ঢাকা-চট্টগ্রাম-কক্সবাজার মহাসড়কের ইন্দ্রপুল হতে চক্রশালা পর্যন্ত বাঁক সরলীকরণ শীর্ষক প্রকল্পের সমাপ্ত মূল্যায়ন প্রতিবেদন

(সমাপ্তঃ জুন, ২০১৯)

১.০	প্রকল্পের নাম	:	ঢাকা-চট্টগ্রাম-কক্সবাজার মহাসড়কের ইন্দ্রপুল হতে চক্রশালা পর্যন্ত বাঁক সরলীকরণ
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	:	পটিয়া, চট্টগ্রাম।
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 তুলনায় প্রকৃত ব্যয়/ %)	অতিক্রান্ত সময় (মূল বাস্তবায়নকালের (%)
মূল	সর্বশেষ সংশোধিত (১ম বার)		মূল	সর্বশেষ সংশোধিত			
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮
৭৪৩০.৫৫	১০৩৫৮.২৫	৮৭৭০.০০	০১-০১-২০১৬ হতে ৩০-০৬-২০১৮	০১-০১-২০১৬ হতে ৩০-০৬-	০১-০১-২০১৬ হতে ৩০-০৬-	১৩৩৯.৪৫ (১৮%)	১ বছর (৪০%)

৯.০ পটভূমি: ঢাকা-চট্টগ্রাম-কক্সবাজার মহাসড়কের ইন্দ্রপুল হতে চক্রশালা একটি গুরুত্বপূর্ণ জেলা মহাসড়ক। ইন্দ্রপুল হতে চক্রশালা পর্যন্ত ৫.২০ কি: মি: সড়কাংশের বাঁক সরলীকরণ ও পটিয়া শহরের বাইপাস সড়ক নির্মাণের মাধ্যমে যানজট দূরীকরণে সহায়তা করার জন্য মূল প্রকল্পটি প্রণয়ন করা হয়। আলোচ্য মূল প্রকল্পটি ৭৪৩০.৫৫ লক্ষ টাকা (সম্পূর্ণ জিওবি) প্রাক্কলিত ব্যয়ে জানুয়ারি ২০১৬ হতে জুন ২০১৮ পর্যন্ত মেয়াদ কালে বাস্তবায়নের জন্য ২৪-১১-২০১৫ তারিখ একনেক কর্তৃক অনুমোদিত হয়। পরবর্তীতে সড়কটিতে বিদ্যমান এ্যালাইনমেন্টে হিন্দু সম্প্রদায়ের উপাষণালয় (মন্দির) থাকায় এ্যালাইনমেন্ট পরিবর্তন, এ্যালাইনমেন্ট পরিবর্তনের কারণে নতুন করে ভূমি অধিগ্রহণ, ১৪টি কালভার্টের পরিবর্তে ২০টি কালভার্ট অন্তর্ভুক্তিকরণ বিবিধ কারণে প্রকল্পটি মোট ১০৩৫৮.২৫ লক্ষ টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে জানুয়ারি ২০১৬ হতে জুন ২০১৯ মেয়াদে ০৪-০২-২০১৮ তারিখে একনেক কর্তৃক ১ম সংশোধন অনুমোদিত হয়।

১০.০ উদ্দেশ্য: প্রকল্পটির মূল উদ্দেশ্যে হলো-

(ক) ঢাকা-চট্টগ্রাম-কক্সবাজার মহাসড়কের ইন্দ্রপুল হতে চক্রশালা পর্যন্ত (৫.২০ কি: মি:) সড়ক বাঁক সরলীকরণ এবং পটিয়া শহরে বাইপাস সড়ক নির্মাণের মাধ্যমে দুর্ঘটনা ও যানজট হ্রাসকরণ;

(খ) জনগণের ভ্রমণের সময় ও ব্যয় তথা যানবাহন পরিচালনা ব্যয় হ্রাসকরণ;

(গ) চট্টগ্রাম-কক্সবাজার হাইওয়ের সাথে সামঞ্জস্য রেখে মজবুত, প্রশস্ত এবং নিরাপদ সড়ক নির্মাণ করা।

১১.০ প্রকল্পের মূল কাজ:

১.	ভূমি অধিগ্রহণ ১.৮৭ হেক্টর
২.	মাটির কাজ ৩.৯২ ল:ঘ:মি:
৩.	ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট (১০.৩০ মি: প্রস্থে) ৫.২০ কি: মি:
৪.	৪-লেন পিসি গার্ডার ব্রিজ (১টি) ৩৭.৯২ মিটার
৫.	৪-লেন আরসিসি বক্স কালভার্ট (২০টি) ৬৯.০০ মিটার
৬.	অফিস বিল্ডিং নির্মাণ ১টি
৭.	১০০টি ট্রাফিক সাইন, ১০০টি সাইনপোস্ট
৮.	৭টি কনক্রিট কি: মি: পোস্ট নির্মাণ, ১৬৯৮.০০ ব: মি: রোড মার্কিং
৯.	১০০০টি রি-ফ্লেকটিং রোড স্টুডস

১২.০ সর্বশেষ সংশোধিত ডিপিপি অংগের পরিমাণ, প্রাক্কলিত ব্যয় এবং পিসিআর এর ভিত্তিতে বাস্তব ও আর্থিক অগ্রগতি বিবরণী:

(লক্ষ টাকায়)

১ম সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী অংগের নাম	একক	সবশেষ ১ম সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী লক্ষ্যমাত্রা		প্রকৃত ব্যয়		পার্থক্য	
		বাস্তব (পরিমাণ)	আর্থিক (টাকায়)	বাস্তব (পরিমাণ)	আর্থিক (টাকায়)	বাস্তব (পরিমাণ)	আর্থিক (টাকায়)
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮
(ক) রাজস্ব ব্যয়ঃ	-	-	-	-	-	-	-
(খ) মূলধন ব্যয়:							
১. ভূমি অধিগ্রহণ	হেক্টর	১.৮৭	২৪২৯.৮৭	১.৮৭	১১০০.০০	-	-১৩২৯.৮৭
২. মাটির কাজ	ল:ঘ:মি:	৩৯২০০০	৮৩৯.১৮	৩৯১৯৭৯.৭২	৮২৯.১৮	-২০.২৮	-১০.০০
৩. ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট (১০.৩০ মি: প্রস্থে)	কি: মি:	৫.২০	৪১৪০.০৮	৫.২০	৪১২৪.৮০	-	-১৫.২৮
৪. ৪-লেন পিসি গার্ডার ব্রিজ (১টি)	মিটার	৩৭.৯২	১০৬৫.৬৫	৩৭.৯২	১০৬৫.৬৫	-	-
৫. ৪-লেন আরসিসি বক্স কালভার্ট (২০টি)	মিটার	৬৯.০০	১৪৮৮.২৩	৬৯.০০	১৪৮৮.২৩	-	-
৬. ট্রাফিক সাইন	সংখ্যা	১০০.০০	৬.৯০	১০০.০০	৬.৯০	-	-
৭. সাইনপোস্ট	সংখ্যা	১০০.০০	৩.০০	১০০.০০	৩.০০	-	-
৮. কনক্রিট কি: মি: পোস্ট	সংখ্যা	৭.০০	০.৫৩	৭.০০	০.৫৩	-	-
৯. রোড মার্কিং	ব:মি:	১৬৯৮.০০	১২.৭৪	১৬৯৮.০০	১২.৭৪	-	-
১০. রি-ফ্লেটিং রোড স্টুড	সংখ্যা	১০০০.০০	৮.৯৭	১০০০.০০	৮.৯৭	-	-
১১. অফিস ভবন নির্মাণ	থোক	১.০০	১০০.০০	১.০০	১০০.০০	-	-
১২. নির্মাণকালীন রক্ষণাবেক্ষণ	থোক	থোক	৩০.০০	থোক	-	-	-৩০.০০

১ম সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী অংগের নাম	একক	সবশেষ ১ম সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী লক্ষ্যমাত্রা		প্রকৃত ব্যয়		পার্থক্য	
		বাস্তব (পরিমাণ)	আর্থিক (টাকায়)	বাস্তব (পরিমাণ)	আর্থিক (টাকায়)	বাস্তব (পরিমাণ)	আর্থিক (টাকায়)
১৩. ইউটিলিটি স্থানান্তর	থোক	থোক	৩০.০০	থোক	৩০.০০		-
গ) ফিজিক্যাল কন্টিজেন্সি	-	-	১০১.৫৫	-	-	-	-১০১.৫৫
ঘ) প্রাইস কন্টিজেন্সি	-	-	১০১.৫৫	-	-	-	-১০১.৫৫
সর্বমোট (ক+খ+গ+ঘ)	**-**	-	**১০৩৫৮.২৫**	-	**৮৭৭০.০০**	**-**	**-১৫৮৮.২৫**

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 তোফায়েল মিয়া তত্ত্বাবধায়ক প্রকৌশলী সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর	পূর্ণকালীন	--	১৬-১১-২০১৫	১৮-১০-২০১৮
২.	জনাব মোঃ সজিব আহমেদ তত্ত্বাবধায়ক প্রকৌশলী সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর	-	খন্ডকালীন	১৮-১০-২০১৮	০৪-১২-২০১৮
৩.	জনাব মোঃ জাহেদ হোসেন তত্ত্বাবধায়ক প্রকৌশলী সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর	পূর্ণকালীন	-	০৪-১২-২০১৮	০৫-০৮-২০১৯

১৪.০ ক্রয় সংক্রান্ত তথ্যাদিঃ

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

Name of Transport	Number as per 1st RDPP	Procured with date	Transferred to Transport Pool with date	Transferred to O & M with date	Condemned/Damaged with date	Remarks
1	2	3	4	5	6	7
-	-	-	-	-	-	প্রকল্পের আওতায় কোন গাড়ী সংগ্রহের সংস্থান ছিল না।

১৪.২ পণ্য, কার্য ও সেবা ক্রয়ঃ প্রকল্পের অনুমোদিত ১ম সংশোধিত ডিপিপিতে পণ্য ও সেবা ক্রয়ের কোন প্যাকেজ নেই। পূর্ত কাজের ৫টি (ভূমি অধিগ্রহণসহ) প্যাকেজ রয়েছে, এর মধ্যে প্রধান দুটি প্যাকেজের সংক্ষিপ্ত বর্ণনা নিম্নরূপ:

(লক্ষ টাকায়)

প্যাকেজ/কাজের নাম	-মূল ডিপিপিতে প্রাক্কলিত ব্যয় -সংশোধিত ডিপিপিতে 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
২	৩	৪
পূর্ত প্যাকেজ-১ (ডব্লিউডি -১) : মাটির কাজ, ফ্লাক্সিবল পেভমেন্ট নির্মাণ, ৪-লেন বিশিষ্ট সেতু নির্মাণ, ৪-লেনের বক্স কালভার্ট নির্মাণ, সাইন সিগন্যাল, কি: মি: পোস্ট, রোড মার্কিং ইত্যাদি	৭০০১.৭২ ৭৫৬৫.২৮ ৬২৮৫.৬৪ ৭৫৪৪.১৭	১৭/০৪/২০১৬ ০৮/১১/২০১৬ ০২/০৫/২০১৮ ৩০/০৬/২০১৯ ১৮/০৬/২০১৯
পূর্ত প্যাকেজ-২ : ১৫৭.ব: মিটার পটিয়া অফিস ভবন কাম বাংলো নির্মাণ	১০০.০০ ১০০.০০ ১০০.০০ --	২৯/০৫/২০১৭ ২৪/১২/২০১৭ ২৩/১২/২০১৮ ৩০/০৬/২০১৯ ২৩/০৬/২০১৯

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
২০১৫-২০১৬	২৩৩৫.০০	-	১৮০০.০০	১৮০০.০০	১৮০০.০০
২০১৬-২০১৭	৩০২০.০০	১৮০০.০০	৫২০০.০০	৫২০০.০০	৫২০০.০০
২০১৭-২০১৮	২০৭৫.৫৫	৮৩২৩.০১	৩৫৭০.০০	৩৫৭০.০০	৩৫৭০.০০
২০১৮-২০১৯	-	২৩৫.২৪	৮৭৭০.০০	৮৭৭০.০০	৮৭৭০.০০
সর্বমোটঃ	**৭৪৩০.৫৫**	**১০৩৫৮.২৫**	**৮৭৭০.০০**	**৮৭৭০.০০**	**৮৭৭০.০০**

১৬। **প্রকল্প পরিদর্শনঃ** গত ০৭/০৪/২০২০ তারিখে আইএমইডি'র সহকারী পরিচালক জনাব মুহাম্মদ মিজানুর রহমান মিয়া কর্তৃক প্রকল্পটি সরেজমিন পরিদর্শন করা হয়। পরিদর্শনকালে সড়ক বিভাগের কর্মকর্তাগণ উপস্থিত ছিলেন। সরেজমিন পরিদর্শন, প্রকল্প দলিল এবং পিসিআর এ প্রদত্ত তথ্যের আলোকে প্রকল্পটির অঙ্গভিত্তিক বর্ণনা/পর্যবেক্ষণ নিম্নরূপঃ

১৬.১ **ভূমি অধিগ্রহণ :** অনুমোদিত ডিপিপিতে ১.৮৭ হেক্টর ভূমি অধিগ্রহণ কাজের জন্য ২৪২৯.৮৭ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। পিসিআর অনুযায়ী ১.৮৭ হেক্টর ভূমি অধিগ্রহণ করা হয়েছে এবং এখাতে বরাদ্দকৃত অর্থের মধ্যে ১১০০.০০ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে এবং ১৩২৯.৮৭ লক্ষ টাকা অব্যয়িত রয়েছে। এখাতে আর্থিক অগ্রগতি কিছুটা কম হলেও বাস্তব অগ্রগতি ১০০%।

১৬.২ **সড়ক বাঁধে মাটির কাজ:** অনুমোদিত ডিপিপিতে ৩৯২০০০ ল: ঘ: মি: সড়ক বাঁধে মাটির কাজ বাবদ ৮৩৯.১৮ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। পিসিআর অনুযায়ী ৩৯১৯৭৯ ল: ঘ: মি: মাটির কাজ করা হয়েছে। এখাতে বরাদ্দকৃত অর্থের

মধ্যে ৮৩৯.১৮ লক্ষ টাকা ব্যয়ে করা হয়েছে এবং ২০.২৮ লক্ষ টাকা অব্যয়িত রয়েছে। এখাতে আর্থিক অগ্রগতি কিছুটা কম হলেও বাস্তব অগ্রগতি ১০০%।

১৬.৩ **ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট (১০.৩০ মি: প্রস্থে) :** অনুমোদিত ডিপিপিতে ৫.২০ কি: মি: ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট (১০.৩০ মিটার প্রস্থে) কাজের জন্য ৪১৪০.০৮ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। পিসিআর অনুযায়ী ৫.২০ কি: মি: ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট করা হয়েছে এবং এখাতে বরাদ্দকৃত অর্থের মধ্যে ৪১২৪.৮০ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে এবং ১৫.২৮ লক্ষ টাকা অব্যয়িত রয়েছে। এখাতে আর্থিক অগ্রগতি কিছুটা কম হলেও বাস্তব অগ্রগতি ১০০%।

১৬.৪ **৪-লেন পিসি গার্ডার ব্রিজ নির্মাণ (১টি):** অনুমোদিত ডিপিপিতে ৩৭.৯২ মিটার (১টি) ৪-লেন পিসি গার্ডার ব্রিজ নির্মাণের জন্য ১০৬৫.৬৫ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। পিসিআর অনুযায়ী ৩৭.৯২ মিটার (১টি) ৪-লেন পিসি গার্ডার ব্রিজ নির্মাণ করা হয়েছে এবং এখাতে বরাদ্দকৃত অর্থের পুরোটাই ব্যয় করা হয়েছে। এখাতে আর্থিক ও বাস্তব অগ্রগতি ১০০%।

১৬.৫ **৪-লেন আরসিসি বক্স কালভার্ট নির্মাণ (২০টি):** অনুমোদিত ডিপিপিতে ৬৯.০০ মিটার ৪-লেন আরসিসি বক্স কালভার্ট নির্মাণ (১টি) বাবদ ১৪৮৮.২৩ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। পিসিআর অনুযায়ী ৬৯.০০ মিটার ৪-লেন আরসিসি বক্স কালভার্ট নির্মাণ (১টি) করা হয়েছে এবং এখাতে বরাদ্দকৃত অর্থের পুরোটাই ব্যয় করা হয়েছে। এখাতে আর্থিক ও বাস্তব অগ্রগতি ১০০%। পরিদর্শনকালে দেখা যায়, বক্স কালভার্ট ও তৎসংলগ্ন এপ্রোচ সড়কাংশ ৪-লেন মানে নির্মাণ করা হলেও অবশিষ্ট সড়ক ২-লেনে নির্মাণ করা হয়েছে। যা যানবাহন চলাচলে ঝুকিঁ তৈরী হয়েছে।

১৬.৬ **ট্রাফিক সাইন :** অনুমোদিত ডিপিপিতে ট্রাফিক সাইন কাজের জন্য ১০০টি ট্রাফিক সাইন নির্মাণ কাজের জন্য ৬.৯০ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। পিসিআর অনুযায়ী ১০০টি ট্রাফিক সাইন নির্মাণ করা হয়েছে এবং এখাতে বরাদ্দকৃত অর্থের পুরোটাই ব্যয় করা হয়েছে। এখাতে আর্থিক ও বাস্তব অগ্রগতি ১০০%।

১৬.৭ **সাইন পোস্ট:** অনুমোদিত ডিপিপিতে ১০০টি সাইন পোস্ট নির্মাণ কাজের জন্য থোক হিসেবে ৩.০০ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। পিসিআর অনুযায়ী উক্ত কাজ করা হয়েছে এবং এখাতে বরাদ্দকৃত অর্থের পুরোটাই ব্যয় করা হয়েছে। এখাতে আর্থিক ও বাস্তব অগ্রগতি ১০০%।

১৬.৮ **কনক্রিট কি: মি: পোস্ট :** অনুমোদিত ডিপিপিতে ৭টি কনক্রিট কি: মি: পোস্ট নির্মাণ কাজের জন্য থোক হিসেবে ০.৫৩ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। পিসিআর অনুযায়ী ৭টি কনক্রিট কি: মি: পোস্ট স্থাপন করা হয়েছে এবং এখাতে বরাদ্দকৃত অর্থের পুরোটাই ব্যয় করা হয়েছে। এখাতে আর্থিক ও বাস্তব অগ্রগতি ১০০%।

১৬.৯ **রোড মার্কিং :** অনুমোদিত ডিপিপিতে ১৬৯৮ ব: মি: রোড মার্কিং কাজের জন্য থোক হিসেবে ১২.৭৪ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। পিসিআর অনুযায়ী উক্ত কাজ করা হয়েছে এবং এখাতে বরাদ্দকৃত অর্থের পুরোটাই ব্যয় করা হয়েছে। এখাতে আর্থিক ও বাস্তব অগ্রগতি ১০০%।

১৬.১০ **রি-ফ্লেটিং রোড স্টুড :** অনুমোদিত ডিপিপিতে ১০০০টি রি-ফ্লেটিং রোড স্টুড কাজের জন্য থোক হিসেবে ৮.৯৭ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। পিসিআর অনুযায়ী উক্ত কাজ করা হয়েছে এবং এখাতে বরাদ্দকৃত অর্থের পুরোটাই ব্যয় করা হয়েছে। এখাতে আর্থিক ও বাস্তব অগ্রগতি ১০০%।

১৬.১১ **অফিস ভবন নির্মাণ:** অনুমোদিত ডিপিপিতে ১টি অফিস ভবন নির্মাণ কাজের জন্য ১০০.০০ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। ১৫৭ ব: মি: দ্বিতল বিশিষ্ট পটিয়া অফিস কাম পরিদর্শন বাংলো নির্মাণ করা হয়েছে এবং এখাতে বরাদ্দকৃত অর্থের পুরোটাই ব্যয় করা হয়েছে। এখাতে আর্থিক ও বাস্তব অগ্রগতি ১০০%।

১৬.১২ **নির্মাণকালীন রক্ষণাবেক্ষণ:** অনুমোদিত ডিপিপিতে নির্মাণকালীন রক্ষণাবেক্ষণ কাজের জন্য ৩০.০০ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। পিসিআর অনুযায়ী নির্মাণকালীন রক্ষণাবেক্ষণ কাজের প্রয়োজন না হওয়ায় বরাদ্দকৃত অর্থ থেকে কোন ব্যয় করা হয়নি।

১৬.১৩ **ইউটিলিটি স্থানান্তর:** অনুমোদিত ডিপিপিতে ইউটিলিটি স্থানান্তর কাজের জন্য থোক হিসেবে ৩০.০০ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। পিসিআর অনুযায়ী ইউটিলিটি স্থানান্তর করা হয়েছে এবং এখাতে বরাদ্দকৃত অর্থের পুরোটাই ব্যয় করা হয়েছে এখাতে আর্থিক অগ্রগতি কিছুটা কম হলেও বাস্তব অগ্রগতি সন্তোষজনক বলে প্রতীয়মান হয়েছে।

১৭। **প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জনঃ**

পরিকল্পিত উদ্দেশ্য		উদ্দেশ্য অর্জন
(ক)	ঢাকা-চট্টগ্রাম-কক্সবাজার মহাসড়কের পটিয়া শহরাংশে যানজট দুরীকরণ ও বাঁক সরলীকরণের নিমিত্ত ইন্দ্রপুল হতে চক্রশালা পর্যন্ত ৫.২০ কি: মি: নতুন সড়ক নির্মাণ;	ঢাকা-চট্টগ্রাম-কক্সবাজার মহাসড়কের পটিয়া শহরাংশে যানজট দুরীকরণ ও বাঁক সরলীকরণের নিমিত্ত ইন্দ্রপুল হতে চক্রশালা পর্যন্ত ৫.২০ কি: মি: নতুন সড়ক নির্মাণ করা হয়েছে। এতে নিরাপদ যানচলাচল ও যানবাহন পরিচালনা ব্যয় হ্রাস পেয়েছে এবং পর্যটন নগরী কক্সবাজার ও পার্বত্য জেলা বান্দরবান এর সাথে দ্রুততম সময়ে যোগাযোগ স্থাপন করা সম্ভব হচ্ছে।
(খ)	যানবাহন পরিচালনা ব্যয় হ্রাসকরণের পাশাপাশি নিরাপদ যানচলাচল নিশ্চিত করা;	
(খ)	পর্যটন নগরী কক্সবাজার ও পার্বত্য জেলা বান্দরবান এর সাথে দ্রুততম সময়ে যোগাযোগ স্থাপন করা।	

১৮। **উদ্দেশ্য অর্জিত না হয়ে থাকলে তার কারণঃ** প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জিত হয়েছে বলে প্রতীয়মান হয়। তবে নতুন ৫.২ কি: মি: সড়কের মধ্যে ব্রীজ ও কালভার্টের এপ্রোচের অংশ হিসেবে ১.৫ কি: মি: সড়ক ৪-লেন (১৪.৬ মিটার /৪৮ ফুট) করে নির্মাণ করা হয়েছে এবং অবশিষ্ট ৩.৭ কি: মিটার সড়ক ২-লেন মানে (৭.৪ মিটার/২৪ ফুট) করা হয়েছে। এতে চট্টগ্রাম-কক্সবাজারে ব্যস্ততম সড়কে দুর্ঘটনার ঝুঁকি সৃষ্টি হয়েছে। এ অংশে ভবিষ্যতে জরুরীভিত্তিতে ৪-লেন মানে সড়কে উন্নত করা প্রয়োজন।

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

২০। **বিশেষ পর্যবেক্ষণ:**

২০.১ প্রকল্পটির পূর্ত কাজ ০২টি প্যাকেজের মাধ্যমে বাস্তবায়িত হয়েছে। ৫.২ কি: মি: নতুন পেভমেন্ট নির্মাণ, ৩৭.৯২ মিটার ৪-লেন বিশিষ্ট সেতু, ৬৯ মিটার ৪-লেন বিশিষ্ট কালভার্ট নির্মাণ প্যাকেজটি এবং ১৫৭.০০ ব: মি: দ্বিতল বিশিষ্ট পটিয়া অফিস ভবন কাম- পরিদর্শন বাংলো নির্মাণ প্যাকেজ দুটির মূল চুক্তি অনুযায়ী কাজ শেষ না হওয়ায় সংশোধিত চুক্তিতে যথাক্রমে ১ বছর ও ৬ মাস বৃদ্ধি করা হয়েছে। ভবিষ্যতে মূল কার্যাদেশের মধ্যে পূর্ত কাজসমূহ যথাযথভাবে সমাপ্ত করার কার্যকরী পদক্ষেপ গ্রহণ করা প্রয়োজন। যাতে প্রকল্পসমূহ মূল মেয়াদ ও প্রাক্কলিত ব্যয়ের মধ্যে শেষ হয়।

২০.২ প্রকল্পটির মূল প্রাক্কলিত ব্যয় ৭৪৩০.৫৫ লক্ষ টাকা এবং বাস্তবায়ন মেয়াদকাল জানুয়ারী, ২০১৬ হতে জুন, ২০১৮ পর্যন্ত নির্ধারিত ছিল। পরবর্তীতে প্রকল্পটির ১ম সংশোধিত ডিপিপিতে প্রাক্কলিত ব্যয় ২৯২৭.৭০ লক্ষ টাকা বৃদ্ধি করে ১০৩৫৮.২৫ লক্ষ টাকা এবং বাস্তবায়নকাল ১ বছর বৃদ্ধি করে জুন,২০১৯ পর্যন্ত নির্ধারণ করা হয়। যা সন্তোষজনক নয়। ভবিষ্যতে প্রকল্পসমূহ যথাসময়ে সংশোধন না করেই যথাযথভাবে বাস্তবায়ন করা যায় সে বিষয়ে উদ্যোগ গ্রহণ করা প্রয়োজন।

২০.৩ প্রকল্পের অধীন সম্পাদিত কাজ পরিদর্শনকালে সড়কের নির্মিত পেভমেন্ট অনেকটা ভাল দেখতে পাওয়া যায়। মূল সড়কের পেভমেন্ট ও ফিডার /সংযোগ সড়কের পেভমেন্টের কয়েকটি জায়গায় এবং সেতু/কালভার্টের ডেক স্লাব ও এ্যাপ্রোচ সড়কের সংযোগস্থলে কয়েকটি জায়গায় পেভমেন্ট দেবে যাওয়া তথা সেটেলমেন্ট বা আন্ডুলেশন হয়ে যাওয়া

দেখতে পাওয়া যায়। পুরো সড়ক পরীক্ষা-নিরীক্ষাপূর্বক ভেঙ্গে যাওয়া edge ও সেটেলমেন্ট বা আন্ডুলেশন হয়ে যাওয়া পেভমেন্ট চিহ্নিত করে মেরামত করা প্রয়োজন।

২০.৪ পরিদর্শনকালে অধিকাংশ সড়কব্যাপী পর্যাপ্ত সফট সোল্ডার দেখতে পাওয়া যায়। এছাড়া সড়কের দুই প্রান্তে সফট সোল্ডারে পরিবেশ বান্ধব গাছ লাগানো হয়েছে। যা সড়কটিকে দৃষ্টিনন্দন করেছে। এতে সওজের সংশ্লিষ্টদের প্রশংসা প্রাপ্য।

২০.৫ পটিয়া শহরের যানজট দূরীকরণ ও বাঁক সরলীকরণের নতুন করে ৫.২ কি: মি: বাইপাস সড়ক নির্মাণ করা হলেও ধর্মীয় প্রতিষ্ঠানের কারণে কতিপয় স্থানে বাঁক রাখা হয়েছে। যা প্রকল্পটির একটি দুর্বল দিক। বিপদজনক বাঁক সরলীকরণ করা প্রয়োজন।

২০.৬ অস্পষ্ট হয়ে যাওয়া রোড মার্কিং পুনরায় করা প্রয়োজন। হেলে পড়া/ভেঙে যাওয়া গাইড পোস্ট মেরামত করা প্রয়োজন। সব সময় রোড মার্কিং, সাইন সিগন্যাল, কি: মি: পোস্টগুলো যাতে কার্যকরী থাকে সে বিষয়ে সজাগ থাকা প্রয়োজন।

২০.৭ নির্মিত ড্রেন, ডিভাইডারে পাশে ও ব্রীজ –কালভার্টের উপর ময়লা-আবর্জনা অপসারণপূর্বক নিয়মিত রক্ষণাবেক্ষণ করা যেতে পারে।

২০.৮ প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জিত হয়েছে বলে প্রতীয়মান হয়। তবে নতুন ৫.২ কি: মি: সড়কের মধ্যে ব্রীজ ও কালভার্টের এপ্রোচের অংশ হিসেবে ১.৫ কি: মি: সড়ক ৪-লেন (১৪.৬ মিটার /৪৮ ফুট) করে নির্মাণ করা হয়েছে এবং অবশিষ্ট ৩.৭ কি: মিটার সড়ক ২-লেন মানে (৭.৪ মিটার/২৪ ফুট) করা হয়েছে। এতে চট্টগ্রাম-কক্সবাজারে ব্যস্ততম সড়কে দুর্ঘটনার ঝুঁকি সৃষ্টি হয়েছে। এ অংশে ভবিষ্যতে জরুরীভিত্তিতে ৪-লেন মানে সড়কে উন্নত করা প্রয়োজন।

