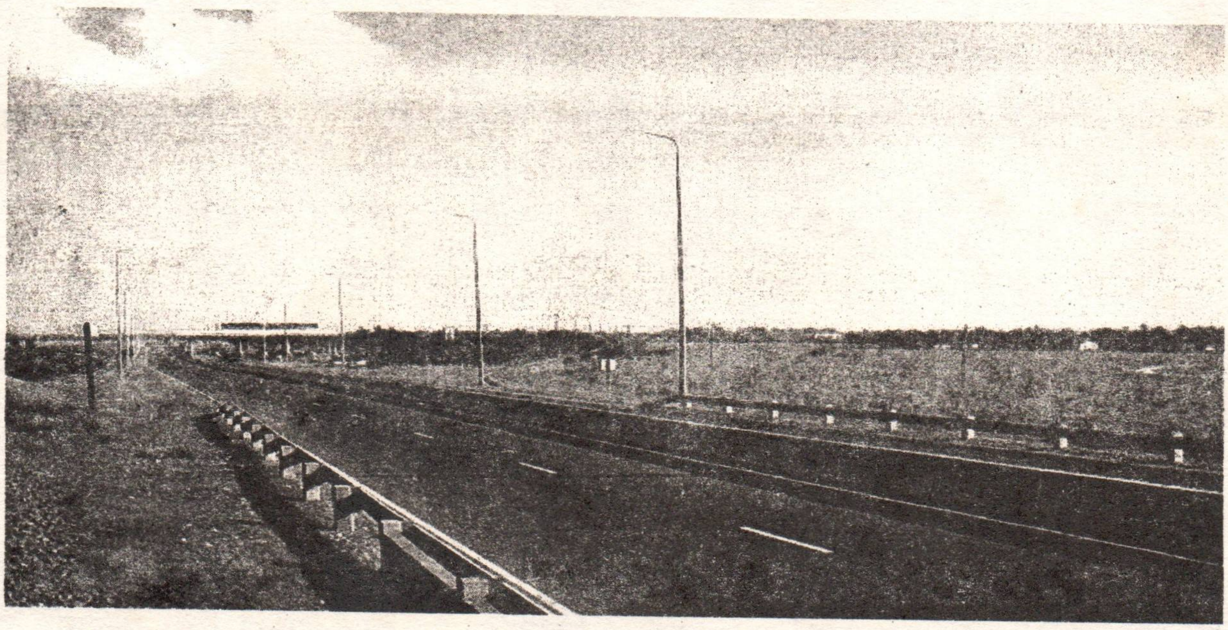
বাংলাদেশের কম্পট্রোলার এন্ড অডিটর জেনারেল এর কার্যালয়

প্রথম খণ্ড

সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের
সড়ক রক্ষণাবেক্ষণ কার্যক্রমের ওপর পারফরমেন্স অডিট রিপোর্ট



যোগাযোগ মন্ত্রণালয়

অর্থ বছর ঃ ২০০৫-২০০৬, ২০০৬-০৭

গণপ্রজাতন্ত্রী বাংলাদেশের সংবিধানের অনুচ্ছেদ-১৩২ অনুযায়ী মহামান্য রাষ্ট্রপতির নিকট পেশকৃত।

সূচীপত্র

ক্রঃ নং	বিবরণ		পৃঃ নম্বর
১	কম্পট্রোলার এন্ড অডিটর জেনারেল এর প্রত্যয়ন		ক
২	মহাপরিচালকের বক্তব্য		খ
৩	প্রথম অধ্যায়		১
৪	অডিট অনুচ্ছেদের সার-সংক্ষেপ		৩
৫	অডিট বিষয়ক তথ্য		৪-১১
৬	নিরীক্ষার উদ্দেশ্য		৯
৭	নিরীক্ষার আওতা		১০
৮	নিরীক্ষা পদ্ধতি		১০
৯	নির্ণায়ক		১০
১০	নিরীক্ষার সীমাবদ্ধতা		১০
১১	নিরীক্ষার সুপারিশ		১১
১২	দ্বিতীয় অধ্যায়		১৩
১৩	Abbreviation & Glossary		১৫
	অনুচ্ছেদ নম্বর	আপত্তির শিরোনাম	পৃঃ নং
১৪	১	সরকারের অনুমোদন ব্যতীত জরিপ পদ্ধতি পরিবর্তন করে ব্যয় চাহিদা বৃদ্ধি করা হয়েছে প্রায় দশগুণ।	১৯
১৫	২	HDM-4 সার্কেলের 'নীড্স রিপোর্ট চাহিদা' সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের পরিকল্পনা ও রক্ষণাবেক্ষণ উইং এর পলিসির সাথে সামঞ্জস্যপূর্ণ নয়।	২০
১৬	৩	তুলনামুলক বাজেট বরাদ্দ এবং নিয়ন্ত্রণ ব্যবস্থাপনা ঝুঁকিপূর্ণ।	২১
১৭	৪	বিদ্যমান সিডিউল অব রেট ঠিকাদারের প্রতি আর্থিক আনুকূল্য প্রদর্শনে সহায়ক।	২২
১৮	৫	ক্ষতিপূরণ বাবদ প্রাপ্ত অর্থ রাজস্ব খাতে জমা না করে বরাদ্দ বিহীন খাতে ব্যয় নির্বাহ।	২৩
১৯	৬	অগ্রগতি প্রতিবেদনে মেরামত ও সংরক্ষণ ব্যয় দেখানো হয়নি।	২৪
২০	৭	অননুমোদিত সড়কের অনুকূলে ব্যয় নির্বাহ।	২৫
২১	৮	অস্বচ্ছ প্রক্রিয়ায় ৬,১১,১২,৮৬,২৮৫ টাকার কার্য সম্পাদন	২৬
২২	৯	CMS কর্তৃক বাস্তব অগ্রগতি ও কাজের মান নিয়ন্ত্রণ করা হয় না।	২৬
২৩	১০	সড়ক বিভাগ কর্তৃক কাজের অগ্রগতি ও মাননিয়ন্ত্রণ করা হয় না।	২৭
২৪	১১	পেভমেন্ট হতে উদ্ধারকৃত মালামালের ল্যাব টেস্ট না করেই ব্যবহারের অনুপযুক্ত ঘোষণা।	২৮
২৫	১২	চুক্তি অনুসারে Liquidated Damage আদায় করা হয়নি।	২৮
২৬	১৩	মাটির কাজের উপর টেক কোট, কার্পেটিং এবং সীল কোট স্থাপন করায় ক্ষতি।	২৯
২৭	১৪	খনন করে পাওয়া মালামালের মূল্য আদায় না করায় ক্ষতি।	৩০
২৮	১৫	যাচাই না করে ১২বছর পূর্বের জেরসহ বকেয়া পরিশোধ।	৩১
২৯	১৬	বিনা কাজে ঠিকা বিল পরিশোধ জনিত ক্ষতি।	৩২
৩০	১৭	কাজ শুরু করার ২ বছর আগে ঠিকা বিল পরিশোধ জনিত ক্ষতি।	৩৩
৩১	১৮	পানি নির্গমণের রাস্তা ব্যতীত Saucar ড্রেন নির্মাণ জনিত ক্ষতি।	৩৪
৩২	১৯	মূল্য পরিশোধকৃত কিঃ মিঃ পোস্ট সড়কে স্থাপন না করায় ক্ষতি।	৩৪
৩৩	২০	বরাদ্দ প্রদানের উদ্দেশ্য অনুযায়ী ঠিকা বিল পরিশোধ করা হয় না।	৩৫
৩৪		মহাপরিচালকের বক্তব্য	৩৬

ক

গণপ্রজাতন্ত্রী বাংলাদেশের সংবিধানের অনুচ্ছেদ ১২৮, কম্পট্রোলার এন্ড অডিটর জেনারেল (এডিশনাল ফাংশন্স) এ্যাক্ট, ১৯৭৪ এবং কম্পট্রোলার এন্ড অডিটর জেনারেল (এডিশনাল ফাংশন্স) (এমেন্ডমেন্ট) এ্যাক্ট, ১৯৭৫ অনুযায়ী মহাপরিচালক, পূর্ত অডিট অধিদপ্তর কর্তৃক প্রণীত এই অডিট রিপোর্ট জাতীয় সংসদে উপস্থাপনের লক্ষ্যে সংবিধানের অনুচ্ছেদ ১৩২ অনুযায়ী মহামান্য রাষ্ট্রপতির নিকট পেশ করা হলো।

তারিখ ঃ ০১/০২/১৪১৮ বঙ্গাব্দ / ১৫/০৫/২০১১ খ্রিষ্টাব্দ

স্বাক্ষরিত
আহমেদ আতাউল হাকিম
কম্পট্রোলার এন্ড অডিটর জেনারেল
অব্ বাংলাদেশ

খ

মহাপরিচালকের বক্তব্য

পূর্ত অডিট অধিদপ্তরের নিরীক্ষার আওতাধীন যোগাযোগ মন্ত্রণালয়ের অধীন সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের ২০০৫-২০০৬ এবং ২০০৬-২০০৭ অর্থ বছরে বাস্তাবায়িত সড়ক রক্ষণাবেক্ষণ কার্যক্রমের পারফরমেন্স নিরীক্ষা সম্পন্ন করা হয়েছে। এ নিরীক্ষা প্রতিবেদনে সড়কের নক্সা, ড্রইং, স্পেসিফিকেশন ও অনুমোদিত প্রাক্কলন অনুযায়ী কার্য সম্পাদন এবং সামগ্রিকভাবে মেরামত কার্য সম্পাদন কতটুকু সফল হয়েছে তার উপর বিস্তারিত আলোকপাত করা হয়েছে। নিরীক্ষা প্রতিবেদনে অন্তর্ভুক্ত সুপারিশসমূহের আলোকে প্রয়োজনীয় ব্যবস্থা গ্রহণ করা হলে সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর কর্তৃক গৃহীত কার্যক্রম অভিষ্ঠ লক্ষ্য অর্জনে সফল হবে।

স্বাক্ষরিত

মোঃ মোসলেম উদ্দীন
মহাপরিচালক
পূর্ত অডিট অধিদপ্তর, ঢাকা।

তারিখ ঃ ২৭/০১/১৪১৮ বঙ্গাব্দ
১০/০৫/২০১১ খ্রিষ্টাব্দ

প্রথম অধ্যায়
(অডিট অনুচ্ছেদের সার-সংক্ষেপ ও ম্যানেজমেন্ট ইস্যু)

অডিট অনুচ্ছেদের সার-সংক্ষেপ

অনুঃ নং	আপত্তির শিরোনাম
১.	সরকারের অনুমোদন ব্যতীত জরিপ পদ্ধতি পরিবর্তন করে ব্যয় চাহিদা বৃদ্ধি করা হয়েছে প্রায় দশগুণ।
২.	HDM-4 সার্কেলের 'নীড্স রিপোর্ট চাহিদা' সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের পরিকল্পনা ও রক্ষণাবেক্ষণ উইং এর পলিসির সাথে সামঞ্জস্যপূর্ণ নয়।
৩.	তুলনামুলক বাজেট বরাদ্দ এবং নিয়ন্ত্রণ ব্যবস্থাপনা ঝুঁকিপূর্ণ।
৪.	বিদ্যমান সিডিউল অব রেট ঠিকাদারের প্রতি আর্থিক আনুকূল্য প্রদর্শনে সহায়ক।
৫.	ক্ষতিপূরণ বাবদ প্রাপ্ত অর্থ রাজস্ব খাতে জমা না করে বরাদ্দ বিহীন খাতে ব্যয় নির্বাহ।
৬.	অগ্রগতি প্রতিবেদনে মেরামত ও সংরক্ষণ ব্যয় দেখানো হয়নি।
৭.	অননুমোদিত সড়কের অনুকূলে ব্যয় নির্বাহ।
৮.	অস্বচ্ছ প্রক্রিয়ায় ৬,১১,১২,৮৬,২৮৫ টাকার কার্য সম্পাদন
৯.	CMS কর্তৃক বাস্তব অগ্রগতি ও কাজের মান নিয়ন্ত্রণ করা হয় না।
১০.	সড়ক বিভাগ কর্তৃক কাজের অগ্রগতি ও মাননিয়ন্ত্রণ করা হয় না।
১১.	পেভমেন্ট হতে উদ্ধারকৃত মালামালের ল্যাব টেস্ট না করেই ব্যবহারের অনুপযুক্ত ঘোষণা।
১২.	চুক্তি অনুসারে Liquidated Damage আদায় করা হয়নি।
১৩.	মাটির কাজের উপর টেক কোট, কার্পেটিং এবং সীল কোট স্থাপন করায় ক্ষতি।
১৪.	খনন করে পাওয়া মালামালের মূল্য আদায় না করায় ক্ষতি।
১৫.	যাচাই না করে ১২বছর পূর্বের জেরসহ বকেয়া পরিশোধ।
১৬.	বিনা কাজে ঠিকা বিল পরিশোধ জনিত ক্ষতি।
১৭.	কাজ শুরু করার ২ বছর আগে ঠিকা বিল পরিশোধ জনিত ক্ষতি।
১৮.	পানি নির্গমণের রাস্তা ব্যতীত Saucar ড্রেন নির্মাণ জনিত ক্ষতি।
১৯.	মূল্য পরিশোধকৃত কিঃ মিঃ পোস্ট সড়কে স্থাপন না করায় ক্ষতি।
২০.	বরাদ্দ প্রদানের উদ্দেশ্য অনুযায়ী ঠিকা বিল পরিশোধ করা হয় না।

অডিট বিষয়ক তথ্য

নিরীক্ষার পটভূমি ঃ

সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের বার্ষিক সড়ক রক্ষণাবেক্ষণ কার্যক্রম এবং এর বাজেট ব্যাপক। সময়মত সড়ক রক্ষণাবেক্ষণ কার্যক্রম সম্পাদনের বিষয়টি অতীব গুরুত্বপূর্ণ। এ কারণে এ অধিদপ্তরের বার্ষিক সড়ক রক্ষণাবেক্ষণ কার্যক্রমের ওপর পারফরমেন্স নিরীক্ষা সম্পন্ন করা হয়।

নিরীক্ষা বছর ঃ ২০০৫-০৬ এবং ২০০৬-০৭

নিরীক্ষিত প্রতিষ্ঠান ঃ সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তর

নিরীক্ষার প্রকৃতি ঃ সড়ক রক্ষণাবেক্ষণ কার্যক্রমের ওপর পারফরমেন্স অডিট

নিরীক্ষা কাল ঃ ১২-১১-০৭ হতে ৩-১২-০৭

সওজ অধিদপ্তরের উদ্দেশ্য ও কার্যাবলী ঃ

উদ্দেশ্য ঃ

যোগাযোগ মন্ত্রণালয়ের অধীন সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের মুখ্য উদ্দেশ্য হচ্ছে সড়ক পথে চলাচলকারী যাত্রী ও মালামালের নিরাপত্তা নিশ্চিত করা। এ জন্য নিম্নোক্ত কার্যাবলী বাস্তবায়ন করা হয়ঃ-

- বাইপাস সড়কসহ নতুন সড়ক এবং সেতু নির্মাণ;
- বিদ্যমান সড়ক, সেতু পুনর্নির্মাণ, পুনর্বাসন, প্রশস্তকরণ এবং উন্নতকরণ;
- অর্থনৈতিক ও কারিগরি মূল্যায়নান্তে সড়কসমূহের মানসম্মত নিয়মিত রক্ষণাবেক্ষণ (Routine Maintenance) ;
- বিদ্যমান সড়কে সময় ভিত্তিক রক্ষণাবেক্ষণ (Periodic Maintenance) ।

