দেওয়া যাবে না;

২০.৪ ডিপিপিতে সংস্থান না থাকায় ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট সড়কে রোড মার্কিং করা হয়নি। সড়ক নিরাপত্তার প্রয়োজনে রাজস্ব বাজেট হতে দ্রুত রোড মার্কিং এর সংস্থান করতে হবে;

২০.৫ সড়কের যে সকল স্থানে পর্যাপ্ত ড্রেন নির্মাণ না করায় কিংবা নির্মিত ড্রেন ভরাট হয়ে যাওয়ায় পানি জমে থাকে তা চিহ্নিত করে ড্রেন নির্মাণ/পরিষ্কারের ব্যবস্থা করতে হবে;

২০.৬ নির্মিত সড়কের মাঝে বিদ্যমান ইলেকট্রিক পোলগুলো দ্রুত অপসারণ করতে হবে;

২০.৭ রিজিড পেভমেন্ট সড়কের যে অংশ (চেইনেজ ২০+৮১৫) নদীর ভাঙ্গনে ক্ষতিগ্রস্ত হচ্ছে সেখানে পানি উন্নয়ন বোর্ডের সহায়তায় নদীতীর সংরক্ষণের প্রয়োজনীয় উদ্যোগ গ্রহণ করতে হবে;

২০.৮ রিজিড পেভমেন্ট সড়কের যে সকল অংশে Scaling হয়ে পেভমেন্টের উপরিস্থিত সিমেন্ট ক্ষয় হয়ে স্টোন চিপস বের হয়ে গেছে এবং পেভমেন্টের জয়েন্টের যে সকল অংশ ক্ষতিগ্রস্ত হয়েছে তা চিহ্নিত করে সংশোধন করতে হবে;

২০.৯ সড়কের ৩১তম এবং ৩৩তম কিলোমিটারে নদীর ভাঙ্গনে ক্ষতিগ্রস্ত এপ্রোচ রোড সংস্কার করতে হবে এবং এপ্রোচ রোড সংলগ্ন নদী তীরে প্রয়োজন অনুযায়ী রক্ষাপ্রদ কাজ করতে হবে;

২০.১০ যে সকল কালভার্টের উইং ওয়াল হতে মাটি সরে গিয়ে উইং ওয়াল বের হয়ে গেছে এবং স্ল্যাবের উপরের স্টোন চিপস বের হয়ে গেছে তা চিহ্নিতপূর্বক সংশোধন করতে হবে; এবং

২০.১১ অনুচ্ছেদ ২০.১ থেকে ২০.১০ পর্যন্ত বিষয়ে গৃহীত ব্যবস্থা আগামী ১ (এক) মাসের মধ্যে আইএমইডিকে অবহিত করতে হবে।

কুড়িগ্রাম-রাজারহাট-তিস্তা জেলা মহাসড়ক উন্নয়ন (১ম সংশোধিত) শীর্ষক **প্রকল্পের সমাপ্ত মূল্যায়ন প্রতিবেদন**
(সমাপ্তঃ জুন, ২০১৯)

১.০	প্রকল্পের নাম	:	কুড়িগ্রাম-রাজারহাট-তিস্তা জেলা মহাসড়ক উন্নয়ন (১ম সংশোধিত)
২.০	বাস্তবায়নকারী সংস্থা	:	সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর
৩.০	প্রশাসনিক মন্ত্রণালয়	:	সড়ক পরিবহন ও সেতু মন্ত্রণালয়।
৪.০	প্রশাসনিক বিভাগ		সড়ক পরিবহণ ও মহাসড়ক বিভাগ
৫.০	পরিকল্পনা কমিশনের সেক্টর বিভাগ	:	ভৌত অবকাঠামো বিভাগ।
৬.০	বাস্তবায়ন পরিবীক্ষণ ও মূল্যায়ন বিভাগ (আইএমইডি)'র সংশ্লিষ্ট সেক্টর	:	পরিবীক্ষণ ও মূল্যায়ন সেক্টর-২ (পরিবহন) ।
৭.০	প্রকল্প এলাকা	:	কুড়িগ্রাম সদর, রাজারহাট উপজেলা।
৮.০	প্রকল্পের বাস্তবায়ন সময় ও ব্যয়	:	

(লক্ষ টাকায়)

প্রাক্কলিত ব্যয় (প্রঃ সাঃ)		প্রকৃত ব্যয় (প্রঃ সাঃ)	পরিকল্পিত বাস্তবায়নকাল		প্রকৃত বাস্তবায়ন কাল	অতিক্রান্ত ব্যয় (মূল প্রাক্কলিত ব্যয়ের %)	অতিক্রান্ত সময় (মূল বাস্তবায়নকালের (%)
মূল	সর্বশেষ সংশোধিত (১ম)		মূল	সর্বশেষ সংশোধিত			
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮
৪৯৮৬.৮৭	৫৪৪৫.০০	**৫৩১৫.০০**	০১-০৭-২০১৭ হতে ৩০-০৬-২০১৯	০১-০৭-২০১৭ হতে ৩০-০৬-২০১৯	০১-০৭-২০১৭ হতে ৩০-০৬-২০১৯	৩২৮.১৩ (৬.৫৭%)	০%

৯.০ পটভূমি: রংপুর-বড়বাড়ী-কুড়িগ্রাম জাতীয় মহাসড়ক (এন-৫০৬) এর মাধ্যমে কুড়িগ্রাম জেলা সদর বিভাগীয় শহর রংপুরের সাথে সংযুক্ত হয়েছে। কুড়িগ্রাম-রাজারহাট মহাসড়কটি (জেড-৫৬১৪) জাতীয় মহাসড়ক (এন-৫০৬) এর ৪৭তম কিঃমিঃ (ত্রিমোহিনী বাজার) এ শুরু হয়ে রাজারহাট উপজেলা সদরে সমাপ্ত হয়েছে এবং এ সড়কটির দৈর্ঘ্য ৮.৫০ কিঃ মিঃ। অন্যদিকে তিস্তা-রাজারহাট মহাসড়কটি (জেড ৫৬১১) জাতীয় মহাসড়ক (এন ৫০৬) এর ২৭ তম কিঃ মিঃ এ শুরু হয়ে রাজারহাট উপজেলা সদরে সমাপ্ত হয়েছে এবং এ সড়কটির দৈর্ঘ্য ১০.৫৯ কিঃ মিঃ। বর্ণিত মহাসড়ক দুটির দৈর্ঘ্য ১৯.০৯ (৮.৫+১০.৫৯) কিঃ মিঃ। বর্ণিত সড়ক পথে কুড়িগ্রাম জেলা সদর হতে বিভাগীয় শহর রংপুরের সহিত দূরত্ব প্রায় ৭.৬ কিঃ মিঃ কম হওয়ায় পরিবহন ব্যয় ও সময় সাশ্রয় হয়। এ প্রেক্ষিতে গুরুত্বপূর্ণ সড়ক দুটি যথাযথ মানে উন্নয়নের নিমিত্ত বিবেচ্য প্রকল্পটি ৪৯৮৬.৮৭ লক্ষ টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে জানুয়ারী ২০১৭ হতে জুন ২০১৯ পর্যন্ত বাস্তবায়ন মেয়াদকালে ১৭ মে ২০১৭ তারিখে পরিকল্পনা মন্ত্রী কর্তৃক অনুমোদিত হয়। পরবর্তী ৫৪৪৫.০০ লক্ষ টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে জানুয়ারী ২০১৭ হতে জুন ২০১৯ পর্যন্ত মেয়াদে প্রকল্পটি ২৮ জানুয়ারী,২০১৯ তারিখে সড়ক পরিবহন ও সেতু মন্ত্রণালয় কর্তৃক ১ম সংশোধন করা হয়।

১০.০ উদ্দেশ্য: কুড়িগ্রাম-রাজারহাট (জেড-৫৬১৪) এবং রাজারহাট-তিস্তা (জেড-৫৬১১) জেলা সড়ক দুটিকে ৫.৫০ মিটার প্রশস্তের সড়কে উন্নীতকরণ করা যাতে টেকসই, নিরাপদ ও ব্যয় সাশ্রয়ী (পরিবহন ব্যয় ও সময়) সড়ক কাঠামো এবং সমন্বিত সড়ক যোগাযোগ ব্যবস্থা নিশ্চিত হয়।

১১.০ প্রকল্পের মূল কাজ:

ক)	সড়ক বাঁধ নির্মাণ	১.১৯৩ লঃঘঃমিঃ
খ)	বিদ্যমান পেভমেন্ট মজবুতিকরণ	৩.৩০০ কিঃমিঃ
গ)	বিদ্যমান পেভমেন্ট প্রশস্থকরণ এবং মজবুতিকরণ (৩.৭০মিঃ থেকে ৫.৫০মিঃ)	১৪.৮৬১ কিঃমিঃ
ঘ)	নতুন পেভমেন্ট নির্মাণ (সেতুর এপ্রোচ সড়ক)	০.৪০০ কিঃ মিঃ
ঙ)	সার্ফেসিং (ডিবিএস)	১৭.৫৬১ কিঃমিঃ
চ)	সার্ফেসিং (ডিবিএস) (সেতু এপ্রোচ সড়ক)	০.৪০০ কিঃ মিঃ
ছ)	পিসি গার্ডার সেতু নির্মাণ (২টি)	৫৭.৫৬০ মিটার
জ)	কালভার্ট নির্মাণ	২৭.০০০ মিটার
ঝ)	আরসিসি ইউ ড্রেইন নির্মান	২৪৭৫.০০০ মিটার

১২.০ প্রকল্পের অঙ্গভিত্তিক বাস্তবায়ন বিবরণী : (লক্ষ টাকায়)

১ম সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী অংগের নাম	একক	১ম সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী লক্ষ্যমাত্রা		প্রকৃত ব্যয়		পার্থক্য	
		বাস্তব (পরিমাণ)	আর্থিক (টাকায়)	বাস্তব (পরিমাণ)	আর্থিক (টাকায়)	বাস্তব (পরিমাণ)	আর্থিক (টাকায়)
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮
(ক) রাজস্ব ব্যয়ঃ	-	-	-	-	-	-	-
১) ষ্টেশনারী, সীল ও ষ্ট্যাম্প	থোক	থোক	১.০০	থোক	১.০০	থোক	-
২) প্রচার ও বিজ্ঞাপন	থোক	থোক	২.০০	থোক	১.৭৫	থোক	-০.২৫
উপ-মোট (রাজস্ব)	-	-	৩.০০	-	২.৭৫	-	-০.২৫
(খ) মূলধন ব্যয়:							
১) সড়ক বাঁধ নির্মাণ	ল:ঘ:মি:	১.১৯৩	২৫৪.৬৭	১.১৯৩	২৫৪.৬৭	-	-
২) পেভমেন্ট নির্মাণ							
ক) বিদ্যমান পেভমেন্ট মজবুতিকরণ (৫.৫০মি: প্রস্থে)	কি:মি:	৩.৩০	২৭৩.৯০	৩.৩০	২৭৩.৯০	-	-
খ) বিদ্যমান পেভমেন্ট প্রশস্তকরণ এবং মজবুতিকরণ	কি:মি:	১৪.৮৬	১৫৭৮.২২	১৪.৮৬	১৫৭৮.২২	-	-
গ) নতুন পেভমেন্ট নির্মাণ (সেতুর এ্যাপ্রোচ সড়ক)	কি:মি:	০.৪০	৬৪.৪৮	০.৪০	৬৪.৪৮	-	-
ঘ)সার্ফেসিং (ডিবিএস ওয়ারিং কোর্স)	কি:মি:	১৭.৫৬	৯৫৪.৮৩	১৭.৫৬	৯৫৪.৮৩	-	-
ঙ)সার্ফেসিং (ডিবিএস ওয়ারিং কোর্স) (সেতুর এ্যাপ্রোচ সড়ক)	কি:মি:	০.৪০	২২.৮৭	০.৪০	২২.৮৭	-	-
৩)আরসিসি গার্ডার সেতু নির্মাণ (২টি)	মিটার	৫৭.৫৬	৮৭১.৭৫	৫৭.৫৬	৮৭১.৭৫	-	-
৪) আরসিসি বক্স কালভার্ট নির্মাণ	মিটার	২৭.০০	৩১৩.৯৭	২৭.০০	৩০০.২১	-	-১৩.৭৬
৫) আরসিসি ইউ-ড্রেন নির্মাণ	মিটার	২৪৭৫.০০	৩৩৭.৮৬	২৪৭৫.০০	৩৩৭.৮৬	-	-
৬) রক্ষাপ্রদ কাজ						-	
ক) আরসিসি টো-ওয়াল নির্মাণ	মিটার	১০৩০.০০	৯৮.০৩	১০৩০.০০	৯৮.০৩	-	-
(খ) গ্রাস টার্ফিং	ব:মি:	২৮৭০৫.০০	৯.৫২	২৮৭০৫.০০	৯.৫২	-	-
৭) সাইন, সিগনাল, কি:মি: পোষ্ট এবং রোড মার্কিং	থোক	থোক	৬৪১.০৯	থোক	৫৩৫.০৯	-	-১০৬.০০
৮) ইউটিলিটি সিফটিং	থোক	-	০.৮২	থোক	০.৮২	-	-
৯) জেনারেল ও সাইট ফ্যাসিলিটি	থোক	-	৯.৯৯	থোক	৯.৯৯	-	-
উপ-মোট (মূলধন)		-	**৫৪৩২.০০**		৫৩১২.২৫	-	-১১৯.৭৬

১ম সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী অংগের নাম	একক	১ম সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী লক্ষ্যমাত্রা		প্রকৃত ব্যয়		পার্থক্য	
		বাস্তব (পরিমাণ)	আর্থিক (টাকায়)	বাস্তব (পরিমাণ)	আর্থিক (টাকায়)	বাস্তব (পরিমাণ)	আর্থিক (টাকায়)
গ) ফিজিক্যাল কন্টিজেন্সি	-	-	১০.০০	-	-	-	-১০
ঘ) প্রাইস কন্টিজেন্সি	-	-	-	-	-	-	-
সর্বমোট (ক+খ+গ+ঘ)	**-**	**-**	**৫৪৪৫.০০**	**-**	**৫৩১৫.০০ (৯৭.৬১%)**	**-**	**-১৩০.০০**

১৩.০ প্রকল্প পরিচালক সংক্রান্ত তথ্যাদিঃ

ক্রমিক নং	প্রকল্প পরিচালকের নাম ও পদবী	দায়িত্বের ধরণ		কর্মকাল	
		পূর্ণকালীন	খন্ডকালীন	যোগদান	বদলী
১	২	৩	৪	৫	৬
১.	আবুল বরকত মোঃ খোরশেদ আলম তত্ত্বাবধায়ক প্রকৌশলী সওজ, সড়ক সার্কেল, কুড়িগ্রাম।	--	পূর্ণকালীন	২৯/০২/২০১৬	১৫/০৪/২০১৮
২.	জনাব আমির হোসেন নির্বাহী প্রকৌশলী	--	খন্ডকালীন (অতিরিক্ত দায়িত্ব)	১৫/০৪/২০১৮	০৮.০৮.২০১৯

১৪.১ গাড়ী/ট্রান্সপোর্ট ক্রয়ঃ প্রকল্পের আওতায় গাড়ী/ট্রান্সপোর্ট ক্রয়ের তথ্যাদি: প্রযোজ্য নয়।

Name of Transport	Number as per 1st RDPP	Procured with date	Transferred to Transport Pool with date	Transferred to O & M with date	Condemned/Damaged with date	Remarks
১	২	৩	৪	৫	৬	৭
-	-	-	-	-	-	এই প্রকল্পের আওতায় কোন গাড়ী ক্রয়ের সংস্থান ছিল না।

১৪.২ পণ্য, কার্য ও সেবা ক্রয়ঃ প্রকল্পের অনুমোদিত ডিপিপি অনুযায়ী পূর্ত কাজ ৪টি প্যাকেজের মাধ্যমে সম্পন্ন করার সংস্থান রয়েছে যা নিম্নরূপ:

(লক্ষ টাকায়)

নং	প্যাকেজ/কাজের নাম	-মূল ডিপিপিতে প্রাক্কলিত ব্যয় -টেন্ডার প্রাক্কলিত ব্যয় -মূল চুক্তি মূল্য -সংশোধিত চুক্তি মূল্য	-দরপত্র আহবানের তারিখ -চুক্তির/কার্যাদেশের তারিখ -মূল চুক্তি অনুযায়ী কাজ সমাপ্তির তারিখ -সংশোধিত চুক্তি অনুযায়ী কাজ সমাপ্তির তারিখ -ঠিকাদার কর্তৃক প্রকৃত কাজ সমাপ্তির তারিখ
১.	**প্যাকেজ -০১:** জেনারেল এন্ড সাইট ফ্যাসালিটিজ, সড়ক বাঁধ নির্মাণ, বিদ্যমান পেভমেন্ট মজবুতিকরণ (৫.৫০ মি.), সার্ফেসিং (ডিবিএস-ওয়ারিং কোর্স), আরসিসি ইউ-ড্রেন নির্মাণ, রক্ষাপ্রদ কাজ, সাইন, সিগনাল, কি:মি: পোষ্ট এবং	-৬০৩.২৬ -৬০২.৭৯ -৫৪২.৫০ -৫৪২.৫০	৩০-০৮-২০১৭ ০৪-১২-২০১৭ ২২-০৭-২০১৮ ২০-০১-২০১৯

