ঘুর্ণিঝড় 'রোয়ানু' ক্ষতিগ্রস্ত কুতুবদিয়া-আজম সড়ক (জেড-১০৭৬) এবং একতাবাজার-পহরচাঁদা-পেকুয়াবাজার-মগনামাঘাট জেলা মহাসড়ক (জেড-১১২৫) এর পেকুয়াবাজার-মগনামাঘাট অংশ উন্নয়ন শীর্ষক প্রকল্পের সমাপ্তি মূল্যায়ন প্রতিবেদন

(সমাপ্ত: জুন, ২০১৯)

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

২। বাস্তবায়নকারী সংস্থা : সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর।

৩। প্রকল্পের অবস্থান : কক্সবাজার জেলা

৪। প্রকল্পের বাস্তবায়নকাল ও ব্যয়:

(লক্ষ টাকায়)

প্রাক্কলিত ব্যয়		প্রকৃত ব্যয়	পরিকল্পিত বাস্তবায়নকাল		প্রকৃত বাস্তবায়নকাল	অতিক্রান্ত ব্যয় (মূল প্রাক্কলিত ব্যয়ের %)	অতিক্রান্ত সময় (মূল বাস্তবায়নকালের (%)
মূল	সর্বশেষ সংশোধিত		মূল	সর্বশেষ সংশোধিত			
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮
৪৯৯৪.০০	৪৯৯৪.০০	৪৩২০.০০	জানুয়ারি ২০১৭ থেকে	জানুয়ারি ২০১৭ থেকে	জানুয়ারি ২০১৭ থেকে	-	-

৫। **পটভূমি ও উদ্দেশ্য:**

৫.১। **পটভূমি**: কুতুবদিয়া-আজম মহাসড়কটি কুতুবদিয়া উপজেলার প্রধানতম সড়কপথ। মহাসড়কের মোট দৈর্ঘ্য ২০.২৭ কি:মি: এবং প্রশস্ততা ৩.৭ মিটার। অতিবৃষ্টি এবং জলোচ্ছাসের পানিতে মহাসড়কটি ব্যাপকভাবে ক্ষতিগ্রস্থ হয় এবং যোগাযোগ বিচ্ছিন্ন হয়ে পড়ে। মহাসড়কটির ৭.০০ কি:মি: সড়কবাঁধসহ নতুন পেভমেন্ট নির্মাণের প্রয়োজনীয়তা দেখা দিয়েছে। অপরদিকে একতাবাজার-পহরচাদা-পেকুয়াবাজার-মগনামাঘাট জেলা মহাসড়কের মোট দৈর্ঘ্য ১৯.০০ কি:মি: এবং প্রশস্ততা ৫.৫ মিটার। মহাসড়কটির ১১.৩ তম কিলোমিটার অংশ মাতারবাড়ী প্রকল্পের অন্তর্ভুক্ত। অবশিষ্ট পেকুয়াবাজার হতে মগনামাঘাট পর্যন্ত ৭.৭ কি:মি: অংশ অত্র প্রকল্পভুক্ত রয়েছে। একতাবাজার-পহরচাদা-পেকুয়াবাজার-মগনামাঘাট জেলা মহাসড়কটি দ্বীপাঞ্চল কুতুবদিয়ার সাথে কক্সবাজার এবং দেশের অন্যান্য অঞ্চলের সাথে যোগাযোগের একমাত্র মহাসড়ক। ২০১৬ সালের মে মাসে ঘুর্ণিঝড় 'রোয়ানু' বাংলাদেশের দক্ষিণাঞ্চলে ও দক্ষিণ-পূর্বাঞ্চলে আঘাত হানে। ফলে বিস্তীর্ণ এলাকা প্লাবিত হয় এবং কুতুবদিয়া, পেকুয়া ও চকরিয়া উপজেলার মহাসড়কসমূহের ব্যাপক ক্ষতিসাধন করে। স্থলভাগের সাথে কুতুবদিয়ার সুষ্ঠু মহাসড়ক যোগাযোগ স্থাপন করার জন্য এবং কুতুবদিয়ার অভ্যন্তরীণ সড়ক যোগাযোগ পুনঃস্থাপনের এর জন্য উক্ত মহাসড়ক দু'টির সংস্কার এবং উন্নয়ন করা একান্ত অপরিহার্য। মহাসড়কটি দু'টি উন্নয়নের লক্ষ্যে সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ কর্তৃক প্রকল্পটি গ্রহণ করা হয়। জিওবি অর্থায়নে গৃহীত প্রকল্পটি ২৮/১২/২০১৬ তারিখে মাননীয় পরিকল্পনা মন্ত্রী কর্তৃক ৪৯.৯৪ কোটি টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে জানুয়ারী ২০১৭ হতে জুন ২০১৯ পর্যন্ত মেয়াদে প্রকল্পটি বাস্তবায়নের জন্য অনুমোদিত হয়েছে।

৫.২। **উদ্দেশ্য :** প্রকল্পের প্রধান উদ্দেশ্য হলো ঘূর্ণিঝড় 'রোয়ানু' ক্ষতিগ্রস্ত কুতুবদিয়া-আজম সড়ক (জেড-১০৭৬) এবং একতাবাজার-পহরচাঁদা- পেকুয়াবাজার-মগনামাঘাট জেলা মহাসড়ক (জেড-১১২৫) এর পেকুয়াবাজার-মগনামাঘাট অংশ উন্নয়নের মাধ্যমে উক্ত এলাকায় উন্নত সড়ক যোগাযোগ স্থাপন ও আর্থ-সামাজিক অবস্থার উন্নয়ন করা।

৫.৩। **প্রকল্পের অনুমোদন:**

প্রকল্পটি ২৮/১২/২০১৬ তারিখে মাননীয় পরিকল্পনা মন্ত্রী কর্তৃক ৪৯৯৪.০০ লক্ষ টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে এবং জানুয়ারি ২০১৭ থেকে জুন ২০১৯ মেয়াদে বাস্তবায়নের জন্য অনুমোদিত হয়।

৫.৪। **প্রকল্প পরিদর্শন:**

প্রকল্পের সমাপ্তি মূল্যায়নের জন্য বাস্তবায়ন পরিবীক্ষণ ও মূল্যায়ন বিভাগের পরিচালক জনাব আবদুল্লাহ আল মামুন কর্তৃক ১১/১২/২০১৯ তারিখে প্রকল্প এলাকা সরেজমিন পরিদর্শন করা হয়। পরিদর্শনকালে সংশ্লিষ্ট নির্বাহী প্রকৌশলী ও অন্যান্য কর্মকর্তাগণ উপস্থিত থেকে সহায়তা প্রদান করেন।

৫.৫ প্রকল্প পরিচালক সম্পর্কিত তথ্য নিম্নের ছকে প্রদান করা হলো:

সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের ২ জন কর্মকর্তা এ প্রকল্পের প্রকল্প পরিচালক হিসেবে দায়িত্ব পালন করেন। নিম্নের ছকে তাঁদের নাম ও মেয়াদকাল প্রদান করা হলো:

Name & Designation with pay Scale.		Full Time	Part time	Responsible for more than one project	Date of	
					Joining	Transfer
1		2	3	4	5	6
1.	Rana Priya Barua Executive Engineer	Full Time	-	Yes	05/01/2015	31/07/2018
2.	Pintu Chakma Executive Engineer	Full Time	-	Yes	01/08/2018	30/6/2019

৬। **প্রকল্পের অঙ্গভিত্তিক বাস্তবায়ন অগ্রগতি নিম্নরূপ:**

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

(লক্ষ টাকায়)

No	Item of work (As per DPP)	Unit	Target (as per DPP)		Actual Progress	
			Financial	Physical (Quantity)	Financial	Physical (Quantity)
1	2	3	4	5	6	7
	Supply & Services :					
1.	Stationery	LS	3.00	LS	3.0	LS
2.	Publication & Tendering	LS	3.00	LS	2.00	LS
3.	Entertainment Expenses	LS	4.00	LS	4.00	LS
4.	Honorarium (for committee members)	LS	10.00	LS	3.00	LS
5.	Laboratory Testing	LS	5.00	LS	--	-
6.	Functions/Ceremonies	LS	10.00	LS	8.00	L.S
	Sub-Total (a):		**35.00**		**20.00**	
	Acquisition of Assets :					
7.	Aforestation / Plantation	LS	20.00	LS		
	Civil Works:					
8.	General & site Facilities	LS	27.00	LS	18.00	L.D
9.	Earthwork on Road	L.Cum	349.00	1.13	249.00	1.11

No	Item of work (As per DPP)	Unit	Target (as per DPP)		Actual Progress	
			Financial	Physical (Quantity)	Financial	Physical (Quantity)
	embankment					
10.	**Flexible Pavement:**					
	a) Construction of New Pavement (3.70m)	km	784.00	7.00	704.36	7.00
	b) Widening of Pavement with Surfacing (2í0.90)	km	219.00	3.00	197.00	3.00
	c) Strengthening of existing Pavement (3.70m)	km	210.00	4.00	189.00	4.00
	d) Strengthening of existing Pavement (5.00m)	km	231.00	3.00	218.00	3.00
	e)Surfacing (Carpeting & Seal coat) (3.70m)	km	399.00	11.00	361.00	11.00
	f) Surfacing (DBS-Wearing Course) (5.50m)	km	186.00	3.00	187.00	3.00
	g) Surfacing of existing Pavement (Carpeting & Seal coat) (3.70m)	km	305.00	9.27	284.00	9.27
	h) Surfacing of existing Pavement (DBS-Wearing Course) (5.50m)	km	238.00	4.00	224.00	4.00
	i) Construction of Rigid Pavement	km	304.00	0.70	244.00	0.70
11.	Construction of RCC Box Culvert	Meter	366.00	22.00	330.00	22.00
	Protective work:					
	a) CC Block Placing	Sqm	350.00	12600.00	330.90	12600.00
	b) Embankment Slope Protection	Sum	163.00	9450.00	150.00	9450.00
	c) Construction of Toe wall	Metre	677.00	3800.00	609.00	3800.00
12.	**Sign Signal & Km, Post, Road Marking:**					
	a) Traffic Sign	Nos	5.00	67.00	3.06	67.00
	b) Sign Post	Nos	2.00	67.00	1.43	67.00
	c) Concrete Guide Post	Nos	13.00	650.00	8.26	650.00
	d) Concrete km, Post	Nos	3.00	29.00	2.00	29.00
13.	Maintenance During Construction	LS	10.00	LS	10.00	L.S
	Sub-Total (b):		**4861.00**		**4300.00**	
	Sub-Total (a+b):		**4896.00**		**4320.00**	
(c)	Physical Contingency 2.00%		49.00			
(d)	Price Contingency 2.00%		49.00			
	Grand Total (a+b+c+d):		**4994.00**		**4320.00**	

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

৭। **বছরভিত্তিক এডিপি/আরএডিপি বরাদ্দ, অবমুক্তি ও ব্যয় :**

প্রকল্পের অনুমোদিত ডিপিপি'র বছরভিত্তিক লক্ষ্যমাত্রা, আরএডিপি বরাদ্দ, অবমুক্তি ও ব্যয়ের বিবরণ নিম্নের ছকে প্রদান করা হলো :

(লক্ষ টাকায়)

অর্থ বছর	অনুমোদিত ডিপিপি'র সংস্থান	এডিপি/ আরএডিপি বরাদ্দ	অবমুক্তকৃত অর্থ	আর্থিক ব্যয়
১	২	৩	৪	৫
২০১৬-২০১৭	৫০০.০০	-	-	-

অর্থ বছর	অনুমোদিত ডিপিপি'র সংস্থান	এডিপি/ আরএডিপি বরাদ্দ	অবমুক্তকৃত অর্থ	আর্থিক ব্যয়
১	২	৩	৪	৫
২০১৭-২০১৮	২১৭৯.০০	৩৬৮৬.০০	৩৬৮৬.০০	৩৬৮৬.০০
২০১৮-২০১৯	২৩১৫.০০	৬৩৪.০০	৬৩৪.০০	৬৩৪.০০

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

৮। **প্রকিউরমেন্ট সংক্রান্ত তথ্য:**

Description of procurement (goods/works/ Consultancy) as per bid document	Tender Cost (In lakh Taka)		Tender		Date of Completion of works	
	As per PP	Contract Value	Invitation date	Contract signing/ L.C. Opening Data	As per Contract	Actual
1	2	3	4	5	6	7
General & Site Facilities, Widening of Road Embankment (Earth work), Construction of 5.00 km, New Pavement (3.70m), Strengthening of 2.00km, Existing Pavement (3.70m), Surfacing (Carpeting & seal coat) (3.70m), Construction of 6.00m RCC Box Culvert (1 Nos), Embankment Slope Protection (9450 Sqm), Construction of 700m Toe wall, Sign Signal, km, Post & Road Marking.	1768.22	1436.10	15/5/2017	20/7/2017	20/7/2018 27/2/2019 (Time Extension)	14/235frv 445frtv4/ 2019
General & Site Facilities, Widening of Road Embankment (Earth work), Construction of 2.00 km, New Pavement (3.70m) Widening of 2.00km. Pavement with Surfacing (2í090m), Strengthening of 2.00km, Existing Pavement (3.70m), Surfacing 4.00km, (Carpeting & seal coat) (3.70m), Construction of 6.00m RCC Box Culvert (2 Nos), Block Placing (12600.00 Sqm) with RCC Post Construction of 1800m Toe wall, Sign Signal, km, Post & Road Marking.	1532. 46	1453.30	15/5/2017	20/7/2017	20/7/2018	19/7/2018
General & Site Facilities, Widening of Road Embankment (Earth work), Widening of 1.00km. Pavement with Surfacing (2í090m),	1550. 09	1402.26	5/3/2017	25/5/2017	28/5/2018	27/5/2018

Description of procurement (goods/works/ Consultancy) as per bid document	Tender Cost (In lakh Taka)		Tender		Date of Completion of works	
	As per PP	Contract Value	Invitation date	Contract signing/ L.C. Opening Data	As per Contract	Actual
1	2	3	4	5	6	7
Strengthening of 3.00km, Existing Pavement (5.50m), Surfacing 3.00km, (DBS-Wearing Course) (5.50m), Surfacing of 4.00km, Existing Pavement (DBS-Wearing Course) (5.50m), Construction of 0.70km, Rigid Pavement, Construction of 10.00m RCC Box Culvert (3 Nos), Construction of 1300.00m Toe wall, Sign Signal, km, Post & Road Marking.						
Maintenance during the Construction Period.	10.00	9.93	15/10/2017	25/10/2017	01/01/2017	31/10/2017

৯। **অডিট :** পূর্ত অডিট অধিদপ্তর কর্তৃক প্রকল্পেরর অডিট সম্পাদনের বিষয়ে পিসিআরে উল্লেখ করা হয়েছে। তবে অডিট আপত্তির বিষয়ে কোন উল্লেখ করা হয়নি।

১০। **প্রকল্প সংশ্লিষ্ট কয়েকটি স্থির চিত্র নিম্নে প্রদান করা হলো:**



চিত্র ১: রিজিড পেভমেন্ট



চিত্র ২: নির্মিত কালভার্ট



চিত্র ৩: কালভার্টের এপ্রোচ দেবে যাওয়া অংশ



চিত্র ৪: রেইনকাট ও পেভমেন্টের edge breaking



চিত্র ৫: অসম্পূর্ণ কি:মি: পোষ্ট



চিত্র ৬: কুতুবদিয়ায় নির্মিত কালভার্ট

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

পরিকল্পিত উদ্দেশ্য	উদ্দেশ্য অর্জন
প্রকল্পের উদ্দেশ্য হলা কুতুবদিয়া-আজম সড়ক ও একতাবাজার-পহরচাঁদা- পেকুয়াবাজার-মগনামাঘাট সড়কের পেকুয়াবাজার-মগনামাঘাট অংশের সড়ক উন্নয়নের মাধ্যমে পেকুয়া ও কুতুবদিয়া উপজেলার জনগণের আর্থ-সামাজিক অবস্থার উন্নয়ন সাধন করা।	প্রকল্পের আওতায় সড়ক উন্নয়ন কাজ সম্পাদনের মাধ্যমে উক্ত এলাকার যোগাযোগ ব্যবস্থার মানোন্নয়ন করা হয়েছে এবং এতে জনগণের আর্থ-সামাজিক উন্নয়ন সাধিত হয়েছে।

১২। **<u>কাজ অসম্পূর্ণ থাকলে তার কারণ:</u>** প্রযোজ্য নয়।

১৩। **পরিদর্শনকালীন পর্যবেক্ষণ:**

১৩.১। **<u>মাটির কাজ:</u>** প্রকল্পের অনুমোদিত ডিপিপি অনুসারে ১.১৩ লক্ষ ঘন মিটার মাটির কাজ বাবদ ৩৪৯.০০ লক্ষ টাকার প্রাক্কলন করা হয়। এ বাবদ পিসিআর অনুসারে ১.১১ লক্ষ ঘন মিটার মাটির কাজ সম্পাদন করা হয়েছে এবং এজন্যে ২৪৯.০০ লক্ষ টাকা ব্যয়িত হয়েছে।

১৩.২। **<u>ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট নির্মাণ:</u>** অনুমোদিত ডিপিপি অনুসারে ৭.০০ কি:মি: নতুন ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট (প্রস্থ ৩.৭০ মি:) নির্মাণ বাবদ ৭৮৪.০০ লক্ষ টাকা প্রাক্কলন নির্ধারণ করা হয়। পিসিআর অনুসারে এ অংগে ৭.০০ কি:মি: ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট নির্মাণ কাজে ৭০৪.৩৫ লক্ষ টাকা ব্যয়িত হয়েছে। পেভমেন্ট সম্প্রসারণ বাবদ ৩ কি:মি: কাজের জন্য

২১৯.০০ লক্ষ টাকা প্রাক্কলন করা হয়। পিসিআর অনুসারে ৩ কি:মি: সড়ক সম্প্রসারণের জন্য ১৯৭.০০ লক্ষ টাকা ব্যয়িত হয়েছে। এছাড়া, সার্ফেসিং (কার্পেটিং ও সীলকোট) বাবদ ১১.০০ কি:মি: সড়কের জন্য ৩৯৯.০০ লক্ষ টাকা প্রাক্কলন করা হয়। এবাবদ পিসিআর অনুসারে ১১.০০ কি:মি: সার্ফেসিং কাজে ৩৬১.০০ লক্ষ টাকা ব্যয়িত হয়েছে।

১৩.৩। **কালভার্ট নির্মাণ:** প্রকল্পের আওতায় ৬টি কালভার্ট (২২ মি:) নির্মাণ বাবদ ৩৬৬.০০ লক্ষ টাকা প্রাক্কলন করা হয়। পিসিআর অনুসারে ৬টি কালভার্টের (২২ মি:) জন্য ৩৩০.০০ লক্ষ টাকা ব্যয়িত হয়েছে।

১৩.৪। **প্রটেকটিভ ওয়ার্ক:** প্রকল্পের অনুমোদিত ডিপিপি অনুসারে ১২৬০০.০০ ব: মি: (সিসিব্লক জিওটেক্সটাইলসহ) প্রতিরক্ষা কাজের জন্য ৩৫০.০০ লক্ষ টাকা প্রাক্কলন করা হয়। তন্মধ্যে পিসিআর অনুযায়ী ১২৬০০.০০ ব:মি: প্রতিরক্ষা কাজে ৩৩০.০০ লক্ষ টাকা ব্যয়িত হয়েছে।

১৩.৫। প্রকল্পের আওতায় ২০.২৭ কি:মি: দীর্ঘ কুতুবদিয়া-আজম জেলা মহাসড়ক এবং একতাবাজার-পহরচাঁদা-পেকুয়াবাজার মগনামাঘাট জেলা মহাসড়কের পেকুয়াবাজার হতে মগনামাঘাট পর্যন্ত ৭.৭০ কি:মি: অংশ প্রশস্তকরণ ও উন্নয়ন করা হয়েছে। তন্মধ্যে পেকয়াবাজার-মগনামাঘাট ৭.৭ কি:মি: সড়কাংশ ৫.৫ মিটার হতে ৭.৩ মিটার প্রশস্তকরণ করা হয়েছে। এ সড়কের বাজার অংশে ৭০০ মিটার রিজিড পেভমেন্ট নির্মাণ করা হয়েছে। এছাড়া, মহাসড়কটির ১ কি:মি: অংশ ৭.৩ মিটার প্রশস্ততায় উন্নীতকরণ ও অবশিষ্ট অংশ ৫.৫ মিটারে প্রশস্তকরণ করা হয়েছে। পরিদর্শনকালে প্রকল্পের আওতায় সম্পাদিত সড়ক নির্মাণ কাজের মান সন্তোষজনক মর্মে প্রতীয়মান হয়েছে।

১৩.৬। প্রকল্পের আওতায় কুতুবদিয়া দ্বীপের কুতুবদিয়া-আজম সড়কের ২০.১৭ কি:মি: এর মধ্যে ঘুর্ণিঝড়ে ক্ষতিগ্রস্থ ৭ কি:মি: সড়কাংশ সড়কবাঁধসহ নতুনভাবে নির্মাণ করা হয়েছে। এ সড়ক মূলত: ৩.৭ মিটার প্রশস্ততায় নির্মাণ করা হয়েছে এবং বাজার অংশে ২ কি:মি: সড়কাংশ ৫.৫ মি: প্রশস্ততায় নির্মাণ করা হয়েছে। অবশিষ্ট ২১.২৭ কি:মি: সড়কাংশ ৩.৭ মিটার প্রশস্ততাসহ সড়কের মজবুতিকরণ করা হয়েছে। পরিদর্শনকালে সড়কের পেকুয়াবাজার অংশে সড়কের রোডমার্কিং পরিলিক্ষত হয়নি এবং পেকুয়াবাজার থেকে মগনামাঘাট পর্যন্ত সড়কে কি:মি: পোষ্টে যথাযথভাবে লেখা হয়নি দেখা যায়। এছাড়া, মগনামাঘাট ও গোঁয়াখালীতে নির্মিত কালভার্টের এপ্রোচ সড়কের edge ভাংগা ও সফট শোল্ডার ক্ষতিগ্রস্থ অবস্থায় দেখা যায়। সড়কের বিভিন্ন অংশে সফট শোল্ডারের মাটিক্ষয় এবং সড়কটিতে প্রচুর Undulation পরিলক্ষিত হয়েছে।

১৩.৭। প্রকল্পের ক্রমপঞ্জিত (জুন ২০১৯ পর্যন্ত) আর্থিক অগ্রগতি ৮৬.৫০% ও বাস্তব অগ্রগতি ১০০%। প্রকল্পটি মূল অনুমোদিত ব্যয় ও মেয়াদের মধ্যে বাস্তবায়ন করা হয়েছে। এ প্রকল্পের অনুরূপ সওজ-এর অন্যান্য প্রকল্প ভবিষ্যতে অনুমোদিত ব্যয় ও মেয়াদের মধ্যে বাস্তবায়নের বিষয়ে সচেষ্ট থাকা প্রয়োজন।

১৪। **আইএমইডি'র মতামত/সুপারিশ:**

১৪.১। প্রকল্পটি মূল অনুমোদিত ব্যয় ও মেয়াদের মধ্যে বাস্তবায়ন করা হয়েছে। ভবিষ্যতে এ প্রকল্পের অনুরূপ চলমান অন্যান্য প্রকল্প অনুমোদিত ব্যয় ও মেয়াদকালে মধ্যে বাস্তবায়নে সচেষ্ট থাকতে হবে;

১৪.২। সড়কের পরিলক্ষিত পেভমেন্টের edge breaking ও ক্ষতিগ্রস্থ সফট শোল্ডার দ্রুত মেরামত ও সংস্কার করতে হবে;

১৪.৩। কালভার্টের এপ্রোচ সড়কে পরিলক্ষিত মাটির রেইনকাট প্রতিরোধের জন্য ব্যবস্থা গ্রহণ করতে হবে;

১৪.৪। পেকুয়াবাজার-মগনামাঘাট সড়কে কি:মি: পোষ্টের লিখা যথাযথভাবে সম্পন্ন করতে হবে;

১৪.৫। প্রকল্পের External অডিট সম্পন্ন করতে হবে ও অডিট আপত্তি দ্রুত নিষ্পত্তি করতে হবে;

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

জামালপুর-মাদারগঞ্জ মহাসড়কে ৩টি পিসি গার্ডার সেতু নির্মাণ শীর্ষক **প্রকল্পের সমাপ্ত মূল্যায়ন প্রতিবেদন**
(সমাপ্তঃ জুন, ২০১৯)

১.০ প্রকল্পের নাম : জামালপুর-মাদারগঞ্জ মহাসড়কে ৩টি পিসি গার্ডার সেতু নির্মাণ।

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 প্রকল্প এলাকা : জামালপুর জেলার মাদারগঞ্জ উপজেলা।

৭.০ প্রকল্পের বাস্তবায়ন সময় ও ব্যয় :

(লক্ষ টাকায়)

প্রাক্কলিত ব্যয়		প্রকৃত ব্যয়	পরিকল্পিত বাস্তবায়নকাল		প্রকৃত বাস্তবায়ন কাল	অতিক্রান্ত ব্যয় (মূল প্রাক্কলিত ব্যয়ের %)	অতিক্রান্ত সময় (মূল বাস্তবায়নকালের (%)
মূল	সর্বশেষ সংশোধিত (১ম সংশোধন)		মূল	সর্বশেষ সংশোধিত			
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮
৭০০৮.৯১	-	৬২৬৬.০০	০১/০১/২০১৬ হতে ৩১/১২/ ২০১৮	০১/০১/২০১৬ হতে ৩০/০৬/ ২০১৯	০১/০১/২০১৬ হতে ৩০/০৬/ ২০১৯	০.০০%	৬মাস (১৬.৬৬%)

৮.০ উদ্দেশ্য:

- পুরাতন, সরু ও ক্ষতিগ্রস্থ বেইলী সেতুসমূহকে পিসি গার্ডার সেতুর মাধ্যমে প্রতিস্থাপন;
- সেতু প্রশস্তকরণের মাধ্যমে যানবাহন ধারণ ক্ষমতা বৃদ্ধিকরণ এবং
- সড়ক উন্নয়নের মাধ্যমে নিরাপদ ও উন্নত যোগাযোগ ব্যবস্থা নিশ্চিতকরণ।