সওজ অধিদপ্তরের নিয়ন্ত্রণাধীন সড়কের বিবরণ ঃ

পরিকল্পনা কমিশন, ভৌত অবকাঠামো বিভাগ, সড়ক পরিবহন উইং কর্তৃক ফেব্রুয়ারী ২০০৪ মাসে বিভিন্ন শ্রেণীর সড়কের শ্রেণীবিন্যাসকৃত তালিকা প্রকাশ করা হয় । অন্যদিকে Highways Development & Management (HDM) সার্কেলে সংরক্ষিত ডাটাবেজে বার্ষিক রিপোর্ট ২০০৪ এর মাধ্যমে প্রতিটি সড়কের নাম ও স্থায়ী পরিচিতি নম্বর দ্বারা চিহ্নিত করে শ্রেণীবিন্যাসকৃত তালিকা প্রকাশ করা হয়, যা নিম্নরূপঃ-

সড়কের ধরণ	প্লানিং কমিশন কর্তৃক ফেব্রুয়ারী ২০০৪ এ অনুমোদিত		HDM সার্কেলের ডাটাবেজ বার্ষিক রিপোর্ট ২০০৪ অনুসারে	
	সড়ক সংখ্যা	দৈর্ঘ্য (কিঃমিঃ)	সড়ক সংখ্যা	দৈর্ঘ্য (কিঃমিঃ)
জাতীয় মহাসড়ক	৯৯	৩,৭২৩.০০	৬৬	৩৫২০.৫০০
আঞ্চলিক মহাসড়ক	১৩৫	৪,৮৩২.৪৩	১১৩	৪২৮৬.৮১১
জেলা সড়ক	৫৯২	১৩,৮৯২.১৩	৬১৭	১৩৭৫২.৭৩
মোট	৮২৬ টি	২২৪৪৭.৫৬	৭৯৬ টি	২১,৫৬০.০৪

সওজ অধিদপ্তরের নিয়ন্ত্রণাধীন সেতু, কালভার্ট, ফেরীযান এবং ফেরীঘাট এর বিবরণ নিম্নরূপঃ

বিবরণ	সংখ্যা	দৈর্ঘ্য (কিঃ মিঃ)
সেতু	৩৭৯০ টি	১০৩.০০
কালভার্ট	১০৯৮১ টি	৫৪.০০
ফেরীযান	২০৯ টি	ফেরী ঘাট সংখ্যা ১০৩ টি
ফেরীঘাট	১০৩টি	-

মেরামত ও রক্ষণাবেক্ষণ কাজে প্রাতিষ্ঠানিক উন্নয়ন কম্পোনেন্ট (আই ডি সি-৩) ঃ

ডিএফআইডি এর সহায়তায় প্রাতিষ্ঠানিক উন্নয়ন কম্পোনেন্ট -৩ এর মাধ্যমে সড়ক নিরাপত্তা, সওজ এর প্রাতিষ্ঠানিক উন্নয়ন এবং জনবল প্রশিক্ষণের কর্মসূচী পরিচালিত হচ্ছে। যার ফলে HDM মডেল ব্যবহারপূর্বক বার্ষিক রক্ষণাবেক্ষণ পরিকল্পনা প্রণয়ন করা হচ্ছে এবং ফিল্ড মডিউল ডিজাইন তৈরি করে সম্পাদিত কাজ ও কাজের অগ্রগতি সেন্ট্রাল মনিটরিং সিস্টেম (CMS) এর মাধ্যমে নিয়ন্ত্রণ করা হচ্ছে।

HDM সার্কেলের কর্মকান্ড ঃ

- HDM- 4 মডেলের মাধ্যমে সড়ক নেটওয়ার্কসমূহের জরিপ হতে প্রাপ্ত তথ্য-উপাত্তসমূহ বিশ্লেষণ করে প্রতিবছর নিয়মিতভাবে অর্থনৈতিক প্রাধিকারভিত্তিক বার্ষিক সড়ক রক্ষণাবেক্ষণ চাহিদা বা Annual Needs Report প্রণয়ন করা হয়। পরবর্তী বছরে রক্ষণাবেক্ষণ কাজের চাহিদা নির্ণয়ের ক্ষেত্রে Annual Needs Report -কে ভিত্তি হিসাবে গণ্য করা হয়।
- HDM সার্কেল কর্তৃক প্রজেক্ট এনালাইসিসের মাধ্যমে একটি প্রকল্পের কয়েকটি বিকল্প কৌশলের কারিগরী ও অর্থনৈতিক সম্ভাব্যতা যাচাই করা হয়।
- উপরোক্ত স্ট্রাটেজী এনালাইসিসের মাধ্যমে সড়ক-মহাসড়ক রক্ষণাবেক্ষণের ক্ষেত্রে একটি নির্দিষ্ট সময়ের দীর্ঘ মেয়াদী কৌশল বাস্তবায়নের জন্য প্রয়োজনীয় অর্থের চাহিদা নিরূপণ করা হয়।
- এ জন্য HDM সার্কেল কর্তৃক প্রয়োজনীয় তথ্য উপাত্ত সংগ্রহের কাজ করা হয়।
- জিপিএস (Global Positioning System) সার্ভের মাধ্যমে সড়কের এলাইনমেন্ট নির্ধারণ, জিআইএস (Geographical Information System) ম্যাপ প্রণয়ন এবং সময়ের সাথে যে কোন পরিবর্তন, পরিবর্ধন, সংশোধন, বার্ষিক ডাটাবেজ রিপোর্ট প্রস্তুতকরণ কার্যক্রমসমূহ HDM সার্কেলের মাধ্যমে পরিচালিত হয়।
- HDM সার্কেলের অধীনে HDM অপারেশন বিভাগ, ডাটা কালেকশন বিভাগ, ডাটাবেজ বিভাগের মাধ্যমে বর্ণিত স্থায়ী প্রকৃতির কার্যক্রমসমূহ নিয়মিতভাবে পরিচালিত হয়।
- বর্ণিত তথ্যানুযায়ী HDM -4 মডেলের মাধ্যমে পরিচালিত কার্যক্রম স্থায়ী প্রকৃতির। Economic Feasibility এবং Post Evaluation যুগোপোযোগীভাবে সড়ক রক্ষণাবেক্ষণের জন্য অপরিহার্য। বিপুল অর্থ ব্যয়ে পরিচালিত HDM সার্কেল প্রণীত Annual Needs Report এ উল্লিখিত কাজসমূহ অগ্রাধিকার অনুযায়ী বাস্তবায়ন অপরিহার্য এবং যা সরকারের নীতি, উদ্দেশ্যের সাথে সামঞ্জস্যপূর্ণ।

সেন্ট্রাল ম্যানেজমেন্ট সিষ্টেম (CMS) ঃ

জুলাই ২০০৫ মাস হতে মাঠ পর্যায়ের ৬৪ টি বিভাগীয় দপ্তরের কার্যক্রম CMS এর মাধ্যমে সম্পাদনের রীতি প্রবর্তন করা হয়েছে। তদনুসারে CMS এর মাধ্যমে প্রাক্কলন তৈরি, BOQ তৈরি ও এসব সংরক্ষণপূর্বক স্থানীয় ও কেন্দ্রীয়ভাবে আর্থিক ও বাস্তব কাজের অগ্রগতি মনিটরিং, মাসিক পরিমাপ এবং পরিশোধ সার্টিফিকেট স্বচ্ছতার সাথে সম্পাদন ও পরিশোধ হিসাব সংরক্ষণ করার কথা।

CMS এর মাধ্যমে IPC প্রণয়ন ঃ

ঠিকাদার কর্তৃক সম্পাদিত কাজের পরিমাপ ও মূল্যসহ মাসিক কাজের বিবরণ বা Interim Payment Application (IPA) নির্বাহী প্রকৌশলীর নিকট দাখিল করার পর বিভাগীয় দপ্তর কর্তৃক উক্ত কাজের বাস্তব যাচাই শেষে বিস্তারিত পরিমাপ গ্রহণপূর্বক পরিমাপ বইতে অন্তর্ভুক্ত করে পরিমাপ বইটি সংরক্ষণ করবে। গৃহীত পরিমাপ কম্পিউটার ডাটা অপারেটরের মাধ্যমে CMS এ অন্তর্ভুক্ত করা হয়। ইতোপূর্বে কাজের চুক্তি, দফা মূল্য ইত্যাদি তথ্যাদি কার্যাদেশ দেবার সময়ই CMS এ অন্তর্ভুক্ত করা ছিল। ডাটা অপারেটরের তৈরি IPC কে ড্রাফট IPC বলা হয় যা অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী (জোন) কর্তৃক তাঁর Login ID ব্যবহার করে Online এ অনুমোদন করার পর IPC টি অনুমোদিত হয়। অনুমোদিত IPC এর Print Out (i) ডাটা অপারেটর (ii) পরীক্ষক (Checker) (iii) প্রত্যয়নকারী (Certifier) এবং (iv) ঠিকাদার কর্তৃক স্বাক্ষরিত হয়।

অতঃপর IPC টি অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী Planning & Maintenance Wing এবং তত্ত্বাবধায়ক প্রকৌশলী Planning & Maintenance Wing কর্তৃক পরীক্ষা শেষে নির্বাহী প্রকৌশলী, Periodic Maintenance Division 1&2 এবং Routine Maintenance এ প্রেরণ করা হয়। এখানে পরীক্ষা শেষে CMS এ অন্তর্ভুক্তির পর IPC টি চেক ইস্যুকারী নির্বাহী প্রকৌশলীকে চেক ইস্যুর জন্য প্রেরণ করার রীতি বিদ্যমান।

প্রাতিষ্ঠানিক উন্নয়ন কম্পোনেন্ট -৩ এর মাধ্যমে সড়ক নিরাপত্তা ব্যবস্থাপনা ঃ

প্রাতিষ্ঠানিক উন্নয়ন কম্পোনেন্ট -৩ এর মাধ্যমে সড়ক নিরাপত্তা ব্যবস্থাপনা জোরদার করার জন্য নিম্নে বর্ণিত ব্যবস্থা গ্রহণ করা অপরিহার্য।

- দুর্ঘটনা হ্রাসের লক্ষ্যে সড়ক সার্ফেস দখলকারী অবৈধ স্থাপনা চিহ্নিত করণ বিষয়ে ডাটা সিস্টেম।
- সড়ক নেটওয়ার্কে দুর্ঘটনা সংক্রান্ত কম্পিউটারাইজড Accident Data System এবং দুর্ঘটনা Analysis Data বেইজ তৈরিকরণ।

মেরামত ও রক্ষণাবেক্ষণ কাজে সাংগঠনিক কাঠামো ঃ

প্রধান প্রকৌশলীর অধীনে, অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলীর নিয়ন্ত্রণাধীন প্লানিং এন্ড মেইনটেন্যান্স উইং রয়েছে যার নিয়ন্ত্রণে সমগ্র দেশে ঢাকা, কুমিল্লা, সিলেট, চট্রগ্রাম, বরিশাল, খুলনা, রাজশাহী ও রংপুর এই ৮টি জোনে ৮ জন অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলী, ১৬ টি সার্কেলে ১৬ জন তত্ত্বাবধায়ক প্রকৌশলী এবং ৬৪ টি বিভাগীয় দপ্তরে ৬৪ জন নির্বাহী প্রকৌশলী কর্তৃক মেরামত ও রক্ষণাবেক্ষণ কাজ সম্পন্ন করা হয়। নির্বাহী প্রকৌশলীর দপ্তরে উপ-বিভাগীয় প্রকৌশলী, সহকারী প্রকৌশলী, উপ-সহকারী প্রকৌশলীগণ কর্মরত আছেন। সড়কের কাজসমূহ ঠিকাদার এবং সওজ শ্রমিক দ্বারা সম্পন্ন করা হয়।

মেরামত ও রক্ষণাবেক্ষণ কাজের সংজ্ঞা (Definition) ঃ

Article-22 Account Code Vol- iii অনুসারে কোন কিছুর বর্তমান অবস্থাকে অক্ষুন্ন রাখার জন্য সম্পাদিত কাজসমূহকে মেরামত খাতের খরচ হিসাবে গণ্য করা হয়। অর্থাৎ

(ক) রাস্তার উপরিভাগে ঢালাই এবং পাথরের টুকরা, নুড়ি পাথর অথবা বালিসহ রাস্তার সাধারণ মেরামত এবং সংরক্ষণ ;

(খ) নির্দিষ্ট সময় পরপর মেরামত ব্যবস্থা গ্রহণ এবং বিশেষ মেরামত সম্পাদন।

রক্ষণাবেক্ষণ কাজের উদ্দেশ্য (Objectives) ঃ

সড়ক নির্মাণের ডিজাইনে নির্ধারিত স্থায়িত্বকাল অবধি সড়কটিতে দুর্ঘটনামুক্ত নিরাপদ চলাচল সুবিধা বহাল রাখাই হচ্ছে রক্ষণাবেক্ষণ কাজের উদ্দেশ্য।

মেরামত কাজের প্রাক্কলন তৈরির শর্ত ঃ

সংশ্লিষ্ট রাস্তা নির্মাণকাল, নির্মাণ ব্যয়, বর্তমান কাজ, অতীতে সম্পাদনের সময়, বর্তমান অবস্থার যৌক্তিকতা, কাজগুলির পটভূমি জরিপ সম্পাদনপূর্বক কাজের আবশ্যকতা চিহ্নিত করতে হবে।

সড়ক অবকাঠামোর বিবরণীমূলক তালিকা ঃ (Road and Structure Inventory)

নির্মাণকালীন ডিজাইনে নির্ধারিত সময়সীমা পর্যন্ত সড়কের স্থায়িত্ব ধরে রাখার জন্য প্রতিটি বিভাগীয় দপ্তরে সড়ক অবকাঠামোর বিবরণীমূলক রেজিস্টার রাখা হয়। শ্রেণীভিত্তিক প্রতিটি সড়কের নাম, সড়ক নম্বর, সড়ক দৈর্ঘ্য, নির্মাণের তারিখ এবং নির্মাণের পর হতে হালনাগাদ পর্যন্ত বার্ষিক মেরামত ও রক্ষণাবেক্ষণ কাজের ধরণ ও ব্যয় হিসাব উক্ত সড়ক ভিত্তিক বিবরণীতে সংরক্ষিত থাকে।

কম্পিউটারাজইড ডাটাবেজ সংরক্ষণ ঃ

বিভাগীয় দপ্তর হতে উক্ত অবকাঠামোর বিবরণীর তালিকা সংগ্রহপূর্বক তাৎক্ষণিক প্রোগ্রামিং এবং এস্টিমেটিং এর জন্য সওজ ও রক্ষণাবেক্ষণ সার্কেলের ডাটা বেইজে হালনাগাদ তথ্য সংরক্ষণ করা হয়।

রক্ষণাবেক্ষণ কাজের ধরণ (Type of Maintenance work) ঃ

রক্ষণাবেক্ষণ কাজকে তিন ভাগে ভাগ করা হয়েছে। যথা ঃ

- দৈনন্দিন রক্ষণাবেক্ষণ (Routine Maintenance) ঃ বৃষ্টি, বন্যা, যান চলাচল ইত্যাদি কারণে Pavement Shoulder এবং slope ক্ষতিগ্রস্ত হয় । ফলে সৃষ্ট Potholes মেরামত, Crack সিলিং, সাইন (sign) মেরামত কাজগুলো বিভাগীয় দপ্তর কর্তৃক সম্পন্ন করা হয় । যাতে করে ছোট ক্ষতিগুলো বড় ক্ষতি হিসাবে দেখা না দেয়।
- নিয়মিত সময় ব্যবধানে রক্ষণাবেক্ষণ (Periodic Maintenance) ঃ দৈনন্দিন মেরামতের পরেও কয়েক বছর পর পর বিভিন্ন ডিজাইনের রাস্তার উপরিভাগে আস্তরণ (Surface) দেয়া হয়। কখনো নীচের স্তরে (Base) বড় আকারে মেরামত করা হয়। এ কাজে জিওবি অর্থ ছাড়াও বিদেশী অর্থ বিনিয়োগ করা হয়। প্যাচিং, Edge Preparation. Seal coat. DBST, কার্পেটিং ওভারলে কাজগুলো PMP দ্বারা সম্পন্ন করা হয়।
- জরুরী রক্ষণাবেক্ষণ (Emergency Maintenance) ঃ এছাড়া অপ্রত্যাশিতভাবে বন্যা, অতিবৃষ্টি বা অন্য কোন প্রাকৃতিক কারণে ক্ষতিগ্রস্থ রাস্তায় চলাচল বন্ধ হয়ে গেলে রাস্তাটি দ্রুত সচল করার জন্য জরুরী মেরামত কাজ করা হয়।

