ভারতের
মহাহিসাব-নিয়ামক ও নিরীক্ষকের
নিরীক্ষা প্রতিবেদন
(কার্য্যসম্পাদন এবং মান্যতা বিষয়ক)

31 মার্চ 2021-এ সমাপ্ত বছরের জন্য

পশ্চিমবঙ্গ সরকার

2022 সালের প্রতিবেদন সংখ্যা 3

বিষয়সূচী

অধ্যায়		উল্লেখসূত্র	
		অনুচ্ছেদ	পৃষ্ঠা
	প্রাক্কথন		(v)
	নিরীক্ষার অধিদর্শন		
I	ভূমিকা	1.1	1
	এই প্রতিবেদন সম্পর্কে	1.2	1
	নিরীক্ষার জন্য আইনগত অধিকার	1.3	1
	নিরীক্ষার পরিকল্পনা ও সম্পাদন	1.4	2
	নিরীক্ষার প্রতিক্রিয়া	1.5	2-3
	স্বায়ত্তশাসিত সংস্থা এবং এস পি এস ই-র পৃথক নিরীক্ষা প্রতিবেদনের উপস্থাপনা	1.6	3
	গুরুত্বপূর্ণ নিরীক্ষা পর্যবেক্ষণগুলি	1.7	3-7
	পূর্ত দপ্তর		
II	পশ্চিমবঙ্গে পূর্ত দপ্তর দ্বারা রাস্তার মানোন্নয়নের কার্য্যসম্পাদন নিরীক্ষা	2	9-61
	পশ্চিমবঙ্গ রাজ্য বিদ্যুৎ সংবহন কোম্পানী লিমিটেড		
III	পশ্চিমবঙ্গে সংবহন ক্ষমতা বৃদ্ধির উপর কার্য্যসম্পাদন নিরীক্ষা	3	63-96
	বিপর্যয় ব্যবস্থাপনা এবং অসামরিক প্রতিরক্ষা দপ্তর		
IV	আমফান পরবর্তী ত্রাণ ও পুনঃনির্মাণ কাজের মান্যতা বিষয়ক নিরীক্ষা	4	97-135
	মান্যতা বিষয়ক নিরীক্ষার পৃথক পর্যবেক্ষণগুলি		
V	***ক্ষুদ্র, ছোট ও মাঝারি উদ্যোগ ও বস্ত্র (এম এস এম ই এন্ড টি) দপ্তর***		
	রোটারি সেলাই মেশিন সংগ্রহে অনিয়ম	5.1	137-138
	বিপণন উদ্দীপনায় অনিয়মিত অর্থপ্রদান	5.2	138-140
	নগর উন্নয়ন দপ্তর		
	আনারস উন্নয়ন কেন্দ্র চালু না করার কারণে 18.78 কোটি টাকার নিষ্ফল ব্যয়	5.3	140-142
	ভূমি ও ভূমি সংস্কার শরনার্থী ত্রাণ এবং পুণর্বাসন দপ্তর		
	অননুমোদিত উত্তোলনের ক্ষেত্রে মাটির মূল্য অনাদায়/ কম আদায়	5.4	142-144
	বাণিজ্যিক উদ্দেশ্যে ব্যবহৃত জমির ক্ষেত্রে রাজস্বের অনাদায়/ কম আদায়	5.5	144-145
	অপ্রধান খনিজের ক্ষেত্রে রয়্যালটি এবং সেস্ অনাদায়/ কম আদায়	5.6	146-147

পরিশিষ্ট সমূহ		
নম্বর	**বিষয়**	**পৃষ্ঠা**
1.	31 মার্চ 2022 পর্যন্ত দপ্তরগুলির তালিকার বিবৃতি	149
2.	31 মার্চ 2022 পর্যন্ত স্বায়ত্তশাসিত সংস্থাগুলির তালিকার বিবৃতি	150-151
3.	31 মার্চ 2022 পর্যন্ত এস পি এস ই গুলির তালিকার বিবৃতি	152-153
4.	নিরীক্ষা প্রতিবেদন উপস্থাপনের অবস্থা	154
5.	দপ্তর ভিত্তিক বকেয়া পরিদর্শন প্রতিবেদন এবং অনুচ্ছেদের বিবৃতি	155
6.	দপ্তর ভিত্তিক নিরীক্ষার অনুচ্ছেদ/ পর্যালোচনার অমীমাংসিত উত্তরগুলির বিবৃতি	156
7.	31 মার্চ 2022 পর্যন্ত রাজ্য বিধানসভায় পৃথক নিরীক্ষা প্রতিবেদন উপস্থাপনের বিবৃতি	157-158
8.	বিবৃতি যেখানে দেখানো হয়েছে যে সকল কাজগুলির প্রত্যাশিত সুবিধার কোনো মূল্যায়ন হয়নি	159-161
9.	কাজের আনুমানিক খরচ এবং বিভাগ দ্বারা অর্থ প্রদানের বিবৃতি	162-171
10 ক	যান গণনা না করে যে সকল কাজ হয় তার বিবৃতি	172
10 খ	যে সকল রাজ্য রাজপথ ও প্রধান জেলার রাস্তার কাজে পর্যাপ্ত যান গণনা হয়নি তার বিবৃতি	172-173
10 গ	যে সকল গ্রামীণ পথ ও অন্যান্য জেলার রাস্তার কাজে পর্যাপ্ত যান গণনা হয়নি তার বিবৃতি	173
10 ঘ	বিবৃতি যেখানে যান গণনা শুধুমাত্র এক মরসুমে করা হয়েছে	174-175
10 ঙ	বিবৃতি যেখানে যান গণনার অবস্থান উল্লেখ করা হয়নি	176
10 চ	বিবৃতি যেখানে কোনো ফিল্ড ডেটা পাওয়া যায়নি	177-180
11.	রাস্তার চিহ্নগুলিতে সাত বছরের ডি এল পি বিবেচনা করা হয়নি এমন কাজগুলির বিবৃতি	181
12.	অতিরিক্ত কার্য্যসম্পাদন নিরাপত্তা নেওয়া হয়নি এমন কাজের বিবৃতি	182
13.	কার্যস্থলের ছাড়পত্র এবং উপকরণের অনুপলব্ধতার জন্য সময় বাড়ানো হয়েছে এমন কাজগুলির বিবৃতি	183-184
14.	নিরীক্ষার জন্য বিটুমেন চালান আংশিকভাবে উপস্থাপিত হয়েছে এমন কাজের বিবৃতি	185-186
15.	পুরানো যন্ত্রপাতি ব্যবহার করে করা কাজগুলির বিবৃতি	186
16.	বিভিন্ন পর্যবেক্ষণ সরঞ্জামের অবস্থার বিবৃতি	187-189
17.	মাটির জন্য আংশিকভাবে সম্পাদিত বিভিন্ন পরীক্ষার বিবৃতি	190
18.	কাজ শুরু করার পূর্বে সম্পাদিত মাটির কাজের পরীক্ষার বিবৃতি	190
19.	আংশিকভাবে সম্পাদিত গ্র্যানুলার উপাদানগুলির বিভিন্ন পরীক্ষার বিবৃতি	191-192
20.	কাজ শুরুর আগে গ্র্যানুলার স্তর পরীক্ষার ঘাটতি দেখানোর বিবৃতি	193
21.	বিটুমিনাস সামগ্রীর জন্য আংশিকভাবে সম্পাদিত বিভিন্ন পরীক্ষার বিবৃতি	194-195
22.	কাজ শুরুর পূর্বে নথি অনুযায়ী আংশিকভাবে সম্পাদিত বিটুমিনাস পরীক্ষার বিবৃতি	196
23.	মাটির কাজ সম্পাদনের সময় আংশিকভাবে সম্পাদিত পরীক্ষার বিবৃতি	196
24.	কার্য্যসম্পাদনের সময় আংশিকভাবে সম্পাদিত গ্র্যানুলার উপাদানগুলির পরীক্ষার বিবৃতি	197

পরিশিষ্ট সমূহ		
নম্বর	**বিষয়**	**পৃষ্ঠা**
25.	কার্য্যসম্পাদনের সময় আংশিক ভাবে করা বিটুমিনাস উপাদানগুলির পরীক্ষার বিশদ বিবরণ-এর বিবৃতি	198-199
26.	উর্ধ্বতন কর্তৃপক্ষের দ্বারা পরীক্ষা পর্যবেক্ষণ এবং দপ্তর দ্বারা পরিচালিত কর্মীদের গুণগত মান নিয়ন্ত্রণের প্রশিক্ষণে ঘাটতির বিবৃতি	200
27.	পশ্চিমবঙ্গে যানবাহন সংখ্যা বৃদ্ধির বিবৃতি	201
28.	নির্বাচিত জেলায় যানবাহন সংখ্যা বৃদ্ধির বিবৃতি	201
29.	রাস্তার পরিবর্তনশীল প্রস্থের বিবৃতি	202-203
30.	সংকীর্ণ সেতু দেখানোর বিবৃতি	204-206
31.	দুর্বল সেতুর বিবৃতি	207-208
32.	নদীর তীরে শেষ হওয়া রাস্তার বিবৃতি	209
33.	14টি বিভাগে দুর্ঘটনা প্রবণ এলাকার বিবৃতি	210
34.	সাতটি বিভাগে সড়ক নিরাপত্তা ব্যবস্থার বিবরণ	211
35.	সড়ক নিরাপত্তা বিষয়ক বিভিন্ন বিষয়ের বিবৃতি	212-214
36.	যৌথ পরিদর্শনের সময় সাইনবোর্ডের অমিলের বিবৃতি	215
37.	ধাতব বীমের ক্র্যাশ ব্যারিয়ার-এর অনুপস্থিতির বিবৃতি	215
38.	যেখানে তত্ত্বাবধায়ক পরামর্শদাতা নিয়োগ করা হয়েছিল সেখানের কাজের বিবৃতি	216
39.	সাব-স্টেশন, ট্রান্সফরমার ক্যাপাসিটি এবং ট্রান্সমিশন লাইনের জন্য বার্ষিক লক্ষ্যমাত্রা	217
40.	12টি প্রকল্পের ক্ষেত্রে খরচ বেড়ে যাওয়ার বিবৃতি	218-219
41.	দয়িত্ব গ্রহণ শংসাপত্র জারি করা হয়েছে এবং সেই সংক্রান্ত কাজ বাকি থাকার বিবৃতি	220-222
42.	বিভিন্ন দপ্তর দ্বারা প্রদত্ত ত্রাণের প্রকার	223
43.	গৃহ নির্মাণ অনুদানের জন্য মূল্যায়নকৃত এবং প্রকৃত সুবিধাপ্রাপকদের মধ্যে পার্থক্যের বিবরণ	224
44.	অ-দরিদ্র সুবিধাপ্রাপকদের প্রদত্ত এইচ বি অনুদানের জেলাভিত্তিক তালিকা	225
45.	আম্ফানের পরে বিভিন্ন জেলায় ত্রাণ সামগ্রী বিতরণ	226
46.	নিরীক্ষাতে যাচাই করা আবেদনের বিবরণ	227-228
শব্দকোষের সংক্ষিপ্ত রূপ		
	শব্দকোষের সংক্ষিপ্ত রূপ	229-231

প্রাক্কথন

31 মার্চ 2021-তে সমাপ্ত বছরের এই প্রতিবেদনটি ভারতের সংবিধানের অনুচ্ছেদ 151-এর অধীনে পশ্চিমবঙ্গের রাজ্যপালের কাছে জমা দেওয়ার জন্য প্রস্তুত করা হয়েছে।

এই প্রতিবেদনে পশ্চিমবঙ্গের 25 টি দপ্তর, 44 টি স্বায়ত্তশাসিত সংস্থা এবং 63 টি সরকারি কোম্পানি ও সংবিধিবদ্ধ নিগমগুলির নিরীক্ষার উল্লেখযোগ্য ফলাফল রয়েছে।

এই প্রতিবেদনে উল্লিখিত দৃষ্টান্তগুলি হয় 2020-21 সময়কালের জন্য পরীক্ষা নিরীক্ষা চলাকালীন নজরে আসে নতুবা আগের বছরগুলিতে নজরে আসে, কিন্তু পূর্ববর্তী নিরীক্ষা প্রতিবেদনে অন্তর্ভূক্ত করা যায়নি। 2020-21-এর পরবর্তী সময়ের সাথে সম্পর্কিত প্রাসঙ্গিক বিষয়গুলি ও অন্তর্ভুক্ত করা হয়েছে। ভারতের মহাহিসাব নিয়ামক ও নিরীক্ষক কর্তৃক জারি করা নিরীক্ষা মানক অনুসারে নিরীক্ষাগুলি পরিচালিত হয়েছে।

বাংলা প্রতিবেদনে কোনরূপ সন্দেহের অবকাশ থাকলে ইংরাজী প্রতিবেদনকে প্রমান হিসাবে ধরতে হবে।

প্রথম অধ্যায়

নিরীক্ষার অধিদর্শন

প্রথম অধ্যায়

নিরীক্ষার অধিদর্শন

1.1 ভূমিকা

ভারতের মহাহিসাব-নিয়ামক এবং নিরীক্ষকের এই প্রতিবেদনটিতে পশ্চিমবঙ্গের প্রধান মহাগাণনিক (নিরীক্ষা-II) কার্যালয় -এর অধীনে রাজ্য সরকারের দপ্তর, রাজ্য রাষ্ট্রায়াত্ত সংস্থাসমূহ (এস পি এস ই) এবং স্বায়ত্তশাসিত সংস্থা (এ বি)-এর নিরীক্ষা থেকে উদ্ভূত বিষয়গুলিকে অন্তর্ভুক্ত করা হয়েছে।

31 মার্চ 2021- এর স্থিতি অনুযায়ী, পশ্চিমবঙ্গে 58 টি প্রশাসনিক দপ্তর রয়েছে যার শীর্ষে রয়েছে অতিরিক্ত মুখ্য সচিব/ প্রধান সচিব/ সচিব, যাদের সাহায্য করেন অধিকর্তারা/ মহাধ্যক্ষরা/ মুখ্য বাস্তুকাররা এবং অন্যান্য অধস্তন আধিকারিকরা। প্রতিবেদনে এই কার্যালয়ের অধীনে 25 টি দপ্তরের কাজকর্মের ব্যাপারে আলোচনা করা হয়েছে ***(পরিশিষ্ট-1)***।

2020-21 সময়কালে এই দপ্তরগুলির দ্বারা (25 টি) মোট 29,927.09 কোটি টাকা ব্যায়ের একটি বড় অংশ (82.47 শতাংশ), নগর এবং পৌর বিষয়ক (28.46 শতাংশ), বিপর্যয় মোকাবিলা ও নাগরিক প্রতিরক্ষা (22.97 শতাংশ), পূর্ত (18.47 শতাংশ), বিদ্যুৎ (6.75 শতাংশ) এবং জনস্বাস্থ্য কারিগরি দপ্তর (5.82 শতাংশ) ব্যয় করেছে।

এই অধ্যায়টি নিরীক্ষার পরিকল্পনা এবং পরিধি এবং বিভিন্ন দপ্তর দ্বারা নিরীক্ষার প্রতিক্রিয়া উল্লেখ করে।

1.2 এই প্রতিবেদন সম্পর্কে

এই প্রতিবেদনে, কার্যালয়ের নিরীক্ষাধীন 25 টি সরকারি দপ্তর, দুটি নিয়ন্ত্রক কর্তৃপক্ষসহ 44 টি এ বি ***(পরিশিষ্ট-2)*** এবং 63 টি এস পি এস ই-র ***(পরিশিষ্ট-3)*** উপর করা কার্য্যসম্পাদন বিষয়ক নিরীক্ষা ও মান্যতা বিষয়ক নিরীক্ষা থেকে উদ্ভূত ফলাফলগুলি উপস্থাপন করা হয়েছে। কার্য্যসম্পাদন বিষয়ক নিরীক্ষা, কার্য্যক্রম/ ক্রিয়াকলাপ/ দপ্তরগুলির উদ্দেশ্যে অর্থনৈতিকভাবে, দক্ষতার সাথে এবং কার্যকরভাবে হয়েছে কিনা তা পর্যালোচনা করে। প্রযোজ্য আইন, নিয়ম, প্রনিয়ম এবং উপযুক্ত কর্তৃপক্ষ দ্বারা জারি করা বিভিন্ন আদেশ এবং নির্দেশাবলী মেনে চলা হচ্ছে কিনা তা নির্ধারণ করার জন্য নিরীক্ষিত সংস্থাগুলির ব্যয় সম্পর্কিত লেনদেনের পরীক্ষা সম্পর্কিত বিষয়গুলি মান্যতা বিষয়ক নিরীক্ষায় অন্তর্ভুক্ত করা হয়েছে।

1.3 নিরীক্ষার জন্য আইনগত অধিকার

ভারতের সংবিধানের 149 নম্বর এবং 151 নম্বর ধারা এবং মহাহিসাব-নিয়ামক ও মহা নিরীক্ষকের (কর্তব্য, ক্ষমতা ও চাকুরীর শর্ত) (ডি পি সি) আইন, 1971 -এ নিরীক্ষার অনুমতি বর্ণিত আছে। সি এ জি-র (ডি পি সি) আইনের 13 নম্বর ধারা অনুসারে সি এ জি পশ্চিমবঙ্গ সরকারের দপ্তরগুলির ব্যায়ের নিরীক্ষা করে থাকেন। এছাড়াও, সি এ জি স্বায়ত্তশাসিত সংস্থার ক্ষেত্রে একমাত্র নিরীক্ষক এবং সি এ জি (ডি পি সি) আইনের ধারা 19(2), 19(3) এবং 20(1)-এর অধীনে এই সংস্থাগুলির নিরীক্ষা করা হয়। সরকারের কাছ থেকে উল্লেখযোগ্য পরিমান অর্থ পাওয়া স্বায়ত্তশাসিত সংস্থাগুলির সি এ জি-র (ডি পি সি) আইনের 14 ধারায় নিরীক্ষা করা হয়। এছাড়াও, পশ্চিমবঙ্গের সরকারি কোম্পানি এবং সংবিধিবদ্ধ নিগমগুলির নিরীক্ষা সি এ জি-র (ডি পি সি) আইনের 19(1) এবং 19(2) ধারার অধীনে করা হয়। বিভিন্ন নিরীক্ষা নীতি ও পদ্ধতি সি এ জি-এর দ্বারা জারি করা নিরীক্ষা মান এবং রেগুলেশন অন অডিট এন্ড অ্যাকাউন্টস-এ বর্ণিত আছে।

1.4 নিরীক্ষার পরিকল্পনা ও সম্পাদন

খরচ, কার্যকলাপের সমালোচনা/ জটিলতা, অর্পিত আর্থিক ক্ষমতার স্তর, অভ্যন্তরীণ নিয়ন্ত্রণের সার্বিক মূল্যায়ন এবং স্টেকহোল্ডারদের উদ্বেগের উপর ভিত্তি করে সরকারের বিভিন্ন দপ্তরের নিরীক্ষা ঝুঁকির মূল্যায়ন দিয়ে নিরীক্ষা পদ্ধতি শুরু হয়। এই অনুশীলনে বিগত নিরীক্ষা পর্যবেক্ষণগুলিও বিবেচনা করা হয়েছে। ঝুঁকির মূল্যায়নের উপর ভিত্তি করে নিরীক্ষার পর্যায়ক্রম এবং পরিধি নির্ধারণ করা হয়।

এই ধরনের ঝুঁকি মূল্যায়নের ভিত্তিতে নিরীক্ষা পরিচালনার জন্য একটি বার্ষিক নিরীক্ষা পরিকল্পনা করা হয়। প্রতিটি ইউনিটের নিরীক্ষার শেষে, সংস্থার প্রধানদের কাছে নিরীক্ষার ফলাফল সম্বলিত পরিদর্শন প্রতিবেদন (আই আর) জারি করা হয়। সংস্থাগুলিকে আই আর প্রাপ্তির এক মাসের মধ্যে নিরীক্ষার ফলাফলের উপর উত্তর দেওয়ার জন্য অনুরোধ করা হয়। যে সমস্ত ক্ষেত্রে উত্তর পাওয়া গেছে, সেগুলির পরিপ্রেক্ষিতে নিরীক্ষার ফলাফলগুলি নিষ্পত্তি করা হয়েছে বা সম্মতির জন্য পরবর্তী পদক্ষেপের পরামর্শ দেওয়া হয়।

1.5 নিরীক্ষার প্রতিক্রিয়া

এই প্রতিবেদনে অন্তর্ভুক্তির জন্য প্রস্তাবিত সাতটি মান্যতা বিষয়ক নিরীক্ষা এবং দুটি কার্য্যসম্পাদন নিরীক্ষা পর্যবেক্ষনের সাপেক্ষে প্রতিক্রিয়া পাঠানোর অনুরোধ করে সেগুলিকে সংশ্লিষ্ট দপ্তরের অতিরিক্ত মুখ্য সচিব/ প্রধান সচিব/ সচিবদের কাছে প্রেরণ করা হয় (ডিসেম্বর 2021 এবং এপ্রিল 2022 -এর মধ্যে)। নভেম্বর 2022 পর্যন্ত একটি কার্য্যসম্পাদন বিষয়ক নিরীক্ষা এবং চারটি মান্যতা বিষয়ক নিরীক্ষার পর্যবেক্ষনের সাপেক্ষে দপ্তরের উত্তর পাওয়া গেছে, যে সমস্ত ক্ষেত্রে সংশ্লিষ্ট দপ্তরের প্রতিক্রিয়া এবং প্রাথমিক নিরীক্ষা স্মারকলিপির উত্তর পাওয়া গেছে সেই সমস্ত ক্ষেত্রে প্রতিবেদনে সেগুলি উপযুক্তভাবে অন্তর্ভুক্ত করা হয়েছে।

রাজ্য বিধানসভায় উপস্থাপিত করার জন্য, 2015-16 থেকে 2019-20 সাল পর্যন্ত নিরীক্ষা প্রতিবেদনগুলি রাজ্য সরাকারকে ফেব্রুয়ারি 2017- থেকে ডিসেম্বর 2021-এর মধ্যে পাঠানো হয়েছিল। নিরীক্ষা প্রতিবেদন হস্তান্তরের তিন থেকে সাতাশ মাস পরে রাজ্য বিধানসভায় উপস্থাপন করা হয় যা ***পরিশিষ্ট-4***- এ বিস্তৃতভাবে বলা হয়েছে।

এছাড়াও, নিরীক্ষা প্রতিবেদন রাজ্য বিধানসভায় উপস্থাপনের এক মাসের মধ্যে সংশ্লিষ্ট দপ্তরগুলিকে নিরীক্ষা প্রতিবেদনে অন্তর্ভুক্ত পর্যবেক্ষণগুলির উত্তর দিতে হয়। যদিও, 2006-07 থেকে 2019-20 সালের নিরীক্ষা প্রতিবেদনগুলি মার্চ 2008 থেকে মার্চ 2022- এর মধ্যে রাজ্য বিধানসভায় উপস্থাপন করা হয়েছিল, এই কার্যালয়ের নিরীক্ষাধীন 18 টি দপ্তর থেকে 487 টি অনুচ্ছেদের উত্তর এখনও পাওয়া যায়নি। 31 মার্চ 2022 পর্যন্ত বকেয়া উত্তরের স্থিতি ***পরিশিষ্ট-5***- এ দেওয়া হল। পরিশিষ্ট থেকে এটাও লক্ষ্য করা যায় যে 2006-07 থেকে 2016-17 সময়ের নিরীক্ষা প্রতিবেদন সম্পর্কিত 313 টি অনুচ্ছেদের উত্তর বাকি আছে। বিলম্বের সীমা হল 31 থেকে 167 মাস।

পাবলিক অ্যাকাউন্টস কমিটি (পি এ সি) এবং কমিটি অন পাবলিক আন্ডারটেকিংস (সি ও পি ইউ)-এর কার্যপ্রণালী বিধির নিয়মাবলী অনুসারে, প্রশাসনিক দপ্তরগুলিকে রাজ্য আইনসভায় উপস্থাপিত পি এস সি এবং সি ও পি ইউ-এর প্রতিবেদনে দেওয়া সুপারিশগুলির উপর যথাযথ ব্যবস্থা গ্রহণ করতে হয় এবং ছয়মাসের মধ্যে গৃহীত বা প্রস্তাবিত পদক্ষেপের বিষয়ে মন্তব্য জমা দিতে হয়।

জুলাই 1999 থেকে জুন 2019 পর্যন্ত সময়কালে বিধানসভায় উপস্থাপিত পি এস সি-র 14টি প্রতিবেদনের 21টি অনুচ্ছেদের সাপেক্ষে চারটি দপ্তর 2022 সালের নভেম্বর পর্যন্ত বিধানসভায় সচিবালয়ে ব্যবস্থা গ্রহণ সংক্রান্ত মন্তব্য জমা দেয়নি।

জুলাই 2008 থেকে জুলাই 2021 পর্যন্ত সময়কালে বিধানসভায় উপস্থাপিত সি ও পি ইউ-র 13টি প্রতিবেদনের 29টি অনুচ্ছেদের সাপেক্ষে দুটি দপ্তর 2022 সালের নভেম্বর পর্যন্ত বিধানসভা সচিবালয়ে ব্যবস্থা গ্রহণ সংক্রান্ত মন্তব্য জমা দেয়নি।

31 মার্চ 2022 পর্যন্ত 20 টি দপ্তরকে জারি করা পরিদর্শন প্রতিবেদনগুলির পর্যালোচনা করা হয় এবং দেখা গেছে যে 799টি আই আর-এর 4,214টি অনুচ্ছেদ নভেম্বর 2022-এর শেষে অমীমাংসিত রয়ে গেছে ***(পরিশিষ্ট-6)***।

1.6 স্বায়ত্তশাসিত সংস্থা এবং এস পি এস ই-র পৃথক নিরীক্ষা প্রতিবেদনের উপস্থাপনা

স্বায়ত্তশাসিত সংস্থা এবং এস পি এস ই গুলির হিসাবের উপর সি এ জির নিরীক্ষা প্রতিবেদনগুলি হল পৃথক নিরীক্ষা প্রতিবেদন (এস এ আর)। সংশ্লিষ্ট আইনের বিধান অনুযায়ী, এই প্রতিবেদনগুলি রাজ্য বিধানসভায় উপস্থাপন করতে হয়। স্বায়ত্তশাসিত সংস্থা এবং এস পি এস ই গুলির হিসাবের উপর সি এ জির দ্বারা (মার্চ 2022 পর্যন্ত) জারি করা এস এ আর গুলি, রাজ্য বিধানসভায় উপস্থাপনের বিবরণ ***পরিশিষ্ট***-*7*- এ দেওয়া হয়েছে। সরকারকে আগষ্ট 2011 থেকে মার্চ 2022- এর মধ্যে সাতটি স্বায়ত্তশাসিত সংস্থা এবং তিনটি এস পি এস ই-র হিসাবের উপর 40টি এস এ আর জারি করা হয়েছিল। এগুলি তখনও রাজ্য বিধানসভায় উপস্থাপন করা হয়নি।

1.7 গুরুত্বপূর্ণ নিরীক্ষা পর্যবেক্ষণগুলি

পশ্চিমবঙ্গে পূর্ত দপ্তর দ্বারা রাস্তার মানোন্নয়নের কার্য্যসম্পাদন নিরীক্ষা

সূচনা

রাজ্য গত ছয় বছরে রাস্তা সেতুর জন্য মোট 23,646.76 কোটি টাকা ব্যয়ের সাপেক্ষে, রাস্তা ও সেতু নির্মাণ/উন্নয়নে মোট 19,603.84 কোটি টাকা (82.90 শতাংশ) ব্যয় করেছে।

রাস্তার মানোন্নয়নে রাজ্য সরকারের যথেষ্ট বিনিয়োগের পরিপ্রেক্ষিতে, গুণমান, নিরাপত্তা এবং গতিশীলতার দিকগুলি মান্য করে ব্যয়টি বিচক্ষণ এবং দক্ষ ভাবে করা হয়েছে কিনা তা নিশ্চিত করার জন্য সম্পাদন নিরীক্ষাটি গ্রহণ করা হয়।

(অনুচ্ছেদ 2.1)

পাঁচ বছর (2015-16 থেকে 2019-20) সময়কালের জন্য, নিরীক্ষাটি ডিসেম্বর 2020 থেকে মে 2021-র মধ্যে সম্পাদন করা হয়। সাতটি জেলায় 19টি পরীক্ষামূলকভাবে যাচাই করা বিভাগের সম্পাদিত মোট 995টি রাস্তার কাজের মধ্যে, 130টি রাস্তার কাজ যার আনুমানিক ব্যয় 3,037.93 কোটি টাকা বিশদ বিশ্লেষণের জন্য নির্বাচন করা হয়।

(অনুচ্ছেদ 2.4)

ভূসংস্থানগত সমীক্ষা 78টি পরীক্ষামূলকভাবে যাচাই করা কাজে করা হয়নি। অবশিষ্ট 52টি পরীক্ষামূলকভাবে যাচাই করা কাজের ক্ষেত্রে ভূসংস্থানগত সমীক্ষা করা হয়েছে বলে উল্লেখ করা হয়েছে, যেখানে 35টি কাজের ক্ষেত্রে এই ধরনের সমীক্ষা সংক্রান্ত কোনো নথি দিতে পারেনি।

(অনুচ্ছেদ 2.7.1.1)

গ্রামীণ সড়ক নির্দেশিকাগুলির পরিবর্তে অ-গ্রামীণ সড়ক নির্দেশিকা ব্যবহারের কারণে, বিভাগগুলি 7.62 কোটি টাকার পরিহারযোগ্য ব্যয় করেছে।

(অনুচ্ছেদ 2.7.2.4)

গ্রামীণ রাস্তাগুলির জন্য নির্দিষ্ট নির্দেশিকা অনুসরণ না করে, 16টি রাস্তা উচ্চতর নির্দেশিকা অনুসরণ করে নকশা করা হয়েছিল, ফলস্বরূপ 15.70 কোটি টাকার পরিহারযোগ্য ব্যয় হয়েছে।

(অনুচ্ছেদ 2.7.2.6)

বিভাগগুলি চারটি কাজে, বিদ্যমান স্তরগুলিকে বিবেচনা না করে, অতিরিক্ত বেধের স্তর স্থাপন করেছে, যার ফলে 7.37 কোটি টাকার পরিহারযোগ্য ব্যয় হয়েছে।

(অনুচ্ছেদ 2.7.2.7)

20.36 কোটি টাকা মূল্যের 4,862.58 এম টি বিটুমিনের জন্য কোনো চালান নিরীক্ষাকে পেশ করা হয়নি। অধিকন্তু, 87টি যানবাহন 1065.52 মেট্রিক টন বিটুমিন বহন করতে ব্যবহৃত হয় যা ছিল দুই চাকার, তিন চাকার গাড়ি, ছোট বাণিজ্যিক যান, যাত্রীবাহী যান যেমন বাস এবং এমনকি অ্যাম্বুলেন্স, যা এই চালানের সত্যতা নিয়ে সন্দেহ তৈরি করে।

(অনুচ্ছেদ 2.8.4)

পশ্চিমবঙ্গে 2015-16 থেকে 2019-20 পর্যন্ত 47.28 শতাংশ যানবাহন সংখ্যার বৃদ্ধি সত্ত্বেও দপ্তর সড়ক গতিশীলতা সম্পর্কিত কোনো নীতি নির্দেশিকা প্রণয়ণ করেনি বা কোনো আদেশ জারি করেনি।

এখানে যানবাহন চলাচলের পর্যায়ক্রমিক পরিসংখ্যান নেই, যানজট স্থান সনাক্ত করা হয়নি এবং রাস্তার দৈর্ঘ্য বরাবর পরিবর্তনশীল প্রস্থ, বিপুল সংখ্যক দুর্বল এবং সংকীর্ণ সেতুর উপস্থিতি, রাস্তার ধারে ফুটপাতে দখলদারি ইত্যাদি ছিল। এগুলি গতিশীলতা ব্যাহত করে যা উৎপাদনশীলতা, জ্বালানি খরচ এবং অর্থনৈতিক কার্য্যকারিতার উপর বিরূপ প্রভাব ফেলে।

(অনুচ্ছেদ 2.11.1)

সড়ক নিরাপত্তা সুনিশ্চিত করার জন্য বিভিন্ন ব্যবস্থার সুপারিশ আছে যেমন গ্যান্ট্রি চিহ্ন এবং ক্র্যাশ ব্যারিয়ার স্থাপন করা, দুর্ঘটনার তথ্যের রক্ষণাবেক্ষণে সামঞ্জস্য, শহর এবং গ্রামের রাস্তায় প্রয়োগের জন্য 'সড়ক নিরাপত্তা পরিকল্পনা নির্দেশিকা'-র উপর একটি সারগ্রন্থ উদ্ভাবন করা প্রভৃতি যেগুলি মানা হয়নি।

(অনুচ্ছেদ 2.12)

পশ্চিমবঙ্গ রাজ্য বিদ্যুৎ সংবহন কোম্পানি লিমিটেড দ্বারা পশ্চিমবঙ্গে বিদ্যুৎ সংবহন ক্ষমতা বৃদ্ধির উপর কার্য্যসম্পাদন নিরীক্ষা

সূচনা

পশ্চিমবঙ্গ সরকার পূর্বেকার পশ্চিমবঙ্গ রাজ্য বিদ্যুৎ পর্ষদ (ডব্লিউ বি এস ই বি)-কে পশ্চিমবঙ্গ রাজ্য বিদ্যুৎ সংবহন কোম্পানি লিমিটেড (ডব্লিউ বি এস ই টি সি এল) এবং পশ্চিমবঙ্গ রাজ্য বিদ্যুৎ বণ্টন কোম্পানি (ডব্লিউ বি এস ই ডি সি এল) এই দুই নামে পৃথকীকরণ করে (এপ্রিল 2007), ফেব্রুয়ারি 2007-এ এরা অন্তর্ভুক্ত হয়েছিল। ডব্লিউ বি এস ই বি-এর বিদ্যুৎ সংবহন এবং লোড প্রেরণ কার্য্যক্রম গুলি ডব্লিউ বি এস ই টি সি এল-কে হস্তান্তর করা হয়, এটি একটি সরকারি কোম্পানি যা সম্পূর্ণভাবে বিদ্যুৎ দপ্তর, পশ্চিমবঙ্গ সরকার-এর মালিকানাধীন।

(অনুচ্ছেদ 3.2)

ডব্লিউ বি এস ই টি সি এল প্রয়োজনের তুলনায় বেশি ক্ষমতার পরিকল্পনা করেছিল যার ফলে 2017-18 থেকে 2020-21-র সামগ্রিক নেটওয়ার্ক ব্যবহারে ক্রমহ্রাসমান প্রবণতা ছিল। অব্যবহৃত ক্ষমতা 61.82 থেকে 70.88 শতাংশের মধ্যে ছিল; পাঁচ বছরে 517.17 কোটি টাকা ব্যয় করে 15,864 এমভিএ-এর অতিরিক্ত ট্রান্সফরমার ক্ষমতা তৈরি করা হয়েছিল। একই সময়ে, প্রতি ইউনিট সংবহন খরচ 17.87 পয়সা থেকে বৃদ্ধি পেয়ে 24.51 পয়সা হয়েছে।

সম্পদের ব্যবহার বিনিয়োগের সাথে সামঞ্জস্যপূর্ণ ছিল না এবং উপভোক্তারা সংবহনের জন্য প্রতি ইউনিট-এ বেশি অর্থ প্রদান করেছিল।

(অনুচ্ছেদ 3.7)

2016-17 সময়কালে, সাব স্টেশন নির্মাণ /উন্নয়ন, ট্রান্সফর্মার ক্ষমতা এবং সংবহন তারের সংযোজনের ক্ষেত্রে ডব্লিউ বি এস ই টি সি এল-র সামগ্রিক অর্জন ছিল যথাক্রমে 35.62 শতাংশ, 65.74 শতাংশ এবং 39.90 শতাংশ।

(অনুচ্ছেদ 3.8.1)

নির্বাচিত 35টি প্রকল্পের মধ্যে, ডব্লিউ বি এস ই টি সি এল চারটি প্রকল্প বন্ধ বা সমাপ্ত করে দিয়েছে এবং একটি প্রকল্প সময় সুচির মধ্যেই সম্পূর্ণ হয়েছে। যেখানে আটটি প্রকল্পের ক্ষেত্রে কারিগরি অনুমোদন থেকে কাজ প্রদানের মধ্যে 2 থেকে 309 দিনের বিলম্ব হয়েছে, 29 টি প্রকল্পের ক্ষেত্রে কাজ প্রদান করা থেকে প্রকল্পের সমাপ্তির শংসাপত্র জারি করা পর্যন্ত 15 থেকে 2,536 দিনের বিলম্ব হয়েছে। ফলস্বরূপ, ডব্লিউ বি এস ই টি সি এল অতিরিক্ত 62.31 কোটি টাকা খরচ করেছে।

(অনুচ্ছেদ 3.9.1 এবং 3.10.1)

আটটি প্রকল্পে, ডব্লিউ বি এস ই টি সি এল, চুক্তির সাধারণ শর্তাবলী লংঘন করে, প্রকল্প সমাপ্তির শংসাপত্র জারি করেছে, যদিও, আনুষাঙ্গিক কাজ যেমন টাওয়ার ভেঙে ফেলা, কন্ডাক্টর স্ট্রিং করা, 'যেমন নির্মিত' নকশা/ নথি জমা দেওয়া প্রভৃতি সম্পন্ন হয়নি। যেহেতু প্রকল্পগুলির সমাপ্তির তারিখ গুলির পূর্বেকার সময়ের বিবেচনা করা হয়েছিল, সে কারণে এই প্রকল্পগুলির ঠিকাদারদের উপর 19.14 কোটি টাকার এল ডি আরোপ করা যায়নি।

(অনুচ্ছেদ 3.10.5)

ডব্লিউ বি এস সি টি সি এল-এর কোন হটলাইন রক্ষণাবেক্ষণ বিভাগ ছিল না, যার ফলে ভাঙ্গনের ঝুঁকি এবং সম্পদের অকার্যকর ব্যবহার সহ শাটডাউন রক্ষণাবেক্ষণের উপর সম্পূর্ণ নির্ভরশীল ছিল। এছাড়াও, ডব্লু বি এস ই টি সি এল সীমানা পয়েন্টগুলিতে 100 শতাংশ এনার্জি মিটারিং অর্জন করতে পারেনি। সীমানা পয়েন্টের ঘাটতি 15.37 শতাংশ থেকে 21.55 শতাংশ ছিল। ফলস্বরূপ, প্রকৃত পরিমানের উপর (2.29 শতাংশ থেকে 2.76 শতাংশ) ভিত্তি না করে নিয়মের উপর (3.40 শতাংশ) ভিত্তি করে ক্ষতি নির্ণয় করার জন্য সংবহন ক্ষতি বাড়িয়ে বলা হয়েছিল।

(অনুচ্ছেদ 3.11.3)

আমফান পরবর্তী ত্রাণ ও পুনর্নির্মাণ কাজের মান্যতা বিষয়ক নিরীক্ষা

সূচনা

প্রবল ঘূর্ণিঝড় 'আমফান' পশ্চিমবঙ্গ-বাংলাদেশ উপকূল বরাবর 20 মে 2020-তে আছড়ে পড়েছিল। 2020-র 20 এবং 21 মে প্রতি ঘন্টায় 133 কিলোমিটার বাতাসের গতিবেগসহ উপকূলীয় ওড়িশা এবং গাঙ্গেয় পশ্চিমবঙ্গে ভারী বৃষ্টিপাত হয়েছিল যা রাজ্যের 16 টি জেলাকে প্রভাবিত করেছিল। প্রবল ঘূর্ণিঝড়ের প্রভাবে বসতবাড়ি, কৃষি, উদ্যান পালন, মৎস্য, প্রাণিসম্পদ, বন, বিদ্যুৎ, সেচ খাল, স্বাস্থ্য পরিকাঠামো এবং শিল্প তালুক ধ্বংস ছাড়াও রাজ্যের জনসংখ্যার প্রায় 60 শতাংশ মানুষ ক্ষতিগ্রস্ত হয়েছিল এবং 99 জন মানুষের প্রাণহানি হয়েছিল।