৯.০ প্রকল্পের মূল কাজ:

- জামালপুর-মাদারগঞ্জ সড়কের ১৮তম কি.মি. এ ৩৯১.৩৪ মি. দীর্ঘ দাঁতভাঙ্গা পিসি গার্ডার ব্রিজ নির্মাণ;
- জামালপুর-মাদারগঞ্জ সড়কের ১৯তম কি.মি. এ ১৫৬.৭২ মি. দীর্ঘ ঝারকাটা পিসি গার্ডার ব্রিজ নির্মাণ;
- জামালপুর-মাদারগঞ্জ সড়কের ২০তম কি.মি. এ ৯৩.৬৪৪ মি. দীর্ঘ কালুমন্ডলেরদহ পিসি গার্ডার ব্রিজ নির্মাণ;

১০.০ **প্রকল্পের অঙ্গভিত্তিক বাস্তবায়ন অগ্রগতি নিম্নরূপ:**

১০.১। প্রকল্পের আওতায় সম্পাদিত অংগভিত্তিক বাস্তবায়ন অগ্রগতির বিবরণ নিম্নের ছকে প্রদান করা হলোঃ

(লক্ষ টাকায়)

ক্র: নং	অঙ্গের নাম	একক	ডিপিপি অনুযায়ী প্রাক্কলন		প্রকৃত অর্জন	
			বাস্তব	আর্থিক	বাস্তব	আর্থিক
	(ক) রাজস্ব					
১	১। ষ্টেশনারী	থোক		১.০০		

ক্র: নং	অঙ্গের নাম	একক	ডিপিপি অনুযায়ী প্রাক্কলন		প্রকৃত অর্জন	
			বাস্তব	আর্থিক	বাস্তব	আর্থিক
২	২। দরপত্র ও বিজ্ঞাপন	থোক		১.০০		
৩	৩। ল্যাবরেটরি টেষ্টিং	থোক		১.০০		
	রাজস্ব (মোট)	-	**-**	৩.০০		
	(খ) মূলধন					
৪।	জামালপুর-মাদারগঞ্জ সড়কের ১৮তম কিঃ মিঃএ দাতভাঙ্গা সেতু নির্মাণ	মিটার	৩৯১.৩৪	৩৬১৫.৬৯	৩৯১.৩৪	৩২২১.০৭
৫।	জামালপুর-মাদারগঞ্জ সড়কের ১৯তম কিঃ মিঃ এ ঝারকাটা সেতু নির্মাণ	মিটার	**১৫৬.৭২**	**১৯৬৩.২২**	**১৫৬.৭২**	**১৮৭৮.৮৮**
৬।	জামালপুর-মাদারগঞ্জ সড়কের ২০তম কিঃ মিঃ এ কালুমন্ডলের দহ সেতু নির্মাণ	মিটার	৯৩.৬৪৪	১২২২.৮৫	৯৩.৬৪৪	**১১৬৬.০৫**
	মূলধন (মোট)	-	-	**৬৮০১.৭৬**	**-**	**৬২৬৬.০০**
	(গ) ফিজিক্যাল কন্টিনজেন্সি			৬৮.০৫	-	
	(ঘ) প্রাইস কন্টিনজেন্সি			১৩৬.১০	-	
	সর্বমোট (ক+খ+গ+ ঘ)		**-**	**৭০০৮.৯১**		**৬২৬৬.০০**

১১.০ প্রকল্প পরিচালক সংক্রান্ত তথ্যাদিঃ

সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের নির্বাহী প্রকৌশলী পর্যায়ের ২ জন কর্মকর্তা এ প্রকল্পের প্রকল্প পরিচালক হিসেবে দায়িত্ব পালন করেন। নিম্নের ছকে তাঁদের নাম ও মেয়াদকাল প্রদান করা হলোঃ

ক্রমিক নং	প্রকল্প পরিচালকের নাম ও পদবী	দায়িত্বের ধরণ		কর্মকাল	
		পূর্ণকালীন	খন্ডকালীন	যোগদান	বদলী
(১)	(২)	(৩)	(৪)	(৫)	(৬)
১.	মুহাম্মদ ওয়াহিদুজ্জামান, নির্বাহী প্রকৌশলী	হ্যাঁ	-	০৮/০৯/১৪	২৭/০৯/২০১৭
২.	মো: মোস্তাফিজুর রহমান, নির্বাহী প্রকৌশলী	হ্যাঁ	-	২৭/০৯/২০১৭	

১২.০ ক্রয় সংক্রান্ত তথ্যাদিঃ

১২.১ গাড়ী/ট্রান্সপোর্ট ক্রয়ঃ প্রকল্পের আওতায় গাড়ী/ট্রান্সপোর্ট ক্রয়ের তথ্যাদি: প্রয়োজ্য 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
1	2	3	4	5	6	7
-	-	-	-	-	-	এই প্রকল্পে কোন গাড়ী ক্রয় করা হয়নি।

১২.২ **পণ্য, কার্য ও সেবা ক্রয়ঃ** প্রকল্পের ডিপিপিতে কার্য ক্রয়ে ৬৮০১.৭৬ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়েছে যার তথ্য নিম্নরূপ:

(লক্ষ টাকায়)

নং	প্যাকেজ/কাজের নাম	প্রাক্কলিত ব্যয়	চুক্তি মূল্য	দরপত্র আহবানের তারিখ	চুক্তির তারিখ	চুক্তি অনুযায়ী কাজ সমাপ্তির তারিখ	-প্রকৃত সমাপ্তির তারিখ
১	২	৩		৪	৫	৬	৭
১.	জামালপুর-মাদারগঞ্জ সড়কের ১৮তম কিঃ মিঃএ ৩৯১.৩৪ মিঃ দীর্ঘ দাতভাঙ্গা পিসি গার্ডার সেতু নির্মাণ	৩৫৮৬.৬৯	৩২২২.০০	২৬/০২/২০১৭	০৪/০৬/২০১৭	০১/১২/২০১৮	২৭/০৬/২০১৯
২.	জামালপুর-মাদারগঞ্জ সড়কের ১৯তম কিঃ মিঃ এ ১৫৬.৭২মিঃ দীর্ঘ ঝারকাটা পিসি গার্ডার সেতু নির্মাণ	১৯৫৩.২২	১৮৭৮.০০	১৬/০২/২০১৭	০২/০৮/২০১৭	৩১/১২/২০১৮	২০/০৫/২০১৯
৩.	জামালপুর-মাদারগঞ্জ সড়কের ২০তম কিঃ মিঃ এ ৯৩.৬৪৪ মিঃ দীর্ঘ কালুমন্ডলের দহ পিসি গার্ডার সেতু নির্মাণ	১২১২.৮৫	১১৬৬.০০	১৬/০২/২০১৭	০২/০৮/২০১৭	৩১/১২/২০১৮	২০/০৬/২০১৯

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

(লক্ষ টাকায়)

অর্থ বছর	মূল ডিপিপি অনুযায়ী লক্ষ্যমাত্রা	সর্বশেষ সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী লক্ষ্যমাত্রা	আরএডিপি বরাদ্দ	অবমুক্ত	ব্যয়
২০১৬-২০১৭	১৯০২.০০	২০০.০০	২০০.০০	২০০.০০	২০০.০০
২০১৭-২০১৮	২৮০৩.০০	২৭০০.০০	২৭০০.০০	২৭০০.০০	২৭০০.০০
২০১৮-২০১৯	২৩০৩.৯১	৩৩৬৬.০০	৩৩৬৬.০০	৩৩৬৬.০০	৩৩৬৬.০০
মোট=	**৭০০৮.৯১**	**৬২৬৬.০০**	**৬২৬৬.০০**	**৬২৬৬.০০**	**৬২৬৬.০০**

১৪। অডিট: প্রকল্পের Internal অডিট এ তথ্য দেওয়া হলেও External অডিট সম্পাদন সম্পর্কিত কোন তথ্যাদি পিসিআর এ প্রদান করা হয়নি।

পরিদর্শনকালীন পর্যবেক্ষণ:

১৪.০ **প্রকল্প পরিদর্শনঃ** গত ২০/০২/২০২০ তারিখে আইএমইডি'র সহকারী পরিচালক জনাব মো: মশিউর রহমান খান মিথুন কর্তৃক প্রকল্পটি সরেজমিন পরিদর্শন করা হয়। পরিদর্শনকালে সড়ক বিভাগের কর্মকর্তাগণ উপস্থিত ছিলেন। সরেজমিন পরিদর্শন ও প্রাপ্ত পিসিআর এর আলোকে পর্যবেক্ষণ নিম্নরূপঃ

১৪.১ জামালপুর-মাদারগঞ্জ সড়কের ১৮তম কিঃ মিঃএ ৩৯১.৩৪ মিঃ দীর্ঘ দাতভাঙ্গা পিসি গার্ডার সেতু নির্মাণঃ প্রকল্পের অনুমোদিত ডিপিপি অনুসারে এই সেতু নির্মাণ কাজের জন্য সেতুর দৈর্ঘ্য ৩৯১.৩৪ মিঃ বাবদ ৩৬১৫.৬৯ লক্ষ টাকা প্রাক্কলন রয়েছে। পিসিআর অনুসারে এ অংগে মোট ৩৯১.৩৪ মিঃ সেতু নির্মাণ কাজে ৩২২১.০৭ লক্ষ টাকা ব্যয়িত হয়েছে।

১৪.২ জামালপুর-মাদারগঞ্জ সড়কের ১৯তম কিঃ মিঃ এ ১৫৬.৭২মিঃ দীর্ঘ ঝারকাটা পিসি গার্ডার সেতু নির্মাণঃ প্রকল্পের অনুমোদিত ডিপিপি অনুসারে এই সেতু নির্মাণ কাজের জন্য সেতুর দৈর্ঘ্য ১৫৬.৭২ মিঃ বাবদ ১৯৬৩.২২ লক্ষ টাকা

প্রাক্কলন রয়েছে। পিসিআর অনুসারে এ অংগে মোট ১৫৬.৭২মিঃ সেতু নির্মাণ কাজে ১৮৭৮.৪৪ লক্ষ টাকা ব্যয়িত হয়েছে।

১৪.৩ জামালপুর-মাদারগঞ্জ সড়কের ২০তম কিঃ মিঃ এ ৯৩.৬৪৪ মিঃ দীর্ঘ কালুমন্ডলের দহ পিসি গার্ডার সেতু নির্মাণঃ প্রকল্পের অনুমোদিত ডিপিপি অনুসারে এই সেতু নির্মাণ কাজের জন্য সেতুর দৈর্ঘ্য ৯৩.৬৪৪ মিঃ বাবদ ১২২২.৮৫ লক্ষ টাকা প্রাক্কলন রয়েছে। পিসিআর অনুসারে এ অংগে মোট ৯৩.৬৪৪ মিঃ সেতু নির্মাণ কাজে ১১৬৬.০৫ লক্ষ টাকা ব্যয়িত হয়েছে।

১৪.৪ পরিদর্শনকালে দেখা যায় যে, জামালপুর জেলার জামালপুর-মাদারগঞ্জ সড়কের ১৮তম কিঃ মিঃএ ৩৯১.৩৪ মিঃ দীর্ঘ দাতভাঙ্গা, ১৯তম কিঃ মিঃ এ ১৫৬.৭২মিঃ দীর্ঘ ঝারকাটা ও ২০তম কিঃ মিঃ এ ৯৩.৬৪৪ মিঃ দীর্ঘ কালুমন্ডলের দহ সহ মোট ৩টি সেতু প্রকল্পের আওতায় নির্মাণ করা হয়েছে। পরিদর্শনকালে সেতু ৩টির নির্মাণ কাজের মান আপাত দৃষ্টিতে আশানুরূপ হলে প্রতীয়মান হয়। সেতু ৩টির দৈর্ঘ্য পরিমাপ করে (৩৯১.৩৪ মিঃ+১৫৬.৭২মিঃ + ৯৩.৬৪৪ মিঃ= ৬৪১.৭০৪ মিঃ) সঠিক পাওয়া যায়।

১৪.৫ প্রকল্পটির মুল বাস্তবায়ন মেয়াদকাল ০১ অক্টোবর ২০১৬ হতে ৩১ ডিসেম্বর ২০১৮ পর্যন্ত ২ বছর ২ মাস ছিল। পরবর্তীতে মেয়াদ ৬ মাস বৃদ্ধি করে জুন, ২০১৯ পর্যন্ত নির্ধারণ করা হয়। মূল বাস্তবায়নকালের তুলনায় প্রকল্পটি সমাপ্ত হতে ১৬.৬৬% সময় বেশী লেগেছে। ভবিষ্যতে প্রকল্প গ্রহণের ক্ষেত্রে মাঠ পর্যায়ে বাস্তবভিত্তিক যথাযথ জরিপ ও ফিজিবিলিটি স্ট্যাডির নিরিখে ডিপিপি প্রণয়ন করা প্রয়োজন যাতে সংশোধন না করেই মূল মেয়াদকালের মধ্যেই প্রকল্প বাস্তবায়ন করা যায়।

১৬.০ **<u>প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জনঃ</u>**

পরিকল্পিত উদ্দেশ্য	উদ্দেশ্য অর্জন
জামালপুর-মাদারগঞ্জ সড়কের ১৮তম কি.মি. এ ৩৯১.৩৪ মি. দীর্ঘ, ১৯তম কি.মি. এ ১৫৬.৭২ মি. দীর্ঘ এবং ২০ তম কি.মি. এ ৯৩.৬৪৪ মি. দীর্ঘ তিনটি সেতু নির্মাণ করে যানবাহন ধারণ ক্ষমতা বৃদ্ধিকরণ এবং নিরাপদ ও উন্নত যোগাযোগ ব্যবস্থা নিশ্চিতকরণ	জামালপুর-মাদারগঞ্জ সড়কের ১৮তম কি.মি. এ ৩৯১.৩৪ মি. দীর্ঘ, ১৯তম কি.মি. এ ১৫৬.৭২ মি. দীর্ঘ এবং ২০ তম কি.মি. এ ৯৩.৬৪৪ মি. দীর্ঘ তিনটি সেতু নির্মাণ করে যানবাহন ধারণ ক্ষমতা বৃদ্ধিকরণ এবং নিরাপদ ও উন্নত যোগাযোগ ব্যবস্থা নিশ্চিতকরণ করা হয়েছে।

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

২১.০ **<u>মতামত/সুপারিশঃ</u>**

২১.১ মূল বাস্তবায়নকালের তুলনায় প্রকল্পটি সমাপ্ত হতে অতিরিক্ত ৬ মাস সময় (১৬.৬৬%) বেশী লেগেছে। ভবিষ্যতে প্রকল্প গ্রহণের ক্ষেত্রে মাঠ পর্যায়ে বাস্তবভিত্তিক যথাযথ জরিপ ও ফিজিবিলিটি স্ট্যাডির নিরিখে ডিপিপি প্রণয়ন করতে হবে যাতে মূল মেয়াদকালের মধ্যেই প্রকল্প বাস্তবায়ন করা যায়;

২১.২ প্রকল্পের অডিট কার্যাদি সমন্বয় করতে হবে ও অনিষ্পন্ন অডিট নিষ্পতির জন্য ব্যবস্থাগ্রহণ করতে হবে;

২১.৩ উল্লেখিত অনুচ্ছেদ ২১.১ হতে ২১.৩ এর বিষয়ে গৃহীত ব্যবস্থা সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ আগামী ১ মাসের মধ্যে আইএমইডিকে অবহিত করবে।

ঝিনাইদহ-চুয়াডাঙ্গা-মেহেরপুর-মুজিবনগর সড়ক উন্নীতকরণ শীর্ষক প্রকল্পের সমাপ্ত মূল্যায়ন প্রতিবেদন
(সমাপ্তঃ ডিসেম্বর, ২০১৮)

১.০	প্রকল্পের নাম	:	ঝিনাইদহ-চুয়াডাঙ্গা-মেহেরপুর-মুজিবনগর সড়ক উন্নীতকরণ
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	:	ঝিনাইদহ জেলার সদর উপজেলা, চুয়াডাঙ্গা জেলার চুয়াডাঙ্গা সদর উপজেলা এবং মেহেরপুর জেলার মেহেরপুর সদর ও মুজিবনগর।
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		মূল	সর্বশেষ সংশোধিত			
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮
১৮০৯৩.৯৮	২৮৬৭৪.৮০	২৭০৯৯.০৪	০১-০১-২০১১ হতে ৩১-১২-২০১৩	০১-০১-২০১১ হতে ৩১-১২-২০১৮	২৭০৯৯.০৪	৯০০৫.০৬ (৪৯.৭৭%)	০৫ বছর (১৬৭%)

৯.০ পটভূমি:

ঝিনাইদহ-চুয়াডাঙ্গা-মেহেরপুর-মুজিবনগর সড়কটি একটি আঞ্চলিক মহাসড়ক (আর-৭৪৫)। সড়কটি ঝিনাইদহ সদর থেকে চুয়াডাঙ্গা সদর হয়ে মেহেরপুর জেলার মুজিবনগর উপজেলায় শেষ হয়েছে। মোট ৮২.০০ কি: মি: দৈর্ঘ্য আঞ্চলিক মহাসড়কটি ৫.৫০ মিটার প্রশস্থতায় নির্মিত। এ অঞ্চলের উৎপাদিত পণ্য এই মহাসড়কটির মাধ্যমে পরিবহন করা হয়। এছাড়াও সড়কটির উভয় পার্শ্বে বেশ কয়েকটি বাজার/গ্রোথ সেন্টার রয়েছে। জেলা মহাসড়কটির বিদ্যমান প্রশস্ততা কম থাকায় সড়কটিতে ট্রাফিক ভলিউম বৃদ্ধি পেয়ে প্রতিনিয়ত যানজট সৃষ্টি হতো। এ সকল বিষয়ের গুরুত্ব বিবেচনায় সড়কটি প্রশস্তকরণ জরুরী হয়ে পড়ে। সড়কটিকে ৭.৩০ মিটার প্রশস্থতায় উন্নীত করার লক্ষ্যে সওজ-এর রেট সিডিউল ২০০৮ অনুযায়ী মূল প্রকল্পটি ১৮০.৯৩৯৮ কোটি টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে জানুয়ারী ২০১১ হতে ডিসেম্বর, ২০১৩ মেয়াদে বাস্তবায়নের জন্য ০৮ মার্চ, ২০১১ তারিখে একনেক কর্তৃক অনুমোদিত হয়। পরবর্তীতে প্রকল্পটির ব্যয় বৃদ্ধি ব্যতিরেকে ১ম বার ৬মাস, ২য় বার ২বছর, ৩য় বার ২বছর এবং ৪র্থ বার ৬ মাস বৃদ্ধি করে জানুয়ারি,২০১১ হতে জুন, ২০১৮ পর্যন্ত নির্ধারণ করা হয়। এরপর প্রকল্পটির বিভিন্ন অংগের পরিমাণ ও ব্যয় পরিবর্তন এবং রেট সিডিউল ২০১৫ অনুযায়ী প্রকল্পটির ১ম সংশোধন ২৮৬.৭৪৮০ কোটি টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে জানুয়ারি, ২০১১ হতে ডিসেম্বর, ২০১৮ মেয়াদে বাস্তবায়নের জন্য ১০-১১-২০১৬ তারিখের একনেক সভায় অনুমোদিত হয়। সর্বশেষ ০৮-১১-২০১৮ তারিখে প্রকল্পটির আন্ত: সমন্বয় করে প্রশাসনিক আদেশ জারী করা হয়।

১০.০ উদ্দেশ্য:

- বিদ্যমান ১৮ ফুট প্রশস্থতার সড়কটি ২৪ ফুট প্রশস্থতায় উন্নীত করে সুষ্ঠ যানবাহন চলাচল নিশ্চিত করা ও ঐতিহাসিক মুজিবনগরের সাথে উন্নত যোগাযোগ ব্যবস্থা স্থাপন করা;

- গণপ্রজাতন্ত্রী বাংলাদেশ সরকারের ১ম রাজধানী ঐতিহাসিক মুজিবনগর এর সাথে রাজধানী ঢাকাসহ দেশের অন্যান্য স্থানের সড়ক যোগাযোগ সহজতর করা;
- প্রকল্প এলাকার জনসাধারণের আর্থসমাজিক অবস্থার সার্বিক উন্নয়ন করা;

১১.০ প্রকল্পের মূল কাজ:

- ❖ সড়ক বাঁধ প্রশস্তকরণ-৩.০০৯৬ লঃ ঘঃমিঃ
- ❖ পেভমেন্ট প্রশস্তকরণ -৭৬.৪৫ কি.মি.
- ❖ বিদ্যমান পেভমেন্ট মজবুতিকরণ-৫৮.৭৪ কি.মি.
- ❖ প্রাইম কোট-৭৬.৪৫ কি.মি.
- ❖ সার্ফেসিং ডিবিএস বেইজ কোর্স- ৭৮.৬৬ কি.মি.
- ❖ ডিবিএস ওয়ারিং কোর্স- ৭৮.৮০ কি.মি.
- ❖ হার্ড সোল্ডার-৭৬.৪৫ কি.মি.
- ❖ আর সিসি বক্স কালভাট নির্মাণ-১১.৮০ মি.
- ❖ আর সিসি ড্রেন নির্মাণ-৫০৬০ মি.
- ❖ রক্ষাপ্রদ কাজ আর সিসি প্যালাসাইডিং নির্মাণ-৯২০.০০ মি.
- ❖ আর সিসি রোড ডিভাইডার নির্মাণ-৭৬০.০০ মি.

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

সর্বশেষ সংশোধিত (আন্ত:খাত সমন্বয়) ডিপিপি অনুযায়ী অংগের নাম	একক	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	থোক	থোক	২.০০	থোক	১.২৭	-	-০.৭৩
২. পাবলিকেশন এন্ড টেন্ডারিং	থোক	থোক	৩.০০	থোক	০.৭৬	-	-২.২৪
৩. ল্যাবরেটরী টেস্টিং	থোক	থোক	৩.০০	থোক	০.৬৩	-	২.৩৭
উপমোট (রাজস্ব ব্যয়)	**--**	**--**	**৮.০০**	**--**	**২.৬৬**	**-**	**-৫.৩৪**
খ) মূলধন ব্যয় :							
পূর্ত কাজ:							
সড়ক বাঁধ প্রশস্তকরণ/ উঁচুকরণে মাটির কাজ	ল:ঘ: মি:	৩.০০৯৬	৬৪৫.১০	৩.০০৯৬	৫৮২.৮৬		-৬২.২৪
পেভমেন্ট নির্মাণ :							
ক) পেভমেন্ট প্রশস্তকরণ	কি:মি:	৭৬.৪৫	২৮৪৭.০০	৭৬.৪৫	২৮১১.৬৯	-	-৩৫.৩১
খ) বিদ্যমান পেভমেন্ট মজবুতীকরণ	কি:মি:	৫৮.৭৪	৪৯৯১.১১	৫৮.৬৪	৪৮৬১.৬৫	০.১০	-১২৯.৪৬
গ) প্রাইম কোট	কি: মি:	৭৬.৪৫	৫৯১.৮৫	৭৬.৪৫	৫১৪.৫০	-	-৭৭.৩৫
ঘ) ডিবিএস বেসকোস	কি: মি:	৭৮.৬৬	৮৩০৮.০০	৭৮.৬৬	৭৪৯৪.১৮	-	-৮১৩.৮২
ঘ) ডিবিএস ওয়ারীং কোস	কি: মি:	৭৮.৬৬	৫৯৪০.৫৫	৭৮.৮০	৫৩৯০.১২	-০.১৪	-৫৫০.৪৩
ঙ) হাডর্সোল্ডার	কি: মি:	৭৬.৪৫	৪০৯৬.৩৭	৭৬.৪৫	৪৪১৬.২৮	-	-৩১৯.৯১
রক্ষাপ্রদ কাজ :						-	
ক) আরসিসি বক্স কালভার্ট (৮টি)	মিটার	১১.৮০	৫৭.৫৪	১১.৮০	৩৫.৩৫	-	-২২.১৯
খ) আরসিসি ড্রেন নির্মাণ	মিটার	৫০৬০	৫২৫.১৭	৫০৬০	৪৮৭.৮৭	-	-৩৭.৩০
গ) রক্ষাপ্রদ কাজ আরসিসি প্যালাসাইডিং নির্মাণ	মিটার	৯২০	৬৯.৩৩	৯২০	৫৩.৬৫	-	-১৫.৬৮
ঘ) আরসিসি রোড ডিভাইডার নির্মাণ	মিটার	৭৬০	১৪৭.৫২	৭৬০	৭১.০৫	-	-৭৬.৪৭

সর্বশেষ সংশোধিত (আন্ত:খাত সমন্বয়) ডিপিপি অনুযায়ী অংগের নাম	একক	সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী লক্ষ্যমাত্রা		প্রকৃত ব্যয়		পার্থক্য	
		বাস্তব (পরিমাণ)	আর্থিক (টাকায়)	বাস্তব (পরিমাণ)	আর্থিক (টাকায়)	বাস্তব (পরিমাণ)	আর্থিক (টাকায়)
ঙ) সাইন, সিগন্যাল, কিমি পোষ্ট ও রোড মার্কিং স্থাপন	থোক	থোক	১৬১.২৯	থোক	১৫৩.৪৮	-	-৭.৮১
চ) ইউটিলিটি স্থানান্তর	থোক	থোক	৮০.০০	থোক	৩৭.১৮	-	-৪২.৮২
ছ) নির্মাণকালীন রক্ষণাবেক্ষণ	থোক	থোক	২০৫.৯৭	থোক	১৮৬.৬২	-	-১৯.৩৫
উপমোট (মূলধন ব্যয়)	--	--	**২৮৬৬৬.৮০**	--	২৭০৯৬.৩৮	-	-১৫৭০.৪২
সর্বমোট =			**২৮৬৭৪.৮০**	-	**২৭০৯৯.০৪ (৯৪.৫০%)**	-	**-৩২৩৫.৪৭**

