

নিবিড় পরিবীক্ষণ প্রতিবেদন

"টাঙ্গাইল-দেলদুয়ার-লাউহাটি-সাটুরিয়া-কাওয়ালীপাড়া-কামালপুর বাস স্ট্যান্ড সড়ক আঞ্চলিক মহাসড়কের যথাযথ মান ও প্রশস্থতায় উন্নীতকরণ" প্রকল্প





বাস্তবায়ন পরিবীক্ষণ ও মূল্যায়ন বিভাগ (আইএমইডি)
পরিকল্পনা মন্ত্রণালয়
গণপ্রজাতন্ত্রী বাংলাদেশ সরকার

৩০ জুন ২০২৫

সূচিপত্র

ক্রমিক নং	বিবরণ	পৃষ্ঠা নম্বর
	নির্বাহী সারসংক্ষেপ	i
	শব্দ-সংক্ষেপ (Acronyms and Abbreviations)	iii
	শব্দকোষ (Glossary)	iv
প্রথম অধ্যায়: প্রকল্পের বিস্তারিত বর্ণনা		
১.১	প্রকল্পের পটভূমি	১
১.২	প্রকল্পের লক্ষ্য ও উদ্দেশ্য	২
১.৩	প্রকল্প অনুমোদন, সংশোধন, ব্যয় ও মেয়াদ হ্রাস/বৃদ্ধি এবং অর্থায়নের অবস্থা	৩
১.৪	প্রকল্পের প্রধান প্রধান কার্যক্রমসমূহ	৩
১.৫	প্রকল্পের অঙ্গভিত্তিক ব্যয়ের লক্ষ্যমাত্রা	৩
১.৬	প্রকল্পের বছরভিত্তিক কর্মপরিকল্পনা	৬
১.৭	ডিপিপি অনুযায়ী প্রকল্পের ক্রয় পরিকল্পনা	১০
১.৮	ডিপিপি অনুযায়ী প্রকল্পের লগ-ফ্রেম	১৩
১.৯	প্রকল্পের Exit Plan ও টেকসইকরণ পরিকল্পনা	১৪
১.১০	আর্থিক ও অর্থনৈতিক পরিকল্পনা	১৪
দ্বিতীয় অধ্যায়: নিবিড় পরিবীক্ষণ কাজ পরিচালন পদ্ধতি ও সময় ভিত্তিক পরিকল্পনা		
২.১	নিবিড় পরিবীক্ষণের কার্যপরিধি (ToR)	১৫
২.২	নমুনা পদ্ধতি ও আকার নির্ধারণ	১৬
২.৩	নিবিড় পরিবীক্ষণ কার্যক্রমের কার্য পদ্ধতি	১৭
২.৪	নিবিড় পরিবীক্ষণের নির্দেশক নির্বাচন	১৮
২.৫	নিবিড় পরিবীক্ষণ কাজের পদ্ধতি	২০
২.৬	কর্মপদ্ধতি (Methodology)	২১
২.৭	প্রাইমারি তথ্য সংগ্রহ	২১
২.৮	সেকেন্ডারি তথ্য সংগ্রহ	২৪
২.৯	তথ্য সংগ্রহকারী নিয়োগ ও প্রশিক্ষণ	২৪
২.১০	তথ্য সংগ্রহ ও বিশ্লেষণ পদ্ধতি	২৫
২.১১	প্রতিবেদন প্রস্তুতকরণ	২৫
২.১২	নিবিড় পরিবীক্ষণ কার্যক্রমের সময়ভিত্তিক কর্মপরিকল্পনা	২৬
তৃতীয় অধ্যায়: ফলাফল পর্যালোচনা		
৩.১	প্রকল্পের অঙ্গভিত্তিক বার্ষিক কর্মপরিকল্পনা অগ্রগতি পর্যালোচনা	২৮
৩.২	বছরভিত্তিক অর্থ-বরাদ্দ, ছাড় ও প্রকৃত ব্যয়ের অগ্রগতি পর্যালোচনা ও বিশ্লেষণ	৩১
৩.৩	ভূমি অধিগ্রহণের অগ্রগতি পর্যালোচনা ও বিশ্লেষণ	৩৩
৩.৪	বার্ষিক ক্রয় পরিকল্পনা পর্যালোচনা	৪০
৩.৫	প্রকল্পের ক্রয় কার্যক্রম পর্যালোচনা	৪০
৩.৬	লগ-ফ্রেম অনুযায়ী লক্ষ্য, উদ্দেশ্য আউটপুট ও ইনপুট অর্জন পর্যালোচনা	৫১
৩.৭	প্রকল্পের আওতায় সম্পাদিত মূল কার্যক্রমসমূহের উপযোগিতা পর্যালোচনা	৫৪
৩.৮	আর্থিক ও অর্থনৈতিক বিশ্লেষণ	৫৪
৩.৯	সম্ভাব্যতা সমীক্ষা প্রতিবেদন পর্যালোচনা	৫৫
৩.১০	প্রকল্প ব্যবস্থাপনা পর্যালোচনা	৫৫
৩.১১	নির্মাণ কাজে ব্যবহৃত মালামালের গুণগত মান যাচাই ও ল্যাব-টেস্টের রিপোর্ট পর্যালোচনা	৫৯
৩.১২	নির্মাণ কাজের এবং মালামালের Quality Control (QC) and Quality Assurance (QA)	৬০
৩.১৩	ড্রইং/ডিজাইন পর্যালোচনা	৬২
৩.১৪	নির্মাণ কাজের গুণগতমান যাচাই	৬৩
৩.১৫	সরেজমিনে নির্মাণ কাজ পরিদর্শন	৬৪

৩.১৬ প্রকল্পের Exit plan ও টেকসইকরণ পরিকল্পনা পর্যালোচনা.....৭৩
৩.১৭ প্রকল্পের আওতায় উপকারভোগীদের জরিপের ফলাফল পর্যালোচনা ও বিশ্লেষণ ৭৪
৩.১৮ এফজিডি হতে প্রাপ্ত ফলাফল ৮০
৩.১৯ কেআইআই হতে প্রাপ্ত ফলাফল.....৮২
৩.২০ স্থানীয় মতবিনিময় কর্মশালা হতে প্রাপ্ত ফলাফল ৮৫
৩.২১ পরিবেশ সংক্রান্ত তথ্যাদি পর্যালোচনা.....৮৭

চতুর্থ অধ্যায়: প্রকল্পের সবল ও দুর্বলদিক এবং সুযোগ ও ঝুঁকিসমূহ পর্যালোচনা (SWOT Analysis)

৪.১ প্রকল্পের সবল দিকসমূহ.....৮৮
৪.২ প্রকল্পের দুর্বল দিকসমূহ.....৮৯
৪.৩ প্রকল্পের সুযোগসমূহ.....৮৯
৪.৪ প্রকল্পের ঝুঁকিসমূহ.....৯০

পঞ্চম অধ্যায়: পর্যালোচনা হতে প্রাপ্ত সার্বিক পর্যবেক্ষণ

৫.১ বার্ষিক কর্মপরিকল্পনা বাস্তবায়ন অগ্রগতি পর্যবেক্ষণ.....৯১
৫.২ বছরভিত্তিক অর্থ-বরাদ্দ, ছাড় ও প্রকৃত ব্যয়ের অগ্রগতি পর্যবেক্ষণ.....৯১
৫.৩ প্রকল্পের নির্মাণ কাজের ধীরগতির কারণ পর্যবেক্ষণ.....৯১
৫.৪ প্রকল্প বাস্তবায়নের মূল চ্যালেঞ্জসমূহ ৯১
৫.৫ সম্ভাব্যতা সমীক্ষা প্রতিবেদন পর্যবেক্ষণ ৯২
৫.৬ ক্রয় কার্যক্রম পর্যবেক্ষণ ৯২
৫.৭ নির্মাণ কাজের গুণগতমান পর্যবেক্ষণ.....৯২
৫.৮ সরেজমিনে নির্মাণ কাজ পর্যবেক্ষণ.....৯৩
৫.৯ প্রকল্প ব্যবস্থাপনা পর্যবেক্ষণ.....৯৪
৫.১০ লগ-ফ্রেম অনুযায়ী প্রকল্পের লক্ষ্য, উদ্দেশ্য ও আউটপুট অর্জন পর্যবেক্ষণ ৯৪
৫.১১ সড়ক/অবকাঠামোর Design life পর্যবেক্ষণ.....৯৫
৫.১২ প্রকল্পের Exit Plan ও টেকসইকরণ পরিকল্পনা পর্যবেক্ষণ ৯৫
৫.১৩ পরিবেশ সংক্রান্ত তথ্যাদি পর্যবেক্ষণ.....৯৫
৫.১৪ ক্ষতিপূরণ প্রদান সংক্রান্ত তথ্যাদি পর্যবেক্ষণ.....৯৫

ষষ্ঠ অধ্যায়: সুপারিশ ও উপসংহার

৬.১ সুপারিশ.....৯৬
৬.২ উপসংহার.....৯৭
রেফারেন্সসমূহ ৯৮

সংযুক্তিসমূহঃ

সংযুক্তি-১: ভূমি সংক্রান্ত তথ্যাদি (টাঙ্গাইল অংশ) ৯৯
সংযুক্তি-২: ডিপিপির অর্গানোগ্রাম অনুযায়ী জনবল..... ১০০
সংযোজনী-১ উপকারভোগীদের জন্য নমুনা জরিপ প্রশ্নমালা.....১০১
সংযোজনী-২ প্রকল্প পরিচালকের জন্য KII গাইডলাইন.....১০৩
সংযোজনী-৩: প্রকল্প সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তা (তত্ত্বাবধায়ক প্রকৌশলী, নির্বাহী প্রকৌশলী, উপ-বিভাগীয় প্রকৌশলী) এবং ঠিকাদার প্রতিষ্ঠানের কর্মকর্তাদের জন্য কেআইআই গাইডলাইন ১০৬
সংযোজনী-৪: মন্ত্রণালয় এবং সওজ এর প্রকল্প সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তাদের জন্য কেআইআই গাইডলাইন.....১০৮
সংযোজনী-৫: স্থানীয় পর্যায়ে গুরুত্বপূর্ণ ব্যক্তিবর্গের সাক্ষাৎকার.....১১০
সংযোজনী-৬: এফজিডি গাইডলাইন.....১১১
সংযোজনী-৭: সরেজমিনে নির্মাণ কাজের গুণগতমান যাচাই চেকলিস্ট.....১১৩

সারণিসমূহঃ

ক্রমিক নং	বিবরণ	পৃষ্ঠা নম্বর
সারণি ১.১	প্রকল্পের অনুমোদন, সংশোধন, ব্যয় ও মেয়াদ হ্রাস/বৃদ্ধি এবং অর্থায়ন	৩
সারণি ১.২	প্রকল্পের অঙ্গভিত্তিক ব্যয় বিভাজন	৩
সারণি ১.৩	বছরভিত্তিক কর্মপরিকল্পনা	৬
সারণি ১.৪	পণ্য ক্রয় পরিকল্পনা	১০
সারণি ১.৫	কার্য ক্রয় পরিকল্পনা	১০
সারণি ১.৬	সেবা ক্রয় পরিকল্পনা	১২
সারণি ২.১	নমুনা সংগ্রহের বিভাগ, জেলা ও উপজেলা এবং উপকারভোগীর সংখ্যা	১৭
সারণি ২.২	এফজিডি'র স্থান, অংশগ্রহণকারী এবং সংখ্যা	২২
সারণি ২.৩	তথ্যদাতার প্রকার অনুসারে তথ্যদাতার সংখ্যা, স্থান ও তথ্য সংগ্রহ উপকরণ	২৪
সারণি ৩.১	প্রকল্পের অঙ্গভিত্তিক আর্থিক ও বাস্তব লক্ষ্যমাত্রা এবং বাস্তব অগ্রগতি	২৮
সারণি ৩.২	বছর ভিত্তিক অর্থ বরাদ্দ, ছাড় ও প্রকৃত ব্যয়ের অগ্রগতি	৩১
সারণি ৩.৩	ভূমি অধিগ্রহণের বিস্তারিত বিবরণী	৩৩
সারণি ৩.৪	স্টেশনারি, স্ট্যাম্প ও সীল, মুদ্রণ ও বাঁধাই ক্রয়	৪০
সারণি ৩.৫	কার্য ক্রয় বিষয়ক তথ্যাদি	৪১
সারণি ৩.৬	প্যাকেজ ভিত্তিক নির্মাণ কাজের অগ্রগতি	৪৪
সারণি ৩.৭	লগ-ফ্রেম অনুযায়ী প্রকল্পের অর্জন	৫১
সারণি ৩.৮	প্রকল্প পরিচালক সংক্রান্ত তথ্যাদি	৫৫

গ্রাফ/চার্ট/চিত্রসমূহঃ

ক্রমিক নং	বিবরণ	পৃষ্ঠা নম্বর
চিত্র ১.১	প্রকল্প এলাকার ম্যাপ	২
চিত্র ২.১	এক নজরে নিবিড় পরিবীক্ষণ পদ্ধতি	২০
চিত্র ২.২	গ্যান্ট-চার্টে কর্মপরিকল্পনা	২৭
চিত্র ৩.১	উত্তরদাতাদের শিক্ষাগত যোগ্যতা	৭৪
চিত্র ৩.২	উপকারভোগীদের পেশা	৭৫
চিত্র ৩.৩	প্রকল্প বাস্তবায়ন হলে যে খাতগুলোতে নতুন কর্মসংস্থান সৃষ্টি হবে	৭৮
চিত্র ৩.৪	উপকারভোগীদের আয় বৃদ্ধি সম্পর্কিত মতামত	৭৯
চিত্র ৩.৫	ক্ষতিপূরণের টাকা ঠিকমতো পেয়েছে কিনা সে সম্পর্কিত মতামত	৭৯

নির্বাহী সারসংক্ষেপ

বাস্তবায়ন পরিবীক্ষণ ও মূল্যায়ন বিভাগ (আইএমইডি) সরকারের বার্ষিক উন্নয়ন কর্মসূচির (এডিপি) অন্তর্ভুক্ত চলমান প্রকল্পসমূহের নিবিড় পরিবীক্ষণ এবং সমাপ্ত প্রকল্পের প্রভাব মূল্যায়ন সমীক্ষা কার্যক্রম পরিচালনা করে থাকে। চলতি ২০২৪-২০২৫ অর্থবছরে "টাঙ্গাইল-দেলদুয়ার-লাউহাটি-সাটুরিয়া-কাওয়ালীপাড়া-কালামপুর বাস স্ট্যান্ড সড়ক আঞ্চলিক মহাসড়কের যথাযথ মান ও প্রশস্থতায় উন্নীতকরণ" চলমান প্রকল্পটির নিবিড় পরিবীক্ষণের জন্য নির্বাচন করা হয়েছে এবং যথাযথ প্রক্রিয়ার মাধ্যমে পরামর্শক প্রতিষ্ঠান হিসেবে এএসডি কনসালটেন্সি সার্ভিস'কে দায়িত্ব প্রদান করা হয়েছে। প্রকল্প এলাকার অর্থনৈতিক প্রবৃদ্ধি অর্জন এবং দারিদ্র্য বিমোচনের লক্ষ্যে সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগের অধীন সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর (সওজ) কর্তৃক বাস্তবায়নাধীন প্রকল্পটি গত ১৬/০১/২০২২ তারিখে একনেক কর্তৃক ১৪৩৫৮৯.৩৬ লক্ষ টাকা প্রাক্কলিত ব্যয়ে ০১/০১/২০২২ থেকে ৩০/০৬/২০২৪ মেয়াদে বাস্তবায়নের নিমিত্ত অনুমোদিত হয়। পরবর্তীতে বাস্তবায়নকালে উদ্ভূত বিভিন্ন সমস্যার প্রেক্ষিতে প্রকল্পটির মেয়াদ ০১/০১/২০২২ থেকে ৩০/০৬/২০২৬ পর্যন্ত ২ (দুই) বছর বৃদ্ধি করা হয়েছে। দেশের উত্তর ও দক্ষিণ-পশ্চিমাঞ্চলের মানুষের জন্য সাশ্রয়ী (সময় ও অর্থ) ও কার্যকরী রুট হিসেবে গড়ে তোলা এবং প্রকল্প এলাকার পশ্চাৎপদ জনগণের সার্বিক আর্থ-সামাজিক অবস্থার উন্নতি সাধন করা প্রকল্পের উদ্দেশ্য।

নিবিড় পরিবীক্ষণ সমীক্ষার জন্য প্রাইমারি ও সেকেন্ডারি উভয় উৎস হতে তথ্য সংগ্রহ করা হয়েছে। সংখ্যাগত তথ্যের জন্য দৈবচয়নের মাধ্যমে প্রকল্পের আওতায় ৫টি উপজেলায় নির্মিত/নির্মাণাধীন রাস্তা প্রশস্তকরণ সংলগ্ন এলাকা থেকে উপকারভোগীর তথ্য-উপাত্ত সংগ্রহ করা হয়েছে। গুণগত তথ্যের জন্য এফজিডি, কেআইআই, স্থানীয় পর্যায়ের কর্মশালা এবং সরেজমিন নির্মাণ কাজ পরিদর্শনের মাধ্যমে তথ্য-উপাত্ত সংগ্রহ, পর্যালোচনা ও বিশ্লেষণ করা হয়েছে। এছাড়া, সেকেন্ডারি উৎস হতে তথ্য সংগ্রহ ও বিশ্লেষণপূর্বক প্রতিবেদনে সন্নিবেশ করা হয়েছে।

ফেব্রুয়ারি, ২০২৫ পর্যন্ত প্রকল্পের ক্রমপুঞ্জিত আর্থিক অগ্রগতি ৪৮৯৪৫.০০ লক্ষ টাকা বা ৩৪.০৯% এবং বাস্তব অগ্রগতি ৩৯.৫০%। প্রকল্পের মেয়াদ ২ বছর বৃদ্ধির ফলে Time Over Run হয়েছে ৫৫.৫৫%। প্রকল্পের মূল কাজ হচ্ছে ভূমি অধিগ্রহণ, সড়ক প্রশস্তকরণ, পেভমেন্ট মজবুতিকরণ, হার্ড সোল্ডার নির্মাণ, ইন্টারসেকশন উন্নয়ন, আরসিসি রিজিড পেভমেন্ট নির্মাণ, আরসিসি বক্স কালভার্ট নির্মাণ, বৃক্ষরোপণ ইত্যাদি। অনুমোদিত ডিপিপি অনুযায়ী ক্রয় পরিকল্পনায় পণ্য ক্রয়ের ৩টি, কার্য ক্রয়ের ৭টি ও সেবা ক্রয়ের ৪টি প্যাকেজ রয়েছে। কার্য ক্রয়ের মূল প্যাকেজ ৬টির চুক্তি অনুযায়ী জুন, ২০২৪ তারিখে কাজ সম্পন্ন হওয়ার কথা থাকলেও প্যাকেজ ৩, ৪ ও ৭ এর চুক্তির মেয়াদ ডিসেম্বর ২০২৬ পর্যন্ত বর্ধিত করা হয়েছে। প্যাকেজ ১, ২ ও ৫ এর ঠিকাদার প্রতিষ্ঠানের জামানতের (Performance Security) মেয়াদ শেষ হওয়ায় বর্তমানে নির্মাণ কাজ বন্ধ রয়েছে। প্রকল্পের আওতায় এখনো কয়েকটি মৌজায় ভূমি অধিগ্রহণ সম্পন্ন হয়নি এবং ইউটিলিটি শিফটিং সম্পন্ন না হওয়ার ফলে প্রকল্পের কার্যক্রম ধীর হচ্ছে। এছাড়া, টাঙ্গাইল জেলার দেলদুয়ার উপজেলার বাজার অংশে ভূমি অধিগ্রহণ ও বিদ্যমান অবকাঠামো অপসারণ করে রাস্তা নির্মাণে চ্যালেঞ্জ রয়েছে। প্রকল্পের অগ্রগতি বিবেচনায় লক্ষ্য, উদ্দেশ্য ও আউটপুট অর্জন সীমিত।

প্রকল্পের সবল দিকের মধ্যে রয়েছে শুরু থেকে অদ্যাবধি একজন প্রকল্প পরিচালক নিয়োজিত এবং যথাসময়ে মৌলিক ড্রইং/ডিজাইন অনুমোদন পাওয়া গিয়েছে। প্রকল্পের দুর্বল দিকগুলো হলো প্রকল্প গ্রহণের পূর্বে পূর্ণাঙ্গ সম্ভাব্যতা সমীক্ষা যাচাই করা হয়নি, ডিপিপির কর্মপরিকল্পনা অনুসরণ সম্ভব হয়নি, ঠিকাদার প্রতিষ্ঠান কর্তৃক প্রকল্প বাস্তবায়নে ধীর এবং কম সংখ্যক জনবল দিয়ে মাঠ পর্যায়ে নির্মাণ কাজ তদারকি ঘাটতি পরিলক্ষিত হয়েছে। প্রকল্পের সুযোগ হচ্ছে স্থানীয় প্রশাসনের সার্বিক সহযোগিতা পাওয়া ও নির্মাণ শ্রমিকদের সহজলভ্যতা রয়েছে। প্রকল্পের ঝুঁকি হলো নির্মাণ সামগ্রির মূল্য বৃদ্ধির ফলে প্রকেল্পর ব্যয় বৃদ্ধির শঙ্কা এবং ডিজাইন লোডের তুলনায় ওভার লোডেড ট্রাক/কাভার্ড ভ্যান ও ভারী যানবাহন যাতায়াতে অবকাঠামোর ক্ষতির আশঙ্কা রয়েছে।

সরেজমিনে দেখা যায়, অনুমোদিত ড্রইং/ডিজাইন অনুযায়ী নির্মাণ কাজ চলমান রয়েছে। নিবিড় পরিবীক্ষণ সমীক্ষাকালে পরামর্শক প্রতিষ্ঠান এবং ঠিকাদার প্রতিষ্ঠানের ল্যাব-টেস্টের ফলাফল সঠিক পাওয়া গিয়েছে। মাঠ পর্যায়ে নির্মাণ উপকরণ অধিকাংশ ক্ষেত্রে স্পেসিফিকেশন অনুযায়ী ব্যবহার করা হচ্ছে। নির্মাণ কাজে ব্যবহৃত যন্ত্রপাতি এবং অন্যান্য সরঞ্জাম নিরাপদে স্টেক ইয়ার্ডে সংরক্ষণ করা হচ্ছে। বাস্তবায়নাধীন সড়কের অনেক জায়গাতেই ভূমি অধিগ্রহণপূর্বক বাঁক সরলীকরণের ফলে সড়ক নিরাপত্তা বৃদ্ধি এবং সড়ক দুর্ঘটনা হ্রাস পাবে। তবে, নতুন এ্যালাইনমেন্টে কয়েকটি বক্স কালভার্ট নির্মাণ কাজ বন্ধ থাকায় ব্যবহৃত রেইনফোর্সমেন্টে মরিচা পড়েছে। চলমান কাজের কোন কোন অংশে কিছু ত্রুটি/বিচ্যুতি দেখা গিয়েছে যা মেরামত করতে হবে। এছাড়া, রিজিড পেভমেন্টে কিউরিং কাজের ঘাটতি পরিলক্ষিত হয়েছে। প্রকল্প বাস্তবায়নে প্রকল্প পরিচালকসহ প্রকল্প ব্যবস্থাপক-২জন, উপ-প্রকল্প ব্যবস্থাপক-২ জন এবং উপ-সহকারী প্রকৌশলী-২ জন মোট ৭ জন দায়িত্বে রয়েছেন। প্রকল্পের আওতায় গত ২০২২-২০২৩ ও ২০২৩-২০২৪ অর্থ বছরে ২টি অডিট আপত্তি উত্থাপিত হয়েছে যা এখনো নিষ্পত্তি হয়নি।

প্রকল্পের অবশিষ্ট কাজ গুণগতমান বজায় রেখে সম্পন্নকরণের লক্ষ্যে বাস্তবায়নকারী সংস্থা কর্তৃক সময়াবদ্ধ কর্মপরিকল্পনা প্রণয়ন ও অনুমোদনপূর্বক প্রকল্প বাস্তবায়নের উদ্যোগ গ্রহণ করতে হবে। নির্ধারিত সময়ে প্রকল্পের নির্মাণ কাজ সম্পন্নকরণে ভূমি অধিগ্রহণের বিষয়ে বাস্তবায়নকারী সংস্থাকে জেলা প্রশাসকের এল এ সেকশনের সাথে সার্বক্ষণিক যোগাযোগের মাধ্যমে আরও তৎপর হতে হবে। এছাড়া, প্যাকেজ ১, ২ ও ৫ এর ঠিকাদার প্রতিষ্ঠান দ্রুত নির্মাণ কাজ শুরু করতে ব্যর্থ হলে বাস্তবায়নকারী সংস্থা কর্তৃক উক্ত ঠিকাদার প্রতিষ্ঠানের চুক্তিপত্র বাতিল কিংবা সরকারি বিধি মোতাবেক প্রয়োজনীয় আইনি পদক্ষেপ গ্রহণ করতে হবে। প্রকল্পের আওতায় জরুরি ভিত্তিতে পরিবেশ উন্নয়নে পদক্ষেপ গ্রহণ এবং যে সমস্ত জায়গায় কৃষি জমির সেচ নালা বন্ধ হওয়ার সম্ভাবনা রয়েছে উক্ত জায়গাগুলো সুনির্দিষ্টভাবে চিহ্নিতপূর্বক বক্স কালভার্ট নির্মাণের বিষয়ে বাস্তবায়নকারী সংস্থা কর্তৃক উদ্যোগ গ্রহণ করা প্রয়োজন। প্রকল্পের প্রধান কাজ (সড়ক প্রশস্তকরণ) প্রকল্পের উদ্দেশ্যের সাথে সামঞ্জস্যপূর্ণ। সুতরাং প্রকল্পটি সফলভাবে বাস্তবায়িত হলে দেশের উত্তর ও দক্ষিণ-পশ্চিমাঞ্চলের মানুষের জন্য সাশ্রয়ী (সময় ও অর্থ) ও কার্যকরী রুট হিসেবে গড়ে উঠবে এবং আর্থ-সামাজিক উন্নয়নে অবদান রাখবে।

শব্দ-সংক্ষেপ (Acronyms and Abbreviations)

ADP	:	Annual Development Programme
AADT	:	Annual Average Daily Traffic
AASHTO	:	American Association of Highway and Transportation Office
BCR	:	Benefit Cost Ratio
BoQ	:	Bill of Quantities
BPPA	:	Bangladesh Public Procurement Authority
DPP	:	Development Project Proposal
DPM	:	Direct Procurement Method
DLC	:	Dry Lean Concrete
EIA	:	Environmental Impact Assessment
FM	:	Fineness Modulus
GDS	:	Geometric Design Standard
GoB	:	Government of Bangladesh
IRR	:	Internal Rate of Return
IMED	:	Implementation Monitoring and Evaluation Division
KII	:	Key Informant Interview
OTM	:	Open Tendering Method
OSTETM	:	One Stage Two Envelopes Tendering Method
PPA	:	Public Procurement Act-2006
PPR	:	Public Procurement Rules-2008
PIC	:	Project Implementation Committee
PSC	:	Project Steering Committee
PQC	:	Pavement Quality Concrete
QCBS	:	Quality Cost-Based Selection
RDPP	:	Revised Development Project Proposal
RFQ	:	Request For Quotation
RHD	:	Roads and Highways Department
SOP	:	Standard Operating Procedure
SPSS	:	Statistical Package for Social Science
SWOT	:	Strengths, Weaknesses, Opportunities and Threats
ToR	:	Terms of Reference

শব্দকোষ (Glossary)

আঞ্চলিক মহাসড়ক: আঞ্চলিক মহাসড়ক একটি গুরুত্বপূর্ণ সড়ক যেটি এক বা একাধিক অঞ্চলের মধ্যে যোগাযোগ স্থাপন করে। এই ধরনের সড়ক সাধারণত বিভিন্ন জেলা, বিভাগ বা প্রশাসনিক অঞ্চল এর মধ্যে গতি এবং পরিবহন সহজ করে তোলে। আঞ্চলিক মহাসড়কগুলো সাধারণত উন্নতমানের, দ্বিমুখী বা বহুমুখী হতে পারে, যা দ্রুত এবং নিরাপদে পণ্য এবং যাত্রী পরিবহন নিশ্চিত করে।

AADT: সড়কের সারা বছরের দৈনিক গড় ট্রাফিককে Annual Average Daily Traffic (AADT) বলা হয়। সড়কের সারা বছরে চলাচলকারী মোট ট্রাফিক সংখ্যাকে ৩৬৫ দিন দিয়ে ভাগ করে AADT পাওয়া যায়। পরিবহন ব্যবস্থার পরিকল্পনায় এবং পরিবহন প্রকৌশলে এটি ব্যবহৃত হয়।

AASHTO: American Association of Highway and Transportation Officials (AASHTO) হলো একটি মান নির্ধারণকারী সংস্থা যা স্পেসিফিকেশন, টেস্ট প্রোটোকল এবং নির্দেশিকা প্রকাশ করে যা সমগ্র মার্কিন যুক্তরাষ্ট্র ও বাংলাদেশসহ বিশ্ব জুড়ে হাইওয়ে ডিজাইন এবং নির্মাণে ব্যবহৃত হয়।

Bill of Quantity: দরপত্রের নির্দিষ্ট স্পেসিফিকেশন অনুসারে একজন পরামর্শক/এস্টিমেটর সব পূর্ত/পণ্য সরবরাহ বা সেবার সুনির্দিষ্ট পরিমাণ উল্লেখপূর্বক নথি প্রস্তুত করেন, যে নথিতে দরপত্রে অংশগ্রহণকারী ঠিকাদারগণ প্রত্যেকটি কাজের বিপরীতে তাদের দর উল্লেখ করেন এবং দরপত্রদাতার উল্লিখিত কাজের পরিমাণের সাথে দরপত্রে অংশগ্রহণকারীদের কাজের দরের সাপেক্ষে দরপত্রের মূল্য নির্ধারিত হয়। সে নথিকেই Bill of Quantity বা BoQ বলা হয়। Bill of Quantity-তে উদ্ধৃত করা দরেই সংশ্লিষ্ট ঠিকাদারকে পরবর্তীতে প্রত্যেকটি কাজের বিপরীতে বিল পরিশোধ করা হয়।

সিলিন্ডার টেস্ট: যে কোন কংক্রিট কাঠামোর কংক্রিটের শক্তি নিরূপণ করার একটি সহজ ও নির্ভরযোগ্য পরীক্ষা হচ্ছে কংক্রিট সিলিন্ডার টেস্ট। এ টেস্টের মাধ্যমে কংক্রিটের কম্প্রেসিভ স্ট্রেংথ পরিমাপ করা হয়। সাধারণ ২৮ দিন কিউরিং করার পর ১৫০ মিঃ মিঃ ব্যাস এবং ৩০০ মিঃমিঃ দৈর্ঘ্য বিশিষ্ট অথবা ১০০ মিঃমিঃ ব্যাস এবং ২০০ মিঃমিঃ দৈর্ঘ্য বিশিষ্ট কংক্রিট সিলিন্ডার স্যাম্পল কমপ্রেশন টেস্টিং মেশিনে বসিয়ে পর্যায়ক্রমে লোড দেয়া হয় এবং সিলিন্ডার ভেঙ্গে যাওয়ার পূর্ব পর্যন্ত সর্বোচ্চ লোড রেকর্ড করা হয় যার মাধ্যমে স্যাম্পলটির কম্প্রেসিভ স্ট্রেংথ নির্ণয় করা হয়।

Flexible Pavement: ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট একটি বিটুমিনাস পদার্থের উপরিভাগ স্তর এবং তার নিচে বেস এবং সাববেস স্তর দ্বারা গঠিত। বিটুমিনাস পদার্থ হলো অ্যাসফল্ট, যার স্থিতিস্থাপকতা আছে। ফ্লেক্সিবল পেভমেন্টের প্রাথমিক স্থাপন খরচ কম যার কারণে এই ধরনের পেভমেন্ট সাধারণত সর্বজনীনভাবে বেশ প্রচলিত।

Hard Shoulder: একটি সড়কের পাশে থাকা একটি বিশেষ অংশ যা সাধারণত বিশেষ গাড়ি, জরুরি যানবাহন, বা মালামাল/রিপেয়ার করার জন্য ব্যবহৃত হয়। এটি মূলত সড়কের চলাচল অংশ থেকে পৃথক একটি পরিষ্কার স্থান, যা নিরাপত্তা এবং জরুরি পরিস্থিতিতে প্রয়োজনীয়। কিছু সময়, বিশেষ ধরনের যানবাহন যেমন বড় ট্রাক, বাস বা পর্যটন বাস হার্ডসোল্ডারে কিছু সময়ের জন্য পার্কিং করতে পারে, যাতে মূল সড়কের চলাচল বিঘ্নিত না হয়।

প্যালাসাইডিং: প্যালাসাইডিং হল একটি নির্মাণ পদ্ধতি, যেখানে মাটি বা ভূমির স্থিতিশীলতা বজায় রাখতে সোজা বা সামান্য ঢালু প্রাচীর বা বেড়া তৈরি করা হয়। এটি সাধারণত প্রাকৃতিক বিপর্যয় (যেমন- ভূমি ধ্বস বা নদী ভাঙন) রোধ করার জন্য ব্যবহার করা হয়। প্যালাসাইডিংয়ের মাধ্যমে মাটি বা জমির ক্ষয় রোধ করা যায় এবং একটি নির্দিষ্ট

অঞ্চলের স্থিতিশীলতা বাড়ানো যায়। প্যালাসাইডিং বিভিন্ন ধরনের প্রাকৃতিক বিপর্যয়ের বিরুদ্ধে রক্ষা প্রদান করে, বিশেষত বৃষ্টির ফলে মাটি ধ্বসে বা ভূমি ধ্বস থেকে এটি ভূমির উপরের অংশকে সুরক্ষিত রাখে।

Rigid Pavement: যে সকল পেভমেন্টের বেন্ডিং প্রতিরোধ ক্ষমতা বেশি, কাঠামোগতভাবে অনমনীয় এবং কংক্রিটের মাধ্যমে তৈরি তাকে Rigid Pavement বলা হয়। সাধারণত যানবাহনের অতিরিক্ত চাপ পরা ও পানি জমার সম্ভাবনা থাকলে সেসকল স্থানে এই পেভমেন্ট ব্যবহার করা হয় (যেমন- বাজার, বাসস্ট্যান্ড অংশ)।

Road Marking: সড়ক পৃষ্ঠে চিহ্নিতকরণ কোনো ডিভাইস বা উপাদান যা সড়কের লেন নির্দেশনা ও দিকের তথ্য প্রদানের জন্য ব্যবহৃত হয়। রোড মার্কিং এর ফলে যানবাহন চলাচলের ক্ষেত্রে ড্রাইভারের নির্দেশনা পেতে সহজ হয়।

Toe Wall: টো-ওয়াল হলো এক ধরনের প্রাচীর বা দেয়াল যা সাধারণত ভূমি বা মাটি স্থিতিশীল রাখতে বা সুরক্ষিত করতে ব্যবহৃত হয়। এটি প্রাথমিকভাবে মাটি বা ভূমি ভাঙন (erosion) রোধ করার জন্য তৈরি করা হয়। টো-ওয়াল সাধারণত নদী তীর, সড়ক সাইড, ঢাল, বা পুকুর তীর ইত্যাদিতে ব্যবহৃত হয়। নদী বা জলাশয়ের তীর ধরে ব্যবহৃত হলে, টো-ওয়াল পানি প্রবাহে হালকা বাঁধা সৃষ্টি করে এবং তীর বা পাড়ের ক্ষয় রোধ করে। কিছু ক্ষেত্রে এটি রাস্তা বা পরিবহন অবকাঠামোর পাশে ব্যবহার করা হয়, যাতে সড়কের সাইডে ভূমি ধ্বস বা পতন না ঘটে।

প্রথম অধ্যায়

প্রকল্পের বিস্তারিত বর্ণনা

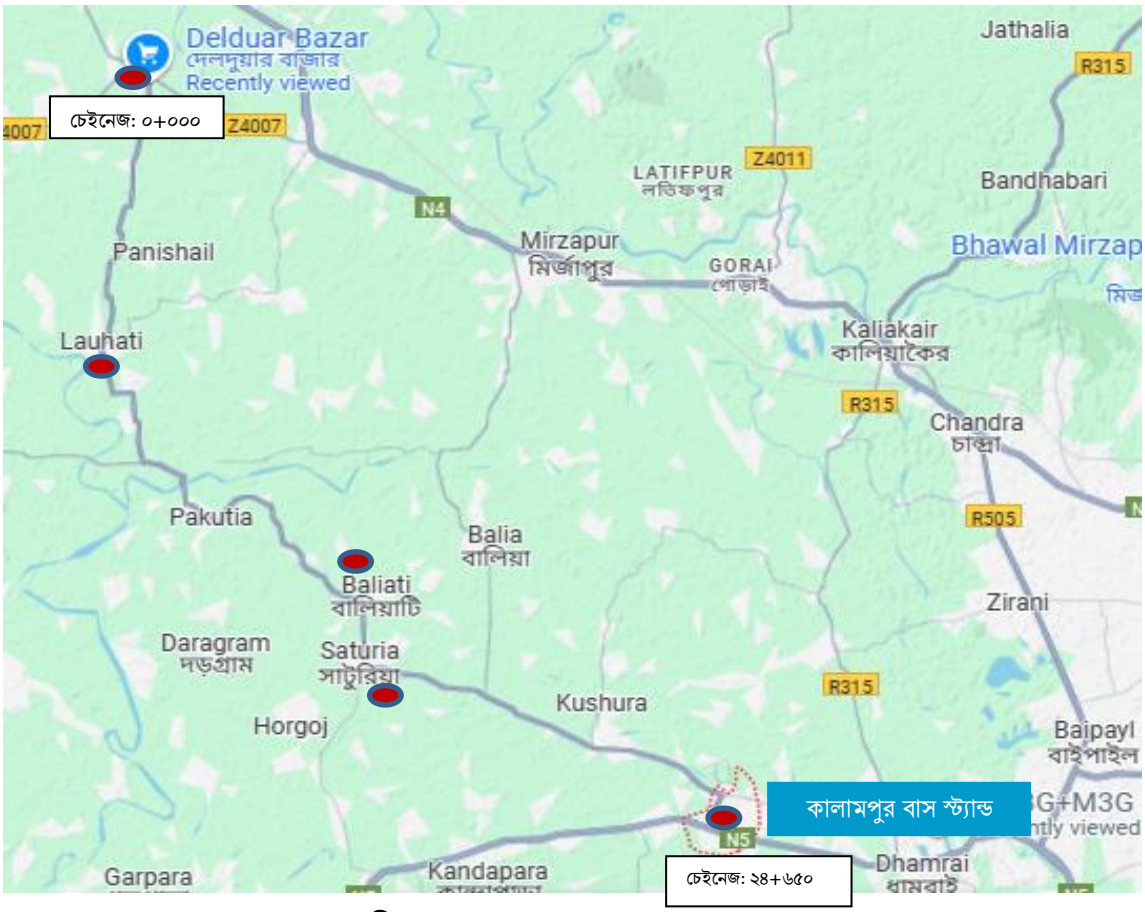
১.১ প্রকল্পের পটভূমি

দেলদুয়ার-লাউহাটি সাটুরিয়া (বালিয়াটি) (জেড ৪০০৬) জেলা মহাসড়কটি টাঙ্গাইলের দেলদুয়ার উপজেলা থেকে শুরু হয়ে মানিকগঞ্জের সাটুরিয়া উপজেলার বালিয়াটি নামক স্থানে সমাপ্ত হয়েছে যার দৈর্ঘ্য ২৮.৫০ কিলোমিটার। মহাসড়কটি ঢাকা-টাঙ্গাইল ৬-লেন জাতীয় মহাসড়ক (এর-৪) এর সাথে ঢাকা আরিচা জাতীয় মহাসড়ক (এন-৫) এর ন্যূনতম সময়ে সরাসরি যোগাযোগ স্থাপন করে। প্রকল্পটির মূল উদ্দেশ্য হলো টাঙ্গাইল জেলার সাথে মানিকগঞ্জ জেলার মধ্যে ন্যূনতম সময়ে নিরাপদে ও নির্বিঘ্নে সরাসরি যোগাযোগ ব্যবস্থা স্থাপন করা। এ লক্ষ্যে দেলদুয়ার-লাউহাটি সাটুরিয়া (বালিয়াটি) (জেড ৪০০৬) জেলা মহাসড়কটির সাথে মানিকগঞ্জ সড়ক বিভাগাধীন গোলড়া সাটুরিয়া (জেড-৫০৬৩) জেলা মহাসড়কের ২.৬ কিঃমিঃ, কাওয়ালিপাড়া-সাটুরিয়া (জেড-৫০৬২) জেলা মহাসড়কের ৪.২৪ কিঃমিঃ কালামপুর বাসস্ট্যান্ড-কাওয়ালিপাড়া-বালিয়া-ওয়ার্শি-মির্জাপুর (আর ৩০৫) জেলা মহাসড়কের ১০.৫৩ কিঃমিঃ, নতুন সড়ক নির্মাণ/বাঁকসরলীকরণ ৫.০২ কিঃমিঃ ও টাঙ্গাইল সড়ক বিভাগাধীন টাঙ্গাইল দেলদুয়ার (জেড-৪০১৫) জেলা মহাসড়কের ১১.০০ কিমিঃসহ মোট ৫টি মহাসড়কে ৬১.৫২ কিঃমিঃ অংশকে একীভুত করে অন্তর্ভুক্ত করে কালামপুর থেকে কাওয়ালিপাড়া, সাটুরিয়া, লাউহাটি, দেলদুয়ার হয়ে টাঙ্গাইল পর্যন্ত আঞ্চলিক মহাসড়ক মানে উন্নীতকরণের ফলে ন্যূনমত সময়ে নিরাপদে ও নির্বিঘ্নে সরাসরি যোগাযোগ ব্যবস্থা স্থাপন করার লক্ষ্যে প্রকল্পটি গ্রহণ করা হয়েছে।

১.১.১ প্রকল্পের সংক্ষিপ্ত পরিচয়:

১.১.২	প্রকল্পের নাম	:	টাঙ্গাইল-দেলদুয়ার-লাউহাটি-সাটুরিয়া-কাওয়ালীপাড়া-কালামপুর বাস স্ট্যান্ড সড়ক আঞ্চলিক মহাসড়কের যথাযথ মান ও প্রশস্থতায় উন্নীতকরণ।
১.১.৩	উদ্যোগী মন্ত্রণালয়/বিভাগ	:	সড়ক পরিবহন ও সেতু মন্ত্রণালয়/সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ।
১.১.৪	বাস্তবায়নকারী সংস্থা	:	সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর (সওজ)।
১.১.৫	বাস্তবায়নকাল	:	০১/০১/২০২২ থেকে ৩০/০৬/২০২৪ পর্যন্ত (ডিপিপি অনুযায়ী)। ০১/০১/২০২২ থেকে ৩০/০৬/২০২৬ পর্যন্ত (১ম বার মেয়াদ বৃদ্ধি অনুযায়ী)।
১.১.৬	প্রাক্কলিত ব্যয়	:	১৪৩৫৮৯.৩৬ লক্ষ টাকা (জিওবি)।

	বিভাগ	**জেলা**	**উপজেলা**
প্রকল্প এলাকা	ঢাকা	ঢাকা, টাঙ্গাইল ও মানিকগঞ্জ	ধামরাই, টাঙ্গাইল, দেলদুয়ার, নাগরপুর ও সাটুরিয়া উপজেলা।



চিত্রঃ ১.১ প্রকল্প এলাকার ম্যাপ

১.২ প্রকল্পের লক্ষ্য ও উদ্দেশ্য

প্রকল্পের লক্ষ্য: প্রকল্প এলাকার অর্থনৈতিক প্রবৃদ্ধি অর্জন এবং দারিদ্র্য বিমোচন।

প্রকল্পের উদ্দেশ্য:

- টাঙ্গাইল, দেলদুয়ার-নাগরপুর,ধামরাই, সাটুরিয়া উপজেলার সাথে মানিকগঞ্জ ও ঢাকা জেলার মধ্যে ন্যূনতম সময়ে সরাসরি যোগাযোগ ব্যবস্থা স্থাপন করা।
- দেশের উত্তর ও দক্ষিণ-পশ্চিমাঞ্চলের মানুষের জন্য সাশ্রয়ী (সময় ও অর্থ) ও কার্যকরী রুট হিসেবে গড়ে তোলা।
- প্রকল্প এলাকার পশ্চাৎপদ জনগণের সার্বিক আর্থ-সামাজিক অবস্থার উন্নতি সাধন করা।

১.৩ প্রকল্প অনুমোদন, সংশোধন, ব্যয় ও মেয়াদ হ্রাস/বৃদ্ধি এবং অর্থায়নের অবস্থা

সারণি ১.১ প্রকল্পের অনুমোদন, সংশোধন, ব্যয় ও মেয়াদ হ্রাস/বৃদ্ধি এবং অর্থায়ন **(লক্ষ টাকা)**

বিষয়	অনুমোদিত প্রাক্কলিত ব্যয়				বাস্তবায়নকাল	অনুমোদনের তারিখ	পরিবর্তন (+/-)	
	মোট	জিওবি	প্র:সা:	অন্যান্য			ব্যয় (%)	মেয়াদ (%)
ডিপিপি	১৪৩৫৮৯.৩৬	১৪৩৫৮৯.৩৬	-	-	০১/০১/২০২২ থেকে ৩০/০৬/২০২৪	১৬/০১/২০২২	-	-
মেয়াদ বৃদ্ধি	১৪৩৫৮৯.৩৬	১৪৩৫৮৯.৩৬	-	-	০১/০১/২০২২ থেকে ৩০/০৬/২০২৬	--		৫৫.৫৫%

তথ্য সূত্রঃ ডিপিপি ও প্রকল্প অফিস

১.৪ প্রকল্পের প্রধান প্রধান কার্যক্রমসমূহ

ক) ভূমি অধিগ্রহণ ও ক্ষতিপূরণ : ৭৩.৪৪ হেক্টর
খ) সড়ক বাঁধে মাটির কাজ : ১৩.২৬ লক্ষ ঘন মিটার
গ) পেভমেন্ট প্রশস্তকরণ ও মজবুতিকরণ : ৩২.৫৪ কিলোমিটার
ঘ) সার্ফেসিং : ৭.০২ কিলোমিটার
ঙ) পিসি গার্ডার সেতু : ৩৮১.১৪ মিটার
চ) হার্ড সোল্ডার নির্মাণ : ৭.০২ কিলোমিটার
ছ) আরসিসি রিজিড পেভমেন্ট নির্মাণ : ৯.৪৬ কিলোমিটার
জ) আরসিসি বক্স কালভার্ট নির্মাণ (৩১টি) : ৪৪৬.০০ মিটার
ঝ) ক্রস ড্রেন : ৫০০.০০ মিটার
ঞ) কংক্রিট স্লোপ প্রটেকশন উইথ জিও টেক্সটাইলস : ৩০১০০.০০ বর্গ মিটার
ট) টো-ওয়াল নির্মাণ : ৮৩৫০.০০ মিটার
ঠ) আরসিসি প্যালাসাইডিং : ১০৮৫৩.০০ মিটার
ড) সসার ড্রেন নির্মাণ : ১৩৪৪০.০০ মিটার
ঢ) বৃক্ষরোপণ : ১৮৮০০টি

১.৫ প্রকল্পের অঙ্গভিত্তিক ব্যয়ের লক্ষ্যমাত্রা

প্রকল্পের ডিপিপি অনুযায়ী অনুমোদিত অঙ্গ এবং অঙ্গভিত্তিক ব্যয় বিভাজন নিম্নের সারণি ১.১ এ দেয়া হলো-

সারণি- ১.২ প্রকল্পের অঙ্গভিত্তিক ব্যয় বিভাজন **(লক্ষ টাকা)**

ইকনমিক সাব-কোড	ইকনমিক সাব-কোডের বিবরণ	পরিমাণ	একক	একক দর	জিওবি	মোট ব্যয়	প্রকল্পের মোট ব্যয়ের শতাংশ (%)
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮
(ক) রাজস্ব							
৩২৫৫১০২	১. মুদ্রণ ও বাঁধাই	থোক			১.০০	১.০০	০.০০০৭
৩২৫৫১০৪	২. স্টেশনারী	থোক			২.০০	২.০০	০.০০১৪
৩২১১১২৫	৩. বিজ্ঞপ্তি ও বিজ্ঞাপন	থোক			২.০০	২.০০	০.০০১৪
৩১১১৩৩২	৪. সম্মানী/ফি ভাতা	থোক			২.০০	২.০০	০.০০১৪

ইকনমিক সাব-কোড	ইকনমিক সাব-কোডের বিবরণ	পরিমাণ	একক	একক দর	জিওবি	মোট ব্যয়	প্রকল্পের মোট ব্যয়ের শতাংশ (%)
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮
৩২২১১০৫	৫. ল্যাবরেটরি টেস্টিং যন্ত্রপাতি	থোক			৪.৯১	৪.৯১	০.০০৩৪
৩২৫৭১০৪	৬. সার্ভে, যন্ত্রপাতি ও ডিজাইন	থোক			৫.০০	৫.০০	০.০০৩৫
৩২৫৭৩০১	৭. অনুষ্ঠান/উৎসবাদি উদ্বোধনী	থোক			১.০০	১.০০	০.০০০৭
৩৮২১১৯৯	৮. অন্যান্য ব্যয়	থোক			১.০০	১.০০	০.০০০৭
	উপমোট (ক)				**১৮.৯১**	**১৮.৯১**	**০.০১৩২**
	(খ) মূলধন						
	সম্পত্তি সংগ্রহ						
৪১৪১১০১	১. ভূমি অধিগ্রহণ ও ক্ষতিপূরণ	৭৩.৪৪	হেক্টর	৯৫৯.৪২	৭০৪৬০.০৭	৭০৪৬০.০৭	৪৯.০৭
	নির্মাণ ও পূর্ত						
৪১১১৩০২	২. সড়ক বাঁধ প্রশস্তকরণ মাটির কাজ	১৩.২৬	লঃঘঃমিঃ	৪১০.০	৫৪৩৫.২৪	৫৪৩৫.২৪	৩.৭৯
৪১১১৩০২	**৩. পেভমেন্ট নির্মাণ**						
	ক) বাঁক সরলীকরণ	৫.০২	কিঃমিঃ	৭১৬.৫২	৩৫৯৬.৯২	৩৫৯৬.৯২	২.৫১
	খ) পেভমেন্ট মজবুতিকরণ ও প্রশস্তকরণ (৫.০০ মি: হতে ৭.৩০ মি:)	১২.৮৯	কিঃমিঃ	২৪৬.২৮	৩১৭৫.৪০	৩১৭৫.৪০	২.২১
	গ) পেভমেন্ট মজবুতিকরণ ও প্রশস্তকরণ (৩.০৫ মি: হতে ৭.৩০মি:)	৬.৬৫	কিঃমিঃ	২৬৫.৫৪	১৭৬৪.৯১	১৭৬৪.৯১	১.২৩
	ঘ) পেভমেন্ট মজবুতিকরণ ও প্রশস্তকরণ (৫.৫০ মি: হতে ৭.৩০ মি:)	১৩.০০	কিঃমিঃ	২৮১.৬২	৩৬৬০.৫৪	৩৬৬০.৫৪	২.৫৪
	ঙ) হার্ড সোল্ডার নির্মাণ	৭.০২	কিঃমিঃ	১১৯.৩৬	৮৩৮.২৬	৮৩৮.২৬	০.৫৮
	চ) ওভারলে/সার্ফেসিং (ডিবিএস) (৭.৩০মি.)	২৫.৭০	কিঃমিঃ	২৩৫.৯৯	৬০৬৫.০৩	৬০৬৫.০৩	৪.২২
	ছ) সার্ফেসিং (১০.৩০মিঃ)	৭.০২	কিঃমিঃ	৪২৭.৩৮	৩০০১.৪৯	৩০০১.৪৯	২.০৯
	জ) বাস বে নির্মাণ	২৮.০০	সংখ্যা	২০.৫০	৫৭৪.০৬	৫৭৪.০৬	০.৪০
	ঝ) অতিরিক্ত প্রশস্তকরণ	০.৮০	কিঃমিঃ	২৫৪.২৩	২০৩.৩৮	২০৩.৩৮	০.১৪
	ঞ) সাইড রোডসমূহের উন্নয়ন	৪৭.০০	কিঃমিঃ	৪.২৫	১৯৯.৭৮	১৯৯.৭৮	০.১৪
	ট) ইন্টারসেকশন উন্নয়ন	৭.০০	কিঃমিঃ	১৮৫.৮১	১৩০০.৬	১৩০০.৬	০.৯১
	ঠ) গ্রেড সেপারিটেড ইন্টারসেকশন নির্মাণ	১.০০	কিঃমিঃ	২৬৮২.৭৫	২৬৮২.৭৫	২৬৮২.৭৫	১.৮৭
	ড) ইউলুপ/আন্ডারপাস নির্মাণ	১.০০	কিঃমিঃ	১১৮৩.২০	১১৮৩.২০	১১৮৩.২০	০.৮২
৪১১১৩০২	**৪. আরসিসি রিজিড পেভমেন্ট নির্মাণ**						
	আরসিসি রিজিড পেভমেন্ট নির্মাণ (৩.০৫ হতে ১০.৩০)	২.৯০	কিঃমিঃ	১০৭২.১৩	৩১০৯.১৭	৩১০৯.১৭	২.১৭
	আরসিসি রিজিড পেভমেন্ট নির্মাণ (৫.০০ হতে ১০.৩০)	৬.৫৬	কিঃমিঃ	৯৩৬.১৬	৬১৩৯.৫৬	৬১৩৯.৫৬	৪.২৮
৪১১১৩০৫	**৫. আরসিসি বক্স কালভার্ট নির্মাণ**						
	ক. আরসিসি বক্স কালভার্ট নির্মাণ (৩১টি)	৪৪৬.০০	মিঃ	১৩.০৯	৫৮৩৮.২১	৫৮৩৮.২১	৪.০৭
	খ. কালভার্ট প্রশস্তকরণ (৬টি)	৭২.০০	মিঃ	১০.০০	৭২০.০০	৭২০.০০	০.৫০
৪১১১৩০৩	৬. পিসি গার্ডার সেতু নির্মাণ	৩৮১.১৪	মিঃ	২২.৫৬	৮৫৯৯.৭৭	৮৫৯৯.৭৭	৫.৯৯
৪১১১৩০৭	**৮. ড্রেন নির্মাণ**						
	ক) সসার ড্রেন নির্মাণ	১৩৪৪০.০	মিঃ	০.০৬২	৮২৯.২১	৮২৯.২১	০.৫৮
	খ) ক্রস ড্রেন নির্মাণ	৫০০.০	মিঃ	০.০৫৫	২৭.৫৮	২৭.৫৮	০.০২

ইকনমিক সাব-কোড	ইকনমিক সাব-কোডের বিবরণ	পরিমাণ	একক	একক দর	জিওবি	মোট ব্যয়	প্রকল্পের মোট ব্যয়ের শতাংশ (%)
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮
	গ) আরসিসি বক্স ড্রেন/ কাভার্ড ড্রেন	৩১৫৩.০	মিঃ	০.৪৯৪	১৫৫৬.০৪	১৫৫৬.০৪	১.০৮
৪১১১৩০২	**০৯. রক্ষাপ্রদ কাজ**						
	ক) আরসিসি প্যালাসাইডিং	১০৮৫৩.০	মিঃ	০.০১৯৩	১০১০.৩৮	১০১০.৩৮	০.৭০
	খ) টো-ওয়াল/গাইড ওয়াল	৮৩৫০.০	মিঃ	০.১০০	৮৩৭.৯৯	৮৩৭.৯৯	০.৫৮
	গ) আরসিসি রিটেইনিং ওয়াল	২১০০.০	মিঃ	০.৫০৫	১০৬০.৮৬	১০৬০.৮৬	০.৭৪
	ঘ) কংক্রিট স্লোপ প্রটেকশন উইথ জিওটেক্সটাইল	৩০১০০.০	বর্গ মিঃ	০.১০৮	৩২৫২.১৯	৩২৫২.১৯	২.২৬
	ঙ) গ্রাস টাফিং	৪৬০৫০.০	বর্গ মিঃ	০.০০৪	১৯.৩৫	১৯.৩৫	০.০১
৪১১১৩০২	১০. জেনারেটর এন্ড সাইট ফ্যাসিলিটি	১.০০	থোক	১২৪.১৩৭	১২৪.১৪	১২৪.১৪	০.০৯
৪১১১৩০২	**১১. সাইন, সিগনাল, কিঃমিঃ পোষ্ট, রোড মার্কিং ইত্যাদি**						
	ক) ওভারহেড সাইন বোর্ড	২৫.০০	সংখ্যা	৯.৬০	২৪০.০০	২৪০.০০	০.১৭
	খ) ডিরেকশান সাইন বোর্ড	৫৮.০০	সংখ্যা	২.৫৩	১৪৭.০০	১৪৭.০০	০.১০
	গ) ট্রাফিক সাইন	৬৮৬.০০	সংখ্যা	০.০৫৭	৩৮.৭৭	৩৮.৭৭	০.০৩
	ঘ) সাইন পোষ্ট কংক্রিট	৯০২.০০	সংখ্যা	০.০৩১	২৮.৩২	২৮.৩২	০.০২
	ঙ) কংক্রিট গাইড পোষ্ট	৮৪৫০.০	সংখ্যা	০.২৪	১৯৯.৩৪	১৯৯.৩৪	০.১৪
	চ) কিঃমিঃ পোষ্ট	৪৮.০০	সংখ্যা	০.০৯১	৪.৩৫	৪.৩৫	০.০০৩
	ছ) রোড রিফ্লেক্টিং স্টাড	৮০৯৭.০	সংখ্যা	০.০৯	৭৪.২৫	৭৪.২৫	০.০৫
	জ) রং করণ	৪০৪৭.০	বর্গ মিঃ	০.০৪	১৬.৯২	১৬.৯২	০.০১
	ঝ) রোড মার্কিং	১২৮৪৫.৭৫		০.০১১	১৪৩.১১	১৪৩.১১	০.১০
	ঞ নির্মাণকালীন রক্ষণাবেক্ষণ	৪৫.৫০	কিঃমিঃ	২.০৫১	৯৩.৩০	৯৩.৩০	০.০৭
	ট) গার্ড রেইল (W Beam 530x137)	২১০০০.০	মিঃ	০.০৮০	১৬৮০.০০	১৬৮০.০০	১.১৭
	ঠ) বৃক্ষ অপসারণ ও মূল উৎপাটন	৫৭৫০.০	সংখ্যা	০.০০৭	৪০.৩৫	৪০.৩৫	০.০৩
৪১১৩১০২	ড. বৃক্ষরোপণ	১৮৮০০.০	সংখ্যা	০.০০১২	২৩.৮৪	২৩.৮৪	০.০২
৪১১১৩০২	১২. ইউটিলিটি স্থানান্তর	১.০০	থোক	৭৫৯.৬৫	৭৫৯.৬৫	৭৫৯.৬৫	০.৫৩
	উপমোট (খ):				**১৪০৭৫৪.৯৭**	**১৪০৭৫৪.৯৭**	**৯৮.০৩**
	মোট (ক+খ):				**১৪০৭৭৩.৮৮**	**১৪০৭৭৩.৮৮**	**৯৮.০৪**
	ফিজিক্যাল কন্টিনজেন্সি				১৪০৭.৭৪	১৪০৭.৭৪	০.৯৮
	প্রাইস কন্টিনজেন্সি				১৪০৭.৭৪	১৪০৭.৭৪	০.৯৮
	সর্বমোট (ক+খ+গ+ঘ)				**১৪৩৫৮৯.৩৬**	**১৪৩৫৮৯.৩৬**	**১০০.০**

উৎসঃ ডিপিপি

১.৬ প্রকল্পের বছরভিত্তিক কর্মপরিকল্পনা

ডিপিপি অনুযায়ী প্রকল্পের বছরভিত্তিক কর্মপরিকল্পনা নিম্নে দেয়া হলো-

সারণি ১.৩ বছরভিত্তিক কর্মপরিকল্পনা **(লাখ টাকায়)**

ইকনমিক সাব কোড	অঙ্গের নাম	মোট আর্থিক ও বাস্তব পরিকল্পনা				অর্থবছর ২০২১-২২			অর্থবছর ২০২২-২৩			অর্থবছর ২০২৩-২৪		
		পরিমাণ	একক	একক দর	মোট ব্যয়	আর্থিক পরিমাণ	বাস্তব		আর্থিক পরিমাণ	বাস্তব		আর্থিক পরিমাণ	বাস্তব	
							অঙ্গের %	প্রকল্পের %		অঙ্গের %	প্রকল্পের %		অঙ্গের %	প্রকল্পের %
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮	৯	১০	১১	১২	১৩	১৪	১৫
(ক) রাজস্ব														
৩২৫৫১০২	১. মুদ্রণ ও বাধাই	থোক			১.০০	০.৩০	৩০.০০	০.০০২	০.৫০	৫০.০০	০.০০৩	০.২০	২০.০০	০.০০১
৩২৫৫১০৪	২. স্টেশনারী	থোক			২.০০	০.৬০	৩০.০০	০.০০৪	১.০০	৫০.০০	০.০০৭	০.৪০	২০.০০	০.০০৩
৩২১১১২৫	৩. বিজ্ঞপ্তি ও বিজ্ঞাপন	থোক			২.০০	০.৬০	৩০.০০	০.০০৪	১.০০	৫০.০০	০.০০৭	০.৪০	২০.০০	০.০০৩
৩১১১৩৩২	৪. সম্মানী/ফি ভাতা	থোক			২.০০	০.৬০	৩০.০০	০.০০৪	১.০০	৫০.০০	০.০০৭	০.৪০	২০.০০	০.০০৩
৩২২১১০৫	৫. ল্যাবরেটরি টেস্টিং যন্ত্রপাতি	থোক			৪.৯১	১.৪৭	৩০.০০	০.০১০	২.৪৬	৫০.০০	০.০১৭	০.৯৮	২০.০০	০.০০৭
৩২৫৭১০৪	৬. সার্ভে, যন্ত্রপাতি ও ডিজাইন	থোক			৫.০০	১.৫০	৩০.০০	০.০১০	২.৫০	৫০.০০	০.০১৭	১.০০	২০.০০	০.০০৭
৩২৫৭৩০১	৭. অনুষ্ঠান/উৎসবাদি উদ্বোধনী	থোক			১.০০	০.৩০	৩০.০০	০.০০২	০.৫০	৫০.০০	০.০০৩	০.২০	২০.০০	০.০০১
৩৮২১১৯৯	৮. অন্যান্য ব্যয়	থোক			১.০০	০.৩০	৩০.০০	০.০০২	০.৫০	৫০.০০	০.০০৩	০.২০	২০.০০	০.০০১
উপমোট (ক)					**১৮.৯১**	**৫.৬৭**	**২.৪০**	**০.০০৪**	**৯.৪৬**	**৪.০০**	**০.০৬৬**	**৩.৭৮**	**১.৬০**	**০.০২৬**
(খ) মূলধন														
সম্পত্তি সংগ্রহ														
৪১৪১১০১	১. ভূমি অধিগ্রহণ	৭৩.৪৪	হেক্টর	৯৫৯.৪২	৭০৪৬০.০৭	৪২২৭৬.০৪	৬০.০	২৯.৪৪	২৮১৮৪.০৩	৪০.০০	১৯.৬২	০.০০	০.০০	০.০০
	নির্মাণ ও পূর্ত													
৪১১১৩০২	২. সড়ক বাঁধ প্রশস্তকরণ মাটির কাজ	১৩.২৬	লঃঘঃমিঃ	৪১০.০	৫৪৩৫.২৪	১৬৩০.৫৭	৩০.০০	১.১৩৫	২৪৪৫.৮৬	৪৫.০০	১.৭০৩	১৩৫৮.৮১	২৫.০০	০.৯৪৬
৪১১১৩০২	**৩. পেভমেন্ট নির্মাণ**													
	ক) বাঁক সরলীকরণ	৫.০২	কিঃমিঃ	৭১৬.৫২	৩৫৯৬.৯২	৭১৯.৩৮	২০.০০	০.৫০১	১৬১৮.৬১	৪৫.০০	১.১২৭	১২৫৮.৯২	৩৫.০০	০.৮৭৬
	খ) পেভমেন্ট মজবুতকরণ ও প্রশস্তকরণ (৫.০০ মি: হতে ৭.৩০ মি:)	১২.৮৯	কিঃমিঃ	২৪৬.২৮	৩১৭৫.৪০	৭৯৩.৮৫	২৫.০০	০.৫৫২	১৭৪৬.৪৭	৫৫.০০	১.২১৬	৬৩৫.০৮	২০.০০	০.৪৪২
	গ) পেভমেন্ট মজবুতিকরণ ও প্রশস্তকরণ (৩.০৫ মি: হতে ৭.৩০ মি:)	৬.৬৫	কিঃমিঃ	২৬৫.৫৪	১৭৬৪.৯১	৪৪১.২৩	২৫.০০	০.৩০৭	৯৭০.৭০	৫৫.০০	০.৬৭৬	৩৫২.৯৮	২০.০০	০.২৪৫
	ঘ) পেভমেন্ট মজবুতকরণ ও প্রশস্তকরণ (৫.৫০ মি: হতে ৭.৩০ মি:)	১৩.০০	কিঃমিঃ	২৮১.৬২	৩৬৬০.৫৪	৯১৫.১৪	২৫.০০	০.৬৩৭	১৯০৩.৪৮	৫২.০০	১.৩২৫	৮৪১.৯২	২৩.০০	০.৫৮৬
	ঙ) হার্ড সোল্ডার নির্মাণ	৭.০২	কিঃমিঃ	১১৯.৩৬	৮৩৮.২৬	২০৯.৫৭	২৫.০০	০.১৪৫	৪১৯.১৩	৫০.০০	০.২৯১	২০৯.৫৭	২৫.০০	০.১৪৫
	চ) ওভারলে/সার্ফেসিং (ডিবিএস) (৭.৩০মি.)	২৫.৭০	কিঃমিঃ	২৩৫.৯৯	৬০৬৫.০৩	৯০৯.৭৫	১৫.০০	০.৬৩৩	৩৬৩৯.০২	৬০.০০	২.২৩৪৩	১৫১৬.২৬	২৫.০০	১.০৫৬
	ছ) সার্ফেসিং (১০.৩০মিঃ)	৭.০২	কিঃমিঃ	৪২৭.৩৮	৩০০১.৪৯	৪৫০.২২	১৫.০০	০.৩১৩	১৮০০.৮৯	৬০.০০	১.২৫	৭৫০.৩৭	২৫.০০	০.৫২২৬
	জ) বাস বে নির্মাণ	২৮.০০	সংখ্যা	২০.৫০	৫৭৪.০৬	৮৬.১১	১৫.০০	০.০৬০	৩৪৪.৪৩	৬০.০০	০.২৩৯	১৪৩.৩৭	২৫.০০	০.০৯৯৯