International Roughness Index (IRI) পদ্ধতিতে মেরামত কাজের চাহিদা নির্ণয় ঃ

কাজের অগ্রাধিকার নির্ণয় সওজ অধিদপ্তরের সবচেয়ে গুরুত্বপূর্ণ বিষয়। এ জন্য প্রতি বছর রাস্তাসমূহ সরেজমিনে পরিদর্শন ও জরিপপূর্বক ক্ষয় ক্ষতির হাল নাগাদ অবস্থার নির্ভুল তথ্য সংগ্রহ করে HDM সার্কেলের মাধ্যমে International Roughness Index (IRI) অনুসারে নিম্নবর্ণিত পদ্ধতিতে মেরামত কাজের চাহিদা নির্ণয় করা হয় (উৎসঃ Table 1.5 নীড্স রিপোর্ট ২০০৭-২০০৮)।

রাস্তার ধরণ	জাতীয় মহাসড়ক	আঞ্চলিক মহাসড়ক	জিলা সড়ক	আদর্শ মেরামত প্রণালী
Good	< ৪ IRI	৫ IRI	<৬ IRI	রুটিন মেইনটেন্যান্স
Fair	৪-৬ IRI	৫-৭ IRI	৬-৮ IRI	রুটিন/পিড়িয়াডিক মেইনটেন্যান্স
Poor	৬-৮ IRI	৭-৯ IRI	৮-১০ IRI	আংশিক/পুনঃ পুনর্বাসন
Bad	> ৮ IRI	>৯ IRI	>১০ IRI	পুনর্বাসন

Annual Report 2004 table 3.2 অনুসারে ২০০২-০৩ সাল পর্যন্ত উক্ত রেটিং টেবিল ছিল নিম্নরূপ ঃ-

রাস্তার ধরণ	জাতীয় মহাসড়ক	আঞ্চলিক মহাসড়ক	জিলা সড়ক	আদর্শ মেরামত প্রণালী
Good	২-৪ IRI	৩-৫ IRI	৪-৬ IRI	রুটিন মেইনটেন্যান্স
Fair	৪-৬ IRI	৫-৭ IRI	৬-৮ IRI	রুটিন/পিড়িয়াডিক মেইনটেন্যান্স
Poor	৬-৮ IRI	৭-৯ IRI	৮-১০ IRI	আংশিক/ পুনঃ পুনর্বাসন
Bad	> ৮ IRI	>৯ IRI	>১০ IRI	পুনর্বাসন

২০০৫-০৬ ও ২০০৬-০৭ অর্থ বৎসরে পি এম পি (Periodic Maintance Programme) খাতে বরাদ্দ নিমম্নরূপ ছিলঃ

অর্থ বছর	মোট বরাদ্দ (লক্ষ টাকা)	নিরীক্ষিত অফিসের বিপরীতে বরাদ্দ (লক্ষ টাকা)	নিরীক্ষিত অফিসে বরাদ্দের শতকরা নিরীক্ষার হার
২০০৫-০৬	৩৩৮৬৬.০০	৩৫৪০.০০	১০.৪৫%
২০০৬-০৭	১৫৫৫৮.৪০	৩৩৫.১১	২.১৫%

মেরামত কার্যক্রমের চুক্তি সম্পাদন ঃ

২০০৫-০৬ এবং ২০০৬-০৭ অর্থ বছরে মেরামত কার্যক্রমের জন্য নিম্নে বর্ণিত চুক্তি সম্পাদন করা হয়।

অর্থ বছর	চুক্তি সংখ্যা	চুক্তির ধরণ	চুক্তি মূল্য (কোটি টাকায়)
২০০৫-০৬	১৮	মেজর কন্ট্রাক্ট	২১৮.৩২
২০০৫-০৬	১০৭	মাইনর কন্ট্রাক্ট	২৪০.৩৫
২০০৬-০৭	১৮	মেজর কন্ট্রাক্ট	১৫২.৪৬

উল্লেখ্য ২০০৫-০৬ অর্থ বছরে ১১২ প্যাকেজ মাইনর পি এম পি কাজের দরপত্র গ্রহণ করা হয়। সংবেদনশীল না হওয়ায় ৪টি এবং মানদন্ড পূরণে ব্যর্থ হওয়ায় ১টি মোট ৫টি দরপত্র চুক্তি সম্পাদনের আগে বাতিল করা হয়।

বকেয়া পরিশোধের যাচাই কার্যক্রম

মেরামত কাজে বকেয়া সৃষ্টির কোন সুযোগ নেই। জিএফআর রুল ১০৯ মোতাবেক প্রদেয় অর্থ পরিশোধে যেমন বিলম্ব করা যায় না তেমনি রুল ৯ মোতাবেক বরাদ্দ অতিরিক্ত কার্যাদেশ দিয়ে সরকারি দায় সৃষ্টি করা যায় না। কাজেই অনিবার্য বকেয়া দায় পূরণের আগে বকেয়া সৃষ্টির নিম্নোক্ত কারণ গুলো যাচাইযোগ্য :

(ক) কাজটি অনুমোদিত ছিল কিনা ;

(খ) কম প্রাক্কলনের জন্য বকেয়া হয়েছে কিনা ;

(গ) অপ্রত্যাশিত জরুরী ব্যয়ের জন্য বকেয়া হয়েছে কিনা ;

(ঘ) অতিরিক্ত ব্যয়ের জন্য বকেয়া হয়েছে কিনা ;

(ঙ) বরাদ্দ ব্যতীত ব্যয় নির্বাহের জন্য বকেয়া হয়েছে কিনা ;

(চ) বরাদ্দের অপ্রতুলতার জন্য বকেয়া হয়েছে কিনা ;

(ছ) ইতোপূর্বে বকেয়া পরিশোধ না করার কারণ।

মেরামত ও সংরক্ষণ কাজ সংক্রান্ত নীতি ও পদ্ধতি ঃ

কাজ শুরুর পূর্বে কাজের প্রশাসনিক অনুমোদন (CPWD Para-54), কারিগরী অনুমোদন (কাজের নক্সা ও প্রাক্কলন) (CPWD Para-56) শেষে অর্থ বরাদ্দ সাপেক্ষে খোলা দরপত্র আহ্বানপূর্বক নির্বাচিত ঠিকাদারের সাথে চুক্তি সম্পাদন করতে হয়। চুক্তিপত্রে কাজ ছাড়াও সরকারি সম্পত্তি সুরক্ষার ব্যবস্থা রাখতে হয়। অনিশ্চিত কিংবা অনির্দিষ্ট দায়-দায়িত্ব সম্পন্ন চুক্তি করা যায় না।

মেরামত ও PMP কাজে সওজ এর নির্দেশাবলী (Guidelines) ঃ

সওজ কর্তৃক আগস্ট ২০০৩ মাসে মেরামত কাজের পরিকল্পনা ও বাস্তবায়ন নীতিমালা প্রণয়ন করা হয়েছে। তদনুসারে ক্ষতির পরিমাণের যথার্থতা নিশ্চিত করতে সঠিকভাবে জরিপ সম্পাদন, তথ্য বিশ্লেষণ, Selection, Procurement বাস্তবায়ন এবং কাজের গুণগতমান ও অগ্রগতি Monitoring করতে হয়।

Road Asset Management system (RAMS) বাস্তবায়নঃ

সড়কের সামগ্রিক ক্ষয় ক্ষতির জরিপ তথ্য যথা ট্রাফিক সার্ভে, কন্ডিশন সার্ভে, রাফনেস সার্ভে, পেভমেন্ট ইনভেন্টরী অর্থাৎ Length Width thickness shoulder width সংগ্রহ করে HDM-4 মডেলের মাধ্যমে বিশ্লেষণপূর্বক কস্ট বেনিফিট বিশ্লেষণান্তে অর্থনৈতিক প্রাধিকার ভিত্তিতে রক্ষণাবেক্ষণ কাজের চাহিদা HDM সার্কেল কর্তৃক বার্ষিক নীড্‌স রিপোর্ট এর মাধ্যমে উপস্থাপন করা হয়। যা হতে RAMS Anylysis করে বাছাইকৃত চরম সংকটাপূর্ণ (Critical) এবং অগ্রাধিকার (Priority) চিহ্নিত সড়কসমূহের নির্ভুল তালিকা ২০০৬-০৭ অর্থ বছরে তৈরি করা হয়। তালিকাভুক্ত কাজগুলো বাস্তবায়ন করার জন্য উক্ত তালিকা অপরিহার্য হিসাবে Planning & Maintenance Wing এ বার্ষিক মেরামত ও সংরক্ষণ কাজের জন্য সরবরাহ করা হয়।

মূল্য তফসীল (Schedule of Rates) এর হালনাগাদকরণ ঃ

CPWA কোডের প্যারা ১৬৪ এবং ২৯৬ অনুসারে প্রাক্কলন তৈরি করার জন্য ঠিকাদারের সাথে চুক্তিবদ্ধ হবার জন্য কাজে ব্যবহৃত মালামালের Schedule of Rates সংরক্ষণ করতে হয় যা স্থানীয় বাজার দরের ভিত্তিতে সময় সময় পুনঃনির্ধারণ করে হালনাগাদ করতে হয়।

মেরামত ও সংরক্ষণ কাজের আর্থিক কোডঃ

মেরামত ও সংরক্ষণ কাজের আর্থিক কোড হচ্ছে ৪৯৩৬। কাজের স্বচ্ছতা নিশ্চিত করতে আর্থিক কোডটিকে নিম্নোক্ত ভাবে শ্রেণীবিন্যাস করা হয়েছে ঃ

৪৯০০	(এ)	সড়ক সেতু মহাসড়ক
৪৬৮৯	(বি)	জরুরী তহবিল
৪৬৮৮	(সি)	বকেয়া
৪৯৩৬	(ডি)	রুটিন মেইনটেন্যান্স
৪৯৩৬	(ই)	PMP সড়ক
৪৯৩৬	(এফ)	বন্যা DFID
৪৯৩৬	(:)	JDCF
৪৯৩৬	(:)	DFID

কন্ট্রাক্টরস বিল পরিশোধের অনুমোদিত বিল ফরম ঃ

ঠিকাদার বিল তৈরি এবং অর্থ পরিশোধের জন্য অনুমোদিত বিল ফরমে বিল প্রস্তত করার জন্য সিপিডব্লিউএ কোডের প্যারা ২১২ হতে ২১৯ এ সরকারি বিধি বিদ্যমান রয়েছে। বিল ফরমগুলো নিম্নরূপঃ

(ক)	প্রথম এবং চূড়ান্ত বিল ফরম CPWA	২৪	একটি মাত্র বিলের মাধ্যমে চূড়ান্ত বিল পরিশোধের জন্য ;
(খ)	চলতি হিসাবের বিল ফরম CPWA	২৫	ঠিকাদার বিলে অগ্রিম অর্থ পরিশোধের কথা উল্লেখ থাকলে উক্ত ফরমে ৯টি কলাম থাকবে ;
(গ)	চলতি হিসাবের বিল ফরম CPWA	২৬	ঠিকাদার বিলে যদি অগ্রিম অর্থ পরিশোধ এবং নিরাপদ অগ্রিমের কথা কিংবা শুধুমাত্র নিরাপদ অগ্রিম (Secured Advance) পরিশোধের কথা উল্লেখ থাকে ; এক্ষেত্রেও Account of work executed অংশে ৯ টি কলাম থাকবে ;
(ঘ)	চলতি হিসাবের বিল ফরম CPWA	২৭	ঠিকাদার বিল পরিশোধের ক্ষেত্রে যদি অগ্রিম অর্থ পরিশোধ বা Secured Advance না থাকে তবে এ ফরমে ৬টি কলাম থাকবে ;
(ঙ)	চলতি হিসাবের বিল ফরম CPWA	২৭(এ)	ঠিকাদারকে Lump Sum Contract এর কার্য সম্পাদনের জন্য যদি অন্তর্বর্তীকালীন অর্থ (Intermediate payment) পরিশোধ করতে হয়।
(চ)	চলতি হিসাবের বিল ফরম CPWA	২৭(বি)	Lump Sum Contract এর চূড়ান্ত অর্থ পরিশোধের ক্ষেত্রে।

ঠিকাদার খতিয়ান সংরক্ষণ ঃ

ঠিকাদার খতিয়ান হিসাব চক্রের দ্বিতীয় ধাপ হলেও এটি যাবতীয় তথ্যের প্রাণকেন্দ্র অর্থাৎ তথ্যানুসন্ধান সেল। ঠিকাদারের ব্যক্তিগত খতিয়ান ফরম সিপিডব্লিউএ-৪৩ এর মাধ্যমে বিভাগীয় দপ্তরে সংরক্ষিত হয়। সিডিউল ডকেটের সাথে ভাউচার লেনদেনসমূহ খতিয়ানে Posting, Balancing এবং Reconciliation পূর্বক হিসাবের বার্ষিক জের টানতে ঠিকাদার খতিয়ান সংরক্ষণ করা অপরিহার্য হিসাবে সিপিডব্লিউএ কোডের প্যারা ২৯৭ হতে ৩০৪ তে বর্ণনা করা হয়েছে।

ঠিকাদার খতিয়ান প্রস্তত সম্পর্কিত সরকারি বিধি-বিধান যথাযথভাবে পালন করা হচ্ছে কিনা এবং অনুমোদিত বিল ফরমের মাধ্যমে বিল পরিশোধ হচ্ছে কিনা তা লক্ষ্য রাখতে প্যারা ৪২৪, অডিট ম্যানুয়াল এ নির্দেশনা রয়েছে।

নিরীক্ষার উদ্দেশ্য ঃ

সওজ কর্তৃপক্ষের মেরামত ও রক্ষণাবেক্ষণ কার্যক্রমে অধিকতর স্বচ্ছতা, দক্ষতা, মিতব্যয়িতা এবং ফলপ্রসূতা অর্জনের জন্য সড়ক, সেতু, ইত্যাদির জরিপ কার্যক্রম, রক্ষণাবেক্ষণ ব্যবস্থাপনা ও পদ্ধতি এবং মেরামত কাজসমূহের অগ্রাধিকার নির্ণয় সংক্রান্ত নীতিমালা, নির্দেশিকা ও এতদ্‌সংক্রান্ত অনুমোদিত নীতিমালা কতটুকু অনুসরণ করা হচ্ছে তা যাচাই করার জন্য নিরীক্ষা কার্যক্রম গ্রহণ করা হয়। গৃহীত প্রকল্পসমূহ সঠিকভাবে বাস্তবায়ন করা হয়েছে কিনা এবং বাস্তবায়িত কার্যক্রম উদ্দেশ্য অর্জনে সফল হয়েছে কিনা তা যাচাই করাই এ নিরীক্ষার মূল উদ্দেশ্য।

নিরীক্ষার আওতা ঃ

নিরীক্ষাকালে সাধারণভাবে ২০০৫-০৬ এবং ২০০৬-০৭ অর্থ বছরের নিম্নবর্ণিত বিষয়াবলী পর্যালোচনা করা হয়েছে ঃ-

- মূলপিপি ও সংশোধিত পিপি;
- প্রকল্পের সামগ্রিক কার্যক্রমের অগ্রগতি প্রতিবেদন;
- সিএমএসআই, আরআইও বার্ষিক নীডস্ রিপোর্ট;
- জড়িপ কাজ ব্যবস্থাপনা ও সমন্বয়;
- বাজেট বরাদ্দ ও ব্যয় নিয়ন্ত্রণ ব্যবস্থাপনা;
- বরাদ্দ বিতরণ ব্যবস্থাপনা;
- মেরামত ও রক্ষণাবেক্ষণ কাজের অগ্রাধিকার নির্ণয়;
- মেরামত ও কার্যক্রম বাস্তাবায়ন।