নং	প্যাকেজ/কাজের নাম	-মূল ডিপিপিতে প্রাক্কলিত ব্যয় -টেন্ডার প্রাক্কলিত ব্যয় -মূল চুক্তি মূল্য -সংশোধিত চুক্তি মূল্য	-দরপত্র আহবানের তারিখ -চুক্তির/কার্যাদেশের তারিখ -মূল চুক্তি অনুযায়ী কাজ সমাপ্তির তারিখ -সংশোধিত চুক্তি অনুযায়ী কাজ সমাপ্তির তারিখ -ঠিকাদার কর্তৃক প্রকৃত কাজ সমাপ্তির তারিখ
	রোড মার্কিং। **ঠিকাদার: রানা বিল্ডার্স (প্রা:) লি:- মেসার্স রেজভি কনষ্ট্রাকশন-মেসার্স হাসান বিল্ডার্স-জেভি।**		২০-১০-২০১৮
২.	**প্যাকেজ ০২:** জেনারেল এন্ড সাইট ফ্যাসালিটিজ, সড়ক বাঁধ নির্মাণ, বিদ্যমান পেভমেন্ট প্রশস্থকরণ ও মজবুতিকরণ (৩.৭০ হতে ৫.৫০ মি.), সার্ফেসিং (ডিবিএস- ওয়ারিং কোর্স), আরসিসি ইউ-ড্রেন নির্মাণ, রক্ষাপ্রদ কাজ, সাইন, সিগনাল, কি:মি: পোষ্ট এবং রোড মার্কিং (সংশোধিত)। **ঠিকাদার: রানা বিল্ডার্স (প্রা:) লি:-মেসার্স রেজভি কনষ্ট্রাকশন-মেসার্স হাসান বিল্ডার্স-জেভি।**	-৩১৪২.৭৮ -৩০৬৪.৭২ -২৭৫৮.২৬ -২৬৫৭.৬৪	০৪-০৯-২০১৭ ০৪-১২-২০১৭ ০৩-১২-২০১৮ ৩০-০৩-২০১৯ ২৯-০৩-২০১৯
৩.	**প্যাকেজ ০৩:** জেনারেল এন্ড সাইট ফ্যাসালিটিজ, সড়ক বাঁধ নির্মাণ, নতুন পেভমেন্ট নির্মাণ (সেতুর এপ্রোচ সড়ক), সার্ফেসিং (ডিবিএস-ওয়ারিং কোর্স), ২টি পিসি গার্ডার সেতু নিমাণ, ৩টি আরসিসি বক্স-কালভার্ট, রক্ষাপ্রদ কাজ, সাইন, সিগনাল, কি:মি: পোষ্ট এবং রোড মার্কিং। **ঠিকাদার:** রানা বিল্ডার্স (প্রা:) লি:-মেসার্স রেজভি কনষ্ট্রাকশন-মেসার্স হাসান বিল্ডার্স-জেভি।	-১২১৮.০০ -১২১০.৩৪ -১০৮৯.৩০ -১০৮৯.৩০	৩০-০৮-২০১৭ ০৪-১২-২০১৭ ২৩-০১-২০১৯ - ২০-০১-২০১৯
৪.	প্যাকেজ ০৪:- কুড়িগ্রাম-রাজারহাট-তিস্তা সড়কের বিভিন্ন কি:মি: এ ৩টি কালভার্ট নির্মাণ, ড্রেইন, টো-ওয়াল নির্মাণ, W-Guard Rail, গাইড পোষ্ট নির্মাণসহ আনুসঙ্গিক কাজসমূহ। **ঠিকাদার:** Md. Moyenuddin (Bashi).	-১১৪১.৭৪ -১১৪১.৭৪ -১০২৭.৫৬ -	-১০-১২-২০১৮ -১১-০৩-২০১৯ -০৯-০৭-২০১৯ - ২৬-০৬-২০১৯

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

(লক্ষ টাকায়)

অর্থ বছর	মূল ডিপিপি অনুযায়ী লক্ষ্যমাত্রা	সর্বশেষ সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী লক্ষ্যমাত্রা	আরএডিপি বরাদ্দ	অবমুক্ত	ব্যয়
২০১৭-২০১৮	১৫০০.০০	১৫০০.০০	১৫০০.০০	১৫০০.০০	১৫০০.০০
২০১৮-২০১৯	৩৮১৫.০০	৩৮১৫.০০	৩৮১৫.০০	৩৮১৫.০০	৩৮১৫.০০
সর্বমোটঃ	**৫৩১৫.০০**	**৫৩১৫.০০**	**৫৩১৫.০০**	**৫৩১৫.০০**	**৫৩১৫.০০**

১৬। **প্রকল্প পরিদর্শনঃ** গত ০১/১২/২০১৯ তারিখে আইএমইডি'র সহকারী পরিচালক জনাব মুহাম্মদ মিজানুর রহমান মিয়া কর্তৃক প্রকল্পটি সরেজমিন পরিদর্শন করা হয়। পরিদর্শনকালে সড়ক বিভাগের কর্মকর্তাগণ উপস্থিত ছিলেন। সরেজমিন পরিদর্শন এবং পিসিআর এ প্রদত্ত তথ্যের আলোকে প্রকল্পটির অঙ্গভিত্তিক বর্ণনা/পর্যবেক্ষণ নিম্নরূপঃ

১৬.১ সড়ক বাঁধে নির্মাণ: অনুমোদিত ডিপিপিতে ১.১৯৩ ল: ঘ: মি: বাঁধ নির্মাণের জন্য ২৫৪.৬৭ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। পিসিআর অনুযায়ী ১.১৯৩ ল. ঘ: মি: বাঁধ নির্মাণের কাজ করা হয়েছে এবং এখাতে বরাদ্দকৃত অর্থের পুরোটাই ব্যয় করা হয়েছে। এখাতে আর্থিক ও বাস্তব অগ্রগতি ১০০%।

১৬.২ বিদ্যমান পেভমেন্ট মজবুতিকরণ: অনুমোদিত আরডিপিপিতে ৫.৫ মিটার প্রশস্তের ৩.৩০ কি: মি: বিদ্যমান পেভমেন্ট মজবুতিকরণ (বেইজ টাইপ-১ =২০০ মি:মি:, ও ডিবিএস ওয়্যারিং কোর্স= ৫০ মি:মি: পুরত্বের লেয়ার দ্বারা) কাজের জন্য ২৭৩.৯০ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। পিসিআর অনুযায়ী ৩.৩০ কি: মি: পেভমেন্ট মজবুতিকরণ করা হয়েছে এবং এখাতে বরাদ্দকৃত অর্থের পুরোটাই ব্যয় করা হয়েছে। এখাতে আর্থিক ও বাস্তব অগ্রগতি ১০০%।

১৬.৩ বিদ্যমান পেভমেন্ট প্রশস্তকরণ ও মজবুতিকরণ: অনুমোদিত আরডিপিপিতে ৫.৫ মিটার প্রশস্তের ১৪.৮৬ কি: মি: বিদ্যমান পেভমেন্ট (বেইজ টাইপ-১ =২০০ মি:মি:, ও ডিবিএস ওয়্যারিং কোর্স= ৫০ মি:মি: পুরত্বের লেয়ার দ্বারা) মজবুতিকরণ এবং আইএসজি= ৩০০ মি:মি:, সাব বেইজ=২৫০মি:মি:, বেইজ টাইপ-১ =২০০ মি:মি:, ও ডিবিএস ওয়্যারিং কোর্স= ৫০ মি:মি: পুরত্বের লেয়ার দ্বারা প্রশস্তকরণ কাজের জন্য ১৫৭৮.২২ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। পিসিআর অনুযায়ী ১৪.৮৬ কি: মি: বিদ্যমান পেভমেন্ট প্রশস্তকরণ ও মজবুতিকরণ কাজ করা হয়েছে এবং এখাতে বরাদ্দকৃত অর্থের পুরোটাই ব্যয় করা হয়েছে। এখাতে আর্থিক ও বাস্তব অগ্রগতি ১০০%।

১৬.৪ নতুন পেভমেন্ট নির্মাণ (সেতুর এপ্রোচ সড়ক): অনুমোদিত আরডিপিপিতে ০.৪০ কি: মি: নতুন পেভমেন্ট নির্মাণ (আইএসজি= ৩০০ মি:মি:, সাব বেইজ=২৫০মি:মি:, বেইজ টাইপ-১ =২০০ মি:মি: ও ডিবিএস ওয়্যারিং কোর্স= ৫০ মি:মি: পুরত্বের লেয়ার দ্বারা) কাজের জন্য ৬৪.৪৮ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। পিসিআর অনুযায়ী বরাদ্দকৃত অর্থের পুরোটাই ব্যয় করা হয়েছে। এখাতে আর্থিক ও বাস্তব অগ্রগতি ১০০%।

১৬.৫ **সার্ফেসিং (ডিবিএস ওয়ারিং কোর্স) (৫.৫০ মি:):** অনুমোদিত আরডিপিপিতে ১৭.৫৬ কি: মি: সড়কে (৫.৫০ মি:মি: পুরত্বে ডিবিএস ওয়্যারিং কোর্স দ্বারা) সড়ক সার্ফেসিং কাজের জন্য ৯৫৪.৮৩ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। পিসিআর অনুযায়ী ১৭.৫৬ কিলোমিটার সার্ফেসিং কাজ করা হয়েছে। এখাতে বরাদ্দকৃত অর্থের পুরোটাই ব্যয় করা হয়েছে। এখাতে আর্থিক ও বাস্তব অগ্রগতি ১০০%।

১৬.৬ **সার্ফেসিং (ডিবিএস ওয়ারিং কোর্স) (সেতুর এপ্রোচ সড়ক):** অনুমোদিত আরডিপিপিতে ০.৪০ কিলোমিটার সড়ক সার্ফেসিং (ডিবিএস ওয়ারিং কোর্স ৫.৫০ মি:মি: পুরত্বে ডিবিএস ওয়্যারিং কোর্স দ্বারা) কাজের জন্য ২২.৮৭ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। পিসিআর অনুযায়ী ০.৪০ কিলোমিটার সার্ফেসিং কাজের জন্য বরাদ্দকৃত অর্থের পুরোটাই ব্যয় করা হয়েছে। এখাতে আর্থিক ও বাস্তব অগ্রগতি ১০০%।

১৬.৭ **পিসি গার্ডার সেতু নির্মাণ ২টি (৫৭.৫৬ মিটার):** অনুমোদিত আরডিপিপিতে সড়কটির ৬ষ্ঠ কি:মি: এ ২৮.৭৮ মিটার দীর্ঘ, ও ১০.২৫ মিটার প্রস্থে ঠাঠমারী ব্রীজ এবং ১২ তম কি:মি: একই দৈর্ঘ্য ও প্রস্থের সিংগারডাবরীর ব্রীজ অর্থাৎ মোট ৫৭.৫৬ মিটার দৈর্ঘ্যের ০২ টি পিসি গার্ডার সেতু নির্মাণ বাবদ ৮৭১.৭৫ টাকার সংস্থান রাখা হয়। পিসিআর অনুযায়ী ২টি আরসিসি পিসি গার্ডার সেতু নির্মাণ করা হয়েছে। এখাতে বরাদ্দকৃত অর্থের পুরোটাই ব্যয় করা হয়েছে।

১৬.৮ **আরসিসি বক্স কালভার্ট নির্মাণ (২৭ মিটার):** অনুমোদিত আরডিপিপিতে সড়কটির বিভিন্ন কি:মি: এ মোট ২৭ মিটার দৈর্ঘ্যের ০৬টি আরসিসি বক্স কালভার্ট নির্মাণ বাবদ ৩১৩.৯৭ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। পিসিআর অনুযায়ী ২৭.০০

মিটার ৫টি আরসিসি বক্স কালভার্ট নির্মাণ করা হয়েছে এবং এখাতে বরাদ্দকৃত অর্থের মধ্যে ৩০০.২১ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে। এখাতে ১৩.৭৬ লক্ষ টাকা অব্যয়িত রয়েছে। পরিদর্শনকালে কয়েকটি

১৬.৯ **আরসিসি ইউ ড্রেন নির্মাণ:** অনুমোদিত আরডিপিপিতে ২৪৭৫.০০ মি: ড্রেন নির্মাণের বাবদ ৩৩৭.৮৬ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। পিসিআর অনুযায়ী ২৪৭৫.০০ মি: ড্রেন নির্মাণ করা হয়েছে এবং এখাতে বরাদ্দকৃত অর্থের পুরোটাই ব্যয় করা হয়েছে। মাঠ পর্যায়ের প্রয়োজনীয়তার আলোকে ড্রেন নির্মাণ করা হয়েছে জানানো হয়।

১৬.১০ **আরসিসি টো-ওয়াল নির্মাণ :** অনুমোদিত আরডিপিপিতে ১০৩০.০০ ব: মি: কংক্রিট স্লোপ প্রটেকশন বাবদ ৯৮.০৩ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। পিসিআর অনুযায়ী ১০৩০.০০ ব: মি: কংক্রিট স্লোপ প্রটেকশন কাজ করা হয়েছে এবং এখাতে বরাদ্দকৃত অর্থের সম্পূর্ণ ব্যয় করা হয়েছে।

১৬.১১ **গ্রাস টার্ফিং :** অনুমোদিত আরডিপিপিতে ২৮৭০৫.০০ ব: মি: গ্রাস টার্ফিং বাবদ ৯.৫০ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। পিসিআর অনুযায়ী ২৮৭০৫.০০ ব: মি: গ্রাস টার্ফিং কাজ করা হয়েছে এবং এখাতে বরাদ্দকৃত অর্থের পুরোটাই ব্যয় করা হয়েছে।

১৬.১২ **গার্ড রেল নির্মাণ:** অনুমোদিত আরডিপিপিতে ৯.৩৫ কি:মি: সড়ক ও রেল লাইনের মাঝ বরাবর গার্ড রেল নির্মাণের সংস্থান রাখা হয়। পরিদর্শনকালে দেখা যায়, গার্ড রেলের কয়েকটি স্থানে গার্ড রেলের অংশ বিশেষ নিচের দিকে বাঁকা হয়ে তথা দেবে রয়েছে। এক্ষেত্রে নির্বাহী প্রকৌশলী জানান, জেলা পরিষদ রাস্তার পাশের গাছ কাটার সময় অসাবধনতাবশত গাছ গার্ড রেলের উপরে পড়ায় কয়েকটি স্থানে বেঁকে গেছে। এগুলো শীঘ্রই সোজা করা হবে বলে জানান।

১৬.১৩ **সাইন, সিগন্যাল, কি: মি: পোস্ট এবং রোড মার্কিং:** অনুমোদিত ডিপিপিতে সাইন, সিগন্যাল, কি: মি: পোস্ট এবং রোড মার্কিং কাজের জন্য থোক হিসেবে ৩৫.২০ লক্ষ টাকার সংস্থান রয়েছে। প্রকল্প মেয়াদে উক্ত কাজ সম্পন্ন করা হয়েছে। এখাতে বরাদ্দকৃত অর্থের মধ্যে ৫৩৫.০৯ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে এবং ১০৬.০০ লক্ষ টাকা অব্যয়িত রয়েছে। পরিদর্শনকালে দেখা যায় শিক্ষা প্রতিষ্ঠান, বাজার, বাঁকসংশ্লিষ্ট স্থানে সাইন, সিগন্যাল স্থাপন করা হয়েছে। সড়কটিতে কি: মি: পোস্ট স্থাপন করা হয়েছে এবং রোড মার্কিং কাজ করা হয়েছে। এখাতে আর্থিক অগ্রগতি কিছুটা কম হলেও বাস্তব অগ্রগতি ১০০%।

১৬.১৪ **ইউটিলিটিস শিফটিং :** অনুমোদিত আরডিপিপিতে ইউটিলিটি স্থানান্তর ও পুন:স্থাপনের জন্য থোক হিসেবে ৮২.০০ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। পিসিআর অনুযায়ী ইউটিলিটিস শিফটিং এন্ড রিফিক্সিং কাজ করা হয়েছে এবং এ বাবদ বরাদ্দকৃত অর্থের পুরোটাই ব্যয় করা হয়েছে।

১৬.১৫ **জেনারেল ও সাইট ফ্যাসিলিটি :** অনুমোদিত আরডিপিপিতে জেনারেল ও সাইট ফ্যাসিলিটি কাজের জন্য থোক হিসেবে ৯.৯৯ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। পিসিআর অনুযায়ী জেনারেল ও সাইট ফ্যাসিলিটি কাজ করা হয়েছে এবং এ বাবদ বরাদ্দকৃত অর্থের পুরোটাই ব্যয় করা হয়েছে।

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

পরিকল্পিত উদ্দেশ্য	উদ্দেশ্য অর্জন
➢ কুড়িগ্রাম-রাজারহাট (জেড-৫৬১৪) এবং রাজারহাট-তিস্তা (জেড-৫৬১১) জেলা সড়ক দুটিকে ৫.৫০ মিটার প্রশস্তের সড়কে উন্নীতকরণ করা; ➢ টেকসই, নিরাপদ ও ব্যয় সাশ্রয়ী (পরিবহন ব্যয় ও সময়) সড়ক কাঠামো গড়ে তোলা; এবং ➢ সমন্বিত সড়ক যোগাযোগ ব্যবস্থা নিশ্চিত হয়।	➢ কুড়িগ্রাম-রাজারহাট (জেড-৫৬১৪) এবং রাজারহাট-তিস্তা (জেড-৫৬১১) জেলা সড়ক দুটিকে ৫.৫০ মিটার প্রশস্তের সড়কে উন্নীতকরণ করা হয়েছে; ➢ রাস্তাটি প্রশস্তকরণের ফলে সুষ্ঠু ও নিরাপদ যানবাহন চলাচলের সুবিধা বৃদ্ধি পেয়েছে, ট্রাভেল সময় ও যানবাহন অপারেশন ব্যয় হ্রাস পেয়েছে এবং এ অঞ্চলে

পরিকল্পিত উদ্দেশ্য	উদ্দেশ্য অর্জন
	সড়ক যোগাযোগ ব্যবস্থা উন্নয়নের মাধ্যমে শিল্প ও আর্থ-সামাজিক ব্যবস্থার উন্নয়ন সাধিত হয়েছে।

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

১৯। **Audit:** পিসিআর এ প্রদত্ত তথ্য অনুযায়ী প্রকল্পটির External ও Internal Audit সম্পন্ন করা হয়েছে।

২০। **বিশেষ পর্যবেক্ষণ:**

২০.১ প্রকল্পটির পূর্ত কাজ ০২টি প্যাকেজের মাধ্যমে বাস্তবায়িত হয়েছে। ০২টি প্যাকেজের পূর্ত কাজ মূল চুক্তির মেয়াদের মধ্যেই সমাপ্ত হয়েছে-যা খুবই আশাব্যঞ্জক। এ প্রকল্পের অভিজ্ঞতা সওজের অন্যান্য প্রকল্পে প্রয়োগ করা প্রয়োজন।