ইকনমিক সাব কোড	অঙ্গের নাম	মোট আর্থিক ও বাস্তব পরিকল্পনা				অর্থবছর ২০২১-২২			অর্থবছর ২০২২-২৩			অর্থবছর ২০২৩-২৪		
		পরিমাণ	একক	একক দর	মোট ব্যয়	আর্থিক পরিমাণ	বাস্তব		আর্থিক পরিমাণ	বাস্তব		আর্থিক পরিমাণ	বাস্তব	
							অঙ্গের %	প্রকল্পের %		অঙ্গের %	প্রকল্পের %		অঙ্গের %	প্রকল্পের %
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮	৯	১০	১১	১২	১৩	১৪	১৫
	ঝ) অতিরিক্ত প্রশস্তকরণ	০.৮০	কিঃমিঃ	২৫৪.২৩	২০৩.৩৮	৩০.৫১	১৫.০০	০.০২১	১২২.০৩	৬০.০০	০.০৮৫	৫০.৮৫	২৫.০০	০.০৩৫৪
	ঞ) সাইড রোড সমহের উন্নয়ন	৪৭.০০	কিঃমিঃ	৪.২৫	১৯৯.৭৮	২৯.৯৭	১৫.০০	০.০২০৯	১১৯.৮৭	৬০.০০	০.০৮৩	৪৯.৯৪	২৫.০০	০.০৩৪৮
	ট) ইন্টারসেকশন উন্নয়ন	৭.০০	কিঃমিঃ	১৮৫.৮১	১৩০০.৬	১৯৫.১০	১৫.০০	০.১৩৫	৭৮০.৪০	৬০.০০	০.৫৪৩৫	৩২৫.১৭	২৫.০০	০.২২৬৫
	ঠ) গ্রেড সেপারিটেড ইন্টারসেকশন নির্মাণ	১.০০	কিঃমিঃ	২৬৮২.৭৫	২৬৮২.৭৫	১০২.৪১	১৫.০০	০.২৮০৩	১০৬৯.৬৫	৬০.০০	১.১২	৬৭০.৬৯	২৫.০০	০.৪৬৭১
	ড) ইউ লুপ/আন্ডারপাস নির্মাণ	১.০০	কিঃমিঃ	১১৮৩.২০	১১৮৩.২০	১৭৭.৪৮	১৫.০০	০.১২৩	৭০৯.৯২	৬০.০০	০.৪৯৪	৬২১.৮৩	২৫.০০	০.২০৬০
৪১১১৩০২	**৪. আরসিসি রিজিড পেভমেন্ট নির্মাণ**													
	আরসিসি রিজিড পেভমেন্ট নির্মাণ (৩.০৫ হতে ১০.৩০)	২.৯০	কিঃমিঃ	১০৭২.১৩	৩১০৯.১৭	৯৩২.৭৫	৩০.০০	০.৬৪৯৬	১৫৫৪.৫৮	৫০.০০	১.০৮৭	৬২১.৮৩	২০.০০	০.৪৩৩১
	আরসিসি রিজিড পেভমেন্ট নির্মাণ (৫.০০ হতে ১০.৩০)	৬.৫৬	কিঃমিঃ	৯৩৬.১৬	৬১৩৯.৫৬	১৮৪১.৮৭	৩০.০০	১.২৮২৭	৩০৬৯.৭৮	৫০.০০	২.১৩৯	১২২৭.৯১	২০.০০	০.৮৫২
৪১১১৩০৫	**৫. আরসিসি বক্স কালভার্ট নির্মাণ**													
	ক. আরসিসি বক্স কালভার্ট নির্মাণ (৩১টি)	৪৪৬.০০	মিঃ	১৩.০৯	৫৮৩৮.২১	১৭৫১.৪৬	৩০.০০	১.২১৯৮	২৯১৯.১১	৫০.০০	২.০৩৩	১১৬৭.৬৪	২০.০০	০.৮১৩২
	খ. কালভার্ট প্রশস্তকরণ (৬টি)	৭২.০০	মিঃ	১০.০০	৭২০.০০	২১৬.০০	৩০.০০	০.১৫৩৪	৩৬০	৫০.০০	০.২৫৭	১৪৪.০০	২০.০০	০.১০০৩
৪১১১৩০৩	৬. পিসি গার্ডার সেতু নির্মাণ	৩৮১.১৪	মিঃ	২২.৫৬	৮৫৯৯.৭৭	২৫৭৯.৯৩	৩০.০০	১.৭৯৬	৪২৯৯.৮৯	৫০.০০	২.৯৯৪৬	১৭১৯.৯৫	২০.০০	১.১৯৭
৪১১১৩০৭	**৮. ড্রেন নির্মাণ**													
	ক) সসার ড্রেন নির্মাণ	১৩৪৪০.০	মিঃ	০.০৬২	৮২৯.২১	২০৭.৩০	২৫.০০	০.১৪৪	২৯০.২২	৩৫.০০	০.২০২	৩৩১.৬৮	৪০.০০	০.২৩১
	খ) ক্রস ড্রেন নির্মাণ	৫০০.০	মিঃ	০.০৫৫	২৭.৫৮	৬.৯০	২৫.০০	০.০০৪৮	৯.৬৫	৩৫.০০	০.০০৬৭	১১.০৩	৪০.০০	০.০০৭৭
	গ) আরসিসি বক্স ড্রেন/ কাভার্ড ড্রেন	৩১৫৩.০	মিঃ	০.৪৯৪	১৫৫৬.০৪	৩৮৯.০১	২৫.০০	০.২৭০	৫৪৪.৬১	৩৫.০০	০.৩৭৯	৬২২.৪২	৪০.০০	০.৪৩৩৫
৪১১১৩০২	**০৯. রক্ষাপ্রদ কাজ**													
	ক) আরসিসি প্যালাসাইডিং	১০৮৫৩.০	মিঃ	০.০১৯৩	১০১০.৩৮	২৫২.৫৯	২৫.০০	০.১৭৫৯	২৫২.৫৯	২৫.০০	০.১৭০৯	৫০৫.১৯	৫০.০০	০.৩৫১৮
	খ) টো-ওয়াল/গাইড ওয়াল	৮৩৫০.০	মিঃ	০.১০০	৮৩৭.৯৯	২০৯.৫০	২৫.০০	০.১৪৫৯	২০৯.৫০	২৫.০০	০.১৪৫৯	৪১৯.০০	৫০.০০	০.২৯১৮
	গ) আরসিসি রিটেইনিং ওয়াল	২১০০.০	মিঃ	০.৫০৫	১০৬০.৮৬	২৬৫.২২	২৫.০০	০.১৮৪৭	২৬৫.২২	২৫.০০	০.১৮৪৭	৫৩০.৪৩	৫০.০০	০.৩৬৯৪
	ঘ) কংক্রিট স্লোপ প্রটেকশন	৩০১০০.০	বর্গ মিঃ	০.১০৮	৩২৫২.১৯	৮১৩.০৫	২৫.০০	০.৫৬৬	৮১৩.০৫	২৫.০০	০.৫৬৬২	১৬২৬.১০	৫০.০০	১.১৩২৫
	ঙ) গ্রাস টাফিং	৪৬০৫০.০	বর্গ মিঃ	০.০০৪	১৯.৩৫	৪.৮৪	২৫.০০	০.০০৩৪	৪.৮৪	২৫.০০	০.০৩৪	৯.৬৮	৫০.০০	০.০০৬৭
৪১১১৩০২	১০. জেনারেটর এন্ড সাইট ফ্যাসালিটি	১.০০	থোক	১২৪.১৩৭	১২৪.১৪	৪০.৯৭	৩৩.০০	০.০২৮৫	৪০.৯৭	৩৩.০০	০.০২৫৪	৪২.২১	৩৪.০০	০.২৯৪
৪১১১৩০২	**১১. সাইন, সিগনাল, কিঃমিঃ পোষ্ট, রোড মার্কিং ইত্যাদি**													
	ক) অভারহেড সাইন বোর্ড	২৫.০০	সংখ্যা	৯.৬০	২৪০.০০	০.০০	০.০০	০.০০	৬০.০০	২৫.০০	০.০৪১৮	১৮০.০০	৭৫.০০	০.১২৫৪
	খ) ডিরেকশান সাইন বোর্ড	৫৮.০০	সংখ্যা	২.৫৩	১৪৭.০০	০.০০	০.০০	০.০০	৩৬.৭৫	২৫.০০	০.০২৫৬	১১০.২৫	৭৫.০০	০.০৭৬৮
	গ) ট্রাফিক সাইন	৬৮৬.০০	সংখ্যা	০.০৫৭	৩৮.৭৭	০.০০	০.০০	০.০০	৯.৬৯	২৫.০০	০.০৬৮	২৯.০৮	৭৫.০০	০.০২০৩
	ঘ) সাইন পোষ্ট কংক্রিট	৯০২.০০	সংখ্যা	০.০৩১	২৮.৩২	০.০০	০.০০	০.০০	৭.০৮	২৫.০০	০.০০৭৯	২১.২৪	৭৫.০০	০.০১৪৮
	ঙ) কংক্রিট গাইড পোস্ট	৮৪৫০.০	সংখ্যা	০.২৪	১৯৯.৩৪	০.০০	০.০০	০.০০	৪৯.৮৩	২৫.০০	০.০৩৪৭	১৪৯.৫০	৭৫.০০	০.১০৪১
	চ) কিঃমিঃ পোস্ট	৪৮.০০	সংখ্যা	০.০৯১	৪.৩৫	০.০০	০.০০	০.০০	১.০৯	২৫.০০	০.০০০৮	৩.২৬	৭৫.০০	০.০০২৩

ইকনমিক সাব কোড	অঙ্গের নাম	মোট আর্থিক ও বাস্তব পরিকল্পনা				অর্থবছর ২০২১-২২			অর্থবছর ২০২২-২৩			অর্থবছর ২০২৩-২৪		
		পরিমাণ	একক	একক দর	মোট ব্যয়	আর্থিক পরিমাণ	বাস্তব		আর্থিক পরিমাণ	বাস্তব		আর্থিক পরিমাণ	বাস্তব	
							অঙ্গের %	প্রকল্পের %		অঙ্গের %	প্রকল্পের %		অঙ্গের %	প্রকল্পের %
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮	৯	১০	১১	১২	১৩	১৪	১৫
	ছ) রোড রিফ্লেক্টিং স্টাড	৮০৯৭.০	সংখ্যা	০.০৯	৭৪.২৫	০.০০	০.০০	০.০০	১৮.৫৬	২৫.০০	০.০১২৯	৫৫.৬৯	৭৫.০০	০.০৩৮৮
	জ) রং করণ	৪০৪৭.০	বর্গ মিঃ	০.০৪	১৬.৯২	০.০০	০.০০	০.০০	৪.২৩	২৫.০০	০.০০২৯	১২.৬৯	৭৫.০০	০.০০৮৮
	ঝ) রোড মার্কিং	১২৮৪৫.৭৫	বর্গ মিঃ	০.০১১	১৪৩.১১	০.০০	০.০০	০.০০	৩৫.৭৮	২৫.০০	০.০২৪৯	১০৭.৩৩	৭৫.০০	০.০৭৪৭
	ঞ নির্মাণকালীন রক্ষণাবেক্ষণ	৪৫.৫০	কিঃমিঃ	২.০৫১	৯৩.৩০	৪৬.৬৫	৫০.০০	০.৩২৫	২৩.৩৩	২৫.০০	০.১৬২	২৩.৩৩	২৫.০০	০.০১৬২
	ট) গার্ড রেইল (W Beam 530x137)	২১০০০.০	মিঃ	০.০৮০	১৬৮০.০০	০.০০	০.০০	০.০০	৪২০.০০	২৫.০০	০.২৯২৫	১২৬০.০০	৭৫.০০	০.৮৭৭৫
	ঠ) বৃক্ষ অপসারণ ও মূল উৎপাদটন	৫৭৫০.০	সংখ্যা	০.০০৭	৪০.৩৫	২০.১৭	৫০.০০	০.০১৪০	১০.০৯	২৫.০০	০.০০৭০	১০.০৯	২৫.০০	০.০০৭০
৪১১৩১০২	ড) বৃক্ষরোপণ	১৮৮০০.০	সংখ্যা	০.০০১২	২৩.৮৪	০.০০	০.০০	০.০০০	০.০০	০.০০	০.০০০	২৩.৪৮	১০০.০০	০.০১৬৩
৪১১১৩০২	১২. ইউটিলিটি স্থানান্তর	১.০০	থোক	৭৫৯.৬৫	৭৫৯.৬৫	৩৭৯.৮২	৫০.০০	০.২৬৪৫	১৮৯.৯১	২৫.০০	০.১৩২৩	১৮৯.৯১	২৫.০০	০.১৩২৩
	উপমোট (খ):				**১৪০৭৫৪.৯৭**	**৫৯২২৫.৩৫**		**৪১.২৫**	**৬১৯১৪.৮৪**		**৪৩.১২**	**১৯৬১৪.৭৮**		**১৩.৬৬**
	মোট (ক+খ):				**১৪০৭৭৩.৮৮**	**৫৯২৩১.০৩**		**৪১.২৫**	**৬১৯২৪.২৯**		**৪৩.১৩**	**১৯৬১৮.৫৬**		**১৩.৬৬**
	ফিজিক্যাল কন্টিনজেন্সি				১৪০৭.৭৪		০.০০	০.০০	৩৫১.৯৩	২৫.০০	০.২৫	১০৫৫.৮০	৭৫.০০	০.৭৫
	প্রাইস কন্টিনজেন্সি				১৪০৭.৭৪		০.০০	০.০০	৩৫১.৯৩	২৫.০০	০.২৫	১০৫৫.৮০	৭৫.০০	০.৭৫
	সর্বমোট (ক+খ+গ+ঘ)				**১৪৩৫৮৯.৩৬**	**৫৯২৩১.০৩**		**৪১.২৫**	**৬২৬২৮.১৬**		**৪৩.৬২**	**২১৭৩০.১৭**		**১৫.১৩**

উৎসঃ ডিপিপি

১.৬.১ মেয়াদ বৃদ্ধি অনুযায়ী প্রকল্পের কর্মপরিকল্পনা:

কর্ম-পরিকল্পনা

প্রকল্পের নামঃ "টাঙ্গাইল-দেলদুয়ার-লাউহাটি-সাটুরিয়া-কাওয়ালীপাড়া-কালামপুর বাস স্ট্যান্ড সড়ক" আঞ্চলিক মহাসড়কে যথাযথ মান ও প্রশস্থতায় উন্নীতকরণ প্রকল্প।

বাস্তবায়নকালঃ ০১। অনুমোদিত ০১/০১/২০২২ হতে ৩০/০৬/২০২৪

০২। ব্যয় বৃদ্ধি ব্যতিরেকে মেয়াদ বৃদ্ধি (০১-০৭-২০২৪ হতে ৩০-০৬-২০২৬) প্রস্তাবিত

ক্রঃ নং	অংগের নাম	01-01-22 to 30-06-24	2024						2025												2026					
			Jul	Aug	Sep	Oct	Nov	Dec	Jan	Feb	Mar	Apr	May	Jun	Jul	Aug	Sep	Oct	Nov	Dec	Jan	Feb	Mar	Apr	May	Jun
১	ভূমি অধিগ্রহণ		←	←	←	←	←	←																		
২	সড়ক বাঁধ প্রস্থকরণ (মাটির কাজ)		←	←	←	←	←	←	←	←																
৩	নতুন সড়ক নির্মাণ/ বাঁক সরলীকরণ		←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←												
৪	পেভমেন্ট প্রশস্থকরণ ও মজবুতিকরণ (৫.০০ মিঃ হতে ৭.৩০ মিঃ)		←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←												
৫	পেভমেন্ট প্রস্থকরণ ও মজবুতিকরণ (৩.০৫ মিঃ হতে ৭.৩০ মিঃ)		←	←	←	←	←	←	←	←	←	←														
৬	ওভারলে/ সার্ফেসিং (ডিবিএস) (৭.৩০ মিঃ)		←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←									
৭	অতিরিক্ত প্রশস্থকরণ (বাজার অংশ)																									
৮	ইন্টারসেকশন উন্নয়ন		←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←									
৯	আরসিসি রিজিড পেভমেন্ট নির্মাণ (৩.০৫ হতে ১০.৩০)		←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←											
১০	আরসিসি রিজিড পেভমেন্ট নির্মাণ (৫.০০ হতে ১০.৩০)		←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←											
১১	আরসিসি বক্স কালভার্ট নির্মাণ (২১টি)		←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←							
১২	পিসি গার্ডার সেতু নির্মাণ (৩টি)		←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	→	→	→	→	→	→
১৩	সাইন, সিগন্যাল, কিমি পোস্ট, রোড মার্কিং, ইত্যাদি		←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	→	→	→	→	→	→

১১.০৪.২৪
(মোঃ শামীম হোসাইন)
উপ-সহকারী প্রকৌশলী, সওজ
সড়ক উপ-বিভাগ মির্জাপুর, টাঙ্গাইল।

১১/৮/২৪
(মোহাম্মদ সাইফুল ইসলাম মোল্লা)
পরিচিতি নং- ৬০২০০৮
উপ-বিভাগীয় প্রকৌশলী, (চ.দা.) সওজ
সড়ক উপ-বিভাগ মির্জাপুর, টাঙ্গাইল।

১১/৮/২৪
(ড. সিনথিয়া আজমিরী খান)
পরিচিতি নং-৬০২২১৪
নির্বাহী প্রকৌশলী, সওজ
টাঙ্গাইল সড়ক বিভাগ, টাঙ্গাইল।
ও
প্রকল্প ব্যবস্থাপক

Activ
Go to S

উৎসঃ প্রকল্প অফিস

১.৭ ডিপিপি অনুযায়ী প্রকল্পের ক্রয় পরিকল্পনা

ডিপিপিতে প্রকল্পের আওতায় পণ্য ক্রয়ের ৩টি, কার্য ক্রয়ের ০৭টি ও ৪টি সেবা ক্রয়ের প্যাকেজ রয়েছে। নিম্নের সারণিতে বিস্তারিত দেয়া হলো-

সারণি ১.৪ পণ্য ক্রয় পরিকল্পনা

প্যাকেজ নং	ডিপিপি অনুযায়ী ক্রয়ের জন্য প্যাকেজের বর্ণনা পণ্য ক্রয়	একক	পরিমাণ	ক্রয় পদ্ধতি এবং ধরণ	ক্রয় অনুমোদনকারী কর্তৃপক্ষ	অর্থের উৎস	প্রাক্কলিত ব্যয় (লক্ষ টাকা)	সম্ভাব্য তারিখ			
								প্রাক যোগ্যতা আহবান (প্রযোজ্য ক্ষেত্রে)	দরপত্র আহবান	চুক্তি স্বাক্ষর	চুক্তি অনুযায়ী সম্পাদনের শেষ তারিখ
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮	৯	১০	১১	১২
জিডাব্লিউ-১	ষ্টেশনারী	--	থোক	আরএফকিউ	পিডি	জিওবি	১.০০		ফ্রেব্রুয়ারি ২২	এপ্রিল ২২	জুন ২৪
জিডাব্লিউ-২	ষ্টেশনারী, স্ট্যাম্প ও সিল	--	থোক	আরএফকিউ	পিডি	জিওবি	১.০০		ফ্রেব্রুয়ারি ২২	এপ্রিল ২২	জুন ২৪
জিডাব্লিউ-৩	মুদ্রণ ও বাঁধাই	--	থোক	আরএফকিউ	পিডি	জিওবি	১.০০		ফ্রেব্রুয়ারি ২২	এপ্রিল ২২	জুন ২৪
টাঙ্গাইল ও মানিকগঞ্জ সড়ক বিভগাধীন ক্রয়কৃত পণ্যের মোট মূল্য							**৩.০০**				

উৎসঃ ডিপিপি

সারণি ১.৫ কার্য ক্রয় পরিকল্পনা

প্যাকেজ নং	ডিপিপি অনুযায়ী ক্রয়ের জন্য প্যাকেজের বর্ণনা কার্য ক্রয়	একক	পরিমাণ	ক্রয় পদ্ধতি এবং ধরণ	ক্রয় অনুমোদনকারী কর্তৃপক্ষ	অর্থের উৎস	প্রাক্কলিত ব্যয় (লক্ষ টাকা)	সম্ভাব্য তারিখ			
								প্রাক যোগ্যতা আহবান (প্রযোজ্য ক্ষেত্রে)	দরপত্র আহবান	চুক্তি স্বাক্ষর	চুক্তি অনুযায়ী সম্পাদনের শেষ তারিখ
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮	৯	১০	১১	১২
ডাব্লিউপি-১	সার্ফেসিংসহ সড়ক পেভমেন্ট প্রশস্তকরণ ও মজবুতিকরণ এবং আরসিসি রিজিড পেভমেন্ট ও কালর্ভাট নির্মাণ কাজ (দেলদুয়ার-লাউহাটি-সাটুরিয়া (বালিয়াটি) (জেড ৪০০৬) জেলা মহাসড়ক চেইনেজ ০+০০০ থেকে ৬+০০০)	কিঃমিঃ	৬.০০	OTM (OSTETM)	সড়ক পরিবহন ও সেতু মন্ত্রণালয়	জিওবি	৮২২১.২১	প্রযোজ্য নহে	ফ্রেব্রুয়ারি ২২	এপ্রিল ২২	জুন ২৪
ডাব্লিউপি - ২	সার্ফেসিংসহ সড়ক পেভমেন্ট প্রশস্তকরণ ও মজবুতিকরণ এবং আরসিসি রিজিড পেভমেন্ট ও কালর্ভাট নির্মাণ কাজ (দেলদুয়ার-লাউহাটি-সাটুরিয়া (বালিয়াটি) (জেড ৪০০৬) জেলা মহাসড়ক চেইনেজ ৬+০০০ থেকে ১২+০০০)	কিঃমিঃ	৬.০০	OTM (OSTETM)	সড়ক পরিবহন ও সেতু মন্ত্রণালয়	জিওবি	৭৯৯৮.০২	প্রযোজ্য নহে	ফ্রেব্রুয়ারি ২২	এপ্রিল ২২	জুন ২৪
ডাব্লিউপি-৩	সার্ফেসিংসহ সড়ক পেভমেন্ট প্রশস্তকরণ ও মজবুতিকরণ এবং আরসিসি রিজিড পেভমেন্ট ও কালর্ভাট নির্মাণ কাজ	কিঃমিঃ	৬.০০	OTM (OSTETM)	সড়ক পরিবহন	জিওবি	৬৮১৮.৬৫	প্রযোজ্য নহে	ফ্রেব্রুয়ারি ২২	এপ্রিল ২২	জুন ২৪

প্যাকেজ নং	ডিপিপি অনুযায়ী ক্রয়ের জন্য প্যাকেজের বর্ণনা **কার্য ক্রয়**	একক	পরিমাণ	ক্রয় পদ্ধতি এবং ধরণ	ক্রয় অনুমোদনকারী কর্তৃপক্ষ	অর্থের উৎস	প্রাক্কলিত ব্যয় (লক্ষ টাকা)	সম্ভাব্য তারিখ			
								প্রাক যোগ্যতা আহবান (প্রযোজ্য ক্ষেত্রে)	দরপত্র আহবান	চুক্তি স্বাক্ষর	চুক্তি অনুযায়ী সম্পাদনের শেষ তারিখ
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮	৯	১০	১১	১২
	(দেলদুয়ার-লাউহাটি-সাটুরিয়া (বালিয়াটি) (জেড ৪০০৬) জেলা মহাসড়ক চেইনেজ ১২+০০০ থেকে ১৮+০০০)				ও সেতু মন্ত্রণালয়						
ডাব্লিউপি-৪	সার্ফেসিংসহ সড়ক পেভমেন্ট প্রশস্তকরণ ও মজবুতিকরণ এবং আরসিসি রিজিড পেভমেন্ট ও কালর্ভাট নির্মাণ কাজ (দেলদুয়ার-লাউহাটি-সাটুরিয়া (বালিয়াটি) (জেড ৪০০৬) জেলা মহাসড়ক চেইনেজ ১৮+০০০ থেকে ২৪+৬৫০)	কিঃমিঃ	৬.৬৫	OTM (OSTETM)	সড়ক পরিবহন ও সেতু মন্ত্রণালয়	জিওবি	৭০০৯.৪৭	প্রযোজ্য নহে	ফেব্রুয়ারি ২২	এপ্রিল ২২	জুন ২৪
ডাব্লিউপি-৫	দেলদুয়ার-লাউহাটি-সাটুরিয়া (বালিয়াটি) (জেড ৪০০৬) জেলা মহাসড়ক এর ৪র্থ,৯ম ও ১৮তম কিলোমিটারে ৩টি পিসি গার্ডার সেতু এবং ১৬তম কিলোমিটারে ১টি কালভার্ট নির্মাণ কাজ	মিঃ	৪৭০.১৪	OTM (OSTETM)	সড়ক পরিবহন ও সেতু মন্ত্রণালয়	জিওবি	৯১৪০.৪৯	প্রযোজ্য নহে	ফেব্রুয়ারি ২২	এপ্রিল ২২	জুন ২৪
ডাব্লিউপি-৬	দেলদুয়ার-লাউহাটি-সাটুরিয়া (বালিয়াটি) (জেড ৪০০৬) জেলা মহাসড়কে নির্মাণাদিন রক্ষাণাবেক্ষণ কাজ	কিঃমিঃ	২৪.৬৫	RFQ	পিডি	জিওবি	৪৯.৩০	প্রযোজ্য নহে	ফেব্রুয়ারি ২২	এপ্রিল ২২	জুন ২৪
টাঙ্গাইল সড়ক বিভাগাধীন পূর্ত কাজের মোট মূল্য							**৩৯২৩৮.১৫**				
ডাব্লিউপি-৭	সার্ফেসিংসহ সড়ক পেভমেন্ট প্রশস্তকরণ ও মজবুতিকরণ এবং আরসিসি রিজিড পেভমেন্ট, সেতু ও কালর্ভাট নির্মাণ কাজ (দেলদুয়ার-লাউহাটি-সাটুরিয়া (বালিয়াটি) (জেড ৪০০৬) জেলা মহাসড়ক চেইনেজ ২৪+৬৫০ থেকে ২৮+৫০০, গোলড়া-সুটুরিয়া (জেড-৫০৬৩) জেলা মহসড়ক চেইনিজ: ৯+২৪০ থেকে ১১+৫০০, কাওয়ালিপাড়া-সাটুরিয়া (জেড-৫০৬২) জেলা মহাসড়ক চেইনেজ: ০+০০০ থেকে ৪+২৪০ ও কামালপুর বাসস্ট্যান্ড-কাওয়ালিপাড়া-বালিয়া-ওয়ার্শি-মির্জাপুর (আর-৩০৫) জেলা মহাসড়ক চেইনেজ ০+০০০ থেকে ১০+৫০০)	কিঃমিঃ	২৪.৩৭০	OTM (OSTETM)	সিসিজিপি	জিওবি	৩০২৯৮.১১	প্রযোজ্য নহে	ফেব্রুয়ারি ২২	এপ্রিল ২২	জুন ২৪
মানিকগঞ্জ সড়ক বিভাগাধীন পূর্ত কাজের মোট মূল্য							**৩০২৯৮.১১**				

উৎসঃ ডিপিপি

সারণি ১.৬ সেবা ক্রয় পরিকল্পনা

প্যাকেজ নং	ডিপিপি অনুযায়ী ক্রয়ের জন্য প্যাকেজের বর্ণনা সেবা	একক	পরিমাণ	ক্রয় পদ্ধতি এবং ধরণ	ক্রয় অনুমোদনকারী কর্তৃপক্ষ	অর্থের উৎস	প্রাক্কলিত ব্যয় (লক্ষ টাকা)	সম্ভাব্য তারিখ			
								প্রাক যোগ্যতা আহবান (প্রযোজ্য ক্ষেত্রে)	দরপত্র আহবান	চুক্তি স্বাক্ষর	চুক্তি অনুযায়ী সম্পাদনের শেষ তারিখ
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮	৯	১০	১১	১২
জিডাব্লিউ-১	সার্ভে, যন্ত্রপাতি ও ডিজাইন	--	থোক	আরএফকিউ	পিডি	জিওবি	৫.০০	প্রযোজ্য নহে	ফ্রেব্রুয়ারি ২২	এপ্রিল ২২	জুন ২৪
জিডাব্লিউ-২	ল্যাবরেটরি টেস্টিং	--	থোক	আরএফকিউ	পিডি	জিওবি	৪.৯১		ফ্রেব্রুয়ারি ২২	এপ্রিল ২২	জুন ২৪
টাঙ্গাইল সড়ক বিভাগাধীন সেবার মোট মূল্য							৯.৯১				
জিডাব্লিউ-৩	অনুষ্ঠান/উৎসবাদি (উদ্বোধনী)	--	৬.৫৫৮	আরএফকিউ	পিডি	জিওবি	১.০০		ফ্রেব্রুয়ারি ২২	এপ্রিল ২২	জুন ২৪
জিডাব্লিউ-৪	অন্যান্য ব্যয়	--		আরএফকিউ	পিডি	জিওবি	১.০০		ফ্রেব্রুয়ারি ২২	এপ্রিল ২২	জুন ২৪
মানিকগঞ্জ সড়ক বিভাগাধীন সেবার মোট মূল্য:							**১.০০**				

উৎসঃ ডিপিপি

১.৮ ডিপিপি অনুযায়ী প্রকল্পের লগ-ফ্রেম

	সংক্ষিপ্ত বর্ণনা	বস্তুনিষ্ঠ যাচাই নির্দেশক (OVI)	যাচাইয়ের মাধ্যমে (MOV)	গুরুত্বপূর্ণ অনুমান (IA)
১	২	৩	৪	৫
লক্ষ্য (Goal)	• প্রকল্প এলাকার অর্থনৈতিক প্রবৃদ্ধি অর্জন এবং দারিদ্র্য বিমোচন	• ক্ষুদ্র শিল্প ও কৃষিভিত্তিক শিল্পের সম্প্রসারণ • জিডিপি'র প্রবৃদ্ধি • কর্মসংস্থান ও আয় বৃদ্ধি • আর্থ-সামাজিক সূচকসমূহে উন্নতি	• আরএইচডি রিপোর্ট • আইএমইডি রিপোর্ট • এসডিজি রিপোর্ট	
উদ্দেশ্য (Purpose	• টাঙ্গাইল, দেলদুয়ার-নাগরপুর,ধামরাই,সাটুরিয়া উপজেলার সাথে মানিকগঞ্জ ও ঢাকা জেলার মধ্যে ন্যূনতম সময়ে সরাসরি যোগাযোগ ব্যবস্থা স্থাপন	• ভ্রমণ সময় সাশ্রয় • যাত্রীদের পরিবহন খরচ সাশ্রয় • গাড়ির পরিচালনা ব্যয় সাশ্রয়	• সরেজমিন যাচাই • প্রকল্প সমাপ্তির প্রতিবেদন • কোয়ালিটি কন্ট্রোল প্রতিবেদন • ক্রয় এবং বাস্তবায়ন প্রতিবেদন	• জ্বালানী খরচ স্থিতিশীল থাকবে • কোন প্রাকৃতিক বা মনুষ্যসৃষ্ট দুর্যোগ ঘটবে না
আউটপুট (Output)	• ভূমি অধিগ্রহণ • মাটির কাজ • সড়ক নির্মাণ • ব্রিজ ও কালভার্ট নির্মাণ • বিবিধ কাজ সম্পন্ন	• ৭৩.৪৪ হেক্টর ভূমি অধিগ্রহণের কাজ জুন, ২০২২ এর মধ্যে শেষ হবে • ১৩.২৬ লক্ষ ঘন মিটার মাটির কাজ জুন, ২০২৩ এর মধ্যে শেষ হবে • ৪৭.০২ কিলোমিটার সড়ক নির্মাণ কাজ ডিসেম্বর, ২০২৩ এর মধ্যে শেষ হবে • ৪৪৬.০০. (৩১টি) কালভার্ট ও ৩৮১.১৪ মি. (৫টি) সেতু নির্মাণ ডিসেম্বর, ২০২৩ এর মধ্যে শেষ হবে • অন্যান্য সমস্ত কাজ ডিসেম্বর, ২০২৩ এর মধ্যে শেষ হবে।	• নির্বাহী প্রকৌশলী কর্তৃক সরেজমিন যাচাই • নির্বাহী প্রকৌশলীর রেকর্ড • কোয়ালিটি কন্ট্রোল প্রতিবেদন • ক্রয় এবং বাস্তবায়ন প্রতিবেদন • প্রকল্প সমাপ্তির প্রতিবেদন	• নিশ্চিত/প্রয়োজনীয় বরাদ্দ প্রাপ্তি • কোন প্রাকৃতিক বা মনুষ্যসৃষ্ট দুর্যোগ ঘটবে না
ইনপুট (Input)	• ভূমি অধিগ্রহণ • মাটির কাজ • সড়ক নির্মাণ • ব্রিজ ও কালভার্ট নির্মাণ • বিবিধ কাজ সম্পন্ন	• ভূমি অধিগ্রহণ জুন, ২০২২ এর মধ্যে ৭০৪৬০.০৭ লক্ষ টাকা বিনিয়োগ • সড়ক বাধঁ নির্মাণে জুন, ২০২৩ এর মধ্যে ৫৪৩৫.২৪ লক্ষ টাকা বিনিয়োগ • পাঁকা সড়ক নির্মাণে ডিসেম্বর, ২০২৩ এর মধ্যে ৩৭৪৯৫.১২ লক্ষ টাকা বিনিয়োগ	• বার্ষিক উন্নয়ন পরিকল্পনা • নির্বাহী প্রকৌশলীর রেকর্ড ও অগ্রগতি প্রতিবেদন • ঠিকাদার রেকর্ড ও প্রতিবেদন	• তহবিলের সময়মত প্রাপ্যতা • ভূমি অধিগ্রহণের কোন অন্তরায় • কোন প্রাকৃতিক দুর্যোগ • সময়মত নির্মাণ উপকরণের সহজলভ্যতা • কোন গুরুতর রাজনৈতিক গোলযোগ দেখা দেয়া।

	সংক্ষিপ্ত বর্ণনা	বস্তুনিষ্ঠ যাচাই নির্দেশক (OVI)	যাচাইয়ের মাধ্যমে (MOV)	গুরুত্বপূর্ণ অনুমান (IA)
১	২	৩	৪	৫
		• সেতু ও কালর্ভাট নির্মাণে ডিসেম্বর, ২০২৩ এর মধ্যে ১৫১৫৭.৯৮ লক্ষ টাকা বিনিয়োগ। • বিবিধ কাজ সম্পন্নের জন্য ডিসেম্বর, ২০২৩ এর মধ্যে ১৫০৭৬.৮৫ লক্ষ টাকা বিনিয়োগ।		

উৎস: ডিপিপি

১.৯ প্রকল্পের Exit Plan ও টেকসইকরণ পরিকল্পনা: প্রকল্পটি সমাপ্তির পর সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের রাজস্ব বাজেটে স্থানান্তরিত করা হবে এবং রাজস্ব বাজেটের আওতায় রক্ষণাবেক্ষণ কার্যক্রম অব্যাহত থাকবে মর্মে ডিপিপিতে উল্লেখ করা হয়েছে।

১.১০ আর্থিক ও অর্থনৈতিক পরিকল্পনা:

Financial এবং Economical Analysis নিম্নরূপঃ

বিশ্লেষণ (১২ %)	আর্থিক	অর্থনৈতিক
NPV	(-) ৬৬৬০২.১২	৭১৪১৩.৪৪
BCR	০.০০	১.৭৯
IRR	০.০০ %	১৬.৪৬%

উৎস: ডিপিপি

দ্বিতীয় অধ্যায়
নিবিড় পরিবীক্ষণ কাজ পরিচালন পদ্ধতি ও সময় ভিত্তিক পরিকল্পনা

২.১ নিবিড় পরিবীক্ষণের কার্যপরিধি: (ToR)

১) প্রকল্পের বিবরণ (পটভূমি, উদ্দেশ্য, অনুমোদন/সংশোধনের অবস্থা, অর্থায়নের বিষয় ইত্যাদি সকল প্রযোজ্য তথ্য) পর্যালোচনা ও পর্যবেক্ষণ;

২) প্রকল্পের অর্থবছর ভিত্তিক কর্মপরিকল্পনা, অর্থবছর ভিত্তিক বরাদ্দ, ছাড় ও ব্যয় এবং বিস্তারিত অঙ্গভিত্তিক বাস্তবায়ন (বাস্তব ও আর্থিক) অগ্রগতির তথ্য সংগ্রহ, সন্নিবেশন, বিশ্লেষণ, সারণি/লেখচিত্রের মাধ্যমে উপস্থাপন ও পর্যালোচনা;

৩) প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জনের অবস্থা পর্যালোচনা ও প্রকল্পের উদ্দেশ্য ও লগ ফ্রেমের আলোকে output পর্যায়ের অর্জন পর্যালোচনা ও পর্যবেক্ষণ;

৪) প্রকল্পের আওতায় সম্পাদিত/চলমান বিভিন্ন পণ্য, কার্য ও সেবা সংগ্রহের (Procurement) ক্ষেত্রে প্রচলিত সংগ্রহ আইন ও বিধিমালা (পিপিএ, পিপিআর, উন্নয়ন সহযোগীর গাইডলাইন ইত্যাদি) এবং প্রকল্প দলিলে উল্লিখিত ক্রয় পরিকল্পনা প্রতিপালন করা হয়েছে/হচ্ছে কি না সে বিষয়ে তুলনামূলক পর্যালোচনা ও পর্যবেক্ষণ;

৫) প্রকল্পের আওতায় সংগৃহীত/সংগৃহীতব্য পণ্য, কার্য ও সেবা পরিচালনা এবং রক্ষণাবেক্ষণের জন্য প্রয়োজনীয় জনবলসহ (টেকসই পরিকল্পনা) আনুষঙ্গিক বিষয় পর্যালোচনা ও পর্যবেক্ষণ;

৬) প্রকল্পের আওতায় সংগৃহীত/সংগ্রহের প্রক্রিয়াধীন বিভিন্ন পণ্য, কার্য ও সেবা সংশ্লিষ্ট ক্রয় চুক্তিতে নির্ধারিত স্পেসিফিকেশন/BOQ/TOR, গুণগত মান, পরিমাণ অনুযায়ী প্রয়োজনীয় পরিবীক্ষণ/যাচাইয়ের মাধ্যমে সংগ্রহ করা হয়েছে/হচ্ছে কি না সে বিষয়ে পর্যালোচনা ও পর্যবেক্ষণ;

৭) প্রকল্পের ঝুঁকি অর্থাৎ বাস্তবায়ন সম্পর্কিত বিভিন্ন সমস্যা যেমন অর্থায়নে বিলম্ব, বাস্তবায়নে পণ্য, কার্য ও সেবা ক্রয়/সংগ্রহের ক্ষেত্রে বিলম্ব, ব্যবস্থাপনায় অদক্ষতা ও প্রকল্পের মেয়াদ ও ব্যয় বৃদ্ধি ইত্যাদির কারণসহ অন্যান্য দিক বিশ্লেষণ, পর্যালোচনা ও পর্যবেক্ষণ;

৮) প্রকল্প অনুমোদন সংশোধন (প্রযোজ্য ক্ষেত্রে) অর্থ বরাদ্দ, অর্থ ছাড়, বিল পরিশোধ ইত্যাদি বিষয়ে তথ্য-উপাত্তের পর্যালোচনা ও পর্যবেক্ষণ;

৯) উন্নয়ন সহযোগী সংস্থা (যদি থাকে) কর্তৃক চুক্তি স্বাক্ষর, চুক্তির শর্ত, ক্রয় প্রস্তাব প্রক্রিয়াকরণ ও অনুমোদন, অর্থ ছাড়, বিল পরিশোধে সম্মতি ও বিভিন্ন মিশনের সুপারিশ ইত্যাদির তথ্য-উপাত্ত ভিত্তিক পর্যালোচনা ও পর্যবেক্ষণ;

১০) প্রকল্প সমাপ্তির পর সৃষ্ট সুবিধাদি টেকসই (sustainable) করার লক্ষ্যে মতামত প্রদান;

১১) প্রকল্পের লক্ষ্য, উদ্দেশ্য, প্রকল্পের কার্যক্রম, বাস্তবায়ন পরিকল্পনা, প্রকল্প ব্যবস্থাপনা, ঝুঁকি, মেয়াদ, ব্যয়, অর্জন ইত্যাদি বিষয় বিবেচনা করে একটি SWOT ANALYSIS;

১২) প্রকল্পের ঘোষিত লক্ষ্য, উদ্দেশ্য অর্জনের ক্ষেত্রে কতটা কাঙ্ক্ষিত অগ্রগতি হয়েছে সে সম্পর্কে পর্যালোচনা ও পর্যবেক্ষণ প্রতিবেদনে উল্লেখ করতে হবে।

১৩) প্রকল্প ব্যবস্থাপনাঃ প্রকল্প পরিচালক নিয়োগ, জনবল নিয়োগ, প্রকল্প ব্যবস্থাপনা কমিটির সভা, প্রকল্প সমীক্ষা তত্ত্বাবধান কমিটির সভা আয়োজন, কর্মপরিকল্পনা প্রণয়ন ও বাস্তবায়ন, সভার ও প্রতিবেদনের সিদ্ধান্ত বাস্তবায়ন, অগ্রগতির তথ্য প্রেরণ ইত্যাদি পর্যালোচনা ও পর্যবেক্ষণ;

১৪) প্রকল্প সংশ্লিষ্ট নথিপত্র পর্যালোচনা ও মাঠ পর্যায় হতে প্রাপ্ত তথ্যের বিশ্লেষণের আলোকে সার্বিক পর্যালোচনা, পর্যবেক্ষণ, প্রয়োজনীয় সুপারিশসহ একটি প্রতিবেদন প্রণয়ন করবে ও জাতীয় কর্মশালায় প্রতিবেদনটি উপস্থাপন করবে। জাতীয় কর্মশালায় প্রাপ্ত মতামত সন্নিবেশ করে বাংলা ও ইংরেজী ভাষা বিশেষজ্ঞ দ্বারা পরীক্ষান্তে চূড়ান্ত প্রতিবেদন প্রণয়ন ও প্রণয়নকৃত প্রতিবেদন প্রত্যয়ণ করবে;

১৫) ফার্ম কর্তৃপক্ষের সাথে টিমের সকল সদস্যের চুক্তির প্রমাণক নেগোসিয়েশনের সময় দাখিল করবে;

১৬) তথ্য সংগ্রহে Field Visit এ টিম লিডারসহ সকল সদস্যের অংশগ্রহণ, টেকনিক্যাল ও স্টিয়ারিং কমিটির সকল সভায় ও কর্মশালায় টিম লিডারসহ সকল সদস্যের উপস্থিতি নিশ্চিত করা এবং প্রতিটি সভায় টিম লিডার কর্তৃক উপস্থাপনা প্রদান করতে হবে।

১৭) রিপোর্ট তৈরিতে টিমের সকল সদস্যের অংশগ্রহণের প্রমাণক স্বরূপ প্রত্যেক রিপোর্টে টিম লিডার ও অন্যান্য সদস্যের প্রত্যয়ণ

১৮) চূড়ান্ত মনোনিত পরামর্শক প্রতিষ্ঠানের সংশ্লিষ্ট সমীক্ষা কার্যক্রমের ক্ষেত্রে টিম লিডারসহ অন্যান্য পরামর্শক দস্যগণ আইএমইডির চলতি বছরে পরিচালিত গবেষণা কার্যক্রমে একটির বেশি সমীক্ষা কার্যক্রমের সাথে সংযুক্ত থাকতে পারবেন না।

১৯) নির্বাচিতব্য প্রতিষ্ঠানসমূহ যে সব FGD, KII সহ সরেজমিন পরিদর্শন সম্পন্ন করবেন তার একটি ভিডিও (ন্যূনতম ৩০ মিনিটের) প্রমাণক হিসেবে আবশ্যিকভাবে জাতীয় কর্মশালার পূর্বে আইএমইডিতে দাখিল করতে হবে;

২০) কর্তৃপক্ষ কর্তৃক নির্ধারিত অন্যান্য বিষয়াবলী।

২.২ নমুনা পদ্ধতি ও আকার নির্ধারণ

যে কোনো প্রকল্পের বাস্তবায়ন কার্যক্রম কতটুকু চলমান বা সফলভাবে সম্পন্ন হয়েছে এবং উদ্দেশ্য বা লক্ষ্যমাত্রা অর্জন কতটুকু সফল হয়েছে তা নিবিড় পরিবীক্ষণের মাধ্যমে নিরূপণের কৌশল হচ্ছে বাস্তব পরিদর্শন ও উপকারভোগীদেরকে প্রশ্ন উত্তরের মাধ্যমে তাদের মতামত গ্রহণ। সরল দৈবচয়নের (Simple Random Sampling) মাধ্যমে উপকারভোগীদের থেকে সংখ্যাগত তথ্য সংগ্রহ করা হয়েছে। নমুনা আকার নির্ধারণে নিম্নোক্ত সূত্র ব্যবহার করা হয়েছেঃ

$$n = \frac{z^2 pq}{e^2} \times deff$$

যেখানে,

n = কাঙ্খিত নমুনা সংখ্যা

z = the value of standard variety at a given confidence level

p = নমুনা অনুপাত সম্ভাবনা

q = নমুনা অনুপাত বিপরীত সম্ভাবনা

e = Acceptable error (the precision)

deff = Design Effect

নমুনার সংখ্যা নির্ধারণের জন্যে ৯৫% confidence level অনুমান করা হয়েছে। ফলে "z" এর মান হচ্ছে ১.৯৬। তাছাড়া, p এর মান যদি ০.৫ ধরা হয় (যা সর্বোচ্চ নমুনা সংখ্যা নিশ্চিত করে), তবে q এর মান (১-০.৫) =০.৫। e-এর মান ০.০৫ এবং deff এর মান ১.৩ ধরা হয়েছে।

Assumptions:

z = 1.96 (The value of the standard variation at 95% confidence level)
p = 0.5
q = 0.5
e = 0.05 (precision level 5%)
d= design effects 1.3

Therefore, using this formula the sample size (n) has been calculated n=499 rounding=500

Source: Cochran's Formula (Cochran, 1977) was used to determine the sample size.

উপরোক্ত সূত্র দ্বারা ৫০০ জন উপকারভোগীর থেকে তথ্য সংগ্রহ ও সাক্ষাৎকার গ্রহণের জন্য নির্ধারণ করা হয়েছে। উপজেলা এবং ইউনিয়ন পর্যায়ে চলমান প্রকল্পে যারা উপকারভোগী (স্থানীয় জনগণ) রয়েছে তাঁরা প্রায় সকলেই প্রকল্পের কার্যক্রম পর্যবেক্ষণ করে যাচ্ছেন, উত্তরদাতাদের সকলেই তথ্য সংগ্রহকারীর সাথে সাক্ষাৎকারে অংশগ্রহণ করে নিরপেক্ষ তথ্য প্রদান করেছেন।

২.২.১ সমীক্ষার নমুনা নির্ধারণ বিস্তার

"টাঙ্গাইল-দেলদুয়ার-লাউহাটি-সাটুরিয়া-কাওয়ালীপাড়া-কালামপুর বাসস্ট্যান্ড সড়ক" আঞ্চলিক মহাসড়কের যথাযথ মান ও প্রশস্ততায় উন্নীতকরণ" শীর্ষক প্রকল্পটি ঢাকা বিভাগের ঢাকা, টাঙ্গাইল ও মানিকগঞ্জ জেলার ৫টি উপজেলায় বাস্তবায়নাধীন রয়েছে। নিবিড় পরিবীক্ষণ সমীক্ষার নমুনা এলাকা নিচের সারণি-২.১ এ প্রদান করা হলো। সমীক্ষার জন্য প্রকল্পভুক্ত ৫টি উপজেলা শতভাগ নির্বাচন করা হয়েছে। নমুনা সংগ্রহের জন্য প্রকল্প সংলগ্ন এলাকার ১০০ জন উপকারভোগী অর্থাৎ, সড়কের আশেপাশে বসবাসরত কৃষক, চাকুরিজীবি, ড্রাইভার, শিক্ষক, স্থানীয় ব্যবসায়ী, পরিবহন মালিকগণের প্রতিনিধিদের নিকট থেকে সরল দৈবচয়নের (Simple Random Sampling) মাধ্যমে সংখ্যাগত তথ্য সংগ্রহ করা হয়েছে। অর্থাৎ, ৫টি উপজেলা হতে ১০০ জন করে মোট ৫০০ জনের নিকট থেকে তথ্য সংগ্রহ করা হয়েছে। উপকারভোগীদের হতে জরিপের প্রাপ্ত ফলাফল ৩.১৭ এ দেয়া হয়েছে। নিম্নের সারণি ২.১ এ নমুনা সংগ্রহের জেলা ও উপজেলা এবং উপকারভোগীর সংখ্যা প্রদান করা হলো-

সারণি-২.১: নমুনা সংগ্রহের বিভাগ, জেলা ও উপজেলা এবং উপকারভোগীর সংখ্যা

বিভাগ	জেলা	উপজেলা	মোট উপকারভোগী
১	২	৩	৪
ঢাকা	ঢাকা	১. ধামরাই	১০০
	টাঙ্গাইল	২. টাঙ্গাইল	১০০
		৩. দেলদুয়ার	১০০
		৪. নাগরপুর	১০০
	মানিকগঞ্জ	৫. সাটুরিয়া	১০০
১টি	**৩টি**	**৫টি**	**৫০০**

২.৩ নিবিড় পরিবীক্ষণ কার্যক্রমের কার্য পদ্ধতি

২.৩.১ কৌশলগত পদ্ধতি

প্রকল্পটির নিবিড় পরিবীক্ষণ পরিচালনার জন্য প্রকল্পের উদ্দেশ্য ও কর্মপরিধির আলোকে সকল কার্যক্রম গ্রহণ করা হয়েছে। প্রকল্পের উদ্দেশ্যকে লক্ষ্য রেখে বর্তমান সমীক্ষার কৌশলগত পদ্ধতি নির্ধারণ করা হয়েছে। প্রকল্পের নিবিড় পরিবীক্ষণ সমীক্ষার উদ্দেশ্য অর্জনে তিন (৩) ধরনের কৌশল অবলম্বন করা হয়েছে। যথাঃ

১) বিদ্যমান দলিলাদি পর্যালোচনার মাধ্যমে তথ্য সংগ্রহ;
২) পরিমাণগত ও গুণগত তথ্য সংগ্রহ;
৩) সরেজমিনে পরিদর্শনের মাধ্যমে তথ্যাদি সংগ্রহ, পরীক্ষণ ও বিশ্লেষণ।

২.৩.২ বিশ্লেষণগত কাঠামো

নিবিড় পরিবীক্ষণ কার্যক্রমের নির্দিষ্টকৃত নির্দেশকসমূহের সাথে সঙ্গতি রেখে প্রাপ্ত তথ্যের input-output framework এমনভাবে স্তর বিন্যাস করা হয়েছে যেন তথ্যের পরিসংখ্যানগত বিশ্লেষণ সঠিকভাবে সম্পন্ন হয়। প্রাপ্ত তথ্যসমূহ যথাযথ পরিসংখ্যান পদ্ধতির মাধ্যমে তথ্য বিশ্লেষণ কাজ সম্পন্ন করা হয়েছে।

২.৩.৩ সমীক্ষার ধারণা

সমীক্ষা কাজটি সম্পাদনের জন্য ToR-এ প্রদত্ত গাইডলাইন অনুসরণ করা হয়েছে। গৃহীত সকল কার্যক্রম পর্যায়ক্রমে ও ক্রমানুযায়ী সম্পন্ন করা হয়েছে। নিবিড় পরিবীক্ষণের কাজটি নির্ধারিত সময়ে সম্পন্ন করার উদ্দেশ্যে কোন কোন কার্যক্রম যুগোপৎভাবে সম্পাদিত হয়েছে। নিবিড় কার্যক্রমের বিভিন্ন ধাপ ও পর্যায় নিম্নে বর্ণিত হয়েছে এবং চিত্র-১ এ দেখানো হয়েছে।

প্রথম ধাপঃ এ পর্যায়ে প্রকল্প সংশ্লিষ্ট বিভিন্ন প্রতিবেদন ও তথ্যাদি সংগ্রহ এবং পর্যালোচনা করা হয়েছে। এছাড়া নিবিড় পরিবীক্ষণ কার্যক্রম সম্পাদনের পরিকল্পনা গ্রহণ, নির্দেশক নির্বাচন, তথ্যের উৎস চিহ্নিতকরণ, প্রকল্প এলাকায় নমুনা নির্ধারণ এবং বিভিন্ন প্রশ্নমালা ও ছক প্রস্তুত করা হয়েছে।

দ্বিতীয় ধাপঃ এই ধাপে মাঠ পর্যায়ে তথ্য/উপাত্ত সংগ্রহের জন্য লোকবল নিয়োগ ও তাদের প্রয়োজনীয় প্রশিক্ষণ প্রদান করা হয়েছে। এছাড়া প্রস্তুতকৃত প্রশ্নাবলী ও ছকের উপর বাস্তবায়ন পরিবীক্ষণ ও মূল্যায়ন বিভাগের প্রদত্ত মতামত/পরামর্শ অনুসরণে প্রশ্নাবলী ও ছক চূড়ান্তকরণপূর্বক মাঠ পর্যায়ে তথ্য/উপাত্ত সংগ্রহের পরিকল্পনা প্রণয়ন করা হয়েছে।

তৃতীয় ধাপঃ এই ধাপে তথ্য সংগ্রহকারীগণ মাঠ পর্যায় হতে নির্দিষ্ট পরিকল্পনা ও সময়ানুযায়ী তথ্য/উপাত্ত সংগ্রহ করেছেন। পরামর্শক সমীক্ষা টিম কর্তৃক তথ্য সংগ্রহকারীদের কাজের তদারকি করা হয়েছে। তথ্য সংগ্রহকারীগণ মাঠ পর্যায়ে দৈবচয়নের (Random) ভিত্তিতে নির্বাচিতদের নিকট হতে প্রয়োজনীয় তথ্য সংগ্রহ করেছেন এবং প্রকল্প অফিস হতে সুনির্দিষ্ট তথ্য/উপাত্ত সংগ্রহ করা হয়েছে।

চতুর্থ ধাপঃ মাঠ পর্যায়ে সংগৃহীত তথ্যে ভুল/ত্রুটি থাকলে তা সংশোধন করা হয়েছে। সংগৃহীত তথ্য/উপাত্ত সংশোধনের পর সেগুলো সাংকেতিক নাম্বার প্রদান এবং সে অনুযায়ী কম্পিউটারে ধারণ করা হয়েছে। পরবর্তীতে সংগৃহীত তথ্য/উপাত্তসমূহের পরিসংখ্যানিক বিশ্লেষণ করা হয়েছে এবং প্রাপ্ত ফলাফল সারণি (টেবিল) ও গ্রাফ/চার্ট আকারে উপস্থাপন করা হয়েছে।

পঞ্চম ধাপঃ প্রাপ্ত ফলাফলের ওপর ভিত্তি করে খসড়া প্রতিবেদন প্রণয়ন ও দাখিল করা হয়েছে। খসড়া প্রতিবেদন পর্যালোচনার জন্য আইএমইডির নিকট দাখিল করা হয়েছে। খসড়া প্রতিবেদনের ওপর যথাক্রমে প্রথমে টেকনিক্যাল কমিটি ও পরে স্টিয়ারিং কমিটি সভার সুপারিশের ভিত্তিতে খসড়া প্রতিবেদন সংশোধনপূর্বক জাতীয় কর্মশালায় উপস্থাপন করা হবে। জাতীয় কর্মশালা হতে প্রাপ্ত মতামত/পরামর্শ/সুপারিশের আলোকে চূড়ান্ত প্রতিবেদন প্রণয়ন ও দাখিল করা হয়েছে।

২.৪ নিবিড় পরিবীক্ষণের নির্দেশক নির্বাচন

প্রকল্পের বর্তমান অবস্থা ও ভূমিকার সঙ্গে উন্নয়ন পরিকল্পনা তথা ডিপিপিতে বর্ণিত বিষয়সমূহের চলক (Variable) ও নির্দেশকের (Indicator) মান তুলনার মাধ্যমে প্রকল্পের নিবিড় পরিবীক্ষণ করা হয়েছে। প্রকল্পের সফলতা ও উদ্দেশ্য অর্জনের মাত্রা নির্ভর করে বাস্তবায়ন সফলতার উপর। সমীক্ষার শর্তাবলী (TOR) অনুযায়ী নিম্নোক্ত পর্যায়ে মূল্যায়নের মাধ্যমে প্রকল্পটির নিবিড় পরিবীক্ষণ সমীক্ষা করা হয়েছে:

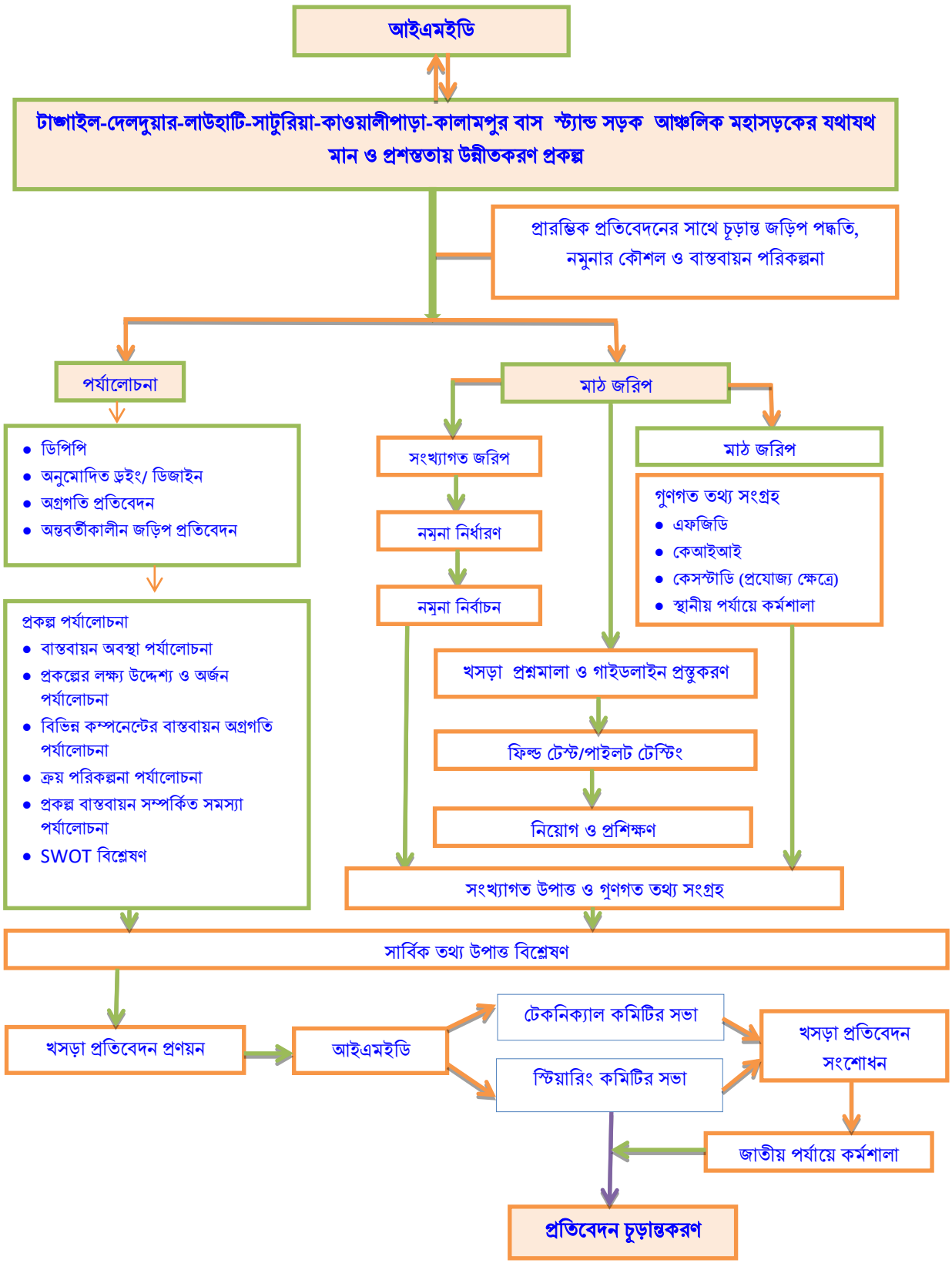
পরিবীক্ষণের প্রকৃতি	পরীক্ষণীয় বিষয়/চলক/নির্দেশক	উৎস	পদ্ধতি
প্রকল্পের উদ্দেশ্য এবং ব্যাপ্তি	প্রকল্পের স্পষ্টতা (Clarity) এবং সম্ভাব্যতা (Feasibility) লক্ষ্যমাত্রা অর্জনের সাথে সামঞ্জস্যপূর্ণ কিনা তা প্রকল্প উপাদানগুলি পর্যালোচনা এবং পর্যবেক্ষণ। প্রকল্পের উদ্দেশ্য অর্জনের অবস্থা পর্যালোচনা ও লগ ফ্রেমের আলোকে output পর্যায়ের অর্জন পর্যালোচনা ও পর্যবেক্ষণ	ডিপিপি, প্রকল্প দপ্তর এবং প্রাইমারি ও সেকেন্ডারি তথ্য	প্রতিবেদন পর্যালোচনা, কেআইআই, এফজিডি ও খানা জরিপ
স্থায়ীত্ব (sustainability) এর বিষয়গুলি	প্রকল্পের ডিজাইন, কার্যক্রম এবং বাস্তবায়ন ব্যবস্থায় টেকসই স্থিতিশীলতা সম্পর্কিত কি না তা যাচাই	সওজ/ প্রকল্প দপ্তর	প্রতিবেদন পর্যালোচনা, কেআইআই
প্রকল্প বাস্তবায়ন সংক্রান্ত কর্মকান্ডের	ক) প্রকল্পের প্রধান প্রধান অঙ্গসমূহ বাস্তবায়নের সময়, ব্যয়,বছরভিত্তিক বরাদ্দ, অর্থ-ছাড়, অনুমোদন/ সংশোধন ও	সওজ/ প্রকল্প দপ্তর	প্রতিবেদন পর্যালোচনা

পরিবীক্ষণের প্রকৃতি	পরীক্ষণীয় বিষয়/চলক/নির্দেশক	উৎস	পদ্ধতি
নিবিড় পরিবীক্ষণ	অন্যান্য অবস্থা পর্যালোচনা		
	প্রকল্প ব্যবস্থাপনাঃ প্রকল্প পরিচালক নিয়োগ, জনবল নিয়োগ, প্রকল্প ব্যবস্থাপনা কমিটির সভা, প্রকল্প স্টিয়ারিং কমিটির সভা, আয়োজন, কর্ম-পরিকল্পনা প্রণয়ন ও বাস্তবায়ন, সভার ও প্রতিবেদনের সিদ্ধান্ত বাস্তবায়ন, অগ্রগতির তথ্য প্রেরণ ইত্যাদি পর্যালোচনা ও পর্যবেক্ষণ	সওজ/ প্রকল্প দপ্তর	প্রতিবেদন পর্যালোচনা এবং কেআইআই
	খ) প্রকল্পের আওতায় সংগৃহীত/সংগ্রহের প্রক্রিয়াধীন বিভিন্ন পণ্য, কার্য ও সেবা সংশ্লিষ্ট ক্রয় চুক্তিতে নির্ধারিত স্পেসিফিকেশন /BoQ/ToR, গুণগতমান, পরিমাণ অনুযায়ী ঠিক রয়েছে কিনা তা পর্যালোচনা পর্যবেক্ষণ ও যাচাই	সওজ/ প্রকল্প দপ্তর	কেআইআই, ক্রয় সম্পর্কিত দলিলাদি পর্যালোচনা
	গ) প্রকল্পের আওতায় সম্পাদিত বিভিন্ন পণ্য/কার্য ও সেবা সংগ্রহের ক্ষেত্রে প্রচলিত ক্রয় আইন ও বিধিমালা (পিপিএ-২০০৬ এবং পিপিআর-২০০৮) প্রতিপালন বিষয়ক পর্যালোচনা	সওজ/ প্রকল্প দপ্তর	কেআইআই/ ক্রয় সম্পর্কিত দলিলাদি পর্যালোচনা
	ঘ) প্রকল্প বাস্তবায়ন সম্পর্কিত বিভিন্ন সমস্যা যেমন অর্থায়নে বিলম্ব, বাস্তবায়নে পণ্য, কার্য ও সেবা ক্রয়/সংগ্রহের ক্ষেত্রে বিলম্ব, ব্যবস্থাপনায় অদক্ষতা ইত্যাদির কারণসহ অন্যান্য দিক বিশ্লেষণ, পর্যোলোচনা ও পর্যবেক্ষণ	সওজ এবং মাঠ পর্যায়ে পর্যবেক্ষণ	কেআইআই ও পর্যবেক্ষণ
	ঙ) প্রকল্পের আওতায় অডিট সম্পন্ন হয়েছে কিনা (ইন্টারনাল এবং এক্সটারনাল অডিট)	সওজ	কেআইআই, অডিট সম্পর্কিত তথ্যাদি
	চ) প্রকল্পের আওতায় সংগৃহীত পণ্য, কার্য, জনবল ও সেবা সংশ্লিষ্ট ক্রয় চুক্তিতে নির্ধারিত স্পেসিফিকেশন, গুণগতমান ও পরিমাণ অনুযায়ী প্রয়োজনীয় পরিবীক্ষণ/ যাচাইয়ের মাধ্যমে সংগ্রহ করা হয়েছে কিনা	সওজ, মাঠ পর্যায়ে পর্যবেক্ষণ ও অন্যান্য সংশ্লিষ্ট প্রতিষ্ঠানসমূহ	কেআইআই ও পর্যবেক্ষণ
	ছ) প্রকল্পের অর্থায়ন ও ব্যবস্থাপনা এবং কাজের গুণগতমান ও অনুসরণযোগ্য উপাদান পর্যালোচনা	সওজ ও মাঠ পর্যায়ে পর্যবেক্ষণ	কেআইআই ও পর্যবেক্ষণ
	জ) প্রকল্পের সবল, দুর্বল, সুযোগ ও ঝুঁকিসমূহ (SWOT) বিশ্লেষণ	স্টেক হোল্ডারগণ, সওজ	কর্মশালা, কেআইআই, এফজিডি ও স্থানীয় পর্যায়ে কর্মশালা
প্রকল্পের প্রধান প্রধান কাজ পর্যবেক্ষণ	১. ভূমি অধিগ্রহণ ও ক্ষতিপূরণ; ২. সড়ক বাঁধে মাটির কাজ; ৩. পেভমেন্ট প্রশস্তকরণ ও মজবুতিকরণ; ৪. পিসি গার্ডার সেতু নির্মাণ; ৫. আরসিসি রিজিড পেভমেন্ট নির্মাণ; ৬. আরসিসি বক্স কালভার্ট নির্মাণ (৩১টি); ৭. কংক্রিট স্লোপ প্রটেকশন উইথ জিও টেক্সটাইলস ৮. টো-ওয়াল নির্মাণ; ৯. আরসিসি প্যালাসাইডিং; ১০. সসার ড্রেন নির্মাণ ইত্যাদি।	ডিপিপি ও মাঠ পর্যায়ে পর্যবেক্ষণ	কেআইআই, সংশ্লিষ্ট দলিল/ প্রতিবেদন এবং সরেজমিন পরিদর্শন

উপরে বর্ণিত পরিবীক্ষণীয় বিষয়/চলক/নির্দেশক সংক্রান্ত তথ্যসমূহ সঠিকভাবে সংগ্রহ ও যথাযথ বিশ্লেষণ এবং পর্যালোচনা করা হয়েছে।

২.৫ নিবিড় পরিবীক্ষণ কাজের পদ্ধতি

চিত্র ২.১: এক নজরে নিবিড় পরিবীক্ষণ পদ্ধতি



২.৬ কর্মপদ্ধতি (Methodology)

প্রকল্পটি নিবিড় পরিবীক্ষণের উদ্দেশ্যে পরিচালিত সমীক্ষায় ডেস্ক রিভিউ (ডিপিপি, আইএমইডি'র পরিদর্শন প্রতিবেদন, অগ্রগতি প্রতিবেদন ইত্যাদি) ও অন্যান্য প্রাপ্ত তথ্য/উপাত্ত হতে মাধ্যমিক তথ্য (Secondary Data) বিশ্লেষণ ও পর্যালোচনা করা হয়েছে। এছাড়া, নিবিড় পরিবীক্ষণ কাজটি সম্পাদনের জন্য পরিমাণগত ও গুণগত উভয় ধরনের পদ্ধতি অবলম্বন করা হয়েছে। সমীক্ষা জরিপের মাধ্যমে পরিমাণগত তথ্য এবং মুখ্য ব্যক্তিবর্গের সাথে আলোচনা (KII) ও এফজিডি (FGD) গাইডলাইন এর মাধ্যমে প্রয়োজনীয় গুণগত তথ্য সংগ্রহ করা হয়েছে। প্রকল্প এলাকায় সরেজমিনে পরিদর্শন (Physical Verification/ Observation) করে পরামর্শক টিম প্রকল্পের অগ্রগতি এবং নির্মাণ কাজের গুণগতমান পর্যবেক্ষণসহ বিভিন্ন তথ্যাদি সংগ্রহ ও পর্যালোচনা করেছেন। তথ্য সংগ্রহকারীগণ কর্তৃক উক্ত পরিকল্পনা ও সময়সূচি অনুযায়ী মাঠ পর্যায়ের তথ্য সংগ্রহের কাজটি যথাসময়ে সম্পন্ন করা হয়েছে।