২০.৯ পরিদর্শনকালে দেখা যায় নতুন নির্মিত ৫.০০ কি: মি: সড়কের সফট সোল্ডার ঘেঁষে পল্লী বিদ্যুতের বৈদ্যুতিক খুটিঁ স্থাপন করা হয়েছে। চট্টগ্রাম-কক্সবাজার ৪-লেন সড়ক (প্রস্তাবিত) নির্মাণকালে পুনরায় এ বৈদ্যুতিক খুটিঁ স্থানান্তর করতে হবে। এ বৈদ্যুতিক খুটি স্থানান্তরের জন্য সওজের পক্ষ হতে অতিরিক্ত অর্থ পল্লী বিদ্যুৎ সমিতিকে প্রদান করার প্রয়োজন হবে। যা মোটেই কাম্য নয়। পরিদর্শনকালে নির্বাহী প্রকৌশলী জনাব জাহিদ হোসেন জানান, বৈদ্যুতিক খুটিঁ স্থাপনকালে সওজের পক্ষ হতে সড়ক হতে দূরে স্থাপনের জন্য পল্লী বিদ্যুৎ সমিতিকে বলা হলেও তারা সড়কের মাটির পেভমেন্ট ঘেঁষে বৈদ্যুতিক খুটিগুলো স্থাপন করেছে। এ প্রেক্ষিতে পল্লী বিদ্যুৎ সমিতি, বিদ্যুৎ বিভাগ, সওজ, সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ একটি আন্ত:মন্ত্রণালয় সভা করে এ বিষয়ে করণীয় নির্ধারণ করা প্রয়োজন যাতে সড়ক সম্প্রসারণকালে পল্লী বিদ্যুৎ সমিতি কর্তৃপক্ষ নিজস্ব ব্যবস্থাপনায় বৈদ্যুতিক খুঁটি স্থানান্তর করে।

২১। প্রকল্পের বাস্তবায়ন কাজের উল্লেখ্যযোগ্য স্থির চিত্র:



চিত্র-১:১৫৭ ব: মি: দ্বিতল বিশিষ্ট পটিয়া অফিস-কাম পরিদর্শন বাংলো।



চিত্র-২ : পর্যাপ্ত সফট সোল্ডার দেখতে পাওয়া সড়কের একাংশ



চিত্র-৩ : পর্যাপ্ত সফট সোল্ডার দেখতে পাওয়া (ট্রি প্লান্টেশনসহ) সড়কের একাংশ



চিত্র-৪ : আরসিসি কি: মি: পোস্ট



চিত্র-৫: সড়কের সফট সোল্ডার ঘেঁষে স্থাপন করা পল্লী বিদ্যুতের বৈদ্যুতিক খুটি যা চট্টগ্রাম-কক্সবাজার ৪-লেন সড়ক(প্রস্তাবিত) নির্মাণকালে পুনরায় স্থানান্তর করতে হবে।



চিত্র-৬ : ক্ষতিগ্রস্ত আরসিসি গাইড পোস্ট(এখানে মূলত বাঁক থাকায় ও সড়ক প্রশস্ততা কম হওয়ায় যানবাহন চলাচলে ক্ষতিগ্রস্ত হয়েছে।

	
চিত্র-৭ : ৩৭.৯২ মিটার দীর্ঘ ৪ লেন পিসি গার্ডার ব্রীজ	চিত্র-৮ : আলোচ্য সড়কটির শুরুর কক্সবাজার প্রান্তে চক্রশালা ইন্টারসেকশন।
	
চিত্র-৯ : স্থাপিত গার্ডরেল	চিত্র-১০ :নির্মিত সাইন সিগন্যাল
	
চিত্র-১১ : গুরুত্বপূর্ণ সড়কটিতে ঝুকিঁপূর্ণ ফিডার (সংযোগ) রোড	চিত্র-১২ : গুরুত্বপূর্ণ সড়কটিতে ঝুকিঁপূর্ণ ফিডার (সংযোগ) রোড



চিত্র-১৩ :নির্মিত ৪ লেন বিশিষ্ট একটি কালভার্টের পার্শ্ব ভিউ



চিত্র-১৪ : ৪-লেনের এপ্রোচ সড়কসহ ৪ লেন বিশিষ্ট নির্মিত কালভার্টের একটি



চিত্র-১৫ :সাইন সিগন্যাল



চিত্র-১৬ : ডেক স্লাব ও এপ্রোচ সড়কের সংযোগ স্থলে সৃষ্ট আন্ডুলেশন



চিত্র-১৭ : আলোচ্য সড়কটির শুরুর চট্টগ্রাম প্রান্তে ইন্দ্রপুল ইন্টারসেকশন।



চিত্র-১৮ : ৪-লেন বিশিষ্ট এপ্রোচ সড়কের পরেই নির্মিত ২-লেন বিশিষ্ট সড়ক যা যানবাহন চলাচলে ঝুর্কি সৃষ্টি করেছে।

	
চিত্র-১৯ : ভালো দেখতে পাওয়া পেভমেন্টের ক্লোজ ভিউ	চিত্র-২০ : নির্মিত পেভমেন্ট অনেকটা ভালো দেখতে পাওয়া যায়।

২২.০ **মতামত/সুপারিশঃ**

২২.১ প্রকল্পের অধীন নতুন সড়কের নির্মিত পেভমেন্ট আপাত:দৃষ্টিতে ভাল দেখতে পাওয়া যায়। তবে মূল সড়কের পেভমেন্ট ও ফিডার /সংযোগ সড়কের কয়েকটি জায়গায় এবং সেতু/কালভার্টের ডেক স্লাব ও এ্যাপ্রোচ সড়কের সংযোগস্থলে কয়েকটি জায়গায় পেভমেন্ট সেটেলমেন্ট বা আন্ডুলেশন হয়ে যাওয়ায় পুরো সড়ক পরীক্ষা-নিরীক্ষাপূর্বক ভেঙ্গে যাওয়া edge ও সেটেলমেন্ট বা আন্ডুলেশন হয়ে যাওয়া পেভমেন্ট চিহ্নিত করে মেরামত করতে হবে;

২২.২ সড়কব্যাপী পর্যাপ্ত সফট সোল্ডার দেখতে পাওয়া যায়। সড়কের দুই প্রান্তে সফট সোল্ডারে পরিবেশ বান্ধব গাছ লাগানো হয়েছে- যা সড়কটিকে দৃষ্টিনন্দন করেছে। এপ্রেক্ষিতে সওজের সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তাদের প্রশংসা জ্ঞাপন করা যেতে পারে;

২২.৩ প্রকল্পটির পূর্ত কাজ ০২টি প্যাকেজের মাধ্যমে বাস্তবায়িত হয়েছে এবং মূল চুক্তির সময়সীমার মধ্যে কাজ শেষ না হওয়ায় সময় বৃদ্ধি করা হয়েছে। ভবিষ্যতে মূল কার্যাদেশের মধ্যে পূর্ত কাজসমূহ যথাযথভাবে সমাপ্ত করার কার্যকরী পদক্ষেপ গ্রহণ করতে হবে;

২২.৪ প্রকল্পটির মূল প্রাক্কলিত ব্যয় ৭৪৩০.৫৫ লক্ষ টাকা এবং বাস্তবায়ন মেয়াদকাল জানুয়ারী, ২০১৬ হতে জুন, ২০১৮ পর্যন্ত নির্ধারিত ছিল। পরবর্তীতে প্রকল্পটির ১ম সংশোধিত ডিপিপিতে প্রাক্কলিত ব্যয় ২৯২৭.৭০ লক্ষ টাকা বৃদ্ধি করে ১০৩৫৮.২৫ লক্ষ টাকা এবং বাস্তবায়নকাল ১ বছর বৃদ্ধি করে জুন,২০১৯ পর্যন্ত নির্ধারণ করা হয়। যা সন্তোষজনক নয়। ভবিষ্যতে প্রকল্পসমূহ কোন রকম সংশোধন না করেই যথাযথভাবে বাস্তবায়ন করার বিষয়ে উদ্যোগ গ্রহণ করতে হবে;

২২.৫ পটিয়া শহরের যানজট দূরীকরণ ও বাঁক সরলীকরণের নিমিত্ত নতুন করে ৫.২ কি: মি: বাইপাস সড়ক নির্মাণ করা হলেও ধর্মীয় প্রতিষ্ঠান রক্ষার কারণে সড়কটি বাঁক রয়ে গেছে। বিপদজনক বাঁক সরলীকরণ করার উদ্যোগ গ্রহণ করা যেতে পারে;

২২.৬ অস্পষ্ট হয়ে যাওয়া রোড মার্কিং পুনরায় করতে হবে এবং হেলে পড়া/ভেঙে যাওয়া গাইড পোস্ট মেরামত করতে হবে। রোড মার্কিং, সাইন সিগন্যাল, কি: মি: পোস্টগুলো যাতে সব সময় কার্যকরী থাকে সে বিষয়ে সচেষ্ট থাকতে হবে;

২২.৭ প্রকল্পটির মাধ্যমে নতুন ৫.২ কি: মি: সড়ক নির্মাণ করা হয়েছে। ব্রীজ ও কালভার্টের এপ্রোচের অংশ হিসেবে ১.৫ কি: মি: সড়ক ৪-লেন (১৪.৬ মিটার /৪৮ ফুট) মানে নির্মাণ করা হয়েছে এবং অবশিষ্ট ৩.৭ কি: মিটার সড়ক ২-লেন মানে

(৭.৪ মিটার/২৪ ফুট) করা হয়েছে। এতে চট্টগ্রাম-কক্সবাজার ব্যস্ততম জাতীয় সড়কে দুর্ঘটনার ঝুঁকি সৃষ্টি হয়েছে। অবশিষ্ট ৩.৫ কি: মি: সড়কাংশ ৪-লেন মানে উন্নীতকরণে পদক্ষেপ গ্রহণ করা সমীচীন হবে;

২২.৮ নতুন নির্মিত ৫.০০ কি: মি: সড়কের সফট সোল্ডার ঘেঁষে পল্লী বিদ্যুতের বৈদ্যুতিক খুটিঁ (সওজের পক্ষ হতে বৈদ্যুতিক খুটিঁগুলো সড়ক হতে দূরে স্থাপনের অনুরোধ সত্ত্বেও) স্থাপন করা হয়েছে। প্রস্তাবিত চট্টগ্রাম-কক্সবাজার ৪-লেন সড়ক নির্মাণকালে পুনরায় এ বৈদ্যুতিক খুটিঁ স্থানান্তর করতে হবে। এক্ষেত্রে পল্লী বিদ্যুৎ সমিতি কর্তৃপক্ষ নিজস্ব ব্যবস্থাপনায় বৈদ্যুতিক খুঁটি স্থানান্তর করা সমীচীন হবে। এ প্রেক্ষিতে পল্লী বিদ্যুৎ সমিতি, বিদ্যুৎ বিভাগ, সওজ, সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ একটি আন্ত:মন্ত্রণালয় সভা করে এ বিষয়ে প্রয়োজনীয় ব্যবস্থা গ্রহণ করবে।

২২.৯ উপর্যুক্ত মতামত/সুপারিশ (অনুচ্ছেদ ২২.১ হতে ২২.৮) এর আলোকে গৃহীত ব্যবস্থা আইএমইডিকে অবহিত করতে হবে।

নবীনগর-ডিইপিজেড-কালিয়াকৈর (চন্দ্রা) জাতীয় মহাসড়ক (এন-৫৪০) এর বিভিন্ন কি:মি: এ পানি নিস্কাশন ও জলবদ্ধতা দূরীকরণে পাকা ড্রেন নির্মাণ প্রকল্পের সমাপ্ত মূল্যায়ন প্রতিবেদন

(সমাপ্তঃ জুন, ২০১৯)

১.০	প্রকল্পের নাম	:	নবীনগর-ডিইপিজেড-কালিয়াকৈর (চন্দ্রা) জাতীয় মহাসড়ক (এন-৫৪০) এর বিভিন্ন কি:মি: এ পানি নিস্কাশন ও জলবদ্ধতা দূরীকরণে পাকা ড্রেন 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	বাস্তবায়ন পরিবীক্ষণ ও মূল্যায়ন বিভাগ (আইএমইডি)'র সংশ্লিষ্ট সেক্টর	:	পরিবীক্ষণ ও মূল্যায়ন সেক্টর-২ (পরিবহন) ।
৭.০	প্রকল্প এলাকা	:	ঢাকা জেলার সাভার উপজেলা।
৮.০	প্রকল্পের বাস্তবায়ন সময় ও ব্যয়	:	

(লক্ষ টাকায়)

প্রাক্কলিত ব্যয় (প্রঃ সাঃ)		প্রকৃত ব্যয় (প্রঃ সাঃ)	পরিকল্পিত বাস্তবায়নকাল		প্রকৃত বাস্তবায়ন কাল	অতিক্রান্ত ব্যয় (মূল প্রাক্কলিত ব্যয়ের %)	অতিক্রান্ত সময় (মূল বাস্তবায়নকালের (%)
মূল	সর্বশেষ সংশোধিত (১ম)		মূল	সর্বশেষ সংশোধিত			
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮
১৭৭৭.২২	১৯৭৭.০৮	১৯৭১.৭৮	জানুয়ারী, ২০১৮ হতে ডিসেম্বর, ২০১৮	জানুয়ারী, ২০১৮ হতে জুন, ২০১৯	জানুয়ারী, ২০১৮ হতে জুন, ২০১৯	১৯৪.৫৬ (১০.৯৪%)	০৬ মাস (৫০%)

৯.০ পটভূমি: নবীনগর-ডিইপিজেড-কালিয়াকৈর (চন্দ্রা) ঢাকা জেলার অত্যন্ত গুরুত্বপূর্ণ জাতীয় মহাসড়ক। সড়কটির গুরুত্ব অত্যধিক এবং প্রতিদিন অনেক হালকা ও ভারী যানবাহন এ সড়ক দিয়ে চলাচল করে। এছাড়া সড়কটির উভয় পার্শ্বে বেশ কয়েকটি বাজার/গ্রোথ সেন্টার রয়েছে। সড়কের পানি নিস্কাশন ব্যবস্থানা না থাকায় জলাবদ্ধতার সৃষ্টি হয়ে প্রতিনিয়ত দূর্ভোগ তৈরী হতো। এ বিষয়টি গুরুত্বপূর্ণ বিবেচনায় আরসিসি ড্রেন নির্মান জরুরী হয়ে পড়ে। এ প্রেক্ষিতে১৭২২.২২ লক্ষ টাকা ব্যয়ে জানুয়ারী ২০১৮ হতে ডিসেম্বর ২০১৮ পর্যন্ত মেয়াদে প্রকল্পটি ১৩/০৩/২০১৮ তারিখে পরিকল্পনা মন্ত্রী কর্তৃক অনুমোদিত হয়। পরবর্তীতে ১৯৭৭.০৮ লক্ষ টাকা ব্যয়ে জানুয়ারী ২০১৮ হতে জুন ২০১৯ মেয়াদে ১ম সংশোধিত ডিপিপি প্রশাসনিক মন্ত্রনালয় কর্তৃক ০৭/০১/২০১৯ তারিখে অনুমোদিত হয়।

১০.০ উদ্দেশ্য: প্রকল্পটির প্রধান উদ্দেশ্য হল সাভার ডিওএইচএস সংলগ্ন নবীনগর-ডিইপিজেড-কালিয়াকৈর (চন্দ্রা) জাতীয় মহাসড়কের নবীনগর থেকে বাইপাইল পর্যন্ত এবং জিরানি বাজারের বেঙ্গল গ্রুপ এলাকা হতে চক্রবর্তী পর্যন্ত মোট ৩.২৭ কি:মি: সড়কাংশে পানি নিস্কাশন ব্যবস্থা উন্নয়নের মাধ্যমে বিভিন্ন কিলোমিটারে জমে থাকা পানি দ্রুত নিস্কাশন করে সড়ক সার্ফেসকে যান চলাচলের উপযোগী রাখা এবং পথচারীর জন্য সড়ক নিরাপত্তার বিষয়টি বিবেচনায় রেখে ড্রেনের টপ স্লাবকে ফুটপাথ হিসেবে ব্যবহার করা।

১১.০ প্রকল্পের মূল কাজ:

- মাটির কাজ ০.২৬৮ ল:ঘ:মি:

- আরসিসি ড্রেন নির্মাণ ৩২৭০ মিটার
- ইউটিলিটি শিফ্টিং

১২.০ প্রকল্পের অঙ্গভিত্তিক বাস্তবায়ন (পিসিআর এর ভিত্তিতে) :

(লক্ষ টাকায়)

সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী অংগের নাম	একক	১ম সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী লক্ষ্যমাত্রা		প্রকৃত ব্যয়		পার্থক্য	
		বাস্তব	আর্থিক	বাস্তব	আর্থিক	বাস্তব	আর্থিক
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮
ক) রাজস্ব ব্যয়ঃ							
সরবারহ ও সেবা							
স্টেশনারী	থোক		২.০০		২.০০		
পাবলিকেশন এন্ড টেন্ডারিং	থোক		২.০০		১.৯৫		-০.০৫
ল্যাবরেটরি টেস্টিং	থোক		৩.০০		২.৮৮		-০.১২
সম্মানী	থোক		২.০০		১.৩৮		-০.৬২
অন্যান্য খরচ	থোক		৩.০০		২.৯২		-০.০৮
উপমোট (ক) রাজস্ব :			**১২.০০**		**১১.১৩**		**-০.৯৩**
খ) মূলধন ব্যয়ঃ							
মাটির কাজ	লঃঘঃমিঃ	০.২৬৮	৫১.৬০	০.২৪৬	৪৬.৯৬	০.০২১	-৪.৬৪
আরসিসি ড্রেন নির্মাণ	মিঃ	৩২৭০.০০	১৬৯৫.৩৯	৩২৭০.০০	১৬৯৫.৩০	-	-
ইউটিলিটি শিফটিং	থোক	-	২১৮.০৯	-	২১৮.০৯	-	-
গ) ফিজিক্যাল কন্টিজেন্সী	-	-	-	-	-	-	-
ঘ) প্রাইস কন্টিজেন্সী	-	-	-	-	-	-	-
সর্বমোট (ক+খ+গ+ঘ)	-		১৯৭৭.০৮		১৯৭১.৪৮		-৫.৬০

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.	মোঃ মহিবুল হক নির্বাহী প্রকৌশলী সড়ক বিভাগ, মানিকগঞ্জ	-	খন্ডকালীন (অতিরিক্ত দায়িত্ব)	০১/০১/২০১৮	১০/১০/২০১৮
২.	মোঃ এমদাদ হোসেন নির্বাহী প্রকৌশলী সড়ক বিভাগ, মানিকগঞ্জ	-	খন্ডকালীন (অতিরিক্ত দায়িত্ব)	১০/০১০/২০১৮	৩০-০৬-১৯

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 ১ম সংশোধিত ডিপিপি ও পিসিআর এ উল্লেখিত তথ্যানুযায়ী ৫টি প্যাকেজের আওতায় পূর্ত কাজ সম্পাদন করা হয়েছে যার তথ্য নিম্নরূপ:

(লক্ষ টাকায়)

প্যাকেজ/কাজের নাম ঠিকাদার প্রতিষ্ঠান	- ডিপিপিতে প্রাক্কলিত ব্যয় - চুক্তি মূল্য	-দরপত্র আহবানের তারিখ -চুক্তির তারিখ -চুক্তি অনুযায়ী কাজ সমাপ্তির তারিখ -প্রকৃত সমাপ্তির তারিখ	মন্তব্য
২	৩	৪	৫
WP-01: Construction of RCC Drain with slab at 8th km (p) & 9th km (p) of Nabibnagar-DEPZ-Kaliakoir (Chandra) Road	-৪৬৫২৮.০০ -৪৬০৮৭.০০	০১/০৪/২০১৮ ৩০/০৬/২০১৮ ৩০/০৬/২০১৯ ২৫/০৬/২০১৯	সমাপ্ত
WP-02: Construction of RCC Drain with slab at 1st km (p) & 9th km (p) L/Sof of Nabibnagar-DEPZ-Kaliakoir (Chandra) Road	-১২৮১.৬৯ -১২৮১৬৩	০৭/০৫/২০১৮ ০৭/০৬/২০১৮ ৩০/০৬/২০১৯ ২৬/০৬/২০১৯	সমাপ্ত

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

(লক্ষ টাকায়)

অর্থ বছর	মূল ডিপিপি অনুযায়ী লক্ষ্যমাত্রা	সর্বশেষ সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী লক্ষ্যমাত্রা	আরএডিপি বরাদ্দ	অবমুক্ত	ব্যয়
২০১৭-২০১৮	৮৪৪.২৩	২০০.০০	২০০.০০	২০০.০০	২০০.০০
২০১৮-২০১৯	৮৭৭.৯৯	১৭৭৭.০৮	১৭৭৭.০৮	১৭৭৭.৪৮	১৭৭৭.৪৮
সর্বমোটঃ	**১৭২২.২২**	**১৯৭৭.০৮**	**১৯৭৭.০৮**	**১৯৭৭.০৮**	১৯৭১.৪৮

১৬। **প্রকল্প পরিদর্শনঃ** গত ১২/০২/২০২০ তারিখে আইএমইডি'র সহকারী পরিচালক জনাব মুহাম্মদ মিজানুর রহমান মিয়া কর্তৃক প্রকল্পটি সরেজমিন পরিদর্শন করা হয়। পরিদর্শনকালে সড়ক বিভাগের কর্মকর্তাগণ উপস্থিত ছিলেন। সরেজমিন পরিদর্শন এবং পিসিআর এ প্রদত্ত তথ্যের আলোকে পর্যবেক্ষণ নিম্নরূপঃ

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

১৬.২ **মাটির কাজ:** অনুমোদিত আরডিপিপিতে ০.২৬৮ ল: ঘ: মি: মাটির কাজের জন্য ৫১.৬০ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। পিসিআর অনুযায়ী ৪৬.৯৬ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে। এখাতে ৪.৬৪ লক্ষ টাকা অব্যয়িত রয়েছে এবং বাস্তব অগ্রগতি ৯২%।

১৬.৩ **আরসিসি ড্রেন নির্মাণ:** অনুমোদিত ডিপিপিতে ৩২৭০.০০ মিটার আরসিসি ড্রেন নির্মাণের ১৬৯৫.৩৯ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। পিসিআর অনুযায়ী আরসিসি ড্রেন নির্মাণের জন্য ১৬৯৫.৩০ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে। এখাতে বাস্তব ও আর্থিক অগ্রগতি ১০০%।

১৬.১১ **ইউটিলিটিস শিফটিং ও মেরামত:** আরডিপিপিতে ইউটিলিটিস শিফটিং এর জন্য থোক হিসেবে ২১৮.০৯ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। প্রকল্প মেয়াদে পিসিআর অনুযায়ী ইউটিলিটিস শিফটিং এর কাজ করা হয়েছে এবং এ বাবদ বরাদ্দকৃত অর্থের পুরো টাকা ব্যয় করা হয়েছে।

১৭। **প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জনঃ**

পরিকল্পিত উদ্দেশ্য	উদ্দেশ্য অর্জন
প্রকল্পটির প্রধান উদ্দেশ্য হল সাভার ডিওএইচএস সংলগ্ন নবীনগর-ডিইপিজেড-কালিয়াকৈর (চন্দ্রা) জাতীয় মহাসড়কের নবীনগর থেকে বাইপাইল পর্যন্ত এবং জিরানি বাজারের বেঙ্গল গ্রুপ এলাকা হতে চক্রবর্তী পর্যন্ত পানি নিস্কাশন জলাবদ্ধতা নিরসন। এছাড়া পথচারীর জন্য সড়ক নিরাপত্তার বিষয়টি বিবেচনায় রেখে ড্রেনের টপ স্লাবকে ফুটপাথ হিসেবে ব্যবহার করা।	এর ফলে -সাভার ডিওএইচএস সংলগ্ন নবীনগর-ডিইপিজেড-কালিয়াকৈর (চন্দ্রা) জাতীয় মহাসড়কের বিভিন্ন কিলোমিটারে ৩২৭০.০০ মিটারের আরসিসি ফুটপাত কাম ইউ ড্রেন নির্মাণ করা হয়েছে। এতে- জলাবদ্ধতা নিরসনের পাশাপাশি জনসাধারণ ফুটপাত কাম ড্রেনের উপর দিয়ে চলাচল করতে পারছে।

১৮। **উদ্দেশ্য অর্জিত না হয়ে থাকলে তার কারণঃ** প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জিত হয়েছে বলে প্রাথমিকভাবে প্রতীয়মান হয়েছে। তবে ড্রেনটি ফুটপাত হিসেবে জনসাধারণ ব্যবহার করতে পারলেও ড্রেনগুলো ময়লা আবর্জনা পরায় পানি নিষ্কাশনে সংসয় সৃষ্টি হয়েছে।

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

২০। **পরিদর্শনের আলোকে বিশেষ পর্যবেক্ষণ:**

২০.১ প্রকল্পটির পূর্ত কাজ ০২টি প্যাকেজের মাধ্যমে বাস্তবায়িত হয়েছে। প্যাকেজ ২টির কাজ ১৩ মাসের মধ্যে সমাপ্ত হয়েছে যা আশাব্যাঞ্জক। এ প্রকল্পের অভিজ্ঞতা ভবিষ্যতে সওজের অন্যান্য প্রকল্পে প্রয়োগে উদ্যোগ গ্রহণ করা যেতে পারে।

২০.২ প্রকল্পটির মূল বাস্তবায়ন মেয়াদকাল জানুয়ারি ২০১৮ ডিসেম্বর ২০১৮ পর্যন্ত নির্ধারিত ছিল। পরবর্তীতে ৬ মাস বৃদ্ধি করে জুন ২০১৯ পর্যন্ত নির্ধারণ করা হয় এবং প্রকল্পটির মূল প্রাক্কলিত ব্যয় ১৭.৭৭ কোটি পরবর্তীতে সংশোধন করে ১৯.৭৭ কোটি টাকা নির্ধারণ করা হয়েছে অর্থাৎব্যয় ১০.৯৪% বৃদ্ধি করা হয়েছে- যা প্রকল্পটির একটি দূর্বল দিক। ভবিষ্যতে মূল প্রাক্কলিত ব্যয় ও বাস্তবায়ন মেয়াদকালের মধ্যে যাতে প্রকল্পসমূহ বাস্তবায়িত হয় সে বিষয়ে সচেষ্ট হতে হবে;

২০.৩ মূল পেভমেন্ট এবং ফুটপাত কাম ড্রেনের মাঝে প্রায় ৫০-১০০ ফুট প্রশস্ততার গ্যাপ কাঁচা (মাটির পেভমেন্ট) রয়েছে। এ স্থানটি পাকা না করা হলে গাড়ী পার্কিং- সমস্যা এবং ড্রেনগুলো দ্রুত অকার্যকর হওয়ার সংশয় রয়েছে। এ জন্য এই স্থানটিতে এইচবিবি অথবা রিজিট পেভমেন্ট করা যেতে পারে।

২০.৪ ইনলেট ড্রেনগুলো ময়লা আবর্জনায় পরিপূর্ণ হয়ে ড্রেনেজ ব্যবস্থা অকার্যকর হয়েছে আছে। মূল ড্রেন ও সংযোগ ড্রেনসমূহ নিয়মিত পরিষ্কার পরিচ্ছন্ন রাখা প্রয়োজন।

২০.৫ মূল পেভমেন্ট এবং ফুটপাত কাম ড্রেনের মাঝে অবৈধ স্থাপনা রয়েছে। এগুলো অপসারণের উদ্যোগ গ্রহণ করতে হবে;

২০.৬ ফুটপাত কাম ড্রেন কার্যকরী রাখার নিমিত্তে বাজার অংশে/গ্রোথ সেন্টার এলাকায় বাজার কমিটি কর্তৃক ড্রেনসমূহের মাটি/ময়লা আর্বজনা অপসারণ ও নিয়মিত রক্ষণাবেক্ষণ করার উদ্যোগ গ্রহণ করতে হবে;

২১। প্রকল্পের বাস্তবায়ন কাজের উল্লেখ্যযোগ্য স্থির চিত্র:



চিত্র-১: নবীনগর-ডিইপিজেড-কালিয়াকৈর (চন্দ্রা) জাতীয় মহাসড়কে (এন-৫৪০) এ নির্মিত ফুটপাত কাম ড্রেন



চিত্র-২: নবীনগর-ডিইপিজেড-কালিয়াকৈর (চন্দ্রা) জাতীয় মহাসড়কে (এন-৫৪০) এ নির্মিত ফুটপাত কাম ড্রেন



চিত্র-৩: ড্রেন কাম ফুটপাত এ এবং মূল পেভমেন্ট ও ড্রেন কাম ফুটপাতের মাঝে অবৈধ স্থাপনা/ বাজার



চিত্র-৪: ড্রেন কাম ফুটপাত এ এবং মূল পেভমেন্ট ও ড্রেন কাম ফুটপাতের মাঝে অবৈধ স্থাপনা

	
চিত্র-৫: ইনলেট ড্রেনসমুহ ময়লা আবর্জনায় বন্ধ হয়ে আছে।	চিত্র-৬: ইনলেট ড্রেনসমুহ ময়লা আবর্জনায় বন্ধ হয়ে আছে।

২২.০ **মতামত/সুপারিশঃ**

২২.১ প্রকল্পটির বাস্তবায়নকাল ৬ মাস বৃদ্ধি করা হয় এবং প্রাক্কলিত ব্যয় ১০.৯৪% বৃদ্ধি করা হয়েছে- যা প্রকল্পটির একটি দূর্বল দিক। ভবিষ্যতে মূল প্রাক্কলিত ব্যয় ও বাস্তবায়ন মেয়াদকালের মধ্যে যাতে প্রকল্পসমূহ বাস্তবায়িত হয় সে বিষয়ে সচেষ্ট হতে হবে;

২২.২ মূল পেভমেন্ট এবং ফুটপাত কাম ড্রেনের মাঝে অবস্থিত (প্রায় ৫০-১০০ ফুট প্রশস্ততার) কাঁচা (মাটির পেভমেন্ট) স্থানটিতে এইচবিবি অথবা রিজিট পেভমেন্ট করা যেতে পারে;

২২.৩ ইনলেট ড্রেনগুলো ময়লা আবর্জনায় পরিপূর্ণ হয়ে ড্রেনেজ ব্যবস্থা অকার্যকর হয়েছে আছে। মূল ড্রেন ও সংযোগকারী ড্রেনসমূহে ময়লা আবর্জনা নিয়মিত পরিষ্কার করে ড্রেনগুলো পানি নিষ্কাশনের উপযোগী রাখতে হবে;