পশ্চিমবঙ্গ সরকার 1,02,442 কোটি টাকা ক্ষতির কথা জানিয়েছিল এবং জাতীয় বিপর্যয় মোকাবিলা তহবিল (এন ডি আর এফ) থেকে 35,018 কোটি টাকা কেন্দ্রীয় সহায়তা চেয়েছিল। যার নিরিখে, পূর্ববর্তী আর্থিক বছরের 31 মার্চ পর্যন্ত রাজ্য বিপর্যয় মোকাবিলা তহবিল (এস ডি আর এফ)-র একাউন্টে উপলব্ধ অবশিষ্ট পরিমাণের 50 শতাংশ সমন্বয়ের পরে এন ডি আর এফ

থেকে 2,707.77 কোটি টাকা কেন্দ্রীয় সহায়তার সুপারিশ করা হয়েছিল। কেন্দ্রীয় সহায়তা দাবি করার জন্য পশ্চিমবঙ্গ সরকার দ্বারা করা ক্ষতির মূল্যায়ন অতিরঞ্জিত এবং অস্বাভাবিকভাবে অধিক এবং ক্ষতির যথাযথ প্রমাণ দ্বারা এটি সমর্থিত নয়।

(অনুচ্ছেদ 4.1 এবং 4.7)

জেলাভিত্তিক ক্ষয়ক্ষতি মূল্যায়ন প্রতিবেদনের অনুপস্থিতির জন্য ডি এম ডি সি দপ্তর দ্বারা মূল্যায়ন করা ক্ষতির পরিমাণ নিরীক্ষায় যাচাই করা যায়নি।

(অনুচ্ছেদ 4.5.1.1)

জুন 2020 পর্যন্ত, সমস্ত ক্ষতিগ্রস্ত বাড়ির (সম্পূর্ণ বা আংশিকভাবে ক্ষতিগ্রস্ত) প্রতিটির জন্য 20,000 টাকা হারে গৃহ নির্মাণ অনুদান দেওয়া হয়। যদিও, জুন 2020-র পরে, সম্পূর্ণভাবে ক্ষতিগ্রস্ত বাড়ির জন্য প্রতিটি পরিবারকে 20,000 টাকা দেওয়া হয় এবং আংশিক ভাবে ক্ষতিগ্রস্ত বাড়ির জন্য প্রতিটি পরিবারকে 5,000 টাকা দেওয়া হয়। পশ্চিমবঙ্গ সরকার দ্বারা এইচ বি অনুদান হার নির্ধারণ করার যুক্তি নথিতে পাওয়া যায়নি। সুতরাং, পশ্চিমবঙ্গ সরকার দ্বারা এইচ বি অনুদান হিসাবে ত্রাণ বিতরণ ন্যায্য এবং ন্যায়সঙ্গত ছিল না।

(অনুচ্ছেদ 4.8.2)

গৃহ নির্মাণ অনুদান হিসাবে 9,229 জন সুবিধাপ্রাপকের ব্যাংক একাউন্টে একাধিকবার অর্থ জমা করা হয়, যার পরিমাণ ছিল 18.07 কোটি টাকা যা কেবলমাত্র সুবিধাপ্রাপক নির্বাচন পদ্ধতিতে গুরুত্বপূর্ণ ঘাটতির ইঙ্গিত করে না সেই সাথে এরূপ একাধিকবার অর্থ প্রদান প্রতিরোধ করার জন্য ডিবিটি করার আগে পর্যাপ্ত যাচাই এবং জমা খরচের হিসাবের অনুপস্থিতিরও ইঙ্গিত দেয়।

(অনুচ্ছেদ 4.8.5)

দক্ষিণ 24 পরগনা, নদিয়া, পশ্চিম মেদিনীপুর এবং পূর্ব মেদিনীপুরের সুবিধাপ্রাপকদের তালিকায় উল্লিখিত একাউন্ট নম্বরের সাথে সফলভাবে লেনদেন হওয়া আইএফএস ভাউচার / ব্যাংক স্ক্রল থেকে পাওয়া নম্বর গুলির মধ্যে অসংগতি ছিল। 1,44,175 টি ক্ষেত্রে এরূপ অমিল লক্ষ্য করা যায় যার পরিমাণ ছিল 125.07 কোটি টাকা।

(অনুচ্ছেদ 4.8.13)

নভেম্বর 2019-এ পশ্চিমবঙ্গে আছড়ে পড়া ঘূর্ণিঝড় 'বুলবুল'-র জন্য তৈরি করা সুবিধাপ্রাপকদের তালিকার ভিত্তিতে 5,627 জন সুবিধাপ্রাপককে 2.82 কোটি টাকার উদ্যান পালন সহায়তা প্রদান করা হয়।

(অনুচ্ছেদ 4.10.1)

মান্যতা বিষয়ক নিরীক্ষার পৃথক পর্যবেক্ষণগুলি

এম এস এম ই এন্ড টি বিভাগের অধীন পশ্চিমবঙ্গ খাদি এবং গ্রামীণ শিল্প পর্ষদ পশ্চিমবঙ্গ আর্থিক নিয়মের অধীন বাধ্যতামূলক বিধান লঙ্ঘন করে উচ্চ হারে 4,254টি রোটারি সেলাই মেশিন সংগ্রহের জন্য 3.45 কোটি টাকার একটি অনিয়মিত ব্যয় করেছে।

(অনুচ্ছেদ 5.1)

দপ্তর জাতীয় তাঁত উন্নয়ন প্রকল্পের অধীনে 202টি অযোগ্য প্রাথমিক তাঁত তাঁতি সমবায় সমিতি (পি ডব্লিউ সি এস)-কে বিপণন উদ্দীপক (এম আই) হিসাবে 8.78 কোটি টাকা এবং ডব্লিউ বি আই এস 2013-এর অধীনে পি ডব্লিউ সি এস-কে প্রকল্প নির্দেশিকা লঙ্ঘন করে অতিরিক্ত এম আই প্রদান করেছে।

(অনুচ্ছেদ 5.2)

শিলিগুড়ি জলপাইগুড়ি উন্নয়ন কর্তৃপক্ষ প্রবেশ পথের জন্য প্রয়োজনীয় জমি সংগ্রহ না করেই আনারস উন্নয়ন কেন্দ্রের (পি ডি সি) নির্মাণ চালিয়ে গেছে। ফলে, নবনির্মিত সুবিধাটি সমাপ্ত হওয়ার আট বছর পরেও ব্যবহার করা যায়নি, যার ফলে 18.78 কোটি টাকার নিষ্ফল ব্যয় হয়।

(অনুচ্ছেদ 5.3)

বৈধ অনুমতি পত্র ছাড়াই অবৈধভাবে মাটি উত্তোলনের ক্ষেত্রে 11টি জেলা ভূমি ও ভূমি সংস্কার কার্যালয় 877টি ক্ষেত্রে 18.51 কোটি সিএফটি মাটির মূল্য বাবদ বকেয়া 15.61 কোটি টাকা আদায় করেনি/ কম আদায় করেছে।

(অনুচ্ছেদ 5.4)

বাণিজ্যিক উদ্দেশ্যে ব্যবহৃত জমি সংক্রান্ত 12,415টি ক্ষেত্রে ভাড়া, সেস্ এবং সারচার্জ বাবদ 32.12 কোটি টাকা অনাদায়/ কম আদায়।

(অনুচ্ছেদ 5.5)

পাঁচটি জেলার ভূমি ও ভূমি সংস্কার আধিকারিকরা ইজারাদার /ঠিকাদার/ ইঁটভাটার মালিকদের থেকে মাটি/ বালি/ পাথর উত্তোলনের জন্য রয়্যালটি এবং সেস্ বাবদ 4.53 কোটি টাকা আদায় করতে ব্যর্থ হয়েছে।

(অনুচ্ছেদ 5.6)

দ্বিতীয় অধ্যায়

পশ্চিমবঙ্গে পূর্ত দপ্তর দ্বারা রাস্তার মানোন্নয়নের কার্য্যসম্পাদন নিরীক্ষা

দ্বিতীয় অধ্যায়

কার্য্যসম্পাদন নিরীক্ষা

পূর্ত দপ্তর

2 পশ্চিমবঙ্গে পূর্ত দপ্তর দ্বারা রাস্তার মানোন্নয়নের কার্য্যসম্পাদন নিরীক্ষা

2.1 সূচনা

ভারতে সড়ক পরিবহন মুখ্যত সহজলভ্য দুয়ারে পরিষেবা এবং কার্যকলাপের সুবিধার কারণে পণ্য এবং যাত্রী চলাচলের প্রধান মাধ্যম। একটি প্রশস্ত এবং ভালভাবে রক্ষণাবেক্ষণ করা সড়ক নেটওয়ার্ক যে কোনো রাজ্য বা অঞ্চলের সামগ্রিক আর্থ-সামাজিক উন্নয়নের জন্য একটি গুরুত্বপূর্ণ পরিকাঠামো। রাস্তাগুলির মধ্যে রয়েছে জাতীয় রাজপথ (এন এইচ) এবং মোটর রাজপথ, রাজ্য রাজপথ (এস এইচ) মুখ্য জেলা সড়কগুলি (এম ডি আর), অন্যান্য জেলা সড়কগুলি (ও ডি আর) এবং গ্রামের রাস্তাগুলি (ভি আর)।

জাতীয় রাজপথ-এর পরে রাজ্য রাজপথ এবং মুখ্য জেলা সড়কগুলি পরিবহনের গৌণ ব্যবস্থা গঠন করে। রাজ্য রাজপথ হল বিস্তৃত সড়ক নেটওয়ার্ক যা রাজ্যের জেলা সদর, গুরুত্বপূর্ণ শহর, পর্যটন কেন্দ্র, ছোট বন্দর, একটি রাজ্যের মধ্যে প্রধান নগর/শহর এবং প্রতিবেশী রাজ্যগুলির জাতীয় রাজপথ এবং রাজ্য রাজপথ গুলিকে সংযুক্ত করে। জেলা সড়কগুলি একটি জেলার মধ্যে প্রধান সড়ক এবং এতে মুখ্য জেলা সড়কগুলি এবং অন্যান্য জেলা সড়কগুলি রয়েছে যা জেলা সদরকে প্রধান গ্রামীণ এলাকার সাথে সংযুক্ত করে। তারা বাজারের সাথে উৎপাদন কেন্দ্রগুলিকে সংযুক্ত করে গ্রামীণ অর্থনীতির গুরুত্বপূর্ণ পরিকাঠামো হিসাবে কাজ করে এবং জেলার মধ্যে ও অন্যান্য জেলার মধ্যে যাত্রীদের চলাচল সক্ষম করে। রাজ্য সরকারের অধীনে রাজ্য পূর্ত দপ্তরের (পি ডব্লিউ ডি) মাধ্যমে রাজ্য রাজপথ এবং মুখ্য জেলা সড়কগুলির নির্মাণ এবং রক্ষণাবেক্ষণ করা হয়। ও ডি আর এবং গ্রামের রাস্তাগুলি, পূর্ত দপ্তর ব্যতীত, জেলা পরিষদ, পৌরসভা এবং পঞ্চায়েতের মতো প্রতিষ্ঠানগুলি দ্বারা নির্মাণ এবং রক্ষণাবেক্ষণ করা হয়।

সড়ক পরিবহন ও রাজপথ মন্ত্রক (এম ও আর টি এইচ)-র ভারতের প্রাথমিক সড়ক পরিসংখ্যান (2017-18), অনুসারে পশ্চিমবঙ্গের মোট সড়ক নেটওয়ার্ক হচ্ছে 3,29,126 কিমি। পশ্চিমবঙ্গে পূর্ত দপ্তরের অধীনে[1] 15,530 কিমি (4.82 শতাংশ) বিভিন্ন শ্রেণীর রাস্তা যেমন রাজ্য রাজপথ (3,612 কিমি), মুখ্য জেলা সড়ক (9,500 কিমি), অন্যান্য জেলা সড়ক এবং গ্রামের রাস্তা (2,418 কিমি) আছে (জানুয়ারি 2021)।

পূর্ত দপ্তর তার দুটি অধিদপ্তরের মাধ্যমে রাস্তা উন্নয়নের কাজ সম্পাদন করে যেমন, পূর্ত অধিদপ্তর এবং পূর্ত (সড়ক) অধিদপ্তর। প্রতিটি অধিদপ্তরের তিনটি[2] আঞ্চলিক কার্যালয় আছে। পূর্ত অধিদপ্তর এবং পূর্ত (সড়ক) অধিদপ্তরের অধীনে যথাক্রমে 11টি এবং 8টি মন্ডল কার্যালয় আছে যারা তাদের নিজ নিজ অঞ্চলের অধীনে সড়ক উন্নয়ন কাজের বাস্তবায়নের সাথে জড়িত। 19টি মন্ডল কার্যালয়ের 61টি[3] বিভাগীয় কার্যালয় আছে, যেগুলি পূর্ত দপ্তরের রাস্তা উন্নয়ন কাজের যথাযথ পরিকল্পনা, বাস্তবায়ন, পর্যবেক্ষণ এবং তত্ত্বাবধান এবং পর্যাপ্ত মান নিয়ন্ত্রণ নিশ্চিত করার জন্য দায়বদ্ধ।

---

1 *পশ্চিম বঙ্গ সরকারের ওয়েবসাইট "এগিয়ে বাংলা"।*

2 *উত্তর অঞ্চল, দক্ষিণ অঞ্চল এবং পশ্চিম অঞ্চল।*

3 *পূর্ত অধিদপ্তরের অধীনে 33টি বিভাগীয় কার্যালয় এবং পূর্ত (সড়ক) অধিদপ্তরের অধীনে 28টি বিভাগীয় কার্যালয়।*

দপ্তর রাজ্য রাজপথগুলির উন্নয়নের জন্য 2012-13 সালে পশ্চিম বঙ্গ রাজপথ উন্নয়ন নিগম লিমিটেড (ডব্লিউ বি এইচ ডি সি এল) গঠন করেছে। ডব্লিউ বি এইচ ডি সি এল-এর মাধ্যমে, সরকার জেলাগুলিতে মূল সড়ক নেটওয়ার্ক (প্রধানত এস এইচ) উন্নয়ন ও রক্ষণাবেক্ষণের জন্য একটি বিশেষ উদ্দেশ্যমূলক যান (এস পি ভি) তৈরি করার চিন্তা করেছে এবং ব্যবহারকারী থেকে মূল্য সংগ্রহ বা টোল সংগ্রহের মাধ্যমে আরও ভাল রাস্তা প্রদানের জন্য একটি উপায় হিসাবে সরকারি-বেসরকারি অংশিদারি ব্যবস্থা (পি পি পি) গ্রহণ করেছে।

2015-16 থেকে 2020-21 পর্যন্ত রাজ্যে নতুন রাস্তা নির্মাণ সহ পূর্ত দপ্তর দ্বারা রাস্তা এবং সেতুগুলিতে মূলধন ব্যয়ের সাথে বাজেটের বিশদ বিবরণ **সারণী 2.1**-এ দেখানো হয়েছে।

সারণী 2.1: পূর্ত দপ্তর দ্বারা বছর ভিত্তিক বাজেট এবং রাস্তার জন্য প্রকৃত ব্যয়

(কোটি টাকায়)

বছর	বাজেট	প্রকৃত ব্যয়	অতিরিক্ত (+)/ সঞ্চয় (-)
2015-16	3,407.44	1,956.92	(-) 1,450.52
2016-17	2,722.03	1,885.82	(-) 836.21
2017-18	3,935.30	3,527.64	(-) 407.66
2018-19	4,363.03	5,059.08	(+)696.05
2019-20	5,922.12	4,127.66	(-) 1,794.46
2020-21	2,917.92	3,046.72	(+)128.80
মোট	**23,267.84**	**19,603.84**	**(-) 3,664.00**

(উৎস: পশ্চিমবঙ্গ সরকারের বাজেট প্রকাশনা)

রাস্তা ও সেতুর জন্য মোট 23,646.76 কোটি টাকা (মূলধন খরচ 19,603.84 কোটি টাকা + রাজস্ব খরচ 4,042.92 কোটি টাকা) ব্যয়ের সাপেক্ষে রাজ্য গত ছয় বছরে রাস্তা ও সেতু নির্মাণ/ উন্নয়নে মোট 19,603.84 কোটি টাকা (82.90 শতাংশ) ব্যয় করেছে।

গত পাঁচ বছরে রাস্তার মানোন্নয়নে রাজ্য সরকারের যথেষ্ট বিনিয়োগের পরিপ্রেক্ষিতে, গুণমান, নিরাপত্তা এবং গতিশীলতার দিকগুলি মান্য করে ব্যয়টি বিচক্ষণ এবং দক্ষ ভাবে করা হয়েছে কিনা তা নিশ্চিত করার জন্য সম্পাদন নিরীক্ষাটি গ্রহণ করা হয়।

2.2 নিরীক্ষার উদ্দেশ্য

নিরীক্ষাটি করা হয় এটা মূল্যায়ন করতে যে :

- সঠিক পরিকল্পনা এবং প্রয়োজনীয় সমীক্ষা ও অনুসন্ধান করে রাস্তার মানোন্নয়ন করা হয়েছিল;
- প্রকল্পগুলি সময়মতো সম্পন্ন হয়েছিল এবং বিশদ প্রকল্প প্রতিবেদন (ডি পি আর) এবং পূর্ত দপ্তর-এর বিদ্যমান নিয়মাবলী এবং এস ও আর-এ উল্লিখিত বিবরণী অনুসারে রাস্তাগুলির উন্নয়ন করা হয়েছিল;
- পর্যবেক্ষণ এবং গুণমান নিয়ন্ত্রণের জন্য নির্ধারিত পদ্ধতি পর্যাপ্ত ছিল এবং সে-গুলি মেনে চলা হয়েছিল;
- রাস্তার মানোন্নয়নের ফলে গতিশীলতা বৃদ্ধি পেয়েছে; এবং
- সড়ক নিরাপত্তা ব্যবস্থা বিদ্যমান নিয়ম অনুযায়ী সম্পাদিত হয়েছে।

2.3 নিরীক্ষার মানদণ্ড

নিরীক্ষার মানদণ্ড নিম্নলিখিতগুলি থেকে নেওয়া হয়েছে:

- পূর্ত দপ্তর (রাস্তা ও সেতুর কাজ)-এর দরতালিকা (এস ও আর) 2008, 2014, 2015 এবং 2018;
- ভারতীয় সড়ক মহাসভা (আই আর সি) নির্দেশিকা;
- সড়ক পরিবহন ও রাজপথ মন্ত্রণালয় (এম ও আর টি এইচ) বিবরণী 2001 (চতুর্থ সংশোধন) এবং 2013 (পঞ্চম সংশোধন);
- পূর্ত দপ্তর-এর আদর্শ কন্ট্রাক্ট এগ্রিমেন্ট-এর (ফর্ম 2911) শর্তাবলী; এবং
- ডব্লিউ বি এইচ ডি সি এল-এর চুক্তি/নিয়মপত্র সম্মতি এবং আদর্শ বিডিং নথিপত্র।

2.4 নিরীক্ষার পরিধি

পাঁচ বছর (2015-16 থেকে 2019-20) সময়কালের জন্য নিরীক্ষাটি ডিসেম্বর 2020 থেকে মে 2021-র মধ্যে সম্পাদন করা হয়। রাস্তার কাজে সর্বাধিক ব্যয়ের ভিত্তিতে পশ্চিম অঞ্চল থেকে তিনটি[4] এবং দক্ষিণ[5] ও উত্তর[6] অঞ্চল থেকে দুটি করে জেলা নির্বাচন করা হয়। ডব্লিউ বি এইচ ডি সি এল সহ নির্বাচিত সাতটি জেলার পূর্ত অধিদপ্তর এবং পূর্ত (সড়ক) অধিদপ্তরের সমস্ত 19টি বিভাগ[7] বিশদ নিরীক্ষার উদ্দেশ্যে নির্বাচিত করা হয়। পরীক্ষামূলকভাবে যাচাই করা এই বিভাগগুলি, নিরীক্ষা সময়কালে, রাস্তার কাজের জন্য 8,778.48 কোটি টাকা খরচ করেছে।

সাতটি জেলায় 19টি পরীক্ষামূলকভাবে যাচাই করা বিভাগের সম্পাদিত মোট 995টি রাস্তার কাজের মধ্যে, 130টি[8] রাস্তার কাজ যার আনুমানিক ব্যয় 3,037.93 কোটি টাকা বিশদ বিশ্লেষণের জন্য নির্বাচন করা হয়। এস এইচ, এম ডি আর, ও ডি আর এবং ভি আর-এর মতো রাস্তার পর্যাপ্ত প্রতিনিধিত্ব সহ, বিভাগগুলির ব্যয়ের ভিত্তিতে কাজগুলির নির্বাচন করা হয়। নির্বাচিত রাস্তার কাজগুলি ছিল প্রধানত i) প্রশস্তকরণ ও সুদৃঢ়করণ এবং ii) সুদৃঢ়করণ। নির্বাচিত 130টি প্রকল্পের মধ্যে 25টি মান নিয়ন্ত্রণ পরীক্ষার জন্য নির্বাচন করা হয়।

2.5 নিরীক্ষা পদ্ধতি

সম্পাদন নিরীক্ষাতে নিম্নলিখিত পদ্ধতি গৃহীত হয়েছে:

- 22 ডিসেম্বর 2020-এ দপ্তরের অতিরিক্ত সচিবের সাথে একটি সূচনা সম্মেলন করা হয় যেখানে নিরীক্ষার উদ্দেশ্য, পরিধি, মানদণ্ড ইত্যাদি নিয়ে আলোচনা করা হয় এবং দপ্তরের উত্তরগুলি গ্রহণ করা হয়।
- নথিপত্র এবং নথির যেমন, বিশদ প্রকল্প প্রতিবেদন (ডি পি আর), প্রযুক্তিগত অনুমান, প্রকল্প/কাজের সাথে সম্পর্কিত নথিপত্র-এর পরীক্ষা।
- দপ্তরের কর্মীদের সাথে প্রকল্পের কার্যস্থল যৌথভাবে পরিদর্শন।

---

4 *বাঁকুড়া, বীরভূম ও পূর্ব বর্ধমান।*

5 *উত্তর 24 পরগনা এবং দক্ষিণ 24 পরগনা।*

6 *আলিপুরদুয়ার ও কোচবিহার।*

7 *আলিপুরদুয়ার, কোচবিহার, বাঁকুড়া, বর্ধমান উত্তর, বর্ধমান দক্ষিণ, বীরভূম-I, বীরভূম-II, দক্ষিণ 24 পরগনা, ডায়মন্ড হারবার ও বারাসত-I (রাজপথ বিভাগ) এবং আলিপুরদুয়ার, কোচবিহার, বীরভূম, বর্ধমান, দক্ষিণ 24 পরগনা, বাঁকুড়া, বারাসত, বিষ্ণুপুর ও ব্যারাকপুর (পূর্ত দপ্তর বিভাগ)।*

8 *পূর্ত দপ্তর-এর 52টি প্রকল্প, পূর্ত দপ্তর(রাস্তা)-এর 75টি প্রকল্প এবং ডব্লিউ বি এইচ ডি সি এল-এর 3টি প্রকল্প যার মধ্যে 29টি এস এইচ, 61টি এম ডি আর, 13টি ও ডি আর এবং 27টি গ্রামের রাস্তা রয়েছে।*

- বাস মালিক সমিতির সদস্য, দপ্তরের কর্মকর্তাদের, পথচারী এবং চালকদের মতো স্টেক হোল্ডারদের সাথে সাক্ষাৎকার।
- যেখানেই উপলব্ধ প্রকল্প পরবর্তী যানবাহন বৃদ্ধি (মোটরযান দপ্তর, জেলা শাসকের কার্যালয় ইত্যাদি) সংক্রান্ত অন্যান্য সরকারি দপ্তরের তথ্য বিশ্লেষণ।
- 01 জুন 2022-এ একটি এক্সিট কনফারেন্সে করা হয় যেখানে দপ্তরের সাথে নিরীক্ষা পর্যেবক্ষণগুলি আলোচনা করা হয়।

2.6 দীর্ঘমেয়াদি পরিকল্পনা

সড়ক অন্তর্জাল একটি গুরুত্বপূর্ণ পরিকাঠামো এবং এর নির্মাণ এবং মানোন্নয়ন এবং সেইসাথে রক্ষণাবেক্ষণ একটি মূলধন ভিত্তিক কার্যকলাপ। এই বিষয়ে একটি সুবিবেচনামূলক এবং পরিকল্পিত দৃষ্টিভঙ্গি প্রয়োজন এটা নিশ্চিত করতে যে এই ধরনের বিনিয়োগগুলি যেখানে এটি সবচেয়ে বেশি প্রয়োজন সেখানেই যেন করা হয়, যাতে রাজ্যে অর্জিত সুবিধার সর্বাধিক ফল এবং দুর্লভ সম্পদের সর্বোত্তম ব্যবহার নিশ্চিত করা যায়।

রাস্তার মানোন্নয়ন পরিকল্পনার প্রধান লক্ষ্য হওয়া উচিত বিদ্যমান রাস্তাগুলিকে ক্রমান্বয়ে প্রশস্ত করা, ভারী যানবাহন বহনের জন্য রাস্তাগুলিকে শক্তিশালী করা এবং যানভারের বৈজ্ঞানিক মূল্যায়ন এবং সংযোগের প্রয়োজনীয়তার উপর ভিত্তি করে ক্ষেত্রতল উন্নত করা যাতে পর্যাপ্ত সড়ক নিরাপত্তা ব্যবস্থা সহ ভাল চলমান গতি নিশ্চিত করা যায়। নতুন বাসস্থান বা যেখানে সমস্ত আবহাওয়ার অনুকূল সড়ক যোগাযোগ ব্যবস্থা নেই সেই বাসস্থানগুলিকে সনাক্ত করতে হবে যাতে বিদ্যমান পরিকাঠামোর উন্নতির পাশাপাশি অতিরিক্ত পরিকাঠামো তৈরি করার জন্য পর্যাপ্ত নজর দেওয়া যায়। পরিকল্পনায় যে সমস্ত পথগুলি শিল্প বিকাশ কেন্দ্র, কৃষি উৎপাদন বাজার কেন্দ্র, ঐতিহ্য ও পর্যটন কেন্দ্র, বিদ্যুৎ উৎপাদন কেন্দ্র, চিকিৎসা ও প্রাতিষ্ঠানিক কেন্দ্র, বন্দর, রাজ্য এবং আন্তর্জাতিক সীমান্ত ইত্যাদির সাথে সংযোগ প্রদান করে সেই সমস্ত পথগুলির উন্নতিকে অগ্রাধিকার দেওয়া উচিত।

2.6.1 রাস্তার উন্নয়নে পরিকল্পনার অনুপস্থিতি

পূর্ত দপ্তর রাজ্যে রাস্তার উন্নয়নের জন্য একটি 20 বছরের মহা পরিকল্পনা তৈরি করেছিল, যা 2000-01 পর্যন্ত কার্যকর ছিল। তার পর থেকে, দপ্তর দ্বারা কোন দীর্ঘমেয়াদী পরিকল্পনা তৈরি করা হয়নি যা 31 মার্চ 2012 সমাপ্ত বছরের জন্য নিরীক্ষা প্রতিবেদনে (অর্থনৈতিক ক্ষেত্র) ব্যক্ত করা হয়েছে। সড়ক উন্নয়নের জন্য দীর্ঘমেয়াদী/স্বল্পমেয়াদী পরিকল্পনা থাকার বিষয়ে দপ্তর নিরীক্ষাকে কোনো উত্তরও দেয়নি। সুতরাং, পূর্ত দপ্তর এই ধরনের দীর্ঘমেয়াদী বা স্বল্প মেয়াদী কোনো বৈধ পরিকল্পনা ছাড়াই কাজ করছে।

রাস্তার পরিকাঠামো উন্নয়নের কার্যকর পরিকল্পনার জন্য, সড়ক নেটওয়ার্কের একটি বিস্তৃত তথ্য ভান্ডার এবং রাস্তায় চলাচল করা যানবাহনের পর্যায়ক্রমিক বিশ্লেষণ অপরিহার্য। দপ্তর তাদের কাছে সড়ক নেটওয়ার্কের একত্রিত তথ্য ভান্ডার আছে কিনা সে বিষয়ে নিরীক্ষাকে কোনো উত্তর দেয়নি। যদিও সংশ্লিষ্ট বিভাগগুলি রাস্তার প্রকারভেদ, দৈর্ঘ্য ও প্রস্থ এবং সেগুলি ভূতলীয় করা হয়েছে কিনা সে সম্বন্ধে তথ্য সহ একটি তথ্য ভান্ডার রক্ষণাবেক্ষণ করে, এবং বিভাগগুলিতে কোনও আদর্শ বয়ান দেখা যায়নি এবং প্রতিটি বিভাগ তাদের সুবিধা অনুসারে তথ্য ভান্ডার রক্ষনাবেক্ষন করেছে। তথ্য ভান্ডারে শেষ কাজের বিশদ বিবরণ বা রাস্তার বিভিন্ন স্তরের গঠন ইত্যাদি তথ্য অন্তর্ভুক্ত করা হয়নি, যা মানোন্নয়ন বা রক্ষণাবেক্ষণের কার্যকর পরিকল্পনার জন্য অপরিহার্য। এছাড়াও, বিভাগগুলিতে দেখা গেছে যে স্টেকহোল্ডারদের স্থানীয় দাবি বা প্রয়োজনীয়তাগুলি মূল্যায়নের জন্য জেলা প্রশাসন, পরিবহন দপ্তর বা পুলিশের মতো স্টেকহোল্ডারদের সাথে পরামর্শের কোনও ব্যবস্থা ছিল না।

রাস্তার কাজের পরিকল্পনা এবং বাস্তবায়নের প্রয়োজনীয়তা মূল্যায়ন করার জন্য সময়ের সাথে সাথে যানবাহন সংখ্যা বৃদ্ধির মূল্যায়নের জন্য যান গণনা একটি প্রয়োজনীয় যোগান হওয়া উচিত যাতে যান ভারের সাথে তাল মিলিয়ে চলার জন্য রাস্তার পরিকাঠামো পর্যাপ্তভাবে উন্নত এবং রক্ষণাবেক্ষণ করা যায়। দপ্তর দ্বারা নিয়মিত যান গণনা বাধ্যতামূলক ছিল বা পরিচালিত হয়েছিল কিনা সে বিষয়ে দপ্তর প্রশ্নের উত্তর দেয়নি। বিভাগগুলি শুধুমাত্র মানোন্নয়নের জন্য গৃহীত রাস্তাগুলির ডি পি আর তৈরির জন্য যান গণনা সম্পাদন করে। যাইহোক, বিভাগগুলি দ্বারা কোন কাজ গৃহীত হবে সেই সিদ্ধান্ত নেওয়ার ক্ষেত্রে যান গণনার মাধ্যমে যানভার মূল্যায়ন একটি অন্যতম যোগান হিসাবে ধরা হয়নি।

যদিও ডব্লিউ বি এইচ ডি সি এল অগ্রাধিকারের ভিত্তিতে উন্নয়ন কাজগুলির জন্য রাস্তাগুলির তালিকাকে অন্তর্ভুক্ত করে একটি মহা পরিকল্পনা তৈরি করেছিল (মার্চ 2016)। তালিকা অনুযায়ী কাজ সম্পাদন হয়েছিল কিনা তা নির্দেশ করার মত কোন নথি ছিল না।

সুতরাং, এটা স্পষ্ট যে রাস্তা, যান চলাচল এবং যান পরিমাণের তথ্য সংগ্রহের কোনও প্রাতিষ্ঠানিক ব্যবস্থা নেই এবং রাস্তার পরিকাঠামোর উন্নয়ন এবং রক্ষণাবেক্ষণের পরিকল্পনার জন্য যোগান দেওয়ার জন্য পূর্ত দপ্তর-এর সম্পদের কোনও বিস্তৃত তথ্য ভান্ডার নেই। পরিকল্পনার বৈধ ব্যবস্থার অনুপস্থিতিতে, রাস্তার অবস্থার ভিত্তিতে বিভাগ দ্বারা রাস্তার কাজগুলি গ্রহণ করা হয়েছে।

2.6.2 রাস্তার কাজের অগ্রাধিকার না দেওয়া

19টি পরীক্ষা মূলক ভাবে যাচাই করা বিভাগের মধ্যে 16টিতে[9], রাস্তার উন্নয়নের কাজগুলি সনাক্ত করতে বা অগ্রাধিকার দেওয়ার জন্য বিদ্যমান রাস্তায় যানবাহনের কোনও মূল্যায়ন করা হয়নি। দপ্তরের আধিকারিকদের সাথে যৌথ ভাবে কার্যস্থল পরিদর্শনের সময় এটাও নিশ্চিত করা হয়েছিল যে খুব খারাপ অবস্থার রাস্তাগুলিকে কাজ করার জন্য অগ্রাধিকার দেওয়া হয়নি যা নিচে বিশদে বলা হল:

ক) নিরীক্ষা লক্ষ্য করে যে আলিপুরদুয়ার রাজপথ বিভাগের অধীনে শামুকতলার কাছে অবস্থিত লালপুর থেকে চুনিয়াঝোড়া টি জি পর্যন্ত রাস্তা ক্ষতিগ্রস্ত হয়েছে (0.0 কিমি থেকে 16.45 কিমি)। জীর্ণ ওয়েরিং কোর্স সহ খারাপ অবস্থায় থাকা আলিপুরদুয়ার জেলা পরিষদ (জেড পি) থেকে রাস্তাটি গ্রহণ করা হয় (ডিসেম্বর 2017)। এই রাস্তাটি শামুকতলার বাজার এবং অনেক পর্যটন কেন্দ্র (জয়ন্তী, ফাসখাওয়া এবং ভুটানঘাট)-র সাথে কাছাকাছি গ্রামগুলির সংযোগের একটি গুরুত্বপূর্ণ উপায় হিসাবে কাজ করে।যাইহোক, গ্রামবাসীদের এবং জেলা পরিষদের সভাধিপতির দাবি সত্ত্বেও আজ পর্যন্ত (ডিসেম্বর 2020) রাস্তাটির কোনও মানোন্নয়ন কাজ শুরু করা হয়নি।

দপ্তরের কর্মীদের সাথে স্থানীয় রাস্তা ব্যবহারকারীদের যৌথভাবে কথোপকথনে (ডিসেম্বর 2020) প্রকাশ পায় যে এই রাস্তাটি গত তিন বছর ধরে খারাপ অবস্থায় আছে যার ফলে ব্যবহারকারী সহ কৃষকরা তাদের কৃষি পণ্য নিকটবর্তী স্থানীয় বাজারে নিয়ে যাওয়ার ক্ষেত্রে অসুবিধা হচ্ছে।

---

[9] *আলিপুরদুয়ার, কোচবিহার, বাঁকুড়া, বর্ধমান উত্তর, বর্ধমান দক্ষিণ, বীরভূম-I, বীরভূম-II , দক্ষিণ 24 পরগনা, ও বারাসত-I(রাজপথ বিভাগ) এবং আলিপুরদুয়ার, কোচবিহার, বীরভূম, বর্ধমান, দক্ষিণ 24 পরগনা, বাঁকুড়া ও বারাসাত (পূর্ত বিভাগ)।*

চিত্র 2.1: শামুকতলার কাছে অবস্থিত লালপুর থেকে 0.5 কিমি রাস্তার জীর্ণ বিটুমিনাস পৃষ্ঠ (20.12.2020)

চিত্র 2.2: শামুকতলার কাছে অবস্থিত লালপুর থেকে 14 কিমি রাস্তার জীর্ণ বিটুমিনাস পৃষ্ঠ (20.12.2020)

খ) নিরীক্ষা পর্যবেক্ষণ করে (জানুয়ারি 2021) যে বাঁকুড়া রাজপথ বিভাগের সিলিপাল-সারেঙ্গা-বামুন্ডিয়া ঘাট রাস্তার (এস এইচ) ওয়েট মিক্স ম্যাকাডাম স্তরটি (ডব্লিউ এম এম) 9 কিমি থেকে 17 কিমি পর্যন্ত উন্মুক্ত ছিল (ওয়েরিং এবং বাইন্ডার কোর্সটি জীর্ণ হয়ে গিয়েছিল)। রাস্তাটির 9.00 কিমি থেকে 21.4 কিমি এবং 17.00 কিমি থেকে 21.4 কিমি পর্যন্ত সুদৃঢ়করণের কাজ শেষবার যথাক্রমে 2007 এবং 2014-15 সালে করা হয়েছিল। একজন বাস চালকের সাথে কথোপকথনে আরও প্রকাশ পায় যে রাস্তার অবস্থা 2018-19 সাল থেকে খারাপ আছে যার ফলে সিমলিপাল থেকে বামুন্ডিয়া ঘাট পর্যন্ত যানবাহনের ক্ষয়-ক্ষতি বৃদ্ধির পাশাপাশি যাত্রার সময়ও দ্বিগুণ হয়েছে।

উত্তরে বিভাগ (জানুয়ারি 2021) জানায় যে রাস্তাটির উন্নতির জন্য দরপত্র চূড়ান্ত করা হচ্ছে। যাইহোক, বিষয়টি হল গত দুই বছর ধরে রাস্তাটি বেহাল অবস্থায় আছে।

চিত্র 2.3: সিমলিপাল-সারেঙ্গা-বামুন্ডিয়াঘাট রাস্তায় স্টেকহোল্ডারের (চালক) সাথে কথোপকথন (16.01.2021)

চিত্র 2.4: সিমলিপাল-সারেঙ্গা-বামুন্ডিয়াঘাট রাস্তার 9.5 কিমি-তে ডব্লিউ এম এম উন্মুক্ত হয়ে আছে (16.01.2021)

গ) একইভাবে, বীরভূম রাজপথ বিভাগ-I-এর অধীনে নলহাটি ভবানন্দপুর (2.67 কিমি থেকে 14.50 কিমি) রাস্তা (এম ডি আর) জুড়ে ডব্লিউ এম এম এবং অন্যান্য অংশে সাব-গ্রেড উন্মুক্ত অবস্থায় আছে এবং 3.3 কিমি থেকে 6.00 কিমি পর্যন্ত অসংখ্য গর্ত (সাব-গ্রেড পর্যন্ত) দেখা গেছে (ফেব্রুয়ারি 2021)। নলহাটি এলাকার পাথর খনির সাথে সংযোগ থাকার জন্য রাস্তাটি গুরুত্বপূর্ণ। স্টেকহোল্ডারদের সাথে কথোপকথনে জানা গেছে যে রাস্তাটি গত চার বছর ধরে খারাপ অবস্থায় আছে যার ফলে খনিতে যান চলাচলে বিরূপ প্রভাব পড়েছে।

চিত্র 2.5: বীরভূম রাজপথ বিভাগ-I-এর অধীনে নলহাটি ভবানন্দপুর রাস্তায় স্টেকহোল্ডারের সাথে বৈঠক (27.02.2021)	**চিত্র 2.6: বীরভূম রাজপথ বিভাগ-I-এর অধীনে নলহাটি ভবানন্দপুর রাস্তার বিভিন্ন স্থানে সাবগ্রেড উন্মুক্ত হয়ে আছে (27.02.2021)**

উত্তরে, দপ্তর জানায় (ফেব্রুয়ারি 2022) যে কিছু প্রযুক্তিগত সমস্যার কারণে কাজটি বিলম্বিত ছিল যা এখন সমাধান করা হয়েছে। যাইহোক, বিষয়টি হল যে, পাঁচ বছর অতিক্রান্ত হলেও বিভাগটি কাজ শুরু করতে পারেনি।

2.6.3 উদ্দেশ্যমূলক সুবিধার অ-মূল্যায়ন

রাস্তা এবং সেতু নির্মাণ সমগ্র রাজ্যের অর্থনৈতিক কার্যকলাপ বৃদ্ধি করে এবং দূরবর্তী এলাকার সাথে বিচ্ছিন্নতা দূরীকরণ, কৃষি, কর্মসংস্থান সৃষ্টি, আয় এবং দারিদ্র্য হ্রাস, স্বাস্থ্য ও শিক্ষা ইত্যাদির মতো আর্থ-সামাজিক দিকগুলিতে প্রভাব ফেলে। সুতরাং, নতুন রাস্তা নির্মাণ এবং বিদ্যমান রাস্তাগুলির মানোন্নয়নের জন্য যে অঞ্চলে এই নির্মাণ কার্যক্রম সম্পাদন করা হয়েছে সেখানে এর প্রভাব বিশ্লেষণ করা প্রয়োজন।