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	জনাব এম. মোঃ শরিফ উল ইসলাম অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী, সওজ		খন্ডকালীন	১৩/০৫/২০১০	০৫/০১/২০১১
২	জনাব মোঃ আব্দুল কুদ্দুস-২ অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী, সওজ		খন্ডকালীন	০৫/০১/২০১১	০৩/০২/২০১১
৩	জনাব মোঃ আব্দুল হালিম মিয়া অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী, সওজ		খন্ডকালীন	০৩/০২/২০১১	৩০/০৬/২০১১
৪	জনাব মোঃ জিকরুল হক অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী, সওজ		খন্ডকালীন	৩০/০৬/২০১১	১৯/০৭/২০১১
৫	জনাব তাপস কুমার পাল অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী, সওজ		খন্ডকালীন	১৯/০৭/২০১১	১৫/০২/২০১২
৬	জনাব মোঃ গুলজার হোসেন অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী, সওজ		খন্ডকালীন	১৫/০২/২০১২	০৭/০৩/২০১৩
৭	জনাব কাজী মোহাম্মদ আলী অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী, সওজ		খন্ডকালীন	০৭/০৩/২০১৩	৩০/০৭/২০১৫
৮	জনাব বিপুল চন্দ্র সাহা অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী, সওজ		খন্ডকালীন	৩০/০৭/২০১৫	১১/০৫/২০১৬
৯	জনাব মোঃ রুহুল আমিন অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী, সওজ		খন্ডকালীন	১১/০৫/২০১৬	০৮/০৩/২০১৮
১০	মোঃ জর্জিস হোসেন অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী, সওজ		খন্ডকালীন	১৫/০৩/২০১৮	৩১/১২/২০১৮

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
1	2	3	4	5	6	7
-	-	-	-	-	-	এই প্রকল্পের আওতায় কোন গাড়ী ক্রয়ের সংস্থান ছিল না।

১৪.২ পণ্য, কার্য ও সেবা ক্রয়ঃ প্রকল্পের অনুমোদিত ডিপিপি অনুযায়ী পূর্ত কাজ ১৭টি 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/কার্যাদেশ তারিখ -মূল চুক্তি অনুযায়ী কাজ সমাপ্তির তারিখ -সংশোধিত চুক্তি অনুযায়ী কাজ সমাপ্তির তারিখ -ঠিকাদার কর্তৃক প্রকৃত কাজ সমাপ্তির তারিখ	মন্তব্য
১.	প্যাকেজ -০১: ঝিনাইদহ - চুয়াডাঙ্গা - মেহেরপুর - মুজিবনগর সড়কের চেইনেজ: ১+০০০মি. থেকে ৪+৫০০মি. পর্যন্ত পেভমেন্ট প্রশস্তকরণ, মজবুতিকরণ, সার্ফেসিং এবং হার্ডসোল্ডার নিমাণ	-১০৯৩.৫০ -১১০১.৪৪ -১০৯৩.৫০ -	-১৮/০৮/২০১১ -০৭/০২/২০১২ -০৮/০২/২০১৩ -৩০/০৬/২০১৫ -১০/০৬/২০১৫	
২.	**প্যাকেজ -০২ (ক):** ঝিনাইদহ - চুয়াডাঙ্গা - মেহেরপুর - মুজিবনগর সড়কের চেইনেজ: ৫+২০০মি. থেকে ৯+৭০০মি. পর্যন্ত পেভমেন্ট প্রশস্তকরণ, মজবুতিকরণ, সার্ফেসিং এবং হার্ডসোল্ডার নিমাণ	-২২৯.৯৬ -২২৯.৯৬ -২২৯.৯৬ -	-১৭/০৮/২০১১ -১৮/০১/২০১২ -১৭/০১/২০১৩ ৩১/০৩/২০১৬ -	২ (ক) নং প্যাকেজের কার্যাদেশ বাতিল করে অবশিষ্ট কাজের ২(খ) নং প্যাকেজ নতুন করে কার্যাদেশ প্রদান করা হয়।
৩.	**প্যাকেজ -০২(খ):** ঝিনাইদহ - চুয়াডাঙ্গা - মেহেরপুর - মুজিবনগর সড়কের চেইনেজ: ৫+২০০মি. থেকে ৯+৭০০মি. পর্যন্ত পেভমেন্ট প্রশস্তকরণ, মজবুতিকরণ, সার্ফেসিং এবং হার্ডসোল্ডার নিমাণ	-১৯৪৬.১৭ -১৭৫১.৭০ -১৭৫০.৫০ -	-০১/০৯/২০১৮ -২২/১০/২০১৮ -৩১/১২/২০১৮ - ২৬/১২/২০১৮	
৪.	**প্যাকেজ ০৩:** ঝিনাইদহ - চুয়াডাঙ্গা - মেহেরপুর - মুজিবনগর সড়কের চেইনেজ: ৯+৭০০মি. থেকে ১২+০০০মি. পর্যন্ত পেভমেন্ট প্রশস্তকরণ, মজবুতিকরণ, সার্ফেসিং এবং হার্ডসোল্ডার নিমাণ	-৭০০.৯১ -৭০৪.২০ -৭০০.৯১ -	-১৭/০৮/২০১১ -১৮/০১/২০১২ -১৭/০১/২০১৩ -৩১/০৩/২০১৬ -২৫/০৩/২০১৬	
৫.	**প্যাকেজ ০৪:** ঝিনাইদহ - চুয়াডাঙ্গা - মেহেরপুর - মুজিবনগর সড়কের চেইনেজ: ১২+০০০মি. থেকে ১২+৬৫০মি. পর্যন্ত পেভমেন্ট প্রশস্তকরণ, মজবুতিকরণ, সার্ফেসিং এবং হার্ডসোল্ডার নিমাণ	-১৯৯.৬৪ -২০১.০৮ -১৯৯.৬৪ -	-১৪/১২/২০১১ -১৬/০৫/২০১২ -১৫/০৫/২০১৩ -৩১/০৩/২০১৬ ৩১/০৩/২০১৬	
৬.	**প্যাকেজ ০৫:** ঝিনাইদহ - চুয়াডাঙ্গা - মেহেরপুর - মুজিবনগর সড়কের চেইনেজ: ১২+৬৫০মি. থেকে ১৩+৩০০মি. পর্যন্ত পেভমেন্ট প্রশস্তকরণ, মজবুতিকরণ, সার্ফেসিং এবং হার্ডসোল্ডার নিমাণ	-১৯৮.৭০ -২০০.৩৭ -১৯৮.৭০ -	-১৪/১২/২০১১ -১৬/০৫/২০১২ -১৫/০৫/২০১৩ -৩০/০৬/২০১৫ -০৬/০৬/২০১৫	
৭.	**প্যাকেজ ০৬:** ঝিনাইদহ - চুয়াডাঙ্গা - মেহেরপুর - মুজিবনগর সড়কের চেইনেজ: ১৩+৩০০মি. থেকে ১৩+৯৫০মি. পর্যন্ত পেভমেন্ট প্রশস্তকরণ, মজবুতিকরণ, সার্ফেসিং এবং হার্ডসোল্ডার নিমাণ	-২০০.২০ -২০১.২৭ -২০০.২০ -	-১৪/১২/২০১১ -২৯/০৭/২০১২ -২৮/০৭/২০১৩ -৩১/০৭/২০১৫ -১০/০৭/২০১৫	
৮.	**প্যাকেজ ০৭:** ঝিনাইদহ - চুয়াডাঙ্গা - মেহেরপুর - মুজিবনগর সড়কের চেইনেজ:১৩+৯৫০মি থেকে ১৪+২৭৫মি. পর্যন্ত পেভমেন্ট প্রশস্তকরণ, মজবুতিকরণ,	-৯৪.৮০ -১০৪.১৬ -৯৪.৮০	-১৯/১২/২০১১ -১০/০৫/২০১২ -০৯/০৫/২০১৩	

নং	প্যাকেজ/কাজের নাম	-মূল ডিপিপিতে প্রাক্কলিত ব্যয় -টেন্ডার প্রাক্কলিত ব্যয় -মূল চুক্তি মূল্য -সংশোধিত চুক্তি মূল্য	-দরপত্র আহবানের তারিখ -চুক্তির/কার্যাদেশ তারিখ -মূল চুক্তি অনুযায়ী কাজ সমাপ্তির তারিখ -সংশোধিত চুক্তি অনুযায়ী কাজ সমাপ্তির তারিখ -ঠিকাদার কর্তৃক প্রকৃত কাজ সমাপ্তির তারিখ	মন্তব্য
	সার্ফেসিং এবং হার্ডসোল্ডার নিমাণ	- 	-২৪/০২/২০১৮ -১৮/০২/২০১৮	
৯.	**প্যাকেজ ০৮:** ঝিনাইদহ - চুয়াডাঙ্গা - মেহেরপুর - মুজিবনগর সড়কের চেইনেজ: ১৪+২৭৫মি. থেকে ১৪+৬০০মি. পর্যন্ত পেভমেন্ট প্রশস্তকরণ, মজবুতিকরণ, সার্ফেসিং এবং হার্ডসোল্ডার নিমাণ	-১০০.০৩ -১০০.৬৮ -১০০.০৩ -	-১৪/১২/২০১১ -১৪/০৫/২০১২ -১৩/০৫/২০১৩ -৩১/০৩/২০১৬ -১৪/০২/২০১৬	
১০.	**প্যাকেজ ০৯:** ঝিনাইদহ - চুয়াডাঙ্গা - মেহেরপুর - মুজিবনগর সড়কের চেইনেজ: ১৪+৬০০মি. থেকে ১৫+৭৫০মি. পর্যন্ত পেভমেন্ট প্রশস্তকরণ, মজবুতিকরণ, সার্ফেসিং এবং হার্ডসোল্ডার নিমাণ	-৩৪৯.৯২ -৩৫৫.৮৬ -৩৪৯.৯২ -	-১৯/১২/২০১১ -২৯/০৭/২০১২ -২৮/০৭/২০১৩ -৩০/০৬/২০১৫ -১৫/০৬/২০১৫	
১১.	**প্যাকেজ ১০:** ঝিনাইদহ - চুয়াডাঙ্গা - মেহেরপুর - মুজিবনগর সড়কের চেইনেজ: ১৯+৬৭৫মি. থেকে ২০+০০০মি. পর্যন্ত পেভমেন্ট প্রশস্তকরণ, মজবুতিকরণ, সার্ফেসিং এবং হার্ডসোল্ডার নিমাণ	-৯৯.৯১ -৯৯.৪৬ -৯৯.৯১ -	-১০/০২/২০১৩ -২৫/০৩/২০১৩ -২৪/০৩/২০১৪ -৩১/০৩/২০১৬ -২০/০৩/২০১৮	
১২.	**প্যাকেজ ১১:** ঝিনাইদহ - চুয়াডাঙ্গা - মেহেরপুর - মুজিবনগর সড়কের চেইনেজ: ০+০০০মি. থেকে ০১+০০০মি., চেইনেজ: ৪+৫০০মি. থেকে ৫+২০০মি., চেইনেজ: ১৫+৭০০মি. থেকে ১৯+৬৭৫মি.=৫৬২৫ মি.পেভমেন্ট প্রশস্তকরণ, মজবুতিকরণ, সার্ফেসিং এবং হার্ডসোল্ডার নিমাণ	-২৬৫৮.৪৮ -২৩৫২.৪৪ -২৩৪৭.১৯ -	-২৩/০১/২০১৭ -২৬/০৪/২০১৭ -২১/০১/২০১৮ -১০/০৩/২০১৮ -০৮/০৩/২০১৮	
১২.	**প্যাকেজ ১২:** ঝিনাইদহ - চুয়াডাঙ্গা - মেহেরপুর - মুজিবনগর সড়কের চেইনেজ: ২০+০০০মি. থেকে ২৪+৫০০মি. পর্যন্ত মাটির কাজ, ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট, ডিবিএস-বেইস কোর্স, ডিবিএস-ওয়ারিং কোর্স দ্বারা সড়ক উন্নয়ন	-১৩৯৪.৪৪ -১৩৯৫.৪৫ -১৩৯৪.৪৪ -	-১৭/০৮/২০১১ -১০/০১/২০১২ -০৯/০১/২০১৩ -৩১/১২/২০১৪ -৩০/১২/২০১৪	
১৩.	**প্যাকেজ ১৩:** ঝিনাইদহ - চুয়াডাঙ্গা - মেহেরপুর - মুজিবনগর সড়কের চেইনেজ: ২৪+৫০০মি. থেকে ২৯+০৫০মি. পর্যন্ত মাটির কাজ, ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট, ডিবিএস-বেইস কোর্স, ডিবিএস-ওয়ারিং কোর্স দ্বারা সড়ক উন্নয়ন	-১৩৯৩.৯২ -১৩৯৫.৪৭ -১৩৯৩.৯২ -	-১৭/০৮/২০১১ -১০/০১/২০১২ -০৯/০১/২০১৩ -০৩/১২/২০১৫ -০৩/১২/২০১৫	
১৪.	**প্যাকেজ ১৪:** ঝিনাইদহ - চুয়াডাঙ্গা - মেহেরপুর - মুজিবনগর সড়কের চেইনেজ: ২৯+০৫০মি.. থেকে ৪৭+৩০০মি. পর্যন্ত মাটির কাজ, ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট, ডিবিএস-বেইস কোর্স, ডিবিএস-ওয়ারিং কোর্স, হার্ডসোল্ডার, আরসিসি ড্রেন নির্মাণ, নির্মাণকালীন রক্ষণাবেক্ষণ, ইত্যাদি দ্বারা সড়ক উন্নয়ন	-৬৭৬১.৭২ -৭৫১৩.০৩ -৬৭৬১.৭২ -	-১৭/০১/২০১৭ -২০/০৬/২০১৭ -১৯/০৬/২০১৮ -০৬/১০/২০১৮ -০৫/১০/২০১৮	
১৫.	**প্যাকেজ ১৫:** ঝিনাইদহ - চুয়াডাঙ্গা - মেহেরপুর - মুজিবনগর সড়কের চেইনেজ: ৭৩+০০০মি. থেকে	-১৩৯৮.৪২ -১৩৯৯.০৪	-১৬/০৮/২০১১ -১০/০১/২০১২	

নং	প্যাকেজ/কাজের নাম	-মূল ডিপিপিতে প্রাক্কলিত ব্যয় -টেন্ডার প্রাক্কলিত ব্যয় -মূল চুক্তি মূল্য -সংশোধিত চুক্তি মূল্য	-দরপত্র আহবানের তারিখ -চুক্তির/কার্যাদেশ তারিখ -মূল চুক্তি অনুযায়ী কাজ সমাপ্তির তারিখ -সংশোধিত চুক্তি অনুযায়ী কাজ সমাপ্তির তারিখ -ঠিকাদার কর্তৃক প্রকৃত কাজ সমাপ্তির তারিখ	মন্তব্য
	৭৭+৫০০মি. পর্যন্ত মাটির কাজ, ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট, ডিবিএস-বেইস কোর্স, ডিবিএস-ওয়ারিং কোর্স দ্বারা সড়ক উন্নয়ন	-১৩৯৮.৯৩ -	-০৯/০১/২০১৩ -৩০/১০/২০১৪ -০৫/১০/২০১৪	
১৬.	**প্যাকেজ ১৬:** ঝিনাইদহ - চুয়াডাঙ্গা - মেহেরপুর - মুজিবনগর সড়কের চেইনেজ: ৭৭+৫০০মি থেকে ৮২+০০০মি. পর্যন্ত মাটির কাজ, ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট, ডিবিএস-বেইস কোর্স, ডিবিএস-ওয়ারিং কোর্স দ্বারা সড়ক উন্নয়ন	-১৩৯৬.৯১ -১৩৯৮.০৯ -১৩৯৭.৫২ -	-১৬/০৮/২০১১ -১০/০১/২০১২ -০৯/০১/২০১৩ -৩০/০৬/২০১৪ -২৯/০৬/২০১৪	
১৭.	**প্যাকেজ ১৭:** ঝিনাইদহ - চুয়াডাঙ্গা - মেহেরপুর - মুজিবনগর সড়কের চেইনেজ: ৫০+০০০মি.. থেকে ৭৩+০০০মি. পর্যন্ত মাটির কাজ, ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট, ডিবিএস-বেইস কোর্স, ডিবিএস-ওয়ারিং কোর্স, হার্ডসোল্ডার, আরসিসি ড্রেন নির্মাণ, ১টি আরসিসি বক্স কালভার্ট নির্মান, নির্মাণকালীন রক্ষণাবেক্ষণ, ইত্যাদি দ্বারা সড়ক উন্নয়ন	-৮১৬৩.২০ -৮১৬৩.৯৮ -৭৩৪৭.৫৮ -	-১৭/০১/২০১৭ -০৫/০৬/২০১৭ -০৪/০৬/২০১৮ -২১/০৯/২০১৮ -২১/০৯/২০১৮	

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

(লক্ষ টাকায়)

অর্থ বছর	মূল ডিপিপি অনুযায়ী লক্ষ্যমাত্রা	সর্বশেষ সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী লক্ষ্যমাত্রা	আরএডিপি বরাদ্দ	অবমুক্ত	ব্যয়
২০১০-২০১১	০.০০	০.০০	০.০০	০.০০	০.০০
২০১১-২০১২	৩০০.০০	৩০০.০০	৩০০.০০	৩০০.০০	৩০০.০০
২০১২-২০১৩	৬৫০.০০	৬৫০.০০	৬৫০.০০	৬৫০.০০	৬৫০.০০
২০১৩-২০১৪	২০০০.০০	২০০০.০০	২০০০.০০	২০০০.০০	২০০০.০০
২০১৪-২০১৫	৩৪১৩.৮৫	৩৪১৩.৮৫	৩৪১৩.৮৫	৩৪১৩.৮৫	৩৪১৩.৮৫
২০১৫-২০১৬	২১১০.০০	২১১০.০০	২১১০.০০	২১১০.০০	২১১০.০০
২০১৬-২০১৭	১৬৯৫.৮২	১৬৯৫.৮২	১৬৯৫.৮২	১৬৯৫.৮২	১৬৯৫.৮২
২০১৭-২০১৮	১০০৫২.০০	১০০৫২.০০	১০০৫২.০০	১০০৫২.০০	১০০৫২.০০
২০১৮-২০১৯	৮৪৫৩.১৩	৬৮৭৭.৩৭	৬৮৭৭.৩৭	৬৮৭৭.৩৭	৬৮৭৭.৩৭
মোট =	**২৮৬৭৪.৮০**	**২৭০৯৯.০৪**	**২৭০৯৯.০৪**	**২৭০৯৯.০৪**	**২৭০৯৯.০৪**

১৬। **প্রকল্প পরিদর্শনঃ** গত ০৫/১২/২০১৯ 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 ও প্রাপ্ত তথ্য-উপাত্তের আলোকে প্রকল্পটির অঙ্গভিত্তিক বর্ণনা/পর্যবেক্ষণ নিম্নরূপঃ

১৬.১ ভূমি অধিগ্রহণ: এ প্রকল্পের আওতায় এ ধরনের কোন ক্রয় কার্যক্রম নেই।

১৬.২ **সড়ক বাঁধ প্রশস্তকরণ ও উঁচুকরণে মাটির কাজ:** অনুমোদিত ডিপিপিতে ৩.০০৯৬ ল: ঘ: মি: সড়ক বাঁধ প্রশস্তকরণ ও উঁচুকরণে মাটির কাজের জন্য ৬৪৫.১০ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। পিসিআর অনুযায়ী ৩.০০৯৬ ল: ঘ: মি: সড়ক বাঁধ প্রশস্তকরণ ও উঁচুকরণে মাটির কাজ করা হয়েছে এবং এখাতে বরাদ্দকৃত অর্থের মধ্যে ৫৮২.৮৬ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে এবং ৬২.২৪ লক্ষ টাকা অব্যয়িত রয়েছে। এখাতে আর্থিক ব্যয় কিছুটা কম হলেও বাস্তব কাজ ১০০%।

১৬.৩ **পেভমেন্ট প্রশস্তকরণ কাজ :** প্রকল্পটির আওতায় বিদ্যমান পেভমেন্ট ৫.৫ মিটার হতে ৭.৩ মিটার প্রশস্ততায় (আইএসজি= ৩০০ মি:মি:, সাব বেইজ=২৫০মি:মি:, এগ্রিগেট বেইজ টাইপ-১ =২০০ মি:মি:, বিটুমিনাস বাইন্ডার কোর্স/বেস কোর্স=৭০ মি:মি: ও ডিবিএস ওয়্যারিং কোর্স= ৫০ মি:মি: পুরত্বের লেয়ার দ্বারা) উন্নীকরণের জন্য ২৮৪৭.০০ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। পিসিআর অনুযায়ী ৭৬.৪৫.০০ কি: মি: পেভমেন্ট প্রশস্তকরণ কাজ করা হয়েছে এবং এখাতে বরাদ্দকৃত অর্থের মধ্যে ২৮১১.৬৯ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে এবং ৩৫.৩১ লক্ষ টাকা অব্যয়িত রয়েছে।

১৬.৪ **বিদ্যমান পেভমেন্ট মজবুতিকরণ কাজ :** প্রকল্পের আওতায় ৭৬ কি:মি: সড়কে বিদ্যমান পেভমেন্ট (এগ্রিগেট বেইজ টাইপ-১ =২০০ মি:মি:, বিটুমিনাস বাইন্ডার কোর্স/বেস কোর্স=৭০ মি:মি: ও ডিবিএস ওয়্যারিং কোর্স= ৫০ মি:মি: পুরত্বের লেয়ার দ্বারা) মজবুতিকরণের জন্য ৪৯৯১.১১ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। পিসিআর অনুযায়ী ৫৮.৬৪ কি: মি: বিদ্যমান পেভমেন্ট মজবুতিকরণের কাজ করা হয়েছে এবং এখাতে বরাদ্দকৃত অর্থের মধ্যে ৪৮৬১.৬৫ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে এবং ১২৯.৪৬ লক্ষ টাকা অব্যয়িত রয়েছে। এখাতে আর্থিক ব্যয় কিছুটা কম হলেও বাস্তব কাজ ১০০%।

১৬.৫ **প্রাইম কোট :** প্রকল্পটির আওতায় ৭৬.৪৫ কি: মি: সড়কের প্রাইম কোট কাজের জন্য ৫৯১.৮৫ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। পিসিআর অনুযায়ী ৭৬.৪৫ কি: মি: প্রাইম কোট কাজ করা হয়েছে এবং এখাতে বরাদ্দকৃত অর্থের মধ্যে ৫১৪.৫০ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে এবং ৭৭.৩৫ লক্ষ টাকা অব্যয়িত রয়েছে। এখাতে আর্থিক ব্যয় কিছুটা কম হলেও বাস্তব কাজ ১০০%।

১৬.৬ **ডিবিএস বেইস কোর্স :** অনুমোদিত ডিপিপিতে ৭৮.৬৬ কি: মি: সড়কের ডিবিএস বেইস কোর্স কাজের জন্য ৮৩০৮.০০ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। পিসিআর অনুযায়ী ৭৮.৬৬ কি: মি: ডিবিএস বেইসকোর্স কাজ করা হয়েছে এবং এখাতে বরাদ্দকৃত অর্থের মধ্যে ৭৪৯৪.১৮ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে এবং ৮১৩.৮২ লক্ষ টাকা অব্যয়িত রয়েছে। এখাতে আর্থিক ব্যয় কিছুটা কম হলেও বাস্তব কাজ ১০০%।

১৬.৭ **ডিবিএস ওয়্যারিং কোর্স:** প্রকল্পটির আওতায় ৭৮.৬৬ কি: মি: সড়কের ডিবিএস বেস কোর্স কাজের জন্য ৫৯৪০.৫৫ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। পিসিআর অনুযায়ী ৭৮.৮০ কি: মি: সড়কের ডিবিএস বেস কোর্স কাজ করা হয়েছে এবং এখাতে বরাদ্দকৃত অর্থের মধ্যে ৫৩৯০.১২ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে এবং ৫৫০.৪৩ লক্ষ টাকা অব্যয়িত রয়েছে। এখাতে আর্থিক ব্যয় কিছুটা কম হলেও বাস্তব কাজ ১০০%।

১৬.৮ **হার্ডসোল্ডার:** প্রকল্পটির মাধ্যমে ৭৬.৪৫ কি: মি: সড়কাংশে উভয় পাশে ০.৯ মিটার করে হার্ডসোল্ডার (আইএসজি= ৩০০ মি:মি:, সাব বেইজ=২৫০মি:মি:, এগ্রিগেট বেইজ টাইপ-১ =২০০ মি:মি:, বিটুমিনাস বাইন্ডার কোর্স/বেস কোর্স=৭০ মি:মি লেয়ার দ্বারা) নির্মাণের জন্য ৪০৯৬.৩৭ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। পিসিআর অনুযায়ী ৭৬.৪৫ কি: মি: হার্ডসোল্ডার কাজ করা হয়েছে এবং এখাতে বরাদ্দকৃত অর্থের মধ্যে ৪৪১৬.২৮ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে এবং ৩১৯.৯১ লক্ষ টাকা অব্যয়িত রয়েছে।

১৬.৯ **০১ টি আরসিসি বক্স কালভার্ট ও ০৮ টি ব্রিক আর্ক সম্প্রসারণ (১১.৮০ মিটার):** প্রকল্পটির আওতায় ০১ টি আরসিসি বক্স কালভার্ট ও ০৮ টি ব্রিক আর্ক সম্প্রসারণ বাবদ ৫৭.৫৪ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। পিসিআর অনুযায়ী ০১ টি আরসিসি বক্স কালভার্ট ও ০৮ টি ব্রিক আর্ক সম্প্রসারণ করা হয়েছে এবং এখাতে বরাদ্দকৃত অর্থের মধ্যে ৩৫.৩৫ লক্ষ

টাকা ব্যয় করা হয়েছে এবং ২২.১৯ লক্ষ টাকা অব্যয়িত রয়েছে। এখাতে আর্থিক অগ্রগতি কম হলেও বাস্তব অগ্রগতি ১০০%।