২২.৪ মূল পেভমেন্ট এবং ফুটপাত কাম ড্রেনের মাঝে অবস্থিত অবৈধ স্থাপনা অপসারণের উদ্যোগ গ্রহণ করতে হবে;

২২.৫ প্রকল্পটির পূর্ত কাজ ০২টি প্যাকেজের মাধ্যমে ১৩ মাসের মধ্যে সমাপ্ত হয়েছে যা আশাব্যাঞ্জক। এ প্রকল্পের অভিজ্ঞতা ভবিষ্যতে সওজের অন্যান্য প্রকল্পে প্রয়োগে উদ্যোগ গ্রহণ করা যেতে পারে;

২২.৬ ফুটপাত কাম ড্রেন কার্যকরী রাখার নিমিত্ত বাজার অংশে/গ্রোথ সেন্টার এলাকায় বাজার কমিটি কর্তৃক ড্রেনসমূহের মাটি/ময়লা আর্বজনা অপসারণ ও নিয়মিত রক্ষণাবেক্ষণ করার উদ্যোগ গ্রহণ করতে হবে;

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

নীলফামারী-জলঢাকা সড়ক উন্নয়ন প্রকল্পের সমাপ্ত মূল্যায়ন প্রতিবেদন
(সমাপ্তঃ ডিসেম্বর, ২০১৮)

১.০	প্রকল্পের নাম	:	নীলফামারী-জলঢাকা সড়ক উন্নয়ন
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	:	নীলফামারী জেলার সদর ও জলঢাকা 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 বাস্তবায়ন কালের (%)
মূল	সর্বশেষ সংশোধিত		মূল	সর্বশেষ সংশোধিত			
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮
৬৬৩৩.৯৫	--	৫৪৪৯.৭৫	জানুয়ারী, ২০১৬ হতে ডিসেম্বর, ২০১৮	--	জানুয়ারী, ২০১৬ হতে ডিসেম্বর, ২০১৮	--	--

৯.০ পটভূমি: নীলফামারী-জলঢাকা জেলা মহাসড়কটি নীলফামারী জেলা সদরকে জলঢাকা উপজেলার সাথে সংযুক্ত করেছে। উত্তরবঙ্গের একমাত্র ইপিজেড (উত্তরা ইপিজেড) এ উৎপাদিত পণ্য এই সড়কের মাধ্যমে বুড়িমারী স্থল বন্দরে পরিবহন করা হয়। এছাড়াও সড়কটির উভয় পার্শ্বে বেশ কয়েকটি বাজার/গ্রোথ সেন্টার রয়েছে। জেলা মহাসড়কটির বিদ্যমান প্রশস্ততা কম ও ৪টি সরু বেইলী ব্রীজ থাকায় সড়কটিতে ট্রাফিক ভলিউম বৃদ্ধি পেয়ে প্রতিনিয়ত যানজট সৃষ্টি হতো। এ সকল বিষয়ের গুরুত্ব বিবেচনায় সড়কটি প্রশস্তকরণসহ বেইলী ব্রীজ পুনঃনির্মাণ জরুরী হয়ে পড়ে। সে প্রেক্ষিতে প্রকল্পটি ১৯-০১-২০১৬ তারিখে ৬৬৩৩.৯৫ লক্ষ টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে ১ জানুয়ারী ২০১৬ হতে ৩১ ডিসেম্বর ২০১৮ মেয়াদে একনেক সভায় অনুমোদিত হয়।

১০.০ উদ্দেশ্য: প্রকল্পের মূল উদ্দেশ্য হলো ২২.০০ কিঃমিঃ সড়ক প্রশস্তকরণসহ সার্ফেসিং এবং ৪টি ব্রীজ ও ৪টি 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:

ক)	মাটির কাজ	১.১১ লঃঘঃমিঃ
খ)	পেভমেণ্ট প্রশস্তকরণ (২ X ০.৯০ মি)	২২.০০ কিঃমিঃ
গ)	সার্ফেসিং (ডিবিএস) (৫.৫০ মি.)	২২.০০ কিঃমিঃ

ঘ)	আরসিসি সেতু নির্মাণ ৪টি	১৮২.০০ মিটার
ঙ)	আরসিসি বক্স কালভার্ট নির্মাণ ৪টি	২১.০০ মিটার
চ)	ড্রেন নির্মাণ	১০০০.০০ মিটার
ছ)	কংক্রিট স্লোপ প্রটেকশন	১৫৫০০.০০ বঃমিঃ
জ)	গাইড ওয়াল নির্মাণ	১০০০.০০ মিটার
ঝ)	আরসিসি প্যালাসাইডিং	১০০০.০০ মিটার

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	-	-	-	-	-	-	-
খ) মূলধন ব্যয়ঃ	-	-	-	-	-	-	-
ঘঃমিঃ	১১১০০০	৩৪২.৯৯		১১১০০০	২৮৩.৫৮	-	-৫৯.৪১
পেভমেণ্ট প্রশস্তকরণ (২ X ০.৯০মি)	কিঃমিঃ	২২.০০	১২৩১.১২	২২.০০	১১০৭.০৭	-	-১২৪.০৫
সার্ফেসিং (ডিবিএস) (৫.৫০ মি.)	কিঃমিঃ	২২.০০	১৪৪২.১০	২২.০০	১২৯৭.০০	-	-১৪৫.১
আরসিসি সেতু নির্মাণ ৪টি (ডাইভারশনসহ সুপার ষ্ট্রাকচার)	মিটার	১৮২.০০	২৫৪৮.০০	১৮২.০০	১৯০২.৭৯	-	-৬৪৫.২১
আরসিসি বক্স কালভার্ট নির্মাণ ৪টি	মিটার	২১.০০	৩১৫.০০	২১.০০	২৮৩.৫০		-৩১.৫
ড্রেন নির্মাণ	মিটার	১০০০.০০	১৪৪.০০	৯১০.০০	১৩৩.৪৩	-৯০	-১০.৫৭
কংক্রিট স্লোপ প্রটেকশন	বঃমিঃ	১৫৫০০.০০	২৬০.০৯	১৫৫০০.০০	২৩৪.০৮	-	-২৬.০১
গাইড ওয়াল নির্মাণ	মিটার	১০০০.০০	১৭.৩৭	১০০০.০০	১৫.৬০	-	-১.৭৭
আরসিসি প্যালাসাইডিং	মিটার	১০০০.০০	১০৮.০০	১০০০.০০	৯৭.৫০	-	-১০.৫
সাইন সিগন্যাল, কিমি পোষ্ট, রোড মার্কিং ইত্যাদি	মিটার	১৬০০.০০	৩৫.২০	১৬০০.০০	৩৫.২০	-	-
নির্মাণকালীন রক্ষণাবেক্ষণ	কি: মি:	১০.০০	৫০.০০	১০.০০	৫০.০০	-	-
ইউটিলিটি শিফটিং এ্যান্ড রিফিক্সিং	সংখ্যা	৫০টি	১০.০০	৫০টি	১০.০০	-	-
গ) ফিজিক্যাল কন্টিজেন্সি	-	-	৬৫.০৪	-	০.০০	-	-৬৫.০৪
ঘ) প্রাইস কন্টিজেন্সি	-	-	৬৫.০৪	-	০.০০	-	-৬৫.০৪
সর্বমোট (ক+খ+গ+ঘ)	-	-	**৬৬৩৩.৯৫**	**-**	**৫৪৪৯.৭৫ (৮২.১৫%)**	-	-১১৮৪.২

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
৩.	জনাব মো: আবদুল হালিম তত্ত্বাবধায়ক প্রকৌশলী সওজ, সড়ক সার্কেল, দিনাজপুর।	--	খন্ডকালীন (অতিরিক্ত দায়িত্ব)	২০/০৭/২০১৭	৩০/০৬২০১৯

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 ৩টি 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 ডিপিপিতে প্রাক্কলিত ব্যয় -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
০১.	WD-01: Pavement widening, Repair with surfacing by DBS wearing course, Construction of drain Guide wall,R.C.C. Palisiding & earth work from Ch.00+000 to 11+000km. **ঠিকাদারঃ** Concord Pragatee Consortium Ltd. 5/10, Lalmatia Housing Society, Block-D,Dhaka-1207.	- ১৭৯০.৪৪ - ১৬১৩.৮৪ - ১৪৫২.৪৬ - -	-৩০-০৬-২০১৬ -১৬-১০-২০১৬ -১৫-০৪-২০১৮ - -০৮-০৩-২০১৮
০২.	WD-02: Pavement widening, repair with surfacing by DBS wearing course, construction of drain,Guide wall,RCC palisiding & earth work from Ch: 11+000 to 21+600 km. **ঠিকাদারঃ** M/S. Mozahar Enterprise, Khanjahan Ali Road, Mithapukur, Bagerhat.	- ১৭৯০.৪৪ - ১৬৩৭.০৪ - ১৪৩২.৩৬ - -	-২৮-০৪-২০১৬ -২০-০৭-২০১৬ -১৯-০১-২০১৮ - -০৬-০৭-২০১৭

নং	প্যাকেজ/কাজের নাম	-মূল ডিপিপিতে প্রাক্কলিত ব্যয় -টেন্ডার প্রাক্কলিত ব্যয় -মূল চুক্তি মূল্য -সংশোধিত ডিপিপিতে প্রাক্কলিত ব্যয় -সংশোধিত চুক্তি মূল্য	-দরপত্র আহবানের তারিখ -চুক্তির তারিখ -মূল চুক্তি অনুযায়ী কাজ সমাপ্তির তারিখ -সংশোধিত চুক্তি অনুযায়ী কাজ সমাপ্তির তারিখ -ঠিকাদার কর্তৃক প্রকৃত কাজ সমাপ্তির তারিখ
০৩.	**WD-03:** Construction of 4nos Bridge and 4 nos culvert. **ঠিকাদারঃ** National Civil Engineer's Ltd (NCEL), National Plaza (9th floor), 109-Biruttam C.R Datta, Road, Dhaka-1205.	- ২৮৬৩.০০ - ২৭১০.৮২ - ২৪৩৯.৭৪ - -	-৩০-০৬-২০১৬ -০৯-১০-২০১৬ -০৮-০৪-২০১৮ - ১৮-০৯-২০১৭
০৪.	**WD-03:** Construction of 4nos Bridge and 4 nos culvert (Remaining work). **ঠিকাদারঃ** TOMA CONSTRUCTION & CO, LIMITED, Toma Tower,77/1, kakrail,Ramna, Dhaka-1000.	- ২৮৬৩.০০ - ২৩৫০.৪২ - ২২২৯.১৯ - -	-১৬-১০-২০১৭ -২৬-১২-২০১৭ -২৫-১২-২০১৮ - ২৩-১২-২০১৮

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
২০১৫-২০১৬	৮২.০০	১০.০০	১০.০০	১০.০০	১০.০০
২০১৬-২০১৭	২৫৮৮.৩৬	১৮০০.০০	১৮০০.০০	১৮০০.০০	১৮০০.০০
২০১৭-২০১৮	২৬৭৩.৪৬	২৫০০.০০	২৫০০.০০	২৫০০.০০	২৫০০.০০
২০১৮-২০১৯	৫৫২.১৩	১১৩৯.৭৫	১১৩৯.৭৫	১১৩৯.৭৫	১১৩৯.৭৫
সর্বমোটঃ	**৬৬৩৩.৯৫**	**৫৪৪৯.৭৫**	**৫৪৪৯.৭৫**	**৫৪৪৯.৭৫**	**৫৪৪৯.৭৫**

১৬। **প্রকল্প পরিদর্শনঃ** গত ২৮/০৯/২০১৯ তারিখে আইএমইডি'র সহকারী পরিচালক জনাব মুহাম্মদ মিজানুর রহমান মিয়া কর্তৃক প্রকল্পটি সরেজমিন পরিদর্শন করা হয়। পরিদর্শনকালে সড়ক বিভাগের কর্মকর্তাগণ উপস্থিত ছিলেন। সরেজমিন পরিদর্শন এবং পিসিআর এ প্রদত্ত তথ্যের আলোকে প্রকল্পটির অঙ্গভিত্তিক বর্ণনা/পর্যবেক্ষণ নিম্নরূপঃ

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

১৬.২ মাটির কাজ: অনুমোদিত ডিপিপিতে ১.১১ ল: ঘ: মি: মাটির কাজের জন্য ৩৪২.৯৯ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। পিসিআর অনুযায়ী ১.১১ ল. ঘ: মি: মাটির কাজ করা হয়েছে এবং এখাতে বরাদ্দকৃত অর্থের মধ্যে ২৮৩.৫৮ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে। এখাতে আর্থিক ব্যয় কিছুটা কম হলেও বাস্তব কাজ ১০০%।

১৬.৩ পেভমেন্ট প্রশস্তকরণ কাজ : অনুমোদিত ডিপিপিতে পেভমেন্ট ৩.৭ মিটার হতে ৫.৫ মিটার (আইএসজি= ২০০ মি:মি:, সাব বেইজ=১৫০মি:মি:, বেইজ টাইপ-১ =১৫০ মি:মি:, ও ডিবিএস ওয়্যারিং কোর্স= ৫০ মি:মি: পুরত্বের

লেয়ার দ্বারা) প্রশস্তকরণ (২×০.৯০ মি:) কাজের জন্য ১২৩১.১২ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। পিসিআর অনুযায়ী ২২.০০ কি: মি: পেভমেন্ট প্রশস্তকরণ কাজ করা হয়েছে এবং এখাতে বরাদ্দকৃত অর্থের মধ্যে ১১০৭.০৭ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে। এখাতে ১২৪.০৫ লক্ষ টাকা অব্যয়িত আছে। এখাতে আর্থিক ব্যয় কিছুটা কম হলেও বাস্তব কাজ ১০০%।

১৬.৪ **সার্ফেসিং (ডিবিএস) (৫.৫০ মি:):** অনুমোদিত ডিপিপিতে সার্ফেসিং ৫.৫০ মি:মি: পুরত্বে ডিবিএস ওয়্যারিং কোর্স দ্বারা ২২.০০ কিলোমিটার সড়ক সার্ফেসিং কাজের জন্য ১৪৪২.১০ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। পিসিআর অনুযায়ী ২২.০০ কিলোমিটার নতুন পেভমেন্ট কাজের জন্য ১২৯৭.০০ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে। এখাতে ১৪৫.১০ লক্ষ টাকা খরচ কম হলেও বাস্তব কাজ ১০০%।

১৬.৫ **আরসিসি সেতু নির্মাণ ৪টি (১৮২ মিটার):** অনুমোদিত ডিপিপিতে সড়কটির ১ম কি:মি: এ ২৫.০০ মিটার দীর্ঘ, ৮ম কি:মি: এ ২৫.০০ মিটার দীর্ঘ, ৯ম কি:মি: এ ৪০.০০ মিটার দীর্ঘ ও ১৩তম কি:মি: ৯২.০০ মিটার দীর্ঘ মোট ০৪টি পিসি গার্ডার সেতু নির্মাণ বাবদ ২৫৪৮.০০ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। পিসিআর অনুযায়ী ৪টি (১৮২ মিটার) আরসিসি সেতু নির্মাণ করা হয়েছে। এখাতে বরাদ্দকৃত অর্থের ১৯০২.৭৯ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে। উদ্ধৃত দরের কারণে এখাতে ৬৪৫.২১ লক্ষ টাকা অব্যয়িত রয়েছে।

১৬.৬ **আরসিসি বক্স কালভার্ট নির্মাণ ৪টি (২১ মিটার):** অনুমোদিত ডিপিপিতে সড়কটির ৪র্থ তম কি:মি: এ ৩.০০ মিটার দীর্ঘ, ১৬তম কি:মি: এ ১২.০০ মিটার দীর্ঘ, ১৯তম কি:মি: এ ৩.০০ মিটার ও ২০তম কি:মি: এ ৩.০০ মিটার দীর্ঘ মোট ০৪টি আরসিসি বক্স কালভার্ট নির্মাণ বাবদ ৩১৫.০০ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। পিসিআর অনুযায়ী ২১.০০ মিটার ৪টি আরসিসি বক্স কালভার্ট নির্মাণ করা হয়েছে এবং এখাতে বরাদ্দকৃত অর্থের ২৮৩.০০ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে। এখাতে ৩১.৫০ লক্ষ টাকা অব্যয়িত রয়েছে।

১৬.৭ **ড্রেন নির্মাণ:** অনুমোদিত ডিপিপিতে ১০০০.০০ মি: ড্রেন নির্মাণের বাবদ ১৪৪.০০ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। পিসিআর অনুযায়ী ৯১০.০০ মি: ড্রেন নির্মাণ করা হয়েছে এবং এখাতে বরাদ্দকৃত অর্থের ১৩৩.৪৩ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে। মাঠ পর্যায়ের প্রয়োজনীয়তার আলোকে ড্রেন নির্মাণ করা হয়েছে জানানো হয়।

১৬.৮ **কংক্রিট স্লোপ প্রটেকশন:** অনুমোদিত ডিপিপিতে ১৫৫০০ ব: মি: কংক্রিট স্লোপ প্রটেকশন বাবদ ২৬০.০৯ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। পিসিআর অনুযায়ী ১৫৫০০ ব: মি: কংক্রিট স্লোপ প্রটেকশন কাজ করা হয়েছে এবং এখাতে বরাদ্দকত অর্থের ২৩৪.০৮ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে।

১৬.৯ **গাইড ওয়াল নির্মাণ:** অনুমোদিত ডিপিপিতে ১০০০ মিটার গাইড ওয়াল নির্মাণ বাবদ ১৭.৩৭ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। পিসিআর অনুযায়ী ১০০০ মিটার গাইড ওয়াল নির্মাণ করা হয়েছে এবং এখাতে বরাদ্দকৃত অর্থের ১৫.৬০ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে। এখাতে আর্থিক ৯০% এবং বাস্তব অগ্রগতি ১০০%।

১৬.১০ **আরসিসি প্যালাসাইডিং:** অনুমোদিত ডিপিপিতে ১০০০ মিটার আরসিসি প্যালাসাইডিং নির্মাণের জন্য ১০৮.০০ লক্ষ টাকার সংস্থান রয়েছে। পিসিআর অনুযায়ী ১০০০ মিটার আরসিসি প্যালাসাইডিং কাজের জন্য ৯৭.৫০ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে।

১৬.১১ **সাইন, সিগন্যাল, কি: মি: পোস্ট এবং রোড মার্কিং:** অনুমোদিত ডিপিপিতে ১৬০০ বর্গমিটার সাইন, সিগন্যাল, কি: মি: পোস্ট এবং রোড মার্কিং কাজের জন্য ৩৫.২০ 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।

১৬.১২ **নির্মাণকালীন রক্ষণাবেক্ষণ:** অনুমোদিত ডিপিপিতে ১০.০০ কিলোমিটার রাস্তার নির্মাণকালীন রক্ষণাবেক্ষণ কাজের জন্য থোক হিসেবে ৫০.০০ লক্ষ টাকার সংস্থান রয়েছে। পিসিআর অনুযায়ী ১০.০০ কিলোমিটার নির্মাণকালীন রক্ষণাবেক্ষণ কাজ করা হয়েছে।

১৬.১৩ **ইউটিলিটিস শিফটিং এন্ড রিফিক্সিং:** অনুমোদিত ডিপিপিতে ৫০টি ইউটিলিটি স্থানান্তর ও পুন:স্থাপনের জন্য থোক হিসেবে ১০.০০ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। পিসিআর অনুযায়ী ইউটিলিটিস শিফটিং এন্ড রিফিক্সিং কাজ করা হয়েছে এবং এ বাবদ বরাদ্দকৃত অর্থের পুরোটাই ব্যয় করা হয়েছে।

১৭। **প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জনঃ**

পরিকল্পিত উদ্দেশ্য	উদ্দেশ্য অর্জন
➢ নীলফামারী-জলঢাকা সড়কে ২২.০০ কিঃমিঃ সড়ক প্রশস্তকরণসহ সার্ফেসিং; ➢ ৪টি ব্রীজ ও ৪টি কালভার্ট নির্মাণ করা; ➢ সড়ক নিরাপত্তার মাধ্যমে যানবাহন ও পণ্য চলাচল বৃদ্ধি করা; ➢ রাস্তা প্রশস্তকরণের ফলে সুষ্ঠু ও নিরাপদ যানবাহন চলাচলের সুবিধা বৃদ্ধি করা; ➢ ট্রাফিক জ্যাম হ্রাসের মাধ্যমে ট্রাভেল সময় ও যানবাহন অপারেশন ব্যয় হ্রাস করা ➢ এ অঞ্চলে সড়ক যোগাযোগ ব্যবস্থা উন্নয়নের মাধ্যমে শিল্প ও আর্থ-সামাজিক ব্যবস্থার উন্নয়ন সাধন করা।	নীলফামারী-জলঢাকা সড়কটির বিদ্যমান পেভমেন্ট ৩.৭ মিটার হতে ৫.৫ মিটার প্রশস্থতায় উন্নীতকরণ, ১৮২ মিটার ব্রীজ ও ২১ মিটার কালভার্ট নির্মাণের মাধ্যমে সড়কটির উন্নয়ন করা হয়েছে। রাস্তা প্রশস্তকরণের 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।

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

২০। **বিশেষ পর্যবেক্ষণ:**

২০.১ প্রকল্পটির পূর্ত কাজ ০৩টি প্যাকেজের মাধ্যমে বাস্তবায়িত হয়েছে। প্যাকেজ WP-১ এর কার্যাদেশ প্রদান করা হয় ১৬/১০/২০১৬ তারিখে, মূল চুক্তি অনুযায়ী ১৫/০৪/২০১৮ তারিখে কাজ সমাপ্তির তারিখ থাকলেও তা নির্ধারিত সময়ের পূর্বেই ০৮/০৩/২০১৮ তারিখে সমাপ্ত হয়। প্যাকেজ WP-২ এর কার্যাদেশ প্রদান করা হয় ২০/০৭/২০১৬ তারিখে, মূল চুক্তি অনুযায়ী কাজ সমাপ্তির তারিখ ১৯/০১/২০১৮ থাকলেও তা নির্ধারিত সময়ের পূর্বেই ০৬/০৭/২০১৭ তারিখে সমাপ্ত হয়। প্যাকেজ WP-৩ এর কার্যাদেশ প্রদান করা হয় ০৯/১০/২০১৬ তারিখে, মূল চুক্তি অনুযায়ী ০৮/০৪/২০১৮ তারিখে কাজ সমাপ্তির জন্য নির্ধারিত থাকলেও উক্ত সময়ের পূর্বেই ১৮/০৯/২০১৭ তারিখে সমাপ্ত হয়। অর্থাৎ ০৩টি প্যাকেজের পূর্ত কাজ মূল চুক্তির মেয়াদের মধ্যেই সমাপ্ত হয়েছে-যা খুবই আশাব্যঞ্জক। এ প্রকল্পের অভিজ্ঞতা সওজের অন্যান্য প্রকল্পে প্রয়োগ করা প্রয়োজন।

২০.২ প্রকল্পটির বাস্তবায়ন মেয়াদকাল জানুয়ারী ২০১৬ হতে ডিসেম্বর ২০১৮ পর্যন্ত নির্ধারিত ছিল। ইউটিলিটি শিফটিং কার্যক্রম থাকা সত্ত্বেও সংশোধন/মেয়াদ বৃদ্ধি না করেই মূল প্রকল্প মেয়াদের মধ্যেই প্রকল্পটির কাজ সমাপ্ত করা হয়েছে-যা প্রশংসনীয়। এক্ষেত্রে নীলফামারী সড়ক বিভাগের তথা প্রকল্প বাস্তবায়ন সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তাগণের অবদান রয়েছে বলে প্রতীয়মান হয়। সেই সাথে মাঠ পর্যায়ে বাস্তব ভিত্তিক সার্ভে ও প্রয়োজনীয়তার নিরিখে প্রকল্পের ডিপিপি প্রণয়ন করা হয়েছিল বিধায় প্রকল্পটি সংশোধন ও মেয়াদ বৃদ্ধি ব্যতিরেকে যথাযথভাবে বাস্তবায়ন করা সম্ভবপর হয়। পরিদর্শনকালে জানানো হয় কার্যাদেশ প্রদানের পর পরই ঠিকাদার দ্রুত কাজ শুরু করায় প্যাকেজসমূহের কাজ প্রকল্প মেয়াদের মধ্যেই শেষ করা সম্ভব হয়েছে। এ বিষয়টিও সওজের অন্য প্রকল্পে কার্যকরী করা প্রয়োজন। অর্থাৎ কার্যাদেশের পরেই ঠিকাদার যাতে প্যাকেজের কাজ পুরোপুরিভাবে শুরু করে সে বিষয়ে নিশ্চিত করা প্রয়োজন - যেন প্রকল্প নির্ধারিত সময়ের মধ্যে বাস্তবায়ন করা যায়।

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

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

২০.৫ কতিপয় স্থানে বিপদজনক বাঁক রয়েছে যা সরলীকরণ করা প্রয়োজন। এছাড়া রোড মার্কিং অস্পষ্ট হয়ে গেছে 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 রোড মার্কিং অস্পষ্ট হয়ে গেছে যা পুনরায় থার্মো প্লাস্টিক রোড মার্কিং করা প্রয়োজন এবং সেইসাথে নিয়মিতভাবে রোড মার্কিংগুলো কার্যকরী থাকে সে বিষয়ে সজাগ থাকা প্রয়োজন। নিরাপত্তা বিষয়ক সাইন/সিগনালের সংখ্যা বৃদ্ধি করা প্রয়োজন।

২০.৭ নির্মিত ড্রেনসমূহ প্রচুর ময়লা-আবর্জনা পড়ায় তা অনেকাংশে পানি চলাচল ব্যাঘাত ঘটছে 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 : পেভমেন্টের একাংশ যা আপাতদৃষ্টিতে ভাল দেখতে পাওয়া যায়।	চিত্র-২ : পেভমেন্টের একাংশ যা আপাতদৃষ্টিতে ভাল দেখতে পাওয়া যায়।



চিত্র-৩ : সাইন সিগন্যাল



চিত্র-৪ : পেভমেন্ট দেবে যাওয়ায় কাজ করা সড়কের একাংশ



চিত্র-৫: ৯২ মিটার দৈর্ঘ্যের পিসি গার্ডার সেতুর পাশের ভিউ



চিত্র-৬: ৯২ মিটার দৈর্ঘ্যের পিসি গার্ডার সেতুর (চাড়ালকাটা সেতু) উপরের অংশ



চিত্র-৭: মেঠোপথের সংযোগস্থলে পেভমেন্টের পাশ ভেঙ্গে যাওয়া অংশ



চিত্র-৮ : আরসিসি বক্স কালভার্ট

	
চিত্র-৯ : পর্যাপ্ত সফট সোল্ডার দেখতে পাওয়া সড়কের একাংশ	চিত্র -১০: পেভমেন্টে ক্র্যাক সৃষ্টি হওয়া সড়কের অংশ
	
চিত্র-১১: বাজার/গ্রোথ সেন্টার এলাকায় অকার্যকর ড্রেনেজ ব্যবস্থা	চিত্র-১২: বাজার/গ্রোথ সেন্টার এলাকায় অকার্যকর ড্রেনেজ ব্যবস্থা

২২.০ মতামত/সুপারিশঃ

২২.১ প্রকল্পটির পূর্ত কাজ ০৩টি প্যাকেজের মাধ্যমে বাস্তবায়িত হয়েছে। ০৩ টি প্যাকেজেরই পূর্ত কাজ মূল চুক্তির মেয়াদের মধ্যেই সমাপ্ত হয়েছে-যা আশাব্যঞ্জক। এ প্রকল্পের অভিজ্ঞতা সওজের অন্যান্য প্রকল্পে প্রয়োগ করার কার্যকরী ব্যবস্থা গ্রহণ করতে হবে;

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

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

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

২২.৫ আলোচ্য প্রকল্পটির ঠিকাদার কর্তৃক কার্যাদেশ প্রদানের পর পরই দ্রুততার সাথে কাজ শুরু ও তা যথাযথভাবে বজায় রাখায় প্যাকেজসমূহের কাজ মূল চুক্তি মেয়াদের মধ্যেই শেষ করা সম্ভব হয়েছে। এ বিষয়টিও সওজের অন্যান্য প্রকল্পে

কার্যকরী করতে হবে অর্থাৎ কার্যাদেশের পরেই ঠিকাদার যাতে প্যাকেজের কাজ পুরোপুরিভাবে শুরু করে সে বিষয়ে নিশ্চিত পদক্ষেপ নিতে হবে;

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

২২.৭ সেতু এবং নির্মিত ড্রেনে জমে থাকা মাটি/ময়লা আর্বজনা অপসারণ করে নিয়মিত রক্ষণাবেক্ষণ করতে হবে । পানি জমে পেভমেন্ট/রাস্তা ক্ষতিগ্রস্ত এবং জলাবদ্ধতা রোধকল্পে বাজার অংশে/গ্রোথ সেন্টার এলাকায় নির্মিত ড্রেনেজ ব্যবস্থা বাজার কমিটির মাধ্যমে সচল রাখার কার্যকরী পদক্ষেপ নিতে হবে;

২২.৮ 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;

২২.৯ উপর্যুক্ত মতামত/সুপারিশ (অনুচ্ছেদ ২২.১ হতে ২২.৮) এর আলোকে গৃহীত ব্যবস্থা আইএমইডিকে অবহিত করতে হবে।

বগুড়া-সারিয়াকান্দি সড়কের ৩টি বেইলি সেতু প্রতিস্থাপন (২টি সেতু, ১টি কালভার্ট) ও ১টি ক্ষতিগ্রস্ত আরসিসি সেতু পুনঃ নির্মাণ প্রকল্পের সমাপ্ত মূল্যায়ন প্রতিবেদন

(সমাপ্তঃ জুন, ২০১৯)