রাস্তার কাজের ডি পি আর প্রস্তুত করার সময় দপ্তরকে প্রত্যাশিত উদ্দেশ্য মূলক সুবিধার হিসাব করতে হয় যা কাজ সমাপ্ত হওয়ার পর অর্থনৈতিক ও সামাজিক উভয় ভাবেই সমাজের উপর পুঞ্জিকৃত হয়। যদিও, সব প্রকল্পে এই অনুশীলন করা হয়নি। নিরীক্ষা লক্ষ্য করে যে 130টি কাজের মধ্যে 127টি প্রশস্তকরণ এবং সুদৃঢ়করণ সম্পর্কিত। দপ্তর 847.68 কোটি টাকা আনুমানিক ব্যয়ের 46টি পরীক্ষামূলকভাবে যাচাই করা কাজের ***(পরিশিষ্ট-8)***, উদ্দিষ্ট সুবিধার মূল্যায়ন করেনি। দপ্তর 81টি কাজের ডি পি আর-এ উদ্দিষ্ট সুবিধাগুলির মূল্যায়ন করলেও, কাজগুলি শেষ হওয়ার পরে অর্জিত প্রকৃত সুবিধাগুলির বিশ্লেষণ করেনি।

সুতরাং, প্রকৃত সুবিধার মূল্যায়নের অনুপস্থিতিতে, সম্পূর্ণ হওয়া প্রকল্পগুলি উদ্দিষ্ট আর্থ-সামাজিক সুবিধা অর্জন করেছে কিনা সে বিষয়ে দপ্তর সচেতন ছিল না।

দপ্তর জানায় (ফেব্রুয়ারি 2022) যে প্রকল্পগুলি সমাপ্ত হওয়ার পরে এটা স্পষ্ট যে সেই এলাকা এবং তার আশেপাশে এলাকায় আর্থ-সামাজিক উন্নয়ন ঘটবে। যাইহোক, বিষয়টি হল যে প্রভাব বিশ্লেষণ না করায় সড়ক নির্মাণের প্রকৃত প্রভাব মূল্যায়ন করা যায়নি।

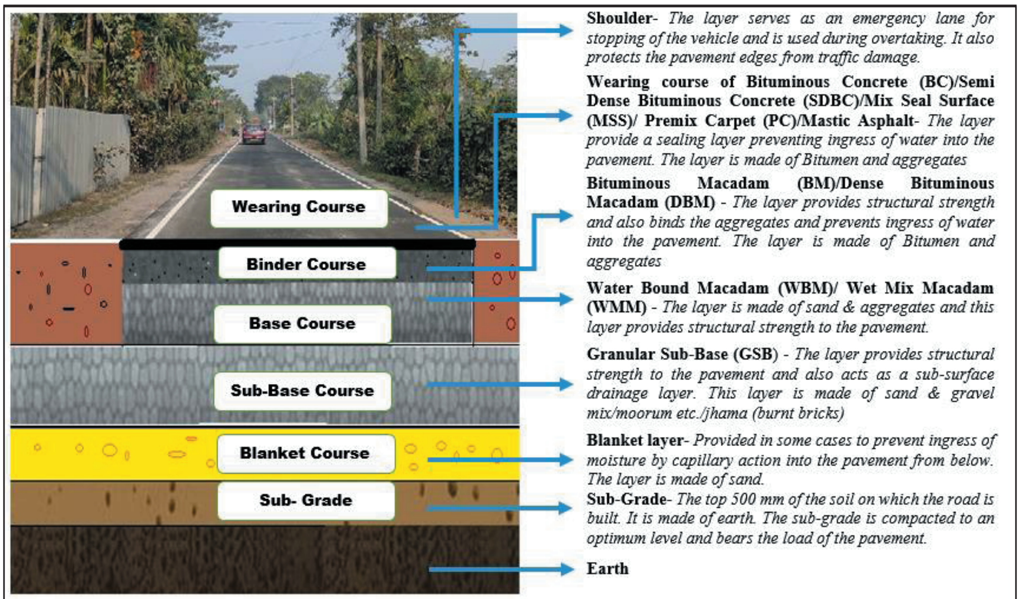
2.7 প্রকল্প পরিকল্পনা

প্রতিটি সড়ক প্রকল্পের পরিকল্পনার জন্য, উপ-বিভাগ/বিভাগগুলিকে মাটি পরীক্ষা, যান পরিমাণের মূল্যায়ন এবং ভূসংস্থানগত অধ্যয়নের পরে একটি বিশদ প্রকল্প প্রতিবেদন তৈরি করতে হয়। এক কোটি টাকা পর্যন্ত প্রকল্পের জন্য, নির্বাহী বাস্তুকার (ই ই), 1 কোটি টাকা থেকে 2.5 কোটি টাকার প্রকল্পের জন্য অধীক্ষক বাস্তুকার (এস ই) এবং 2.5 কোটি থেকে

5 কোটি টাকা পর্যন্ত প্রকল্পের জন্য আঞ্চলিক মুখ্য বাস্তুকার (জেড সি ই) প্রযুক্তিগত অনুমোদন প্রদান করে। 5 কোটি টাকার বেশি এবং 10 কোটি টাকা পর্যন্ত মূল্যের প্রকল্পের জন্য, শুধুমাত্র আঞ্চলিক প্রকল্প কমিটির[10] (জেড পি এস সি) অনুমোদনের পরে জেড সি ই প্রযুক্তিগত অনুমোদন দেন। রাজ্য প্রকল্প স্ক্রীনিং কমিটির[11] (এস পি এস সি)-এর অনুমোদনের পরে 10 কোটি টাকার বেশি প্রকল্পের জন্য প্রযুক্তিগতভাবে মুখ্য বাস্তুকার (পরিকল্পনা) দ্বারা অনুমোদিত হয়।

পর্যাপ্ত সড়ক নিরাপত্তা ব্যবস্থা ও সংযোগের প্রয়োজনীয়তা সহ আরও ভাল চলাচলের গতি নিশ্চিত করার জন্য এবং যানভার (প্রাথমিক এবং ভবিষ্যতে বৃদ্ধি), ক্ষেত্রমিতির বৈজ্ঞানিক মূল্যায়নের ভিত্তিতে রাস্তাগুলির পরিকল্পনা করতে হয়। এই বিষয়গুলো একত্রে রাস্তা নির্মাণে ব্যবহৃত বিভিন্ন স্তরের গঠন এবং বেধ নির্ধারণ করে।

মাটি, মোরাম, বালি, পাথর গুঁড়ো, পাথর চূর্ণ, চুনাপাথর গুঁড়ো, বিটুমিন ইত্যাদির মতো বিভিন্ন ধরনের উপকরণ দিয়ে বিভিন্ন স্তরে (সাব-গ্রেড, সাব-বেস, বেস কোর্স, বাইন্ডার কোর্স এবং ওয়েরিং কোর্স) একটি রাস্তা তৈরি করা হয় **(চিত্র 2.7)**।



চিত্র 2.7: একটি রাস্তার বিভিন্ন স্তরের পরিকল্পিত চিত্র

নিরীক্ষা পর্যবেক্ষণ করেছে যে পাকা রাস্তার নকশা এবং অনুমোদনের ক্ষেত্রে সমস্ত স্তরে (ই ই, এস ই, জেড সি ই, জেড পি এস সি এবং এস পি এস সি) ত্রুটি ছিল এবং কাজের অপ্রয়োজনীয় সম্পাদনের ফলস্বরূপ পরিহারযোগ্য/ নিষ্ফল/ অপচয়ী ব্যয় হয় যা পরবর্তী অনুচ্ছেদগুলিতে আলোচনা করা হল।

2.7.1 প্রাথমিক তদন্ত

যে কোনো রাস্তার কাজ সম্পাদনের আগে, ভূসংস্থানগত সমীক্ষা, মাটি পরীক্ষা, যান সমীক্ষা ইত্যাদির মতো প্রাথমিক অনুসন্ধানগুলি অপরিহার্য। ভূসংস্থানগত সমীক্ষা রাস্তার সমতলতা, রাস্তার বক্রতা এবং রাস্তার চারপাশের জলস্তরের উচ্চতা প্রকাশ করে। মাটি পরীক্ষা মাটির প্রকৃতি এবং ভার বহন ক্ষমতা প্রকাশ করে। একটি রাস্তার কাজ শেষ হওয়ার পরে রাস্তায়

[10] *জেড পি এস সি-এর মধ্যে রয়েছে আঞ্চলিক মুখ্য বাস্তুকার, সহকারী মুখ্য বাস্তুকার (নজরদারি), সহকারী মুখ্য বাস্তুকার (পরিকল্পনা), সংশ্লিষ্ট সার্কেলের এস ই এবং এস ই পদের নিচে নন এমন একজন আধিকারিক।*

[11] *এস পি এস সি প্রধান সচিব পূর্ত দপ্তর, ই-আই-সি এবং পদাধিকারবলে সচিব পূর্ত দপ্তর, সি ই (সদর দপ্তর) পি ডব্লিউ অধিদপ্তর, সি ই (সদর দপ্তর) সড়ক অধিদপ্তর, সি ই পরিকল্পনা সড়ক অধিদপ্তর, সি ই এবং পরিচালক আর বি আর আই, সি ই পরিকল্পনা পি ডব্লিউ অধিদপ্তর, এস ই সেতু পরিকল্পনা সার্কেল, এস ই রাজ্য সড়ক পরিকল্পনা সার্কেল এর সমন্বয়ে গঠিত।*

চলাচলকারী যানবাহনের পরিমাণ এবং প্রকৃতির মূল্যায়ন করতে যান সমীক্ষা সহায়তা করে। এই বিষয়গুলো একসাথে রাস্তা নির্মাণে বিভিন্ন স্তরের বেধ নির্ধারণ করে। সুতরাং, রাস্তার কাজ নির্মাণস্থল এবং যানবাহনের প্রয়োজনীয়তা অনুসারে কার্যকরভাবে পরিকল্পনা করা এবং সম্পাদন করা হয়েছে তা নিশ্চিত করার জন্য ডিপিআর তৈরির আগে এই ধরনের পরীক্ষাগুলো অপরিহার্য।

2.7.1.1 ভূসংস্থানগত সমীক্ষা

আই আর সি নির্দেশিকা[12] অনুসারে, বিদ্যমান রাস্তাগুলির উন্নতির জন্য ভূসংস্থানগত সমীক্ষা প্রয়োজন যাতে অনুভূমিক এবং উল্লম্ব সমতলের, দৃষ্টি দূরত্ব/ দৃষ্টি ক্ষেত্রে, আড়াআড়ি নিকাশী ব্যবস্থা, রাস্তার ধারের নিকাশী ব্যবস্থা, এলাকার নিকাশী ব্যবস্থা বিবেচনার পাশাপাশি অন্তর্নিহিত ঘাটতিগুলি দূর করা যায়।

1,433.64 কোটি টাকা আনুমানিক ব্যয়ের 78টি পরীক্ষামূলকভাবে যাচাই করা কাজে ভূসংস্থানগত সমীক্ষা করা হয়নি। অবশিষ্ট 52টি পরীক্ষামূলকভাবে যাচাই করা কাজের মধ্যে যেগুলির ক্ষেত্রে ভূসংস্থানগত সমীক্ষা করা হয়েছে বলে উল্লেখ করা হয়েছে, বিভাগটি 1,313.00 কোটি টাকা আনুমানিক ব্যয়ের 35টি কাজের ক্ষেত্রে এই ধরনের সমীক্ষা সংক্রান্ত কোনো নথি দিতে পারেনি।

ভূসংস্থানগত সমীক্ষা না করার ফলে রাস্তার পরিকল্পনা এবং নকশা ভুল হতে পারে। তাছাড়াও নিকাশির প্রয়োজনীয়তাও উপেক্ষিত হতে পারে। কিছু ক্ষেত্রে যেখানে ভূসংস্থানগত সমীক্ষা করা হয়নি, যার ফলে পরবর্তীকালে অতিরিক্ত কাজের প্রয়োজন হয় এবং এর ফলে কাজ শেষ হতে বিলম্ব হয় যা **সারণী 2.2**-এ দেখানো হল :

সারণী 2.2: ভূসংস্থানগত সমীক্ষা না করার জন্য অতিরিক্ত কাজ নেওয়া হয়েছে কার্য নির্বাহের সময়

সংখ্যা	কাজের নাম	দরপত্র মূল্য (কোটি টাকায়)	অতিরিক্ত/ অধিক কাজ	অতিরিক্ত খরচ (কোটি টাকাতে)	সময় অতিক্রান্ত (দিনে)	অতিরিক্ত কাজ/ অধিক কাজের কারণ
1	বেলিয়াটোর-সোনামুখী-পত্রসায়ার-রসুলপুর রাস্তার প্রশস্তকরণ এবং সুদৃঢ়করণ, বাঁকুড়া বিভাগ পূর্ত দপ্তর	36.68	জি এস বি, ডব্লিউ এম এম, সিমেন্ট কংক্রিট পাইপ (এন পি 4) ইত্যাদি	2.50	260	বর্ষা কালে জলের উপচে পড়া লক্ষ্য করা হয়নি
2	এম কে কে এস রাস্তার উন্নতি, বর্ধমান দক্ষিণ রাজপথ বিভাগ	11.76	সারফেস ড্রেন এবং 200 মিমি জিএসবি এর অতিরিক্ত স্তর	0.20	186	উপযুক্ত নিকাশী ব্যবস্থা ছিল না
3	12.50 থেকে 33.60 কিমি, পর্যন্ত হিঙ্গলগঞ্জ-দুলডুলি রাস্তার সুদৃঢ়করণ, বারাসত বিভাগ, পূর্ত দপ্তর	7.29	অতিরিক্ত মাটির কাজ, ডব্লিউ বি এম এবং বুল্লা পাইলিং	0.47	122	বাঁধে মাটির ঘাটতি এবং নিচু রাস্তা
4	রামপুরহাট-তারাপীঠ রাস্তার প্রশস্তকরণ এবং সুদৃঢ়করণ, বীরভূম রাজপথ বিভাগ-I	38.83	এম-15 গ্রেড কংক্রিট এবং 17 ক্রস ড্রেন।	2.62	273	নকশা এবং ক্রস ড্রেনের সংখ্যা পরিবর্তনের কারণে।
মোট		**94.56**		**5.79**		

(উৎস: পূর্ত দপ্তর/রাজপথ বিভাগের নথি)

[12] *এস পি-19:2001 ধারা 4.2।*

দপ্তর দ্বারা ডি পি আর তৈরির সময় যথাযথ ভূসংস্থানগত সমীক্ষা করা হলে প্রকল্পের ব্যয় বৃদ্ধি এবং প্রকল্প সম্পাদন বিলম্বের এই ঘটনাগুলি এড়ানো যেত। প্রকল্পগুলির প্রযুক্তিগত অনুমোদনের সময় বিভাগগুলির দ্বারা ভূসংস্থানগত সমীক্ষা না করার বিষয়টিও এস ই, জেড সি, জেড পি এস সি বা এস পি এস সি দ্বারা উপেক্ষা করা হয়েছে।

দপ্তর জানায় (ফেব্রুয়ারি 2022) যে একটি কাজের[13] ক্ষেত্রে, ভূসংস্থানগত সমীক্ষা করা হয়নি কারণ কাজটি সুদৃঢ়করণ প্রকৃতির ছিল। অন্য একটি কাজের[14] ক্ষেত্রে এটা জানায় যে ডি পি আর তৈরির সময় বর্ষাকালে রাস্তার জলমগ্নতার বিষয়টি বিবেচনা করা হয়নি। উত্তরটি গ্রহণযোগ্য নয় কারণ রাস্তার অন্তর্নিহিত ঘাটতিগুলি দূর করার জন্য কোনও ধরণের প্রকল্প গ্রহণের আগে ভূসংস্থানগত সমীক্ষা করা প্রয়োজন, যা বর্তমান কাজগুলিতে করা হয়নি।

2.7.1.2 মাটি এবং বিদ্যমান স্তরগুলির অনুসন্ধান

প্রাথমিক অনুসন্ধানের একটি অংশ হিসাবে, সাব গ্রেডের[15] ক্যালিফোর্নিয়া বিয়ারিং রেশিও (সি বি আর)[16] গণনা করার জন্য মাটি পরীক্ষা করা প্রয়োজন। মানোন্নয়ন করা যেকোন নমনীয় রাস্তার বিভিন্ন স্তর এবং বেধ, সি বি আর-এর মান এবং রাস্তায় যানবাহনের পরিমাণের উপর নির্ভর করে। প্রস্তাবিত উন্নয়ন/ মানোন্নয়নের জন্য প্রয়োজনীয় অতিরিক্ত স্তর স্থাপনের জন্য রাস্তার বিদ্যমান স্তরগুলির তদন্তও প্রয়োজন আছে।

130টি পরীক্ষা মূলকভাবে যাচাই করা কাজের মধ্যে, 116টি কাজে সি বি আর নির্ধারণের জন্য মাটি পরীক্ষা করার প্রয়োজন ছিল। 93টি কাজে যেখানে ডি পি আর-এ সি বি আর নির্ধারণ করা হয়েছে এবং রাস্তার নকশায় ব্যবহার করা হয়েছে বলে উল্লেখ ছিল, বিভাগগুলি এমন একটিও কাজের জন্য এটি করার কোনও প্রমাণ দিতে পারেনি। ফলে রাস্তার নকশায় ব্যবহৃত সি বি আর মূল্যের সত্যতা যাচাই করা যায়নি। 31.77 কোটি টাকা আনুমানিক ব্যয়ের দুটি কাজের ***{পরিশিষ্ট-9(i)}***, ডি পি আর থেকে দেখা গেছে যে রাস্তার প্রকল্প দৈর্ঘ্যের বাইরে (প্রকল্প থেকে 10 কিমি দূরে) সি বি আর পরীক্ষা করা হয়েছে। 7.62 কোটি টাকা ব্যয়ে সম্পাদিত অন্য একটি কাজে[17], জরুরি হিসেবে অন্য একটি কাছাকাছি রাস্তার সাথে সম্পর্কিত সি বি আর বিবেচনা করা হয়েছে। 31.17 কোটি টাকা আনুমানিক মূল্যের দুটি কাজে ***{পরিশিষ্ট-9(ii)}***, রাস্তার বিদ্যমান স্তরগুলি অনুসন্ধান না করেই ডি পি আর তৈরি করা হয়েছিল। ফলস্বরূপ, কাজগুলি সম্পাদন করার সময়, বিভাগগুলি রাস্তার বিদ্যমান গ্র্যানুলার স্তরের নীচে একটি বিটুমিনাস স্তরের অস্তিত্ব খুঁজে পেয়েছিল যা না সরানো হলে, নতুন স্থাপিত স্তরগুলির স্থানচ্যুতি এবং বিকৃতি ঘটবে।

কাজ শুরুর আগে মাটি পরীক্ষার এই ধরনের ঘাটতির ফলে নবনির্মিত রাস্তাগুলোর স্থানচ্যুতি এবং ক্ষয় হওয়ার ঝুঁকির সম্মুখীন হয়।

দপ্তর বর্ধমান দক্ষিণ রাজপথ বিভাগের ক্ষেত্রে পর্যবেক্ষণটি মেনে নেয় (ফেব্রুয়ারি 2022), তবে, অন্য দুটি বিভাগের[18] ক্ষেত্রে কোনও মন্তব্য করেনি।

---

13 এম কে কে এস রাস্তার উন্নতি সাধন, বর্ধমান দক্ষিণ রাজপথ বিভাগ।

14 12.50 থেকে 33.60 কিমি অন্তর্গত বারাসত বিভাগ, পূর্ত দপ্তরের পর্যন্ত হিঙ্গলগঞ্জ-দুলডুলি রাস্তার সুদৃঢ়করণ

15 যে মাটির উপর দিয়ে রাস্তা তৈরি করা হয়েছে।

16 মাটির ভার বহন ক্ষমতা। উচ্চতর সি বি আর মানে অধিক যান ভার বহন করার জন্য ভূতলটি যথেষ্ট শক্তিশালী।

17 বারাসাত বিভাগ, পূর্ত দপ্তর-এর 12.50 কিমি থেকে 33.60 কিমি পর্যন্ত হিঙ্গলগঞ্জ-দুলডুলি রাস্তার সুদৃঢ়করণ।

18 বারাসত এবং কোচবিহার পূর্ত বিভাগ।

2.7.1.3 যান গণনা

যান গণনা, আই আর সি নির্দেশিকা[19] অনুসারে, নির্মাণ করা হবে এমন রাস্তার নকশার জন্য রাস্তায় চলাচলকারী যানবাহনের পরিমাণ এবং ধরণের তথ্য প্রদান করে। নকশায় কোনো ঘাটতির জন্য রাস্তার পরিকল্পিত মেয়াদকালের অনেক আগেই রাস্তার অবনতি হবে। যান গণনা[20] সম্পাদনের জন্য:

i) গ্রামীণ রাস্তার ক্ষেত্রে বছরে দুবার[21], প্রতিদিন 24 ঘন্টা করে তিন দিনের জন্য;

ii) এস এইচ এবং এম ডি আর-এর জন্য প্রতিদিন 24 ঘন্টা করে কমপক্ষে সাত দিনের জন্য;

iii) নগরকেন্দ্রিক উন্নয়ন এবং গ্রামীণ এলাকা থেকে দূরে রাস্তার একটি স্থানে;

iv) ক্ষেত্র থেকে সংগৃহীত তথ্য নির্ধারিত বয়ানে[22] নথিভুক্ত করতে হবে; এবং

v) প্রশিক্ষিত তত্ত্বাবধায়কের অধীনে গণনাকারীদের দ্বারা।

পরীক্ষা মূলকভাবে যাচাই করা কাজের নথি পরীক্ষা করে যান গণনা সম্পাদনের ক্ষেত্রে নিম্নলিখিত অনিয়মগুলি প্রকাশ পায়।

ক) 33.84 কোটি টাকার আনুমানিক ব্যয়ের চারটি কাজে ***(পরিশিষ্ট-10ক)***, এটা লক্ষ্য করা গেছে যে প্রাক্কলনগুলি কোনও যান গণনা না করেই সি ই এর আদেশের ভিত্তিতে তৈরি করা হয়েছিল। 57.58 কোটি টাকা আনুমানিক ব্যয়ের আরও 10টি কাজে, বিভাগগুলি যান গণনা সম্পাদনের বিষয়ে তথ্য প্রদান করেনি।

খ) 19টি কাজে ***(পরিশিষ্ট-10খ)*** যার আনুমানিক ব্যয় 499.02 কোটি টাকা, এস এইচ এবং এম ডি আর-এর জন্য প্রয়োজনীয় সাত দিনের যান গণনা করা হয়নি। দপ্তর জানায় (ফেব্রুয়ারি 2022) যে বর্ধমান এবং বাঁকুড়া পূর্ত বিভাগের ক্ষেত্রে যান গণনা শুধুমাত্র তিন দিনের জন্য করা হয়েছিল কারণ এই সময়ের মধ্যে ট্র্যাফিকের সেরকম কোনও পরিবর্তন লক্ষ্য করা যায়নি। কোচবিহার এবং বাঁকুড়া রাজপথের ক্ষেত্রে জানায় যে ডি পি আর-এর জরুরি প্রস্তুতির কারণে সাত দিনের যান গণনা করা হয়নি। উত্তরটি গ্রহণযোগ্য নয় কারণ তিন দিনে যানবাহন পরিবর্তনের বিষয়ে যুক্তিসঙ্গত মূল্যায়ন করা যায় না এবং এটি আই আর সি নির্দেশিকার বিরোধী ছিল।

গ) 36.89 কোটি টাকা আনুমানিক ব্যয়ের চারটি কাজে ***(পরিশিষ্ট-10গ)***, ও ডি আর এবং ভি আর-এর জন্য প্রয়োজনীয় তিন দিনের যান গণনা করা হয়নি। একটি কাজে[23] দেখা গেছে, যান গণনা তিন দিন করা হলেও প্রতিদিন 24 ঘণ্টার পরিবর্তে 16 ঘণ্টা করা হয়েছে।

ঘ) 30টি কাজে ***(পরিশিষ্ট-10ঘ)*** যার আনুমানিক ব্যয় 335.59 কোটি টাকা, যান গণনা দুটি ঋতুর পরিবর্তে শুধুমাত্র একটি ঋতুতে করা হয়েছিল (শীর্ষ এবং নিষ্ফলা)। দপ্তর জানায় (ফেব্রুয়ারি 2022) যে ডি পি আর-গুলি জরুরিভাবে জমা দিতে হবে বলে উভয় ঋতুর জন্য যান গণনা করা যায়নি। উত্তরটি গ্রহণযোগ্য নয় কারণ একটি ঋতু বাদ দিলে যানবাহন পরিমানের বদল ঘটতে পারে যার ফলে রাস্তার নকশা ভুল হতে পারে।

---

19 *আই আর সি-37:2012 এবং আই আর সি-এস পি-72:2007 এবং 2015।*

20 *আই আর সি-9:1972, ধারা 3.1, 4.1, 5.2 এবং 5.3 এবং আই আর সি-এস পি-72:2015, গ্রামীণ রাস্তার জন্য ধারা 3.4.1।*

21 *একবার ফসলের সর্বোচ্চ মৌসুমে এবং অন্যটি নিস্ফলা মৌসুমে।*

22 *প্লেট-I হল আই আর সি নির্ধারিত বয়ান যা কার্যস্থলে গণনাকারীর দ্বারা সংগৃহীত তথ্য নথিভুক্ত করার জন্য।*

23 *বর্ধমান দক্ষিণ রাজপথ বিভাগের গান্টিমোর থেকে গন্ধরবাপুর পর্যন্ত 4.150 কিলোমিটার দৈর্ঘ্যের রাস্তা নির্মাণ।*

ঙ) 210.65 কোটি টাকার আনুমানিক ব্যয়ের 16টি কাজে ***(পরিশিষ্ট-10ঙ)***, যান গণনার সম্পাদন করার স্থান নথিভুক্ত করা হয়নি। দপ্তর দক্ষিণ 24 পরগণা রাজপথ বিভাগের ক্ষেত্রে পর্যবেক্ষণটি মেনে নেয়(ফেব্রুয়ারি 2022)। অন্যান্য বিভাগের ক্ষেত্রে দপ্তর উত্তর দেয়নি।

চ) 1,510.81 কোটি টাকা আনুমানিক ব্যয়ের 67টি কাজে ***(পরিশিষ্ট-10চ)***, বিভাগগুলি রাস্তার নকশা করার সময় যান গণনা সম্পাদন করা হয়েছে বলে জানালেও সে সম্পর্কিত কোনও ক্ষেত্র প্রতিবেদন[24] প্রদান করেনি। সেকারণে, যান গণনার নির্ভরযোগ্যতা নিরীক্ষায় নিশ্চিত করা যায়নি এবং রাস্তার নকশার জন্য ভুল যান-বাহনের পরিমাণ বিবেচনা করার সম্ভাবনা বাদ দেওয়া যায় না। দপ্তর নিরীক্ষার পর্যবেক্ষণ মেনে নেয় (ফেব্রুয়ারি 2022) এবং ভবিষ্যতে মেনে চলার কথা করে।

ছ) 21.19 কোটি টাকা আনুমানিক ব্যয়ের চারটি রাস্তার কাজের ***{পরিশিষ্ট-9(iii)}***, অনুমোদিত ডি পি আর-এ মোট যানবাহন সংখ্যায় রাস্তায় চলাচলকারী যানবাহনের ধরনগুলির মধ্যে বাসকে অন্তর্ভুক্ত করা হয়েছে। যাইহোক, বিভাগীয় কর্মীদের এবং সড়ক ব্যাবহারকারীদের[25] যৌথ বৈঠকের সময়, (6 জানুয়ারী 2021) এটি প্রকাশ্যে আসে যে ঐ রাস্তাগুলিতে কোন বাস চলাচল করে না। বিষয়টি সংশ্লিষ্ট দুই বিভাগও স্বীকার করেছে। এতে গণনার সত্যতা নিয়েই সন্দেহ থেকে যায়। ভুল যানবাহন সংখ্যার ফলে রাস্তাটির মিলিয়ন স্ট্যান্ডার্ড অ্যাক্সেল (*এম এস এ*) স্ফীত হয়। যেহেতু বর্ধিত *এম এস এ* দুই-এর বেশি ছিল, রাস্তাগুলি আই আর সি নির্দেশিকা[26] অনুসারে নির্মাণ করা হয়েছিল, যেখানে রাস্তাগুলিতে বিটুমিনাস স্তর স্থাপনের সুপারিশ ছিল। বাস বাদ দিয়ে যদি সঠিক যানবাহন বিবেচনা করা হতো, তাহলে এই সমস্ত রাস্তাগুলির *এম এস এ* 2-এর কম হত। সুতরাং, ভুল যানবাহন সংখ্যার কারণে অপ্রয়োজনীয় বিটুমিনাস স্তর ব্যবহার করার ফলে অতিরিক্ত 2.25 কোটি টাকার অধিক ব্যয় হয়েছে। কোচবিহার পূর্ত বিভাগের ক্ষেত্রে দপ্তর জানায়(ফেব্রুয়ারি 2022) যে রাস্তায় বাস চলাচল একটি নিয়মিত ঘটনা নাও হতে পারে কিন্তু পিকনিক/পর্যটন কালে অনেক রাস্তায় বাসগুলি চলে যেখানে নিয়মিত বাস নেই। উত্তরটি গ্রহণযোগ্য নয় কারণ বিদ্যমান আই আর সি নির্দেশিকা অনুসারে যানবাহনের অনিয়মিত পরিস্তিতির সময় যান গণনা সম্পাদন করা উচিত নয়।

জ) বাঁকুড়া পূর্ত বিভাগ 83.34 কোটি টাকার আনুমানিক ব্যয়ে দুটি কাজ ***{পরিশিষ্ট-9(iv)}*** সম্পাদন করার সময়, একটি ব্যস্ত এলাকায় (বাজার) যান গণনা সম্পাদন করে যা নকশা তৈরিতে ব্যবহৃত যান গণনার যথার্থতা নিয়ে সন্দেহ উত্থাপন করে এবং এই রাস্তাগুলিতে প্রয়োজনীয় উপাদানের বেশি ব্যবহারকে উড়িয়ে দেওয়া যায় না।

ঝ) আই আর সি নির্দেশিকা[27] অনুসারে, যান গণনা একটি দিনকে আট ঘন্টার তিনটি ভাগে ভাগ করে 24 ঘন্টার জন্য সম্পাদিত হওয়া উচিত। বর্ধমান উত্তর রাজপথ বিভাগ একটি রাস্তার কাজ ***{পরিশিষ্ট-9(v)}***, চলা কালীন রাস্তার বিবরণী বাড়ানোর সিদ্ধান্ত নিয়েছিল, এই কারণে যে রাস্তাটি বালি ভর্তি ভারী ট্রাকগুলির ভার বহন সমর্থন করতে হয়। সুতরাং, এটা স্পষ্ট ছিল যে মূল যান গণনা ভুল ছিল। দপ্তর জানায় (ফেব্রুয়ারি 2022) যে বালি ভর্তি ট্রাক চালানোর কারণে বিবরণী বাড়ানো হয়েছিল এবং ভূ-পৃষ্ঠ নিকাশীর সুবিধার্থে জি এস বি স্তর রাস্তার ধার পর্যন্ত প্রসারিত করা হয়েছিল। উত্তরটি গ্রহণযোগ্য নয় কারণ সঠিক যান গণনা বালি ভর্তি ট্রাকগুলো ধরেই নির্ধারণ করা উচিত ছিল। তাছাড়া, ভূ-পৃষ্ঠ

[24] *যে প্রতিবেদনে গণনাকারী গণনা স্থলে যানবাহনের তথ্য নথিভুক্ত করে।*

[25] *কোচবিহার জেলার বাণিজ্যিক বাস মালিক সমিতি।*

[26] *আই আর সি-37:2012, ধারা 2.1 এবং ধারা 10।*

[27] *আই আর সি-9:1972, ধারা 5.1।*

নিকাশীর কারণে জি এস বি সম্প্রসারণের বিষয়ে দপ্তরের যুক্তি একটি বিরোধ চিন্তাভাবনা বলে মনে হয় কারণ কাজের অতিরিক্ত-কম বিবৃতিতে এই ধরনের কোনো কারণ উল্লেখ করা ছিল না।

ঞ) বর্ধমান দক্ষিণ রাজপথ বিভাগ 35.83 কোটি টাকা আনুমানিক ব্যয়ের একটি কাজ[28] সম্পাদন করার সময়, রাস্তার নকশার সংশোধন করে কাজ চলাকালীন। সংশোধিত নকশায় ব্যবহৃত যানবাহনের পরিমাণ মূল নকশায় ব্যবহৃত যানবাহনের পরিমাণের থেকে 50 শতাংশ বেশি ছিল। সুতরাং, যানবাহনের পরিমাণ বৃদ্ধির ফলে অতিরিক্ত বিটুমিনাস স্তর স্থাপন করা হয়েছে যার ফলে 0.39 কোটি টাকার পরিহারযোগ্য ব্যয় হয়। দপ্তর জানায় (ফেব্রুয়ারি 2022) যে কাজটি সম্পাদনের সময়, যানবাহন পরিমানের বৃদ্ধি লক্ষ্য করা গেছে এবং তাই এই পরিবর্তন করা হয়েছে। উত্তরটি গ্রহণযোগ্য নয় কারণ বিভাগের উচিত ছিল আগের যান গণনা ইচ্ছামত না বাড়িয়ে নতুন করে যান গণনা করা।

ট) আই আর সি নির্দেশিকা[29] অনুসারে, একটি নতুন রাস্তার পরিকল্পনা করার সময় রাস্তাটি সম্পূর্ণ হওয়ার পরে রাস্তাটি সম্ভাব্য ব্যবহারকারী যানবাহন বের করার জন্য উৎস এবং গন্তব্য স্থানে যান সমীক্ষা করা উচিত। এটি লক্ষ্য করা গেছে যে ডায়মন্ড হারবার রাজপথ বিভাগ, একটি নতুন রাস্তা[30] (এম ডি আর) নির্মাণের সময়, কাছাকাছি বিদ্যমান রাস্তাগুলিতে যান সমীক্ষা সম্পাদন করে এবং রেকর্ডে কোনও কারণ নথিভুক্ত না করেই নতুন রাস্তার নকশা করার জন্য যান সংখ্যার 40 শতাংশ নেয়। যেহেতু প্রকল্পটি একটি নতুন রাস্তার জন্য ছিল, তাই বিভাগের একটি উৎস-গন্তব্য সমীক্ষা করার প্রয়োজন ছিল।

সুতরাং, এটা স্পষ্ট যে বিদ্যমান নির্দেশিকাগুলি বিভাগীয় স্তরে নিয়মিত লঙ্ঘন করা হয়েছিল এবং এস ই, জেড সি ই এবং জেড পি এস সি-এর মতো উচ্চ কর্তৃপক্ষও ডি পি আর অনুমোদন করার সময় যান সমীক্ষার বিষয়টিকে উপেক্ষা করেছিল।

2.7.2 রাস্তার নকশা তৈরি

পরীক্ষা মূলক যাচাই করা বিভাগগুলিতে নির্বাচিত রাস্তাগুলির নথি বিশ্লেষণ করে রাস্তার নকশায় বিভিন্ন ত্রুটি/অনিয়ম প্রকাশ পেয়েছে যার ফলে পরিহারযোগ্য/নিষ্ফল/অপচয়ী ব্যয় হয় যা নিম্নলিখিত অনুচ্ছেদগুলিতে আলোচনা করা হল।

2.7.2.1 রাস্তার নকশা ছাড়াই রাস্তার কাজ সম্পাদন

আই আর সি নির্দেশিকা[31] অনুসারে, রাস্তার বেধ এবং বিভিন্ন বিটুমিনাস এবং অ-বিটুমিনাস স্তরগুলি স্থাপন করার সিদ্ধান্ত নেওয়ার জন্য রাস্তার নকশা তৈরি করতে হবে। একটি রাস্তার নকশা করার জন্য, বিভিন্ন বিষয় যেমন যানবাহনের পরিমান, সাব-গ্রেডের সি বি আর, পরিকল্পিত জীবন কাল, প্রস্তাবিত বেধ এবং রাস্তার যানবাহনের বৃদ্ধির হার বিবেচনা করা হয়।

নিরীক্ষা পর্যবেক্ষণ করে যে আটটি কাজে ***{পরিশিষ্ট-9(vi)}*** যার আনুমানিক ব্যয় 52.65 কোটি টাকা, রাস্তার বেধ এবং সেইসাথে বিভিন্ন স্তরের বেধ আই আর সি নির্দেশিকা লঙ্ঘণ করে কোনো গণনা ছাড়াই ইচ্ছামত স্থাপন করা হয়েছে। এই রাস্তাগুলির নকশা নিয়মানুযায়ী না হওয়ায় গুণমানের সাথে আপোষ করা বা অপ্রয়োজনীয় স্তর দেওয়ার সম্ভাবনাও বাদ দেওয়া যায় না। এই আটটি কাজের মধ্যে, 20.17 কোটি টাকা আনুমানিক ব্যায়ের তিনটি কাজের ক্ষেত্রে

---

28 হাটগোবিন্দপুর-পূর্ববালিশা সড়কের, 0.00 কিমি থেকে 15.36 কিমি পর্যন্ত সুদৃঢ়করণ ও উন্নীতকরণ।

29 আই আর সি-এস পি-21-2001: ধারা 6.3.1।

30 জয়নগর জলবেড়িয়া কুলতলী সড়কের তারানগর 4.6 কিলোমিটার থেকে কালিয়ালা মোড় 13.8 কিলোমিটার পর্যন্ত নতুন সংযোগ সড়ক নির্মাণ।

31 অ-গ্রামীণ রাস্তার জন্য আই আর সি-37 এবং গ্রামীণ রাস্তার জন্য আই আর সি-এস পি-72:2007 এবং 2015।

{পরিশিষ্ট-9(vii)} এ লক্ষ্য করা গেছে যে বিভাগগুলি রাস্তার নকশা নির্ণয় করেনি এবং মুখ্য বাস্তুকার (মুখ্য কার্যালয়) পূর্ত (সড়ক) অধিদপ্তরের নির্দেশ অনুসারে বিভিন্ন স্তরের বেধ নির্ধারণ করা করেছে।

এই তিনটি রাস্তার[32] একটিতে, মুখ্য বাস্তুকারের নির্দেশ অনুসারে 1.61 কোটি টাকা ব্যয়ে 6 কিমি থেকে 11 কিমি পর্যন্ত 50 মিমি বি এম এবং 25 মিমি এস ডি বি সি স্থাপন করা হয়েছিল। যদিও, রাস্তাটির 0 কিমি থেকে 6 কিমি পর্যন্ত সংলগ্ন অংশটি বিদ্যমান আই আর সি নির্দেশিকা অনুসারে রাস্তার নকশা গণনা করার পরে 75 মিমি বি এম এবং 25 মিমি এস ডি বি সি দিয়ে তৈরি করা হয়েছিল। যৌথ ভাবে কার্যস্থল পরিদর্শন প্রকাশ পায় যে 0 কিমি থেকে 6 কিমি পর্যন্ত অংশটি, যা বিদ্যমান আই আর সি নির্দেশিকা অনুসারে তৈরি করা হয়েছিল, ভাল অবস্থায় আছে যেখানে অন্যটি খারাপ হয়ে গেছে, যদিও উভয় অংশই প্রায় একই সময়ে নির্মিত হয়েছিল।

2.7.2.2 অ-গ্রামীণ রাস্তার নকশা তৈরিতে আই আর সি নির্দেশিকা লঙ্ঘন – 0.39 কোটি টাকার পরিহারযোগ্য ব্যয়

আই আর সি নির্দেশিকা[33] *এম এস এ* এবং সি বি আর-এর উপর ভিত্তি করে রাস্তার বেধ এবং রাস্তার বিভিন্ন বিটুমিনাস এবং অ-বিটুমিনাস স্তরগুলির সুপারিশ করে। সুপারিশের থেকে বেশি বেধ প্রদানের ফলে পরিহারযোগ্য ব্যয় হবে এবং কম বেধের ফলে ক্ষতির সম্ভাবনাসহ একটি নিম্নমানের রাস্তা নির্মাণ হবে। বীরভূম রাজপথ বিভাগ, দুটি রাস্তার কাজ সম্পাদন করার সময়, আই আর সি নির্দেশিকা সুপারিশ মান্য করেনি যার ফলে পরিহারযোগ্য ব্যয় হয় যা **সারণী 2.3**-এ দেখানো হল।

সারণী 2.3: আই আর সি নির্দেশিকা অনুযায়ী প্রয়োজনীয় রাস্তার স্তর এবং প্রকৃতপক্ষে প্রদত্ত স্তর