২.৬.১ নিবিড় পরিবীক্ষণ সমীক্ষার প্রশ্নমালা ও ছক/চেকলিস্ট

প্রকল্পের কার্যক্রম, নিবিড় পরিবীক্ষণের উদ্দেশ্য, চাহিদা ও মূল্যায়ন নির্দেশক এর উপর ভিত্তি করে নিবিড় পরিবীক্ষণের জন্য নিম্নলিখিত প্রশ্নমালা ও চেকলিস্ট প্রস্তুত করা হয়েছে (সংযোজনী ১-৯)।

- ✓ উপকারভোগীদের (Beneficiary) জন্য জরিপ প্রশ্নমালা (সংযোজনী -১)
- ✓ মুখ্য ব্যক্তিবর্গের সাথে আলোচনার (KII) গাইডলাইন (সংযোজনী ২-৫)
- ✓ ফোকাস গ্রুপ ডিসকাশন (FGD) গাইডলাইন (সংযোজনী-৬)
- ✓ প্রকল্পের ভৌত কাজ পরিবীক্ষণ ছক (সংযোজনী-৭)
- ✓ জমি অধিগ্রহণের চেকলিস্ট (সংযোজনী-৮)
- ✓ পরিবেশ সংক্রান্ত নীতিমালা অনুসরণের চেকলিস্ট (সংযোজনী-৯)

২.৭ প্রাথমিক তথ্য সংগ্রহ:

২.৭.১ সংখ্যাগত সমীক্ষা জরিপ: যেকোন সুপরিকল্পিত ও সুসমন্বিত নিবিড় পরিবীক্ষণ সমীক্ষার ক্ষেত্রে সংখ্যাগত জরিপের মাধ্যমে অভিষ্ট তথ্য-উপাত্ত সংগ্রহ করা হয়। প্রকল্প বাস্তবায়ন হলে টাঙ্গাইল জেলার সাথে মানিকগঞ্জ জেলার মধ্যে ন্যূনতম সময়ে নিরাপদে ও নির্বিঘ্নে সরাসরি যোগাযোগ ব্যবস্থা, কর্ম-সংস্থান সৃষ্টি, আর্থ-সামাজিক উন্নয়ন ইত্যাদি তথ্য সংগ্রহ ও বিশ্লেষণপূর্বক প্রতিবেদনের অনুচ্ছেদ ৩.১৭ এ দেয়া হয়েছে।

২.৭.৩ গুণগত তথ্য সংগ্রহ পদ্ধতি:

প্রকল্পের উদ্দেশ্য, সার্বিক অগ্রগতি, বর্তমান অবস্থা গভীরভাবে উপলব্ধির জন্য গুণগত তথ্য সংগ্রহ ও বিশ্লেষণ করা হয়েছে। যে সকল পদ্ধতি অনুসরণ করে গুণগত তথ্য-উপাত্ত সংগ্রহ করা হয়েছে তা নিম্নরূপ:

- ➢ মূল তথ্য প্রদানকারীদের সাক্ষাৎকার (কেআইআই);
- ➢ দলীয় আলোচনা (এফজিডি);
- ➢ সরেজমিনে পরিদর্শন এবং
- ➢ স্থানীয় পর্যায়ে কর্মশালা

ক) মূল তথ্য প্রদানকারীদের সাক্ষাৎকার (Key Informant Interview)

ডিপিপি অনুযায়ী প্রকল্পের উদ্দেশ্য ও কার্যকারিতা যাচাই, প্রকল্প ব্যবস্থাপনা (প্রকল্প পরিচালক নিয়োগ, জনবল নিয়োগ, প্রকল্প ব্যবস্থাপনা কমিটির সভা, প্রকল্প স্টিয়ারিং কমিটির সভা, আয়োজন, কর্ম-পরিকল্পনা প্রণয়ন ও বাস্তবায়ন, সভার ও প্রতিবেদনের সিদ্ধান্ত বাস্তবায়ন, অগ্রগতির তথ্য প্রেরণ ইত্যাদি) পণ্য, কার্য ও সেবা ক্রয় পরিকল্পনা, অডিট (ইন্টানাল, এক্সটারনাল) সংক্রান্ত, প্রকল্পের ভৌত নির্মাণ কাজের গুণগতমান, প্রকল্পের টেকসইকরণ পরিকল্পনা, সমস্যা, ঝুঁকি, দুর্বলতা, সম্ভাবনা, প্রকল্প সমাপ্তির পর সৃষ্ট সুবিধাদি টেকসই (sustainable) করা ইত্যাদি তথ্য-উপাত্ত সংগ্রহের জন্য প্রকল্প পরিচালক, মাঠ পর্যায়ে প্রকল্প সংশ্লিষ্ট বিভিন্ন কর্মকর্তা ছাড়াও ঠিকাদার প্রতিষ্ঠানের কর্মকর্তা এবং স্থানীয় গণ্যমান্য ব্যক্তিবর্গের সাথে ৩৫টি KII করা হয়েছে। মুখ্য ব্যক্তিবর্গের সাথে আলোচনার জন্য কেআইআই এর চেকলিস্ট **সংযুক্তি-২-৫** এ প্রদান করা হয়েছে।

পদ্ধতি	উত্তরদাতা	পরিমাণ
নিবিড় আলোচনা (কেআইআই)	প্রকল্প পরিচালক/ প্রকল্প ব্যবস্থাপক	২
	প্রকল্প সংশ্লিষ্ট বিভিন্ন কর্মকর্তা	৬
	ঠিকাদার প্রতিষ্ঠানের কর্মকর্তা	৬
	জেলা প্রশাসকের প্রতিনিধি (ভূমি সংশ্লিষ্ট)	১
	অন্যান্য স্টেকহোল্ডার (স্থানীয় গণ্যমান্য ব্যক্তিবর্গ)	২০
	মোট	**৩৫**

খ) এফজিডি আলোচনা (Focus Group Discussion)

প্রকল্প বাস্তবায়নের ফলে সুফলভোগীরা কতটুকু উপকৃত হবে, আঞ্চলিক মহাসড়কটি প্রশস্তকরণ ও মজবুতিকরণের মাধ্যমে টাঙ্গাইল জেলার সাথে মানিকগঞ্জ জেলার মধ্যে ন্যূনতম সময়ে নিরাপদে ও নির্বিঘ্নে সরাসরি যোগাযোগ ব্যবস্থা কতটুকু বৃদ্ধি পাবে, আর্থ-সামাজিক উন্নয়নে প্রকল্পের ভূমিকা, প্রকল্প বাস্তবায়নের সুফল ইত্যাদি বিষয় নিরূপণ করার জন্য প্রকল্পের আওতায় ৪টি FGD পরিচালনা করা হয়েছে। প্রতি এফজিডি পরিচালনার জন্য ১ জন সঞ্চালক এবং ১ জন রেপোটিয়ার ছিলেন। এফজিডিতে উপকারভোগী (সাধারণ জনগণ) ছাড়াও শিক্ষক, ইউপি সদস্য, নারী প্রতিনিধি, ড্রাইভার (বাস/ট্রাক/রিক্সা/ভ্যান), ছাত্র/ছাত্রী এবং এলাকার গণ্যমান্য অন্যান্য ব্যক্তিবর্গ নিয়ে এফজিডি করা হয়েছে। প্রতিটি এফজিডি'তে ১২-১৫ জন সদস্য উপস্থিত ছিলেন। এফজিডি'র চেকলিস্ট **সংযুক্তি ৬ এ** প্রদান করা হয়েছে।

সারণি: ২.২ এফজিডি'র স্থান, অংশগ্রহণকারী এবং সংখ্যা

এফজিডি'র স্থান	এফজিডিতে অংশগ্রহণকারীর পেশা	মোট সংখ্যা
লাউহাটি মোড়, দেলদুয়ার	কৃষি (২), ব্যবসা (৫), চাকুরি (৩), শিক্ষক (১), ড্রাইভার (২) জন	১৩ জন
কাওয়ালিবাজার, ধামরাই	কৃষি (২), ব্যবসা (৩), চাকুরি (৪), মেম্বার (১), ড্রাইভার (১) নারী প্রতিনিধি (১) জন	১২ জন
বালিয়াটি, সাটুরিয়া	কৃষি (৪), ব্যবসা (৩), চাকুরি (২), শিক্ষক (১), ইউপি সদস্য (১), ছাত্র/ছাত্রী (২) জন	১৩ জন
জগতলা, নাগরপুর	কৃষি (২), ব্যবসা (৫), চাকুরি (৩), শিক্ষক (১), ড্রাইভার (২), ইউপি সদস্য (১) জন	১৪ জন
মোট		৫২ জন

গ) সরেজমিনে পর্যবেক্ষণ ও যাচাইকরণ

মাঠ পর্যায়ে সম্পাদিত কাজ ও ব্যবহৃত মালামাল পরিদর্শনপূর্বক নির্মাণ সামগ্রী এবং কাজের গুণগত মান এবং প্রকল্পের কাজ বাস্তবায়নে চিহ্নিত সমস্যাদি নিরসনের সুপারিশ প্রণয়ন নিবিড় পরিবীক্ষণের মূখ্য উদ্দেশ্য। সরেজমিনে ঢাকা, টাঙ্গাইল ও মানিকগঞ্জ জেলার ৫টি উপজেলায় বাস্তবায়নাধীন প্রকল্পের কাজ পর্যবেক্ষণ করা হয়েছে। মাঠ পর্যায়ে সম্পাদিত কাজ পরিদর্শনকালে নিম্নোক্ত বিষয়ের উপর পরামর্শক কর্তৃক পরীক্ষা/নিরীক্ষা করা হয়েছে।

- কাজে ব্যবহারের পূর্বে ব্যবহৃত মালামালের গুণাগুণ নিশ্চিত হওয়ার লক্ষ্যে যে সকল পরীক্ষা/নিরীক্ষা/টেষ্ট কোড, স্পেসিফিকেশন ও ফ্রিকোয়েন্সি অনুযায়ী করা হয়েছে তার দলিলাদি পরিবীক্ষণ;
- মাটির উৎস ও গুণাগুণ যাচাই;
- অনুমোদিত ডিজাইন, প্রোফাইল, সুপার এলিভেশন, টার্নিং রেডিয়াস কার্ভ;
- মালামালের গুণগত মান যাচাই;
- এম.এস.রড, সিসি ঢালাই, আর.সি.সি ঢালাই এর গুণগত মান যাচাই;

- চলমান কাজের কর্মপদ্ধতি, ব্যবস্থাপনা ও ব্যবহৃত যন্ত্রপাতি পরিদর্শন;
- প্রোটেকশন ওয়ার্ক, সিসি ব্লক, জিও টেক্সটাইল, সাইড স্লোপ, ক্যাম্বার এর পরিমাপ, সরেজমিনে পরিদর্শন/নিরূপন;
- স্টোন চিপসের ব্যবহারযোগ্যতা এবং নকশা অনুমোদন যাচাই।

মাঠ পর্যায়ে নির্মাণ কাজের গুণগত মান যাচাই

- কাজের গুণগতমান নিশ্চিতকরণ পদ্ধতি ও বাস্তবায়ন;
- মাঠ পর্যায়ে কাজের গুণগতমান পরীক্ষার পদ্ধতি ও বাস্তবায়ন;
- ল্যাবরেটরীতে মালামাল পরীক্ষার পদ্ধতি ও পরীক্ষার পরিমাণ এবং বাস্তবায়ন;
- মাঠ পর্যায়ে পরামর্শক ও ঠিকাদারদের কাজ পরিদর্শনের পদ্ধতি ও পরিচালন;
- মাটির উৎস ও গুণাগুন যাচাই (সেলাইনিটি পরিক্ষণ);
- কাজের QC (Quality Control) এবং QA (Quality Assurance) যাচাই;
- মাঠপর্যায়ে অনুমোদিত নকশা ও চুক্তিপত্রের স্পেসিফিকেশন অনুযায়ী কাজসমূহ সম্পন্নকরণ;
- মাসিক অগ্রগতি সভা পরিচালনা, কার্যবিবরণী প্রণয়ন ও প্রেরণ এবং বাস্তবায়ন;
- ঠিকাদার ও পরামর্শক প্রতিষ্ঠানের লোকবল, যন্ত্রপাতি, মালামাল মোবিলাইজেশন;
- ঠিকাদার প্রতিষ্ঠানের ল্যাব টেস্টের সক্ষমতা যাচাই;
- Work Plan/Schedule অনুযায়ী প্রকল্পের বাস্তবায়ন পর্যবেক্ষণ;
- নির্ধারিত স্পেসিফিকেশন, গুণগতমান, পরিমাণ ইত্যাদি অনুসরণ করে মালামাল, সেবা ও যন্ত্রপাতি ক্রয় এবং সরবরাহ;
- পরামর্শক প্রতিষ্ঠান ও ঠিকাদারদের অনুকূলে বিল প্রদান;
- প্রকল্পের কাজসমূহ নির্ধারিত সময়ে সম্পন্নকরণে সমস্যা ও উত্তরণ।

কাজের গুণগত মান পরীক্ষার জন্য ব্যবহৃত মালামালের ল্যাবরেটরি পরীক্ষা

প্রকল্পের আওতায় সম্পাদিত ল্যাবরেটরী টেস্টসমূহ স্পেসিফিকেশন ও ফ্রিকোয়েন্সী অনুযায়ী হচ্ছে কিনা তা যাচাই করা হয়েছে।

ঘ) স্থানীয় পর্যায়ে কর্মশালা

আইএমইডি'র সাথে পরামর্শক্রমে গত ০৪ ফেব্রুয়ারি ২০২৫ খ্রিঃ তারিখ রোজঃ মঙ্গলবার, ঢাকা জেলার ধামরাই উপজেলায় ঠিকাদার প্রতিষ্ঠানের বেইজ ক্যাম্পে সকাল ১১.০০ ঘটিকা হতে দুপুর ১.৩০ ঘটিকা পর্যন্ত সময়ে একটি স্থানীয় পর্যায়ে কর্মশালা অনুষ্ঠিত হয়। উক্ত কর্মশালায় প্রধান অতিথি হিসেবে উপস্থিত ছিলেন জনাব কানিজ মওলা, মহাপরিচালক (অতিরিক্ত সচিব), সেক্টর-২, আইএমইডি, পরিকল্পনা মন্ত্রণালয়। কর্মশালায় বিশেষ অতিথি হিসেবে উপস্থিত ছিলেন ১। জনাব মোঃ শওকত আলী, প্রকল্প পরিচালক (অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী), ময়মনসিংহ সড়ক জোন, ময়মনসিংহ, ২। জনাব গোলাম মাঈনউদ্দিন হাসান, পরিচালক (উপসচিব), সেক্টর-২, আইএমইডি, পরিকল্পনা মন্ত্রণালয়, ৩। জনাব আশরাফুল ছিদ্দিক, উপপরিচালক (সিনিয়র সহকারী সচিব), সেক্টর-২, আইএমইডি, পরিকল্পনা মন্ত্রণালয়, ৪। জনাব মোঃ শাহরিয়ার আলম, নির্বাহী প্রকৌশলী, সড়ক বিভাগ, মানিকগঞ্জ, ৫। জনাব ড. সিনথিয়া আজমিরী খান, নির্বাহী প্রকৌশলী, সড়ক বিভাগ, টাঙ্গাইল। কর্মশালায় সভাপতিত্ব করেন জনাব মামনুন আহমেদ অনীক, উপজেলা নির্বাহী অফিসার, ধামরাই উপজেলা, ঢাকা।

এছাড়া উক্ত কর্মশালায় সওজ এর প্রকল্প সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তা, ঠিকাদার প্রতিষ্ঠানের কর্মকর্তা, জেলা প্রশাসকের ভূমি সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তা, উপকারভোগী (সাধারণ জনগণ), শিক্ষক, ড্রাইভার (বাস/ট্রাক/রিক্সা/ভ্যান), ছাত্র/ছাত্রী, গৃহিণী, স্থানীয় গণ্যমান্য ব্যক্তিবর্গ এবং অন্যান্য স্টেকহোল্ডারসহ মোট ৫০ জন অংশগ্রহণ করেন।

সারণি-২.৩: তথ্যদাতার প্রকার অনুসারে তথ্যদাতার সংখ্যা, স্থান ও তথ্য সংগ্রহ উপকরণ

ক্রঃ নং	**চেকলিস্ট/** কাঠামোগত প্রশ্নপত্র	**তথ্যদাতা**	**তথ্যদাতার সংখ্যা**
০১	উপকারভোগী জরিপ	প্রকল্পের আওতায় উপকারভোগী (সাধারণ জনগণ)	**৫০০**
০২	KII চেকলিস্ট	➢ প্রকল্প পরিচালক/ প্রকল্প ব্যবস্থাপক-২ ➢ প্রকল্প সংশ্লিষ্ট বিভিন্ন কর্মকর্তা-৬ ➢ ঠিকাদার প্রতিষ্ঠানের কর্মকর্তা-৬ ➢ জেলা প্রশাসকের প্রতিনিধি (ভূমি সংশ্লিষ্ট)-১ ➢ অন্যান্য স্টেকহোল্ডার (স্থানীয় গণ্যমান্য ব্যক্তিবর্গ)-২০	৩৫ জন
০৩	এফজিডি গাইডলাইন	প্রকল্পের উপকারভোগী (সাধারণ জনগণ) ছাড়াও শিক্ষক, চেয়ারম্যান, মেম্বার, নারী প্রতিনিধি, ড্রাইভার (বাস/ট্রাক/রিক্সা/ভ্যান), ছাত্র/ছাত্রী এবং এলাকার গণ্যমান্য অন্যান্য ব্যক্তিবর্গ নিয়ে ৪টি এফজিডি করা হয়েছে, প্রতিটি এফজিডিতে ১২/১৫ জন অংশগ্রহণকারী ছিলেন।	৫২ জন
০৪	স্থানীয় পর্যায়ে সমীক্ষার বিষয়বস্তু উপস্থাপনাসহ কর্মশালা	আইএমইডি'র প্রতিনিধি, প্রকল্প পরিচালক, মন্ত্রণালয় এবং সওজ এর কর্মকর্তা, উপজেলা নির্বাহী অফিসার, উপকারভোগী (সাধারণ জনগণ), শিক্ষক, ড্রাইভার (বাস/ট্রাক/রিক্সা/ভ্যান), স্থানীয় গণ্যমান্য ব্যক্তিবর্গ এবং অন্যান্য স্টেকহোল্ডারগণ অংশগ্রহণ করেন।	১টি (৫০জন)
০৫	জাতীয় পর্যায়ে কর্মশালা	পরিকল্পনা কমিশন, আইএমইডি, বিপিপিএ, সওজ এর প্রতিনিধি, প্রকল্প দপ্তরের কর্মকর্তা এবং জাতীয় পর্যায়ের স্টেকহোল্ডারদের সমন্বয়ে গত ১১/০৩/২০২৫ তারিখে আইএমইডি'র সম্মেলন কক্ষে ১টি জাতীয় পর্যায়ে কর্মশালা অনুষ্ঠিত হয়েছে।	১টি (১১০ জন)

২.৮ সেকেন্ডারি তথ্য সংগ্রহ

প্রকল্পের কার্যক্রম সম্পর্কে যথাযথভাবে ধারণা লাভের জন্য সমীক্ষা টিম কর্তৃক প্রকল্পের ডিপিপি ও অগ্রগতি প্রতিবেদন ও অন্যান্য দলিলাদি সংগ্রহ করা হয়েছে। প্রকল্প বাস্তবায়নের অর্জিত সাফল্য সম্পর্কে সম্যক ধারণা অর্জনের জন্যে প্রকল্পের বাস্তব ও আর্থিক লক্ষ্যমাত্রা ও অগ্রগতি প্রতিবেদন বিশ্লেষণ করা হয়েছে। এ লক্ষ্যে প্রকল্পের ডিপিপি, সম্ভাব্যতা জরিপ প্রতিবেদন, আইএমইডি'র ০৫ প্রতিবেদন, আইএমইডির পরিদর্শন প্রতিবেদন সংগ্রহ পূর্বক পর্যালোচনা করা এবং ভবিষ্যতে এ ধরণের নতুন প্রকল্প গ্রহণের ক্ষেত্রে সমস্যা, করণীয় ও সুপারিশসমূহ নিবিড় পরিবীক্ষণ সমীক্ষার প্রতিবেদনে প্রতিফলিত করা হয়েছে।

২.৯ তথ্য সংগ্রহকারী নিয়োগ ও প্রশিক্ষণ

নিবিড় পরিবীক্ষণ সমীক্ষার জন্য সমীক্ষা এলাকার প্রতি উপজেলায় ০২ জন করে মোট ১০ জন তথ্য সংগ্রহকারী এবং তথ্য সংগ্রহকারীদের নিবিড় পর্যবেক্ষণের জন্য ০২ জন সুপারভাইজার নিয়োগ দেয়া হয়। সুপারভাইজারগণ তথ্য সংগ্রহকারীদের follow-up করেন এবং KII ও FGD পরিচালনা করেছেন এবং তথ্য সংগ্রহকারীগণ এ ব্যাপারে তাদের সাহায্য করেছেন। সকল তথ্য সংগ্রহের জন্য মোট ১৫ দিন সময় প্রয়োজন হয়েছে।

প্রারম্ভিক প্রতিবেদন স্টিয়ারিং কমিটি সভায় অনুমোদনের পর তথ্য সংগ্রহকারী ও সুপারভাইজরগণকে গত ১৯/১২/২০২৪ তারিখে পরামর্শক প্রতিষ্ঠানের অফিস কক্ষে ১ দিনের প্রশিক্ষণ প্রদান করা হয়। প্রশিক্ষণের সময় আইএমইডির সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তাগণ উপস্থিত থেকে প্রকল্প সম্পর্কে আলোচনা করেছেন। আইএমইডি কর্তৃক প্রশ্নপত্র চূড়ান্ত অনুমোদনের পর তথ্য সংগ্রহ করার জন্য মাঠ পর্যায়ে প্রেরণ করা হয়।

তথ্য সংগ্রহকারীদের প্রশিক্ষণ কর্মসূচিতে নিম্নোক্ত বিষয়াবলী ছিল:

- ✓ পরিবীক্ষণ কাজের পটভূমি এবং উদ্দেশ্য
- ✓ পরিবীক্ষণ কাজের কর্মপরিধি (TOR)
- ✓ পরিবীক্ষণ কাজের পন্থা ও পদ্ধতি (Approach & Methodology)
- ✓ পরিবীক্ষণ কাজের প্রশ্নপত্র, ছক ও গাইডলাইন (Questionnaire & Guideline)
- ✓ উত্তরদাতার শ্রেণীবিন্যাস
- ✓ উত্তরদাতাকে প্রশ্ন করার ধরন
- ✓ তথ্য/ উপাত্ত সংগ্রহের পদ্ধতি এবং ধরন
- ✓ উত্তর লিপিবদ্ধকরণ

২.৯.১ সাক্ষাৎকার গ্রহণ

নির্ধারিত প্রশ্নপত্রের সাহায্যে উত্তরদাতাগণের সাক্ষাৎকার গ্রহণ করা হয়েছে। প্রশ্নপত্রেই উত্তর লিপিবদ্ধ করা, প্রয়োজনে পৃথক কাগজ ব্যবহার করা হয়েছে। প্রকল্প এলাকা সরেজমিনে পরিদর্শন, প্রকল্পের স্থির চিত্র সংগ্রহ ও মুখ্য ব্যক্তিবর্গের সাথে আলোচনা, এফজিডি ইত্যাদির জন্য সংশ্লিষ্ট চেকলিস্ট/গাইডলাইন অনুসরণ করা হয়েছে। প্রয়োজনে অনুমতি সাপেক্ষে আলোচনা রেকর্ড করা হয়েছে।

২.১০ তথ্য সংগ্রহ ও বিশ্লেষণ পদ্ধতি

তথ্য বিশ্লেষণ এবং প্রতিবেদন তৈরির জন্য প্রয়োজনীয় সতর্কতা অবলম্বন করা হয়েছে। মাঠ পর্যায় হতে সংগৃহীত তথ্য SPSS ও Microsoft Excel সফটওয়্যারের মাধ্যমে বিশ্লেষণ করা হয়েছে।

২.১১ প্রতিবেদন প্রস্তুতকরণ

সংগৃহীত তথ্য/উপাত্ত প্রক্রিয়াকরণে প্রয়োজনীয় বিশ্লেষণ পূর্বক সহজ বোধগম্য ভাষায় প্রতিবেদন প্রস্তুত করা হয়েছে। প্রারম্ভিক প্রতিবেদনে বর্ণিত সমীক্ষার রূপরেখা ও প্রশ্নপত্র সংযুক্ত করে টেকনিক্যাল কমিটির সুপারিশ এবং সমীক্ষা স্টিয়ারিং কমিটি সভার অনুমোদনের জন্য ২৪ কপি প্রেরণ করা হয়েছে এবং স্টিয়ারিং কমিটি সভার অনুমোদনের পর মাঠ পর্যায়ের তথ্য/উপাত্ত সংগ্রহের কাজ শুরু করা হয়।

মাঠ পর্যায়ে সংগৃহীত সকল তথ্য/উপাত্ত প্রক্রিয়াকরণ ও বিশ্লেষণের পর ১ম খসড়া প্রতিবেদন প্রস্তুত করে টেকনিক্যাল কমিটির সুপারিশ এবং স্টিয়ারিং কমিটি সভার অনুমোদনের জন্য ২৪ কপি প্রেরণ করা হয়েছে। ১ম খসড়া প্রতিবেদনের উপর দেয়া সংশ্লিষ্ট কমিটির মন্তব্য/সুপারিশ-এর আলোকে ২য় খসড়া প্রতিবেদন প্রস্তুত এবং ২য় খসড়া প্রতিবেদনের কপি জাতীয় পর্যায়ে আয়োজিত কর্মশালায় উপস্থাপন করার জন্য ১১০ কপি প্রেরণ করা হয়েছে।

জাতীয় কর্মশালায় অংশগ্রহণকারীগণের মন্তব্য বিবেচনায় নিয়ে চূড়ান্ত খসড়া প্রতিবেদন প্রস্তুত করা হয়েছে এবং চূড়ান্ত খসড়া প্রতিবেদন পুনরায় টেকনিক্যাল কমিটির মতামত ও অনুমোদনের জন্য আইএমইডি'তে ১২ কপি প্রেরণ করা হয়েছে। টেকনিক্যাল কমিটির সুপারিশের আলোকে চূড়ান্ত প্রতিবেদন অনুমোদনের জন্য আইএমইডি'তে প্রেরণ করা হবে এবং অনুমোদিত চূড়ান্ত প্রতিবেদন এর প্রিন্ট কপি বাস্তবায়ন পরিবীক্ষণ ও মূল্যায়ন বিভাগের সেক্টর-২ এর কর্মকর্তাদের সাথে আলোচনা করে (বাংলা-৪০ কপি ও ইংরেজী-২০ কপি) মহাপরিচালক, সেক্টর-২, আইএমইডি বরাবর দাখিল করা হয়েছে।

২.১১.১ প্রতিবেদন দাখিল (Reporting)

নিবিড় পরিবীক্ষণ সমীক্ষা কাজটি সম্পাদনে টার্মস অফ রেফারেন্স এর-শর্তানুযায়ী বিভিন্ন পর্যায়ে পাঁচটি ধাপে প্রতিবেদন দাখিল করা হবে যা নিম্নে উল্লেখ করা হলোঃ

ক্রমিক নং	প্রতিবেদনের নাম	দাখিলের সময়	সংখ্যা
১.	প্রারম্ভিক প্রতিবেদন (বাংলায়)	চুক্তি সম্পাদনের ১৫ দিনের মধ্যে	২৪ (টেকনিক্যাল কমিটি ১২ + স্টিয়ারিং কমিটি ১২) কপি
২.	১ম খসড়া প্রতিবেদন (বাংলায়)	চুক্তি সম্পাদনের ৭৫ দিনের মধ্যে	২৪ (টেকনিক্যাল কমিটি ১২ + স্টিয়ারিং কমিটি ১২) কপি
৩.	২য় খসড়া প্রতিবেদন (বাংলায়)	চুক্তি সম্পাদনের ৯০ দিনের মধ্যে	১০০ (জাতীয় কর্মশালা) কপি
৪.	চূড়ান্ত খসড়া প্রতিবেদন (বাংলায়)	চুক্তি সম্পাদনের ১০০ দিনের মধ্যে	১২ (টেকনিক্যাল কমিটি ১২) কপি
৫.	চূড়ান্ত প্রতিবেদন (বাংলা ও ইংরেজী)	চুক্তি সম্পাদনের ১২০ দিনের মধ্যে	৬০ (বাংলা ৪০+ইংরেজী ২০) কপি

২.১২ নিবিড় পরিবীক্ষণ কার্যক্রমের সময় ভিত্তিক কর্মপরিকল্পনা

২৫/১১/২০২৪ তারিখে বাস্তবায়ন পরিবীক্ষণ ও মূল্যায়ন বিভাগ (সেক্টর-২) সাথে স্বাক্ষরিত চুক্তি অনুযায়ী ২০/০৫/২০২৫ তারিখের মধ্যে সমীক্ষা কার্যক্রম সমাপ্তের লক্ষ্যে একটি সময়ভিত্তিক কর্মপরিকল্পনা নিম্নে দেওয়া হল -

ক্রমিক নং	কার্যাবলী	সময়
১.	চুক্তি স্বাক্ষর	২৫/১১/২০২৪
২.	খসড়া প্রারম্ভিক প্রতিবেদন প্রণয়ন ও দাখিল	২৬/১১/২০২৪-০৯/১২/২০২৪
৩.	টেকনিক্যাল কমিটি সভায় প্রারম্ভিক প্রতিবেদন উপস্থাপন	১০/১২/২০২৪
৪.	সভার সিদ্ধান্ত অনুযায়ী সংশোধন ও স্টিয়ারিং কমিটি সভায় প্রারম্ভিক প্রতিবেদন উপস্থাপন	১১/১২/২০২৪-১২/১২/২০২৪
৫.	প্রারম্ভিক প্রতিবেদন অনুমোদনের জন্য দাখিল	১৩/১২/২০২৪-১৫/১২/২০২৪
৬.	তথ্য সংগ্রহকারী ও সুপারভাইজারদের প্রশিক্ষণ	১৬/১২/২০২৪-১৭/১২/২০২৪
৭.	মাঠ পর্যায়ে তথ্য সংগ্রহ (খানা জরিপ, কেআইআই, এফজিডি) ও নির্মাণ কাজের গুণগতমান যাচাই এবং স্থানীয় পর্যায়ে কর্মশালা	১৮/১২/২০২৪-০৫/০১/২০২৫
৮.	ডাটা এন্ট্রি, ভেরিফিকেশন, ডাটা প্রসেসিং ও ডাটা এনালাইসিস	০৬/০১/২০২৫-২০/০১/২০২৫
৯.	১ম খসড়া প্রতিবেদন প্রণয়ন ও দাখিল	২১/০১/২০২৫-৩১/০১/২০২৫
১০.	টেকনিক্যাল ও স্টিয়ারিং কমিটি সভা কর্তৃক ১ম খসড়া প্রতিবেদন পর্যালোচনা	০১/০২/২০২৫-১৮/০২/২০২৫
১১.	১ম খসড়া প্রতিবেদন সংশোধন ও ২য় খসড়া প্রতিবেদন দাখিল	১৯/০২/২০২৫-১০/০৩/২০২৫
১২.	জাতীয় কর্মশালায় ২য় খসড়া প্রতিবেদন পর্যালোচনা	১১/০৩/২০২৫
১৩.	কর্মশালার মতামতের ভিত্তিতে ২য় খসড়া প্রতিবেদন সংশোধন ও দাখিল	১২/০৩/২০২৫-০৫/০৫/২০২৫
১৪.	টেকনিক্যাল কমিটি সভায় চূড়ান্ত খসড়া প্রতিবেদন পর্যালোচনা	০৬/০৫/২০২৫
১৫.	সভার সিদ্ধান্ত অনুযায়ী চূড়ান্ত খসড়া সংশোধন ও দাখিল	০৭/০৫/২০২৫-১২/০৫/২০২৫
১৬.	চূড়ান্ত প্রতিবেদন প্রিন্ট ও দাখিল	১৩/০৫/২০২৫-২০/০৫/২০২৫

নিবিড় পরিবীক্ষণ সমীক্ষার কার্যক্রম চার মাসের মধ্যে সমাপ্তির লক্ষ্যে যে সময়ভিত্তিক কর্মসূচি অনুসরণ করা হবে তা নিম্নের গ্যান্ট-চার্টের মাধ্যমে দেখানো হলো।

কার্যক্রম (Activity)		সপ্তাহভিত্তিক কর্মসূচি (বার-চার্টে)																								
		নভেম্বর -২০২৪		ডিসেম্বর-২০২৪				জানুয়ারি-২০২৫				ফেব্রুয়ারী-২০২৫				মার্চ-২০২৫				এপ্রিল-২০২৫				মে-২০২৫		
		১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮	৯	১০	১১	১২	১৩	১৪	১৫	১৬	১৭	১৮	১৯	২০	২১	২২	২৩	২৪	১৫
১	প্রকল্পের ডকুমেন্টসমূহ সংগ্রহ করা, প্রশ্নমালাসহ প্রারম্ভিক প্রতিবেদন প্রণয়ন এবং টেকনিক্যাল কমিটিতে উপস্থাপন																									
২	টেকনিক্যাল কমিটির সিদ্ধান্ত অনুযায়ী প্রারম্ভিক প্রতিবেদন সংশোধন করতঃ স্টিয়ারিং কমিটিতে উপস্থাপন এবং অনুমোদন																									
৩	তথ্য সংগ্রহকারী নিয়োগ ও প্রশিক্ষণ																									
৪	মাঠ পর্যায়ে সংখ্যাগত জরিপের মাধ্যমে উপাত্ত সংগ্রহ																									
৫	গুণগত তথ্য-উপাত্ত সংগ্রহ (KII, FGD) এবং নির্মিত অবকাঠামোর গুণগতমান যাচাই																									
৬	স্থানীয় পর্যায়ের কর্মশালার আয়োজন																									
৭	সংগৃহীত ডাটা কোডিং, কম্পিউটারে এন্ট্রি এবং বিশ্লেষণ																									
৮	১ম খসড়া প্রতিবেদন প্রণয়ন ও দাখিল																									
৯	টেকনিক্যাল ও স্টিয়ারিং কমিটি সভা কর্তৃক ১ম খসড়া প্রতিবেদন পর্যালোচনা																									
১০	১ম খসড়া প্রতিবেদন সংশোধন ও ২য় খসড়া প্রতিবেদন দাখিল																									
১১	জাতীয় কর্মশালায় ২য় খসড়া প্রতিবেদন পর্যালোচনা																									
১২	কর্মশালার মতামতের ভিত্তিতে ২য় খসড়া প্রতিবেদন সংশোধন ও চূড়ান্ত খসড়া প্রতিবেদন দাখিল																									
১৩	টেকনিক্যাল কমিটি সভার ভিত্তিতে চূড়ান্ত খসড়া প্রতিবেদন চূড়ান্তকরণ																									
১৪	চূড়ান্ত প্রতিবেদন দাখিল (বাংলা ও ইংরেজিতে)																									

চিত্র-২.২: গ্যান্ট-চার্টে কর্মপরিকল্পনা

তৃতীয় অধ্যায়
ফলাফল পর্যালোচনা

৩.১ প্রকল্পের অঙ্গভিত্তিক বার্ষিক কর্মপরিকল্পনার অগ্রগতি পর্যালোচনা

অনুমোদিত ডিপিপি অনুযায়ী প্রকল্পের প্রাক্কলিত ব্যয় ১৪৩৫৮৯.৩৬ লক্ষ টাকা। ফেব্রুয়ারি, ২০২৫ পর্যন্ত প্রকল্পের ক্রমপুঞ্জিত আর্থিক অগ্রগতি ৪৮৯৪৫.০০ লক্ষ টাকা বা ৩৪.০৯% এবং বাস্তব অগ্রগতি মাত্র ৩৯.৫০%। সমীক্ষাকালীন প্রকল্পের প্রতিটি অঙ্গের অগ্রগতি পর্যালোচনা ও বিশ্লেষণ করা হয়েছে। নিম্নে প্রকল্পের অগ্রগতির তথ্য দেয়া হলো-

সারণি: ৩.১- প্রকল্পের অঙ্গভিত্তিক আর্থিক ও বাস্তব অগ্রগতি (লাখ টাকায়)

ক্রমিক নং	অঙ্গের নাম	পরিমাণ ও একক	প্রক্কলিত ব্যয়	জুন ২০২৪ পর্যন্ত অগ্রগতি		চলতি অর্থ বছরের লক্ষ্যমাত্রা ২০২৪-২০২৫		চলতি অর্থ বছরের ফেব্রুয়ারি ২০২৫ পর্যন্ত অগ্রগতি	
				আর্থিক	বাস্তব (%)	আর্থিক	বাস্তব (%)	আর্থিক	বাস্তব (%)
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮	৯	১০
	ক) রাজস্ব ব্যয়								
১	মুদ্রণ ও বাঁধাই	থোক	১.০০	১.০০	থোক	২.০০	--	--	--
২	ষ্টেশনারী, স্ট্যাম্প ও সীল	থোক	২.০০	২.০০	থোক	--	--	--	--
৩	বিজ্ঞপ্তি ও বিজ্ঞাপন	থোক	২.০০	২.০০	থোক	--	--	--	--
৪	সম্মানী/ফি ভাতা	থোক	২.০০	০.০০	থোক	--	--	--	--
৫	ল্যাবরেটরি টেস্টিং যন্ত্রপাতি	থোক	৪.৯১	০.০০	থোক	--	থোক		
৬	সার্ভে, যন্ত্রপাতি ও ডিজাইন	থোক	৫.০০	৫.০০	থোক	--	--	--	--
৭	অনুষ্ঠান/উৎসবাদি উদ্বোধনী	থোক	১.০০	১.০০	থোক	--	--	--	--
৮	অন্যান্য ব্যয়	থোক	১.০০	০.০০	থোক	--	--	--	--
	উপমোট-রাজস্ব ব্যয় (ক)		**১৮.৯১**	**১১.০০**		২.০০	থোক	--	--
৯	ভূমি অধিগ্রহণ	৭৩.৪৪ হেক্টর	৭০৪৬০.০৭	২৯৩৯৮.২১	৩০.৬৪	২৯০০০.০০	১১.৪৭	--	--
১০	সড়ক বাঁধ প্রশস্তকরণ মাটির কাজ	১৩.২৬ ল.ঘ.মি.	৫৪৩৫.২৪	১৫৩২.৬১	৩.৭৪	৩৫০০.০০	০.৭৩	২০০০.০০	৪.৮৮
	পেভমেন্ট নির্মাণ								
১১	ক) বাঁক সরলীকরণ	৫.০২ কিঃমিঃ	৩৫৯৬.৯২	২৫০.০০	০.৩৫	৩০০০.০০	০.০৭	০.০০	--
১২	খ) পেভমেন্ট মজবুতকরণ ও প্রশস্থকরণ (৫.০০ মি: হতে ৭.৩০ মি:)	১২.৮৯ কিঃমিঃ	৩১৭৫.৪০	২৯৯২.৮২	১২.১৫	২০০.০০	০.৮১	১০০.০০	০.৪২
১৩	গ) পেভমেন্ট মজবুতকরণ ও প্রশস্তকরণ (৩.০৫ মি: হতে ৭.৩০ মি:)	৬.৬৫ কিঃমিঃ	১৭৬৪.৯১	১৮৭.০০	০.৭০	১৫০০.০০	০.৭৫	৪০০.০০	১.৫১
১৪	ঘ) পেভমেন্ট মজবুতকরণ ও প্রশস্তকরণ (৫.৫০ মি: হতে ৭.৩০ মি:)	১৩.০০ কিঃমিঃ	৩৬৬০.৫৪	১০৬৯.৮৬	৩.৮০	২৫০০.০০	--	০.০০	--
১৫	ঙ) হার্ড সোল্ডার নির্মাণ	৭.০২ কিঃমিঃ	৮৩৮.২৬	৯৩৭.৪২	--	১৭৮.০০	--	০.০০	--
১৬	চ) ওভারলে/সার্ফেসিং (ডিবিএস) (৭.৩০মি.)	২৫.৭০ কিঃমিঃ	৬০৬৫.০৩	৬৪৭.০০	২.৭৪	৫০০০.০০	৪.৩৩	৬৯৫.৬৩	২.৯৫
১৭	ছ) সার্ফেসিং (১০.৩০মিঃ)	৭.০২ কিঃমিঃ	৩০০১.৪৯	৭১৮.৩৭	১.৬৮	২০০০.০০	--	৩১৭.০০	০.৭৪
১৮	জ) বাস-বে নির্মাণ	২৮টি	৫৭৪.০৬	০.০০	--	১০০.০০	১.৪৬	০.০০	--
১৯	ঝ) অতিরিক্ত প্রশস্তকরণ	০.৮০ কিঃমিঃ	২০৩.৩৮	০.০০	--	০.০০	--	০.০০	--

ক্রমিক নং	অঙ্গের নাম	পরিমাণ ও একক	প্রক্কলিত ব্যয়	জুন ২০২৪ পর্যন্ত অগ্রগতি		চলতি অর্থ বছরের লক্ষ্যমাত্রা ২০২৪-২০২৫		চলতি অর্থ বছরের ফেব্রুয়ারি ২০২৫ পর্যন্ত অগ্রগতি	
				আর্থিক	বাস্তব (%)	আর্থিক	বাস্তব (%)	আর্থিক	বাস্তব (%)
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮	৯	১০
২০	ঞ) সাইড রোডসমূহের উন্নয়ন	৪৭টি	১৯৯.৭৮						
২১	ট) ইন্টারসেকশন উন্নয়ন	৭টি	১৩০০.৬	২০০.০	১৫.৩৮	১০০০.০০	১.০০	০.০০	--
২২	ঠ) গ্রেড সেপারিটেড ইন্টারসেকশন নির্মাণ	১টি	২৬৮২.৭৫	৫৩.৩২	--	২৫০০.০০	--	০.০০	
২৩	ড) ইউ লুপ/আন্ডারপাস নির্মাণ	১টি	১১৮৩.২০	০.০০	--	১০০০.০০		০.০০	--
	আরসিসি রিজিড পেভমেন্ট নির্মাণ								
২৪	আরসিসি রিজিড পেভমেন্ট নির্মাণ (৩.০৫ হতে ১০.৩০)	২.৯০ কিঃমিঃ	৩১০৯.১৭	১০৮৫.০০	১.০১	১০০০.০০	০.২৮	০.০০	--
২৫	আরসিসি রিজিড পেভমেন্ট নির্মাণ (৫.০০ হতে ১০.৩০)	৬.৫৬ কিঃমিঃ	৬১৩৯.৫৬	২২৫২.৪৪	২.৪৪	৫৫০০.০০	০.৮৭	৬১৫.০০	০.৬৭
	আরসিসি বক্স কালভার্ট নির্মাণ								
২৬	ক. আরসিসি বক্স কালভার্ট নির্মাণ (৩১টি)	৪৪৬ মিটার	৫৮৩৮.২১	৯৫০.০০	৭২.৫৭		৭৬.৩৯	--	১৪.৫১
২৭	খ. কালভার্ট প্রশস্তকরণ (৬টি)	৭২মিটার	৭২০.০০	৩৯৯.৯৫	৪০.০০			--	৮.০০
২৮	ঙ. পিসি গার্ডার সেতু নির্মাণ	৩৮১.১৪ মি.	৮৫৯৯.৭৭	৬৮১.০৮	৩০.১৯		৪৪.৩২	--	৪.৮৮
	৮. ড্রেন নির্মাণ								
২৯	ক) সসার ড্রেন নির্মাণ	১৩৪৪০ মিটার	৮২৯.২১	০.০০	--		৬৪৮৩.০০	--	--
৩০	খ) ক্রস ড্রেন নির্মাণ	৫০০ মিটার	২৭.৫৮	০.০০	--		--	--	--
৩১	গ) আরসিসি বক্স ড্রেন/ কাভার্ড ড্রেন	৩১৫৩ মিটার	১৫৫৬.০৪	১৫৪.১৭	৩১২.৩৯				২৩৫.০৫
	০৯. রক্ষাপ্রদ কাজ								
৩২	ক) আরসিসি প্যালাসাইডিং	১০৮৫৩ মিটার	১০১০.৩৮	০.০০	--		--	০.০০	--
৩৩	খ) টো-ওয়াল/গাইড ওয়াল	৮৩৫০ মিটার	৮৩৭.৯৯	২০৩.৩০	২০২৫.৭৫	২০০.০০	১৯৯৩.০০	৫০.০০	৪৯৮.০০
৩৪	গ) আরসিসি রিটেইনিং ওয়াল	২১০০ মিটার	১০৬০.৮৬	২৪১.৪২	৪৭৭.৯০	৭২৫.০০	৯৯০.০০	৭০.০০	১৪০.০০
৩৫	ঘ) কংক্রিট স্লোপ প্রটেকশন	৩০১০০ ব. মি.	৩২৫২.১৯	৫০.০০	৪৬২.৭৭	৩০০০.০০	৭৪০৪.০০	৫০.০০	৪৬৩.০০
৩৬	ঙ) গ্রাস টাফিং	৪৬০৫০ ব. মি	১৯.৩৫	০.০০	--	০.০০	--	০.০০	--
৩৭	১০. জেনারেটর এন্ড সাইট ফ্যাসিলিটিস	থোক	১২৪.১৪	৪.৪২	থোক	০.০০	--	০.০০	--
	সাইন, সিগনাল, কিঃমিঃ পোষ্ট, রোড মার্কিং ইত্যাদি								
৩৮	ক) ওভারহেড সাইনবোর্ড	২৫টি	২৪০.০০	০.০০	--	০.০০	--	০.০০	--
৩৯	খ) ডিরেকশান সাইনবোর্ড	৫৮টি	১৪৭.০০	০.০০	--	০.০০	--	০.০০	--
৪০	গ) ট্রাফিক সাইন	৬৮৬টি	৩৮.৭৭	০.০০	--	১০.০০	১৭৭.০০	০.০০	--
৪১	ঘ) সাইন পোষ্ট কংক্রিট	৯০২টি	২৮.৩২	০.০০	--	৫.০০	১৬০.০০	০.০০	--
৪২	ঙ) কংক্রিট গাইড পোষ্ট	৮৪৫০টি	১৯৯.৩৪	০.০০	--	৭০.০০	২৯৬৭.০০	৩.০০	১২৭.১৭
৪৩	চ) কিঃমিঃ পোষ্ট	৪৮টি	৪.৩৫	০.০০	--	০.০০	--	০.০০	--
৪৪	ছ) রোড রিফ্লেক্টিং স্টাড	৮০৯৭টি	৭৪.২৫	০.০০	--	৫.০০	৫৪৫.০০	০.০০	--
৪৫	জ) রং করণ	৪০৪৭ ব.মি.	১৬.৯২	০.০০	--	৫.০০	১১৯৬.০০	০.০০	--
৪৬	ঝ) রোড মার্কিং	১২৮৪৫.৭৫ ব.মি.	১৪৩.১১	০.০০	--	০.০০	--	০.০০	--
৪৭	ঞ) নির্মাণকালীন রক্ষণাবেক্ষণ	৪৫.৫০ কি.মি.	৯৩.৩০	৪৮.৭৪	৫২.২৪	০.০০	--	০.০০	--
৪৮	ট) গার্ড রেইল	২১০০০ মি.	১৬৮০.০০	০.০০	--	০.০০	--	০.০০	--

ক্রমিক নং	অঙ্গের নাম	পরিমাণ ও একক	প্রক্কলিত ব্যয়	জুন ২০২৪ পর্যন্ত অগ্রগতি		চলতি অর্থ বছরের লক্ষ্যমাত্রা ২০২৪-২০২৫		চলতি অর্থ বছরের ফেব্রুয়ারি ২০২৫ পর্যন্ত অগ্রগতি	
				আর্থিক	বাস্তব (%)	আর্থিক	বাস্তব (%)	আর্থিক	বাস্তব (%)
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮	৯	১০
৪৯	ঠ) বৃক্ষ অপসারণ ও মূল উৎপাটন	৫৭৫০টি	৪০.৩৫	০.০০	--	০.০০	--	০.০০	--
৫০	ড) বৃক্ষরোপণ	১৮৮০০টি	২৩.৮৪	০.০০	--	০.০০	--	০.০০	--
৫১	১২. ইউটিলিটি স্থানান্তর	থোক	৭৫৯.৬৫	৫৩৬.৮৭	থোক	৫৫.০০	থোক	৩৯.৩৭	থোক
	উপমোট (খ):		১৪০৭৫৪.৯৭	৪৪৫৯৪.০০	২৮.৯৬	৬১৯৯৮.০০	১২.০০	৪৩৪০.০০	১০.৫৪
	মোট (ক+খ):		১৪০৭৭৩.৮৮	৪৪৬০৫.০০	২৮.৯৬	৬২০০.০০	১২.০০	৪৩৪০.০০	১০.৫৪
গ	ফিজিক্যাল কন্টিনজেন্সি		১৪০৭.৭৪	০.০০	--	০.০০	--	০.০০	--
ঘ	প্রাইস কন্টিনজেন্সি		১৪০৭.৭৪	০.০০	--	০.০০	--	০.০০	--
	সর্বমোট (ক+খ+গ+ঘ)		**১৪৩৫৮৯.৩৬**	**৪৪৬০৫.০০**	**২৮.৯৬**	**৬২০০.০০**	**১২.০০**	**৪৩৪০.০০**	**১০.৫৪**

উৎসঃ ডিপিপি ও প্রকল্প অফিস

প্রকল্পের প্রধান কাজ হচ্ছে ভূমি অধিগ্রহণ, সড়ক বাঁধ প্রশস্তকরণ, পেভমেন্ট মজবুতকরণ, হার্ড সোল্ডার নির্মাণ, ইন্টারসেকশন উন্নয়ন, আরসিসি রিজিড পেভমেন্ট নির্মাণ, আরসিসি বক্স কালভার্ট নির্মাণসহ অন্যান্য কাজ। প্রকল্পের আওতায় প্রতিটি অঙ্গের কাজ চলমান রয়েছে, কিন্তু প্রকল্পের মেয়াদ তুলনায় অগ্রগতি সন্তোষজনক নয়। নিম্নে বিস্তারিত দেয়া হলো-

পেভমেন্ট নির্মাণ: বাঁক সরলীকরণ, পেভমেন্ট মজবুতকরণ ও প্রশস্থকরণ, সার্ফেসিং কাজ প্যাকেজ ৩, ৪ ও ৭ এর আওতায় চলমান রয়েছে। তবে প্যাকেজ ১, ২ ও ৫ এর কাজ বন্ধ থাকায় চলতি অর্থবছরে লক্ষ্যমাত্রা অনুযায়ী অর্জন কম। এছাড়া, বাস-বে ও অতিরিক্ত প্রশস্তকরণ কাজসহ অন্যান্য কাজ উক্ত ৩টি প্যাকেজের কাজ চলমান হলে করা হবে।

আরসিসি বক্স কালভার্ট নির্মাণ: প্রকল্পের আওতায় মোট ৩১টি বক্স কালভার্ট (৪৪৬ মিটার) নির্মাণ উল্লেখ রয়েছে। তন্মধ্যে ৮৭.০৮ মিটার বক্স কালভার্ট এর কাজ সম্পন্ন হয়েছে। নির্মাণ কাজ বন্ধ থাকায় বক্স কালভার্ট নির্মাণ ও প্রশস্তকরণ কাজেও ধীরগতি পরিলক্ষিত হয়েছে।

পিসি গার্ডার সেতু নির্মাণ: মোট ৩৮১.১৪ মিটার পিসি গার্ডার সেতু নির্মাণ করার উল্লেখ রয়েছে। ইতোমধ্যে ৬৮৫.৯৬ মিটার কাজ সম্পন্ন হয়েছে। উল্লেখ্য, প্রকল্পের আওতায় প্যাকেজ-৫ এর অধীন ১৮তম কিলোমিটারে একটি ৯৮.০০ মিটার ব্রিজ নির্মাণ করা হবে। BIWTA কর্তৃক উক্ত ব্রিজের নেভিগেশন ক্লিয়ারেন্স ১২ মিটার উল্লেখ করা হয়েছে। পরবর্তীতে প্রকল্প দপ্তর কর্তৃক BIWTA এর সাথে আলোচনাপূর্বক উক্ত ব্রিজের নেভিগেশন ক্লিয়ারেন্স ৭.৫০ মিটার করার সিদ্ধান্ত গ্রহণ করা হয়েছে। নির্মাণ কাজ এখনও শুরু হয়নি। প্রকল্প গ্রহণের পূর্বে বিস্তারিত সম্ভাব্যতা সমীক্ষা যাচাই প্রতিবেদন তৈরি করা হলে উক্ত সমস্যাদি পূর্বেই জানা যেতো এবং সে অনুযায়ী পদক্ষেপ গ্রহণ করা হলে বাস্তবায়নে বিলম্ব হতো না।

প্রকল্প দপ্তর কর্তৃক জানা যায়, এখনো কয়েকটি মৌজায় ভূমি অধিগ্রহণ সম্পন্ন হয়নি এবং ৩টি প্যাকেজের কাজ বন্ধ থাকায় বিভিন্ন অঙ্গের কাজ এখনো করা হয়নি। তবে উক্ত প্যাকেজগুলোর কাজ চলমান হলে অবশিষ্ট সকল কাজ করা হবে মর্মে জানান।

অনুমোদিত ডিপিপিতে প্রকল্পের বছরভিত্তিক কর্মপরিকল্পনা সন্নিবেশ করা হয়েছে। ডিপিপি অনুযায়ী প্রকল্পের বাস্তবায়নকাল ০১ ফেব্রুয়ারি ২০২২ হতে ৩০ জুন ২০২৪ পর্যন্ত হওয়ায় জুন ২০২৪ পর্যন্ত কর্মপরিকল্পনা সন্নিবেশ করা হয়েছে। পরবর্তীতে প্রকল্পের মেয়াদ জুন ২০২৬ পর্যন্ত বর্ধিত করা হয়েছে ফলে প্রকল্পের Time Over Run হয়েছে ৫৫.৫৫%।

ডিপিপি অনুযায়ী জুন, ২০২৪ এর মধ্যে প্রকল্পের শতভাগ (১০০.০০%) কাজ সম্পন্ন হওয়ার কথা থাকলেও ফেব্রুয়ারি, ২০২৫ পর্যন্ত প্রকল্পের ক্রমপুঞ্জিত আর্থিক অগ্রগতি ৩৪.০৯% এবং বাস্তব অগ্রগতি মাত্র ৩৯.৫০%। প্রকল্প বাস্তবায়নকালীন ডিপিপির কর্মপরিকল্পনা অনুসরণ করা হয়নি।

অঙ্গভিত্তিক অগ্রগতি পর্যালোচনায় দেখা যায়, অনুমোদিত ডিপিপিতে মুদ্রণ ও বাঁধাই, ষ্টেশনারী, স্ট্যাম্প ও সীল, বিজ্ঞপ্তি ও বিজ্ঞাপন, সম্মানী/ফি ভাতা, ল্যাবরেটরী টেস্টিং যন্ত্রপাতি ইত্যাদি পরিমাণ অংশে থোক বরাদ্দ রাখা হয়েছে। সরকারি পরিপত্র/বিধি মোতাবেক ডিপিপি প্রণয়নকালে থোক বরাদ্দ পরিহার করে সংখ্যা উল্লেখ করা প্রয়োজন।

ইউটিলিটি স্থানান্তর: প্রকল্প বাস্তবায়নের অন্যতম কাজ হচ্ছে ইউটিলিটি স্থানান্তর। প্রকল্পের আওতায় ইউটিলি স্থানান্তর বাবদ ৭৫৯.৬৫ লক্ষ টাকার সংস্থান রয়েছে, তন্মধ্যে ৫৭৬.২৪ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে। তবে মানিকগঞ্জ অংশে এখনো ইউটিলিটি শিফটিং কাজ সম্পন্ন হয়নি। বাংলাদেশ পল্লী বিদ্যুতায়ন বোর্ডের অধীন পল্লী বিদ্যুৎ সমিতিকে নির্ধারিত চার্জ/ফি প্রদান সম্পন্ন হলেও খুঁটি অপসারণ না করায় নির্মাণ কাজ বিঘ্ন ঘটছে। প্রকল্প দপ্তর কর্তৃক মৌখিক এবং চিঠির মাধ্যমে তাদিগ প্রদান করা হচ্ছে। নির্মাণ কাজ দ্রুত ও নির্ধারিত সময়ে সম্পন্নকরণের লক্ষ্যে প্রকল্প দপ্তর কর্তৃক পল্লী বিদ্যুৎ সমিতির সাথে নিবিড় যোগাযোগ রক্ষাপূর্বক প্রয়োজন সাপেক্ষে উর্ধ্বতন কর্তৃপক্ষের সাথে এ বিষয়ে আলোচনা চলমান রাখা প্রয়োজন।

৩.২ বছরভিত্তিক অর্থ-বরাদ্দ, ছাড় ও প্রকৃত ব্যয়ের অগ্রগতি পর্যালোচনা ও বিশ্লেষণ:

অনুমোদিত ডিপিপিতে প্রকল্পের বছরভিত্তিক সংস্থান উল্লেখ করা হয়েছে। ডিপিপি অনুযায়ী প্রকল্পের বাস্তবায়নকাল ০১ ফেব্রুয়ারি ২০২২ হতে ৩০ জুন ২০২৪ পর্যন্ত হওয়ায় ২০২৩- ২০২৪ অর্থবছর পর্যন্ত বছরভিত্তিক সংস্থান উল্লেখ করা হয়েছে। নিম্নে বিস্তারিত দেয়া হলো-

সারণি:৩.২ বছর ভিত্তিক অর্থ বরাদ্দ, ছাড় ও প্রকৃত ব্যয়ের অগ্রগতি

অর্থ বছর	ডিপিপি সংস্থান (লক্ষ টাকা)	এডিপি বরাদ্দ (লক্ষ টাকা)	অর্থছাড় (লক্ষ টাকা)	প্রকৃত ব্যয় ফেব্রুয়ারি ২০২৫ পর্যন্ত লক্ষ টাকা (বরাদ্দের %)	ফেব্রুয়ারি ২০২৫ পর্যন্ত প্রকৃত ব্যয় (মোট প্রকল্প ব্যয়ের)
১	২	৩	৪	৫	৬
২০২১-২২	৫৯২৩১.০৩	২.০০	২.০০	২.০০ (১০০.০০)	০.০১%
২০২২-২৩	৬২৬২৮.১৬	৩৫০০০.০০	২৯৭১২.০০	২৯৭১২.০০ (৮৪.৮৯)	২০.৬৯%
২০২৩-২৪	২১৭৩০.১৭	৩৯৮৯৩.০০	১৪৮৯৩.০০	১৪৮৯৩.০০ (৩৭.৩৩)	১০.৩৭%
২০২৪-২৫	--	৬২০০০.০০	৮২৫০.০০	৪৩৪০.০০ (৭.০০)	৩.০২%
মোট	**১৪৩৫৮৯.৩৬**	**১৩৬৮৯৫.০০**	**৫২৮৯৭.০০**	**৪৮৯৪৫.০০**	**৩৪.০৯%**

উৎসঃ ডিপিপি ও প্রকল্প অফিস

পর্যালোচনা:

প্রকল্পের অনুমোদিত ডিপিপি অনুযায়ী প্রাক্কলিত ব্যয় মোট ১৪৩৫৮৯.৩৬ লক্ষ টাকা যা সম্পূর্ণ বাংলাদেশ সরকারের অর্থায়ন। সমীক্ষাকালীন প্রকল্পের অনুকূলে এডিপিতে অর্থ বরাদ্দ, অর্থ ছাড় ও প্রকৃত ব্যয় পর্যালোচনায় দেখা যায় যে, ২০২১-২০২২ অর্থবছরে ডিপিপি'র সংস্থান ছিল ৫৯২৩১.০৩ লক্ষ টাকা, তন্মধ্যে বরাদ্দ ও অর্থ ছাড় হয় যথাক্রমে মাত্র ২.০০ লক্ষ টাকা ও প্রকৃত ব্যয় করা হয় ২.০০ (১০০%) লক্ষ টাকা। প্রকল্প দপ্তর কর্তৃক জানা যায়, প্রকল্প অনুমোদনের পর দরপত্র আহ্বান ও চুক্তি স্বাক্ষর জটিলতায় প্রথম অর্থবছরে ব্যয় কম হয়েছে।

গত ২০২২-২০২৩ অর্থ বছরে এডিপিতে বরাদ্দ ৩৫০০০.০০ লক্ষ টাকা এবং অর্থছাড় হয় ২৯৭৫০.০০ লক্ষ টাকা। অর্থছাড় অনুযায়ী প্রকৃত ব্যয় করা হয়েছে ২৯৭৫০.০০ লক্ষ টাকা যা বরাদ্দের ৮৫.০০% এবং মোট প্রকল্প ব্যয়ের ২০.৭২%। গত ২০২৩-২০২৪ অর্থ-বছরে প্রকল্পের অনুকূলে এডিপিতে বরাদ্দ ছিল ৩৯৮৯৩.০০ লক্ষ টাকা এবং অর্থ-ছাড় হয়েছে ৩৯৮৯৩.০০ লক্ষ টাকা। অর্থ ছাড় অনুযায়ী প্রকৃত ব্যয় হয়েছে ৩৯৮৯৩.০০ লক্ষ টাকা যা বরাদ্দের ৩৭.৩৩% এবং মোট প্রাক্কলিত ব্যয়ের ১০.৩৭%। অর্থাৎ, প্রকল্প অনুমোদনের পর ২০২২-২০২৩ ও ২০২৩-২০২৪ এই ২ (দুই) অর্থবছরেও বরাদ্দের শতভাগ অর্থ ছাড় ও ব্যয় করা হয়নি।

চলতি ২০২৪-২০২৫ অর্থবছরে এডিপিতে বরাদ্দ ৬২০০০.০০ লক্ষ টাকা কিন্তু অর্থছাড় হয়েছে ৮২৫০.০০ লক্ষ টাকা যা বরাদ্দের মাত্র ১৩.৩১%। এছাড়া, অর্থছাড় অনুযায়ী ব্যয় করা হয়েছে মাত্র ৪৩৪০.০০ লক্ষ টাকা বা ৭.০০% এবং যা মোট প্রকল্প ব্যয়ের ৩.০২%। প্রকল্প অফিসের তথ্য অনুযায়ী ফেব্রুয়ারি ২০২৫ পর্যন্ত মোট প্রকল্প ব্যয় ৪৮৯৪৫.০০ লক্ষ টাকা বা ৩৪.০৯%। প্রকল্প অনুমোদনের পর প্রায় ০৪ বছর অতিবাহিত হয়েছে। আর্থিক বছর অনুযায়ী প্রকল্পের অগ্রগতি সন্তোষজনক নয়। প্রকল্প দপ্তর কর্তৃক জানা যায়, বর্তমানে প্যাকেজ ১,২ ও ৫ এর ঠিকাদারের সমস্যার কারণে নির্মাণ কাজ বন্ধ থাকায় অগ্রগতি কিছুটা কম। ঠিকাদারের সমস্যা সমাধান এবং ভূমি অধিগ্রহণ শতভাগ সম্পন্ন হলে প্রকল্পের অগ্রগতি ত্বরান্বিত হবে।

৩.৩ ভূমি অধিগ্রহণের অগ্রগতি পর্যালোচনা ও বিশ্লেষণ:

মূলতঃ সড়কের পাশে দোকান-পাট, বাজার, বাড়ি/ঘর, মসজিদ, মন্দির, ইত্যাদি রয়েছে যা অপসারণ হচ্ছে মূল চ্যালেঞ্জ। এছাড়া, প্রকল্পের মোট প্রাক্কলিত ব্যয় হচ্ছে ১৪৩৫৫৮৯.৩৬ লক্ষ টাকা, তন্মধ্যে ভূমি অধিগ্রহণ বাবদ সংস্থান রাখা হয়েছে ৭০৪৬০.০৭ লক্ষ টাকা যা মোট প্রাক্কলিত ব্যয়ের ৪৯.০৭%। মার্চ, ২০২৫ পর্যন্ত ভূমি অধিগ্রহণ বাবদ ব্যয় করা হয়েছে ২৯৩৯৮.২১ লক্ষ টাকা বা ৪১.৭২%। নিম্নে বিস্তারিত দেয়া হলো-

সারণি: ৩.৩ ভূমি অধিগ্রহণ সংক্রান্ত তথ্যাদি

বর্তমানে সর্বশেষ অবস্থা		চূড়ান্ত প্রাক্কলন মন্ত্রণালয় হতে অনুমোদন পাওয়া গিয়েছে।	টাকা পরিশোধ সম্পন্ন।
নাম জারী	২৭	-	-
গেজেট প্রকাশ	২৮	-	-
অধিগ্রহণ এবং দখল গ্রহণ (জেলা প্রশাসক)	২৯		
ক্ষতিপূরণ প্রদান	২৪	-	৯০%
৮ ধারা নোটিশ জারী	২৩	-	সমাপ্ত
চূড়ান্ত প্রাক্কলিত অর্থ পরিশোধ	২২	-	-
চূড়ান্ত প্রাক্কলন অনুমোদন (প্রত্যাশী সংস্থা কর্তৃক)	২১	-	৪২০২/১০/৯২
চূড়ান্ত প্রাক্কলন প্রেরণ (প্রত্যাশী সংস্থাকে)	২০	৫১২/২০২৪	৪২০২/৪০/৯৫
সংস্থা থেকে প্রাক্কলন গ্রহণ (কৃষি/গণপূর্ত/ বন /রেজিস্ট্রি (যদি থাকে)	১৯	-	-
স্থানীয় বিভিন্ন সংস্থায় প্রাক্কলন প্রেরণে নোটিশ (কৃষি/গণপূর্ত/ বন /রেজিস্ট্রি (যদি থাকে)	১৮	-	-
৭ ধারার নোটিশ জারী	১৭		প্রযোজ্য
অধিগ্রহণের বিষয়ে চূড়ান্ত সিদ্ধান্ত	১৬	-	-
জেলা প্রশাসক কর্তৃক নথি গ্রহণ (যদি থাকে)	১৫	-	-
মন্ত্রণালয়ে (i) প্রেরণ এবং বিভাগীয় কমিশনার/ ভূমি মন্ত্রণালয় কর্তৃক (ii) অনুমোদন (যদি থাকে)	১৪	-	-
অধিগ্রহণের বিরুদ্ধে আপত্তি আছে/কিনা?	১৩		
যৌথ তদন্ত			
সম্পন্ন	১২	সমাপ্ত	
শুরু	১১		
৪ ধারার নোটিশ জারী	১০	সমাপ্ত	
ভূমি অধিগ্রহণ কেস নং এবং তারিখ	৯	এল.এ কেস নং-৪/২০২২-২৩	এল.এ কেস নং-৫/২০২২-২৩
ভূমি বরাদ্দ কমিটির সভা	৮	১৭/০৮/২০২২	
ভূমি অধিগ্রহণের সম্ভাব্যতা যাচাই			
সম্পন্ন	৭	সমাপ্ত	
শুরু	৬		
জেলা প্রশাসকের কার্যালয়ে ভূমি অধিগ্রহণ প্রস্তাব প্রেরণ	৫	১৫/০৬/২০২২	
মন্ত্রণালয় কর্তৃক প্রস্তাবিত ভূমি অধিগ্রহণের প্রশাসনিক অনুমোদন	৪	১৫/০৬/২০২২	
সংশ্লিষ্ট মন্ত্রণালয় কর্তৃক প্রকল্প পরিচালক নিয়োগ	৩	০১/০১/২০২২	
সংশ্লিষ্ট মন্ত্রণালয় কর্তৃক ডিপিপির প্রশাসনিক আদেশ জারী	২	১৬/০১/২০২২	
একনেক কর্তৃক ডিপিপি অনুমোদন	১	০৫/০১/২০২২	