১.০	প্রকল্পের নাম	:	বগুড়া-সারিয়াকান্দি সড়কের ৩টি বেইলি সেতু প্রতিস্থাপন (২টি সেতু, ১টি কালভার্ট) ও ১টি ক্ষতিগ্রস্ত আরসিসি সেতু পুনঃ 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	বাস্তবায়ন পরিবীক্ষণ ও মূল্যায়ন বিভাগ (আইএমইডি)'র সংশ্লিষ্ট সেক্টর	:	পরিবীক্ষণ ও মূল্যায়ন সেক্টর-২ (পরিবহন) ।
৭.০	প্রকল্প এলাকা	:	বগুড়া জেলা গাবতলী ও সারিয়াকান্দি উপজেলা।
৮.০	প্রকল্পের বাস্তবায়ন সময় ও ব্যয়	:	

(লক্ষ টাকায়)

প্রাক্কলিত ব্যয় (প্রঃ সাঃ)		প্রকৃত ব্যয় (প্রঃ সাঃ)	পরিকল্পিত বাস্তবায়নকাল		প্রকৃত বাস্তবায়ন কাল	অতিক্রান্ত ব্যয় (মূল প্রাক্কলিত ব্যয়ের %)	অতিক্রান্ত সময় (মূল বাস্তবায়নকালের (%)
মূল	সর্বশেষ সংশোধিত (১ম)		মূল	সর্বশেষ সংশোধিত			
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮
২৬০৪.৭৭	২৫৬৪.৩০	২৫১৩.৭১	জানুয়ারী ২০১৭ হতে জুন ২০১৯	জানুয়ারী২০১৭ হতে জুন ২০১৯	জানুয়ারী ২০১৭ হতে জুন ২০১৯	-৯১.০৬ (-৩.৫%)	-

৯.০ পটভূমি: বগুড়া-সারিকান্দি (জেড-৫০৩২) সড়কটি একটি গুরুত্বপূর্ণ জেলা মহাসড়ক। এটি বগুড়া শহর হতে গাবতলী ও সারিয়াকান্দি উপজেলায় যাতায়াতের অন্যতম প্রধান সড়ক। সড়কের ৮ম কি.মি. এ ১টি ও ১২তম কি.মি. এ ২টি ঝুঁকিপূর্ণ বেইলি সেতু এবং ১৮তম কি.মি. এ পূর্বে নির্মিত একটি ক্ষতিগ্রস্ত আরসিসি সেতুর পরিবর্তে নতুন তিনটি আরসিসি/পিসি গার্ডার সেতু নির্মাণ এবং ১ টি ১৮ মিটার বক্স কালভার্ট নির্মাণের জন্য ২৬.০৪৭৭ কোটি টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে ০১ জানুয়ারী ২০১৭ হতে ৩০ জুন ২০১৯ পর্যন্ত মেয়াদে প্রকল্পটি গত ০৮/১১/২০১৬ইং তারিখে পরিকল্পনা কমিশন কর্তৃক অনুমোদন লাভ করে। পরবর্তীতে ২৫৬৪.৩০ লক্ষ টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে ও জানুয়ারী ২০১৭ হতে জুন ২০১৯ পর্যন্ত মেয়াদে প্রকল্পটি ১ম সংশোধন করা হয়।

১০.০ উদ্দেশ্য: প্রকল্পের মূল উদ্দেশ্য হলো ২৪.৮০ মিটার আরসিসি গার্ডার সেতু, ৪০.০০মিটার ও ৫০.১২ মিটার পিসি গার্ডার সেতু ও ১৮মিটার বক্স কালভার্ট নির্মাণ করা। এর ফলে নিম্নোক্ত উদ্দেশ্য সাধিত হবে-

ক) যানবাহন ও পণ্য চলাচল বৃদ্ধি পাবে।

খ) সুষ্ঠু ও নিরাপদ যানবাহন চলাচলের সুবিধা বৃদ্ধি পাবে।

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

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

১১.০ প্রকল্পের মূল কাজ:

- ভূমি অধিগ্রহণ ০.৭২ হেক্টর
- মাটির কাজ ০.৭৩ ল:ঘ:মি:
- ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট (এপ্রোচ সড়ক) ০.৮১ কি:মি:
- আরসিসি সেতু নির্মাণ (৩টি) ১১৪.৯২ মি:
- আরসিসি বক্স কালভার্ট নির্মাণ (১টি) ১৮.০০ মি:
- রক্ষাপ্রদ কাজ (ব্লক পিচিং) ৬৬৭০.১৬ ব:মি:
- ডাইভারশন ওয়ার্ক ৬০০.০০ মি:

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

(লক্ষ টাকায়)

সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী অংগের নাম	একক	ডিপিপি অনুযায়ী লক্ষ্যমাত্রা		প্রকৃত ব্যয়		পার্থক্য	
		বাস্তব	আর্থিক	বাস্তব (%)	আর্থিক	বাস্তব (%)	আর্থিক
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮
ক) রাজস্ব ব্যয়ঃ			-	-	-	-	-
০১. প্রচার ও বিজ্ঞাপন		থোক	১.০০	থোক	১.০০	-	-
০২. টেস্টিং ফি		থোক	২.০০	থোক	২.০০	-	-
০৩. জরিপ ও ডিজাইন		থোক	১.০০	থোক	১.০০	-	-
উপ-মোট (রাজস্ব ব্যয়):			৪.০০		৪.০০	-	-
খ) মূলধন ব্যয়ঃ							
০১. ভূমি অধিগ্রহণ	হেক্টর	০.৭২	৭০৪.০০	০.৭২	৭০৪.০০	-	-
০২. মাটির কাজ	ল.ঘ.মি.	০.৭৩	১৫১.৫৫	০.৭৩	১৫১.৫৫	-	-
০৩. ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট (এপ্রোচ সড়ক)	কিমি	০.৮১	১৬২.৯৮	০.৮১	১৬২.৯৮	-	-
০৪. আরসিসি সেতু নির্মাণ (৩টি)	মি	১১৪.৯২	১১৫১.০৬	১১৪.৯২	১১০০.৪৭	-	-৫০.৫৯
০৫. আরসিসি বক্স কালভার্ট নির্মাণ (১টি)	মি	১৮.০০	১২৬.৮৫	১৮.০০	১২৬.৮৫	-	-
০৬. রক্ষাপ্রদ কাজ (ব্লক পিচিং)	বঃমিঃ	৬৬৭০.১৬	১৮১.১৮	৬৬৭০.১৬	১৮১.১৮	-	-
০৭. ডাইভারশন ওয়ার্ক	মি	৬০০.০০	৮২.৬৮	৬০০.০০	৮২.৬৮	-	-
উপ-মোট (মূলধন ব্যয়):	-	-	২৫৬০.৩০	-	২৫৬০.৩০	-	-
মোট (রাজস্ব+মূলধন):	-	**-**	**২৫৬৪.৩০**	**-**	**২৫১৩.৭১**	**-**	**-৫০.৫৯**

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
৪.	মোঃ আব্দুল হালিম নির্বাহী প্রকৌশলী, সড়ক বিভাগ	হ্যাঁ	-	০১-০১-২০১৭	১৮-০৭-২০১৭

ক্রমিক নং	প্রকল্প পরিচালকের নাম ও পদবী	দায়িত্বের ধরণ		কর্মকাল	
		পূর্ণকালীন	খন্ডকালীন	যোগদান	বদলী
১	২	৩	৪	৫	৬
	বগুড়া				
৫.	মো আশরাফুজ্জামান নির্বাহী প্রকৌশলী, সড়ক বিভাগ বগুড়া	হ্যাঁ	-	১৯-০৭-২০১৭	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 ১ম সংশোধিত ডিপিপি ও পিসিআর এ উল্লেখিত তথ্যানুযায়ী ১টি প্যাকেজের আওতায় পূর্ত কাজ সম্পাদন করা হয়েছে যার তথ্য নিম্নরূপ:

(লক্ষ টাকায়)

প্যাকেজ/কাজের নাম ঠিকাদার প্রতিষ্ঠান	**-মূল ডিপিপিতে প্যাকেজটির প্রাক্কলিত ব্যয় -টেন্ডার প্রাক্কলিত ব্যয় -মূল চুক্তি মূল্য -সংশোধিত চুক্তি মূল্য**	**-দরপত্র আহবানের তারিখ -চুক্তির তারিখ -মূল চুক্তি অনুযায়ী কাজ সমাপ্তির তারিখ -প্রকৃত সমাপ্তির তারিখ**	**মন্তব্য**
২	**৩**	**৪**	**৫**
WP-01:Construction of 03 nos Bridges & 01 no Culvert including flexible pavement, Earth work protective work, diversion work **Contractor**: Nabarun Traders Limited-Taher Brothers Ltd-Mozahar Enterprise (Pvt.) Ltd. JV	-১৮৫৬.৩০ -১৮৫০.০০ -১৬২০.৫৮ -১৮৫৬.২৮৬ -	**-৩১/০৮/২০১৭ -১৭/১২/২০১৭ -১৬/০৬/২০১৯ -১৬/০৬/২০১৯**	**প্যাকেজটির কাজ যথাসময়ে সমাপ্ত**

১৫। **মূল ডিপিপি/আরডিপি 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	১১৮৭.৫২	৭০৪.০০	৭০৪.০০	৭০৪.০০	৭০৪.০০
২০১৭-২০১৮	৯০৬.৫৪	৭৫০.০০	৭৫০.০০	৭৫০.০০	৭৫০.০০
২০১৮-২০১৯	৫১০.৭১	১১১০.৩০	১০৬০.০০	১০৬০.০০	১০৫৯.৭১
সর্বমোটঃ	**২৬০৪.৭৭**	**২৫৬৪.৩০**	**২৫১৪.০০**	**২৫১৪.০০**	**২৫১৩.৭১**

১৬। **প্রকল্প পরিদর্শনঃ** গত ০৪/০৩/২০২০ তারিখে আইএমইডি'র সহকারী পরিচালক জনাব মুহাম্মদ মিজানুর রহমান মিয়া কর্তৃক প্রকল্পটি সরেজমিন পরিদর্শন করা হয়। পরিদর্শনকালে সড়ক বিভাগের কর্মকর্তাগণ উপস্থিত ছিলেন। সরেজমিন পরিদর্শন এবং পিসিআর এ প্রদত্ত তথ্যের আলোকে পর্যবেক্ষণ নিম্নরূপঃ

১৬.১ ভূমি অধিগ্রহণ: অনুমোদিত ডিপিপি অনুযায়ী ০.৭২ হেক্টর ভূমি অধিগ্রহণের জন্য ৭০৪.০০ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয় পিসিআর অনুযায়ী ০.৭২ হেক্টর ভূমি অধিগ্রহণ কাজ সম্পন্ন হয়েছে এবং এখাতে বরাদ্দকৃত অর্থের পুরোটাই ব্যয় করা হয়েছে। এখাতে আর্থিক ও বাস্তব অগ্রগতি ১০০%।

১৬.২ মাটির কাজ: আরডিপিপিতে ০.৭৩ ল: ঘ: মি: মাটির কাজের জন্য ১৫১.৫৫ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। পিসিআর অনুযায়ী ০.৭৩ ল: ঘ: মি: মাটির কাজ করা হয়েছে এবং এখাতে বরাদ্দকৃত অর্থের পুরোটাই ব্যয় করা হয়েছে। এখাতে আর্থিক ও বাস্তব অগ্রগতি ১০০%।

১৬.৩ ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট (এ্যাপ্রোচ সড়ক): অনুমোদিত ডিপিপি অনুযায়ী ০.৮১ কি:মি: ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট নির্মাণের জন্য ১৬২.৯৮ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। পিসিআর অনুযায়ী ০.৮১ কি:মি: ফ্লেক্সিবল পেভমেন্টের জন্য বরাদ্দকৃত অর্থের পুরোটাই ব্যয় করা হয়েছে।

১৬.৪ আরসিসি সেতু নির্মাণ (০৩টি): আরডিপিপি অনুযায়ী ০৩ টি ১১৪.৯২ মি: আরসিসি সেতু নির্মাণের জন্য ১১৫১.০৬ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। ৮ম কিলোমিটারে ২৪.০০ মিটার দৈর্ঘ্য খৈলশাকুড়ী সেতু ১২তম কি: মিটারে ৪০ মিটার দৈর্ঘ্য জয়ভোগা সেতু ও ১৮তম কি: মি: ৫০ মিটার দীর্ঘ (মূল ডিপিপিতে ৪৪.০ মিটার থাকলেও পরবর্তীতে বাস্তবতার প্রেক্ষিতে দৈর্ঘ্য ৬.১০ মিটার বৃদ্ধি করা হয়) হাটফুলবাড়ী পিসি গার্ডার সেতু নির্মাণ করা হয়েছে। পিসিআর অনুযায়ী ১১৪.৯২ মিটার আরসিসি সেতু নির্মাণের ১১০০.৪৭ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে। এখাতে ৫০.৫৯ লক্ষ টাকা অব্যয়িত রয়েছে। পরিদর্শনকালে সেতুর কাজের গুণাবলী আপাতদৃষ্টিতে ভাল প্রতীয়মান হয়েছে। তবে মূল সেতুর ফুটপাত ও এপ্রোচ সড়কের ফুটপাতের মাঝে গ্যাপ রাখা হয়েছে যা সহজে চলাচলে ঝুকিঁ সৃষ্টি হয়েছে। পরিদর্শনকালে স্থানীয় ট্রপোগ্রাফি বিবেচনায় মনে হয়েছে ৮ম কি: মিটারে ২৪ মিটার দীর্ঘ আরসিসি গার্ডার সেতু নির্মাণের পরিবর্তে বক্স কালভার্ট নির্মাণ করা যেতো এবং সেক্ষেত্রে অনেক টাকা সাশ্রয় হতো।

১৬.৫ আরসিসি বক্স কালভার্ট নির্মাণ (১টি): অনুমোদিত ডিপিপি অনুযায়ী ০১ টি ১৮.০০ মিটারের আরসিসি বক্স কালভার্ট নির্মাণের জন্য ১২৬.৮৫ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। পিসিআর অনুযায়ী ১৮.০০ মিটার আরসিসি বক্স কালভার্ট নির্মাণের জন্য বরাদ্দকৃত অর্থের পুরোটাই ব্যয় করা হয়েছে।

১৬.৬ **রক্ষপ্রদ কাজ (ব্লক পিচিং):** অনুমোদিত ডিপিপি অনুযায়ী ১৮১.১৮ বর্গমিটার রক্ষাপ্রদ কাজের জন্য ৬৭০.১৬ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। পিসিআর অনুযায়ী ১৮১.১৮ বর্গমিটার রক্ষাপ্রদ কাজের জন্য বরাদ্দকৃত অর্থের পুরোটাই ব্যয় করা হয়েছে।

১৬.৭ **ডাইভারশন ওয়ার্ক:** অনুমোদিত ডিপিপি অনুযায়ী ৮২.৬৮ মিটার ডাইভারশন ওয়ার্ক এর জন্য ৬০০.০০ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। পিসিআর অনুযায়ী ৮২.৬৮ মিটার ডাইভারশন ওয়ার্ক এর জন্য বরাদ্দকৃত অর্থের পুরোটাই ব্যয় করা হয়েছে।

১৭। **প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জনঃ**

পরিকল্পিত উদ্দেশ্য	উদ্দেশ্য অর্জন
সংশোধিত প্রকল্পের মূল উদ্দেশ্য হলো- ১১৪.৯২ মিটারের ৩ টি আরসিসি সেতু নির্মাণ, ১৮ মিটারের ০১টি আরসিসি বক্স কালভার্ট নির্মাণ করা;	প্রকল্পটির মাধ্যমে ১১৪.৯২ মিটারের ৩ টি আরসিসি সেতু, ১৮ মিটারের ০১টি আরসিসি বক্স কালভার্ট নির্মাণ করা হয়েছে। এর ফলে - ক) সড়কে যানবাহন ও পণ্য চলাচল বৃদ্ধি পেয়েছে; খ) রাস্তা প্রশস্তকরণের ফলে সুষ্ঠু ও নিরাপদ যানবাহন চলাচলের সুবিধা বৃদ্ধি পেয়েছে; গ) যানজট হ্রাসের মাধ্যমে ভ্রমণ সময় ও ব্যয় হ্রাস হয়েছে; ঘ) 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 প্রাথমিকভাবে প্রতীয়মান হয়েছে। তবে মূল সেতুর ফুটপাত ও এপ্রোচ সড়কের ফুটপাতের মাঝে গ্যাপ রাখা হয়েছে যা সহজে চলাচলে ঝুকিঁ সৃষ্টি হয়েছে।

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

২০। **পরিদর্শনের আলোকে বিশেষ পর্যবেক্ষণ:**

২০.১ প্রকল্পটির পূর্ত কাজ ০১টি প্যাকেজের মাধ্যমে বাস্তবায়িত হয়েছে। মূল চুক্তি অনুযায়ী কাজ সমাপ্তির তারিখ ৩০/০৬/২০১৯ নির্ধারিত ছিল। প্যাকেজটির কাজ মূল চুক্তির মেয়াদকালের মধ্যেই সমাপ্ত হয়েছে- যা সন্তোষজনক।

২০.২ প্রকল্পটির মূল মেয়াদকাল জানুয়ারী,২০১৭ হতে জুন, ২০১৯ পর্যন্ত ছিল এবং প্রাক্কলিত ব্যয় ছিল ২৬০৪.৭৭ লক্ষ টাকা। প্রকল্পটির বাস্তবায়ন কাজ মূল প্রকল্প মেয়াদ কাল ও প্রাক্কলিত ব্যয়ের মধ্যেই যথাযথভাবে সমাপ্ত হয়েছে যা অত্যন্ত আশাব্যঞ্জক। সওজ এর অধিকাংশ প্রকল্পের ক্ষেত্রে দেখা যায় মূল প্রাক্কলিত ব্যয় ও মেয়াদকালের মধ্যে প্রকল্পের কাজ সমাপ্ত না হওয়ায় ব্যয় ও মেয়াদ বৃদ্ধি করতে হয়েছে। এ প্রকল্পের অভিজ্ঞতা সওজের অন্যান্য প্রকল্পে ব্যবহার করা প্রয়োজন;

২০.৩ জমি অধিগ্রহণ থাকা সত্বেও কোন রকম ব্যয় বৃদ্ধি /মেয়াদ বৃদ্ধি না করেই প্রকল্পটির কাজ যথাযথভাবে সমাপ্ত হওয়ার পেছনে বগুড়া সড়ক বিভাগের সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তাগণের অবদান রয়েছে বলে প্রতিয়মান হয়। সেই সাথে মাঠ পর্যায়ে বাস্তব ভিত্তিক সার্ভে ও প্রয়োজনীয়তার নিরিখে প্রকল্পের ডিপিপি প্রণয়ন করা হয়েছিল বিধায় প্রকল্পটি ব্যয় ও মেয়াদ বৃদ্ধি ব্যতিরেকে যথাযথভাবে বাস্তবায়ন করা সম্ভবপর হয়। পরিদর্শনকালে জানানো হয় কার্যাদেশ প্রদানের পর পরই ঠিকাদার দ্রুত কাজ শুরু করায় প্যাকেজ দুটির কাজ প্রকল্প মেয়াদের মধ্যেই শেষ করা সম্ভব হয়েছে। এ বিষয়টিও সওজের অন্য প্রকল্পে কার্যকরী করা প্রয়োজন। অর্থাৎ কার্যাদেশের পরেই ঠিকাদার যাতে প্যাকেজের কাজ পুরোপুরিভাবে শুরু করে সে বিষয়ে নিশ্চিত করা প্রয়োজন - যেন প্রকল্প নির্ধারিত সময়ের মধ্যে বাস্তবায়ন করা যায়।

২০.৪ পরিদর্শনকালে নির্মিত সেতু/কালভার্ট আপাত দৃষ্টিতে অনেকটা ভাল দেখতে পাওয়া যায়। তবে মূল সেতুর ফুটপাত ও এপ্রোচ সড়কের ফুটপাতের মাঝে গ্যাপ রাখা হয়েছে যা সহজে চলাচলে ঝুকিঁ সৃষ্টি হয়েছে। সওজের পিএমপির আওতায় উক্ত গ্যাপ স্থানে একই উচ্চতা ও প্রশস্ততায় ফুটপাত নির্মাণ করা যেতে পারে।

২০.৫ পরিদর্শনকালে অধিকাংশ ব্রীজ/ কালভার্টের মাটির এপ্রোচ-এ পর্যাপ্ত সফট শোল্ডার (মাটির বাঁধ) দেখতে পাওয়া যায় তবে দু'একটি জায়গায় শোল্ডার ক্ষতিগ্রস্থ দেখা যায়। এগুলো দ্রুত মেরামত/সংশোধন করা প্রয়োজন।

২০.৬ সেতু/ কালভার্টের ডেক স্ল্যাব এর ফুটপথ প্রান্তে জমে থাকা মাটি/ময়লা আর্বজনা অপসারণ করে নিয়মিত রক্ষণাবেক্ষণ করা যেতে পারে।

২০.৭ স্থানীয় ট্রপোগ্রাফি বিবেচনায় মনে হয়েছে সড়কটির ৮ম কি: মিটারে ২৪ মিটার দীর্ঘ আরসিসি গার্ডার খোলশাকুড়ি সেতুর নির্মাণের পরিবর্তে বক্স কালভার্ট নির্মাণ করা সমীচীন ছিল। এতে ব্যয়ও সাশ্রয় হতো।

২০.৮ পরিদর্শনকালে আলোচ্য সড়কটিকে কয়েকটি সরু ও ঝুকিঁপূর্ণ বেইলি ব্রীজ দৃষ্টিগোচর হয়েছে। এ সকল বেইলি সেতুর পরিবর্তে ভবিষ্যতে আরসিসি/পিসি গার্ডার সেতু নির্মাণ করা প্রয়োজন।

২১। প্রকল্পের বাস্তবায়ন কাজের উল্লেখ্যযোগ্য স্থির চিত্র:



চিত্র-১: সড়কের ৮ম কি: মিটারে ২৪.০০ মিটার দৈঘ্যের খৈলসাকুড়ী সেতু



চিত্র-২: সেতুর রক্ষাপ্রদ কাজের একাংশ



চিত্র-৩: সড়কের ১৮তম কি: মিটারে ৫০ মিটার দৈর্ঘ্যের হাটফুলবাড়ী সেতুর পার্শ্ব ভিউ



চিত্র-৪: হাটফুলবাড়ী সেতুর উপরের ডেকস্লাব



চিত্র-৫: হাটফুলবাড়ী সেতুর ফুটপাত ও রক্ষাপ্রদ কাজের ফুটপাতের মাঝে বিদ্যমান ঘ্যাপ



চিত্র-৬: হাটফুলবাড়ী সেতুর ফুটপাত কাম ড্রেন



চিত্র-৭: সাইন সিগন্যাল



চিত্র-৮: ১৮ মিটার দৈর্ঘ্যের বাইগুনী কালভার্ট



চিত্র-৯ সড়কের ১২তম কিলোমিটারে ৪০ মিটার দৈর্ঘ্যের জয়ভোগা সেতু



চিত্র-১০ এপ্রোচ সড়কের একাংশ

	
চিত্র-১১ : হাটফুলবাড়ী সেতুর এপ্রোচ সড়ক	চিত্র-১২ : হাটফুলবাড়ী সেতুর রক্ষাপ্রদ কাজ

২২.০ মতামত/সুপারিশঃ

২২.১ জমি অধিগ্রহণ থাকা সত্বেও মূল অনুমোদিত মেয়াদকাল (জানুয়ারি, ২০১৭ হতে জুন, ২০১৯ পর্যন্ত) এবং মূল প্রাক্কলিত ব্যয় (২৬০৪.৭৭ লক্ষ টাকা) মধ্যেই প্রকল্পটির কাজ যথাযথভাবে বাস্তবায়ন করা হয়েছে। এ প্রেক্ষিতে বগুড়া সড়ক বিভাগের নির্বাহী প্রকৌশলীসহ প্রকল্পটি বাস্তবায়নের সাথে জড়িত সংশ্লিষ্টদের ধন্যবাদ জ্ঞাপন করা যেতে পারে। প্রকল্পটি বাস্তবায়নে এ অভিজ্ঞতা সওজরে অন্যান্য প্রকল্পে প্রয়োগ করার কার্যকরী পদক্ষেপ গ্রহণ করতে হবে;

২২.২ প্রকল্পটির পূর্ত কাজ ০১টি প্যাকেজের মাধ্যমে বাস্তবায়িত হয়েছে। মূল চুক্তি অনুযায়ী কাজ সমাপ্তির তারিখ ৩০/০৬/২০১৯ নির্ধারিত ছিল। প্যাকেজটির কাজ মূল চুক্তির মেয়াদকালের মধ্যেই সমাপ্ত হয়েছে- যা সন্তোষজনক। কার্যাদেশ প্রাপ্ত ঠিকাদার প্রতিষ্ঠানকে ধন্যবাদ জ্ঞাপন/ প্রশংসাপত্র প্রদান করা যেতে পারে। যাতে ভবিষ্যতে অন্যান্য ঠিকাদার প্রতিষ্ঠান যথাযথভাবে মূল চুক্তির মেয়াদের মধ্যে কাজ সমাপ্ত করতে উৎসাহবোধ করে;

২২.৩ নির্মিত সেতু/কালভার্ট আপাত দৃষ্টিতে অনেকটা ভাল দেখতে পাওয়া যায়। তবে মূল সেতুর ফুটপাত ও এপ্রোচ সড়কের ফুটপাতের মাঝে গ্যাপ রাখা হয়েছে যা সহজে চলাচলে ঝুঁকি সৃষ্টি হয়েছে। সওজের পিএমপির আওতায় উক্ত গ্যাপ স্থানে একই উচ্চতা ও প্রশস্ততায় ফুটপাত নির্মাণ করা যেতে পারে;

২২.৪ অধিকাংশ ব্রীজ/ কালভার্টের মাটির এপ্রোচ-এ পর্যাপ্ত সফট শোল্ডার (মাটির বাঁধ) দেখতে পাওয়া যায় তবে দু'একটি জায়গায় শোল্ডার ক্ষতিগ্রস্থ দেখা যায়। এগুলো দ্রুত মেরামত/সংশোধন করতে হবে;

২২.৫ সেতু/ কালভার্টের ডেক স্ল্যাব এর ফুটপথ প্রান্তে জমে থাকা মাটি/ময়লা আর্বজনা অপসারণ করে নিয়মিত রক্ষণাবেক্ষণ করতে হবে;

২২.৬ স্থানীয় ট্রপোগ্রাফি বিবেচনায় মনে হয়েছে সড়কটির ৮ম কি: মিটারে ২৪ মিটার দৈর্ঘ্য আরসিসি গার্ডার খোলশাকুড়ি সেতুর নির্মাণের পরিবর্তে বক্স কালভার্ট নির্মাণ করা সমীচীন ছিল। এতে ব্যয় সাশ্রয় হতো। ভবিষ্যতে এ বিষয়টি বিবেচনায় নিয়ে সেতু/কালভার্ট নির্মাণ করতে হবে;

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

বাকেরগঞ্জ-পাদ্রীশিবপুর-কাঁঠালতলী-সুবিদখালী-বরগুনা সড়ক প্রশস্তকরণ ও মজবুতিকরণ (জেড-৮৮১০) শীর্ষক প্রকল্পের সমাপ্ত মূল্যায়ন প্রতিবেদন

(সমাপ্তঃ জুন, ২০১৯)

১.০	প্রকল্পের নাম	:	বাকেরগঞ্জ-পাদ্রীশিবপুর-কাঁঠালতলী-সুবিদখালী-বরগুনা সড়ক প্রশস্তকরণ ও মজবুতিকরণ (জেড-৮৮১০)
২.০	বাস্তবায়নকারী সংস্থা	:	সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর
৩.০	প্রশাসনিক মন্ত্রণালয়/বিভাগ	:	সড়ক পরিবহন ও সেতু মন্ত্রণালয়/সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ
৪.০	প্রকল্প এলাকা	:	বরিশাল জেলার বাকেরগঞ্জ, পটুয়াখালী জেলার মির্জাগঞ্জ, বরগুনা জেলার বেতাগী উপজেলা ও বরগুনা সদর উপজেলা।
৫.০	প্রকল্পের বাস্তবায়ন সময় ও ব্যয়	:	

(লক্ষ টাকায়)

প্রাক্কলিত ব্যয়		প্রকৃত ব্যয়	পরিকল্পিত বাস্তবায়নকাল		প্রকৃত বাস্তবায়ন কাল	অতিক্রান্ত ব্যয় (মূল প্রাক্কলিত ব্যয়ের তুলনায়)	অতিক্রান্ত সময় (মূল বাস্তবায়ন কালের তুলনায়)
মূল	সর্বশেষ সংশোধিত		মূল	সর্বশেষ সংশোধিত			
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮
১৪৪১৯.৪৬	১২৭৬২.২৬	১২০৯৮.০৫	জুলাই, ২০১৫ হতে জুন, ২০১৮	জুলাই, ২০১৫ হতে জুন, ২০১৯	জুলাই, ২০১৫ হতে জুন, ২০১৯	-২৩২১.৪১ (-১৬%)	১ বছর (৩৩.৩৩%)

৬.০ **পটভূমি:** বাকেরগঞ্জ-পাদ্রীশিবপুর-কাঁঠালতলী-সুবিদখালী-বরগুনা জেলা মহাসড়কটি বাকেরগঞ্জ জাতীয় মহাসড়ক (এন-৮) এর সাথে সংযুক্ত করেছে। বিভাগীয় শহর বরিশালের সাথে ফেরীবিহীন যোগাযোগের একমাত্র মাধ্যম হওয়ায় অত্র অঞ্চলের উৎপাদিত পণ্য এ সড়কের মাধ্যমে দেশের অন্যান্য স্থানে পরিবহন করা হয়। এছাড়া সড়কটির উভয় পার্শ্বে বেশ কয়েকটি বাজার/গ্রোথ সেন্টার রয়েছে। সড়কটির প্রশস্থতা কম ও ৪টি সরু বেইলী ব্রীজ থাকায় প্রতিনিয়ত যানজট সৃষ্টি হতো। এ সকল বিষয়ের গুরুত্ব বিবেচনায় সড়কটি প্রশস্তকরণসহ বেইলী ব্রীজ এর স্থলে আর.সি.সি ব্রিজ নির্মাণ জরুরী হয়ে পড়ে। এ প্রেক্ষিতে প্রকল্পটি ১৪৪১৯.৪৬ লক্ষ টাকা ব্যয়ে ০১জুলাই ২০১৫ হতে ৩০জুন ২০১৮ মেয়াদে ০৮-১২-২০১৫ তারিখে একনেক সভায় অনুমোদিত হয়। পরবর্তীতে ১২৭৬২.২৬ লক্ষ টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে ০১জুলাই ২০১৫ হতে ৩০জুন ২০১৯ পর্যন্ত বাস্তবায়ন মেয়াদে গত ২৬-০৪-২০১৮ খ্রিঃ তারিখে প্রকল্পটির ১ম সংশোধিত ডিপিপি অনুমোদিত হয়।