২০.২ প্রকল্পটির বাস্তবায়ন মেয়াদকাল ০১-০৭-২০১৭ হতে ৩০-০৬-২০১৯ পর্যন্ত নির্ধারিত ছিল। মেয়াদ বৃদ্ধি না করেই মূল প্রকল্প মেয়াদের মধ্যেই প্রকল্পটির কাজ সমাপ্ত করা হয়েছে-যা প্রশংসনীয়। এক্ষেত্রে নীলফামারী সড়ক বিভাগের তথা প্রকল্প বাস্তবায়ন সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তাগণের অবদান রয়েছে বলে প্রতীয়মান হয়। সেই সাথে মাঠ পর্যায়ে বাস্তব ভিত্তিক সার্ভে ও প্রয়োজনীয়তার নিরিখে প্রকল্পের ডিপিপি প্রণয়ন করা হয়েছিল বিধায় মেয়াদ বৃদ্ধি ব্যতিরেকে যথাযথভাবে বাস্তবায়ন করা সম্ভবপর হয়। পরিদর্শনকালে জানানো হয় কার্যাদেশ প্রদানের পর পরই ঠিকাদার দ্রুত কাজ শুরু করায় প্যাকেজসমূহের কাজ প্রকল্প মেয়াদের মধ্যেই শেষ করা সম্ভব হয়েছে। এ বিষয়টিও সওজের অন্য প্রকল্পে কার্যকরী করা প্রয়োজন। অর্থাৎ কার্যাদেশের পরেই ঠিকাদার যাতে প্যাকেজের কাজ পুরোপুরিভাবে শুরু করে সে বিষয়ে নিশ্চিত করা প্রয়োজন - যেন প্রকল্প নির্ধারিত সময়ের মধ্যে বাস্তবায়ন করা যায়।

২০.৩ প্রকল্পের অধীন সম্পাদিত কাজ পরিদর্শনকালে সড়কের নির্মিত পেভমেন্ট অনেকটা ভাল দেখতে পাওয়া যায়। তবে নীচু মেটো রাস্তার সংযোগ স্থলে পেভমেন্ট edge ভেঙ্গে গেছে দেখতে পাওয়া যায়। এ ছাড়া পেভমেন্টের কয়েকটি জায়গা বিশেষ করে সেতু/কালভার্টের এ্যাপ্রোচ সড়কে পেভমেন্ট দেবে যাওয়া তথা সেটেলমেন্ট বা আন্ডুলেশন হয়ে যাওয়া দেখতে পাওয়া যায়। পুরো সড়ক পরীক্ষা-নিরীক্ষাপূর্বক ভেঙ্গে যাওয়া edge ও সেটেলমেন্ট বা আন্ডুলেশন হয়ে যাওয়া পেভমেন্ট চিহ্নিত করে মেরামত করা প্রয়োজন।

২০.৪ পরিদর্শনকালে দেখা যায়, জেলা পরিষদ রাস্তার পাশের গাছ কাটার সময় অসাবধনতাবশত গাছ কাটার সময় সড়ক ও রেল লাইনের মাঝ বরাবর স্থাপিত গার্ড রেলের কয়েকটি স্থানে গার্ড রেলের অংশ বিশেষ বেকে গেছে দেখা যায়। এগুলো শীঘ্রই সংশোধন করা প্রয়োজন।

২০.৫ পরিদর্শনকালে অধিকাংশ সড়কব্যাপী পর্যাপ্ত সফট সোল্ডার দেখতে পাওয়া যায়। তবে ব্রীজ/ কালভার্টের মাটির এপ্রোচ এবং সড়ক ও মাটির রাস্তার সংযোগস্থলে সফট শোল্ডার আংশিক ক্ষতিগ্রস্থ দেখা যায়। এগুলো দ্রুত মেরামত/সংশোধন করা প্রয়োজন।

২০.৬ রোড মার্কিং অস্পষ্ট হয়ে গেছে যা পুনরায় থার্মো প্লাস্টিক রোড মার্কিং করা প্রয়োজন। রোড মার্কিং, সাইন সিগন্যাল, গাইড পোস্টগুলো যাতে কার্যকরী থাকে সে বিষয়ে সজাগ থাকা প্রয়োজন।

২০.৭ নির্মিত ড্রেনসমূহ প্রচুর ময়লা-আবজর্না পড়ায় তা অনেকাংশে পানি চলাচল ব্যাঘাত ঘটছে দেখতে পাওয়া যায়। এছাড়া সেতু/ কালভার্টের ডেক স্ল্যাব এর ফুটপথ প্রান্তে জমে থাকা মাটি/ময়লা আর্বজনা অপসারণ করে নিয়মিত রক্ষণাবেক্ষণ করা যেতে পারে।

২০.৮ পরিদর্শনকালে দেখা যায় কি: মি: পোস্টগুলোতে খোদাইপূর্বক লেখা হয়েছে। যা অনেকটা ব্যতিক্রমধর্মী এতে সহজে লেখাগুলো মুছে যাবে না। সড়ক বিভাগ কর্তৃক বাস্তবায়নাধীন/ বাস্তবায়িতব্য অন্যান্য প্রকল্পেও খোদাইপূর্বক কি: মি: পোস্টে লেখা প্রয়োজন। যাতে অনেকদিন পর্যন্ত স্থায়িত থাকে।

২১। প্রকল্পের বাস্তবায়ন কাজের উল্লেখ্যযোগ্য স্থির চিত্র:



চিত্র-১ : পেভমেন্টের একাংশ যা আপাতদৃষ্টিতে ভাল দেখতে পাওয়া যায়।



চিত্র-২ : পেভমেন্টের একাংশ যা আপাতদৃষ্টিতে ভাল দেখতে পাওয়া যায়।



চিত্র-৩ : সাইন সিগন্যাল



চিত্র-৪ : সাইন সিগন্যাল



চিত্র-৫: ২৮ মিটার দৈর্ঘ্যের পিসি গার্ডার সেতুর পাশের ভিউ



চিত্র-৬: ২৮ মিটার দৈর্ঘ্যের পিসি গার্ডার সেতুর উপরের অংশ



চিত্র-৭:মেঠোপথের সংযোগস্থলে পেভমেন্টেরপাশ ভেঙ্গে যাওয়া অংশ



চিত্র-৮ : আরসিসি বক্স কালভার্ট



চিত্র-৯ : পর্যাপ্ত সফট সোল্ডার দেখতে পাওয়া সড়কের একাংশ



চিত্র -১০: পেভমেন্ট দেবে যাওয়ায় কাজ করা সড়কের একাংশ



চিত্র-১১: খোদাই করে লিখা ব্যতিক্রমধর্মী কি:মি: পোস্ট



চিত্র-১২: বাজার/গ্রোথ সেন্টার এলাকায় অকার্যকর ড্রেনেজ ব্যবস্থা



চিত্র-১৩: সড়ক ও রেললাইন মাঝ বরাবর স্থাপিত গার্ডরেল



চিত্র-১৪: সড়কের বাঁক সংশ্লিষ্ট স্থানে গাইড পোস্ট

২২.০ **মতামত/সুপারিশঃ**

২২.১ প্রকল্পটির পূর্ত কাজ ০২টি প্যাকেজের মাধ্যমে বাস্তবায়িত হয়েছে। ০২ টি প্যাকেজেরই পূর্ত কাজ মূল চুক্তির মেয়াদের মধ্যেই সমাপ্ত হয়েছে-যা আশাব্যঞ্জক। এ প্রকল্পের অভিজ্ঞতা সওজের অন্যান্য প্রকল্পে প্রয়োগ করার কার্যকরী ব্যবস্থা গ্রহণ করতে হবে;

২২.২ সড়কটির পেভমেন্টের বর্তমান অবস্থা অনেকটা ভাল রয়েছে। তবে সড়কটির মেঠো/কাঁচা রাস্তার সংযোগ স্থলে পেভমেন্ট edge ভেঙ্গে যাওয়া এবং কিছু স্থানে পেভমেন্ট দেবে যাওয়া বা সেটেলমেন্ট/আন্ডুলেশন হয়ে যাওয়া দেখতে পাওয়া যায়। পুরো সড়ক পরীক্ষা-নিরীক্ষাপূর্বক এগুলো মেরামত করতে হবে;

২২.৩ মূল মেয়াদকালের মধ্যেই অর্থাৎ মেয়াদ বৃদ্ধি না করেই মূল প্রকল্প মেয়াদের মধ্যেই প্রকল্পটির কাজ যথাযথভাবে সমাপ্ত করা হয়েছে-যা প্রশংসনীয়। এ প্রেক্ষিতে প্রকল্পটি বাস্তবায়নের সাথে জড়িত সংশ্লিষ্টদের ধন্যবাদ জ্ঞাপন করা যেতে পারে। প্রকল্পটির বাস্তবায়নের এ অভিজ্ঞতা অন্য প্রকল্পে প্রয়োগ করার কার্যকরী পদক্ষেপ গ্রহণ করতে হবে;

২২.৪ মাঠ পর্যায়ে বাস্তব ভিত্তিক সার্ভে ও প্রয়োজনীয়তার নিরিখে প্রকল্পের ডিপিপি প্রণয়ন করা হয়েছিল বিধায় প্রকল্পটি মেয়াদ বৃদ্ধি ব্যতিরেকে যথাযথভাবে বাস্তবায়ন করা সম্ভবপর হয়েছে। একইভাবে সওজের অন্যান্য প্রকল্প প্রণয়ন করতে হবে যেন মূল প্রাক্কলিত ব্যয় ও মেয়াদকালের মধ্যে প্রকল্প বাস্তবায়িত হয়;

২২.৫ সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর কর্তৃক বাস্তবায়িতব্য অন্যান্য প্রকল্পের কার্যাদেশের পর পরই ঠিকাদার যাতে প্যাকেজের কাজ পুরোপুরিভাবে শুরু করে সে বিষয়ে নিশ্চিত পদক্ষেপ নিতে হবে;

২২.৬ অধিকাংশ সড়কব্যাপী পর্যাপ্ত সফট সোল্ডার দেখতে পাওয়া গেলেও কিছু কিছু জায়গায় সফট শোল্ডার আংশিক ক্ষতিগ্রস্থ দেখা যায়। এগুলো মেরামত/সংশোধন করতে হবে;

২২.৭ সেতু এবং নির্মিত ড্রেনে জমে থাকা মাটি/ময়লা আর্বজনা নিয়মিত অপসারণ করে রক্ষণাবেক্ষণ করতে হবে;

২২.৮ অস্পষ্ট হয়ে যাওয়া রোড মার্কিং পুন:স্থাপন করতে হবে। রোড মার্কিং, সাইন সিগন্যাল, কি:মি: পোস্ট ও গাইড পোস্টগুলো যেন সবসময় সহজেই দৃষ্টিগোচর হয় তা নিশ্চিত করতে হবে;

২২.৯ সড়ক ও রেল লাইনের মাঝ বরাবর স্থাপিত গার্ড রেলের কয়েকটি স্থানে বেকে যাওয়া অংশ শীঘ্রই সংশোধন করতে হবে;

২২.১০ আলোচ্য প্রকল্পের মাধ্যমে ব্যতিক্রমধর্মীভাবে কি: মি: পোস্টগুলোতে খোদাইপূর্বক লেখা হয়েছে। এতে সহজে লেখাগুলো মুছে যাবে না। কি:মি: পোস্ট লেখার স্থায়িত্ব বৃদ্ধির জন্য সওজের বাস্তবায়নাধীন/ বাস্তবায়িতব্য অন্যান্য প্রকল্পেও খোদাইপূর্বক কি: মি: পোস্টে লেখার কার্যকরী পদক্ষেপ গ্রহণ করতে হবে;

২২.১১ উপর্যুক্ত মতামত/সুপারিশ (অনুচ্ছেদ ২২.১ হতে ২২.১০) এর আলোকে গৃহীত ব্যবস্থা আইএমইডিকে অবহিত করতে হবে।

কুষ্টিয়া শহর বাইপাস সড়ক নির্মাণ শীর্ষক প্রকল্পের সমাপ্ত মূল্যায়ন প্রতিবেদন
(সমাপ্তঃ জুন, ২০১৯)

১.০	প্রকল্পের নাম	:	কুষ্টিয়া শহর বাইপাস সড়ক নির্মাণ
২.০	বাস্তবায়নকারী সংস্থা	:	সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর
৩.০	প্রশাসনিক মন্ত্রণালয়/বিভাগ	:	সড়ক পরিবহন ও সেতু মন্ত্রণালয়/সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ।
৪.০	প্রকল্প এলাকা	:	কুষ্টিয়া সদর উপজেলা এবং মিরপুর উপজেলা, কুষ্টিয়া।
৫.০	প্রকল্পের বাস্তবায়ন সময় ও ব্যয়	:	

(লক্ষ টাকায়)

প্রাক্কলিত ব্যয়		প্রকৃত ব্যয়	পরিকল্পিত বাস্তবায়নকাল		প্রকৃত বাস্তবায়ন কাল	অতিক্রান্ত ব্যয় (মূল প্রাক্কলিত ব্যয়ের তুলনায়) (%)	অতিক্রান্ত সময় (মূল বাস্তবায়ন কালের) (%)
মূল	সর্বশেষ সংশোধিত		মূল	সর্বশেষ সংশোধিত			
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮
৫২৮৩.৮৬	১০৯৫৯.৮৭	১০৯৫৯.৮৩	০১/০১/২০১১ হতে ৩০/০৬/ ২০১৩	০১/০১/ ২০১১ হতে ৩০/০৬/২০১৯	০১/০১/২০১১ হতে ৩০/০৬/২০১৯	৫৬৭৫.৯৭ (১০৭.৪২%)	৬ বছর (২৪০%)

৬.০ পটভূমি: কুষ্টিয়া সড়ক বিভাগের আওতাধীন ঝিনাইদহ-কুষ্টিয়া-পাকশী-দাশুরীয়া একটি গুরুত্বপূর্ণ জাতীয় মহাসড়ক (এন ৭০৪)। এ সড়কটি কুষ্টিয়া শহরের মধ্য দিয়ে অতিক্রম করেছে। প্রতিদিন এ সড়ক দিয়ে ট্রাকসহ প্রচুর সংখ্যক যানবাহন চলাচল করে। এছাড়া, মংলা বন্দর এবং দক্ষিণাঞ্চলের অন্যান্য জেলা হতে আগত মালবাহী ট্রাকসহ যানবাহন উত্তরাঞ্চলের জেলাসমূহে এ সড়ক দিয়ে যাতায়াত করে। সকল যানবাহন কুষ্টিয়া শহরের মধ্য দিয়ে যাওয়ার ফলে প্রচন্ড যানজটের সৃষ্টি হয় এবং প্রায়শই দুর্ঘটনা ঘটে। এ সমস্যা সমাধানের লক্ষ্যে ৬.৬০ কিঃমিঃ দীর্ঘ এবং ৭.৩০ মিঃ প্রশস্ত কুষ্টিয়া শহর বাইপাস সড়ক নির্মাণের জন্য ৫২.৮৪ কোটি টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে জানুয়ারি ২০১১ হতে জুন ২০১৩ মেয়াদে বাস্তবায়নের লক্ষ্যে মূল প্রকল্পটি ০৫ এপ্রিল ২০১১ তারিখে একনেক কর্তৃক অনুমোদিত হয়। ভূমির মূল্য বৃদ্ধি পাওয়ায় ৫৩.৭৫ কোটি টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে জানুয়ারি ২০১১ হতে জুন ২০১৩ মেয়াদে প্রকল্পটির বিশেষ সংশোধিত ডিপিপি ০৮ এপ্রিল ২০১৩ তারিখে সড়ক পরিবহন ও সেতু মন্ত্রণালয়ের মাননীয় মন্ত্রী কর্তৃক অনুমোদিত হয়। পরবর্তীতে বাস্তব প্রয়োজনে ৭৮.৩০ কোটি টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে জানুয়ারি ২০১১ হতে জুন ২০১৭ মেয়াদে ১ম সংশোধিত ডিপিপি ০৬ জানুয়ারি ২০১৫ তারিখে একনেক কর্তৃক অনুমোদিত হয়। প্রকল্পে অন্তর্ভুক্ত রেলওয়ে ওভারপাসের উচ্চতা ১০ মিটার হওয়ায় সড়ক বাঁধের উভয় পার্শ্বে উচ্চতার জন্য পূর্বে অধিগ্রহণকৃত ভূমি প্রয়োজনের তুলনায় কম হওয়ায় নতুন করে ১.৫৩ হেক্টর ভূমি অধিগ্রহণ, ৩টি ইন্টারসেকশন ও কালভার্টের সংশোধিত ডিজাইন অনুযায়ী নির্মাণ করার প্রয়োজন হওয়ায় প্রকল্পের ২য় সংশোধিত ডিপিপি ১০৬৩৬.৪০ লক্ষ টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে ২৯/০৮/২০১৭ তারিখে একনেক কর্তৃক অনুমোদিত হয়। পরবর্তিতে ভূমি অধিগ্রহণের নতুন নীতিমালা অনুযায়ী ক্ষতিপূরণ ব্যয় দেড়গুণের পরিবর্তে তিনগুণ হওয়ায় মূল্য বৃদ্ধির জন্য ১০৯৫৯.৮৭ লক্ষ টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে ২য় বিশেষ সংশোধিত ডিপিপি ৩০/০৪/২০১৮ তারিখে সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ কর্তৃক অনুমোদিত হয়। এছাড়া, ঠিকাদারের উদ্ধৃত দর অনুযায়ী বিভিন্ন অঙ্গের ব্যয় হ্রাস/বৃদ্ধি ও বাস্তব প্রয়োজন অনুসারে প্রকল্পের ১০৯৫৯.৮৭ লক্ষ টাকার আন্ত:খাত সমন্বয় প্রস্তাব ১০/০৬/২০১৮ তারিখে সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ কর্তৃক অনুমোদিত হয়।

৭.০ **উদ্দেশ্য:** প্রকল্পের মূল উদ্দেশ্য হলো-

(ক) ৭.৩০ মিঃ প্রশস্থে ৬.৬০ কিঃমিঃ দীর্ঘ কুষ্টিয়া শহর বাইপাস সড়ক নির্মাণের মাধ্যমে যানজটমুক্ত উন্নত ও নিরাপদ সড়ক যোগাযোগ ব্যবস্থা স্থাপন;

(খ) সাশ্রয়ী (সময় ও অর্থ) ও কার্যকরী সড়ক নেটওয়ার্ক গড়ে তোলা;