বর্তমানে সর্বশেষ অবস্থা		২৮				
নাম জারী		২৭	'	'	'	'
গেজেট প্রকাশ		২৬	'	'	'	'
অধিগ্রহণ এবং দখল গ্রহণ (জেলা প্রশাসক)		২৫				
ক্ষতিপুরণ প্রদান		২৪	৯০%	৯০%	৯৫%	সমাপ্ত
৮ ধারা নোটিশ জারী		২৩				
চূড়ান্ত প্রাক্কলিত অর্থ পরিশোধ		২২	'	'	'	'
চূড়ান্ত প্রাক্কলন অনুমোদন (প্রত্যাশী সংস্থা কর্তৃক)		২১	০২০২/৭০/৭২	২৫/০৬/২০২৩	২১/০৬/২০২৩	২৮/০৮/২০২৩
চূড়ান্ত প্রাক্কলন প্রেরণ (প্রত্যাশী সংস্থাকে)		২০	০২০২/৮০/০২	২১/০৫/২০২৩	১৮/০৪/২০২৩	১১/৭/২০২৩
সংস্থা থেকে প্রাক্কলন গ্রহণ (কৃষি/গণপূর্ত/ বন /রেজিস্ট্রি (যদি থাকে)		১৯	'	'	'	'
স্থানীয় বিভিন্ন সংস্থায় প্রাক্কলন প্রেরণে নোটিশ (কৃষি/গণপূর্ত/ বন /রেজিস্ট্রি (যদি থাকে)		১৮	'	'	'	'
৭ ধারার নোটিশ জারী		১৭				
অধিগ্রহণের বিষয়ে চূড়ান্ত সিদ্ধান্ত		১৬	'	'	'	'
জেলা প্রশাসক কর্তৃক নথি গ্রহণ (যদি থাকে)		১৫	'	'	'	'
মন্ত্রণালয়ে (i) প্রেরণ এবং বিভাগীয় কমিশনার/ ভূমি মন্ত্রণালয় কর্তৃক (ii) অনুমোদন (যদি থাকে)		১৪	'	'	'	'
অধিগ্রহণের বিরুদ্ধে আপত্তি আছে/কিনা?		১৩				
যৌথ তদন্ত	সম্পন্ন	১২				
	শূন্য	১১				
৪ ধারার নোটিশ জারী		১০				
ভূমি অধিগ্রহণ কেস নং এবং তারিখ		৯	এল.এ কেস নং-৬/২০২২-২৩	এল.এ কেস নং-৭/২০২২-২৩	এল.এ কেস নং-৮/২০২২-২৩	এল.এ কেস নং-৯/২০২২-২৩
ভূমি বরাদ্দ কমিটির সভা		৮				
ভূমি অধিগ্রণের সম্ভাব্যতা যাচাই	সম্পন্ন	৭				
	শূন্য	৬				
জেলা প্রশাসকের কার্যালয়ে ভূমি অধিগ্রহণ প্রস্তাব প্রেরণ		৫				
মন্ত্রণালয় কর্তৃক প্রস্তাবিত ভূমি অধিগ্রহণের প্রশাসনিক অনুমোদন		৪				
সংশ্লিষ্ট মন্ত্রণালয় কর্তৃক প্রকল্প পরিচালক নিয়োগ		৩				
সংশ্লিষ্ট মন্ত্রণালয় কর্তৃক ডিপিপির প্রশাসনিক আদেশ জারী		২				
একনেক কর্তৃক ডিপিপি অনুমোদন		১				

বর্তমানে সর্বশেষ অবস্থা	২৮		'	'	সিদ্ধান্ত প্রক্রিয়াধীন
নাম জারী	২৭	'	'	'	
গেজেট প্রকাশ	২৬	'	'	'	
অধিগ্রহণ এবং দখল গ্রহণ (জেলা প্রশাসক)	২৫				
ক্ষতিপুরণ প্রদান	২৪	৯৫%	'	'	
৮ ধারা নোটিশ জারী	২৩		'	চলমান	
চূড়ান্ত প্রাক্কলিত অর্থ পরিশোধ	২২	'	'	'	
চূড়ান্ত প্রাক্কলন অনুমোদন (প্রত্যাশী সংস্থা কর্তৃক)	২১	১১/১০/২০২৩	'	'	
চূড়ান্ত প্রাক্কলন প্রেরণ (প্রত্যাশী সংস্থাকে)	২০	৩১/০৫/২০২৩	'	'	
সংস্থা থেকে প্রাক্কলন গ্রহণ (কৃষি/গণপূর্ত/ বন /রেজিস্ট্রি (যদি থাকে)	১৯	'	'	'	
স্থানীয় বিভিন্ন সংস্থায় প্রাক্কলন প্রেরণে নোটিশ (কৃষি/গণপূর্ত/ বন /রেজিস্ট্রি (যদি থাকে)	১৮	'	'	'	
৭ ধারার নোটিশ জারী	১৭		প্রক্রিয়াধীন	সমাপ্ত	
অধিগ্রহণের বিষয়ে চূড়ান্ত সিদ্ধান্ত	১৬	'	'	'	
জেলা প্রশাসক কর্তৃক নথি গ্রহণ (যদি থাকে)	১৫	'	'	'	
মন্ত্রণালয়ে (i) প্রেরণ এবং বিভাগীয় কমিশনার/ ভূমি মন্ত্রণালয় কর্তৃক (ii) অনুমোদন (যদি থাকে)	১৪	'	'	'	
অধিগ্রহণের বিরুদ্ধে আপত্তি আছে/কিনা?	১৩				
যৌথ তদন্ত — সম্পন্ন	১২				ঃ
যৌথ তদন্ত — শুরু	১১				
৪ ধারার নোটিশ জারী	১০				ঃ
ভূমি অধিগ্রহণ কেস নং এবং তারিখ	৯	এল.এ কেস নং-১০/২০২২-২৩	এল.এ কেস নং-৪/২০২৩-	(ল্যাপ নং-১২)	ল্যাপ নং-১
ভূমি বরাদ্দ কমিটির সভা	৮		২৮/০৩/২০২	১৯/০২/২০২	
ভূমি অধিগ্রণের সম্ভাব্যতা যাচাই — সম্পন্ন	৭				
ভূমি অধিগ্রণের সম্ভাব্যতা যাচাই — শুরু	৬				
জেলা প্রশাসকের কার্যালয়ে ভূমি অধিগ্রহণ প্রস্তাব প্রেরণ	৫		১৩/১১/২০২২	১৩/১১/২০২২	
মন্ত্রণালয় কর্তৃক প্রস্তাবিত ভূমি অধিগ্রহণের প্রশাসনিক অনুমোদন	৪				
সংশ্লিষ্ট মন্ত্রণালয় কর্তৃক প্রকল্প পরিচালক নিয়োগ	৩				
সংশ্লিষ্ট মন্ত্রণালয় কর্তৃক ডিপিপির প্রশাসনিক আদেশ জারী	২				
একনেক কর্তৃক ডিপিপি অনুমোদন	১				

বর্তমানে সর্বশেষ অবস্থা		১৮	সিদ্ধান্ত প্রক্রিয়াধীন	সিদ্ধান্ত প্রক্রিয়াধীন	সিদ্ধান্ত প্রক্রিয়াধীন	৪ ধারা নোটিশ জারী প্রক্রিয়াধীন
নাম জারী		১৭				
গেজেট প্রকাশ		১৬				
অধিগ্রহণ এবং দখল গ্রহণ (জেলা প্রশাসক)		১৫				
ক্ষতিপুরণ প্রদান		১৪				
৮ ধারা নোটিশ জারী		১৩				
চূড়ান্ত প্রাক্কলিত অর্থ পরিশোধ		১২				
চূড়ান্ত প্রাক্কলন অনুমোদন (প্রত্যাশী সংস্থা কর্তৃক)		১১				
চূড়ান্ত প্রাক্কলন প্রেরণ (প্রত্যাশী সংস্থাকে)		১০				
সংস্থা থেকে প্রাক্কলন গ্রহণ (কৃষি/গণপূর্ত/ বন /রেজিস্ট্রি (যদি থাকে)		৯				
স্থানীয় বিভিন্ন সংস্থায় প্রাক্কলন প্রেরণে নোটিশ (কৃষি/গণপূর্ত/ বন /রেজিস্ট্রি (যদি থাকে)		৮				
৭ ধারার নোটিশ জারী		৭				
অধিগ্রহণের বিষয়ে চূড়ান্ত সিদ্ধান্ত		৬				
জেলা প্রশাসক কর্তৃক নথি গ্রহণ (যদি থাকে)		৫				
মন্ত্রণালয়ে (i) প্রেরণ এবং বিভাগীয় কমিশনার/ ভূমি মন্ত্রণালয় কর্তৃক (ii) অনুমোদন (যদি থাকে)		৪				
অধিগ্রহণের বিরুদ্ধে আপত্তি আছে/কিনা?		৩				
যৌথ তদন্ত	সম্পন্ন	২	ঃ	ঃ	ঃ	
	শুরু	১				
৪ ধারার নোটিশ জারী		১০	ঃ	ঃ	ঃ	প্রক্রিয়াধীন
ভূমি অধিগ্রহণ কেস নং এবং তারিখ		৯	ল্যাপ নং-২	ল্যাপ নং-৩	ল্যাপ নং-৪(ক)	২/২০২৩-২৪
ভূমি বরাদ্দ কমিটির সভা		৮				২৪/৩/২০২৫
ভূমি অধিগ্রণের সম্ভাব্যতা যাচাই	সম্পন্ন	৭				
	শুরু	৬				
জেলা প্রশাসকের কার্যালয়ে ভূমি অধিগ্রহণ প্রস্তাব প্রেরণ		৫				
মন্ত্রণালয় কর্তৃক প্রস্তাবিত ভূমি অধিগ্রহণের প্রশাসনিক অনুমোদন		৪				
সংশ্লিষ্ট মন্ত্রণালয় কর্তৃক প্রকল্প পরিচালক নিয়োগ		৩				
সংশ্লিষ্ট মন্ত্রণালয় কর্তৃক ডিপিপির প্রশাসনিক আদেশ জারী		২				
একনেক কর্তৃক ডিপিপি অনুমোদন		১				

বর্তমানে সর্বশেষ অবস্থা		১৮	৪ ধারা নোটিশ জারী প্রক্রিয়াধীন	যৌথ তদন্ত চলমান	৪ ধারা নোটিশ জারী প্রক্রিয়াধীন
নাম জারী		১৭			
গেজেট প্রকাশ		১৬			
অধিগ্রহণ এবং দখল গ্রহণ (জেলা প্রশাসক)		১৫			
ক্ষতিপুরণ প্রদান		১৪			
৮ ধারা নোটিশ জারী		১৩			
চূড়ান্ত প্রাক্কলিত অর্থ পরিশোধ		১২			
চূড়ান্ত প্রাক্কলন অনুমোদন (প্রত্যাশী সংস্থা কর্তৃক)		১১			
চূড়ান্ত প্রাক্কলন প্রেরণ (প্রত্যাশী সংস্থাকে)		১০			
সংস্থা থেকে প্রাক্কলন গ্রহণ (কৃষি/গণপূর্ত/ বন /রেজিস্ট্রি (যদি থাকে)		১৯			
স্থানীয় বিভিন্ন সংস্থায় প্রাক্কলন প্রেরণে নোটিশ (কৃষি/গণপূর্ত/ বন /রেজিস্ট্রি (যদি থাকে)		১৮			
৭ ধারার নোটিশ জারী		১৭			
অধিগ্রহণের বিষয়ে চূড়ান্ত সিদ্ধান্ত		১৬			
জেলা প্রশাসক কর্তৃক নথি গ্রহণ (যদি থাকে)		১৫			
মন্ত্রণালয়ে (i) প্রেরণ এবং বিভাগীয় কমিশনার/ ভূমি মন্ত্রণালয় কর্তৃক (ii) অনুমোদন (যদি থাকে)		১৪			
অধিগ্রহণের বিরুদ্ধে আপত্তি আছে/কিনা?		১৩			
যৌথ তদন্ত	সম্পন্ন	১২		চলমান	
	শুরু	১১			
৪ ধারার নোটিশ জারী		১০	প্রক্রিয়াধীন		প্রক্রিয়াধীন
ভূমি অধিগ্রহণ কেস নং এবং তারিখ		৯	৩/২০২৩-২৪	১২/২০২৩-২৪	পড়ে নাই
ভূমি বরাদ্দ কমিটির সভা		৮	২৪/৩/২০২৫		২৪/০৩/২০২৫
ভূমি অধিগ্রণের সম্ভাব্যতা যাচাই	সম্পন্ন	৭			
	শুরু	৬			
জেলা প্রশাসকের কার্যালয়ে ভূমি অধিগ্রহণ প্রস্তাব প্রেরণ		৫			
মন্ত্রণালয় কর্তৃক প্রস্তাবিত ভূমি অধিগ্রহণের প্রশাসনিক অনুমোদন		৪			
সংশ্লিষ্ট মন্ত্রণালয় কর্তৃক প্রকল্প পরিচালক নিয়োগ		৩			
সংশ্লিষ্ট মন্ত্রণালয় কর্তৃক ডিপিপির প্রশাসনিক আদেশ জারী		২			
একনেক কর্তৃক ডিপিপি অনুমোদন		১			

প্রকল্পের ভূমি অধিগ্রহণ সংক্রান্ত তথ্য (টাঙ্গাইল অংশ)

- প্রকল্পের আওতায় মোট ভূমি অধিগ্রহণের পরিমাণ ৭৩.৪৪ হেক্টর (টাঙ্গাইল অংশ ৫৪.৮৬ হেক্টর) এবং ১৩টি এল.এ কেস রয়েছে;
- টাঙ্গাইল অংশে ৫৪.৮৬ হেক্টর বা ১৩৫.৫৫ একর ভূমি অধিগ্রহণ কার্যক্রম চলমান;
- টাঙ্গাইল জেলা প্রশাসকের দপ্তরে ৬টি এল.এ কেসের চূড়ান্ত প্রাক্কলন পাওয়া গেছে। উক্ত ৬টি এল.এ কেসের মধ্যে ৫টির ৭ ধারা নোটিশ জারি ইতোমধ্যে সম্পন্ন হয়েছে এবং ৮ ধারা নোটিশ জারি চলমান। অবশিষ্ট ১টি এল.এ কেসের চূড়ান্ত প্রাক্কলন খুব শীঘ্রই পাওয়া যাবে মর্মে জানা যায়। এছাড়া, এল.এ কেস নং-৭/২০২২-২৩ (ল্যাপ নং-৭) এর এল এ পেমেন্ট ইতোমধ্যে সম্পন্ন হয়েছে।
- এছাড়া, আরও ৪টি এল.এ কেসের কার্যক্রম টাঙ্গাইল জেলা প্রশাসকের দপ্তরে চলমান। প্রকল্প দপ্তর কর্তৃক জানা যায়, এ ৪টি এল.এ কেসের আওতায় পূর্ত কাজের পরিমাণ খুবই কম। এক্ষেত্রে এই ৪টি এল.এ কেসের বিষয়ে পরবর্তীতে সিদ্ধান্ত গ্রহণ করা হবে মর্মে জানান।
- অবশিষ্ট এল.এ কেস ০১টি গত ১৬/১০/২০২৩ তারিখে ঢাকা জেলা প্রশাসকের কার্যালয় হতে সম্ভাব্যতা যাচাই সম্পন্ন হয়েছে, ৭ ধারা জারি সম্পন্ন হয়েছে। ৮ ধারা চলমান রয়েছে। বিস্তারিত সারণি সংযুক্তি-১ এ দেয়া হয়েছে।

সারণি ৩.৩.১ মানিকগঞ্জ অংশের ভূমি অধিগ্রহণ সংক্রান্ত তথ্যাদি

ক্রঃ নং	সড়কের নাম /স্থানের নাম	এল.এ. কেস নম্বর	প্রশাসনিক অনুমোদনের তারিখ	প্রস্তাব দাখিলের তারিখ	প্রস্তাবিত ভূমির পরিমাণ	সর্বশেষ অবস্থা
১।	সাটুরিয়া নতুন বাইপাস হতে বালিয়াটি মোড় পর্যন্ত	২/২০২৩-২৪	১৬/০৬/২০২২	১৮/১০/২০২২	১৩.৬৮৬৭	যৌথ তদন্তের সময় প্রস্তাবিত এলাইনমেন্টের মধ্যে মসজিদ থাকায় উক্ত মসজিদ অংশ বাদ দিয়ে এবং কাওন্নারা সেতু ও পূর্বকুষ্টিয়া সেতুর মাঝখানে বিদ্যমান বাঁক সরলীকরণের মাধ্যমে সড়ক এলাইনমেন্ট সঠিক রাখার জন্য সংশোধিত প্রস্তাব দাখিল করা হয়। ২৪/৩/২০২৫ খ্রিঃ তারিখে ভূমি বরাদ্দ কমিটিতে অনুমোদিত হয়। বর্তমানে নতুন কয়েকটি দাগের ৪ ধারা নোটিশ প্রদান প্রক্রিয়াধীন আছে। নোটিশ জারীর পর যৌথ তদন্তের ফিল্ড বহি অনুমোদন হলে ৭ ধারা নোটিশ প্রদান করা হবে।
২।	বালিয়াটি মোড় হতে গর্জনা (দ্বিমখা বাজারের আগে)	৩/২০২৩-২৪	১৬/০৬/২০২২	১৮/১০/২০২২	১৬.৪৯৮২	যৌথ তদন্তের সময় প্রস্তাবিত এলাইনমেন্টের মধ্যে ২টি মসজিদ থাকায় উক্ত ২টি মসজিদের অংশ বাদ দিয়ে সংশোধিত প্রস্তাব দাখিল করা হয়। ২৪/৩/২০২৫ খ্রিঃ তারিখে ভূমি বরাদ্দ কমিটিতে অনুমোদিত হয়। বর্তমানে নতুন কয়েকটি দাগের ৪ ধারা নোটিশ প্রদান প্রক্রিয়াধীন আছে। নোটিশ জারীর পর যৌথ তদন্তের ফিল্ড বহি অনুমোদন হলে ৭ ধারা নোটিশ প্রদান করা হবে।

ক্রঃ নং	সড়কের নাম /স্থানের নাম	এল.এ. কেস নম্বর	প্রশাসনিক অনুমোদনের তারিখ	প্রস্তাব দাখিলের তারিখ	প্রস্তাবিত ভূমির পরিমাণ	সর্বশেষ অবস্থা
৩।	কালামপুর বাসষ্ট্যান্ড হতে নতুন বাইপাস, মহিষাশী বাজার ও কাওয়ালীপাড়া বাসষ্ট্যান্ড	১২/২০২৩-২৪	১৬/০৬/২০২২	১৮/১০/২০২২	১০.৬১৫৯	যৌথ তদন্তের ফিল্ড বহি চূড়ান্ত অনুমোদনের জন্য রয়েছে।
৪।	মহিষাসী বাজার ও কাওয়ালীপাড়া বাসষ্ট্যান্ড	পড়ে নাই	১৬/০৬/২০২২	৫/০২/২০২৪	১.৪৮৫৯	২৪/০৩/২০২৫ খ্রিঃ তারিখে জেলা ভূমি বরাদ্দ কমিটিতে অনুমোদিত হয়েছে। বর্তমানে ৪ ধারা নোটিশ জারীর জন্য প্রক্রিয়াধীন আছে।
				মোট = ৪২.২৮৭৭ একর		

প্রকল্পের ভূমি অধিগ্রহণ সংক্রান্ত তথ্য (মানিকগঞ্জ অংশ)

- প্রকল্পের আওতায় মোট ৪ (চার) টি এল.এ. কেসের মাধ্যমে মোট ৪২.২৮৭৭ একর ভূমি অধিগ্রহণ প্রস্তাব দাখিল করা হয়েছে। প্রকল্পের ভূমি অধিগ্রহণ বাবদ মোট সংস্থান ৭০৪ কোটি টাকা। মানিকগঞ্জ অংশের জন্য মোট বরাদ্দ ২৪৬.০০ কোটি টাকা।

- জেলা প্রশাসকের কার্যালয় মানিকগঞ্জ ৪টি এল.এ.কেসে মোট ২.২৮৭৭ একর ভূমি অধিগ্রহণ প্রস্তাব করা হয়েছে। যা গত ২৩/০৮/২০২৩ তারিখে জেলা ভূমি বরাদ্দ কমিটিতে অনুমোদিত হয়। পরবর্তীতে প্রস্তাবিত এ্যালাইনমেন্টের মধ্যে মসজিদ ও মন্দির বিদ্যমান থাকায় মসজিদ কমিটির আপত্তির প্রেক্ষিতে উক্ত মসজিদ অংশ বাদ দিয়ে পুনরায় প্রস্তাব দাখিল করা হলে ২৪/০৩/২০২৫ তারিখে ২য় বার ভূমি বরাদ্দ কমিটিতে অনুমোদিত হয়। বর্তমানে নতুন কয়েকটি দাগের ৪ ধারা নোটিশ প্রদান প্রক্রিয়াধীন আছে। নোটিশ জারীর পর যৌথ তদন্তের ফিল্ড বহি অনুমোদন হলে ৭ ধারা নোটিশ প্রদান করা হবে।

- এছাড়া, মহিষাসী বাজার ও কাওয়ালীপাড়া বাসষ্ট্যান্ড অংশে এল.এ কেস নম্বর এখনো এন্ট্রি হয়নি।

এ প্রকল্পের অন্যতম প্রধান কাজ হচ্ছে ভূমি অধিগ্রহণ। প্রকল্প অনুমোদনের ৩ বছর অতিবাহিত হলেও ভূমি অধিগ্রহণ সম্পন্ন না হওয়ায় নির্মাণ কাজে ধীরগতি পরিলক্ষিত হয়েছে। প্রকল্পের আওতায় মোট ভূমি অধিগ্রহণের ৭৩.৪৪ হেক্টরের মধ্যে টাঙ্গাইল অংশে ভূমি অধিগ্রহণের পরিমাণ ৫৪.৮৬ হেক্টর। কিন্তু অধ্যাবদি ১৩টি এল.এ কেসের মধ্যে মাত্র ১টি এল.এ কেসের অর্থ প্রদান সম্পন্ন হয়েছে। প্রকল্প দপ্তর কর্তৃক জানা যায়, টাঙ্গাইল জেলার দেলদুয়ার বাজার অংশে ১৫-২০টি দোকান, পাকা মার্কেট এবং ১টি মসজিদ রয়েছে যা প্যাকেজ-১ এর আওতায় পড়েছে। উক্ত অংশে ভূমি অধিগ্রহণ জটিলতায় প্যাকেজ-১ এর কাজ মন্থরতা সৃষ্টি হয়েছে। টাঙ্গাইল জেলা প্রশাসন কার্যালয়ের এল. এ শাখায় মাত্র ৫ জন সার্ভেয়ার রয়েছে। কম সংখ্যক জনবল থাকায় সার্ভে কাজ সম্পন্নপূর্বক প্রাক্কলন প্রস্তুতে সময়ক্ষেপন হয়। এছাড়া জেলা প্রশাসক, এলএও, অতিরিক্ত এলএওগণের বদলিজনিত কারণে ভূমি অধিগ্রহণ কার্যক্রম কিছুটা ব্যাহত হয়। সুতরাং, প্রকল্পের আওতায় ভূমি অধিগ্রহণের পরিমাণ তুলনামূলক বেশি হলে উক্ত প্রকল্প গ্রহণের পূর্বে ভূমি অধিগ্রহণ কার্যক্রম সম্পন্ন করে বা ন্যূনতম ৭ ধারা সম্পন্ন হওয়ার পর দরপত্র আহ্বান করা হলে প্রকল্পের নির্বিঘ্ন বাস্তবায়ন সম্ভব হবে মর্মে প্রতীয়মান হয়। এছাড়া, সম্ভাব্যতা সমীক্ষাকালে স্থানীয় জনগণের সাথে মতবিনিময় করা হলে প্রকল্পের আওতায় ভূমি অধিগ্রহণের বিষয়টি তুলনামূলক সহজ হতো। উল্লেখ্য, মন্ত্রণালয় কর্তৃক প্রস্তাবিত ভূমি অধিগ্রহণের প্রশাসনিক অনুমোদনে ৬ মাস বিলম্ব হয়েছে। ফলে প্রকল্পের কার্যক্রম শুরুতেই ৬ মাস পিছিয়ে গিয়েছে। ডিপিপি অনুমোদনের সাথেই সংশ্লিষ্ট মন্ত্রণালয় কর্তৃক ভূমি অধিগ্রহণের প্রশাসনিক অনুমোদন প্রদান করা প্রয়োজন।

৩.৪ বার্ষিক ক্রয় পরিকল্পনা পর্যালোচনা:

সরকারি নির্দেশনা মোতাবেক প্রতি অর্থ বছর শুরুর পূর্বেই বার্ষিক ক্রয় পরিকল্পনা (এপিপি) প্রস্তুতপূর্বক তা যথাযথ কর্তৃপক্ষের নিকট হতে অনুমোদন গ্রহণ করতে হবে। এছাড়া, পিপিআর-২০০৮ এর বিধি-১৬ (৫) অনুযায়ী ক্রয়কারী, প্রত্যেক অর্থ বৎসরের শুরুতে, অন্যান্য বিষয়ের মধ্যে প্রত্যাশিত তহবিল প্রবাহের বিষয়টি বিবেচনাক্রমে, কোন উন্নয়ন প্রকল্প বা কর্মসূচীর সার্বিক ক্রয় পরিকল্পনা এবং দাপ্তরিক প্রাক্কলিত ব্যয় (Official cost estimate) বাৎসরিক ভিত্তিতে এবং যুক্তিসঙ্গতভাবে হালনাগাদ করবে। এ প্রকল্পের আওতায় পূর্বের অর্থ-বছরগুলোতে বার্ষিক ক্রয় পরিকল্পনা প্রস্তুত পূর্বক অনুমোদন নেয়া হয়েছে। চলতি ২০২৪-২০২৫ অর্থবছরেও বার্ষিক ক্রয় পরিকল্পনা প্রস্তুতপূর্বক যথাযথ কর্তৃপক্ষ (HOPE) কর্তৃক অনুমোদন নেয়া হয়েছে।

৩.৫ প্রকল্পের ক্রয় কার্যক্রম পর্যালোচনা:

অনুমোদিত ডিপিপিতে প্রকল্পের আওতায় পণ্য ক্রয়ের ৩টি, কার্য ক্রয়ের ৭টি এবং সেবা ক্রয়ের ৪টি প্যাকেজ রয়েছে। সমীক্ষাকালীন দেখা যায় যে, প্রকল্পের আওতায় পণ্য ক্রয়ের ২টি, কার্য ক্রয়ের মোট ৭টি প্যাকেজ রয়েছে তন্মধ্যে ৬নং প্যাকেজ মেরামত ও রক্ষণাবেক্ষণ।কার্য ক্রয়ের ৬টি প্যাকেজের চুক্তি স্বাক্ষরিত হয়েছে এবং নির্মাণ কাজ চলমান রয়েছে। উল্লেখ্য প্যাকেজ-৫ এর অধীন ১৮তম কিলোমিটারে ৯৭ মিটার ১টি পিসি গার্ডার সেতু নির্মাণের জন্য গত ১৯/০৯/২০২৩ তারিখে যথাযথ কর্তৃপক্ষের অনুমোদনক্রমে প্যাকেজ-৫ ভাগ করা হয়েছে (স্মারক নং-৩৫.০১১.০০০০.০০১.০৭.০০৩.২৩.১৯২৮) । নিম্নে বিস্তারিত দেয়া হলো-

৩.৫.১ পণ্য ক্রয় পর্যালোচনা:

প্রকল্পের অনুমোদিত ডিপিপিতে পণ্য ক্রয়ের মোট ৩টি প্যাকেজ রয়েছে। বাস্তবে উক্ত ৩টি প্যাকেজের ক্রয় কার্যক্রম সম্পন্ন করা হয়েছে। নিম্নে বিস্তারিত দেয়া হলো-

সারণি: ৩.৪ স্টেশনারি, স্ট্যাম্প ও সীল, মুদ্রণ ও বাঁধাই ক্রয়

প্যাকেজ নম্বর ও বিবরণ	একক ওপরিমাণ	ক্রয় পদ্ধতি	চুক্তি অনুমোদনকারী কর্তৃপক্ষ	প্রাক্কলিত ব্যয় (লক্ষ টাকা)	চুক্তি মূল্য (লক্ষ টাকা)	প্রাক্কলিত ব্যয় থেকে চুক্তি মূল্য কম/বেশি (%)	দরপত্র আহ্বান	চুক্তি স্বাক্ষর	চুক্তির কাজ সম্পন্ন
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮	৯	১০
স্টেশনারি	থোক	RFQ	PD	১.০০	১.০০	০.০০	১০/০২/২০২২	১৩/০২/২০২২	২৫/০২/২০২২
স্ট্যাম্প ও সীল	থোক	RFQ	PD	১.০০	১.০০	০.০০	১০/০২/২০২২	১৩/০২/২০২২	২৫/০২/২০২২
মুদ্রণ ও বাঁধাই	থোক	RFQ	PD	১.০০	১.০০	০.০০	১০/০২/২০২২	১৩/০২/২০২২	২৫/০২/২০২২

উৎসঃ ডিপিপি ও প্রকল্প অফিস

পর্যালোচনা:

পণ্য ক্রয়ের ৩টি প্যাকেজের মধ্যে স্টেশনারি, স্ট্যাম্প ও সীল, মুদ্রণ ও বাঁধাই বাবদ ৩.০০ লক্ষ টাকার সংস্থান রয়েছে। অর্থাৎ, প্রতিটি প্যাকেজে ১.০০ লক্ষ টাকা করে সংস্থান রাখা হয়েছে। ক্রয় পদ্ধতি আরএফকিউ। সমীক্ষাকালে দেখা যায় যে, যথাযথ ক্রয় পদ্ধতির মাধ্যমে উক্ত ৩টি প্যাকেজের ক্রয় শতভাগ সম্পন্ন করা হয়েছে। অর্থাৎ, ৩.০০ লক্ষ টাকাই ব্যয় করা হয়েছে।

৩.৫.২ কার্য ক্রয় সক্রান্ত বিস্তাতি তথ্যাদি

সারণি ৩.৫ কার্য ক্রয় বিষয়ক তথ্যাদি (লক্ষ টাকা)

প্যাকেজ নং	ডিপিপি অনুযায়ী ক্রয়ের জন্য প্যাকেজের বর্ণনা পূর্ত	একক	পরিমাণ	ক্রয় পদ্ধতি এবং ধরন	চুক্তি অনুমোদনকারী কর্তৃপক্ষ	প্রাক্কলিত ব্যয়	দাপ্তরিক মূল্য	দরপত্র আহবান	দরপত্র খোলার তারিখ	দরপত্র মূল্যায়ন	NOA অনুমোদন	NOA প্রদান	চুক্তি স্বাক্ষর	চুক্তি মূল্য	চুক্তি অনুযায়ী সম্পাদনের শেষ তারিখ	মন্তব্য
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮	৯	১০	১১	১২	১৩	১৪	১৫	১৬	১৭
ডাব্লিউপি-১	সার্ফেসিংসহ সড়ক পেভমেন্ট প্রশস্তকরণ ও মজবুতিকরণ এবং আরসিসি রিজিড পেভমেন্ট ও কালর্ভাট নির্মাণ কাজ (দেলদুয়ার-লাউহাটি-সাটুরিয়া (বালিয়াটি) (জেড ৪০০৬) জেলা মহাসড়ক চেইনেজ ০+০০০ থেকে ৬+০০০)	কিঃমিঃ	৬.০০	OTM (OSTETM)	সড়ক পরিবহন ও সেতু মন্ত্রণালয়	৮২২১.২১	--	ফেব্রুয়ারি-২০২২	--	--	--	--	এপ্রিল-২০২২	--	জুন ২৪	১১.৫০% কমে চুক্তি সম্পন্ন হয়। নির্মাণ কাজ এখনো সম্পন্ন হয়নি।
				OTM (OSTETM)	সড়ক পরিবহন ও সেতু মন্ত্রণালয়		৭৬৬৮.৬৫	৩১.৮.২২	০৩-১০.২২	০৭.১১.২২	১৪-০২-২০২৩	১৫-০২-২০২৩	১৪-০৩-২০২৩	৬৭৮৬.৬৭	জুন ২৬	
ডাব্লিউপি-২	সার্ফেসিংসহ সড়ক পেভমেন্ট প্রশস্তকরণ ও মজবুতিকরণ এবং আরসিসি রিজিড পেভমেন্ট ও কালর্ভাট নির্মাণ কাজ (দেলদুয়ার-লাউহাটি-সাটুরিয়া (বালিয়াটি) (জেড ৪০০৬) জেলা মহাসড়ক চেইনেজ ৬+০০০ থেকে ১২+০০০)	কিঃমিঃ	৬.০০	OTM (OSTETM)	সড়ক পরিবহন ও সেতু মন্ত্রণালয়	৭৯৯৮.০২	--	ফেব্রুয়ারি-২০২২	--	--	--	--	এপ্রিল-২০২২	--	জুন ২৪	১১.৫১% কমে চুক্তি সম্পন্ন হয়। নির্মাণ কাজ এখনো সম্পন্ন হয়নি।
				OTM (OSTETM)	সড়ক পরিবহন ও সেতু মন্ত্রণালয়		৭৫২১.৬৭	৩১-০৮-২২	০৩-১০-২০২২	০৭-১১-২০২২	২৩-০২-২০২৩	২৭-০২-২০২৩	১৬-০৩-২০২৩	৬৬৫৫.৭২	জুন ২৬	

প্যাকেজ নং	ডিপিপি অনুযায়ী ক্রয়ের জন্য প্যাকেজের বর্ণনা পূর্ত	একক	পরিমাণ	ক্রয় পদ্ধতি এবং ধরন	চুক্তি অনুমোদনকারী কর্তৃপক্ষ	প্রাক্কলিত ব্যয়	দাপ্তরিক মূল্য	দরপত্র আহবান	দরপত্র খোলার তারিখ	দরপত্র মূল্যায়ন	NOA অনুমোদন	NOA প্রদান	চুক্তি স্বাক্ষর	চুক্তি মূল্য	চুক্তি অনুযায়ী সম্পাদনের শেষ তারিখ	মন্তব্য
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮	৯	১০	১১	১২	১৩	১৪	১৫	১৬	১৭
ডাব্লিউপি-৩	সার্ফেসিংসহ সড়ক পেভমেন্ট প্রশস্তকরণ ও মজবুতিকরণ এবং আরসিসি রিজিড পেভমেন্ট ও কালভার্ট নির্মাণ কাজ (দেলদুয়ার-লাউহাটি-সাটুরিয়া (বালিয়াটি) (জেড ৪০০৬) জেলা মহাসড়ক চেইনেজ ১২+০০০ থেকে ১৮+০০০)	কিঃমিঃ	৬.০০	OTM (OSTETM)	সড়ক পরিবহন ও সেতু মন্ত্রণালয়	৬৮১৮.৬৫	--	ফেব্রুয়ারি-২২	--	--	--	--	এপ্রিল-২০২২	--	জুন ২৪	১০.৪২% কমে চুক্তি সম্পন্ন হয়। নির্মাণ কাজএখনো সম্পন্ন হয়নি।
				OTM (OSTETM)	সড়ক পরিবহন ও সেতু মন্ত্রণালয়		৬২৫১.৯২	১৭-০৮-২২	১৯-০৯-২০২২	০৬-১০-২০২২	২৯-০৩-২০২৩	০৬-০৪-২০২৩	০২-০৫-২০২৩	৫৬০০.০০	জুন ২৬	
ডাব্লিউপি-৪	সার্ফেসিংসহ সড়ক পেভমেন্ট প্রশস্তকরণ ও মজবুতিকরণ এবং আরসিসি রিজিড পেভমেন্ট ও কালভার্ট নির্মাণ কাজ (দেলদুয়ার-লাউহাটি-সাটুরিয়া (বালিয়াটি) (জেড ৪০০৬) জেলা মহাসড়ক চেইনেজ ১৮+০০০ থেকে ২৪+৬৫০)	কিঃমিঃ	৬.৬৫	OTM (OSTETM)	সড়ক পরিবহন ও সেতু মন্ত্রণালয়	৭০০৯.৪৭	--	ফেব্রুয়ারি-২২	--	--	--	--	এপ্রিল-২০২২	--	জুন ২৪	৯.১৮% কমে চুক্তি সম্পন্ন হয়। নির্মাণ কাজএখনো সম্পন্ন হয়নি।
				OTM (OSTETM)	সড়ক পরিবহন ও সেতু মন্ত্রণালয়		৬৬০৬.৫৪	১৭-০৮-২২	১৯-০৯-২০২২	০৬-১০-২০২২	২৯-০৩-২০২৩	০৬-০৪-২০২৩	০২-০৫-২০২৩	৬০০০.০০	জুন ২৬	

প্যাকেজ নং	ডিপিপি অনুযায়ী ক্রয়ের জন্য প্যাকেজের বর্ণনা পূর্ত	একক	পরিমাণ	ক্রয় পদ্ধতি এবং ধরন	চুক্তি অনুমোদনকারী কর্তৃপক্ষ	প্রাক্কলিত ব্যয়	দাপ্তরিক মূল্য	দরপত্র আহবান	দরপত্র খোলার তারিখ	দরপত্র মূল্যায়ন	NOA অনুমোদন	NOA প্রদান	চুক্তি স্বাক্ষর	চুক্তি মূল্য	চুক্তি অনুযায়ী সম্পাদনের শেষ তারিখ	মন্তব্য
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮	৯	১০	১১	১২	১৩	১৪	১৫	১৬	১৭
ডাব্লিউপি-৫	দেলদুয়ার-লাউহাটি-সাটুরিয়া (বালিয়াটি) (জেড ৪০০৬) জেলা মহাসড়ক এর ৪র্থ ও ৯ম কিলোমিটারে ২ টি পিসি গার্ডার সেতু এবং ১৬তম কিলোমিটারে ১টি কালভার্ট নির্মাণ কাজ	মিঃ	৪৭০.১৪	OTM (OSTETM)	সড়ক পরিবহন ও সেতু মন্ত্রণালয়	৫৫০০.২৫	--	ফেব্রুয়ারি-২২	--	--	--	--	এপ্রিল-২০২২	--	জুন ২৪	১০.৯৫% কমে চুক্তি সম্পন্ন হয়। নির্মাণ কাজএখনো সম্পন্ন হয়নি।
				OTM (OSTETM)	সড়ক পরিবহন ও সেতু মন্ত্রণালয়		৪৯৬১.২৬	২৮.১১.২৩	০৪.০৩.২৪	০৪-০৪-২০২৪	২৯-০৫-২০২৪	০২-০৬-২২০২৪	২৭-০৬-২২০২৪	৪৪১৭.৯৪	২৬/১২/২০২৫	
ডাব্লিউপি-৭	সার্ফেসিংসহ সড়ক পেভমেন্ট প্রশস্তকরণ ও মজবুতিকরণ এবং আরসিসি রিজিড পেভমেন্ট ও কালর্ভাট নির্মাণ কাজ (দেলদুয়ার-লাউহাটি-সাটুরিয়া (বালিয়াটি) (জেড ৪০০৬) জেলা মহাসড়ক চেইনেজ ২৪+৬৫০ থেকে ২৮+৫০০)..... ...	কিঃমিঃ	২৪.৩৭	OTM (OSTETM)	সড়ক পরিবহন ও সেতু মন্ত্রণালয়	৩০২৯৮.১১	৩০২৯৫.৩১	২৬-১২-২০২২	২৫-০১-২০২৩	০৯-০২-২০২৩	১৩-০৮-২০২৩	১৪-০৮-২০২৩	২৭-০৮-২০২৩	২৮৬০০.০০	৩০/০৬/২০২৬	৫.৪৮% কমে চুক্তি সম্পন্ন হয়। নির্মাণ কাজএখনো সম্পন্ন হয়নি।

উৎসঃ ডিপিপি ও প্রকল্প অফিস

পর্যালোচনা:

প্রকল্পের আওতায় কার্য ক্রয়ের মোট ৭টি প্যাকেজ রয়েছে তন্মধ্যে ৬নং প্যাকেজ মেরামত ও রক্ষণাবেক্ষণ। সমীক্ষাকালে দেখা যায়, ডিপিপির প্রদত্ত সময় অনুযায়ী বাস্তবে দরপত্র আহ্বান করা হয়নি। ডিপিপির তারিখ থেকে প্রায় ৬ মাস পর দরপত্র আহ্বান করা হয়। পিপিআর-২০০৮ এর ৯০ বিধি অনুসরণে দরপত্র বাংলা এবং ইংরেজি পত্রিকায় প্রকাশ করা হয়। ডিপিপির ক্রয় পদ্ধতি অনুযায়ী OTM (OSTETM) পদ্ধতিতে ই-জিপিতে দরপত্র আহ্বান করা হয়েছে।

প্রতিটি দরপত্র বিক্রয়ের সংখ্যা ছিল ন্যূনতম ১২-১৫টি এবং প্রাপ্ত দরপত্রের সংখ্যা ৮-১০টি। পিপিআর-২০০৮ এর বিধি ৯৮ অনুযায়ী দরপত্র মূল্যায়ন কমিটি দরপত্র দলিলে উল্লিখিত শর্ত, কারিগরি যোগ্যতা ও নির্ণায়কসমূহের আলোকে কৃতকার্যতা বা অকৃতকার্যতার (Pass or Fail) ভিত্তিতে কারিগরি প্রস্তাবসমূহ মূল্যায়ন করার পর দরপত্র রেসপনসিভ হয় ন্যূনতম ৫-৬টি।

কার্য ক্রয়ের চুক্তি অনুযায়ী ৫টি প্যাকেজের (প্যাকেজ ১, ২, ৩, ৪ ও ৭) নির্মাণ কাজ জুন, ২০২৪ তারিখের মধ্যে সম্পন্ন হওয়ার কথা থাকলেও এখন পর্যন্ত কোনো প্যাকেজের কাজ সম্পন্ন হয়নি। প্যাকেজ ১, ২ এর ঠিকাদার প্রতিষ্ঠানের Performance Guranty মেয়াদ নবায়ন না করায় চুক্তির মেয়াদ বাড়ানো হয়নি, ফলে বর্তমানে উক্ত প্যাকেজগুলোর কাজ বন্ধ রয়েছে। প্রকল্প কর্তৃপক্ষ কর্তৃক সর্বশেষ গত ১২/১২/২০২৪ তারিখে (স্মারক নং-৩৫.০১.৬১৫২.০০৮.০০.০০১.২৪-১৫০৪) কাজ সম্পাদনের সময় বর্ধিতকরণে অনুমোদনের জন্য কাজের অনুকূলে দাখিলকৃত নিরাপত্তা জামানত (Performance Security) এর মেয়াদ বৃদ্ধি এবং সাইটে প্রয়োজনীয় লোকবল, যন্ত্রপাতি ও পর্যাপ্ত মালামাল আনায়ন করার জন্য চূড়ান্তভাবে তাগিদ প্রদান করা হয়। অন্যথায়, চুক্তিপত্রের শর্ত মোতাবেক প্রয়োজনীয় ব্যবস্থা গ্রহণ করা হবে মর্মে চিঠিতে জানানো হয়। প্যাকেজ ৩, ৪, ৭ এর চুক্তির মেয়াদ জুন ২০২৬ পর্যন্ত বর্ধিত করা হয়েছে এবং নির্মাণ কাজ চলমান রয়েছে। নিম্নে বিস্তারিত দেয়া হলো-

৩.৫.৩ প্যাকেজ ভিত্তিক অগ্রগতি

প্রকল্পের আওতায় ৬টি কার্য ক্রয় প্যাকেজের অগ্রগতির বিস্তারিত তথ্যাদি নিম্নে দেয়া হলো।

সারণি: ৩.৬ প্যাকেজ ভিত্তিক নির্মাণ কাজের অগ্রগতি (লক্ষ টাকায়)

প্যাকেজ নং	চুক্তি স্বাক্ষর	ঠিকাদার প্রতিষ্ঠানের নাম	মোট চুক্তি মূল্য (লক্ষ টাকায়)	চুক্তি অনুযায়ী কাজ শুরুর তারিখ	বাস্তব অগ্রগতি (ফেব্রুয়ারি ২০২৫ পর্যন্ত)	আর্থিক অগ্রগতি ফেব্রুয়ারি ২০২৫ পর্যন্ত	মেয়াদ বৃদ্ধি অনুযায়ী কাজ সম্পন্নের তারিখ
Wp-01	১৪/০৩/২০২৩	ICCL-RAB-RC (JV)	৬৭৮৬.৬৭	১৪/০৩/২০২৩	১১.০০%	৫৯৩.৮৭ (৮.৭৫%)	৩০/০৬/২০২৬
Wp-02	১৬/০৩/২০২৩	ICCL-RAB-RC (JV)	৬৬৫৫.৭২	১৬/০৩/২০২৩	৩৫.০০%	১৯৮১.২৬ (২৯.৭৭%)	৩০/০৬/২০২৬
Wp-03	০২/০৫/২০২৩	National Development Engineers Ltd.	৫৬০০.০০	০২/০৫/২০২৩	৮৫.০০%	৪৪৪২.৫০ (৭৯.৩৩%)	৩০/০৬/২০২৬
Wp-04	০২/০৫/২০২৩	National Development Engineers Ltd.	৬০০০.০০	০২/০৫/২০২৩	৫১.০০%	২৭৮৫.৫৮ (৪৬.৪২%)	৩০/০৬/২০২৬
Wp-05	২৭/০৬/২০২৪	Infratech Construction Company Ltd (ICCL)	৪৪১৭.৯৪	২৭/০৬/২০২৪	৩.০০%	৯৭.৪২ (২.২১%)	২৬/১২/২০২৫
Wp-07	২৭/০৮/২০২৩	National Development Engineers Ltd- Hasan Techno Builders Ltd. (JV)	২৮৬০০.০০	২৭/০৮/২০২৩	৩১%	৬৯২৬.৯৮ (২৯.৫৫%)	৩০/০৬/২০২৬

উৎসঃ প্রকল্প অফিস

প্রকল্পের আওতায় কার্য ক্রয়ের মোট ৭টি প্যাকেজ রয়েছে, তন্মধ্যে ৬নং প্যাকেজ মেরামত ও রক্ষণাবেক্ষণ। উপরোক্ত সারণি থেকে দেখা যায়, কার্য ক্রয়ের ৬টি প্যাকেজের মধ্যে ৫টি প্যাকেজের কাজ জুন, ২০২৪ তারিখে সম্পন্ন হওয়ার কথা ছিল। কিন্তু প্যাকেজ ১, ২ ও ৫ ঠিকাদার প্রতিষ্ঠানের নিরাপত্তা জামানত (Performance Security) মেয়াদ শেষ হওয়ায় বর্তমানে কাজ বন্ধ রয়েছে। ফলে এই ৩টি প্যাকেজের কাজের অগ্রগতি খুবই কম। এছাড়া, যথাযথ কর্তৃপক্ষের (HoPE) অনুমোদনক্রমে প্যাকেজ ৩, ৪, ৭ এর চুক্তির মেয়াদ জুন, ২০২৬ তারিখ পর্যন্ত বর্ধিত করা হয়েছে এবং নির্মাণ কাজ চলমান রয়েছে।

প্যাকেজ-১ এর অধীন ঠিকাদারজনিত সমস্যা ছাড়াও ভূমি অধিগ্রহণ এখনো প্রক্রিয়াধীন রয়েছে, ফলে প্যাকেজ-১ এর কাজ বিলম্ব হচ্ছে। প্যাকেজ-৩ এর বাস্তব অগ্রগতি সন্তোষজনক হলেও প্যাকেজ-৪ ও ৭ এর নির্মাণ কাজ ধীরগতি হচ্ছে। প্রকল্পের অগ্রগতি ত্বরান্বিত করতে ঠিকাদার প্রতষ্ঠানের সময়াবদ্ধ কর্মপরিকল্পনা অনুসরণ করা বাঞ্চনীয়। উল্লেখ্য, পর্যালোচনায় দেখা যায় যে, ঠিকাদার প্রতিষ্ঠানকে BoQ অনুযায়ী বিল প্রদান করা হচ্ছে।

৩.৫.৪ ক্রয় কার্যক্রমের কেস স্টাডি

নিবিড় পরিবীক্ষণ সমীক্ষাকলে কার্য ক্রয়ের বিস্তারিত তথ্যাদি বিপিপিএ এর প্রদত্ত ফরম্যাট অনুসরণে তথ্য সংগ্রহ করা হয়েছে। নিম্নে কেস স্টাডির মাধ্যমে বিস্তারিত তথ্যাদি উল্লেখ করা হলো-

কেস স্টাডি-১: প্যাকেজ নং-০১

কার্য ক্রয়ের কেস স্টাডি

ক্রমিক নং	বিষয়	উত্তর/মন্তব্য
১	প্রকল্পের নাম	‘‘টাঙ্গাইল-দেলদুয়ার-লাউহাটি-সাটুরিয়া-কাউয়ালীপাড়া-কালামপুর বাস ষ্ট্যান্ড সড়ক আঞ্চলিক মহাসড়কের যথাযথমান ও প্রশস্ততায় উন্নীতকরণ’’ প্রকল্প
২	মন্ত্রণালয়/বিভাগ	সেতু মন্ত্রণালয়, সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ
৩	বাস্তবায়নকারী সংস্থা	সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর।
৪	দরপত্র অনুযায়ী কাজের নাম ও লট/প্যাকেজ নং (ক্রমিক অনুসারে)	সার্ফেসিংসহ সড়ক পেভমেন্ট প্রশস্তকরণ ও মজবুতিকরণ এবং আরসিসি রিজিড পেভমেন্ট ও কালর্ভাট নির্মাণ কাজ (দেলদুয়ার-লাউহাটি-সাটুরিয়া (বালিয়াটি) (জেড ৪০০৬) জেলা মহাসড়ক চেইনেজ ০+০০০ থেকে ৬+০০০) / প্যাকেজ নং- ডাব্লিউপি-১
৫	অনুমোদিত ডিপিপি অনুযায়ী ক্রয় পদ্ধতি	OTM (OSTETM)
৬	অনুমোদিত ডিপিপি অনুযায়ী ক্রয় প্রক্রিয়ার ধরন	OTM (OSTETM)
৭	দরপত্র প্রস্তুত করণের ক্ষেত্রে পিপিআর ২০০৮ এর বিধি অনুসরণ	বিধি-৯০ অনুসরণ করা হয়েছে
৮	নির্দেশনা প্রস্তুতকরণে পিপিআর ২০০৮- এর বিধি অনুসরণ	বিধি-৯০ অনুসরণ করা হয়েছে
৯	দরপত্র প্রকাশের মাধ্যম (জাতীয়)	১। পত্রিকার নামঃ (বাংলা): দৈনিক কালেরকণ্ঠ, তারিখ: ০২ সেপ্টেম্বর ২০২২ ২। পত্রিকার নামঃ (বাংলা): দৈনিক আমাদের নতুন সময়, তারিখ: ০২ সেপ্টেম্বর ২০২২, ৩। পত্রিকার নামঃ (বাংলা): দৈনিক বাংলাদেশ, তারিখ: ০২ সেপ্টেম্বর ২০২২, ৪। পত্রিকার নামঃ (ইংরেজি) : The Daily Observer, তারিখ: ০২ সেপ্টেম্বর ২০২২, ৫। পত্রিকার নামঃ (স্থানীয়)দৈনিক আজকের বাংলাদেশ, তারিখ: ০২ সেপ্টেম্বর ২০২২
১০	দরপত্র বিক্রয় শুরু এবং শেষ তারিখ ও সময়	শুরুঃ ৩১/০৮/২০২২, সময়ঃ ১৯:৪৫, শেষঃ ০২/১০/২০২২, সময়ঃ ১৭:০০।

ক্রমিক নং	বিষয়	উত্তর/মন্তব্য
১১	বিক্রয়কৃত দরপত্রের সংখ্যা	১০ টি
১২	প্রাপ্ত দরপত্রের সংখ্যা	০৭ টি
১৩	মুল্যায়ন সমাপ্তির তারিখ	২৮/১২/২০২২
১৪	দরপত্র খোলার তারিখ ও সময়	সময়ঃ ০৩/১০/২০২২, সময়ঃ ১৩:০০।
১৫	দরপত্র খোলার সময় উপস্থিত সদস্য সংখ্যা	০২ জন
১৬	সিএস কমিটির সদস্যবৃন্দের স্বাক্ষর	স্বাক্ষর আছে
১৭	দরপত্র মূল্যায়ন কমিটির সভার তারিখ	সময়ঃ ০৬/১০/২০২২
১৮	মূল্যায়ন কমিটির সদস্য সংখ্যা	০৩ জন, বহিঃ সদস্য সংখ্যাঃ ০১ জন
১৯	উপস্থিত সদস্য সংখ্যা	০৩ জন, বহিঃ সদস্য সংখ্যাঃ ০১ জন
২০	জামানত রাখা হয়েছিল কি না	জামানত রাখা হয়েছে
২১	রেসপনসিভ দরপত্রের সংখ্যা	০৭ টি
২২	মূল্যায়ন প্রতিবেদন অনুমোদনের তারিখ	১৪/০২/২০২৩
২৩	Notification of Award প্রদানের তারিখ	১৪/০২/২০২৩
২৪	প্রস্তাবকৃত মূল্য (ডিপিপি অনুযায়ী)	৮২২১.২১ লক্ষ টাকা
২৫	দাপ্তরিক মূল্য	৭৬৬৮৬৫১২৯.২৫৪ টাকা
২৬	চুক্তি মূল্য	৬৭৮৬৬৭৪৯৫.২৩৬ টাকা
২৭	কার্যাদেশ প্রাপ্ত প্রতিষ্ঠানের নাম	ICCL-RAB-RC (JV)
২৮	চুক্তি স্বাক্ষরের তারিখ	১৪/০৩/২০২৩
২৯	ডিপিপি অনুযায়ী কাজ শেষ করার তারিখ	জুন ২৪
৩০	চুক্তি অনুযায়ী কাজ শুরুর তারিখ	১৪/০৩/২০২৩
৩১	চুক্তি অনুযায়ী কাজ শেষ করার তারিখ	৩০/০৬/২০২৬ (ঠিকাদার প্রতিষ্ঠানের Performance Guranty মেয়াদ শেষ হওয়ায় চুক্তির মেয়াদ বর্ধিতকরণ করা হয়নি)

অনুমোদিত ডিপিপির তারিখ থেকে প্রায় ৬ মাস পর ০২ সেপ্টেম্বর ২০২২ খ্রিঃ তারিখে দরপত্র আহ্বান করা হয়। পিপিআর-২০০৮ এর ৯০ বিধি অনুসরণে দরপত্র বাংলা এবং ইংরেজি পত্রিকার পাশাপাশি স্থানীয় পত্রিকায়ও প্রকাশ করা হয়। ডিপিপির ক্রয় পদ্ধতি অনুযায়ী OTM (OSTETM) পদ্ধতিতে ই-জিপিতে দরপত্র আহবান করা হয়েছে।

দরপত্র বিক্রয়ের সংখ্যা ছিল ১০টি এবং প্রাপ্ত দরপত্রের সংখ্যা ০৭টি। পিপিআর-২০০৮ এর বিধি ৯৮ অনুযায়ী দরপত্র মূল্যায়ন কমিটি দরপত্র দলিলে উল্লিখিত শর্ত, কারিগরি যোগ্যতা ও নির্ণায়কসমূহের আলোকে কৃতকার্যতা বা অকৃতকার্যতার (Pass or Fail) ভিত্তিতে কারিগরি প্রস্তাবসমূহ মূল্যায়ন করার পর দরপত্র রেসপনসিভ হয় ০৭টি।

দরপত্র উন্মুক্তকরণ সভায় দরপত্র মূল্যায়ন কমিটি কারিগরি মূল্যায়নে কৃতকার্য সকল দরদাতার আর্থিক প্রস্তাব বিধি ৯৭ অনুযায়ী উন্মুক্ত করা হয়। দরপত্র মূল্যায়ন কমিটি বিধি ৯৮ অনুযায়ী আর্থিক প্রস্তাব মূল্যায়নপূর্বক সর্বনিম্ন মূল্যায়িত দরদাতাকে (ICCL-RAB-RC (JV) নির্বাচন করা হয়। দাপ্তরিক মূল্য ছিল ৭৬৬৮৬৫১২৯.২৫৪ টাকা এবং ঠিকাদার প্রতিষ্ঠানের প্রস্তাবকৃত মূল্য ছিল ৬৭৮৬৬৭৪৯৫.২৩৬ টাকা যা দাপ্তরিক মূল্য থেকে ৮৮১৯৭৬৩৪.০২ টাকা বা ১১.৫০% কম।

পিপিআর-২০০৮ এর বিধি ১০১, ১০২ অনুযায়ী অনুমোদন সাপেক্ষে নির্বাচিত ICCL-RAB-RC (JV) ঠিকাদার প্রতিষ্ঠানকে ১৪ দিনের মধ্যে Performance Security দাখিলসহ ২৮ দিনের মধ্যে Contract Agreement Sign করার জন্য ইলেকট্রনিক্স স্বাক্ষরের মধ্যমে গত ১৪/০২/২০২৩ তারিখে NOA প্রদান করা হয়। NOAপ্রদানের পর ঠিকাদার প্রতিষ্ঠান কর্তৃক নির্ধারিত ব্যাংক শাখায় Performance Security জমা করার পর ২৮ দিনের মধ্যে গত ১৪/০৩/২০২৩ তারিখে চুক্তি স্বাক্ষর করা হয়।

Contract Management:

চুক্তি অনুযায়ী জুন, ২০২৪ তারিখের মধ্যে নির্মাণ কাজ সম্পন্ন হওয়ার কথা থাকলেও এখন পর্যন্ত সম্পন্ন হয়নি। বাস্তব কাজের অগ্রগতি মাত্র ১১.০০%। উল্লেখ্য, এ প্যাকেজের ভূমি অধিগ্রহণ সংক্রান্ত জটিলতার কারণে ঠিকাদার প্রতষ্ঠানকে চুক্তির সময় থেকে কয়েক মাস বিলম্বে ১.৬ কিঃমিঃ রাস্তা কাজের উপযোগী হিসেবে বুঝিয়ে দেয়া হয়। অবশিষ্ট ৪.৪ কিঃমিঃ এর মধ্যে ২.৮ কিঃমিঃ রাস্তা সাম্প্রতিক সময়ে ঠিকাদার প্রতিষ্ঠানকে বুঝিয়ে দেয়া হয়েছে। এছাড়া, দেলদুয়ার বাজার এলাকায় ১.৬ কিঃমিঃ রাস্তার ভূমি অধিগ্রহণ এবং অবকাঠামো অপসারণ প্রক্রিয়া এখনো শুরু করা সম্ভব হয়নি। এসকল বাস্তবতায় প্যাকেজ-১ এর কাজ বিলম্ব হচ্ছে। এছাড়া, ঠিকাদার প্রতিষ্ঠানের নিরাপত্তা জামানত (Performance Security) মেয়াদ শেষ হয়েছে. ফলে বর্তমানে কাজ বন্ধ রয়েছে। প্রকল্প কর্তৃপক্ষ কর্তৃক সর্বশেষ গত ১২/১২/২০২৪ তারিখে (স্মারক নং-৩৫.০১.৬১৫২.০০৮.০০.০০১.২৪-১৫০৪) কাজ সম্পাদনের সময় বর্ধিতকরণে অনুমোদনের জন্য কাজের অনুকূলে দাখিলকৃত নিরাপত্তা জামানত (Performance Security) এর মেয়াদ বৃদ্ধি এবং সাইটে প্রয়োজনীয় লোকবল, যন্ত্রপাতি ও পর্যাপ্ত মালামাল আনায়ন করার জন্য চূড়ান্তভাবে তাগিদ প্রদান করা হয়। অন্যথায়, চুক্তিপত্রের শর্ত মোতাবেক প্রয়োজনীয় ব্যবস্থা গ্রহণ করা হবে মর্মে চিঠিতে জানানো হয়।

কেস স্টাডি-২: প্যাকেজ নং-০২

কার্য ক্রয়ের কেস স্টাডি

ক্রমিক নং	বিষয়	উত্তর/মন্তব্য
১	প্রকল্পের নাম	‘‘টাঙ্গাইল-দেলদুয়ার-লাউহাটি-সাটুরিয়া-কাউয়ালীপাড়া-কালামপুর বাস ষ্ট্যান্ড সড়ক আঞ্চলিক মহাসড়কের যথাযথমান ও প্রশস্ততায় উন্নীতকরণ’’ প্রকল্প
২	মন্ত্রণালয়/বিভাগ	সেতু মন্ত্রণালয়, সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ
৩	বাস্তবায়নকারী সংস্থা	সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর।
৪	দরপত্র অনুযায়ী কাজের নাম ও লট/প্যাকেজ নং (ক্রমিক অনুসারে)	সার্ফেসিংসহ সড়ক পেভমেন্ট প্রশস্তকরণ ও মজবুতিকরণ এবং আরসিসি রিজিড পেভমেন্ট ও কালর্ভাট নির্মাণ কাজ (দেলদুয়ার-লাউহাটি-সাটুরিয়া (বালিয়াটি) (জেড ৪০০৬) জেলা মহাসড়ক চেইনেজ ৬+০০০ থেকে ১২+০০০)/ প্যাকেজ নং- ডাব্লিউপি-২
৫	অনুমোদিত ডিপিপি অনুযায়ী ক্রয় পদ্ধতি	OTM (OSTETM)
৬	অনুমোদিত ডিপিপি অনুযায়ী ক্রয় প্রক্রিয়ার ধরন	OTM (OSTETM)
৭	দরপত্র প্রস্তুত করণের ক্ষেত্রে পিপিআর ২০০৮ এর বিধি অনুসরণ	বিধি-৯০ অনুসরণ করা হয়েছে
৮	নির্দেশনা প্রস্তুতকরণে পিপিআর ২০০৮- এর বিধি অনুসরণ	বিধি-৯০ অনুসরণ করা হয়েছে
৯	দরপত্র প্রকাশের মাধ্যম (জাতীয়)	১। পত্রিকার নামঃ (বাংলা): দৈনিক কালেরকণ্ঠ, তারিখ: ০২ সেপ্টেম্বর ২০২২ ২। পত্রিকার নামঃ (বাংলা): দৈনিক আমাদের নতুন সময়, তারিখ: ০২ সেপ্টেম্বর ২০২২, ৩। পত্রিকার নামঃ (বাংলা): দৈনিক বাংলাদেশ, তারিখ: ০২ সেপ্টেম্বর ২০২২, ৪। পত্রিকার নামঃ (ইংরেজি) : The Daily Observer, তারিখ: ০২ সেপ্টেম্বর ২০২২, ৫। পত্রিকার নামঃ (স্থানীয়)দৈনিক আজকের বাংলাদেশ, তারিখ: ০২ সেপ্টেম্বর ২০২২
১০	দরপত্র বিক্রয় শুরু এবং শেষ তারিখ ও সময়	শুরুঃ ৩১/০৮/২০২২, সময়ঃ ১৯:৪৫, শেষঃ ০২/১০/২০২২, সময়ঃ ১৭:০০।
১১	বিক্রয়কৃত দরপত্রের সংখ্যা	০৯ টি
১২	প্রাপ্ত দরপত্রের সংখ্যা	০৭ টি

ক্রমিক নং	বিষয়	উত্তর/মন্তব্য
১৩	মুল্যায়ন সমাপ্তির তারিখ	২৮/১২/২০২২
১৪	দরপত্র খোলার তারিখ ও সময়	সময়ঃ ০৩/১০/২০২২, সময়ঃ ১৩:০০।
১৫	দরপত্র খোলার সময় উপস্থিত সদস্য সংখ্যা	০২ জন
১৬	সিএস কমিটির সদস্যবৃন্দের স্বাক্ষর	স্বাক্ষর আছে
১৭	দরপত্র মূল্যায়ন কমিটির সভার তারিখ	সময়ঃ ০৬/১০/২০২২
১৮	মূল্যায়ন কমিটির সদস্য সংখ্যা	০৩ জন, বহিঃ সদস্য সংখ্যাঃ ০১ জন
১৯	উপস্থিত সদস্য সংখ্যা	০৩ জন, বহিঃ সদস্য সংখ্যাঃ ০১ জন
২০	জামানত রাখা হয়েছিল কি না	জামানত রাখা হয়েছে
২১	রেসপনসিভ দরপত্রের সংখ্যা	০৭টি
২২	মূল্যায়ন প্রতিবেদন অনুমোদনের তারিখ	২৩/০২/২০২৩
২৩	Notification of Award প্রদানের তারিখ	২৭/০২/২০২৩
২৪	প্রস্তাবকৃত মূল্য (ডিপিপি)	৭৯৯৮.০২ লক্ষ টাকা
২৫	দাপ্তরিক মূল্য	৭৫২১৬৭৯৪০.৪৬৮ টাকা
২৬	চুক্তি মূল্য	৬৬৫৫৭২৯৫১.৫৫৪ টাকা
২৭	কার্যাদেশ প্রাপ্ত প্রতিষ্ঠানের নাম	ICCL-RAB-RC (JV)
২৮	চুক্তি স্বাক্ষরের তারিখ	১৪/০৩/২০২৩
২৯	ডিপিপি অনুযায়ী কাজ শেষ করার তারিখ	জুন ২৪
৩০	চুক্তি অনুযায়ী কাজ শুরুর তারিখ	১৪/০৩/২০২৩
৩১	চুক্তি অনুযায়ী কাজ শেষ করার তারিখ	৩০/০৬/২০২৬ (ঠিকাদার প্রতিষ্ঠানের Performance Guranty মেয়াদ শেষ হওয়ায় চুক্তির মেয়াদ বর্ধিতকরণ করা হয়নি)

অনুমোদিত ডিপিপির তারিখ থেকে প্রায় ৬ মাস পর গত ০২ সেপ্টেম্বর ২০২২ খ্রিঃ তারিখে দরপত্র আহ্বান করা হয়। পিপিআর-২০০৮ এর ৯০ বিধি অনুসরণে দরপত্র বাংলা এবং ইংরেজি পত্রিকার পাশাপাশি স্থানীয় পত্রিকায়ও প্রকাশ করা হয়। ডিপিপির ক্রয় পদ্ধতি অনুযায়ী OTM (OSTETM) পদ্ধতিতে ই-জিপিতে দরপত্র আহবান করা হয়েছে।

দরপত্র বিক্রয়ের সংখ্যা ছিল ০৯টি এবং প্রাপ্ত দরপত্রের সংখ্যা ০৭টি। পিপিআর-২০০৮ এর বিধি ৯৮ অনুযায়ী দরপত্র মূল্যায়ন কমিটি দরপত্র দলিলে উল্লিখিত শর্ত, কারিগরি যোগ্যতা ও নির্ণায়কসমূহের আলোকে কৃতকার্যতা বা অকৃতকার্যতার (Pass or Fail) ভিত্তিতে কারিগরি প্রস্তাবসমূহ মূল্যায়ন করার পর দরপত্র রেসপনসিভ হয় ০৭টি।

দরপত্র উন্মুক্তকরণ সভায় দরপত্র মূল্যায়ন কমিটি কারিগরি মূল্যায়নে কৃতকার্য সকল দরদাতার আর্থিক প্রস্তাব বিধি ৯৭ অনুযায়ী উন্মুক্ত করা হয়। দরপত্র মূল্যায়ন কমিটি বিধি ৯৮ অনুযায়ী আর্থিক প্রস্তাব মূল্যায়নপূর্বক সর্বনিম্ন মূল্যায়িত দরদাতাকে (ICCL-RAB-RC (JV) নির্বাচন করা হয়। দাপ্তরিক মূল্য ছিল ৭৫২১৬৭৯৪০.৪৬৮ টাকা এবং ঠিকাদার প্রতিষ্ঠানের প্রস্তাবকৃত মূল্য ছিল ৬৬৫৫৭২৯৫১.৫৫৪ টাকা যা দাপ্তরিক মূল্য থেকে ৮৬৫৯৪৯৮৮.৯১ টাকা বা ১১.৫১% কম।