১৬.১০ **আরসিসি ড্রেন নির্মাণ :** সংশোধিত ডিপিপিতে সড়কটির ৫০৬০.০০ মিটার আরসিসি ড্রেন নির্মাণ বাবদ ৫২৫.১৭ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। পিসিআর অনুযায়ী ৫০৬০.০০ মিটার আরসিসি ড্রেন নির্মাণ করা হয়েছে এবং এখাতে বরাদ্দকৃত অর্থের মধ্যে ৪৮৭.৮৭ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে এবং ৩৭.৩০ লক্ষ টাকা অব্যয়িত রয়েছে। এখাতে আর্থিক অগ্রগতি কম হলেও বাস্তব অগ্রগতি ১০০%।

১৬.১১ **রক্ষাপ্রদ কাজ আরসিসি প্যালাসাইডিং নির্মাণ :** অনুমোদিত ডিপিপিতে ৯২০.০০ মিটার আরসিসি প্যালাসাইডিং নির্মাণ বাবদ ৬৯.৩৩ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। পিসিআর অনুযায়ী ৯২০.০০ মিটার আরসিসি প্যালাসাইডিং নির্মাণ করা হয়েছে এবং এখাতে বরাদ্দকৃত অর্থের মধ্যে ৫৩.৬৫ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে এবং ১৫.৬৮ লক্ষ টাকা অব্যয়িত রয়েছে। এখাতে আর্থিক অগ্রগতি কম হলেও বাস্তব অগ্রগতি ১০০%।

১৬.১২ **আরসিসি রোড ডিভাইডার নির্মাণ :** প্রকল্পটির মাধ্যমে ৭৬০ মিটার আরসিসি রোড ডিভাইডার নির্মাণ বাবদ ১৪৭.৫২ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। পিসিআর অনুযায়ী ৭৬০ মিটার আরসিসি রোড ডিভাইডার নির্মাণ করা হয়েছে এবং এখাতে বরাদ্দকৃত অর্থের মধ্যে ৭১.০৫ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে এবং ৭৬.৪৭ লক্ষ টাকা অব্যয়িত রয়েছে। এখাতে আর্থিক অগ্রগতি কম হলেও বাস্তব অগ্রগতি ১০০%।

১৬.১৩ **সাইন, সিগন্যাল, কি: মি: পোস্ট এবং রোড মার্কিং:** অনুমোদিত ডিপিপিতে সাইন, সিগন্যাল, কি: মি: পোস্ট এবং রোড মার্কিং কাজের জন্য থোক হিসেবে ১৬১.২৯ লক্ষ টাকার সংস্থান রয়েছে। এখাতে বরাদ্দকৃত অর্থের পুরোটাই ব্যয় করা হয়েছে। 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।

১৬.১৪ **ইউটিলিটিস শিফটিং এন্ড রিফিক্সিং:** অনুমোদিত ডিপিপিতে ইউটিলিটি স্থানান্তর ও পুন:স্থাপনের জন্য থোক হিসেবে ৮০.০০ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। পিসিআর অনুযায়ী ইউটিলিটিস শিফটিং এন্ড রিফিক্সিং কাজ করা হয়েছে এবং এ বাবদ বরাদ্দকৃত অর্থের মধ্যে ৩৭.১৮ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে।

১৬.১৫ **নির্মাণকালীন রক্ষণাবেক্ষণ:** অনুমোদিত ডিপিপিতে রাস্তার নির্মাণকালীন রক্ষণাবেক্ষণ কাজের জন্য থোক হিসেবে ২০৫.৯৭ লক্ষ টাকার সংস্থান রয়েছে। পিসিআর পর্যালোচনায় দেখা যায় এ খাতে ১৮৬.৬২ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে এবং ১৯.৩৫ লক্ষ টাকা অব্যয়িত রয়েছে।

১৭। **প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জনঃ**

পরিকল্পিত উদ্দেশ্য	উদ্দেশ্য অর্জন
• বিদ্যমান ১৮ ফুট প্রশস্থতার ৭৮.৮০ কিঃমিঃ সড়কটি ২৪ ফুট প্রশস্থতায় উন্নীত করে সুষ্ঠ যানবাহন চলাচল নিশ্চিত করা ও ঐতিহাসিক মুজিবনগরের সাথে উন্নত যোগাযোগ ব্যবস্থা স্থাপন করা; • গণপ্রজাতন্ত্রী বাংলাদেশ সরকারের ১ম রাজধানী ঐতিহাসিক মুজিবনগর এর সাথে রাজধানী ঢাকাসহ দেশের অন্যান্য স্থানের সড়ক যোগাযোগ সহজতর করা; • প্রকল্প এলাকার জনসাধারণের আর্থসমাজিক অবস্থার সার্বিক উন্নয়ন করা;	ঝিনাইদহ-চুয়াডাঙ্গা-মেহেরপুর-মুজিবনগর সড়কটির বিদ্যমান পেভমেন্ট ৫.৫ মিটার হতে ৭.৩ মিটার প্রশস্থতায় উন্নীতকরণ এবং বিদ্যমান পেভমেন্ট শক্তিশালীকরণের মাধ্যমে সড়কটির উন্নয়ন করা হয়েছে। রাস্তা প্রশস্তকরণ ও মজবুতিকরণের ফলে সুষ্ঠু ও নিরাপদ যানবাহন চলাচলের সুবিধা বৃদ্ধি পেয়েছে, ট্রাভেল সময় ও যানবাহন অপারেশন ব্যয় হ্রাস পেয়েছে এবং এ অঞ্চলে 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। তবে অনেকগুলো ক্ষুদ্র ক্ষুদ্র প্যাকেজ (৭৬ কি:মি: সড়ক উন্নয়নের জন্য ১৭ টি প্যাকেজ) করায় কাজের সমন্বয়হীনতা সৃষ্টি হয়েছে এবং কার্যাদেশকৃত প্যাকেজের কাজ সমাপ্ত করতে ঠিকাদার কর্তৃক বেশী সময় লাগায় সড়কটির 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 উন্নয়নকৃত সড়কের পেভমেন্টের সার্ফেস ক্ষতিগ্রস্থ দেখতে পাওয়া যায়। বিশেষ করে প্রায় ৪ বছর আগে সমাপ্ত প্যাকেজ এর মাধ্যমে উন্নয়নকৃত সড়কের পেভমেন্টে পটহোল সৃষ্টি হয়েছে। উন্নয়নকৃত সড়কটির বিভিন্ন স্থানে রিপিয়ারিং করা হয়েছে মর্মে প্রতীয়মান হয়। ডিফেক্ট লায়াবিলিটি পিরিয়ড (নির্ধারিত ১ বছর) অতিক্রম করায় জরুরীভিত্তিতে সড়ক বিভাগের নিজস্ব রুটিন রক্ষণাবেক্ষণের কর্মসূচি (পিএমপি)-এর মাধ্যমে সড়কের পেভমেন্ট এর পটহোল ও ক্র্যাক মেরামত করা প্রয়োজন।

২০.২ পরিদর্শনকালে ঝিনাইদহ সড়ক বিভাগের অধীন বাস্তবায়িত কাজের তুলনায় চুয়াডাঙ্গা ও মেহেরপুরে বাস্তবায়িত সড়কের কাজ অনেকটা ভাল দেখতে পাওয়া যায়। বিশেষ করে জহিরুল লিমিটেড কর্তৃক সম্পাদিত কাজ তুলনামূলক বিবেচনায় অন্যান্য কাজের তুলনায় আপাত দৃষ্টিতে ভাল প্রতীয়মান হয়েছে।

২০.৩ Defect Liability সময়কাল অর্থাৎ কাজ সমাপ্ত হওয়ার ১ বছরের মধ্যে কোন প্যাকেজের উন্নয়নকৃত সড়কের পেভমেন্ট ক্ষতিগ্রস্থ হয়েছিল কি না উক্ত সময়কাল শেষ হয়ে যাওয়ায় তা জানা সম্ভবপর হয়নি। এ প্রেক্ষিতে Defect Liability সময়কাল পর্যন্ত প্যাকেজের সম্পাদিত কাজ যথাযথ ছিল কিনা তা জানার নিমিত্ত পারফরমেন্স গ্যারান্টি প্রদানের সময়কালে সমাপ্ত প্যাকেজের কাজের ভিডিও ও স্থির চিত্র সংরক্ষণ করে রাখা প্রয়োজন।

২০.৪ পানি নিষ্কাশনের ড্রেনগুলো ময়লা আবর্জনা দেখতে পাওয়া যায়। ড্রেনগুলো সচল রাখার প্রয়োজনীয় ব্যবস্থা গ্রহণ করা প্রয়োজন।

২০.৫ রেইনকাটে সফটসোল্ডার ও পেভমেন্ট ক্ষতিগ্রস্থ দেখতে পাওয়া যায়। সড়কাংশে যথাযথ সফট সোল্ডার দেখতে পাওয়া গেলেও কিছু কিছু স্থানে অপর্যাপ্ত সফট সোল্ডার দেখতে পাওয়া যায়। সড়কটির যেসব স্থানে সফট সোল্ডার পর্যাপ্ত নেই বা যৎসামান্য রয়েছে তা চিহ্নিত করে প্রয়োজনীয় সোল্ডারের ব্যবস্থা করা প্রয়োজন।

২০.৬ পরিদর্শনকালে কয়েকটি গাইড পোস্ট ভেঙ্গে ও হেলে পড়েছে দেখা যায়। এছাড়া কিঃমিঃ পোস্ট, সাইন সিগন্যালের লেখা মুছে অস্পষ্ট এবং রোড মার্কিংগুলো অস্পষ্ট হয়েছে দেখা যায়। এগুলো সংশোধন করা প্রয়োজন;

২০.৭ প্রকল্পটির মুল বাস্তবায়ন মেয়াদকাল ০১ জানুয়ারী ২০১১ হতে ডিসেম্বর, ২০১৩ পর্যন্ত নির্ধারিত ছিল। পরবর্তীতে মেয়াদ ৫ (পাঁচ) বছর বৃদ্ধি করে ডিসেম্বর, ২০১৮ পর্যন্ত নির্ধারণ করা হয়। মূল বাস্তবায়নকালের তুলনায় প্রকল্পটি সমাপ্ত হতে ১৬৭% সময় বেশী লেগেছে। মূল পরিকল্পিত সময়ের মধ্যে প্রকল্প বাস্তবায়িত না হলে অতিরিক্ত ব্যয়ের পাশাপাশি প্রকল্পটির লক্ষ্য ও উদ্দেশ্য কার্যকরীভাবে অর্জন করা সম্ভবপর হয় না। এ প্রেক্ষিতে ভবিষ্যতে প্রকল্প গ্রহণের ক্ষেত্রে মাঠ পর্যায়ে বাস্তবভিত্তিক যথাযথ জরিপ ও ফিজিবিলিটি স্ট্যাডির নিরিখে ডিপিপি প্রণয়ন করা প্রয়োজন যাতে সংশোধন না করেই মূল মেয়াদকালের মধ্যেই প্রকল্প বাস্তবায়ন করা যায়।

২০.৮ প্রকল্পটির মুল প্রাক্কলিত ব্যয় ১৮০৯৩.৯৮ লক্ষ টাকা নির্ধারিত ছিল। সর্বশেষ সংশোধিত প্রাক্কলিত ব্যয় ২৮৬৭৪.৮০ লক্ষ টাকা। প্রকল্পটির প্রকৃত ব্যয় ২৭০৯৯.০৪ লক্ষ টাকা। মূল প্রাক্কলিত ব্যয়ের তুলনায় প্রকল্পটির প্রকৃত ব্যয় ৯০০৫.০৬ (৪৯.৭৭%) লক্ষ টাকা বেশী। ভবিষ্যতে প্রকল্প গ্রহণের ক্ষেত্রে মাঠ পর্যায়ে বাস্তবভিত্তিক যথাযথ জরিপ ও ফিজিবিলিটি স্ট্যাডির নিরিখে ডিপিপি প্রণয়ন করা প্রয়োজন যাতে মূল প্রাক্কলিত ব্যয়ের মধ্যেই প্রকল্পটি বাস্তবায়িত হয়।

২০.৯ মন্ত্রণালয় হতে প্রেরিত পিসিআর ও সংশোধিত ডিপিপি পর্যালোচনায় দেখা যায় ৭৬ কি: মি: সড়ক উন্নয়নের জন্য ১৭টি ছোট ছোট প্যাকেজ করা হয়েছে। সাধারণত ছোট ছোট প্যাকেজ করে টেন্ডার আহবান করা হলে অনেক ক্ষেত্রে

বড় ঠিকাদার টেন্ডার প্রক্রিয়ায় অংশগ্রহণ করে না এবং সেক্ষেত্রে স্থানীয় প্রভাবশালী/ছোট স্বল্প পেশাদার ও আর্থিকভাবে সলভেন্সি/ওয়েল ইক্যুপ নয় এরূপ ঠিকাদার কার্যাদেশ প্রাপ্ত হয়। বড় ঠিকাদারের মাধ্যমে প্রকল্পের কাজ নির্ধারিত সময়ে গুণগতমান বজায় রেখে সমাপ্ত করা সম্ভবপর হয়। এছাড়া ক্ষুদ্র ক্ষুদ্র প্যাকেজ করায় কাজের সমন্বয়হীনতা সৃষ্টির পাশাপাশি গুণগতমানও বজায় রাখা সম্ভব হয় না। এ প্রেক্ষিতে ছোট ছোট প্যাকেজ না করে বড় প্যাকেজের সংস্থান রেখে ভবিষ্যতে প্রকল্প প্রণয়ন এবং সে আলোকে টেন্ডার আহবানপূর্বক প্রকল্পের বাস্তবায়ন কাজ করা প্রয়োজন।

২০.১০ প্রকল্পটির শুরু হতে বাস্তবায়ন সমাপ্ত পর্যন্ত ১০ জন কর্মকর্তা খন্ডকালীন প্রকল্পটির প্রকল্প পরিচালক হিসাবে দায়িত্ব পালন করেছেন। ঘন ঘন প্রকল্প পরিচালক পরিবর্তন করা হলে যথাযথভাবে সুপারভিশন ও মনিটরিং করা সম্ভব না হওয়ায় প্রকল্প বাস্তবায়নে ব্যঘাত ঘটে থাকে। ভবিষ্যতে পুরো প্রকল্প মেয়াদকালে পূর্ণকালীন একজন কর্মকর্তাকে প্রকল্প পরিচালক হিসেবে দায়িত্ব পালনের বিষয়ে কার্যকরী পদক্ষেপ নেয়া প্রয়োজন।

২১। প্রকল্পের বাস্তবায়ন কাজের উল্লেখ্যযোগ্য স্থির চিত্র:

<table>
<tr><td></td><td></td></tr>
<tr><td>চিত্র-১ : ঝিনাইদহ শহরাংশের পেভমেন্টের একাংশ যা আপাতদৃষ্টিতে ভাল দেখতে পাওয়া যায়।</td><td>চিত্র-২ : ঝিনাইদহ শহরাংশের পেভমেন্টের একাংশ যা আপাতদৃষ্টিতে ভাল দেখতে পাওয়া যায়।</td></tr>
<tr><td></td><td></td></tr>
<tr><td>চিত্র-৩ : হার্ডসোল্ডারসহ পেভমেন্ট পর্যন্ত ক্ষতিগ্রস্থ সড়কাংশ</td><td>চিত্র-৪: নির্মিত হার্ডসোল্ডার (ডিবিএস ওয়্যারিং কোর্স বিহীন)</td></tr>
</table>



চিত্র-৫: ক্ষতিগ্রস্থ পেভমেন্টের একাংশ



চিত্র-৬: ক্ষতিগ্রস্থ পেভমেন্টের একাংশ



চিত্র-৭: চুয়াডাঙ্গায় নির্মিত ভাল পেভমেন্টের একাংশ



চিত্র-৮ : সড়কের পাশে স্থাপিত সাইন সিগন্যাল



চিত্র-৯ : পেভমেন্টের ভিতরে বিদ্যমান বহুবর্ষী গাছ



চিত্র -১০: প্রশস্তকরণকৃত কালভার্ট

	
চিত্র-১১: পর্যাপ্ত সফটসোল্ডার দেখতে পাওয়া সড়কের একাংশ	চিত্র-১২: মেহেরপুর অংশে নির্মিত ভাল পেভমেন্টের একাংশ

২২.০ মতামত/সুপারিশঃ

২২.১ উন্নয়নকৃত সড়কটির কিছু কিছু স্থানে বিশেষ করে প্রায় ৫ বছর আগে সমাপ্ত প্যাকেজ এর মাধ্যমে উন্নয়নকৃত সড়কের পেভমেন্ট ক্ষতিগ্রস্থ হয়েছে এবং সড়কটির বিভিন্ন স্থানে রিপিয়ারিং করা হয়েছে দেখা যায়। ডিফেক্ট লায়াবিলিটি পিরিয়ড (নির্ধারিত ১ বছর) অতিক্রম করায় ক্ষতিগ্রস্থ পেভমেন্ট চিহ্নিত করে জরুরীভিত্তিতে সড়ক বিভাগের নিজস্ব রুটিন রক্ষণাবেক্ষণের কর্মসূচি (পিএমপি)-এর আওতায় মেরামত করতে হবে;

২২.২ ঝিনাইদহ শহরাংশের নির্মিত পেভমেন্ট ভাল দেখতে পাওয়া গেলেও ঝিনাইদহ সড়ক বিভাগের অন্যান্য প্যাকেজের কাজের তুলনায় চুয়াডাঙ্গা ও মেহেরপুরে বাস্তবায়িত সড়কের কাজ অনেকটা ভাল দেখতে পাওয়া যায়। বিশেষ করে জহিরুল লিমিটেড কর্তৃক সম্পাদিত কাজ তুলনামূলক বিবেচনায় অন্যান্য কাজের তুলনায় আপাত দৃষ্টিতে ভাল প্রতীয়মান হয়েছে। এ প্রেক্ষিতে ভাল কাজ করা ঠিকাদার প্রতিষ্ঠানকে প্রশংসা পত্র প্রদান করা যেতে পারে যাতে অন্যান্য ঠিকাদার প্রতিষ্ঠান ভাল কাজ করতে উৎসাহিত বোধ করে;

২২.৩ প্রকল্পটির পূর্ত কাজ ১৭ টি প্যাকেজের মাধ্যমে বাস্তবায়িত হয়েছে। কিন্তু কোন প্যাকেজের কাজই মূল কার্যাদেশ মেয়াদকালের মধ্যে সমাপ্ত না হওয়ায় সময় বৃদ্ধি করা হয়েছে যা মোটেই আশাব্যাঞ্জক নয়। ভবিষ্যতে কোন প্রকল্পের প্যাকেজের কাজ মূল কার্যাদেশ মেয়াদকালের মধ্যে সমাপ্ত করার কার্যকরী পদক্ষেপ গ্রহণ করতে হবে;

২২.৪ মূল বাস্তবায়নকালের তুলনায় প্রকল্পটি সমাপ্ত হতে অতিরিক্ত ৫ (পাঁচ) বছর (১৬৭%) এবং মূল প্রাক্কলিত ব্যয়ের তুলনায় প্রকল্পটির প্রকৃত ব্যয় ৯০০৫.০৬ (৪৯.৭৭%) লক্ষ টাকা বেশী লেগেছে। ভবিষ্যতে প্রকল্প গ্রহণের ক্ষেত্রে মাঠ পর্যায়ে বাস্তবভিত্তিক যথাযথ জরিপ ও ফিজিবিলিটি স্ট্যাডির নিরিখে ডিপিপি প্রণয়ন করতে হবে যাতে মূল প্রাক্কলিত ব্যয় ও মেয়াদকালের মধ্যেই প্রকল্প বাস্তবায়িত হয়;

২২.৫ ভেঙ্গে যাওয়া / হেলে পড়া গাইড পোস্ট পুন:স্থাপন করতে হবে। লেখা মুছে অস্পষ্ট হয়ে যাওয়া কিঃমিঃ পোস্ট, সাইন সিগন্যাল পুনরায় লিখতে হবে । অস্পষ্ট হয়ে যাওয়ায় পুনরায় রোড মার্কিং করতে হবে;

২২.৬ প্রকল্পটির মাধ্যমে ৭৬ কি: মি: সড়ক উন্নয়নের জন্য ১৭টি ছোট ছোট প্যাকেজ করা হয়েছে। সাধারণত ছোট প্যাকেজ করা হলে বড় ঠিকাদার টেন্ডার প্রক্রিয়ায় অংশগ্রহণ করে না এবং সেক্ষেত্রে স্থানীয় প্রভাবশালী/ছোট স্বল্প পেশাদার ও আর্থিকভাবে সলভেন্সি/ওয়েল ইক্যুপ নয় এরূপ ঠিকাদার কার্যাদেশ প্রাপ্ত হয়। বড় ঠিকাদারের মাধ্যমে প্রকল্পের কাজ নির্ধারিত সময়ে গুণগতমান বজায় রেখে সমাপ্ত করা সম্ভবপর হয়। অধিকন্তু ক্ষুদ্র ক্ষুদ্র প্যাকেজ করায় কাজের সমন্বয়হীনতা সৃষ্টির পাশাপাশি গুণগতমানও বজায় রাখা সম্ভব হয় না। এ বিবেচনায় ভবিষ্যতে ছোট ছোট প্যাকেজ না করে যথা সম্ভব বড় প্যাকেজের সংস্থান রেখে প্রকল্প প্রণয়ন এবং সে আলোকে টেন্ডার আহবানপূর্বক প্রকল্প বাস্তবায়নের প্রয়োজনীয় উদ্যোগ গ্রহণ করতে হবে;

২২.৭ প্রকল্পটির শুরু হতে বাস্তবায়ন সমাপ্ত পর্যন্ত ১০ জন কর্মকর্তা খন্ডকালীন প্রকল্পটির প্রকল্প পরিচালক হিসাবে দায়িত্ব পালন করেছেন। ঘন ঘন প্রকল্প পরিচালক পরিবর্তন করা হলে যথাযথভাবে সুপারভিশন ও মনিটরিং করা সম্ভব না হওয়ায় প্রকল্প বাস্তবায়নে ব্যঘাত ঘটে থাকে। ভবিষ্যতে পুরো প্রকল্প মেয়াদকালে পূর্ণকালীন একজন কর্মকর্তাকে প্রকল্প পরিচালক হিসেবে দায়িত্ব পালনের বিষয়ে কার্যকরী পদক্ষেপ গ্রহণ করতে হবে;

২২.৮ Defect Liability সময়কাল অর্থাৎ কাজ সমাপ্ত হওয়ার ১ বছরের মধ্যে কোন প্যাকেজের উন্নয়নকৃত সড়কের পেভমেন্ট ক্ষতিগ্রস্থ হয়েছিল কি না উক্ত সময়কাল শেষ হয়ে যাওয়ায় তা জানা সম্ভবপর হয়নি। এ প্রেক্ষিতে Defect Liability সময়কাল পর্যন্ত প্যাকেজের সম্পাদিত কাজ যথাযথ ছিল কিনা তা জানার নিমিত্ত পারফরমেন্স গ্যারান্টি প্রদানের সময়কালে সমাপ্ত প্যাকেজের কাজের ভিডিও ও স্থির চিত্র সংরক্ষণ করতে হবে;

২২.৯ পানি নিষ্কাশনের ড্রেনগুলো সচল রাখার প্রয়োজনীয় ব্যবস্থা গ্রহণ করতে হবে এবং পেভমেন্টে অবস্থিত গাছ অপসারণ করতে হবে;

২২.১০ উল্লেখিত সুপারিশ/মতামতের (অনুচ্ছেদ ২২.১ হতে ২২.৯) আলোকে গৃহীত ব্যবস্থা সম্পর্কে আইএমইডিকে অবহিত করতে হবে।

টঙ্গী-কালিগঞ্জ-ঘোড়াশাল-পাঁচদোনা আঞ্চলিক মহাসড়কের (আর-৩০১) শহীদ ময়েজউদ্দিন সেতু হতে পাঁচদোনা পর্যন্ত অংশ জাতীয় মহাসড়ক মানে উন্নীতকরণ প্রকল্পের সমাপ্ত মূল্যায়ন প্রতিবেদন

(সমাপ্তঃ জুন, ২০১৯)

১.০	প্রকল্পের নাম	:	টঙ্গী-কালিগঞ্জ-ঘোড়াশাল-পাঁচদোনা আঞ্চলিক মহাসড়কের (আর-৩০১) শহীদ ময়েজউদ্দিন সেতু হতে পাঁচদোনা পর্যন্ত অংশ জাতীয় মহাসড়ক মানে উন্নীতকরণ
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	:	নরসিংদী জেলার পলাশ 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		মূল	সর্বশেষ সংশোধিত			
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮
৮২৯৭.০৭	৮২৯৭.০৭	৭২১০.০০	০১-০১-২০১৭ হতে ৩১-১২-২০১৮	০১-০১-২০১৭ হতে ৩০-০৬-২০১৯	০১-০১-২০১৭ হতে ৩০-০৬-	-	০৬ মাস ২৫%

৯.০ পটভূমি: টঙ্গী-কালিগঞ্জ-ঘোড়াশাল-পাঁচদোনা (আর-৩০১) সড়কটির মোট দৈর্ঘ্য ৩৩.০০ কিলোমিটার। তন্মধ্যে নরসিংদী অংশে শহীদ ময়েজউদ্দিন সেতু (ঘোড়াশাল সেতু) হতে পাঁচদোনা পর্যন্ত অংশের দৈর্ঘ্য ৮.৬৭ কিলোমিটার। সড়কটি ঢাকা-ময়মনসিংহ জাতীয় (এন-৪) মহাসড়ক ও ঢাকা - সিলেট জাতীয় মহাসড়ক (এন-২) এর মাধ্যমে উত্তরবঙ্গ ও গাজীপুর-ময়মনসিংহ অঞ্চলের সাথে সিলেট ও চট্টগ্রাম অঞ্চলের সাথে স্বল্পতম দুরত্বে সংযোগ স্থাপন করেছে। ঘোড়াশাল একটি প্রাচীন বাণিজ্যিক কেন্দ্র ও শিল্পাঞ্চল। এখানে সার, বিদ্যুৎ, পাটকলসহ বিভিন্ন বৃহৎ শিল্প প্রতিষ্ঠানের ফ্যাক্টরী অবস্থিত হওয়ায় পাঁচদোনা হতে ঘোড়াশাল পর্যন্ত সড়কটি বিপুল সংখ্যক শিল্প পণ্যবাহী ভারী যানবাহন চলাচল করে থাকে। বর্তমান সড়কটি চলমান ট্রাফিক লোড, ঘনত্ব বিবেচনায় যথাযথ মানে না হওয়ায় সওজ ডিজাইন ইউনিট কর্তৃক পরীক্ষা নিরীক্ষা ও প্রয়োজনীয় তথ্য বিশ্লেষণপূর্বক প্রণীত ডিজাইন অনুসরণ করে বর্ণিত সড়কাংশটুকু জাতীয় মহাসড়ক মানে উন্নয়ন করা জরুরী হয়ে পড়ে। সে প্রেক্ষিতে সংশ্লিষ্ট মন্ত্রণালয় পরিকল্পনা কমিশনে প্রকল্প প্রস্তাব প্রেরণ করা পিইসি সভায় অনুষ্ঠিত হয়। পিইসি সভার সুপারিশের আলোকে প্রকল্পটি ২২-১১-২০১৬ তারিখে ৮২৯৭.০৭ লক্ষ টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে ১ জানুয়ারী ২০১৭ হতে ৩১ ডিসেম্বর ২০১৮ মেয়াদে একনেক সভায় অনুমোদিত হয়।