নিরীক্ষা পদ্ধতি ঃ (Methodology)

আলাপ আলোচনা এবং অধিযাচন পত্র ইস্যুপূর্বক বিভিন্ন তথ্য সংগ্রহ করা হয়। সরবরাহকৃত তথ্যের ভিত্তিতে পিএমপি কাজে অগ্রাধিকার নির্ণয়ে (HDM-4 মডেলের মাধ্যমে প্রণীত) বার্ষিক নীডস্ রিপোর্ট অনুসরণ কার্যক্রম, বাজেট চাহিদা, বরাদ্দ প্রাপ্তি, কার্যচুক্তি সম্পাদন, কাজের মান নিয়ন্ত্রণ, সিএমএস কার্যক্রম, অগ্রগতি, ঠিকাদার বিল পরিশোধ কার্যক্রমসমূহ বাস্তবায়নে সওজ এর নিজস্ব ম্যানুয়াল পদ্ধতি অনুসরণ, সরেজমিনে যাচাই এবং সরকারি বিধি-বিধান অনুসরণের প্রকৃতি সমীক্ষা করা হয়।

নির্ণায়ক ঃ

- বিদ্যমান সড়ক নেটওয়ার্কের সঠিক হিসাব সংরক্ষণ করা প্রয়োজন ;
- মেরামত ও সংরক্ষণ কাজের অর্থনৈতিক ও কারিগরি মূল্যায়ন আবশ্যক ;
- প্রকল্পের কাজের মান নিয়ন্ত্রণে বিধি মোতাবেক ব্যবস্থা গ্রহণ প্রয়োজন ;
- নির্মিত সড়কের Life Time নিশ্চিতকরণপূর্বক রাস্তা নির্মাণ করা প্রয়োজন ;
- নির্ধারিত সময়ে প্রকল্পসমূহ বাস্তবায়ন করা বাঞ্ছনীয় ;
- অপ্রয়োজনীয় ব্যয়ের ঝুঁকি পরিহার করা আবশ্যক ;
- সড়ক রক্ষণাবেক্ষণ কাজের নীতিগত নির্দেশনা এবং Performance পর্যালোচনা করা উচিত ;
- পি পি আর-২০০৩ এর প্রয়োগ নিশ্চিত করা প্রয়োজন।

নিরীক্ষার সীমাবদ্ধতা ঃ

- নথিপত্র সরবরাহের অনীহা।
- জনবলের স্বল্পতা
- নিরীক্ষা উপাত্ত সমগ্র বাংলাদেশে বিস্তৃত হলেও মাত্র ৩টি ইউনিট (সওজ) নাটোর, নরসিংদী, গাজীপুর বিভাগীয় দপ্তর নির্বাচন করে তথ্য সংগ্রহ।

অডিট টিম ঃ

নাম	পদবী	ঠিকানা
এ এম জহুরুল ইসলাম সিদ্দিকী	অডিট এন্ড একাউন্টস অফিসার	পূর্ত অডিট অধিদপ্তর, সেগুনবাগিচা।
মোঃ আব্দুর রহমান	এস এ এস সুপার	বৈদেশিক সাহায্যপুষ্ট প্রকল্প অডিট অধিদপ্তর, সেগুনবাগিচা

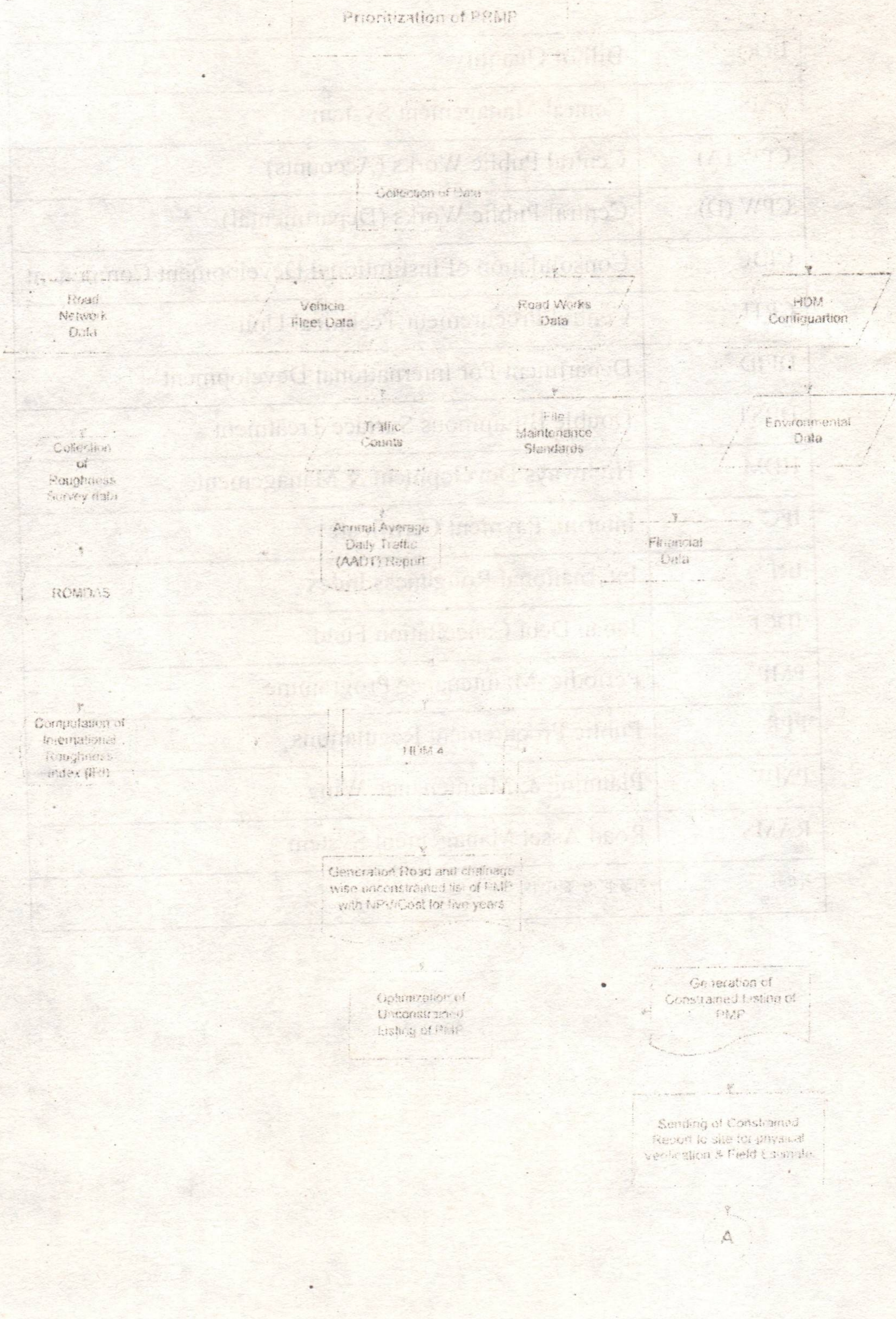
নিরীক্ষার সুপারিশ

- যথাযথ জরিপ পদ্ধতি অনুসরণ করা প্রয়োজন।
- HDM সার্কেলের নীড্‌স রিপোর্ট এর চাহিদার সাথে PMW এর পলিসির সামঞ্জস্যতা থাকা বাঞ্ছনীয়।
- অগ্রাধিকার নির্ণয়ের ক্ষেত্রে সড়ক নেটওয়ার্কের তথ্য সম্বলিত হিসাব সংরক্ষণ করা উচিত।
- সুষ্ঠু আর্থিক ব্যবস্থাপনা ও ব্যয় নিয়ন্ত্রণ ব্যবস্থাপনার স্বার্থে বাজেট বরাদ্দ ও অর্থ প্রাপ্তি যথাসময়ে এবং পর্যাপ্ত হওয়া উচিত।
- নীড্‌স রিপোর্ট অনুসারে প্রাধিকার ভিত্তিতে মেরামত কাজের জন্য বাজেট বরাদ্দ ও অর্থ প্রাপ্তি নিশ্চিত করা উচিত।
- বর্তমান বাজার দরের সাথে সামঞ্জস্য রেখে সিডিউল অব রেট হাল নাগাদ রাখা উচিত।
- ক্ষতিপূরণ থেকে প্রাপ্ত রাজস্ব সরকারের রাজস্ব খাতে যথাসময়ে জমা করা উচিত।
- অনুমোদিত দৈর্ঘ্যের মধ্যে অর্থ ব্যয় সীমিত রাখা বাঞ্ছনীয়।
- সরকারি আর্থিক সাশ্রয়শীলতার সাথে সামঞ্জস্য রেখে ঠিকাদার নির্বাচন করা উচিত।
- CMS কর্তৃক কাজের অগ্রগতি সংরক্ষণসহ কাজের মান নিয়ন্ত্রণের ব্যবস্থা করা উচিত।
- কারিগরি অনুমোদনের ক্ষেত্রে আর্থিক ক্ষমতা অর্পণ বিধি প্রণয়ন করা উচিত।
- দুর্বল মাটির ওপর পেভমেন্ট নির্মাণ না করা।
- Time Bared মেরামত কাজের বিল পরিশোধের সময় বিল পরিশোধের সম্ভাব্যতা ভালভাবে যাচাই করা উচিত।
- ব্যয় নির্বাহের ক্ষেত্রে সঠিক খাত ব্যবহার করা আবশ্যক।
- বরাদ্দের উদ্দেশ্যানুযায়ী বিল পরিশোধ করা প্রয়োজন।
- চুক্তি অনুযায়ী সড়ক নিরাপত্তা ব্যবস্থাপনা স্থাপন করা উচিত।

দ্বিতীয় অধ্যায়
(অডিট অনুচ্ছেদসমূহ)

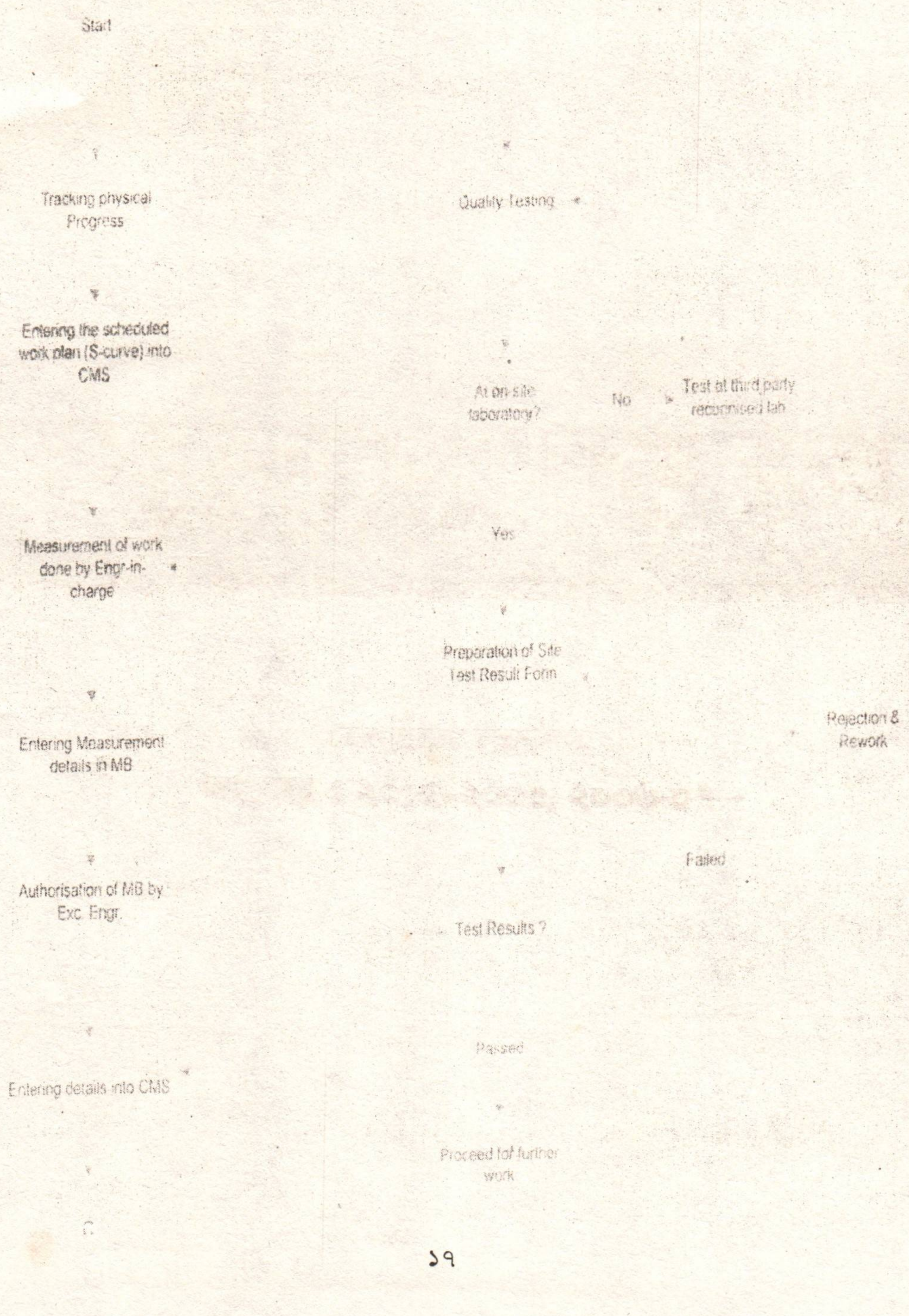
Abbreviation and Glossary

BOQ	Bill of Quantity
CMS	Central Management System
CPW (A)	Central Public Works (Accounts)
CPW (D)	Central Public Works (Departmental)
CIDC	Consolidation of Institutional Development Component
CPTU	Central Procurement Technical Unit
DFID	Department For International Development
DBST	Double Bituminous Surface Treatment
HDM	Highways Development & Management
IPC	Interim Payment Certificate
IRI	International Roughness Index
JDCF	Japan Debt Cancellation Fund
PMP	Periodic Maintenance Programme
PPR	Public Procurement Regulations
PMW	Planning & Maintenance Wing
RAMS	Road Asset Management System
সওজ	সড়ক ও জনপথ