পিপিআর-২০০৮ এর বিধি ১০১, ১০২ অনুযায়ী অনুমোদন সাপেক্ষে নির্বাচিত ICCL-RAB-RC (JV) ঠিকাদার প্রতিষ্ঠানকে ১৪ দিনের মধ্যে Performance Security দাখিলসহ ২৮ দিনের মধ্যে Contract Agreement Sign করার জন্য ইলেকট্রনিক্স স্বাক্ষরের মধ্যেমে গত ১৪/০২/২০২৩ খ্রিঃ তারিখে NOA প্রদান করা হয়। NOAপ্রদানের পর ঠিকাদার প্রতিষ্ঠান কর্তৃক নির্ধারিত ব্যাংক শাখায় Performance Security জমা করার পর ২৮ দিনের মধ্যে গত ১৪/০৩/২০২৩ তারিখে চুক্তি স্বাক্ষর করা হয়।

Contract Management:

চুক্তি অনুযায়ী জুন, ২০২৪ তারিখের মধ্যে কাজ সম্পন্ন হওয়ার কথা থাকলেও এখন পর্যন্ত নির্মাণ কাজ সম্পন্ন হয়নি। বাস্তব কাজের অগ্রগতি মাত্র ৩৫.০০%। ইতোমধ্যে ঠিকাদার প্রতিষ্ঠানের নিরাপত্তা জামানত (Performance

Security) মেয়াদ শেষ হওয়ার ফলে বর্তমানে কাজ বন্ধ রয়েছে। প্রকল্প কর্তৃপক্ষ কর্তৃক সর্বশেষ গত ১২/১২/২০২৪ খ্রিঃ তারিখে (স্মারক নং-৩৫.০১.৬১৫২.০০৮.০০.০০১.২৪-১৫০৩) কাজ সম্পাদনের সময় বর্ধিতকরণে অনুমোদনের জন্য কাজের অনুকূলে দাখিলকৃত নিরাপত্তা জামানত (Performance Security) এর মেয়াদ বৃদ্ধি এবং সাইটে প্রয়োজনীয় লোকবল, যন্ত্রপাতি ও পর্যাপ্ত মালামাল আনায়ন করার জন্য চূড়ান্তভাবে তাগিদ প্রদান করা হয়। অন্যথায়, চুক্তিপত্রের শর্ত মোতাবেক প্রয়োজনীয় ব্যবস্থা গ্রহণ করা হবে মর্মে চিঠিতে জানানো হয়।

কেস স্টাডি-৩: প্যাকেজ নং-০৪

কার্য ক্রয়ের কেস স্টাডি

ক্রমিক নং	বিষয়	উত্তর/মন্তব্য
১	প্রকল্পের নাম	''টাঙ্গাইল-দেলদুয়ার-লাউহাটি-সাটুরিয়া-কাউয়ালীপাড়া-কালামপুর বাস ষ্ট্যান্ড সড়ক আঞ্চলিক মহাসড়কের যথাযথমান ও প্রশস্ততায় উন্নীতকরণ''
২	মন্ত্রণালয়/বিভাগ	সেতু মন্ত্রণালয়, সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক বিভাগ
৩	বাস্তবায়নকারী সংস্থা	সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর
৪	দরপত্র অনুযায়ী কাজের নাম ও লট/প্যাকেজ নং	সার্ফেসিংসহ সড়ক পেভমেন্ট প্রশস্তকরণ ও মজবুতিকরণ এবং আরসিসি রিজিড পেভমেন্ট ও কালর্ভাট নির্মাণ কাজ (দেলদুয়ার-লাউহাটি-সাটুরিয়া (বালিয়াটি) (জেড ৪০০৬) জেলা মহাসড়ক চেইনেজ ১৮+০০০ থেকে ২৪+৬৫০)/ প্যাকেজ নং- ডাব্লিউপি-৪
৫	অনুমোদিত ডিপিপি অনুযায়ী ক্রয় পদ্ধতি	OTM (OSTETM)
৬	অনুমোদিত ডিপিপি অনুযায়ী ক্রয় প্রক্রিয়ার ধরন	OTM (OSTETM)
৭	দরপত্র প্রস্তুত করণের ক্ষেত্রে পিপিআর ২০০৮ এর বিধি অনুসরণ	বিধি-৯০ অনুসরণ করা হয়েছে
৮	নির্দেশনা প্রস্তুতকরণে পিপিআর ২০০৮- এর বিধি অনুসরণ	বিধি-৯০ অনুসরণ করা হয়েছে
৯	দরপত্র প্রকাশের মাধ্যম (জাতীয়)	১। পত্রিকার নামঃ (বাংলা): দৈনিক আমাদের সময়, তারিখ: ২১ আগস্ট ২০২২ ২। পত্রিকার নামঃ (বাংলা): দৈনিক আমাদের সংবাদ, তারিখ: ২১ আগস্ট ২০২২ ৩। পত্রিকার নামঃ (বাংলা): দৈনিক মুক্ত খবর, তারিখ: ২১ আগস্ট ২০২২ ৪। পত্রিকার নামঃ (ইংরেজি) : The Daily Star, তারিখ: ২১ আগস্ট ২০২২ ৫। পত্রিকার নামঃ (স্থানীয়) : দৈনিক স্বদেশ সংবাদ, তারিখ: ২১ আগস্ট ২০২২
১০	দরপত্র বিক্রয় শুরু এবং শেষ তারিখ ও সময়	শুরুঃ ১৭/০৮/২০২২, সময়ঃ ২০:৪০, শেষঃ ১৮/০৯/২০২২, সময়ঃ ১৭:০০।
১১	বিক্রয়কৃত দরপত্রের সংখ্যা	১০ টি
১২	প্রাপ্ত দরপত্রের সংখ্যা	০৬ টি
১৩	মুল্যায়ন সমাপ্তির তারিখ	২৪/১০/২০২২
১৪	দরপত্র খোলার তারিখ ও সময়	সময়ঃ ১৯/০৯/২০২২, সময়ঃ ১৩:০০।
১৫	দরপত্র খোলার সময় উপস্থিত সদস্য সংখ্যা	০২ জন
১৬	সিএস কমিটির সদস্যবৃন্দের স্বাক্ষর	স্বাক্ষর আছে
১৭	দরপত্র মূল্যায়ন কমিটির সভার তারিখ	২৭/০৯/২০২২
১৮	মূল্যায়ন কমিটির সদস্য সংখ্যা	০৩ জন, বহিঃ সদস্য সংখ্যাঃ ০১ জন
১৯	উপস্থিত সদস্য সংখ্যা	০৩ জন, বহিঃ সদস্য সংখ্যাঃ ০১ জন
২০	জামানত রাখা হয়েছিল কি না	জামানত রাখা হয়েছে
২১	রেসপনসিভ দরপত্রের সংখ্যা	০৬ টি

ক্রমিক নং	বিষয়	উত্তর/মন্তব্য
২২	মূল্যায়ন প্রতিবেদন অনুমোদনের তারিখ	২৯/০৩/২০২৩
২৩	Notification of Award প্রদানের তারিখ	০৬/০৪/২০২৩
২৪	প্রস্তাবকৃত মূল্য (ডিপিপি)	৭০০৯.৪৭ লক্ষ টাকা
২৫	দাপ্তরিক মূল্য	৬,৬০,৬৫৪০২৯.৪৯৭ টাকা
২৬	চুক্তি মূল্য	৬,০০,০০০০০০.০০০ টাকা
২৭	কার্যাদেশ প্রাপ্ত প্রতিষ্ঠানের নাম	NATIONAL DEVELOPMENT ENGINEERS LTD.
২৮	চুক্তি স্বাক্ষরের তারিখ	০২/০৫/২০২৩
২৯	ডিপিপি অনুযায়ী কাজ শেষ করার তারিখ	জুন ২৪
৩০	চুক্তি অনুযায়ী কাজ শুরুর তারিখ	০২/০৫/২০২৩
৩১	চুক্তি অনুযায়ী কাজ শেষ করার তারিখ	৩০/০৬/২০২৪
৩২	সময় বৃদ্ধি ও কারণ	৩০/০৬/২০২৬ পর্যন্ত মেয়াদ বৃদ্ধি করা হয়েছে (ভূমি অধিগ্রহণ সংক্রান্ত জটিলতায় ঠিকাদার প্রতিষ্ঠানকে সাইট হস্তান্তরে বিলম্ব)

অনুমোদিত ডিপিপির তারিখ থেকে প্রায় ৫ মাস পর গত ২১ আগস্ট ২০২২ খ্রিঃ তারিখে দরপত্র আহ্বান করা হয়। পিপিআর-২০০৮ এর ৯০ বিধি অনুসরণে দরপত্র বাংলা এবং ইংরেজি পত্রিকার পাশাপাশি স্থানীয় পত্রিকায়ও প্রকাশ করা হয়। ডিপিপির ক্রয় পদ্ধতি অনুযায়ী OTM (OSTETM) পদ্ধতিতে ই-জিপিতে দরপত্র আহবান করা হয়েছে।

দরপত্র বিক্রয়ের সংখ্যা ছিল ১০টি এবং প্রাপ্ত দরপত্রের সংখ্যা ০৬টি। পিপিআর-২০০৮ এর বিধি ৯৮ অনুযায়ী দরপত্র মূল্যায়ন কমিটি দরপত্র দলিলে উল্লিখিত শর্ত, কারিগরি যোগ্যতা ও নির্ণায়কসমূহের আলোকে কৃতকার্যতা বা অকৃতকার্যতার (Pass or Fail) ভিত্তিতে কারিগরি প্রস্তাবসমূহ মূল্যায়ন করার পর দরপত্র রেসপনসিভ হয় ০৬টি।

দরপত্র উন্মুক্তকরণ সভায় দরপত্র মূল্যায়ন কমিটি কারিগরি মূল্যায়নে কৃতকার্য সকল দরদাতার আর্থিক প্রস্তাব বিধি ৯৭ অনুযায়ী উন্মুক্ত করা হয়। দরপত্র মূল্যায়ন কমিটি বিধি ৯৮ অনুযায়ী আর্থিক প্রস্তাব মূল্যায়নপূর্বক সর্বনিম্ন মূল্যায়িত দরদাতাকে (NDE Ltd.) নির্বাচন করা হয়। দাপ্তরিক মূল্য ছিল ৬,৬০,৬৫৪০২৯.৪৯৭ টাকা এবং ঠিকাদার প্রতিষ্ঠানের প্রস্তাবকৃত মূল্য ছিল ৬,০০,০০০০০০.০০ টাকা যা দাপ্তরিক মূল্য থেকে ৬০৬৫৪০২৯.৫ টাকা বা ৯.১৮% কম।

পিপিআর-২০০৮ এর বিধি ১০১, ১০২ অনুযায়ী অনুমোদন সাপেক্ষে নির্বাচিত NDE Ltd. ঠিকাদার প্রতিষ্ঠানকে ১৪ দিনের মধ্যে Performance Security দাখিলসহ ২৮ দিনের মধ্যে Contract Agreement Sign করার জন্য ইলেকট্রনিক্স স্বাক্ষরের মধ্যেমে গত ০৬/০৪/২০২৩ খ্রিঃ তারিখে NOA প্রদান করা হয়। NOA প্রদানের পর ঠিকাদার প্রতিষ্ঠান কর্তৃক নির্ধারিত ব্যাংক শাখায় Performance Security জমা করার পর ২৮ দিনের মধ্যে গত ০২/০৫/২০২৩ খ্রিঃ তারিখে চুক্তি স্বাক্ষর করা হয়। দরপত্র আহ্বান, মূল্যায়ন, NOA অনুমোদন, NOA প্রদান, চুক্তি স্বাক্ষর ইত্যাদিতে ক্রয় আইন ও বিধিমালা (পিপিএ-২০০৬ ও পিপিআর-২০০৮) অনুসরণ করা হয়েছে।

Contract Management:

চুক্তি অনুযায়ী জুন, ২০২৪ তারিখের মধ্যে কাজ সম্পন্ন হওয়ার কথা থাকলেও এখন পর্যন্ত নির্মাণ কাজ সম্পন্ন হয়নি। বাস্তব কাজের অগ্রগতি ৪৮.০০%। প্রকল্প দপ্তর কর্তৃক জানা যায়, ভূমি অধিগ্রহণ সংক্রান্ত জটিলতার কারণে ঠিকাদার প্রতিষ্ঠানকে সাইট বুঝিয়ে দিতে বিলম্ব হয়েছে। যার কারণে ঠিকাদার প্রতিষ্ঠানের চুক্তির মেয়াদ আগামী ৩০/০৬/২০২৬ তারিখ পর্যন্ত মেয়াদ বৃদ্ধি করা হয়েছে। ঠিকাদার প্রতিষ্ঠানের সাইটে প্রয়োজনীয় লোকবল, যন্ত্রপাতি ও পর্যাপ্ত মালামাল রয়েছে। ফলে নির্ধারিত সময়ের মধ্যে নির্মাণ কাজ সম্পন্ন হবে বলে জানান।

৩.৫.৫ সেবা ক্রয় পর্যালোচনা:

প্রকল্পের আওতায় সেবা ক্রয়ের জন্য ৪টি প্যাকেজ রয়েছে যথা সার্ভে, যন্ত্রপাতি ও ডিজাইন, ল্যাবরেটরি টেস্টিং, অনুষ্ঠান/উৎসবাদি (উদ্বোধনী) ও অন্যান্য ব্যয়। এগুলো মূলতঃ সেবা ক্রয়ের আওতায় পড়ে না। এই ৪টি প্যাকেজ বাবদ মোট ১১.৯১ লক্ষ টাকার সংস্থান রয়েছে এবং ক্রয় কাজ সম্পন্ন করা হয়েছে।

৩.৬ লগ-ফ্রেমের আলোকে লক্ষ্য, উদ্দেশ্য, আউটপুট ও ইনপুট অর্জন পর্যালোচনা:

অনুমোদিত ডিপিপিতে ৪ X ৪ মেট্রিক্সে প্রকল্পের লগ-ফ্রেম সন্নিবেশ করা হয়েছে। সমীক্ষাকালীন মাঠ পর্যায় তথ্য ও সেকেন্ডারী উৎসের তথ্যের ভিত্তিতে লগ-ফ্রেমের লক্ষ্য, উদ্দেশ্য, আউটপুট ও ইনপুট পর্যায়ের অর্জন পর্যালোচনা ও বিশ্লেষণ করা হয়েছে। নিম্নে বিস্তারিত দেয়া হলো-

সারণি: ৩.৭ লগ-ফ্রেম অনুযায়ী প্রকল্পের অর্জন

সংক্ষিপ্ত বর্ণনা		বস্তুনিষ্ঠ যাচাই নির্দেশক (OVI)	যাচাইয়ের মাধ্যমে (MOV)	গুরুত্বপূর্ণ অনুমান (IA)
১	২	৩	৪	৫
লক্ষ্য (Goal)	• প্রকল্প এলাকার অর্থনৈতিক প্রবৃদ্ধি অর্জন এবং দারিদ্র্য বিমোচন	• ক্ষুদ্র শিল্প ও কৃষিভিত্তিক শিল্পের সম্প্রসারণ • জিডিপি'র প্রবৃদ্ধি • কর্মসংস্থান ও আয় বৃদ্ধি • আর্থ-সামাজিক সূচকসমূহে উন্নতি	• আরএইচডি রিপোর্ট • আইএমইডি রিপোর্ট • এসডিজি রিপোর্ট	
ফলাফল পর্যালোচনা		প্রকল্পটি বাস্তবায়িত হলে ক্ষুদ্র শিল্প ও কৃষিভিত্তিক শিল্পের সম্প্রসারণ, কর্মসংস্থান, আয় বৃদ্ধি ও আর্থ-সামাজিক উন্নয়নের গুরুত্বপূর্ণ অবদান রাখবে। উপকারভোগীদের তথ্য মোতাবেক প্রকল্প বাস্তবায়ন হলে ব্যবসা প্রতিষ্ঠান বৃদ্ধি পাবে, কৃষি ও মৎস্য খাত, পোলট্রি ও দুগ্ধ শিল্প, গবাদি পশু/হাঁস-মুরগি পালন, পরিবহণ খাত এবং ভ্যান/রিক্সা/অটো চালক ইত্যাদি ক্ষেত্রে কর্মসংস্থানের সুযোগ সৃষ্টি হবে। ফলে প্রকল্পভুক্ত এলাকার উপকারভোগীদের আয় বৃদ্ধি পাবে এবং জিডিপি'র প্রবৃদ্ধি অর্জনে সহায়তা করবে।	প্রকল্পটি এসডিজি'র শিল্প, উন্নয়ন ও অবকাঠামো সম্পর্কিত ৯ম গোলের সাথে সম্পর্কিত। আইএমইডি'র পরিদর্শন প্রতিবেদন ও সওজ কর্তৃক প্রকল্প সংশ্লিষ্ট প্রতিবেদন পাওয়া গিয়েছে।	
উদ্দেশ্য (Purpose	• টাঙ্গাইল, দেলদুয়ার-নাগরপুর,ধামরাই,সাটুরিয়া উপজেলার সাথে মানিকগঞ্জ ও ঢাকা জেলার মধ্যে ন্যূনতম সময়ে সরাসরি যোগাযোগ ব্যবস্থা স্থাপন	• ভ্রমণ সময় সাশ্রয় • যাত্রীদের পরিবহন খরচ সাশ্রয় • গাড়ির পরিচালনা ব্যয় সাশ্রয়	• সরেজমিন যাচাই • প্রকল্প সমাপ্তির প্রতিবেদন • কোয়ালিটি কন্ট্রোল প্রতিবেদন • ক্রয় এবং বাস্তবায়ন প্রতিবেদন	• জ্বালানী খরচ স্থিতিশীল থাকবে • কোন প্রাকৃতিক বা মনুষ্যসৃষ্ট দুর্যোগ ঘটবে না

সংক্ষিপ্ত বর্ণনা		বস্তুনিষ্ঠ যাচাই নির্দেশক (OVI)	যাচাইয়ের মাধ্যমে (MOV)	গুরুত্বপূর্ণ অনুমান (IA)
১	২	৩	৪	৫
ফলাফল পর্যালোচনা		উপকারভোগীদের মতে বর্তমানে এলাকা হতে জেলা শহরে পৌঁছাতে ১০.০০% উপকারভোগীর সময় ব্যয় হয় ৬০ মিনিটের উপরে কিন্তু সড়ক নির্মাণ কাজ সম্পন্ন হলে ৬০ মিনিটের উপরে জেলা শহরে পৌঁছাতে সময় লাগবে ৪.৪০% উপকারভোগীর। এছাড়া, ৩৪.০০% উপকারভোগীর বর্তমানে জেলা শহরে পৌঁছাতে সময় লাগে ৪০-৫০ মিনিট কিন্তু কাজ সম্পন্ন হলে ৪০-৫০ মিনিট সময় লাগবে ২৬.৮০% উপকারভোগীর। অর্থাৎ, সড়ক নির্মাণের কাজ সম্পন্ন হলে উপকারভোগী সকলের জেলা শহরে পৌঁছাতে সময় কম লাগবে। এছাড়া, গাড়ীর পরিচালনা ব্যয় সাশ্রয় হবে।	প্রকল্প বাস্তবায়নে সওজ এর নিজস্ব জনবল ও মন্ত্রণালয় কর্তৃক সরেজমিনে পরিদর্শন করা হয়। ক্রয় এবং বাস্তবায়ন প্রতিবেদন পাওয়া গিয়েছে। প্রকল্প সমাপ্ত হয়নি বিধায় প্রকল্প সমাপ্তি প্রতিবেদন এখনও করা হয়নি।	ভূমি অধিগ্রহণকালীন জটিলতা সৃষ্টির ফলে এখনো ভূমি অধিগ্রহণ কার্যক্রম সম্পন্ন হয়নি। ফলে প্রকল্পের কাজ ধীরগতি পরিলক্ষিত হয়েছে।
আউটপুট (Output)	• ভূমি অধিগ্রহণ • মাটির কাজ • সড়ক নির্মাণ • ব্রিজ ও কালভার্ট নির্মাণ • বিবিধ কাজ সম্পন্ন	• ৭৩.৪৪ হেক্টর ভূমি অধিগ্রহণের কাজ জুন, ২০২২ এর মধ্যে শেষ হবে • ১৩.২৬ লক্ষ ঘনমিটার মাটির কাজ জুন, ২০২৩ এর মধ্যে শেষ হবে • ৪৭.০২ কিলোমিটার সড়ক নির্মাণ কাজ ডিসেম্বর, ২০২৩ এর মধ্যে শেষ হবে • ৪৪৬.০০. (৩১টি) কালভার্ট ও ৩৮১.১৪ মি. (৫টি) সেতু নির্মাণ ডিসেম্বর, ২০২৩ এর মধ্যে শেষ হবে • অন্যান্য সমস্ত কাজ ডিসেম্বর, ২০২৩ এর মধ্যে শেষ হবে।	• নির্বাহী প্রকৌশলী কর্তৃক সরেজমিন যাচাই • নির্বাহী প্রকৌশলীর রেকর্ড • কোয়ালিটি কন্ট্রোল প্রতিবেদন • ক্রয় এবং বাস্তবায়ন প্রতিবেদন • প্রকল্প সমাপ্তির প্রতিবেদন	• নিশ্চিত/প্রয়োজনীয় বরাদ্দ প্রাপ্তি • কোন প্রাকৃতিক বা মনুষ্যসৃষ্ট দুর্যোগ ঘটবে না
ফলাফল পর্যালোচনা:		প্রকল্প অনুমোদনের পর ৩ বছর ইতোমধ্যে অতিবাহিত হয়েছে। কিন্তু প্রকল্পের বাস্তব অগগ্রতি মাত্র ৩৯.৫০%। ভূমি অধিগ্রহণ এখনও সম্পন্ন হয়নি। প্যাকজে ১,২ ও ৫ এর কাজ বন্ধ থাকায় নির্মাণ কাজের ধীরগতি পরিলক্ষিত হয়েছে। এখন পর্যন্ত কোনো প্যাকেজের কাজ শতভাগ সম্পন্ন হয়নি। ফলে প্রকল্পের আউটপুট অর্জন খুবই সীমিত।	নির্বাহী প্রকৌশলীর সরেজমিনে যাচাই, ক্রয় সংক্রান্ত এবং বাস্তবায়ন প্রতিবেদন পাওয়া গিয়েছে।	প্রয়োজনীয় বরাদ্দ ও অর্থছাড় হলেও সে অনুযায়ী ব্যয় হয়নি। প্রাকৃতিক বড় কোনো বিপর্যয় ঘটেনি তবে মনুষ্যসৃষ্ট সমস্যায় নির্মাণ কাজ ধীরগতি হচ্ছে (বাড়ি, দোকান-পাট, মসজিদ, মন্দির উচ্ছেদ কার্যক্রমে)

সংক্ষিপ্ত বর্ণনা		বস্তুনিষ্ঠ যাচাই নির্দেশক (OVI)	যাচাইয়ের মাধ্যমে (MOV)	গুরুত্বপূর্ণ অনুমান (IA)
১	২	৩	৪	৫
ইনপুট (Input)	• ভূমি অধিগ্রহণ • মাটির কাজ • সড়ক নির্মাণ • ব্রিজ ও কালভার্ট নির্মাণ • বিবিধ কাজ সম্পন্ন	• ভূমি অধিগ্রহণে জুন, ২০২২ এর মধ্যে ৭০৪৬০.০৭ লক্ষ টাকা বিনিয়োগ • সড়ক বাধঁ নির্মাণে জুন, ২০২৩ এর মধ্যে ৫৪৩৫.২৪ লক্ষ টাকা বিনিয়োগ • পাঁকা সড়ক নির্মাণে ডিসেম্বর, ২০২৩ এর মধ্যে ৩৭৪৯৫.১২ লক্ষ টাকা বিনিয়োগ • সেতু ও কালর্ভাট নির্মাণে ডিসেম্বর, ২০২৩ এর মধ্যে ১৫১৫৭.৯৮ লক্ষ টাকা বিনিয়োগ। • বিবিধ কাজ সম্পন্নের জন্য ডিসেম্বর, ২০২৩ এর মধ্যে ১৫০৭৬.৮৫ লক্ষ টাকা বিনিয়োগ।	• বার্ষিক উন্নয়ন পরিকল্পনা • নির্বাহী প্রকৌশলীর রেকর্ড ও অগ্রগতি প্রতিবেদন • ঠিকাদার রেকর্ড ও প্রতিবেদন	• তহবিলের সময়মত প্রাপ্যতা • ভূমি অধিগ্রহণের কোন অন্তরায় • কোন প্রাকৃতিক দুর্যোগ নেই • সময়মত নির্মাণ উপকরণের সহজলভ্যতা • কোন গুরুতর রাজনৈতিক গোলযোগ দেখা দেয়া
ফলাফল পর্যালোচনা:		প্রকল্প অনুমোদনের পর ৩ বছর ইতোমধ্যে অতিবাহিত হয়েছে। কিন্তু প্রকল্পের বাস্তব অগগ্রতি মাত্র ৩৯.৫০%। এখন পর্যন্ত কোনো প্যাকেজের কাজ শতভাগ সম্পন্ন হয়নি। প্রকল্পের আর্থিক অগ্রগতি ৩৪.০৯%। প্রকল্পের ইনপুট অর্জন সীমিত। এছাড়া, ইনপুট অংশে যে সকল নির্দেশক প্রদান করা হয়েছে তা যথাযথ নয়।	বার্ষিক উন্নয়ন পরিকল্পনা , নির্বাহী প্রকৌশলীর রেকর্ড ও অগ্রগতি প্রতিবেদন এবং ঠিকাদার রেকর্ড ও প্রতিবেদন পাওয়া গিয়েছে।	প্রয়োজনীয় বরাদ্দ ও অর্থছাড় হলেও সে অনুযায়ী ব্যয় হয়নি। ভূমি অধিগ্রহণকালীন জটিলতার ফলে এখনো ভূমি অধিগ্রহণ কার্যক্রম সম্পন্ন হয়নি। প্রাকৃতিক বড় কোনো বিপর্যয় ঘটেনি তবে মনুষ্য সৃষ্ট সমস্যায় নির্মাণ কাজ ধীর হচ্ছে (বাড়ি, দোকান-পাট, মসজিদ, মন্দির উচ্ছেদ কার্যক্রমে)

পর্যালোচনা:

ডিপিপি অনুযায়ী প্রকল্পের মেয়াদ ০১ ফেব্রুয়ারি ২০২২ থেকে ডিসেম্বর ২০২৪ তারিখ পর্যন্ত। সে অনুযায়ী প্রকল্পের লক্ষ্য, উদ্দেশ্য, আউটপুট ও ইনপুট অর্জনের মাত্রা নির্ধারণ করা হয়েছে। অনুমোদিত ডিপিপি অনুযায়ী প্রকল্পের মেয়াদ ডিসেম্বর, ২০২৪ তারিখ থাকলেও পরবর্তীতে প্রকল্পটি ৩০ জুন/২০২৬ পর্যন্ত মেয়াদ বৃদ্ধি করা হয়েছে। ইতোমধ্যে প্রকল্পের ৩ বছর অতিবাহিত হয়েছে। বর্তমানে প্রকল্পের ক্রমপুঞ্জিত বাস্তব অগ্রগতি মাত্র ৩৯.৫০%। অর্থাৎ, প্রকল্পের লক্ষ্য, উদ্দেশ্য, আউটপুট ও ইনপুট অর্জন খুবই সীমিত মর্মে প্রতীয়মান হয়েছে। লগ-ফ্রেমে ইনপুট অংশে যে সকল নির্দেশক প্রদান করা হয়েছে তা যথাযথ নয়। এছাড়া, গুরুত্বপূর্ণ অনুমানগুলো সঠিক ছিল না যেমন- ভূমি অধিগ্রহণ জটিলতা সৃষ্টি হয়েছে এবং এখনো ভূমি অধিগ্রহণ কার্যক্রম সম্পন্ন হয়নি। প্রাকৃতিক বড় কোনো বিপর্যয় ঘটেনি তবে মনুষ্য সৃষ্ট সমস্যায় নির্মাণ কাজ ধীরগতি হচ্ছে (বাড়ি, দোকান-পাট, মসজিদ, মন্দির উচ্ছেদ কার্যক্রমে)। এছাড়া, লগ-ফ্রেমে সন্নিবেশিত আউটপুট ও ইনপুট নির্দেশক একই রাখা হয়েছে যা ডিপিপি প্রণয়নে দুর্বলতা ছিল। লগ-ফ্রেমে আউটপুট ও ইনপুট নির্দেশক আলাদা আলাদা হওয়া প্রয়োজন।

৩.৬.১ প্রকল্পের কার্যাবলী উদ্দেশ্যের সাথে সামঞ্জস্যপূর্ণ কিনা সে সম্পর্কিত পর্যালোচনা

সড়ক পথে যানবাহন একস্থান হতে অন্য স্থানে পৌঁছাতে (নির্দিষ্ট পরিমাণ) সময় ব্যয় হয়। কিন্তু সড়ক পথ ও ব্রিজগুলো যদি অপ্রশস্ত ও ঝুঁকিপূর্ণ হয় তাহলে বড় যানবাহন চলাচলে বাঁধাগ্রস্ত ও সময় ব্যয় হয়। অপ্রশস্ত সড়ক হওয়ার কারণে

যানবাহনগুলো যদি বিকল্প সড়ক পথ দিয়ে যায় তাহলে সেই পথটিকে বলা হয় detour route। যানবাহন স্বাভাবিক পথে ভ্রমণ করতে যানবাহন পরিচালনার ব্যয় (Vehicle Operating Cost) এবং ভ্রমণের সময় ব্যয় (Travel Time Cost) যতটা হবে তার থেকে বিকল্প পথ ব্যবহারে যানবাহন পরিচালনার ব্যয় এবং ভ্রমণের সময় ব্যয় বেশি হবে। এ কারণে বিকল্প পথের (route) ব্যয়ের পার্থক্যকে আয় (benefit) হিসাবে বিবেচনা করা হয়। এ প্রকল্পের ক্ষেত্রে এ পদ্ধতি প্রয়োগ করা হয়েছে। প্রকল্পের প্রধান কাজ হচ্ছে সড়ক প্রশস্তকরণ। প্রকল্পটি বাস্তবায়নের ফলে সড়ক পথসহ সরু ব্রিজগুলো প্রশস্ত এবং ঝুঁকিমুক্ত হবে। উক্ত সড়কের উপর দিয়ে অনায়াসে বড় যানবাহনগুলো চলাচল করতে পারবে ফলে অতিরিক্ত সময় অপচয় হবেনা এবং ব্যয়ও সাশ্রয় হবে। সুতরাং বলা যায় প্রকল্পের প্রধান কাজ (সড়ক প্রশস্তকরণ) প্রকল্পের উদ্দেশ্যের সাথে সামঞ্জস্যপূর্ণ।

৩.৭ প্রকল্পের আওতায় সম্পাদিত মূল কার্যক্রমসমূহের উপযোগিতা পর্যালোচনা

প্রকল্পের মূল কাজ হচ্ছে ভূমি অধিগ্রহণ ও ক্ষতিপূরণ, সড়ক বাঁধে মাটির কাজ, পেভমেন্ট প্রশস্তকরণ ও মজবুতিকরণ, সার্ফেসিং, পিসি গার্ডার সেতু, আরসিসি রিজিড পেভমেন্ট নির্মাণ, আরসিসি বক্স কালভার্ট নির্মাণ (৩১টি), আরসিসি প্যালাসাইডিং, টো-ওয়াল নির্মাণ এবং বৃক্ষরোপণ। ধারণা করা যায়, প্রকল্প সমাপ্তির ১০ বছর পর অর্থাৎ ২০৩৪/৩৫ সাল পর্যন্ত আলোচ্য প্রকল্পের আওতায় উক্ত সড়কে যে পরিমাণ ট্রাফিক বৃদ্ধি পাবে তা সংকুলানের জন্য সড়ক প্রশস্তকরণের কার্যকারিতা এবং উপযোগিতা রয়েছে।

মূলত নির্মিত/নির্মাণাধীন সড়কটি টাঙ্গাইল, দেলদুয়ার-নাগরপুর,ধামরাই, সাটুরিয়া উপজেলার সাথে মানিকগঞ্জ ও ঢাকা জেলার মধ্যে ন্যূনতম সময়ে সরাসরি যোগাযোগ ব্যবস্থা স্থাপন করবে। সড়ক পথে যোগাযোগ ব্যবস্থায় এ সকল সংযোগ স্থাপিত হলে ভবিষ্যতে প্রত্যক্ষ এবং পরোক্ষ সুফল পাওয়া যাবে। প্রকল্প বাস্তবায়ন হলে দেশের উত্তর ও দক্ষিণ-পশ্চিমাঞ্চলের মানুষের জন্য সাশ্রয়ী (সময় ও অর্থ) ও কার্যকরী রুট হিসেবে গড়ে উঠবে। সুতরাং প্রকল্পটির মূল কাজের উপযোগিতা অত্যন্ত গুরুত্বপূর্ণ।

৩.৮ আর্থিক ও অর্থনৈতিক বিশ্লেষণ:

প্রকল্প গ্রহণের সময় মূল ডিপিপিতে আর্থিক ও অর্থনৈতিক বিশ্লেষণ করা হয়েছে। নিম্নে BCR, IRR এবং NPV সংক্ষেপে দেয়া হলো-

Financial এবং Economical Analysis নিম্নরূপঃ

বর্ণনা	বিশ্লেষণ (১২ %)	আর্থিক	অর্থনৈতিক
ডিপিপি অনুযায়ী	**NPV**	(-) ৬৬৬০২.১২	৭১৪১৩.৪৪
	BCR	০.০০	১.৭৯
	IRR	০.০০ %	১৬.৪৬%

(Assumptions):

নিম্নের অনুমিত শর্তসমূহের উপরে ভিত্তি করে সারণি আকারে বিশ্লেষণ করা হয়েছে-

১. প্রকল্পের Life time ২০ বছর ধরা হয়েছে তন্মধ্যে ৩ বছর বাস্তবায়নকাল বিবেচনা করা হয়েছে;
২. প্রকল্পের Discounting rate ১২% হিসেবে ধরা হয়েছে;
৩. প্রকল্পের সম্পূর্ণ সুবিধাসমূহ ৪ বছর হতে বিবেচনায় নেয়া হয়েছে;

প্রকল্পের মেয়াদ ৩ বছরের স্থলে ৫ বছর হওয়াতে প্রথম দিকে বিনিয়োগ কম হওয়াতে BCR এবং IRR বৃদ্ধি পেয়েছে। এ প্রকল্পটি সেবামূলক প্রকল্প বিধায় প্রকল্পের আওতায় যে সকল সড়ক ও সেতু নির্মাণ হচ্ছে তা টোল ফ্রি। ফলশ্রুতিতে বর্ণিত প্রকল্প হতে আর্থিক লাভ পাওয়া যাবে না অর্থাৎ আর্থিক নিট প্রেজেন্ট ভ্যালু (NPV) ঋণাত্মক এবং আর্থিক বেনিফিট কস্ট রেশিও (BCR) শূন্য। তবে পরিবহন পরিচালন ব্যয় এবং ভ্রমণ ব্যয় সাশ্রয় বিবেচনায় ব্যবহারকারীদের অর্থনৈতিক লাভ অর্জিত হবে। এমতাবস্থায় সেবামূলক প্রতিষ্ঠানের ক্ষেত্রে আর্থিক বিশ্লেষণের চেয়ে অর্থনৈতিক বিশ্লেষণের গুরুত্বারোপ করা হয়। প্রকল্পের অর্থনৈতিক বিশ্লেষণের উপর ভিত্তি করে প্রকল্পটি বাস্তবায়িত হচ্ছে।

৩.৯ সম্ভাব্যতা সমীক্ষা প্রতিবেদন পর্যালোচনা:

প্রকল্প বাস্তবায়নের পূর্বে সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর কর্তৃক সম্ভাব্যতা সমীক্ষা প্রতিবেদন তৈরি করা হয়েছে। কিন্তু সম্ভাব্যতা সমীক্ষা প্রতিবেদনে উপকারভোগী জরিপ করা হয়নি। ফলে প্রকল্প বাস্তবায়নকালীন ভূমি অধিগ্রহণ সংক্রান্ত সমস্যাদি নিরসণে শুরু থেকেই কার্যকরি পদক্ষেপ গ্রহণ করা যায়নি। প্রকল্প বাস্তবায়নের পূর্বে সম্ভাব্যতা সমীক্ষা প্রতিবেদনে উপকারভোগীদের জরিপ করা হলে উক্ত বিষয়গুলো সম্পর্কে পূর্বেই ধারণা পাওয়া যেতো এবং সে অনুযায়ী সঠিক পরিকল্পনা গ্রহণপূর্বক প্রকল্প বাস্তবায়ন করা যেতে পারলে ভূমি অধিগ্রহণ সমস্যাদি দ্রুত নিরসণ করা যেতো। উল্লেখ্য, সম্ভাব্যতা সমীক্ষা প্রতিবেদনে শুধু অর্থনৈতিক বিশ্লেষণ, সড়ক মেরামত ও রক্ষণাবেক্ষণ ব্যয়, প্রকল্পের লাভজনক অবস্থা, সময় ব্যয়সহ উপসংহার সন্নিবেশন করা হয়েছে। নিম্নে সম্ভাব্যতা সমীক্ষা প্রতিবেদনের কিছু অংশ তুলে ধরা হলো-

The analysis period of the project has been taken as 20 years including the period of construction of July 2021-the in which construction is expected to start-

Travel Time Saving

The model estimates the value of Travel Time (VOTT) for passengers and goods in transit in both the with and without-project scenarios taking into account speed and travel time including surface quality, road congestion etc.

Accident Cost Savings

There can be some anticipated reduction of accidents due to improved singing and engineering intervention, he benefits deriving from this rehabilitation project are deemed to be moderate and consequently the accident-related benefits have not been discounted in the HDM analysis. As a result the actual economic return in respect of increased of road safety would be expected to be somewhat higher than the rates of return presented in the report.

৩.১০ প্রকল্প ব্যবস্থাপনা পর্যালোচনা:

প্রকল্প বাস্তবায়নে সুষ্ঠু প্রকল্প ব্যবস্থাপনা অত্যন্ত গুরুত্বপূর্ণ ভূমিকা পালন করে। সমীক্ষাকালীন প্রকল্প পরিচালক নিয়োগ, জনবল নিয়োগ, পিআইসি ও পিএসসি সভা আয়োজন, আইএমইডি'র পরিদর্শন প্রতিবেদনের সুপারিশ বাস্তবায়ন, অডিট আপত্তি ইত্যাদি বিষয়ে নিম্নে আলোচনা করা হলো-

৩.১০.১ প্রকল্প পরিচালক সংক্রান্ত তথ্যাদি পর্যালোচনা:

প্রকল্পের শুরু থেকে এ পর্যন্ত একজন প্রকল্প পরিচালক দায়িত্ব পালন করছেন। নিম্নে বিস্তারিত দেয়া হলো-

সারণি: ৩.৮ প্রকল্প পরিচালক সংক্রান্ত তথ্যাদি

ক্রঃ নং	প্রকল্প পরিচালকের নাম	মূল দপ্তর ও পদবি	দায়িত্বকাল		দায়িত্বের ধরন
			হইতে	পর্যন্ত	
০১	জনাব মো: শওকত আলী	সওজ অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী ময়মনসিংহ সড়ক জোন, ময়মনসিংহ	০১/০১/২০২২	অদ্যাবধি	অতিরিক্ত দায়িত্ব

উৎসঃ প্রকল্প অফিস

সমীক্ষাকালীন দেখা যায় যে, ডিপিপির অর্গানোগ্রাম অনুযায়ী সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের ময়মনসিংহ সড়ক জোনের অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী অতিরিক্ত দায়িত্ব হিসেবে প্রকল্প পরিচালকের দায়িত্ব পালন করছেন। তিনি প্রকল্পের শুরু থেকে অধ্যাবধি রয়েছেন যা প্রকল্প বাস্তবায়নের ইতিবাচক দিক হিসেবে বিবেচিত হয়। কিন্তু "সরকারি খাতে উন্নয়ন প্রকল্প প্রণয়ন, প্রক্রিয়াকরণ, অনুমোদন ও সংশোধন পদ্ধতি" বিষয়ক পরিপত্র অনুসারে ৫০ কোটি টাকার উর্ধ্বে প্রকল্পের ক্ষেত্রে নিয়মিত প্রকল্প পরিচালক নিয়োগ দিতে হয়। এ প্রকল্পটির প্রাক্কলন ব্যয় ৫০ কোটি টাকার উর্ধ্বে, কিন্তু পরিপত্র

অনুযায়ী নিয়মিত প্রকল্প পরিচালক নিয়োগ দেয়া হয়নি। উপরন্তু দাপ্তরিক দায়িত্বসহ অতিরিক্ত দায়িত্বে রয়েছেন। সুতরাং, ডিপিপি প্রণয়নকালীন নিয়মিত প্রকল্প পরিচালক নিয়োগের বিষয়টি উল্লেখ করা প্রয়োজন ছিল।

৩.১০.২ প্রকল্পের জনবল নিয়োগ পর্যালোচনা:

প্রকল্প বাস্তবায়নে নতুন কোনো জনবলের পদায়ন করা হয়নি। ডিপিপির অর্গানোগ্রাম অনুযায়ী সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের নিজস্ব জনবল দ্বারা প্রকল্পটি বাস্তবায়িত হচ্ছে। প্রকল্প বাস্তবায়নে প্রকল্প পরিচালকসহ প্রকল্প ব্যবস্থাপক-২ জন, উপ-প্রকল্প ব্যবস্থাপক-২ জন এবং উপ-সহকারী প্রকৌশলী-২ জন মোট ৭ জন দায়িত্বে রয়েছেন। এতো কম সংখ্যক জনবল দিয়ে মাঠ পর্যায়ে প্রকল্পের কাজ সুষ্ঠু তদারকি কিছুটা ব্যাহত হচ্ছে। এছাড়া, এ প্রকল্পের কোনো সেবা ক্রয় প্যাকেজ নেই ফলে মনিটরিং ও সুপারিভিশনের জন্য কোনো আলাদা জনবল নেই। ডিপিপির অর্গানোগ্রাম সংযুক্তি-২ এ দেয়া হয়েছে।

৩.১০.৩ পিআইসি ও পিএসসি সভা পর্যালোচনাঃ

নিম্নে পিআইসি ও পিএসসি কমিটির সভাসমূহ, অনুষ্ঠানের তারিখ, গৃহীত সিদ্ধান্ত ও সিদ্ধান্ত বাস্তবায়নের অগ্রগতি দেয়া হলো-

সারণি ৩.৯- পিআইসি ও পিএসসি সভা সংক্রান্ত

সভার নাম	সময়ের ধরন	মোট লক্ষ্যমাত্রা	প্রকৃত অর্জন (জুন-২০২৪ পর্যন্ত)	চলতি ২০২৪-২০২৫ বছরের লক্ষ্যমাত্রা	চলতি ২০২৪-২০২৫ বছরের অর্জন	মোট অর্জন
	ডিপিপি অনুযায়ী	প্রকল্প মেয়াদে				
১	২	৩	৪	৫	৬	৭
প্রকল্প বাস্তবায়ন কমিটি (PIC)	০৩ মাস অন্তর	১৮	০৭	০৪	০৩	১০
প্রকল্প স্টিয়ারিং কমিটি (PSC)	০৩ মাস অন্তর	১৮	০৪	০৪	০০	০৪

সূত্রঃ ডিপিপি এবং প্রকল্প দপ্তর

অনুমোদিত ডিপিপি অনুযায়ী প্রতি ৩ মাস অন্তর পিআইসি ও পিএসসি সভা আয়োজনের উল্লেখ রয়েছে। ডিপিপি'র লক্ষ্যমাত্রা অনুযায়ী প্রকল্প মেয়াদে মোট ১৮টি পিআইসি ও ১৮টি পিএসসি সভা আয়োজন করতে হবে। সমীক্ষাকালীন সময় পর্যন্ত ডিপিপির লক্ষ্যমাত্রা অনুযায়ী মোট ১৪টি সভা আয়োজন করা হয়েছে। তন্মধ্যে ১০টি পিআইসি সভা এবং ০৪টি পিএসসি সভা অনুষ্ঠিত হয়েছে। চলতি অর্থবছরের লক্ষ্যমাত্রা অনুযায়ী পিআইসি ০৩টি সভা অনুষ্ঠিত হয়েছে কিন্তু এখনো পিএসসি সভা অনুষ্ঠিত হয়নি। প্রকল্প সুষ্ঠু বাস্তবায়নের নিমিত্ত বাস্তবায়নকারী সংস্থা কর্তৃক নিয়মিত পিআইসি ও পিএসসি সভা আয়োজন করা প্রয়োজন। নিম্নে পিআইসি ও পিএসসি সভার গৃহীত সিদ্ধান্ত ও সিদ্ধান্ত বাস্তবায়নের পদক্ষেপসমূহ দেয়া হলো:

গত ১৬/০১/২০২৪ তারিখে অনুষ্ঠিত সর্বশেষ পিএসসি সভা ও সভার সিদ্ধান্ত বাস্তবায়ন অগ্রগতি

ক্রমিক নং	পিএসসি সভার সিদ্ধান্ত/সুপারিশ	সিদ্ধান্ত বাস্তবায়ন অগ্রগতি	মন্তব্য
০১	ভূমি অধিগ্রহণ দ্রুত নিষ্পত্তির লক্ষ্যে সংশ্লিষ্ট জেলা প্রশাসকের কার্যালয়ের সাথে সার্বক্ষণিক যোগাযোগ রক্ষা করতে হবে। এক্ষেত্রে প্রয়োজনীয় কর্মপন্থা নির্ধারণপূর্বক যথাযথ পদক্ষেপ গ্রহণ করে ভূমি অধিগ্রহণ অগ্রগতি নিশ্চিত করতে হবে।	ভূমি অধিগ্রহণ ত্বরান্বিত করার জন্য জেলা প্রশাসনের সাথে সার্বক্ষণিক যোগাযোগ অব্যাহত রাখা হচ্ছে। ভূমি অধিগ্রহণের অবশিষ্ট চূড়ান্ত প্রাক্কলন পাওয়ার সাথে সাথে অতিরিক্ত বরাদ্দের চাহিদা জানানো হবে।	ভূমি অধিগ্রহণ সম্পন্ন হয়নি।
০২	নির্ধারিত মেয়াদে প্রকল্পের আওতায় ভূমি অধিগ্রহণ নিষ্পত্তি ও প্যাকেজসমূহের আওতায় পূর্ত কাজ বাস্তবায়ন করা সম্ভব হবে না বিধায়	০২ বছর প্রকল্পের মেয়াদ বৃদ্ধি করা হয়েছে।	সিদ্ধান্ত বাস্তবায়িত হয়েছে।

ক্রমিক নং	পিএসসি সভার সিদ্ধান্ত/সুপারিশ	সিদ্ধান্ত বাস্তবায়ন অগ্রগতি	মন্তব্য
	বাস্তব প্রয়োজনে বাস্তবায়ন মেয়াদ ০২(দুই) বছর অর্থাৎ জুন ২০২৬ পর্যন্ত বৃদ্ধি করা যেতে পারে ।		
০৩	বর্ণিত প্রকল্পের অধীন বেতুলীয়া ব্রীজের হাইড্রোলজি ও মরফোলজি স্টাডি দ্রুত সম্পন্ন করে বেতুলিয়া সেতুর চূড়ান্ত ডিজাইন প্রণয়ন জরুরি পদক্ষেপ গ্রহণ করতে হবে	হাইড্রোলজি ও মরফোলজি স্টাডি চলমান রয়েছে।	এখনো হাইড্রোলজি ও মরফোলজি স্টাডি সম্পন্ন হয়নি।
০৪	প্রকল্পের সকল পূর্তকাজ গুণগতমান বজায় রেখে যথাসময়ে সম্পাদনের জন্য ঠিকাদারকে নিয়মিত মনিটরিং এর আওতায় আনতে হবে । ঠিকাদারের নিকট হতে প্রকল্পের অবশিষ্ট কাজের প্যাকেজওয়ারি সময়ভিত্তিক কর্মপরিকল্পনা সংগ্রহপূর্বক সার্বিক অগ্রগতি নিশ্চিত করে এ বিভাগকে নিয়মিত অবহিত করতে হবে। এ বিষয়ে প্রকল্প পরিচালক প্রয়োজনীয় ব্যবস্থা গ্রহণ করবেন।	গুণগতমান বজায় রেখে যথাসময়ে কাজ সম্পূর্ণ করার জন্য ঠিকাদারকে মনিটরিং করা হচ্ছে। ঠিকাদারের নিকট হতে কর্মপরিকল্পনা গ্রহণ করে তা প্রেরণ করা হয়েছে এবং সে অনুযায়ী কাজের অগ্রগতি অব্যহত রাখার জন্য সার্বক্ষণিক তদারকি করা হচ্ছে।	সওজ এর নিজস্ব জনবল দ্বারা প্রকল্পটি বস্তবায়িত হচ্ছে। মাত্র ৭ জন জনবল নিয়োজিত। ফলে মাঠ পর্যায়ে জনবলের ঘাটতি পরিলক্ষিত হয়েছে।

উৎসঃ প্রকল্প অফিস

গত ১৮/১১/২০২৪ তারিখে অনুষ্ঠিত সর্বশেষ পিআইসি সভা ও সভার সিদ্ধান্ত বাস্তবায়ন অগ্রগতি

ক্রমিক নং	পিআইসি সভার সিদ্ধান্ত/সুপারিশ	সিদ্ধান্ত বাস্তবায়ন অগ্রগতি	মন্তব্য
০১	ব্রীজ ডিজাইন উইং এর সাথে সমন্বয়ের মাধ্যমে প্রকল্পের অধীন বেতুলীয়া ব্রীজের ডিজাইন প্রণয়নের প্রয়োজনীয় ব্যবস্থা গ্রহণের সুপারিশ করা হলো।	আলোচ্য ব্রীজটির ডিজাইন প্রণয়নের জন্য ব্রীজ ডিজাইন উইৎ এর সাথে যোগাযোগ রাখা হচ্ছে।	ড্রইং/ডিজাইন এখনো প্রস্তুত করা হয়নি।

উৎসঃ প্রকল্প অফিস

৩.১০.৪ আইএমইডি'র পরিদর্শন প্রতিবেদন পর্যালোচনা:

গত ০২/০৫/২০২৪ তারিখে সেক্টর-২, আইএমইডি কর্তৃক প্রকল্পটি সরেজমিনে পরিদর্শন করা হয়েছে। পরিদর্শনকালীন প্রকল্পের কার্যক্রম ত্বরান্বিতকরণের লক্ষ্যে ১৬টি সিদ্ধান্ত/সুপারিশ প্রদান করা হয়েছে। কিন্তু সমীক্ষাকালে দেখা যায়, প্রকল্প দপ্তর কর্তৃক উক্ত পরিদর্শনের সুপারিশের আলোকে কোনো ব্যবস্থাদি গ্রহণ করা হয়নি। এ সংক্রান্ত কোনো প্রমাণক পাওয়া যায়নি। প্রকল্প দপ্তর কর্তৃক আইএমইডি'র সিদ্ধান্ত/সুপারিশসমূহ বাস্তবায়নের উদ্যোগ গ্রহণ করতে হবে।

৩.১০.৫ অডিট আপত্তি পর্যালোচনা:

প্রকল্পের আওতায় অডিট আপত্তি বিষয়ক তথ্যাদি নিম্নে বিস্তারিত দেয়া হলো-

সারণি ৩.১০ অডিট আপত্তি সম্পর্কিত

অডিট কর্তৃপক্ষ	অডিটের অর্থবছর	আপত্তির সংখ্যা	অডিট আপত্তির পূর্ণ শিরোনাম	নিষ্পত্তির লক্ষ্যে গৃহিত পদক্ষেপ (সুস্পষ্ট বর্ণনা)	অডিট নিষ্পত্তির অবস্থা	মন্তব্য
পরিবহন অডিট অধিদপ্তর	২০২২-২০২৩	০১	২০২২-২০২৩ অর্থবছরে ইউটিলিটি শিফটিং এর জন্য অগ্রিম প্রদত্ত সমন্বয়	বর্ণিত আপত্তির পরিপ্রেক্ষিতে জানানো যাচ্ছে যে, প্রকল্পের বৈদ্যুতিক খুঁটি স্থানান্তরের জন্য টাঙ্গাইল পল্লী বিদ্যুৎ সমিতি কর্তৃক	নিষ্পত্তি প্রক্রিয়াধীন	নিষ্পন্ন হয়নি।

অডিট কর্তৃপক্ষ	অডিটের অর্থবছর	আপত্তির সংখ্যা	অডিট আপত্তির পূর্ণ শিরোনাম	নিষ্পত্তির লক্ষ্যে গৃহিত পদক্ষেপ (সুস্পষ্ট বর্ণনা)	অডিট নিষ্পত্তির অবস্থা	মন্তব্য
			বিল পাওয়া যায়নি ফলে ক্ষতি ৩,০৪,০৪,৫২৭ (তিন কোটি চার লক্ষ চার হাজার পাঁচশত সাতাশ) টাকা	প্রেরিত প্রাক্কলনের প্রেক্ষিতে যথাযথ কর্তৃপক্ষের অনুমোদন স্বাপেক্ষে ৩,০৪,০৪,৫২৭ টাকা প্রদান করা হয়। টাঙ্গাইল পল্লী বিদ্যুৎ সমিতিকে সরকারি আর্থিক বিধান অনুযায়ী ভ্যাট, আয়কর ও অন্যান্য রাজস্ব কর্তন করে সরকারি অডিটের জন্য সমন্বয় বিলের ছায়ালিপি অত্র বিভাগের অনুকূলে প্রেরণ করার জন্য গত ১০-১২-২০২৩ এবং ২০-০১-২০১৪ অরিখে পত্র প্রেরণ করা হয়। টাঙ্গাইল পল্লী বিদ্যুৎ সমিতি হতে সমন্বয় বিলের ছায়ালিপি পাওয়া মাত্রই অডিট অধিদপ্তরকে অবহিত করা হবে। এতে সরকারের কোন অর্থিক ক্ষতি সাধিত হয়নি। অতএব, আপত্তি প্রত্যাহারের জন্য অনুরোধ করা হলো।		
	২০২৩-২০২৪	০১	সড়ক মেরামত কাজে প্রাপ্ত স্যালভেজ এর মূল্য ঠিকাদারী বিল হতে কম কর্তন/কর্তন না করায় আর্থিক ক্ষতি ২৯,৮৫,৮২২ (উনত্রিশ লক্ষ পঁচাশি হাজার আটশত বাইশ) টাকা।	নির্বাহী প্রকৌশলী, সড়ক বিভাগ, সওজ টাঙ্গাইল কার্যালয় কর্তৃক অডিট আপত্তির জবাব প্রেরণ করা হয়েছে। স্যালভেজ আদায়পূর্বক সরকারি কোষাগারে জমা প্রদানের প্রমানকসহ অডিটকে অবহিত করা হবে। সুতরাং, আপত্তিটি নিষ্পত্তির জন্য অনুরোধ করা হলো।	নিষ্পত্তি প্রক্রিয়াধীন	নিষ্পন্ন হয়নি।

উৎসঃ প্রকল্প অফিস

প্রকল্পের আওতায় গত ২০২২-২০২৩ ও ২০২৩-২০২৪ অর্থবছরে পরিবহন অডিট অধিদপ্তর কর্তৃক অডিট সম্পাদিত হয়েছে। উক্ত ২ অর্থবছরে প্রকল্পের অনুকূলে ২টি অডিট আপত্তি উত্থাপিত হয়েছে। গত ২০২২-২০২৩ অর্থবছরের অডিট আপত্তিতে জড়িত অর্থের পরিমাণ ৩,০৪,০৪,৫২৭ (তিন কোটি চার লক্ষ চার হাজার পাঁচশত সাতাশ) টাকা। প্রকল্প দপ্তর কর্তৃক অডিট আপত্তি নিস্পত্তির বিষয়ে ইতোমধ্যে টাঙ্গাইল পল্লী বিদ্যুৎ সমিতি হতে সমন্বয় বিলের ছায়ালিপিসহ অডিট অধিদপ্তরে প্রেরণ করা হয়েছে। বর্তমানে উক্ত অডিট আপত্তিটি নিস্পত্তি প্রক্রিয়াধীন। এছাড়া, ২০২৩-২০২৪ অর্থবছরে অডিট আপত্তিতে জড়িত অর্থের পরিমাণ ২৯,৮৫,৮২২ (উনত্রিশ লক্ষ পঁচাশি হাজার আটশত বাইশ) টাকা। অডিট আপত্তি এখনো নিষ্পত্তি হয়নি। প্রকল্প দপ্তর কর্তৃক অডিট আপত্তি নিষ্পত্তি প্রক্রিয়াধীন রয়েছে। অডিট আপত্তিগুলো দ্রুত নিষ্পত্তির বিষয়ে প্রশাসনিক পদক্ষেপ গ্রহণ করা প্রয়োজন।

৩.১১ নির্মাণ কাজে ব্যবহৃত মালামালের গুণগত মান যাচাই ও ল্যাব টেস্টের রিপোর্ট পর্যালোচনা

চলমান নির্মাণ কাজের গুণগত মান যাচাইয়ে নিম্নোক্ত চেকলিস্ট প্রণয়নের মাধ্যমে ব্যবহৃত মালামাল এবং ল্যাব টেস্টের তথ্য সংগ্রহ করা হয়েছে। ল্যাব টেস্টের রিপোর্ট পর্যালোচনা করে প্রাপ্ত ফলাফলগুলো সন্তোষজনক পাওয়া গিয়েছে। এছাড়াও দেখা যায় যে, নির্মাণ কাজে ব্যবহৃত সিমেন্ট এর নিয়মিত ল্যাব টেস্ট করা হয়েছে। নিম্নের সারণি ৩.৮.১ এ ব্যবহৃত নির্মাণ উপকরণের গুণগত মান এবং ল্যাব টেস্টের বিস্তারিত তথ্য দেয়া হলো-

সারণি: ৩.১১ ল্যাব টেস্টের প্রাপ্ত ফলাফল যাচাই

স্যাম্পল এর নাম	টেস্টের নাম	প্রাপ্ত ফলাফল	মন্তব্য
Sylhet Sand	Sieve Analysis of Sand	Fineness Modules **2.55** (Two point eight five)	Specified: FM=2.50 প্রাপ্ত ফলাফল সন্তোষজনক
Sylhet Sand	Sieve Analysis of Sand	Fineness Modules **2.51** (Two point six zero)	Specified: FM=2.50 প্রাপ্ত ফলাফল সন্তোষজনক
Brick Chips (20 mm D/G)	Resistance to Abrasion of Coarse Aggregate By The Use of Los Angeles Abrasion Test	Avrasion Value % **42.15%**	Specified: LAA≤ 40% প্রাপ্ত ফলাফল সন্তোষজনক
Cylinder [mix proportion:	Compressive Strength of Concrete	Average Crushing Strength **4039 psi**	Specified: LAA <_2700 psi প্রাপ্ত ফলাফল সন্তোষজনক
Base Couse Core	Gration of Extracted Aggregate	% of Retain 3.31 Cumulative % Retain 97.78	প্রাপ্ত ফলাফল সন্তোষজনক
Base Couse Core	Bitumine Extraction Test 28	% of Bitumine 4.25%	প্রাপ্ত ফলাফল সন্তোষজনক
Wearing Couse Core	Bitumine Extraction Test 28	% of Bitumine 5.74%	প্রাপ্ত ফলাফল সন্তোষজনক
Brick Chips	Aggregate Crushing Value	14.56% Crushing	Specified: 10% প্রাপ্ত ফলাফল সন্তোষজনক
Stone Chips	Aggregate Crushing Value	12.37 % Crushing	Specified: 10% প্রাপ্ত ফলাফল সন্তোষজনক

প্রকল্পের আওতায় ঠিকাদার প্রতিষ্ঠান কর্তৃক নির্মাণ উপকরণের নিয়মিত ল্যাব-টেস্ট বুয়েট ও সওজ এর ল্যাব থেকে করা হচ্ছে। বালির এফএম, কংক্রিট সিলিন্ডার টেস্ট ইত্যাদি ঠিকাদার প্রতিষ্ঠানের নিজস্ব ল্যাবরেটরীতেও করা হচ্ছে। উপরোক্ত সারণি থেকে পরিলক্ষিত হয় যে, নির্মাণকালীন সময়ে সিমেন্ট, বালি, ব্রিক চিপস্, স্টোন চিপস্ ইত্যাদির নিয়মিত ল্যাব টেস্ট করা হচ্ছে। কাস্টিং এর পূর্বে নিয়মিত Coarse Aggregate এর ল্যাব টেস্ট করা হচ্ছে। প্রতিটি ল্যাব টেস্টের প্রাপ্ত ফলাফল সন্তোষজনক পাওয়া গিয়েছে। উল্লেখ্য, চুক্তির শর্তানুযায়ী নির্মাণ উপকরণের প্রতিটি লটের নিয়মিত ল্যাব টেস্ট ঠিকাদার প্রতিষ্ঠান কর্তৃক করা হচ্ছে। এছাড়া, ল্যাব টেস্টের সন্তোষজনক ফলাফল পাওয়ার পর BoQ অনুযায়ী বিল প্রদান করা হচ্ছে। নির্মাণ উপকরণের স্যাম্পল কালেকশন এর সময় সিল্ড (Sealed) অবস্থায় পাওয়া গিয়েছে যা গ্রহণযোগ্য। এছাড়া, প্রকল্প দপ্তর কর্তৃক এমএস বার, সিমেন্ট, কংক্রিটের সিলিন্ডার এবং বিটুমিন এর গুণগত মান যাচাই নিমিত্ত বুয়েট থেকে নিয়মিত ল্যাব টেস্ট করা হচ্ছে।

৩.১২ নির্মাণ কাজের এবং মালামালের Quality Control (QC) and Quality Assurance (QA)

মাঠ পর্যায়ে পরিদর্শনকালে নিয়োজিত ঠিকাদার প্রতিষ্ঠানের On-site testing laboratory সরেজমিনে দেখা গিয়েছে। নির্মাণ কাজে ব্যবহৃত মালামাল বুয়েট ও সওজ এর ল্যাবরেটরীসহ বালির এফএম, কংক্রিট সিলিন্ডার টেস্ট ইত্যাদি ঠিকাদার প্রতিষ্ঠানের ল্যাবরেটরীতেও করা হচ্ছে। সম্পাদিত টেস্টের আলোকে Failed materials, Quarantine yard-এ অতীব গুরুত্ব সহকারে রাখার বিষয়ে পরামর্শ প্রদান করা হয়। এছাড়া মালামাল সংগ্রহের পূর্বে Source পরীক্ষার পর Source test approval অনুসরণ করার উপর অধিক গুরুত্ব প্রদান করা হয়। বিদ্যমান প্রকল্পে ব্যবহৃত মালামাল Source approval নেয়া হচ্ছে।



চিত্রঃ ঠিকাদার প্রতিষ্ঠানের ল্যাব

সড়ক নির্মাণ কাজের কোয়ালিটি কন্ট্রোল (Quality Control) ও কোয়ালিটি অ্যাসুরেন্স (Quality Assurance) অত্যন্ত গুরুত্বপূর্ণ, কারণ সঠিক মান বজায় রাখা সড়ক নির্মাণের দীর্ঘমেয়াদী টেকসইতা এবং নিরাপত্তা নিশ্চিত করে।

কোয়ালিটি কন্ট্রোল (Quality Control):

কোয়ালিটি কন্ট্রোল হলো একটি প্রক্রিয়া, যার মাধ্যমে নির্মাণ কাজের চলমান অবস্থায় উৎপাদিত বা ব্যবহৃত উপকরণ এবং কাজের মান পরীক্ষা করা হয়। এটি নির্মাণ কাজের সঠিকতা, নির্দিষ্ট মান এবং স্পেসিফিকেশন অনুযায়ী কাজ হচ্ছে কিনা তা নিশ্চিত করে।

উপকরণ পরীক্ষা:

সড়ক নির্মাণের জন্য ব্যবহৃত সব উপকরণ যেমন ইট, সিমেন্ট, বালি, কংক্রিট, আসফল্ট ইত্যাদি পরীক্ষা করা হচ্ছে। উপকরণের গুণগত মান পরীক্ষা করার জন্য ল্যাব টেস্টিং করা, যেমন সিমেন্টের মান, কংক্রিটের শক্তি, আসফল্টের ভিসকোসিটি ইত্যাদি করা হচ্ছে।

মাটির পরীক্ষা:

সড়ক নির্মাণের জন্য ব্যবহৃত মাটি, যেমন বেস কোর্স মাটি বা ফিলিং মাটি পরীক্ষা করা অত্যন্ত গুরুত্বপূর্ণ। মাটির ঘনত্ব, আর্দ্রতা, কণার আকার এবং শক্তি পরীক্ষা করতে হয়। এ প্রকল্পের কাজে উক্ত মাটি পরীক্ষা করা হচ্ছে।

টেস্টিং ও মনিটরিং:

নির্মাণের বিভিন্ন ধাপে যেমন, কংক্রিট স্থাপন, এটিএস (Asphalt Thickness) এবং বেস কোর্স স্থাপন সময় নিয়মিত সেনসরি টেস্ট এবং গুণগত মান পরীক্ষা করা হচ্ছে। কাজের নির্দিষ্ট পদ্ধতি, মিক্স, সিমেন্ট রেট এবং থিকনেস পরীক্ষা করা হচ্ছে।

কোয়ালিটি অ্যাসুরেন্স (Quality Assurance):

কোয়ালিটি অ্যাসুরেন্স একটি সুদৃঢ় প্রক্রিয়া, যা প্রকল্পের সমস্ত পর্যায়ে কোয়ালিটি সুনিশ্চিত করার জন্য প্রস্তুত এবং সুসংগঠিত পদ্ধতি তৈরি করে।

ডিজাইন ও পরিকল্পনা পর্যায়:

সঠিক ডিজাইন এবং পরিকল্পনা করা অত্যন্ত গুরুত্বপূর্ণ। এ প্রকল্পর মৌলিক ড্রইং/ডিজাইন যথাসময়ে পাওয়া গিয়েছে। ডিজাইন তৈরি করার সময় সরকারি বা আন্তর্জাতিক মানদন্ড অনুসরণ করা হয়েছে। স্পেসিফিকেশন অনুযায়ী নির্মাণ উপকরণের ল্যাব টেস্টের মাধ্যমে যাচাই করে সঠিক পাওয়া গিয়েছে।

স্ট্যান্ডার্ড অপারেটিং প্রোসিডিউর (SOP):

নির্মাণের প্রত্যেকটি ধাপের জন্য একটি স্ট্যান্ডার্ড অপারেটিং প্রোসিডিউর (SOP) তৈরি করতে হবে, যাতে কাজের প্রক্রিয়া নির্দিষ্ট থাকে এবং ভুল কম হয়। SOP অনুযায়ী, নির্দিষ্ট উপকরণ, পরিমাণ, টেকনিক্যাল স্পেসিফিকেশন এবং পরিমাপগুলো নির্ধারিত থাকতে হবে। এ প্রকল্পের স্ট্যান্ডার্ড অপারেটিং প্রোসিডিউর (SOP) অনুসরণ করা হচ্ছে এবং সরেজমিনে স্পেসিফিকেশন অনুযায়ী মালামাল ব্যবহার করতে দেখা গিয়েছে।

ডকুমেন্টেশন ও রিপোর্টিং:

কোয়ালিটি অ্যাসুরেন্স নিশ্চিত করার জন্য সমস্ত টেস্ট, পরিদর্শন এবং পরিবর্তনগুলির ডকুমেন্টেশন করা হচ্ছে।

৩.১২.১ ঠিকাদার প্রতিষ্ঠানের স্টেক ইয়ার্ড:





চিত্রঃ ঠিকাদার প্রতিষ্ঠানের মালামাল সংরক্ষণ পদ্ধতি





চিত্রঃ ঠিকাদার প্রতিষ্ঠানের স্টেক ইয়ার্ড

সরেজমিনে প্যাকেজ- ৩,৪ ও ৭ এর ঠিকাদার প্রতিষ্ঠানের স্টেক ইয়ার্ড (Stake Yard) দেখা হয়েছে। প্রকল্পভুক্ত ধামরাই এলাকায় স্টেক ইয়ার্ড (Stake Yard) এর জন্য জায়গা নির্ধারণ করা হয়েছে। যেখানে প্রকল্পের জন্য প্রয়োজনীয় উপকরণ, যন্ত্রপাতি, সরঞ্জাম, এবং অন্যান্য সামগ্রী সঞ্চিত ও সংরক্ষণ করা হচ্ছে। নির্মাণ কাজে ব্যবহৃত যন্ত্রপাতি, মেশিন, গাড়ি এবং অন্যান্য সরঞ্জাম স্টেক ইয়ার্ডে রাখার মাধ্যমে তাদের নিরাপদে সংরক্ষণ করা যায় এবং প্রয়োজন অনুযায়ী সহজেই ব্যবহার করা যায়। নির্মাণ কাজের জন্য প্রয়োজনীয় উপকরণ যেমন সিমেন্ট, বালি, ইট, কংক্রিট ব্লক, লোহা বা স্টিলের রড, পাইপ ইত্যাদি স্টেক ইয়ার্ডে দেখা গিয়েছে। স্টেক ইয়ার্ড নির্মাণ সামগ্রী বা উপকরণ পরিবহন, বিতরণ এবং সংরক্ষণ প্রক্রিয়ায় সুবিধা প্রদান করে। এর মাধ্যমে কাজের গতিতে ত্বরান্বিত করা সম্ভব হয়। ডাম্প ট্রাক, কনক্রিট মিক্সার, কাটিং মেশিন, সেপটিক সিস্টেম বা অন্যান্য লাইন স্থাপন করার জন্য পাইপ ইত্যাদি ভাল পরিলক্ষিত হয়েছে।

সরেজমিনে সাইট নোট বুক/সাইট অর্ডার বুক পাওয়া গিয়েছে। ঠিকাদার প্রতিষ্ঠানের কর্মকর্তাগণ জানান, প্রকল্প দপ্তর কর্তৃক যখন সাইট পরিদর্শন করা হয় তখন কিছু নির্দেশনা উক্ত নোট বুক/সাইট অর্ডার বুকে লিপিবদ্ধ করা হয়। পরবর্তীতে উক্ত নির্দেশনা অনুযায়ী নির্মাণ কাজ করা হয়।

৩.১৩ ড্রইং/ডিজাইন পর্যালোচনা:

প্রকল্পের আওতায় অনুমোদিত ড্রইং/ডিজাইন পর্যালোচনা করা হয়েছে। অবকাঠামোর সকল বিষয় পর্যালোচনার জন্য সরেজমিনে প্রকল্পের নির্মাণ কাজ পরিদর্শন করে নিম্নোক্ত বিষয়গুলো পাওয়া যায়।

- ❖ সড়কের পেভমেন্ট ডিজাইনে সওজ এর পেভমেন্ট ডিজাইন গাইড এপ্রিল/২০০৫ ও AASHTO/1993 ডিজাইন, স্পেসিফিকেশন এবং Geometric Design Standard (GDS) ম্যানুয়্যাল অনুসরণ করা হয়েছে।
- ❖ সড়কে ট্র্যাফিক ডাটা ২০১৯ টাঙ্গাইল রোড ডিভিশন হতে ব্যবহার করা হয়েছে;
- ❖ প্রতিবছর ট্র্যাফিক এর বৃদ্ধি নির্মাণের পূর্বে= ৫% এবং নির্মাণ পরবর্তী = ৭% নির্ধারণ করা হয়েছে। সরেজমিনে দেখা যায়, উক্ত সড়ক নির্মাণ হলে ট্র্যাফিক সংখ্যা বৃদ্ধি পাবে;
- ❖ ডিজাইনে Highest Flood Level (1 Meter) সঠিকভাবে বিবেচনা করা হয়েছে। ফলে ভবিষ্যতে বন্যাজনিত কারণে অবকাঠামোর ক্ষতি হওয়ার সম্ভাবনা কম থাকবে।
- ❖ সড়কের ডিজাইন লাইফ ২০ বছর বিবেচনা করা হয়েছে এবং পেভমেন্ট লেয়ারের পুরুত্ব ডিজাইন লাইফে ১০ বছর বিবেচনা করা হয়েছে।

৩.১৪ নির্মাণ কাজের গুণগতমান যাচাই

চলমান নির্মাণ কাজের গুণগতমান যাচাইকল্পে পরামর্শক প্রতিষ্ঠান কর্তৃক ডিবিএস ওয়ারিং কোর্স এর ২টি ল্যাব টেস্ট করা হয়েছে। সড়ক নির্মাণ কাজে Wearing Course, Bit binder course, Base type-1, Base type-2, ISG ইত্যাদি অনুমোদিত ড্রইং/ডিজাইন অনুযায়ী সঠিক পাওয়া গিয়েছে।





চিত্রঃ ল্যাব টেস্টের জন্য স্যাম্পল কালেকশন (চেইনেজ ২ + ৫১০)। পূরত্ব পরিমাপ করে সঠিক পাওয়া গিয়েছে





চিত্রঃ ল্যাব টেস্টের জন্য স্যাম্পল কালেকশন (চেইনেজ ২ + ৪৫০)। পূরত্ব পরিমাপ করে সঠিক পাওয়া গিয়েছে।

৩.১৫ সরেজমিনে নির্মাণ কাজ পরিদর্শন:

নিবিড় পরিবীক্ষণ সমীক্ষার অন্যতম উদ্দেশ্য হচ্ছে চলমান নির্মাণ কাজের গুণগতমান যাচাই করা। সমীক্ষাকালীন আলোচ্য প্রকল্পের আওতায় চলমান ও সমাপ্তকৃত কাজসমূহ পর্যবেক্ষণ করা হয়েছে। প্রকল্পের কার্য ক্রয়ের মোট ৭টি প্যাকেজ রয়েছে। নিবিড় পরিবীক্ষণ সমীক্ষাকালে প্রতিটি প্যাকেজের কাজ পর্যবেক্ষণ করা হয়েছে। নিম্নে বিস্তারিত দেয়া হলো-

প্যাকেজ-১ এর কাজ পর্যবেক্ষণ: সার্ফেসিংসহ সড়ক পেভমেন্ট প্রশস্তকরণ ও মজবুতিকরণ এবং আরসিসি রিজিড পেভমেন্ট ও কালভার্ট নির্মাণ কাজ (চেইনেজ: ০ + ০০০ থেকে ৬ + ০০০)

প্যাকেজ-১ এর বাস্তব অগ্রগতি মাত্র ১১.০০%। সমীক্ষাকালে প্রকল্পের আওতায় প্যাকেজ-১ এর কাজ বন্ধ দেখা গিয়েছে। এছাড়া, দেলদুয়ার বাজার অংশে ভূমি অধিগ্রহণ সম্পন্ন না হওয়ায় প্রায় ১.৫ কিঃমিঃ সড়ক নির্মাণ কাজ শুরু করা সম্ভব হয়নি। বাজার সংলগ্ন এলাকায় একটি ইন্টারসেকশনসহ বাঁক সরলীকরণ, পুকুর ভরাটের কাজ রয়েছে। বাজার অংশে ১২-১৫টি দোকান, অফিস ভবন, মসজিদ, পাকা মার্কেট ভাঙা ও অপসারণসহ সড়কের পাশের জমি অধিগ্রহণ করতে হবে। এ বাজার অংশে ১২-১৫টি দোকান, অফিস ভবন, মসজিদ, পাকা মার্কেট ভাঙা ও অপসারণসহ ভূমি অধিগ্রহণপূর্বক নির্মাণ কাজ শুরু করা প্রধান চ্যালেঞ্জ।





বিদ্যমান সড়ক থেকে ১০ ফুট পর্যন্ত মাটি ভরাট করতে হবে

চিত্রঃ দেলদুয়ার বাজার সংলগ্ন ।

প্যাকেজ-২ এর কাজ পর্যবেক্ষণ: সার্ফেসিংসহ সড়ক পেভমেন্ট প্রশস্তকরণ ও মজবুতিকরণ এবং আরসিসি রিজিড পেভমেন্ট ও কালভার্ট নির্মাণ কাজ (চেইনেজ ৬ + ০০০ থেকে ১২ + ০০০)

প্যাকেজ-২ এর বাস্তব অগ্রগতি ৩৫.০০%। সরেজমিনে দেখা যায়, প্যাকেজ-২ এর আওতায় নির্মাণ কাজ বর্তমানে বন্ধ রয়েছে। প্রকল্প দপ্তর কর্তৃক জানা যায়, ঠিকাদার প্রতিষ্ঠানের নিরাপত্তা জামানতের মেয়াদ শেষ হওয়ায় চুক্তির মেয়াদ বৃদ্ধি করা যায়নি। যার কারণে বর্তমানে ঠিকাদার প্রতিষ্ঠানের কাজ বন্ধ রয়েছে মর্মে জানান।

সরেজমিনে রিজিড পেভমেন্টের পুরুত্ব সঠিক পাওয়া গিয়েছে-

Layers	Portion	PQC (mm)	DLC/LC (mm)	Sub-base (mm)	ISG (mm)	Total Th.
Thickness (mm)	Widening	২৩০	১০০	২৫০	৩০০	৮৮০
Thickness (mm)	Existing	২৩০	১০০	Existing		৩৩০
Concrete class/ Minimum CBR (%)		সি-৪০	সি-২০	২৫	৮	-



চিত্রঃ রিজিড পেভমেন্ট কাজ পর্যবেক্ষণ

- অনুমোদিত ড্রইং/ডিজাইন অনুযায়ী নির্মাণ কাজ সম্পন্ন হয়েছে। সড়কের প্রস্থ পরিমাপ করে ড্রইং/ডিজাইন অনুযায়ী সঠিক পাওয়া গিয়েছে। প্রকল্প সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তা ও ঠিকাদার প্রতিষ্ঠানের কর্মকর্তাগণ জানান, অনুমোদিত ড্রইং/ডিজাইন অনুযায়ী Pavement Quality Concrete (PQC) ২৮ দিন ও Dry Lean Concrete (DLC) ২৮ দিনের কংক্রিটের সিলিন্ডার ক্রাসিং স্ট্রেন্থ (Cylinder crushing strength) টেস্ট করা হয়েছে এবং টেস্ট ফলাফল সন্তোষজনক পাওয়া গিয়েছে।
- তবে সওজ এর সেকশন ৫.১৩.১১ জেনারেল স্পেসিফিকেশন অনুযায়ী ৩ সপ্তাহ (২১দিন) কিউরিং এর নিয়ম অনুযায়ী বাস্তবে নির্মাণ কাজের যথাযথ কিউরিং এর ঘাটতি পরিলক্ষিত হয়েছে। ফলে রিজিড পেভমেন্টের কোথাও কোথাও ১/০.৫ মিমি: ফাটল বা Hair crack দেখা গিয়েছে।
- এছাড়া দেখা যায় যে, ঠিকাদারী প্রতিষ্ঠানের ওয়ার্ক অর্ডার (Work Order) অনুযায়ী আরসিসি প্যালাসাইডিং এর কাজ উল্লেখ থাকলেও তা এখনো করা হয়নি। প্রকল্প কর্তৃপক্ষ জানান, বর্তমানে কাজ বন্ধ থাকায় করা হয়নি। তবে, এ প্যাকেজের কাজ শুরু হলে দ্রুত প্যালাসাইডিং কাজ করা হবে।



চিত্র: রিজিড পেভমেন্টের পাশে লৌহজং নদী। রক্ষাপ্রদ কাজ করা হয়নি।



চিত্রঃ রিজিড পেভমেন্টের কাজ বর্তমানে বন্ধ রয়েছে (গাছপাড়া বাজার, দেলদুয়ার উপজেলা)।

দেখা যায় যে, প্যাকেজ-২ এর আওতায় নতুন এ্যালাইনমেন্টে কয়েকটি আরসিসি বক্স কালভার্ট নির্মাণ কাজ বর্তমানে বন্ধ রয়েছে। রেইনফোর্সমেন্ট দীর্ঘ দিন অব্যবহৃতের ফলে রেইনফোর্সমেন্টগুলোতে মরিচা দেখা গিয়েছে। দ্রুত মরিচা রোধ না করা যেতে পারলে রেইনফোর্সমেন্টের কার্যকারিতা হ্রাস পাবে। আরসিসি বক্স কালভার্ট ডিজাইনে AASHTO 1996/ LRFD-2004 অনুসরণ করা হয়েছে। Live Loading Standard H.S. Trucks H 20- S 16-44 loading including Lane load (HL-93) বিবেচনা করা হয়েছে। নির্মাণাধীন কালভার্ট এ ডিজাইন অনুযায়ী ২০ মিমি ডাউন গ্রেড সাইজের স্টোন (পাথর) ব্যবহার করা হয়েছে। এছাড়া, ঠিকাদার প্রতিষ্ঠান এবং প্রকল্প দপ্তরের কর্মকর্তাগণ জানান অনুমোদিত ডিজাইন অনুযায়ী ১:২:৪ অনুপাতের কংক্রিট ব্যবহার করা হয়েছে।



চিত্র: নতুন এ্যালাইনমেন্টে বক্স কালভার্ট কাজ (চেইনেজ ৫ + ৮৯৫)। দৈর্ঘ্য ১২ মিটার।



চিত্রঃ উক্ত চেইনেজে ভূমি অধিগ্রহণপূর্বক সড়কের বাঁক সরলীকরণ করা হয়েছে।

বাস্তবায়নাধীন প্রকল্পের অনেক জায়গাতেই বাঁক সরলীকরণের কাজ করা হয়েছে যেমন- চেইনেজ: ৭+১৫০ কি:মি:, ৭+৩০০ কি:মি:, ৭+৬৫০ কি:মি:, ৭+৯০০ কি:মি:, ৮+১০০ কি:মি:, ৮-৪০০ কি:মি:, ৮+৯৫০ কি:মি:, ৯+৬৫০ কি:মি:, ১০+২২০ কি:মি:, ১১+৮০০ কি:মি:, ১২+৪৫০ কি:মি:, ১৩+৩৩০ কি:মি:, ১৩+৮৫০ কি:মি:, ১৪+৫৫০ কি:মি:, ১৫+২০০ কি:মি:, ১৬+৩০০ কি:মি:, ১৭+২০০ কি:মি:, ২২+৩৬০ কি:মি:, ২৩+৫০০ কি:মি:। বাঁক সরলীকরণের ফলে সড়ক নিরাপত্তা বৃদ্ধি এবং সড়ক দুর্ঘটনা হ্রাস পাবে মর্মে প্রতীয়মান হয়।

ফ্লেক্সিবল পেভমেন্টের কাজ পর্যবেক্ষণ:

Flexible Pavement for widening , Strengthening

Layers	Wearing Course (mm)	Bit. Binder Course (mm)	Agg.Base Type-1 (mm)	Agg.Base Type-2 (mm)	Sub-base (mm)	ISG(mm)	Total Th. (mm)
New/Widening	৫০	৮০	২০০		২৫০	৩০০	৮৮০
Strengthening	৫০	৮০	২০০	১৫০	-		৪৮০
Minimum CBR (%)			>= ৮০	>= ৫০	>=২৫	> =৮	

(নোট: অনুমোদিত ড্রইং/ডিজাইন অনুযায়ী বেস, সাব বেস এর কাজ করা হচ্ছে)



চিত্র: বিদ্যমান সড়ক প্রশস্তকরণ (ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট)



চিত্রঃ পেভমেন্টের পূরত্ব সঠিক পাওয়া গিয়েছে

- সরেজমিনে দেখা যায়, অনুমোদিত ড্রইং/ডিজাইন অনুযায়ী ফ্লেক্সিবল পেভমেন্টের সাব-বেস করা হয়েছে। তবে প্যাকেজের নির্মাণ কাজ বন্ধ থাকায় অন্যান্য কাজ করা হয়নি।
- এছাড়া, প্রকল্পের আওতায় পরিবেশ উন্নয়নের কোনো কাজ করা হয়নি। ফলে শুষ্ক মৌসুমে ধুলা/বালি সৃষ্টির ফলে বায়ু দূষণ হচ্ছে। দ্রুত নির্মাণ কাজ শেষ করা হলে সড়ক ব্যবহারে স্থানীয় লোকজন যেমন উপকার পাবে তেমনি ধুলা/বালি সৃষ্টিও কম হবে।

প্যাকেজ-৩ এর কাজ পর্যবেক্ষণ: সার্ফেসিংসহ সড়ক পেভমেন্ট প্রশস্তকরণ ও মজবুতিকরণ এবং আরসিসি রিজিড পেভমেন্ট ও কালভার্ট নির্মাণ কাজ (চেইনেজ ১২ + ০০০ থেকে ১৮ + ০০০)

প্যাকেজ-৩ এর বাস্তব অগ্রগতি ৮১.০০%। সরেজমিনে দেখা যায়, সড়ক নির্মাণের সারফেসিং, রোড মার্কিং, ট্রাফিক সাইন, কিলোমিটার পোষ্ট, সসার ড্রেন, বৃক্ষরোপণ ইত্যাদি কাজ এখনো করা হয়নি। প্রকল্প সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তা ও ঠিকাদার প্রতিষ্ঠানের কর্মকর্তাগণ জানান, খুব শীঘ্রই উক্ত কাজগুলো সম্পন্ন করা হবে।



চিত্রঃ সরেজমিনে দেখা যায়, নির্মিত সড়কের একপাশে ডেবে গিয়েছে এবং পেভমেন্টে ফাটল দেখা দিয়েছে। (চেইনেজ- ১৩+ ৫০০)। পরামর্শক প্রতিষ্ঠান কর্তৃক প্রকল্প দপ্তরের উপস্থিত কর্মকর্তাকে উক্ত কাজের মেরামত বিষয়ে দ্রুত পদক্ষেপ গ্রহণ করতে বলা হয়। পরবর্তীতে প্রকল্প দপ্তর কর্তৃক পদক্ষেপ গ্রহণ করা হয়েছে এবং উক্ত ডেবে যাওয়া স্থানটি ঠিকাদার প্রতিষ্ঠান কর্তৃক মেরামত করা হয়েছে।



চিত্রঃ চেইনেজ- ১৩+ ৫০০তে ডেবে যাওয়া অংশ মেরামত করা হয়েছে।



চিত্র: সড়কের আরও একটি অংশে পেভমেন্ট ডেবে গিয়ে প্রায় ১০-১২ ফুট ফাটল দেখা যায় (চেইনেজ ১৮ + ৮৫০)। পরামর্শক প্রতিষ্ঠান কর্তৃক প্রকল্প দপ্তরের উপস্থিত কর্মকর্তাকে উক্ত কাজের মেরামত বিষয়ে পদক্ষেপ গ্রহণ করতে বলা হয়। পরবর্তীতে প্রকল্প দপ্তর কর্তৃক পদক্ষেপ গ্রহণ করা হয়েছে এবং উক্ত ডেবে যাওয়া স্থানটি ঠিকাদার প্রতিষ্ঠান কর্তৃক মেরামত করা হচ্ছে।

পেভমেন্ট ডেভে যাওয়ার কারণ:

নতুন পেভমেন্ট ডেবে যাওয়া বা পেভমেন্ট স্লাব সংকোচিত হওয়া (settling or sinking) সমস্যাটি বেশ কয়েকটি কারণে ঘটতে পারে। পেভমেন্টের উপরে ডেবে যাওয়ার ঘটনা তখন ঘটে যখন পেভমেন্টের নিচের বা তার কাছের তলদেশে কোনও সমস্যা তৈরি হয়, যা পেভমেন্টকে সমতল রাখতে সহায়ক হয় না। এছাড়াও নিম্নোক্ত কারণে হতে পারে যেমন-

নির্মাণের সময় ত্রুটি: কখনও কখনও পেভমেন্ট নির্মাণের কাজ শুরুর আগে যথাযথ প্রাথমিক প্রস্তুতি না করা বা পরিবেশের উপযুক্ততা না যাচাই করাও ফাটলের কারণ হতে পারে। বিশেষ করে, বৃষ্টির সময় নির্মাণ শুরু করা এবং উপকরণের সঠিক প্রস্তুতির অভাবের কারণে এই ধরনের সমস্যা দেখা দেয়।

তাপমাত্রার পরিবর্তন: কংক্রিট বা অন্যান্য পেভমেন্ট উপকরণ তাপমাত্রার কারণে Expand (বিস্তার) বা কনট্র্যাক্ট (সংকুচিত) হতে পারে। শীতকাল এবং গরমকালের মধ্যে তাপমাত্রার পরিবর্তন পেভমেন্টে সঙ্কুচিত বা বিস্তৃতির সৃষ্টি করতে পারে, যা পরে একপাশে ডেবে যাওয়ার এবং ফাটল ধরার কারণ হতে পারে।

অপর্যাপ্ত বা অপ্রতুল বেস মেটিরিয়াল: নতুন পেভমেন্ট তৈরি করার আগে তার নিচে সঠিকভাবে প্রস্তুত হওয়া উচিত বেস মেটিরিয়াল বা বেস লেয়ার। যদি বেস লেয়ার পর্যাপ্তভাবে কংক্রিট, বালু বা মাটি দিয়ে প্রস্তুত না করা হয়, তবে পেভমেন্টের নিচের অংশ সময়ের সাথে সঙ্কুচিত হয়ে যেতে পারে।

অনেক নরম মাটি: যদি পেভমেন্টটি নরম মাটির উপর স্থাপন করা হয়, তবে ওই মাটি সমানভাবে চাপ নিতে না পারলে পেভমেন্ট ডেবে যাবে।

অতিরিক্ত ভারী ট্র্যাফিক বা চাপ/ ভারী যানবাহন চলাচল: যদি পেভমেন্টের ওপর ভারী যানবাহন চলাচল করে, তবে সেই চাপটি পেভমেন্টের নিচে অবস্থিত মাটির স্তরকে সংকোচিত করে এবং পেভমেন্টকে নিচে ধাক্কা দেয়।

সুতরাং, পেভমেন্ট একপাশে ডেবে গিয়ে ফাটল ধরার পিছনে বিভিন্ন কারণ থাকতে পারে, যেমন সঠিক বেস প্রস্তুতি না করা, পানি নিষ্কাশন ব্যবস্থা অকার্যকর হওয়া, ভারী যানবাহনের চাপ, মাটির সংকোচন, খারাপ নির্মাণ উপকরণ, এবং পরিবেশগত পরিবর্তন। এই সমস্যা সমাধানে পেভমেন্ট নির্মাণের আগে সঠিক পরিকল্পনা, উপকরণের গুণমান এবং পানি নিষ্কাশন ব্যবস্থার গুরুত্ব দেওয়া প্রয়োজন। এছাড়া, এটি সমাধান করতে পেভমেন্টের উপকরণ এবং প্রক্রিয়া সঠিকভাবে নির্বাচন করা, পানির নিষ্কাশন ব্যবস্থা নিশ্চিত করা এবং নির্মাণের জন্য ভালো মানের উপকরণ ব্যবহার করা অত্যন্ত গুরুত্বপূর্ণ। এ বিষয়ে প্রকল্প দপ্তর কর্তৃক নির্মাণ কাজের তদারকি আরও বৃদ্ধি করা প্রয়োজন।



চিত্রঃ ক্রস ড্রেন ও প্যালাসাইডিং নির্মাণ কাজ পর্যবেক্ষণ। সরেজমিনে দেখা যায়, ফ্লেক্সিবল পেভমেন্টের পানি নিষ্কাশনের জন্য যে ক্রস ড্রেন নির্মাণ করা হয়েছে তা দিয়ে পানি বের হওয়ার সুযোগ নেই। ক্রস ড্রেনের তলদেশে প্যালাইসাইডিং কারণে মুখ বন্ধ রয়েছে। এতে বর্ষাকালে অতিবৃষ্টিপাতে ক্রস ড্রেন দ্বারা পানি নিষ্কাশন ব্যাহত হবে। ক্রস ড্রেন থেকে পানি Discharge করতে ক্রস ড্রেনের মুখে ড্রেনেজ পাইপ স্থাপন করতে হবে।




চিত্রঃ সসার ড্রেন নির্মাণ কাজ পর্যবেক্ষণ। ড্রইং/ডিজাইন অনুযায়ী নির্মাণ কাজ চলমান রয়েছে। কিন্তু ঠিকাদার প্রতিষ্ঠান কর্তৃক নির্মাণ শ্রমিকদের কোনো সুরক্ষা সরঞ্জামাদি সরবরাহ করা হয়নি (হ্যালমেট, গাম্বুট, গ্লাবস ইত্যাদি)

প্যাকেজ-৪ এর কাজ পর্যবেক্ষণ: সার্ফেসিংসহ সড়ক পেভমেন্ট প্রশস্তকরণ ও মজবুতিকরণ এবং আরসিসি রিজিড পেভমেন্ট ও কালভার্ট নির্মাণ কাজ (চেইনেজ ১৮ + ০০০ থেকে ২৪ + ৬৫০)

প্যাকেজ-৪ এর বাস্তব অগ্রগতি ৪৮.০০%। সরেজমিনে প্যাকেজ-৪ এর চলমান কাজ পর্যবেক্ষণ দেখা যায় যে, সড়ক পৃষ্টের Binder Course এর কাজ চলমান রয়েছে। নির্মাণকালীন সময়ে প্রকল্প দপ্তরের জনবল দ্বারা নির্মাণ কাজ তদারিক করছে। অনুমোদিত ড্রইং/ডিজাইন অনুযায়ী Binder Course এর পূরত্ব ৮০ মি:মি: সঠিক পাওয়া গিয়েছে। এছাড়া, স্পেসিফিকেশন অনুযায়ী ৬০/৭০ গ্রেডের বিটুমিন প্রয়োগ করা হচ্ছে। তবে ঠিকাদার প্রতিষ্ঠান কর্তৃক নির্মাণ শ্রমিকদের সুরক্ষা সরঞ্জামাদি সরবরাহ করা হয়নি। নিম্নের চিত্রে দেখানো হলো-




চিত্রঃ বাইন্ডার কোর্স কাজ পর্যবেক্ষণ। চেইনেজ ২৩+ ১০০

চিত্রঃ বাইন্ডার কোর্স কাজ পর্যবেক্ষণ। চেইনেজ ২৩+০৫০

প্যাকেজ-৫ এর কাজ পর্যবেক্ষণ: মহাসড়ক এর ৪র্থ, ৯ম ও ১৮তম কিলোমিটারে ৩টি পিসি গার্ডার সেতু এবং ১৬তম কিলোমিটারে ১টি কালভার্ট নির্মাণ কাজ।

সরেজমিনে দেখা যায়, প্যাকেজ-৫ এর অধীন ঠিকাদার সমস্যা জনিত কারণে নির্মাণ কাজ বন্ধ রয়েছে। ফেব্রুয়ারি ২০২৫ পর্যন্ত ভৌত কাজের অগ্রগতি মাত্র ৩.০০%। উল্লেখ্য, প্যাকেজ-৫ এর অধীন ১৮তম কিলোমিটারে ৯৭ মিটার ১টি পিসি গার্ডার সেতু নির্মাণের জন্য গত ১৯/০৯/২০২৩ তারিখে যথাযথ কর্তৃপক্ষের অনুমোদনক্রমে প্যাকেজ ভাগ করা হয়েছে (স্মারক নং- ৩৫.০১১.০০০০.০০১.০৭.০০৩.২৩.১৯২৮)। উল্লেখ্য, ব্রিজটির জন্য BIWTA কর্তৃক নেভিগেশন ক্লিয়ারেন্স ১২ মিটার রাখার জন্য বলা হয়। পরবর্তীতে প্রকল্প দপ্তর কর্তৃক BIWTA এর সাথে

আলোচনাপূর্বক উক্ত ব্রিজের নেভিগেশন ক্লিয়ারেন্স ৭.৫০ মিটার করার সিদ্ধান্ত গ্রহণ করা হয়েছে। ফলে, নতুন এ্যালাইনমেন্টে ব্রিজটি নির্মাণের জন্য হাইড্রোলজিক্যাল ও মরফোলজিক্যাল স্টাডি চলমান রয়েছে।





চিত্রঃ ১৮তম কিলোমিটারে বর্তমান ব্রিজটি অত্যন্ত সরু। ব্রিজে একটি বড় গাড়ি/ট্র্যাক, পিকআপ, মাইক্রো প্রবেশ করলে অন্য পাশে যানবাহন অপেক্ষা করতে হয়ে। হাইড্রোলজিক্যাল ও মরফোলজিক্যাল স্টাডি দ্রুত সম্পন্ন করে দরপত্র আহ্বান ও চুক্তির কাজ সম্পন্নের উদ্যোগ গ্রহণ করা প্রয়োজন।

প্যাকেজ-৬: দেলদুয়ার-লাউহাটি-সাটুরিয়া (বালিয়াটি) (জেড-৪০০৬) জেলা মহাসড়কে নির্মাণকালীন রক্ষণাবেক্ষণ কাজ।

প্রকল্পের আওতায় এ প্যাকেজটিতে নির্মাণকালীন রক্ষণাবেক্ষণ কাজ বাবদ ৪৯.৩০ লক্ষ টাকার সংস্থান রয়েছে। প্রকল্প দপ্তরের কর্মকর্তাগণ জানান জরুরি রক্ষণাবেক্ষণের প্রয়োজন হলে উক্ত কাজ করা হয়। সরেজমিনে পরিদর্শনকালীন কোনো রক্ষণাবেক্ষণ কাজ পরিলক্ষিত হয়নি।

প্যাকেজ-৭ এর কাজ পর্যবেক্ষণ: সার্ফেসিংসহ সড়ক পেভমেন্ট প্রশস্তকরণ ও মজবুতিকরণ এবং আরসিসি রিজিড পেভমেন্ট ও কালভার্ট নির্মাণ কাজ দেলদুয়ার-লাউহাটি-সাটুরিয়া (বালিয়াটি) (জেড-৪০০৬) জেলা মহাসড়ক চেইনেজ ২৪+৬৫০ থেকে ২৮+৫০০, গোলড়া-সুটুরিয়া (জেড-৫০৬৩) জেলা মহসড়ক চেইনিজ: ৯+২৪০ থেকে ১১+৫০০, কাওয়ালিপাড়া-সাটুরিয়া (জেড-৫০৬২) জেলা মহাসড়ক চেইনেজ: ০+০০০ থেকে ৪+২৪০ ও কামালপুর বাসস্ট্যান্ড-কাওয়ালিপাড়া-বালিয়া-ওয়ার্শি-মির্জাপুর (আর-৩০৫) জেলা মহাসড়ক (চেইনেজ ০+০০০ থেকে ১০+৫০০)

এ প্যাকেজের আওতায় ২৪.৩৭০ কি:মি: কাজ নির্মাণাধীন রয়েছে। সমীক্ষাকালীন পর্যন্ত এ প্যাকেজের ভৌত অগ্রগতি ২৯.৫৫%। পিসি গার্ডার ব্রিজ-২টি, ওভারপাস-১টি, ১৭.৯৩ কিঃমিঃ ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট সড়ক প্রশস্তকরণ, রিজিড পেভমেন্ট ২.৯ কিঃমিঃ এবং ৩.২৪ কিঃমিঃ নতুন সড়ক নির্মাণ কাজসহ অন্যান্য কাজ অন্তর্ভুক্ত রয়েছে।





চিত্রঃ বালিয়াটি নির্মাণাধীন ব্রিজ (চেইনেজ ২+৬০০)। অনুমোদিত ড্রইং/ডিজাইন অনুযায়ী রেইনফোর্সমেন্ট ব্যহার করা হয়েছে।

সড়ক নির্মাণে ইটের কাজ সন্তোষজনক পাওয়া গিয়েছে। এছাড়া, সড়কের স্লোপ প্রটেকশনের জন্য আর্থ ওয়ার্কিং কাজ চলমান রয়েছে। সরেজমিনে স্পেসিফিকেশন অনুযায়ী স্লোপ ১:২ দেখা গিয়েছে। সড়কের ঢাল রক্ষার্থে Bank Protection এর কাজ চেইনেজ: ৬+৮৫০ কি:মি:, ৮+১৫০ কি:মি:, ১১+৯০০ কি:মি:, ১২+৪২৫ কি:মি:, ১২+৪৭৫ কি:মি:, ১২+৯৫০ কি:মি:, ১৩+০৭৫কি:মি:, ১৫+৯২৫ কি:মি:, ১৬+৮৭৫ কি:মি:, ২০+৪৬০ কি:মি:, ২০+৭৫০ কি:মি:, ২১+৩৩৫ কি:মি:, ২২+৪৫০ কি:মি: এ করা হয়েছে। তবে নির্মাণ কাজে শ্রমিকদের সুরক্ষা সরঞ্জামাদি সরবরাহ করা হয়নি (গাম্বুট, গ্লাবস, হ্যালমেট ইত্যাদি)। এছাড়া, পরিবেশ উন্নয়নের কোনো কাজ করা হয়নি। নির্মাণ স্থলে পর্যপ্ত পানি ছিটানো হচ্ছেনা ফলে বাতাসে ধুলা/বালি মিশে বায়ু দূষণ হচ্ছে এবং পথচারীদেরও সমস্যা হচ্ছে।



চিত্রঃ স্লোপ প্রটেকশন কাজ (চেইনেজ: ৩+০০০)



চিত্রঃ এজিং এ ব্যবহৃত ইট (৩+১০০)

৩.১৫.১ সড়ক/অবকাঠামোর Life time/Design life পর্যালোচনা

ডিপিপি অনুযায়ী প্রকল্পের আওতায় নির্মাণাধীন সড়কের ডিজাইন লাইফ ২০ বছর বিবেচনা করা হয়েছে এবং পেভমেন্ট লেয়ারের পূরত্ব ডিজাইন লাইফে ১০ বছর বিবেচনা করা হয়েছে। নির্মাণ কাজ সম্পন্ন হওয়ার পর থেকে এই ডিজাইন লাইফ শুরু হবে। মূলত পেভমেন্টের ডিজাইন লাইফ নির্ভর করে রক্ষণাবেক্ষণ ও ট্রাফিক ভলিউম এর উপর। প্রকল্প বাস্তবায়িত হলে মহাসড়কটিতে যানবাহন চলাচল অধিকমাত্রায় বৃদ্ধি পাবে পরিলক্ষিত হয়েছে। নিয়মিত ও প্রয়োজনীয় রক্ষণাবেক্ষণের জন্য সওজ এর দক্ষ জনবল, যন্ত্রপাতি ও প্রয়োজনীয় অর্থ বরাদ্দ করে এই সড়কের ডিজাইন লাইফ (১০ ও ২০ বছর) ও অন্যান্য ভৌত অবকাঠামোর ডিজাইন লাইফ সচল রাখার ব্যাপারে প্রয়োজনীয় পদক্ষেপ গ্রহণ করা প্রয়োজন।

আঞ্চলিক মহাসড়কটির উপর দিয়ে যে সকল যানবাহন চলাচল করবে সেগুলোর ওজন (weight) সড়কের স্থায়িত্বের জন্য গুরুত্বপূর্ণ। যানবাহন/মালামালের যে ওজন বিবেচনা করে ডিজাইন করা হয়েছে কখনো কখনো সে ওজন ডিজাইন ওজনের চেয়ে বৃদ্ধি পেতে পারে। সুতরাং যানবাহনের ওজন সতর্কতার সাথে সব সময় পরিবীক্ষণ করতে হবে। বন্যা, জলোচ্ছ্বাস বা অন্য কোনো কারণে সড়ক বাঁধ ক্ষতিগ্রস্ত হলে তা জরুরি ভিত্তিতে মেরামত করতে হবে।

৩.১৬ প্রকল্পের Exit plan ও টেকসইকরণ পরিকল্পনা পর্যালোচনা

ডিপিপিতে প্রকল্পের Exit plan সন্নিবেশ করা হয়েছে। প্রকল্পটি সমাপ্তির পর সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের রাজস্ব বাজেটে স্থানান্তরিত করা হবে এবং রাজস্ব বাজেটের আওতায় রক্ষণাবেক্ষণ কার্যক্রম অব্যাহত থাকবে মর্মে উল্লেখ করা হয়েছে। নির্মাণ কাজ সমাপ্ত হলে সেগুলো টেক-ওভার (Taking over) করার সাথে সাথে Defect Liability period শুরু হবে। Defect Liability period এ প্রয়োজনীয় মেরামত/রক্ষণাবেক্ষণের প্রয়োজন হবে। চুক্তি অনুযায়ী এ প্রকল্পে ঠিকাদার প্রতিষ্ঠানের সাথে Defect Liability period ৩ বছর। পরবর্তীতে সওজ এর রাজস্ব বাজেটের আওতায় মেরামত ও রক্ষণাবেক্ষণ কার্যক্রম অব্যাহত থাকবে মর্মে ডিপিপিতে উল্লেখ করা হয়েছে। অর্থাৎ, নির্মাণ জনিত ত্রুটি/বিচ্যুতি হলে ঠিকাদার প্রতিষ্ঠান কর্তৃক মেরামত ও রক্ষণাবেক্ষণ করা হবে এবং অন্যান্য কোনো কারণে নির্মিত সড়ক ক্ষতিগ্রস্থ হলে তা সওজ এর রাজস্ব বাজেট থেকে করা হবে। সওজ এর রাজস্ব বাজেটের আওতায় মেরামত ও রক্ষণাবেক্ষণ করা হলে প্রকল্পের কার্যক্রম টেকসই হবে মর্মে প্রতীয়মান হয়।

৩.১৭ প্রকল্পের আওতায় উপকারভোগীদের জরিপের ফলাফল পর্যালোচনা ও বিশ্লেষণ

প্রকল্পটি ঢাকা, টাঙ্গাইল ও মানিকগঞ্জ জেলার ৫টি উপজেলায় বাস্তবায়নাধীন রয়েছে। সমীক্ষাকালীন কাঠামোগত প্রশ্নপত্রের মাধ্যমে প্রকল্পভুক্ত ৫টি উপজেলার প্রতি উপজেলা থেকে ১০০ জন করে মোট ৫০০ জন উত্তরদাতা থেকে তথ্য-সংগ্রহ করা হয়েছে। প্রকল্প বাস্তবায়ন হলে এলাকার উপকারভোগীদের আর্থ-সামাজিক অবস্থার এবং যোগাযোগ ব্যবস্থার কী ধরণের পরিবর্তন হবে/হয়েছে সে সম্পর্কিত ফলাফলসমূহ নিম্নে দেয়া হলো-

৩.১) উত্তরদাতা পুরুষ/মহিলা এবং বয়স বিভাজন

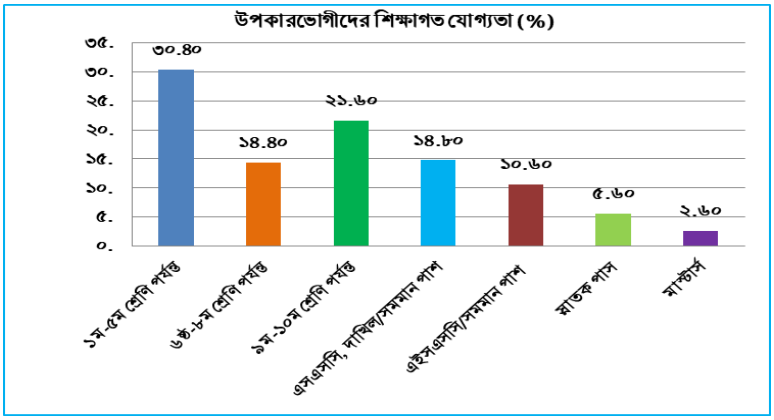
সমীক্ষায় অংশগ্রহণকারী ৫০০ জন উত্তরদাতাদের মধ্যে পুরুষ ৯৪.৬০% এবং অবশিষ্ট ৫.৪০% উত্তরদাতা মহিলা। উত্তরদাতাদের গড় বয়স প্রায় ৪৫ বছর। এছাড়া, ৪৩.৬০% উত্তরদাতার বয়স ৪৫ বছরের উপরে, ২৭.৬০% উত্তারদাতার বয়স ৩৬-৪৫ বছর, ২২.৬০% উত্তরদাতার বয়স ২৬-৩৫ বছর এবং অবশিষ্ট ৬.২০% উত্তরদাতার বয়স ২৫ বছরের মধ্যে রয়েছেন। উত্তরদাতাদের পুরুষ মহিলা বয়সের বিভাজন বিস্তারিত সারণি ৩.১২ এ দেয়া হল:

সারণি-৩.১২: উপকারভোগী উত্তরদাতা পুরুষ/মহিলা এবং বয়স বিভাজন

পুরুষ/মহিলা	সংখ্যা	শতকরা হার
পুরুষ	৪৭৩	৯৪.৬০
মহিলা	২৭	৫.৪০
মোট	**৫০০**	**১০০.০০**
বয়স	সংখ্যা	শতকরা হার
<=২৫ বছর	৩১	৬.২০
২৬-৩৫ বছর	১১৩	২২.৬০
৩৬-৪৫ বছর	১৩৮	২৭.৬০
৪৫ বছরের উপরে	২১৮	৪৩.৬০
গড় বয়স	৪৫ বছর	
মোট=	**৫০০**	**১০০.০০**

৩.২) উপকারভোগী উত্তরদাতাদের শিক্ষাগত যোগ্যতা

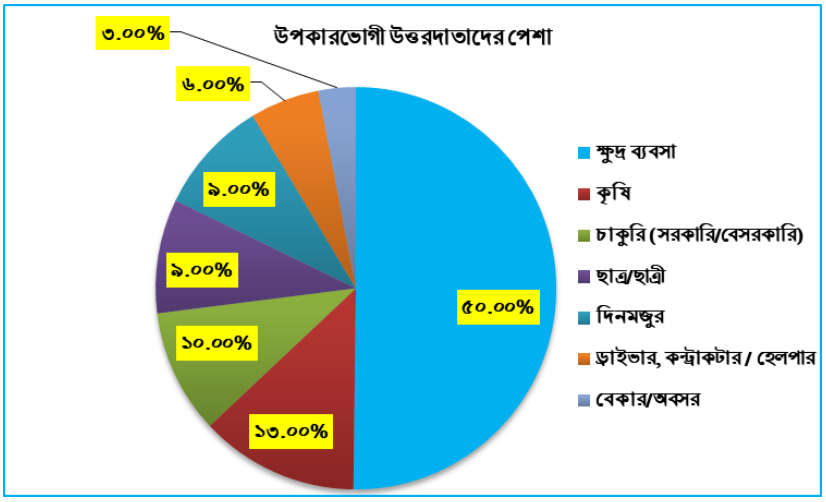
সমীক্ষায় অংশগ্রহণকারী ৫০০ জন উত্তরদাতার শিক্ষাগত যোগ্যতা বিশ্লেষণে দেখা যায়, ৩০.৪% উত্তরদাতা ১ম-৫ম শ্রেণি পর্যন্ত লেখাপড়া করেছেন, ৯ম-১০ শ্রেণি ২১.৬০%, এসএসসি/দাখিল/সমমান পাশ ১৪.৮০%, ৬ষ্ঠ-৮ম শ্রেণি ১৪.৪০%, এইসএসসি/সমমান পাশ ১০.৬০%, ৫.৬০% স্নাতক এবং ২.৬০% উত্তরদাতা মাস্টার্স পর্যন্ত লেখাপড়া করেছেন। সমীক্ষায় অংশগ্রহণকারী উপকারভোগী উত্তরদাতার শিক্ষাগত যোগ্যতার বিস্তারিত চিত্র ৩.১ এ দেয়া হলো:



চিত্র: ৩.১ উত্তরদাতাদের শিক্ষাগত যোগ্যতা

৩.৩) উত্তরদাতাদের পেশা

চিত্র ৩.২ উত্তরদাতাদের পেশা বিশ্লেষণে দেখা যায় যে, উত্তরদাতাদের মধ্যে সবচেয়ে বেশি ৫০.০০% ক্ষুদ্র ব্যবসা পেশায় রয়েছেন। এছাড়া কৃষি পেশায় জড়িত ১৩.০০%, ১০.০০% সরকারি/বেসরকারি চাকুরি, ৯.০০% ছাত্র/ছাত্রী ও দিনমজুর ৬.০০% ড্রাইভার, কন্ট্রাকটার/হেলপার এবং ৩.০০% বেকার/অবসর রয়েছেন। বিস্তারিত নিম্নের চিত্র ৩.২ এ দেয়া হলো-



চিত্র-৩.২: উপকারভোগীদের পেশা

৩.৩) প্রকল্প এলাকায় যে ধরনের কাজ চলমান/সম্পন্ন হয়েছে সে সম্পর্কিত মতামত

সমীক্ষায় অংশগ্রহণকারীদের নিকট জানতে চাওয়া হয় তাঁদের এলাকায় প্রকল্পের আওতায় কী কী কাজ চলমান/সম্পন্ন হয়েছে। সারণি ৩.৪ বিশ্লেষণে দেখা যায় যে, উত্তরদাতাদের মধ্য ৯১.২০% জানান তাঁদের এলাকায় সড়ক নির্মাণের কাজ চলমান আছে। এছাড়া, ৬৩.৬০% উত্তরদাতা জানান কালভার্ট/ব্রিজ নির্মাণ কাজ চলমান আছে, মাটির কাজ চলমান জানিয়েছেন প্রায় ৫০.২০% এবং নতুন পেভমেন্ট নির্মাণের কাজ চলমান আছে জানিয়েছেন ৮.০০% উত্তরদাতা। বিস্তারিত সারণি ৩.১৩ এ দেয়া হলো

সারণি- ৩.১৩ প্রকল্পের কাজ সম্পর্কিত মতামত (একাধিক উত্তর)

মতামত	সংখ্যা	শতকরা হার
সড়ক নির্মাণ	৪৫৬	৯১.২০
নতুন পেভমেন্ট নির্মাণ	৪০	৮.০০
মাটির কাজ	২৫১	৫০.২০
কালভার্ট/ব্রিজ নির্মাণ	৩১৮	৬৩.৬০
একাধিক উত্তর=৫০০		

৩.৪) যাতায়াতের মাধ্যম সম্পর্কিত তথ্যাদি

বর্তমানে কীভাবে যাতায়াত করেন এ সম্পর্কে জানতে চাওয়া হলে অধিক সংখ্যক উত্তরদাতাগণ বিভিন্ন প্রকার যাতায়াতের মাধ্যম সম্পর্কে বলেন। একাধিক উত্তরের মাধ্যমে ৮৮.২০% জানান তাঁরা বাস এ যাতায়াত করেন। রিকশা/ভ্যান/অটোতে ৭৬.২০%, মোটরসাইকেলে ৭২.২০%, সিএনজিতে ৪৮.২০%, পায়ে হেঁটে যাতায়াত করেন ৩৬.২০% এবং ১৩.০০ উত্তরদাতা লেগুনার মাধ্যমে যাতায়াত করেন। বিস্তারিত সারণি ৩.১৪ এ দেয়া হলো।

সারণি-৩.১৪:উত্তরদাতাদের বর্তমান যাতায়াতের মাধ্যম

মতামত	সংখ্যা	শতকরা হার
বাস	৪৪১	৮৮.২০
রিকশা/ভ্যান/অটো	৩৮১	৭৬.২০
মোটরসাইকেল	৩৬১	৭২.২০
সিএনজি	২৪১	৪৮.২০
পায়ে হেঁটে	১৮১	৩৬.২০
অন্যান্য (লেগুনা)	৬৫	১৩.০০
একাধিক উত্তর=৫০০		

সারণি-৩.১৫: মহাসড়কটি প্রশস্তকরণের ফলে যানজট, সড়ক দুর্ঘটনা হ্রাস এবং এবং ঢাকার সাথে যোগাযোগ সহজ

মতামত	সংখ্যা	শতকরা হার
হ্যাঁ	৫০০	১০০.০০
না	-	-
মোট	**৫০০**	**১০০.০০**
প্রকল্প বাস্তবায়ন হলে সড়ক দুর্ঘটনা হ্রাস পাবে		
মতামত	সংখ্যা	শতকরা হার
হ্যাঁ	**৫০০**	**১০০.০০**
না	**-**	**-**
মোট	**৫০০**	**১০০.০০**
ঢাকার সাথে নিরবচ্ছিন্ন আরামদায়ক যোগাযোগ করা যাবে		
মতামত	সংখ্যা	শতকরা হার
হ্যাঁ	**৫০০**	**১০০.০০**
না	**-**	**-**
মোট	**৫০০**	**১০০.০০**

৩.৫) কৃষিজ দ্রব্যাদি জেলা শহর ও ঢাকা শহরের সাথে বাজারজাতকরণে পরিবহন সুবিধা সম্পর্কিত মতামত

প্রকল্প বাস্তবায়িত হলে কৃষি ক্ষেত্রে কী ধরনের পরিবর্তন আসবে এ প্রশ্নের প্রেক্ষিতে উত্তরদাতাগণের সকলেই (১০০.০০%) জানান কৃষিজ দ্রব্যাদি জেলা শহর ও ঢাকা শহরের সাথে বাজারজাতকরণে পরিবহন সুবিধা বৃদ্ধি পাবে। উপকারভোগীগণ একাধিক উত্তরের মাধ্যমে ৯৩.০০% জানা পণ্য পরিবহণে খরচ কমবে। এছাড়া, ৮০.২০% জানান পণ্য পরিবহণে বড় বড় ট্রাক/কাভার্ড ভ্যানের সুবিধা বৃদ্ধি পাবে, দ্রুত ও নিরাপদে পণ্য পরিবহণ করা যাবে জানান ৭১.৬০% এবং ৫৫.৬০% উত্তরদাতা জানান ঢাকার সাথে সড়ক পথে সময় কম লাগবে। বিস্তারিত সারণি ৩.১৬ এ দেয়া হলো-

সারণি-৩.১৬: কৃষিজ দ্রব্যাদি জেলা শহর ও ঢাকা শহরের সাথে বাজারজাতকরণে পরিবহন সুবিধা সম্পর্কিত মতামত

মতামত	সংখ্যা	শতকরা হার
হ্যাঁ	**৫০০**	**১০০.০**
না	**-**	**-**
মোট	**৫০০**	**১০০.০**
যে ধরনের সুবিধা সৃষ্টি হবে সে সম্পর্কিত মতামত		
মতামত	সংখ্যা	শতকরা হার
পণ্য পরিবহণে খরচ কমবে	৪৬৫	৯৩.০০
বড় বড় ট্রাক/কাভার্ড ভ্যানের সুবিধা বৃদ্ধি	৪০১	৮০.২০

দ্রুত ও নিরাপদে পণ্য পরিবহণ করা যাবে এতে মালামাল নষ্ট হবে না	৩৫৮	৭১.৬০
ঢাকার সাথে সড়ক পথে সময় কম লাগবে	২৭৮	৫৫.৬০
একাধিক উত্তর=৫০০		

৩.৬) বর্তমানে এলাকা থেকে জেলা শহরে যেতে সময়ের ব্যবধান সম্পর্কিত মতামত

উপকারভোগীদের মতামত অনুযায়ী সারণি ৩.৮ বিশ্লেষণে দেখা যায় যে, বর্তমানে নিজ এলাকা হতে জেলা শহরে পৌঁছাতে ১০.০০% উপকারভোগীর সময় ব্যয় হয় ৬০ মিনিটের উপরে কিন্তু সড়ক নির্মাণ কাজ সম্পন্ন হলে ৬০ মিনিটের উপরে জেলা শহরে পৌঁছাতে সময় লাগবে ৪.৪০% উপকারভোগীর। এছাড়া, ৩৪.০০% উপকারভোগীর বর্তমানে সময় লাগে ৪০-৫০ মিনিট কিন্তু কাজ সম্পন্ন হলে ৪০-৫০ মিনিট সময় লাগবে ২৬.৮০%। অর্থাৎ, সড়ক নির্মাণের কাজ সম্পন্ন হলে উপকারভোগী সকলের জেলা শহরে পৌঁছাতে সময় কম লাগবে। সারণি ৩.১৭ এ বিস্তারিত দেয়া হলো-

সারণি-৩.১৭: এলাকা থেকে জেলা শহরে যেতে সময় এর ব্যবধান সম্পর্কিত মতামত

নির্দেশক	বর্তমানে জেলা শহরে পৌঁছানের সময়		কাজ সম্পন্ন হলে	
	সংখ্যা	শতকরা হার	সংখ্যা	শতকরা হার
২০-৩০ মিনিট	৬০	১২.০০	১১০	২২.০০
৩০-৪০ মিনিট	৮৮	১৭.৬০	১৫৬	৩১.২০
৪০-৫০ মিনিট	১৭০	৩৪.০০	১৩৪	২৬.৮০
৫০-৬০ মিনিট	১৩২	২৬.৪০	৭৮	১৫.৬০
৬০ মিনিটের উপরে	৫০	১০.০০	২২	৪.৪০
মোট	**৫০০**	**১০০.০০**	**৫০০**	**১০০.০০**

৩.৭) প্রকল্প বাস্তবায়নের ফলে যে ধরনের উপকার বৃদ্ধি পাবে সে সম্পর্কিত মতামত

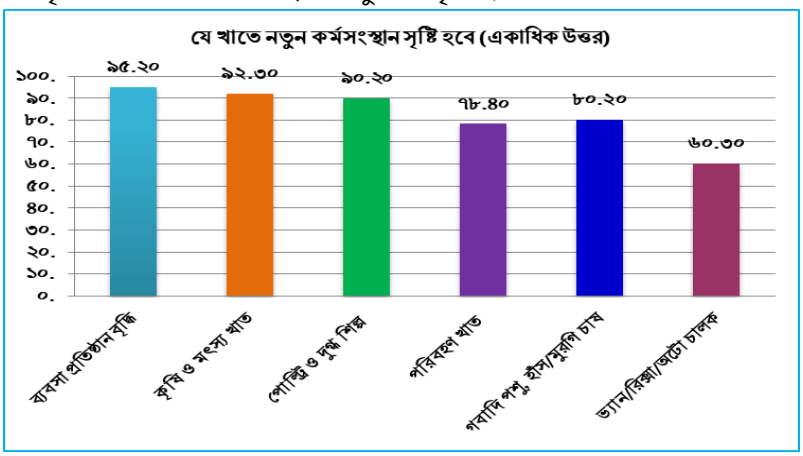
উপকারভোগীদের সকলেই (১০০.০০%) জানান যে, প্রকল্প বাস্তবায়ন হলে এলাকায় ব্যবসা-বাণিজ্যির প্রসার ঘটবে, নিজ এলাকা থেকে জেলা শহর, উপজেলা শহর ও অন্যান্য শহরের সাথে যোগাযোগ ব্যবস্থার উন্নতি হবে এবং এলাকায় স্বাস্থ্য কেন্দ্রে যাতায়াত সুবিধা বৃদ্ধি পাবে মর্ম মতামত প্রকাশ করেন। বিস্তারিত সারণি ৩.১৮ এ দেয়া হলো-

সারণি-৩.১৮: সড়ক/ব্রীজ/কালভার্ট নির্মাণ হওয়ার ফলে ব্যবসা-বাণিজ্যের প্রসার সম্পর্কিত মতামত

মতামত	সংখ্যা	শতকরা হার
হ্যাঁ	৫০০	১০০.০
না		
মোট	**৫০০**	**১০০.০০**
রাস্তা/ব্রীজ/ কালভার্ট নির্মাণ হওয়ার ফলে নিজ এলাকা থেকে জেলা শহর, উপজেলা শহর ও অন্যান্য শহরের সাথে যোগাযোগ ব্যবস্থার উন্নতি সম্পর্কিত মতামত		
মতামত	সংখ্যা	শতকরা হার
হ্যাঁ	**৫০০**	১০০.০
না	-	
মোট	**৫০০**	**১০০.০০**
রাস্তা/ব্রীজ/ কালভার্ট নির্মাণের ফলে এলাকায় স্বাস্থ্য কেন্দ্রে যাতায়াত সুবিধা বৃদ্ধি সম্পর্কিত মতামত		
মতামত	সংখ্যা	শতকরা হার
হ্যাঁ	**৫০০**	১০০.০
না	-	
মোট	**৫০০**	**১০০.০০**

৩.৮) প্রকল্প বাস্তবায়নের ফলে এলাকায় যে খাতে নতুন কর্মসংস্থান সৃষ্টি হবে সে সম্পর্কিত মতামত (একাধিক উত্তর)

চিত্র-৩.৩ বিশ্লেষণে দেখা যায় যে, একাধিক উত্তরের মাধ্যমে ৯৫.২০% উত্তরদাতা জানান প্রকল্প বাস্তবায়ন হলে ব্যবসা প্রতিষ্ঠান বৃদ্ধি পাবে, ৯২.৩০% জানান কৃষি ও মৎস্য খাতে, ৯০.২০% পোলট্রি ও দুগ্ধ শিল্প বৃদ্ধি পাবে, ৮০.২০% জানান গবাদি পশু/হাঁস-মুরগি পালন বৃদ্ধি পাবে, ৭৮.৪০% জানান পরিবহণ খাত এবং ৬০.৩০% জানান ভ্যান/রিক্সা/অটো চালক বৃদ্ধি পাবে ফলে কর্মসংস্থানের সুযোগ সৃষ্টি হবে।



চিত্র-৩.৩: প্রকল্প বাস্তবায়ন হলে যে খাতগুলোতে নতুন কর্মসংস্থান সৃষ্টি হবে (একাধিক উত্তর)

৩.৯) সড়ক/ব্রীজ/কালভার্ট নির্মাণের ফলে বাজার ব্যবস্থার উপর যে ধরনের পরিবর্তন আসবে সে সম্পর্কিত মতামত

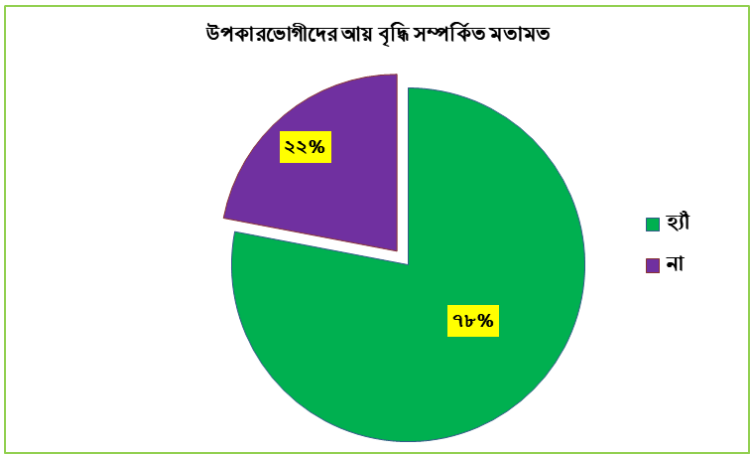
প্রকল্পের কাজ সম্পন্ন হলে স্থানীয় বাজার ব্যবস্থায় যে ধরনের পরিবর্তন আসবে সে সম্পর্কিত মতামত বিশ্লেষণে দেখা যায় যে, ৯৫.৬০% এর মতে মালামাল দ্রুত পৌঁছানোর মাধ্যমে সময় কম লাগবে। এছাড়া, ৫৪.৪০% জানান কাচামাল নষ্ট হবে না, ৪৯.৮০% জানান বিক্রিত মালামালের ভাল দাম পাওয়া যাবে এবং ৭.০০% উপকারভোগী অন্যান্য মতামত প্রদান করেন। বিস্তারিত সারণি ৩.১৯ এ দেয়া হলো-

সারণি-৩.১৯: বাজার ব্যবস্থার পরিবর্তন সম্পর্কিত মতামত (একাধিক উত্তর)

মতামত	সংখ্যা	শতকরা হার
মালামাল দ্রুত পৌঁছানো সম্ভব হবে এবং সময় কম লাগবে	৪৭৮	৯৫.৬০
কাঁচামাল নষ্ট হবে না	২৭২	৫৪.৪০
বিক্রিত মালামালের ভাল দাম পাওয়া যাবে	২৪৯	৪৯.৮০
অন্যান্য	৩৫	৭.০০
একাধিক উত্তর=৫০০		

৩.১০) উপকারভোগীদের আয় বৃদ্ধি পাবে কিনা সে সম্পর্কিত মতামত

প্রকল্পের কাজ সম্পন্ন হওয়ার পর উপকারভোগীদের আয় বৃদ্ধি পাবে কিনা সে সম্পর্কিত মতামত বিশ্লেষণে দেখা যায় ৭৮.০০% উপকারভোগীর আয় বৃদ্ধি পাবে। এছাড়া, ২২.০০% উত্তরদাতা জানান তাঁদের আয় বৃদ্ধি পাবে না। উল্লেখ্য যাঁদের আয় বৃদ্ধি পাবে না তাঁরা হলেন শিক্ষক, ছাত্র/ছাত্রী, বেকার/অবসর।



চিত্র-৩.৪: উপকারভোগীদের আয় বৃদ্ধি সম্পর্কিত মতামত

৩.১১) প্রকল্পের আওতায় ভূমি অধিগ্রহণ করা হয়েছে কিনা সে সম্পর্কিত মতামত

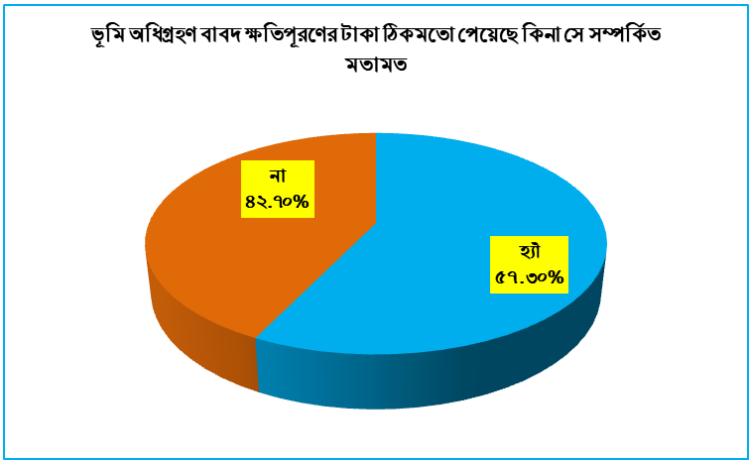
সমীক্ষাকালীন ৫০০ জন উপকারভোগীর তথ্য সংগ্রহ করা হয়েছে। সারণি ৩.১৩ বিশ্লেষণে দেখা যায় যে, ৮৩.৩০% উত্তরদাতা জানান তাঁদের ভূমি অধিগ্রহন করা হয়নি এবং অবশিষ্ট ১৬.৪০% জানান তাঁদের ভূমি অধিগ্রহণ করা হয়েছে।

সারণি-৩.২০: প্রকল্পের আওতায় ভূমি অধিগ্রহণ করা হয়েছে কিনা সে সম্পর্কিত মতামত

মতামত	সংখ্যা	শতকরা হার
হ্যাঁ	৮২	১৬.৪
না	৪১৮	৮৩.৩
মোট	**৫০০**	**১০০.০**

৩.১২) ভূমি অধিগ্রহণ বাবদ ঠিকমতো ক্ষতিপূরণের টাকা পেয়েছে কিনা সে সম্পর্কিত মতামত

প্রকল্পের আওতায় ৫০০ জন উপকারভোগীর মধ্যে ৮২ জনের ভূমি অধিগ্রহণ করা হয়েছে। উক্ত ৮২ জনের নিকট জানতে চাওয়া হয়, তাঁরা ঠিকমতো ক্ষতিপূরণের টাকা পেয়েছে কিনা। তন্মধ্যে ৪৭ জন (৫৭.৩০%) জানান ঠিকমতো টাকা পেয়েছে এবং ৩৫ জন (৪২.৭০%) জানান সঠিক সময়ে ক্ষতিপূরণে টাকা পায়নি, টাকা পেতে ৪-৫ মাস বিলম্ব হয়েছে। প্রকল্প দপ্তর কর্তৃক জানা যায়, অধিকাংশ ক্ষতিগ্রস্তগণ সঠিক সময়ে টাকা পাচ্ছেন, কিছু ক্ষেত্রে বিলম্ব হচ্ছে। যে সমস্ত জায়গায় ভূমি অধিগ্রহণের প্রয়োজন হচ্ছে এবং টাকা প্রদানে বিলম্ব হচ্ছে উক্ত জায়গার ক্ষতিগ্রস্তদের বুঝানোর মাধ্যমে নির্মাণ কাজ করা হচ্ছে। যার কারণে মামলা/অভিযোগ দাখিল/নিস্পত্তি/ অর্পিত সম্পত্তি/রেকর্ডের অমিল আপাতত নেই মর্মে মতামত প্রদান করেন। বিস্তারিত নিম্নে দেয়া হলো-



চিত্রঃ ৩.৫ ক্ষতিপূরণের টাকা ঠিকমতো পেয়েছে কিনা সে সম্পর্কিত মতামত

৩.১৮ এফজিডি হতে প্রাপ্ত ফলাফল:

গুণগত তথ্য সংগ্রহের জন্য প্রকল্পের আওতায় ৪টি FGD পরিচালনা করা হয়েছে। এফজিডির মাধ্যমে প্রকল্প সংশ্লিষ্ট বিভিন্ন তথ্যাদি সংগ্রহ করা হয়েছে। এফজিডিতে এফজিডিতে উপকারভোগী (সাধারণ জনগণ) ছাড়াও শিক্ষক, ইউপি সদস্য, নারী প্রতিনিধি, ড্রাইভার (বাস/ট্রাক/রিক্সা/ভ্যান), ছাত্র/ছাত্রী এবং এলাকার গণ্যমান্য অন্যান্য ব্যক্তিবর্গ উপস্থিত ছিলেন। প্রতিটি এফজিডিতে ১২-১৫ জন সদস্য উপস্থিত ছিলেন। এফজিডি হতে প্রাপ্ত ফলাফল নিম্নে দেয়া হলো-



চিত্রঃ এফজিডি, লাউহাটি মোড়, দেলদুয়ার



চিত্রঃ এফজিডি, কাওয়ালিবাজার, ধামরাই



চিত্রঃ এফজিডি, বালিয়াটি, সাটুরিয়া



চিত্রঃ এফজিডি, জগতলা, নাগরপুর

এফজিডি ফলাফল:

এলাকায় সড়ক/ব্রীজ নির্মাণের যে ধরনের কাজ চলমান রয়েছে/সম্পন্ন হয়েছে সে সম্পর্কিত মতামত

সভায় উপস্থিত সকলেই জানান যে, তাঁদের এলাকায় সরু সড়ক প্রশস্তকরণ করা হচ্ছে সেই সাথে বক্স কালভার্ট, মাটির কাজ, গাইডওয়াল ইত্যাদি কাজ চলমান রয়েছে। তবে তাঁরা জানান নির্মাণ কাজগুলো ধীরগতিতে হচ্ছে।

প্রকল্পের উন্নয়ন কাজে ভূমি অধিগ্রহণ সম্পর্কিত মতামত

সভায় উপস্থিত সকলে জানান যে, তাঁদের এলাকায় রাস্তার দু'পাশে ভূমি অধিগ্রহণ করা হয়েছে। ভূমি অধিগ্রহণের কারণে রাস্তার দু'পাশে অনেকের বসত-ভিটা, আবাদী জমি, পুকুর, দোকান-পাট, দালানকোঠা অপসারণ করতে হয়েছে।

ভূমি অধিগ্রহণে কোন ক্ষতিপূরণ প্রদান করা হয়েছে/হচ্ছে/হবে কিনা এ ব্যাপারে মতামত

সভায় উপস্থিত অধিকাংশ জানান যে, যাদের ভূমি অধিগ্রহণ করা হয়েছে তাঁরা ক্ষতিপূরণেরে টাকা বিলম্বে পেয়েছে। এছাড়া, ভূমির যে মূল্য সে অনুযায়ী তাঁরা প্রাপ্য মূল্য পায়নি বলে মতামত প্রকাশ করেন।

প্রকল্পের নির্মাণ কাজে স্থানীয়দের কর্ম-সংস্থানের সুযোগ সম্পর্কিত মতামত

প্রকল্পের নির্মাণ কাজে স্থানীয় কিছু মানুষের কাজের সুযোগ তৈরি হয়েছে। এছাড়া, প্রকল্পের কাজ শেষ হলে কর্মসংস্থান বাড়বে বলে মতামত প্রকাশ করেন। তাঁরা জানান, রাস্তা নির্মাণের কাজ শেষ হলে ছোট ছোট দোকান-পাট বাড়বে, ব্যবসা-বাণিজ্যের প্রসার হবে এবং শিল্পায়নের সুযোগ তৈরি হবে।