(গ) প্রকল্প এলাকার জনগণের সার্বিক আর্থ-সামাজিক অবস্থার উন্নতি সাধন করা।

৮.০ **প্রকল্পের মূল কাজ :**

❖ ভূমি অধিগ্রহণ : ২৩.৮৭ হেক্টর	❖ আরসিসি বক্স কালভার্ট (২১টি) : ১১২.৮০ মিঃ
❖ সড়কবাঁধে মাটির কাজ : ৫.৫০ লঃঘঃমিঃ	❖ গ্রাস টার্ফিং : ১১০৮৫০.৩৫ বঃমিঃ
❖ নতুন পেভমেন্ট নির্মাণ : ৬.৪০ কিঃমিঃ	❖ জিও টেক্সটাইল ফিল্টার ফেব্রিক : ৭০৬২.০৬৮ বঃমিঃ
❖ সার্ফেসিং বাইন্ডার কোর্স : ৬.৪০ কিঃমিঃ	❖ সিসি ব্লক : ৭০৬২.০৬৮ বঃমিঃ
❖ সার্ফেসিং ওয়ারিং কোর্স : ৬.৬০ কিঃমিঃ	❖ ওভারপাসের জন্য রিটেইনিং ওয়াল : ৪০০.০০ মিঃ
❖ হার্ডশোল্ডার নির্মাণ : ৬.৪০ কিঃমিঃ	❖ আরসিসি প্যালাসাইডিং : ২০০.০০ মিঃ
❖ পিসি গার্ডার সেতু নির্মাণ (১টি) : ৪৮.৪৮ মিঃ	❖ রোড ইন্টারসেকশন : ৩টি/১.৬৮৫ কিঃমিঃ
❖ রেলওয়ে ওভারপাস নির্মাণ (১টি) : ১৪৩.৭৭ মিঃ	❖ রোড মার্কিং, ট্রাফিক সাইন, সাইন পোস্ট, গাইড পোস্ট, কিঃমিঃ পোস্ট স্থাপন।

৯.০ **প্রকল্পের অঙ্গভিত্তিক বাস্তবায়ন বিবরণী (পিসিআর এর ভিত্তিতে) :** (লক্ষ টাকায়)

ডিপিপি অনুযায়ী অংগের নাম	একক	আরডিপিপি অনুযায়ী লক্ষ্যমাত্রা		প্রকৃত ব্যয়		পার্থক্য (+ / -)	
		বাস্তব	আর্থিক	বাস্তব	আর্থিক	বাস্তব	আর্থিক
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮
ক) রাজস্ব ব্যয়ঃ							
১. বিজ্ঞাপন	থোক	থোক	১.০০	থোক	১.০০	-	-
২. ষ্টেশনারী	থোক	থোক	২.০০	থোক	২.০০	-	-
খ) মূলধন ব্যয়ঃ							
পূর্ত কাজঃ							
৩. জেনারেল এ্যান্ড সাইট ফ্যাসিলিটিস	থোক	থোক	২৪.৪৬	থোক	২৪.৪৬	-	-
৪. সড়ক বাঁধ নির্মাণ (মাটির কাজ)	লঃঘঃমিঃ	৫.৫০	১৮৬২.২৮	৫.৫০	১৮৬২.২৮	-	-
৫. নতুন পেভমেন্ট নির্মাণ	কিঃমিঃ	৬.৪০	১৪৫৭.৭০	৬.৪০	১৪৫৭.৭০	-	-
৬. সার্ফেসিং বাইন্ডার কোর্স	কিঃমিঃ	৬.৪০	৬২৩.৭১	৬.৪০	৬২৩.৭১	-	-
৭. সার্ফেসিং ওয়ারিং কোর্স	কিঃমিঃ	৬.৬০	৪৫৪.৭১	৬.৬০	৪৫৪.৭১	-	-
৮. হার্ড শোল্ডার নির্মাণ	কিঃমিঃ	৬.৪০	৪৬৬.৫৭	৬.৪০	৪৬৬.৫৭	-	-
৯. পিসি গার্ডার সেতু নির্মাণ	মিঃ	৪৮.৪৮	৪৫০.৩৬	৪৮.৪৮	৪৫০.৩৬	-	-
১০. রেলওয়ে ওভারপাস নির্মাণ	মিঃ	১৪৩.৭৭৩	১১৬৭.৫৫	১৪৩.৭৭৩	১১৬৭.৫৫	-	-
১১. আর.সি.সি. বক্স কালভার্ট নির্মাণ	মিঃ	১১২.৮০	১১৬১.৭৮	১১২.৮০	১১৬১.৭৮	-	-
১২. গ্রাস ট্রাফিং	বঃ মিটার	১১০৮৫০.৩৫	২৭.৭১	১১০৮৫০.৩৫	২৭.৭১	-	-
১৩. জিও-টেক্সটাইল	বঃ মিটার	৭০৬২.০৬৮	৯.১৮	৭০৬২.০৬৮	৯.১৮	-	-
১৪. সিসি ব্লক	বঃ মিটার	৭০৬২.০৬৮	১১৬.৫২	৭০৬২.০৬৮	১১৬.৫২	-	-
১৫. ওভারপাসের রিটেইনিং ওয়াল	মিঃ	৪০০	৬০.০০	৪০০	৬০.০০	-	-
১৬. আর.সি.সি. প্যালাসাইডিং	মিঃ	২০০	১৬.০০	২০০	১৬.০০	-	-

ডিপিপি অনুযায়ী অংগের নাম	একক	আরডিপিপি অনুযায়ী লক্ষ্যমাত্রা		প্রকৃত ব্যয়		পার্থক্য (+ / -)	
		বাস্তব	আর্থিক	বাস্তব	আর্থিক	বাস্তব	আর্থিক
১৭. রোড ইন্টারসেকশন	সংখ্যা/ কিমি	৩ টি/ ১.৬৮৫ কি: মি:	১৫৮০.৪৩	৩ টি / ১.৬৮৫ কি:মি:	১৫৮০.৩৯	-	-০.০৪
১৮. রোড মার্কিং,ট্রাফিক সাইন, সাইন পোস্ট,গাইড পোস্ট , কি: মি: পোস্ট	কিঃমিঃ	৬.৬০	৩৭.০০	৬.৬০	৩৭.০০	-	-
১৯. ইউটিলিটি শিফটিং	সংখ্যা	৬৫	৬৭.২৫	৬৫	৬৭.২৫	-	-
১৮. ভ্যাট ও ইনকাম ট্যাক্স	-	-	১৪১.৩৫	-	১৪১.৩৫	-	-
সর্বমোট :	-	-	**১০৯৫৯.৮৭**	-	**১০৯৫৯.৮৩**	-	**-০.০৪**

১০.০ প্রকল্প পরিচালক সংক্রান্ত তথ্যাদিঃ

ক্রমিক নং	প্রকল্প পরিচালকের নাম ও পদবী	দায়িত্বের ধরণ		কর্মকাল	
		পূর্ণকালীন	খন্ডকালীন	যোগদান	বদলী
১.	এম শরিফ উল ইসলাম অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী	-	খন্ডকালীন	১৩/০৫/২০১০	০৫/০১/২০১১
২.	মোঃ আব্দুল কুদ্দুস-২ অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী	-	খন্ডকালীন	০৫/০১/২০১১	০৩/০২/২০১১
৩.	মোঃ আব্দুল হালিম মিয়া অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী	-	খন্ডকালীন	০৩/০২/২০১১	৩০/০৬/২০১১
৪.	মোঃ জিকরুল হক অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী	-	খন্ডকালীন	৩০/০৬/২০১১	১৯/০৭/২০১১
৫.	মোঃ তাপস কুমার পাল অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী	-	খন্ডকালীন	১৯/০৭/২০১১	১৫/০২/২০১২
৬.	মোঃ গুলজার হোসেন অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী	-	খন্ডকালীন	১৫/০২/২০১২	০৭/০৩/২০১৩
৭.	কাজী মোহাম্মদ আলী অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী	-	খন্ডকালীন	০৭/০৩/২০১৩	৩০/০৭/২০১৫
৮.	বিপুল চন্দ্র সাহা অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী	-	খন্ডকালীন	৩০/০৭/২০১৫	১১/০৫/২০১৬
৯.	মোঃ রুহুল আমীন অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী	-	খন্ডকালীন	১১/০৫/২০১৬	১৫/০৩/২০১৮
১০.	মোঃ জর্জিস হোসেন অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী	-	খন্ডকালীন	১৫/০৩/২০১৮	৩০/০৬/২০১৯

১১.০ ক্রয় সংক্রান্ত তথ্যাদিঃ

১১.১ গাড়ী/ট্রান্সপোর্ট ক্রয়ঃ প্রযোজ্য নয়।

১২.০ **পণ্য, কার্য ও সেবা ক্রয়ঃ** প্রকল্পের অনুমোদিত আরডিপিপি অনুযায়ী পূর্ত কাজ ২টি প্যাকেজের মাধ্যমে সম্পন্ন করা হয়, যা নিম্নরূপ:

(লক্ষ টাকায়)

ক্র: নং	প্যাকেজ/কাজের নাম	- ডিপিপি/আরডিপিপিতে প্রাক্কলিত ব্যয় - মূল চুক্তি মূল্য - সংশোধিত চুক্তি মূল্য	- দরপত্র আহবানের তারিখ - চুক্তির তারিখ - মূল চুক্তি অনুযায়ী কাজ সমাপ্তির তারিখ - সংশোধিত চুক্তি অনুযায়ী কাজ সমাপ্তির তারিখ - ঠিকাদার কর্তৃক প্রকৃত কাজ সমাপ্তির তারিখ
১.	WP-01: ১টি (১৪৩.৭৭ মিটার) রেলওয়ে ওভারপাস, ১টি (৪৮.৪৮ মিটার) পিসি গার্ডার সেতু, ২১টি (১০০.৮০ মিটার) আর.সি.সি. বক্স কালভার্ট ও আনুষঙ্গিক কাজসহ তিনটি ইন্টারসেকশন ও ৭০০ মিঃ পেভমেন্ট ৪-লেনে উন্নীতকরণসহ ৬.৬০ কি:মি: কুষ্টিয়া শহর বাইপাস সড়ক নির্মাণ। **ঠিকাদার:** মনিকো লিমিটেড, ১৮৩, পশ্চিম ধানমন্ডি, ঢাকা-১২০৯।	৭৩০৯.৪৩ ৭১২৬.২৯ ৭৯৯১.৬৪ (সংশোধিত)	২১/০৪/২০১৫ ২৮/০১/২০১৬ ২৭/০১/২০১৮ ২২/০৬/২০১৮ ১৯/০৬/২০১৮
২.	WP-02: জাতীয় মহাসড়ক (এন-৭০৪) ও আঞ্চলিক মহাসড়ক (আর-৭৪৫) এর তিনটি সংযোগস্থলে ইন্টারসেকশন বাস্তবায়নের জন্য ১.৫২৫ কি:মি: পেভমেন্ট ৪-লেনে উন্নীতকরণ ও ২টি (১২.০০ মি:) কালভার্ট নির্মাণ (সম্প্রসারণ) সহ অন্যান্য আনুষঙ্গিক কাজ। **ঠিকাদার:** মোঃ মিজানুর রহমান (এমএমআর)-জহিরুল লিমিটেড-জেভি, ভুতেরগাটি, ঝিনাইদহ।	১৮৮১.৬৫ ১৮৬১.৯৩ --	১১/০১/২০১৮ ২৫/০৩/২০১৮ ২৫/০৭/২০১৮ ২২/০৯/২০১৮ ১০/০৯/২০১৮

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

(লক্ষ টাকায়)

অর্থ বছর	মূল ডিপিপি অনুযায়ী লক্ষ্যমাত্রা	সর্বশেষ সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী লক্ষ্যমাত্রা	আরএডিপি বরাদ্দ	অবমুক্ত	ব্যয়
২০১০-২০১১	১১১০.৪০	-	-	-	-
২০১১-২০১২	২৩২৭.৬৯	৩০.৮৫	৩০.৮৫	৩০.৮৫	৩০.৮৫
২০১২-২০১৩	১৮৪৫.৭৭	১০০.০০	১০০.০০	১০০.০০	১০০.০০
২০১৩-২০১৪	-	-	-	-	-
২০১৪-২০১৫	-	-	-	-	-
২০১৫-২০১৬	-	২০০০.০০	২০০০.০০	২০০০.০০	২০০০.০০
২০১৬-২০১৭	-	৪০০০.০০	৪০০০.০০	৪০০০.০০	৪০০০.০০
২০১৭-২০১৮	-	৪৭৩১.০০	৪৭৩১.০০	৪৭৩১.০০	৪৭৩১.০০
২০১৮-২০১৯	-	৯৮.০০	৯৮.০০	৯৭.৯৮	৯৭.৯৮
সর্বমোটঃ	**৫২৮৩.৮৬**	**১০৯৫৯.৮৫**	**১০৯৫৯.৮৫**	**১০৯৫৯.৮৩**	**১০৯৫৯.৮৩**

১৪। **প্রকল্প পরিদর্শনঃ** গত ২৯/০৮/২০২০ তারিখে আইএমইডি'র উপপরিচালক জনাব মুহাম্মদ মিজানুর রহমান মিয়া কর্তৃক প্রকল্পটি সরজমিনে পরিদর্শন করা হয়। পরিদর্শনকালে সড়ক বিভাগের সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তাগণ উপস্থিত ছিলেন। সরজমিনে পরিদর্শন এবং পিসিআর এ প্রদত্ত তথ্যের আলোকে অঙ্গভিত্তিক পর্যবেক্ষণ নিম্নরূপঃ

১৪.১ **প্রকাশনা ও বিজ্ঞাপন:** প্রকল্পের আওতায় প্রকাশনা ও বিজ্ঞাপনের জন্য থোক হিসেবে ১.০০ লক্ষ টাকা সংস্থান রাখা হয়। পিসিআর এ প্রদত্ত তথ্যে দেখা যায় প্রকাশনা ও বিজ্ঞাপন বাবদ ১.০০ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে। এখাতে আর্থিক ও বাস্তব অগ্রগতি শতভাগ।

১৪.২ **স্টেশনারী :** প্রকল্পের আওতায় বিভিন্ন ধরনের স্টেশনারী ক্রয় বাবদ ২.০০ লক্ষ টাকা সংস্থান রাখা হয়। পিসিআর এ প্রদত্ত তথ্যে দেখা যায় স্টেশনারী ক্রয় বাবদ বরাদ্দকৃত অর্থের পুরোটাই ব্যয় করা হয়েছে। এখাতে আর্থিক ও বাস্তব অগ্রগতি শতভাগ।

১৪.৩ **ভূমি অধিগ্রহণ:** প্রকল্পের আওতায় ২৩.৮৭ হেক্টর ভূমি অধিগ্রহণের জন্য ১২৩২.৩০ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। পিসিআর এ প্রদত্ত তথ্যে দেখা যায় ২৩.৮৭ হেক্টর ভূমি অধিগ্রহণ করা হয়েছে এবং এখাতে বরাদ্দকৃত অর্থের পুরোটাই ব্যয় করা হয়েছে। এখাতে আর্থিক ও বাস্তব কাজ শতভাগ।

১৪.৪ **জেনারেল এন্ড সাইট ফ্যাসিলিটিস কাজ:** অনুমোদিত ডিপিপিতে জেনারেল এন্ড সাইট ফ্যাসিলিটিস বাবদ থোক হিসেবে ২৪.৪৬ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। পিসিআর অনুযায়ী জেনারেল এন্ড সাইট ফ্যাসিলিটিস বাবদ বরাদ্দকৃত অর্থের পুরোটাই ব্যয় করা হয়েছে। এখাতে আর্থিক ও বাস্তব অগ্রগতি শতভাগ।

১৪.৫ **সড়ক বাঁধে মাটির কাজ:** প্রকল্পে ৫.৫০ ল: ঘ: মি: সড়ক বাঁধে মাটির কাজের জন্য ১৮৬২.২৮ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। পিসিআর অনুযায়ী ৫.৫০ ল. ঘ: মি: মাটির কাজ করা হয়েছে এবং এখাতে বরাদ্দকৃত অর্থের পুরোটাই ব্যয় করা হয়েছে। ডিপিপি অনুযায়ী যথাযথভাবে ৫.৫০ ল: ঘ: মিটার মাটির কাজ করা হয়েছে।

১৪.৬ **নতুন পেভমেন্ট নির্মাণ কাজ :** ৭.৩ মিটার প্রস্থে (আইএসজি= ৩০০ মি:মি:, সাব বেইজ=২৭৫মি:মি:, বেইজ টাইপ-২ =২২৫ মি:মি:, বেইজ টাইপ-১ =১৫০ মি:মি:, বিটুমিনাস বাইন্ডার কোর্স =৭০ মি:মি: ও ডিবিএস ওয়্যারিং কোর্স= ৫০ মি:মি: পুরত্বের লেয়ার দ্বারা) ৬.৪০কি: মি: নতুন পেভমেন্ট নির্মাণ কাজে ১৪৫৭.৭০ লক্ষ টাকা সংস্থান রাখা হয়। প্রকল্পে ৬.৪০ কি: মি: নতুন পেভমেন্ট নির্মাণ করা হয়েছে এবং এখাতে বরাদ্দকৃত অর্থের পুরোটাই ব্যয় করা হয়েছে। পরিদর্শনকালে পেভমেন্ট মানসম্মত ও ভাল দেখতে পাওয়া যায়। তবে ইন্টারসেকশন সংশ্লিষ্ট এলাকায় পেভমেন্ট ক্ষতিগ্রস্থ অবস্থায় দেখা যায়। এগুলো সংশোধন/মেরামত করা প্রয়োজন।

১৪.৭ **সার্ফেসিং বাইন্ডার কোর্স:** ৬.৪০ কি: মি: সড়কের ৭০ মি:মি: পুরত্বের সার্ফেসিং বাইন্ডার কোর্স কাজের জন্য ৬২৩.৭১ লক্ষ টাকা সংস্থান রাখা হয়। পিসিআর অনুযায়ী ৬.৪০ কি: মি: সড়কের সার্ফেসিং বাইন্ডার কোর্স নির্মাণ বাবদ বরাদ্দকৃত অর্থের পুরোটাই ব্যয় করা হয়েছে। সার্ফেসিং বাইন্ডার কোর্স ভাল রয়েছে দেখতে পাওয়া যায়।