৭.০ উদ্দেশ্য: ৫৩.৮০ কিঃমিঃ সড়কের বিদ্যমান পেভমেন্ট মজবুতিকরণ ও প্রশস্তকরণ করে ৩.৭ মিটার হতে ৫.৫ মিটার এ উন্নতিকরণ এবং ৪টি ব্রীজ ও ১৭টি কালভার্ট নির্মাণের মাধ্যমে নিম্নোক্ত উদ্দেশ্য সাধন:

ক) সড়ক নেটওয়ার্কের উন্নতিসাধন এবং রাজধানীর সাথে দক্ষিণাঞ্চলের জেলাসমূহের সহজ যোগাযোগ ব্যবস্থা গড়ে তোলা;

খ) সড়কে যানজট হ্রাস করা;

গ) নিরাপদ ও নির্বিঘ্নে যানবাহন চলাচল নিশ্চিত করা;

ঘ) প্রকল্প এলাকার জনগণের আর্থ সামাজিক অবস্থার উন্নতি সাধন।

৮.০ **প্রকল্পের সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী প্রধান প্রধান কাজ:**

ভূমি অধিগ্রহণ	০.৫০ হেক্টর
মাটির কাজ	৫.২০ লঃঘঃমিঃ
পেভমেণ্ট প্রশস্তকরণ (২ X ০.৯০ মি)	৫৩.৮০ কিঃমিঃ
সার্ফেসিং (ডিবিএস) (৫.৫০ মি.)	৫৩.৮০ কিঃমিঃ
বিদ্যমান ৩.৭ মিটার প্রশস্থের পেভমেন্ট মজবুতিকরণ	৫৩.৮০ কি: মি:
আর.সি.সি রিজিট পেভমেন্ট নির্মাণ (৫.৫০ মি. প্রস্থে)	১.৪৬ কি: মিটার
আরসিসি /পিসি গার্ডার সেতু নির্মাণ ৪টি	১৬২.৩১ মিটার
আরসিসি বক্স কালভার্ট নির্মাণ ১৭টি	৫৪.০০ মিটার
বিদ্যমান আরসিসি বক্স কালভার্ট নির্মাণ (২টি)	৫.০০ মিটার
সাইড ড্রেন নির্মাণ	২৭০.০০ মিটার
রিটেইনিং/টো-ওয়াল নির্মাণ	১১৩০.০০ মিটার
আরসিসি প্লেট প্যালাসাইডিং	৪৭৩০.০০ মিটার

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

সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী অংগের নাম	একক	সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী লক্ষ্যমাত্রা		প্রকৃত ব্যয়		পার্থক্য	
		বাস্তব	আর্থিক	বাস্তব	আর্থিক	বাস্তব	আর্থিক
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮
ক) রাজস্ব ব্যয়ঃ							
১. প্রিন্টিং ও বাইন্ডিং	থোক	থোক	২.০০	থোক	১.৬০	-	-০.৪০
২. ষ্টেশনারী সরবরাহ	থোক	থোক	৭.০০	থোক	৫.০০	-	-২.০০
৩. বিজ্ঞাপন	থোক	থোক	৭.০০	থোক	০.৭৭	-	-৬.২৩
৪. ল্যাবরেটরি টেস্টিং	থোক	থোক	১৬.০০	থোক	৮.৯১	-	-৬.০০
৫. সার্ভে, ডিজাইন ও স্টাডি	থোক	থোক	২০.০০	থোক	১৫.০০	-	-৫.০০
খ) মূলধন ব্যয়ঃ							
৬. ভূমি অধিগ্রহণ	হেক্টর	০.৫০	২৩২.১৮	০.৪৫	১২৮.২৩	০.০৫	-১০৩.৯৫
৭. সড়ক বাঁধ প্রশস্তকরণ (আর্থ ওয়ার্ক)	ল.ঘ.মি	৫.২০	১১৬৭.৭৩	৫.১৮	১১৪৯.১৭	০.০২	-১৮.৫৬
৮. পেভমেন্ট প্রশস্তকরণ (২X০.৯০মি)	কিমি	৫৩.৮০	২২১৭.০০	৫৩.৮০	১৮৯৯.১২	-	-৩১৭.৮৮
৯. বিদ্যমান পেভমেন্ট শক্তিশালীকরণ (৩.৭০মি.)	কিমি	৫৩.৮০	১৯২৯.৭৮	৫৩.৮০	১৯১৭.৯৭	-	-১১.৮১
১০. সার্ফেসিং (ডিবিএস-ওয়ারিং কোস) (৫.৫০মি.)	কিমি	৫৩.৮০	৩১৪৩.১৭	৫৩.৮০	৩১০০.৪০	-	-৪২.৭৭
১১. আরসিসি পেভমেন্ট নির্মাণ (৫.৫০মি)	কিমি	১.৪৬	৪৭৯.৫৯	১.৪৬	৪৭৯.০৪		-০.৫৫
১২. পিসি/আরসিসি গার্ডার সেতু নির্মাণ (৪টি)	মিটার	১৬২.৩১	১৯৯৯.৫৮	১৬২.০০	১৯৯৪.৫৮	০.৩১	-৫.০
১৩. আরসিসি বক্স কালভাট নির্মাণ (১৭টি)	মিটার	৫৪.০০	৫০৭.৩১	৫৪.০০	৫০৫.১৩	-	-২.১৮
১৪. বিদ্যমান আরসিসি বক্স কালর্ভাট প্রশস্তকরণ (২টি)	মিটার	৫.০০	৩৮.৫০	৫.০০	৩৮.৫০	-	-

সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী অংগের নাম	একক	সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী লক্ষ্যমাত্রা		প্রকৃত ব্যয়		পার্থক্য	
		বাস্তব	আর্থিক	বাস্তব	আর্থিক	বাস্তব	আর্থিক
১৫. সিসি ব্লোকসহ জিও-টেক্সাইল	ব.মিটার	২০০০.০০	৫২.৬৪	২০০০.০০	৫২.৬৪	-	-
১৬. টো-ওয়াল/রিটেইনিং ওয়াল	মিটার	১১৩০.০০	২৪৮.৮৮	৫৯৮.০০	২৪৮.৮৮	৫৩২.	-
১৭. আরসিসি প্লেট প্যালিসেডিং	মিটার	৪৭৩০.০০	৩৯৬.৮০	৪৩৭০.০০	৩৮৬.৮৫	৩৬০.	-৯.৯৫
১৮. সাইড ড্রেন নির্মাণ	মিটার	২৭০.০০	২৯.৯৮	২৭০.০০	২৩.৪২	-	-৬.৫৬
১৯. ট্রাফিক সাইন	টি	১০৯.০০	৫.৯৫	১০৯.০০	৫.৯৫	-	-
২০. সাইন পোষ্ট	টি	১০৯.০০	১.৮৬	১০৯.০০	১.৮৬	-	-
২১. কংক্রিট গাইড পোষ্ট	টি	২২১০.০০	৩৭.৫২	২২১০.০০	৩৬.৫২	-	-১.০০
২২. কংক্রিট কি.মি. পোষ্ট	টি	৫৯.০০	৪.৭০	৫৯.০০	৪.৭০	-	-
২৩. রোড মার্কিং	ব.মিটার	৩২৮৪.২৮	৩৪.২৬	৩২৫৪.০০	৩৩.৭২	৩০.২৮	-০.৫৪
২৪. নির্মাণকালীন রক্ষনাবেক্ষণ	কি.মি.	৪৩.২০	৮২.৮০	২০.০০	৩৮.৮৬	২৩.২	-৪৩.৯৪
২৫. ইউটিলিটি সিফটিং	থোক	থোক	১০০.০০	থোক	১৬.৫১	-	-৮৩.৪৯
সর্বমোট (ক+খ)	**-**	**-**	**১২৭৬২.২৬**	**-**	**১২০৯৮.০৫**	**-**	**-৬৬৪.২১**

১০.০ **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 ইমদাদ হোসেন পরিচিতি নং-০০০১৫৬ অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী, সওজ বরিশাল জোন, বরিশাল।	-	খন্ডকালীন (অতিরিক্ত দায়িত্ব)	০৮-০১-২০১৪	২৪/১০/২০১৬
২.	জনাব মোঃ আশরাফুল আলম পরিচিতি নং-০০৫৩৯৪ অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী, সওজ বরিশাল জোন, বরিশাল।	-	খন্ডকালীন (অতিরিক্ত দায়িত্ব)	২৪/১০/২০১৬	২০/১১/২০১৮
৩.	জনাব সুশীল কুমার সাহা অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী, সওজ বরিশাল জোন, বরিশাল।	-	খন্ডকালীন (অতিরিক্ত দায়িত্ব)	২০/১১/২০১৮	৩০/০৬/২০১৯

১১.০ **ক্রয় সংক্রান্ত তথ্যাদিঃ**

১১.১ **গাড়ী/ট্রান্সপোর্ট ক্রয়ঃ** প্রযোজ্য নয়।

১১.২ **পণ্য, কার্য ও সেবা ক্রয়ঃ** প্রকল্পের অনুমোদিত আরডিপিপি অনুযায়ী পূর্ত কাজ ৭টি প্যাকেজের মাধ্যমে সম্পন্ন করার সংস্থান রয়েছে যা নিম্নরূপ:

(লক্ষ টাকায়)

সংশোধিত ডিপিপি অনুযায়ী প্যাকেজ /কাজের নাম ঠিকাদার প্রতিষ্ঠানের নাম	-মূল ডিপিপিতে প্রাক্কলিত ব্যয় -টেন্ডার প্রাক্কলিত ব্যয় -মূল চুক্তি মূল্য -সংশোধিত ডিপিপিতে প্রাক্কলিত ব্যয় -সংশোধিত চুক্তি মূল্য	-দরপত্র আহবানের তারিখ -চুক্তির তারিখ -মূল চুক্তি অনুযায়ী কাজ সমাপ্তির তারিখ -সংশোধিত চুক্তি অনুযায়ী কাজ সমাপ্তির তারিখ -ঠিকাদার কর্তৃক প্রকৃত কাজ সমাপ্তির তারিখ

PW-01 : Winding and Strenghening of Existing pavement and Re-Construcion of RCC Box Calvert (03 nos.) at 1st (p) Km, 2nd (p), 3rd (p), 4th (p), 5th (p), 6th (p), 7th (p) & 8th (p) of Bakergonj-Padrishibpur-Kathaltoli-Subidkhali-Barguna road (Z-8810) under Barisal Road Division. (Constrct No. e-GP/02/BRC/ ADP/ 2016-2017/BRD, e-tender ID-82414). ঠিকাদার : Orien Trading & Builder Ltd.	১১৬০.৮৫ ১২৭৪.০০ ১১৪৬.৬১ ১১৪৬.৬১ --	১৯/০১/২০১৭ ০৪/০৫/২০১৭ ০৪/০৫/২০১৮ -- ৩০/০৪/২০১৮

PW-02 : Winding and Strenghening of Existing pavement, Surfacing and Construction of RCC Pavement work at ch: 1st Km, 2nd km, 3rd km, 4th km, 5th km, 6th km, 7th km, 8th km, 9th km, 10th km, 11th km, 12th s km of Bakergonj-Padrishibpur-Kathaltoli-Subidkhali-Barguna road (Z-8810) under Barisal Road Division. (Constrct No. e-GP/01/BRC/ADP /2016-2017/BRD, e-tender ID-82413). ঠিকাদার : Md. Mahfuz Khan & Mainuddin Bashi JV.	১৪১১.৬৭ ১৩২০.০০ ১১৮৮.৬৮ ১১৮৮.৬৬ --	-১৯/০১/২০১৭ -০৪/০৫/২০১৭ -০৪/০৫/২০১৮ -- ২৮/০৪/২০১৮
PW-০৩ : Strengthening and widening of Flexible Pavement from ৩৫th km to ৪৪th km of Bakerganj-Padrishibpur-Kathaltoli-Subidkhali-Chandukhali-Barguna Road (Z-৮৮১০) Under Road Division Barguna. Contract No: e-GP/০৬/PRC/DEV-২০১৫-২০১৬ Tender ID-৫২১৩৭ ঠিকাদার: Md. Mahfuz Khan	১৮৯৬.০০ ১৭৯৭.১৭ ১৩৯০.০৩ ১৩৯০.০৪ --	- ২৮/০৪/২০১৬ - ১৪/০৬/২০১৬ - ০৬/১২/২০১৭ -- ০৬/১২/২০১৭
PW-০৪ : Strengthening and widening of Flexible Pavement from ১৩th km to ২২th km of Bakerganj-Padrishibpur-Kathaltoli-Subidkhali-Chandukhali-Barguna Road (Z-৮৮১০) Under Road Division Barguna. Contract No: e-GP/০৭/PRC/DEV-২০১৫-২০১৬ Tender ID-৫২১৪১ ঠিকাদার: M/S Masud International Hi-Tech Engineering and M/S A.S Construction (JV).	১৮৯৬.০০ ১৭৪৭.১৭ ১৩৯৭.৭৯ ১৩৯৭.৮০ --	-২৭/০৫/২০১৬ -২০/০৬/২০১৬ -১৯/১২/২০১৭ -- -১৯/১২/২০১৭
PW-০৫: Widening of road embankment, widening of pavement, strengthening of existing pavement, surfacing (DBS wearing course), construction of side drain, protective work, sign signal, KM post and road marking from ২৩rd to ৩২nd km of Bakerganj-Padrishibpur-Kathaltoli-Subidkhali-Chandukhali-Barguna Road (Z-৮৮১০) Under Road Division Barguna. Contract No: e-GP/০১/PRC/DEV-২০১৬-২০১৭ Tender ID-৮২৬৫৭ ঠিকাদার: M/S.Masud International Hi-Tech Engineering	১৮৯৬.০০ ১৮৪৫.৪১ ১৯০৯.৬২ ১৯০৮.৪১ --	-১৬/০১/২০১৭ -১০/০৪/২০১৭ -২৯/০৬/২০১৮ -৩০/১২/২০১৮ ৩০/১২/২০১৮

PW-০৬ : Widening of road embankment (earthwork), widening of pavement (২X০.৯০m), strengthening of existing pavement (৩.৭m), surfacing (DBS wearing course ৫.৫০m), protective work, sign signal, KM post & Road Marking from ৩৩rd to ৩৪th km & ৪৫th km to ৫৬th km (p) Under Bakerganj-Padrishibpur-Kathaltoli-Subidkhali-Chandukhali-Barguna Road (Z-৮৮১০) Under Road Division Barguna. Contract No: e-GP/০২/PRC/DEV-২০১৬-২০১৭ Tender ID-৮৩১২৮ ঠিকাদার: The Reliable Builders	২৫০২.৬৮ ২৫৪৮.৫৫ ২২৯৩.৭০ ২৬৩৫.৯১ ২৬০৭.০০	- ১৮/০১/২০১৭ - ১৮/০৫/২০১৭ - ১৮/০৫/২০১৮ - ১৮/০৫/২০১৮
PW-০৭ : Construction of ২ nos. ৫০.১২m Long PC Girder Bridge (i) Kathaltoli Bridge at ১৪th km (ii) Subidkhali Bridge at ৩০th km; ২ nos. ২২.৬৮m Long RCC Girder Bridge at ৪৯th km & ৫১st km and ১৪ nos. RCC Box Culvert at different locations of Bakerganj-Padrishibpur-Kathaltoli-Subidkhali-Chandukhali-Barguna Road (Z-৮৮১০) Under Road Division Barguna. Contract No: e-GP/০৫/PRC/DEV-২০১৫-২০১৬ Tender ID-৫২১৩০ ঠিকাদার: Md.Mahfuz Khan and M..Bashi	২৬২৭.৮৫ ২৭৪৯.৯৪ ২৬০৬.৮৭ ২৬২৭.৮৫ --	- ২৭/০৫/২০১৬ - ২৫/০৭/২০১৬ - ২৬/০৪/২০১৮ -৩১/১২/২০১৮ -৩১/১২/২০১৮

১২। **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
২০১৫-২০১৬	**২৭৪০.০০**	**৪০.০০**	**৪০.০০**	**৪০.০০**	**৪০.০০**
২০১৬-২০১৭	৭৩৪৭.৮২	৩৯০০.০০	৩৯০০.০০	৩৯০০.০০	৩৯০০.০০
২০১৭-২০১৮	৪৩৩১.৬৪	৬৯২৯.০০	৬৯০৫.০০	৬৯০৫.০০	৬৯০৫.০০
২০১৮-২০১৯	-	১৮৯৩.২৬	১২৫৩.০৫	১২৫৩.০৫	১২৫৩.০৫
সর্বমোটঃ	**১৪৪১৯.৪৬**	**১২৭৬২.২৬**	**১২০৯৮.০৫**	**১২০৯৮.০৫**	**১২০৯৮.০৫**

১৩। **প্রকল্প পরিদর্শনঃ** গত ১৬/০৯/২০২০ তারিখে আইএমইডি'র উপপরিচালক জনাব মুহাম্মদ মিজানুর রহমান মিয়া কর্তৃক প্রকল্পটি পরিদর্শন করা হয়। পরিদর্শনকালে সড়ক বিভাগের সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তাগণ উপস্থিত ছিলেন। সরজমিনে পরিদর্শন এবং পিসিআর এ প্রদত্ত তথ্যের আলোকে প্রকল্পটির প্রধান অঙ্গভিত্তিক পর্যবেক্ষণ নিম্নরূপঃ

১৩.১ **ভূমি অধিগ্রহণ:** প্রকল্পের আওতায় ০.৫০ হেক্টর ভূমি অধিগ্রহণের জন্য মূল ডিপিপিতে ১০০.০০ লক্ষ টাকা সংস্থান রাখা হয়। পরবর্তীতে জমির মূল্য বৃদ্ধি পাওয়ায় একই পরিমাণ ভূমি অধিগ্রহণের জন্য সংশোধিত ডিপিপিতে ২৩২.১৮ লক্ষ টাকা সংস্থান রাখা হয়। পিসিআর এ প্রদত্ত তথ্যে দেখা যায় ০.৪৫ হেক্টর বা (৯০%) ভূমি অধিগ্রহণ করা হয়েছে এবং এখাতে বরাদ্দকৃত অর্থের মধ্যে ১২৮.২৩ বা (৪৫%) লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে এবং ১০৩.৯৫ লক্ষ টাকা অব্যয়িত রয়েছে।

১৩.২ **সড়ক বাঁধ প্রশস্তকরণ (মাটির কাজ):** প্রকল্পে মূল ডিপিপিতে ৫.২০ ল: ঘ: মি: মাটির কাজের জন্য ১৬০৬.৮০ লক্ষ টাকা সংস্থান রাখা হয়। পরবর্তীতে ঠিকাদারের উদ্ধৃত দরের আলোকে সংশোধিত ডিপিপিতে ১১৬৭.৭৩ লক্ষ টাকা

সংস্থান রাখা হয়। পিসিআর অনুযায়ী ৫.১৮ ল. ঘ: মি: মাটির কাজ করা হয়েছে এবং এখাতে বরাদ্দকৃত অর্থের মধ্যে ১১৪৯.১৭ লক্ষ টাকা (বা ৯৮%) ব্যয় করা হয়েছে। এ খাতে ১৮.৫৬ লক্ষ টাকা অব্যয়িত রয়েছে। পরিদর্শনকালে সড়কটির দুইপাশে পর্যাপ্ত সফট শোল্ডার (মাটির বাঁধ) দেখতে পাওয়া যায়।

১৩.৩ **পেভমেন্ট প্রশস্তকরণ কাজ :** প্রকল্পে মূল ডিপিপিতে ৫৪.২০ কি: মি: সড়কের বিদ্যমান পেভমেন্ট ৩.৭ মিটার থেকে (উভয় পাশে ০.৯ মিটার করে) প্রশস্তকরণ করে ৫.৫ মিটারে উন্নীতকরণের জন্য ২৫৯২.৩৯ লক্ষ টাকা সংস্থান রাখা হয়। পরবর্তীতে ৫৩.৮০ কি: মি: পেভমেন্ট প্রশস্তকরণের জন্য ঠিকাদারের উদ্ধৃত দরের আলোকে সংশোধিত ডিপিপিতে ২২১৭.০৩ লক্ষ টাকা সংস্থান রাখা হয়। ৫৩.৮০ কি: মি: সড়কের পেভমেন্ট (আইএসজি= ৩০০ মি:মি:, সাব বেইজ=২০০মি:মি:, বেইজ টাইপ-১ =২০০ মি:মি:, ও ডিবিএস ওয়্যারিং কোর্স= ৫০ মি:মি: পুরত্বের লেয়ার দ্বারা) প্রশস্তকরণ করা হয়েছে। এখাতে বরাদ্দকৃত অর্থের মধ্যে ১৮৯৯.১২ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে এবং ৩১৭.৮৮ লক্ষ টাকা অব্যয়িত রয়েছে। পরিদর্শনকালে বরগুনা সড়ক বিভাগের তুলনায় বরিশাল সড়ক বিভাগের অধীন নির্মিত পেভমেন্ট ভাল দেখতে পাওয়া যায়। তবে সড়ক ও মেঠো/কাঁচা রাস্তার সংযোগস্থলে পেভমেন্টের কোনা/edge ভেঙ্গে গেছে দেখা যায়। এ ছাড়া প্রশস্তকরণকৃত অংশে পেভমেন্টের কয়েকটি জায়গায় সেটেলমেন্ট হয়ে যাওয়া / দেবে যাওয়ায় পুনরায় কাজ করা হয়েছে দেখা যায়।

১৩.৪ **বিদ্যমান পেভমেন্ট শক্তিশালীকরণ :** প্রকল্পে মূল ডিপিপিতে ৫৪.২০ কি: মি: সড়কের বিদ্যমান ৩.৭ মিটার প্রশস্থের বিদ্যমান পেভমেন্ট মজবুতিকরণে (বেইজ টাইপ-১ =১৫০ মি:মি:, ও ডিবিএস ওয়্যারিং কোর্স= ৫০ মি:মি: পুরত্বের লেয়ার দ্বারা) ২০৭১.৫২ লক্ষ টাকা সংস্থান রাখা হয়। পরবর্তীতে ৫৩.৮০ কি: মি: পেভমেন্ট মজবুতিকরণে সংশোধিত ডিপিপিতে ১৯২৯.৭৮ লক্ষ টাকা সংস্থান রাখা হয়। পিসিআর অনুযায়ী ৫৩.৮০ কি: মি: বিদ্যমান পেভমেন্ট মজবুতিকরণ করা হয়েছে এবং এখাতে বরাদ্দকৃত অর্থের মধ্যে ১৯১৭.৯৭ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে এবং ১১.৮১ লক্ষ টাকা অব্যয়িত রয়েছে। পরিদর্শনকালে পেভমেন্ট ভাল দেখতে পাওয়া যায়। তবে কয়েকটি স্থানে পেভমেন্টের উপরের লেয়ার ক্ষতিগ্রস্থ দেখতে পাওয়া যায়। এগুলো দ্রুত সংশোধন / মেরামত করা প্রয়োজন।

১৩.৫ **সার্ফেসিং (ডিবিএস-ওয়ারিং কোর্স) :** প্রকল্পের সংশোধিত ডিপিপিতে ৫৩.৮০ কি: মি: সড়কে ৫.৫০ মি:প্রশস্তে ৫০ মি:মি: পুরুত্বে সার্ফেসিং (ডিবিএস-ওয়ারিং কোর্স) কাজের জন্য ৩১৪৩.১৭ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। পিসিআর অনুযায়ী ৫৩.৮০ কি: মি: সার্ফেসিং (ডিবিএস-ওয়ারিং কোর্স) করা হয়েছে এবং এখাতে বরাদ্দকৃত অর্থের মধ্যে ৩১০০.৪০ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে এবং ৪২.৭৭ লক্ষ টাকা অব্যয়িত রয়েছে। পরিদর্শনকালে অধিকাংশ সার্ফেসিং ভাল দেখা যায়। তবে কিছু কিছু স্থানে সার্ফেসিং খারাপ দেখতে পাওয়া গেছে। এগুলো সংশোধন করা প্রয়োজন।

১৩.৬ **আরসিসি রিজিট পেভমেন্ট নির্মাণ :** প্রকল্পে মূল ডিপিপিতে ফ্লাক্সিবল পেভমেন্টের পরিবর্তে ১.০০ কি: মি: সড়কের রিজিট পেভমেন্ট (৫.৫ মিটার প্রস্থে) নির্মাণের জন্য ৩৭০.৮২ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। পরবর্তীতে ১.৪৬ কি: মি: রিজিট পেভমেন্ট নির্মাণের জন্য সংশোধিত ডিপিপিতে ৪৭৯.৫৯ লক্ষ টাকা সংস্থান রাখা হয়। পিসিআর অনুযায়ী ১.৪৬ কি: মি: আরসিসি পেভমেন্ট নির্মাণ (৫.৫০ মি.) করা হয়েছে এবং এখাতে বরাদ্দকৃত অর্থের মধ্যে ৪৭৯.০৪ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে। পরিদর্শনকালে দেখা যায় বাজার/গ্রোথ সেন্টার এবং আদ্রতায় /পানিতে ক্ষতিগ্রস্থের সম্ভাবনা সংশ্লিষ্ট এলাকায় রিজিট পেভমেন্ট নির্মাণ করা হয়েছে। রিজিট পেভমেন্ট ভাল রয়েছে দেখতে পাওয়া যায়।

১৩.৭ **পিসি গার্ডার/আরসিসি গার্ডার সেতু নির্মাণ :** প্রকল্পে মূল ডিপিপিতে ৪টি (১৪৫.৬০ মিটার) সেতু নির্মাণের জন্য ২১৮৪.০০ লক্ষ টাকা সংস্থান রাখা হয়। পরবর্তীতে সংশোধিত ডিপিপিতে ৪টি (১৬২.৩১ মিটার) সেতু নির্মাণে ১৯৯৯.৫৮ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। পিসিআর অনুযায়ী ৪টি পিসি গার্ডার/আরসিসি গার্ডার সেতু নির্মাণ করা হয়েছে। এখাতে বরাদ্দকৃত অর্থের মধ্যে ১৯৯৪.৫৮ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে । পরিদর্শনকালে নির্মিত সেতু ভাল

অবস্থায় দেখতে পাওয়া যায়। তবে সেতুর রেলিং,গাইড পোস্টগুলোয় রং নষ্ট/অস্পষ্ট হয়ে যাওয়ায় তা পুনরায় করা প্রয়োজন।

১৩.৮ **আরসিসি বক্স কালভার্ট নির্মাণ :** প্রকল্পে মূল ডিপিপিতে ১৪টি (৪৮.০০মিটার) আরসিসি বক্স কালভার্ট নির্মাণের জন্য ৪৮০.০০ লক্ষ টাকা সংস্থান রাখা হয়। পরবর্তীতে সংশোধিত ১৭টি (৫৪.০০ মিটার) সেতু নির্মাণের জন্য ৫০৭.৩১ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। ৫৪.০০ মিটার ১৭টি আরসিসি বক্স কালভার্ট নির্মাণ করা হয়েছে এবং এখাতে বরাদ্দকৃত অর্থের মধ্যে ৫০৫.১৩ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে এবং ২.১৮ লক্ষ টাকা অব্যয়িত রয়েছে। পরিদর্শনকালে নির্মিত কালভার্ট ভাল অবস্থায় দেখতে পাওয়া গেলেও রং করা হয়নি দেখা যায় । নির্বাহী প্রকৌশলী জানান, প্রকল্প দলিল ও টেন্ডার ডকুমেন্টে রং করার সংস্থান না থাকায় কালভার্টগুলোর রং করা হয়নি। সওজ-এর নিজস্ব রক্ষণাবেক্ষণ বাজেটের আওতায় আরসিসি কালভার্টসমূহ রং করা প্রয়োজন।

১৩.৯ **বিদ্যমান আরসিসি বক্স কালভার্ট প্রশস্তকরণ :** প্রকল্পে ২টি (৫.০০ মিটার) বিদ্যমান আরসিসি বক্স কালভার্ট প্রশস্তকরণ বাবদ ৩৮.৫০ লক্ষ টাকা সংস্থান রাখা হয়। পিসিআর অনুযায়ী ৫.০০ মিটার ২টি বিদ্যমান আরসিসি বক্স কালভার্ট নির্মাণ করা হয়েছে এবং এখাতে বরাদ্দকৃত অর্থের মধ্যে পুরোটাই ব্যয় করা হয়েছে ।

১৩.১০ **সিসি ব্লকসহ জিও টেক্সটাইল :** প্রকল্পে ২০০০.০০ বর্গমিটার সিসি ব্লকসহ জিও টেক্সটাইল বাবদ ৫২.৬৪ লক্ষ টাকা সংস্থান রাখা হয়। পিসিআর অনুযায়ী ২০০০.০০ ব: মিটার সিসি ব্লকসহ জিও টেক্সটাইল নির্মাণ করা হয়েছে এবং এখাতে বরাদ্দকৃত অর্থের পুরোটাই ব্যয় করা হয়েছে। সেতুর রক্ষাপ্রদ কাজের জন্য নির্মিত সিসি ব্লক ভাল রয়েছে দেখা যায়।