সড়ক/ ব্রীজ নির্মাণের ফলে ব্যবসায়িক মালামাল পরিবহণে সময় যতটুকু (%) সাশ্রয় হবে

এফজিডিতে অংশগ্রহকারী উপস্থিত সকলেই জানান যে, পূর্বের সরু রাস্তা দিয়ে ব্যবসায়ীক মালামাল পরিবহণে সমস্যা হতো। বর্তমানে রাস্তাটি প্রশস্তকরণের ফলে গড়ে ১৫-৩০ মিনিট সময় সাশ্রয় হবে বলে জানান। এছাড়া, ঢাকায় যাতায়াতে ন্যূনতম ১ ঘন্টা সাশ্রয় হবে বলে জানান।

সড়ক/ ব্রীজ নির্মাণের ফলে এলাকায় কৃষি ও অকৃষি ক্ষেত্রে যেমন পরিবর্তন এসেছে বা আসবে

সভায় উপস্থিত সকলেই জানান যে, সড়ক নির্মাণের কাজ শেষ হলে তাঁদের এলাকায় কৃষি ও অকৃষি ক্ষেত্রে অনেক ধরনের পরিবর্তন আসেবে। যেমন- কৃষি পণ্য সঠিক সময়ে সংগ্রহ করা যাবে, কৃষি পণ্য সঠিক সময়ে বাজারজাতকরণ সহজ; কৃষি ও অন্যান্য পণ্য সঠিক সময়ে আনা নেওয়া করতে পারাতে সঠিক দামে ক্রয় ও বিক্রি বৃদ্ধি পাবে; এলাকায় উৎপাদিত পণ্য সরাসরি দেশের বিভিন্ন জায়গায় পাঠানো সম্ভব হবে, অকৃষি ক্ষেত্রে ইট, বালু সিমেন্ট ইত্যাদি মালামাল কম সময়ে আনা নেওয়া করা যাবে। সেক্ষেত্রে মালামাল পরিবহনে খরচ কমবে; কৃষি বীজ ও সার দ্রুত সময়ে পরিবহন করা যাবে; কৃষি পণ্য পরিবহনে খরচ কমবে এবং পোল্ট্রি ব্যবসা, মৎস্য ব্যবসা, গরুর খামার ইত্যাদি বৃদ্ধি পাবে বলে জানান।

সড়ক/ ব্রীজ নির্মাণের ফলে এলাকায় আর্থ-সামাজিক প্রেক্ষাপটে যে ধরনের পরিবর্তন এসেছে বা আসবে

সড়ক নির্মাণের কাজ শেষ হলে তাঁদের এলাকায় আর্থ-সামাজিক প্রেক্ষাপটে অনেক পরিবর্তন আসবে, যেমন- আগের তুলনায় ব্যবসা বৃদ্ধি পাবে যার ফলে এলাকার মানুষের আয় বৃদ্ধি পাবে, মৎস্য ও কৃষি ক্ষেত্র উৎপাদন বৃদ্ধি পাবে ফলে নতুন কর্মসংস্থান তৈরি হবে; ক্ষুদ্র ও মাঝারি ধরনের শিল্প প্রতিষ্ঠান গড়ে উঠার সম্ভাবনা রয়েছে ফলে অত্র এলাকায় বেকারত্ব হ্রাস পাবে; নারী ও শিশু শিক্ষার হার বৃদ্ধি পাবে; নারীদের কর্মসংস্থানের সুযোগ তৈরি হবে; চিকিৎসা সেবা সহজ হবে কারণ দ্রুত এ্যাম্বুলেন্স আসবে, পরিবহন খাতে কর্মসংস্থান সৃষ্টি হবে, স্কুল/কলেজে শিক্ষার্থীর সংখ্যা বৃদ্ধি পাবে, আইনশৃংখলার উন্নতি হবে ফলে আর্থ-সামাজিক উন্নয়নে অনেক পরিবর্তন হবে বলে মতামত প্রকাশ করেন।

সড়ক/ ব্রীজ নির্মাণের ফলে এলাকায় স্বাস্থ্য ও চিকিৎসা সেবায় যে ধরনের পরিবর্তন এসেছে বা আসবে

এফজিডি'তে অংশগ্রহণকারী সকলেই জানান যে, বর্তমান সড়ক/ব্রীজ নির্মাণের ফলে তাঁদের এলাকায় স্বাস্থ্য ও চিকিৎসা সেবায় অনেক পরিবর্তন আসবে। তাঁরা জানান যে, অসুস্থ/জরুরি রোগীকে উপজেলা ও জেলা হাসপাতালে নিয়ে যেতে সময় বেশি প্রয়োজন হয়, সহজে গাড়ি পাওয়া যায় না, দ্রুত এ্যাম্বুলেন্স আসতে পারেনা কিন্তু সড়ক/ব্রীজ নির্মাণ হলে খুব সহজেই এবং অল্পসময়ের মধ্যে রোগীকে জেলা হাসপাতালে নিয়ে যাওয়া যাবে। প্রয়োজনে উন্নত চিকিৎসার জন্য ঢাকাতেও দ্রুত পৌঁছানো যাবে।

এ প্রকল্পের সবচেয়ে বেশি উপকারিতা/সবল দিকসমূহ

এফজিডি'তে অংশগ্রহণকারী সকলেই জানান যে, দ্রুত প্রকল্পের কাজ শেষ হওয়া প্রয়োজন। সড়ক নির্মাণ হলে তাঁদের এলাকায় যাতায়াতে সময় সাশ্রয় ও ব্যয় হ্রাস পাবে, কৃষি পণ্য পরিবহনে খরচ ও সময় কম লাগবে, কৃষি ও মৎস্য খাতে আয় বৃদ্ধি পাবে, নারীদের কর্মসংস্থান তৈরি এবং ব্যবসা-বাণিজ্যির প্রসার ঘটবে।

প্রকল্পটি বাস্তবায়নের ফলে এলাকায় কোন ক্ষতিকর প্রভাব পড়বে কি না (পরিবেশগত/জীব-বৈচিত্র্য/সামাজিক)

এফজিডি'তে অধিকাংশ জানান যে, কোনো ক্ষতিকর প্রভাব পরবে না। তবে শুষ্ক মৌসুমে যথাযথ পানি ছিটানোর অভাবে বায়ু দূষণ হচ্ছে যা পরিবেশের ক্ষতি। ঠিকাদার প্রতিষ্ঠান কর্তৃক যথাযথ কার্যক্রম গ্রহণ করা প্রয়োজন বলে মতামত প্রকাশ করেন। এছাড়াও জানান যে, যেহেতু রাস্তার পাশে অনেকের বসতভিটা, পুকুর, দোকানপাট ইত্যাদি ছিল তাই তাঁরা ক্ষতিগ্রস্ত হয়েছে।

৩.১৯ কেআইআই হতে প্রাপ্ত ফলাফল

নিবিড় পরিবীক্ষণ সমীক্ষাকালীন প্রকল্পের আওতায় মাঠ পর্যায়ে কর্মরত ৬ জন এবং ঠিকাদার প্রতিষ্ঠানের সাথে ৬টিসহ মোট ১২টি কেআইআই করা হয়েছে। কেআইআই হতে প্রাপ্ত ফলাফল নিম্নে দেয়া হলো-




চিত্রঃ প্রকল্প সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তার সাথে কেআইআই (প্রকল্প পরিচালক ও নির্বাহী প্রকৌশলী)

প্রকল্প গ্রহণের পূর্বে রুট সার্ভে/জরিপ করা হয়েছে কি না

প্রকল্প সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তারা জানান, প্রকল্প গ্রহণের পূর্বে রুট সার্ভে করা হয়েছে।

চুক্তি অনুযায়ী যথাসময়ে নির্মাণ কাজ শুরু হয়েছে কি না সে সম্পর্কিত মতামত

প্রকল্প সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তারা জানান, প্যাকেজ ১ ও ৪ এর ভূমি অধিগ্রহণ পুরোপুরি সম্পন্ন না হওয়ায় চুক্তি অনুযায়ী যথাসময়ে নির্মাণ কাজ শুরু করা সম্ভব হয়নি। কিন্তু প্যাকেজ ২ ও ৩ এর ভূমি অধিগ্রহণ সম্পন্ন হওয়ায় যথাসময়ে নির্মাণ কাজ শুরু করা সম্ভব হয়েছে।

নির্মাণ কাজের শুরুতে স্থানীয় জনসাধারণের সাথে কোন সমস্যা হয়েছে কি না সে সম্পর্কিত মতামত

প্রকল্প সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তা এবং ঠিকাদার প্রতিষ্ঠানের কর্মকর্তারা জানান, অধিগ্রহণকৃত ভূমিতে অবস্থিত কিছু স্থাপনা অপসারণ না করায় স্থানীয়দের কিছু সমস্যা ছিল। তাঁরা ক্ষতিপূরণ পাওয়ার পরেও স্থাপনা সরাতে ইচ্ছুক ছিল না। পরবর্তীতে স্থানীয় প্রশাসনের সহায়তায় উক্ত সমস্যার সমাধান করা হয়েছে বলে জানান।

বর্তমানে নির্মাণ কাজ সম্পন্ন করতে বর্তমান কোনো চ্যালেঞ্জ আছে কি না সে সম্পর্কিত মতামত

প্রকল্প সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তারা জানান, ভূমি অধিগ্রহণ সংক্রান্ত কিছু জটিলতা রয়েছে। এছাড়া, স্থানীয় নেতৃত্ব দ্বন্ধ/কোন্দল, ইউটিলিটি স্থানান্তরে সমস্যা এবং নির্মাণ সামগ্রীর সহজলভ্যতা নেই। দেলদুয়ার বাজার অংশে ১২-১৫টি দোকান-পাট অপসারণ চ্যালেঞ্জ রয়েছে মর্মে জানান।

চ্যালেঞ্জগুলো উত্তরণের কোন পদক্ষেপ গ্রহণ করা হয়েছে কি না সে সম্পর্কিত মতামত

প্রকল্প সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তারা জানান, চ্যালেঞ্জগুলো উত্তরণের জন্য ইতোমধ্যে পদক্ষেপ গ্রহণ করা হয়েছে। ভূমি অধিগ্রহণ জটিলতা সংক্রান্ত সমস্যা দূরীকরণের জন্য জেলা প্রশাসকের কার্যালয়ের সাথে যোগাযোগ করা হচ্ছে। ইউটিলিটি

স্থানান্তরের জন্য পল্লী বিদ্যুৎ সমিতিকে চিঠি প্রদান করা হয়েছে এবং স্থানীয় কোন্দল ইত্যাদি সমস্যা দূরীকরণের জন্য স্থানীয় প্রশাসনের সহযোগীতা চাওয়া হয়েছে।

ঠিকাদারকে পরিশোধ করার জন্য প্রস্তুতকৃত বিল যে কর্মকর্তা প্রত্যয়ন করেন

প্রকল্প সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তা এবং ঠিকাদার প্রতিষ্ঠানের কর্মকর্তারা জানান, ঠিকাদারকে বিল পরিশোধ নিয়ম অনুযায়ী করা হয়। প্রকল্প পরিচালক থেকে শুরু করে নির্বাহী প্রকৌশলী, উপ-বিভাগীয় প্রকৌশলী, সহকারী প্রকৌশলী ও উপ-সহকারী প্রকৌশলী বিল চেক করে থাকেন। এছাড়া ঠিকাদারকে কাজের BoQ/ToR অনুযায়ী যথাযথভাবে বিল প্রদান করা হয়ে থাকে।

মন্ত্রণালয়/প্রকল্প অফিস কর্তৃক নিয়মিত মনিটরিং করা হয় কি না সে সম্পর্কিত মতামত

প্রকল্প সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তা এবং ঠিকাদার প্রতিষ্ঠানের কর্মকর্তারা জানান, মন্ত্রণালয় কিংবা সওজ কর্তৃক নিয়মিত নির্মাণ কাজ তদারকি করা হয়ে থাকে। সাইটে সাইট নোট বুক/সাইট অর্ডার বুক রয়েছে উক্ত সাইট নোট বুক/সাইট অর্ডার বুকে তাঁরা মন্তব্য প্রদান করে বলে জানান। এছাড়া, সাইট নোট বুক/সাইট অর্ডার বুকে যে নির্দেশনা দেয়া হয় উক্ত নির্দেশনা যথাযথভাবে পালন করা হচ্ছে বলে মতামত প্রদান করেন। সরেজমিনে পরিদর্শনকালীন সাইট নোট বুক/সাইট অর্ডার বুক যাচাই করা হয়েছে। দেখা যায়, সাইট নোট বুক/সাইট অর্ডার বুকের মন্তব্যগুলো যথাযথভাবে পালন করা হচ্ছে।

সড়কের বাঁক সরলীকরণের যে স্থানে করা হয়েছে সে সম্পর্কিত মতামত

প্রকল্প সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তারা জানান, বাস্তবায়নাধীন প্রকল্পের অনেক জায়গাতেই বাঁক সরলীকরণের কাজ করা হয়েছে। যেমন- চেইনেজ: ৭+১৫০ কি:মি:, ৭+৩০০ কি:মি:, ৭+৬৫০ কি:মি:, ৭+৯০০ কি:মি:, ৮+১০০ কি:মি:, ৮-৪০০ কি:মি:, ৮+৯৫০ কি:মি:, ৯+৬৫০ কি:মি:, ১০+২২০ কি:মি:, ১১+৮০০ কি:মি:, ১২+৪৫০ কি:মি:, ১৩+৩৩০ কি:মি:, ১৩+৮৫০ কি:মি:, ১৪+৫৫০ কি:মি:, ১৫+২০০ কি:মি:, ১৬+৩০০ কি:মি:, ১৭+২০০ কি:মি:, ২২+৩৬০ কি:মি:, ২৩+৫০০ কি:মি:। বাঁক সরলীকরণের ফলে ভবিষ্যতে সড়ক দুর্ঘটনা হ্রাস এবং সড়ক নিরাপত্তা বৃদ্ধি পাবে মর্মে মতামত প্রদান করেন।

প্রকল্প এলাকায় নির্মাণ কাজে ব্যবহৃত মালামালের গুণগতমান পরীক্ষার জন্য ল্যাব টেস্টের সরঞ্জামাদি ঠিকাদার প্রতিষ্ঠানের আছে কি না সে সম্পর্কিত মতামত

প্রকল্প সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তা এবং ঠিকাদার প্রতিষ্ঠানের কর্মকর্তারা জানান, ঠিকাদার প্রতিষ্ঠানের অধীনে ল্যাব টেস্টের সরঞ্জামাদি রয়েছে। যেমন- Core cutting equipment, Greding and FM নির্ণয়ের জন্য প্রয়োজনীয় Seive, CBR Test equipment, Concrete compressive stgength test equipment, Extraction test equipment, FDD test equipment ইত্যাদি।

রাস্তার ঢাল রক্ষার্থে Bank Protection কাজ যে স্থানে করা হয়েছে সে সম্পর্কিত মতামত

প্রকল্প সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তারা জানান, ঢাল রক্ষার্থে Bank Protection কাজ করা হয়েছে। যেমন- চেইনেজ: ৬+৮৫০ কি:মি:, ৮+১৫০ কি:মি:, ১১+৯০০ কি:মি:, ১২+৪২৫ কি:মি:, ১২+৪৭৫ কি:মি:, ১২+৯৫০ কি:মি:, ১৩+০৭৫কি:মি:, ১৫+৯২৫ কি:মি:, ১৬+৮৭৫ কি:মি:, ২০+৪৬০ কি:মি:, ২০+৭৫০ কি:মি:, ২১+৩৩৫ কি:মি:, ২২+৪৫০ কি:মি:।

নির্মাণ কাজে ব্যবহৃত মালামালের (ইট, বালু, পাথর, রেইনফোর্সমেন্ট ইত্যাদি) গুণগতমান যেভাবে নিশ্চিত করা হচ্ছে

প্রকল্প সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তা এবং ঠিকাদার প্রতিষ্ঠানের কর্মকর্তারা জানান, বুয়েট এবং সওজ এর ল্যাবরেটরির মাধ্যমে নির্মাণ কাজে ব্যবহৃত মালামালসমূহের ল্যাব টেস্টের মাধ্যম গুণগতমান নিশ্চিত করা হচ্ছে। এছাড়া, ঢালাই এর পূর্বে কংক্রিটের নিয়মিত ল্যাব টেস্ট করা হচ্ছে বলে জানান।

প্রকল্প এলাকায় নির্মাণ কাজ চলাকালীন পরিবেশ দূষণ হচ্ছে কি না? হলে, দূষণ রোধে যে ধরনের পদক্ষেপ গ্রহণ করা হয়েছে

প্রকল্প সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তা এবং ঠিকাদার প্রতিষ্ঠানের কর্মকর্তারা জানান, শুস্ক মৌসুমে রাস্তায় ধুলা/বালি সৃষ্টি হয় এবং এই ধুলা/বালি বাতাসে মিশে ফলে বায়ুদূষণ হয়। তাই বায়ুদূষণ রোধে ঠিকাদার প্রতিষ্ঠান কর্তৃক রাস্তায় নিয়মিত পানি ছিটানো হচ্ছে।

প্রকল্পের কাজ নির্ধারিত সময়ে সম্পন্ন করতে যে ধরনের পদক্ষেপ গ্রহণ প্রয়োজন

প্রকল্প সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তারা জানান, নির্ধারিত সময়ে প্রকল্পের কাজ সম্পন্ন করতে হলে ভূমি অধিগ্রহণের কাজ ত্বরান্বিত করতে হবে। এছাড়া, সুনির্দিষ্ট কর্মপরিকল্পনা বাস্তবায়ন এবং ঠিকাদার প্রতিষ্ঠানকে যথাসময়ে কাজ সম্পাদনের তাগিদ প্রদান করা।

৩.১৯.১ স্থানীয় পর্যায়ে গণ্যমান্য ব্যক্তিবর্গের সাথে কেআইআই হতে প্রাপ্ত ফলাফলসমূহ:

নিবিড় পরিবীক্ষকালীন স্থানীয় গণ্যমান্য ব্যক্তিবর্গদের (শিক্ষক, ব্যবসায়ী, সাংবাদিক, ইউপি সদস্য) থেকে ২০টি কেআইআই করা হয়েছে। নিম্নে ফলাফলসমূহ দেয়া হলো-



চিত্রঃ স্থানীয় গণ্যমান্য ব্যক্তিবর্গের সাথে কেআইআই

ফলাফলসমূহ:

প্রকল্পের আওতায় যে সড়ক/ ব্রিজ/ কালভার্ট নির্মাণ করা হচ্ছে/হয়েছে এ ব্যাপারে স্থানীয় লোকজন সকলেই অবগত আছেন। তাঁরা জানান যে, নির্মাণ কাজ শুরুর পূর্বে তাঁদের এলাকায় আঞ্চলিক মহাসড়কের দুই পাশে ডিজিটাল সার্ভে/জরিপ করা হয়েছে।

স্থানীয় ব্যক্তিবর্গ সকলেই মতামত প্রদান করেন যে, সড়ক/ব্রিজ প্রশস্ত হওয়ার ফলে যোগাযোগ ব্যবস্থা উন্নত হবে। সময় বাঁচবে, কর্মসংস্থান বাড়বে, নতুন নতুন দোকান পাট তৈরি হবে। দ্রুত শহরে মালামাল নিয়ে যাওয়া যাবে, বিক্রিত মালামালের দাম বেশি পাওয়া যাবে, পাশাপাশি ছাত্র/ছাত্রীদের স্কুল/কলেজে যাতযায়াতে সুবিধা বৃদ্ধি পাবে এবং সড়ক দুর্ঘটনা হ্রাস পাবে মর্মে মতামত প্রকাশ করেন। এছাড়া জানান যে, সড়কের দুই পাশের জমির মূল্য বৃদ্ধি, শিল্প-কারখানা বৃদ্ধি এবং আবাসন ব্যবস্থা বৃদ্ধি পাবে।

প্রকল্প বাস্তবায়নের ফলে এলাকায় কৃষি ও অকৃষি ক্ষেত্রে যে ধরনের পরিবর্তন আসবে সে সম্পর্কে স্থানীয় ব্যক্তিবর্গ জানান রাস্তার পাশ দিয়ে নতুন বিদ্যুতের লাইন নির্মাণ হচ্ছে। যার ফলে কৃষিতে সেচ দেওয়ার সুযোগ বৃদ্ধি পাবে। ছোট ছোট কলকারখানা নির্মাণ হওয়ার ফলে কর্মসংস্থান তৈরি হবে ফলে বেকারত্ব দূর হবে, উৎপাদিত কৃষি পণ্য দ্রুত শহরে নিয়ে যাওয়া যাবে ফলে দ্রুত পঁচনশীল ফসলের অপচয় কমবে এবং যাতায়াতে খরচ কম হবে। এছাড়া, প্রকল্প এলাকায় ধান উৎপাদন ভালো হয় ফলে অটো রাইসমিল গড়ে উঠবে।

স্থানীয় ব্যক্তিবর্গ জানান সড়ক/ ব্রিজ নির্মাণের ফলে ব্যবসায়িক ক্ষেত্রে উন্নয়ন হবে। তাঁরা মতামত প্রদান করেন যে, ব্যবসায়ীরা সহজে বা কম সময়ের মধ্যে শহর থেকে মালামাল নিয়ে আসতে পারবে। পণ্য পরিবহণে সময় কম লাগবে এবং পরিবহন খরচ কম হবে। বড় বড় ট্র্যাক/কাভার্ড ভ্যানের সুবিধা বৃদ্ধি পাবে ফলে ব্যবসায়িক ক্ষেত্র বৃদ্ধি পাবে।

সড়ক/ ব্রিজ নির্মাণের ফলে অত্র এলাকায় স্বাস্থ্য ও চিকিৎসা সেবা পাওয়া সহজতর হবে, স্কুল/কলেজে শিক্ষার্থীর সংখ্যা বৃদ্ধি পাবে, সড়ক দূর্ঘটনা হ্রাস পাবে এবং জনসাধারণ দ্রুত ও নিরাপদে গন্তব্যে পৌঁছাতে পারবে বলে মতামত প্রদান করেন।

৩.২০ স্থানীয় মতবিনিময় কর্মশালা হতে প্রাপ্ত ফলাফল:

প্রকল্পের আওতায় ঢাকা জেলার ধামরাই উপজেলায় ঠিকাদার প্রতিষ্ঠানের বেইজ ক্যাম্পে গত ০৪ ফেব্রুয়ারি ২০২৪ খ্রিঃ তারিখ রোজ: মঙ্গলবার একটি স্থানীয় পর্যায়ে মতবিনিময় কর্মশালার আয়োজন করা হয়। উক্ত কর্মশালায় আইএমইডি'র প্রতিনিধি, প্রকল্প পরিচালক, প্রকল্প সংশ্লিষ্ট বিভিন্ন কর্মকর্তা, ঠিকাদার প্রতিষ্ঠানের কর্মকর্তা, সাংবাদিক, শিক্ষক, ইমাম, গৃহিণীসহ স্থানীয় গণ্যমান্য ব্যক্তিবর্গ উপস্থিত ছিলেন। উক্ত কর্মশালা প্রাপ্ত ফলাফল নিম্নে দেয়া হলো-



চিত্রঃ স্থানীয় পর্যায়ে কর্মশালা, বেইজ ক্যাম্প, ধামরাই, ঢাকা

ফলাফলসমূহ:

- আলোচনার শুরুতে কাওয়ালি বাজারের ব্যবসায়ী মোঃ সোহরাব হোসেন জানান, তাদের এলাকায় সড়ক প্রশস্তকরণের ফলে তারা অত্যন্ত খুশি। তিনি মনে করেন, এ প্রকল্প বাস্তবায়িত হলে উত্তরবঙ্গের মানুষজন সহজে

বিকল্প রুট হিসেবে এই সড়ক দিয়ে অনায়াসে ঢাকায় যাতায়াত করতে পারবে। এতে করে তাদের ভ্রমণে সময় কম লাগবে। এছাড়া, আরও জানান, চন্দ্রা ও বাইপেল অংশে অনেক সময় জ্যাম থাকে যার ফলে এই সড়কটি অত্যন্ত গুরুত্বপূর্ণ বিকল্প রুট হিসেবে তৈরি হবে। উত্তরবঙ্গ থেকে পণ্য পরিবহন সহজ হবে এবং টাকা কম খরচ হবে মর্মে সভায় অবহিত করেন।

- সভায় উপস্থিত দৈনিক যুগান্তর পত্রিকার সাংবাদিক জনাব কাজী মোতালেব জানান, এই অঞ্চলে অনেক দুধ উৎপাদন হয়। সেই সাথে ধান, শাক/সবজিসহ বিভিন্ন রকমের কৃষি পণ্য উৎপাদিত হয়। সড়ক প্রশস্ত হলে ঢাকায় দুধ সরবরাহ দ্রুত করা যাবে ফলে দুধ নষ্ট হবেনা। কৃষকগণ দ্রুত পণ্য বাজারজাত করতে পারবে এবং ভোক্তাগণ সতেজ পণ্য পাবে মর্মে সভায় অবহিত করেন।

- সভায় উপস্থিত স্থানীয় ব্যবসায়ী জানান, কাওয়ালি বাজারে একটি ফ্লাইওভার নির্মাণ করা হচ্ছে। ফ্লাইওভারের নিচ দিয়ে এবং মাঝামাঝি অংশে যেন আন্ডারপাস রাখা হয়। তা না হলে, লোকজনের রাস্তা পারাপারে অসুবিধা হবে। এছাড়াও জানান, যেহেতু কাওয়ালি বাজার সংলগ্ন ৪/৫টি স্কুল/কলেজ এবং মসজিদ রয়েছে তাই উক্ত আন্ডারপাসগুলো প্রয়োজন। সভায় উপস্থিত প্রকল্প পরিচালক জানান, ফ্লাইওভারের নিচে আন্ডরপাস ও ইউটার্ন রাখা হয়েছে লোকজন অনায়াসে রাস্তা ক্রস করতে পারবে।

- সভায় উপস্থিত সাংবাদিক জানান, প্রকল্পের কাজ চলমান। কিন্তু উক্ত অঞ্চলে ভূমি অধিগ্রহণের ক্ষতিপূরণের টাকা এখনো পরিশোধ শতভাগ সম্পন্ন হয়নি। লোকজন অনিশ্চয়তায় থাকে তারা ক্ষতিপূরণের টাকা পাবে কিনা। এছাড়া, তিনি জানান, ভূমি অধিগ্রহণ সংক্রান্ত কারণে প্রকল্প বাস্তবায়ন ধীরগতি হয়। ফলে ভূমি অধিগ্রহণের ক্ষতিপূরণ যদি আগেই প্রদান করা যায় তাহলে প্রকল্প বাস্তবায়নে সমস্যা হবে না। সভায় উপস্থিত প্রকল্প পরিচালক জানান, ভূমি অধিগ্রহণের জন্য পর্যাপ্ত সংস্থান রয়েছে। ডিসি অফিসের এল এ বিভাগ কর্তৃক উক্ত ক্ষতিপূরণের টাকা দ্রুত প্রদান করা হবে মর্মে জানান।

- সভায় উপস্থিত ঠিকাদার প্রতিষ্ঠানের কর্মকর্তা জানান, ভূমি সংক্রান্ত জটিলতার কারণে কাজ করতে অসুবিধা হয়। সড়কের পাশে দোকান-পাট, ঘর/বাড়ি, মসজিদ ইত্যাদি থাকার ফলে তারা শতভাগ ক্ষতিপূরণের অর্থ না পেলে কাজ করতে বাঁধা প্রদান করে। পরবর্তী সময়ে তাদের বুঝানোর মাধ্যমে ধীরে ধীরে কাজ করতে হয়। এছাড়া, সড়কের পাশে পল্লী বিদ্যুতের খুঁটি অপসারণ না করাতে কাজ ধীরগতি হয় বলে জানান।

- সভায় উপস্থিত অন্যান্য গণ্যমান্য ব্যক্তিবর্গ জানান, ক্ষতিপূরণের টাকা দ্রুত পরিশোধের ব্যবস্থা করতে পারলে প্রকল্পের কাজও ত্বরান্বিত হবে। জেলা প্রশাসকের সাথে নিবিড় যোগাযোগের মাধ্যমে ভূমি অধিগ্রহণের ক্ষতিপূরণের টাকা পরিশোধের বিষয়ে মতামত প্রদান করেন।

- প্রকল্প সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তাগণ জানান, এ প্রকল্পের ভূমি অধিগ্রহণ সংক্রান্ত জটিলতায় অগ্রগতি কিছুটা কম। ভূমি অধিগ্রহণ সম্পন্ন হলে নির্মাণ কাজ সম্পন্ন করতে বেশি সময় লাগবে না মর্মে জানান। এছাড়া মানিকগঞ্জ অংশে এখনো ইউটিলিটি শিফটিং কাজ সম্পন্ন হয়নি। পল্লী বিদ্যুতের অফিসকে নির্ধারিত চার্জ/ফি প্রদান করলেও এখনো খুঁটি সরায়নি, ফলে নির্মাণ কাজে বিঘ্ন ঘটছে।

সুনির্দিষ্ট মতামতসমূহ:

- যে সমস্ত প্রকল্পের ভূমি অধিগ্রহণের পরিমাণ বেশি সে সমস্ত প্রকল্প নির্ধারিত সময়ে বাস্তবায়নের নিমিত্ত ভূমি অধিগ্রহণ আলাদা কোনো প্রকল্পের মাধ্যমে করা যেতে পারে;
- প্রকল্প অনুমোদনের পর ন্যূনতম ৭ ধারার নোটিশ জারি না হলে প্রকল্পের আওতায় দরপত্র আহ্বান করা উচিত নয়;
- ভূমি অধিগ্রহণের ক্ষতিপূরণের টাকা যত দ্রুত সম্ভব পরিশোধের ব্যবস্থা করতে হবে;
- প্রকল্প গ্রহণের পূর্বে চাহিদা যাচাইয়ে স্থানীয় জনগণের সাথে আলোচনা করা;

- প্রকল্পের নির্মাণ কাজের গুণগতমান বজায় রাখার ক্ষেত্রে মাঠ পর্যায়ে তদারকি বৃদ্ধিসহ নিয়মিত ল্যাব-টেস্ট করতে হবে;

- কাওয়ালি বাজার সংলগ্ন এলাকায় যে সড়ক নির্মাণ করা হচ্ছে উক্ত স্থানে ২টি বক্স কালভার্ট নির্মাণের প্রয়োজন রয়েছে। বক্স কালভার্ট না হলে, উক্ত এলাকায় সেচ কার্যক্রম ব্যাহত হওয়ার সম্ভাবনা থাকবে এবং কৃষি জমির উৎপাদন কমে যাবে। সুতরাং, প্রকল্পের আওতায় যে সমস্ত জায়গায় সেচ নালা রয়েছে উক্ত স্থানসমূহ চিহ্নিতপূর্বক বক্স কালভার্ট নির্মাণের প্রয়োজনীয় উদ্যোগ নিতে হবে;

- নির্মাণাধীন এলাকায় পর্যাপ্ত পানি ছিটানো হচ্ছে না ফলে বায়ু দূষণের কারণে স্থানীয় মানুষজনের স্বাস্থ্য ঝুঁকি বৃদ্ধি পাচ্ছে। এছাড়া, সড়ক প্রশস্তকরণের জন্য অনেক গাছ কাঁটা হয়েছে। পরিবেশ উন্নয়নের জন্য প্রকল্পের আওতায় পরিকল্পিতভাবে বৃক্ষরোপণ করতে হবে এবং স্থানীয় জনগণের এ বিষয়ে পরিচর্যা করা প্রয়োজন, যেন রোপণকৃত গাছ নষ্ট/মারা না যায়।

৩.২১ পরিবেশ সংক্রান্ত তথ্যাদি পর্যালোচনা:

প্রকল্প গ্রহণের পূর্বে Environmental Impact Assessment (EIA) করা হয়নি। এ ধরনের বড় প্রকল্পে ভূমি অধিগ্রহণ, বৃক্ষ কর্তন, ইউটিলিটি স্থানান্তর জাতীয় কাজ থাকায় ধুলা/বালিসহ পরিবেশের প্রতি বিরুপ প্রভাব সৃষ্টি হয়। পরিবেশের বিরুপ প্রভাব মোকাবেলায় প্রয়োজনীয় কার্যক্রম Environmental Impact Assessment (EIA) প্রতিবেদনে উল্লেখ করা থাকে যা পরিবেশ উন্নয়নে সহায়তা করে। এ প্রকল্পের ক্ষেত্রে পরিবেশ প্রভাব সমীক্ষা করা হয়নি বিধায় পরিবেশের প্রতি কী ধরনের বিরুপ প্রভাব পড়তে পারে এবং তা থেকে কীভাবে উত্তোরণ হওয়া যায় সে বিষয়ে ধারণা পাওয়া যায়নি।

প্রকল্পের ডিপিপিতে টেকসই পরিবেশ সংক্রান্ত তথ্যাদি যথা- ভূমি, পানি, বাতাস, জীব- বৈচিত্র্য, প্রতিবেশ ইত্যাদি ক্ষেত্রে কোনো প্রভাব পড়বে কিনা সে সম্পর্কে উল্লেখ করা হয়েছে যে, সড়ক বরাবর পানি নিষ্কাশনের জন্য পর্যাপ্ত অবকাঠামো নির্মাণ করা হবে যাতে জলাবদ্ধতাসহ অন্যান্য সমস্যা সৃষ্টি না হয়। নির্মাণকালীন সময়ে বায়ু দূষণ সহনীয় পর্যায়ে রাখতে এবং জীব- বৈচিত্র্য সংরক্ষণে সতর্কতা অবলম্বনসহ প্রয়োজনীয় ব্যবস্থা গ্রহণ করা হবে। কিন্তু সরেজমিনে এখন পর্যন্ত পরিবেশ উন্নয়নের জন্য তেমন কোনো কাজ দেখা যায়নি। নির্মাণ কাজ চলমান থাকায় শুষ্ক মৌসুমে ধুলা/বালির কারণে পথচারীদের অসুবিধা হচ্ছে। উল্লেখ্য, ডিপিপিতে ১৮৮০০টি বৃক্ষরোপণ করা হবে মর্মে উল্লেখ রয়েছে। প্রকল্প দপ্তর কর্তৃক জানায়, প্রকল্পের নির্মাণ কাজ শেষ হলে বৃক্ষরোপণ করা হবে।

চতুর্থ অধ্যায়

প্রকল্পের সবল ও দুর্বলদিক এবং সুযোগ ও ঝুঁকিসমূহ পর্যালোচনা (SWOT Analysis)

প্রকল্পের আওতায় মাঠ পর্যায় হতে সংগ্রহীত তথ্য এবং সেকেন্ডারী ডকুমেন্ট হতে প্রাপ্ত পর্যালোচনার আলোকে প্রকল্পের সবল, দুর্বল, সুযোগ ও ঝুঁকিসমূহ নিম্নে প্রদান করা হলো-

সবল দিকসমূহ	দুর্বল দিকসমূহ
১. যথাসময়ে প্রকল্পের ড্রইং/ডিজাইন অনুমোদন; ২. প্রকল্পের শুরু থেকে অদ্যাবধি একজন প্রকল্প পরিচালক নিয়োজিত থাকা; ৩. অনুমোদিত ড্রইং/ডিজাইন অনুযায়ী Wearing Course, Bit binder course, Base type-1, Base type-2, ISG ইত্যাদি কাজ সম্পন্ন করা।	১. ভূমি অধিগ্রহণের কাজ নির্ধারিত সময়ে সম্পন্ন না হওয়া; ২. সম্ভাব্যতা যাচাই সমীক্ষায় দুর্বলতা; ৩. ঠিকাদার প্রতিষ্ঠানের প্রকল্প বাস্তবায়নে ধীরগতি; ৪. ডিপিপির কর্মপরিকল্পনা যথাযথভাবে অনুসরণ সম্ভব না হওয়া; ৫. জনবলের ঘাটতির কারণে মাঠ পর্যায়ে নির্মাণ কাজের তদারকির ঘাটতি; ৬. প্রকল্প গ্রহণের পূর্বে Environmental Impact Assessment (EIA) করা হয়নি; ৭. ইউটিলিটি শিফটিং এ বিলম্ব।
সুযোগসমূহ	**ঝুঁকিসমূহ**
১. স্থানীয় প্রশাসন ও জনসাধারণের সহায়তা পাওয়া ২. নির্মাণ শ্রমিকদের সহজলভ্যতা।	১. নির্মাণ সামগ্রীর মূল্য বৃদ্ধি; ২. ওভার লোডেড ট্র্যাক/কাভার্ড ভ্যান যাতায়াত; ৩. প্রাকৃতিক দুর্যোগ; ৪. পরিবেশ দূষণ ও স্বাঁস্থ্য ঝুঁকি।

পর্যালোচনা:

৪.১ প্রকল্পের সবল দিকসমূহ:

যথাসময়ে প্রকল্পের ড্রইং/ডিজাইন অনুমোদন: প্রকল্পের আওতায় ফ্লেক্সিবল পেভমেন্ট, রিজিড পেভমেন্টসহ আরসিসি বক্সকালভার্ট, ব্রিজসহ অন্যান্য কাজের মৌলিক ড্রইং/ডিজাইন যথাসময়ে অনুমোদন পাওয়া গিয়েছে।

প্রকল্পের শুরু থেকে অদ্যাবধি একজন প্রকল্প পরিচালক নিয়োজিত থাকা: ঘন ঘন এবং একাধিক প্রকল্প পরিচালক পরিবর্তনে প্রকল্প বাস্তবায়ন বিঘ্ন ঘটে। কিন্তু এ প্রকল্পের শুরু থেকে এ পর্যন্ত একজন প্রকল্প পরিচালক দায়িত্ব রয়েছেন যা প্রকল্পের অন্যতম ইতিবাচক দিক।

অনুমোদিত ড্রইং/ডিজাইন অনুযায়ী Wearing Course, Bit binder course, Base type-1, Base type-2, ISG ইত্যাদি কাজ সম্পন্ন করা: সরেজমিনে সড়ক প্রস্তকরণ কাজ পরিমাপ করে ড্রইং/ডিজাইন অনুযায়ী সঠিক পাওয়া গিয়েছে। এছাড়া, ডিবিএস ওয়ারিং কোর্স এর ল্যাব টেস্টের স্যাম্পল কালেকশন এর সময় পেভমেন্টের পুরুত্ব সঠিক পাওয়া গিয়েছে যা সড়ক নির্মাণের গুণগতমান নিশ্চিয়তা করে।

৪.২ প্রকল্পের দুর্বল দিকসমূহ:

ভূমি অধিগ্রহণের কাজ নির্ধারিত সময়ে সম্পন্ন না হওয়া: প্রকল্পের আওতায় কয়েকটি মৌজায় এখনো ভূমি অধিগ্রহণের কাজ সম্পন্ন হয়নি। ভূমি অধিগ্রহণের কাজ সম্পন্ন না হওয়ায় নির্মাণ কাজেও ধীরগতি পরিলক্ষিত হয়েছে। যথাসময়ে ভূমি অধিগ্রহণ না হওয়ায় প্রকল্পের বাস্তবায়ন অগ্রগতি ধীরগতি হচ্ছে।

সম্ভাব্যতা যাচাই সমীক্ষায় দুর্বলতা: প্রকল্প গ্রহণের পূর্বে সরকারি বিধি মোতাবেক তৃতীয় পক্ষ দ্বারা না করে সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর কর্তৃক সম্ভাব্যতা সমীক্ষা প্রতিবেদন তৈরি করা হয়েছে। সম্ভাব্যতা সমীক্ষাকালীন মাঠ পর্যায়ে উপকারভোগী জরিপ করা হয়নি। উপকারভোগী জরিপ করা হলে ভূমি সংক্রান্ত জটিলতা বিষয়টি তখনই চিহ্নিত করা যেতো এবং তদানুযায়ী ব্যবস্থা গ্রহণপূর্বক প্রকল্প বাস্তবায়ন করা হলে ভূমি অধিগ্রহণ আরও সহজ হতো মর্মে প্রতীয়মান হয়।

ঠিকাদার প্রতিষ্ঠানের প্রকল্প বাস্তবায়নে ধীরগতি: ঠিকাদার প্রতিষ্ঠানের অভ্যন্তরীণ সমস্যা জনিত কারণে বর্তমানে প্যাকেজ ১, ২ ও ৫ এর নির্মাণ কাজ বন্ধ রয়েছে। প্যাকেজ ৩, ৪ ও ৭ এর কাজ ধীরগতি পরিলক্ষিত হয়েছে।

ডিপিপির কর্মপরিকল্পনা যথাযথভাবে অনুসরণ সম্ভব না হওয়া: অনুমোদিত ডিপিপিতে বছরভিত্তিক সুনির্দিষ্ট কর্মপরিকল্পনা সন্নিবেশ করা হয়েছে। কিন্তু বাস্তবে উক্ত কর্মপরিকল্পনা অনুসরণ করা হয়নি।

জনবলের ঘাটতির কারণে মাঠ পর্যায়ে নির্মাণ কাজের তদারকির ঘাটতি: সরেজমিনে মাঠ পর্যায়ে নির্মাণ কাজের সুষ্ঠু তদারকির ঘাটতি পরিলক্ষিত হয়েছে। রিজিড পেভমেন্টের যথাযথ কিউরিং না করা, বক্স কালভার্টে ব্যবহৃত রেইনফোর্সমেন্টে মরিচা ইত্যাদি কাজে সুষ্ঠু তদারকির ঘাটতি দেখা গিয়েছে।

Environmental Impact Assessment (EIA) না করা: বাংলাদেশ সরকারের নিয়ম অনুয়ায়ী যে কোন প্রকল্প গ্রহণের পূর্বে পরিবেশ অধিদপ্তর হতে পরিবেশগত ছাড়পত্র গ্রহণ ও পরিবেশগত প্রভাব মূল্যায়ন (Environmental Impact Assessment) করা আবশ্যক। এই প্রকল্পটি একটি বৃহৎ প্রকল্প ও প্রকল্পের কার্যপরিধিতে রাস্তা, ব্রিজ, কালভার্ট নির্মাণসহ আনুষাঙ্গিক অবকাঠামো নির্মাণের ফলে পরিবেশের উপর কি প্রভাব পড়বে তা প্রকল্প গ্রহণের পূর্বে বিবেচনা করা খুবই জরুরি ছিল। কিন্তু এ প্রকল্পে তা করা হয়নি।

ইউটিলিটি শিফটিং এ বিলম্ব: প্রকল্পের আওতায় টাঙ্গাইল ও মানিকগঞ্জ কিছু অংশে ইউটিলিটি শিফটিং সম্পন্ন হয়নি। ফলে প্রকল্পের নির্মাণ কাজে ধীরগতি দেখা গিয়েছে।

৪.৩ প্রকল্পের সুযোগসমূহ:

স্থানীয় প্রশাসনের ও জনসাধারণের সহায়তা: প্রকল্পের আওতায় ভূমি অধিগ্রহণকালীন উচ্ছেদ অভিযানে জেলা/ উপজেলা প্রশাসনের সহায়তা পাওয়া গিয়েছে। এছাড়া, ভূমি অধিগ্রহণের টাকা অপরিশোধিত অবস্থায় স্থানীয় জনসাধারণকে বুঝিয়ে নির্মাণ কাজ চলমান রাখা হয়েছে।

নির্মাণ শ্রমিকদের সহজলভ্যতা: প্রকল্পর কাজে নির্মাণ শ্রমিক অত্যন্ত গুরুত্বপূর্ণ ভূমিকা পালন করে। যথাসময়ে নির্মাণ শ্রমিকদের পাওয়া না গেলে প্রকল্পের কাজে বিঘ্ন ঘটে। এ প্রকল্পের কাজে স্থানীয় লোকজনের কর্মসংস্থানের সুযোগ হওয়াতে স্থানীয় লোকজন সন্তোষ প্রকাশ করেছেন।

৪.৪ প্রকল্পের ঝুঁকিসমূহ:

নির্মাণ সামগ্রীর উর্ধ্ব মূল্য: প্রকল্পের নির্মাণ কাজে সওজ এর রেট শিডিউল ২০১৮ অনুসরণ করা হয়েছে। কিন্তু বর্তমানে নির্মাণ সামগ্রীর মূল্য বৃদ্ধির ফলে প্রকল্প ব্যয়ের উপর প্রভাব সৃষ্টি হওয়ার আশঙ্কা রয়েছে।

ওভার লোডেড ট্র্যাক/কাভার্ড ভ্যান যাতায়াত: সড়কের নির্দিষ্ট একটি ডিজাইন লোড রয়েছে। উক্ত লোডের অতিরিক্ত লোডের ট্র্যাক/কাভার্ড ভ্যান যাতায়াত করলে সড়কের পেভমেন্ট ক্ষতিগ্রস্ত হওয়ার আশঙ্কা থাকবে।

প্রাকৃতিক দুর্যোগ: প্রকল্প এলাকায় বড় কোনো প্রাকৃতিক দুর্যোগ (ভূমিকম্প, ঘুর্ণিঝড় ইত্যাদি) এর বিপর্যয় দেখা দিলে অবকাঠামো ক্ষতিগ্রস্ত হওয়ার আশঙ্কা রয়েছে। ফলে নির্মিত সড়ক ও ব্রিজের As built ড্রইং/ডিজাইন যথাযথ সংরক্ষণ করতে হবে যেন ক্ষতিগ্রস্ত হলে দ্রুত মেরামত করা যায়।

পরিবেশ দূষণ ও স্বাস্থ্য ঝুকি: প্রকল্প এলাকায় পরিবেশ দূষণ রোধে তেমন কোনো কার্যকরি পদক্ষেপ গ্রহণ করা হয়নি। শুষ্ক মৌসুমে নির্মাণাধীন সড়কে পর্যাপ্ত ধুলা/বালির ফলে বায়ু দূষণ বৃদ্ধি পাচ্ছে। ফলে প্রকল্পভুক্ত এলাকার মানুষের স্বাস্থ্য ঝুঁকির আশঙ্কা রয়েছে।

পঞ্চম অধ্যায়

পর্যালোচনা হতে প্রাপ্ত সার্বিক পর্যবেক্ষণ

৫.১ বার্ষিক কর্মপরিকল্পনা বাস্তবায়ন অগ্রগতি পর্যবেক্ষণ:

ডিপিপি অনুযায়ী প্রকল্পের বাস্তবায়নকাল ০১ ফেব্রুয়ারি ২০২২ হতে ৩০ জুন ২০২৪ পর্যন্ত হওয়ায় জুন ২০২৪ পর্যন্ত কর্মপরিকল্পনা সন্নিবেশ করা হয়েছে। পরবর্তীতে প্রকল্পের মেয়াদ জুন ২০২৬ পর্যন্ত বর্ধিত করা হয়েছে ফলে প্রকল্পের Time overrun ৫৫.৫৫%। ডিপিপি অনুযায়ী জুন, ২০২৪ এর মধ্যে প্রকল্পের শতভাগ (১০০.০০%) কাজ সম্পন্ন হওয়ার কথা থাকলেও ফেব্রুয়ারি, ২০২৫ পর্যন্ত প্রকল্পের আর্থিক অগ্রগতি ৩৪.০৯% এবং বাস্তব অগ্রগতি মাত্র ৩৯.৫০%। প্রকল্প বাস্তবায়নকালীন ডিপিপির কর্মপরিকল্পনা অনুসরণ করা হয়নি (বিস্তারিত অনুচ্ছেদ: ৩.১)।

৫.২ বছরভিত্তিক অর্থ-বরাদ্দ, ছাড় ও প্রকৃত ব্যয়ের অগ্রগতি পর্যবেক্ষণ:

প্রকল্পের অনুমোদিত ডিপিপি অনুযায়ী প্রাক্কলিত ব্যয় মোট ১৪৩৫৮৯.৩৬ লক্ষ টাকা যা বাংলাদেশ সরকারের নিজস্ব অর্থায়ন। প্রকল্প অনুমোদনের পর ডিপিপি অনুসারে ২০২২-২০২৩ ও ২০২৩-২০২৪ অর্থবছরে বরাদ্দের শতভাগ অর্থ ছাড় ও ব্যয় হওয়ার কথা থাকলেও তা সম্ভব হয়নি। চলতি ২০২৪-২০২৫ অর্থবছরে এডিপিতে বরাদ্দ ৬২০০০.০০ লক্ষ টাকা কিন্তু অর্থছাড় হয়েছে ৮২৫০.০০ লক্ষ টাকা যা বরাদ্দের মাত্র ১৩.৩১%। এছাড়া, অর্থছাড় অনুযায়ী ব্যয় করা হয়েছে মাত্র ৪৩৪০.০০ লক্ষ টাকা বা ৭.০০% এবং যা মোট প্রকল্প ব্যয়ের ৩.০২%। প্রকল্প অফিসের তথ্য অনুযায়ী ফেব্রুয়ারি, ২০২৫ পর্যন্ত মোট প্রকল্প ব্যয় ৪৮৯৪৫.০০ লক্ষ টাকা বা ৩৪.০৯%। প্রকল্প অনুমোদনের পর ০৩ বছর অতিবাহিত হয়েছে। অর্থবছর অনুযায়ী প্রকল্পের অর্থ ছাড় ও ব্যয়ের অগ্রগতি সন্তোষজনক নয় (বিস্তারিত অনুচ্ছেদ: ৩.২)।

৫.৩ প্রকল্পের নির্মাণ কাজের ধীরগতির কারণ পর্যবেক্ষণ:

প্রকল্প অনুমোদনের পর ৩ বছর ইতোমধ্যে অতিবাহিত হয়েছে কিন্তু কয়েকটি মৌজায় ভূমি অধিগ্রহণ সম্পন্ন না হওয়ায় নির্মাণ কাজ ধীরগতি পরিলক্ষিত হয়েছে। টাঙ্গাইল জেলা প্রশাসক কার্যালয়ের এল. এ শাখায় মাত্র ৫ জন সার্ভেয়ার রয়েছে। এত কম সংখ্যক জনবল দিয়ে সার্ভে কাজ সম্পন্নপূর্বক প্রাক্কলন প্রস্তুত করতে সময়ক্ষেপন হয়। এছাড়া জেলা প্রশাসক, এলএও, অতিরিক্ত এলএওদের বদলিজনিত কারণে ভূমি অধিগ্রহণ কার্যক্রম কিছুটা ব্যাহত হয়। সুতরাং, যে সমস্ত প্রকল্পের আওতায় ভূমি অধিগ্রহণের পরিমাণ তুলনামূলক বেশি উক্ত প্রকল্প গ্রহণের পূর্বে ভূমি অধিগ্রহণ কার্যক্রম সম্পন্ন করে অথবা ন্যূনতম ৭ ধারা সম্পন্ন হওয়ার পর নির্মাণ কাজ শুরু করা হলে প্রকল্পের সুষ্ঠু বাস্তবায়ন নিশ্চিত হবে মর্মে প্রতীয়মান হয়।

প্যাকেজ ১, ২ ও ৫ এর ঠিকাদার প্রতিষ্ঠানের নিরাপত্তা জামানত (Performance Security) মেয়াদ শেষ হওয়ায় বর্তমানে কাজ বন্ধ রয়েছে। এছাড়া, টাঙ্গাইল ও মানিকগঞ্জ অংশে সময়মতো ইউটিলিটি শিফটিং সম্পন্ন না হওয়ার কারণে নির্মাণ কাজে ধীরগতি পরিলক্ষিত হয়েছে (বিস্তারিত অনুচ্ছেদ: ৩.৩, ৩.৫ ও ৩.২০)।

৫.৪ প্রকল্প বাস্তবায়নের মূল চ্যালেঞ্জসমূহ:

সড়ক প্রশস্তকরণ, বাঁক সরলীকরণ, নতুন এ্যালাইনমেন্টে বক্স কালভার্ট নির্মাণ, নতুন রাস্তা নির্মাণ ইত্যাদি কারণে ভূমি অধিগ্রহণ করতে হচ্ছে। ভূমি অধিগ্রহণকালীন বিদ্যমান সড়কের পাশে দোকানপাট, মসজিদ, মন্দির, বাজার, ঘর/বাড়ি ইত্যাদি অপসারণ হচ্ছে মূল চ্যালেঞ্জ। প্রকল্পের চেইনেজ ০+০০০ থেকে ৬+০০০ এ টাঙ্গাইল জেলার দেলদুয়ার উপজেলার বাজার অংশে ভূমি অধিগ্রহণ ও বিদ্যমান অবকাঠামো অপসারণ করে রাস্তা নির্মাণ করা চ্যালেঞ্জ রয়েছে।

প্যাকেজ ১, ২ ও ৫ এর ঠিকাদার প্রতিষ্ঠানের নিরাপত্তা জামানত (Performance Security) মেয়াদ শেষ হওয়ায় বর্তমানে কাজ বন্ধ রয়েছে। প্রকল্প কর্তৃপক্ষ কর্তৃক সর্বশেষ গত ১২/১২/২০২৪ খ্রিঃ তারিখে (স্মারক নং-৩৫.০১.৬১৫২.০০৮.০০.০০১.২৪-১৫০৩) কাজ সম্পাদনের সময় বর্ধিতকরণে অনুমোদনের জন্য কাজের অনুকূলে দাখিলকৃত নিরাপত্তা জামানত (Performance Security) এর মেয়াদ বৃদ্ধি এবং সাইটে প্রয়োজনীয় লোকবল, যন্ত্রপাতি ও পর্যাপ্ত মালামাল আনায়ন করার জন্য চূড়ান্তভাবে তাগিদ প্রদান করা হয়। অন্যথায়, চুক্তিপত্রের শর্ত মোতাবেক প্রয়োজনীয় ব্যবস্থা গ্রহণ করা হবে মর্মে চিঠিতে জানানো হয়। এ মুহূর্তে উক্ত ঠিকাদার প্রতিষ্ঠান কর্তৃক নির্মাণ কাজ পুনরায় শুরু করা না হলে প্রকল্প বাস্তবায়ন করা অনিশ্চিত হয়ে পড়তে পারে। প্রকল্প কর্তৃপক্ষ জানান, পল্লী বিদ্যুৎ সমিতির টাকা পরিশোধের পরেও খুঁটি স্থানান্তরে কোনো ব্যবস্থা নেয়া হয়নি। ইউটিলিটি শিফটিং এ প্রকল্পের আরেকটি বড় চ্যালেঞ্জ (বিস্তারিত অনুচ্ছেদ: ৩.৩, ৩.৫ ও ৩.২০)

৫.৫ সম্ভাব্যতা সমীক্ষা প্রতিবেদন পর্যালোচনা:

সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর কর্তৃক সম্ভাব্যতা সমীক্ষা প্রতিবেদন তৈরি করা হলেও বিস্তারিতভাবে করা হয়নি। বিদ্যমান সড়কের এ্যালাইনমেন্টের সাথে সম্ভাব্য ব্যয় সাশ্রয়ী ও অধিক জনসংযোগ সৃষ্টিকারী বিকল্প সড়কের সুপারিশ প্রদান করা হলো সম্ভাব্যতা সমীক্ষার প্রধান কাজ যা এখানে করা হয়নি। এছাড়া সম্ভাব্যতা সমীক্ষা প্রতিবেদনে উপকারভোগী জরিপ করা হয়নি। ফলশ্রুতিতে ভূমি অধিগ্রহণ ও ইউটিলিটি স্থানান্তর, ব্রীজ, কালভার্ট ও অন্যান্য অবকাঠামোর স্থান ও উচ্চতা নির্ণয় বিষয়ক গুরুত্বপূর্ণ বিষয়ে সিদ্ধান্ত নিতে দীর্ঘসূত্রিতা ও প্রকল্প বাস্তবায়নকালীন উদ্ভূত সমস্যাদি নিরসণে শুরু থেকেই কার্যকরি পদক্ষেপ গ্রহণ করা যায়নি। প্রকল্প বাস্তবায়নের পূর্বে সম্ভাব্যতা সমীক্ষা প্রতিবেদনে উপকারভোগীদের জরিপ করা হলে ভূমি অধিগ্রহণ সংক্রান্ত জটিলতাগুলো সম্পর্কে আগেই ধারণা পাওয়া যেতো এবং সে অনুযায়ী সঠিক পরিকল্পনা গ্রহণপূর্বক প্রকল্প বাস্তবায়ন করা যেতে পারলে উদ্ভূত সমস্যাদি দ্রুত নিরসণ করা যেতো (বিস্তারিত অনুচ্ছেদ: ৩.৯)।

৫.৬ ক্রয় কার্যক্রম পর্যবেক্ষণ:

চলতি ২০২৪-২০২৫ অর্থবছরের বার্ষিক ক্রয় পরিকল্পনা প্রস্তুতপূর্বক যথাযথ কর্তৃপক্ষ (HOPE) কর্তৃক অনুমোদন নেয়া হয়েছে। অনুমোদিত ডিপিপি অনুযায়ী প্রকল্পের আওতায় পণ্য ক্রয়ের ২টি, কার্য ক্রয়ের ৭টি ও সেবা ক্রয়ের ৪টি প্যাকেজ রয়েছে।

প্রকল্পের আওতায় কার্য ক্রয়ের ৭টি প্যাকেজের মধ্যে ১টি রয়েছে মেরামত ও রক্ষণাবেক্ষণ প্যাকেজ। প্রকল্পের কার্যক্রয়ের মূল প্যাকেজ ৬টি। প্রকল্পের আওতায় কার্য ক্রয়ের ক্ষেত্রে ডিপিপির তারিখ অনুযায়ী বাস্তবে দরপত্র আহ্বান করা হয়নি। ডিপিপির প্রদত্ত সময় থেকে প্রায় ৬ মাস পর ই-জিপিতে দরপত্র আহ্বান করা হয়েছে।

চুক্তি অনুযায়ী ৫টি প্যাকেজের (প্যাকেজ ১, ২, ৩, ৪ ও ৭) কাজ জুন, ২০২৪ তারিখের মধ্যে সম্পন্ন হওয়ার কথা থাকলেও এখন পর্যন্ত কোনো প্যাকেজের কাজ সম্পন্ন হয়নি। প্যাকেজ ৩, ৪ ও ৭ এর মেয়াদ জুন ২০২৬ পর্যন্ত বর্ধিত করা হয়েছে। কিন্তু প্যাকেজ ১, ২ ও ৫ এর ঠিকাদার প্রতিষ্ঠানের নিরাপত্তা জামানত (Performance Security) মেয়াদ শেষ হওয়ায় বর্তমানে কাজ বন্ধ রয়েছে, ফলে প্রকল্প বাস্তবায়নে ধীরগতি হচ্ছে।

প্রকল্পের আওতায় সেবা ক্রয়ের জন্য ৪টি প্যাকেজ রয়েছে যথা সার্ভে, যন্ত্রপাতি ও ডিজাইন, ল্যাবরেটরি টেস্টিং, অনুষ্ঠান/উৎসবাদি (উদ্বোধনী) ও অন্যান্য ব্যয়। এগুলো মূলতঃ সেবা ক্রয়ের আওতায় পড়ে না (বিস্তারিত অনুচ্ছেদ: ৩.৫.১, ৩.৫.২ ও ৩.৫.৩)

৫.৭ নির্মাণ কাজের গুণগতমান পর্যবেক্ষণ:

চলমান কাজের নির্মাণ কাজের গুণগতমান যাচাইকল্পে পরামর্শক প্রতিষ্ঠান কর্তৃক ডিবিএস ওয়ারিং কোর্স এর ২টি ল্যাব টেস্ট করা হয়েছে। ঠিকাদার প্রতিষ্ঠানের ল্যাব-টেস্টের ফলাফল সঠিক পাওয়া গিয়েছে। সড়ক নির্মাণ কাজে Wearing Course, Bit binder course, Base type-1, Base type-2, ISG ইত্যাদি অনুমোদিত ড্রইং/ডিজাইন অনুযায়ী সঠিক পাওয়া গিয়েছে (বিস্তারিত অনুচ্ছেদ:৩.১২, ৩.১৩, ৩.১৪)

৫.৮ সরেজমিনে নির্মাণ কাজ পর্যবেক্ষণ:

- অনুমোদিত ড্রইং/ডিজাইন অনুযায়ী নির্মাণ কাজ চলমান রয়েছে। সড়কের প্রস্থ পরিমাপ করে ড্রইং/ডিজাইন অনুযায়ী সঠিক পাওয়া গিয়েছে। অনুমোদিত ড্রইং/ডিজাইন অনুযায়ী বেস, সাব বেস এর কাজ করা হয়েছে এবং Binder Course এর পূরত্ব স্পেসিফিকেশন অনুযায়ী ৮০ মি:মি: সঠিক পাওয়া গিয়েছে। এছাড়া, স্পেসিফিকেশন অনুযায়ী ৬০/৭০ গ্রেডের বিটুমিন প্রয়োগ করা হচ্ছে।

- প্রকল্পের আওতায় নতুন এ্যালাইনমেন্টে কয়েকটি আরসিসি বক্স কালভার্ট নির্মাণ কাজ বর্তমানে বন্ধ রয়েছে। রেইনফোর্সমেন্ট দীর্ঘ দিন অব্যবহৃতের ফলে রেইনফোর্সমেন্টগুলোতে মরিচা দেখা গিয়েছে। দ্রুত মরিচা রোধ না করা যেতে পারলে রেইনফোর্সমেন্টের কার্যকারিতা হ্রাস পাবে।

- আরসিসি বক্স কালভার্ট ডিজাইনে AASHTO 1996/ LRFD-2004 অনুসরণ করা হয়েছে। Live Loading Standard H.S. Trucks H 20- S 16-44 loading including Lane load (HL-93) বিবেচনা করা হয়েছে। নির্মাণাধীন বক্স কালভার্টে ডিজাইন অনুযায়ী ২০ মি:মি: ডাউন গ্রেড সাইজের পাথর ব্যবহার করা হয়েছে।

- চেইনেজ ১৩+ ৫০০ ও ১৮ + ৮৫০ তে নির্মিত সড়কের একপাশে পেভমেন্টে ডেবে ফাটল দেখা গিয়েছে। পরামর্শক প্রতিষ্ঠান কর্তৃক প্রকল্প দপ্তরের কর্মকর্তাকে উক্ত কাজের মেরামত বিষয়ে দ্রুত পদক্ষেপ গ্রহণ করতে বলা হয়। পরবর্তীতে প্রকল্প দপ্তর কর্তৃক পদক্ষেপ গ্রহণ করা হয়েছে এবং উক্ত ডেবে যাওয়া স্থানে ঠিকাদার প্রতিষ্ঠান কর্তৃক ইতোমধ্যে মেরামত করা হয়েছে।

- ফ্লেক্সিবল পেভমেন্টের পানি নিষ্কাশনের জন্য যে ক্রস ড্রেন নির্মাণ করা হয়েছে তা দিয়ে পানি বের হওয়ার সুযোগ নেই। ক্রস ড্রেনের তলদেশে প্যালাইসাইডিং কারণে মুখ বন্ধ রয়েছে। এতে বর্ষাকালে অতিবৃষ্টিপাতে ক্রস ড্রেন দ্বারা পানি নিষ্কাশন ব্যাহত হবে। ক্রস ড্রেন থেকে পানি Discharge করতে ক্রস ড্রেনের মুখে ড্রেনেজ পাইপ স্থাপন করতে হবে।

- সড়কের স্লোপ প্রটেকশনের জন্য আর্থ ওয়ার্কিং কাজ চলমান রয়েছে। ১:২ অনুপাতে নিয়ম অনুযায়ী স্লোপ প্রটেকশনের কাজ করা হচ্ছে।

- সওজ এর সেকশন ৫.১৩.১১ জেনারেল স্পেসিফিকেশন অনুযায়ী ৩ সপ্তাহ (২১দিন) কিউরিং এর নিয়ম অনুযায়ী বাস্তবে নির্মাণ কাজের যথাযথ কিউরিং এর ঘাটতি পরিলক্ষিত হয়েছে (চেইনেজ ৬+০০০ হতে ১২+০০০) ফলে পেভমেন্টের কোথাও কোথাও ১/০.৫ মিমি: ফাটল বা Hair crack দেখা গিয়েছে। এছাড়া ওয়ার্ক অর্ডার (Work Order) অনুযায়ী আরসিসি প্যালাসাইডিং কাজ উল্লেখ থাকলেও তা এখনো করা হয়নি।

- নতুন এ্যালাইনমেন্টে বক্স কালভার্ট কাজ (চেইনেজ ৫ + ৮৯৫) পরিদর্শনে দেখা যায়, রেইনফোর্সমেন্ট দীর্ঘ দিন অব্যবহৃতের ফলে রেইনফোর্সমেন্টগুলোতে মরিচা দেখা গিয়েছে। দ্রুত মরিচা রোধ না করা যেতে পারলে রেইনফোর্সমেন্টের কার্যকারিতা হ্রাস পাবে।

- প্রকল্পের আওতায় অনেকগুলো চেইনেজে ভূমি অধিগ্রহণপূর্বক সড়কের বাঁক সরলীকরণ করা হয়েছে, ফলে সড়ক দুর্ঘটনা হ্রাস পাবে।

- প্যাকেজ-৫ এর অধীন ১৮তম কিলোমিটারে ৯৭ মিটার ১টি পিসি গার্ডার সেতু নতুন এ্যালাইনমেন্টে নির্মাণের জন্য হাইড্রোলজিক্যাল ও মরফোলজিক্যাল স্টাডি চলমান রয়েছে। প্রকল্পের সম্ভাব্যতা যাচাই সঠিকভাবে করা হলে এ বিষয়গুলো আগেই বিস্তারিতভাবে প্রতিবেদনে পাওয়া যেতো।

- প্যাকেজ-৬ এর আওতায় নির্মাণকালীন রক্ষণাবেক্ষণ কাজ বাবদ ৪৯.৩০ লক্ষ টাকার সংস্থান রয়েছে। প্রকল্প দপ্তরের কর্মকর্তাগণ জানান জরুরি রক্ষণাবেক্ষণের প্রয়োজন হলে উক্ত কাজ করা হয়। সরেজমিনে পরিদর্শনকালীন কোনো রক্ষণাবেক্ষণ কাজ পরিলক্ষিত হয়নি।

❖ ঠিকাদার প্রতিষ্ঠান কর্তৃক নির্মাণ শ্রমিকদের কোনো সুরক্ষা সরঞ্জামাদি সরবরাহ করা হয়নি (হ্যালমেট, গাম্বুট, গ্লাবস ইত্যাদি)। দেখা যায়, পরিবেশ উন্নয়নের কোনো কাজ করা হয়নি। ফলে শুষ্ক মৌসুমে ধুলা/বালি সৃষ্টির ফলে বায়ু দূষণ হচ্ছে। দ্রুত নির্মাণ কাজ শেষ করা হলে সড়ক ব্যবহারে স্থানীয় লোকজন যেমন উপকার পাবে তেমনি ধুলা/বালির সৃষ্টিও কম হবে।

৫.৯ প্রকল্প ব্যবস্থাপনা পর্যবেক্ষণ:

ডিপিপির অর্গানোগ্রাম অনুযায়ী সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের ময়মনসিংহ সড়ক জোনের অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী অতিরিক্ত দায়িত্ব হিসেবে প্রকল্প পরিচালকের দায়িত্ব পালন করছেন। সরকারি খাতে উন্নয়ন প্রকল্প প্রণয়ন, প্রক্রিয়াকরণ, অনুমোদন ও সংশোধন পদ্ধতি" বিষয়ক পরিপত্র অনুসারে ৫০ কোটি টাকার উর্ধ্বে প্রকল্পের ক্ষেত্রে নিয়মিত প্রকল্প পরিচালক নিয়োগ দিতে হয়। এ প্রকল্পটির প্রাক্কলন ব্যয় ৫০ কোটি টাকার উর্ধ্বে, কিন্তু পরিপত্র অনুযায়ী নিয়মিত প্রকল্প পরিচালক নিয়োগ দেয়া হয়নি। উপরন্তু দাপ্তরিক দায়িত্বসহ অতিরিক্ত দায়িত্বে রয়েছেন। সুতরাং, ডিপিপি প্রণয়নকালীন নিয়মিত প্রকল্প পরিচালক নিয়োগের বিষয়টি উল্লেখ করা প্রয়োজন ছিল।