১৪.৮ **সার্ফেসিং ওয়ারিং কোর্স:** প্রকল্পে ৬.৬০ কি: মি: সড়কের সার্ফেসিং ওয়ারিং কোর্স (৫০ মি:মি: পুরুত্বে) কাজের জন্য ৪৫৪.৭১ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। পিসিআর অনুযায়ী ৬.৬০ কি: মি: সড়কে সার্ফেসিং ওয়ারিং কোর্স নির্মাণে বরাদ্দকৃত অর্থের পুরোটাই ব্যয় করা হয়েছে। এখাতে আর্থিক ও বাস্তব অগ্রগতি শতভাগ। প্রকল্পের ইন্টারসেকশন সংলগ্ন এলাকা বাদে সড়কটির সার্ফেসিং ভাল রয়েছে।

১৪.৯ **হার্ড শোল্ডার নির্মাণ:** ৭.৩ মিটার প্রস্থের নতুন মূল পেভমেন্টের উভয়পাশে ১.৫ মিটার করে মোট ৩ মিটার প্রস্থে হার্ড শোল্ডার নির্মাণের জন্য ৪৬৬.৫৭ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। পিসিআর অনুযায়ী ৬.৪০ কি: মি: সড়কের উভয়পাশে হার্ড শোল্ডার নির্মাণ করা হয়েছে এবং এখাতে বরাদ্দকৃত অর্থের পুরোটাই ব্যয় করা হয়েছে। এখাতে আর্থিক ও বাস্তব অগ্রগতি শতভাগ। পরিদর্শনকালে মূল পেভমেন্ট ও হার্ড শোল্ডারের মধ্যে উচ্চতার ৫০ মি.মি. (২.০ ইঞ্চি) গ্যাপ পরিলক্ষিত হয়েছে যা যান চলাচলের জন্য অনেকটা ঝুঁকিপূর্ণ। এ ক্ষেত্রে হার্ড শোল্ডার অংশে মূল পেভমেন্টের ন্যায় সার্ফেসিং ওয়ারিং কোর্স দিয়ে একই লেবেলে নির্মাণ করা প্রয়োজন।

১৪.১০ **পিসি গার্ডার সেতু নির্মাণ (৪৮.৪৮ মি:):** ৪৮.৪৮ মিটার পিসি গার্ডার সেতু নির্মাণ বাবদ ২৫৪৮.০০ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। পিসিআর অনুযায়ী ৪৮.৪৮ মিটার পিসি গার্ডার সেতু নির্মাণ করা হয়েছে। এখাতে বরাদ্দকৃত অর্থের পুরোটাই ব্যয় করা হয়েছে।

১৪.১১ **রেলওয়ে ওভারপাস নির্মাণ (১৪৩.৭৭ মি:):** প্রকল্পে সড়কটিতে ১৪৩.৭৭ মিটার রেলওয়ে ওভারপাস নির্মাণ বাবদ ১১৬৭.৫৫ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। পিসিআর অনুযায়ী ১৪৩.৭৭ মিটার রেলওয়ে ওভারপাস নির্মাণ করা হয়েছে। এখাতে বরাদ্দকৃত অর্থের পুরোটাই ব্যয় করা হয়েছে। পরিদর্শনকালে রেলওয়ে ওভারপাসের এক্সপানশন জয়েন্ট ক্ষতিগ্রস্থ এবং ডেক স্ল্যাবের ফুটপাতের কয়েকটি স্ল্যাব ভেঙ্গে গেছে দেখা যায়। ক্ষতিগ্রস্থ এক্সপানশন জয়েন্ট পুনরায় স্থাপন ও স্ল্যাব মেরামত করা প্রয়োজন।

১৪.১২ **আরসিসি বক্স কালভার্ট নির্মাণ (১১২.৮০ মিটার):** প্রকল্পে ১১২.৮০ মিটার দীর্ঘ আরসিসি বক্স কালভার্ট নির্মাণ বাবদ ১১৬১.৭৮ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। পিসিআর অনুযায়ী ১১২.৮০ মিটার আরসিসি বক্স কালভার্ট নির্মাণ করা হয়েছে এবং এখাতে বরাদ্দকৃত অর্থের পুরোটাই ব্যয় করা হয়েছে। ডিপিপি অনুযায়ী ১১২.৮০ মিটার কালভার্ট নির্মাণ করা হয়েছে এবং বাহ্যিক দৃষ্টিতে কালভার্ট ভাল অবস্থায় দেখতে পাওয়া যায়।

১৪.১৩ **গ্রাস টার্ফিং (১১০৮৫০.০৩ মিটার) :** প্রকল্পে ১১০৮৫০.৩০ ব: মি: গ্রাস ট্রার্ফিং কাজের জন্য ২৭.৭১ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। পিসিআর অনুযায়ী ১১০৮৫০.৩০ ব: মি: গ্রাস ট্রার্ফিং কাজ বাবদ বরাদ্দকৃত অর্থের পুরোটাই ব্যয় করা হয়েছে। সড়কটিতে সফটশোল্ডারে গ্রাস টার্ফিং দেখতে পাওয়া যায়।

১৪.১৪ **জিও টেক্সটাইল টেক্সটাইল ফিল্টার ফেব্রিক:** প্রকল্পে মোট ৭০৬২.০৬ ব: মি: জিও টেক্সটাইল ফিল্টার ফেব্রিক নির্মাণ বাবদ ৯.১৮ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। পিসিআর অনুযায়ী ৭০৬২.০৬ ব: মিটার জিও টেক্সটাইল ফিল্টার ফেব্রিক কাজে বরাদ্দকৃত অর্থের পুরোটাই ব্যয় করা হয়েছে। জিও টেক্সটাইল ফিল্টার ফেব্রিক স্থাপনপূর্বক সিসি ব্লক স্থাপন করা হয়েছে।

১৪.১৫ **সিসি ব্লক নির্মাণ:** প্রকল্পে ৭০৬২.০৬ ব: মিটার সিসি ব্লক নির্মাণ করা হয়েছে এবং এখাতে বরাদ্দকৃত অর্থের পুরোটাই ব্যয় করা হয়েছে। ব্রিজ ও রেলওয়ে ওভারপাসের সিসি ব্লক ভাল অবস্থায় দেখতে পাওয়া যায়।

১৪.১৬ **ওভারপাসের রিটেইনিং ওয়াল নির্মাণ:** অনুমোদিত ডিপিপিতে ৪০০ মিটার ওভারপাসের রিটেইনিং ওয়াল নির্মাণ বাবদ ৬০.০০ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। পিসিআর অনুযায়ী ৪০০ মিটার ওভারপাসের রিটেইনিং ওয়াল নির্মাণ করা হয়েছে এবং এখাতে বরাদ্দকৃত অর্থের পুরোটাই ব্যয় করা হয়েছে। পরিদর্শনকালে রিটেইনিং ওয়াল ভাল দেখতে পাওয়া যায়।

১৪.১৭ **আরসিসি প্যালাসাইডিং:** অনুমোদিত ডিপিপিতে ২০০ মিটার আরসিসি প্যালাসাইডিং নির্মাণের জন্য ১৬.০০ লক্ষ টাকার সংস্থান রয়েছে। পিসিআর অনুযায়ী ২০০ মিটার আরসিসি প্যালাসাইডিং কাজ করা হয় এবং এ বাবদ বরাদ্দকৃত অর্থের পুরোটাই ব্যয় করা হয়েছে। পরিদর্শনকালে দেখা যায় জলাশয় ও স্লোপ সংশ্লিষ্ট স্থানে আরসিসি প্যালাসাইডিং নির্মাণ করা হয়েছে।

১৪.১৮ **ইন্টারসেকশন নির্মাণ:** প্রকল্পে ১.৬৮৫ কিলোমিটার ৩টি ইন্টারসেশন নির্মাণ কাজের জন্য ১৫৮০.৪৩ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। পিসিআর অনুযায়ী সড়কটিতে ৩টি ইন্টারসেশন নির্মাণ করা হয়েছে এবং এখাতে বরাদ্দকৃত অর্থের পুরোটাই ব্যয় দেখানো হয়েছে। এখাতে আর্থিক ও বাস্তব অগ্রগতি শতভাগ। পরিদর্শনকালে ইন্টারসেকশনের সিসি ব্লক (গাইড ওয়াল) কয়েকটি স্থানে ভেঙে গেছে দেখা যায়, যা মেরামত করা প্রয়োজন।

১৪.১৯ **রোড মার্কিং, ট্রাফিক সাইন, সাইন পোস্ট, গাইড পোস্ট এবং কি: মি: পোস্ট নির্মাণ:** অনুমোদিত ডিপিপিতে ৬.৬০ কি:মি: সড়কে রোড মার্কিং, ট্রাফিক সাইন, সাইন পোস্ট, গাইড পোস্ট এবং কি: মি: পোস্ট নির্মাণ কাজের জন্য ৩৭.০০ লক্ষ টাকা সংস্থান রয়েছে। এখাতে বরাদ্দকৃত অর্থের পুরোটাই ব্যয় করা হয়েছে। পরিদর্শনকালে দেখা যায়, শিক্ষা প্রতিষ্ঠান, বাজার, বাঁক সংলগ্ন স্থানে ট্রাফিক সাইন, সাইন পোস্ট, গাইড পোস্ট স্থাপন করা হয়েছে। সড়কটিতে কি: মি: পোস্ট স্থাপন এবং রোড মার্কিং করা হয়েছে। তবে কি:মি: পোস্ট অনেক স্থানে গাছ-গাছালিতে ঢেকে রয়েছে এবং রোড মার্কিং অনেক জায়গায় অস্পষ্ট হয়েছে দেখা যায়। পুনরায় রোড মার্কিং প্রদানসহ কি: মি: পোস্টগুলো যাতে সহজে দৃষ্টিগোচর হয় সে সম্পর্কে পদক্ষেপ গ্রহণ করা প্রয়োজন।

১৪.২০ **ইউটিলিটি শিফটিং:** অনুমোদিত ডিপিপিতে ৬৫টি ইউটিলিটি স্থানান্তর ও পুন:স্থাপনের জন্য থোক হিসেবে ৬৭.২৫ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। পিসিআর অনুযায়ী ৬৫টি ইউটিলিটি শিফটিং কাজ করা হয়েছে এবং এ বাবদ বরাদ্দকৃত অর্থের পুরোটাই ব্যয় করা হয়েছে। সড়কটি নির্মাণে ইলেক্ট্রিক পোল স্থানান্তর করা হয়েছে দেখা যায়।

১৫। **প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জনঃ**

পরিকল্পিত উদ্দেশ্য	উদ্দেশ্য অর্জন
(ক) ৩ মিটার হার্ড শোল্ডারসহ ৭.৩০ মিটার প্রশস্তের ৬.৬০ কিঃমিঃ দীর্ঘ কুষ্টিয়া শহর বাইপাস সড়ক নির্মাণের মাধ্যমে যানজটমুক্ত ও নিরাপদ উন্নত সড়ক যোগাযোগ ব্যবস্থা স্থাপন করা প্রকল্পের মূল উদ্দেশ্যে।	(ক) ৬.৬০ কি: মি: দীর্ঘ কুষ্টিয়া শহর বাইপাস সড়ক নির্মাণের মাধ্যমে যানজট মুক্ত ও নিরাপদ, উন্নত সড়ক যোগাযোগ ব্যবস্থা স্থাপনের মাধ্যমে প্রকল্পের উদ্দেশ্যে অর্জিত হয়েছে।

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

১৭। **Audit :** প্রকল্পটির Internal Audit সম্পাদন করা হয়েছে। External Audit এখনও সম্পাদিত করা হয়নি ।

১৮। **বিশেষ পর্যবেক্ষণ:**

১৮.১ মূল প্রকল্পের প্রাক্কলিত ব্যয় ৫২.৮৪ কোটি টাকা এবং মূল বাস্তবায়নকাল ১/০১/২০১১ হতে ৩০/০৬/২০১৩ পর্যন্ত নির্ধারিত ছিল। প্রকল্প বাস্তবায়নে ব্যয় ৫৬.৭৬ কোটি টাকা (১০৭.৪২%) এবং মেয়াদ ৬ বছর (২৪০%) বৃদ্ধি পেয়েছে, যা মোটেই সন্তোষজনক নয়। ভবিষ্যতে যথাযথ সার্ভে ও বাস্তবতার আলোকে প্রকল্প প্রণয়ন/গ্রহণ করতে হবে যেন প্রকল্প সংশোধন পরিহার করে মূল প্রাক্কলিত ব্যয় ও মেয়াদে প্রকল্প বাস্তবায়ন করা সম্ভব হয়;

১৮.২ প্রকল্পে নির্মিত পেভমেন্ট অনেকটা ভাল দেখতে পাওয়া যায়। তবে ইন্টারসেকশন সংলগ্ন এলাকায় পেভমেন্ট ক্ষতিগ্রস্থ হয়েছে। এগুলো সংশোধন করা প্রয়োজন। এছাড়া, সেতু/কালভার্টের এ্যাপ্রোচ সড়কের পেভমেন্ট দেবে যাওয়া তথা সেটেলমেন্ট বা অ্যান্ডুলেশন হয়েছে দেখতে পাওয়া যায়। সেটেলমেন্ট বা অ্যান্ডুলেশন হয়ে যাওয়া পেভমেন্ট চিহ্নিত করে সংশোধন করা প্রয়োজন।

১৮.৩ মূল পেভমেন্ট ও হার্ড শোল্ডারের মধ্যে ৫০ মি.মি. (২.০ ইঞ্চি) উচ্চতা পার্থক্য রয়েছে, যা যান চলাচলের জন্য অনেকটা ঝুঁকিপূর্ণ। এ ক্ষেত্রে হার্ড শোল্ডার অংশ মূল পেভমেন্টের অনুরূপ সার্ফেসিং ওয়ারিং কোর্স দিয়ে সমান করা প্রয়োজন।

১৮.৪ অধিকাংশ সড়কব্যাপী পর্যাপ্ত সফট শোল্ডার দেখতে পাওয়া যায়। তবে মূল সড়ক ও মাটির রাস্তার সংযোগস্থলে সফট শোল্ডার ক্ষতিগ্রস্থ অবস্থা দেখা যায়। এছাড়া ইন্টারসেকশন এর পেভমেন্ট এর সফটশোল্ডার দেবে গিয়ে গর্ত সৃষ্টি হয়েছে। এ সকল স্থানে HBB করা প্রয়োজন;

১৮.৫ রেলওয়ে ওভারপাস এবং সেতুর এক্সপানশন জয়েন্ট ভেঙে সংযোগস্থল দেবে যাওয়ায় যানবাহন চলাচলে শব্দ হচ্ছে দেখা যায়। এক্সপানশন জয়েন্ট ক্ষতিগ্রস্থ হয়ে অসমতল হয়ে যাওয়ায় গাড়ী চলাচলে ঝুঁকি সৃষ্টি হয়েছে। এক্সপানশন জয়েন্ট পুনরায় স্থাপন করা প্রয়োজন;

১৮.৬ ইন্টারসেকশনের পেভমেন্ট এরিয়া প্রয়োজনের তুলনায় খুবই কম বলে প্রতীয়মান হয়েছে। যানবাহনসমূহকে খুব ধীরে ধীরে মোড় ঘুরতে হচ্ছে । এতে পেভমেন্ট দ্রুত ক্ষতিগ্রস্থ হচ্ছে এবং গাড়ী চলাচলে ঝুঁকি সৃষ্টি হয়েছে। ইন্টারসেকশনসমূহ আরও চওড়া করে নির্মাণের জন্য পদক্ষেপ গ্রহণ করা যেতে পারে। ইন্টারসেকশনের ফ্ল্যাক্সিবল পেভমেন্ট দ্রুত ক্ষতিগ্রস্থ হয়ে যায় বিধায় উক্ত স্থানে রিজিড পেভমেন্ট নির্মাণের জন্য প্রয়োজনীয় ব্যবস্থা গ্রহণ করা প্রয়োজন;

১৮.৭ সড়কের পেভমেন্টের কিছু জায়গায় একপাশে (উত্তরাঞ্চল থেকে ভারী গাড়ীগুলো যে পাশ দিয়ে চলাচল করছে সে পাশে) রাটিং সৃষ্টি হয়েছে। এগুলো মিলিং মেশিন দিয়ে সংশোধন করে সমান করা প্রয়োজন;

১৮.৮ নির্মিত সড়কের ইন্টারসেকশন মিডিয়ান ও সড়ক মিডিয়ানের মাঝে দৃষ্টিনন্দন গাছ লাগানো প্রয়োজন। গাইড পোস্ট, উদ্বোধনী ফলক, কি:মি: পোস্ট ও মিডিয়ানের গাইড ব্লক রং করা প্রয়োজন। নিয়মিতভাবে রোড মার্কিংগুলো কার্যকরী রাখার বিষয়ে যথাযথ ব্যবস্থা নেয়া প্রয়োজন।

১৯। প্রকল্পের বাস্তবায়ন কাজের উল্লেখ্যযোগ্য স্থির চিত্র:



চিত্র-১ : ইন্টারসেকশন সংলগ্ন স্থানে ক্ষতিগ্রস্থ পেভমেন্ট



চিত্র-২ : নির্মিত কালভার্ট



চিত্র-৩ : ক্ষতিগ্রস্থ উদ্বোধনী ফলক



চিত্র-৪: সড়কে রাটিং হওয়া পেভমেন্টের একাংশ



চিত্র-৫: নির্মিত রেলওয়ে ওভারপাস



চিত্র-৬: ক্ষতিগ্রস্থ এক্সপানশন জয়েন্ট



চিত্র-৭: পেভমেন্টের পাশে ক্ষতিগ্রস্থ সফট শোল্ডার



চিত্র-৮ : ক্ষতিগ্রস্থ রেলিং



চিত্র-৯ : রেলওয়ে ওভারপাসে ফুটপাতের ক্ষতিগ্রস্থ স্ল্যাব



চিত্র-১০ : মূল পেভমেন্ট ও হার্ডশোল্ডারের মাঝে ২ ইঞ্চি উচ্চতার গ্যাপ।



চিত্র-১১: ক্ষতিগ্রস্থ মিডিয়ানের একাংশ।



চিত্র-১২ : নির্মিত পেভমেন্ট

২০.০ **মতামত/সুপারিশঃ**

২০.১ প্রকল্পটি বাস্তবায়নে মূল প্রাক্কলিত ব্যয় ও মেয়াদের তুলনায় প্রকল্পের ব্যয় বৃদ্ধি ৫৬.৭৬ কোটি টাকা (১০৭.৪২%) এবং মেয়াদ ৬ বছর (২৪০%) বৃদ্ধি পেয়েছে যা মোটেই সন্তোষজনক নয়। ভবিষ্যতে যথাযথ সার্ভে ও বাস্তবতার আলোকে প্রকল্প প্রণয়ন করতে হবে যাতে প্রকল্প মূল প্রাক্কলিত ব্যয় ও মেয়াদে বাস্তবায়ন করা সম্ভব হয়;