১০.০ উদ্দেশ্য: প্রকল্পের মূল উদ্দেশ্য হলো- ৩১৬.৪৮ কিঃমিঃ সড়ক বাঁধ নির্মাণ, পেভমেন্ট নির্মাণ (পুন:নির্মাণ, হার্ড সোল্ডার নির্মাণ, সার্ফেসিং এবং বিদ্যমান পেভমেন্ট সার্ফেসিং, ১টি কালভার্ট নির্মাণ করা। এর ফলে নিম্নোক্ত উদ্দেশ্য সাধিত হবে-

ক) সড়ক নিরাপত্তার মাধ্যমে যানবাহন ও পণ্য চলাচল বৃদ্ধি পাবে;

খ) রাস্তা প্রশস্তকরণের ফলে সুষ্ঠু ও নিরাপদ যানবাহন চলাচলের সুবিধা বৃদ্ধি পাবে;

গ) ট্রাফিক জ্যাম হ্রাসের মাধ্যমে ট্রাভেল সময় ও যানবাহন অপারেশন ব্যয় হ্রাস পাবে;

ঘ) এ অঞ্চলে সড়ক যোগাযোগ ব্যবস্থা উন্নয়নের মাধ্যমে শিল্প ও আর্থ-সামাজিক ব্যবস্থার উন্নয়ন সাধিত হবে।

১১.০ প্রকল্পের মূল কাজ:

- ❖ ৩১৬.৪৮ কিঃমিঃ সড়ক বাঁধ নির্মাণ;
- ❖ ২৫৪২.৮৩ কি: মি: পুন:নির্মাণ;
- ❖ ১৬০৭.৩৪ কি: মি: হার্ড সোল্ডার নির্মাণ;
- ❖ ১৭৫১.২৭ কি: মি: সার্ফেসিং(ডিবিএস);
- ❖ ৪৮১.৬১ কি: মি: বিদ্যমান পেভমেন্ট সার্ফেসিং
- ❖ রক্ষাপ্রদ কাজ (সিসি ব্লক নির্মাণ, ব্রিক ম্যাটরেসিং, আরসিসি প্লেট প্যালাসাইডিং)
- ❖ সসার ড্রেন নির্মাণ; এবং
- ❖ ১টি আরসিসি কালভার্ট নির্মাণ করা।

১২.০ প্রকল্পের অঙ্গভিত্তিক বাস্তবায়ন বিবরণী (পিসিআর এর ভিত্তিতে) :

(লক্ষ টাকায়)

ডিপিপি অনুযায়ী অংগের নাম	একক	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 স্ট্যাম্প	থোক	থোক	২.০০	থোক	-	-	-
২. প্রচার ও বিজ্ঞাপন	থোক	থোক	৩.০০	থোক	-	-	-
৩. ল্যাবরেটরী টেস্টিং	থোক	থোক	৫.০০	থোক	-	-	-
উপমোট (রাজস্ব):	**-**	**-**	**১০.০০**	**-**	**-**	**-**	**-১০.০০**
(খ) মূলধন ব্যয় :							
৪. জেনারেল ও সাইট ফ্যাসিলিটিস	থোক	থোক	৩০.০০	থোক	-	-	-
৫. সড়ক বাঁধ নির্মাণ	ল:ঘ: মি:	১.০২	৩১৬.৪৮	১.০২	৩১৬.৪৮	-	-
৬. পেভমেন্ট নির্মাণ :							
ক) পুন:নির্মাণ	কি: মি:	৭.৪৭	২৫৪২.৮৩	৭.৪৭	২৪৮৩.৫২	-	-৫৯.৩১
খ) হাডর্সোল্ডার নির্মাণ	কি:মি:	৭.৪৭	১৬০৭.৩৪	৭.৪৭	১৫০০.০০	-	-১০৭.৩৪
গ) সার্ফেসিং (ডিবিএস)	কি: মি:	৭.৪৭	১৭৫১.২৭	৭.৪৭	১২৩০.০০	-	-৫২১.২৭
ঘ) বিদ্যমান পেভমেন্ট সার্ফেসিং	কি: মি:	১.২০	৪৮১.৬১	১.২০	৪০০.০০	-	-৮১.৬১
৭. আরসিসি বক্স কালভার্ট (১টি)	মিটার	১২	২৮৮.০০	১২	২৮৮.০০	-	
৮. রক্ষাপ্রদ কাজ :							
ক) সিসি ব্লক (জিও টেক্সটাইলসহ)	ব:মি:	৮৬০৫	২৮৮.৩৫	৮৬০৫	২৮৭.৭০	-	-০.৬৫
খ) ব্রিক ম্যাটরেসিং	ব:মি:	১২৮০০	২২০.০৩	১২৮০০	২২০.০০	-	-০.০৩
গ) আরসিসি প্লেট প্যালাসাইডিং	মিটার	২০০০	১৩২.০৪	২০০০	১২৯.০১	-	-৩.০৩
৯. আরসিসি সসার ড্রেন নির্মাণ	মিটার	২০৫০	৮৮.৮০	২০৫০	৮৮.০০	-	-০.৮
১০. সাইন, সিগন্যাল, কি:মি: পোষ্ট ও রোড মার্কিং স্থাপন							
ক) ট্রাফিক সাইন	টি	৩০	২.০৭	৩০	২.০০	-	-০.০৭
খ) সাইন পোস্ট	টি	৩০	০.৯২	৩০	০.৯২	-	-
গ) গাইড পোস্ট নির্মাণ	টি	৬০০	১২.৪১	৬০০	১২.৪০	-	-০.০১
ঘ) কংক্রিট কি: মি: পোস্ট	টি	৯	০.৭৮	৯	০.৭৮	-	

ডিপিপি অনুযায়ী অংগের নাম	একক	ডিপিপি অনুযায়ী লক্ষ্যমাত্রা		প্রকৃত ব্যয়		পার্থক্য	
		বাস্তব (পরিমাণ)	আর্থিক (টাকায়)	বাস্তব (পরিমাণ)	আর্থিক (টাকায়)	বাস্তব (পরিমাণ)	আর্থিক (টাকায়)
ঙ) রোড মার্কিং, থার্মোপ্লাস্টিক	ব: মি:	২২৫৫.৫০	২৪.১১	২২৫৫.৫০	২৪.১১	-	
চ) নির্মাণকালীন রক্ষণাবেক্ষণ	কি: মি:	৭.৪৭	৩৭.৩৫	৭.৪৭	৩৭.৩০	-	-০.০৫
ছ) ইউটিলিটি অপসারণ	থোক	থোক	৩০০.০০	থোক	১৮৯.০০	-	-১১১.০০
উপমোট (মূলধন)	--	--	**৮১২৪.৩৯**	--	**৭২১০.০০**	-	-৯১৪.৩৯
(গ) ফিজিক্যাল কনটিনজেন্সি	**থোক**	**১%**	**৮১.৩৪**	**-**	**-**	-	-৮১.৩৪
(ঘ) প্রাইস কনটিনজেন্সি	**থোক**	**১%**	**৮১.৩৪**	**-**	**-**	-	-৮১.৩৪
সর্বমোট =			**৮২৯৭.০৭**	**-**	**৭২১০.০০ (৮৭%)**	-	-১০৮৭.০৭

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	জনাব মোঃ আব্দুস সবুর অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী, সওজ (ঢাকা জোন) এলেনবাড়ী, তেজগাঁও, ঢাকা।	পূর্ণকালীন	-	০৫/০৪/২০১৭	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
1	2	3	4	5	6	7
-	-	-	-	-	-	এই প্রকল্পের আওতায় কোন গাড়ী ক্রয়ের সংস্থান ছিল না।

১৪.২ পণ্য, কার্য ও সেবা ক্রয়ঃ প্রকল্পের অনুমোদিত ডিপিপি অনুযায়ী পূর্ত কাজ ১টি 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 তারিখ -মূল চুক্তি অনুযায়ী কাজ সমাপ্তির তারিখ -সংশোধিত চুক্তি অনুযায়ী কাজ সমাপ্তির তারিখ -ঠিকাদার কর্তৃক প্রকৃত কাজ সমাপ্তির তারিখ
১	২	৩	৪
1.	Reconstruction of pavement, earthwork and construction of culvert, Drain, Sign Signal and Guide post, KM post, Road Marking & Protrective work at various (Ch 24+270m to 32+940) of Tongi-Kaligonj-Ghorashal-Panchdona Regional Highway (R—301)	-৭৭৮৭.০৪ -৭৭৬৫.৮১ -৬৯৮৯.২২ -	১৬-০২-২০১৭ ৩১-০৫-২০১৭ ২৮-০২-২০১৯ - ২৬-০২-২০১৯

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
২০১৬-২০১৭	৯৯৮.৫৫	-	৫০০.০০	৫০০.০০	৫০০.০০
২০১৭-২০১৮	৫১৪৩.২৬	-	৫০০০.০০	৫০০০.০০	৫০০০.০০
২০১৮-২০১৯	২১৫৫.২৬	-	১৭১০.০০	১৭১০.০০	১৭১০.০০
মোট =	**৮২৯৭.০৭**	**-**	**৭২১০.০০**	**৭২১০.০০**	**৭২১০.০০**

১৬। **প্রকল্প পরিদর্শনঃ** গত ২০/১২/২০১৯ তারিখে আইএমইডি'র সহকারী পরিচালক জনাব মুহাম্মদ মিজানুর রহমান মিয়া কর্তৃক প্রকল্পটি সরেজমিন পরিদর্শন করা হয়। পরিদর্শনকালে সড়ক বিভাগের কর্মকর্তাগণ উপস্থিত ছিলেন। সরেজমিন পরিদর্শন, পিসিআর, ডিপিপি এবং প্রাপ্ত তথ্যের আলোকে প্রকল্পটির অঙ্গভিত্তিক বর্ণনা/পর্যবেক্ষণ নিম্নরূপঃ

১৬.১ ভূমি অধিগ্রহণ: এ প্রকল্পের আওতায় এ ধরনের কোন কার্যক্রম নেই।

১৬.২ সড়ক বাঁধ নির্মাণ: অনুমোদিত ডিপিপিতে ১.০২ ল: ঘ: মি: সড়ক বাঁধ নির্মাণ কাজের জন্য ৩১৬.৪৮ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। পিসিআর অনুযায়ী ১.০২ ল: ঘ: মি: সড়ক বাঁধ নির্মাণ কাজ করা হয়েছে এবং এখাতে বরাদ্দকৃত অর্থের পুরোটাই ব্যয় করা হয়েছে।

১৬.৩ পেভমেন্ট নির্মাণ: অনুমোদিত ডিপিপিতে ৭.৩ মিটার প্রশস্তের ৭.৪৭ কিলোমিটার পেভমেন্ট পুন:নির্মাণ (আইএসজি= ৩০০ মি:মি:, সাব বেইজ=৩০০মি:মি:, এগ্রিগেট বেইজ টাইপ-২ =১৫০ মি:মি:, এগ্রিগেট বেইজ টাইপ-১=২০০, বিটুমিনাস বাইন্ডার কোর্স/বেস কোর্স=১০০মি:মি: ও ডিবিএস ওয়্যারিং কোর্স= ৫০ মি:মি: পুরত্বের লেয়ার দ্বারা) করার জন্য ২৫৪২.৮৩ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। পিসিআর অনুযায়ী ৭.৪৭ কি: মি: পেভমেন্ট নির্মাণ কাজ করা হয়েছে এবং এখাতে বরাদ্দকৃত অর্থের মধ্যে ২৪৮৩.৫২ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে এবং ৫৯.৩১ লক্ষ টাকা অব্যয়িত রয়েছে। এখাতে আর্থিক ব্যয় কিছুটা কম হলেও বাস্তব কাজ ১০০%।

১৬.৪ হার্ডসোল্ডার নির্মাণ : অনুমোদিত ডিপিপিতে ৭.৩ মিটার প্রশস্তের ৭.৪৭ কিলোমিটার সড়কের উভয় পাশে ১.৫ মিটার করে হার্ডসোল্ডার (আইএসজি= ২০০ মি:মি:, সাব বেইজ=১৫০মি:মি:, বেইজ টাইপ-১ =১৫০ মি:মি: পুরত্বের লেয়ার দ্বারা) নির্মাণের জন্য ১৬০৭.৩৪ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। পিসিআর অনুযায়ী ৭.৪৭ কি: মি: হার্ডসোল্ডার নির্মাণ কাজ করা হয়েছে এবং এখাতে বরাদ্দকৃত অর্থের মধ্যে ১৫০০.০০ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে এবং ১০৭.৩৪ লক্ষ টাকা অব্যয়িত রয়েছে। এখাতে আর্থিক ব্যয় কিছুটা কম হলেও বাস্তব কাজ ১০০%।

১৬.৫ সার্ফেসিং (ডিবিএস) নির্মাণ : অনুমোদিত ডিপিপিতে ৭.৩ মিটার প্রশস্তের ৭.৪৭ কিলোমিটার সড়কের সার্ফেসিং কাজের জন্য ১৭৫১.২৭ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। পিসিআর অনুযায়ী ৭.৪৭ কি: মি: সার্ফেসিং কাজ করা হয়েছে এবং এখাতে বরাদ্দকৃত অর্থের মধ্যে ১২৩০.০০ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে এবং ৫২১.২৭ লক্ষ টাকা অব্যয়িত রয়েছে। এখাতে আর্থিক ব্যয় কিছুটা কম হলেও বাস্তব কাজ ১০০%।

১৬.৬ বিদ্যমান পেভমেন্ট সার্ফেসিং: অনুমোদিত ডিপিপিতে ৭.৩ মিটার প্রশস্তের ১.২০ কিলোমিটার বিদ্যমান পেভমেন্ট সার্ফেসিং কাজের জন্য ৪৮১.৬১ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। পিসিআর অনুযায়ী ১.২০ কি: মি: বিদ্যমান পেভমেন্ট সার্ফেসিং কাজ করা হয়েছে এবং এখাতে বরাদ্দকৃত অর্থের মধ্যে ৪০০.০০ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে এবং ৮১.৬১ লক্ষ টাকা অব্যয়িত রয়েছে। এখাতে আর্থিক ব্যয় কিছুটা কম হলেও বাস্তব কাজ ১০০%।

১৬.৭ **আরসিসি বক্স কালভার্ট নির্মাণ ১টি (১২ মিটার):** অনুমোদিত ডিপিপিতে ০১টি আরসিসি বক্স কালভার্ট নির্মাণ বাবদ ২৮৮.০০ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। পিসিআর অনুযায়ী ১২ মিটার ১টি আরসিসি বক্স কালভার্ট নির্মাণ করা হয়েছে এবং এখাতে বরাদ্দকৃত অর্থের পুরোটাই ব্যয় করা হয়েছে।

১৬.৮ **সিসি ব্লক (জিও টেক্সটাইলসহ):** অনুমোদিত ডিপিপিতে সড়কটিতে ৮৬০৫ ব: মি: সিসি ব্লক (জিও টেক্সটাইলসহ) নির্মাণ বাবদ ২৮৮.৩৫ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। পিসিআর অনুযায়ী সিসি ৮৬০৫ ব: মি: সি সি ব্লক নির্মাণ করা হয়েছে এবং এখাতে বরাদ্দকৃত অর্থের মধ্যে ২৮৭.৭০ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে ।

১৬.৯ **ব্রিক ম্যাটরেসিং:** অনুমোদিত ডিপিপিতে সড়কটিতে ১২৮০০.০০ বর্গমিটার ব্রিক ম্যাটরেসিং কাজের জন্য ২২০.০৩ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। পিসিআর অনুযায়ী ১২৮.০০ ব: মি: ব্রিক ম্যাটরেসিং কাজ করা হয়েছে এবং এখাতে বরাদ্দকৃত অর্থের মধ্যে ২২০.০০ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে।

১৬.১০ **আরসিসি প্লেট প্যালাসাইডিং নির্মাণ:** অনুমোদিত ডিপিপিতে ২০০০.০০ মিটার আরসিসি প্লেট প্যালাসাইডিং নির্মাণ বাবদ ১৩২.০৪ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। পিসিআর অনুযায়ী ২০০০ মিটার আরসিসি প্লেট প্যালাসাইডিং নির্মাণ করা হয়েছে এবং এখাতে বরাদ্দকৃত অর্থের মধ্যে ১২৯.০১ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে এবং ৩.০৩ লক্ষ টাকা অব্যয়িত রয়েছে। এখাতে আর্থিক অগ্রগতি কম হলেও বাস্তব অগ্রগতি ১০০%।

১৬.১১ **আরসিসি সসার ড্রেন নির্মাণ:** অনুমোদিত ডিপিপিতে সড়কটির ২০৫০ মিটার আরসিসি সসার ড্রেন নির্মাণ বাবদ ৮৮.৮০ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। পিসিআর অনুযায়ী ২০৫০ মিটার আরসিসি ড্রেন নির্মাণ করা হয়েছে এবং এখাতে বরাদ্দকৃত অর্থের মধ্যে ৮৮.০০ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে।

১৬.১২ **সাইন, সিগন্যাল, কি: মি: পোস্ট এবং রোড মার্কিং স্থাপন:** অনুমোদিত ডিপিপিতে ৩০টি ট্রাফিক সাইন বাবদ ২.০৭ লক্ষ টাকা, ৩০টি সাইন পোস্ট বাবদ ০.৯২ লক্ষ টাকা ৬০০টি গাইড পোস্ট নির্মাণ বাবদ ১২.৪১ লক্ষ টাকা, ৯টি কংক্রিট কি: মি: পোস্ট বাবদ ০.৭৮ লক্ষ টাকা এবং ২২৫৫.৫০ ব: মি: রোড মার্কিং/ থামোর্প্লাষ্টিক কজের জন্য ২৪.১১ লক্ষ টাকা সংস্থান রাখা হয়। এখাতগুলোতে মোট বরাদ্দকৃত অর্থের পুরোটাই ব্যয় করা হয়েছে। পরিদর্শনকালে দেখা যায়, শিক্ষা প্রতিষ্ঠান, বাজার, বাঁক সংশ্লিষ্ট স্থানে সাইন, সিগন্যাল স্থাপন কি: মি: পোস্ট স্থাপন করা হয়েছে এবং রোড মার্কিং কাজ করা হয়েছে।

১৬.১৩ **নির্মাণকালীন রক্ষণাবেক্ষণ:** অনুমোদিত ডিপিপিতে ৭.৪৭ কি: মি: রাস্তার নির্মাণকালীন রক্ষণাবেক্ষণ কাজের জন্য ৩৭.৩৫ লক্ষ টাকার সংস্থান রয়েছে। পিসিআর পর্যালোচনায় দেখা যায়, প্রকল্প মেয়াদে ৭.৪৭ কি: মি: নির্মাণকালীন রক্ষণাবেক্ষণ কাজ করা হয়েছে এবং এখাতে বরাদ্দকৃত অর্থের মধ্যে ৩৭.৩০ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে।

১৬.১৪ **ইউটিলিটি স্থানান্তর:** অনুমোদিত ডিপিপিতে রাস্তার বিভিন্ন স্থানে ইউটিলিটি স্থানান্তর ও পুন:স্থাপনের জন্য থোক হিসেবে ৩০০.০০ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। পিসিআর অনুযায়ী ইউটিলিটি স্থানান্তর ও পুন:স্থাপনের কাজ করা হয়েছে এবং এ বাবদ বরাদ্দকৃত অর্থের মধ্যে ১৮৯.০০ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে এবং ১১১.০০ লক্ষ টাকা অব্যয়িত রয়েছে।

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

পরিকল্পিত উদ্দেশ্য	উদ্দেশ্য অর্জন
টঙ্গী-কালিগঞ্জ-ঘোড়াশাল-পাঁচদোনা (আর-৩০১) সড়কটির নরসিংদী অংশে শহীদ ময়েজউদ্দিন সেতু (ঘোড়াশাল সেতু) হতে পাঁচদোনা পর্যন্ত ৮.৬৭ কিলোমিটার সড়কটি প্রশস্তকরণ ও শক্তিশালীকরণসহ জাতীয়	টঙ্গী-কালিগঞ্জ-ঘোড়াশাল-পাঁচদোনা (আর-৩০১) সড়কটির নরসিংদী অংশে শহীদ ময়েজউদ্দিন সেতু (ঘোড়াশাল সেতু) হতে পাঁচদোনা পর্যন্ত অংশের দৈর্ঘ্য ৮.৬৭ কিলোমিটার সড়কটি জাতীয় মহাসড়ক মানে উন্নীতকরণ করা হয়েছে। এ অঞ্চলে সড়ক যোগাযোগ ব্যবস্থা উন্নয়নের মাধ্যমে শিল্প ও

পরিকল্পিত উদ্দেশ্য	উদ্দেশ্য অর্জন
মহাসড়ক মানে উন্নীতকরণ। এর ফলে সুষ্ঠু ও নিরাপদ যানবাহন চলাচলের মাধ্যমে যাত্রী ও পণ্য পরিবহন বৃদ্ধি এবং এ অঞ্চলে সড়ক যোগাযোগ ব্যবস্থা উন্নয়নের মাধ্যমে শিল্প ও আর্থ-সামাজিক ব্যবস্থার উন্নয়ন সাধন করা।	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 ০১টি প্যাকেজের মাধ্যমে বাস্তবায়িত হয়েছে। পূর্ত প্যাকেজটির কাজ মূল চুক্তি মেয়াদের (২৮/০২/২০১৯) মধ্যেই সমাপ্ত হয়েছে-যা খুবই আশাব্যঞ্জক। এ প্রকল্পের অভিজ্ঞতা সওজের অন্যান্য প্রকল্পে প্রয়োগ করা প্রয়োজন।

২০.২ সংশোধন না করেই মূল ডিপিপি'র আলোকে প্রকল্পটির বাস্তবায়ন কাজ শেষ হয়েছে এবং এ ক্ষেত্রে প্রাক্কলিত ব্যয় বৃদ্ধি পাইনি। এ প্রকল্পটির অভিজ্ঞতা অন্যান্য প্রকল্পের প্রয়োগ করা প্রয়োজন যাতে সংশোধন না করেই মূল প্রাক্কলিত ব্যয়ের মধ্যে প্রকল্প বাস্তবায়ন করা যায়।

২০.৩ প্রকল্পের অধীন নির্মিত পেভমেন্ট আপাতদৃষ্টিতে ভাল রয়েছে দেখা যায়। তবে নীচু মেটো রাস্তার সংযোগ স্থলে পেভমেন্ট edge ভেঙ্গে যাওয়া এবং কয়েকটি জায়গায় দেবে যাওয়া তথা সেটেলমেন্ট বা আন্ডুলেশন 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 অধিকাংশ সড়কব্যাপী পর্যাপ্ত সফট সোল্ডার দেখতে পাওয়া যায়। সড়ক ও মাটির রাস্তার সংযোগস্থলে সফট শোল্ডার আংশিক ক্ষতিগ্রস্থ দেখা যায়। এগুলো দ্রুত মেরামত/সংশোধন করা প্রয়োজন।

২০.৫ যা পুনরায় রোড মার্কিং করা প্রয়োজন এবং সেই সাথে সব সময় রোড মার্কিংগুলো যাতে কার্যকরী থাকে সে বিষয়ে সজাগ থাকা প্রয়োজন। হেলে পাড়া গাইড পোস্ট মেরামতপূর্বক নিরাপত্তা বিষয়ক গাইড পোস্ট ও সাইন/সিগনালের সংখ্যা আরো বৃদ্ধি করা প্রয়োজন।

২০.৬ কিছু কিছু জায়গায় রোড মার্কিং অস্পষ্ট হয়ে গেছে যা পুনরায় থার্মো প্লাস্টিক রোড মার্কিং করা প্রয়োজন এবং সেইসাথে নিয়মিতভাবে রোড মার্কিংগুলো যেন কার্যকরী থাকে সে বিষয়ে সজাগ থাকা প্রয়োজন। নিরাপত্তা বিষয়ক সাইন/সিগনালের সংখ্যা বৃদ্ধি করা প্রয়োজন।

২০.৭ নির্মিত ড্রেনসমূহে ময়লা-আবর্জনা দেখতে পাওয়া যায়। পানি জমে পেভমেন্ট/রাস্তা ক্ষতিগ্রস্থ ও জলাবদ্ধতা রোধকল্পে বাজার অংশে/গ্রোথ সেন্টার এলাকায় বাজার কমিটি কর্তৃক মাটি/ময়লা আর্বজনা অপসারণপূর্বক নিয়মিত রক্ষণাবেক্ষণ করা যেতে পারে। এছাড়া সেতু/ কালভার্টের ডেক স্ল্যাব এর ফুটপথ প্রান্তে জমে থাকা মাটি/ময়লা আর্বজনা অপসারণ করে নিয়মিত রক্ষণাবেক্ষণ করা যেতে পারে।

২১। প্রকল্পের বাস্তবায়ন কাজের উল্লেখ্যযোগ্য স্থির চিত্র:

	
চিত্র-১ : পাঁচদোনা মোড় হতে শুরু হওয়া সড়কাংশ	চিত্র-২ : নির্মিত আরসিসি বক্স কালভার্ট
	
চিত্র-৩ : সাইন সিগন্যাল	চিত্র-৪ : পেভমেন্ট দেবে যাওয়ায় কাজ করা সড়কের একাংশ
	
চিত্র-৫: ড্রেন সংলগ্ন রাস্তার পাশে ময়লা আবর্জনা	চিত্র-৬: ময়লা আবর্জনা নির্মিত সসার ড্রেন

	
চিত্র-৭: জলাশয়ের পাশে নির্মিত টো-ওয়াল	চিত্র-৮ : সিসি ব্লক দ্বারা রক্ষাপ্রদ কাজ
	
চিত্র-৯ : সড়কটিতে পর্যাপ্ত সফট সোল্ডার দেখতে পাওয়া যায়	চিত্র -১০: পর্যাপ্ত সফট সোল্ডার দেখতে পাওয়া সড়কাংশ
	
চিত্র-১১: পুকুর/জলাশয়ের পাশে আরসিসি প্যালাসাইডিং	চিত্র-১২: নির্মিত ভি-টাইপ ড্রেন

<table>
<tr><td></td><td></td></tr>
<tr><td>চিত্র-১৩: রাস্তার পাশে রোপণকৃত ফলজ/বনজবৃক্ষ</td><td>চিত্র-১৪: কাচাঁ রাস্তার (মেঠো) সংযোগ স্থলে ক্ষতিগ্রস্থ সফটসোল্ডারসহ পেভমেন্ট</td></tr>
<tr><td>
</td><td></td></tr>
<tr><td>চিত্র-১৫: স্থাপিত সাইন সিগন্যাল</td><td>চিত্র-১৬: ক্ষতিগ্রস্থ গাইড পোষ্ট</td></tr>
<tr><td></td><td></td></tr>
<tr><td>চিত্র-১৭: নির্মিত হার্ডসোল্ডার</td><td>চিত্র-১৮: নির্মিত ব্রীক ম্যাটরেসিং</td></tr>
</table>

২২.০ **মতামত/সুপারিশঃ**

২২.১ প্রকল্পটি সংশোধন না করেই মূল ডিপিপি'র আলোকে প্রাক্কলিত ব্যয়ের মধ্যেই প্রকল্পটি বাস্তবায়িত হয়েছে অর্থাৎ প্রাক্কলিত ব্যয় বৃদ্ধি পায়নি যা আশাব্যঞ্জক। প্রকল্পটির এ অভিজ্ঞতা সওজের অন্যান্য প্রকল্পে প্রয়োগ করা প্রয়োজন যাতে সংশোধন না করেই মূল প্রাক্কলিত ব্যয়ের মধ্যে প্রকল্প বাস্তবায়িত হয়;

২২.২ প্রকল্পের অধীন নির্মিত পেভমেন্ট আপাতদৃষ্টিতে ভাল রয়েছে। তবে নীচু মেটো/কাচা রাস্তার সংযোগ স্থলের কয়েকটি স্থানে পেভমেন্ট edge ভেঙ্গে যাওয়া এবং পেভমেন্টের কয়েকটি জায়গা 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 করতে হবে;

২২.৩ অধিকাংশ সড়কব্যাপী পর্যাপ্ত সফট সোল্ডার দেখতে পাওয়া যায়। নীচু মেটো/কাঁচা রাস্তার সংযোগস্থলে সফট শোল্ডার ক্ষতিগ্রস্থ দেখা যায়। এগুলো দ্রুত মেরামত/সংশোধন করতে হবে;

২২.৪ কিছু কিছু জায়গায় অস্পষ্ট হয়ে যাওয়া রোড মার্কিং পুনরায় করতে হবে। সব সময় রোড মার্কিংগুলো যাতে কার্যকরী থাকে সে বিষয়ে সজাগ থাকতে হবে। সাইন, সিগন্যাল ও কিঃমিঃ পোষ্টসমূহ যেন সবসময় সহজেই দৃষ্টিগোচর হয় তা নিশ্চিত করতে হবে;

২২.৫ ড্রেন ও রাস্তার পাশে ময়লা আর্বজনা/লতা-পাতা অপসারণপূর্বক নিয়মিত রক্ষণাবেক্ষণ করতে হবে । পানি জমে পানি জমে পেভমেন্ট/রাস্তা ক্ষতিগ্রস্থ ও জলাবদ্ধতা রোধকল্পে বাজার অংশে/গ্রোথ সেন্টার এলাকায় বাজার কমিটি কর্তৃক মাটি/ময়লা আর্বজনা অপসারণপূর্বক নিয়মিত রক্ষণাবেক্ষণ করতে হবে;

২২.৬ উপর্যুক্ত মতামত/সুপারিশ (অনুচ্ছেদ ২২.১ হতে ২২.৫) এর আলোকে গৃহীত ব্যবস্থা আইএমইডিকে অবহিত করতে হবে।

ঢাকা আরিচা মহাসড়কের সাভার সেনানিবাসস্থ শ্যুটিং ক্লাব পয়েন্টে আন্ডারপাস নির্মাণ (১ম সংশোধন)
শীর্ষক প্রকল্পের সমাপ্তি মূল্যায়ন প্রতিবেদন
(সমাপ্তঃ জুন ২০১৯)

১। **প্রকল্পের নাম** : ঢাকা আরিচা মহাসড়কের সাভার সেনানিবাসস্থ শ্যুটিং ক্লাব পয়েন্টে আন্ডারপাস নির্মাণ (১ম সংশোধন)

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** : ঢাকা আরিচা মহাসড়কের সাভার সেনানিবাসস্থ শ্যুটিং ক্লাব পয়েন্ট

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
২৩১৩.০০	২৬৩৭.৪৪	২৬২৯.৮০	০১-০১-২০১৮ থেকে ৩০-০৬-২০১৯	০১-০১-২০১৮ থেকে ৩০-০৬-২০১৯	০১-০১-২০১৮ থেকে ৩০-০৬-২০১৯	৩১৬.৮০ (১৩.৬৯%)	-

৫। **<u>প্রকল্পের সাধারণ তথ্যাবলী:</u>**

৫.১ **প্রকল্পের পটভূমি:** ঢাকা- আরিচা মহাসড়কের সাভার সেনানিবাস শ্যুটিং ক্লাব সংলগ্ন আন্ডারপাস প্রকল্পটির উভয় পার্শ্বে সেনাবাহিনীর গুরুত্বপূর্ণ স্থাপনাসহ স্কুল, কলেজ, বিশ্ববিদ্যালয়, মিলিটারী পুলিশ ট্রেনিং সেন্টার এন্ড স্কুল গলফ, ক্লাব, সেনানিবাস, বাজার অন্যান্য প্রশিক্ষণ প্রতিষ্ঠান ইত্যাদি এবং বিপুল সংখ্যক অসামরিক ব্যক্তিবর্গের আবাস্থল রয়েছে। উক্ত সামরিক- অসামরিক ব্যক্তিবর্গের পরিবার, সন্তানাদির স্কুল কলেজ, অফিস যাতায়াত ও দৈনন্দিন বিভিন্ন প্রয়োজনীয় কার্যক্রম সম্পাদন এবং যাতায়াতের জন্য সর্বদাই উক্ত মহাসড়ক পারাপারের প্রয়োজন হয়। প্রকল্পটির আওতায় সাভার ক্যান্টনমেন্টের নির্মানাধীন মিলিটারী পুলিশ সেন্টার এন্ড স্কুল হতে বিপুল সংখ্যক যান চলাচল করবে বিধায় ব্যস্ততম ও গুরুত্বপূর্ন জাতীয় মহাসড়ক ঢাকা- আরিচা হাইওয়েতে যানজট তৈরী হবে। এছাড়া প্রায়শ শুটিং ক্লাব সংলগ্ন সামরিক প্রশিক্ষণ কালে বিপুল সংখ্যক সাময়িক যান চলাচল করে যা মিলিটারীর পুলিশ কর্তৃক নির্দেশনা মোতাবেক চলাচল মহাসড়কে যানজটের সৃষ্টি হয় ফলে দৈনিক কর্মঘন্টা নষ্ট হওয়ার পাশাপাশি অর্থনৈতিক ক্ষতিসাধিত হয়। মহাসড়কের ২৪ ঘন্টাই উত্তর ও দক্ষিনবঙ্গের প্রায় সকল যানবাহন, রপ্তানি প্রক্রিয়াজাতকরনের মালবাহী যানবাহন, অন্যান্য মালবাহী ট্র্যাক চলাচল করে থাকে। ব্যস্ততম এই জাতীয় মহাসড়কটিতে পথচারী ও যানবাহন ক্রসিং এর জন্য বিকল্প কোন উপায় নেই ফলে এই মহাসড়ক দিয়ে রাস্তা পারাপার খুবই ঝুঁকিপূর্ণ এবং প্রায়ঃশই উক্ত মহাসড়কের দুর্ঘটনা সংঘটিত হয়ে থাকে। দুর্ঘটনা এড়ানো ও সর্বোপরি জননিরাপত্তা বিবেচনায় নিয়ে একটি আন্ডার পাস নির্মাণ করলে সকল প্রকার ঝুঁকি এড়ানো সম্ভব হবে এবং মহাসড়কে যানবাহন চলাচলেও নিরবচ্ছিন্ন থাকবে।

এছাড়া প্রকল্পটি ঢাকা আরিচা মহাসড়কের পশ্চিম পার্শ্বে নির্মাণাধীন মিলটারী পুলিশ সেন্টার ও স্কুল নির্মাণ সম্পন্ন হলে এখান থেকে সাভার সেনানিবাসের প্রশিক্ষণ এবং দাপ্তরিক কার্যক্রম পরিচালনার নিমিত্তে যানবাহন ও পথচারী যাতায়াতের প্রয়োজন হবে। প্রকল্পটি বাস্তবায়নে স্কুল কলেজের শিক্ষার্থী ও অভিভাবকসহ সামায়িক অসামরিক ব্যক্তিবর্গের আন্ডারপাসের

মধ্য দিয়ে নিরাপদে সড়ক পারাপারে সহায়ক ভুমিকা রেখে মহাসড়কে নিরবচ্ছিন্ন যোগাযোগ ব্যবস্থা প্রদানের পাশাপাশি সড়ক দুর্ঘটনা হ্রাস করবে এবং সেনানিবাসের মধ্যকার গুরত্বপূর্ণ কার্যক্রমকে ত্বরান্বিত করনের লক্ষ্যে প্রকল্পটি গত ০৮/০৫/২০১৮ইং তারিখে মাননীয় পরিকল্পনা মন্ত্রী কর্তৃক ২৩১৩.০০ লক্ষ টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে জানুয়ারী ২০১৮ হতে জুন ২০১৯ মেয়াদে বাস্তবায়নের জন্য অনুমোদিত হয়। প্রকল্পের আওতায় আন্ডারপাসের ডিজাইনে কিছুটা পরিবর্তন, আরসিসি প্যালাসাইডিং খাতে আরসিসি রিটেইনিং ওয়াল অন্তর্ভুক্ত, মাটি ভরাট খাতে কাজের পরিমাণ ও ব্যয় এবং ইউটিলিটি শিফটিং খাতে ব্যয় বৃদ্ধি পাওয়ায় গত ২৯/০৫/২০১৯ তারিখে অনুষ্ঠিত ডিপিইসি সভার সুপারিশের আলোকে মাননীয় মন্ত্রী, সড়ক পরিবহন ও সেতু মন্ত্রনালয় কর্তৃক ০৯/০৬/২০১৯ তারিখে ২৬৩৭.৪৪ লক্ষ টাকা ও মূল অনুমোদিত বাস্তবায়ন মেয়াদে ১ম সংশোধিত ডিপিপি অনুমোদিত হয়।

৫.২ **প্রকল্পের উদ্দেশ্য:** প্রকল্পের মূল উদ্দেশ্য হলো সাভার ক্যান্টনমেন্ট এবং মিলিটারী পুলিশ সেন্টার ও স্কুলের যানবাহন ও পথচারীদের নিরাপদ ও নিরবিচ্ছিন্ন যোগাযোগ ব্যবস্থার নিমিত্তে সাভার ক্যান্টনমেন্ট, শুটিং ক্লাব ও মিলিটারী পুলিশ সেন্টার এন্ড স্কুল (ডিএমপি) কমপ্লেক্স, ঢাকা-আরিচা মহাসড়কের উন্নত ও নিরবচ্ছিন্ন যোগাযোগ ব্যবস্থা ও পথচারীদের ফুটপাত ব্যবহারের সুবিধা প্রদান।

৫.৩ **প্রকল্পের মূল কার্যক্রম:**

- ভুমি উন্নয়ন
- ডাইভারশন সড়ক নির্মাণ
- আন্ডারপাস নির্মাণ
- আন্ডারপাসের অভ্যন্তরে ও সার্ভিস রোডে ফুটপাত নির্মাণ
- আন্ডারপাসের উভয় পাশে সংযোগ সড়ক নির্মাণ
- আন্ডারপাসের অভ্যন্তরে যথাযথ আলোর ব্যবস্থা
- যথাযথ পানি নিরোধক ও পানি নিস্কাশন ব্যবস্থা
- যথাযথ অগ্নিনির্বাপন ব্যবস্থা ও
- প্রকল্পের সৌন্দয্য বর্ধন।

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

(ক) প্রকল্পের ডিপিপি/আরডিপিপি 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	আরডিপিপি অনুযায়ী পরিকল্পিত লক্ষ্যমাত্রা		প্রকৃত অগ্রগতি	
		বাস্তব	আর্থিক	বাস্তব	আর্থিক
১	২	৩	৪	৫	৬
(ক) রাজস্ব ব্যয়					
প্রকল্প ভাতা ও সংশ্লিষ্ট ব্যয়	থোক	-	৩৯.৭০	-	৩৯.৭০
টেলিফোন ও টেলিগ্রাফ	থোক	-	২.০০	-	০.০০
স্টেশনারি, সীল ও স্ট্যাম্প	থোক	-	১.০০	-	১.০০

অনুমোদিত অংগের নাম	একক	আরডিপিপি অনুযায়ী পরিকল্পিত লক্ষ্যমাত্রা		প্রকৃত অগ্রগতি	
		বাস্তব	আর্থিক	বাস্তব	আর্থিক
প্রচার ও বিজ্ঞাপন	থোক	-	০.৫০	-	০.৫০
কনসালটেন্সি	থোক	-	৪১.২৮	-	৪১.২৮
সম্মানী	থোক	-	৫.৫০	-	৫.৫০
টেস্টিং ফি	বোর হোল	-	১.০০	-	১.০০
হায়ারিং চার্জ (যানবাহন)	মাস	১৮	**২৪.৮২**	**১৮**	**২৪.৮২**
অন্যান্য ব্যয়	থোক	-	**৫.০০**	-	**০.০০**
উপ-মোট (রাজস্ব ব্যয়):			**১২০.৮০**		**১১৩.৮০**
(খ) মূলধন ব্যয়					
অগ্নি নির্বাপক সরঞ্জাম	থোক		১.৭২		১.৭২
ভূমি উন্নয়ন	ঘ:মি:	২৮৫.০০	২.২৯		২.৩০
আন্ডারপাসের আরসিসি বক্স সেকশন	মিটার	৪৮.৪০	৪৩৭.০১		৪৩৭.০১
স্টীল কেনোপিট ছাদসহ র‍্যাম্প	মিটার	১১৬.০০	৬৫৩.২০		৬৫৩.২০
আর্চড্ ছাদসহ র‍্যাম্প	মিটার	২৪.০০	১১৭.৯৯		১১৭.৯৯
২৫০ মিমি গাইড ওয়াল	কি:মি:	২৮০.০০	১৬.৭৬		১৬.৭৬
ইউটিলিটি সিফটিং	কি:মি:	-	১২৬.১৪		১২৬.১৪
জেনারেল এন্ড সাইড ফ্যাসিলিটিস	কি:মি:	-	৩৬.৯৪		৩৬.৯৪
মাটিকাটা ও ভরাট কাজ (৪ লেন ডায়ভারসন রোড)	ঘ:মি:	২০০১৪.০০	৯২.০৮		৯২.০৮
পেভমেন্ট ওয়ার্ক					
ডায়ভারসন রোড (৪ লেন)	মিটার	৪০০.০০	৬৪৭.০৯	৪০০.০০	৬৪৭.০৯
বিটুমিনাস সার্ভিস রোড	মিটার	৩৫০.০০	৯৪.৬১	৩৫০.০০	৯৪.৬১
বিটুমিনাস সার্ভিস রোড (রেনোভেশন)	মিটার	২৪৮.০০	১৭.৯৬	২৪৮.০০	১৭.৯৬
আরসিসি প্যালাসাইডিং	মিটার	১৬০.০০	৬৭.৬৩	১৬০.০০	৬৬.৯৯
ফুটপাত নির্মাণ	মিটার	৩৫০.০০	৫৫.৩০	৩৫০.০০	৫৫.৩০
এক্সটারনাল গার্ড রেইল	মিটার	২০০.০০	৭.০৭	২০০.০০	৭.০৭
ট্রি প্লানটেশন, ল্যান্ড স্ক্যাপিং, সফ্ট সার্ফেসিং, ফ্লাওয়ার বেড, গ্রাস ইত্যাদি	থোক	-	৮৫.২৫	-	৮৫.২৫
আন্ডারপাসের পানি নিষ্কাশন ব্যবস্থা	থোক	-	১৬.১১	-	১৬.১১
আন্ডারপাসের বিদ্যুৎ সরবরাহ ব্যবস্থা	থোক	-	৪১.৪৮	-	৪১.৪৮
উপ-মোট (মূলধন):			**২৫১৬.৬৩**		**২৫১৬.০০**
(গ) ফিজিক্যাল কন্টিনজেন্সি (০%)					
(ঘ) প্রাইস কন্টিনজেন্সি (০%)					
মোট (ক+খ+গ+ঘ):		**১০০%**	**২৬৩৭.৪৪**	**১০০%**	**২৬২৯.৮০**

৮। **কাজ অসমাপ্ত থাকলে তার কারণ:** প্রাপ্ত পিসিআর এর তথ্যানুযায়ী দেখা যায়- অনুমোদিত অংগসমূহের বিপরীতে কোন কাজ অসমাপ্ত নেই।

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
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮	৯	১০	১১
২০১৮-১৯	২৬৩৭.৪৪	২৬৩৭.৪৪	-	২৬৩৬.০০	২৬৩৬.০০	-	২৬২৯.৮০	২৬২৯.৮০	২৬২৯.৮০	-
মোট:	২৬৩৭.৪৪	২৬৩৭.৪৪	**-**	২৬৩৬.০০	২৬৩৬.০০	**-**	২৬২৯.৮০	২৬২৯.৮০	২৬২৯.৮০	**-**

তথ্য সূত্র: পিসিআর অনুযায়ী

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

প্রকল্পের সামগ্রিক ক্রয় পরিকল্পনায় ২টি প্যাকেজে 'পণ্য' ক্রয় বাবদ ৩.৫০ লক্ষ টাকা এবং ২টি প্যাকেজে 'কার্য' ক্রয় বাবদ ২১৪৫.০০ লক্ষ টাকা এবং ৫টি প্যাকেজে সেবা ক্রয় বাবদ ৬৬.১০ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। এ সংস্থানের বিপরীতে কার্য ক্রয় সংক্রান্ত ২টি প্যাকেজের তথ্যাদি নিম্নরূপ:

(লক্ষ টাকায়)

	উপাংগের নাম	সংস্থান ও চুক্তি সংক্রান্ত		দরপত্র আহবান ও চুক্তি সংক্রান্ত		সমাপ্তির তারিখ	
		অনুমোদিত সংস্থান	চুক্তিমূল্য	দরপত্র আহবানের তারিখ	চুক্তির তারিখ	চুক্তি অনুযায়ী	প্রকৃত সমাপ্তির তারিখ
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮
PWD -1	Fire fighting equipment	১.৭২	১.৭২	০৩.০৬.২০১৮	০১.০৭.২০১৮	৩০.০৬.২০১৯	৩০.০৬.২০১৯
	Land development	২.৩০	২.৩০				
	RCC box section	৪৩৭.০১	৪৩৭.০১				
	Ramp with canopy roof	৬৫৩.২০	৬৫৩.২০				
	Ramp with arched roof	১১৭.৯৯	১১৭.৯৯				
	250 MM guide wall	১৬.৭৬	১৬.৭৬				
	General & site facilities	৩৬.৯৪	৩৬.৯৪				
	Earthwork(4 lane diversion road)	৯২.০৮	৯২.০৮				
	diversion road (4 lane)	৬৪৭.০৯	৬৪৭.০৯				
	Bituminous service road	৯৪.৬১	৯৪.৬১				
	Bituminouds service road(renovation)	১৭.৯৬	১৭.৯৬				
	RCC pala sidding	৬৭.৬৩	৬৭.৬৩				
	Footpath	৫৫.৩০	৫৫.৩০				

	construction						
	External gird rail	৭.০৭	৭.০৭				
	Tree Plantation, landscaping, soft surfacing, flower bed, grass etc	৮৫.২৫	৮৫.২৫				
	Water treatment in underpass	১৬.১১	১৬.১১				
	electricity supply in underpass	৪১.৪৮	৪১.৪৮				
মোট:		**২৩৯০.৫০**	**২৩৯০.৫০**				
PWD-2	Utility shifting	**১২৬.১৪**	**১২৬.১৪**	০৭.০৮.২০১৮	২৯.০৮.২০১৮	৩০.০৫.২০১৯	৩০.০৫.২০১৯

১১| প্রকল্প পরিচালক সংক্রান্ত তথ্যাদিঃ

ক্রমিক নং	প্রকল্প পরিচালকের নাম ও পদবী	দায়িত্বের ধরণ		কর্মকাল	
		পূর্ণকালীন	খন্ডকালীন	যোগদান	বদলী
১	২	৩	৪	৫	৬
১.	Mohammad Mahade Iqbal Executive Engineer, RHD, Dhaka Pay Scale: 43000-69850	**পূর্ণকালীন**	না	১৩/১২/২০১৮	-
২.	BA-5560 Lieutenant Cononel Sarker Md Iqbal Hossain Psc Pay Scale: 71200.00	**পূর্ণকালীন**	না	০১/০১/২০১৮	২৬/০৭/২০১৮
৩.	BA-5079 Lieutenant Cononel Muhammad Sohail-Us-Samad Pay Scale: 71200.00	**পূর্ণকালীন**	না	২৬/০৭/২০১৮	-

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

১৩। **প্রকল্প পরিদর্শনঃ** গত ২৩ মে ২০২১ তারিখে আইএমইডি'র সহকারী পরিচালক জনাব মোঃ কামাল হোসেন কর্তৃক প্রকল্পটি সরেজমিনে পরিদর্শন করা হয় । পরিদর্শনকালে সড়ক বিভাগের এবং ২৪ ইঞ্জিনিয়ার কনস্ট্রাকশন বিগ্রেড, বাংলাদেশ সেনাবাহিনীর কর্মকর্তাগণ উপস্থিত ছিলেন । পরিদর্শন পর্যবেক্ষণ নিম্নরূপঃ




চিত্র: আন্ডারপাস পরিদর্শন

১৩.১ **অগ্নি নির্বাপক সরঞ্জামঃ** প্রকল্পের অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী অগ্নি নির্বাপক সরঞ্জাম বাবদ ১.৭২ লক্ষ টাকার সংস্থান ছিল। প্রেরিত পিসিআর অনুযায়ী অগ্নি নির্বাপক সরঞ্জাম বাবদ ১.৭২ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে। পরিদর্শনকালীন সময়ে দেখা যায় যে আন্ডারপাসে অগ্নি নির্বাপক সরঞ্জামাদি সংযোজন করা করা হয় নাই। এ বিষয়ে জানতে চাওয়া হলে প্রকল্প সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তা জানান যে, স্বল্প সময়ের মধ্যেই অগ্নি নির্বাপক সরঞ্জামাদি লাগানো হবে। বিষয়টি প্রক্রিয়াধীন রয়েছে।

১৩.২ **ভুমি উন্নয়নঃ** প্রকল্পের অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী ২৮৫ ঘঃ মিঃ ভুমি উন্নয়নের জন্য ২.২৯ লক্ষ টাকার সংস্থান ছিল। পিসিআর অনুযায়ী ২৮৫ ঘঃ মিঃ ভুমি উন্নয়নের জন্য ২.২৯ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে যা পরিদর্শনকালে সঠিক প্রতীয়মান হয়।

১৩.৩ **আন্ডারপাসের আরসিসি বক্স সেকশনঃ** প্রকল্পের অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী ৪৮.৪০ মিটার আন্ডারপাসের আরসিসি বক্স সেকশন নির্মাণের জন্য ৪৩৭.০১ লক্ষ টাকার সংস্থান ছিল। প্রেরিত পিসিআর অনুযায়ী ৪৮.৪০ মিটার আন্ডারপাসের আরসিসি বক্স সেকশন নির্মাণের জন্য ৪৩৭.০১ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে যা পরিদর্শনকালীন সঠিক দেখা যায়।




চিত্র : আন্ডারপাসের আরসিসি বক্স সেকশন

১৩.৪ **স্টীল কেনোপিট ছাদসহ র‍্যাম্পঃ** প্রকল্পের অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী ১১৬.০০ মিটার স্টীল কেনোপিট ছাদসহ র‍্যাম্প নির্মানের জন্য ৬৫৩.২০ লক্ষ টাকার সংস্থান ছিল। প্রেরিত পিসিআর অনুযায়ী ১১৬.০০ মিটার ষ্টীল কেনোপিট ছাদসহ র‍্যাম্প নির্মাণের জন্য ৬৫৩.২০ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে। পরিদর্শনকালে দেখা যায় ১১৬.০০ মিটার স্টীল কেনোপিট ছাদসহ র‍্যাম্প নির্মাণ করা হয়েছে।