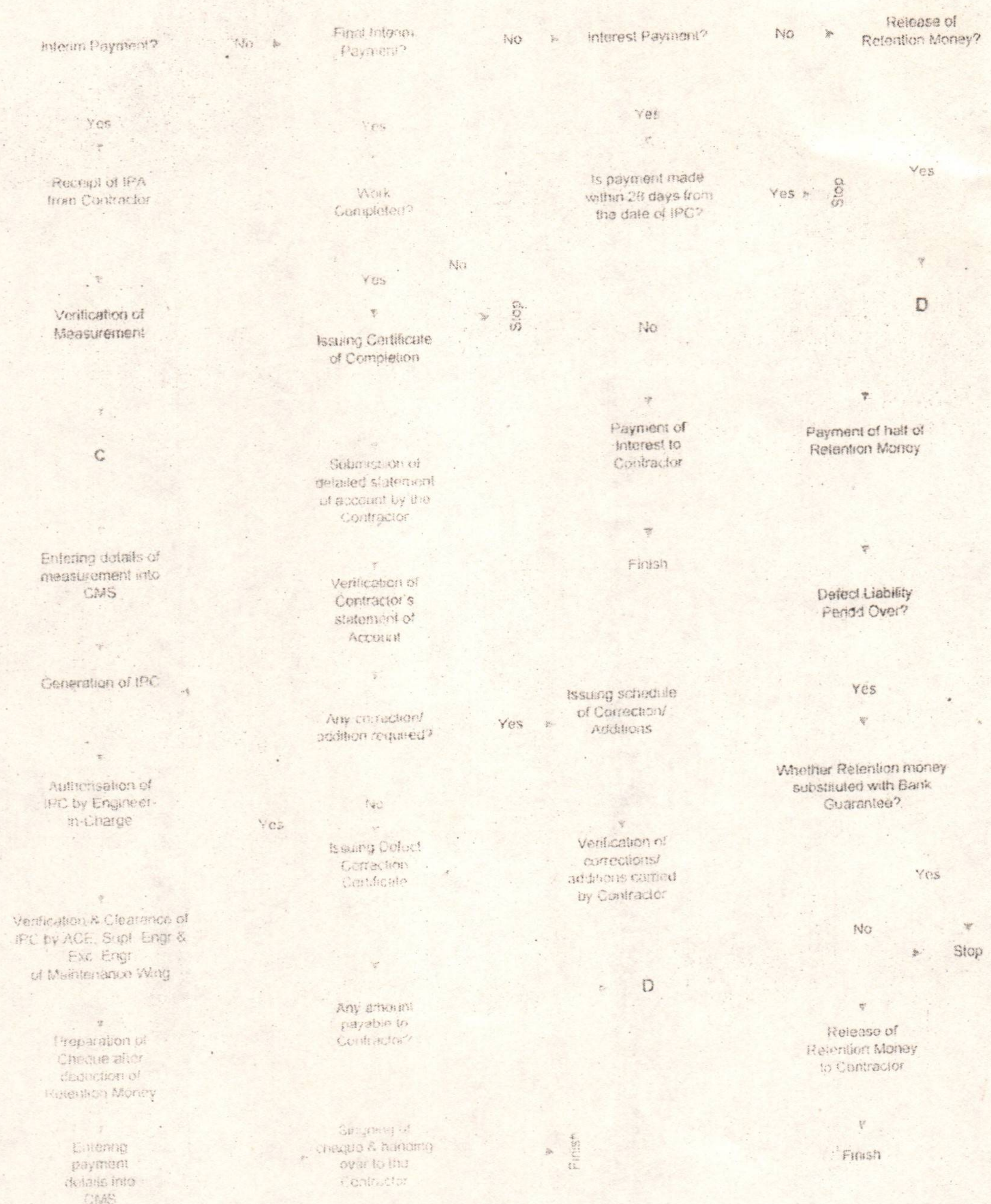

Prioritization of PRMP
Collection of Data
Road Network Data
Vehicle Fleet Data
Road Works Data
HDM Configuartion
Traffic Counts
File Maintenance Standards
Environmental Data
Collection of Roughness Survey data
Annual Average Daily Traffic (AADT) Report
Financial Data
ROMDAS
Computation of International Roughness Index (IRI)
HDM 4
Generation Road and chainage wise unconstrained list of PMP with NPV/Cost for five years
Optimization of Unconstrained Listing of PMP
Generation of Constrained Listing of PMP
Sending of Constrained Report to site for physical verification & Field Estimate
A

১.১০.৪ প্রযুক্তি ও [illegible] ফ্লো চার্ট পরিশিষ্ট – খ

Tracking Physical Progress & Quality Testing



Payments to Contractors



অনুচ্ছেদ ঃ ১

শিরোনাম ঃ সরকারের অনুমোদন ব্যতীত জরিপ পদ্ধতি পরিবর্তন করে ব্যয় চাহিদা প্রায় দশগুণ বৃদ্ধি করা হয়েছে।

নির্ণায়ক ঃ

ব্যয় নির্বাহের সূচনাপর্বে ব্যয়ের প্রয়োজনীয়তা নির্ধারণ কাজটিকে সবচাইতে গুরুত্ব দিয়ে রাস্তার প্রকৃত অবস্থার জরিপপূর্বক জরিপ তথ্যাদি পূর্বনির্ধারিত IRI (International Roughness Index) অনুসারে বিশ্লেষণের সাথে কস্ট-বেনিফিট পর্যালোচনা করে এইচডিএম সার্কেল কর্তৃক বার্ষিক নীড্স রিপোর্ট প্রণয়ন করা বাঞ্ছনীয়।

বাস্তব অবস্থা ঃ

বার্ষিক নীড্স রিপোর্ট-২০০৪ এর টেবিল ৩.২-এ বর্ণিত পদ্ধতি মোতাবেক নির্ণেয় সড়কের অবস্থা ছিল নিম্নরূপ ঃ

অর্থ বছর	সড়ক দৈর্ঘ্য (কিঃ মিঃ)	Good	Fair	Poor	Bad
২০০০-০১	১৬,১০১	৭৩%	২৫%	০%	২%
২০০১-০২	১৬,৬৩১	৬৯%	২৮%	০%	৩%
২০০২-০৩	১৬,৪৭৭	৭০%	২৭%	০%	৩%

উক্ত রেটিং টেবিল (৩.২) পরিবর্তন করার কারণে ২০০৩-০৪ হতে পরবর্তী অর্থ বছরগুলোতে রাস্তাসমুহের বাস্তব অবস্থার ফলাফল দাঁড়ায় (উৎসঃ রেটিং টেবিল ৩.৩ এবং নীড্স রিপোর্ট ০৭-০৮- টেবিল ১.৪ অনুসারে) নিম্নরূপ ঃ

অর্থ বছর	সড়ক দৈর্ঘ্য(কিঃ মিঃ)	Good	Fair	Poor	Bad
২০০৩-০৪	১১,৬০০	৩৭%	৩০%	১৬%	১৭%
২০০৪-০৫	১০,৯৯৮	৩৮.৭৯%	৩৩.৪০%	১৭.২২%	১০.৫৯%
২০০৫-০৬	৮,৯৯১	৩৬.৮৪%	২৬.৬৭%	২০.৫৪%	১৫.৯৫%
২০০৬-০৭	১১,৩২৮	৩৭.৩৪%	৩০.২১%	১৭.০৬%	১৫.৩৯%

দেখা যাচ্ছে Good রাস্তার পরিমাণ যেমন অস্বাভাবিকভাবে হ্রাস পেয়েছে তেমনি বেড়েছে Poor এবং Bad রাস্তার পরিমাণ।

নিরীক্ষা মন্তব্য ঃ

সাধারণত সড়ক অবকাঠামো সমূহের ভৌত আকারের দ্রুত পরিবর্তন হয় না। HDM সার্কেল কর্তৃক মেরামত কাজের সংজ্ঞা ও জরিপ পদ্ধতি পরিবর্তন করায় অতি দ্রুত ব্যয় চাহিদা বেড়েছে। ব্যতিক্রমধর্মী বর্ধিত ব্যয় চাহিদা সৃষ্টির প্রেক্ষিতে নিয়ন্ত্রণকারী কর্তৃপক্ষের কোন প্রতিক্রিয়া পরিলক্ষিত হয়নি। জরিপ পদ্ধতি পরিবর্তন করা আবশ্যক হলে সরকারের পূর্ব অনুমোদন নেয়া প্রয়োজন ছিল। এ ক্ষেত্রে তা নেয়া হয়নি।

নিরীক্ষার সুপারিশ ঃ

জরিপ পদ্ধতির পরিবর্তিনের ক্ষেত্রে টেকনিক্যাল কমিটির পদ্ধতি পরিবর্তনের প্রায়োগিক সুপারিশসহ সরকারি অনুমোদন আবশ্যক।

অনুচ্ছেদ ঃ ২

শিরোনাম ঃ HDM-4 সার্কেলের 'নীড্‌স রিপোর্ট চাহিদা' সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের পরিকল্পনা ও রক্ষণাবেক্ষণ উইং এর পলিসির সাথে সামঞ্জস্যপূর্ণ নয় ।

নির্ণায়ক ঃ

সরকারের পলিসি অনুসারে সড়কের সামগ্রিক ক্ষয়-ক্ষতির জরিপ তথ্য HDM-4 মডেলের মাধ্যমে বিশ্লেষণ করে কস্ট-বেনিফিট পর্যালোচনান্তে অর্থনৈতিক প্রাধিকারের ভিত্তিতে প্রণীত বার্ষিক নীড্‌স রিপোর্ট অনুসারে মেরামত ও রক্ষণাবেক্ষণ কাজ সম্পন্ন করা বাঞ্ছনীয়।

বাস্তব অবস্থা ঃ

বার্ষিক নীড্‌স রিপোর্ট ২০০৫-০৬ মোতাবেক সওজ অধিদপ্তরের জোনভিত্তিক অপরিহার্য মেরামত কাজের চাহিদা ছিল নিম্নরূপ ঃ

জোনের নাম	সড়ক দৈর্ঘ্য (কিঃমিঃ)	চাহিদা (মিলিয়ন টাকা)
রাজশাহী	১৮৪.২৭	৮৯৭.৪৭৩
ঢাকা	৪৭৩.৫১	৩,৮০৫.১৪৩
বরিশাল	১০২.০০	৪৮১.৯৮৫
কুমিল্লা	৪৩৬.৩১	৪,১৯৪.৮৯৩
রংপুর	২৪৭.৮০	৯৮২.১৩৩
খুলনা	৩৫২.০২	১,৮৩০.৪৪৩
চট্টগ্রাম	১৮৯.০০	১,২৫৮.৫৬০
সর্বমোট	১,৯৮৪.৯১	১,৩৪৫০.৬৩

উপরের তালিকায় দেখা যাচ্ছে, ২০০৫-০৬ সালের নীড্‌স রিপোর্ট অনুসারে ১৯৮৪.৯১ কিঃমিঃ সড়ক মেরামতের জন্য ১৩৪৫০.৬৩ মিলিয়ন টাকার চাহিদা জ্ঞাপন করা হয়েছিল। পক্ষান্তরে সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের পরিকল্পনা ও রক্ষণাবেক্ষণ উইং কর্তৃক ২০০৫-০৬ অর্থ বছরে ১০১৬.১৯ কিঃমিঃ সড়ক মেরামতের জন্য ২৪০.৩৫ কোটি টাকার ১০৭ টি চুক্তিপত্র সম্পাদন করা হয়। কিন্তু নীড্‌স রিপোর্টভুক্ত একটি কাজও গ্রহণ করা হয়নি। তাছাড়া জরিপ তথ্য স্বচ্ছতার সাথে সংরক্ষণ না করার বিষয়টি নিরীক্ষাকালে দেখা গিয়েছে।

নিরীক্ষা মন্তব্য ঃ

HDM-4 সার্কেলের নীড্‌স রিপোর্টকৃত চাহিদা সড়ক ও জনপথ অধিদপ্তরের পরিকল্পনা ও রক্ষণাবেক্ষণ উইং এর পলিসির সাথে সামঞ্জস্যপূর্ণ না হওয়ায় তা সরকারি স্বার্থের পরিপন্থী।

নিরীক্ষার সুপারিশঃ

HDM-4 সার্কেলের নীড্‌স রিপোর্ট চাহিদা ও সওজের পরিকল্পনা ও রক্ষণাবেক্ষণ উইং এর পলিসির সাথে সামঞ্জস্যপূর্ণ হওয়া আবশ্যক।

অনুচ্ছেদ ঃ ৩

শিরোনাম ঃ তুলনামুলক বাজেট বরাদ্দ এবং নিয়ন্ত্রণ ব্যবস্থাপনা ঝুঁকিপূর্ণ।

নির্ণায়ক ঃ

সুষ্ঠু আর্থিক ব্যবস্থাপনা নিশ্চিতকরণ বাঞ্ছনীয়।

বাস্তব অবস্থাঃ

২০০৫-০৬ এবং ২০০৬-০৭ অর্থ বছরদ্বয়ে মূল বাজেট বরাদ্দ এবং সংশোধিত বাজেট বরাদ্দ ছিল নিম্নরূপঃ

(মিলিয়ন টাকা)

বিবরণ	মূল বাজেট ২০০৫-০৬	সংশোধিত ২০০৫-০৬	মূল বাজেট ২০০৬-০৭	সংশোধিত ২০০৬-০৭
সড়ক সেতু মহাসড়ক	৫৭৪০.০০	৪৩৭০.০০	৬১৯৫.০০	২৯১৯.৬০
রক্ষণাবেক্ষণ DFID	৯৬০.০০	৯৬০.০০	৯৬০.০০	২০০.০০
রক্ষণাবেক্ষণ JDCF	২০০০.০০	২০০০.০০	২০০০.০০	১০৫০.০০
সর্বমোট	৮৭০০.০০	৭৩৩০.০০	৯১৫৫.০০	৪১৬৯.৬০

নিরীক্ষা মন্তব্যঃ

উক্ত তথ্য থেকে দেখা যাচ্ছে ২০০৫-০৬ সালে সংশোধিত বাজেট বরাদ্দ কমেছে ১,৩৭০.০০ মিলিয়ন টাকা অর্থাৎ ১৫.৭৪%। পক্ষান্তরে ২০০৬-০৭ সালে সংশোধিত বাজেট বরাদ্দ কমেছে ৪,৯৮৫.৪০ মিলিয়ন টাকা অর্থাৎ ৫৪.৪৫% । অন্যদিকে ২০০৫-০৬ অর্থ বছরের তুলনায় ২০০৬-০৭ অর্থ বছরে সংশোধিত বাজেট বরাদ্দ কমেছে ৩,১৬০.৪০ মিলিয়ন টাকা বা ৪৩.১১% যা সওজ এর মুখ্য উদ্দেশ্য অর্জন ব্যবস্থাপনার পরিপন্থী ।

নিরীক্ষার সুপারিশ ঃ

বাজেট প্রণয়নে দক্ষতা বৃদ্ধি করা আবশ্যক।

অনুচ্ছেদঃ ৪

শিরোনাম ঃ বিদ্যমান সিডিউল অব রেট ঠিকাদারের প্রতি আর্থিক আনুকূল্য প্রদর্শনে সহায়ক।

নির্ণায়ক ঃ

সিডিউল অব রেট বাস্তবসম্মত এবং বাজার দরের সাথে সামঞ্জস্যপূর্ণ হওয়া আবশ্যক।

বাস্তব অবস্থা ঃ

PMP কাজের ক্ষেত্রে pavement ওয়ার্ক কাজের ঠিকা মূল্যই সবচেয়ে বেশী। ২০০৬-০৭ অর্থ বছরে PMP কাজে দাখিলকৃত দরপত্র মূল্য হতে সর্বনিম্ন দরগুলো যাচাই করা হয়। দেখা যায় যে, সওজ কর্তৃক প্রণীত রেট সিডিউল অক্টোবর ২০০৬ অপেক্ষা দাখিলকৃত সর্বনিম্ন দর অনেক কম যা নিম্নে দেখানো হলো ঃ

ক্রঃ নং	Item code	বিবরণ	২০০৬-০৭ অর্থ বছরে প্রাপ্ত সর্বনিম্ন দর	RHD Schedule Rates oct ,06	সিডিউল অব রেটের পার্থক্য (%)
১	০৩-০১-০১	Scarify,Mix & Recompact Existing Pavement and shoulder sq.m	২৫.৪৫	২৫.০০	(১.৮০ %)
২	০৩-০১-০২	Repair of potholes on existing pavement. cum.	৫,৯৯০.৬৩	৭,২৩৪.০০	১৭.১৯%
৩	০৩-০২-০১	সাব বেজ cum	১,২৯০.৫০	২,২৬০.০০	৪২.৯০%
৪	০৩-০৩-০১	এগ্রিগেট বেজ টাইপ-১ cum	২,১৪৪.০৯	৩,০৬০.০০	২৯.৯৩%
৫	০৩-০৩-০২	এগ্রিগেট বেজ টাইপ-২ cum	১,৩১২.৫০	২,১৮৩.০০	৩৯.৮৮%
৬	০৩-০৬-১ এ	বিটুমিনাস প্রাইম কোট (plant placed) বঃ মিঃ	৪০.১৭	৫৬.০০	২৮.২৭%
৭	০৩-০৭-১ এ	বিটুমিনাস টেক কোট (plant placed) বঃ মিঃ	১৬.৫২	১৭.০০	২.৮২%
৮	০৩-০৭-১ বি	বিটুমিনাস টেক কোট (লেবার Intensive) বঃমিঃ	১৭.৫০	১৩.০০	(৩৪.৬১%)
৯	০৩-০৮-০১	প্রাইমার সীল কোট বঃমিঃ	৪৪.৫০	৫৪.০০	১৭.৫৯
১০	৩-১০-০১	ডেন্স বিটুমিনাস সার্ফেসিং বেজ কোর্স (plant) ঘঃ মিঃ	৮,৩৪২.৮৬	৯,০১৬.০০	৭.৪৭
১১	৩-১০-০২	ডেন্স বিটুমিনাস সার্ফেসিং ওয়ারিং কোর্স (plant) ঘঃ মিঃ	৮,৬৫৭.০০	৯,৭৩৮.০০	১১.১০%
১২	৩-১০-০২ এ	DBS ওয়ারিং কোর্স ৪০mm thic for hard shoulder ঘঃ মিঃ	৮,৫৬০.০০	৯,৭৩৮.০০	১২.১০%
১৩	৩-১১-০১	প্রি মিক্স বিটুমিনাস কাপেটিং ঘঃমিঃ	৬,৯২২.২২	৭,০৫১.০০	১.৮৩%
১৪	৩-১৩-০১	ব্রিক অন এন্ড এজিং Lin. মিটার ঘঃমিঃ	৩৬.৮৩	৪২.০০	১২.৩১%
১৫	৩-৯-০২ (a)	DBST (machine Method)	১৮৫.২৮	২৩৪.০০	২০.৮২%