২০.২ নির্মিত পেভমেন্ট অনেকটা ভাল দেখতে পাওয়া গেলেও ইন্টারসেকশন সংলগ্ন এলাকায় পেভমেন্ট ক্ষতিগ্রস্থ হয়েছে। এগুলো দ্রুত মেরামত/সংশোধন করতে হবে। এছাড়া পেভমেন্টের একপাশে সৃষ্ট রাটিং মিলিং মেশিন দিয়ে সংশোধন করতে হবে;

২০.৩ নিরাপদ ও সহজে যানবাহন চলাচলের সুবিধার্থে ইন্টারসেকশন সংলগ্ন পেভমেন্টের ক্ষতিগ্রস্থ সফটশোল্ডার স্থানে HBB (Herring-Bone-Bond) করা যেতে পারে। ইন্টারসেকশনের মিডিয়ান ও সড়ক মিডিয়ান এর মাঝে দৃষ্টিনন্দন গাছ লাগানো যেতে পারে;

২০.৪ রেলওয়ে ওভারপাস এবং সেতুর এক্সপানশন জয়েন্ট ভেঙে ক্ষতিগ্রস্থ ও অসমতল হয়ে যাওয়ায় গাড়ী চলাচলে ঝুঁকি সৃষ্টি হয়েছে। ক্ষতিগ্রস্থ এক্সপানশন জয়েন্ট পুনরায় স্থাপন করতে হবে;

২০.৫ মূল পেভমেন্ট ও হার্ড শোল্ডারের মধ্যে ৫০ মি.মি. (২.০ ইঞ্চি) উচ্চতা পার্থক্য রয়েছে, যা যান চলাচলের জন্য অনেকটা ঝুঁকিপূর্ণ। এ ক্ষেত্রে হার্ড শোল্ডার অংশ মূল পেভমেন্টের অনুরূপ সার্ফেসিং ওয়ারিং কোর্স দিয়ে একই লেবেলে নির্মাণ করতে হবে;

২০.৬ ইন্টারসেকশনের পেভমেন্ট এরিয়া প্রয়োজনের তুলনায় কম হওয়ায় পেভমেন্ট দ্রুত ক্ষতিগ্রস্থের পাশাপাশি গাড়ী চলাচলে ঝুঁকি সৃষ্টি হয়েছে বিধায় ইন্টারসেকশনসমূহ চওড়া করার পদক্ষেপ গ্রহণ করতে হবে। ইন্টারসেকশনের ফ্ল্যাক্সিবল পেভমেন্ট দ্রুত ক্ষতিগ্রস্থ হয়ে যায় বিধায় উক্ত স্থানে রিজিড পেভমেন্ট নির্মাণের ব্যবস্থা গ্রহণ করা যেতে পারে:

২০.৭ ক্ষতিগ্রস্থ গাইডপোস্ট, ফুটপাথের স্ল্যাব, উদ্বোধনী ফলক, রেলিং, মিডিয়ানের গাইড ব্লক মেরামত করে পুনরায় রং করতে হবে। রোড মার্কিংগুলো যাতে সব সময় কার্যকরী থাকে সে বিষয়ে সজাগ থাকতে হবে। সড়কের সাইন, সিগন্যাল ও কি: মি: পোস্টসমূহ যেন সবসময় সহজেই দৃষ্টিগোচর হয় তা নিশ্চিত করতে হবে; এবং

২০.৮ প্রকল্পটির External Audit সম্পাদন করতে হবে ।

২০.৯ উপর্যুক্ত মতামত/সুপারিশ (অনুচ্ছেদ ২০.১ হতে ২০.৮) এর আলোকে গৃহীত ব্যবস্থা আইএমইডিকে অবহিত করতে হবে।

গাইবান্ধা-ফুলছড়ি-ভরতখালী-সাঘাটা সড়ক প্রশস্তকরণ ও উন্নয়ন (জেড-৫৫৫২) (১ম সংশোধিত) শীর্ষক প্রকল্পের সমাপ্ত মূল্যায়ন প্রতিবেদন

(সমাপ্তঃ জুন, ২০১৯)

১.০	প্রকল্পের নাম	:	গাইবান্ধা-ফুলছড়ি-ভরতখালী-সাঘাটা সড়ক প্রশস্তকরণ ও উন্নয়ন (জেড-৫৫৫২) (১ম সংশোধিত)
২.০	বাস্তবায়নকারী সংস্থা	:	সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর
৩.০	প্রশাসনিক মন্ত্রণালয়	:	সড়ক পরিবহন ও সেতু মন্ত্রণালয়।
৪.০	প্রশাসনিক বিভাগ		সড়ক পরিবহণ ও মহাসড়ক বিভাগ
৫.০	পরিকল্পনা কমিশনের সেক্টর বিভাগ	:	ভৌত অবকাঠামো বিভাগ।
৬.০	বাস্তবায়ন পরিবীক্ষণ ও মূল্যায়ন বিভাগ (আইএমইডি)'র সংশ্লিষ্ট সেক্টর	:	পরিবীক্ষণ ও মূল্যায়ন সেক্টর-২ (পরিবহন) ।
৭.০	প্রকল্প এলাকা	:	গাইবান্ধা জেলার গাইবান্ধা সদর, ফুলছড়ি ও সাঘাটা উপজেলা।
৮.০	প্রকল্পের বাস্তবায়ন সময় ও ব্যয়	:	

(লক্ষ টাকায়)

প্রাক্কলিত ব্যয় (প্রঃ সাঃ)		প্রকৃত ব্যয় (প্রঃ সাঃ)	পরিকল্পিত বাস্তবায়নকাল		প্রকৃত বাস্তবায়ন কাল	অতিক্রান্ত ব্যয় (মূল প্রাক্কলিত ব্যয়ের %)	অতিক্রান্ত সময় (মূল বাস্তবায়নকালের (%)
মূল	সর্বশেষ সংশোধিত (১ম বার)		মূল	সর্বশেষ সংশোধিত			
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮
৫৬৪৬.৩৭	৬৪৭৫.৯০	৬২৭৪.৭৬	মার্চ, ২০১৬ হতে জুন, ২০১৮	মার্চ, ২০১৬ হতে জুন, ২০১৯	মার্চ, ২০১৬ হতে জুন, ২০১৯	৬২৮.৩৯ (১১.১২%)	০১ বছর (৪২.৮৬%)

৯.০ পটভূমি: গাইবান্ধা-ফুলছড়ি-ভরতখালী-সাঘাটা সড়কটি গাইবান্ধা জেলার যমুনা নদী তীরবর্তী দুটি উপজেলা ফুলছড়ি ও সাঘাটা উপজেলাকে জেলা সদরের সহিত সংযোগকারী একমাত্র প্রধান সড়ক। বন্যা ও দারিদ্রপীড়িত উল্লিখিত দুটি উপজেলার প্রায় চার লক্ষাধিক মানুষের জীবন-জীবিকার উন্নয়নে সড়কটির ভূমিকা অত্যন্ত গুরুত্বপূর্ণ। জেলা মহাসড়কটির বিদ্যমান প্রশস্ততা কম থাকায় সড়কটিতে প্রতিনিয়ত যানজট সৃষ্টি হতো। এ সকল বিষয়ের গুরুত্ব বিবেচনায় সড়কটি প্রশস্তকরণ জরুরী হয়ে পড়ে। এ প্রেক্ষিতে প্রকল্পটি ১২-০৪-২০১৬ খ্রি: তারিখে ৫৬৪৬.৩৭ লক্ষ টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে ০১ মার্চ ২০১৬ হতে ৩০ জুন ২০১৮ মেয়াদে একনেক সভায় অনুমোদিত হয়। পরবর্তীতে ০৬-০২-২০১৮ খ্রি: তারিখে ৬৪৭৫.৯০ লক্ষ টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে ০১ মার্চ ২০১৬ হতে ৩০ জুন ২০১৯ মেয়াদে বাস্তবায়নের জন্যসড়ক পরিবহন ও সেতু মন্ত্রণালয় কর্তৃক ১ম সংশোধিত ডিপিপি অনুমোদন করা হয়।

১০.০ উদ্দেশ্য: গাইবান্ধা-ফুলছড়ি-ভরতখালী-সাঘাটা সড়ক ১২ ফুট হতে ১৮ ফুটে প্রশস্তকরণসহ প্রয়োজনীয় উন্নয়ন করাই প্রকল্পটির মূল উদ্দেশ্য।

১১.০ প্রকল্পের প্রধান প্রধান কার্যক্রম :

- মাটির কাজ ১.৯৭ ল: ঘন মিটার ;
- বিদ্যমান পেভমেন্ট প্রশস্তকরণ ২৮.৬০ কি: মি:;
- বিদ্যমান পেভমেন্ট মজবুতিকরণ ২৫.১০ কি: মি:;

- সার্ফেসিং ২৮.৭৫ কি: মি:
- আরসিসি বক্স কালভার্ট/ স্লাব ব্রিজ নির্মাণ (৫টি) ৪১.০০ মিটার;
- আরসিসি প্লেট প্যালাসাইডিং/টো ওয়াল/স্লোপ প্রটেকশন ৬৮১০.০০ মিটার;
- ব্রিক মেসেনারী/আরসিসি গাইড ওয়াল নির্মাণ ১০২৬.০০ মিটার;
- কংক্রিট ইউ ড্রেন ৫৮২.০০ মিটার;
- সার্ফেস/সসার ড্রেন ৮৫৫৬.০০মিটার;
- ক্রস ড্রেন নির্মাণ ৪৪৮.৮০ মিটার।

১২.০ <u>প্রকল্পের অঙ্গভিত্তিক বাস্তবায়ন (পিসিআর এর ভিত্তিতে) :</u>

(লক্ষ টাকায়)

Sl. No	Items of Work (as per RDPP)	Unit	Target (as per RDPP)		Actual Progress		Deference (+ -)	
			Physical (Quantity)	Financial	Physical (Quantity)	Financial	Physical (Quantity)	Financial
1	2	3	4	5	6	7	8	9
	(A) Revenue Components	--	--	--	--	--	--	--
	(B) Capital Components:							
	Civil Work							
	(a) Construction Road Embankment	Lac cum	1.97	520.27	1.7193	488.66	-0.2507	-31.61
	Pavement							
	(a) Widening of Existing Pavement	KM	28.60	1288.13	28.60	1255.96	-	-32.17
	(b) Strengthening of Existing Pavement	KM	25.10	1149.12	25.10	1149.12	-	-
	(c) Surfacing	KM	28.75	1519.08	28.75	1519.08	-	-
	Structures							
	(a) Construction of RCC Box Culvert/Slab Bridge (5 nos)	M	41.00	645.56	49.00	639.68	-8	-5.88
	Protective Work						0	0
	(a) RCC Plate Palisiding/Toe wall/Slope Protection	LM	6810.00	748.95	3504.95	717.80	-3305.05	-31.15
	(b) Brick Masonry/RCC Guide Wall	LM	1026.00	97.79	1025.81	97.79	0.19	-
	Drain							
	(a) Concrete U Drain	LM	582.00	75.87	582.00	71.08	-	-4.79
	(b) Surface/Saucer Drain	LM	8556.00	270.99	8437.00	260.91	-119	-10.08
	(c) Cross Drain	LM	448.80	24.83	435.97	24.12	-12.83	-0.71
	Road Marking, Sign, Signal,							

Sl. No	Items of Work (as per RDPP)	Unit	Target (as per RDPP)		Actual Progress		Deference (+ -)	
			Physical (Quantity)	Financial	Physical (Quantity)	Financial	Physical (Quantity)	Financial
	Guide Post, KM Post etc.							
	(a) Road Marking	sqm	6974.00	73.54	6826.50	23.41	-147.5	-50.13
	(b) Traffic Sign	Nos	32.00	1.99	22.00	1.30	-10	-0.69
	(c) Sign Post	Nos	32.00	0.90	22.00	0.59	-10	0.31
	(d) Concrete Guide Post	Nos	625.00	12.65	225.00	4.38	-400	+8.27
	(e) Concrete KM Post	Nos	28.00	1.94	28.00	1.94	0	0
	Gereral & Site Facilities	Package	3.00	15.28	0.00	0.00	-3	-15.28
	Relocation of public Utility	LS	LS	19.00	LS	18.94	-	-0.06
	Sub-Total (B):			**6465.90**		**6274.76**		
C. Physical Contingency		--	--	5.00	--	-	-	-
D. Price Contingency		--	--	5.00	--	-	-	-
	Grand Total (A+B+C+D):	--	--	**6475.90**	--	**6274.76 (97%)**	-	**-201.14**

১৩.০ প্রকল্প পরিচালক সংক্রান্ত তথ্যাদিঃ

ক্রমিক নং	প্রকল্প পরিচালকের নাম ও পদবী	দায়িত্বের ধরণ		কর্মকাল	
		পূর্ণকালীন	খন্ডকালীন	যোগদান	বদলী
১	২	৩	৪	৫	৬
	জনাব মোঃ আসাদুজ্জামান নির্বাহী প্রকৌশলী, সওজ, সড়ক বিভাগ, গাইবান্ধা	০১-০৩-২০১৬ হতে ৩০/০৬/২০১৯	অতিরিক্ত দায়িত্ব	০১/০৩/২০১৬	৩০/০৬/২০১৯

১৪.০ ক্রয় সংক্রান্ত তথ্যাদিঃ

১৪.১ গাড়ী/ট্রান্সপোর্ট ক্রয়ঃ প্রকল্পের আওতায় গাড়ী/ট্রান্সপোর্ট ক্রয়ের তথ্যাদি: প্রযোজ্য নয়।

Name of Transport	Number as per 1st RDPP	Procured with date	Transferred to Transport Pool with date	Transferred to O & M with date	Condemned/ Damaged with date	Remarks
১	২	৩	৪	৫	৬	৭
-	-	-	-	-	-	এই প্রকল্পের আওতায় কোন গাড়ী ক্রয়ের সংস্থান ছিল না।

১৪.২ পণ্য, কার্য ও সেবা ক্রয়ঃ ১ম সংশোধিত ডিপিপি ও পিসিআর এ উল্লেখিত তথ্যানুযায়ী ৩টি প্যাকেজের আওতায় পূর্ত কাজ সম্পাদন করা হয়েছে যার তথ্য নিম্নরূপ:

(লক্ষ টাকায়)

-প্যাকেজ/কাজের নাম -ঠিকাদার প্রতিষ্ঠানের নাম	-মূল ডিপিপিতে প্রাক্কলিত ব্যয় -টেন্ডার প্রাক্কলিত ব্যয় -মূল চুক্তি মূল্য -সংশোধিত ডিপিপিতে প্রাক্কলিত ব্যয় -সংশোধিত চুক্তি মূল্য	-দরপত্র আহবানের তারিখ -চুক্তির তারিখ -মূল চুক্তি অনুযায়ী কাজ সমাপ্তির তারিখ -সংশোধিত চুক্তি অনুযায়ী কাজ সমাপ্তির তারিখ -প্রকৃত সমাপ্তির তারিখ
২	৩	৪
PW-1: Widening of Gaibandha-Fulchari-Bharatkhali-Saghata Road (Z-5552) from Ch 0+000 to Ch 14+000 km & Re-construction of 2 nos. RCC Box Culvert under Road Division Gaibandha. **ঠিকাদার :** ICC Limited & M/S Paradise Traders (JV),	২৬৮২.৪৭ ২৭৩০.১৯ ২৪৪০.৭৫ ২৪৪০.৭৫ -	২৬-১২-২০১৬ ১৩-০৩-২০১৭ ১২-০৬-২০১৮ - ১০-০৬-২০১৮
PW-2: Widening of Gaibandha-Fulchari-Bharatkhali-Saghata Road (Z-5552) from Ch 14+000 to 28+750 km under Road Division Gaibandha. **ঠিকাদার :** M.M Builders & Engineers Ltd. M/S As Construction Md. Matlubour Rahman-JV	২৮২৬.১৮ ২৭৬৬.৪২ ২৪৮৯.৮৩ ২৪৮৯.৮৩ -	২৬-১২-২০১৬ ০৬-০৩-২০১৭ ০৫-০৬-২০১৮ - ০৫-০৬-২০১৮
PW-3: Widening of Fulchari link Road and Saghata Bazer 2.00 km Reconstruction of 3 nos 37 m RCC Culvert/slab Bridge at 5th 25th & 27th km Protective work and Earthwork of Gaibandha-Fulchari-Bharaktuli-Saghuta Road (z-5552) under Road Division Gaibandha. **ঠিকাদার :** Abdul Monem Ltd. & Md. Matlubour Rahman-JV.	- ১৫১১.২৮ ১৩৬০.১৫ ১৫১৬.৩৩ -	২৩-০৪-২০১৮ ৩১-০৫-২০১৮ ০১-০৩-২০১৯ - ২৭-০২-২০১৯

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

(লক্ষ টাকায়)

অর্থ বছর	মূল ডিপিপি অনুযায়ী লক্ষ্যমাত্রা	সর্বশেষ সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী লক্ষ্যমাত্রা	আরএডিপি বরাদ্দ	অবমুক্ত	ব্যয়
২০১৫-২০১৬	২২৯.৫৮	--	--	--	--
২০১৬-২০১৭	২৪৫০.৭১	৮১৬.০০	৮১৬.০০	৮১৬.০০	৮১৬.০০
২০১৭-২০১৮	২৯৬৬.০৮	৪১২৬.০০	৪১২৬.০০	৪১২৬.০০	৪১২৬.০০