কাজের নাম	রাস্তার প্রকার	আই আর সি নির্দেশিকা অনুযায়ী প্রস্তাবিত রাস্তার স্তরের	এবং প্রকৃতপক্ষে প্রদত্ত স্তর	অতিরিক্ত প্রদত্ত স্তর	অতিরিক্ত খরচ (কোটি টাকাতে)
রামপুরহাট তারাপীঠ রাস্তার প্রশস্তকরণ এবং সুদৃঢ়করণ	এম ডি আর	ডি বি এম-90 মিমি	ডি বি এম-100 মিমি	ডি বি এম-10 মিমি	0.28
বীরভূম রাজপথ বিভাগ-1 এর তিলপাড়া মাসাঞ্জোর রাস্তার প্রশস্তকরণ এবং সুদৃঢ়করণ	এম ডি আর	ডি বি এম-55 মিমি	বি এম-75 মিমি	ডি বি এম-20 মিমি	0.11
মোট					**0.39**

(উৎস: পূর্ত/রাজপথ বিভাগের নথি)

সুতরাং, বিদ্যমান আই আর সি নির্দেশিকা অনুসরণ না করার ফলে, বিভাগগুলি অতিরিক্ত স্তর স্থাপন করেছে এবং 0.39 কোটি টাকার অতিরিক্ত পরিহারযোগ্য ব্যয় করেছে।

দপ্তর জানায় যে (ফেব্রুয়ারি 2022) একটি কাজে[34] অতিরিক্ত বিটুমিনাস স্তর রাস্তার আয়ু বাড়াবে। অন্য কাজের[35] ক্ষেত্রে জানায় যে 55 ডি বি এম 75 বি এম-এ রূপান্তরিত করা হয়েছে। যাইহোক, বিষয়টি হল দপ্তরকে অতিরিক্ত ব্যয় করতে হয়েছে।

---

[32] বীরভূম রাজপথ বিভাগ-I এর অন্তগত জয়দেব কেন্দুলি ইলামবাজার রাস্তার সুদৃঢ়করণ, 6 কিমি থেকে 11 কিমি পর্যন্ত সুদৃঢ়করণ।

[33] আই আর সি-37:2012 "নমনীয় রাস্তার নকশার নির্দেশিকা"।

[34] রামপুরহাট তারাপীঠ রাস্তার প্রশস্তকরণ এবং সুদৃঢ়করণ।

[35] তিলপাড়া মসানজোর রাস্তার প্রশস্তকরণ এবং সুদৃঢ়করণ।

অন্য একটি কাজে[36], আই আর সি নির্দেশিকা দ্বারা সুপারিশ করা স্তরগুলিকে কোন কারণ ছাড়াই রাজ্য প্রকল্প স্ক্রীনিং কমিটি (এস পি এস সি) প্রত্যাখ্যান করেছিল। নির্দেশিকা 75 মিমি বি এম এবং 25 মিমি এস ডি বি সি দেওয়ার সুপারিশ করেছিল। যদিও, এস পি এস সি বি এম স্তর বাতিল করেছে এবং 20 মিমি প্রিমিক্সড কার্পেট এবং সিল কোট দ্বারা 25 মিমি এস ডি বি সি প্রতিস্থাপিত করে। ফলস্বরূপ, নির্মাণের দুই বছরের মধ্যে 8 কোটি টাকা ব্যয়ে মান্নোয়ন করা রাস্তাটি (অক্টোবর 2018) খারাপ হয়ে যায়।

2.7.2.3 ওয়েরিং কোর্সের অযৌক্তিক ব্যবহার-3.84 কোটি টাকার পরিহারযোগ্য ব্যয়

রাস্তার *এম এস এ* পাঁচ পর্যন্ত হলে আই আর সি নির্দেশিকা[37] অনুসারে, প্রস্তাবিত ওয়েরিং কোর্স[38] হল সেমি ডেনস বিটুমিনাস কোর্স (এস ডি বি সি)। *এম এস এ* পাঁচ-এর বেশি হলে বিটুমিনাস কংক্রিট (বি সি) সুপারিশ করা হয়। নির্দেশিকাতে আরও বলা আছে যে ম্যাস্টিক অ্যাসফাল্টের মতো ওয়েরিং কোর্স শুধুমাত্র অধিক ভারবহনকারী পাকা রাস্তার ক্ষেত্রে ব্যবহার করা যেতে পারে।

নিরীক্ষা পর্যবেক্ষণ করেছে যে 139.41 কোটি টাকা আনুমানিক ব্যয়ের ছয়টি কাজে ***{পরিশিষ্ট-9(viii)}*** বিভাগগুলি আই আর সি-37: 2001 এবং 2012 বিবেচনা করে রাস্তার নকশা করেছে। যেহেতু এই রাস্তাগুলির *এম এস এ* পাঁচ-এর কম ছিল, বিভাগগুলির দ্বারা ওয়েরিং কোর্স হিসাবে 25 মিমি এস ডি বি সি স্থাপন করার প্রয়োজন ছিল। যাইহোক, বিভাগগুলি নির্দেশিকা লঙ্ঘন করে চারটি কাজে ***{পরিশিষ্ট-9(ix)}*** ওয়েরিং কোর্স হিসাবে 30 মিমি বি সি (ব্যয়বহুল উপাদান) ব্যবহার করেছে এবং বাকি দুটি কাজের ক্ষেত্রে ***{পরিশিষ্ট-9(x)}***, যেখানে *এম এস এ* ছিল 2.5, বিভাগ ওয়েরিং কোর্স হিসাবে ব্যয়বহুল ম্যাস্টিক অ্যাসফাল্ট স্থাপন করেছ, যা আই আর সি নির্দেশিকা অনুসারে এস ডি বি সি যথাযোগ্য হত। নিকটবর্তী মোটর গ্যারেজ থেকে লুব্রিকেটিং তেল নিঃসরণের কারণে রাস্তাটি খারাপ হওয়ার আশঙ্কা ছিল এই যুক্তিতে বিভাগ একটি রাস্তায়[39] ম্যাস্টিক অ্যাসফাল্ট স্থাপন করেছে। যাইহোক, আই আর সি নির্দেশিকা[40] অনুসারে, তেল ঝরা এলাকায় ম্যাস্টিক অ্যাসফাল্ট স্থাপন করা উচিত নয় কারণ এটি আবরণের ক্ষতি করে যার ফলে রাস্তা পৃষ্ঠের অবনতি হয়। অন্য একটি কাজের ক্ষেত্রে, ম্যাস্টিক অ্যাসফাল্ট দেওয়ার জন্য কোনও যুক্তি নথিতে পাওয়া যায়নি।

সুতরাং, সুপারিশ করা এস ডি বি সি-এর পরিবর্তে বি সি এবং ম্যাস্টিক অ্যাসফাল্ট ব্যবহার করার ফলে 3.84 কোটি টাকার পরিহারযোগ্য ব্যয় হয়েছে।

দপ্তর জানায় (ফেব্রুয়ারি 2022) যে বোঝাই গাড়ি ভার বহনের জন্য রাজ্য প্রকল্প স্ক্রীনিং কমিটির (এস পি এস সি) সিদ্ধান্ত অনুযায়ী রাস্তায় এস ডি বি সি-এর জায়গায় বি সি ব্যবহার করা হয়েছে। আরও জানায় যে, বর্ষাকালে রাস্তা জলমগ্ন থাকার কারণে মাস্টিক অ্যাসফাল্ট ব্যবহার করা হয়েছে। উত্তরটি গ্রহণযোগ্য নয় কারণ এস পি এস সি-এর সিদ্ধান্ত বা এই বিষয়ে কোন আদেশ নিরীক্ষাকে প্রদান করা হয়নি। রাস্তায় ভারী যানবাহন চলাচলের যুক্তিটি গ্রহণযোগ্য নয় কারণ যান গণনার সময় ভারী যানবাহন বিবেচনা করে রাস্তাগুলির *এম এস এ* গণনা করা হয়েছিল। ম্যাস্টিক অ্যাসফাল্ট ব্যবহারের ক্ষেত্রে, জলমগ্ন হওয়ার বিষয়টি ডি পি আর বা অন্য কোনও নথিতে উল্লেখ করা হয়নি।

---

[36] *বর্ধমান বিভাগের পূর্ত দপ্তর কুসুমগ্রাম শামসপুর রাস্তার, 0 কিমি থেকে 12 কিমি সুদৃঢ়করণ।*

[37] *আই আর সি-37:2012 এবং আই আর সি-107:1992 বিটুমেন ম্যাস্টিক ওয়েরিং কোর্সের জন্য সম্ভাব্য বিবরণী।*

[38] *রাস্তার সবচেয়ে উপরের স্তর যা বাইন্ডার কোর্সের উপর স্থাপন করা হয়।*

[39] *আলিপুরদুয়ার পূর্ত দপ্তর বিভাগের আলিপুরদুয়ার পাতলাখাওয়া রাস্তার 0 কিমি থেকে 14.5 কিমি সুদৃঢ়করণ।*

[40] *আই আর সি-107:1992, ধারা 3।*

2.7.2.4 ভুল এম এস এ গণনা-7.62 কোটি টাকার পরিহারযোগ্য ব্যয়

আই আর সি-37:2012 অনুসারে, দুই-এর কম *এম এস এ* হওয়া যেকোন অ-গ্রামীণ রাস্তার নকশা, নির্দেশিকা[41] অনুসারে গ্রামীণ রাস্তার নকশা অনুযায়ী করা প্রয়োজন। গ্রামীণ রাস্তার নির্দেশিকা অনুসারে, যদি রাস্তার ইকুইভ্যালেন্ট স্ট্যান্ডার্ড এক্সেল লোড (ই এস এ এল)[42] 15 লাখের বেশি হয়, তাহলে 50 মিমি বি এম-এর একটি বাইন্ডার কোর্স প্রয়োজন।

35.56 কোটি টাকা আনুমানিক ব্যয়ের তিনটি রাস্তার ***{পরিশিষ্ট-9(xi)}*** কাজের নথি যাচাই করে দেখা গেছে যে ডি পি আর অনুযায়ী রাস্তার *এম এস এ* দুই-এর বেশি ছিল এবং সেই মত অ-গ্রামীণ রাস্তার নির্দেশিকা অনুযায়ী (আই আর সি 37: 2012) রাস্তাগুলি নির্মাণ করা হয়েছিল। যাইহোক, নিরীক্ষা ডি পি আর-এ উপলব্ধ তথ্যের দ্বারা আই আর সি নির্দেশিকা অনুসারে, রাস্তাগুলির *এম এস এ* গণনা করে এবং দেখা যায় যে তিনটি রাস্তারই *এম এস এ* দুই-এর কম এবং গ্রামীণ রাস্তার নকশার জন্য নির্দিষ্ট নির্দেশিকা[43] ব্যবহার করতে হত ।

35.56 কোটি টাকা আনুমানিক ব্যয়ের আরও দুটি রাস্তার কাজে ***{পরিশিষ্ট-9(xii)}*** লক্ষ্য করা যায় যে যদিও ডি পি আর অনুযায়ী রাস্তাগুলির *এম এস এ* দুই-এর কম ছিল, বিভাগগুলি গ্রামীণ রাস্তার স্পেসিফিকেশন অনুযায়ী রাস্তার নকশা করেনি।

গ্রামীণ সড়ক নির্দেশিকাগুলির পরিবর্তে অ-গ্রামীণ সড়ক নির্দেশিকা ব্যবহারের কারণে, বিভাগগুলি 7.62 কোটি টাকার পরিহারযোগ্য ব্যয় করেছে যা **সারণী 2.4**-এ দেখানো হল ।

সারণী 2.4: রাস্তার ই এস এ এল এবং রাস্তার বাড়তি স্তর

কাজের নাম	রাস্তার ডি পি আর অনুযায়ী *এম এস এ*	প্রকৃত *এম এস এ*	রাস্তার ই এস এ এল	অতিরিক্ত স্তর স্থাপন মিমি	আই আর সি বিবরণী অনুযায়ী মিমি	পরিহারযোগ্য খরচ (কোটি টাকায়)
বক্সিরহাট জোড়াই রাস্তার প্রশস্তকরণ এবং সুদৃঢ়করণ, আলিপুরদুয়ার, পূর্ত বিভাগ	2.50	1.50	10,84,591	বি এম-50 মিমি	বাইন্ডার কোর্স নেই	2.44
বিবেকানন্দ স্ট্রিটের চলাচলের গুণমানের উন্নতি, কোচবিহার, পূর্ত বিভাগ	2.00	0.99	5,29,306	বি এম-50 মিমি	বাইন্ডার কোর্স নেই	0.40
বারাসত, পূর্ত বিভাগ-এর খোলাপোতা বাদুড়িয়া মসলন্দপুর হাবড়া রাস্তার প্রশস্তকরণ এবং সুদৃঢ়করণ	9.00	0.36	14,03,801	ডি বি এম-75 মিমি এবং বি সি 40 মিমি	বাইন্ডার কোর্স নেই এবং ও জি পি সি[44]-20 মিমি	3.37
ভাতার বনপাস রাস্তার সুদৃঢ়করণ 0 কিমি থেকে 14.5 কিমি, বর্ধমান উত্তর রাজপথ বিভাগ	1.74	পাওয়া যায়নি	14,41,279	ডি বি এম-50 মিমি	বি এম-50 মিমি বেনকেলম্যান বিম ডিফ্লেকশন টেস্ট অনুযায়ী	0.60

41 *কম সংখ্যক যান চলাচল করা গ্রামীণ রাস্তার জন্য নমনীয় রাস্তার নকশার নির্দেশিকা জন্য আই আর সি-এস পি-72:2007 এবং 2015।*

42 *আনুমানিক বা প্রত্যাশিত মাত্রা এবং বিভিন্ন ধরণের যানবাহন, সমতুল্য ভারের স্ট্যান্ডার্ড এক্সেল ভারের (ই এস এ এল) এর মোট অতিক্রমন সংখ্যায় রূপান্তরিত হয় যা সাধারণত 80 কে এন একক অ্যাক্সেল ভারের সমতুল্য।*

43 *আই আর সি-এস পি-72:2007 এবং 2015।*

44 *খোলা গ্রেডেড প্রিমিক্স কার্পেট।*

কাজের নাম	রাস্তার ডি পি আর অনুযায়ী *এম এস এ*	প্রকৃত *এম এস এ*	রাস্তার ই এস এ এল	অতিরিক্ত স্তর স্থাপন মিমি	আই আর সি বিবরণী অনুযায়ী মিমি	পরিহারযোগ্য খরচ (কোটি টাকায়)
আনন্দপুর-খড়কি-বয়নান-তাদাহ রাস্তার 0 কিমি থেকে 15.1 কিমি, দক্ষিণ 24 পরগনা রাজপথ বিভাগ	1.90	পাওয়া যায়নি	19,72,510	ডি বি এম-50 মিমি এবং এস ডি বি সি-25 মিমি	বি এম-50 মিমি এবং পি সি এবং সীল কোট-20 মিমি	0.81
মোট						**7.62**

(উৎস: পূর্ত/ রাজপথ বিভাগের নথি)

আলিপুরদুয়ার এবং কোচবিহার পূর্ত বিভাগের ক্ষেত্রে নিরীক্ষা পর্যবেক্ষণগুলি দপ্তর মেনে নেয় (ফেব্রুয়ারি 2022)। বারাসত পূর্ত বিভাগের ক্ষেত্রে জানায় যে রাস্তাটি এম ডি আর হওয়ায় নকশা করার জন্য আই আর সি-37:2012 ব্যবহার করা হয়েছে। উত্তরটি গ্রহণযোগ্য নয় কারণ *এম এস এ*-এর মান 2-এর নিচে ছিল এবং আই আর সি-এস পি-72:2015 অনুযায়ী রাস্তার নকশা করা উচিত ছিল।

2.7.2.5 ভুল বিবরণী বিবেচনা করা-2.13 কোটি টাকার পরিহারযোগ্য/ নিষ্ফল ব্যয়

নিরীক্ষা লক্ষ্য করে যে 76.87 কোটি টাকা আনুমানিক ব্যয়ের দুটি পরীক্ষা মূলকভাবে যাচাই করা কাজে ***{পরিশিষ্ট-9(xiii)}***, বিভাগগুলি রাস্তার নকশা করার সময় নির্দেশিকাগুলিকে ভুলভাবে ব্যাখ্যা করেছে যার ফলে 2.13 কোটি টাকার অতিরিক্ত ব্যয় হয়েছে যা নিচে বিশদে বলা হল:

ক) বর্ধমান পূর্ত বিভাগ, বর্ধমান কালনা রাস্তার (27 কিমি থেকে 51 কিমি)প্রশস্তকরণ এবং সুদৃঢ়করণ-এ বিদ্যমান আই আর সি নির্দেশিকাতে সুপারিশ করা 85 মিমি ডি বি এম স্তরের পরিবর্তে রাস্তার প্রশস্তকরণ অংশে ভুলভাবে 75 মিমি বি এম এবং 80 মিমি ডি বি এম বাইন্ডার কোর্স হিসাবে প্রদান করেছে। 75 মিমি বি এম এবং 80 মিমি ডি বি এম দিয়ে 6.2 কিমি (মোট 24 কিমি-র নিরিখে) নির্মাণের পরে, বিভাগ ভুল বুঝতে পারে এবং প্রশস্তকরণের অবশিষ্ট অংশে কেবল 85 মিমি ডি বি এম স্থাপন করার সিদ্ধান্ত নেয়(ডিসেম্বর 2015)।এর ফলে 75 মিমি বি এম-এর অপ্রয়োজনীয় বিটুমিনাস স্তর স্থাপনের জন্য 1.02 কোটি টাকার পরিহারযোগ্য ব্যয় হয়।

খ) নির্দেশিকা অনুসারে[45], একটি পুরু আস্তরণের স্তর[46] বালি বা অনমনীয় মোরাম দিয়ে তৈরি করতে হবে যার নমনীয়তা সূচক পাঁচ-এর কম হবে এবং সাব গ্রেডের সি বি আর-এর মান্নোয়নের জন্য, উন্নততর সি বি আর উপাদানের 500 মিমিএকটি স্তর (সাব গ্রেডের বিদ্যমান সি বি আর থেকে উচ্চতর সি বি আর উপাদান)সাব গ্রেডে স্থাপন করতে হবে।

বীরভূম রাজপথ বিভাগ-I সাব-গ্রেডের সি বি আর চার শতাংশ থেকে আট শতাংশে বৃদ্ধি করতে নলহাটি-রাজগ্রাম রাস্তার (0 কিমি থেকে 15 কিমি) সুদৃঢ়করণে 300 মিমি পাথরের গুঁড়োর একটি পুরু আস্তরণের স্তর প্রদান করেছে। বিভাগ পুরু আস্তরণের স্তর হিসাবে পাথরের গুঁড়োর মতো অ-নির্দিষ্ট উপাদান স্থাপন করেছে এবং 500 মিমি বেধের আরও ভাল সি বি আর উপাদানের স্তর স্থাপন করেনি। সুতরাং, পুরু আস্তরণের স্তর স্থাপন বা প্রত্যাশিত সি বি আর বৃদ্ধির উদ্দেশ্য পূরণ হয়নি। এর ফলে 300 মিমি পাথর গুঁড়োর স্তর স্থাপনের জন্য 1.11 কোটি টাকার নিষ্ফল ব্যয় হয়।

---

[45] *আই আর সি-37:2001, পরিশিষ্ট-4 অংশ-III এবং আই আর সি-37:2012, ধারা 5.2।*

[46] *পুরু আস্তরণের স্তর হল একটি কার্যকর অনুপ্রবেশ বাধা যা প্রসারণক্ষম মাটি সাব গ্রেডে সাব-বেস হিসাবে দেওয়া হয়।*

দপ্তর জানায় (ফেব্রুয়ারি 2022) যে আরও ভাল সি বি আর অর্জনের জন্য, 300 মিমি পাথর গুঁড়ো প্রদান করা হয়েছিল। যাইহোক, আই আর সি-37:2012 অনুসারে, কার্যকরী সি বি আর শুধুমাত্র কমপক্ষে 500 মিমি বালির স্তর প্রদানের মাধ্যমে অর্জন করা যাবে।

2.7.2.6 গ্রামীণ রাস্তার ভুল নকশা-15.70 কোটি টাকার পরিহারযোগ্য ব্যয়

আই আর সি নির্দেশিকা[47] অনুসারে, গ্রামীণ রাস্তার[48] নকশা করার জন্য, রাস্তার গঠন সম্পর্কে সিদ্ধান্ত নেওয়ার জন্য ই এস এ এল এবং সাব-গ্রেডের সি বি আর-এর মান গণনা করতে হবে। বিদ্যমান নির্দেশিকা অনুসারে, 15 লক্ষের কম ই এস এ এল-এর রাস্তাগুলিতে কোনও বিটুমিনাস বাইন্ডার কোর্সের প্রয়োজন হয় না। 13টি গ্রামের রাস্তার কাজের ক্ষেত্রে ***{পরিশিষ্ট-9(xiv)}*** দেখা গেছে যে গ্রামীণ রাস্তার নির্দেশিকা অনুসরণ না করেই রাস্তার নকশা করা হয়েছে এবং বিটুমিনাস বাইন্ডার কোর্স অপ্রয়োজনীয়ভাবে দেওয়া হয়েছে। একইভাবে আরও দুটি গ্রামীণ রাস্তায় অতিরিক্ত সাব-বেস, বেস ও ওয়্যারিং কোর্স স্থাপন করা হয়েছে। আরও, অন্য একটি গ্রামের রাস্তায় ***{পরিশিষ্ট-9(xv)}***, যদিও রাস্তার নকশা করার জন্য গ্রামীণ রাস্তার নির্দেশিকা ব্যবহার করা হয়েছিল, বিভাগ ও জি পি সি-র পরিবর্তে বেশি বিবরণীর ম্যাস্টিক অ্যাসফল্ট ওয়েরিং কোর্স ব্যবহার করেছে। এই অসঙ্গতির ফলে 15.70 কোটি টাকার পরিহারযোগ্য ব্যয় হয়েছে যা **সারণী 2.5**-এ বিশদে দেখানো হল।

সারণী 2.5: গ্রামীণ রাস্তায় অতিরিক্ত স্তর প্রদান করা হয়েছে

সংখ্যা	কাজের সংখ্যা	নকশা করার জন্য ব্যবহৃত নির্দেশিকা	নির্দেশিকা ব্যবহার করা উচিত	রাস্তার ই এস এ এল (লক্ষ)	প্রদান করতে হবে যে স্তরগুলি (মিমি-তে)	অতিরিক্ত স্তরগুলি (মিমি তে)	পরিহারযোগ্য ব্যয় (কোটি টাকায়)
1	13	আই আর সি-37:2001 এবং 2012	আই আর সি-এস পি 72:2007 এবং 2015	0.96 থেকে 14.55	বাইন্ডার কোর্স নেই	বি এম-50 মিমি	13.99
2	1[49]	আই আর সি-37:2012	আই আর সি-এস পি 72:2015	18.20	বি এম-50 মিমি ও জি পি সি-20 মিমি	ডি বি এম-50 মিমি এস ডি বি সি-25 মিমি	0.44
3	1[50]	আই আর সি-37:2012	আই আর সি-এস পি 72:2015	15.50	জি এস বি-200 মিমি ডব্লিউ এম এম-225 মিমি ও জি পি সি-20 মিমি	জি এস বি-100 মিমি ডব্লিউ এম এম-25 মিমি এস ডি বি সি-25 মিমি	0.61
4	1	আই আর সি-এস পি 72:2015	আই আর সি-এস পি 72:2015	16.31	ও জি পি সি-20 মিমি	ম্যাস্টিক অ্যাসফল্ট-25 মিমি	0.66
						মোট	15.70

(উৎস: পূর্ত/ রাজপথ বিভাগের নথি)

দপ্তর জানায় (ফেব্রুয়ারি 2022) যে এই রাস্তাগুলিতে বি এম স্থাপন করা হয়েছিল কারণ আই আর সি-নির্দেশিকাতে প্রদত্ত যানবাহন বৃদ্ধির হার এই এলাকায় প্রযোজ্য নয়। যাইহোক, উত্তরটি গ্রহণযোগ্য নয় কারণ আই আর সি নির্দেশিকাতে যানবাহন বৃদ্ধির প্রকৃত তথ্য উপলব্ধ নয় এমন ক্ষেত্রে বার্ষিক পাঁচ শতাংশ হারে যানবাহন বৃদ্ধি উল্লেখ করে।

47 *আই আর সি-এস পি-72:2015 সরনী 4।*

48 *অন্যান্য জেলা সড়ক (ও ডি আর) এবং গ্রামীণ রাস্তা (ভি আর)।*

49 *বাঁকুড়া বিভাগ, পূর্ত দপ্তর জুনবেদিয়া অমরকানন রাস্তার প্রশস্তকরণ এবং সুদৃঢ়করণ।*

50 *বাঁকুড়া বিভাগ, পূর্ত দপ্তর রাজগ্রাম-সুর্পানগর রাস্তার প্রশস্তকরণ এবং সুদৃঢ়করণ।*

2.7.2.7 বিদ্যমান স্তর বিবেচনা না করায়-7.37 কোটি টাকার পরিহারযোগ্য ব্যয়

আই আর সি নির্দেশিকা অনুসারে, একটি রাস্তার উন্নতির জন্য, পরের প্রয়োজনীয় স্তরগুলির জন্য রাস্তার বিদ্যমান স্তরগুলিকে মূল্যায়ন করতে হবে। নিরীক্ষা পর্যবেক্ষণ করে যে 164.78 কোটি টাকা আনুমানিক ব্যয়ের চারটি কাজে ***{পরিশিষ্ট-9(xvi)}*** রাস্তাগুলিতে বিদ্যমান সাব-বেস এবং গ্রানুলার বেস স্তরগুলি ব্যবহারযোগ্য ছিল। বিভাগগুলির নকশার প্রয়োজন মত এই স্তরগুলির বিবেচনা করে সেই অনুযায়ী নতুন স্তর স্থাপন করা উচিত ছিল। যাইহোক, এটা দেখা গেছে যে বিভাগগুলি বিদ্যমান স্তরগুলিকে বিবেচনা না করে অতিরিক্ত বেধের স্তর স্থাপন করেছে, যার ফলে 7.37 কোটি টাকার পরিহারযোগ্য ব্যয় হয় যা **সারণী 2.6**-এ দেখানো হল।

সারণী 2.6: ব্যবহারযোগ্য রাস্তার স্তর এবং অতিরিক্ত স্তর স্থাপন

রাস্তার নাম	বিদ্যমান স্তর	প্রয়োজনীয় অতিরিক্ত স্তর	স্তর প্রদান করা হয়েছে	অতিরিক্ত স্তর স্থাপন	পরিহারযোগ্য ব্যয় (কোটি টাকায়)
সিমলিপাল খাতরা 0 কিমি থেকে 26.4 কিমি এর প্রশস্তকরণ এবং সুদৃঢ়করণ, বাঁকুড়া রাজপথ বিভাগ	ডব্লিউ এম এম-130 মিমি	ডব্লিউ এম এম-120 মিমি	ডব্লিউ এম এম-150 মিমি	ডব্লিউ এম এম-30 মিমি	2.74
	-	জি এস বি-180 মিমি	জি এস বি-230 মিমি	জি এস বি-50 মিমি	
কে এন এস রাস্তার 10 কিমি থেকে 18 কিমি প্রশস্তকরণ এবং সুদৃঢ়করণ, বর্ধমান উত্তর রাজপথ বিভাগ	বি এম-100 মিমি সমতুল্য ডি বি এম-70 মিমি	ডি বি এম-7 মিমি	ডি বি এম-50 মিমি	ডি বি এম-43 মিমি	0.79
আহমেদপুর-কিরনাহার-রামজীবনপুর রাস্তার 0 কিমি থেকে 29.106 কিমি প্রশস্তকরণ এবং সুদৃঢ়করণ, বীরভূম রাজপথ বিভাগ-II,	ডব্লিউ এম এম-100 মিমি	ডব্লিউ এম এম-150 মিমি	ডব্লিউ এম এম-250 মিমি	ডব্লিউ এম এম-100 মিমি	2.96
বশিরহাট-পিফা-রাঘবপুর রাস্তার 11 কিমি থেকে 27 কিমি সুদৃঢ়করণ, বারাসত রাজপথ বিভাগ-I	ডব্লিউ এম এম – 50 মিমি	ডব্লিউ এম এম-200 মিমি	ডব্লিউ এম এম 250 মিমি	ডব্লিউ এম এম-50 মিমি	0.88
মোট					**7.37**

(উৎস: পূর্ত/রাজপথ বিভাগের নথি)

দপ্তর জানায়(ফেব্রুয়ারি 2022) যে বিদ্যমান বি এম-এর কম স্থিতিস্থাপক মডুলাস, বিটুমিনাস স্তর তোলার সময় ডব্লিউ এম এম-এর অপচয় এবং বাস্তব অভিজ্ঞতার মতো বিভিন্ন কারণে চারটি বিভাগ দ্বারা অতিরিক্ত স্তর স্থাপন করা হয়েছে।

বিদ্যমান বি এম স্তরের দুর্বল স্থিতিস্থাপক মডুলাস সংক্রান্ত, উত্তরটি পরে চিন্তাভাবনা করে বলা, কারণ এ বিষয়টি অনুমোদিত অনুমিত মূল্য উল্লেখ করা ছিল না। এছাড়াও, বিদ্যমান বিটুমিনাস স্তরগুলিকে তোলায় মিলিং পদ্ধতি ব্যবহার করে ডব্লিউ এম এম-এর অপচয় এড়ানো যেত।

2.7.2.8 কার্যকর সি বি আর বিবেচনা না করার কারণে ভুল নকশা-4.00 কোটি টাকার পরিহারযোগ্য ব্যয়

আই আর সি নির্দেশিকা[51] অনুসারে, সাব-গ্রেডের সি বি আর উন্নত করা যেতে পারে উচ্চতর সি বি আর (বিদ্যমান সাব-গ্রেডের তুলনায় উচ্চতর সি বি আর যুক্ত উপাদান) সম্বলিত 500 মিমি উন্নত মানের সাব-গ্রেডের উপাদান স্থাপন করে। কার্যকরী সি বি আর দিয়ে রাস্তার নকশা করার ক্ষেত্রে, বিদ্যমান নির্দেশিকা অনুসারে বিদ্যমান সি বি আর এবং নতুন স্থাপিত সাব-গ্রেড

[51] *আই আর সি-37-2012: ধারা 5.2।*

উপাদানের সম্মলিত সি বি আর বিবেচনা করা উচিত। নিরীক্ষা পর্যবেক্ষণ করে যে তিনটি বিভাগের চারটি কাজে, কার্যকরী সি বি আর সংক্রান্ত নির্দেশিকার বিদ্যমান বিধান অনুসরণ করা হয়নি যার ফলস্বরূপ 4.00 কোটি টাকার পরিহারযোগ্য ব্যয় হয় যা নীচে বিশদে দেওয়া হল:

ক) 76.17 কোটি টাকা আনুমানিক ব্যয়ের দুটি কাজে ***{পরিশিষ্ট-9(xvii)}***, বিভাগগুলি বিদ্যমান সাব-গ্রেডের উপর আরও ভাল মানের সাব-গ্রেড উপাদান স্থাপন করে সাব-গ্রেডের সি বি আর উন্নত করার সিদ্ধান্ত নেয়। একটি কাজে[52], যার মূল সি বি আর ছিল তিন শতাংশ, সেখানে 350 মিমি বালির স্তর এবং অন্য একটি কাজে[53] যেখানে সি বি আর 3.5 শতাংশ, সেখানে 300 মিমি পাথর গুঁড়োর স্তর স্থাপন করার সিদ্ধান্ত নেওয়া হয়েছিল। এই সাব-গ্রেড উপাদানগুলি স্থাপনের পরে, বিভাগগুলি যথাক্রমে সাত শতাংশ এবং আট শতাংশ হিসাবে কার্যকর নকশা সি বি আর গ্রহণ করে এবং সেই অনুযায়ী রাস্তার নকশা করে। বিভাগগুলো সি বি আর বৃদ্ধির যে দাবি করেছে তার কোনো হিসাব-নিকাশ পাওয়া যায়নি। আই আর সি নির্দেশিকার উল্লেখমত কার্যকরী সি বি আর গণনার প্রক্রিয়া, শুধুমাত্র তখনই প্রযোজ্য যখন 500 মিমি সাব-গ্রেড স্তর স্থাপন করা হয়। আই আর সি নির্দেশিকা অনুসারে 500 মিমি-র কম বেধের সাব-গ্রেড উপাদান স্থাপনের ফলে সাব-গ্রেড সি বি আর বৃদ্ধি পাবে না। সুতরাং, এই সাব-গ্রেড উপাদান স্থাপন করার জন্য করা 3.49 কোটি টাকার ব্যয় ফলপ্রসু হয়নি। দপ্তর জানায় (ফেব্রুয়ারি 2022) যে আই আর সি-37-2018-এ প্রদত্ত আই আই টি-পেভ কৌশল অনুসারে 300 মিমি পাথরের গুঁড়ো বা 350 মিমি বালির স্তর স্থাপন করে সি বি আর বৃদ্ধি করা যেতে পারে। উত্তরটি পরে চিন্তাভাবনা করে বলা, কারণ নকশাটি আই আর সি-37-2012 অনুযায়ী করা হয়েছিল, আই আর সি-37-2018 অনুযায়ী নয়।

খ) 38.60 কোটি টাকা আনুমানিক ব্যয়ের একটি কাজে[54], বিভাগ সাব-গ্রেডের উপরে 500 মিমি মাঝারি বালি স্থাপন করে। বিভাগ, রাস্তার নকশা করার সময়, 500 মিমি মাঝারি বালি স্থাপনের কারণে অর্জিত কার্যকর সি বি আর গণনা করেনি। এটি বিদ্যমান সাব-গ্রেড সি বি আর-এর তিন শতাংশ মানের উপর ভিত্তি করে 600 মিমি নন-বিটুমিনাস স্তরের বেধ নির্ধারণ করে। নিরীক্ষা লক্ষ্য করে যে 500 মিমি বালি স্থাপন করার পরে, কার্যকর সি বি আর পাঁচ শতাংশ হত এবং সেই অনুযায়ী, আই আর সি নির্দেশিকা 550 মিমি নন-বিটুমিনাস রাস্তার বেধ-র জন্য সুপারিশ করে।

সুতরাং, কার্যকরী সি বি আর বিবেচনা না করে, বিভাগ 50 মিমি অতিরিক্ত রাস্তার বেধ স্থাপন করেছে যার ফলে 0.51 কোটি টাকার পরিহারযোগ্য ব্যয় হয়।

2.7.2.9 ভুল নিকাশী স্তর

আই আর সি নির্দেশিকা[55] অনুসারে, রাস্তার দীর্ঘ মেয়াদকাল এবং আরও ভাল কার্য সম্পাদনের জন্য উপ-পৃষ্ঠের নিকাশী গুরুত্বপূর্ণ। বিভিন্ন উৎস থেকে যেমন রাস্তার পৃষ্ঠ, রাস্তার পাড় থেকে চুইয়ে এবং মাটি থেকে আর্দ্রতার কৈশিক বৃদ্ধি দ্বারা যে আর্দ্রতা রাস্তার নিচের স্তরে পৌঁছায় তাকে উপ-পৃষ্ঠের আর্দ্রতা বলে। রাস্তা থেকে এই আর্দ্রতা দূর করে নিষ্পত্তি করাকে উপ-পৃষ্ঠের নিকাশী বলা হয়।

---

[52] *বর্ধমান উত্তর রাজপথ বিভাগের সপ্তগ্রাম-ত্রিবেণী-কালনা-কাটোয়া রাস্তার প্রশস্তকরণ এবং সুদৃঢ়করণ 83 কিমি থেকে 102.34 কিমি।*

[53] *বীরভূম রাজপথ বিভাগ-I এর মুরারাই-মিত্রপুর রাস্তার সুদৃঢ়করণ, 0 কিমি থেকে 13.5 কিমি।*

[54] *বীরভূম পূর্ত দপ্তর এর অধীনে বোলপুর-পালিতপুর রাস্তার 12.70 কিমি থেকে 25.70 কিমিপ্রশস্তকরণ এবং সুদৃঢ়করণ।*

[55] *আই আর সি-এস পি-42:2014: বিভাগ 5 রাস্তা নিষ্কাশনের নির্দেশিকা।*

আই আর সি নির্দেশিকা[56] অনুসারে, উপরের জি এস বি স্তরটিকে নিকাশী স্তর বলা হয় যা রাস্তা/রাস্তার পাড় থেকে আর্দ্রতা নিষ্কাশন করতে ব্যবহার করা যেতে পারে। এটা আরও উল্লেখ করে যে নিম্ন জি এস বি স্তরটি পৃথকীকরণ বা ফিল্টার স্তরের উদ্দেশ্য পূরণ করবে, যা রাস্তার উর্ধভাগে সাব-গ্রেডের মাটি প্রবেশ করাকে বাধা দেবে। এছাড়াও, নিকাশী স্তরের সাথে ফিল্টার স্তরটি রাস্তার পাড় পর্যন্ত একই সাথে বাড়াতে হবে।

সমীক্ষায় দেখা গেছে যে আনুমানিক ব্যয় 332.19 কোটি টাকার 11টি কাজে ***{পরিশিষ্ট-9(xviii)}***, পাঁচটি বিভাগ বাঁধের কিনারা পর্যন্ত নিষ্কাশন এবং ফিল্টার স্তর একত্রে স্থাপন করেনি, যার ফলে নিকাশী স্তরে উপ-মাটি প্রবেশের ঝুঁকি থেকে যায়। এর ফলে উপ-পৃষ্ঠের নিকাশী ব্যাবস্থা অ-কার্যকর থাকবে এবং রাস্তার কার্যক্ষমতা এবং মেয়াদকাল প্রভাবিত হবে।

দপ্তর জানায় (ফেব্রুয়ারি 2022) যে ফিল্টার স্তরটি রাস্তার পাড় পর্যন্ত বাড়ানো হয়নি কারণ সংলগ্ন এলাকায় বর্ষাকালে নিকাশী স্তরের থেকে জলের স্তর বেশি থাকে। উত্তরটি গ্রহণযোগ্য নয় কারণ বাঁধের কিনারা পর্যন্ত নিকাশী স্তর স্থাপনের সময় এটি বিবেচনা করা হয়নি।

2.7.2.10 ডেন্স বিটুমিনাস ম্যাকাডামের ভুল নকশা-2.29 কোটি টাকার পরিহারযোগ্য ব্যয়

আই আর সি নির্দেশিকা[57] অনুসারে, রাস্তার *এম এস এ*-30-র বেশি হলে ভি জি-40 গ্রেডের বিটুমেন ব্যবহার করা উচিত, এবং গ্রীষ্মকালে সেই স্থানে বাতাসের তাপমাত্রা যেন 40 ডিগ্রি সেলসিয়াসের বেশি হয়। উপরন্তু, নির্দেশিকা[58] আরও উল্লেখ করে যে ভি জি-30 ডি বি এম-একক বেধ ভি জি-40 ডি বি এম-এর 0.833-ইউনিট বেধের সমান। আই আর সি নির্দেশিকা[59] এটাও উল্লেখ করে যে বি এম-এর এক ইউনিট বেধ ডি বি এম-এর 0.70 ইউনিট বেধের সমান।

সমীক্ষায় দেখা গেছে যে তিনটি কাজে বি এম/ডি বি এম-এর অতিরিক্ত বেধ স্থাপন করা হয়েছে যা নীচে বিশদভাবে দেওয়া হল:

ক) বিষ্ণুপুর পূর্ত বিভাগের অধীনে 50.23 কোটি টাকা আনুমানিক ব্যয়ের একটি কাজে[60], রাস্তার *এম এস এ* 30-এর বেশি থাকা সত্ত্বেও ভি জি-30 গ্রেড দিয়ে 90 মিমি ডি বি এম স্থাপন করা হয়েছিল। এছাড়াও, রাস্তাটি এমন একটি অঞ্চলে ছিল (বাঁকুড়া জেলা) যেখানে গ্রীষ্মে তাপমাত্রা 40 ডিগ্রি সেলসিয়াস ছাড়িয়ে যায়। সুতরাং, আই আর সি নির্দেশিকা অনুসারে, বিভাগের ভি জি-40 বিটুমেন ব্যবহার করা উচিত ছিল। এটি ডি বি এম স্তরের প্রয়োজনীয় বেধকে 75 মিমিতে কমিয়ে দিতে। ফলস্বরূপ, 15 মিমি ডি বি এম-এর অতিরিক্ত বেধ স্থাপনের কারণে বিভাগটি 1.03 কোটি টাকার পরিহারযোগ্য ব্যয় করে।