নিরীক্ষার মন্তব্যঃ

উপরের তুলনামূলক চিত্র হতে দেখা যাচ্ছে, ১৫ টি দফার মধ্যে ১৩ টি দফাতে বর্ণিত RHD সিডিউল অব রেটের দর ঠিকাদার কর্তৃক দাখিলকৃত দর অপেক্ষা অতিরিক্ত যা ঠিকাদারের প্রতি আর্থিক আনুকূল্য প্রদর্শন। এরূপ অনিয়ম সরকারের আর্থিক ক্ষতি এবং তা আর্থিক শৃঙ্খলার পরিপন্থী যা দ্রুত সংশোধন করা দরকার।

নিরীক্ষার সুপারিশ ঃ

বাজার দরের সঙ্গে সংগতি রেখে সিডিউল অব রেট আপডেটেড করা আবশ্যক।

অনুচ্ছেদ ঃ ০৫

শিরোনাম ঃ ক্ষতিপূরণ বাবদ প্রাপ্ত অর্থ সরকারি কোষাগারে জমা না করে বরাদ্দ বিহীন খাতে ব্যয় নির্বাহ।

নির্ণায়কঃ

বিভিন্ন সংস্থা/কোম্পানী থেকে রোড কাটিং বাবদ প্রাপ্ত ক্ষতিপূরণের অর্থ নিয়মানুসারে সরকারি রাজস্ব খাতে জমা দেয়া প্রয়োজন।

বাস্তব অবস্থা ঃ

বাজেট বরাদ্দ ছাড়াই মেরামত কাজে সরকারি অর্থ ব্যয় করা হয়েছে। দেখা যায়, নির্মিত সড়ক কর্তনজনিত কারণে ক্ষতিপূরণ হিসেবে প্রাপ্ত অর্থকে জিএফআর বিধি ৫ এবং ট্রেজারী রুলস ২(খ) এবং ৪১ ও ৪২ বিধি অনুসারে প্রাপ্তির সাথে সাথে সরকারি কোষাগারে জমা করা আবশ্যক হলেও সকল বিধি উপেক্ষা করে ২০০৫-০৬ সালে ক্ষতি পূরণ বাবদ প্রাপ্ত অর্থ হতে ২৯,৫৫,৪১,১৯৭ টাকার মেরামত ব্যয় নির্বাহ করা হয়েছে। **(পরিশিষ্ট ক)**

নিরীক্ষা মন্তব্যঃ

ক্ষতিপূরণ বাবদ প্রাপ্ত রাজস্ব সরকারি কোষাগারে জমা করার পরিবর্তে বরাদ্দ ব্যতীত অনিয়মিতভাবে মেরামত ব্যয় নির্বাহ করার সুযোগ নেই।

নিরীক্ষা সুপারিশ ঃ

এ বিষয়ে দায়-দায়িত্ব নির্ধারণ এবং এরূপ অনিয়মিত প্রক্রিয়া বন্ধসহ ভবিষ্যতে এভাবে প্রাপ্ত অর্থ সরকারি কোষাগারে জমা করা আবশ্যক।

অনুচ্ছেদ ঃ ০৬

শিরোনাম ঃ অগ্রগতি প্রতিবেদনে মেরামত ও সংরক্ষণ ব্যয় দেখানো হয়নি।

নির্ণায়ক ঃ

সুষ্ঠু বাজেট নিয়ন্ত্রণ ব্যবস্থার জন্য বরাদ্দকৃত অর্থ খরচের পর যথাযথ হিসাবভুক্ত করে মাসিক হিসাব তৈরী করা হয়। মাসিক হিসাবের ভিত্তিতেই মাসিক অগ্রগতি প্রতিবেদন তৈরি করা হয়। এক্ষেত্রে মাসিক হিসাব এবং অগ্রগতি প্রতিবেদন হিসাব অভিন্ন হওয়া বাঞ্ছনীয়।

বাস্তব অবস্থা ঃ

সড়ক বিভাগ গাজীপুর এর জুন' ০৭ সালের মেরামত খাতের লিস্ট অব পেমেন্ট অনুসারে ৮,০০,৮৯,৫৩৪ টাকা ব্যয় হলেও ১২টি সড়ক মেরামত কাজের ১,১৩,৯০,০৫৩ টাকার ব্যয় হিসাবের কোন অগ্রগতি প্রতিবেদনে দেখানো হয়নি। **(পরিশিষ্ট 'খ')**। অপরপক্ষে, যাচাইয়ে আরও দেখা যায় যে, সড়ক বিভাগ গাজীপুর এর জুন ০৭ সালের মেরামত খাতের লিস্ট অব পেমেন্ট অনুসারে ৮,০০,৮৯,৫৩৪ টাকা ব্যয় হলেও ১২ টি সড়ক মেরামত কাজের ১,১৩,৯০,০৫৩ টাকার ব্যয় বাদে ব্যয়ের পরিমাণ দাঁড়ায় ৬,৮৬,৯৯,৪৮১ টাকা। কিন্তু অগ্রগতি প্রতিবেদনে দেখানো হয় ৭,৪৮,৭১,০০০ টাকা যা সওজ এর চূড়ান্ত হিসাবে অন্তর্ভুক্ত করা হয়েছে ফলে ভিত্তিহীন অতিরিক্ত ব্যয় প্রদর্শন করা হয়েছে ৬১,৭০ লক্ষ টাকা যা নিম্নরূপঃ

অগ্রগতি প্রতিবেদন মোতাবেক বরাদ্দ ও ব্যয় (লক্ষ টাকা)	লিস্ট অব পেমেন্ট অনুসারে ব্যয় (লক্ষ টাকা)	মন্তব্য (লক্ষ টাকা)
৮ টি সড়কে ২৯৬.৮৯	৩৫৮.০৭	বরাদ্দের অতিরিক্ত ব্যয় ৬১.১৮
৮ টি সড়কে ৪৪৪.৮২	৩২৮.৯৩	বরাদ্দের কম ব্যয় ১১৫.৮৮ .
২ টি সড়কে ৭.০০	------	বরাদ্দ ব্যতীত ব্যয় ৭.০০
মোট ৭৪৮.৭১	৬৮৭.০০	প্রকৃত ব্যয়ের অতিরিক্ত ব্যয় ৬১.৭০

উল্লেখ্য ফুলবাড়িয়া-কালিয়াকৈর-ধামরাই সড়কে ৩.৯৫ লক্ষ টাকা ব্যয় হলেও অগ্রগতি প্রতিবেদনে ব্যয় দেখানো হয়েছে ৬৪.৫০ লক্ষ টাকা।

নিরীক্ষা মন্তব্য ঃ

নিয়ন্ত্রণ ব্যবস্থার দুর্বলতার ফলে অগ্রগতি প্রতিবেদনে অপ্রদর্শিত অর্থ হিসাবভুক্ত করা প্রয়োজন। এতে স্বচ্ছতা ও জবাবদিহিতা প্রতিষ্ঠায় ঝুঁকি থাকছে।

নিরীক্ষা সুপারিশ ঃ

এ বিষয়ে দায়-দায়িত্ব নির্ধারণসহ বিধি মোতাবেক সঠিকভাবে হিসাব প্রণয়ন আবশ্যক।

অনুচ্ছেদ ঃ ০৭

শিরোনাম ঃ অননুমোদিত সড়কের অনুকূলে ব্যয় নির্বাহ ।

নির্ণায়কঃ

পিএমপি বিধি অনুযায়ী জাতীয়, আঞ্চলিক ও জেলা সড়কের অন্তর্ভুক্ত নয় এমন কোন সড়কের অনুকূলে অর্থ ব্যয় করা যাবে না।

বাস্তব অবস্থা ঃ

জাতীয়, আঞ্চলিক ও জেলা সড়কের অন্তর্ভুক্ত নয় এমন সড়কের বিপরীতে ৩,১৮,৮৯,৫৭১ টাকা ব্যয় করা হয়। **(পরিশিষ্ট "গ")**

নিরীক্ষা মন্তব্য ঃ

জরিপ কার্যক্রম, কর্মসূচী প্রক্রিয়াকরণ, বাজেট চাহিদা, বরাদ্দ পত্র, ব্যয় বিবরণী, কার্যাদেশ, অগ্রগতি প্রতিবেদন ইত্যাদি বিষয়ক কর্মস্তরগুলোতে সড়কের পরিচিত নম্বর উল্লেখ করার কোন বাধ্যবাধকতা না থাকায় অননুমোদিত সড়কে ব্যয় নির্বাহপূর্বক ক্ষতি সাধন করা হয়েছে।

নিরীক্ষা সুপারিশ ঃ

এ বিষয়ে দায়-দায়িত্ব নির্ধারণসহ আপত্তিকৃত অর্থ সংশ্লিষ্ট ব্যক্তিবর্গ হতে আদায় করা আবশ্যক।

অনুচ্ছেদ -০৮

শিরোনাম ঃ অস্বচ্ছ প্রক্রিয়ায় ৬১১ কোটি ১২ লক্ষ ৮৬ হাজার ২৮৫ টাকার কার্যাদেশ প্রদান।

নির্ণায়ক ঃ

দরপত্র আহবানের ক্ষেত্রে স্বচ্ছতা, উপযুক্ত প্রতিযোগিতা এবং জবাবদিহিতা প্রতিষ্ঠার জন্য পিপিআর ০৩ এর বিধানাবলী মোতাবেক উন্মুক্ত দরপত্র আহবানপূর্বক কার্যচুক্তি সম্পাদন করা বাঞ্ছনীয়।

বাস্তব অবস্থা ঃ

পি পি আর-২০০৩ মোতাবেক উন্মুক্ত দরপত্র আহ্বান করা হয়নি। পিপিআর-২০০৩ এর ব্যত্যয় ঘটিয়ে ২০০৫-০৬ সালে সর্বমোট ১৮ টি মেজর ওয়ার্ক এবং ১১২ টি মাইনর ওয়ার্কের জন্য এবং পরবর্তী ২০০৬-০৭ অর্থ বছরে সর্বমোট ১৬ টি মেজর ওয়ার্ক বাস্তবায়নের লক্ষ্যে RTM পদ্ধতিতে তালিকাভুক্ত ঠিকাদারদের মধ্য হতে যোগসাজসে সীমিতসংখ্যক ঠিকাদারদেরকে দরপত্র দাখিলের আমন্ত্রণ জানানো হয়। অতঃপর উক্ত সীমিতসংখ্যক ঠিকাদারদের দরপত্র গ্রহণ, মূল্যায়ন শেষে কার্য চুক্তি সম্পাদন করা হয়। বিস্তারিত বিবরণ নিম্নে দেয়া হল ঃ

প্যাকেজ সংখ্যা	পি এম পি	চুক্তি নং	কাজের ধরণ	কাজের দৈর্ঘ্য (কিঃ মিঃ)	আমন্ত্রিত তালিকাভুক্ত ঠিকাদার সংখ্যা	অংশগ্রহণকারী ঠিকাদার সংখ্যা	চুক্তিমূল্য টাকা
৯ টি	২০০৫-০৬	১ হতে ০৯	ডিবিএসটি, ওভারলে	২৯৪.৩৭৫	১৬ জন	১২ জন	১২১,৫০,২৪,৯৮৩
৯ টি	২০০৫-০৬	১০ হতে ১৮	ডিবিএসটি, ওভারলে	৩০৩.৬৭৫	১৬ জন	১২ জন	৯৬,৮১,২৭,২৬৯
১১২ টি	২০০৫-০৬	১১ হতে ১২	কারপেটিং	১০১৬.১৯	২১৯ জন	১৫৮ জন	২৪০,৩৪,৯০,০৫৭
৯ টি	২০০৬-০৭	১ হতে ৯	ডিবিএসটি, ওভারলে	৩৯১.৭৪	২৪ জন	১৫ জন	৮৩,০২,১৪,৩০৭
৭ টি	২০০৬-০৭	১০ হতে ১৬	ডিবিএসটি, ওভারলে	৩১২.৯৬	২৪ জন	১৫ জন	৬৯,৪৪,২৯,৬৬৯
১৪৬টি				**২৩৮১.৯৪**			**৬,১১,১২,৮৬,২৮৫**

নিরীক্ষার মন্তব্য ঃ

পিপিআর- ০৩ এর প্রবিধানমালা ১৬ অনুসারে উন্মুক্ত দরপত্র আহবান করা হয়নি। পিপিআর-২০০৩ এর প্রবিধান ১৭(২) মোতাবেক সর্বোচ্চ ২৫ লক্ষ টাকা পর্যন্ত কাজ RTM পদ্ধতি অনুসরণ করে সম্পাদনযোগ্য। কিন্তু এ ক্ষেত্রে প্রতিটি কাজের প্রাক্কলিত মূল্য ২৫ লক্ষ টাকার অধিক হওয়ায় এ ক্ষেত্রে উক্ত প্রবিধান প্রযোজ্য নয়। এছাড়াও প্রবিধান- ৩৭(ক) অনুযায়ী যথাযথ প্রতিযোগিতা নিশ্চিত করার জন্য প্রতিটি কাজে সর্বনিম্ন ৬ জন ঠিকাদারের নিকট হতে দরপত্র প্রস্তাব পেতে হবে এবং প্রাপ্ত দরপত্রের মধ্যে সর্বনিম্ন ২ জন ঠিকাদারের দর বৈধ হতে হবে। কিন্তু আলোচ্য ক্ষেত্রে আপত্তিতে বর্ণিত তালিকার কোন ক্ষেত্রেই সর্বনিম্ন ৬ জন ঠিকাদারের দরপত্র পাওয়া যায়নি। উদাহরণ স্বরূপ প্রথম ২টির ক্ষেত্রে প্রতিটিতে ৯টি প্যাকেজের জন্য সর্বনিম্ন ৫৪টি দরপত্র পাওয়ার প্রয়োজনীয়তা থাকলেও পাওয়া গেছে মাত্র ১২টি দরপত্র। এতে সুস্পষ্টভাবে প্রমাণিত হয় যে, আলোচ্য প্রবিধিও এক্ষেত্রে অনুসৃত হয়নি। পিপিআর-২০০৩ এর প্রবিধান মালা অনুসৃত না হওয়ার ফলে কোন রকম প্রতিযোগিতা ছাড়াই কাজগুলো ঠিকাদারগণের মধ্যে সমঝোতামূলক ভাগাভাগি হয়েছে, যা বর্ণিত বিবরণ হতে সুস্পষ্টভাবে প্রমাণিত হয়েছে। উপযুক্ত প্রতিযোগিতা ব্যতীত কার্যচুক্তি সম্পাদন (টাকা-৬১১,১২,৮৬,২৮৫) কার্যক্রম সরকারি সংগ্রহ প্রবিধানমালার পরিপন্থী এবং অর্থ মূল্য [Value for Money] অর্জনের অন্তরায়।