অর্থ বছর	মূল ডিপিপি অনুযায়ী লক্ষ্যমাত্রা	সর্বশেষ সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী লক্ষ্যমাত্রা	আরএডিপি বরাদ্দ	অবমুক্ত	ব্যয়
২০১৮-২০১৯	--	১৫৩০.২৯	১৩৩৩.০০	১৩৩৩.০০	১৩৩৩.০০
সর্বমোটঃ	**৫৬৪৬.৩৭**	**৬৪৭৫.৯০**	**৬২৭৫.০০**	**৬২৭৫.০০**	**৬২৭৫.০০**

১৬। **প্রকল্প পরিদর্শনঃ** গত ২৯/০৯/২০১৯ তারিখে আইএমইডি'র সহকারী পরিচালক জনাব মুহাম্মদ মিজানুর রহমান মিয়া কর্তৃক প্রকল্পটি সরেজমিন পরিদর্শন করা হয়। পরিদর্শনকালে সড়ক বিভাগের কর্মকর্তাগণ উপস্থিত ছিলেন। সরেজমিন পরিদর্শন এবং পিসিআর এ প্রদত্ত তথ্যের আলোকে পর্যবেক্ষণ নিম্নরূপঃ

১৬.১ ভূমি অধিগ্রহণ: প্রকল্পের আওতায় ভূমি অধিগ্রহণ কার্যক্রম নেই।

১৬.২ সড়ক বাঁধে মাটির কাজ: অনুমোদিত আরডিপিপিতে ১.৯৭ ল: ঘ: মি: সড়ক বাঁধে মাটির কাজের জন্য ৫২০.২৭ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। পিসিআর অনুযায়ী ১.৭১৯৩ ল: ঘ: মি: সড়ক বাঁধে মাটির কাজ করা হয়েছে এবং এখাতে বরাদ্দকৃত অর্থের মধ্যে ৪৮৮.৬৬ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে। বাস্তবতার আলোকে মাটির পরিমাণ কম হওয়ায় এখাতে ৩১.৬১ লক্ষ টাকা কম ব্যয় হয়েছে।

১৬.৩ **বিদ্যমান পেভমেন্ট প্রশস্তকরণ:** অনুমোদিত আরডিপিপিতে ২৮.৬০ কিলোমিটার সড়কে বিদ্যমান পেভমেন্ট ৩.৭ মিটার হতে ৫.৫ মিটার প্রশস্তকরণ কাজের জন্য ১২৮৮.১৩ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। পিসিআর অনুযায়ী ২৮.৬০ কিলোমিটার বিদ্যমান পেভমেন্ট প্রশস্তকরণের জন্য ১২৫৫.৯৬ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে। এখাতে পূর্ত কাজের পরিমাণ ১০০% হলেও ৩২.১৭ লক্ষ টাকা কম খরচ করা হয়েছে।

১৬.৪ **বিদ্যমান পেভমেন্ট মজবুতিকরণ:** অনুমোদিত আরডিপিপিতে ২৫.১০ কি: মি: বিদ্যমান পেভমেন্ট মজবুতিকরণ করার জন্য ১১৪৯.১২ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয় এবং প্রকল্প মেয়াদে ২৫.১০ কি: মি: বিদ্যমান পেভমেন্ট মজবুতিকরণ করা হয়েছে এবং এখাতে বরাদ্দকৃত অর্থের পুরোটাই ব্যয় করা হয়েছে।

১৬.৫ **সার্ফেসিং:** অনুমোদিত আরডিপিপিতে ২৮.৭৫ কি: মি: সার্ফেসিং বাবদ ১৫১৯.০৮ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। পিসিআর অনুযায়ী ২৮.৭৫ কি: মি: সার্ফেসিং কাজ করা হয়েছে এবং এখাতে বরাদ্দকৃত অর্থের পুরোটাই ব্যয় করা হয়েছে। এখাতে আর্থিক এবং বাস্তব অগ্রগতি ১০০%।

১৬.৬ **আরসিসি বক্স কালভার্ট ও আরসিসি স্লাব সেতু নির্মাণ (৫টি/৪১ মিটার):** অনুমোদিত আরডিপিপিতে ২৪ মিটার দীর্ঘ স্লাব ব্রীজ পুন:নির্মাণ এবং ৪টি (১৭ মিটার) আরসিসি বক্স কালভার্ট নির্মাণ বাবদ ৬৪৫.৫৬ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। পিসিআর অনুযায়ী ৪১ মিটার বক্সকালভার্ট/স্লাব সেতু নির্মাণ করা হয়েছে এবং এখাতে বরাদ্দকৃত অর্থের ৬৩৯.৬৮ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে এবং ৫.৮৮ লক্ষ টাকা অব্যয়িত রয়েছে। এখাতে আর্থিক অগ্রগতি কিছুটা কম হলেও বাস্তব অগ্রগতি ১০০%।

১৬.৭ **আরসিসি প্লেট প্যালাসাইডিং/টো-ওয়াল:** অনুমোদিত আরডিপিপিতে ৬৮১০ রানিং মিটার (এলএম) আরসিসি প্লেট প্যালাসাইডিং/টো-ওয়াল নির্মাণ বাবদ ৭৪৮.৯৫ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। পিসিআর অনুযায়ী ৩৫০৪.৯৫ রানিং মিটার (এলএম) আরসিসি প্লেট প্যালাসাইডিং/টো-ওয়াল নির্মাণ করা হয়েছে এবং এখাতে বরাদ্দকৃত অর্থের ৭১৭.৮০ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে। মাঠ পর্যায়ে প্রয়োজনীয়তার আলোকে ৩৩০৫.০৫ রানিং মিটার কম প্যালাসাইডিং/টো-ওয়াল নির্মাণ করা হয়েছে। এখাতে ৩১.১৫ লক্ষ টাকা অব্যয়িত রয়েছে।

১৬.৮ **ব্রিক মেসেনরি/আরসিসি গাইডওয়াল:** আরডিপিপিতে ১০২৬.০০ এলএম ব্রিক মেসেনরি/আরসিসি গাইড ওয়াল নির্মাণের জন্য ৯৭.৭৯ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। পিসিআর অনুযায়ী ১০২৫.৮১ এলএম ব্রিক মেসেনরি/আরসিসি

গাইড ওয়াল নির্মাণ করা হয়েছে এবং এখাতে বরাদ্দকৃত অর্থের পুরোটাই ব্যয় করা হয়েছে। এখাতে আর্থিক ও বাস্তব অগ্রগতি ১০০%।

১৬.৯ **কংক্রিট ইউ ড্রেন:** আরডিপিপিতে ৫৮২.০০ এলএম কংক্রিট ইউ ড্রেন নির্মাণের জন্য ৭৫.৮৭ লক্ষ টাকার সংস্থান রয়েছে। পিসিআর অনুযায়ী ৫৮২.০০ এলএম কংক্রিট ইউ ড্রেন নির্মাণ কাজের জন্য ৭১.০৮ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে। এখাতে আর্থিক ৯৪% ও বাস্তব অগ্রগতি ১০০%।

১৬.১০ **সার্ফেস/সসার ড্রেন:** আরডিপিপিতে ৮৫৫৬.০০ এলএম সার্ফেস/সসার ড্রেন নির্মাণ কাজের জন্য ২৭০.৯৯ লক্ষ টাকার সংস্থান রয়েছে। পিসিআর অনুযায়ী ৮৪৩৭.০০ এলএম সার্ফেস/সসার ড্রেন কাজের জন্য ২৬০.৯১ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে। প্রয়োজনীয়তার আলোকে ১১৯ রানিং মিটার কম ড্রেন নির্মাণ করা হয়েছে। এখাতে ১০.০৮ লক্ষ টাকা অব্যয়িত রয়েছে।

১৬.১১ **ক্রস ড্রেন:** আরডিপিপিতে ৪৪৮.৮০ এলএম ক্রস ড্রেন নির্মাণের জন্য ২৪.৮৩ লক্ষ টাকার সংস্থান রয়েছে। পিসিআর অনুযায়ী ৪৩৫.৯৭ এলএম ক্রস ড্রেন নির্মাণ করা হয়েছে এবং এ বাবদ ২৪.১২ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে।

১৬.১২ **রোড মার্কিং:** আরডিপিপিতে ৬৯৭৪.০০ বর্গমিটার রোড মার্কিং কাজের জন্য ৭৩.৫৪ লক্ষ টাকার সংস্থান রয়েছে। পিসিআর অনুযায়ী ৬৮২৬.৫০ বর্গমিটার রোড মার্কিং কাজ করা হয়েছে এবং এ বাবদ ২৩.৪১ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে।

১৬.১৩ ট্রাফিক সাইন: আরডিপিপিতে ৩২টি ট্রাফিক সাইন কাজের জন্য ১.৯৯ লক্ষ টাকার সংস্থান রয়েছে। পিসিআর অনুযায়ী ২২টি ট্রাফিক সাইন কাজ করা হয়েছে এবং এ বাবদ ১.৩০ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে।

১৬.১৪ সাইন পোস্ট: আরডিপিপিতে ৩২টি সাইন পোস্ট কাজের জন্য ০.৯০ লক্ষ টাকার সংস্থান রয়েছে। পিসিআর অনুযায়ী ২২টি ট্রাফিক সাইন কাজ করা হয়েছে এবং এ বাবদ ০.৫৯ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে।

১৬.১৫ কংক্রিট গাইড পোস্ট: আরডিপিপিতে ৬২৫টি কংক্রিট গাইড পোস্ট নির্মাণের জন্য ১২.৬৫ লক্ষ টাকার সংস্থান রয়েছে। পিসিআর অনুযায়ী ২২৫টি কংক্রিট গাইড পোস্ট নির্মাণ করা হয়েছে এবং এ বাবদ ৪.৩৮ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে।

১৬.১৬ কংক্রিট কি: মি: পোস্ট: আরডিপিপিতে ২৮টি কংক্রিট কি: মি: পোস্ট নির্মাণের জন্য ১.৯৪ লক্ষ টাকার সংস্থান রয়েছে। পিসিআর অনুযায়ী ২৮টি কংক্রিট কি: মি: পোস্ট নির্মাণ করা হয়েছে এবং এ বাবদ বরাদ্দকৃত অর্থের পুরোটাই ব্যয় করা হয়েছে। এখাতে আর্থিক এবং বাস্তব অগ্রগতি ১০০%।

১৬.১৭ জেনারেল ও সাইট ফ্যাসিলিটিস: আরডিপিপিতে ৩টি প্যাকেজের আওতায় জেনারেল ও সাইট ফ্যাসিলিটিস কাজের ১৫.২৮ লক্ষ টাকার সংস্থান রয়েছে। জেনারেল ও সাইট ফ্যাসিলিটিস প্রয়োজন না হওয়ায় পিসিআর অনুযায়ী এখাতে কোন ব্যয় দেখানো হয়নি।

১৬.১৮ রিলোকেশন অফ পাবলিক ইউটিলিটি: আরডিপিপিতে রিলোকেশন অফ পাবলিক ইউটিলিটি কাজের জন্য থোক হিসেবে ১৯.০০ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। প্রকল্প মেয়াদে পিসিআর অনুযায়ী রিলোকেশন অফ পাবলিক ইউটিলিটি কাজ করা হয়েছে এবং এ বাবদ বরাদ্দকৃত অর্থের মধ্যে ১৮.৯৪ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে।

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

পরিকল্পিত উদ্দেশ্য	উদ্দেশ্য অর্জন
প্রকল্পের মূল উদ্দেশ্য হলো- গাইবান্ধা-ফুলছড়ি-ভরতখালী-	গাইবান্ধা-ফুলছড়ি-ভরতখালী-সাঘাটা সড়ক যথাযথ মানে

পরিকল্পিত উদ্দেশ্য	উদ্দেশ্য অর্জন
সাঘাটা সড়ক ১২ ফুট হতে ১৮ ফুটে প্রশস্তকরণ এবং উন্নয়ন করা।	উন্নয়নের ফলে ফুলছড়ি ও সাঘাটা উপজেলার সাথে জেলা সদরের সরাসরি সড়ক যোগাযোগ ব্যবস্থা স্থাপিত হয়েছে।

১৮। **উদ্দেশ্য অর্জিত না হয়ে থাকলে তার কারণঃ** প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জিত হয়েছে বলে প্রতীয়মান হয়। তবে সাম্প্রতিক (জুলাই, ২০১৯) ভয়াবহ বন্যায় সড়কটি ক্ষতিগ্রস্থ হওয়ায় এর স্থায়িত্ব নিয়ে সংশয় রয়েছে।

১৯। Audit: পিসিআর এ প্রদত্ত তথ্য অনুযায়ী প্রকল্পটির External ও Internal Audit সম্পন্ন করা হয়েছে।

২০। **বিশেষ পর্যবেক্ষণ:**

২০.১ পরিদর্শনকালে জানা যায়, জুলাই, ২০১৯ এ গাইবান্ধা জেলার ইতিহাসে ভয়াবহ বন্যা হয় যা ১৯৮৮ সালের ভয়াবহ বন্যাকে অতিক্রম করেছে। ১৯৮৮ সালে পানি বিপদ সীমার ১২২ সে:মি: উপর দিয়ে প্রবাহিত হলেও জুলাই, ২০১৯ সালে বন্যার পানি বিপদ সীমার ১৫৬ সে:মি: উপর দিয়ে প্রবাহিত হয়। বন্যায় গাইবান্ধা-ফুলছড়ি-ভরতখালী-সাঘাটা সড়কে ২ টি স্থান বিচ্ছিন্ন (ওয়াশআউট) হয়ে যায়। সম্পূর্ণ সড়ক নিমজ্জিত হয়ে পানি প্রবাহিত হওয়ায় নির্মিত সড়কটির বিভিন্ন অংশ ক্ষতিগ্রস্থ হয়েছে। পরিদর্শনকালে দেখা যায়, ১২ তম কিলোমিটারে প্রায় ১০০ মিটার সড়কাংশ এখনও মেরামত করা সম্ভব না হওয়ায় যোগাযোগ ব্যবস্থা বিচ্ছিন্ন রয়েছে। নির্বাহী প্রকৌশলী জানান, এ স্থানটি প্রায় ১০-১৫ মিটার গভীরতায় ওয়াশআউট হওয়ায় আপাতত কাজ করা সম্ভব হচ্ছে না। শুষ্ক মৌসুমে পানি কমার পর ও আরএইচডি কর্তৃক অর্থ বরাদ্দ পাওয়ার পর এ অংশ মেরামত করা সম্ভব হবে। সড়কটির বন্যায় ক্ষতিগ্রস্থ অংশ চিহ্নিতপূর্বক রক্ষণাবেক্ষণ এর আওতায় দ্রুত মেরামত করা প্রয়োজন।

২০.২ পরিদর্শনকালে দেখা যায়, বিদ্যমান পেভমেন্ট ও সফট সোল্ডার বিশেষ করে গাইবান্ধা প্রান্তের দিকে অনেকটা ভাল দেখতে পাওয়া যায়। তবে সাম্প্রতিক বন্যায় সড়কে পানি উঠায় অনেক জায়গায় এজ ব্রেকিংসহ পেভমেন্ট ভেঙ্গে ধ্বসে গেছে দেখতে পাওয়া যায়। এছাড়া পেভমেন্টের অনেক জায়গায় দেবে গেছে দেখতে পাওয়া যায়। জরুরী ভিত্তিতে সড়ক বিভাগের নিজস্ব রুটিন রক্ষণাবেক্ষণের আওতায় এসকল ক্ষতিগ্রস্থ পেভমেন্ট পুন:নির্মাণ করা প্রয়োজন।

২০.৩ বন্যার পানির স্রোতে ও ঢেউয়ে সড়কের দুইপাশের সফটসোল্ডার সরে গিয়ে/ভেঙ্গে গিয়ে পেভমেন্ট ঝুকিঁপূর্ণ অবস্থায় রয়েছে দেখতে পাওয়া যায়। মূল পেভমেন্ট রক্ষার্থে পুরো সড়ক পরীক্ষা-নিরীক্ষাপূর্বক যথাযথ কম্প্যাকশন করে সফট সোল্ডার পুন:নির্মাণ করা প্রয়োজন।

২০.৪ পরিদর্শনকালে দেখা যায়, আলোচ্য সড়কটির যমুনা নদীর সাইড বরাবর (পানি উন্নয়ন বোর্ড কর্তৃক তৈরি মাটির ডাইক ওয়াল) স্লোপ প্রোটেকশনের কাজ করা হয়েছে। এ অংশের সড়ক অনেকটা ভাল দেখতে পাওয়া যায়। যমুনা নদীর সাইড বরাবর অবশিষ্ট সড়কাংশে স্লোপ প্রটেকশন কাজ করা প্রয়োজন যেন একপাশ থেকে অন্যপাশে সড়কের নিচ দিয়ে পানি লিংকেজ হয়ে সড়ক ক্ষতিগ্রস্ত না হয়।

২০.৫ পরিদর্শনে জানা যায় সম্প্রতি বন্যায় উত্তরাঞ্চলের অধিকাংশ সড়কগুলো ক্ষতিগ্রস্ত হয়। বন্যা ও অতি বৃষ্টির পানি দ্রুত পরিবাহিত না হওয়ায় সড়কগুলো ড়াবৎ ভষড়ড়ফবফ/ ড়াবৎ ভষড়বিফ হয়ে রাস্তাগুলো ক্ষতিগ্রস্ত হয়েছে। সে বিবেচনায় রাস্তার একপাশ হতে অন্য পাশে দ্রুত ও সহজে পানি প্রবাহের জন্য পর্যাপ্ত কালভার্ট/ব্রীজের নির্মাণের পদক্ষেপ গ্রহণ করা যেতে পারে।

২০.৬ আলোচ্য সড়কটি পানি উন্নয়ন বাঁধের (যমুনা/ব্রহ্মপুত্র তীর) উপর হওয়ায় পানি উন্নয়ন বোর্ডের সাথে পরামর্শ করে সড়কটির এমব্যাংকমেন্ট বন্যার লেভেল অনুযায়ী উঁচু করার পদক্ষেপ নেওয়া যেতে পারে। এছাড়া প্রয়োজনে সড়কবাঁধে স্লুইসগেট নির্মাণ করা যেতে পারে।

২০.৭ বন্যায় ক্ষতিগ্রস্ত কি:মি: পোস্ট, গাইড পোস্ট ও সাইন সিগন্যালগুলো পুনরায় স্থাপন করা প্রয়োজন।