খ) 24.64 কোটি টাকার আনুমানিক ব্যয়ের একটি কাজে[61], বিভাগ ভি জি-40 ব্যবহার করে 75 মিমি বি এম স্থাপন করেছে। যদিও, আই আর সি নির্দেশিকা[62] অনুসারে, ভি জি-30 ব্যবহার করে রাস্তার প্রয়োজনীয় বেধ 53 মিমি ডি বি এম হওয়া উচিত যা ভি জি-40[63] এর দিয়ে 44 মিমি ডি বি এম এর সমতুল্য। এটি ভি জি-40 দ্বারা

---

56 *আই আর সি-এস পি-42:2014, ধারা 5.2 উপ-ধারা 5.2.1, ধারা 5.2 উপ-ধারা 5.2.1 (ii), চিত্র 5.3 এবং আই আর সি-37:2012, ধারা 7.2.1.3।*

57 *আই আর সি-37:2012, পরিশিষ্ট-VII এর সারণি VII-1, পরিশিষ্ট-III।*

58 *আই আর সি-37:2012, পরিশিষ্ট-III।*

59 *আই আর সি-81:1997, ধারা 7.4।*

60 *বিষ্ণুপুর-কোতুলপুর সড়কের 0 কিমি থেকে 18 কিমি উন্নীতকরণ।*

61 *বাঁকুড়া রাজপথ বিভাগের নবান্দা জয়কৃষ্ণপুর রাস্তার 10 কিমি থেকে 28.6 কিমি প্রশস্তকরণ এবং সুদৃঢ়করণ।*

62 *আই আর সি-37-2012 "নমনীয় রাস্তার নকশার জন্য নির্দেশিকা": ধারা 10।*

63 *আই আর সি-37:2012, পরিশিষ্ট III।*

বি এম-এ রূপান্তরিত হলে, বেধ হবে 63 মিমি। সুতরাং, বিভাগ 63 মিমি বি এম (অতিরিক্ত 12 মিমি বি এম) এর পরিবর্তে 75 মিমি বি এম স্থাপন করে 0.56 কোটি টাকার পরিহারযোগ্য ব্যয় করে। দপ্তর জানায়(ফেব্রুয়ারি 2022) যে ভি জি-40 বি এম-এর প্রকৃত প্রয়োজন ছিল 78.57 মিমি এবং তাই 75 মিমি বি এম স্থাপন অতিরিক্ত ছিল না। যাইহোক, দপ্তর এর কোনো হিসাব দেয়নি।

গ) অন্য একটি কাজে[64], বিভাগ ভুল করে ভি জি-30 ডি বি এম-এর 90 মিমি এর প্রয়োজনীয় বেধ 80 মিমি ভি জি-40-এ ডি বি এম রূপান্তর করেছে। যাইহোক, আই আর সি অনুসারে, ভি জি-40 ডি বি এম এর বেধ হবে 75 মিমি। সুতরাং, ভুল গণনার কারণে, 5 মিমি ডি বি এম-এর অতিরিক্ত বেধ স্থাপন করা হয়েছিল যার ফলে 0.23 কোটি টাকার পরিহারযোগ্য ব্যয় হয়।

2.7.2.11 কম যান চলাচল করা কংক্রিট রাস্তার ভুল নকশা-1.21 কোটির পরিহারযোগ্য ব্যয়

আই আর সি নির্দেশিকা[65] অনুসারে, প্রতিদিনের বাণিজ্যিক যান বাহন[66] (সি ভি পি ডি) 450-এর বেশি না হলে রাস্তার নির্মাণের জন্য, কংক্রিটের রাস্তা 100 মিমি জি এস বি এবং 150 মিমি ডব্লিউ এম এম দ্বারা গঠিত হবে।

সমীক্ষায় প্রকাশ পায় যে 11.66 কোটি টাকা আনুমানিক ব্যয়ের একটি কাজে, রাস্তার সি ভি পি ডি ছিল 450 এর কম (257)। যাইহোক, বিভাগটি জি এস বি, ডব্লিউ এম এম-এর অতিরিক্ত স্তর প্রদান করে, এমনকি ড্রাই লিন কংক্রিট (ডি এল সি) এর একটি স্তর প্রদান করে, নির্দেশিকাতে যার ব্যবহারের উল্লেখ নেই, যা **সারণী 2.7**-এ দেখানো হয়েছে।

সারণী 2.7: কম যান চলাচল করা কংক্রিট রাস্তায় জি এস বি, ডব্লিউ এম এম এবং ডি এল সি-এর অতিরিক্ত স্তর

কাজের নাম	সি ভি পি ডি এর মান	আই আর সি অনুযায়ী প্রয়োজনীয় স্তরগুলির বেধ	বিদ্যমান ব্যবহারযোগ্য স্তরগুলি	প্রকৃতপক্ষে স্থাপন করা স্তরগুলির বেধ	স্থাপন করা স্তরগুলির অতিরিক্ত বেধ	পরিহারযোগ্য ব্যয় (কোটি টাকায়)
বীরভূম রাজপথ বিভাগ-II-এর খাগড়া-জয়দেব রাস্তার 0 কিমি থেকে 8 কিমি, সুদৃঢ়করণ	257	জি এস বি-100 মিমি ডব্লিউ এম এম-150 মিমি	নেই	জি এস বি-330 মিমি ডব্লিউ এম এম-250 মিমি ডি এল সি-150 মিমি	জি এস বি-230 মিমি ডব্লিউ এম এম-100 মিমি ডি এল সি-150 মিমি	1.21
মোট						**1.21**

(উৎস: পূর্ত/ রাজপথ বিভাগের নথি)

সুতরাং, কংক্রিটের রাস্তার নীচে অতিরিক্ত স্তর ব্যবহারের ফলে 1.21 কোটি টাকার অতিরিক্ত পরিহারযোগ্য ব্যয় হয়।

দপ্তর উত্তরে জানায় (ফেব্রুয়ারি 2022) যে বর্তমানে রাস্তায় অসংখ্য বালি বোঝাই ভারী ট্রাক চলার কারণে যানবাহন সংখ্যা খুব বেশি। উত্তরটি গ্রহণযোগ্য নয় কারণ ভবিষ্যতের যানবাহনের পরিমাণ বিবেচনা করে নকশা করা হয়েছিল। সুতরাং, বর্তমান বৃদ্ধি যা বলা হয়েছে সেটি রাস্তার নকশা করার জন্য ইতিপূর্বেই বিবেচনা করা হয়েছিল।

---

64 বর্ধমান পূর্ত বিভাগের মহাচান্দা রাস্তার 0 কিমি থেকে 10.45 কিমি প্রশস্তকরণ এবং সুদৃঢ়করণ।

65 আই আর সি-এস পি-62:2014, ধারা 1.4, 2 এবং 3.6.2.3।

66 প্রতিদিন একটি রাস্তায় চলাচলকারী বাণিজ্যিক গাড়ির সংখ্যা, যার ওজন 3 টন বা তার বেশি।

2.7.2.12 ইন্টারলকিং কংক্রিট ব্লক রাস্তার ভুল নকশা-3.09 কোটি টাকার পরিহারযোগ্য ব্যয়

আই আর সি নির্দেশিকা[67] অনুসারে, পেভার ব্লকগুলি যে ভিত্তির উপর স্থাপন করা হবে তা লীন কংক্রিটের মতো আবদ্ধ উপাদান অথবা ডব্লিউ এম এম বা ডব্লিউ বি এম-এর মতো আলগা উপাদান দিয়ে তৈরি হওয়া উচিত। সাব-বেস দানাদার উপাদানের হতে হবে। বেস এবং সাব-বেস উভয়ের বেধ যেকোনো পরিস্থিতিতেই 250 মিমি-এর বেশি হওয়া উচিত নয়। উপরন্তু, পেভার ব্লকের বেধ রাস্তার *এম এস এ* দ্বারা নির্ধারিত হয়। নিরীক্ষা তিনটি কাজে নির্দেশিকা থেকে নিম্নলিখিত বিচ্যুতি পর্যবেক্ষণ করে:

ক) 17.22 কোটি টাকা আনুমানিক খরচের একটি কাজে[68], বারাসত রাজপথ বিভাগ-I নির্ধারিত 250 মিমি এর পরিবর্তে 350 মিমি জি এস বি স্তর প্রদান করে। 42.94 কোটি টাকা আনুমানিক ব্যয়ের অন্য একটি কাজে[69], রাস্তাটিতে ইতিমধ্যে 200 মিমি সাব-বেস (ঝামা) এবং 150 মিমি বেস (ডব্লিউ বি এম) ছিল। মোট 250 মিমি সাব-বেসের জন্য বিভাগের বিদ্যমান ডব্লিউ বি এম-এর 50 মিমিকে সাব-বেস হিসাবে বিবেচনা করা উচিত ছিল। এছাড়াও, রাস্তায় 150 মিমি একটি নতুন ডব্লিউ এম এম স্তর প্রদান করলেই বেস স্তরটি 250 মিমি বেধের হতো যা নির্দেশিকায় উল্লেখ করা আছে। যাইহোক, বিভাগ রাস্তায় নতুন 250 মিমি ডব্লিউ এম এম স্থাপন করেছে যার ফলে অহেতুক 100 মিমি ডব্লিউ এম এম স্থাপন করা হয়। সুতরাং, জি এস বি (100 মিমি) এবং ডব্লিউ এম এম (100 মিমি) এর অতিরিক্ত স্তর স্থাপনের ফলে 2.62 কোটি টাকার অতিরিক্ত পরিহারযোগ্য ব্যয় হয়। দপ্তর জানায় (ফেব্রুয়ারি 2022) যে রাস্তার সি বি আর বাড়ানোর জন্য বিদ্যমান 100 মিমি ঝামা/জি এস বি বিবেচনা করা হয়েছিল। উত্তরটি গ্রহণযোগ্য নয় কারণ বিদ্যমান ঝামা এবং জি এস বি স্তরগুলিও রাস্তার গঠনগত শক্তি প্রদান করে।

খ) অন্য একটি রাস্তার[70] ক্ষেত্রে যার আনুমানিক ব্যয় 16.48 কোটি টাকা, আই আর সি নির্দেশিকা অনুসারে 80 মিমি পেভার ব্লক স্থাপনের পরিবর্তে, বিভাগ 1.25 কিলোমিটার অংশে 100 মিমি আলংকারিক পেভার ব্লক (ব্যয়বহুল উপাদান) স্থাপন করেছে। অতিরিক্ত বেধ এবং ব্যয়বহুল আলংকারিক পেভার ব্লক ব্যবহার করার কোন যুক্তিও প্রদান করেনি। সুতরাং, প্রস্তাবিত 80 মিমি পেভার ব্লকের পরিবর্তে 100 মিমি আলংকারিক পেভার ব্লক ব্যবহারের ফলে 0.47 কোটি টাকার পরিহারযোগ্য ব্যয় হয়।

2.7.2.13 সেতুতে ক্র্যাশ ব্যারিয়ার নির্মাণের ভুল নকশা-3.45 কোটি টাকার নিষ্ফল ব্যয়

যানবাহনগুলিকে সেতুর উপর থেকে পড়ে যাওয়া এবং মারাত্মক দুর্ঘটনা থেকে রক্ষা করার জন্য, পূর্ত দপ্তর সমস্ত নতুন সেতুতে ক্র্যাশ ব্যারিয়ার স্থাপন করার সিদ্ধান্ত নেয় (জানুয়ারি 2018)। এক মিটার চওড়া পায়ে চলা পথ থাকা পুরানো সেতুগুলির ক্ষেত্রে ক্র্যাশ ব্যারিয়ার এবং যেগুলির পায়ে চলা পথ নেই সেগুলির ক্ষেত্রে রেলিং স্থাপনের সিদ্ধান্ত নেওয়া হয়েছিল।

সেই মত, তিনটি পরীক্ষামূলকভাবে যাচাই করা বিভাগ[71] জানুয়ারী 2018 থেকে মার্চ 2018-র মধ্যে 10টি বিদ্যমান সেতুতে 0.72 কোটি টাকা ব্যয়ে ক্র্যাশ ব্যারিয়ার স্থাপন করে। যাইহোক,

---

[67] *আই আর সি-এস পি-63:2004 "ইন্টারলকিং কংক্রিট ব্লক রাস্তার ব্যবহারের জন্য নির্দেশিকা": ধারা 4.5 এবং ধারা 6.1-এর অধীনে সারণী-1।*

[68] *অনমনীয় রাস্তার নির্মাণ-যশোর রাস্তার 13.7 কিমি থেকে 14.7 কিমি, বারাসাত রাজপথ বিভাগ-I।*

[69] *দমদম লাউহাটি রাস্তার 0.75 কিমি থেকে 12.00 কিমি প্রশস্তকরণ এবং সুদৃঢ়করণ, বারাসত রাজপথ বিভাগ-I।*

[70] *গড়িয়া রেলওয়ে স্টেশন থেকে গঙ্গাজোয়ারা রাস্তার 0 কিমি থেকে 4.43 কিমি প্রশস্তকরণ এবং সুদৃঢ়করণ, দক্ষিণ 24 পরগণা রাজপথ বিভাগ।*

[71] *আলিপুরদুয়ার পূর্ত বিভাগ এবং আলিপুরদুয়ার ও কোচবিহার (রাজপথ বিভাগ)।*

পূর্ত দপ্তর পুরানো সেতুগুলিতে ক্র্যাশ ব্যারিয়ারগুলি স্থাপনের সিদ্ধান্ত (জুলাই 2019)প্রত্যাহার করে কারণ সেতু তৈরির মূল নকশায় অতিরিক্ত ভার বিবেচনা করা হয়নি যার ফলে সেতুগুলির কাঠামোর উপর ক্ষতিকারক প্রভাব পড়তে পারে। এটিও সিদ্ধান্ত নেওয়া হয়েছিল, যে বিভাগগুলি ইতিমধ্যে পুরানো সেতুগুলিতে ক্র্যাশ ব্যারিয়ার তৈরি করেছিল তা সরিয়ে ফেলতে হবে।

নিরীক্ষা পর্যবেক্ষণ করে যে তিনটি বিভাগে 2.73 কোটি টাকা ব্যয়ে এই জাতীয় 10টি সেতু[72] থেকে ক্র্যাশ ব্যারিয়ার অপসারণের প্রক্রিয়া চলছিল, যার ফলে 3.45 কোটি টাকার নিষ্ফল ব্যয় হয়।

সুতরাং, উপরোক্ত থেকে এটা স্পষ্ট যে দপ্তর বারংবার বিদ্যমান আই আর সি নির্দেশিকা লঙ্ঘন করেছে যার ফলে রাস্তার ভুল নকশা করা হয়েছে।দপ্তরকে এই পদ্ধতির সংশোধন করতে হবে এবং ডি পি আর-এ এই ধরণের লঙ্ঘনের কারণ উল্লেখ করতে হবে। এছাড়াও, ডি পি আর প্রস্তুত করতে বিভাগগুলির পক্ষ থেকে যথেষ্ট প্রচেষ্টার অভাব ছিল। যদিও ডি পি আরগুলি ঊর্ধ্বতন কর্তৃপক্ষের দ্বারা পরীক্ষা করা হয়েছিল এবং অনুমোদিত, কিন্তু নকশায় অসংখ্য ত্রুটির উদাহরণ থেকে স্পষ্ট হয় তারা ব্যর্থ হয়েছিল এবং এর ফলে মোট 56.01 কোটি টাকার পরিহারযোগ্য/অতিরিক্ত/ নিষ্ফল ব্যয় হয়েছে।

2.8 চুক্তি ব্যবস্থাপনা

পূর্ত দপ্তর সাধারণত ই-টেন্ডারিংয়ের মাধ্যমে রাস্তার কাজ সম্পাদনের জন্য ঠিকাদারদের নিযুক্ত করে। কাজের অনুমিত ব্যয় দপ্তর দ্বারা প্রস্তুত করা হয় এবং দরপত্র আহ্বান করার বিজ্ঞপ্তি জারি করা হয়। দরদাতাদের দেওয়া প্রযুক্তিগত দরপত্র মূল্যায়ন করা হয় এবং তারপরে, আর্থিক দরপত্র খোলা হয়। একবার একজন দরদাতা নির্বাচিত হলে, দপ্তর চুক্তির মাধ্যমে সেই দরদাতার সাথে একটি চুক্তিতে প্রবেশ করে, যা কাজের বিভিন্ন শর্ত ও শর্তাবলী ব্যাখ্যা করে।

2.8.1 রাস্তার চিহ্নগুলিতে ত্রুটির দায়বদ্ধতার সময়কাল

চুক্তির[73] আদর্শ শর্ত অনুযায়ী, ঠিকাদারের হিসাব পত্র থেকে কেটে নেওয়া নিরাপত্তা আমানত ত্রুটির দায়বদ্ধতার সময়কাল (ডি এল পি) শেষ হওয়ার আগে ফেরত দেওয়া যাবে না যা সাধারণত কাজ শেষ হওয়ার তারিখ থেকে তিন বছরের জন্য হয়।যদি কাজ শেষ হওয়ার পরে কোন ত্রুটি লক্ষ্য করা যায় এবং ডি এল পি চলাকালীন ঠিকাদার এটি প্রতিকার না করে, তবে ঠিকাদারের নিরাপত্তা আমানত সেই ক্ষতি পূরণ করার জন্য ব্যবহার করা হবে।

নভেম্বর 2016-এ, পূর্ত দপ্তর রেট্রো-রিফ্লেক্টিভ শীট দিয়ে তৈরি রাস্তার চিহ্নগুলিতে সাত বছরের[74] ন্যূনতম নির্ভরতা সময়কাল চালু করেছিল। সেকারণে, পৃথক দরপত্রের মাধ্যমে একটি জেলার কতগুলি রাস্তার একটি ক্লাস্টারের জন্য রাস্তার চিহ্নগুলি স্থাপন করার সিদ্ধান্ত নেওয়া হয়েছিল, যাতে চিহ্ন স্থাপনের ন্যূনতম সাত বছরের ডি এল পি পাওয়া যায়।

নিরীক্ষা পর্যবেক্ষণ করে যে 16টি সড়ক প্রকল্পে ***(পরিশিষ্ট-11)***, সাতটি পরীক্ষামূলকভাবে যাচাই করা বিভাগের অধীনে, 2016-20-এর মধ্যে রাস্তার চিহ্ন স্থাপনের ব্যয় হয়েছে 0.55 কোটি টাকা। যাইহোক, রাস্তার চিহ্ন স্থাপনের জন্য সাত বছরের ডি এল পি অন্তর্ভুক্ত করে কোনো পৃথক চুক্তি সংশ্লিষ্ট এস ই-দের দ্বারা করা হয়নি। ফলস্বরূপ, দপ্তর রাস্তার চিহ্নগুলির জন্য সাত বছরের নির্ভরতার সুযোগ হারায়।

দপ্তর জানায় (ফেব্রুয়ারি 2022) যে, তিনটি বিভাগের[75] ক্ষেত্রে কাজগুলি, নভেম্বর 2016 এর আদেশের আগে সম্পাদিত হয়েছিল। উত্তরটি গ্রহণযোগ্য নয় কারণ সমস্ত কাজের এন আই টি নভেম্বর 2016 এর পরে জারি করা হয়েছিল।

[72] *রায়ডাক সেতু, লিনালুল সেতু, মোরা রায়ডাক সেতু, সুতাগনা সেতু (1ম কিমি-তে), গোরামারা সেতু, খুটামারা সেতু, ঘারঘরিয়া সেতু, মোরা কালজানি, সুতাগনা সেতু (5ম কিমি-এ) এবং তুরতুরি সেতু।*

[73] *ফর্ম নং 2911 খন্ড (i, ii এবং iii)।*

[74] *পূর্ত দপ্তর মেমোরেন্ডাম নং: 264/ এস পি ডব্লিউ /2016 তারিখ 10.11.2016।*

[75] *আলিপুরদুয়ার ও কোচবিহার, পূর্ত বিভাগ এবং বর্ধমান দক্ষিণ রাজপথ বিভাগ।*

2.8.2 অতিরিক্ত কর্মসম্পাদন নিরাপত্তা না পাওয়ার কারণে সংস্থাগুলিকে অযাচিত সুবিধা – 0.49 কোটি টাকা

দপ্তরের আদেশ (এপ্রিল 2017) অনুসারে, একটি কাজের জন্য অস্বাভাবিকভাবে কম দর উদ্ধৃত করা সংস্থাকে কাজের দরপত্র মূল্যের 10 শতাংশ অতিরিক্ত কর্মসম্পাদন নিরাপত্তা (এ পি এস) হিসেবে জমা দিতে হবে। এটি সফল সংস্থার থেকে নিতে হবে যদি প্রস্তাবিত চুক্তিভিত্তিক ছাড় কাজের আনুমানিক ব্যয়ের 20 শতাংশের কম হয়, এবং শর্ত হল যে কাজটি সম্পাদনের জন্য প্রধান যন্ত্রপাতি ঠিকাদারের নিজস্ব হতে হবে।

তিনটি পরীক্ষামূলক ভাবে যাচাই করা বিভাগে, নিরীক্ষা লক্ষ্য করে যে ঠিকাদারদের কাছ থেকে এ পি এস না নিয়েই 18টি কাজ ***(পরিশিষ্ট-12)*** সম্পাদিত হয়েছে, যদিও দরপত্রগুলি 22 শতাংশ থেকে 42 শতাংশের মধ্যে চুক্তিভিত্তিক ছাড়ে গ্রহণ করা হয়েছিল। এই সফল দরদাতাদের কাছ থেকে এ পি এস হিসেবে 0.49 কোটি টাকা নেওয়া হয়নি, যার ফলে তাদের অযাচিত সুবিধা দেওয়া হয়েছে।

2.8.3 কাজ সম্পাদনে বিলম্ব

চুক্তির[76] আদর্শ শর্ত অনুসারে, একজন ঠিকাদারকে বরাদ্দকৃত কাজ বরাদ্দ সময়ের মধ্যে সম্পন্ন করতে হবে। দপ্তর, প্রকল্প সমাপ্তিতে বিলম্ব এড়াতে বিভাগগুলিকে নির্দেশ দিয়েছে (আগস্ট 2014) মূল কাজের সূচনার আগে উল্লেখযোগ্য প্রাক-নির্মাণ কাজ যেমন কার্যস্থল পরিষ্কার করা, জমি অধিগ্রহণ ইত্যাদি সম্পূর্ণ করতে। চুক্তিপত্রে এমনও বিধান রয়েছে যে, কোনো রকমের বাধার কারণে কাজের অগ্রগতি বিলম্বিত হলে, যুক্তিসঙ্গত কারণ থাকলে কাজটি সম্পন্ন করার জন্য ভারপ্রাপ্ত বাস্তুকার সময় বাড়াতে পারে। কাজের এন আই টিগুলিতেও উল্লেখ আছে যে প্রাক-নির্মাণ কাজের জন্য বা উপকরণ না থাকার কারণে সময় বাড়ানো যাবে না।

নিরীক্ষা পর্যবেক্ষণ করে যে 12টি বিভাগের 24টি কাজে ***(পরিশিষ্ট-13)***, কার্যস্থল পরিষ্কার না থাকা এবং উপকরণের অনুপস্থিতির জন্য সময় বাড়ানো হয়েছিল। 21 দিন থেকে 618 দিন পর্যন্ত সময় বাড়িয়ে কাজগুলি সম্পন্ন করার অনুমতি দেওয়া হয়েছিল, যার ফলে ঠিকাদারদের অযাচিত সুবিধা দেওয়া হয়েছিল। এছাড়াও, চারটি কাজে ***{পরিশিষ্ট-9(xix)}***, যেখানে 102 থেকে 475 দিন পর্যন্ত বিলম্ব হয়েছিল, অনুরোধ করা সত্ত্বেও বিভাগগুলি বিলম্বের কোনও কারণ জানায়নি।

দপ্তর জানায় (ফেব্রুয়ারি 2022) যে বর্ষাকাল, কার্যস্থল পরিষ্কার না থাকা প্রভৃতি কারণে সময় বৃদ্ধি করা হয়েছিল। উত্তরটি গ্রহণযোগ্য নয় কারণ দরপত্র চুক্তিতে সমাপ্তির নির্ধারিত সময়কাল নির্ধারণ করার সময় বর্ষাকালকে বিবেচনা করা হয়েছিল। কার্যস্থল পরিষ্কার না থাকার জন্য বিলম্বও যুক্তিসঙ্গত নয় কারণ দপ্তরকে দপ্তরের বিদ্যমান আদেশ অনুযায়ী কাজের আদেশ জারি করার আগে কার্যস্থল খালি করতে হবে।

2.8.4 রাস্তার কাজে বিটুমিনের সন্দেহজনক ব্যবহার

এন আই টি-এর আদর্শ বয়ানে উল্লেখ আছে যে রাস্তার কাজ সম্পাদনকারী ঠিকাদারদের কাজে ব্যবহৃত বিটুমিনের প্রমাণীকৃত চালান প্রদান করতে হবে। চালানগুলি বিটুমিন সংগ্রহের উৎসের তথ্য প্রদান করে এবং ঠিকাদারদের দ্বারা কার্যস্থলে আনা বিটুমিনের গুণমান সম্পর্কেও নিশ্চয়তা প্রদান করে।

নিরীক্ষা পর্যবেক্ষণ করে যে 10টি পরীক্ষামূলক ভাবে যাচাই করা বিভাগের অধীনে 20টি কাজে ***(পরিশিষ্ট-14)*** 15,870.144 মেট্রিক টন বিটুমিন ব্যবহার করা হয়েছে। যদিও, 20.36 কোটি টাকা মূল্যের 4,862.58 এম টি (30.64 শতাংশ) বিটুমিনের জন্য কোনো চালান নিরীক্ষাকে পেশ

[76] *ফর্ম 2911: চুক্তির শর্তের 2 এবং 5 ধারা।*

করা হয়নি। চালানের অনুপস্থিতিতে, দপ্তর কীভাবে এই কাজে ব্যবহৃত বিটুমিনের পরিমাণ এবং গুণমান সম্পর্কে নিশ্চিত হয়েছিল তা স্পষ্ট নয়।

নিরীক্ষা পরিবহণ দপ্তর দ্বারা রক্ষণাবেক্ষণ করা নিবন্ধিত যানবাহনের তথ্যের সাথে 35.75 কোটি টাকার 10,032.13 এম টি (63 শতাংশ) বিটুমিনের চালানে উল্লিখিত গাড়ির নম্বরগুলিও যাচাই করে। নথি থেকে প্রকাশ পায় যে কাজের জায়গায় 1,065.52 এম টি বিটুমিন (10,032.14 এম টি-র 11 শতাংশ) বহনের জন্য 87টি গাড়ি অতিরঞ্জিত করে ব্যবহার করা হয়েছিল যেগুলি ছিল দুই চাকার গাড়ি, তিন চাকার গাড়ি, ছোট বাণিজ্যিক যান, যাত্রীবাহী যান যেমন বাস এবং এমনকি অ্যাম্বুলেন্স, যা এই চালানের সত্যতা নিয়ে সন্দেহ তৈরি করে।

সুতরাং, দপ্তর বিটুমিনের চালান পরীক্ষা করার জন্য একটি কার্যকর ব্যবস্থা স্থাপন করতে ব্যর্থ ছিল যার ফলে কাল্পনিক চালানের ভিত্তিতে অর্থ প্রদান করেছে।

2.8.5 আর্থিক নিয়ন্ত্রণের অভাব

ক) ডব্লিউ বি এইচ ডি সি এল ঘটকপুকুর-মালঞ্চ-সারবেরিয়া কলকাতা অংশের বাসন্তী রাস্তার প্রশস্তকরণ এবং সুদৃঢ়করণ কাজের জন্য একজন তত্ত্বাবধান পরামর্শদাতা (এস সি) নিযুক্ত করেছিল। এস সি-র কাজ হল ঠিকাদারকে দেওয়া অর্থের মূল্য সমন্বয়ের যাচাই এবং প্রত্যয়িত করা। চুক্তিভিত্তিক চুক্তি অনুসারে, চুক্তিতে প্রদত্ত সূত্র অনুসারে শ্রম, উপাদান, জ্বালানী এবং লুব্রিকেন্ট ইত্যাদির হার বৃদ্ধি বা হ্রাসের জন্য চুক্তি মূল্য সমন্বয় করতে হবে। চুক্তিতে উল্লেখ করা হয়েছে যে মূল্য সমন্বয়ের গণনার জন্য ভিত্তি সূচক ব্যবহার করা হবে চুক্তির জন্য আর্থিক দর খোলার তারিখের 28 দিন আগের।

খ) যদিও, মূল্য সমন্বয় গণনা করার সময়, প্রযুক্তিগত দরপত্র[77] খোলার তারিখ গণনা করা হয়েছিল। এর জন্য মে 2014-এর পরিবর্তে এপ্রিল 2014-এর ভিত্তি সূচক হার বিবেচনা করা হয় যার ফলে ঠিকাদারকে মূল্য সমন্বয়ের জন্য 1.25 কোটি টাকা অতিরিক্ত প্রদান করা হয়।

গ) ডব্লিউ বি এইচ ডি সি এল দুটি কাজ সম্পাদনের জন্য চুক্তিবদ্ধ হয় (2014) ***{পরিশিষ্ট-9(xx)}***। চুক্তি অনুসারে, ঠিকাদারদের আর্থিক প্রতিরক্ষা হিসেবে দরপত্র মূল্যের 10 শতাংশ জামানত আমানত (এস ডি) জমা দিতে হবে। কাজের ডি এল পি (তিন বছর) শেষ হওয়ার তারিখ থেকে 28 দিন পর্যন্ত এস ডি-গুলি কোম্পানিকে ধরে রাখতে হবে। সমীক্ষায় প্রকাশ পায় যে একটি কাজের[78] এস ডি-র বৈধতা নভেম্বর 2019 পর্যন্ত ছিল, যেখানে কাজের ডি এল পি ছিল জানুয়ারি 2021 পর্যন্ত। 227 দিনের ব্যবধানের পরে ঠিকাদার দ্বারা এটি পুনরায় বৈধ করা হয়েছিল (জুলাই 2020)। অন্য কাজটির[79] ক্ষেত্রে, এস ডি ফেব্রুয়ারি 2020 পর্যন্ত বৈধ ছিল যেখানে ডি এল পি অক্টোবর 2020 পর্যন্ত ছিল। এস ডি-এর বৈধতা ডি এল পি শেষ হওয়ার 254 দিন আগে শেষ হয়ে গেছে এবং পুনরায় বৈধ করা হয়নি। অভ্যন্তরীণ আর্থিক যাচাইয়ের অভাব থাকায় ডব্লিউ বি এইচ ডি সি এল-কে অপ্রয়োজনীয় আর্থিক ঝুঁকির মুখোমুখি হতে হয়।

ঘ) কাজের আদর্শ দরপত্র নথিপত্র (এস বি ডি) অনুসারে, কাজে নিযুক্ত ঠিকাদারদের কাজ, যন্ত্র এবং উপকরণ, সরঞ্জাম, সম্পত্তি এবং আঘাত বা মৃত্যুর ক্ষতি পূরণের জন্য

---

77 আর্থিক দরপত্রের আগে প্রযুক্তিগত দরপত্র খোলা হয় এবং যোগ্য দরদাতার আর্থিক দর খোলার তারিখ বিবেচনা করা হয়।

78 বাসন্তী রাস্তা এস এইচ-3 (31 কিমি) এর ঘটকপুকুর-মালঞ্চা-সারবেরিয়া কলকাতা অংশের বাঁধানো পাড়ের রূপরেখা 2-লেন/ 2-লেন, প্রশস্তকরণ এবং সুদৃঢ়করণ।

79 এস এইচ-15 (36.20 কিমি) এর চণ্ডীতলা-সেখালা-চাম্পাডাঙ্গা অংশের বাঁধানো পাড়ের রূপরেখা 2-লেন/ 2-লেন প্রশস্তকরণ এবং সুদৃঢ়করণ।

ডব্লিউ বি এইচ ডি সি এল এবং ঠিকাদারের নামে যৌথ বীমা করা প্রয়োজন। বীমাপত্রটি কাজ শুরু করার তারিখ থেকে ডি এল পি শেষ হওয়া পর্যন্ত সময়কালের জন্য করতে হবে। যদি ঠিকাদার দ্বারা বীমা করা না হয়, ডব্লিউ বি এইচ ডি সি এল-কে বীমা কিনতে হবে এবং ঠিকাদারের কাছ থেকে প্রদত্ত প্রিমিয়াম পুনরুদ্ধার করতে হবে।

ঙ) ডব্লিউ বি এইচ ডি সি এল চারটি সড়ক প্রকল্প সম্পন্ন করেছে (মার্চ 2020) যার আনুমানিক ব্যয় 537.74 কোটি টাকা। সমীক্ষায় দেখা গেছে যে তিনটি পরীক্ষামূলক ভাবে যাচাই করা কাজের ক্ষেত্রে ***{পরিশিষ্ট-9(xxi)}***, ঠিকাদারদের দ্বারা কোনো বীমা করা হয়নি। ডব্লিউ বি এইচ ডি সি এল ঠিকাদারদের পক্ষ থেকে কোনো বীমাপত্র কেনেনি। অবশিষ্ট পরীক্ষামূলক ভাবে যাচাই করা কাজের[80] ক্ষেত্রে, নিরীক্ষা পর্যবেক্ষণ করে যে বীমা 20 মাসের জন্য করা হয়েছিল (11 নভেম্বর 2014 থেকে 20 জুলাই 2016) ডি এল পি (09 অক্টোবর 2020) শেষ হওয়া পর্যন্ত 51 মাসের জন্য কাজটি বিমামুক্ত ছিল, সুতরাং, ঠিকাদারদের অন্যায্য সুবিধা প্রদান করা হয়েছে।

2.8.6 অতিরিক্ত উপাদান বহনের কারণে 1.02 কোটি টাকার পরিহারযোগ্য ব্যয়

দপ্তরের এস ও আর (সড়ক ও সেতুর কাজ) অনুসারে, উৎস থেকে কার্যস্থল আনার জন্য উপাদান বহনের খরচ এস ও আর-এ প্রদত্ত হার অনুসারে গণনা করতে হবে। এটি করার জন্য, উৎস এবং উন্নয়নাধীন রাস্তার মধ্যস্থলের মধ্যে দূরত্ব নির্ধারণ করা প্রয়োজন।

নিরীক্ষা পর্যবেক্ষণ করে যে 61.55 কোটি টাকার আনুমানিক ব্যয়ের তিনটি কাজে, উপাদানের উৎস (সমষ্টি) এবং কাজের মধ্যস্থলের মধ্যে দূরত্ব গণনা করার সময়, বিভাগগুলি বাস্তবের চেয়ে দীর্ঘ দূরত্ব বিবেচনা করেছে যার ফলে 1.02 কোটি টাকার পরিহারযোগ্য ব্যয় হয়েছে যা নীচে বিশদে বলা হল:

ক) একটি কাজে[81], বিভাগ বাঁকুড়া রেলওয়ে স্টেশন থেকে কার্যস্থলের মাঝামাঝি পর্যন্ত মোট 45 কিলোমিটার পাথরকুচি বহনের অনুমতি দেয়। যাইহোক, নিরীক্ষা এস এইচ-9 ব্যবহার করে সর্বনিম্ন দূরত্ব গণনা করেছে এবং দূরত্বটি হল মাত্র 32 কিমি। এটাও লক্ষ্য করা গেছে যে বিভাগটি একটি পার্শ্ববর্তী স্থানে অন্য একটি কাজ ***{পরিশিষ্ট-9(xxii)}*** সম্পাদন করার সময় বাঁকুড়া রেলওয়ে স্টেশন থেকে কর্মস্থলে পাথরকুচি পরিবহনের জন্য এস এইচ-9 ব্যবহার করেছিল। দীর্ঘ পথ বিবেচনার কারণে, কাজে 13 কিমি অতিরিক্ত মাইলেজ প্রদান করা হয়েছিল যার ফলে পাথরকুচি পরিবহনের জন্য 0.66 কোটি টাকার পরিহারযোগ্য ব্যয় হয়। হয়

খ) 2015 এবং 2017 সালে সম্পাদিত ডায়মন্ড হারবার রাজপথ বিভাগের অন্য দুটি কাজে ***{পরিশিষ্ট-9(xxiii)}***, বিভাগটি নিকটতম রেলওয়ে স্ট্যাক ইয়ার্ড (বারুইপুর রেলওয়ে স্টেশন) থেকে পাথরকুচি না নিয়ে একটি দূরবর্তী রেলওয়ে স্ট্যাক ইয়ার্ড (বালিগঞ্জ রেলওয়ে স্টেশন) বেছে নেয়। নিরীক্ষা পর্যবেক্ষণ করে যে বিভাগটি 2018 সালে সম্পাদিত অন্য একটি কাজে[82] বারুইপুরকে নিকটতম রেলওয়ে স্ট্যাক ইয়ার্ড হিসাবে বেছে নিয়েছিল। ফলস্বরূপ, বিভাগ এই দুটি কাজে 19 কিমি অতিরিক্ত পরিবহণ প্রদান করেছে, যার ফলে 0.36 কোটি টাকার পরিহারযোগ্য ব্যয় হয়।

---

[80] *এস এইচ-15 (36.20 কিমি) এর চণ্ডীতলা-সেখালা-চাম্পাডাঙ্গা অংশের বাঁধানো পাড়ের রূপরেখা 2-লেন/2-লেন প্রশস্তকরণ এবং সুদৃঢ়করণ।*

[81] *বাঁকুড়া পূর্ত দপ্তরের বেলিয়াটোর-সোনামুখী-পত্রসায়ার রাস্তার 0 কিমি থেকে 20 কিমি প্রশস্তকরণ এবং সুদৃঢ়করণ।*

[82] *ডায়মন্ড হারবার রাজপথ বিভাগের জয়নগর-জালাবেড়িয়া-কুলতালি রাস্তার 7.4 কিমি থেকে 19.8 কিমি সুদৃঢ়করণ।*

2.8.7 পুরাতন যন্ত্রপাতি ব্যবহার

2012 সালে সংশোধিত পশ্চিমবঙ্গের আর্থিক নিয়ম অনুসারে, 10 লাখের বেশি মূল্যের ক্রয়ের ক্ষেত্রে দুটি অংশে (প্রযুক্তিগত এবং আর্থিক) দরপত্র আহ্বান করতে হবে। একজন দরদাতা কারিগরি দরপত্রে যোগ্যতা অর্জন করলেই তাকে আর্থিক দরপত্রের জন্য বিবেচনা করা হবে। পূর্ত দপ্তর-এর কাজের এন আই টি অনুসারে, প্রযুক্তিগত দরপত্র কাজের জন্য প্রয়োজনীয় যন্ত্র, যন্ত্রপাতি ও সরঞ্জাম (পি এম এন্ড ই) থাকার বিষয়ে দরদাতার ঘোষণা সহ বাণিজ্যিক শর্তাবলী এবং প্রযুক্তিগত বিবরণী নিয়ে গঠিত। এন আই টি আরও উল্লেখ করে যে এন আই টি প্রকাশের তারিখে যন্ত্র এবং যন্ত্রপাতিগুলির অনুমোদিত সর্বোচ্চ বয়স পাঁচ বছরের বেশি হওয়া উচিত নয়। প্রস্তুতকারকের কাছ থেকে ফিটনেস শংসাপত্র প্রাপ্ত হলে যন্ত্র এবং যন্ত্রপাতির বয়স সাত বছর পর্যন্ত বাড়ানো যেতে পারে। সরঞ্জামের বয়স আট বছরের বেশি হওয়া উচিত নয়। এই প্রমাণপত্রগুলি প্রতিটি মন্ডলে দপ্তর দ্বারা তৈরি করা (জানুয়ারি 2014) দরপত্র কমিটি[83] দ্বারা মূল্যায়ন করা হবে। নিরীক্ষা এই বিষয়ে নিম্নলিখিত অসঙ্গতি পর্যবেক্ষণ করেছে:

নিরীক্ষা পর্যবেক্ষণ করে যে দরদাতাদের দেওয়া দুটি বিভাগের[84] অধীনে নয়টি কাজে 31টি পি এন্ড এম ***(পরিশিষ্ট-15)*** 6 বছর 4 মাস থেকে 19 বছরের বেশি বয়সের ছিল। এই পি এন্ড এম-এর কোনোটিরই পাঁচ বছরের বেশি ব্যবহারের জন্য ফিটনেস শংসাপত্র ছিল না। এছাড়াও, 10টি যন্ত্রপাতি যা ব্যবহার করতে দেওয়া হয়েছিল সেগুলির বয়স 8 বছর 3 মাস থেকে 17 বছরের মধ্যে ছিল। সুতরাং, সংস্থাগুলিকে পি এম এন্ড ই-এর যোগ্যতার মানদণ্ড উপেক্ষা করে নির্বাচিত করা হয়েছিল। ফলস্বরূপ, 46.30 কোটি মূল্যের এই কাজগুলির কারিগরি দক্ষতা সংক্রান্ত কোনো নিশ্চয়তা ছিল না।