নিরীক্ষার সুপারিশ ঃ

এ বিষয়ে দায়-দায়িত্ব নির্ধারণসহ জড়িতদের বিরুদ্ধে প্রশাসনিক ব্যবস্থা গ্রহণ আবশ্যক।

অনুচ্ছেদ ঃ ০৯

শিরোনাম ঃ CMS কর্তৃক বাস্তব অগ্রগতি ও কাজের মান নিয়ন্ত্রণ করা হয় না।

নির্ণায়কঃ

Central Management System (CMS) এর মাধ্যমে মেজর PMP এবং মাইনর PMP কাজসমূহের প্রতিটি কাজের ইঞ্জিনিয়ার্স এস্টিমেট, BOQ, টেন্ডার ডকুমেন্টস ইত্যাদি তৈরি ও সংরক্ষণ করা হয়। প্রতিটি কাজের জন্য কন্ট্রাক্ট ডকুমেন্টে বর্ণিত এবং ব্যবহৃত মালামালের পাশাপাশি কাজের প্রতিটি স্তরের গ্রহণযোগ্যতা নিশ্চিত করতে গবেষণাগারে প্রয়োজনীয় পরীক্ষা, ফ্রিকোয়েন্সিসহ কাজের স্ট্যান্ডার্ড পরীক্ষার ফলাফল সংরক্ষণ করা হয়। এ সকল তথ্য CMS এর মাধ্যমে প্রক্রিয়াকরণ শেষে কাজের বাস্তব অগ্রগতি, মাসিক পরিমাপ, পরিশোধ সার্টিফিকেটভিত্তিক কাজের অগ্রগতি ও মান নিয়ন্ত্রণ করতে হবে।

বাস্তব অবস্থা ঃ

সিএমএস হতে সংগৃহীত নিম্নোক্ত কাজগুলোর ক্ষেত্রে টেন্ডার ডকুমেন্টস কন্ট্রাক্ট ডকুমেন্টসে বর্ণিত টেস্ট ফ্রিকোয়েন্সি ও পদ্ধতি মোতাবেক কাজে ব্যবহৃত মালামাল এবং স্তর বিন্যাসের পরীক্ষালব্ধ ফলাফল সহ IPC পরিশোধ তথ্য সংগ্রহ করা হয়। দেখা যায় কাজের কোন অবস্থাতেই কোনসময় টেস্ট রিপোর্ট করা হয়নি। ন্যূনতম মান নিয়ন্ত্রণ ব্যতীত বাস্তব কাজের অগ্রগতি দেখানো হচ্ছে এবং IPC পরিশোধ করা হচ্ছে যা নিম্নরূপঃ

প্যাকেজ নং	ডিভিশন	ধরণ	চুক্তিমূল্য (লক্ষ টাকা)	আই পিসি নং	পরিশোধ (লক্ষ টাকা)
পি এম পি ২০০৫-০৬/৩	গাজীপুর	DBST/overly	১৬৬৫.০৯	৩	১৬৫১.১৪
পি এম পি ২০০৫-০৬/১৪	নরসিংদী	বিটুমিনাস কার্পেটিং	২৫১.১৫	৩	২৩৯.১৯
পি এম পি ২০০৫-০৬/১৫	নরসিংদ	বিটুমিনাস কার্পেটিং	২৪০.০৫	২	২৪০.০৬

নিরীক্ষা মন্তব্যঃ

সিএমএস হতে সংগৃহীত টেস্ট রিপোর্ট হতে দেখা যায় কাজের মান নিয়ন্ত্রণ ব্যতিরেকে বিধিবহির্ভূতভাবে অননুমোদিত আইপিসি দ্বারা ঠিকা বিল পরিশোধ করা হয়েছে। সড়ক বিভাগ গাজীপুর এবং নরসিংদী দপ্তরেও টেস্ট রিপোর্ট সংক্রান্ত কোন তথ্য পাওয়া যায়নি। অর্থাৎ কাজের মান নিয়ন্ত্রণ ব্যতিরেকে অগ্রগতি প্রদর্শন এবং বিল পরিশোধ করা হয়েছে। এজন্য আই পি সি অনুমোদনকারীর ব্যাখ্যা আবশ্যক।

নিরীক্ষার সুপারিশ ঃ

এ বিষয়ে দায়-দায়িত্ব নির্ধারণসহ বিধি মোতাবেক প্রয়োজনীয় ব্যবস্থা গ্রহণ আবশ্যক।

অনুচ্ছেদ ঃ ১০

শিরোনাম ঃ সড়ক বিভাগ কর্তৃক কাজের অগ্রগতি ও মাননিয়ন্ত্রণ করা হয় না।

নির্ণায়ক ঃ

পরিকল্পিত ব্যবস্থা অনুসারে PMP এর চলমান কাজ পরিদর্শনপূর্বক সংরক্ষিত রেকর্ডের ভিত্তিতে কাজের মান নিয়ন্ত্রণপূর্বক ঠিকা বিল পরিশোধ করা প্রয়োজন।

বাস্তব অবস্থা

২০০৫-০৬ এবং ২০০৬-০৭ অর্থ বছরে সড়ক বিভাগ গাজীপুর, নরসিংদী এবং নাটোর কর্তৃক ৩ টি মেজর PMP এবং ৪টি মাইনর PMP কাজ বাস্তবায়নাধীন থাকে।

(ক) বর্ণিত কাজগুলো শুরু করার জন্য কন্ট্রাক্ট প্যাকেজের সাথে ইস্যুকৃত কাজের দফা ভিত্তিক ড্রইং (খ) কন্ট্রাক্ট ড্রইং এবং Pre work/ Post work পরিমাপ (গ) সড়কের প্রস্থ, বিদ্যমান পেভমেন্টের Thickness , ডিজাইনের জন্য রোড Alignment record এর Pre-survey data (ঘ) কাজের লেয়ার, layer thickness স্থাপনের আগে ক্রশ Sectional drawing অনুসারে সার্ভে চেকিং রিপোর্ট (ঙ) অঙ্গ ভিত্তিক কাজ শুরু করার জন্য ATC (Approval to Comencement) (চ) ঠিকাদারকে সরবারাহকৃত Earth work কাজের ড্রইং (ছ) Shoulder Material কাজের জন্য প্রিসেকশন রেকর্ড (জ) ব্যবহৃত মালামালের গুণাগুণ পরীক্ষা রিপোর্ট (ঝ) Earthen Shoulder এর টেস্ট রিপোর্ট (ঞ) উদ্ধারকৃত অনুপযোগী মালামালের (Excavation in Unsuitable Materials) ল্যাব টেস্ট রিপোর্ট (ট) দৈনিক পরিমাপ সীট (DMS) (ঠ) তারিখ ও চেইনেজ ভিত্তিক বিস্তারিত পরিমাপ বই (ড) প্রাইম/টেক কোট মালামাল ব্যবহার প্রাক্কালে তাপমাত্রা পরীক্ষা রেকর্ড (ঢ) মালামাল কাজে ব্যবহারের অনুমোদন পত্র (ত) Bottom base layer এর সার্ভে চেকিং রিপোর্ট (থ) As Built Drawing এর কপি সহ প্রি মিক্সড বিটুমিনাস কার্পেটিং, ডাবল বিটুমিনাস সার্ফেস ট্রিটমেন্ট এবং Waring Course কাজের অনুমোদিত Methodology নিরীক্ষা দল কর্তৃক চাওয়া হলে তা সরবরাহ করা হয়নি। এমনকি Embankment কাজের DCP, FDP,CBR,LL,MDP PI ময়েশ্চার টেস্ট রিপোর্ট গুলো সংরক্ষিত নেই। তবু ৪৩৭৭.৫৮ লক্ষ টাকার ঠিকাবিল পরিশোধ করা হয়েছে **(পরিশিষ্ট -ঘ)।**

নিরীক্ষা মন্তব্য ঃ

কাজের মানসম্মত অগ্রগতি নিশ্চিত করার জন্য মান নিয়ন্ত্রণের বিষয়টি অকার্যকর রয়েছে।

নিরীক্ষার সুপারিশ ঃ

বিধি মোতাবেক মান নিয়ন্ত্রণের বিষয়টি কার্যকর করা আবশ্যক।

অনুচ্ছেদ ঃ ১১

শিরোনাম ঃ পেভমেন্ট হতে উদ্ধারকৃত মালামালের ল্যাব টেস্ট না করেই ব্যবহারের অনুপযুক্ত ঘোষণা।

নির্ণায়ক ঃ

চুক্তিকৃত স্পেসিফিকেশন এবং কার্যপ্রণালী ম্যানুয়েল মোতাবেক পেভমেন্ট হতে মালামাল উদ্ধার করার পর ল্যাব টেস্ট করে কাজে ব্যবহারের অনুপযুক্ততা ঘোষণা করতে হবে।

বাস্তব অবস্থা ঃ

সিএমএসএ রক্ষিত আইপিসি এর বিস্তারিত পরিমাপ এবং বিল অব কোয়ান্টিটি হতে দেখা যে, ঠিকাদারগণকে দফা ২/২/১ এর আওতায় পেভমেন্ট হতে অনুপযুক্ত মালামাল উদ্ধার এবং অপসারণের জন্য মূল্য পরিশোধ করা হলেও উদ্ধারকৃত মালামাল অনুপযুক্ততা প্রমাণের জন্য কোন ল্যাব টেস্ট করা হয়নি। নিম্নে বিস্তারিত দেয়া হলো ঃ

প্যাকেজ নং		ডিভিশন	আই পি সি নং	চুক্তিবদ্ধ পরিমাপ	সম্পাদিত কাজ	বিলপরিশোধ (টাকা)
পি এম পি	০৫-০৬/০৩	গাজীপুর	৩	৭২১২ ঘঃমিঃ	১৫৪৮ ঘঃমিঃ	৪৬,৪৪০
. পি এম পি	০৫-০৬/সি ০১৪	নরসিংদী	৩	৪২৮০.৫৯ঘঃমিঃ	৪২৮০.৫৯ ঘঃমিঃ	২,১৪,০২৯.৫০
পি এম পি	০৫-০৬সি০১৫	নরসিংদী	২	৭২০.০০ ঘঃমিঃ	৮৪৬.৮১ ঘঃমিঃ ৬৬৭৫.৪০ ঘঃমিঃ X ৯২০ ৬১,৪১,৩৬৮ টাকা	৪২,৩৪০.৫০

নিরীক্ষা মন্তব্যঃ

ল্যাব টেস্ট না করেই ব্যবহারের অনুপযুক্ত ঘোষণা করায় সওজ এর রেট সিডিউল জুলাই ২০০৬ এর দফা ২/২/৫ মোতাবেক উদ্ধারকৃত মালামালের মূল্য বাবদ ক্ষতি হয়েছে ৬১,৪১,৩৬৮ টাকা।

নিরীক্ষার সুপারিশ ঃ

এ বিষয়ে দায়-দায়িত্ব নির্ধারণসহ আপত্তিকৃত অর্থ সংশ্লিষ্টদের নিকট হতে আদায় করা আবশ্যক।

অনুচ্ছেদঃ ১২

শিরোনাম ঃ চুক্তি অনুসারে Liquidated Damage আদায় করা হয়নি ।

নির্ণায়ক ঃ

দরপত্র দলিল সেকশন চার দ্বারা অর্পিত চুক্তি মোতাবেক কাজ সম্পাদনের বৈধ মেয়াদ কালের মধ্যে কাজ সম্পাদনে ব্যর্থ ঠিকাদারদের কাছ থেকে প্রতিদিন বিলম্বের জন্য চুক্তি মূল্যের ০.১০% হতে সর্বোচ্চ ১০% Liquidated Damage কেটে রাখতে হবে।

বাস্তব অবস্থা ঃ

কাজ সম্পাদনের নির্ধারিত সময় আগষ্ট, সেপ্টেম্বর ২০০৬ উত্তীর্ণ হবার পরে জুন ০৭ পর্যন্ত সময়ে IPC পরিশোধ করা হলেও চুক্তি মোতাবেক বিলম্ব জরিমানা (Liquidated Damage) বাবদ ৮২০.১৫ লক্ষ টাকা আদায় করা হয়নি **(পরিশিষ্ট 'ঙ')**।

নিরীক্ষা মন্তব্যঃ

চুক্তি পত্রের বিধান লংঘন করায় বর্ণিত অর্থের ক্ষতি হয়েছে যা আদায় করা দরকার।

নিরীক্ষার সুপারিশ ঃ

এ বিষয়ে দায়-দায়িত্ব নির্ধারণসহ বিধি মোতাবেক টাকা আদায়ের ব্যবস্থা গ্রহণ করা আবশ্যক।

অনুচ্ছেদ ঃ ১৩

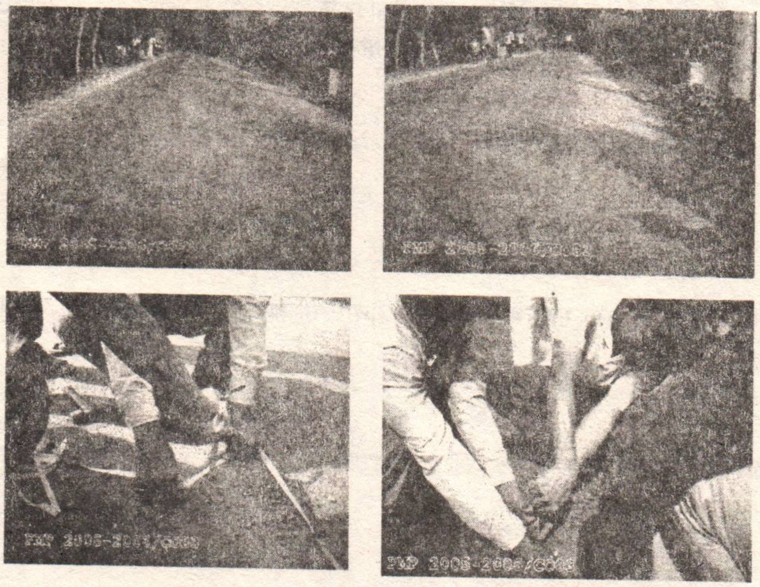
শিরোনাম ঃ মাটির কাজের ওপর টেক কোট, কার্পেটিং এবং সীল কোট স্থাপন করায় ক্ষতি।

নির্ণায়ক ঃ

রাস্তার প্রকৃত অবস্থা জরিপ করে তদনুযায়ী প্রণীত ফিল্ড এস্টিমেটের কোন দফার সংযোজন বিয়োজন আবশ্যক হলে চূড়ান্ত BOQ অনুমোদনের আগেই সড়কের অবস্থা যাচাই করা প্রয়োজন।

বাস্তব অবস্থা ঃ

নিম্নে প্রদর্শিত ছবি হতে দেখা যায় নাটোর সড়ক বিভাগের আওতায় বাস্তবায়নাধীন চুক্তি নং PMP ২০০৫-০৬ / C ০৮৪ এর চূড়ান্ত BOQ মোতাবেক দফা ২/৬/২ দ্বারা ৫ম কিঃ মিঃ হতে ২০তম কিঃ মিঃ পর্যন্ত স্থানে ৭৩৩৭.৫০ ঘঃ মিঃ মাটির কাজ করা হয়েছে।



(নিরীক্ষা দল কর্তৃক কাজের পরিমাপ গ্রহণ ও পরীক্ষাকরণ)

ফিল্ড এস্টিমেট দ্বারা উক্ত কাজের নীচে ৪৪৫৪.৩০০ মিটার দৈর্ঘ্যে ১৬৭১০ বঃ মিঃ এলাকায় এগ্রিগেট বেজ টাইপ- ii এবং বিটুমিনাস প্রাইম কোট কাজ ধরা ছিল, যা চূড়ান্ত BOQ অনুমোদনের প্রাক্কলন সময় বাদ দেয়া হয়। ফলে চূড়ান্ত BOQ অনুসারে সম্পাদিত মাটির কাজের মধ্যে ১৬৭১০ বঃ মিঃ এলাকায় দুর্বল মাটির ওপর টেক কোট, কার্পেটিং এবং সীল কোট স্থাপন করায় ক্ষতি হয়েছে ৫৮,৯৮,৬৩০ টাকা। যা নিম্নরূপ:

দফা নম্বর	BOQ অনুসারে কাজের নাম	সম্পাদিত কাজের পরিমাণ	পরিত্যক্ত কাজের এলাকা	চুক্তি দর টাকা	ক্ষতি (টাকা)
৩/৭/১ বি	বিটুমিনাস টেক কোট	৫৬৮৮৫.০০ বঃ মিঃ	১৬৭১০ বঃ মিঃ	৭.০০	১,১৬,৯৭০
৩/১১/১ এ	প্রিমিক্সড বিটুমিনাস কার্পেটিং ৪০ এম এম	২২৭৫.৪০ ঘঃ মিঃ	৬৬৮.৪০ ঘঃ মিঃ	৭১০০	৪৭,৪৫,৬৪০
৩/১২/১	প্রিমিক্সড বিটুমিনাস সীল কোট ৭এম এম	৫৬৮৮৫.০০ বঃ মিঃ	১৬৭১০ বঃ মিঃ	৬২.০০	১০,৩৬,০২০
					৫৮,৯৮,৬৩০

নিরীক্ষা মন্তব্য ঃ

চূড়ান্ত BOQ অনুমোদনকারী অতিরিক্ত প্রধান প্রকৌশলীর নিকট হতে ক্ষতিকৃত অর্থ আদায় করা আবশ্যক।

নিরীক্ষার সুপারিশ ঃ

এ বিষয়ে দায়-দায়িত্ব নির্ধারণসহ আপত্তিকৃত অর্থ সংশ্লিষ্টদের নিকট হতে আদায় করা আবশ্যক।

অনুচ্ছেদ ঃ ১৪

শিরোনাম ঃ খনন করে পাওয়া মালামালের মূল্য আদায় না করায় ক্ষতি।

নির্ণায়ক ঃ পুরাতন পেভমেন্ট খনন করে পাওয়া মালামালের মূল্য ঠিকাদার বিল হতে আদায় করা প্রয়োজন।

বাস্তব অবস্থা ঃ

পুরাতন পেভমেন্ট খনন করে পাওয়া মালামালের (ব্যবহার অনুপযোগিতা যাচাই ব্যতিরেকে) মূল্য ঠিকাদার বিল হতে আদায় না করায় ক্ষতি হয়েছে ৪০,৮৯,৬৬৭ টাকা যা নিম্নরূপঃ

চুক্তি নং	BOQ দফা	উদ্ধারকৃত মালামাল	মূল্য (প্রতি ঘঃ মিঃ)	মালালের মূল্য অনাদায় জনিত ক্ষতি (টাকা)
PMP/ ২০০৫-০৬/ সি ০৮৩ নাটোর	২/২/৫	১৬৪.৭০ ঘ:মি:	৯২০	১,৫১,৫২৪
PMP/২০০৫-০৬/ সি ০১৪ নরসিংদী	২/২/১	৪২৮০.৫৯ ঘ:মি:	৯২০	৩৯,৩৮,১৪৩
				৪০,৮৯,৬৬৭.

নিরীক্ষা মন্তব্য ঃ

পুরাতন পেভমেন্ট খনন করে পাওয়া মালামালের মূল্য আদায় না করায় ক্ষতি হওয়া অর্থ আদায় করা আবশ্যক।

নিরীক্ষার সুপারিশ ঃ

এ বিষয়ে দায়-দায়িত্ব নির্ধারণসহ আপত্তিকৃত অর্থ সংশ্লিষ্টদের নিকট হতে আদায় করা আবশ্যক।

অনুচ্ছেদ ঃ ১৫

শিরোনাম ঃ যাচাই না করে ১২ বছর পূর্বের জেরসহ বকেয়া পরিশোধ ।

নির্ণায়ক ঃ

মেরামত কাজে বকেয়া সৃষ্টির কোন সুযোগ নেই। কাজেই অনিবার্য বকেয়া দায় পূরণের আগে বকেয়া সৃষ্টির কারণগুলো যাচাই করা আবশ্যক।

বাস্তব অবস্থা ঃ

বকেয়া মেরামত ব্যয় পূরণের জন্য বরাদ্দ প্রদানের আগে এবং ব্যয় নির্বাহের প্রাক্কালে বকেয়া কাজের আবশ্যকতা ও বকেয়া দাবীর বাস্তবতাসহ বকেয়া সৃষ্টির কারণ যাচাইপূর্বক তা সুস্পষ্ট ভাবে উল্লেখ না করে কোন ক্রমেই তা পরিশোযাগ্য নয়। তা সত্ত্বেও ২০০৬-০৭ অর্থ বছরে ৫০.০০ কোটি টাকা বরাদ্দ প্রাক্কালে এবং বরাদ্দ হতে ৪৯.৯৮ কোটি টাকা ব্যয় প্রাক্কালে বকেয়া সৃষ্টির কারণ যাচাই করা হয়নি মর্মে সওজ প্লানিং এন্ড মেইনটেন্যান্স উইং এবং সড়ক বিভাগ গাজীপুর, নরসিংদী, নাটোর হতে প্রতীয়মান হয়। সওজ বিভাগ নরসিংদী হতে বকেয়া পরিশোধের পরিমাণ ৭৩,৫২, ৩৪৭ টাকা **(পরিশিষ্ট 'চ')।**

নিরীক্ষা মন্তব্য ঃ

পরিশোধে বিলম্ব হলে অপরিশোধিত অর্থ পরিশোধের প্রতি লক্ষ্য রাখার জন্য ঠিকাদার অন্যান্য লেনদেন হিসাবে মাইনাস (-) এন্ট্রি প্রদর্শন করতে হয় যা করা হয়নি। অন্যদিকে ঠিকাদার খতিয়ানে ঠিকাদারের ব্যক্তিগত হিসাবেও লেনদেনগুলি এন্ট্রি করা হয়নি। এতদ্‌সত্ত্বেও প্রাপ্যতা যাচাই ব্যতীত বকেয়া পরিশোধ করার জন্য বরাদ্দ স্থাপন করায়, বরাদ্দ পরিশোধ না করে আর্থিক বিধিবিধান উপেক্ষাপূর্বক এবং অন্যান্য বকেয়া পরিশোধ করে রাষ্ট্রীয় অর্থের ক্ষতি সাধন করা হয়েছে।

নিরীক্ষার সুপারিশ ঃ

এ বিষয়ে দায়-দায়িত্ব নির্ধারণসহ বিধি মোতাবেক প্রয়োজনীয় ব্যবস্থা গ্রহণ আবশ্যক।

অনুচ্ছেদ ঃ ১৬

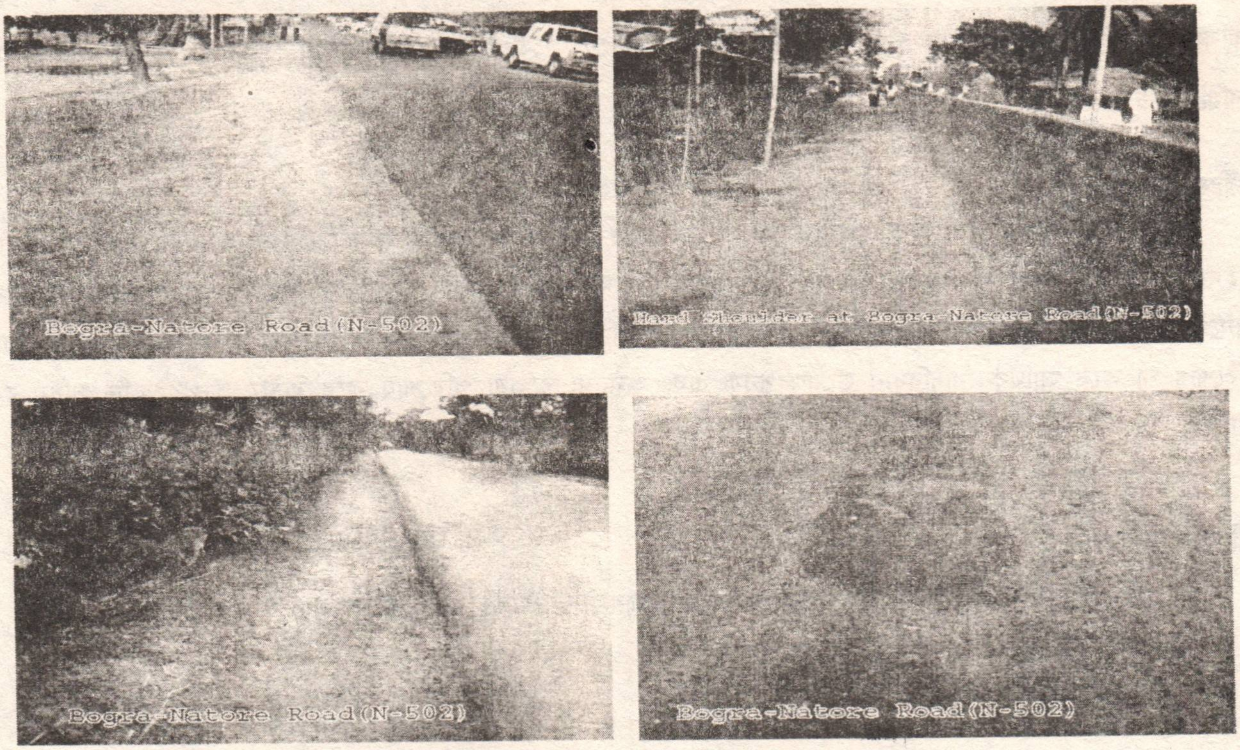
শিরোনাম ঃ বিনা কাজে ঠিকা বিল পরিশোধজনিত ক্ষতি।

নির্ণায়ক ঃ

মেরামত কাজের উপকারিতা এবং সৃষ্ট সুবিধা নিশ্চিত করে বাজেট বরাদ্দকৃত অর্থ হতে ঠিকাদার বিল পরিশোধ করতে হবে।

বাস্তব অবস্থা ঃ

নাটোর সড়ক বিভাগ কর্তৃক জুন/০৭ মাসের অগ্রগতি প্রতিবেদন হতে দেখা যায় বগুড়া - নাটোর জাতীয় মহাসড়ক নং N ৫০২ এর ৩৩ তম কি: মি: হতে ৫৭ তম কি: মি: পর্যন্ত ২.১০ কি: মি: সড়ক প্রশস্তকরণসহ হার্ড সোল্ডার নির্মাণ এবং ডিপ্রেশন মেরামত কাজের জন্য ৭৩.১৭ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে। আলোচ্য রাস্তা সরেজমিন পরিদর্শন কালে বর্ণিত কাজের কোন চিহ্ন খুঁজে পাওয়া যায়নি। যা নিম্নের চিত্রে দেখানো হলো।



(কাজের/বিল পরিশোধের পর রাস্তার বাস্তব অবস্থা)

নিরীক্ষা মন্তব্য ঃ

বিনা কাজে ঠিকাদার বিল পরিশোধ করায় ক্ষতি হয়েছে ৭৩.১৭ লক্ষ টাকা, যা আদায় করা দরকার।

নিরীক্ষার সুপারিশ ঃ

এ বিষয়ে দায়-দায়িত্ব নির্ধারণসহ আপত্তিকৃত অর্থ সংশ্লিষ্টদের নিকট হতে আদায় করা আবশ্যক।

অনুচ্ছেদ - ১৭

শিরোনাম ঃ কাজ শুরু করার ২ বছর আগে ঠিকা বিল-পরিশোধ জনিত ক্ষতি।

নির্ণায়ক ঃ

মেরামত কাজের উপকারিতা এবং সৃষ্ট সুবিধা নিশ্চিত করে বাজেট বরাদ্দকৃত অর্থ হতে ঠিকাদার বিল পরিশোধ করা হয়।

বাস্তব অবস্থা ঃ

নাটোর সড়ক বিভাগ কর্তৃক জুন ০৬ মাসের অগ্রগতি প্রতিবেদন হতে দেখা যায় বগুড়া-নাটোর জাতীয় মহাসড়ক নং N ৫০২ এর ৩৭ তম (অং), ৩৯ তম (অং), ৪৫ তম (অং), ৫১ তম (অং), ৫৩ তম (অং), ৫৯ তম (অং), ৬০ তম (অং), ৬১ তম (অং) এবং ৬২ তম (অং) কি: মি: -এ ১০.৭০০ বর্গ মিটার বিদ্যমান সড়কাংশ ফ্লেক্সিবেল পেভমেন্ট দ্বারা প্রশস্তকরণ কাজের জন্য ১৮০.০০ লক্ষ টাকা ব্যয় করা হয়েছে। আলোচ্য রাস্তা সরেজমিন পরিদর্শন কালে দেখা যায় ২০০৭-০৮ অর্থ বছরে ৩৭ তম (অং) এবং ৩৮ তম (অং) কি: মি: এ প্রশস্তকরণ কাজ শুরু করতে ট্রেঞ্চ খনন কাজ আরম্ভ করা হয়েছে। যা নিম্নের চিত্রে দেখানো হলো।

(নিরীক্ষা দল কর্তৃক Saucar ড্রেন পরিদর্শন)

নিরীক্ষা মন্তব্য ঃ

সড়কটি সরেজমিনে পরিদর্শনকালে দেখা যায়, বিনা কাজে ঠিকাদার বিল পরিশোধ করায় ক্ষতি হয়েছে ১৮০.০০ লক্ষ টাকা। যা আদায় করা আবশ্যক।

নিরীক্ষা সুপারিশ ঃ

পরিশোধিত অর্থ সংশ্লিষ্টদের নিকট হতে আদায় করা আবশ্যক।

৬—

মহাপরিচালকের বক্তব্য

পূর্ত অডিট অধিদপ্তরের স্মারক নং পূঃঅঃঅঃ/রি-২/পারফরমেন্স অডিট/ সড়ক/২০০৬-০৭/২৩৭/২১২৮ তারিখ ঃ ২৮-০২-২০০৮ খ্রিঃ এর মাধ্যমে আলোচ্য রিপোর্টটির অনুচ্ছেদ ভিত্তিক মতামত /জবাব ৩১-০৩-২০০৮ খ্রিঃ তারিখের মধ্যে প্রদানের জন্য সচিব, যোগাযোগ মন্ত্রণালয় বরাবরে প্রেরণ করা হয়েছিল। পরবর্তীতে ১৬-০৬-২০০৮ খ্রিঃ তারিখে তাগিদপত্র, ১৯-১০-২০০৮ খ্রিঃ আধা-সরকারি পত্র জারী করা হয়েছিল। কিন্তু কোন জবাব না পাওয়ায় উক্ত রিপোর্ট নিয়ে আলোচনার জন্য ০৮-০৩-২০০৯ খ্রিঃ তারিখ হতে ১২-০৩-২০০৯ খ্রিঃ তারিখের মধ্যে সময় চেয়ে সচিব বরাবর ০৫-০৩-২০০৯ খ্রিঃ তারিখে পত্র দেয়া হয়েছিল। অতঃপর অতিরিক্ত সচিব এর সভাপতিত্বে ০১-০৪-২০০৯ খ্রিঃ তারিখে এক পর্যালোচনা সভা অনুষ্ঠিত হয়। উক্ত সভার সিদ্ধান্ত অনুযায়ী ০৫-০৫-২০০৯ খ্রিঃ তারিখের মধ্যে অনুচ্ছেদ ভিত্তিক জবাব/মন্তব্য প্রেরণের সময় নির্ধারিত থাকলেও কোন জবাব পাওয়া যায়নি।

স্বাক্ষরিত

মোঃ মোসলেম উদ্দীন
মহাপরিচালক
পূর্ত অডিট অধিদপ্তর, ঢাকা।

তারিখ ঃ ২৭/০১/১৪১৮ বঙ্গাব্দ / ১০/০৫/২০১১ খ্রিষ্টাব্দ

বাঃসঃমুঃ-২০১০/১১-৫১১০কম/এ-৭১৩বই-২০১১।