ডিপিপির অর্গানোগ্রাম অনুযায়ী সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের নিজস্ব জনবল দ্বারা প্রকল্পটি বাস্তবায়িত হচ্ছে। প্রকল্প বাস্তবায়নে প্রকল্প পরিচালকসহ প্রকল্প ব্যবস্থাপক-২জন, উপ-প্রকল্প ব্যবস্থাপক-২জন এবং উপ-সহকারী প্রকৌশলী-২ জন মোট ৭জন দায়িত্বে রয়েছেন। এতো কম সংখ্যক জনবল দিয়ে মাঠ পর্যায়ে প্রকল্পের কাজ সুষ্ঠু তদারকি কিছুটা ব্যাহত পরিলক্ষিত হয়েছে।

সমীক্ষাকালীন সময় পর্যন্ত ডিপিপির লক্ষ্যমাত্রা অনুযায়ী মোট ১৪টি সভা আয়োজন করা হয়েছে। তন্মধ্যে ১০টি পিআইসি সভা এবং ০৪টি পিএসসি সভা অনুষ্ঠিত হয়েছে। চলতি অর্থবছরের লক্ষ্যমাত্রা অনুযায়ী পিআইসি ০৩টি সভা অনুষ্ঠিত হয়েছে কিন্তু এখনো পিএসসি সভা অনুষ্ঠিত হয়নি। প্রকল্প সুষ্ঠু বাস্তবায়নের নিমিত্ত বাস্তবায়নকারী সংস্থা কর্তৃক নিয়মিত পিআইসি ও পিএসসি সভা আয়োজন করা প্রয়োজন (বিস্তারিত অনুচ্ছেদ: ৩.১০)।

অডিট আপত্তি পর্যবেক্ষণ:

প্রকল্পের আওতায় গত ২০২২-২০২৩ ও ২০২৩-২০২৪ অর্থ বছরে পরিবহন অডিট অধিদপ্তর কর্তৃক অডিট সম্পাদিত হয়েছে। গত ২০২২-২০২৩ অর্থবছরের অডিট আপত্তিতে জড়িত অর্থের পরিমাণ ৩,০৪,০৪,৫২৭ (তিন কোটি চার লক্ষ চার হাজার পাঁচশত সাতাশ) টাকা। প্রকল্প দপ্তর কর্তৃক অডিট আপত্তি নিস্পত্তির বিষয়ে ইতোমধ্যে টাঙ্গাইল পল্লী বিদ্যুৎ সমিতি হতে সমন্বয় বিলের ছায়ালিপিসহ অডিট অধিদপ্তরে প্রেরণ করা হয়েছে। বর্তমানে উক্ত অডিট আপত্তিটি নিস্পত্তি প্রক্রিয়াধীন। এছাড়া, ২০২৩-২০২৪ অর্থবছরে অডিট আপত্তিতে জড়িত অর্থের পরিমাণ ২৯,৮৫,৮২২ (উনত্রিশ লক্ষ পঁচাশি হাজার আটশত বাইশ) টাকা। অডিট আপত্তি এখনো নিস্পত্তি হয়নি। অডিট আপত্তি নিস্পত্তি বিষয়ে প্রশাসনিক পদক্ষেপ গ্রহণ করা প্রয়োজন (বিস্তারিত অনুচ্ছেদ: ৩.১০.৪)।

৫.১০ লগ-ফ্রেমের আলোকে লক্ষ্য, উদ্দেশ্য, আউটপুট ও ইনপুট অর্জন পর্যবেক্ষণ:

অনুমোদিত ডিপিপি অনুযায়ী প্রকল্পের মেয়াদ ডিসেম্বর ২০২৪ তারিখ থাকলেও পরবর্তীতে প্রকল্পটি ৩০ জুন/২০২৬ পর্যন্ত মেয়াদ বৃদ্ধি করা হয়েছে। ইতোমধ্যে প্রকল্পের ৩ বছর অতিবাহিত হয়েছে। বর্তমানে প্রকল্পের ক্রমপুঞ্জিত ভৌত অগ্রগতি মাত্র ৩৯.৫০%। অর্থাৎ, প্রকল্পের লক্ষ্য, উদ্দেশ্য, আউটপুট ও ইনপুট অর্জন সীমিত মর্মে প্রতীয়মান হয়েছে।

তবে প্রকল্পটি বাস্তবায়িত হলে সড়ক পথসহ সরু ব্রিজগুলো প্রশস্ত এবং ঝুঁকিমুক্ত হবে। যার কারণে উক্ত সড়কের উপর দিয়ে অনায়াসে বড় যানবাহনগুলো চলাচল করতে পারবে। ফলে অতিরিক্ত সময় অপচয় হবেনা এবং ব্যয়ও সাশ্রয় হবে। সুতরাং বলা যায় প্রকল্পের প্রধান কাজ (সড়ক প্রশস্তকরণ) প্রকল্পের উদ্দেশ্যের সাথে সামঞ্জস্যপূর্ণ। এছাড়া, দেশের উত্তর ও দক্ষিণ-পশ্চিমাঞ্চলের মানুষের জন্য সাশ্রয়ী (সময় ও অর্থ) ও কার্যকরী রুট হিসেবে গড়ে উঠবে। সুতরাং প্রকল্পটির মূল কাজের উপযোগিতা অত্যন্ত গুরুত্বপূর্ণ। উপকারভোগীদের মতে ক্ষুদ্র শিল্প ও কৃষিভিত্তিক শিল্পের সম্প্রসারণ, কর্মসংস্থান, আয় বৃদ্ধি ও আর্থ-সামাজিক উন্নয়নের গুরুত্বপূর্ণ অবদান রাখবে। ভ্রমণে সময় সাশ্রয়, যাত্রীদের পরিবহন খরচ সাশ্রয় এবং গাড়ির পরিচালনা ব্যয় সাশ্রয় হবে (বিস্তারিত অনুচ্ছেদ: ৩.৬)।

৫.১১ সড়ক/অবকাঠামোর Design life পর্যবেক্ষণ

ডিপিপি অনুযায়ী প্রকল্পের আওতায় নির্মাণাধীন সড়কের ডিজাইন লাইফ নির্মাণ পরবর্তী সময় হতে ২০ বছর বিবেচনা করা হয়েছে এবং পেভমেন্ট লেয়ারের পুরুত্ব ডিজাইন লাইফে ১০ বছর বিবেচনা করা হয়েছে। আঞ্চলিক মহাসড়কটির উপর দিয়ে যে সকল যানবাহন চলাচল করবে সেগুলোর ওজন (weight) সড়কের স্থায়িত্বের জন্য গুরুত্বপূর্ণ। যানবাহন/মালামালের গ্রহণযোগ্য ওজনের অতিরিক্ত ভারবাহী ট্রাক/কাভার্ড ভ্যান চলাচলে প্রকল্পের আওতায় নির্মিত রাস্তার স্থায়ীত্ব কমে যেতে পারে। নির্মাণ কাজ সমাপ্ত হওয়ার পর নিয়মিত ও প্রয়োজনীয় রক্ষণাবেক্ষণের জন্য সওজ এর দক্ষ জনবল, যন্ত্রপাতি ও প্রয়োজনীয় অর্থ বরাদ্দ করে এই সড়কের ডিজাইন লাইফ (১০ ও ২০ বছর) ও অন্যান্য ভৌত অবকাঠামোর ডিজাইন লাইফ সচল রাখার ব্যাপারে প্রয়োজনীয় পদক্ষেপ গ্রহণ করা প্রয়োজন (বিস্তারিত অনুচ্ছেদ: ৩.১৫.১)।

৫.১২ প্রকল্পের Exit plan ও টেকসইকরণ পরিকল্পনা পর্যবেক্ষণ:

প্রকল্পটি সমাপ্তির পর সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের রাজস্ব বাজেটে স্থানান্তরিত করা হবে এবং রাজস্ব বাজেটের আওতায় রক্ষণাবেক্ষণ কার্যক্রম অব্যাহত থাকবে মর্মে ডিপিপিতে উল্লেখ করা হয়েছে। নির্মাণ কাজ সমাপ্ত হওয়ার পর টেক-ওভার (Taking over) করার সাথে সাথে Defect Liability period শুরু হবে। চুক্তি অনুযায়ী এ প্রকল্পে ঠিকাদার প্রতিষ্ঠানের সাথে Defect Liability period ৩ বছর। পরবর্তীতে সওজ এর রাজস্ব বাজেটের আওতায় মেরামত ও রক্ষণাবেক্ষণ কার্যক্রম অব্যাহত থাকবে মর্মে ডিপিপিতে উল্লেখ করা হয়েছে। অর্থাৎ, নির্মাণ জনিত ত্রুটি/বিচ্যুতি হলে ঠিকাদার প্রতিষ্ঠান কর্তৃক মেরামত ও রক্ষণাবেক্ষণ করা হবে এবং অন্যান্য কোনো কারণে নির্মিত সড়ক ক্ষতিগ্রস্থ হলে তা সওজ এর রাজস্ব বাজেট থেকে করা হবে। সওজ এর রাজস্ব বাজেটের আওতায় মেরামত ও রক্ষণাবেক্ষণ করা হলে প্রকল্পের কার্যক্রম টেকসই হবে মর্মে প্রতীয়মান হয় (বিস্তারিত অনুচ্ছেদ:৩.১৬)।

৫.১৩ পরিবেশ সংক্রান্ত তথ্যাদি পর্যবেক্ষণ:

প্রকল্প গ্রহণের পূর্বে Environmental Impact Assessment (EIA) করা হয়নি। ফলে পরিবেশের প্রতি কী ধরনের বিরুপ প্রভাব পড়তে পারে এবং তা থেকে কীভাবে উত্তোরণ হওয়া যায় সে বিষয়ে ধারণা পাওয়া যায়নি। সরেজমিনে এখন পর্যন্ত পরিবেশ উন্নয়নের জন্য তেমন কোনো কাজ দেখা যায়নি। নির্মাণ কাজ চলমান থাকায় শুষ্ক মৌসুমে ধুলা/বালির কারণে পথচারীদের অসুবিধা হচ্ছে এবং স্বাস্থ্য ঝুঁকি বৃদ্ধি পাচ্ছে। এছাড়া, উল্লেখ্য, প্রকল্প এলাকায় (কাওয়ালি বাজার) ২টি স্থানে সড়ক প্রশস্তকরণের ফলে কৃষি জমিতে সেচ কার্যক্রম ব্যাহত হওয়ার আশঙ্কা রয়েছে। এমতাবস্থায়, যে সকল জায়গায় সেচ নালা রয়েছে উক্ত জায়গাগুলো চিহ্নিতপূর্বক বক্স কালভার্ট নির্মাণের উদ্যোগ গ্রহণ করা প্রয়োজন। না হলে, ভবিষ্যতে কৃষি জমির উৎপাদন ব্যাহত হওয়ার আশঙ্কা থাকবে। ডিপিপিতে ১৮৮০০টি বৃক্ষরোপণ করা হবে মর্মে উল্লেখ রয়েছে। প্রকল্প দপ্তর কর্তৃক জানা যায়, প্রকল্পের নির্মাণ কাজ শেষ হলে বৃক্ষরোপণ করা হবে (বিস্তারিত অনুচ্ছেদ: ৩.২০ ও ৩.২১)

৫.১৪ ক্ষতিপূরণ প্রদান সংক্রান্ত তথ্যাদি পর্যবেক্ষণ:

আলোচ্য প্রকল্পের আওতায় নির্মাণাধীন সড়কের পাশে অনেক ঘর/বাড়ি, দোকান-পাট, ব্যবসায়ী প্রতিষ্ঠান, মসজিদ, মন্দির ইত্যাদি দিখা গিয়েছে। সমীক্ষাকালীন দেখা যায় ৫০০ জন উপকারভোগীর মধ্যে ৮২ জনের ভূমি অধিগ্রহণ করা হয়েছে। উক্ত ৮২ জনের মধ্যে ৪৭ (৫৭.৩০%) জন সঠিক সময়ে টাকা পেয়েছেন এবং অবশিষ্ট ৩৫ জন বা ৪২.৭০% ক্ষতিগ্রস্ত ক্ষতিপূরণের টাকা সঠিক সময়ে পায়নি। সুতরাং, সড়ক প্রশস্তকরণে কাজে যাদের ঘর/বাড়ি, দোকান-পাট, ব্যবসায়ী প্রতিষ্ঠানের ক্ষতি হয়েছে তাদেরকে জরুরি ভিত্তিতে ক্ষতিপূরণের টাকা প্রদান করা প্রয়োজন। এছাড়া, এফজিডি ও স্থানীয় পর্যায়ে কর্মশালায় উপস্থিত স্থানীয় জনগণ একই ধরনের মতামত প্রকাশ করেন। নির্ধারিত সময়ে ক্ষতিপূরণের টাকা পরিশোধ না করায় নির্মাণ কাজও ধীরগতি পরিলক্ষিত হচ্ছে (বিস্তারিত অনুচ্ছেদ: ৩.২০)।

ষষ্ঠ অধ্যায়
সুপারিশ ও উপসংহার

৬.১ সুপারিশ

১. প্রকল্পের অবশিষ্ট কাজ গুণগত মান বজায় রেখে সম্পন্ন করার লক্ষ্যে বাস্তবায়নকারী সংস্থা কর্তৃক সময়াবদ্ধ কর্মপরিকল্পনা প্রণয়ন ও অনুমোদনপূর্বক প্রকল্প বাস্তবায়নের উদ্যোগ গ্রহণ করতে হবে (অনুচ্ছেদ: ৫.১);

২. নির্ধারিত সময়ে প্রকল্পের নির্মাণ কাজ সম্পন্নকরণে বাস্তবায়নকারী সংস্থাকে জেলা প্রশাসকের এল এ সেকশনের সাথে সার্বক্ষণিক যোগাযোগ করে অবশিষ্ট ভূমি অধিগ্রহণের কাজ দ্রুত শেষ করতে হবে (অনুচ্ছেদ: ৫.৩);

৩. প্যাকেজ ১, ২ ও ৫ এর ঠিকাদার প্রতিষ্ঠান দ্রুত নির্মাণ কাজ শুরু করতে ব্যর্থ হলে বাস্তবায়নকারী সংস্থা কর্তৃক উক্ত ঠিকাদার প্রতিষ্ঠানের চুক্তিপত্র বাতিল কিংবা সরকারি বিধি মোতাবেক প্রয়োজনীয় আইনি পদক্ষেপ গ্রহণ করতে হবে (অনুচ্ছেদ: ৫.৪);

৪. প্রকল্পের আওতায় নতুন এ্যালাইনমেন্টে কয়েকটি বক্স কালভার্ট নির্মাণ কাজ বন্ধ থাকায় ব্যবহৃত রেইনফোর্সমেন্টে মরিচা পড়েছে। বাস্তবায়নকারী সংস্থা কর্তৃক রেইনফোর্সমেন্টগুলোর মরিচা রোধে এ্যান্টিকোরোসিভ পেইন্ট (Anticorrosive Paint) ব্যবহারের প্রয়োজনীয় উদ্যোগ গ্রহণ করতে হবে; (অনুচ্ছেদ: ৫.৮);

৫. প্রকল্প এলাকায় সড়ক প্রশস্তকরণের ফলে যে সমস্ত জায়গায় কৃষি জমির সেচ নালা বন্ধ হওয়ার সম্ভাবনা রয়েছে উক্ত জায়গাগুলো সুনির্দিষ্টভাবে চিহ্নিতপূর্বক বক্স কালভার্ট নির্মাণের বিষয়ে বাস্তবায়নকারী সংস্থা কর্তৃক উদ্যোগ গ্রহণ করতে হবে (অনুচ্ছেদ: ৫.১৩);

৬. প্রকল্পের আওতায় নির্মাণ কাজ চলাকালীন সময়ে যে ধরনের ত্রুটি/বিচ্যুতি পরিলক্ষীত হয়েছে তা নির্মাণ কাজ শেষ হওয়ার পূর্বেই মেরামত করার বিষয়ে বাস্তবায়নকারী সংস্থা কর্তৃক উদ্যোগ গ্রহণ করতে হবে (অনুচ্ছেদ: ৫.৮);

৭. প্রকল্প এলাকায় পরিবেশ উন্নয়নে যথাযথ পদক্ষেপ গ্রহণ না করায় শুষ্ক মৌসুমে ধুলা/বালির কারণে বায়ু দূষণে স্বাস্থ্য ঝুঁকির আশঙ্কা রয়েছে। প্রকল্প বাস্তবায়নকারী সংস্থা কর্তৃক জরুরি ভিত্তিতে বায়ু দূষণ ও পরিবেশ উন্নয়নে পদক্ষেপ গ্রহণ করতে হবে (অনুচ্ছেদ: ৫.১৩);

৮. নির্ধারিত সময়ে প্রকল্প বাস্তবায়নের লক্ষ্যে টাঙ্গাইল জেলার দেলদুয়ার বাজার অংশে ভূমি অধিগ্রহণপূর্বক দোকান-পাট অপসারণে চ্যালেঞ্জ মোকাবিলার জন্য স্থানীয় প্রশাসন বা প্রয়োজনে সংশ্লিষ্ট উর্ধ্বতন কর্তৃপক্ষের সমন্বয়ে এখন থেকেই প্রয়োজনীয় পদক্ষেপ গ্রহণ করতে হবে (অনুচ্ছেদ: ৫.৪);

৯. প্রকল্পের সুষ্ঠু বাস্তবায়ন নিমিত্ত ভবিষ্যতে প্রকল্প গ্রহণের পূর্বে ভূমি অধিগ্রহণ ও ইউটিলিটি সিফটিং কার্যক্রম সম্পন্ন করে দরপত্র আহ্বানের বিষয়ে বাস্তবায়নকারী সংস্থা ও সংশ্লিষ্ট মন্ত্রণালয় কর্তৃক উদ্যোগ গ্রহণ করতে হবে (অনুচ্ছেদ: ৫.৩);

১০. ভবিষ্যতে প্রকল্প গ্রহণের পূর্বে মানসম্মত সম্ভাব্যতা সমীক্ষা প্রতিবেদন তৈরিসহ প্রকল্পভুক্ত এলাকার ভূমি মালিকদের সাথে বাস্তবায়নকারী সংস্থা কর্তৃক মতবিনিময় সভা আয়োজনের ব্যবস্থা করতে হবে (অনুচ্ছেদ: ৫.৫);

১১. সরকারি পরিপত্র অনুযায়ী নিয়মিত প্রকল্প পরিচালক নিয়োগ দেয়া হয়নি। সুতরাং, ভবিষ্যতে নিয়মিত প্রকল্প পরিচালক নিয়োগের বিষয়টি ডিপিপি প্রণয়নকালীন উল্লেখ করতে হবে (অনুচ্ছেদ: ৫.৯);

১২. প্রকল্পের অনুকূলে অনিষ্পন্ন অডিট আপত্তিসমূহ (২টি) পরীক্ষা-নিরীক্ষা করে তা দ্রুত নিষ্পত্তির জন্য বাস্তবায়নকারী সংস্থা কর্তৃক প্রয়োজনীয় প্রশাসনিক ব্যবস্থা গ্রহণ করতে হবে (অনুচ্ছেদ: ৫.৯)।

৬.২ উপসংহার

একটি দেশের অর্থনৈতিক উন্নয়নের অন্যতম পন্থা হলো যোগাযোগ ব্যবস্থার উন্নয়ন। যোগাযোগ ব্যবস্থা যতো উন্নত হবে দেশের অর্থনীতি তত সমৃদ্ধ হবে। প্রকল্প এলাকার মানুষের জীবনমান উন্নয়ন এবং দেশের সার্বিক অর্থনৈতিক উন্নয়নে সমৃদ্ধির লক্ষ্যে আলোচ্য প্রকল্পটি গ্রহণ করা হয়েছে। কিন্তু প্রকল্পটির বাস্তবায়ন মেয়াদ ইতোমধ্যে ৩ বছর অতিবাহিত হলেও বাস্তব অগগ্রতি সন্তোষজনক নয়। ভূমি অধিগ্রহণ সংক্রান্ত জটিলতা এবং ঠিকাদার সংক্রান্ত সমস্যার কারণে প্রকল্পের অগ্রগতি মন্থর। প্রকল্পের এ সমস্যা বা প্রতিকূলতা কাটিয়ে উঠতে হলে উদ্যোগী মন্ত্রণালয় ও বাস্তবায়নকারী সংস্থা কর্তৃক স্থানীয় প্রশাসনিক সহায়তায় ভূমি অধিগ্রহণের কাজ দ্রুত সম্পন্নকরণের উদ্যোগ গ্রহণ করতে হবে। আঞ্চলিক মহাসড়কটির উপর দিয়ে যে সকল যানবাহন চলাচল করবে সেগুলোর ওজন (weight) সড়কের স্থায়িত্বের জন্য গুরুত্বপূর্ণ। যানবাহন/মালামালের যে ওজন বিবেচনা করে ডিজাইন করা হয়েছে কখনো কখনো সে ওজন ডিজাইন ওজনের চেয়ে বৃদ্ধি পেতে পারে ফলে সড়ক ক্ষতিগ্রস্ত হতে পারে। এছাড়া বন্যা, জলোচ্ছাস বা অন্য কোনো কারণে সড়ক বাঁধ ক্ষতিগ্রস্ত হলে তা সওজ কর্তৃক জরুরি ভিত্তিতে মেরামত করতে হবে। নির্মাণ কাজের গুণগতমান বজায় রাখার ক্ষেত্রে মাঠ পর্যায়ে নিয়মিত তদারকি আরও বৃদ্ধি করতে হবে। প্রকল্পটি বাস্তবায়িত হলে টাঙ্গাইল, দেলদুয়ার-নাগরপুর,ধামরাই,সাটুরিয়া উপজেলার সাথে মানিকগঞ্জ ও ঢাকা জেলার মধ্যে ন্যূনতম সময়ে সরাসরি যোগাযোগ ব্যবস্থা স্থাপন হবে। দেশের উত্তর ও দক্ষিণ-পশ্চিমাঞ্চলের মানুষের জন্য সাশ্রয়ী (সময় ও অর্থ) ও কার্যকরী রুট হিসেবে গড়ে উঠবে।

রেফারেন্সসমূহ:

- ❖ প্রকল্পের অনুমোদিত ডিপিপি;
- ❖ অগ্রগতি প্রতিবেদন;
- ❖ প্রকল্পের ক্রয় কার্যক্রম সম্পর্কিত নথি/দলিলাদি;
- ❖ প্রকল্পের অনুমোদিত ড্রইং/ডিজাইন;
- ❖ আইএমইডি'র প্রতিবেদন;
- ❖ টার্মস অফ রেফারেন্স (ToR), বাস্তবায়ন পরিবীক্ষণ ও মূল্যায়ন বিভাগ (আইএমইডি), পরিকল্পনা মন্ত্রণালয়;
- ❖ এসডিজি'র লক্ষ্যমাত্রা;
- ❖ ল্যাব-টেস্টের রিপোর্টসমূহ;
- ❖ PPA-2006- Public Procurement Act-2006, Ministry of Law, Government of the People's Republic of Bangladesh.
- ❖ PPR-2008- Public Procurement Rule-2008, Ministry of Law, Justice and Perlamentary Affairs, Government of the People's Republic of Bangladesh.
- ❖ প্রকল্প সংশ্লিষ্ট অন্যান্য নথি/পত্র।
- ❖ চিত্র/ভিডিও।

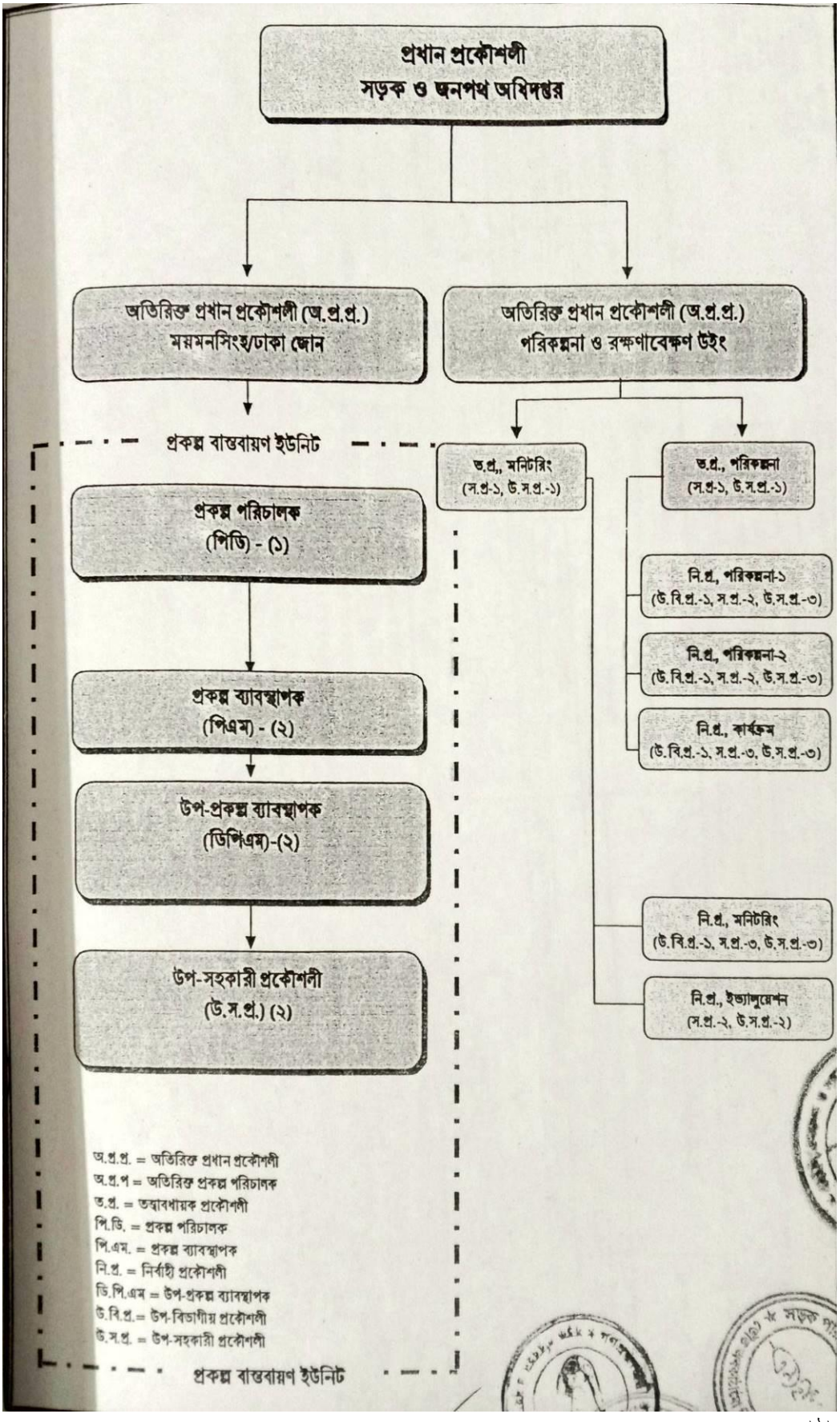
সংযুক্তি- ১

ভূমি অধিগ্রহণ সংক্রান্ত (টাঙ্গাইল অংশ)

ক্রম	এল. এ কেস নম্বর	জমির পরিমাণ (শতাংশ)	মৌজাসমূহের নাম	মন্ত্রণালয়ের প্রশাসনিক আদেশের তারিখ	প্রস্তাব দাখিলের তারিখ	৪-ধারা নোটিশ জারি	যৌথ তদন্ত সমাপ্ত কিনা?	৭-ধারা নোটিশ জারি	এল. এ পেমেন্ট এর অগ্রগতি
১	২	৩	৪	৫	৬	৭	৮	৯	১০
১	ল্যাপ নং-১	১১৯৮.০০	কান্দাপাড়া, টাঙ্গাইল, গাড়াইল, বেরাই	১৫/০৬/২০২২	১৫/০৬/২০২২	-	-	-	-
২	ল্যাপ নং-২	১৩৩৮.৫০	সুভকি, চন্ডিগ্রাম, পাথরাইল			-	-	-	-
৩	ল্যাপ নং-৩	১৩০৩.০০	বোয়ালজান, রূপসী, সেহরাতৈল, দুল্লারামদেব, জাঙ্গালিয়া			-	-	-	-
৪	ল্যাপ নং-৪(ক)	২৯৫.০০	দেলদুয়ার			-	-	-	-
৫	এল.এ কেস নং-৪/২০২২-২৩ (ল্যাপ নং-৪-খ)	১১৭৫.৯৮	দেলদুয়ার			সমাপ্ত	সমাপ্ত	সমাপ্ত	-
৬	এল.এ কেস নং-৫/২০২২-২৩ (ল্যাপ নং-৫)	৩৭৬.৪০	কামার নওগাও, ফুলতারা			সমাপ্ত	সমাপ্ত	সমাপ্ত	৯০%
৭	এল.এ কেস নং-৬/২০২২-২৩ (ল্যাপ নং-৬)	১৪২৫.০২	ফাজিলহাটি			সমাপ্ত	সমাপ্ত	সমাপ্ত	৯০%
৮	এল.এ কেস নং-৭/২০২২-২৩ (ল্যাপ নং-৭)	১৪৮৩.৭৫	লাউহাটি			সমাপ্ত	সমাপ্ত	সমাপ্ত	সমাপ্ত
৯	এল.এ কেস নং-৮/২০২২-২৩ (ল্যাপ নং-৮)	১৩৬৫.৬০	জকতলা, কোনড়া, ডাকাইতমারা, করটিয়া, নাটাঙ্গা			সমাপ্ত	সমাপ্ত	সমাপ্ত	৯৫%
১০	এল.এ কেস নং-৯/২০২২-২৩ (ল্যাপ নং-৯)	৫৮৫.৬৫	গুহালী, ঘাগড়া, পুখরিয়া			সমাপ্ত	সমাপ্ত	সমাপ্ত	৯০%
১১	এল.এ কেস নং-১০/২০২২-২৩ (ল্যাপ নং-১০)	১২৫৯.৪৮	পাকুটিয়া, পাইকপাড়া, পাছতারাইল, রাওতারা, কান্দাপাড়া			সমাপ্ত	সমাপ্ত	সমাপ্ত	৯৫%
১২	এল.এ কেস নং-৪/২০২৩-২৪ (ল্যাপ নং-১১)	১১১১.৭৩	বেতলা, পূর্ব দিঘুলিয়া, গর্জনা		১৩/১১/২০২২	সমাপ্ত	সমাপ্ত	প্রক্রিয়াধীন	-
১৩	(ল্যাপ নং-১২)	৩৩৭.১৯	দ্বিমুখা		১৩/১১/২০২২	সমাপ্ত	সমাপ্ত	সমাপ্ত (৮ ধারা চলমান)	-
	মোট ভূমি:	১৩২৫৫.৩০							

সংযুক্তি-২

ডিপিপির অর্গানোগ্রাম অনুযায়ী জনবল



সংযোজনী-১

"টাঙ্গাইল-দেলদুয়ার-লাউহাটি-সাটুরিয়া-কাওয়ালীপাড়া-কালামপুর বাসস্ট্যান্ড সড়ক আঞ্চলিক মহাসড়কের যথাযথ মান ও প্রশস্ততায় উন্নীতকরণ" শীর্ষক প্রকল্পের নিবিড় পরিবীক্ষণের জন্য

উপকারভোগীদের জন্য নমুনা জরিপ প্রশ্নমালা

			কোড
১.	**উত্তরদাতার ব্যক্তিগত তথ্যাদি:**		**কোড**
১.১	উত্তরদাতার নামঃ	মোবাইল নং-	
১.২	পিতা/মাতার নামঃ		
১.৩	গ্রামঃ উপজেলাঃ জেলাঃ		
১.৪	উত্তরদাতার বয়স:		
১.৫	লিঙ্গ: ১. পুরুষ, ২. মহিলা, ৩. অন্যান্য		
১.৬	পেশাঃ ১. কৃষি, ২. দিন মজুর, ৩. রিক্সা চালক, ৪. সিএনজি চালক, ৫. ক্ষুদ্র কুটির শিল্প, ৬. ক্ষুদ্র ব্যবসা, ৭. সেলাইয়ের কাজ,৮. পরিবহন ব্যবসা, ৯. বেসরকারি চাকরি, ১০. সরকারি, ১১. গাড়ি চালক, ১২. অন্যান্য		
১.৭	পরিবারের সদস্য সংখ্যাঃ		
১.৮	শিক্ষাগত যোগ্যতা *১. নিরক্ষর, ২. স্বাক্ষর জ্ঞান সম্পন্ন, ৩. ১ম-৫ম শ্রেণি, ৪. ৬ষ্ঠ-৮ম শ্রেণি, ৫.৯ম-১০ম শ্রেণি, ৬. এসএসসি, দাখিল/সমমান পাস, ৭. এইসএসসি/সমমান পাস, ৮. স্নাতক পাস, ৯. মাস্টার্স, ১০. অন্যান্য*		
২.	**প্রকল্প সম্পর্কিত তথ্য**		
২.১	টাঙ্গাইল-দেলদুয়ার-লাউহাটি-সাটুরিয়া-কাওয়ালীপাড়া-কালামপুর বাসস্ট্যান্ড সড়ক আঞ্চলিক মহাসড়কের কাজ চলমান আছে এ সম্পর্কে আপনি অবগত আছেন কি? *(১. হ্যাঁ ২. না)*		
২.২	আপনার এলাকায় নির্মিত সড়কের কী ধরণের উন্নয়ন কাজ চলমান রয়েছে? (১) কালভার্ট/ব্রীজ, (২) নতুন পেভমেন্ট নির্মাণ, (৩) মাটির কাজ, (৪) সড়ক নির্মাণ, (৫) অন্যান্য		
২.৩	বর্তমানে আপনারা কিভাবে যাতায়াত করেন? (১) ভ্যান, (২)মটর সাইকেল, (৩) বাস/ট্রাক, (৪) রিক্সা, (৫) অটো রিক্সা (৬) সিএনজি, (৭) পায়ে হেঁটে, (৮) নৌকা		
২.৪	এই রাস্তা/ব্রীজ/কালভার্ট নির্মাণ/ উন্নয়ন কাজ শেষ হলে আপনারা কিভাবে যাতায়াত করবেন? (১) ভ্যান, (২)মটর সাইকেল, (৩) বাস/ট্রাক, (৪) রিক্সা, (৫) অটো রিক্সা (৬) সিএনজি, (৭) পায়ে হেঁটে, (৮) নৌকা		
২.৫	আপনি কি মনে করেন মহাসড়কটি প্রশস্তকরণের ফলে এই এলাকার যানজট হ্রাস পাবে? *(১. হ্যাঁ ২. না)*		
২.৬	আপনি কি মনে করেন প্রকল্প বাস্তবায়ন হলে সড়ক দুর্ঘটনা হ্রাস পাবে *(১. হ্যাঁ ২. না)*		
২.৭	আপনি কি মনে করেন প্রকল্প বাস্তবায়ন হলে ঢাকার সাথে আপনার এলাকার নিরবচ্ছিন্ন আরামদায়ক যোগাযোগ করা যাবে? (১=হ্যাঁ ২=না)		
২.৮	প্রকল্পের আওতায় সড়ক/ব্রীজ/কালভার্ট নির্মাণ হওয়ার ফলে আপনাদের কৃষিজ দ্রব্যাদি জেলা শহর ও ঢাকা শহরের সাথে বাজারজাতে পরিবহন সুবিধা হবে কি? (১=হ্যাঁ ২=না)		
২.৯	হ্যাঁ হলে কী ধরণের সুবিধা সৃষ্টি হবে বলে আপনি মনে করেন?		
২.১০	প্রকল্পের আওতায় সড়ক/ব্রীজ/কালভার্ট নির্মাণে ফলে আপনার এলাকায় পরিবহন খাতে কর্মসংস্থান সৃষ্টি হবে কি? (১=হ্যাঁ ২=না)		
২.১১	বর্তমানে আপনার এলাকা থেকে জেলা শহরে যেতে কত সময় লাগে -----ঘন্টা------মিনিট		
২.১২	সড়কের কাজ সম্পন্ন হলে কত সময় লাগবে বলে মনে করেন? -----ঘন্টা------মিনিট		

২.১৩	আপনার এলাকায় সড়ক/ব্রীজ/কালভার্ট তৈরী হওয়ার ফলে ব্যবসা বাণিজ্যের প্রসার বৃদ্ধি পাবে বলে মনে করেন? (১=হ্যাঁ ২=না)	
২.১৪	এই রাস্তা/ব্রীজ/ কালভার্ট তৈরী হওয়ার ফলে আপনার এলাকা থেকে জেলা শহর উপজেলা শহর ও অন্যান্য শহরের সাথে যোগাযোগ ব্যবস্থার উন্নতি হবে কি (১=হ্যাঁ ২=না)	
২.১৫	এই রাস্তা/ব্রীজ/ কালভার্ট তৈরী হওয়ার ফলে আপনার এলাকার স্কুল/কলেজে ছাত্র/ছাত্রীর সংখ্যা বৃদ্ধি পাবে কি? (১=হ্যাঁ ২=না)	
২.১৬	এই রাস্তা/ব্রীজ/ কালভার্ট নির্মাণের ফলে আপনার এলাকায় স্বাস্থ্য কেন্দ্রে যাতায়াত সুবিধা বৃদ্ধি পাবে কি? (১=হ্যাঁ ২=না)	
২.১৭	রাস্তা, ব্রীজ, কালভার্ট তৈরীর ফলে এলাকায় কি ধরনের কর্মসংস্থানের সৃষ্টি হবে? (১) ছোট ছোট ব্যবসা প্রতিষ্ঠান গড়ে উঠবে, (২) নতুন নতুন দোকান-পাঠ তৈরির ফলে কর্মসংস্থানের সুযোগ সৃষ্টি হবে, (৩) কৃষি ও মৎস্য খাতে কর্মসংস্থানের সুযোগ তৈরি হবে, (৪) যানবাহন বৃদ্ধির ফলে কর্মংস্থান তৈরি হবে (৫) অন্যান্য	
২.১৮	রাস্তা/ব্রীজ/কালভার্ট তৈরী হওয়ার ফলে বাজার ব্যবস্থার উপর কী কী পরিবর্তন আসবে? ১) মালামাল দ্রুত পৌঁছানো সম্ভব হবে, ২. কাঁচামাল নষ্ট হবে না, ৩. সময় কম লাগবে, ৪. বিক্রিত মালামালের ভাল দাম পাওয়া যাবে, ৫. অন্যান্য	
২.১৯	আপনি কি মনে করেন রাস্তা/ব্রীজ/কালভার্ট/ উন্নয়ন/তৈরী হওয়ার ফলে সাধারণ মানুষ নিরাপদ ভাবে সড়ক চলাচল করতে পারবে? (১=হ্যাঁ ২=না)	
২.২০	রাস্তা/ব্রীজ/কালভার্ট তৈরী হওয়ার ফলে আপনাদের আয় বৃদ্ধি পাবে কিনা? (১=হ্যাঁ ২=না)	
৩. ভূমি অধিগ্রহণ সম্পর্কিত তথ্য		
৩.১	এই প্রকল্পের মাধ্যমে আপনার ভূমি অধিগ্রহণ করা হয়েছে কিনা? (১=হ্যাঁ ২=না)	
৩.২	হ্যাঁ হলে অধিগ্রহণকৃত জমির পরিমাণ কতো? শতাংশ----------	
৩.৩	এই প্রকল্প বাস্তবায়ন কালে আপনার কী কী সম্পদ ক্ষতিগ্রস্ত হয়েছে/হবে? ১= বাড়ির জায়গা ২=বসতভিটা ৩= ধানি জমি ৪= পতিত জমি ৫= পুকুর জলাশয় ৬= দোকান/ব্যবসা স্থাপনা ৭=অন্যান্য	
৩.৪	জমির উপযুক্ত ক্ষতিপূরণ পেয়েছেন কিনা (১=হ্যাঁ ২=না)	
৩.৫	হ্যাঁ হলে কতো টাকা ক্ষতিপূরণ পয়েছেন? টাকা----------	
৩.৬	আপনার জানা মতে যাঁদের জমি অধিগ্রহণ করা হয়েছে তাঁরা ঠিক মত টাকা পেয়েছে কি না? (১=হ্যাঁ ২=না)	
৩.৭	আপনার কোন অবকাঠামো ভাংগা হয়েছে/হবে কিনা? (১=হ্যাঁ ২=না)	

তথ্য সংগ্রহকারীর নাম : স্বাক্ষর: তারিখ:

"টাঙ্গাইল-দেলদুয়ার-লাউহাটি-সাটুরিয়া-কাওয়ালীপাড়া-কালামপুর বাসস্ট্যান্ড সড়ক" আঞ্চলিক মহাসড়কের যথাযথ মান ও প্রশস্ততায় উন্নীতকরণ" শীর্ষক প্রকল্পের

নিবিড় পরিবীক্ষণ সমীক্ষার

প্রকল্প পরিচালকের জন্য KII গাইডলাইন:

তারিখঃ

নাম:

ফোন/মোবাইল:

১. প্রকল্প পরিচালক যোগদানের তরিখ উল্লেখ করুন।

২. যথাসময়ে প্রকল্প পরিচালক নিয়োগ হয়েছিল কি না দয়া করে বলুন।

৩. প্রকল্প বাস্তবায়নে অনুমোদিত ডিপিপি অনুযায়ী বছরভিত্তিক কর্মপরিকল্পনা প্রণয়ন ও বাস্তবায়ন সম্পর্কে আপনার মতামত প্রদান করুন।

৪. প্রকল্পের সম্ভাব্যতা সমীক্ষা জরিপ এবং বাস্তবায়ন পর্যায়ে সামঞ্জস্যতা রয়েছে কি? না থাকলে, কী অসামাঞ্জস্যতা রয়েছে?

৫. প্রকল্পের সার্বিক কার্যক্রম নির্দিষ্ট সময়ের মধ্যে সম্পন্ন করতে হলে কী ধরনের পদক্ষেপ নেয়া প্রয়োজন বলে মনে করেন?

---

৬. প্রকল্পের আওতায় ভূমি অধিগ্রহণ কাজে অগ্রগতি সম্পর্কে বিস্তারিত বলুন?

---

৭. ভূমি অধিগ্রহণ কাজের প্রতিবন্ধকতা (বিরোধ/মামলা) আছে কি না? থাকলে কী ধরনের প্রতিবন্ধকতা রয়েছে দয়া করে বলুন।

---

৮. পণ্য, কার্য ও সেবা ক্রয় সংগ্রহের ক্ষেত্রে ক্রয় আইন ও বিধিমালা (পিপিএ-২০০৬ ও পিপিআর-২০০৮) অনুসরণে প্রতিপালন করা হয়েছে বা হচ্ছে এ বিষয়ে আপনার মতামত বলুন

---

৯. কার্য ক্রয়ের সকল দরপত্র ডিপিপি অনুযায়ী আহ্বান করতে পেরেছিলেন কি না? না হলে, কেন কার্য ক্রয়ের সবগুলো দরপত্র আহ্বান করা সম্ভব হয়নি দয়া করে বলুন

---

১০. প্রকল্প বাস্তবায়নের উল্লেখযোগ্য চ্যালেঞ্জগুলো কী কী? চ্যালেঞ্জ মোকাবেলায় কী ধরনের কার্যক্রম গ্রহণ করেছেন দয়া করে বিস্তারিত বলুন।

---

১১. লগ-ফ্রেমের আলোকে প্রকল্পের লক্ষ্য, উদ্দেশ্য ও output পর্যায়ের অর্জন সম্পর্কে আপনার অভিমত বলুন।

---

১২. ডিপিপি অনুযায়ী প্রকল্পের আওতায় যথাসময়ে জনবল নিয়োগ সম্পর্কে আপনার মতমত প্রদান করুন।

---

১৩. ডিপিপিতে উল্লিখিত ডিজাইন, দরপত্রে উল্লিখিত ডিজাইন, কার্যক্ষেত্রে প্রদত্ত কাজের ডিজাইন এবং As built design (এ যাবৎ সমাপ্ত কাজের প্রেক্ষিতে) এর সাদৃশ্য কতটুকু?

১৪. নির্মাণ কাজের গুণগতমান বজায় রাখার ক্ষেত্রে কী ধরনের পদক্ষেপ গ্রহণ করেছেন দয়া করে বলুন।

---

১৫. প্রকল্পের বিভিন্ন প্যাকেজের ঠিকাদারদের কাছে প্রকল্প এলাকা কর্মপরিকল্পনা অনুযায়ী হস্তান্তর সম্ভব হয়েছে কি না এ বিষয়ে দয়া করে বলবেন।

---

১৬. প্রকল্পের ডিপিপি ও দরপত্র প্রস্তুতকালে যে সমস্ত আইটেমে (যদি থাকে) নির্ধারিত Rate Schedule অনুসরণ সম্ভব হয় নি, সে সমস্ত আইটেমের বাজার দরের যৌক্তিক বিশ্লেষণমূলক তথ্যাদি সংযুক্ত আছে কী?

---

১৭. প্রকল্পের আওতায় অডিট আপত্তি ছিল কিনা (ইন্টারনাল/এক্সটারনাল)? থাকলে কতটি আপত্তি ছিল এবং কতটি নিস্পন্ন হয়েছে এ বিষয়ে দয়া করে তথ্যদিন

প্রকল্পের অডিট সম্পর্কিত তথ্যাদি সংগ্রহের চেকলিস্ট

অডিট কর্তৃপক্ষ (এক্সটার্নাল/ইন্টারনাল)	অডিটের অর্থবছর	আপত্তির সংখ্যা	অডিট আপত্তির পূর্ণ শিরোনাম	জড়িত অর্থের পরিমাণ	নিস্পত্তির লক্ষ্যে গৃহিত পদক্ষেপ	আপত্তি নিস্পত্তির পর্যায়	মন্তব্য

১৮. প্রকল্পে আওতায় প্রয়োজনীয় জনবলসহ (টেকসই পরিকল্পনা) আনুষাঙ্গিক বিষয়ে কী ধরনের পদক্ষেপ নেয়া হয়েছে দয়া করে বলবেন।

---

১৯. প্রকল্প পরিদর্শন প্রতিবেন এবং আইএমইডি'র সুপারিশগুলো যথাযথভাবে প্রতিফলিত করা হচ্ছে কি না এ বিষয়ে আপনার মতামত দিন।

২০. ডিপিপি অনুযায়ী প্রকল্পের পিআইসি ও পিএসসি সভা অনুষ্ঠিত হয়েছিল কি না এ বিষয়ে আপনার মতামত দিন।

পিআইসি সভা ----------

পিএসসি সভা ----------

করা হয়ে থাকলে উক্ত সভার সিদ্ধান্তগুলো যথাযথভাবে প্রতিপালন করা হয়েছে কি না।

২১. প্রকল্পের আওতায় টেকসই পরিবেশ সৃষ্টির লক্ষ্যে কী ধরণের কার্যক্রম গ্রহণ করেছেন দয়া করে বলবেন।

---

২২. টাঙ্গাইল, দেলদুয়ার-নাগরপুর,ধামরাই, সাটুরিয়া উপজেলার সাথে মানিকগঞ্জ ও ঢাকা জেলার মধ্যে ন্যূনতম কত সময় সাশ্রয় হবে বলে আপনি মনে করেন? ----------ঘন্টা ------মিনিট

২৩. দেশের উত্তর ও দক্ষিণ-পশ্চিমাঞ্চলের মানুষের জন্য সাশ্রয়ী ও কার্যকরী রুট হিসেবে গড়ে উঠবে এ বিষয়ে আপনার কয়েকটি মতামত দিন

---

২৪. প্রকল্পটি বাস্তবায়ন হলে এলাকার জনগণের সার্বিক আর্থ-সামাজিক অবস্থার উন্নতি সাধন কিভাবে হবে বলে মনে করেন এই বিষয়ে আপনার মতামত দিন?

---

২৫. প্রকল্পটি Exit plan সম্পর্কে দয়া করে আপনার মতামত প্রদান করুন।

২৬. নির্মাণ কাজে এখন পর্যন্ত ভেরিয়েশনের প্রয়োজন হয়েছে কি না? হলে, কত % ভেরিয়েশন হয়েছে? ভেরিয়েশনের যথাযথ কর্তৃপক্ষ কর্তৃক অনুমোদন আছে কি না?

২৭. আলোচ্য প্রকল্পটি সম্পর্কে দয়া করে আপনার ব্যক্তিগত কিছু মতামত দিন যা ভবিষ্যৎ প্রকল্প গ্রহণে কাযকর ভূমিকা পালন করবে।

আপনাকে ধন্যবাদ

তথ্য সংগ্রহকারীর নাম ও স্বাক্ষর

"টাঙ্গাইল-দেলদুয়ার-লাউহাটি-সাটুরিয়া-কাওয়ালীপাড়া-কালামপুর বাসস্ট্যান্ড সড়ক" আঞ্চলিক মহাসড়কের যথাযথ মান ও প্রশস্ততায় উন্নীতকরণ" শীর্ষক প্রকল্প এর

নিবিড় পরিবীক্ষণ সমীক্ষার

প্রকল্প সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তা (তত্ত্বাবধায়ক প্রকৌশলী, নির্বাহী প্রকৌশলী, উপ-বিভাগীয় প্রকৌশলী) এবং ঠিকাদার প্রতিষ্ঠানের কর্মকর্তাদের জন্য

কেআইআই গাইডলাইন

তারিখ:----------

নাম:---------- পদবি:----------

জেলা:----------উপজেলা:----------বিভাগ:----------

ফোন/মোবাইল:----------

১. প্রকল্প গ্রহণের পূর্বে রোড সার্ভে/জরিপ করা হয়েছিল কি? ১. হ্যাঁ, ২. না

২. চুক্তি অনুযায়ী যথাসময়ে নির্মাণ কাজ শুরু হয়েছিল কি? ১. হ্যাঁ, ২. না

না হয়ে থাকলে, কেন শুরু করতে পারেননি?

৩. অনুমোদিত ড্রইং/ডিজাইন অনুযায়ী সড়ক, ব্রিজ এর উচ্চতা এবং প্রস্থ সঠিক আছে কী? ১. হ্যাঁ, ২. না

৪. নির্মাণ কাজের শুরুতে স্থানীয় জনসাধারণের সাথে কোন সমস্যা হয়েছিল কি? হলে, উক্ত সমস্যা কীভাবে সমাধান করা হয়েছে?

৫. আপনার এলাকায় বর্তমানে নির্মাণ কাজ সম্পন্ন করতে বর্তমান কোন চ্যালেঞ্জ আছে কি?

১. হ্যাঁ, ২. না

হ্যাঁ হলে, কী কী চ্যালেঞ্জ রয়েছে বলে মনে করেন?

৬. এ চ্যালেঞ্জগুলো উত্তরণের কোন পদক্ষেপ গ্রহণ করেছেন কি? ১. হ্যাঁ, ২. না

হ্যাঁ হলে, কী ধরনের পদক্ষেপ গ্রহণ করেছেন?

৭. ঠিকাদারকে পরিশোধ করার জন্য প্রস্তুতকৃত বিল কোন কোন কর্মকর্তা প্রত্যয়ন করেন?

৮. ঠিকাদারকে BoQ/ToR অনুযায়ী যথাযথভাবে বিল প্রদান করা হচ্ছে কী? ১. হ্যাঁ, ২. না

৯. প্রকল্পের ভৌত কাজ বাস্তবায়নের পথে কোন অসুবিধার সম্মুখীন হয়েছেন কী?

১০. মন্ত্রণালয়/প্রকল্প অফিস কর্তৃক নিয়মিত মনিটরিং করা হয়ে থাকে কি? ১. হ্যাঁ, ২. না

১১. সাইটে সাইট নোট বুক/সাইট অর্ডার বুক রয়েছে কিনা? ১. হ্যাঁ, ২.না

১২. চলমান কাজে সাপ্লাইকৃত প্রতিটি লটের যথাযথভাবে ল্যাব টেস্ট করা হয় কি? ১. হ্যাঁ, ২.না

১৩. আপনার এলাকায় কোথায় কোথায় সড়কের বাঁক সড়লীকরণের কাজ করা হয়েছে?

১৪. সাইটে সাইট নোট বুক/সাইট অর্ডার বুকের নির্দেশনা যথাযথভাবে পালন করা হচ্ছে কি? ১. হ্যাঁ, ২.না

১৫. প্রকল্প এলাকায় নির্মাণ কাজে ব্যবহৃত মালামালের গুণগতমান পরীক্ষার জন্য ল্যাব টেস্টের সরঞ্জামাদি ঠিকাদার প্রতিষ্ঠানের আছে কি? থাকলে, কী কী সরঞ্জামাদি রয়েছে?

১৬. রাস্তার ঢাল রক্ষার্থে Bank Protection কাজ কোথায় কোথায় করা হয়েছে? এ কাজে এ কী ধরনের ব্লক ব্যবহার করা হয়েছে?

১৭. নির্মাণ কাজে ব্যবহৃত মালামালের (ইট, বালু, পাথর, রেইনফোর্সমেন্ট ইত্যাদি) গুণগতমান কীভাবে নিশ্চিত করা হচ্ছে?

১৮. ঢালাই এর পূর্বে কংক্রিটের নিয়মিত ল্যাব টেস্ট করা হচ্ছে কি? ১. হ্যাঁ, ২. না

১৯. প্রকল্প এলাকায় নির্মাণ কাজ চলাকালীন পরিবেশ দূষণ হচ্ছে কি? ১. হ্যাঁ, ২. না
হ্যাঁ হলে, পরিবেশ দূষণ রোধে ঠিকাদার প্রতিষ্ঠান কী ধরনের পদক্ষেপ গ্রহণ করেছেন?

২০. ঠিকাদার শ্রমিকদের জন্য নিরাপত্তা সরঞ্জাম (গামবুট, হেলমেট, গ্লাভস, মাস্ক ইত্যাদি) সরবরাহ এবং ব্যবহার নিশ্চিত করেছে কি?

২১. ঠিকাদার প্রকল্পের কাজ সম্পন্ন করতে কর্মপরিকল্পনা অনুসরণ করেছে কি?

২২. প্রকল্প বাস্তবায়নে কী ধরনের সুযোগ রয়েছে বলে মনে করেন?

২৩. প্রকল্পের কাজ নির্ধারিত সময়ে সম্পন্ন করতে কী ধরনের পদক্ষেপ গ্রহণ প্রয়োজন?

তথ্য সংগ্রহকারীর নামঃ স্বাক্ষর

তারিখঃ

"টাঙ্গাইল-দেলদুয়ার-লাউহাটি-সাটুরিয়া-কাওয়ালীপাড়া-কালামপুর বাসস্ট্যান্ড সড়ক" আঞ্চলিক মহাসড়কের যথাযথ মান ও প্রশস্ততায় উন্নীতকরণ" শীর্ষক প্রকল্পের

নিবিড় পরিবীক্ষণ সমীক্ষার

মন্ত্রণালয় এবং সওজ এর প্রকল্প সংশ্লিষ্ট কর্মকর্তাদের জন্য

কেআইআই গাইডলাইন

নাম: ফোন/মোবাইল:

পদবি: তারিখ:

দপ্তর:

১) প্রকল্প বাস্তবায়নে আপনার ভূমিকা ও অভিজ্ঞতা বর্ণনা করুন।

---

২) প্রকল্প বাস্তবায়নের প্রধান সমস্যাগুলো কী? এ সমস্যা মোকাবেলায় কী ধরনের কার্যক্রম গ্রহণ করেছেন?

---

৩) প্রকল্পের আওতায় আরডিপিপি অনুযায়ী মাঠ পর্যায়ে জনবল নিয়োগ করা হয়েছে কি? না হলে, কেন জনবল নিয়োগ করা হয়নি?

---

৪) প্রকল্পের আওতায় নির্মাণ কাজের গুণগত মান বজায় রাখার ক্ষেত্রে কী ধরনের কার্যক্রম গ্রহণ করেছেন?

---

৫) প্রকল্পের আওতায় রাস্তা/ব্রীজ নির্মাণের ফলে উক্ত জেলাগুলোতে সড়ক নেটওয়ার্কের মান কতটুকু বৃদ্ধি পাবে বলে মনে করেন?

---

৬) প্রকল্প বাস্তবায়নের মাধ্যমে নিরাপদ, আরামদায়ক, সময় ও ব্যয় সাশ্রয় কতটুকু হবে বলে মনে করেন?

---

৭) প্রকল্প বাস্তবায়ন পরবর্তী অবকাঠামোর রক্ষণাবেক্ষণ কার্যক্রম কীভাবে পরিচালিত হবে?

---

৮) প্রকল্প সমাপ্তির পর সৃষ্ট সুবিধাদি টেকসই (sustainable) করার লক্ষ্যে মতামত প্রদান করুন।

---

৯) প্রকল্পের Exit Plan সম্পর্কে আপনার মতামত প্রদান করুন।

---

১০) বর্তমানে আরডিপিপির সময় অনুযায়ী নির্ধারিত সময়ে প্রকল্প বাস্তবায়নের লক্ষ্য কী করা প্রয়োজনীয় বলে মনে করেন?

---

১১) প্রকল্প বাস্তবায়নের প্রধান চ্যালেঞ্জগুলো কীভাবে মোকাবেলা করছেন?

তথ্যসংগ্রহকারীন নাম ও স্বাক্ষর:

তারিখ

সংযোজনী-৫

"টাঙ্গাইল-দেলদুয়ার-লাউহাটি-সাটুরিয়া-কাওয়ালীপাড়া-কালামপুর বাসস্ট্যান্ড সড়ক" আঞ্চলিক মহাসড়কের যথাযথ মান ও প্রশস্ততায় উন্নীতকরণ" শীর্ষক প্রকল্প এর নিবিড় পরিবীক্ষণ সমীক্ষার

স্থানীয় পর্যায়ে গুরুত্বপূর্ণ ব্যক্তিবর্গের সাক্ষাৎকার (Key Informants Interview)

তারিখ:----------

নাম:----------

জেলা:----------উপজেলা:----------বিভাগ:----------

ফোন/মোবাইল:----------

১. আপনার এলাকায় সওজ কর্তৃক যে সড়ক/ ব্রিজ/ কালভার্ট নির্মাণ করা হচ্ছে/হয়েছে এ ব্যাপারে আপনি অবগত আছেন কি? ১. হ্যাঁ, ২. না

২. সড়ক/ ব্রিজ নির্মাণের পূর্বে প্রকল্প কর্মকর্তাগণ অত্র এলাকায় সার্ভে/জরিপ করেছিল কি? ১. হ্যাঁ, ২. না
হ্যাঁ হলে, কিভাবে তারা জরিপ কাজ সম্পাদন করেছে?

৩. সড়ক/ ব্রিজ নির্মাণের ফলে অত্র এলাকায় আর্থ-সামাজিক প্রেক্ষাপটে কি ধরনের পরিবর্তন এসেছে বা আসবে বলে মনে করেন?

৪. আপনার এলাকায় ব্রিজ/সড়ক নির্মাণের ফলে কৃষি ও অকৃষি ক্ষেত্রে কী ধরনের পরিবর্তন এসেছে বা আসবে?

৫. সড়ক/ ব্রিজ নির্মাণের ফলে ব্যবসায়িক ক্ষেত্রে কিভাবে উন্নয়ন হয়েছে বা হবে বলে মনে করেন?

৬. ব্রিজ/সড়ক নির্মাণের ফলে অত্র এলাকায় স্বাস্থ্য ও চিকিৎসা সেবা পাওয়া সহজতর হয়েছে বলে মনে করেন কি? ১. হ্যাঁ, ২. না

৭. সড়ক/ ব্রিজ নির্মিত/নির্মাণ হওয়ার ফলে অত্র এলাকায় পরিবেশে কোন ধরনের প্রভাব পরবে কি? ১. হ্যাঁ, ২. না

৮. হ্যাঁ হলে, কী প্রভাব পড়বে বলে মনে করেন?

৯. আপনি কি মনে করেন উক্ত সড়ক /ব্রীজ তৈরী হওয়ার ফলে এলাকার জনগণের কর্মসংস্থানের ব্যবস্থা হবে?

১০. আপনি কি মনে করেন উক্ত সড়ক /ব্রীজ তৈরী হওয়ার ফলে এলাকার জনগণের নিরাপদ যোগাযোগ ব্যবস্থার সুবিধা হবে?

১১. এই প্রকল্পটি হওয়ার ফলে আপনাদের এলাকায় কী কী সুযোগ সৃষ্টি হয়েছে?
(ক) ---------- (খ) ---------- (গ)----------

তথ্যসংগ্রহকারীন নাম ও স্বাক্ষর:

তারিখ

"টাঙ্গাইল-দেলদুয়ার-লাউহাটি-সাটুরিয়া-কাওয়ালীপাড়া-কালামপুর বাসস্ট্যান্ড সড়ক" আঞ্চলিক মহাসড়কের যথাযথ মান ও প্রশস্ততায় উন্নীতকরণ" শীর্ষক প্রকল্পের

নিবিড় পরিবীক্ষণ সমীক্ষার

এফজিডি-গাইডলাইন

তারিখ:

সভার স্থান:

বিভাগ: জেলা: উপজেলা:

অংশগ্রহণকারীদের নাম	পেশা	ঠিকানা	মোবাইল নং	স্বাক্ষর
১.				
২.				
৩.				
৪.				
৫.				
৬.				
৭.				
৮.				
৯.				
১০.				
১১.				
১২.				

১. আপনার এলাকায় সড়ক/ব্রীজ উন্নয়নের নির্মাণের কী কী কাজ চলমান রয়েছে/সম্পন্ন হয়েছে?

২. প্রকল্পের উন্নয়ক কাজে আপনাদের কাছ থেকে ভূমি অধিগ্রহণ করা হয়েছে কী? হলে কী পরিমাণ?

৩. ভূমি অধিগ্রহণে কোন ক্ষতিপূরণ প্রদান করা হয়েছে/হচ্ছে/হবে কিনা এ ব্যাপারে আপনাদের মতামত কী?

৪. প্রকল্পের নির্মাণ কাজে স্থানীয়দের কর্ম-সংস্থানের কেমন সুযোগ হয়েছে বলে মনে করেন?

৫. সড়ক/ ব্রীজ নির্মাণের ফলে ব্যবসায়িক মালামাল পরিবহণে সময় কতটুকু (%) সাশ্রয় হবে বলে আপনারা মনে করেন।

৬. সড়ক/ ব্রীজ নির্মাণের ফলে আপনার এলাকায় কৃষি ও অকৃষি ক্ষেত্রে কেমন পরিবর্তন এসেছে বা আসবে বলে মনে করেন?

৭. সড়ক/ ব্রীজ নির্মাণের ফলে আপনাদের এলাকায় আর্থ-সামাজিক প্রেক্ষাপটে কী ধরনের পরিবর্তন এসেছে বা আসবে বলে মনে করেন?

৮. সড়ক/ ব্রীজ নির্মাণের ফলে স্কুল/কলেজে শিক্ষার্থীদের সংখ্যা পূর্বের তুলনায় বেড়েছে বলে মনে করেন কিনা?

ক. বাড়লে কতগুণ বৃদ্ধি পেয়েছে?

৯. ব্রীজ/সড়ক নির্মাণের ফলে অত্র এলাকায় স্বাস্থ্য ও চিকিৎসা সেবায় কী ধরনের পরিবর্তন এসেছে বা আসবে বলে মনে করেন?

১০. আপনাদের মতে এ প্রকল্পের সবচেয়ে বেশি উপকারিতা/সবল দিকসমূহ কী কী।

১১. এই প্রকল্পটি বাস্তবায়নের ফলে আপনাদের এলাকায় কোন ক্ষতিকর প্রভাব পড়বে কি?

(পরিবেশগত/জীব-বৈচিত্র্য/সামাজিক)

১২. প্রকল্পের আওতায় নির্মিত/নির্মাণাধীন সড়ক/ব্রিজে ব্যবহৃত মালামালের গুণগতমান কেমন বলে মনে করেন?

তথ্যসংগ্রহকারীন নাম ও স্বাক্ষর:

তারিখ

“টাঙ্গাইল-দেলদুয়ার-লাউহাটি-সাটুরিয়া-কাওয়ালীপাড়া-কালামপুর বাসস্ট্যান্ড সড়ক আঞ্চলিক মহাসড়কের যথাযথ মান ও প্রশস্ততায় উন্নীতকরণ” শীর্ষক প্রকল্পের

নিবিড় পরিবীক্ষণ সমীক্ষার

সরেজমিন নির্মাণ কাজের গুণগতমান যাচাই চেকলিস্ট

তারিখ:

কাজের নাম

ক্র: নং	(ক) সাধারণ তথ্যাদি	
১	প্যাকেজের নাম	
২	কাজের অবস্থান (চেইনেজ)	
৩	প্যাকেজের চুক্তি মূল্য	
৪	চুক্তি সম্পাদনের তারিখ	
৫	চুক্তি অনুযায়ী কাজ সমাপ্তির তারিখ	
৬	আর্থিক অগ্রগতি	
৭	বাস্তব অগ্রগতি	
৮	ঠিকাদার প্রতিষ্ঠানের নাম	
	(খ) সড়ক নির্মাণ/প্রশস্থকরণ সংক্রান্ত	
৯	প্রকল্প গ্রহণের পূর্বে রোড সার্ভে করা হয়েছে কি?	
১০	প্রকল্প গ্রহণের পূর্বে Environmental Impact Assessment (EIA) করা হয়েছে কি?	
১১	পেভমেন্ট ডিজাইনে Cross section, Thickness সঠিকভাবে স্তর অনুযায়ী সন্নিবেশিত হয়েছে কি?	
১২	সড়কের পেভমেন্ট ডিজাইন কোড ও স্পেসিফিকেশন অনুযায়ী করা হয়েছে কি?	
১৩	ডিজাইনে Flood Level কত?	
১৪	সড়ক প্রশস্তকরণ কাজে Wearing Course, Bit Binder Course, Base Type-1, Sub-Base, ISG অনুমোদিত ড্রইং/ডিজাইন অনুযায়ী করা হচ্ছে কি?	
১৫	Widening and Hard Shoulder এর পুরুত্ব কত?	
১৬	Rigid Pavement এর পুরুত্ব কত?	
১৭	Slope Protection এর সার্ফেস এর অবস্থা?	১. মসৃণ, ২. মসৃণ নয়, ৩. ভাঙ্গা
১৮	কংক্রিটের সিলিন্ডার টেস্ট করা হয়েছে কিনা?	
১৯	করা হলে, কংক্রিটের শক্তি কতো?	
২০	আরসিসি প্যালাসাইডিং কাজে কংক্রিটের অনুপাত কত?	
২১	সড়ক নির্মাণে কত সাইজের পাথর ব্যবহার করা হয়েছে?	
২২	পাথরের কী কী ল্যাব টেস্ট করা হয়েছে?	
২৩	নির্মাণ কাজে ব্যবহৃত বালির FM কত?	
২৪	নির্মাণ কাজে ব্যবহৃত সিমেন্টর কী কী ল্যাব টেস্ট করা হয়েছে?	
২৫	ঠিকাদার প্রতিষ্ঠানের নিজস্ব কোনো ল্যাব রয়েছে কিনা?	
২৬	সসার ড্রেনের প্রস্থ ও উচ্চতা কত?	
২৭	ফ্লেক্সিবল পেভমেন্টে বৃষ্টির পানি আটকে থাকে কি?	

২৮	ড্রেনের বাহ্যিক অবস্থা)	১. পরিষ্কার, ২. ময়লা-আবর্জনা
২৯	ওভারহেড সাইন বোর্ড	
৩০	ডিরেকশান সাইন বোর্ড	
৩১	ট্রাফিক সাইন	
৩২	সাইন পোষ্ট কংক্রিট	
৩৩	কংক্রিট গাইড পোষ্ট	
৩৪	কিঃমিঃ পোষ্ট	
৩৫	রোড রিফ্লেক্টিং স্টাড	
৩৬	রং করণ	
৩৭	রোড মার্কিং	
৩৮	গার্ড রেইল (W Beam 530x137)	
৩৯	বৃক্ষ অপসারণ ও মূল উৎপাটন	

এএসডি কনসালটেন্সি সার্ভিসেস
বাড়ী-৬১, রোড-০৬, সেকশন-১২
মিরপুর, ঢাকা-১২১৬