দপ্তর সমস্ত দরপত্র আমন্ত্রণকারী কর্তৃপক্ষকে নির্দেশ দিয়েছিল (2017) যে কাজের জন্য যে ধরনের যন্ত্রপাতি এবং সরঞ্জামগুলির প্রয়োজন হবে এন আই টি-তে সেগুলি উল্লেখ করার। এই যন্ত্রপাতি এবং সরঞ্জামগুলি দরদাতারা তাদের প্রযুক্তিগত দরপত্রে তালিকাভুক্ত করবে। নিরীক্ষা পর্যবেক্ষণ করে যে দুটি এন আই টি-তে ***{পরিশিষ্ট-9(xxiv)}***, কাজের জন্য প্রয়োজনীয় সমস্ত প্রধান যন্ত্রপাতি উল্লেখ করা হয়নি। এছাড়াও, অন্য একটি এন আই টি-তে ***{পরিশিষ্ট-9(xxii)}*** উল্লিখিত কিছু যন্ত্রপাতি পূর্ত দপ্তরের কাজে ব্যবহার করার জন্য মেশিনের তালিকায় বিদ্যমান ছিল না।

সুতরাং, এটা স্পষ্ট যে দরপত্র আমন্ত্রণকারী কর্তৃপক্ষ দরদাতাদের পুরানো এবং অ-প্রমিত মানসম্মত যন্ত্রপাতি ব্যবহার করার সুযোগ দিয়েছিল, যা সম্পাদিত কাজের গুণমানের জন্য ক্ষতিকারক হতে পারে।

দপ্তর জানায় (ফেব্রুয়ারি 2022) যে বয়স সীমা শুধুমাত্র প্রধান যন্ত্রপাতির জন্য সীমাবদ্ধ এবং ছোট যন্ত্রপাতিগুলির জন্য প্রযোজ্য নয়। উত্তরটি গ্রহণযোগ্য নয় কারণ এই ধরনের বয়স লঙ্ঘন প্রধান যন্ত্রপাতিগুলির ক্ষেত্রেও করা হয়েছিল।

2.9 পর্যবেক্ষণ এবং তত্ত্বাবধান

2.9.1 পর্যবেক্ষণ

প্রকল্প পর্যবেক্ষণ বলতে বোঝায় সমস্ত প্রকল্প সম্পর্কিত নির্দিষ্ট পরিমাপ অনুসরণ করার প্রক্রিয়া যার মধ্যে রয়েছে কাজ সম্পাদনের জন্য নিযুক্ত সংস্থাগুলির কর্মক্ষমতা, সম্ভাব্য সমস্যার ক্ষেত্রগুলি চিহ্নিত করা এবং প্রয়োজনীয় সংশোধনমূলক ব্যবস্থা নেওয়া যাতে প্রকল্পটি পরিকল্পিত বরাদ্দকৃত সময় এবং বাজেটের মধ্যে শেষ করা যায়। পরিকল্পনা অনুযায়ী কাজ সম্পাদন হয়েছে

[83] পূর্ত দপ্তর অর্ডার নং: 02-সি আর সি/2এম-7/2008 তারিখ 29/01/2014 যা পূর্ত দপ্তর মেমো নং 797-ডব্লিউ (গ)/1 এম-24/15 তারিখ 06/12/2017 সহ পঠিত।

[84] আলিপুরদুয়ার পূর্ত বিভাগ এবং কোচবিহার পূর্ত বিভাগ।

এবং স্টেকহোল্ডারদের কাঙ্খিত প্রত্যাশা পূরণ করতে সক্ষম তা নিশ্চিত করার জন্য পর্যবেক্ষণ অপরিহার্য। একইভাবে, প্রকল্পগুলি অনুমোদিত পরিকল্পনা, বিবরণী, গৃহীত কোড এবং চুক্তির নথি অনুযায়ী কার্যকর করা হচ্ছে তা নিশ্চিত করার জন্য তত্ত্বাবধান করা প্রয়োজন। প্রকল্পগুলির যথাযথ পর্যবেক্ষণ নিশ্চিত করার জন্য, পূর্ত এবং পূর্ত (সড়ক) অধিদপ্তরের দুই মুখ্য বাস্তুকার (সি ই) সদর এবং উভয় অধিদপ্তরের ছয়টি আঞ্চলিক মুখ্য বাস্তুকারদের (জেড সি ই)[85] কাছে দপ্তর এই দায়িত্ব অর্পণ করেছে। চলমান কাজের আরও ভাল দৃষ্টিভঙ্গি পাওয়ার জন্য সি ই এবং জেড সি ই ছাড়াও অধীক্ষক বাস্তুকার এবং নির্বাহী বাস্তুকারদের কার্যস্থলগুলি পরিদর্শন করতে হবে। পর্যবেক্ষণে ঘাটতির ফলাফলগুলি নীচে আলোচনা করা হল:

ক) কার্যস্থল আদেশ বই রক্ষণাবেক্ষণ

কার্যস্থল আদেশ বই হল একটি কাজের পর্যবেক্ষণ পন্থা যেখানে প্রকল্পগুলি পর্যবেক্ষণ করার জন্য কার্যস্থল পরিদর্শনকারী দপ্তরীয় কর্মকর্তার নির্দেশাবলী নথিভুক্ত থাকে। বিভাগীয় কর্মকর্তাদের নির্দেশের উপর ঠিকাদারদের দ্বারা গৃহীত ব্যবস্থাও বইটিতে নথিভুক্ত করা থাকে। চূড়ান্ত বিলের সাথে বইটি জমা দিতে হয়, যাতে তত্ত্বাবধায়ক কর্মকর্তাদের দেওয়া নির্দেশাবলী যথাযথভাবে মেনে চলার আশ্বাস পাওয়ার পরেই ঠিকাদারকে অর্থ প্রদান করা হয়।

পূর্ত দপ্তর নিয়মাবলী[86] সার্কেলের সংশ্লিষ্ট এস ই দ্বারা বিভিন্ন কাজের পরিদর্শন উল্লেখ করে। এস ই-এর যেকোন পরামর্শ বা উপদেশ কার্যস্থল আদেশ বইয়ে উল্লেখ করা প্রয়োজন। পূর্ত (সড়ক) অধিদপ্তরের জেড সি ই জানায় (এপ্রিল 2021) যে বিভিন্ন চলমান কাজগুলি পর্যবেক্ষণ করার জন্য, সংশ্লিষ্ট জেড সি ই, এস ই এবং ই ই কার্যস্থল পরিদর্শন করবে।

জেড সি ই, পশ্চিম অঞ্চল, পূর্ত (সড়ক) অধি-দপ্তর, নিরীক্ষা প্রশ্নের উত্তরে জানায় (জানুয়ারি 2021) যে বড় সিদ্ধান্তগুলি পরিদর্শনের পরে আদেশ জ্ঞাপনের মাধ্যমে নেওয়া হয় এবং ছোটখাটো সিদ্ধান্তগুলি কার্যস্থল আদেশ বই-এ নথিভুক্ত করা হয়। জেড সি ই উত্তর অঞ্চল পূর্ত (সড়ক অধি) দপ্তর জানায় (জানুয়ারি 2021) যে নির্দেশ মৌখিকভাবে প্রদান করা হয় এবং জেড সি ই, দক্ষিণ অঞ্চল, পূর্ত (সড়ক) অধি দপ্তর জানায় (এপ্রিল 2021) যে এই ধরনের নির্দেশাবলী কখনই নথিভুক্ত করা হয় না।

যাইহোক, 19টি পরীক্ষামূলক ভাবে যাচাই করা বিভাগের মধ্যে, 10টি বিভাগ[87] জানায় (ডিসেম্বর 2020 এবং এপ্রিল 2021 এর মধ্যে) যে কাজের জন্য কোনও কার্যস্থল আদেশ বই রক্ষণাবেক্ষণ করা হয়নি এবং একটি বিভাগ[88] জানায় যে কার্যস্থল আদেশ বইগুলি ব্যবহার করা হলেও তা সংরক্ষণ করা হয়নি। বাকি আটটি বিভাগ বইটির রক্ষণাবেক্ষণ করেছে।

সুতরাং, কার্যস্থল আদেশ বইয়ের অনুপস্থিতিতে, দপ্তর কাজের গুণমান নিশ্চিত করতে এবং ঠিকাদারদের অর্থপ্রদান নিয়ন্ত্রণ করতে কীভাবে সক্ষম হয়েছিল তা স্পষ্ট নয়। উত্তরে, দপ্তর জানায় (ফেব্রুয়ারি 2022) যে কার্যস্থল আদেশ বই সংরক্ষণ করা হয়নি। উত্তরটি গ্রহণযোগ্য নয় কারণ বই সংরক্ষণের জন্য চূড়ান্ত বিলের সাথে জমা দিতে হয়। যাইহোক, বিভাগগুলি কাজের চূড়ান্ত বিল জমা দেওয়ার সময় কার্যস্থল আদেশ বই জমা দেয়নি।

খ) পদ্ধতি বিবৃতির রক্ষণাবেক্ষণ

---

[85] *জেড সি ই উত্তর অঞ্চল পূর্ত (সড়ক), জেড সি ই পশ্চিম অঞ্চল পূর্ত (সড়ক), জেড সি ই দক্ষিণ অঞ্চল পূর্ত (সড়ক), জেড সি ই উত্তর অঞ্চল পূর্ত দপ্তর, জেড সি ই পশ্চিম অঞ্চল পূর্ত দপ্তর এবং জেড সি ই দক্ষিণ অঞ্চল পূর্ত দপ্তর।*

[86] *পূর্ত দপ্তর নিয়মাবলী খন্ড-I পশ্চিমবঙ্গ সরকার: ধারা 55।*

[87] *আলিপুরদুয়ার, কোচবিহার, বাঁকুড়া, বীরভূম-I এবং বীরভূম-II (রাজপথ বিভাগ) এবং, বর্ধমান, বীরভূম, বারাসাত, দক্ষিণ 24 পরগণা ও আলিপুরদুয়ার পূর্ত বিভাগ।*

[88] *কোচবিহার পূর্ত বিভাগ।*

আই আর সি নির্দেশিকা[89] অনুসারে, 'পদ্ধতি বিবৃতি'[90] হল একটি পর্যবেক্ষণ পন্থা যা ঠিকাদারদের কোনও কাজ শুরু করার আগে জমা দিতে হয়। এটি নিশ্চিত করার জন্য যে অনুমোদিত পদ্ধতি এবং ক্রমানুসারে নির্মাণ কার্যকলাপ হচ্ছে। যাইহোক, এটি দেখা গেছে যে তত্ত্বাবধান এবং গুণমান নিশ্চয়তা যাচাইয়ের জন্য নিরীক্ষা দ্বারা নির্বাচিত 25টি কাজের মধ্যে, 12টি বিভাগের 14টি কাজে ***(পরিশিষ্ট-16)*** ঠিকাদার। এই জাতীয় কোনও পদ্ধতি বিবৃতি জমা দেয়নি। যদিও এই ধরনের বিবৃতিগুলি আটটি বিভাগের অবশিষ্ট 11টি কাজের ***(পরিশিষ্ট-16)*** ক্ষেত্রে রক্ষণাবেক্ষণ করা হয়েছে বলে জানানো হয়, তা নিরীক্ষাকে দেওয়া হয়নি। এই ধরনের বাধ্যতামূলক বিবৃতির অনুপস্থিতিতে, দপ্তর কীভাবে নিশ্চিত করেছে যে ঠিকাদাররা কাজ সম্পাদনে সঠিক পদ্ধতি এবং ক্রম অনুসরণ করেছে।

দপ্তর জানায়(ফেব্রুয়ারি 2022) যে সংস্থাগুলি দ্বারা প্রদত্ত বার চার্টগুলি যথেষ্ট এবং সেকারণে 'পদ্ধতি বিবৃতি'-এর প্রয়োজন নেই। উত্তরটি গ্রহণযোগ্য নয় কারণ পদ্ধতি বিবৃতিতে সংস্থাগুলি কীভাবে কাজটি সম্পাদন করবে তার বিভিন্ন পদ্ধতি উল্লেখ থাকে, যেখানে বার চার্ট শুধুমাত্র কাজের বিভিন্ন উপাদানগুলি সম্পাদনের ক্রমটি চিত্রিত করে।

গ) বার চার্ট রক্ষণাবেক্ষণ

পূর্ত দপ্তর চুক্তি (ফর্ম 2911) অনুসারে, কাজ শুরু করার আগে কাজের অগ্রগতির সময়সূচী নির্দেশ করে ঠিকাদারকে একটি বার চার্ট জমা দিতে হবে। বার চার্ট এভাবে অনুমোদিত সময় সীমার সাথে রেফারেন্স সহ কাজের অগ্রগতি নিরীক্ষণ করার জন্য একটি গুরুত্বপূর্ণ পন্থা হিসাবে কাজ করে।

নিরীক্ষা পর্যবেক্ষণ করে যে পরীক্ষামূলক ভাবে যাচাই করা 25টি 10টি বিভাগে কাজের মধ্যে 250.90 কোটি টাকার আনুমানিক ব্যয়ের 13টি কাজে ঠিকাদাররা এই ধরনের কোনো বার চার্ট জমা দেয়নি। পাঁচটি বিভাগ জানায় (মার্চ 2021) যে আনুমানিক ব্যয় 129.34 কোটি টাকার সাতটি কাজের ক্ষেত্রে ঠিকাদাররা চার্ট জমা দিয়েছে। যদিও, এর সমর্থনে প্রাসঙ্গিক নথি প্রদান করা হয়নি। তিনটি বিভাগের অবশিষ্ট পাঁচটি কাজের ক্ষেত্রে, বার চার্টগুলি নিরীক্ষায়কে প্রদান করা হয়েছিল যা ***পরিশিষ্ট 16***-এ বিশদে বলা আছে। দপ্তর মেনে নেয় (ফেব্রুয়ারি 2022) যে বার চার্টগুলি সংরক্ষণ করা হয়নি এবং সেকারণে নিরীক্ষাকে দিতে পারেনি।

ঘ) গর্ত/খাদ সম্পর্কে পাক্ষিক প্রতিবেদন তৈরি করা

মারাত্মক দুর্ঘটনা ঘটাতে পারে এমন গর্ত/খাদ থেকে রাস্তাকে মুক্ত রাখার জন্য, দপ্তর(ফেব্রুয়ারি 2019) এস ই-কে তাদের এখতিয়ারের আওতাধীন রাস্তাগুলির অবস্থার বিষয়ে পাক্ষিক প্রতিবেদন সংশ্লিষ্ট জেড সি ই-কে পাঠাতে নির্দেশ দেয়। জেড সি ই মুখ্য বাস্তুকার, সদর কার্যালয়-এর মাধ্যমে প্রতি মাসে দপ্তরে সংক্ষিপ্ত প্রতিবেদন পাঠাবে। যাইহোক, ছয় জন জেড সি ই-এর মধ্যে, শুধুমাত্র একজন {জেড সি ই, দক্ষিণ অঞ্চল পূর্ত (সড়ক) অধিদপ্তর} এই ধরনের প্রতিবেদন প্রদান করেছে যা বিভাগে পাঠানো হয়েছিল। এই অত্যাবশ্যকীয় তথ্য ও প্রতিবেদনের অভাবে, দপ্তর দ্বারা সড়কের অবস্থা পর্যবেক্ষণ করার সুযোগ খুব কম ছিল।

2.9.2 কাজের তত্ত্বাবধান

পূর্ত দপ্তর কাজের চুক্তিপত্র ফর্ম 2911 অনুসারে, কাজগুলি ই আই সি এবং তার অধীনস্থদের দ্বারা পরিদর্শন ও তত্ত্বাবধান করতে হবে। নিরীক্ষা পর্যবেক্ষণ করে যে কাজগুলি সম্পাদন করার সময়, বিভাগগুলি তত্ত্বাবধানের বিভিন্ন দিককে উপেক্ষা করেছিল যা নিচে বিশদে বলা হল:

[89] *আই আর সি-এস পি-57-2000: ধারা 4.3.2 (a) এবং 4.5।*

[90] *নির্মাণ সংস্থাগুলির দ্বারা নির্মাণের বিশদ প্রস্তাব যা ই আই সি দ্বারা অনুমোদিত। ই আই সি থেকে পরিবর্তনের অনুমোদন না নিয়ে পদ্ধতি বিবৃতিতে নির্ধারিত পদ্ধতি থেকে কোনো পরিবর্তন করা যাবে না।*

2.9.2.1 কার্য আদেশ বইয়ের অনুপস্থিতি

আদর্শ দরপত্র চুক্তি[91] অনুসারে, কার্য আদেশ বইটি সংশ্লিষ্ট উপ-বিভাগীয় আধিকারিককে তার অধিকার ক্ষেত্রের অন্তর্গত কাজগুলির জন্য রক্ষণাবেক্ষণ করতে হবে। ঠিকাদারকে নির্দেশাবলী কার্য আদেশ বইয়ের মাধ্যমে প্রদান করা হবে এবং ঠিকাদাররা নিয়মিতভাবে কার্য আদেশ বইয়ের লিখিত বিষয়গুলি নজর রাখবে এবং সেগুলির নিরিখে গৃহীত ব্যবস্থাও সেখানে নথিভুক্ত করবে। নিরীক্ষা পর্যবেক্ষণ করে যে 11টি বিভাগ পরীক্ষামূলক ভাবে যাচাই করা 25টির মধ্যে 15টি কাজের জন্য কার্য আদেশ বই রক্ষণাবেক্ষণ করেনি। যদিও সাতটি বিভাগ জানায় যে 10টি কাজের জন্য কার্য আদেশ বই রক্ষণাবেক্ষণ করা হয়েছে, এই বিষয়ে কোনও প্রমাণ দিতে পারেনি যা ***পরিশিষ্ট-16***-এ বিশদে বলা হয়েছে। ফলে ঠিকাদাররা উপ-বিভাগীয় আধিকারিকদের নির্দেশ পালন করেছে কিনা তা নিশ্চিত করা যায়নি। কার্য আদেশ বইয়ের অনুপস্থিতিতে, বিভাগগুলি দ্বারা সম্পাদিত কাজের গুণমান সম্পর্কে কোনও নিশ্চয়তা ছিল না।

দপ্তর জানায় (ফেব্রুয়ারি 2022) যে এই ধরনের কার্য আদেশ বই শুধুমাত্র সমষ্টিগত দরপত্রের কাজের ক্ষেত্রে রক্ষণাবেক্ষণ করা হয়। উত্তরটি গ্রহণযোগ্য নয় কারণ এটি আদর্শ দরপত্র চুক্তি অনুযায়ী রক্ষণাবেক্ষণ করতে হবে।

2.9.2.2 অনুমোদন ছাড়াই রাস্তার পরবর্তী স্তর শুরু করা

কাজের চুক্তিপত্রের আদর্শ ফর্ম অনুসারে, কাজের একটি উপাদান শেষ হওয়ার পরে, পরবর্তী স্তর স্থাপনের আগে ঠিকাদারদের পাঁচ দিনের মধ্যে বিভাগগুলিকে (লিখিতভাবে) জানাতে হবে। পরবর্তী স্তরটি শুধুমাত্র সংশ্লিষ্ট ই ই-এর অনুমোদনের পর স্থাপন করতে হবে। পরবর্তী কাজের উপাদানগুলির দ্বারা সমাপ্ত উপাদানগুলি আচ্ছাদিত হওয়ার আগে যাতে সঠিকভাবে পরিমাপ করা যায় তা নিশ্চিত করার জন্য এই বিধানটি।

নিরীক্ষা পর্যবেক্ষণ করে যে 15টি বিভাগের 21টি কাজে, কাজের উপাদানগুলি শেষ হওয়ার পরে ঠিকাদারদের দ্বারা এই ধরনের কোনও তথ্য দেওয়া হয়নি। উত্তরে, বিভাগগুলি জানায় (ডিসেম্বর 2020 এবং এপ্রিল 2021) যে প্রক্রিয়াটি ঠিকাদারদের সাথে মৌখিকভাবে করা হয়েছিল। যদিও তিনটি বিভাগের অধীনে চারটি কাজে, ঠিকাদারদের দ্বারা লিখিতভাবে এই ধরনের অনুমোদন চাওয়া হয়েছে বলে (মে 2021) বলা হয়েছিল, এর পরিপ্রেক্ষিতে কোনো নথিপত্র নিরীক্ষাকে প্রদান করেনি ***(পরিশিষ্ট-16)*** এ যা বিশদে বলা আছে।

সুতরাং, এটা স্পষ্ট যে তত্ত্বাবধায়ক কর্মকর্তারা নিশ্চিত করেননি যে নীচের স্তরগুলির ঠিকভাবে পরিমাপ বা গুণমান মূল্যায়ন করার পরেই পরবর্তী স্তরগুলি স্থাপন করা হয়েছে।

দপ্তর জানায় (ফেব্রুয়ারি 2022) যে এই ধরনের অনুমোদনগুলি নির্মিত স্তরগুলির যথাযথ পরিদর্শনের পরে মৌখিকভাবে প্রদান করা হয়। উত্তরটি গ্রহণযোগ্য নয় কারণ আদর্শ দরপত্র চুক্তিতে উল্লেখ করা হয়েছে যে এই ধরনের অনুমোদন লিখিতভাবে প্রদান করতে হবে।

2.9.2.3 কাজের পূর্ণকালীন তত্ত্বাবধান হয়নি

আই আর সি নির্দেশিকা[92] উল্লেখ করে যে রাস্তার ধরন নির্বিশেষে সমস্ত কাজ দপ্তরের কর্মীদের দ্বারা সম্পূর্ণ তত্ত্বাবধান করতে হবে। নিরীক্ষা পর্যবেক্ষণ করে যে নয়টি বিভাগের নয়টি কাজ সম্পূর্ণ তত্ত্বাবধান ছাড়াই বিস্তারিতভাবে দপ্তরের কর্মীদের দ্বারা সম্পাদিত হয়েছে যা ***পরিশিষ্ট-16***-এ বিশদে বলা হয়েছে। দেখা গেছে যে, নির্মাণের দেড় বছরের মধ্যেই এই

[91] ফর্ম 2911: বিভাগ 3 (বিশেষ শর্তাবলী)।

[92] আই আর সি-এস পি-57:2000, ধারা 3.3 সারণী 3.1 ক্রমিক সংখ্যা 4.4।

নয়টি সড়কের একটির[93] অবনতি ঘটেছে। উত্তরে, বিভাগগুলি জানায় (মে 2021) যে দপ্তরের তত্ত্বাবধায়ক কর্মীদের স্বল্পতার কারণে পূর্ণ সময়ের তত্ত্বাবধান করা যায়নি।

নিরীক্ষা আরও পর্যবেক্ষণ করে যে 18টি পরীক্ষামূলক ভাবে যাচাই করা বিভাগের[94] মধ্যে, রাস্তার কাজের মান বজায় রাখার জন্য সরাসরি জড়িত সহকারী বাস্তুকার, অবর বাস্তুকার এবং কর্ম সহায়ক-এর 761টি অনুমোদিত পদ ছিল। তবে অনুমোদিত পদের 50 শতাংশই শূন্য ছিল। এই শূন্যপদগুলি বিভাগগুলির বিভিন্ন পর্যবেক্ষণ এবং তদারকি কার্যক্রমের উপর ক্ষতিকারক প্রভাব ফেলেছে এবং ফেলবে।

দপ্তর জানায় (ফেব্রুয়ারি 2022) যে, পাঁচটি বিভাগের[95] ক্ষেত্রে, কাজগুলির সম্পূর্ণ তত্ত্বাবধান করা না হলেও, সেগুলি নিখুঁদ ভাবে পর্যবেক্ষণ করা হয়েছিল। যাইহোক, এটি আই আর সি নির্দেশিকার সাথে সঙ্গতিপূর্ণ ছিল না।

2.9.2.4 তত্ত্বাবধান পরামর্শদাতা (এস সি) এবং রাজপথ প্রকল্প পর্যবেক্ষক (এইচ পি এম) নিয়োগ

বাস্তবায়নের সময় কাজের মান যাচাইয়ের উন্নতির জন্য, দপ্তর সিদ্ধান্ত নেয় (মে 2014) 25 কোটি টাকার বেশি মূল্যের কাজের তত্ত্বাবধানের জন্য এস সি-কে নিয়োগ করা হবে। পরবর্তীকালে (সেপ্টেম্বর 2019), মূল্যটি 50 কোটি টাকার বেশি বৃদ্ধি করা হয়। একইভাবে, 10 থেকে 25 কোটি টাকা মূল্যের কাজের তত্ত্বাবধানের জন্য এইচ পি এম-কে নিয়োগ করার সিদ্ধান্ত নেওয়া হয় (মে 2014), যা পরবর্তীকালে (সেপ্টেম্বর 2019) 25 থেকে 50 কোটি টাকাতে সংশোধন করা হয়।

নিরীক্ষা নির্বাচিত 19টি বিভাগে তত্ত্বাবধান এবং গুণমান নিশ্চিতকরণ যাচাই-এর জন্য 25টি কাজ নির্বাচন করেছে, যার মধ্যে 10টি কাজ এস সি এবং 8টি কাজ এইচ পি এম-এর নিয়োগের জন্য যোগ্য ছিল। এটি লক্ষ্য করা গেছে যে এস সি নিয়োগের উদ্দেশ্য পূরণ হয়নি কারণ বাস্তবায়নের সময় কাজের গুণমান যাচাই খুব খারাপ ছিল যা নিচে বিশদে বলা হল:

ক) দুটি যোগ্য কাজে এস সি নিযুক্ত করা হয়নি ***{পরিশিষ্ট-9(xxv)}***। অবশিষ্ট আটটি কাজে ***{পরিশিষ্ট-9(xxvi)}*** যেখানে এস সি নিয়োগ করা হয়েছিল, সেখানে প্রয়োজনীয় সংখ্যক গুণমান নিয়ন্ত্রণ পরীক্ষার মাত্র 43 শতাংশ সম্পাদিত হয়েছিল।

খ) এই ধরনের নিয়োগের প্রয়োজন এমন আটটি কাজের মধ্যে তিনটি কাজে এইচ পি এম নিয়োগ করা হয়নি ***{পরিশিষ্ট-9(xxvii)}***। একটি কাজে[96], 90 শতাংশ কাজ শেষ হওয়ার পরে এইচ পি এম নিয়োগ করা হয়েছিল এবং অন্য একটি কাজে[97], কাজ শেষ হওয়ার 26 দিন পরে এইচ পি এম নিয়োগ করা হয়েছিল।

নিরীক্ষা পর্যবেক্ষণগুলি মেনে নিয়ে দপ্তর জানায় (ফেব্রুয়ারি 2022) যে এস সি এবং এইচ পি এম-এর অনুপস্থিতিতে কাজগুলি দপ্তরের কর্মীদের দ্বারা তত্ত্বাবধান করা হয়েছিল। উত্তরটি গ্রহণযোগ্য নয় কারণ আরও ভাল এবং স্বাধীন ভাবে কাজের তত্ত্বাবধানের জন্য এস সি এবং এইচ পি এম নিযুক্তর সিদ্ধান্ত নেওয়া হয়।

---

[93] *বেলিয়াটোর-সোনামুখী-পত্রসায়ার রাস্তার 20.00 কিমি থেকে 44.876 কিমি প্রশস্তকরণ এবং সুদৃঢ়করণ, বাঁকুড়া পূর্ত বিভাগ।*

[94] *ডায়মন্ড হারবার রাজপথ বিভাগ বাদে।*

[95] *বর্ধমান উত্তর, বর্ধমান দক্ষিণ, বাঁকুড়া, বীরভূম-1 এবং বারাসত-1 রাজপথ বিভাগুলি।*

[96] *ক্যানিং ডক ঘাট ব্যাঘ্র প্রকল্প অফিস থেকে উত্তর তালদি জনকল্যাণ মোড় রাস্তার প্রশস্তকরণ এবং সুদৃঢ়করণ, দক্ষিণ 24 পরগনা বিভাগের (পূর্ত দপ্তর) অধীনে 0.00 কিমি থেকে 8.10 কিমি।*

[97] *বেতবেড়িয়া স্টেশন থেকে ধোসা রাস্তাকে 0 কিমি থেকে 13 কিমি সুদৃঢ়করণ করা, দক্ষিণ 24 পরগনা বিভাগ (পূর্ত দপ্তর)।*

সুতরাং, উপরোক্ত থেকে এটি স্পষ্ট যে নির্মিত রাস্তার গুণমান নিশ্চিত করার জন্য চলমান প্রকল্পগুলির পর্যবেক্ষনের প্রতিটি ক্ষেত্রেই দপ্তর ব্যর্থ হয়েছে। লোকবলের তীব্র সংকটের কারণে কাজের পূর্ণকালীন তত্ত্বাবধান করা যায়নি। এমনকি এস সি এবং এইচ পি এম নিয়োগের উদ্দেশ্যও ব্যর্থ হয়েছিল কারণ তারা তাদের বরাদ্দ করা কাজটি করতে ব্যর্থ হয়েছিল।

2.10 রাস্তার কাজের গুণমান নিয়ন্ত্রণ

রাস্তা নির্মাণের গুণমান নিয়ন্ত্রণের অন্তর্গত হল উপাদান ও কারিগরি দক্ষতার মান্যতা দ্বারা নকশা এবং বিশদ বিবরণী অনুযায়ী রাস্তার কার্যকারিতা নিশ্চিত করা, সৃষ্ট সম্পদ আদর্শ গুণমান এবং কারিগরি দক্ষতা সম্পন্ন কিনা তা সুনিশ্চিত করার জন্য নজরদারি এবং রক্ষণাবেক্ষণ কৌশলও গুণমান নিয়ন্ত্রণের অন্তর্গত।

পূর্ত দপ্তর-এর দরতালিকা(এস ও আর) কাজে ব্যবহার করার আগে এবং কাজ সম্পাদনের সময় ব্যবহার করা উপকরণগুলির বাধ্যতামূলক পরীক্ষার একটি তালিকা প্রদান করে হয়। এছাড়াও, সড়ক ও সেতুর জন্য সড়ক পরিবহন ও রাজপথ মন্ত্রক (এম ও আর টি এইচ)-এর বিবরণী, আই আর সি নির্দেশিকা এবং চুক্তির আদর্শ শর্তাবলী (ফর্ম 2911) হল এস ও আর-এ উল্লিখিত প্রয়োজনীয় পরীক্ষাগুলির পরিপূরক। এগুলি গুণমান নিশ্চিত করার জন্য রাস্তার কাজ সম্পাদনের আগে এবং চলাকালীন যে ধরণের পর্যবেক্ষণ এবং তত্ত্বাবধান অনুসরণ করতে হবে তাও উল্লেখ করে। বিদ্যমান গুণমান নিয়ন্ত্রণের নিয়মগুলি মেনে না চলা রাস্তাগুলির স্বল্প মেয়াদকালের একটি প্রাথমিক কারণ, যার জন্য জনসাধারণের অসুবিধার সহ মেরামতির জন্য সরকারের অতিরিক্ত ব্যয় হয়।

নিরীক্ষায় বিশদ যাচাইয়ের জন্য 19টি বিভাগ ও ডব্লিউ বি এইচ ডি সি এল থেকে মোট 130টি কাজ নির্বাচন করা হয়। এই 130টি কাজের মধ্যে, নির্বাহের সময় গুণমান নিয়ন্ত্রণের নিয়মগুলি মেনে চলার পরিমাণ পরীক্ষা করার জন্য 25টি কাজ বিশেষভাবে নির্বাচন করা হয়েছিল। মাটি, জি এস বি, ডব্লিউ বি এম, ডব্লিউ এম এম-এর মত বিটুমিনবিহীন উপাদানগুলি এবং বি এম, ডি বি এম, এস ডি বি সি, বি সি এবং মাস্টিক অ্যাসফল্টের মতো বিটুমিনাস উপাদানগুলির বিভাগগুলি দ্বারা নিশ্চিত করা গুণমান নিয়ন্ত্রণের পরিমাণ বিশ্লেষণ করার জন্য নিরীক্ষা করা হয়েছিল।

2.10.1 কাজ শুরুর আগে উপকরণের গুণমান পরীক্ষা

নির্মাণ কাজে গুণমান নিয়ন্ত্রণের অন্তর্গত হল উপাদানগুলির মানদণ্ডের সাথে মান্যতা নিশ্চিত করে কাজে ব্যবহৃত উপাদানগুলি প্রয়োজনীয় বৈশিষ্ট্যগুলির সাথে সামঞ্জস্যপূর্ণ করা।

2.10.1.1 মাটির কাজ

আই আর সি নির্দেশিকা[98] এবং দপ্তরের এস ও আর অনুসারে, মাটির কাজ সম্পাদনের আগে বিভাগগুলিকে পৃথিবীর মাটির[99] বিভিন্ন গুণমান পরীক্ষা করতে হবে। মাটি জৈব পদার্থ মুক্ত এবং আর্দ্রতার সংস্পর্শে এলে সহজে বিকৃত হবে না তা নির্ধারণ করতে পরীক্ষাটি করা হয়। সর্বোত্তম আর্দ্রতার স্তরে মাটির প্রয়োজনীয় স্তরের সংমিশ্রণ মূল্যায়নের জন্য শুষ্ক-ঘনত্বের মান এবং সর্বোত্তম আর্দ্রতা ধারণ (ও এম সি) নির্ধারণ করতে হবে।

নথি সমীক্ষায় প্রকাশ পায় যে 25টি রাস্তার কাজের মধ্যে, ছয়টি বিভাগের 10টি কাজে ***(পরিশিষ্ট-17)*** 4.14 লক্ষ ঘনমিটার (6.15 কোটি টাকা ব্যয়ে) মাটির কাজ করা হয়েছে। যদিও মাটির উপযুক্ততা যাচাই করার জন্য মোট 70টি গুণমানের পরীক্ষা করা দরকার ছিল,

---

[98] *আই আর সি-36:1970, ধারা 3.8।*

[99] *ধ্বংসাত্মক বিষয়বস্তু পরীক্ষা, কাদামাটির বিষয়বস্তু পরীক্ষা, তরল এবং প্লাস্টিক সীমা পরীক্ষা, সর্বাধিক শুষ্ক ঘনত্ব, সর্বোচ্চ উপ-মৃত্তিকা স্তর এবং মাটির জলের স্তর এবং চালনি বিশ্লেষণ।*

তবে দেখা গেছে যে প্রয়োজনীয় পরীক্ষার 50 শতাংশ (70টির মধ্যে 35) করা হয়নি যা ***পরিশিষ্ট-18***-এ বিশদে বলা হয়েছে।

তাছাড়া, যে পরীক্ষাগুলি করা হয়েছে বলে বলা হয়েছিল, বিভাগগুলি পরীক্ষার ফলাফলের বিবরণী 57 শতাংশ (35টি পরীক্ষার মধ্যে 20) নিরীক্ষাকে দিতে পারেনি।

সুতরাং, কাজে ব্যবহারের আগে মাটির উপযুক্ততা নিশ্চিত করা হয়নি যার ফলে কাজের গুণগত মানের সাথে আপোস করা হয়েছে।

দপ্তর নিরীক্ষা পর্যবেক্ষণ মেনে নেয় (ফেব্রুয়ারি 2022)।

2.10.1.2 গ্র্যানুলার স্তর

পাকারাস্তার গ্র্যানুলার স্তরগুলির প্রধান উপাদান (গ্র্যানুলার সাব-বেস, ওয়াটার বাউন্ড ম্যাকাডাম এবং ওয়েট মিক্স ম্যাকাডাম) হল পাথর সমষ্টি এবং বালি । দপ্তরীয় এস ও আর-এ[100] সমষ্টি এবং এর মিশ্রণের জন্য বিভিন্ন পরীক্ষার [101] উল্লেখ আছে।

25 টি পরীক্ষামূলকভাবে যাচাই করা কাজের মধ্যে 10 টি জি এস বি, সাতটি ডব্লিউ বি এম এম এবং 24 টি ডব্লিউ এম এম কাজের জন্য মোট ব্যয় 122.15 কোটি টাকা যা ***পরিশিষ্ট 19***-এ বিশদে বলা হয়েছে। নথির সমীক্ষায় পরিলক্ষিত হয়েছে যে গ্র্যানুলার স্তরে ব্যবহারের আগে সামগ্রীর পরীক্ষা নির্বাহের ক্ষেত্রে ঘাটতি ছিল।

কাজে ব্যবহারের আগে 19.28 কোটি টাকার 10টি জি এস বি কাজের জন্য গ্র্যানুলার স্তরের সামগ্রীর জন্য প্রয়োজনীয় পরীক্ষার 25 শতাংশ (40 টির মধ্যে 10 টি) করা হয়নি । এছাড়াও, পরীক্ষা করা হয়েছে বলে দাবি করা প্রতিবেদনের 37 শতাংশও (30 টির মধ্যে 11 টি) বিভাগটি প্রদান করতে পারেনি।

একইভাবে, 102.87 কোটি টাকার 25 টি ডব্লিউ বি এম/ ডব্লিব এম এম কাজের জন্য এটা দেখা গেছে যে এই দুটি উপাদানে ব্যবহার করার জন্য প্রয়োজনীয় সামগ্রীর 32 শতাংশ (138 টির মধ্যে 44 টি) পরীক্ষা করা হয়নি। পরীক্ষা করা হয়েছে বলে দাবি করা হলেও প্রতিবেদনের 15 শতাংশও (94 টির মধ্যে 14টি) বিভাগটি প্রদান করতে পারেনি যা ***পরিশিষ্ট-20***-এ বিশদে বলা হয়েছে। এইভাবে, সামগ্রীর গুণমানের বাধ্যতামূলক সম্পূর্ণ যাচাই ছাড়াই সামগ্রীর ব্যবহার করায় রাস্তার কাজের গুণমানের সাথে আপোষ করা হয়েছে।

দপ্তর তার উত্তরে জানায় (ফেব্রুয়ারি 2022) যে পাঁচটি বিভাগ নিরীক্ষা পর্যবেক্ষণ মেনে নিয়েছে এবং তিনটি বিভাগ জানিয়েছেন যে প্রাসঙ্গিক তথ্য উপলব্ধ ছিল না। সাতটি বিভাগ কোনো জবাব দেয়নি।

2.10.1.3 গ্র্যানুলার স্তরের মিশ্রণ পরিকল্পনা

মিশ্রণ পরিকল্পনা হল সমষ্টির সংমিশ্রণ (জি এস বি এবং ডব্লিউ এম এম-এর জন্য) যা যানভার বহন করার জন্য পর্যাপ্ত ক্ষমতাশীল একটি মজবুত পাকারাস্তা নিশ্চিত করে। দপ্তরীয় এস ও আর[102] এবং

[100] *পি ডব্লিউ ডি (সড়ক এবং সেতুর কাজ) এস ও আর -2014, এস ও আর- 2015 এবং এস ও আর- 2018 : দফা 2.11.2.2, 2.11.3.2, 2.14.2.4, 2.14.2.5, 2.15.2.1.1, 2.15.2.1.2।*

[101] *জি এস বি-এর জন্য পরীক্ষা এগ্রিগেটের জল শোষণ পরীক্ষা, মিশ্রণের গ্রেডেশন পরীক্ষা, স্ক্রীনিং উপাদানের এটারবাগ লিমিট এবং আদ্রতা ধারন পরীক্ষা।*
ডব্লিউ বি এম-এর জন্য পরীক্ষা এগ্রিগেট ইমপ্যাক্ট ভ্যালু (এ আই ভি), সি এফ এন্ড ই এবং এগ্রিগেটের জল শোষণ পরীক্ষা, স্ক্রীনিং এবং বাইন্ডিং উপাদানের লিকুইড লিমিট এবং প্লাস্টিক লিমিট।
ডব্লিউ এম এম-এর জন্য পরীক্ষা এ আই ভি, সি এফ এন্ড ই এবং এগ্রিগেটের জল শোষণ পরীক্ষা এবং স্ক্রীনিং উপাদানের প্রসারণশীলতার পরীক্ষা।

[102] *পি ডব্লিউ ডি (রাস্তা এবং সেতুর কাজ) এস ও আর-2014, এস ও আর-2015এবং এস ও আর-2018: দফা 2.22.3.3।*