১৩.১১ **টো-ওয়াল/ রিটেইনিং ওয়াল নির্মাণ:** প্রকল্পে ১১৩০.০০ মিটার টো-ওয়াল/ রিটেইনিং ওয়াল নির্মাণ বাবদ ২৪৮.৮৮ লক্ষ টাকা সংস্থান রাখা হয়। পিসিআর অনুযায়ী ৫৯৮.০০ মিটার টো-ওয়াল/ রিটেইনিং ওয়াল নির্মাণ করা হয়েছে এবং এখাতে বরাদ্দকৃত অর্থের পুরোটাই ব্যয় করা হয়েছে। স্লোপ ও জলাশয় সংশ্লিষ্ট স্থানে নির্মিত টো-ওয়াল/ রিটেইনিং ওয়াল ভাল রয়েছে দেখতে পাওয়া যায়।

১৩.১২ **আরসিসি প্লেট প্যালাসাইডিং:** প্রকল্পে ৪৭৩০.০০ মিটার আরসিসি প্লেট প্যালাসাইডিং নির্মাণের জন্য ৩৯৬.৮০ লক্ষ টাকা সংস্থান রয়েছে। পিসিআর অনুযায়ী ৪৩৭০.০০ মিটার আরসিসি প্লেট প্যালাসাইডিং কাজের জন্য ৩৮৬.৮৫ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে এবং ৯.৯৫ লক্ষ টাকা অব্যয়িত রয়েছে। স্লোপ ও জলাশয় সংশ্লিষ্ট স্থানে প্যালাসাইডিং নির্মাণ করা হয়েছে দেখা যায়।

১৩.১৩ **ট্রাফিক সাইন, সাইন পোস্ট, কংক্রিট গাইড পোস্ট, কংক্রিট কি: মি: পোস্ট, রোড মার্কিং:** অনুমোদিত ডিপিপিতে ১০৯টি ট্রাফিক সাইন বাবদ ৫.৯৫ লক্ষ টাকা, ১০৯টি সাইন পোস্ট বাবদ ১.৮৬ লক্ষ টাকা, ২২১০টি কংক্রিট গাইড পোস্ট বাবদ ৩৭.৫২ লক্ষ টাকা, ৫৯.০০টি কংক্রিট কি: মি: পোস্ট নির্মাণ বাবদ ৪.৭০ লক্ষ টাকা এবং ৩২৮৪.২৮ ব: মি: রোড মার্কিং বাবদ ৩৪.২৬ লক্ষ টাকা মোট ৮৪.২৯ লক্ষ টাকা সংস্থান রয়েছে। উল্লিখিত কাজগুলো করা হয় এবং এখাতে বরাদ্দকৃত অর্থের মধ্যে মোট ৮২.৭৫ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে এবং ১.৫৪ লক্ষ টাকা অব্যয়িত রয়েছে। পরিদর্শনকালে দেখা যায়, শিক্ষা প্রতিষ্ঠান, বাজার, বাঁক সংশ্লিষ্ট স্থানে সাইন, সিগন্যাল ও গাইড পোস্ট স্থাপন করা হয়েছে। গাইড পোস্টসমুহের রং ও রোড মার্কিং অস্পষ্ট হয়ে গেছে দেখা যায়। এ গুলোতে পুনরায় রং করা প্রয়োজন।

১৪। **প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জনঃ**

পরিকল্পিত উদ্দেশ্য	উদ্দেশ্য অর্জন
৫৩.৮০ কিঃমিঃ আলোচ্য সড়কের পেভমেন্ট প্রশস্তকরণ করে ৩.৭ মিটার হতে ৫.৫ মিটার এ উন্নতিকরণ এবং বিদ্যমান পেভমেন্ট মজবুতিকরণ এবং ৪টি ব্রীজ ও ১৭টি কালভার্ট নির্মাণের মাধ্যমে নিম্নোক্ত উদ্দেশ্য সাধন: ক) সড়ক নেটওয়ার্কের উন্নতিসাধন এবং রাজধানীর সাথে দক্ষিণাঞ্চলের জেলাসমূহের সহজ যোগাযোগ ব্যবস্থা গড়ে তোলা; খ) সড়কে যানজট হ্রাস করা; গ) নিরাপদ ও নির্বিঘ্নে যানবাহন চলাচল নিশ্চিত করা; ঘ) প্রকল্প এলাকার জনগণের আর্থ সামাজিক অবস্থার উন্নতি সাধন।	প্রকল্পটি বাস্তবায়নের ফলে ৫৩.৮০ সড়কটির পেভমেন্ট ৩.৭ মিটার হতে ৫.৫ মিটার এ উন্নতিকরণ এবং বিদ্যমান পেভমেন্ট মজবুতিকরণ এবং ৪টি ব্রীজ ও ১৭টি কালভার্ট নির্মিত হয়েছে। এর ফলে সড়ক নেটওয়ার্কের উন্নতিসাধন ও রাজধানীর সাথে দক্ষিণাঞ্চলের জেলাসমূহের সহজ যোগাযোগ ব্যবস্থা গড়ে উঠেছে এবং সড়কে যানজট হ্রাস, নিরাপদ ও নির্বিঘ্নে যানবাহন চলাচল নিশ্চিত, জনগণের আর্থ সামাজিক অবস্থার উন্নতি হয়েছে।

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

১৬। **Audit:** অডিট সম্পাদিত হয়েছে। প্রকল্পটি বাস্তবায়নে তেমন কোন অভিযোগ উত্থাপিত হয়নি বলে পিসিআর এ উল্লেখ করা হয়েছে।

১৭। **বিশেষ পর্যবেক্ষণ:**

১৭.১ প্রকল্পটির মূল প্রাক্কলিত ব্যয় ১৪৪১৯.৪৬ লক্ষ টাকা। প্রকৃত বাস্তবায়ন ব্যয় ১২০৯৮.০৫ লক্ষ টাকা। এক্ষেত্রে মূল প্রাক্কলিত ব্যয়ের চেয়ে প্রকল্পটি বাস্তবায়নে ২৩২১.৪১ লক্ষ টাকা (-১৬%) লক্ষ টাকা কম ব্যয় করা হয়েছে। সাধারণত দেখা যায় মূল প্রাক্কলিত ব্যয়ের চেয়ে কোন প্রকল্প বাস্তবায়নে বেশি টাকা ব্যয় হয়ে থাকে। সে হিসেবে এ প্রকল্পটি বাস্তবায়নে অর্থ সাশ্রয়ের বিষয়টি ইতিবাচক। অন্যদিকে মূল বাস্তবায়নকাল জুন,২০১৫ হতে জুন,২০১৮ পর্যন্ত এবং প্রকৃত বাস্তবায়নকাল জুন,২০১৫ হতে জুন,২০১৯ পর্যন্ত। এক্ষেত্রে প্রকল্পটির বাস্তবায়নে মূল বাস্তবায়নকালে তুলনায় ১ বছর (৩৩%) বেশি লেগেছে। যা নেতিবাচক দিক।

১৭.২ প্রকল্পটির পূর্ত কাজ ৭টি প্যাকেজের মাধ্যমে সমাপ্ত হয়েছে। এর মধ্যে বরিশাল সড়ক বিভাগের অধীন (প্যাকেজ প্যাকেজ-১ ও প্যাকেজ-০২) প্যাকেজ ২টি এবং বরগুনা সড়ক বিভাগের অধীন ৩ (তিন)টি প্যাকেজের (প্যাকেজ-৩, প্যাকেজ-৪ ও প্যাকেজ-৬) এর কাজ মূল নির্ধারিত সময়ের মধ্যে সমাপ্ত হয়েছে যা খুবই ইতিবাচক। মূল চুক্তি মেয়াদের মধ্যেই প্যাকেজ ৫টি কাজ সমাপ্ত হওয়ায় সম্পাদিত কাজ পরীক্ষা-নিরীক্ষাপূর্বক ভাল হলে কার্যাদেশপ্রাপ্ত ঠিকাদার প্রতিষ্ঠানকে প্রশংসাপত্র দেয়া যেতে পারে, যাতে অন্যান্য ঠিকাদার প্রতিষ্ঠান নির্ধারিত সময়ে যথাযথ মান বজায় রেখে কাজ সমাপ্ত করতে উৎসাহী হয়।

১৭.৩ প্রকল্পটির মাধ্যমে বাস্তবায়িত সড়কটির পেভমেন্ট অনেকটা ভাল দেখতে পাওয়া যায়। বরগুনা সড়ক বিভাগের চেয়ে বরিশাল সড়ক বিভাগের অধীন নির্মিত পেভমেন্ট বেশি ভাল হয়েছে। তবে কয়েকটি স্থানে পেভমেন্টের উপরের লেয়ার ক্ষতিগ্রস্থ দেখতে পাওয়া যায়। এছাড়া কিছু জায়গায় পেভমেন্টে গর্ত/বোরিং (স্থানীয় পর্যায়ে চেলা নামে পরিচিত), মেঠো/কাঁচা রাস্তার সংযোগস্থলে পেভমেন্টের কোনা/edge ভেঙ্গে যাওয়া ও পেভমেন্ট সেল্টেলমেন্ট হয়ে দেবে গেছে দেখতে পাওয়া যায়। এগুলো দ্রুত সংশোধন / মেরামত করা প্রয়োজন।

১৭.৪ নির্মিত সেতু/কালভার্ট বাহ্যিক দৃষ্টিতে ভাল দেখতে পাওয়া যায়। তবে প্রকল্প দলিল ও টেন্ডার ডকুমেন্টে রং করার সংস্থান না থাকায় কালভার্টগুলোর রং করা হয়নি। সওজ-এর নিজস্ব রক্ষণাবেক্ষণ বাজেটের আওতায় আরসিসি

কালভার্টসমূহ রং করা প্রয়োজন। এছাড়া সেতুর রেলিং ও গাইড পোস্টের রং নষ্ট হয়ে যাওয়ায় তা পুনরায় করা প্রয়োজন।

১৭.৫ প্রকল্পটির মাধ্যমে সড়কটিতে ১.৪৬ কি: মি: বাজার/গ্রোথ সেন্টার এবং আদ্রতায় /পানিতে ক্ষতিগ্রস্থের সম্ভাবনা সংশ্লিষ্ট এলাকায় রিজিট পেভমেন্ট নির্মাণ করা হয়েছে। রিজিট পেভমেন্ট ভাল রয়েছে দেখতে পাওয়া যায় এবং রিজিট পেভমেন্টের স্থায়ীত্বকাল ফ্লাক্সিবল পেভমেন্টের তুলনায় অনেক বেশি হওয়ায় সওজের অন্যান্য প্রকল্পে বাজার/গ্রোথ সেন্টার এলাকায় রিজিট পেভমেন্টে নির্মাণ করা প্রয়োজন।

১৭.৬ পরিদর্শনকালে দেখা যায়, সড়কটিতে এখনও অনেকগুলো বিপদজনক বাঁক রয়েছে। এছাড়া ১৮ ফুট প্রশস্ততার পেভমেন্টের সড়কে জরাজীর্ণ কম প্রশস্ততার ব্রিজ/কালভার্ট এবং পানি উন্নয়ন বোর্ডের কতকগুলো সরু স্লুইচ গেইট দেখতে পাওয়া যায়। ভবিষ্যতে বিপদজনক বাঁক সরলীকরণ এবং কম প্রশস্ততার কালভার্ট/ব্রিজ ও স্লুইচ গেট প্রশস্তকরণের উদ্যোগ গ্রহণ করা প্রয়োজন।

১৭.৭ পরিদর্শনকালে দেখা যায়, বড় কমিনারপুর ও পূর্ব চৈতার মাঝে সড়কটির পাশ ঘেঁষে প্রবাহমান ক্যানেলের উপর আলোচ্য সড়কটির সাথেই লম্বাভাবে (৯০ডিগ্রি কোণে) এলজিইডি কর্তৃক পিসি গার্ডার ব্রিজ নির্মাণ করা হচ্ছে। ব্রিজটির উচ্চতা অনুযায়ী পর্যাপ্ত এ্যাপ্রোচ সড়ক নির্মাণ করার মত প্রয়োজনীয় জায়গা না থাকা ও ব্রিজটি ৯০ ডিগ্রি কোণে সড়কটির নিকটে থাকায় মারাত্মক দুর্ঘটনা সৃষ্টি হবে। এ বিষয়ে সড়ক বিভাগের সাথে কোন আলাপ না করে বা সওজের অনাপত্তি না নিয়ে কেন এভাবে ঝুকিঁপূর্ণ ব্রিজ নির্মাণ করা হচ্ছে তা খতিয়ে দেখা প্রয়োজন। এ বিষয়ে সড়ক বিভাগ আনুষ্ঠানিকভাবে এলজিইডিকে ঝুকিঁপূর্ণভাবে/ ঝুঁকিপূর্ণস্থানে পিসি গার্ডার ব্রিজ নির্মাণের বিষয়ে পত্র দিবে এবং এলজিইডি ও আরএইচডি করণীয় নির্ধারণ করবে।

১৭.৮ ৫৩.৮০ কিঃমিঃ দীর্ঘ আলোচ্য সড়কটি (জেড-৮৮১০) জাতীয় মহাসড়ক (এন-৮) এর সাথে সংযুক্ত করেছে। বিভাগীয় শহর বরিশালের সাথে বরগুনা জেলার ফেরীবিহীন যোগাযোগের একমাত্র মাধ্যম এ সড়ক। বরিশাল-বরগুনা-পিরোজপুর-ঝালকাঠীসহ খুলনা অঞ্চলের অন্যান্য জেলার সাথে এটি একমাত্র সড়ক। আলোচ্য প্রকল্পের মাধ্যমে সড়কটির পেভমেন্ট ১৮ ফুট প্রশস্ততায় উন্নীতকরণ করা হয়েছে। গুরুত্ব বিবেচনায় এ সড়কটি (জেড-৮৮১০) আঞ্চলিক মানে উন্নীতকরণ করা প্রয়োজন।

১৭.৯ রোড মার্কিং, কি: মি: পোস্ট ও সাইন সিগন্যালগুলো যাতে সব সময় কার্যকরী থাকে সে বিষয়ে সজাগ থাকা প্রয়োজন।

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



চিত্র-১ : ক্যানেলের উপর সড়কটির সাথেই (৯০ডিগ্রি কোণে) ঝুকিপূর্ণভাবে এলজিইডি কর্তৃক নির্মানাধীন পিসি গার্ডার ব্রিজ ।



চিত্র-২ : নির্মিত টো-ওয়াল



চিত্র-৩ : ঝুঁকিপূর্ণ সরু সেতু



চিত্র-৪ : পেভমেন্ট এর উপরের ক্ষতিগ্রস্থ লেয়ার



চিত্র-৫: নির্মিত পেভমেন্ট যা ভাল দেখতে পাওয়া যায়।



চিত্র-৬ : মূল সড়ক ও মাটির রাস্তার সংযোগস্থলে ক্ষতিগ্রস্থ পেভমেন্ট



চিত্র-৭: নির্মিত পেভমেন্ট



চিত্র-৮ : নির্মিত কালভার্টের একটি



চিত্র-৯ : পর্যাপ্ত সফট শোল্ডার



চিত্র -১০ : নির্মিত পিসি গার্ডারের একটি



চিত্র-১১ : আদ্রতায়/ পানিতে ক্ষতিগ্রস্ত অঞ্চলের নির্মিত রিজিট পেভমেন্ট



চিত্র-১২ : বাজার অংশে নির্মিত রিজিট পেভমেন্ট

১৯.০ মতামত/সুপারিশঃ

১৯.১ মূল প্রাক্কলিত ব্যয়ের চেয়ে প্রকল্পটি বাস্তবায়নে ২৩২১.৪১ লক্ষ টাকা (-১৬%) লক্ষ টাকা কম ব্যয় করা হয়েছে। প্রকল্পটি বাস্তবায়নে অর্থ সাশ্রয়ের বিষয়টি ইতিবাচক। অন্যদিকে প্রকল্পটির বাস্তবায়নে মূল বাস্তবায়নকালে তুলনায় ১ বছর (৩৩%) বেশি লেগেছে যা নেতিবাচক দিক। ভবিষ্যতে কোন প্রকল্প মূল প্রাক্কলিত ব্যয় ও মেয়াদকালের মধ্যে সমাপ্ত করার প্রচেষ্টা অব্যাহত রাখতে হবে;

১৯.২ প্রকল্পটির পূর্ত কাজ ৭টি প্যাকেজের মধ্যে ৫টি প্যাকেজের কাজ মূল নির্ধারিত সময়ের মধ্যে সমাপ্ত হয়েছে যা খুবই ইতিবাচক। মূল চুক্তি মেয়াদের মধ্যেই পূর্ত কাজ সমাপ্ত হওয়ায় সম্পাদিত কাজ পরীক্ষা-নিরীক্ষাপূর্বক ভাল হলে কার্যাদেশপ্রাপ্ত ঠিকাদার প্রতিষ্ঠানকে প্রশংসা জ্ঞাপন করা যেতে পারে, যাতে অন্যান্য ঠিকাদার প্রতিষ্ঠান নির্ধারিত সময়ে যথাযথ মান বজায় রেখে কাজ সমাপ্ত করতে উৎসাহী হয়;

১৯.৩ সড়কটির পেভমেন্ট অনেকটা ভাল দেখতে পাওয়া যায়। তবে কয়েকটি স্থানে পেভমেন্টের উপরের লেয়ার ক্ষতিগ্রস্থ, পেভমেন্টে গর্ত/বোরিং (স্থানীয় পর্যায়ে চেলা নামে পরিচিত), মেঠো/কাঁচা রাস্তার সংযোগস্থলে পেভমেন্টের কোনা/edge ভেঙ্গে যাওয়া ও পেভমেন্ট সেল্টেলমেন্ট হয়ে দেবে গেছে দেখতে পাওয়া যায়। এগুলো দ্রুত সংশোধন / মেরামত করতে হবে;

১৯.৪ নির্মিত সেতু/কালভার্ট বাহ্যিক দৃষ্টিতে ভাল রয়েছে। তবে প্রকল্প দলিল ও টেন্ডার ডকুমেন্টে রং করার সংস্থান না থাকায় কালভার্টগুলোর রং করা হয়নি। সওজ-এর নিজস্ব রক্ষণাবেক্ষণ বাজেটের আওতায় কালভার্টসমূহ রং করতে হবে। রং নষ্ট হয়ে যাওয়ায় সেতু ও গাইড পোস্ট পুনরায় রং করতে হবে;

১৯.৫ নির্মিত রিজিট পেভমেন্ট ভাল রয়েছে। রিজিট পেভমেন্টের স্থায়ীত্বকাল ফ্লাক্সিবল পেভমেন্টের তুলনায় অনেক বেশি হওয়ায় সওজের অন্যান্য প্রকল্পে বাজার/গ্রোথ সেন্টার এলাকায় রিজিট পেভমেন্ট নির্মাণ করা যেতে পারে;

১৯.৬ সড়কটিতে এখনও অনেকগুলো বিপদজনক বাঁক রয়েছে। সড়কে জরাজীর্ণ কম প্রশস্ততার ব্রিজ/কালভার্ট এবং পানি উন্নয়ন বোর্ডের কতকগুলো সরু স্লুইচ গেইট রয়েছে। ভবিষ্যতে বিপদজনক বাঁক সরলীকরণ এবং কম প্রশস্ততার কালভার্ট/ব্রিজ ও স্লুইচ গেট প্রশস্তকরণের উদ্যোগ গ্রহণ করতে হবে;

১৯.৭ রোড মার্কিং, কি: মি: পোস্ট ও সাইন সিগন্যালগুলো যাতে সব সময় কার্যকরী থাকে সে বিষয়ে সজাগ থাকতে হবে;

১৯.৮ বড় কমিনারপুর ও পূর্ব চৈতার মাঝে সড়কটির পাশ ঘেঁষে প্রবাহমান ক্যানেলের উপর আলোচ্য সড়কটির সাথেই লম্বাভাবে (৯০ডিগ্রি কোণে) এলজিইডি কর্তৃক ব্রিজ নির্মাণ করা হচ্ছে। ব্রিজটির উচ্চতা অনুযায়ী পর্যাপ্ত এ্যাপ্রোচ সড়ক নির্মাণ করার মত প্রয়োজনীয় জায়গা না থাকা ও ব্রিজটি ৯০ ডিগ্রি কোণে সড়কটির নিকটে থাকায় মারাত্মক দুর্ঘটনা সৃষ্টি হবে। সড়ক বিভাগের সাথে কোন আলাপ-আলোচনা না করে বা সওজের অনাপত্তি না নিয়ে কেন এভাবে ঝুকিঁপূর্ণ ব্রিজ নির্মাণ করা হচ্ছে তা খতিয়ে দেখে প্রয়োজনীয় ব্যবস্থা গ্রহণ করতে হবে। এ বিষয়ে সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ/সওজ আনুষ্ঠানিকভাবে এলজিইডিকে ঝুকিঁপূর্ণভাবে/ ঝুঁকিপূর্ণস্থানে ব্রিজ নির্মাণের বিষয়ে পত্র দিবে এবং প্রয়োজনীয় ব্যবস্থা গ্রহণ করবে;

১৯.৯ ৫৩.৮০ কিঃমিঃ দীর্ঘ আলোচ্য সড়কটি (জেড-৮৮১০) জাতীয় মহাসড়ক (এন-৮) এর সাথে সংযুক্ত করেছে। বিভাগীয় শহর বরিশালের সাথে বরগুনা জেলার ফেরীবিহীন যোগাযোগের একমাত্র মাধ্যম এ সড়ক। বরিশাল-বরগুনা-

পিরোজপুর-ঝালকাঠীসহ খুলনা অঞ্চলের অন্যান্য জেলার সাথে এটি একমাত্র সড়ক। গুরুত্ব বিবেচনায় এ সড়কটি (জেড-৮৮১০) আঞ্চলিক মানে উন্নীতকরণের পদক্ষেপ গ্রহণ করা যেতে পারে;

১৯.১০ উপর্যুক্ত মতামত/সুপারিশ (অনুচ্ছেদ ১৯.১ হতে ১৯.৯) এর আলোকে গৃহীত ব্যবস্থা আইএমইডিকে অবহিত করতে হবে।

বানিয়াচং-আজমিরীগঞ্জ সড়ক 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 : হবিগঞ্জ 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
৭৩০৮.৮৩	১১০৪৭.৯৪	১০০৫৮.০০	ডিসেম্বর ২০১০ থেকে	ডিসেম্বর ২০১০ থেকে	ডিসেম্বর ২০১০ থেকে জুন ২০১৯	২৭৪৯.১৭ (৩৭.৬১%)	৫ বছর (১৩৯.৬০%)

৫। **পটভূমি ও উদ্দেশ্য:**

৫.১। **পটভূমি**: আজমিরীগঞ্জ হবিগঞ্জ জেলার একটি উপজেলা। হাওড় অঞ্চলে অবস্থিত আজমিরীগঞ্জ উপজেলার সাথে বানিয়াচং উপজেলা হয়ে জেলাশহর হবিগঞ্জে সড়ক যোগাযোগ স্থাপনকল্পে প্রকল্পটি গ্রহণ করা হয়। মূল প্রকল্পটি ৭৩.০৮ কোটি টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে ডিসেম্বর ২০১০- জুন ২০১৪ মেয়াদে বাস্তবায়নের জন্য ০৭.১২.২০১০ তারিখে একনেক কর্তৃক অনুমোদিত হয়। পরবর্তিতে প্রকল্পের ১ম সংশোধিত ডিপিপি ১২৬.০১ কোটি টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে ডিসেম্বর ২০১০- জুন ২০১৮ মেয়াদে বাস্তবায়নের জন্য ২১.০৬.২০১৬ তারিখে একনেক কর্তৃক অনুমোদিত হয়। ইত:পূর্বে প্রকল্পের মেয়াদকাল জুন ২০১৯ পর্যন্ত বৃদ্ধি করা হয়। প্রকল্পের ২য় সংশোধিত ডিপিপি ১১০.৪৭ কোটি টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে ডিসেম্বর ২০১০- জুন ২০১৯ মেয়াদে বাস্তবায়নের জন্য ২২.০১.২০১৯ তারিখে মাননীয় পরিকল্পনা মন্ত্রী কর্তৃক অনুমোদিত হয়েছে।

৫.২। **উদ্দেশ্য :** প্রকল্পের মূল উদ্দেশ্য হলো হবিগঞ্জ জেলার অন্তর্ভুক্ত আজমিরীগঞ্জ উপজেলা ও বানিয়াচং উপজেলার সাথে সংযোগকারী মোট ২১ কিঃমিঃ দীর্ঘ সড়ক নির্মাণের মাধ্যমে উক্ত এলাকার উন্নত যোগাযোগ ব্যবস্থা গড়ে তোলা ও উক্ত এলাকার আর্থ-সামাজিক উন্নয়ন করা।

৫.৩। **প্রকল্পের অনুমোদন:**

মূল প্রকল্পটি ৭/১২/২০১০ তারিখে ৭৩.০৮ কোটি টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে এবং ডিসেম্বর ২০১০ থেকে জুন ২০১৪ মেয়াদে বাস্তবায়নের জন্য একনেক কর্তৃক অনুমোদিত হয়।

৫.৪। **প্রকল্প পরিদর্শন:**

প্রকল্পের সমাপ্তি মূল্যায়নের জন্য বাস্তবায়ন পরিবীক্ষণ ও মূল্যায়ন বিভাগের পরিচালক জনাব আবদুল্লাহ আল মামুন কর্তৃক ২২.২.২০১৯ তারিখে হবিগঞ্জ জেলায় 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 অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী পর্যায়ের ৬ 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.	Ali Ahmed Choudhury Additional Chief Engineer, RHD Sylhet Zone, Sylhet Grade-3, Seale: 56500-74400	-	✓	✓	25.03.2010	29.02.2012
2.	A.Q.M. Ekran Ullah Additional Chief Engineer, RHD Sylhet Zone, Sylhet Grade-3, Seale: 56500-74400	-	✓	✓	08.03.2012	01.01.2014
3.	Iftekhar Kabir Additional Chief Engineer, RHD Sylhet Zone, Sylhet Grade-3, Seale: 56500-74400	-	✓	✓	12.01.2014	24.07.2016
4.	Md. Shah Nowaz Additional Chief Engineer, RHD Sylhet Zone, Sylhet Grade-3, Seale: 56500-74400	-	✓	✓	24.07.2016	18.03.2018
5.	Khandaker Golam Mostafa Additional Chief Engineer, RHD Sylhet Zone, Sylhet Grade-3, Seale: 56500-74400	-	✓	✓	18.03.2018	31.12.2019
6.	Tushar Kanti Saha Additional Chief Engineer, RHD Sylhet Zone, Sylhet Grade-3, Seale: 56500-74400	-	✓	✓	13.01.2019	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 2nd revised DPP)		Actual Progress	
			Financial	Physical (Quantity)	Financial	Physical (Quantity)
1	2	3	4	5	6	7
1.	Survey, Soil test & design	LS	11.00	LS	11.00	LS
2.	Utility Shifting	LS	10.00	LS	2.63	LS
3.	Plantation	LS	10.00	LS	8.28	LS
4.	Land acquisition & Compensation	Hectare	18.10	1.459	18.10	1.459
5.	Earth work on road Embankment	L.cum	1061.84	5.21	1018.53	4.43
6.	Flexible pavement new construction	km	2317.39	17.117	2051.06	14.39
7.	Widening and strengthening of pavement	km	426.97	3.635	426.97	3.635

No	Item of work (As per DPP)	Unit	Target (as per 2nd revised DPP)		Actual Progress	
			Financial	Physical (Quantity)	Financial	Physical (Quantity)
8.	Construction of PC Girder Bridge	m	2484.06	243.29 (3 nos)	2298.84	240.21(3 nos)
9.	Construction of RCC Culvert	m	950.06	147.00 (21 nos)	900.75	145 (20 nos)
10.	PC Girder Superstructure on existing sub-structure	m	477.82	201.43	477.82	201.4
11.	CC Block with Geotextile	sqm	2334.47	112808.26	1964.05	89754.4
12.	Toe-wall	m	624.76	15889.00	570.51	14509.28
13.	Sign, Signal, Km post etc.	LS	10.00	LS	8.98	LS
14.	Maintenance during construction	LS	311.47	LS	300.48	LS
	Total (a+b):		**11047.94**		**10058.00**	

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	২য় সংশোধিত (অনুমোদিত) ডিপিপি'র সংস্থান	এডিপি/ আরএডিপি বরাদ্দ	অবমুক্তকৃত অর্থ	আর্থিক ব্যয়
১	২	৩	৪	৫
২০১০-২০১১	১০০.০০	১০০.০০	১০০.০০	১০০.০০
২০১১-২০১২	২০০.০০	২০০.০০	২০০.০০	২০০.০০
২০১২-২০১৩	৩০০.০০	৩০০.০০	৩০০.০০	৩০০.০০
২০১৩-২০১৪	৭০০.০০	৭০০.০০	৭০০.০০	৭০০.০০
২০১৪-২০১৫	১১০০.০০	১১০০.০০	১১০০.০০	১১০০.০০
২০১৫-২০১৬	১০০০.০০	১০০০.০০	১০০০.০০	১০০০.০০
২০১৬-২০১৭	১৭৫০.০০	১৭৫০.০০	১৭৫০.০০	১৭৫০.০০
২০১৭-২০১৮	২৯০৮.০০	২৯০৮.০০	২৯০৮.০০	২৯০৮.০০
২০১৮-২০১৯	২৯৮৯.৯৪	২৯৮৯.৯৪	২০০০.০০	২০০০.০০
সর্বমোট:	১১০৪৭.৯৪	১১০৪৭.৯৪	১০০৫৮.০০	১০০৫৮.০০