চিত্র : স্টীল কেনোপিট ছাদসহ র‍্যাম্প

১৩.৫ **আর্চড ছাদসহ র‍্যাম্পঃ** প্রকল্পের অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী ২৪.০০ মিটার আর্চড্ ছাদসহ র‍্যাম্প নির্মাণের জন্য ১১৭.৯৯ লক্ষ টাকার সংস্থান ছিল। প্রেরিত পিসিআর অনুযায়ী ২৪.০০ মিটার আর্চড্ ছাদসহ র‍্যাম্প নির্মানের জন্য ১১৭.৯৯ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে। আর্চড ছাদসহ র‍্যাম্প নির্মাণের কাজ পুরোপুরিভাবেই হয়েছে বলে পরিদর্শনকালে প্রতীয়মান হয়।





চিত্রঃ আর্চড ছাদসহ র‍্যাম্প

১৩.৬ **২৫০ মিমি গাইড ওয়াল নির্মাণঃ** প্রকল্পের অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী ২৮০.০০ মিটার ২৫০ মিমি গাইড ওয়াল নির্মাণের জন্য ১৬.৭৬ লক্ষ টাকার সংস্থান ছিল প্রেরিত পিসিআর অনুযায়ী ২৫০ মিমি গাইড ওয়াল নির্মাণের জন্য ১৬.৭৬ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে। আন্ডারপাসের দুই পাশেই গাইড ওয়াল পরিদর্শনকালে সঠিক দেখা যায়।

১৩.৭ **ইউটিলিটি স্থানান্তরঃ** প্রকল্পের অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী ইউটিলিটি স্থানান্তরের জন্য ১২৬.১৪ টাকার সংস্থান ছিল। প্রেরিত পিসিআর অনুযায়ী তিতাস গ্যাস কোম্পানীর বিদ্যমান গ্যাস লাইন অপসারণও স্থানান্তর ঢাকা পল্লী বিদ্যুৎ সমিতি-১ লাইন স্থানান্তর ভুগর্বস্থ টেলিফোন ক্যাবল প্রতিস্থাপন এবং ষ্ট্যাটিক সিগনাল কোম্পানী সাভার এর মাল্টি ক্যাবল এবং অপটিক্যাল ফাইবার রুট পরিবর্তন ও প্রতিস্থাপন কাজে উক্ত টাকা ব্যয় করা হয়েছে বলে পরিদর্শনকালে জানা যায়।

১৩.৮ **জেনারেল এন্ড সাইট ফ্যাসিলিটিস্ঃ** প্রকল্পের অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপি জেনারেল এন্ড সাইট ফ্যাসিলিটিস কাজের জন্য ৩৬.৯৪ টাকার সংস্থান ছিল। প্রেরিত পিসিআর অনুযায়ী জেনারেল এন্ড সাইট ফ্যাসিলিটিস্ কাজের জন্য ৩৬.৯৪ টাকা ব্যয় করা হয়েছে।

১৩.৯ **মাটিকাটা ও ভরাট কাজ (৪-লেন ভাইভারশন রোড):** প্রকল্পের অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী ২০০১৪.০০ ঘঃ মিঃ মাটি কাটা ও ভরাট কাজের (৪-লেন ভাইভারশন রোড) জন্য ৯২.০৮ টাকার সংস্থান ছিল। প্রেরিত পিসিআর অনুযায়ী ২০০১৪.০০ ঘঃ মিঃ মাটি কাটা ও ভরাট কাজের (৪-লেন ডাইভারশন রোড) জন্য ৯২.০৮ টাকা ব্যয় করা হয়েছে। পরিদর্শনকালে দেখা যায় মাটিকাটা ও ভরাট কাজ সঠিকভাবে সম্পন্ন হয়েছে।

১৩.১০ **পেভমেন্ট নির্মাণঃ** প্রকল্পের অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী ৪০০ মিটার ডাইভারশন রোড (৪-লেন) এর জন্য ৬৪৭.০৯ লক্ষ টাকা ৩৫০ মিটার বিটুমিনাস সার্ভিস রোড নির্মানের জন্য ৯৪.৬১ লক্ষ টাকা এবং ২৪৮ মিটার মিটুমিনাস সার্ভিস রোড (রেনোভেশন) কাজের জন্য ১৭.৯৬ টাকার সংস্থান ছিল। প্রেরিত পিসিআর অনুযায়ী ৪০০ মিটার ডাইভারশন রোড (৪- লেন) এর জন্য ৬৪৭.০৯ লক্ষ টাকা ৩৫০ মিটার বিটুমিনাস সার্ভিস রোড নির্মানের জন্য ৯৪.৬১ লক্ষ টাকা এবং ২৪৮ মিটার বিটুমিনাস সার্ভিস রোড রেনোভেমন) কাজের জন্য ১৭.৯৬ টাকা ব্যয় করা হয়েছে। পরিদর্শনের সময় নির্মিত পেভমেন্ট এর কাজ ভাল বলে প্রতীয়মান হয়।



চিত্র: নির্মিত পেভমেন্ট

১৩.১১ **আরসিসি প্যালাসাইডিং নির্মাণ ঃ** প্রকল্পের অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী ১৬০ মিটার আরসিসি প্যালাসাইডিং নির্মাণের জন্য ৬৭.৬৩ লক্ষ টাকার সংস্থান ছিল। প্রেরিত পিসিআর অনুযায়ী ১৬০ মিটার আরসিসি প্যালাসাইডিং নির্মাণের জন্য ৬৬.৯৯ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে । আরসিসি প্যালাসাইডিং নির্মাণ পরিদর্শনকালে সঠিক দেখা যায়।

১৩.১২ **এক্সট্রার্নাল গার্ড রেইল** ঃ প্রকল্পেপর অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী ২০০ মিটার এক্সট্রার্নাল গার্ড রেইল নিমার্ণের জন্য ৭.০৭ লক্ষ টাকার সংস্থান ছিল। প্রেরিত পিসিআর অনুযায়ী ২০০ মিটার এক্সট্রার্নাল গার্ড রেইল নির্মাণের জন্য উক্ত টাকা ব্যয় করা হয়েছে। পরিদর্শনকালে এক্সট্রার্নাল গার্ড রেইল নির্মাণ এর কাজ ভাল বলে প্রতীয়মান হয়।



চিত্র: এক্সটার্নাল গার্ড রেইল

১৩.১৩ **প্রকল্পের সৌন্দর্য্য বর্ধন কাজঃ** প্রকল্পের অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপিতে প্রকল্পের সৌন্দর্য্য বর্ধন কাজের জন্য ট্রি প্ল্যান্টেশন, ল্যান্ডস্ক্যাপিং সফট সার্ফেসিং পাওয়ার বেড গ্রাস টাপিং কাজের জন্য ৮৫.২৫ লক্ষ টাকার সংস্থার ছিল। পরির্দশনকালীন সঠিক পাওযা যায়।



চিত্র: প্রকল্পের সৌন্দর্য বর্ধন

১৩.১৪ **আন্ডার পাসের পানি নিস্কাশন ও বিদ্যুৎ সরবরাহ ব্যবস্থা** ঃ প্রকল্পের অনুমোদিত সংশোধিত ডিপিপিতে আন্ডার পাসের পানি নিস্কাশনের জন্য ১৬.১১ লক্ষ টাকা ও বিদ্যুৎ সরবরাহ জন্য ৪১.৪৮ লক্ষ টাকার সংস্থান ছিল। প্রেরিত পিসিআর অনুযায়ী আন্ডার পাসের পানি নিস্কাশনের জন্য ১৬.১১ লক্ষ টাকা ও বিদ্যুৎ সরবরাহ ব্যবস্থার জন্য ৪১.৪৮ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে। পরিদর্শনের সময় দেখা যায়-আন্ডারপাসের পানি নিষ্কাশন বাধাগ্রস্থ হওয়ায় স্থানটি স্যাঁতসেঁতে অবস্থায় রয়েছে।





চিত্র: আন্ডারপাসের পানি নিস্কাশন ও বিদ্যুৎ সরবরাহ ব্যবস্থা

১৩.১৫ **অডিট আপত্তি/নিষ্পত্তি সংক্রান্ত:**

অডিট আপত্তির বিষয়: সেনাবাহিনীকে প্রদত্ত ৪৬,৯১,১,৩৪০ টাকার টেন্ডার ডকুমেন্টস কাজের প্রাক্কলন, ভাউচার ইত্যাদি নিরীক্ষায় উপস্থাপন না করা ও আয়কর ভ্যাট বাবদ ৬,৫২,১১,৫৪৬ টাকা জমার বিষয়টি অনিশ্চিত থাকায় খরচের সঠিকতা যাচাই করা সম্ভব হয়নি।

বিবরণ: ২০১৮-২০১৯ অর্থ-বছরে প্রকল্পের বিভিন্ন খাতে হস্ত রশিদের মাধ্যমে ৪৬,৯১,১,৩৪০ টাকা পরিশোধ করা হয়েছে, যার কোন প্রকার বিল ভাউচার, টেন্ডার ডকুমেন্ট, কাজের প্রাক্কলন নিরীক্ষায় পাওয়া যায়নি এবং পরিশোধিত বিল হতে আয়কর ও ভ্যাট বাবদ ৬,৫২,১১,৫৪৬ টাকা রাজস্ব জমার বিষয়টি নিশ্চিত হওয়া যায়নি মর্মে উল্লেখ রয়েছে। চুক্তির শর্ত অনুযায়ী সকল কাজ যথাযথভাবে যাচায়ের পর কার্য সম্পাদনকারীকে সরকারি তহবিল হতে অর্থ পরিশোধ করার নিয়ম থাকলেও তা পরিপালন ব্যতিরেকে শুধুমাত্র হস্ত রশিদের মাধ্যমে সেনাবাহিনীকে অর্থ প্রদান করা হয়েছে।

স্থানীয় অফিসের জবাব: বাংলাদেশ সেনাবাহিনী কর্তৃক পরিশোধকৃত বিলের বিপরীতে ভ্যাট ও আয়কর বাবদ অর্থ সরকারি কোষাগারে জমা প্রদানের চালানের কপি সংযুক্ত থাকায় আপত্তিটি নিষ্পত্তি করার জন্য গত ২৫/০১/২০২১ তারিখ নির্বাহী প্রকৌশলী সওজ কর্তৃক অনুরোধ করা হয়। উল্লেখ্য, পূর্ত অডিট অধিদপ্তরের পত্র জারির তারিখ ০৮/১২/২০১৯।

১৪। **প্রকল্পের উদ্দেশ্যে অর্জন ঃ**

পরিকল্পিত উদ্দেশ্য	উদ্দেশ্য অর্জন
প্রকল্পের মূল উদ্দেশ্য হলো: ৪৮.৪০ মিটার আন্ডার পাস নির্মাণের মাধ্যমে সাভার ক্যান্টনমেন্ট এবং মিলিটারী পুলিশ সেন্টার ও স্কুলের যানবাহন ও পথচারীদের নিরাপদ ও নিরবচ্ছি যোগাযোগ ব্যবস্থার নিমিত্তে সাভার ক্যান্টমেন্ট সুটিং ক্লাব ও মিলিটারী পুলিশ সেন্টার এন্ড স্কুল (সিএমপি) কমপ্লেক্স ঢাকা আরিচা মহাসড়কের উন্নত ও নিরবচ্ছিন্ন যোগাযোগ ব্যবস্থা ও পথচারীদের ফুটপাত ব্যবহারের সুবিধা প্রদান ।	প্রকল্পের আওতায় অগ্নি নির্বাপক সরঞ্জাম, ১৮৫ ঘঃমিঃ ভুমি উন্নয়ন, ৪৮.৪০ মিটার আন্ডার পাসের আরসিসি বক্স সেকশন, ১১৬.০০ মিটার স্টীল কেনোপিট ছাদসহ র‍্যাম্প, ২৪.০০ **মিটার আর্চড ছাদসহ র‍্যাম্প** নির্মাণ, ২৫০ মিমি গাইড ওয়াল নির্মাণ,২০০১৪.০০ ঘঃমিঃ মাটি কাটা ও ভরাট কাজ, ৪০০ মিটার ডাইভারশন রোড (৪-লেন), ৩৫০ মিটার বিটুমিনাস সার্ভিস রোড, ২৪৮ মিটার বিটুমিনাস সার্ভিস রোড (রেনোভেশন), ১৬০ মিটার আরসিসি প্যালাসাইডিং নির্মাণ, ২০০ মিটার এক্সটার্নাল গার্ড রেইল, প্রকল্পের সৌন্দর্য বর্ধন কাজের জন্য ট্রি প্ল্যান্টেশন, ল্যান্ডস্ক্যাপিং, সফট সার্ফেসিং, ফ্লওয়ার বেড, গ্রাস টাপিং এবং আন্ডারপাসের পানি নিস্কাশন ও বিদ্যুৎ সরবরাহ করায় সাভার ক্যান্টমেন্ট এবং মিলিটারী পুলিশ সেন্টার ও স্কুলের যানবাহন ও পথচারীদের নিরাপদ ও নিরবচ্ছিন্ন যোগাযোগ ব্যবস্থার নিমিত্ত সাভার ক্যান্টনমেন্ট, সুটিং ক্লাব ও মিলিটারী পুলিশ সেন্টার এন্ড স্কুল (সিএমপি) কমপ্লেক্স, ঢাকা-আরিচা মহাসড়কের উন্নত ও নিরবছিন্ন যোগাযোগ ব্যবস্থা ও

পরিকল্পিত উদ্দেশ্য	উদ্দেশ্য অর্জন
	পথচারীদের ফুটপাত ব্যবহারের সুবিধা হওয়ার প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জিত হয়েছে ।

১৫। **উদ্দেশ্য অর্জিত না হয়ে থাকলে তার কারণঃ** প্রকল্পের অনুমোদিত অংগসমূহের শতভাগ বাস্তবায়ন হওয়ায় উদ্দেশ্য অর্জিত হয়েছে ।

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

১৬.১ আন্ডারপাসের পানি নিষ্কাশন বাধাগ্রস্থ হওয়ায় স্থানটি স্যাঁতসেঁতে অবস্থায় দেখা গেছে। সংশ্লিষ্ট মন্ত্রণালয় কর্তৃক স্থাপনাটির স্থায়ীত্ব বিবেচনায় যাতে সহজে পানি নিষ্কাশন হয় তার প্রয়োজনীয় ব্যবস্থা গ্রহণ করতে হবে;

১৬.২ প্রকল্পটি জুন, ২০১৯ এ সমাপ্ত হলেও ২৩/০৫/২০২১ তারিখ পর্যন্ত অগ্নি নির্বাপক সরঞ্জমাদি সংযোজন করা হয় নি। অগ্নি নির্বাপক সরঞ্জমাদি দ্রুত সংযোজনপূর্বক আইএমইডি'কে অবহিত করতে হবে;

১৬.৩ পূর্ত অডিট অধিদপ্তরের পত্র জারির (তারিখ ০৮/১২/২০১৯) প্রায় ১৩ মাস পরে গত ২৫/০১/২০২১ তারিখ নির্বাহী প্রকৌশলী, সওজ কর্তৃক আপত্তির জবাব প্রদানপূর্বক তা নিষ্পত্তি করার অনুরোধ করা হয়। দীর্ঘ এ সময়ে বিষয়টি নিষ্পত্তি হয়নি। গুরুত্ব বিবেচনায় অডিট নিষ্পত্তিকরণে প্রকল্প কর্তৃপক্ষকে আরও সচেষ্ট হতে হবে;

১৬.৪ অডিট আপত্তি নিয়ে সৃষ্ট সমস্যাটি নিষ্পত্তির জন্য পূর্ত অডিট অধিদপ্তর এর সাথে যোগাযোগ অব্যাহত রেখে দ্রুত বিষয়টি সমাধান করতে হবে;

১৬.৫ উপর্যুক্ত মতামত ১৬.১ হতে ১৬.৪ এর বিষয়ে গৃহীত ব্যবস্থা সম্পর্কে আইএমইডি'কে অবহিত করতে হবে।

ঢাকা-চট্টগ্রাম ৪-লেন (বি-১ প্যাকেজ) অবশিষ্ট নির্মাণ শীর্ষক প্রকল্পের সমাপ্তি মূল্যায়ন প্রতিবেদন
(সমাপ্ত: আগস্ট, ২০১৮)

১। প্রকল্পের নাম	:	ঢাকা-চট্টগ্রাম ৪-লেন (বি-১ প্যাকেজ) অবশিষ্ট নির্মাণ
২। প্রশাসনিক মন্ত্রণালয়/বিভাগ	:	সড়ক পরিবহন ও সেতু মন্ত্রণালয়/সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ।
৩। বাস্তবায়নকারী সংস্থা	:	সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর এবং বাংলাদেশ সেনাবাহিনী।
৪। প্রকল্প এলাকা	:	ফেণী, কুমিল্লা ।
৫। প্রকল্পের বাস্তবায়ন সময় ও ব্যয়	:	

(লক্ষ টাকায়)

প্রাক্কলিত ব্যয় (প্রঃসাঃ)		প্রকৃত ব্যয় (প্রঃ সাঃ)	পরিকল্পিত বাস্তবায়নকাল		প্রকৃত বাস্তবায়নকাল	অতিক্রান্ত ব্যয় (মূল্য প্রাক্কলিত ব্যয়ের %)	অতিক্রান্ত সময় (মূল্য বাস্তবায়নকালের %)
মূল্য	সর্বশেষ সংশোধিত		সময়	সর্বশেষ সংশোধিত			
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮
১০৫০৭.৩৭	-	১০৫০৭.৩৭	০১-০৩-২০১৭ থেকে ৩১-১২-২০১৭	-	০১-০৩-২০১৭ থেকে ১৪-০৮-২০১৮	-	৮ মাস (৮৮%)

* পিসিআরের (সেকশন A: অনুঃ- ৭, ৮ পেজ নাম্বার-৪) -তে প্রকল্পের মেয়াদ উল্লেখ রয়েছে ০১/০৩/২০১৭ হতে ৩১/১২/২০১৭ খ্রিঃ কিন্তু প্রকৃত বাস্তবায়নকাল দেখানো হয়েছে ০১/০৩/২০১৭ হতে ১৪/১০/২০১৮খ্রিঃ (সেকশন B: অনুঃ ১, সেকশন G: অনুঃ ২) সংশোধন না করে প্রকল্পের মেয়াদ শেষ হওয়ার পরও প্রকৃত বাস্তবায়নকাল ১৪/১০/২০১৮ কিভাবে হলো সে বিষয়ে কোন ব্যাখ্যা নেই।

৬। <u>প্রকল্পের পটভূমি</u>

ঢাকা-চট্টগ্রাম মহাসড়ক বাংলাদেশের প্রধান সড়ক যোগাযোগ ব্যবস্থার মধ্যে অন্যতম। মহাসড়কটি দেশের অর্থনৈতিক প্রবৃদ্ধিতে গুরুত্বপূর্ণ অবদান রেখে চলেছে। বন্দরনগরী চট্টগ্রামের বৈদেশিক বানিজ্যের সিংহভাগই এ মহাসড়কের মাধ্যমে সম্পাদিত হয়। বর্তমান সরকারের আমলে মহাসড়কটি ৮-লেনে উন্নীত করার পরও বিভিন্ন স্থানে রেলপথ অতিক্রম করায় রেলওয়ে ওভারপাস নির্মাণ ব্যতীত এর পূর্ণ সুফল ভোগ করা সম্ভব হচ্ছিল না । এরই ধারাবাহিকতায় রেলওয়ে ওভারপাস নির্মাণের প্রয়োজনীয়তা অনুভূত হয়। যার ফলশ্রুতিতে ঢাকা-চট্টগ্রাম মহাসড়কে কুমিল্লা জেলার পদুয়ার বাজার রেলওয়ে ওভারপাস, ফেনী জেলার ফতেহপুর রেলওয়ে ওভারপাস এবং ইলিয়টগঞ্জ সেতু নির্মাণের আবশ্যকতা দেখা দেয়। “ঢাকা-চট্টগ্রাম মহাসড়ক ৪-লেনে উন্নীতকরণ” প্রকল্পটির বি-১ প্যাকেজের অন্তর্ভুক্ত কাজ ঠিকাদার যথাসময়ে সমাপ্ত না করায় চুক্তি বাতিল করা হয় এবং ঠিকাদারের অসমাপ্ত কাজ উক্ত ওভারপাস দুইটি (অসমাপ্ত অংশ) এবং ইলিয়টগঞ্জ সেতু নির্মাণের কাজ ১৭ মার্চ ২০১৭ তারিখে, ৩৪ ইঞ্জিনিয়ার কনস্ট্রাকশন ব্রিগেড (১৯ ও ২০ ইঞ্জিনিয়ার কনস্ট্রাকশন ব্যাটালিয়ন) শুরু করে ।

অবশিষ্ট কাজের বর্ণিত অংশটুকুর জন্য নতুন প্রকল্প প্রণয়ন করা হয়নি এবং এই বছর সংশ্লিষ্ট বছরের এডিপি’তে কোন প্রকল্প ছিলনা। বাংলাদেশ সেনাবাহিনী ৩৪৪.১৭৫ মিটার দৈর্ঘ্যের ৪-লেন বিশিস্ট পদুয়ার বাজার রেলওয়ে ওভারপাসটির অবশিষ্ট দুটি লেনসহ পূর্বদিকে নিচ দিয়ে ২ লেনের ৮৮০ মিটার দৈর্ঘ্য ৮.৮ মিটার প্রস্থের ক্যারেজওয়ে এবং পশ্চিমদিকে ১ লেনের ৮৮০ মিটার দৈর্ঘ্য ৫.৫ মিটার প্রস্থের এক্সেসওয়ে নির্মাণ কাজ সম্পন্ন করে এবং ৮৬.৭৯মিটার দৈর্ঘ্যের ৪-লেন বিশিস্ট ফতেহপুর রেলওয়ে ওভারপাসটি ও এর নিচ দিয়ে পূর্বদিকে ২ লেনের ৬৬৫ মিটার দৈর্ঘ্য ৮.৫ মিটার প্রস্থের সার্ভিসরোড এবং পশ্চিমদিকে ১ লেনের ৩০৫ মিটার দৈর্ঘ্য ৫ মিটার প্রস্থের এক্সেস রোডের নির্মাণ কাজ সম্পন্ন করেছে। ঢাকা-চট্টগ্রাম মহাসড়কের মধ্যে কুমিল্লা জেলার পদুয়ার বাজার রেলওয়ে

ওভারপাসটি নির্মাণের মাধ্যমে কুমিল্লার সাথে নোয়াখালী, চাঁদপুর এবং লক্ষীপুরের যোগাযোগ ব্যবস্থা আরো সহজতর হয়। ফেণী জেলার ফতেহপুর রেলওয়ে ওভারপাস এবং ইলিয়টগঞ্জ সেতু নির্মাণের ফলে ঢাকা-চট্টগ্রাম মহাসড়ক হয়ে উঠে নিরবচ্ছিন্ন, কম ঝুঁকিপূর্ণ এবং যাত্রী ও পণ্য পরিবহন হয় সময় সাশ্রয়ী ।

৭. **উদ্দেশ্য :** প্রকল্পের মূল উদ্দেশ্য হলোঃ-

- ৮-লেনে উন্নীত ঢাকা-চট্টগ্রাম মহাসড়কের অত্যাধিক ব্যস্ত দুইটি রেললাইন এর উপর দুইটি রেলওয়ে ওভারপাস এবং একটি সেতু নির্মাণ করে উক্ত মহাসড়কে নিরবচ্ছিন্ন ট্রাফিক ব্যবস্হা চালু রাখা এবং মহাসড়কটি ৮-লেনে উন্নীত করার পূর্ণ সুফল কাজে লাগানোর ব্যবস্হা গ্রহণ করা।
- ঢাকা-চট্টগ্রাম মহাসড়কের যোগাযোগ ব্যবস্থাকে নিরাপদ এবং যানজট মুক্ত করা ।

৮। **প্রকল্পের মূল কাজ:**

- কুমিল্লা জেলার পদুয়ার বাজার এ ৩৪৪.১৭৫ মিটার দৈর্ঘ্য ও ২১.৬০ মিটার প্রস্থের রেলওয়ে ওভারপাস ও ৫৩০ মিটার এ্যাপ্রোচ সড়ক নির্মাণ।
- ফেণী জেলার ফতেহপুর-এ ৮৬.৭৯ মিটার দৈর্ঘ্য ও ২১.৬০ মিটার প্রস্থের রেলওয়ে ওভারপাস ও ৭৩০ মিটার এ্যাপ্রোচ সড়ক নির্মাণ।
-
- ফেণী জেলার ইলিয়টগঞ্জ এ ২৮.৬০ মিটার দৈর্ঘ্য ও ২১.৬০ মিটার প্রস্থের সেতু নির্মাণ ।

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

(Financial Figure in Lac Tk)

Economic Code	Items of work (as per DPP)	Unit	Target (as per DPP)		Actual Progress	
			Financial	Physical (Quantity)	Financial	Physical (Quantity)
	Revenue Components					
4700	**Allowances**	LS		LS		LS
4795	Project allowances	LS	80.00	LS	80.00	LS
4800	**Supply & Service**	LS	0.00	LS	0.00	LS
4823	Petrol& Lubricant	LS	40.00	LS	40.00	LS
4874	Consultancy (Design& Supervision of Structure and road pavement	LS	243.30	LS	243.30	LS
4916	Maintenance of Machineries & Equipment	LS	40.00	LS	40.00	LS
6807	Motor vehicle Rent (2x jeep and 3x Pickup)	Nos	54.30	5	54.30	5
6822	Laboratory Test	LS	15.00	LS	15.00	LS
7016	Construction of Site Project Office (Comilla Rail Crossing Area)	LS	30.00	LS	30.00	LS
7021	Preliminares	As per Engineer Estimate	80.55	As per Engineer Estimate	80.55	As per Engineer Estimate
7021	Clearing and grubbing		72.92		72.92	
7021	Earth works		520.27		520.27	

Economic Code	Items of work (as per DPP)	Unit	Target (as per DPP)		Actual Progress	
			Financial	Physical (Quantity)	Financial	Physical (Quantity)
7021	Soil/Aggregate Pavement		1223.98		1223.98	
7021	Bituminous Pavement		1202.70		1202.70	
7021	Protective works		548.57		548.57	
7021	Concrete in Structure (Bridge)		4054.60		4054.60	
7021	Rigid Pavement (Cumilla, Poduar Bazer)		1560.15		1560.15	
	Miscellaneous (Additional Items Required for Completion)		312.00		312.00	
7081	Operation & Maintenance during Construction		120.00		120.00	
7081	Other (Contingency Fund- 3%)		309.02		309.02	
		Total=	**10507.37**		**10507.37**	