আই আর সি-57:2000[103] অনুযায়ী, ঠিকাদার এই মিশ্রণ পরিকল্পনা তৈরি করবে এবং কাজ শুরু করার আগে ই ই দ্বারা অনুমোদিত হতে হবে।

নিরীক্ষা পর্যবেক্ষণ করে যে, 4.88 কোটি টাকার জি এস বি এবং ডব্লিউ এম এম-এর দুটি কাজে ***{পরিশিষ্ট-9 (xxviii)}*** স্তরগুলির সম্পূর্ণ/ আংশিক সম্পাদনের পরে ই ই দ্বারা মিশ্রণ পরিকল্পনা অনুমোদিত হয়েছিল। এছাড়াও, 7.37 কোটি টাকার চারটি জি এস বি কাজ ***{পরিশিষ্ট-9 (xxix)}*** এবং 15.60 কোটি টাকার ছয়টি ডব্লিউ এম এম কাজ ***{পরিশিষ্ট-9(xxx)}***, দুটির জন্যই অনুমোদিত মিশ্রণ পরিকল্পনা বিভাগ দ্বারা নিরীক্ষার জন্য পেশ করা হয়নি।

এটি ইঙ্গিত করে যে বিভাগ দ্বারা গ্র্যানুলার উপাদানগুলির যথাযথ গুণমান নিয়ন্ত্রণ করা হচ্ছে না, যা পাকারাস্তার ভার বহন ক্ষমতা এবং স্থায়ীত্বের উপর নেতিবাচক প্রভাব ফেলতে পারে।

2.10.1.4 বিটুমিনাস স্তর

বিটুমিনাস উপাদানের প্রধান উপাকরণ হল পাথরের সমষ্টি এবং বিটুমেন। একটি মজবুত পাকারাস্তা নিশ্চিত করতে এই উপকরণ এবং এর মিশ্রণের গুণমান যাচাই করা প্রয়োজন। দপ্তরীয় এস ও আর-এ বিটুমিনাস কাজের গুণমান সুনিশ্চিত করতে বিভিন্ন পরীক্ষার উল্লেখ আছে যেমন এগ্রিগেট ইমপ্যাক্ট ভ্যালু (এ আই ভি)[104], কমবাইন্ড ফ্ল্যাকিনেস এবং এলোনগেশন (সি এফ এন্ড ই)[105], গ্রেডেশন[106], জল শোষণ পরীক্ষা[107], কোটিং এন্ড স্ট্রিপিং[108], বিটুমেনের গুণমান,মিশ্রণ পরিকল্পনা ইত্যাদি।

25 টি পরীক্ষামূলকভাবে যাচাই করা কাজের মধ্যে, একটিতে[109] কোনো বিটুমিনাস উপাদান ছিল না। অবশিষ্ট 24 টি কাজের ক্ষেত্রে ***(পরিশিষ্ট-21)***, কাজে ব্যবহারের আগে বিটুমিনাস সামগ্রীর[110] উপকরণগুলির (177.69 কোটি টাকা মূল্যের) গুণমান যাচাইয়ে (আংশিকভাবে সম্পাদিত) নিরীক্ষায় ঘাটতি লক্ষ্য করা গেছে। বিভাগগুলিকে 24টি কাজে বিটুমিনাস উপাদানগুলির জন্য 468টি পরীক্ষা নির্বাহ করতে হত। যাইহোক, বিভাগটি প্রয়োজনীয় পরীক্ষার 181টি (38 শতাংশ) নির্বাহ করতে পারেনি যা ***পরিশিষ্ট-22***-এ বিশদে বলা হয়েছে।

এছাড়াও, সাতটি পরীক্ষামূলকভাবে যাচাই করা বিভাগ[111] 39 টি পরীক্ষা করা হয়েছে বলে দাবি করলেও তার কোনো নথি প্রদান করতে পারেনি।

যেহেতু কাজটি সম্পাদনের পূর্বে প্রয়োজনীয় গুণমান পরীক্ষার 38 শতাংশ পরীক্ষা করা হয়নি, তাই বিটুমিনাস কাজে নিম্নমানের সামগ্রী ব্যবহার যা পাকারাস্তার অকাল ক্ষয়ের কারণ হতে পারে, বিষয়টি উড়িয়ে দেওয়া যায়না।

দপ্তর তার উত্তরে জানায় (ফেব্রুয়ারি 2022) যে তিনটি বিভাগ নিরীক্ষা পর্যবেক্ষণ মেনে নিয়েছে, দুটি বিভাগ জানিয়েছে যে কোনো নথি নেই এবং 10 টি বিভাগ কোনো উত্তর পেশ করেনি।

---

[103] *আই আর সি এস পি-57-2000: দফা 3.3 সারণী 3.1 ক্রমিক সংখ্যা 6.2।*

[104] *আকস্মিক ধাক্কা বা অভিঘাত প্রতিরোধের পরিমাপ নির্ধারণের জন্য।*

[105] *সমষ্টির নমুনার কণার আকৃতি নির্ধারণ করতে ব্যবহৃত হয় এবং প্রতিটি কণার আকৃতি নির্দিষ্ট অবস্থায় উপস্থাপিত করা হয়।*

[106] *মিশ্রণের প্রতিটি গুরুত্বপূর্ণ বৈশিষ্ট্যগুলির উপর সমষ্টির গ্রেডেশনের প্রভাব আছে যেমন কাঠিণ্য, দৃঢ়তা, স্থায়িত্ব, ভেদ্যতা, কর্ম ক্ষমতা, অবসাদ প্রতিরোধ, পিচ্ছল প্রতিরোধ এবং আদ্রতা জনিত ক্ষয়ের প্রতিরোধ।*

[107] *আদ্রতার পরিমাণ নির্ধারণের জন্য।*

[108] *জলের উপস্থিতিতে সমষ্টির সাথে বিটুমেন সংযুক্তির বৈশিষ্ট্য নির্ধারণ করে।*

[109] *বর্ধমান দক্ষিণ রাজপথ বিভাগের গাঁটি মোড় থেকে গন্ধর্বপুর পর্যন্ত সড়ক নির্মাণ।*

[110] *বিটুমিনাস ম্যাকাডাম (বি এম), ডেন্স বিটুমিনাস ম্যাকাডাম (ডি বি এম) এবং ওয়েরিং কোর্স যেমন সেমি ডেন্স বিটুমিনাস ম্যাকাডম (এস ডি বি সি), বিটুমিনাস কংক্রীট (বি সি), ম্যস্টিক অ্যাসফাল্ট।*

[111] *আলিপুরদুয়ার, কোচবিহার, বাঁকুড়া, বর্ধমান, বীরভূম ও বারাসত (পি ডব্লিউ বিভাগ) এবং বর্ধমান দক্ষিণ রাজপথ বিভাগ।*

2.10.2 কাজ নির্বাহের সময়কালে গুণমান নিয়ন্ত্রণ যাচাই

দপ্তরীয় এস ও আর এবং এম ও আর টি এইচ -এর বিশদ বিবরণী বিভিন্ন উপাদান দিয়ে রাস্তার কাজ নির্বাহের সময় বিভিন্নরকম গুণমান নিয়ন্ত্রণ যাচাই করার সুপারিশ করে। সম্পাদন করার জন্য অনুমোদিত সামগ্রীর ব্যবহার করা হচ্ছে কিনা এবং নকশার মানদন্ড অনুযায়ী কাজ করা হয়েছে কিনা তা নিশ্চিত করার জন্যও এই পরীক্ষাগুলি করা প্রয়োজন। কি ধরনের পরীক্ষা করতে হবে এবং কতবার এই পরীক্ষাগুলি করতে হবে তা সুনির্দিষ্টভাবে বলা আছে। বিভাগীয় প্রতিনিধিদের উপস্থিতিতে ঠিকাদারদের পরীক্ষাগুলি করতে হবে।

2.10.2.1 মাটির কাজ

দপ্তরীয় এস ও আর অনুযায়ী, বেস স্তরটি সম্পাদন করার সময় নির্দিষ্ট সময় অন্তর মাটির কাজগুলির উপর বিভাগগুলির বিভিন্ন পরীক্ষা করা দরকার অনুমোদিত উপাদানগুলি ব্যবহৃত হয়েছে কিনা এবং মাটির প্রত্যাশিত সংক্ষেপন মাত্রা পাওয়া গেছে কিনা তা সুনিশ্চিত করতে। এই বেস স্তর সম্পাদনে যে কোনো আপোষের ফলে পাকারাস্তা বসে যেতে পারে।

25 টি পরীক্ষামূলকভাবে যাচাই করা কাজের মধ্যে, 10 টি কাজে মাটির কাজ (6.15 কোটি টাকার) সম্পাদিত হয়েছিল। 36,529 ঘন মিটার মাটিরকাজ সম্পর্কিত (0.49 কোটি টাকার) দুটি কাজ ***{পরিশিষ্ট-9 (xxxi)}*** নির্বাহের সময় গুণমান নিয়ন্ত্রণ পরীক্ষা করা হয়নি। অবশিষ্ট আটটি কাজে যেখানে 3,77,092 ঘন মিটার মাটির কাজ করা হয়েছিল (5.66 কোটি টাকার), প্রয়োজনীয় গুণমান যাচাইয়ের 71 শতাংশ (2,195 টি) কাজ করা হয়নি যা ***পরিশিষ্ট-23***-এ বিশদে বলা হয়েছে।

এছাড়াও, বিভাগগুলি দ্বারা পরীক্ষা করা হয়েছে বলে উল্লেখ করা 29 শতাংশ পরীক্ষার মধ্যে, পরীক্ষার 73 শতাংশ (653টি) পরীক্ষা প্রতিবেদনের সাথে প্রতিপন্ন করা যায়নি। দপ্তর নিরীক্ষা পর্যবেক্ষণ মেনে নেয় (ফেব্রুয়ারি 2022)।

2.10.2.2 গ্র্যানুলার স্তর

দপ্তরীয় এস ও আর-এ[112] নির্দিষ্ট সময় অন্তর জি এস বি, ডব্লিউ বি এম এবং ডব্লিউ এম এম কাজগুলি নির্বাহে ব্যবহৃত সামগ্রীর বিভিন্ন পরীক্ষা করার উল্লেখ আছে। এই পরীক্ষাগুলি করার উদ্দেশ্য হল অনুমোদিত মানের সামগ্রীর ব্যবহার করা হয়েছে কিনা এবং অনুমোদিত মিশ্রণ পরিকল্পনা অনুসারে কাজ নির্বাহ হয়েছে কিনা তা নিশ্চিত করা যাতে প্রত্যাশিত সংক্ষেপন স্তর পাওয়া যায়।

এই প্রসঙ্গে, নিরীক্ষা লক্ষ্য করে যে 25 টি পরীক্ষামূলকভাবে যাচাই করা কাজের মধ্যে 10 টি জি এস বি কাজ, সাতটি ডব্লিউ বি এম কাজ এবং 24 টি ডব্লিউ এম এম কাজ। দপ্তরীয় এস ও আর অনুযায়ী 10 টি জি এস বি কাজ, ছয়টি ডব্লিউ বি এম কাজ এবং 23 টি ডব্লিউ এম এম কাজে প্রয়োজনীয় গুনমাণ নিয়ন্ত্রণ পরীক্ষা সম্পাদনে ত্রুটি ছিল। 15 টি বিভাগ ***(পরিশিষ্ট-24)*** দ্বারা প্রয়োজনীয় সংখ্যক পরীক্ষার মধ্যে, 47 শতাংশ (9,541 টির মধ্যে 4,474 টি) পরীক্ষা করা হয়নি। এছাড়াও, 13 শতাংশ (5,067 টির মধ্যে 661 টি) পরীক্ষা যা চারটি বিভাগ[113] দ্বারা করা হয়েছে বলে দাবি করা হয়েছিল, পরীক্ষা প্রতিবেদনের অনুপস্থিতিতে তা প্রমাণ করা যায়নি।

---

[112] পি ডব্লিউ ডি এস ও আর (রাস্তাগুলি এবং সেতুগুলি) 2014, 2015 এবং 2018 স্থানের কার্যকলাপের জন্য গুণমান নিয়ন্ত্রণ পরীক্ষা ক্রমিক সংখ্যা 5 (বেস এবং সাব-বেস)।

[113] কোচবিহার, বীরভূম এবং বর্ধমান (পি ডব্লিউ বিভাগ) দক্ষিণ বর্ধমান রাজপথ বিভাগ।

ডব্লিউ বি এম-এর একটি কাজে[114] গুণমান নিয়ন্ত্রণের কোনো পরীক্ষা করা হয়নি (0.20 কোটি টাকার) এবং 1.92 কোটি টাকার ডব্লিউ এম এম -এর অন্য একটি কাজের[115] পরীক্ষার প্রতিবেদন পেশ করা হয়নি।

দপ্তর পরীক্ষার ঘাটতির জন্য লোকবলের অভাবকে দায়ী করেছে এবং প্রয়োজনীয় সংশোধনমূলক পদক্ষেপ নেওয়া হবে বলে জানিয়েছে।

2.10.2.3 বিটুমিনাস স্তর

একটি মজবুত পাকারাস্তার জন্য বিটুমিনাস স্তরে ব্যবহৃত সামগ্রীর গুণমান যাচাই এবং অনুমোদিত সামগ্রী, যেমন পাথরের সমষ্টি, এবং বিটুমেনগুলি অনুমোদিত মিশ্রণ পরিকল্পনা অনুসারে প্রকৃতই ব্যবহার করা হয়েছে এটা সুনিশ্চিত করতে। দপ্তরীয় এস ও আর-এ বিটুমিনাসের কাজ নির্বাহে ব্যবহৃত উপকরণগুলির বিভিন্ন পরীক্ষা এবং এই কাজ নির্বাহের গুণমান পরীক্ষার উল্লেখ আছে।

বি এম, ডি বি এম, এস ডি বি সি, বি সি এবং ম্যাস্টিক অ্যাসফল্ট (174.64 কোটি টাকার) 23টি কাজের ক্ষেত্রে নির্ধারিত পরীক্ষাগুলি[116] আংশিকভাবে (57 শতাংশ) করা হয়েছিল। প্রয়োজনীয় পরীক্ষার ঘাটতি ***পরিশিষ্ট-25***-এ বিশদে বলা হয়েছে। এছাড়াও, বিভাগগুলি 14 শতাংশ (6,356- এর মধ্যে 889) যে পরীক্ষাগুলি করা হয়েছে বলে দাবি করেছিল তা প্রতিপন্ন করার জন্য পরীক্ষার প্রতিবেদন প্রদান করতে পারেনি। বীরভূম রাজপথ বিভাগ-II দ্বারা বি এম এবং এস ডি বি সি (2.06 কোটি টাকার)-এর একটি কাজের ক্ষেত্রে [117] পরীক্ষার প্রতিবেদন পেশ করা হয়নি।

11.09 কোটি টাকা আনুমানিক খরচের একটি রাস্তার কাজে [118] প্রয়োজনীয় গুণমান নিয়ন্ত্রণ পরীক্ষার মাত্র 11 শতাংশ (544 -এর মধ্যে 61) যেমন সমষ্টির গ্রেডিং, বিটুমেনের গুণমান পরীক্ষা, বাইন্ডার ধারণ পরীক্ষা, সংক্ষেপিত বিটুমিনাস স্তরের ঘনত্ব ইত্যাদি সম্পাদিত হয়। নিরীক্ষায় দেখা গেছে যে তিন বছরের ডি এল পি-এর মধ্যে রাস্তাটি খারাপ হয়ে গেছে।

একইভাবে ফেব্রুয়ারি 2019-এ সমাপ্ত 17.91 কোটি টাকা আনুমানিক খরচের অন্য একটি রাস্তার কাজে [119], এটি দেখা গেছে যে বিভাগ গুণমান নিয়ন্ত্রণ পরীক্ষাগুলির 44 শতাংশ সম্পাদন করেনি যেমন ডব্লিউ এম এম-এর ঘনত্ব এবং গ্রেডেশন পরীক্ষা, সমষ্টির সি এফ এন্ড ই পরীক্ষা, বিটুমিনাস কংক্রিটের ঘনত্ব এবং বাইন্ডার ধারণ পরীক্ষা। নিরীক্ষা পর্যবেক্ষণ করেছে যে রাস্তা সম্পূর্ণ হওয়ার দুই বছরের মধ্যে (25 শতাংশ) ক্ষতিগ্রস্ত হয়েছে।

দপ্তর পর্যবেক্ষণটি মেনে নেয় (ফেব্রুয়ারি 2022) এবং জানায় যে সংশোধনমূলক পদক্ষেপ নেওয়া হবে।

[114] বীরভূম মহম্মদ বাজার সংযোগকারী সড়কের সুদৃঢ়করণ ও প্রশস্তিকরণ ফুলাইপুর হয়ে সেওরাকুড়ি-কুলকুড়ি 0.00 কিমি থেকে 9.50 কিমি, পি ডব্লিউ বিভাগ।

[115] বীরভূম রাজপথ বিভাগ-II-এর জয়দেব-কেন্দুলি-ইসলামবাজার সড়ক, 0.00 কিমি থেকে 6.00 কিমি সুদৃঢ়করনের কাজ।

[116] এ আই ভি, সি এফ এন্ড ই, স্ট্রিপিং এবং কোটিং মূল্য, জল শোষণ পরীক্ষা, জল সংবেদনশীলতা পরীক্ষা, আদ্রতা সংবেদনশীলতা পরীক্ষা, দৃঢ়তা পরীক্ষা, বাইন্ডারের গুনমাণ পরীক্ষা, মিশ্রণের গ্রেডিং, বাইন্ডার ধারণ পরীক্ষা, সংক্ষেপিত স্তরের ঘনত্ব, দৃঢ়তা সংখ্যা, স্থায়িত্ব এবং ছিদ্র বিশ্লেষণ পরীক্ষা, বালির সমতুল্য পরীক্ষা, নমনীয়তা সূচক পরীক্ষা, পালিশ করা পাথরের মান এবং সমষ্টির ভগ্ন পৃষ্ঠের শতাংশ।

[117] বীরভূম রাজপথ বিভাগ-II-এর জয়দেব-কেন্দুলি-ইলামবাজার সড়ক-এর 0 কিমি থেকে 6.00 কিমি সুদৃঢ়করন করা।

[118] বীরভূম রাজপথ বিভাগ-I-এর চৌহাট্টা-হাতিয়া-সাঁইথিয়া রাস্তার 0 কিমি থেকে 18.80 কিমি আই আর কিউ।

[119] কোচবিহার রাজপথ বিভাগের রাণিরহাট কামাত চ্যাংরাবান্ধা রাস্তার 0.00 কিমি থেকে 5.76 কিমি, প্রশস্তিকরণ ও সুদৃঢ়করণ।

2.10.3 গুণমান নিয়ন্ত্রণ পরিকাঠামো এবং পর্যবেক্ষণে ঘাটতি

2.10.3.1 পরীক্ষাগারের অভাব

গুণমান নিয়ন্ত্রণের একটি ফলপ্রসু ব্যবস্থার জন্য, সুসজ্জিত পরীক্ষাগার প্রয়োজন। আই আর সি -এর বিশদ বিবরণ [120] অনুযায়ী, দপ্তরের কেন্দ্রীয়, ক্ষেত্রীয় (মন্ডল) এবং বিভাগীয় স্তরে পরীক্ষাগার থাকতে হবে। যাইহোক, দপ্তরের শুধুমাত্র একটি কেন্দ্রীয় পরীক্ষাগার ছিল কোলকাতায় যেমন সড়ক এবং সেতু গবেষণা প্রতিষ্ঠা (আর বি আর আই)। ক্ষেত্রীয় স্তরে কোনো পরীক্ষাগার ছিল না। পরীক্ষামূলকভাবে যাচাই করা বিভাগগুলিতে, বর্ধমান দক্ষিণ রাজপথ বিভাগে একটি মাত্র বিভাগীয় পরীক্ষাগার ছিল। পরীক্ষাগারটি বিভিন্ন তদন্ত এবং গুণমান নিয়ন্ত্রণ পরীক্ষা করার জন্য সজ্জিত ছিল। তবে, আঞ্চলিক সহকারী এবং মৃত্তিকা পরীক্ষাগার সহকারীর মতো পরীক্ষাগার কর্মীদের অনুপস্থিতিতে, পরীক্ষাগারটি ব্যবহার করা যায়নি।

2.10.3.2 বিভাগীয় কর্মীদের দ্বারা পরীক্ষাগার তত্ত্বাবধানে ঘাটতি

আই আর সি[121] নির্দেশিকায় উল্লেখ আছে যে, গুণমানের পরীক্ষাগুলির প্রায় 10 শতাংশ ই ই-এর উপস্থিতিতে, 20 শতাংশ এ ই-এর উপস্থিতিতে এবং 70 শতাংশ জে ই-এর উপস্থিতিতে ঠিকাদারদের পরীক্ষাগারে করতে হবে।

নিরীক্ষা পর্যবেক্ষণ করে যে পরীক্ষামূলকভাবে যাচাই করা বিভাগে গুণমান নিশ্চিতকরণ যাচাই করার জন্য 25 টি কাজের মধ্যে 16 টি কাজে ***{পরিশিষ্ট-9(xxxii)}***, সংশ্লিষ্ট ই ই-এর উপস্থিতিতে পরীক্ষার প্রয়োজনীয় শতাংশ সম্পাদিত হয়নি। ই ই গণ দ্বারা করা পরীক্ষার তত্ত্বাবধান ছিল গড়ে মাত্র তিন শতাংশ। আটটি কাজের ক্ষেত্রে ***{পরিশিষ্ট-9(xxxiii)}***, বিভাগগুলি দ্বারা কোনো তথ্য প্রদান করা হয়নি এবং শুধুমাত্র অবশিষ্ট একটি কাজের[122] ক্ষেত্রে, প্রয়োজনীয় তত্ত্বাবধান ই ই দ্বারা করা হয়েছিল। এটি বিভাগীয় প্রধান দ্বারা গুণমান নিয়ন্ত্রণ পর্যবেক্ষনের অভাবকে নির্দেশ করে।

দপ্তর পর্যবেক্ষনটি মেনে নেন এবং জানায় যে সংশোধনমূলক পদক্ষেপ নেওয়া হবে (ফেব্রুয়ারি 2022)।

2.10.3.3 উর্ধ্বতন কর্তৃপক্ষ দ্বারা পরীক্ষা পর্যবেক্ষনের ঘাটতি

আই আর সি নির্দেশিকা[123] সুপারিশ করে যে গুণমান নিয়ন্ত্রণ পরীক্ষার তথ্য ই ই গণ দ্বারা এস ই/ সি ই গণকে পাঠাতে হবে যাতে বাস্তবে বিস্তারিত বিবরণগুলির ধারাবাহিকতা এবং সামঞ্জস্যতা নিশ্চিত করা যায়। প্রতিক্রিয়ার উদ্দেশ্যে কেন্দ্রীয় পরীক্ষাগারে তথ্য পাঠানো প্রয়োজন ছিল।

যাইহোক, এটি দেখা গেছে যে 14 টি পরীক্ষামূলকভাবে যাচাই করা বিভাগে ***(পরিশিষ্ট-26)*** এই কর্তৃপক্ষদের কাছে তাদের পর্যবেক্ষন এবং প্রতিক্রিয়ার জন্য গুণমান নিয়ন্ত্রণের তথ্য পাঠানো হয়নি। অবশিষ্ট পাঁচটি বিভাগের ক্ষেত্রে এই মর্মে কোনো নথি পেশ করা হয়নি। এটি ইঙ্গিত করে যে বিভাগগুলির বাইরে কর্তৃপক্ষ কোনো কাজের গুণমান নিয়ন্ত্রণ প্রক্রিয়ার সাথে জড়িত ছিল না।

2.10.3.4 গুণমান নিয়ন্ত্রণ না করেই ঠিকাদারদের অর্থপ্রদান

আই আর সি নির্দেশিকায় [124] উল্লেখ আছে যে পরীক্ষার ফলাফলগুলি প্রতিটি তৃতীয় রানিং অ্যাকাউন্ট বিলের সাথে উপস্থাপন করতে হবে, যাতে কাজের সুনিশ্চিত গুণমানের সাথে অর্থ প্রদানকে সংযুক্ত

[120] আই আর সি- এস পি-11:1984 "সড়ক এবং রানওয়ে নির্মাণের জন্য গুনমাণ নিয়ন্ত্রণের জন্য সারপুস্তিকা", দফা 1.3.2।

[121] আই আর সি- এস পি-11:1984, দফা 1.11।

[122] বর্ধমান পি ডব্লিউ বিভাগের মেমারি মন্তেশ্বর রাস্তার 0 কিমি থেকে 31.30 কিমি প্রশস্তকরণ ও সুদৃঢ়করণ।

[123] আই আর সি- এস পি-11:1984, দফা 1.3.3।

[124] আই আর সি- এস পি- 11:1984, দফা 1.11।

করা যায়। এছাড়াও, ডব্লিউ বি এফ আর (নিয়ম 217) আদেশ দেয় যে চুক্তি অনুসারে সম্পূর্ণ হার শুধুমাত্র তখনই অনুমোদিত হওয়া উচিত যদি কাজের গুণমান উল্লিখিত বিশদ বিবরণ অনুযায়ী হয়।

যাইহোক, গুণমান নিশ্চিতকরণ যাচাইয়ের জন্য নির্বাচিত 25টি কাজের মধ্যে, প্রয়োজনীয় সংখ্যক পরীক্ষা করতে ব্যর্থ হওয়া সত্ত্বেও ঠিকাদারদের সম্পূর্ণ অর্থ প্রদান করা হয়েছিল। এটি প্রমাণ করে যে বিভাগগুলি গুণমান নিয়ন্ত্রণের নিয়মগুলি প্রয়োগ করছে না এবং কাজের গুণমানের মূল্যে ঠিকাদারদের অনায্য সুবিধা প্রদান করছে।

2.10.3.5 গুণমান নিয়ন্ত্রণের কাজের জন্য অপ্রশিক্ষিত কর্মী

আই আর সি নির্দেশিকা[125] সুপারিশ করে যে দপ্তরের আধিকারীকদের মধ্যে সচেতনতা আনতে এবং পরীক্ষার পদ্ধতি সম্পর্কে তাদের অত্যাধুনিক জ্ঞানসম্পন্ন করার জন্য গুণমান নিয়ন্ত্রণের উপর নিয়মিত কর্মশালা অনুষ্ঠিত করার যা কর্মীদের, পরীক্ষার বিশদ বিবরণ, প্রয়োজনীয় পরীক্ষার গ্রহণযোগ্য মানদন্ড, পরীক্ষার পদ্ধতি ও পরীক্ষার পুনরাবৃত্তির উপর সময়পোযোগী তথ্য সম্পর্কে সচেতন করে গুণমান নিয়ন্ত্রণ ব্যবস্থার ধারণা তৈরি করা।

যাইহোক, 2015-16 থেকে 2019-20 পর্যন্ত 19 টি পরীক্ষামূলকভাবে যাচাই করা বিভাগের মধ্যে 14 টি বিভাগের ***(পরিশিষ্ট-26)*** কর্মীদের জন্য এই ধরনের কোনো প্রশিক্ষণ অধিবেশন অনুষ্ঠিত হয়নি। সুতরাং, দপ্তরের সংশ্লিষ্ট কর্মীরা গুনমাণ নিয়ন্ত্রণের কাজের জন্য সর্বশেষ প্রযুক্তি এবং প্রয়োজনীয়তা সম্পর্কে অবগত ছিল না।

সুতরাং, এটা স্পষ্ট যে দপ্তর প্রয়োজনীয় সংখ্যক গুণমাণ নিয়ন্ত্রণ পরীক্ষা সম্পাদন করতে ব্যর্থ হয়েছে যার ফলে কাজের গুণমান আপস করা হয়েছে। ঠিকাদারদের অর্থ প্রদানের সময় সম্পাদিত গুণমান নিয়ন্ত্রণ যাচাই সংযুক্ত করার কোনো ব্যবস্থা নেই এবং ফলস্বরূপ, প্রয়োজনীয় সংখ্যক পরীক্ষা না করা সত্ত্বেও ঠিকাদারদের অর্থ প্রদান করা হয়েছে।

2.11 সড়কের গতিশীলতা

রাস্তা ও পরিবহনের পরিপ্রেক্ষিতে গতিশীলতা বলতে বোঝায় সহজে মানুষের চলাচলের ক্ষমতা এবং এর পাশাপাশি পণ্য ও পরিষেবা স্থানান্তর করা। বিরামহীন যোগাযোগের জন্য পরিবহন পরিকাঠামোয় সঠিক জায়গায় সঠিক পরিবহন প্রণালী স্থাপন দ্বারা একটি নিরাপদ, আরো কার্যকরী এবং টেকসই পরিবহন ব্যবস্থায় গতিশীলতা আসবে। গতিশীলতা মানে এটাও যে নিরাপদে দ্রুত যানজট মুক্ত যাতায়াতের জন্য গৃহীত পরিবহন প্রণালী। গতিশীলতার অভাব অর্থনৈতিক অদক্ষতা বায়ু দূষণ এবং সুগমতাকে প্রভাবিত করে। গতিশীলতার উদাহরণগুলির মধ্যে রয়েছে আন্তঃরাজ্য মহাসড়কে ট্রাক লেন প্রদান করে সামগ্রিক পণ্য পরিবহনের পরিমাণ বাড়ানো, যানজট ব্যবস্থপনার উন্নতি ইত্যাদি। 11 তম পরিকল্পনার জন্য সড়কের পরিচালন গোষ্ঠী সুপারিশ করেছিল যে, প্রতিটি রাজ্য এন এইচ, এস এইচ এবং এম ডি আর- এর একটি মূল নেটওয়ার্ক চিহ্নিত করতে পারে যা রাস্তার যান চলাচলের সিংহভাগ বহন করে এবং করিডোর ধারনা অনুসরণ করে এটি বিকাশ করতে পারে যাতে প্রতি ঘন্টায় গড়ে 70 থেকে 80 কিলোমিটার গতিতে রাজ্যের এক প্রান্ত থেকে অন্য প্রান্তে পৌঁছানো যায়; উদ্দেশ্য হওয়া উচিত এই যে, একটি বাণিজ্যিক যান একদিনে এই জাতীয় নেটওয়ার্কে 500 থেকে 600 কিলোমিটার যেতে পারে।

ভারতের জনসংখ্যা এবং সম্পদের দ্রুত বৃদ্ধি এবং ব্যবসা বাণিজ্য বৃদ্ধির ফলে গত কয়েক দশকে যানবাহনের পরিমাণ বেড়েছে যা নিরাপদ, দ্রুত এবং সু-সংযুক্ত পরিবহন সুগমতার ক্ষেত্রে নাগরিকদের গতিশীলতার উপর উল্লেখযোগ্য প্রভাব ফেলেছে।

নিরীক্ষা রাস্তার সারিবদ্ধতা, বাই-পাসের ব্যবস্থা (যানজট পূর্ণ রাস্তা এড়াতে), বাস বে, দখল অপসারন, রাস্তার সমান প্রস্থ, সংযোগ রাস্তার সাথে সেতুর প্রস্থের সমতা, নদীর উপর সেতু না থাকার ক্ষেত্রে

[125] *আই আর সি-এস পি-11:1984, দফা 1.12।*

রাস্তার সংযোগ এবং দুর্বল সেতুর অস্তিত্বের পরিপ্রেক্ষিতে গতিশীলতা বিশ্লেষণ করেছে। পি ডব্লিউ ডি-এর আওতাধীন সাতটি জেলার 19 টি বিভাগে এবং ডব্লিউ বি এইচ ডি সি এল-এর 130 টি রাস্তা বিশ্লেষণ করা হয়েছিল গতিশীলতা মূল্যায়নের জন্য। পরবর্তী অনুচ্ছেদগুলিতে নিরীক্ষার পর্যবেক্ষণ আলোচনা করা হল।

2.11.1 গতিশীলতার উপর দপ্তরীয় নীতি

দপ্তর কোনো নীতি নির্দেশিকা প্রণয়ন করেনি বা সড়কে চলাচলের বিষয়ে কোনো আদেশ জারি করেনি। রাস্তার উপর যানজট, রাস্তার ধারের দখল, প্রচুর সংখ্যক দুর্বল এবং সংকীর্ণ সেতু যা যানবাহন চলাচলে বাধা সৃষ্টি করে ইত্যাদির মতো সমস্যাগুলি পি ডব্লিউ ডি রাস্তায় বিদ্যমান থাকা সত্ত্বেও এটা করেনি। এগুলি ছাড়াও পশ্চিমবঙ্গে 2015-16 থেকে 2019-20 পর্যন্ত সময়ে গাড়ির সংখ্যা 47.28 শতাংশ ***(পরিশিষ্ট-27)*** এবং একই সময়ের মধ্যে পরীক্ষামূলকভাবে যাচাই করা সাতটি জেলায় ***(পরিশিষ্ট- 28)*** 39 শতাংশ বৃদ্ধি পেয়েছে। নিরীক্ষা পর্যবেক্ষণ করেছে যে, পরীক্ষামূলকভাবে যাচাই করা জেলাগুলিতে নিরীক্ষার অধীনে সময়ের মধ্যে 39 শতাংশ যানচলাচল বৃদ্ধি হওয়া সত্ত্বেও, নতুন রাস্তার প্রয়োজনের বিষয়ে কোনো বিশ্লেষণ করা হয়নি। এই সময়ের মধ্যে পরীক্ষামূলকভাবে যাচাই করা বিভাগগুলি দ্বারা কোনো নতুন রাস্তা তৈরি করা হয়নি, কেবল বীরভূম পি ডব্লিউ বিভাগ ছাড়া যেখানে 14.23 কিলোমিটার দৈর্ঘ্যের তিনটি নতুন রাস্তা[126] নির্মাণ করা হয়েছে বলে উল্লেখ করা হয়েছিল।

2.11.2 যানবাহন চালচলের পর্যায়ক্রমিক পরিসংখ্যান নেই

এন আই টি আই আয়োগ[127] অনুসারে যানচলাচলের গতিকে বাধা দেওয়ার প্রধান কারণগুলির মধ্যে একটি হল যানজট যা উৎপাদনশীলতা, জ্বালানী খরচ এবং অর্থনৈতিক দক্ষতার উপর বিরূপ প্রভাব ফেলে। সুতরাং রাস্তায় যানবাহন চলাচলের অবাধ যাতায়াত নিশ্চিত করার জন্য, রাস্তায় যানচলাচলের বৃদ্ধি এবং রাস্তাটি যানচলাচলের বৃদ্ধি বহন করতে সক্ষম কিনা তা মূল্যায়ন করা অত্যাবশ্যক ছিল। যানচলাচল বৃদ্ধি নির্ধারণের জন্য, যানচলাচলের পর্যায়ক্রমিক পর্যবেক্ষণ করা প্রয়োজন। যাইহোক, নিরীক্ষা পর্যবেক্ষণ করেছে যে যানচলাচলের ভার মূল্যায়ন করার জন্য এই ধরনের যানচলাচলের পর্যায়ক্রমিক ফলগণনা সম্পাদিত করা হয়নি। যৌথভাবে কার্যস্থল পরিদর্শন (জানুয়ারি 2021) করার সময় নিরীক্ষা পর্যবেক্ষণ করেছে যে এম ডি আর-এর একটি প্রশস্তকরণের কাজ[128], যানগণনা শুমারি না করেই সম্পাদিত হয়েছিল (2017) এবং যেখানে কোনো পর্যায়ক্রমিক যান গণনা করা হয়নি, সেখানে প্রচন্ড যানজট ছিল।

চিত্র 2.8 : এন এন রাস্তা 0.850 কিমি-তে (01.01.2021)

চিত্র 2.9 : এন এন রাস্তা 0.400 কিমি-তে (01.01.2021)

[126] *আঙ্গারগড়িয়া মামুদপুর সড়ক, আঙ্গারগড়িয়া কাবিলপুর শাহনগর সড়ক এবং বাগদোলা জয়রামপুর সড়ক।*

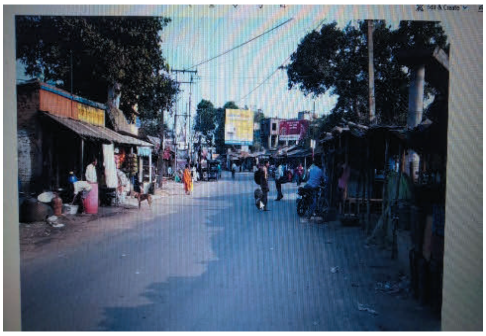
[127] *ভারতের গতিশীলতার রূপান্তর, একটি দৃষ্টিকোন (সেপ্টেম্বর 2018)।*

[128] *কোচবিহার পি ডব্লিউ বিভাগের এন এন সড়ক (1.81 কিমি) প্রশস্তকরণ ও উন্নতি।*

2.11.3 কোনো যানজট স্থান শনাক্ত না করা

যেহেতু রাস্তার গতিশীলতাকে প্রভাবিত করার জন্য যানজটকে একটি প্রধান কারণ হিসাবে চিহ্নিত করা হয়েছে, তাই যানজট স্থানগুলি চিহ্নিত করার জন্য পর্যায়ক্রমিক পরিদর্শন অপরিহার্য যাতে গতিশীলতা বাড়ানোর জন্য সেই স্থানগুলি সহজ করার সঠিক পদক্ষেপ শুরু করা যেতে পারে।

যাইহোক পরীক্ষামূলকভাবে যাচাইকরা 19 টি বিভাগের মধ্যে, মাত্র ছয়টি বিভাগ[129] দাবি করেছে যে তারা পর্যায়ক্রমে পরিদর্শন করেছে। যানজটের বৃদ্ধির কারন চিহ্নিত করতে এবং বিকল্প রাস্তা, বাইপাস, অ্যান্ডার পাস, বাস বে এবং এই জাতীয় অন্যান্য ব্যবস্থা গ্রহণ করে সমস্যাগুলি উপশম করতে অন্যান্য বিভাগগুলি কখনই এই জাতীয় অনুশীলন করেনি। ছয়টি বিভাগ যেখানে এই জাতীয় বিশ্লেষণ করা হয়েছিল, দুটি রাস্তার[130] কার্যস্থল পরিদর্শনের সময় নিরীক্ষা দ্বারা লক্ষ্য করে যে এই সড়কগুলিতে কমপক্ষে তিনটি যানজট স্থান রয়েছে যা বিভাগগুলি আগে চিহ্নিত করেনি।



চিত্র-2.10: মন্তেশ্বর দাইনহাট সড়কের (বর্ধমান উত্তর রাজপথ বিভাগ) নসিগ্রাম মালডাঙ্গা মোড়ে রাস্তার ধার দখলের কারণে যানজট স্থল (11-02-2021)

চিত্র-2.11: নিউ টাউন বাজারে ক্রস রোডে (আলিপুরদুয়ার পি ডব্লিউ বিভাগ) অননুমোদিত বাজারের কারণে যানজট স্থল (20-12-2020)

এটি ইঙ্গিত করে যে যদিও বিভাগগুলি যানজট স্থান চিহ্নিত করেছে, অনুশীলনটি বিশদে এবং ব্যাপকভাবে করা হয়নি।

এছাড়াও, কোচবিহার জেলায় অংশীদারদের[131] সাথে বৈঠকে দুটি রাস্তার[132] অস্তিত্ব প্রকাশ করা হয়েছে যেখানে যানচলাচলের গড় গতিবেগ 10 থেকে 20 কিলোমিটারের মধ্যে ছিল। কেশব রোড, একটি এস এইচ অত্যন্ত সংকীর্ণ ছিল অন্যটি, একটি ও ডি আর,-(দেওয়ানহাট চিলকিরহাট রোড-I), অসংখ্য বাঁক ছিল। বিভাগ কেশব রোডের অবস্থা ও রাস্তার যানভার সম্পর্কে অবগত ছিল না এবং জানায় বিষয়টি তদন্ত করা হবে। অন্য রাস্তার ক্ষেত্রে, বিভাগ জানায় (জানুয়ারি 2021) যে, একাধিক বাঁক-এই সমস্যার জন্য তাদের কাছে কোনো সমাধান নেই। এটি ইঙ্গিত করে যে পি ডব্লিউ ডি তার রাস্তায় গতিশীলতার ব্যাপ্তি সম্পর্কে সচেতন নয় এবং গতিশীলতাকে প্রভাবিত করে এমন প্রতিবন্ধকতাগুলি উপশম করার জন্য কোনো নীতিও নেই।