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/Bid/Proposal Cost (In lakh Taka)		Tender/Bid/ Proposal		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	8
WD1 a	Construction of super structure work providing 75.27m (36.60mí2) long P.C. girder with desk slab ect. at Ch.07+950 km (Gap no-8/1) of (Kani Jhingri Bridge)	252.14	252.77	21/12/2010	02/06/2011	31/12/2014	29/12/2014
WD1c	Construction of 88.21m long super structure work providing combination of (24.40í2) RCC girder & (30.60mí1) P.C girder with desk slab ect. at ch. 10+050km, (Gap no-11/1) of (Jingri Bridge)	282.45	285.75	21/12/2010	02/06/2011	31/12/2014	29/12/2014
WD3	Construction of50.12m (1í48.78m) long P.C. girder Bridge at 4th km ch, 03+498.11m) Over Kunderpar Khal (Gap no-11/1) of (Jingri Bridge)	360.91	366.08	12/01/2011	23/05/2011	30/06/2014	29.06/2014
WD4	Constriction of Road Embankment & flexible pavement carpeting seal coat work at 2nd (p), 3rd (p), 5th (p), 11th (p), 12th (p) & RCC Box Culvert at (Gap No. 2/1, 3/1 & 4/1)	463.07	523.71	12/1/2011	11/7/2011	30/6/2016	30/6/2016
WD5c	Constriction of flexible pavement along with earth work and protective work at 4th (p), 9th (p), 10(p), 11th 12th (p) km	1397.52	1397.51	5/10/2015	28/7/2016	31/3/2018	31/3/2018
WD6	Constriction ofP.C. Girder Bridge with 400m Bridge Approach at 13+435m Chainage, (Jalshukha Bridge)	712.68	712.68	1/1/2017	5/4/2017	30/11/2018	28/11/2018

Description of procurement (goods/works/ Consultancy) as per bid document		Tender/Bid/Proposal Cost (In lakh Taka)		Tender/Bid/ Proposal		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	8
WD7b	Constriction of RCC Box culvert with approach at 1+670m, 5+124m, 5+450m, 5+820m, 6+130m, 6+670m, 11+200m, 12+540m Chainage	575.41	596.62	22/11/2015	3/3/2016	3/3/2017	3/3/2017
WD8c	Constriction of Flexible Pavement along with earthwork and protective work at 13th (p), 14th(p), 15th (p), 16th(p), 17th (p)	1930.24	1930.23	13/10/2015	4/1/2016	24/2/2019	28/2/2019
WD9	Constriction of P.C. Girder Bridge with 600m approach road at18+300m Chainage	2048.76	2048.76	4/9/2014	6/1/2015	31/3/2018	29/3/2018
WD11	Constriction of Flexible Pavement along with earthwork and protective work at 18th (p) and 19th (p) km.	273.86	273.86	9/2/2017	16/5/2017	30/11/2018	28/11/2018
WD14	Constriction of RCC Box culvert with approach at12+520m, 15+290m, 16+380m, 17+070m, 17+350m and 17+950m Chainage	542.09	542.09	1/1/2017	5/4/2017	31/11/2018	30/11/2018
WD15	Widening and Strengthening of existing pavement at 6th, 7th, 8th, 19th, 20th and 21st km	603.20	525.09	30/1/2017	16/5/2017	30/11/2018	28/8/2018

Description of procurement (goods/works/ Consultancy) as per bid document		Tender/Bid/Proposal Cost (In lakh Taka)		Tender/Bid/ Proposal		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	8
WD17	Constriction of Pavement Link Road & Ramp along with earth work and Protective work at 1st p, 2nd p, 3rdp, 4th p, 5th p, 6th p, 7th p, 8th p, 9th p, 10th p, 11th p, 13th p, 14th p, 15th p, 16th p, 17th p, 18th p, 19th p, 20th p & 21st p, km of Baniachong-Azmirigonj Road z-2403 & Construction of 1í6.00neter Clear Length 6.00 meter Clear Height RCC Box Culvert for under pass at 18th km Ch.17.600 km	530.26	563.79	8/11/2018	11/2/2019	30/6/2019	24/6/2019
WD18	Maintenance of pavement with seal coat including necessary repair of pavement distresses at 2nd (p), 3rd (p), 4th(p0, 6th(p) and 7th(p)	211.47	213.61	29/1/2019	21/3/2019	31/5/2019	28/5/2019

সূত্র: পিসিআর অনুযায়ী।

৯। **অডিট :** প্রকল্পের অডিট সম্পর্কে পিসিআরে কোন উল্লেখ করা হয়নি।

১০। **প্রকল্পের কয়েকটি স্থিরচিত্র নিম্নে প্রদান করা হলো:**



চিত্র ১: নির্মিত সেতু



চিত্র ২: এপ্রোচ সড়কের ক্ষতিগ্রস্থ অংশ



চিত্র ৩: নির্মিত কালভার্ট



চিত্র ৪: নির্মিত সড়কের অংশ বিশেষ

১১। **প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জন:**

পরিকল্পিত উদ্দেশ্য	উদ্দেশ্য অর্জন
হবিগঞ্জ জেলায় বানিয়াচং-আজমিরীগঞ্জ সড়ক নির্মাণের মাধ্যমে উক্ত এলাকায় নিরাপদ ও উন্নত যোগাযোগ ব্যবস্থা প্রতিষ্ঠার মাধ্যমে আর্থ-সামাজিক উন্নয়ন সাধন করা প্রকল্পের উদ্দেশ্য।	প্রকল্পের আওতায় বানিয়াচং হতে আজমিরীগঞ্জ পর্যন্ত নতুন সড়ক নির্মাণের মাধ্যমে উক্ত এলাকায় নিরাপদ ও উন্নত যোগাযোগ ব্যবস্থা গড়ে তোলার মাধ্যমে আর্থ-সামাজিক উন্নয়ন সাধিত হয়েছে। তবে ২.৮ কি:মি: সড়কের নির্মাণ কাজ পুরোপুরি শেষ না হওয়ায় প্রকল্পের উদ্দেশ্য যথাযথভাবে অর্জিত হয়নি।

১২। **কাজ অসম্পূর্ণ থাকলে তার কারণ:** প্রকল্পের আওতায় ২.৮ কি:মি: (চেইনেজ: ১৪+০৪৩ থেকে চেইনেজ ১৬+৮৮৪) সড়কাংশের সাফের্সিং কাজ সম্পাদন করা হয়নি।

১৩। **পরিদর্শনকালীন পর্যবেক্ষণ:**

১৩.১। **ভূমি অধিগ্রহণ:** প্রকল্পের ২য় সংশোধিত অনুমোদিত ডিপিপি অনুসারে ১.৪৫৯ হেক্টর ভূমি অধিগ্রহণ বাবদ ১৮.১০ লক্ষ টাকার প্রাক্কলন সংস্থান রয়েছে। এবাবদ ১.৪৫৯ হেক্টর ভূমি অধিগ্রহণে ১৮.১০ লক্ষ টাকা ব্যয় হয়েছে মর্মে পিসিআরে উল্লেখ করা হয়েছে।

১৩.২। **মাটির কাজ:** প্রকল্পের অনুমোদিত ডিপিপি অনুসারে ৫.২১ লক্ষ ঘন মিটার মাটির কাজ বাবদ ১০৬১.৮৪ লক্ষ টাকার প্রাক্কলন করা হয়। এ বাবদ পিসিআর অনুসারে ৪.৪৩ লক্ষ ঘন মিটার মাটির কাজ সম্পাদন করা হয়েছে এবং এজন্যে ১০১৮.৫৩ লক্ষ টাকা ব্যয়িত হয়েছে।

১৩.৩। **ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট নির্মাণ:** অনুমোদিত ডিপিপি অনুসারে ১৭.১৯ কি:মি: নতুন ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট নির্মাণ বাবদ ২৩১৭.৩৯ লক্ষ টাকা প্রাক্কলন নির্ধারণ করা হয়। পিসিআর অনুসারে এ অংগে ১৪.৩৯ কি:মি: ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট নির্মাণ কাজে ২০৫১.০৬ লক্ষ টাকা ব্যয়িত হয়েছে। তাছাড়া, ৩.৬৩৫ কি:মি: সড়ক সম্প্রসারণ ও প্রশস্তকরণের জন্য টাকা প্রাক্কলন করা হয়। এবাবদ পিসিআর অনুসারে ৩.৬৩৫ কি:মি: সড়কের সম্প্রসারণ ও প্রশস্তকরণের কাজে ৪২৬.৯৭ লক্ষ টাকা ব্যয়িত হয়েছে।

১৩.৪। **সেতু ও কালভার্ট নির্মাণ:** প্রকল্পের আওতায় ৩টি পিসি গার্ডার সেতু নির্মাণ বাবদ ২৪৮৪.১৬ লক্ষ টাকা প্রাক্কলন করা হয়। পিসিআর অনুযায়ী এ অংগে ৩টি সেতু নির্মাণের জন্য মোট ২২৯৮.৮৪ লক্ষ টাকা ব্যয়িত হয়েছে। এছাড়া, প্রকল্পের আওতায় ২১টি কালভার্ট নির্মাণ বাবদ ৯৫০.০৬ লক্ষ টাকা প্রাক্কলন করা হয়। পিসিআর অনুসারে ২০টি কালভার্টের জন্য এ অংগে ৯০০.৭৫ লক্ষ টাকা ব্যয়িত হয়েছে।

১৩.৫। **প্রটেকটিভ ওয়ার্ক:** প্রকল্পের আওতায় অনুমোদিত ডিপিপি অনুসারে ১.১ লক্ষ ব: মি: (সিসিব্লক জিওটেক্সটাইলসহ) প্রতিরক্ষা কাজের জন্য ২৩৩৪.৪৭ লক্ষ টাকা প্রাক্কলন করা হয়। তন্মধ্যে পিসিআর অনুযায়ী ০.৮৯ লক্ষ ব:মি: প্রতিরক্ষা কাজে (সিসি ব্লক জিওটেক্সটাইলসহ) ১৯৬৪.০৫ লক্ষ টাকা ব্যয়িত হয়েছে।

১৩.৬। পরিদর্শনকালে দেখা যায় যে, প্রকল্পের আওতায় বানিয়াচং হতে আজমিরীগঞ্জ পর্যন্ত ২১ কি:মি: সড়ক নির্মাণসহ আনুষাংগিক অবকাঠামো নির্মাণ করা হয়েছে। প্রকল্পের আওতায় ৩ স্প্যান বিশিষ্ট কুশিয়ারা সেতু, জলসুখা সেতু, কুন্দেরপাড় সেতু ও কানিঝিংরী সেতু, ইত্যাদি নির্মাণ কাজ সম্পন্ন করা হয়েছে। এছাড়া, প্রকল্পের আওতায় ২১টি কালভার্ট নির্মাণের জন্য প্রাক্কলন করা হলেও ২০টি কালভার্ট নির্মাণ করা হয়েছে। মাঠ পর্যায়ের বাস্তব অবস্থার প্রেক্ষিতে ১টি কালভার্ট নির্মাণ করা হয়নি মর্মে পরির্দশনকালে জানানো হয়।

১৩.৭। পরিদর্শনকালে দেখা যায় প্রকল্পের আওতায় সড়কের চেইনেজ ১৪ + ০৪৩ মি: হতে ১৬+৮৮৪ মি: ২.৮ কি:মি: সড়কের ব্ল্যাক পট ও সার্ফেসিং এর কাজ সংশ্লিষ্ট ঠিকাদারকর্তৃক সম্পূর্ণ করা হয়নি। এ বিষয়ে ঠিকাদারের বিরুদ্ধে প্রশাসনিক ব্যবস্থা গ্রহণ করা হয়েছে মর্মে সংশ্লিষ্ট নির্বাহী প্রকৌশলী জানান। উক্ত অংশের কাজ অসম্পূর্ণ থাকায় তা ভবিষ্যতে রাজস্ব বাজেট হতে সম্পাদন করা হবে। উক্ত সড়কাংশ দ্রুত নির্মানের জন্য পরিদর্শনকালে মত প্রকাশ করা হয়। পরিদর্শনকালে কুন্দেরপাড় সেতু ও কানিঝিংরী সেতুর এপ্রোচ সড়কের অংশ দেবে গেছে ও সড়কাংশে স্থাপিত ব্লক ধ্বসে পড়ে থাকতে দেখা যায় যা সংস্কারপূর্বক দ্রুত মেরামত করা প্রয়োজন। প্রকল্পের সড়কের প্রতিরক্ষা কাজ বিভিন্ন স্থানে ক্ষতিগ্রস্থ অবস্থায় দেখা যায়। এছাড়া, জলসুখা সেতুর উপর অবৈধ দোকানঘর/স্থাপনা গড়ে উঠেছে যা অপসারণের জন্য ব্যবস্থা নেয়া প্রয়োজন।

১৩.৮। প্রকল্পের ক্রমপঞ্জিত (জুন ২০১৯ পর্যন্ত) আর্থিক অগ্রগতি ৯১% ও বাস্তব অগ্রগতি ৯৪%। মূল অনুমোদিত প্রকেল্পর তুলনায় প্রকল্প বাস্তবায়নে ব্যয় ও সময় বৃদ্ধি হয়েছে যথাক্রমে ৩৮% ও ১৩৯%। ভবিষ্যতে মূল অনুমোদিত ব্যয় ও মেয়াদে প্রকল্প বাস্তবায়নের জন্য সংস্থার সক্ষমতা বৃদ্ধি করা প্রয়োজন। এছাড়া, প্রকল্পের অনিষ্পন্ন অডিট আপত্তি দ্রুত নিষ্পন্ন করা প্রয়োজন।

১৪। **আইএমইডি'র মতামত/সুপারিশ:**

১৪.১। মূল অনুমোদিত প্রকল্পের তুলনায় প্রকল্পে Cost Overrun ও Time Overrun হয়েছে যথাক্রমে ৩৮% ও ১৩৯%। ভবিষ্যতে মূল অনুমোদিত ব্যয় প্রাক্কলন ও মেয়াদের মধ্যে প্রকল্প বাস্তবায়নে সচেষ্ট থাকতে হবে;

১৪.২। প্রকল্প সুষ্ঠুভাবে বাস্তবায়নের জন্য সংশ্লিষ্ট সংস্থার সক্ষমতা বৃদ্ধি করতে হবে;

১৪.৩। নির্মিত সড়কের প্রতিরক্ষা কাজ ও সেতুর এ্যপ্রোচ সড়কের দেবে যাওয়া অংশ ও ব্লকসমূহ যথাযথ পুনস্থাপনপূর্বক সংস্কার করতে হবে;

১৪.৪। প্রকল্পের ২.৮ কি:মি: সড়কাংশের অসম্পূর্ণ কাজ রাজস্ব বাজেট হতে দ্রুত সম্পাদনের জন্য ব্যবস্থা গ্রহণ করতে হবে;

১৪.৫। প্রকল্পের অডিট সম্পাদন করতে হবে ও অনিষ্পন্ন অডিট আপত্তি নিষ্পত্তির জন্য ব্যবস্থা গ্রহণ করতে হবে;

১৪.৬। উপর্যুক্ত ১৪.১-১৪.৫ এর বিষয়ে ব্যবস্থা গ্রহণপূর্বক গৃহীত ব্যবস্থার তথ্যাদি আগামী ২ (দুই) মাসের মধ্যে অবহিত করতে হবে

ভোমরা স্থলবন্দর সংযোগসহ সাতক্ষীরা শহর বাইপাস সড়ক নির্মাণ (২য় সংশোধিত)।**প্রকল্পের সমাপ্ত মূল্যায়ন প্রতিবেদন**

(সমাপ্তঃ জুন, ২০১৯)

১.০	প্রকল্পের নাম	:	ভোমরা স্থলবন্দর সংযোগসহ সাতক্ষীরা শহর বাইপাস সড়ক নির্মাণ (২য় সংশোধিত)।
২.০	বাস্তবায়নকারী সংস্থা	:	সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর
৩.০	প্রশাসনিক মন্ত্রণালয়	:	সড়ক পরিবহন ও সেতু মন্ত্রণালয়।
৪.০	প্রশাসনিক বিভাগ		সড়ক পরিবহণ ও মহাসড়ক বিভাগ
৫.০	পরিকল্পনা কমিশনের সেক্টর বিভাগ	:	ভৌত অবকাঠামো বিভাগ।
৬.০	বাস্তবায়ন পরিবীক্ষণ ও মূল্যায়ন বিভাগ (আইএমইডি)'র সংশ্লিষ্ট সেক্টর	:	পরিবীক্ষণ ও মূল্যায়ন সেক্টর-২ (পরিবহন) ।
৭.০	প্রকল্প এলাকা	:	সাতক্ষীরা জেলার সাতক্ষীরা সদর 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
১১৬৯২.৬৪	১৮৩৫০.৮১	১৮১৫১.০০	অক্টোবর, ২০১০ হতে জুন, ২০১৪	অক্টোবর, ২০১০ হতে জুন, ২০১৯	অক্টোবর, ২০১০ হতে মে, ২০১৯	৬৪৫৮.৩৬ (৫৫.২৩%)	০৫ বছর (১৩১.১৫%)

৯.০ পটভূমি: সাতক্ষীরা সড়ক বিভাগের অধীন আলীপুর-ভোমরা সড়কটি গুরুত্বপূর্ণ স্থল বন্দর সড়ক। এ সড়কটির প্রশস্থতা বৃদ্ধি ও সাতক্ষীরা জেলা শহরের যানজট দূরীকরণের জন্য বিকল্প সড়ক যোগাযোগ হিসাবে সাতক্ষীরা শহর বাইপাস সড়ক নির্মাণের নিমিত্ত বিবেচ্য প্রকল্পটি ১১৬৯২.৬৪ লক্ষ টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে ০১ অক্টোবর ২০১০ হতে ৩০ জুন ২০১৪ মেয়াদে ২৩-০১-১১ তারিখে একনেক সভায় অনুমোদিত হয়। পরবর্তীতে ২৬-০৫-১৫ তারিখে ১৪২৩৮.৮৫ লক্ষ টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে ০১ অক্টোবর ২০১০ হতে ৩০ জুন ২০১৫ মেয়াদে বিশেষ সংশোধিত ডিপিপি অনুমোদিত হয়। ০৯-০৮-১৬ তারিখে ১৭৬৬০.৩০ লক্ষ টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে ০১ অক্টোবর ২০১০ হতে ৩০ জুন ২০১৮ মেয়াদে ১ম সংশোধিত ডিপিপি অনুমোদিত হয়। এরপর ১৯-০৯-১৮ তারিখে ১৮৩৫০.৮১ লক্ষ টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে ০১ অক্টোবর ২০১০ হতে ৩০ জুন ২০১৯ মেয়াদে বাস্তবায়নের জন্য ২য় সংশোধিত ডিপিপি অনুমোদিত হয়।

১০.০ উদ্দেশ্য: প্রকল্পের মূল উদ্দেশ্য হলো- ভোমরা স্থল বন্দর সংযোগসহ সাতক্ষীরা শহর বাইপাস সড়ক নির্মাণের মাধ্যমে সাতক্ষীরা শহরের যানজট দূরীকরণ, বিকল্প সড়ক যোগাযোগ প্রতিষ্ঠা, ভোমরা বন্দর গামী সড়কের উন্নয়ন এবং ভোমরা বন্দরের কার্যক্রমের উন্নয়নই প্রকল্পের মূল্য উদ্দেশ্য। 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:

ক)	মাটির কাজ	৫.২৮ লঃঘঃমিঃ
খ)	নতুন পেভমেন্ট নির্মাণ।	১২.১৭ কিঃমিঃ
গ)	পেভমেন্ট পুনঃনির্মাণ(৭.৩০মিঃ)	১০.১৯ কিঃমিঃ
ঘ)	পেভমেন্ট পুনঃনির্মাণ(১৪.৬০মিঃ)	১.০০ কিঃমিঃ
ঙ)	সার্ফেসিং(ডিবিএস বেইজ কোর্স এবং ওয়ারিং কোর্স) (৭.৩০মিঃ)	২২.৫২০ কিঃমিঃ
চ)	সার্ফেসিং (ডিবিএস বেইজ কোর্স এবং ওয়ারিং কোর্স) (১৪.৬০মিঃ)	১.০০ কিঃমিঃ
ছ)	আর.সি.সি. ব্রীজ নির্মাণ।	৭৫.৮৮মিঃ
জ)	আর.সি.সি. বক্স কালভার্ট নির্মাণ (৫০)।	১৬৫.০০ মিঃ
ঝ)	প্রটেকটিভ ওয়ার্ক (আর.সি.সি. প্যালাসাইডিং)	৭৭২১.০০মিঃ
ঞ)	স্লোপ প্রটেকশন (সি.সি. ব্লক)	৬১১০.০০ বঃমিঃ
ট)	টো ওয়াল	৫৭০.০০ মিঃ
ঠ)	আর.সি.সি. ইউ ড্রেন/ ম্যাশনারি ভি-ড্রেইন	৯০০.০০ মিঃ

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 ব্যয়							
১. স্টেশনারী	থোক	থোক	২.০০	-	২.০০	-	-
২. পাবলিকেশন এন্ড টেন্ডারিং	থোক	থোক	১.০০	-	-	-	-১.০০
৩. ল্যাবরেটরী টেস্টিং	থোক	থোক	১.০০	-	০.৫০	-	-০.৫০
৪. সার্ভে এন্ড ডিজাইন	থোক	থোক	৩.০০	-	-	-	-৩.০০
উপমোট (রাজস্ব ব্যয়)	-	-	৭.০০	**-**	**২.৫০**	**-**	**-৪.৫০**
(খ) মূলধন ব্যয়							
৫. ভূমি অধিগ্রহণ	হেক্টর	৩৭.৪৮	৪৭৯৫.০১	৩৭.৪৮	৪৭৯৫.০১	-	-
৬. সড়ক বাঁধে মাটির কাজ:							
ক) নতুন বাইপাস	লঃঘঃমিঃ	৩.৯১	৮৯৭.৩৫	৩.৯১	৮৯৬.৫৬		-০.৭৯
খ) উঁচুকরণ/ প্রশস্তকরণ।	লঃঘঃমিঃ	১.৩৭	২০৭.৭৮	১.৩৭	২০৭.৭৮	-	-
৭. ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট (বাই-পাস অংশ)							
ক ১) নতুন পেভমেন্ট নির্মাণ।	কিঃমিঃ	১২.১৭	২৭৬১.৫৯	১২.১৭	২৭৬১.৫৯	-	-
ভোমরা অংশঃ							
ক ২) পেভমেন্ট পুনঃনির্মাণ(৭.৩)	কিঃমিঃ	১০.১৯	৯২৯.১৩	১০.১৯	৯২৯.১৩	-	-
ক ৩) পেভমেন্ট পুনঃনির্মাণ(১৪.৬০মিঃ)	কিঃমিঃ	১.০০	১৮০.১৫				
৮. সার্ফেসিং							
ক) সার্ফেসিং(ডিবিএস বেইজ কোর্স এবং ওয়ারিং কোর্স) (৭.৩০মিঃ)	কিঃমিঃ	২২.৫২	৪২৩৩.৯৬	২২.৫২	৪২৩৩.৯৫	-	-০.০১
খ) সার্ফেসিং (ডিবিএস বেইজ কোর্স এবং ডিবিএস ওয়ারিং কোর্স) (১৪.৬০মিঃ)	কিঃমিঃ	১.০০	৩০৭.৮৪	১.০০	৩০৭.৮৪	-	-
৯. আর.সি.সি. ব্রীজ নির্মাণ	মিঃ	৭৫.৮৮	৯১৬.২০	৭৫.৮৮	৯১৬.২০	-	-
১০. আর.সি.সি. বক্স কালভার্ট নির্মাণ (৫০টি)	মিঃ	১৬৫.০০	১৬৭৯.৬৪	১৬৫.০০	১৬৬৫.৩৩	-	-১৪.৩১
ক) আর.সি.সি. প্যালাসাইডিং	মিঃ	৭৭২১.০০	৬২২.৬৯	৬৬০৬.০০	৫৩১.৮৪	-	১১১৫.০০
খ) স্লোপ প্রটেকশন (সিসি ব্লক)	বঃমিঃ	৬১১০.০০	২৫৮.৬৪	৪০০০.০০	১৩৬.৩২	-২১১০	-১২২.৩২
গ) টো ওয়াল	মিঃ	৫৭০.০০	১২৪.২১	৫৭০.০০	১২৪.২১	-	-
১১. আরসিসি ইউ-ড্রেন/ম্যাশনারি ভি-ড্রেইন	মিঃ	৯০০.০০	৪৯.৬৮	৯০০.০০	৪৯.৬৮		
১২. ইন্টারসেকশন উন্নয়ন	টি	৪.০০	১৬.২৪	৪.০০	১৬.২৪		
১৩. রোড ডিভাইডার	কিঃমিঃ	০.৭৪	২০.৫৮	০.৭৩৫	২০.৫৮	-০.০০১	-

ডিপিপি অনুযায়ী অংগের নাম	একক	ডিপিপি অনুযায়ী লক্ষ্যমাত্রা		প্রকৃত ব্যয়		পার্থক্য	
		বাস্তব (পরিমাণ)	আর্থিক (টাকায়)	বাস্তব (পরিমাণ)	আর্থিক (টাকায়)	বাস্তব (পরিমাণ)	আর্থিক (টাকায়)
১৪. সাইন,সিগন্যাল, কিঃমিঃ পোষ্ট, রোড মার্কিং	থোক	থোক	১১৯.৫৯	থোক	১১৯.৫৯	-	
১৫. নির্মাণকালীন রক্ষণাবেক্ষণ	থোক	থোক	১৩০.০০	থোক	১২৯.৯৬	-	-০.০৪
১৬. জেনারেল সাইট ফ্যাসিলিটিজ	থোক	থোক	৯.০৪	থোক	৯.০৪	-	-
১৭. ইউটিলিটি শিফটিং	টি	৬৫	৮৪.৪৯	৬৫	৮৪.৪৯	-	-
উপ মোট (মূলধন ব্যয়)			১৮৩৫০.৮১	-	-	-	-
গ) ফিজিক্যাল কন্টিনজেন্সী	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**
ঘ) প্রাইস কন্টিনজেন্সী	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**
সর্বমোট(ক+খ+গ+ঘ)=	**-**	-	**১৮৩৫০.৮১**	-	১৮১৫১.০০ (৯৮.৯১%)	-	-১৯৯.৮১

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
৪.	এম মোহাম্মদ শরীফুল ইসলাম অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী, সওজ, খুলনা জোন, খুলনা।	--	খন্ডকালীন	১৩-০৫-২০১০	০৫-০১-২০১১
৫.	জনাব মোঃ আব্দুল কুদ্দুস-২ অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী, সওজ, খুলনা জোন, খুলনা।	--	খন্ডকালীন	০৫-০১-২০১১	০৩-০২-২০১১
৬.	জনাব মোঃ আব্দুল হালিম মিয়া অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী, সওজ, খুলনা জোন, খুলনা।	--	খন্ডকালীন	০৩-০২-২০১১	৩০-০৬-২০১১
৭.	জনাব মোঃ জিকরুল হক অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী, সওজ, খুলনা জোন, খুলনা।	--	খন্ডকালীন	৩০-০৬-২০১১	১৯-০৭-২০১১
৮.	জনাব তাপস কুমার পাল অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী, সওজ, খুলনা জোন, খুলনা।	--	খন্ডকালীন	১৯-০৭-২০১১	১৫-০২-২০১২
৯.	জনাব মোঃ গোলজার হোসেন অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী, সওজ, খুলনা জোন, খুলনা।	--	খন্ডকালীন	১৫-০২-২০১২	০৭-০৩-২০১৩
১০.	কাজী মোহাম্মদ আলী অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী, সওজ, খুলনা জোন, খুলনা।	--	খন্ডকালীন	০৭-০৩-২০১৩	৩০-০৭-২০১৫
১১.	জনাব বিপুল চন্দ্র সাহা অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী, সওজ, খুলনা জোন, খুলনা।	--	খন্ডকালীন	৩০-০৭-২০১৫	১১-০৫-২০১৬
১২.	জনাব মোঃ রুহুল আমিন অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী, সওজ, খুলনা জোন, খুলনা।	--	খন্ডকালীন	১১-০৫-২০১৬	১৫-০৩-২০১৮
১৩.	জনাব মোঃ জর্জিস হোসেন অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী সওজ, খুলনা জোন, খুলনা।	--	খন্ডকালীন	১৫-০৩-২০১৮	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 ৬টি প্যাকেজের মাধ্যমে সম্পন্ন করার সংস্থান রয়েছে যা নিম্নরূপ:

(লক্ষ টাকায়)

প্যাকেজ/কাজের নাম **ঠিকাদার প্রতিষ্ঠান**	**-মূল ডিপিপিতে প্রাক্কলিত ব্যয়** **-টেন্ডার প্রাক্কলিত ব্যয়** **-মূল চুক্তি মূল্য** **-সংশোধিত চুক্তি মূল্য**	**-দরপত্র আহবানের তারিখ** **-চুক্তির/কার্যাদেশের তারিখ** **-মূল চুক্তি অনুযায়ী কাজ সমাপ্তির তারিখ** **-সংশোধিত (সর্বশেষ) চুক্তি অনুযায়ী কাজ সমাপ্তির তারিখ** **-ঠিকাদার প্রকৃত সমাপ্তির তারিখ**	**মন্তব্য**
২	**৩**	**৪**	**৫**
PW-01: Construction of Embankment (new earthwork), New Pavement, Surfacing, RCC Box Culverts (36 Nos. 1X3.00m, Height=3.00m and 1 No. 3X6.00m, Height=4.00m), RCC Palisading, Installation of km post, sign, signal from Chainage 0+000 to 12+350 of Satkhira Town Bypass Road under Road Division, Satkhira during the year 2016-2017. **Contractor:** Taher Brothers Limited & Mozahar Enterprise (Pvt.) Ltd-JV, Haji Hanif Complex (2nd Floor), 12-13, Khanjahan Ali Road, Khulna.	৯২২২.৬৪ ৮০৭৪.৪৩ ৮৪৬৯.৩৬ ৯০৪২.৪২	১৮-১০-২০১৬ ০৮-০৩-২০১৭ ০৭-০৯-২০১৮ ২৪-০৬-২০১৯ ১৯-০৫-২০১৯	**সমাপ্ত**
PW-02: Re-Const. of Flex. pav. at ch: 3+500 to 10+890 and 11Nos RCC Box Cul. of size 1x3m, H=2m & W=12.3m at ch: 3+300, 4+600, 5+542, 6+220, 6+900, 7+000, 7+530, 7+953, 9+810, 10+200,& 10+375 of Link to Bhomra Land port Road ,under RHD Sat. during the year 10-11.	২০১৩.৪৪ ১৯১৮.৯৬ ২০১৩.৪৪ ---	১২-০১-২০১১ ০২-০৮-২০১১ ০১-০৮-২০১২ ৩০-০৬-২০১৫ ২৫-০৬-২০১৫	**সমাপ্ত**