১০। **প্রকল্প পরিচালক সংক্রান্ত তথ্যাদিঃ**

প্রকল্প পরিচালকের নাম ও পদবী	দায়িত্বের ধরণ		কর্মকাল	
	পূর্ণকালীন	খন্ডকালীন	যোগদান	বদলী
1	**2**	**3**	**5**	**6**
Lt Col Mohammad Masfiqul Alam Bhuiyan, psc Project Director 01769242630	-	হ্যাঁ	০১-০৩-২০১৭	২৩-১২-২০১৭
Lt Col Mohammad Romeo Nowreen Khan, psc Project Director 01769242630	-	হ্যাঁ	২৪-১২-২০১৭	১৪-০৮-২০১৮

১১। **ক্রয় সংক্রান্ত তথ্যাদিঃ পণ্য, কার্য ও সেবা ক্রয়ঃ** (পণ্য ও কার্য ২০০.০০ লক্ষ টাকার উপরে এবং সেবা ১০০.০০ লক্ষ টাকার উপরে) দরপত্র সংক্রান্ত প্রধান প্রধান তথ্য নিম্নরুপ:

নং	প্যাকেজ/কাজের নাম	-প্রাক্কলিত ব্যয় -কার্যাদেশকৃত মূল্য -প্রদত্ত বিল (কোটি টাকা)	-দরপত্র আহবানের তারিখ -চুক্তির তারিখ -চুক্তি অনুযায়ী কাজ সমাপ্তির তারিখ -প্রকৃত সমাপ্তির তারিখ	মন্তব্য
১	Consultancy (Design & Supervision of Structure and road pavement	২.৪৩৩ ২.৪৩৩	০১-০৩-২০১৭ ২১-০৩-২০১৭ ১৪-০৮-২০১৮ ১৪-০৮-২০১৮	কাজ সমাপ্ত
২	Earth works	৫.২০২৭ ৫.২০২৭	০১-০৩-২০১৭ ২১-০৩-২০১৭ ১৪-০৮-২০১৮ ১৪-০৮-২০১৮	কাজ সমাপ্ত
৩	Soil/Aggregate Pavement	১২.২৩৯৮ ১২.২৩৯৮	০১-০৩-২০১৭ ২১-০৩-২০১৭ ১৪-০৮-২০১৮	কাজ সমাপ্ত

নং	প্যাকেজ/কাজের নাম	-প্রাক্কলিত ব্যয় -কার্যাদেশকৃত মূল্য -প্রদত্ত বিল (কোটি টাকা)	-দরপত্র আহবানের তারিখ -চুক্তির তারিখ -চুক্তি অনুযায়ী কাজ সমাপ্তির তারিখ -প্রকৃত সমাপ্তির তারিখ	মন্তব্য
			১৪-০৮-২০১৮	
৪	Bituminous Pavement	১২.০২৭ ১২.০২৭	০১-০৩-২০১৭ ২১-০৩-২০১৭ ১৪-০৮-২০১৮ ১৪-০৮-২০১৮	কাজ সমাপ্ত
৫	Protective works	৫.৪৮৫৭ ৫.৪৮৫৭	০১-০৩-২০১৭ ২১-০৩-২০১৭ ১৪-০৮-২০১৮ ১৪-০৮-২০১৮	কাজ সমাপ্ত
৬	Concrete in Structure (Bridge)	৪০.৫৪৬ ৪০.৫৪৬	০১-০৩-২০১৭ ২১-০৩-২০১৭ ১৪-০৮-২০১৮ ১৪-০৮-২০১৮	কাজ সমাপ্ত
৭	Rigid Pavement (Cumilla, Poduar Bazer)	১৫.৬০১৫ ১৫.৬০১৫	০১-০৩-২০১৭ ২১-০৩-২০১৭ ১৪-০৮-২০১৮ ১৪-০৮-২০১৮	কাজ সমাপ্ত
৮	Miscellaneous (Additional Items Required for Completion)	৩.১২ ৩.১২	০১-০৩-২০১৭ ২১-০৩-২০১৭ ১৪-০৮-২০১৮ ১৪-০৮-২০১৮	কাজ সমাপ্ত
	মোট=	**৯৬.৬৫৫৭**		

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

অর্থবছর	ডিপিপি/আরডিপিপি	এডিপি/আরএডিপি বরাদ্দ	টাকা অবমুক্তি	ব্যয়
১	২	৩	৪	৫
২০১৬-২০১৭	১০৫০৭.৩৭	১০৫০৭.৩৭	১০৫০৭.৩৭	১০৫০৭.৩৭
মোট=	**১০৫০৭.৩৭**	**১০৫০৭.৩৭**	**১০৫০৭.৩৭**	**১০৫০৭.৩৭**

১৩। **<u>কাজ অসম্পূর্ণ থাকলে তার কারণঃ</u>** অনুমোদিত ডিপিপি অনুযায়ী প্রকল্পটি সমাপ্ত করা হয়েছে।

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

(লক্ষ টাকায়)

	মেয়াদকাল	প্রাক্কলিত ব্যয়
মূল	০১/০৩/২০১৭ হতে ৩১/১২/২০১৭	১০৫০৭.৩৭
প্রকৃত বাস্তবায়নকাল	০১/০৩/২০১৭ হতে ৩১/০৮/২০১৮	১০৫০৭.৩৭

১৫। **সার্বিক অগ্রগতিঃ** প্রকল্পের আওতায় আগস্ট, ২০১৮ পর্যন্ত ক্রমপুঞ্জিত আর্থিক অগ্রগতি হয়েছে ১০৫০৭.৩৭ লক্ষ টাকা যা অনুমোদিত ব্যয় ১০৫০৭.৩৭ লক্ষ টাকার ১০০%।

১৬। **প্রকল্প পরিদর্শনঃ** গত ০৮-০৯/০১/২০২১ তারিখে আইএমইডি'র উপ-পরিচালক মোছাঃ নাদিরা আখতার কর্তৃক প্রকল্পটি সরেজমিন পরিদর্শন করা হয়। পরিদর্শনকালে সড়ক বিভাগ ও বাংলাদেশ সেনাবাহিনীর প্রকল্প সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তাগণ উপস্থিত ছিলেন। পরিদর্শনের আলোকে পর্যবেক্ষণ নিম্নরূপঃ

১৬.১ **মাটির কাজ:** ডিপিপি অনুযায়ী ১.৬১ ল:ঘ:মি: মাটির কাজের জন্য ৫২০.২৭ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। এর মধ্যে কুমিল্লা জেলার পদুয়ার বাজার রেলওয়ে ওভারপাসে ৬৩.১০ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ০.১৯ ল:ঘ:মি: , ফেণী জেলার ফতেহপুর রেলওয়ে ওভারপাসে ৪৩০.৬৭ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ১.৩৭ ল:ঘ:মি: এবং ইলিয়টগঞ্জ সেতুতে ২৬.৪৯ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ০.০৫ ল:ঘ:মি: মাটির কাজ করা হয়েছে।

১৬.২ **ফ্লেক্সিবল নতুন পেভমেন্ট নির্মাণ:** ডিপিপি অনুযায়ী ৩.৫৫৩ কি:মি: ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট নির্মাণ কাজের জন্য ১২২৩.৯৭ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। এর মধ্যে কুমিল্লা জেলার পদুয়ার বাজার রেলওয়ে ওভারপাসে ১৯৬.০৪ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ১.৪১০ কি:মি: ফেণী জেলার ফতেহপুর রেলওয়ে ওভারপাসে ৮৬৯.০০ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ১.০৩৫ কি:মি: এবং ইলিয়টগঞ্জ সেতুতে ১৫৮.৯৩ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ১.১০৮ কি:মি ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট নির্মাণ করা হয়েছে।

১৬.৩ **কংক্রিট পেভমেন্ট নির্মাণ:** ডিপিপি অনুযায়ী ৮৮০ মিটার কংক্রিট পেভমেন্ট নির্মাণ কাজের জন্য ১৫৬০.১৫ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। এর মধ্যে কুমিল্লা জেলার পদুয়ার বাজার রেলওয়ে ওভারপাসে ১৫৬০.১৫ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ৮৮০ মিটার কংক্রিট পেভমেন্ট নির্মাণ করা হয়েছে। তবে অধিক যানবাহন চলাচলের ফলে ওভারপাস ২টির কোথাও কোথাও ডেক স্ল্যাব পেভমেন্ট ক্ষতিগ্রস্ত হয়ে মসৃণতা নষ্ট হয়েছে।

১৬.৪ **রেলওয়ে ওভারপাস/সেতু নির্মাণ:** ডিপিপি অনুযায়ী ০২টি রেলওয়ে ওভারপাস এবং ০১টি ব্রিজ নির্মাণ কাজের জন্য ৪০৫৪.৬০ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। এর মধ্যে কুমিল্লা জেলার পদুয়ার বাজারে ১৮৮.১৭ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ৩৪৪.১৭৫ মি: (৪-লেন) রেলওয়ে ওভারপাস , ফেণী জেলার ফতেহপুরে ৩৮৩৯.০৪ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ৮৬.৭৯২ মি: (৪-লেন) রেলওয়ে ওভারপাস এবং ফেণী জেলার ইলিয়টগঞ্জে ২৭.৩৯ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ২৮.৬০ মি: (৪-লেন) সেতু নির্মাণ করা হয়েছে। পরিদর্শনকালে, রেলওয়ে ওভারপাস দুইটির মূল স্ট্রাকচার ও প্যারাপেট ওয়ালের ফিনিশিং কাজ উন্নতমানের হয়নি মর্মে প্রতীয়মান হয় এবং ফিনিশিং কাজে যত্নশীলতার অভাব পরিলক্ষিত হয়।

১৬.৫ **রক্ষাপ্রদ কাজ:** ডিপিপি অনুযায়ী ২৫২.৬০ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ১৫০৫৩.৬০ব:মি: কনক্রিট স্লোপ প্রোটেকশন/ রক্ষাপ্রদ কাজ সম্পন্ন করা হয়েছে।

১৬.৬ **এ্যাপ্রোচ সড়ক নির্মাণ:** কুমিল্লা জেলার পদুয়ার বাজার রেলওয়ে ওভারপাসে ৪-লেন মানের ৫৩০ মিটার এবং ফেণী জেলার ফতেহপুর রেলওয়ে ওভারপাসে ৪-লেন মানের ৭৩০ মিটার দৈর্ঘের এ্যাপ্রোচ সড়ক নির্মাণ করা হয়েছে।

১৬.৭ **ড্রেন নির্মাণ:** প্রকল্পটির মাধ্যমে ১৫৬৫ মিটার সাইড ড্রেন নির্মাণ করা হয়েছে।

১৬.৮ **সাইন সিগন্যাল,কিঃমিঃপোস্ট:** ডিপিপি অনুযায়ী সাইন সিগন্যাল এবং কিঃমিঃপোস্ট স্থাপনের জন্য ৬.৭০ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। এর মধ্যে কুমিল্লা জেলার পদুয়ার বাজার রেলওয়ে ওভারপাসে ১০টি সাইন সিগন্যাল এবং ২টি কিঃমিঃ পোস্ট, ফেণী জেলার ফতেহপুর রেলওয়ে ওভারপাসে ৫টি সাইন সিগন্যাল এবং ২টি কিঃমিঃ পোস্ট এবং ইলিয়টগঞ্জ সেতুতে ৫টি সাইন সিগন্যাল স্থাপন করা হয়েছে। এছাড়া রেলওয়ে

ওভারপাস এবং সেতুর সংযোগ সড়কে বিপজ্জনক স্থানে ১৫০০ টি গাইড পোস্ট স্থাপন করা হয়েছে। তবে ওভারপাস ২টির নিচের অংশে পর্যাপ্ত আলোর ব্যবস্থা নেই।

১৬.৯ **রোডমার্কিং:** সড়কের দুই প্রান্তে দুই লেনে রোডমার্কিং করা হয়েছে। পরিদর্শনকালে দেখা যায় ওভারপাস ২টির কোথাও কোথাও উপরের রোডমার্কিং উঠে গেছে।

১৬.১০ **যানবাহন বা কম্পিউটার সামগ্রী ক্রয়:** প্রকল্পের আওতায় কোন যানবাহন বা কম্পিউটার সামগ্রী ক্রয় করা হয়নি।

১৭। **প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জনঃ**

পরিকল্পিত	উদ্দেশ্য অর্জন
➢ ৮-লেনে উন্নীত ঢাকা-চট্টগ্রাম মহাসড়কের অত্যাধিক ব্যস্ত দুইটি রেললাইন এর উপর দুইটি রেলওয়ে ওভারপাস এবং একটি সেতু নির্মাণ করে উক্ত মহাসড়কে নিরবচ্ছিন্ন ট্রাফিক ব্যবস্থা চালু রাখা এবং মহাসড়কটি ৮-লেনে উন্নীত করার পূর্ণ সুফল কাজে লাগানোর ব্যবস্থা গ্রহণ করা।	➢ ঢাকা-চট্টগ্রাম মহাসড়কে দুইটি রেলওয়ে ওভারপাস এবং একটি সেতু নির্মাণ করে নিরবচ্ছিন্ন ট্রাফিক ব্যবস্থা চালু রাখা এবং মহাসড়কটি ৮-লেনে উন্নীত করার পূর্ণ সুফল কাজে লাগানোর ব্যবস্থা গ্রহণ করার উদ্দেশ্য অর্জিত হয়েছে।
➢ ঢাকা-চট্টগ্রাম মহাসড়কের যোগাযোগ ব্যবস্থাকে নিরাপদ এবং যানজট মুক্ত করা ।	➢ ঢাকা-চট্টগ্রাম মহাসড়কের যোগাযোগ ব্যবস্থাকে নিরাপদ এবং যানজট মুক্ত করার উদ্দেশ্য অর্জিত হয়েছে।

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

১৯। **রাজস্ব খাতে স্থানান্তরঃ** প্রযোজ্য নয়।

২০। **অডিট সম্পর্কিত তথ্যাবলীঃ** মন্ত্রণালয় হতে প্রেরিত পিসিআর পর্যালোচনায় দেখা যায় প্রকল্পটি চলাকালীন সময়ে নিম্নোক্ত অডিট সম্পাদিত হয়েছে।

২১। **ইন্টারনাল অডিটঃ**

অডিট সম্পাদনকারী কর্তৃপক্ষঃ হেড কোয়ার্টার ৩৪, ইঞ্জিনিয়ার কনস্ট্রাকশন ব্রিগেড।

অডিট আপত্তিঃ প্রকল্প চলাকালীন সময়ে বছরে ০২ বার অডিট সম্পাদন করা হয় এতে কোন অডিট আপত্তি হয়নি।

ইন্টারনাল অডটিঃ

অডিট সম্পাদনকারী কর্তৃপক্ষঃ ইঞ্জিনিয়ার চিপব্রাঞ্চ।

অডিট আপত্তিঃ প্রকল্প চলাকালীন সময়ে বছরে ০১ বার অডিট সম্পাদন করা হয় এতে কোন অডিট আপত্তি হয়নি।

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



চিত্র-১: মাননীয় প্রধানমন্ত্রী কর্তৃক উদ্বোধন ফলক



চিত্র-২: ওভারপাসের পাশে নির্মিত সড়কাংশ



চিত্র-৩: নির্মিত ফতেহপুর বাজার রেলওয়ে ওভারপাস



চিত্র-৪: নির্মিত পদুয়ার বাজার রেলওয়ে ওভারপাস।



চিত্র-৫: নির্মিত পদুয়ার বাজার রেলওয়ে ওভারপাস।



চিত্র-৬ : নির্মিত ফতেহপুর ওভারপাসের এ্যাপ্রোচ সড়ক

২৩. সার্বিক পর্যালোচনা:

২৩.১ কুমিল্লা জেলার পদুয়ার বাজার রেলওয়ে ওভারপাস ও ফেনী জেলার ফতেহপুর রেলওয়ে ওভারপাস এবং ইলিয়টগঞ্জ সেতু ৫ই এপ্রিল, ২০১৮ সালে মাননীয় প্রধানমন্ত্রী উদ্বোধন করেন। এরপর থেকে এ রাস্তা যানবাহন চলাচলের জন্য উন্মুক্ত করে দেওয়া হয়। অধিক যানবাহন চলাচলের ফলে ওভারপাস ২টির কোথাও কোথাও ডেক স্ল্যাব পেভমেন্ট ক্ষতিগ্রস্ত হয়ে মসৃণতা নষ্ট হয়েছে।

২৩.২ পদুয়ার বাজার রেলওয়ে ওভারপাস ও ফতেহপুর রেলওয়ে ওভারপাসের নির্মিত এ্যাপ্রোচ সড়কের কাজ উন্নতমানের হলেও নির্মিত রেলওয়ে ওভারপাস দুইটির মূল স্ট্রাকচার ও প্যারাপেট ওয়ালের ফিনিশিং কাজ উন্নতমানের হয়নি মর্মে প্রতীয়মান হয় এবং ফিনিশিং কাজে যত্নশীলতার অভাব পরিলক্ষিত হয়। বাংলাদেশের লাইফ লাইন খ্যাত ঢাকা-চট্রগ্রাম জাতীয় মহাসড়কে নির্মিত অবকাঠামোগুলো দৃষ্টিনন্দন হওয়া সমীচীন। এ অবস্থায় ওভারপাসের ফিনিশিং এর কাজ মসৃণ করে দৃষ্টিনন্দন করার প্রয়োজনীয় ব্যবস্থা করা প্রয়োজন।

২৩.৩ অধিক যানবাহন চলাচলের ফলে ওভারপাস ২টির কোথাও কোথাও উপরের রোডমার্কিং উঠে গেছে।

২৩.৪ ওভারপাস ২টির নিচের অংশের পর্যাপ্ত আলোর ব্যবস্থা নেই।

২৩.৫ ওভারপাস ২টির নিচের অংশে আগাছা ও গাছপালায় ঢেকে গেছে। রাস্তাসমূহ কোথাও কোথাও এবরো থেবরো ও যানচলাচলের অনুপোযোগী অবস্থায় রাখা হয়েছে।

২৩.৬ প্রকল্প চলাকালীন সময়ে বছরে ০২ বার হেড কোয়ার্টার ৩৪, ইঞ্জিনিয়ার কনস্ট্রাকশন ব্রিগেড এবং বছরে ০১ বার ইঞ্জিনিয়ার চিপ ব্রাঞ্চ কর্তৃক অডিট সম্পাদন করা হয়। কিন্তু মন্ত্রণালয় বা বাইরের অন্য কোনও সংস্থা কর্তৃক অডিট সম্পাদন করা হয়নি।

২৩.৭ পিসিআরের অনুঃ ৪.১১-এ পরিবেশ বান্ধব নির্মাণ সামগ্রী এবং প্রযুক্তি ব্যবহার করা হয়েছে ফলে এতে পরিবেশের উপর কোন বিরূপ প্রভাব পরবে না মর্মে মন্তব্য করা হলেও এ বিষয়ে পরিবেশ অধিদপ্তর কর্তৃক কোন ছাড়পত্র বা অন্য কোন তথ্য সংযোজন করা হয়নি।

২৩.৮ পিসিআরের অনুঃ ৪.১১-এ প্রকল্পের Sustainability বিষয়ে যে তথ্যগুলি উল্লেখ করা হয়েছে তা অপ্রাসঙ্গিক।

২৩.৯ পিসিআরের অনুঃ ৪.১৪-এ প্রকল্প সম্পর্কে জনপ্রতিনিধি, স্থানীয় প্রশাসন, ধর্মীয় নেতা, নারী প্রতিনিধিগণ ইতিবাচক মন্তব্য করেছেন মর্মে উল্লেখ থাকলেও কাদেরকে প্রশ্ন করা হয়েছে এ সম্পর্কিত কোন তালিকা/ কোন তথ্য উল্লেখ করা হয়েনি।

২৩.১০ প্রকল্প পরিচালক, প্রকিউরমেন্ট ইত্যাদি থাকলেও পিসিআরে অনুঃ ৫.১-৫.৮ পর্যন্ত প্রযোজ্য নয় মর্মে উল্লেখ করা হয়েছে।

২৩.১১ পিসিআরের (সেকশন A: অনুঃ- ৭, ৮ পেজ নাম্বার-৪) -তে প্রকল্পের মেয়াদ উল্লেখ রয়েছে ০১/০৩/২০১৭ হতে ৩১/১২/২০১৭ খ্রিঃ কিন্তু প্রকৃত বাস্তবায়নকাল দেখানো হয়েছে ০১/০৩/২০১৭ হতে ১৪/১০/২০১৮ খ্রিঃ(সেকশন B: অনুঃ ১, সেকশন G: অনুঃ ২) মেয়াদ বৃদ্ধি না করে প্রকল্পের মেয়াদ শেষ হওয়ার পরও প্রকৃত বাস্তবায়নকাল ১৪/১০/২০১৮ কিভাবে হলো সে বিষয়ে কোন ব্যাখ্যা নেই।

২৩.১২ Laboratory Test-এর জন্য ১৫ লক্ষ টাকা খরচ করা হয়েছে । পিসিআরে Laboratory Test এর ফলাফলের বিষয়ে কোন তথ্য সংযোজন করা হয়েনি।

২৪। <u>মতামত/সুপারিশ</u>

২৪.১ পদুয়ার বাজার রেলওয়ে ওভারপাস ও ফতেহপুর রেলওয়ে ওভারপাসের নির্মিত এ্যাপ্রোচ সড়কের কাজ উন্নতমানের হলেও নির্মিত রেলওয়ে ওভারপাস দুইটির মূল স্ট্রাকচার ও প্যারাপেট ওয়ালের ফিনিশিং কাজ উন্নতমানের হয়নি মর্মে প্রতীয়মান হয় এবং ফিনিশিং কাজে যত্নশীলতার অভাব পরিলক্ষিত হয়। বাংলাদেশের লাইফ লাইন খ্যাত ঢাকা-

চট্রগ্রাম জাতীয় মহাসড়কে নির্মিত অবকাঠামোগুলো দৃষ্টিনন্দন হওয়া সমীচীন। এ অবস্থায় ওভারপাসের ফিনিশিং এর কাজ মসৃণ করে দৃষ্টিনন্দন করার জন্য সুপারিশ করা হলো;

২৪.২ ওভারপাস ২টির নিচের অংশের পর্যাপ্ত আলোর ব্যবস্থা করার জন্য সুপারিশ করা হলো;

২৪.৩ ওভারপাস ২টির নিচের অংশে আগাছা ও গাছপালায় ঢেকে গেছে। বিধায় নিচের অংশের আগাছা/ময়লা আবর্জনা পরিষ্কার পরিচ্ছন্ন রাখার জন্য সুপারিশ করা হলো;

২৪.৪ প্রকল্প চলাকালীন সময়ে বছরে ০২ বার হেড কোয়ার্টার ৩৪, ইঞ্জিনিয়ার কনস্ট্রাকশন ব্রিগেড এবং বছরে ০১ বার ইঞ্জিনিয়ার চিপব্রাঞ্চ কর্তৃক অডিট সম্পাদন করা হলেও মন্ত্রণালয় বা বাইরের সংস্থা কর্তৃক অডিট সম্পাদন করা হয়নি, বিধায় মন্ত্রণালয় বা বাইরের সংস্থা কর্তৃক অডিট সম্পাদন করার জন্য সুপারিশ করা হলো;

২৪.৫ পিসিআরের অনুঃ ৪.১১-এ পরিবেশ বান্ধব নির্মাণ সামগ্রী এবং প্রযুক্তি ব্যবহার করা হয়েছে ফলে এতে পরিবেশের উপর কোন বিরূপ প্রভাব পরবে না মর্মে মন্তব্য করা হলেও এ বিষয়ে পরিবেশ অধিদপ্তর কর্তৃক কোন ছাড়পত্র বা অন্য কোন তথ্য সংযোজন করা হয়নি, বিধায় সম্ভব / প্রযোজ্য হলে এ বিষয়ে পরিবেশ অধিদপ্তর কর্তৃক ছাড়পত্র সংযোজন করার জন্য সুপারিশ করা হলো;

২৪.৬ পিসিআরের অনুঃ ৪.১১-এ প্রকল্পের Sustainability বিষয়ে তথ্য উল্লেখ করার জন্য সুপারিশ করা হলো;

২৪.৭ পিসিআরের অনুঃ ৪.১৪-এ প্রকল্প সম্পর্কে জনপ্রতিনিধি, স্থানীয় প্রশাসন, ধর্মীয় নেতা, নারী প্রতিনিধিগণ ইতিবাচক মন্তব্য করেছেন মর্মে উল্লেখ রয়েছে সুতরাং এ বিষয়ে কাদেরকে প্রশ্ন করা হয়েছে এ সম্পর্কিত তথ্য উল্লেখ করার জন্য সুপারিশ করা হলো;

২৪.৮ প্রকল্পের মেয়াদ উল্লেখ রয়েছে ০১/০৩/২০১৭ হতে ৩১/১২/২০১৭ খ্রিঃ কিন্তু প্রকৃত বাস্তবায়নকাল দেখানো হয়েছে ০১/০৩/২০১৭ হতে ১৪/১০/২০১৮ খ্রিঃ প্রকল্পের মেয়াদ বৃদ্ধি না করে প্রকল্পের মেয়াদ শেষ হওয়ার পরও প্রকৃত বাস্তবায়নকাল ১৪/১০/২০১৮ কিভাবে হলো সে বিষয়ে ব্যাখ্যা করার জন্য সুপারিশ করা হলো;

২৪.৯ Laboratory Test-এর জন্য ১৫ লক্ষ টাকা খরচ করা হয়েছে । Laboratory Test এর ফলাফলের বিষয়ে পিসিআর-এ তথ্য সংযোজন করার জন্য সুপারিশ করা হলো;

২৪.১০ উপর্যুক্ত মতামত/সুপারিশ (অনুচ্ছেদ ২৪.১ হতে ২৪.৯) এর আলোকে গৃহীত ব্যবস্থা আইএমইডিকে অবহিত করতে হবে।