২০.৮ মূল ডিপিপির তুলনায় প্রকল্পটি বাস্তবায়িত হতে ৬.৮২ কোটি টাকা বেশি প্রয়োজন হয়েছে। এছাড়া মূল বাস্তবায়নকালের তুলনায় ১ বছর সময় বেশি লেগেছে। ভবিষ্যতে কোন প্রকল্প মূল ব্যয় ও সময়মত বাস্তবায়ন করার কার্যকরী পদক্ষেপ গ্রহণ করা প্রয়োজন।

২০.৯ প্রকল্পটির পূর্ত কাজ ৩টি প্যাকেজের মাধ্যমে বাস্তবায়িত হয়েছে। মূল ডিপিপিতে দুটি প্যাকেজ pw-01 ও pw-02 ছিল। পরবর্তীতে সংশোধিত ডিপিপিতে নতুন প্যাকেজ pw-03 অন্তর্ভুক্ত করা হয়। প্যাকেজসমূহের বাস্তবায়নকাল পর্যালোচনায় দেখা যায় যে, ৩টি প্যাকেজের কাজই মূল চুক্তির মেয়াদ কালের মধ্যে বাস্তবায়িত হয়েছে যা আশাব্যঞ্জক। সাধারণত দেখা যায়, কার্যাদেশ প্রাপ্ত ঠিকাদার মূল মেয়াদ কালের মধ্যে প্যাকেজের কাজ সমাপ্ত না করতে পারায় চুক্তি মেয়াদকাল বৃদ্ধি করা হয়।

২০.১০ প্রকল্পটিতে টেকসই ও ব্যতিক্রমধর্মী প্যালাসাইডিং নির্মাণ: পরিদর্শনকালে দেখা যায়, গাইবান্ধা-ফুলছড়ি-ভরতখালী-সাঘাটা সড়কের সড়ক বাঁধ ভূমি সমতল হতে আনুমানিক ৩/৫ মিটার উচুতে অবস্থিত। সড়কের চেইনেজ ১২তম কি.মি. হতে ১৯তম কি.মি পর্যন্ত সড়কটি ব্রহ্মপুত্র নদীর তীরে অবস্থিত। বর্ষা মৌসুমে ব্রহ্মপুত্র নদের পানি পুকুর এবং জলাশয়ে পরিপূর্ণ হয়ে সড়ক বাঁধকে আঘাত করে এবং রেইনকাটসহ সড়ক ধ্বসে যাওয়ার উপক্রম হয়। সড়কের স্থায়িত্ব বৃদ্ধির লক্ষ্যে প্রকল্পের আওতায় সড়কের বিভিন্ন অংশে রক্ষাপ্রদ কাজের আওতায় ব্যতিক্রমধর্মী টেকসই প্যালাসাইডিং (৩.০০ মিটার পোষ্ট, ১৫০মিমি × ১৫০মিমি) নির্মাণ কাজ সম্পন্ন করা হয়। সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের রেট সিডিউলভুক্ত প্যালাসাইডিং (৩.০০ মিটার পোষ্ট, ১৫০মিমি ×১৫০মিমি) সাধারনভাবে Post এর সাথে Plate গুলোকে MS Rod দিয়ে Anchor করে সড়কের বাঁধে স্থাপন করা হয়। আলোচ্য প্রকল্পে প্যালাসাইডিং গুলোকে একটু ব্যতিক্রমভাবে নির্মাণ করা হয়েছে যা আপাত দৃষ্টিতে বা বাহ্যিকভাবে সওজ এ প্রচলিত পদ্ধতিতে নির্মিত প্যালাসাইডিং এর তুলনায় অধিক স্থায়ী হবে বলে প্রতীয়মান হয়েছে। ব্যতিক্রম পদ্ধতিতে প্যালাসাইডিং ব্যবহৃত Post এর দৈর্ঘ্যে ৩ মিটার এর মধ্যে ২ মিটার আগে থেকেই Pre-Cast করে নিয়ে সাইটে Drive করে বসানো হয়। Post গুলোকে ১মিটার দূরুত্বে বসিয়ে Grade Beam দিয়ে Post গুলোকে Lateral tie দেয়া হয়। এর পর Post এর উপর ১ মিটারের (৩ মিটার দৈর্ঘ্যের মধ্যে ২ মিটার মাটির নিচে যাওয়ার পর উপরের ১মিটারের রড উপরের দিকে বের হয়ে থাকবে) সাথে Plate এর রড বেঁধে Monolithic ভাবে Post সহ Plate ঢালাই করা হয়। এতে করে নির্দিষ্ট দৈর্ঘ্যের প্যালাসাইডিং Continuous ভাবে অবস্থান করে যা দৃষ্টি নন্দনও বটে। এটি উপর থেকে দেখলে কিছুটা গাইড ওয়াল এর মত মনে হবে। এটি Continuous হওয়াতে প্রচলিত Plate প্যালাসাইডিং এর তুলনায় অধিক স্থায়ী হবে বলে প্রতীয়মান হয়। এ ব্যতিক্রমভাবে প্যালাসাইডিং নির্মাণে খরচ সম্পর্কে নির্বাহী প্রকৌশলী, গাইবান্ধা, মো: আসাদুজ্জামান-কে জিজ্ঞাসা করলে তিনি জানান সওজের প্রচলিত প্যালাসাইডিং এর চেয়ে এ সড়কটিতে ব্যতিক্রমভাবে প্যালাসাইডিং নির্মাণ করা হলেও এটি সওজ Schedule ভুক্ত Rate এর মধ্যে রেখেই নির্মাণ করা হয়েছে। এ পদ্ধতিতে প্যালাসাইডিং নির্মাণ করা হলে অতিরিক্ত খরচের প্রয়োজন হবে না। অন্যদিকে দেশের অন্যান্য স্থানের সওজের প্রকল্পের আওতায় অনেক ক্ষেত্রে নির্মিত প্যালাসাইডিং ভেঙ্গে গেছে বা Plate গুলোকে MS Rod দিয়ে করা Anchor তথা বাধন খুলে রক্ষাপদ কাজ নষ্ট ও সড়ক ক্ষতিগ্রস্ত দেখা যায়। গাঁইবান্ধা সড়ক বিভাগের নির্বাহী প্রকৌশলীর নিজস্ব প্রচেষ্টায় উদ্ভাবিত এমন টেকসই ও ব্যতিক্রমধর্মী প্যালাসাইডিং নির্মাণ ডিজাইন করায় স্বীকৃতি স্বরূপ তাকে ধন্যবাদ জ্ঞাপন করা প্রয়োজন যাতে অন্যান্য প্রকৌশলীরা উদ্বোবনী বিষয়ে মনোনিবেশ করে। এছাড়া সওজ এর সিডিউল রেটের মধ্যেই উদ্ভাবিত নতুন ডিজাইন সম্বলিত টেকসই প্যালাসাইডিং নির্মাণ পদ্ধতিটি সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের অন্যান্য প্রকল্পে প্রয়োগের বিষয়ে কার্যকর ব্যবস্থা গ্রহণ করা প্রয়োজন।

২১। প্রকল্পের বাস্তবায়ন কাজের উল্লেখ্যযোগ্য স্থির চিত্র:



চিত্র-১ : সড়কটির ১২তম কি: মি: এ বন্যায় প্রায় ১০০ মিটার সড়ক সম্পূর্ণ ওয়াশ আউট হয়ে যাওয়া সড়কাংশ। এর ফলে এখনও সড়ক যোগাযোগ বিচ্ছিন্ন রয়েছে।



চিত্র-২ : ১২তম কি.মি.এ বন্যায় প্রায় ১২০ মিটার সড়ক সম্পূর্ণ ওয়াশ আউট হয়ে যাওয়া সড়কাংশে স্থাপিত অস্থায়ী ভাসমান সেতুতে পরিদর্শনকারী কর্মকর্তাসহ সড়ক বিভাগের অন্যান্য কর্মকর্তা।



চিত্র-৩: বন্যায় ক্ষতিগ্রস্থ দুস্থ-অসহায় ও গরিব পরিবার এখনও সড়কটির পাশে খুপরি ঘর করে অবস্থান করছে।



চিত্র-৪: বন্যায় ও পরবর্তীতে বৃষ্টিতে ক্ষতিগ্রস্ত সড়ক।



চিত্র-৫: ব্রহ্মপুত্র নদের পাশে প্রটেকটিভ ওয়ার্কের একাংশ।



চিত্র-৬: নির্মিত টেকসই ও ব্যতিক্রমধর্মী প্যালাসাইডিং



চিত্র-৭: বন্যায় ক্ষতিগ্রস্থ হয়ে সফট সোল্ডার ভেঙ্গে পেভমেন্ট পর্যন্ত চলে আসা সড়কাংশ



চিত্র-৮: বন্যায় ক্ষতিগ্রস্থ হয়ে সফট সোল্ডার ভেঙ্গে পেভমেন্ট পর্যন্ত চলে আসা সড়কাংশ



চিত্র:-৯ সড়কের একপাশে নির্মিত সসার ড্রেন।



চিত্র:-১০ বাজার অংশে নির্মিত ড্রেনেজ ব্যবস্থাসহ পেভমেন্ট



চিত্র:- ১১ বাজার অংশে নির্মিত রিজিড পেভমেন্ট



চিত্র:-১২ পর্যাপ্ত সোল্ডার দেখতে পাওয়া সড়কটির একাংশ

<table>
<tr><td></td><td></td></tr>
<tr><td>চিত্র:-১৩ নির্মিত পেভমেন্টের একাংশ যা আপাতদৃষ্টিতে ভাল দেখতে পাওয়া যায় (ক্লোজ ভিউ)</td><td>চিত্র:-১৪ নির্মিত পেভমেন্টের একাংশ যা আপাতদৃষ্টিতে ভাল দেখতে পাওয়া যায়</td></tr>
<tr><td></td><td></td></tr>
<tr><td>চিত্র-১৫ : ২৭ কি: মি: এ নির্মিত স্লাব ব্রীজ</td><td>চিত্র ১৬ : নির্মিত বক্স কালভার্ট</td></tr>
<tr><td></td><td></td></tr>
<tr><td>চিত্র-১৭: বন্যার পানির স্রোতে ধ্বসে যাওয়া পেভমেন্টের একাংশ।</td><td>চিত্র-১৮ : বন্যার পানির স্রোতে ধ্বসে যাওয়া পেভমেন্টের একাংশ।</td></tr>
</table>

	
চিত্র-১৯ বন্যার কারণে পাশের সফটসোল্ডারের কমপেকশন হাল্কা হয়ে যাওয়ায় দেবে যাওয়া পেভমেন্টের একাংশ।	চিত্র-২০ বন্যার কারণে পাশের সফটসোল্ডারের কমপেকশন হালকা হয়ে যাওয়ায় দেবে যাওয়া পেভমেন্টের একাংশ।
	
চিত্র ২১ : বন্যায় নিমজ্জিত সড়কের একাংশ (সংগৃহীত)	চিত্র : ২২: ১২তম কি: মি: এ বন্যায় প্রায় ১০০ মিটার ওয়াশআউট হয়ে যাওয়া সড়কের অংশ (সংগৃহীত)

প্রকল্পটিতে টেকসই ও ব্যতিক্রমধর্মী প্যালাসাইডিং নির্মাণ পদ্ধতির ধারাবাহিক কয়েকটি ছবি (সংগৃহীত):



চিত্র-০১: ৩ মিটার পোষ্টের মধ্যে ২ মিটার Pre-cast করে নেয়া হচ্ছে।



চিত্র-০২: ৩ মিটার পোষ্টের মধ্যে ২ মিটার মাটির নীচে drive করে মাটির ১ মিটার উপরে রড বের করে রাখা হয়েছে।



চিত্র-০৩: পোষ্টগুলোকে Grade Beam এর মাধ্যমে Lateral Tie করে রাখা হয়েছে এবং Plate এর রড বাঁধা হয়েছে।



চিত্র-০৪: পোষ্টসহ Plate একসাথে ঢালাইকৃত প্যালাসাইডিং।

২২.০ **মতামত/সুপারিশঃ**

২২.১ জুলাই, ২০১৯ এর ভয়াবহ বন্যায় ১২তম কি: মি: এ প্রায় ১০০ মিটার দৈর্ঘ্য ও ১০-১৫ মিটার গভীরতায় এবং ২০তম কি: মি: এ প্রায় ২০ মিটার দৈর্ঘ্য ও ৩ মিটার গভীরতায় আলোচ্য সড়কটির ২ টি স্থান বিচ্ছিন্ন (ওয়াশআউট) হয়ে যায়। ২০ মিটার ওয়াশআউট হয়ে যাওয়া অংশ মেরামত করা হলেও ১০০ মিটার ওয়াশআউট হওয়া সড়কাংশ এখনও মেরামত না করায় সড়কটি দিয়ে যানবাহন চলাচল করতে পারছে না। ওয়াশ আউট হয়ে যাওয়া সড়কাংশ সওজ অধিদপ্তরের নিয়মিত মেরামত/রক্ষণাবেক্ষণ কর্মসূচীর আওতায় দ্রুত মেরামতপূর্বক সড়কটি যানবাহন চলাচলের উপযোগী করতে হবে;

২২.২ গাইবান্ধা প্রান্তের বিদ্যমান পেভমেন্ট ও সফট সোল্ডার অনেকটা ভাল দেখতে পাওয়া যায়। তবে সাম্প্রতিক বন্যায় ফুলছড়ি ও সাঘাটা প্রান্তের বিভিন্ন জায়গায় এজ ব্রেকিংসহ পেভমেন্ট ভেঙ্গে/ধ্বসে যাওয়া এবং দেবে যাওয়া সড়কাংশ চিহ্নিতপূর্বক জরুরী ভিত্তিতে সড়ক বিভাগের নিজস্ব রুটিন রক্ষণাবেক্ষণের আওতায় পুন:নির্মাণ/মেরামত করতে হবে;

২২.৩ বন্যার পানির স্রোতে ও ঢেউয়ে সড়কের দুইপাশের সফটসোল্ডার সরে গিয়ে/ভেঙ্গে গিয়ে পেভমেন্ট ঝুকিঁপূর্ণ অবস্থায় রয়েছে। মূল পেভমেন্ট রক্ষার্থে পুরো সড়ক পরীক্ষা-নিরীক্ষাপূর্বক যথাযথ কম্প্যাকশন করে পর্যাপ্ত সফট সোল্ডার পুন:নির্মাণ করতে হবে;

২২.৪ আলোচ্য সড়কটির ব্রহ্মপুত্র নদের তীর বরাবর পর্যাপ্ত স্লোপ প্রটেকশনের কাজ করা প্রয়োজন যেন একপাশ থেকে অন্যপাশে সড়কের নিচ দিয়ে পানি লিংকেজ হয়ে সড়ক ক্ষতিগ্রস্ত হতে না পারে;

২২.৫ উত্তরাঞ্চলের অধিকাংশ সড়ক বন্যা ও অতি বৃষ্টির পানি দ্রুত পরিবাহিত না হওয়ায় over flooded/ over flowed হয়ে ক্ষতিগ্রস্ত হয়েছে। এ বিবেচনায় রাস্তার একপাশ হতে অন্য পাশে দ্রুত ও সহজে পানি প্রবাহের জন্য পরীক্ষা-নিরীক্ষাপূর্বক পর্যাপ্ত কালভার্ট/ব্রীজের নির্মাণের পদক্ষেপ গ্রহণ করা যেতে পারে;

২২.৬ মূল ডিপিপির তুলনায় প্রকল্পটি বাস্তবায়িত হতে ব্যয় ৬.৮২ কোটি টাকা এবং বাস্তবায়ন সময় ১ বছর বেশি লেগেছে। ভবিষ্যতে কোন প্রকল্প মূল অনুমোদিত প্রাক্কলিত ব্যয় ও মেয়াদকালের মধ্যে বাস্তবায়ন করার কার্যকরী পদক্ষেপ গ্রহণ করতে হবে;

২২.৭ প্রকল্পটির পূর্ত কাজ ৩টি প্যাকেজের মাধ্যমে বাস্তবায়িত হয়েছে। ৩টি প্যাকেজের কাজই মূল চুক্তির মেয়াদ কালের মধ্যে বাস্তবায়িত হয়েছে যা আশাব্যঞ্জক। এ অভিজ্ঞতা অন্যান্য প্রকল্পে প্রয়োগ করে কার্যাদেশ প্রাপ্ত ঠিকাদারের মূল চুক্তি মেয়াদ কালের মধ্যে প্যাকেজের কাজ সমাপ্ত করার উদ্যোগে সচেষ্ট হবে হবে;

২২.৮ প্রকল্পের আওতায় একই রেটে ব্যতিক্রমধর্মী ডিজাইনে প্যালাসাইডিং নির্মাণ করা হয়েছে যা সওজ এর অন্যান্য এলাকার নির্মীত প্রচলিত প্যালাসাইডিং এর তুলনায় টেকসই বলে প্রতীয়মান হয়েছে (বিশেষ পর্যবেক্ষণ ২০.১০ নং এবং ছবি ২১ নং অনুচ্ছেদ দ্রষ্টব্য)। গাইবান্ধা সড়ক বিভাগের নির্বাহী প্রকৌশলীর উদ্ভাবিত এমন টেকসই ও ব্যতিক্রমধর্মী প্যালাসাইডিং ডিজাইন রেপ্লিকেট করা যেতে পারে। সওজ এর সিডিউল রেটের মধ্যেই উদ্ভাবিত নতুন ডিজাইন সম্বলিত টেকসই প্যালাসাইডিং নির্মাণ পদ্ধতিটি সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের অন্যান্য প্রকল্পে প্রয়োগের ব্যবস্থা গ্রহণ করা যেতে পারে;

২২.৯ আলোচ্য সড়কটি পানি উন্নয়ন বোর্ডের বাঁধের (যমুনা/ব্রহ্মপুত্র তীর) উপর হওয়ায় পানি উন্নয়ন বোর্ডের সাথে পরামর্শ করে সড়কটির এমব্যাংকমেন্ট বন্যার লেভেল অনুযায়ী উঁচু করার পদক্ষেপ নিতে হবে। প্রয়োজনে সড়ক বাঁধে স্লুইসগেট নির্মাণ করা যেতে পারে;

২২.১০ উপর্যুক্ত মতামত/সুপারিশ (অনুচ্ছেদ ২২.১ হতে ২২.৯) এর আলোকে গৃহীত ব্যবস্থা আইএমইডিকে অবহিত করতে হবে।।