প্যাকেজ/কাজের নাম ঠিকাদার প্রতিষ্ঠান	-মূল ডিপিপিতে প্রাক্কলিত ব্যয় -টেন্ডার প্রাক্কলিত ব্যয় -মূল চুক্তি মূল্য -সংশোধিত চুক্তি মূল্য	-দরপত্র আহবানের তারিখ -চুক্তির/কার্যাদেশের তারিখ -মূল চুক্তি অনুযায়ী কাজ সমাপ্তির তারিখ -সংশোধিত (সর্বশেষ) চুক্তি অনুযায়ী কাজ সমাপ্তির তারিখ -ঠিকাদার প্রকৃত সমাপ্তির তারিখ	মন্তব্য
Contractor: Taher Brothers Ltd, Steel mill bazar, noth potenga, Chittagonj.			
PW-03: Re-Const. of Flexi. pav. from ch: 10+890 to 14+690 and 4 Nos RCC Box Culvert of size 1x3.00m, Height=2.00m & Width=12.30m at ch: 11+200, 11+700, 12+200 & 13+445 of Link to Bhomra Land port Road (N-715) under road Division Satkhira during the year 10-11 **Contractor:** TBL-ME-MBPL-JV, 260-rail road, dashpara more, Bagerhat.	১৩৬৪.৫৪ ১৩০০.৬৭ ১৩৬৪.৫৪ ---	১২-০১-২০১১ ১৩-০৬-২০১১ ১২-০৬-২০১২ ৩১-০৩-২০১৪ ৩০-০৩-২০১৪	সমাপ্ত
PW-04: Construction of 24.40 Meter P.C Girder Bridge over Labonnoboti Khal (Gangnia Bridge) at 6th Km of Alipur-Vhomra Road (Road No: N-715) under Road Division, Satkhira during the year 2010-2011. **Contractor:** PTSL-STC-JV,Dhaka Chember Building,Dhaka	৩০৭.০৭ ২৫২.৫০ ২৭৫.৮৪ ৩০৭.০৭	০৭-০২-২০১১ ২৪-০৪-২০১১ ২৩-০৪-২০১২ ৩১-১০-২০১৩ ২৪-১০-২০১৩	সমাপ্ত
PW-05: Construction of 25.74 Meter long P.C Girder Bridge (Labsha Bridge) over Satkhira Khal at 8th Km. of Satkhira Town By-pass Road under Road Division, Satkhira during the year 2011-2012. **Contractor:** ATCO-JBT-JV, Itagacha, Satkhira.	৩২৫.৬৭ ২৯৭.৩০ ৩১০.৭৫ ৩২৫.৬৭	০৮-০৯-২০১১ ২৭-০১-২০১২ ২৫-০৭-২০১৩ --- ২৪-০৭-২০১৩	সমাপ্ত
PW-06: Construction of 25.74 Meter long P.C Girder Bridge (Khajurdanga Bridge) over Satkhira Khal at 11th Km. of Satkhira Town By-pass Road under Road Division, Satkhira during the year 2011-2012. **Contractor:** PTSL-STC-JV, Dhaka Chember Building,Dhaka	৩২৭.১৪ ২৯৭.৩৪ ৩১২.১৫ ৩২৭.১৪	০৮-০৯-২০১১ ২৮-০৩-২০১২ ১৯-০৯-২০১৩ ৩১-০৭-২০১৪ ২২-০৩-২০১৪	সমাপ্ত

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
২০১০-২০১১	২২৬২.২০	২০০.০০	২০০.০০	২০০.০০	২০০.০০
২০১১-২০১২	১১৫৮.২২	৩৫০.০০	৩৫০.০০	৩৫০.০০	৩৫০.০০
২০১২-২০১৩	৩৬৫৪.৪৬	৮০০.০০	৮০০.০০	৮০০.০০	৮০০.০০
২০১৩-২০১৪	৩১৭.৭৬	৪০০০.০০	৪০০০.০০	৪০০০.০০	৪০০০.০০
২০১৪-২০১৫	--	৩২০০.০০	৩২০০.০০	৩২০০.০০	৩২০০.০০
২০১৫-২০১৬	--	৩৭৭.০০	৩৭৭.০০	৩৭৭.০০	৩৭৭.০০
২০১৬-২০১৭	--	১৫০০.০০	১৫০০.০০	১৫০০.০০	১৫০০.০০
২০১৭-২০১৮	--	৩৩৫৯.০০	৩৩৫৯.০০	৩৩৫৯.০০	৩৩৫৯.০০
২০১৮-২০১৯	--	৪৩৬৫.০০	৪৩৬৫.০০	৪৩৬৫.০০	৪৩৬৫.০০
সর্বমোটঃ	**১১৬৯২.৬৪**	**১৮১৫১.০০**	**১৮১৫১.০০**	**১৮১৫১.০০**	**১৮১৫১.০০**

১৬। **প্রকল্প পরিদর্শনঃ** গত ০৪/০১/২০২০ তারিখে আইএমইডি'র সহকারী পরিচালক জনাব মুহাম্মদ মিজানুর রহমান মিয়া কর্তৃক প্রকল্পটি সরেজমিন পরিদর্শন করা হয়। পরিদর্শনকালে সড়ক বিভাগের কর্মকর্তাগণ উপস্থিত ছিলেন। সরেজমিন পরিদর্শন এবং পিসিআর এ প্রদত্ত তথ্যের আলোকে প্রকল্পটির অঙ্গভিত্তিক বর্ণনা/পর্যবেক্ষণ নিম্নরূপঃ

১৬.১ ভূমি অধিগ্রহণ: অনুমোদিত ডিপিপিতে ৩৭.৪৮ হেক্টর ভূমি অধিগ্রহণ কাজের জন্য ৪৭৯৫.০১ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। পিসিআর অনুযায়ী ৩৭.৪৮ হেক্টর ভূমি অধিগ্রহণ কাজ করা হয়েছে এবং এখাতে বরাদ্দকৃত অর্থের পুরোটাই ব্যয় করা হয়েছে। এখাতে আর্থিক ও বাস্তব কাজ ১০০%।

১৬.২ সড়ক বাঁধে মাটির কাজ: অনুমোদিত ডিপিপিতে ৫.২৮ ল: ঘ: মি: মাটির কাজের জন্য ১১০৫.১৩ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। পিসিআর অনুযায়ী ৫.২৮ ল. ঘ: মি: মাটির কাজ করা হয়েছে এবং এখাতে বরাদ্দকৃত অর্থের প্রায় পুরোটাই খরচ করা হয়েছে।

১৬.৩ নতুন পেভমেন্ট নির্মাণ (সাতক্ষীরা বাইপাস) : সংশোধিত ডিপিপিতে ৭.৩ মিটার প্রস্থে ১২.১৭ কি: মি: নতুন পেভমেন্ট (৩০০ মিঃমিঃ আইএসজি, ২২৫ মিঃমিঃ সাব বেইজ, ১৭৫ মিঃমিঃ এগ্রিগেইট বেইজ টাইপ-২, ১৫০ মিঃমিঃ এগ্রিগেইট বেইজ টাইপ-১, ৭০ মিঃমিঃ ডিবিএস বেইজ কোর্স ও ৫০ মিঃমিঃ ডিবিএস ওয়ারিং কোর্স লেয়ার দ্বারা) নির্মাণ কাজের জন্য ২৭৬১.৫৯ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। পিসিআর অনুযায়ী ১২.১৭ কি: মি: নতুন পেভমেন্ট নির্মাণ করা হয়েছে এবং এক্ষেত্রে সমুদয় টাকা খরচ করা হয়েছে।

১৬.৪ বিদ্যমান পেভমেন্ট পুন:নির্মাণ: সংশোধিত ডিপিপিতে ৭.৩ মিটার প্রশস্তে ১০.১৯ কি:মি: পেভমেন্ট পুন:নির্মাণে ৯২৯.১৩ লক্ষ টাকা এবং ১৪.৬০ মিটার প্রশস্তের ১.০০ কি:মি: (ভোমরা স্থলবন্দর সংলগ্ন) পেভমেন্ট পুন:নির্মাণে ১৮০.১৫ লক্ষ টাকার সংস্থান রয়েছে। পিসিআর অনুযায়ী এ দুটি অংগের সংস্থানকৃত পুরো টাকা ব্যয় করা হয়েছে। এ খাতের বাস্তব অগ্রগতি ১০০%।

১৬.৪ **সার্ফেসিং (ডিবিএস বেইজ কোর্স এবং ওয়ারিং কোর্স) (৭.৩০ মি:):** অনুমোদিত ডিপিপিতে ৭.৩০ মি:মি: প্রশস্তে (৭০ মিঃমিঃ ডিবিএস বেইজ কোর্স ও ৫০ মিঃমিঃ ডিবিএস ওয়ারিং কোর্স লেয়ার দ্বারা) ২২ কি:মি: সড়কের সার্ফেসিং

কাজের জন্য ৪২৩৩.৯৬ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। পিসিআর অনুযায়ী সার্ফেসিং এর অর্থের পুরোটাই ব্যয় করা হয়েছে। এখাতে আর্থিক ও বাস্তব কাজ ১০০%।

১৬.৫ **সার্ফেসিং (ডিবিএস বেইজ কোর্স এবং ওয়ারিং কোর্স) (১৪.৬০ মি:):** অনুমোদিত ডিপিপিতে সার্ফেসিং ১৪.৬০ মি:মি: (৭০ মিঃমিঃ ডিবিএস বেইজ কোর্স ও ৫০ মিঃমিঃ ডিবিএস ওয়ারিং কোর্স লেয়ার দ্বারা) প্রশস্তে ১.০০কিলোমিটার সার্ফেসিং কাজের জন্য ৩০৭.৮৪ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। পিসিআর অনুযায়ী ১.০০ কিলোমিটার সার্ফেসিং এর জন্য বরাদ্দকৃত অর্থের পুরোটাই ব্যয় করা হয়েছে। এখাতে আর্থিক ও বাস্তব কাজ ১০০%।

১৬.৬ **আরসিসি ব্রিজ নির্মাণ (৭৫.৮৮ মিটার):** সংশোধিত ডিপিপিতে সড়কটিতে ৭৫.৮৮ মিটার আরসিসি ব্রিজ নির্মাণ বাবদ ৯১৬.২০ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। পিসিআর অনুযায়ী উক্ত ৭৫.৮৮ মিটার আরসিসি ব্রিজ নির্মাণ করা হয়েছে। এখাতে বরাদ্দকৃত অর্থের পুরোটাই ব্যয় করা হয়েছে।

১৬.৭ **আরসিসি বক্স কালভার্ট নির্মাণ ৫০টি (১৬৫.০০মিটার):** সংশোধিত ডিপিপিতে সড়কের বিভিন্ন কি:মি: এ ১৬৫.০০ মিটার দৈর্ঘ্য ৫০টি আরসিসি বক্স কালভার্ট নির্মাণ বাবদ ১৬৭৯.৬৪ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। পিসিআর অনুযায়ী ১৬৫.০০ মিটার ৫০টি আরসিসি বক্স কালভার্ট নির্মাণ করা হয়েছে এবং এখাতে বরাদ্দকৃত অর্থের ১৬৬৫.৩৩ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে। এখাতে ১৪.৩১ লক্ষ টাকা অব্যয়িত রয়েছে।

১৬.৮ **আরসিসি ইউ ড্রেন নির্মাণ:** সংশোধিত ডিপিপিতে ৯০০.০০ মি: আরসিসি ইউ ড্রেন নির্মাণের বাবদ ৪৯.৬৮ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। পিসিআর অনুযায়ী ৯০০.০০ মি: ইউ ড্রেন /ম্যাশনারি/ভি-ড্রেন নির্মাণ করা হয়েছে এবং এখাতে বরাদ্দকৃত অর্থের পুরোটাই ব্যয় করা হয়েছে।

১৬.৯ **স্লোপ প্রটেকশন (সিসি ব্লক) :** সংশোধিত ডিপিপিতে ৬১১০ ব: মি: স্লোপ প্রটেকশন বাবদ ২৫৮.৬৪ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। পিসিআর অনুযায়ী ৪০০০ ব: মি: স্লোপ প্রটেকশন কাজ করা হয়েছে এবং এখাতে বরাদ্দৃকত অর্থের ১৩৬.৩২ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে। এখাতে ১২২.৩২ লক্ষ টাকা অব্যয়িত রয়েছে।

১৬.১০ **আরসিসি প্যালাসাইডিং:** সংশোধিত ডিপিপিতে ৭৭২১.০০ মিটার আরসিসি প্যালাসাইডিং নির্মাণের জন্য ৬২২.৬৯ লক্ষ টাকার সংস্থান রয়েছে। পিসিআর অনুযায়ী প্রয়োজনীয়তার আলোকে ৬৬০৬.০০ মিটার আরসিসি প্যালাসাইডিং কাজের জন্য ৫৩১.৮৪ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে। এখাতে ১১১৫.০০ লক্ষ টাকা অব্যয়িত রয়েছে।

১৬.১১ **টো-ওয়াল:** সংশোধিত ৫৭০ মিটার টো-ওয়াল নির্মাণের জন্য ১২৪.২১ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। পিসিআর অনুযায়ী ১০০% আর্থিক ও বাস্তব কাজ করা হয়েছে।

১৬.১২ **ইন্টারসেকশন উন্নয়ন ও রোড ডিভাইডার নির্মাণ:** সংশোধিত ডিপিপিতে ০৪ টি ইন্টারসেকশন নির্মাণের জন্য ১৬.২৪ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। পিসিআর অনুযায়ী শতভাগ বাস্তব কাজ করা হয়েছে এবং এ খাতে পুরো টাকা ব্যয় করা হয়েছে। এছাড়া ০.৭৪ কি:মি: রোড ডিভাইডার নির্মাণে ২০.৫৮ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে।

১৬.১১ **সাইন, সিগন্যাল, কি: মি: পোস্ট এবং রোড মার্কিং:** অনুমোদিত ডিপিপিতে সাইন, সিগন্যাল, কি: মি: পোস্ট এবং রোড মার্কিং কাজের জন্য থোক হিসেবে ১১৯.৫৯ লক্ষ টাকার সংস্থান রয়েছে। পিসিআর অনুযায়ী উল্লিখিত কাজ করা হয়েছে এবং এখাতে বরাদ্দকৃত অর্থের পুরোটাই ব্যয় করা হয়েছে। পরিদর্শনকালে দেখা যায় শিক্ষা প্রতিষ্ঠান, বাজার, বাঁক সংশ্লিষ্ট স্থানে সাইন, সিগন্যাল স্থাপন করা হয়েছে। সড়কটিতে কি: মি: পোস্ট স্থাপন করা হয়েছে এবং রোড মার্কিং কাজ করা হয়েছে।

১৬.১২ **নির্মাণকালীন রক্ষণাবেক্ষণ:** অনুমোদিত ডিপিপিতে রাস্তাটির নির্মাণকালীন রক্ষণাবেক্ষণ কাজের জন্য থোক হিসেবে ১৩০.০০ লক্ষ টাকার সংস্থান রয়েছে। পিসিআর অনুযায়ী নির্মাণকালীন রক্ষণাবেক্ষণ কাজ করা হয়েছে। এখাতে বরাদ্দকৃত অর্থের পুরোটাই ব্যয় করা হয়েছে। এখাতে আর্থিক ও বাস্তব অগ্রগতি ১০০%।

১৬.১৩ **ইউটিলিটিস শিফটিং এন্ড রিফিক্সিং:** অনুমোদিত ডিপিপিতে ৬৫টি ইউটিলিটি স্থানান্তর ও পুন:স্থাপনের জন্য থোক হিসেবে ৮৪.৪৯ লক্ষ টাকার সংস্থান রাখা হয়। পিসিআর অনুযায়ী ইউটিলিটিস শিফটিং এন্ড রিফিক্সিং কাজ করা হয়েছে এবং এ বাবদ বরাদ্দকৃত অর্থের পুরোটাই ব্যয় করা হয়েছে।

১৭। **প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জনঃ**

পরিকল্পিত উদ্দেশ্য	উদ্দেশ্য অর্জন
➢ ভোমরা স্থল বন্দর সংযোগসহ সাতক্ষীরা শহর বাইপাস সড়কে ২২.৫২ কিঃমিঃ সড়ক প্রশস্তকরণসহ সার্ফেসিং; ➢ ৭৫.৮৮ মি: আরসিসি ব্রীজ নির্মাণ ও ৫০টি বক্স কালভার্ট নির্মাণ করা; ➢ আরসিসি প্যালাসাইডিং নির্মাণ; ➢ সড়ক নিরাপত্তার মাধ্যমে যানবাহন ও পণ্য চলাচল বৃদ্ধি করা; ➢ রাস্তা প্রশস্তকরণের ফলে সুষ্ঠু ও নিরাপদ যানবাহন চলাচলের সুবিধা বৃদ্ধি করা; ➢ ট্রাফিক জ্যাম হ্রাসের মাধ্যমে ট্রাভেল সময় ও যানবাহন অপারেশন ব্যয় হ্রাস করা ➢ এ অঞ্চলে সড়ক যোগাযোগ ব্যবস্থা উন্নয়নের মাধ্যমে শিল্প ও আর্থ-সামাজিক ব্যবস্থার উন্নয়ন সাধন করা।	➢ ভোমরা স্থল বন্দর সংযোগসহ সাতক্ষীরা শহর বাইপাস সড়কে ২২.৫২ কিঃমিঃ সড়ক প্রশস্তকরণসহ সার্ফেসিংকরা হয়েছে; ➢ সড়কটির বিদ্যমান পেভমেন্ট ৩.৭ মিটার হতে ৫.৫ মিটার প্রশস্থতায় উন্নীতকরণ, ৭৫.৮৮ মিটার ব্রীজ ও ১৬৫ মিটার ৫০টি বক্স কালভার্ট নির্মাণের মাধ্যমে সড়কটির উন্নয়ন করা হয়েছে। ➢ রাস্তা প্রশস্তকরণের 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।

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

২০। **বিশেষ পর্যবেক্ষণ:**

২০.১ প্রকল্পটির মাধ্যমে সাতক্ষীরা শহর বাইপাস (চেইনেজঃ ০+০০০ হতে ১২+৩৫০কিঃমিঃ) নতুন ১২.৩৫ কিঃমিঃ সড়ক নির্মাণ করা হয়েছে। নির্মিত নতুন সড়কের পেভমেন্ট অনেক ভাল দেখতে পাওয়া যায়। সাতক্ষীরা শহর বাইপাস সড়ক নির্মিত হওয়ায় ভোমরা স্থলবন্দরের মালবাহী গাড়ীসহ অন্যান্য যানবাহন বাইপাস দিয়ে চলাচল করায় সাতক্ষীরা শহরে যানজট অনেকাংশ হ্রাস পেয়েছে।

২০.২ ভোমরা স্থলবন্দর সড়কের (১২.১৭ কি:মি:) পুন:নির্মাণকৃত পেভমেন্ট পটহোল সৃষ্টি হওয়ায় কাজ করানো হয়েছে দেখা যায়। সড়কটির উন্নয়ন কাজ প্রায় ০৬ বছর পূর্বে ২০১৪ সালে সমাপ্ত হওয়ায় এবং ভোমরা স্থলবন্দরে মালবাহী যানবাহন চলাচল করায় সড়কাংশটির উপরের লেয়ার ক্ষতিগ্রস্ত হয়ে পটহোল সৃষ্টি হয়েছে জানা যায়। ডিফেক্ট লায়াবিলিটি অতিক্রান্ত হয়ে যাওয়ায় ক্ষতিগ্রস্ত সড়কটি রুটিন মেইনটেনেন্স/পিএমপির আওতায় মেরামত করে সড়কটি সর্বক্ষণ যানবাহন চলাচলের উপযোগী করে রাখা প্রয়োজন। পরিদর্শনকালে সড়কটি দিয়ে অনেক সংখ্যক মালবাহী ভারী যানবাহন চলাচল করতে দেখা যায়।

২০.১ প্রকল্পটির পূর্ত কাজ ০৬টি প্যাকেজের মাধ্যমে বাস্তবায়িত হয়েছে। এর মধ্যে ০৫ নং প্যাকেজের কাজ মূল চুক্তি অনুযায়ী সময়সীমার মধ্যে সমাপ্ত হলেও অবশিষ্ট ৫ টি প্যাকেজের মূল চুক্তির সময় বৃদ্ধি করা হয়েছে। ভবিষ্যতে মূল চুক্তি মেয়াদের মধ্যে প্যাকেজের কাজ সমাপ্তের জন্য কার্যকরী পদক্ষেপ গ্রহণ করা প্রয়োজন।

২০.২ প্রকল্পটির মূল বাস্তবায়ন মেয়াদকাল অক্টোবর, ২০১০ হতে জুন, ২০১৪ পর্যন্ত নির্ধারিত ছিল। প্রকল্পটি সমাপ্ত হতে প্রকৃত বাস্তবায়নকাল অক্টোবর, ২০১০ হতে জুন, ২০১৯ । অর্থাৎ মূল বাস্তবায়নকালের তুলনায় প্রকৃত বাস্তবায়নকাল ০৫ বছর (১৩১.১৫%) বৃদ্ধি করা হয়েছে যা প্রকল্পটির একটি দূর্বল দিক। অন্যদিকে মূল প্রাক্কলিত ব্যয় ১১৬৯২.৬৪ লক্ষ টাকা থাকলেও প্রকৃতপক্ষে প্রকল্পটির ব্যয় বৃদ্ধি পেয়ে ১৮১৫১.০০ লক্ষ টাকা হয়েছে। অর্থাৎ এক্ষেত্রে মূল প্রাক্কলিত ব্যয়ের

চেয়ে ৬৪৫৮.৩৬ (৫৫.২৩%) লক্ষ টাকা বেশি লেগেছে। ভবিষ্যতে মূল প্রাক্কলিত ব্যয় ও বাস্তবায়ন মেয়াদকালের মধ্যে যাতে প্রকল্পসমূহ বাস্তবায়িত হয় সে বিষয়ে সচেষ্ট হওয়া প্রয়োজন।

২১.৫ আলোচ্য প্রকল্পটির মাধ্যমে ভোমরা স্থল বন্দর সংলগ্ন উন্নয়নকৃত সড়কাংশের লেয়ারসহ উপরের সার্ফেস পুরোপুরি ক্ষতিগ্রস্থ হয়েছে দেখা যায়। পরিদর্শনকালে দেখা যায়, ভোমরা স্থল বন্দরের পাথরবাহী ভারী ট্রাক চলাচল এবং লোড, আন-লোডিং ও পার্কিং করা এ স্থানের লেয়ার ক্ষতিগ্রস্থ হয়েছে। জরুরীভিত্তিতে পিএমপির আওতায় বা এডিপির নতুন প্রকল্পের আওতায় ভোমরা স্থলবন্দর সড়কাংশে শক্তিশালী রিজিড পেভমেন্ট নির্মাণের পদক্ষেপ গ্রহণ করা প্রয়োজন।

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

২০.৬ রোড মার্কিং অস্পষ্ট হয়ে গেছে যা পুনরায় থার্মো প্লাস্টিক রোড মার্কিং করা প্রয়োজন। রোড মার্কিং, গাইড পোস্ট ও সাইন/সিগনাল যাতে কার্যকরী থাকে সে বিষয়ে সজাগ থাকা প্রয়োজন।

২১। প্রকল্পের বাস্তবায়ন কাজের উল্লেখ্যযোগ্য স্থির চিত্র:

চিত্র-১ : পেভমেন্টের একাংশ যা আপাতদৃষ্টিতে ভাল দেখতে পাওয়া যায়।	চিত্র-২ : পেভমেন্টের একাংশ যা আপাতদৃষ্টিতে ভাল দেখতে পাওয়া যায়।
চিত্র-৩ : সাইন সিগন্যাল	চিত্র-৪ : পেভমেন্ট দেবে যাওয়ায় কাজ করা সড়কের একাংশ

চিত্র-৫: ৯২ মিটার দৈর্ঘ্যের পিসি গার্ডার সেতুর পাশের ভিউ	চিত্র-৬: ৯২ মিটার দৈর্ঘ্যের পিসি গার্ডার সেতুর (চাড়ালকাটা সেতু) উপরের অংশ
চিত্র-৭: মেঠোপথের সংযোগস্থলে পেভমেন্টের পাশ ভেঙ্গে যাওয়া অংশ	চিত্র-৮ : আরসিসি বক্স কালভার্ট
চিত্র-৯ : পর্যাপ্ত সফট সোল্ডার দেখতে পাওয়া সড়কের একাংশ	চিত্র -১০: পেভমেন্টে ক্র্যাক সৃষ্টি হওয়া সড়কের অংশ
চিত্র-১১: বাজার/গ্রোথ সেন্টার এলাকায় অকার্যকর ড্রেনেজ ব্যবস্থা	চিত্র-১২: বাজার/গ্রোথ সেন্টার এলাকায় অকার্যকর ড্রেনেজ ব্যবস্থা

২২.০ মতামত/সুপারিশঃ

২০.১ প্রকল্পটির মাধ্যমে নির্মিত নতুন ১২.৩৫ কি:মি: সাতক্ষীরা শহর বাইপাস এর নতুন সড়কের পেভমেন্ট অনেক ভাল রয়েছে। সাতক্ষীরা শহর বাইপাস সড়ক নির্মিত হওয়ায় ভোমরা স্থলবন্দরের মালবাহী গাড়ীসহ অন্যান্য যানবাহন বাইপাস দিয়ে চলাচল করায় সাতক্ষীরা শহরে যানজট অনেকাংশ হ্রাস পেয়েছে;

২০.২ প্রকল্পটির মাধ্যমে প্রায় ০৬ বছর পূর্বে ২০১৪ সালে ভোমরা স্থলবন্দর সড়কের (১২.১৭ কি:মি:) পুন:নির্মিত পেভমেন্টের লেয়ার ক্ষতিগ্রস্ত হয়ে পটহোল সৃষ্টি হয়েছে। ডিফেক্ট লায়াবিলিটি অতিক্রান্ত হয়ে যাওয়ায় ক্ষতিগ্রস্ত সড়কটি রুটিন মেইনটেনেন্স/পিএমপির আওতায় মেরামত করে সড়কটি সর্বক্ষণ যানবাহন চলাচলের উপযোগী রাখতে হবে।

২০.১ প্রকল্পটির পূর্ত কাজ ০৬টি প্যাকেজের মাধ্যমে বাস্তবায়িত হয়েছে। এর মধ্যে ০৫ নং প্যাকেজের কাজ মূল চুক্তি অনুযায়ী সময়সীমার মধ্যে সমাপ্ত হলেও অবশিষ্ট ৫ টি প্যাকেজের মূল চুক্তির সময় বৃদ্ধি করা হয়েছে। ভবিষ্যতে মূল চুক্তি মেয়াদের মধ্যে প্যাকেজের কাজ সমাপ্তের জন্য কার্যকরী পদক্ষেপ গ্রহণ করতে হবে;

২০.২ মূল বাস্তবায়নকালের তুলনায় বাস্তবায়নকাল ০৫ বছর (১৩১.১৫%) বৃদ্ধি করা হয়েছে এবং মূল প্রাক্কলিত ব্যয়ের চেয়ে ৬৪৫৮.৩৬ (৫৫.২৩%) লক্ষ টাকা বেশি ব্যয় করা হয়েছে যা প্রকল্পটির একটি দূর্বল দিক। ভবিষ্যতে মূল প্রাক্কলিত ব্যয় ও বাস্তবায়ন মেয়াদকালের মধ্যে যাতে প্রকল্পসমূহ বাস্তবায়িত হয় সে বিষয়ে সচেষ্ট হতে হবে;

২১.৫ আলোচ্য প্রকল্পটির মাধ্যমে ভোমরা স্থল বন্দর সংলগ্ন উন্নয়নকৃত সড়কাংশের লেয়ারসহ উপরের সার্ফেস পুরোপুরি ক্ষতিগ্রস্থ হয়েছে দেখা যায়। ভোমরা স্থল বন্দরের পাথরবাহী ভারী ট্রাক চলাচল এবং লোড, আন-লোডিং ও পার্কিং করায় পেভমেন্টের লেয়ার ক্ষতিগ্রস্থ হয়েছে। জরুরীভিত্তিতে পিএমপির আওতায় বা এডিপির নতুন প্রকল্পের আওতায় ভোমরা স্থলবন্দর সড়কাংশে শক্তিশালী রিজিড পেভমেন্ট নির্মাণের পদক্ষেপ গ্রহণ করতে হবে;

২০.৪ পরিদর্শনকালে অধিকাংশ সড়কব্যাপী পর্যাপ্ত সফট সোল্ডার দেখতে পাওয়া যায়। তবে ব্রীজ/কালভার্টের মাটির এপ্রোচ এবং সড়ক ও মেঠো/মাটির রাস্তার সংযোগস্থলে সফট শোল্ডার ক্ষতিগ্রস্থ দেখা যায়। এগুলো দ্রুত মেরামত/সংশোধন করতে হবে;

২০.৬ অস্পষ্ট হয়ে যাওয়ায় পুনরায় রোড মার্কিং করতে হবে। রোড মার্কিং, সাইন/সিগনাল যাতে সব সময় কার্যকরী থাকে সে বিষয়ে সজাগ থাকতে হবে;

২২.৯ উপর্যুক্ত মতামত/সুপারিশ (অনুচ্ছেদ ২২.১ হতে ২২.৮) এর আলোকে গৃহীত ব্যবস্থা আইএমইডিকে অবহিত করতে হবে।