2.11.4 রাস্তার পরিবর্তনশীল প্রস্থ

একটি রাস্তায় যানবাহনের অবিরত চলাচলের জন্য, রাস্তার পরিব্যাপ্তি জুড়ে একই প্রস্থ থাকা দরকার। নিরীক্ষা পর্যবেক্ষণ করে যে ছয়টি বিভাগের[133] অধীনে 25 টি রাস্তার পুরো অংশে রাস্তার প্রস্থ সমান

[129] *বর্ধমান উত্তর, বীরভূম-I এবং বীরভূম-II (রাজপথ বিভাগ) এবং আলিপুরদুয়ার, বাঁকুড়া ও বীরভূম (পি ডব্লিউ বিভাগ)।*

[130] *বর্ধমান উত্তর হাইওয়ে ডিভিশনের মন্তেশ্বর দাইনহাট সড়ক এবং আলিপুরদুয়ার পি ডব্লিউ ডিভিশনের ক্রস সড়ক।*

[131] *কোচবিহার জেলা মিনিবাস মালিক সমিতি, কোচবিহার জেলা বাস মালিক সমিতি, কোচবিহার ট্রাক মালিক কল্যান সমিতি, কোচবিহার পি ডব্লিউ ডি এবং কোচবিহার রাজপথ বিভাগ কর্তৃপক্ষ এবং নিরীক্ষা।*

[132] *কোচবিহার পি ডব্লিউ ডি-এর কেশব সড়ক এবং দেওয়ানহাট-চিলকিরহাট রোড-I।*

[133] *আলিপুরদুয়ার, বীরভূম-II, দক্ষিণ 24 পরগণা রাজপথ বিভাগ, বারাসাত-I ও বর্ধমান উত্তর (রাজপথ বিভাগ) এবং বিষ্ণুপুর পি ডব্লিউ বিভাগ।*

ছিল না। বাকি রাস্তার প্রস্থের সাথে সংকীর্ণ অংশের পার্থক্য 1.5 মিটার থেকে 11 মিটার পর্যন্ত ছিল ***(পরিশিষ্ট- 29)***।

দুটি বিভাগ[134] মেনে নিয়েছেন যে বিভিন্ন রকম প্রস্থ যান চলাচলের গতিকে প্রভাবিত করেছে, বাকি অন্য চারটি বিভাগ কোনো উত্তর দেয়নি। এই সমস্যা মোকাবিলায় দপ্তরের পক্ষ থেকে কোনো সর্বাঙ্গীন পরিকল্পনা প্রণয়ন করা হয়নি। দপ্তর জানায় (ফেব্রুয়ারি 2022) যে রাস্তাগুলির সংকীর্ণ অংশগুলি ধীরে ধীরে প্রশস্ত করা হবে।

2.11.5 সংকীর্ণ সেতু

সড়কে সরু সেতুর অস্তিত্বও যান চলাচলের অবাধগতিতে প্রতিবন্ধকতা হিসাবে কাজ করে। তারা সড়ক নিরাপত্তায় ঝুঁকিও তৈরি করে।

নিরীক্ষা চলাকালীন, এটি দেখা গেছে যে নয়টি পরীক্ষামূলকভাবে যাচাই করা বিভাগের অধীনে 29টি রাস্তায় 44 টি সংকীর্ণ সেতু রয়েছে যা যানবাহন চলাচলে বাধা সৃষ্টি করছে যা ***পরিশিষ্ট-30***-এ বিশদে বলা হয়েছে।

দপ্তর জানায় (ফেব্রুয়ারি 2022) যে, সেতুগুলির মধ্যে ছয়টি প্রতিস্থাপন করা হয়েছে, চারটি সেতুতে কাজ চলছে এবং 19 টি সেতুর ক্ষেত্রে কোনো ব্যবস্থা নেওয়া হয়নি। বাকি 15 টি সংকীর্ণ সেতু নিয়ে দপ্তরটি কোনো মন্তব্য করেনি।

2.11.6 দুর্বল সেতু

দুর্বল সেতুর অস্তিত্ব রাস্তায় যানচলাচলের গতিকে প্রভাবিত করে এবং গতির পাশাপাশি সেই সেতুগুলির উপর দিয়ে চলাচলকারী যানবাহনের ওজনের উপর সীমাবদ্ধতা অনিবার্য।

নিরীক্ষায় দেখা গেছে যে নয়টি বিভাগে, 47 টি দুর্বল সেতু ছিল ***(পরিশিষ্ট-31)*** যেখানে গতি এবং ভারবহনের উপর বিধিনিষেধ আরোপ করা হয়েছে যা যানচলাচলের গতিশীলতাকে প্রভাবিত করেছে।

দপ্তর, দক্ষিণ 24 পরগণা পি ডব্লিউ বিভাগের ক্ষেত্রে জানায় (ফেব্রুয়ারি 2022) যে দুর্বল সেতুগুলির পুনঃস্থাপন এবং প্রতিস্থাপনের জন্য অগ্রাধিকার দেওয়া হয়েছে। তবে জমি অধিগ্রহণ, দখল এবং তহবিলের অপ্রতুলতার জন্য বিলম্ব হচ্ছে।

2.11.7 বিরামহীন গতিশীলতা

নিরীক্ষায় দেখা গেছে যে সাতটি বিভাগের অধীনে থাকা 17 টি রাস্তা ***(পরিশিষ্ট-32)*** হঠাৎ করে নদী তীরে বন্ধ হয়ে গেছে এবং অন্য পাড়ে যাওয়ার কোনো উপায় নেই। ফলস্বরূপ, যানবাহনকে তাদের গন্তব্যে পৌঁছানোর জন্য ঘুরপথে বা ফেরি ইত্যাদি দিয়ে নদী পার হতে হয়। একটি রাস্তা, যেমন বাঁকুড়া হাইওয়ে ডিভিশনের চন্দ্রকোনা-গোয়ালতোড়-সারেঙ্গা-সিমলিঘাট রাস্তা কংসাবতী নদীর উপর একটি স্থায়ী সেতু না থাকার কারণে ঝাড়গ্রাম জেলায় পৌঁছানোর জন্য অতিরিক্ত 20 কিলোমিটার রাস্তা পার করতে হয়, যার ফলে গতিশীলতা প্রভাবিত হয়।

চিত্র 2.12: বাঁকুড়া রাজপথ বিভাগের চন্দ্রকোনা-গোয়ালতোড়-সিমলিঘাট রাস্তা। একটি অস্থায়ী সেতু যেটি বর্ষাকালে অব্যবহারযোগ্য হয়ে পড়ে

[134] *বীরভূম রাজপথ বিভাগ-II এবং বারাসাত রাজপথ বিভাগ-I।*

দপ্তর জানায় (ফেব্রুয়ারি 2022) যে স্থানীয় প্রশাসন/ জনগণের কাছ থেকে প্রস্তাব পাওয়ার পরে এবং অর্থনৈতিক সমীক্ষা করার পরেই নতুন সেতু নির্মাণ করা হবে।

সুতরাং, গতিশীলতা উন্নত করার জন্য দপ্তরটি এখনও একটি নীতি/ কর্ম পরিকল্পনা তৈরি করতে পারেনি। রাস্তাগুলির পর্যায়ক্রমিক যান চলাচল সমীক্ষার অনুপস্থিতির কারণে সৃষ্ট যানজট, সংকীর্ণ ও দুর্বল সেতুর অস্তিত্ব যা যানচলাচলে বাধা সৃষ্টি করে, রাস্তার পরিবর্তনশীল প্রস্থ ইত্যাদির জন্য প্রতিকারমূলক ব্যবস্থা গ্রহণের জন্য দপ্তর এখনও কোনো বিশ্লেষন করেনি।

2.12 সড়ক নিরাপত্তা

সড়ক নিরাপত্তা সারা বিশ্বে একটি চিন্তার বিষয় কারণ সড়কে ভারী ও দ্রুতগতির যানবাহনের সংখ্যা বৃদ্ধির সাথে সড়ক দুর্ঘটনায় মৃত্যু ও আঘাতের প্রধান কারণ হিসেবে দেখা যায় । এম ও আর টি এইচ[135] অনুযায়ী ভারতের সড়ক নিরাপত্তা বিশ্বের মধ্যে সবথেকে খারাপ, প্রতি চার মিনিটে একটি প্রাণহানি ঘটে। 2019 সালের ক্যালেন্ডার বছরে রাজ্য এবং কেন্দ্রশাসিত অঞ্চল (ইউ টি)-গুলিতে মোট 4,49,002 টি সড়ক দুর্ঘটনার ঘটনা জানায়, যেখানে 1,51,113 জনের প্রাণহানি ঘটে এবং 4,51,361 জন আহত হয় ।

দেশে সড়ক নিরাপত্তা নিশ্চিত করার জন্য, ভারত সরকার জাতীয় সড়ক নিরাপত্তা নীতি গ্রহণ করেছে (মার্চ 2010)। নীতিটিতে দেশে সড়ক নিরাপত্তার উন্নতির জন্য সরকার কর্তৃক গ্রহণযোগ্য উদ্যোগের রূপরেখা দেওয়া আছে।

সড়ক নিরাপত্তা সংক্রান্ত বিভিন্ন আইনের প্রয়োগের নিয়ন্ত্রণ ও পর্যবেক্ষণের জন্য সড়ক নিরাপত্তার জন্য সুপ্রিম কোর্ট সমিতি (এস সি সি আর এস) গঠন হয় (এপ্রিল 2014)।

এস সি সি আর এস রাজ্যগুলিকে রাজ্য সড়ক নিরাপত্তা নীতি প্রণয়ন করতে এবং একটি রাজ্য সড়ক নিরাপত্তা পরিষদ গঠন করতে নির্দেশ দেয় (মার্চ 2015)। এটি রাস্তার দুর্ঘটনাপ্রবণ এলাকাগুলি সনাক্তকরণ, তাদের অপসারণ এবং গৃহীত পদক্ষেপের কার্যকারিতা মূল্যায়নে আরও বেশি নজরদারির জন্য খসড়া স্থাপনেরও উল্লেখ করেছিল। অন্যান্য পদক্ষেপের মধ্যে রয়েছে ট্র্যাফিক আইনের প্রয়োগকে শক্তিশালী করা, রাস্তায় টহল দেওয়া, কারিগরি ব্যবস্থা নেওয়া, হোর্ডিং এবং বস্তুগুলি অপসারণ করা যা গাড়ি চালানোয় বাধা সৃষ্টি করে বা চালকদের বিভ্রান্ত করে, একটি সড়ক নিরাপত্তা কর্ম পরিকল্পনা (আর এস এ পি) প্রস্তুত করা, পথচারীদের চলার পথের উপর দখল দূর করার জন্য কার্যকর ব্যবস্থা গ্রহণ এবং সবশেষে একটি সড়ক নিরাপত্তা তহবিল গঠন করা

2.12.1 রাজ্য সড়ক নিরাপত্তা নীতি

দীর্ঘমেয়াদে 'শূন্য সড়ক দুর্ঘটনা সংখ্যা' অর্জন করতে এবং 2020 সালের মধ্যে সড়ক দুর্ঘটনার পাশাপাশি প্রাণহানির সংখ্যা 20 শতাংশে কমিয়ে আনার মাধ্যমে সমস্ত সড়ক ব্যবহারকারীদের জন্য নিরাপদ সড়ক নেটওয়ার্কের লক্ষ্যমাত্রা নিয়ে রাজ্য সড়ক নিরাপত্তা নীতি তৈরি করা হয়েছিল (ফেব্রুয়ারি 2016)। অন্যান্য বিষয় সহ উদ্দেশ্যগুলির অন্তর্গত হল :

(i) সড়ক কারিগরির ও নকশার উন্নতি, সড়ক নিরাপত্তা সচেতনতা বৃদ্ধি, নিয়মের কঠোর প্রয়োগ এবং জরুরি পরিচর্যার ব্যবস্থা;

(ii) উন্নত দুর্ঘটনা ব্যবস্থাপনার জন্য একটি "দুর্ঘটনা তথ্য ব্যবস্থা" তৈরি করা;

(iii) দপ্তর দ্বারা সমন্বিত পদক্ষেপ এবং দায়বদ্ধতা, মূল্যায়ন, তহবিল এবং গবেষণা নিশ্চিত করা; এবং

(iv) ঝুঁকিপূর্ণ রাস্তা ব্যবহারকারীদের প্রতি বিশেষ মনোযোগ দিয়ে সড়কে প্রাণহানি এবং আঘাতের ঘটনা উল্লেখযোগ্যভাবে হ্রাস করা।

[135] সড়ক দুর্ঘটনা প্রতিবেদন 2019 অনুযায়ী।

নীতি অনুযায়ী গ্রহণযোগ্য মূল পদক্ষেপগুলি হল ;

(i) রাস্তা ভাঙ্গার তথ্য ব্যবস্থা শক্তিশালীকরণ

(ii) নিরাপদ পরিকল্পনা এবং রাস্তার নকশা

(iii) নিরাপদে গাড়ি চালানো

(iv) রাস্তা ব্যবহারকারীদের জন্য সচেতনতা, শিক্ষা এবং প্রশিক্ষণ

(v) নিরাপত্তা আইন প্রয়োগ

(vi) সড়ক দুর্ঘটনার জন্য জরুরী চিকিৎসা সেবা

(vii) সড়ক নিরাপত্তার জন্য গবেষণা, এবং

(viii) সড়ক নিরাপত্তার জন্য আইনি ও আর্থিক পরিবেশ শক্তিশালীকরণ।

রাস্তার পরিকল্পনা ও নকশার জন্য যে ব্যবস্থা গ্রহণের পরিকল্পনা করা হয়েছিল তার মধ্যে রয়েছে যথাযথ পরিকল্পনা, নকশা এবং নির্মাণ কৌশলের মাধ্যমে দুর্ঘটনাপ্রবণ এলাকার (ব্ল্যাক স্পট) পর্যায়ক্রমিক সনাক্তকরণ এবং সংশোধনের ব্যবস্থা; সমস্ত এন এইচ , এস এইচ-এ সড়ক চিহ্নগুলির বাস্তবায়ন এবং নিরাপত্তা সরঞ্জাম স্থাপন; স্কুল/হাসপাতাল/ব্যস্ত অবস্থানের কাছাকাছি ঝুঁকিপূর্ণ এলাকায় বাস্তবিকভাবে গতি কমাতে ট্র্যাফিক ধীর করার ব্যবস্থা প্রবর্তন; বিশেষজ্ঞ সংস্থার মাধ্যমে সড়ক নিরাপত্তা নিরীক্ষা পরিচালনা; প্রধান সড়ক নেটওয়ার্কগুলিতে রাস্তার ধারের সুবিধা/পরিষেবা কেন্দ্র নির্মাণ এবং শহুরে ও গ্রামীণ রাস্তাগুলি নিয়ে সমস্ত সড়ক সেক্টর সংস্থাগুলির সমস্ত স্তরে বাস্তুকারদের ব্যবহার করার জন্য 'সড়ক নিরাপত্তা নকশা নির্দেশিকা'-এর একটি সরগ্রন্থ তৈরি করা। যাইহোক, দপ্তর এখনও 'সড়ক নিরাপত্তা নকশা নির্দেশিকা'-এর একটি সারগ্রন্থ এখনও প্রস্তুত করেনি। এই ধরনের নির্দেশনার অনুপস্থিতিতে সড়ক নিরাপত্তার নকশায় কোনো বিধিবদ্ধ নিয়ম ছিল না যা অনুসরণ করা যেতে পারে এবং সড়ক নিরাপত্তা ব্যবস্থা বাস্তবায়নের জন্য দপ্তরকে ঊর্ধ্বতন কর্তৃপক্ষের সিদ্ধান্তের ওপর নির্ভর করতে হতো, যা অভিন্ন বা সুসংহত ছিল না।

2.12.2 অসম্পূর্ণভাবে দুর্ঘটনাপ্রবণ এলাকা সনাক্তকরণ

পশ্চিমবঙ্গে সড়ক নিরাপত্তার জন্য সড়ক নিরাপত্তার প্রচার এবং দুর্ঘটনাপ্রবণ এলাকা চিহ্নিত করে রাজ্য জুড়ে দুর্ঘটনা কমানোর জন্য এস সি সি আর এস-এর নির্দেশে কর্ম পরিকল্পনা (2015)তৈরি করা হয়েছিল। সেইমত, দপ্তর একটি দুর্ঘটনাপ্রবণ এলাকা প্রোটোকল তৈরি করেছে এবং এটিকে একটি নির্দিষ্ট এলাকা হিসাবে সংজ্ঞায়িত করেছে একটি রাস্তার মাঝামাঝি অংশে বা যেকোনো জংশনে যেখানে এক বছরে ন্যূনতম 10টি দুর্ঘটনা এবং/অথবা ন্যূনতম পাঁচটি প্রাণহানির ঘটনা ঘটেছে।

যাইহোক, নথি থেকে দেখা গেছে যে কর্মপরিকল্পনা অনুযায়ী বিশেষজ্ঞদের সাহায্য নিয়ে দপ্তর এবং পুলিশ দপ্তর যৌথভাবে দুর্ঘটনাপ্রবণ এলাকা সনাক্তকরণ করছে না। দপ্তর বা কোনো বিশেষজ্ঞের সঙ্গে পরামর্শ না করেই পুলিশ বারবার ঘটে যাওয়া দুর্ঘটনার ভিত্তিতে দুর্ঘটনাপ্রবণ এলাকা চিহ্নিত করছে। কর্ম পরিকল্পনার বিবেচনামত , তথ্যে দুর্ঘটনার প্রকৃতি এবং সম্পত্তির ক্ষতির পরিমাণেরও উল্লেখ ছিল না।

একবার দুর্ঘটনাপ্রবণ এলাকা শনাক্ত হয়ে গেলে, এটি পি ডাব্লিউ ডি-এর সড়ক নিরাপত্তা কক্ষে[136] পাঠানো হয়। কক্ষ তারপরে দুর্ঘটনাপ্রবণ এলাকাগুলি বিশ্লেষণ করে এবং তাদের সংশোধনের

[136] *সমগ্র পি ডব্লিউ দপ্তরের সাথে সম্পর্কিত সড়ক নিরাপত্তা সংক্রান্ত সমস্যাগুলির জন্য একটি সংযোগকারী সংস্থা হিসাবে কাজ করার জন্য 2015 সালে পি ডব্লিউ ডি দ্বারা তৈরি কক্ষ। কক্ষটির নেতৃত্ব দেন সিই, প্ল্যানিং পিডব্লিউ (সড়ক) অধিদপ্তর এবং চারজন এসই তিনটি অঞ্চল এবং সদর দফতরের জন্য সংযোগকারী আধিকারিক হিসাবে সহায়তা করে।*

জন্য দীর্ঘমেয়াদী[137] এবং স্বল্পমেয়াদী পদক্ষেপের[138] সুপারিশ করে এবং সুপারিশগুলি বাস্তবায়নের জন্য সংশ্লিষ্ট দপ্তরে পাঠানো হয়।

2016-17 থেকে 2019-20 পর্যন্ত সময়কালে 14টি পরীক্ষা করা বিভাগে দপ্তরের সড়ক নিরাপত্তা কক্ষ মোট 103টি দুর্ঘটনাপ্রবণ এলাকা চিহ্নিত করেছে যা ***পরিশিষ্ট-33***-এ বিশদে বলা হয়েছে। সড়ক নিরাপত্তা কক্ষের দুর্ঘটনাপ্রবণ এলাকা সংক্রান্ত সুপারিশ বাস্তবায়নে ত্রুটিগুলি রাস্তার যৌথ পরিদর্শনের সময় নিরীক্ষা দ্বারা পরিলক্ষিত হয়েছে যা নীচে আলোচনা করা হল:

ক. বীরভূম রাজপথ বিভাগ-I-এর নলহাটি ভবানন্দপুর রাস্তার 2.7 কিলোমিটারে একটি দুর্ঘটনাপ্রবণ এলাকায় বাম্প তৈরি করার কথা ছিল। সড়ক নিরাপত্তা কক্ষে বিভাগ কর্তৃক প্রেরিত পদক্ষেপ গ্রহণ সংক্রান্ত প্রতিবেদনে এটি বাস্তবায়ন করা হয়েছে বলে উল্লেখ করা হয়েছে। যাইহোক, যৌথভাবে কার্যস্থল পরিদর্শণের সময় এটি লক্ষ্য করা যায় যে এই ধরনের কোন পদক্ষেপ নেওয়া হয়নি।

চিত্র 2.13: বীরভূম রাজপথ বিভাগ-I-এর অধীনে নলহাটি ভবানন্দপুর রাস্তার 2.7 কিমি-তে প্রতিচ্ছেদ (27.02.2021)

খ. সড়ক নিরাপত্তা কক্ষ আলিপুরদুয়ার রাজপথ বিভাগের অধীনে মাদারিহাট-ফালাকাটা রাস্তায় তিনটি দুর্ঘটনাপ্রবণ এলাকা চিহ্নিত করেছে (2018) এবং রাস্তার উভয় দিকে বিপরীতমুখী প্রতিফলিত রাস্তা সনাক্তকরণ চিহ্ন, রেখাচিত্রমালা, গতি নির্দেশ সাইনবোর্ড, সতর্কীকরণ সাইনবোর্ড, জেব্রা ক্রসিং, বৈদ্যুতিক পোস্টের আলোকসজ্জা, সৌর আলো স্থাপন, উঁচু স্তম্ভে আলো স্থাপন, রাস্তার ধারের উন্নতি ইত্যাদি সুপারিশ করেছে। যাইহোক, লক্ষ্য করা গেছে যে কিছু সুপারিশ যেমন রেখাচিত্রমালা, গতি সীমা, সতর্কীকরণ চিহ্ন এবং প্রতিফলিত স্টাড রাস্তায় স্থাপন করাই হয়নি। উত্তরে দপ্তর জানায় (ডিসেম্বর 2020) যে ব্যবস্থা নেওয়া হয়েছিল কিন্তু প্রচুর যানবাহন এবং বৃষ্টির কারণে ক্ষতিগ্রস্ত হয়েছে। উত্তরটি গ্রহণযোগ্য নয় কারণ রেখাচিত্রমালা, গতিরোধক এবং বিপরীতমুখী প্রতিফলিত রাস্তা সনাক্তকরণ চিহ্নগুলি স্থাপনের এক বছরের মধ্যে ট্র্যাফিক এবং বৃষ্টির দ্বারা ক্ষতিগ্রস্ত হওয়ার সম্ভাবনা কম। দুর্ঘটনাপ্রবণ এলাকাগুলিতে আলোকসজ্জা বিষয়ে, জানায় যে এটি পঞ্চায়েত বা পৌরসভার দায়িত্ব, তবে এইসকল কর্তৃপক্ষের সাথে যোগাযোগের কোনও নথি পাওয়া যায়নি।

গ. বীরভূম রাজপথ বিভাগ-II-এর একটি রাস্তায়[139] দুটি দুর্ঘটনাপ্রবণ এলাকায় উঁচু স্তম্ভে আলোকসজ্জা স্থাপনের সুপারিশকরা হয় (2018-19)। যদিও, সেখানে তেমন কোন উঁচু স্তম্ভে আলোকসজ্জা পরিলক্ষিত হয়নি। এটি উল্লেখ করা হলে, দপ্তর বিলম্ব স্বীকার করে নেয় (এপ্রিল 2021) এবং জানায় যে এই বিষয়ে দ্রুত ব্যবস্থা নেওয়া হবে।

ঘ. কোচবিহার রাজপথ বিভাগে, নিরীক্ষা লক্ষ্য করে যে 2018-19 সালে চ্যাংরাবান্ধা-মাথাভাঙ্গা রাস্তায় তিনটি দুর্ঘটনাপ্রবণ এলাকা সনাক্ত করা হয়েছিল, যেখানে বিভাগের গতিরোধক নির্মাণের প্রয়োজন ছিল। যদিও, বিভাগ দ্বারা এই ধরনের কোন নির্মাণ করা হয়নি (ডিসেম্বর 2020)।

137 রাস্তার জ্যামিতিক নকশায় ছোটখাটো সংশোধন।

138 চিহ্ন স্থাপন, রাস্তায় চিহ্ন, রেখাচিত্রমালা নির্মাণ, গতি-রোধক, রাস্তার অবস্থার সাময়িক পুনরুদ্ধার।

139 ইলামবাজার-দুবরাজপুর রাস্তা, এসএইচ (21 কিমি থেকে 48.80 কিমি)।

সুতরাং, দপ্তরগুলির 90 দিনের মধ্যে স্বল্পমেয়াদী ব্যবস্থা গ্রহণ করার কথা থাকলেও দুর্ঘটনাপ্রবণ এলাকাগুলি সংশোধনে তারা তৎপর ছিল না। দপ্তর কর্তৃক আংশিক প্রতিকারমূলক ব্যবস্থা গ্রহণ সড়ক নিরাপত্তার একটি অত্যাবশ্যক দিক সম্পর্কে দপ্তরের উদাসীন মনোভাবকে নির্দেশ করে এবং কার্যপদ্ধতিতে দায়বদ্ধতা এবং অনুসরণ প্রক্রিয়ার অভাব নির্দেশ করে। এটি সড়ক ব্যবহারকারীদের সড়ক দুর্ঘটনা ও প্রাণহানির ঝুঁকির মধ্যেও রাখে।

দপ্তর জানায় (ফেব্রুয়ারি 2022) যে প্রায় সমস্ত স্বল্পমেয়াদী ব্যবস্থা বাস্তবায়িত হয়েছে। যাইহোক, এই ধরনের বাস্তবায়ন সম্পর্কিত কোন নথি নিরীক্ষার কাছে পেশ করা হয়নি। দীর্ঘমেয়াদী পদক্ষেপের বিষয়ে, দপ্তর জানায় যে সেগুলি যথাসময়ে বাস্তবায়ন করা হবে।

2.12.3 সড়ক নিরাপত্তা ব্যবস্থা

নৌপরিবহন, সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক মন্ত্রক এবং আই আর সি নির্দেশিকা[140] অনুসারে, ট্রাফিক সঙ্কেত এবং রাস্তার চিহ্নগুলি চালকদের নির্দেশ দেওয়ার, তাদের চলাচল নিয়ন্ত্রণ করার, সামনের বিপদের সতর্কতা এবং রাস্তায় উপলব্ধ সুবিধাগুলি চালকদের জানানোর প্রয়োজনীয় সরঞ্জাম। ট্রাফিক সঙ্কেত এবং রাস্তার চিহ্নের পর্যাপ্ত ব্যবস্থা না থাকলে কোনো রাস্তাই যান চলাচলের উপযোগী বলে বিবেচিত করা উচিত না। এছাড়াও, সড়ক নিরাপত্তার কর্মপরিকল্পনায় উল্লেখ করা হয়েছে যে গাড়ির রাস্তা এবং রাস্তার পাশের জায়গা অবশ্যই দখলমুক্ত হতে হবে এবং বাজারের রাস্তা এবং নির্মানাধীন এলাকা, প্রতিচ্ছেদ ইত্যাদি সঠিকভাবে আলোকিত করতে হবে।

2.12.3.1 সড়ক নিরাপত্তা ব্যবস্থার অ-বাস্তবায়ন

সাতটি পরীক্ষা করা বিভাগে, সড়ক নিরাপত্তা ব্যবস্থাগুলি যেমন রাস্তার ট্রাফিক সংকেত, রাস্তায় চিহ্ন, গতি রোধক, রাস্তা সণাক্তকরণ-চিহ্ন এবং বিপরীতমুখী প্রতিফলিত রাস্তা সনাক্তকরণ চিহ্নগুলি রাজ্যে সড়ক নিরাপত্তা নীতি প্রণয়নের পাঁচ বছর পরেও (মে 2021) সমস্ত রাস্তায় সম্পূর্ণরূপে বাস্তবায়িত হয়নি। এই সাত বিভাগের অধিকারে মোট 375টি সড়ক ছিল। এটা লক্ষ্য করা যায় যে 83টি সড়কে পর্যাপ্ত সড়ক নিরাপত্তা ব্যবস্থা ছিল না, 154টি সড়ক সঠিকভাবে আলোকিত ছিল না এবং 177টি সড়কে দখলদারি ছিল ***(পরিশিষ্ট-34)***।

দপ্তর, কোচবিহার রাজপথ বিভাগের বিষয়ে, জানায় (ফেব্রুয়ারি 2022) যে তার সমস্ত রাস্তায় সড়ক নিরাপত্তা ব্যবস্থার বাস্তবায়ন হয়েছে। যদিও, এ সংক্রান্ত কোনো নথি নিরীক্ষাকে পেশ করেনি। অন্য ছয়টি বিভাগের ক্ষেত্রে কোনো উত্তর দেয়নি।

2.12.3.2 গ্যান্ট্রি চিহ্নের এবং দুর্ঘটনা নথিভুক্তির অভিন্ন বয়ানের অনুপস্থিতি

পরিবহন দপ্তর, পশ্চিমবঙ্গের সড়ক নিরাপত্তার সংযোগকারী সংস্থা অন্যান্য সংশ্লিষ্ট অংশীদারীগণদের[141] সাথে সিদ্ধান্ত নেয় (2019) যে দুর্ঘটনা নথিভুক্তির জন্য পি ডাব্লিউ ডি একটি নতুন বয়ান প্রস্তুত করবে এবং সেপ্টেম্বর 2020-এর মধ্যে তার সমস্ত রাজপথ এবং প্রধান সড়কগুলিতে সাইনবোর্ডের গ্যান্ট্রি সিস্টেম[142] চালু করবে। সহজে দৃশ্যমানতার জন্য গ্যান্ট্রি সাইনবোর্ডগুলি রাস্তার যেকোনো দিক পরিবর্তনের আগে দিকনির্দেশ, দূরত্ব বা একাধিক গন্তব্য সম্পর্কিত তথ্য উপরদিকে প্রদর্শিত করে।

---

[140] *আই আর সি-35:2015, আই আর সি-67:2012 এবং আই আর সি-এস পি-88:2010।*

[141] *পি ডব্লিউ ডি, এন এইচ এ আই, ডব্লিউ বি টি আই ডি সি, পশ্চিমবঙ্গ পুলিশ, কলকাতা পুলিশ, স্বাস্থ্য ও পরিবার কল্যাণ দপ্তর, নগর উন্নয়ন পৌর বিষয়ক দপ্তর।*

[142] *ওভারহেড চিহ্ন।*

যাইহোক, দপ্তর এখনও দুর্ঘটনা নথিভুক্তির একটি অভিন্ন বয়ান তৈরি করতে পারেনি। নিরীক্ষা আরও পর্যবেক্ষণ করে যে পাঁচটি পরীক্ষামূলক ভাবে যাচাই করা বিভাগ[143] এখনও তার 125টি এসএইচ এবং এমডিআর সড়কের কোনওটিতে কোনও গ্যান্ট্রি সাইনবোর্ড স্থাপন করেনি। এছাড়াও, ছয়টি বিভাগে[144] 147টি এসএইচ এবং এমডিআর-এর মধ্যে শুধুমাত্র 20টি রাস্তায় ***{পরিশিষ্ট-35(i)}*** গ্যান্ট্রি সাইনবোর্ড স্থাপন করা হয়েছে।

2.12.3.3 রাস্তার চিহ্নের অনুপস্থিতি

তিনটি পরীক্ষা করা বিভাগে রাস্তাগুলি যৌথভাবে পরিদর্শনের সময়, চারটি রাস্তায় লক্ষ্য করা যায় যে বিভাগগুলির নথি অনুযায়ী স্থাপিত মোট রাস্তার চিহ্ন এবং যৌথভাবে কার্যস্থল পরিদর্শনের সময় পাওয়া মোট চিহ্নের মধ্যে অসঙ্গতি ছিল ***(পরিশিষ্ট-36)***। যদিও এই চারটি সড়কে 469টি চিহ্ন স্থাপন করা হয়েছে বলে উল্লেখ করা হয়েছে তবুও যৌথভাবে কার্যস্থল পরিদর্শনের সময় 292টি চিহ্ন পাওয়া গেছে। এছাড়াও এই রাস্তাগুলির মধ্যে একটিতে[145], 29 শতাংশ (107টির মধ্যে 31টি) স্থাপিত চিহ্নগুলি খারাপ অবস্থায় ছিল।

এই বিষয় উল্লেখ করা হলে, বীরভূম রাজপথ বিভাগ-II জানায় (মার্চ 2021) যে চিহ্নগুলি মূল্যায়ন করার জন্য সমীক্ষা করা হবে এবং পর্যাপ্ত পদক্ষেপ নেওয়া হবে।

স্থাপন করা হয়েছে বলে উল্লেখ করা চিহ্নগুলি লক্ষ্য করা যায়নি কারণ অনুপস্থিত চিহ্নগুলি সনাক্ত করার এবং পুনরায় স্থাপন করার জন্য আই আর সি নির্দেশিকা[146] অনুসারে প্রয়োজনীয় রাস্তার চিহ্নগুলির পর্যায়ক্রমিক সমীক্ষা পরিচালনা করার ব্যবস্থা বিভাগগুলিতে অনউপস্থিত ছিল। স্থাপিত চিহ্নগুলির পর্যায়ক্রমিক যাচাইয়ের জন্য দপ্তর দ্বারা এই বিষয়ে কোনও নির্দেশ জারি করা হয়নি। এমনকি স্থাপিত চিহ্নগুলির পর্যায়ক্রমিক রক্ষণাবেক্ষণও করা হচ্ছে না।

বীরভূম, পি ডব্লিউ বিভাগ এবং রাজপথ বিভাগ-I-এর ক্ষেত্রে, দপ্তর জানায় যে বীরভূম পি ডব্লিউ বিভাগের ক্ষেত্রে চিহ্নগুলি চুরি হয়েছে যা পুনরায় স্থাপন করা হয়েছে। যদিও, এ সংক্রান্ত কোনো নথি নিরীক্ষাকে পেশ করা হয়নি।

2.12.4 ক্র্যাশ ব্যারিয়ার-এর অনুপস্থিতি

সরকারী আদেশ (2018)[147] অনুসারে, সেতু, রেলওয়ে ওভার ব্রিজ, ফ্লাইওভার, উঁচু বাঁধ এবং তীক্ষ্ণ বাঁক যেখানে দৃষ্টি বাধাগ্রস্ত হয় তার সমস্ত প্রবেশপথগুলিতে ধাতব ক্র্যাশ ব্যারিয়ারগুলি নির্মাণ বা স্থাপন করতে হবে।

যাচাই করে দেখা গেছে যে চারটি পরীক্ষা করা বিভাগ[148] আংশিকভাবে তাদের থাকা অধীনে ঝুঁকিপূর্ণ রাস্তাগুলিতে ক্র্যাশ ব্যারিয়ার স্থাপন করেছে। তাছাড়াও, এর মধ্যে তিনটি বিভাগে পাঁচটি সেতু ও সাঁকোর ***(পরিশিষ্ট-37)*** বাস্তব পরিদর্শন নিশ্চিত করেছে যে বেশ কয়েকটি ঝুঁকিপূর্ণ অংশে ক্র্যাশ ব্যারিয়ার স্থাপন করা হয়নি।

বর্ধমান দক্ষিণ রাজপথ বিভাগের ক্ষেত্রে দপ্তর জানায় (ফেব্রুয়ারি 2022) যে ক্র্যাশ ব্যারিয়ারগুলি স্থাপন করা হয়েছে (নিরীক্ষাকে স্থাপনের সমর্থনে কোনও নথি পেশ করা হয়নি)। যাইহোক, বিষয়টি হল যে বাকি তিনটি বিভাগ এখনও ক্র্যাশ ব্যারিয়ার স্থাপন করেনি।

[143] বীরভূম-I, বীরভূম-II, দক্ষিণ 24 পরগনা এবং বর্ধমান দক্ষিণ (রাজপথ বিভাগ) এবং বর্ধমান পি ডব্লিউ বিভাগ।

[144] বারাসাত, বীরভূম এবং বাঁকুড়া (পি ডব্লিউ বিভাগ) এবং বারাসাত-I, বাঁকুড়া এবং বর্ধমান উত্তর (রাজপথ বিভাগ)।

[145] বীরভূম রাজপথ বিভাগ-I-এর কোটাসুর-রামনগর রাস্তা।

[146] আই আর সি-67:2012 'রাস্তার চিহ্নের অনুশীলনের কোড': ধারা 12.3।

[147] জি ও নং. 1এম-25/16/237-আর/পি এল তারিখ 15.02.2018 পূর্ত বিভাগ, পশ্চিমবঙ্গ সরকার কর্তৃক জারি করা।

[148] আলিপুরদুয়ার, কোচবিহার ও বারাসাত (পি ডব্লিউ বিভাগ) এবং বর্ধমান দক্ষিণ রাজপথ বিভাগ।

2.12.5 সড়ক নিরাপত্তা নিরীক্ষা

আই আর সি নির্দেশিকা[149] অনুসারে, সড়ক নিরাপত্তা নিরীক্ষার মাধ্যমে দুর্ঘটনা প্রতিরোধের উপায় হিসেবে রাস্তার উন্নতি ও রক্ষণাবেক্ষণে নিরাপত্তা নীতি প্রয়োগ করা যেতে পারে। আদর্শগত ভাবে, রাস্তার কাজ শুরু করার আগে দপ্তর দ্বারা নিরীক্ষা করা উচিত। সড়ক নিরাপত্তা নিরীক্ষার উদ্দেশ্য হল রাস্তা ব্যবহারকারীরা নতুন এবং বিদ্যমান উভয় রাস্তায় দুর্ঘটনার ন্যূনতম ঝুঁকির সম্মুখীন হবে তা নিশ্চিত করা।

2.12.5.1 পি ডব্লিউ ডি রাস্তার সড়ক নিরাপত্তা নিরীক্ষার ধীর গতি

আর এস এ পি অনুসারে, আর এস এ পি (2015) কার্যকর হওয়ার সময় থেকে পি ডব্লিউ ডি পর্যায়ক্রমে তার অধিকারক্ষেত্রের অধীনে সমস্ত রাস্তার কাজ শুরু হওয়ার তিন থেকে ছয় মাসের মধ্যে সড়ক নিরাপত্তা নিরীক্ষা পরিচালনা করবে।

যাইহোক, আজ পর্যন্ত (জানুয়ারি 2021) দপ্তর তার অধিকারক্ষেত্রের মোট 1,864টি রাস্তার মধ্যে মাত্র পাঁচটি রাজ্য সড়কের[150] সড়ক নিরাপত্তা নিরীক্ষা পরিচালনা করেছে। নিরীক্ষা লক্ষ্য করে যে দপ্তর পরীক্ষামূলকভাবে যাচাই করা বিভাগগুলিতে, ছয়জন তত্ত্বাবধায়ক পরামর্শদাতা (এস সি) নিয়োগ করেছিল 11টি বিভাগের 19টি কাজের ***(পরিশিষ্ট-38)*** তত্ত্বাবধানের জন্য। যদিও এস সি দেরকে এই বিভাগুলির অধিকারক্ষেত্রের অধীন সমস্ত 466টি রাস্তার সড়ক নিরাপত্তা নিরীক্ষা পরিচালনা করতে হত, তবে দেখা যায় যে ডিসেম্বর 2020 পর্যন্ত তা করা হয়নি।

2.12.5.2 ডি পি আর অনুমোদনের আগে সড়ক নিরাপত্তা নিরীক্ষা করা হয়নি

দপ্তরের নির্দেশ অনুসারে (মার্চ 2017), 10 কোটি টাকার বেশি আনুমানিক ব্যয়ের সমস্ত সড়ক প্রকল্পের প্রশাসনিক ও আর্থিক অনুমোদনের আগে দপ্তরের সড়ক নিরাপত্তা কক্ষের তত্ত্বাবধানে একজন সড়ক নিরাপত্তা নিরীক্ষক দ্বারা সড়ক নিরাপত্তা নিরীক্ষা করতে হবে। যাইহোক, পরীক্ষামূলকবাবে যাচাই করা বিভাগগুলির মধ্যে 16টিতে দেখা গেছে যে 10 কোটি টাকা বা তার বেশি মূল্যের 32টি কাজে সড়ক নিরাপত্তা নিরীক্ষা না করেই সম্পাদিত হয়েছে। দপ্তরের সড়ক নিরাপত্তা কক্ষের পক্ষ থেকেও বলা হয়েছে, এ ধরনের কোনো অনুশীলন করা হয়নি। ডব্লিউ বি এইচ ডি সি এল এবং বাকি তিনটি বিভাগ[151] এই বিষয়ে কোনো তথ্য প্রদান করেনি।

2.12.5.3 সড়ক নিরাপত্তা নিরীক্ষার সুপারিশের আংশিক বাস্তবায়ন

দপ্তর আটটি[152] পরীক্ষামূলকভাবে যাচাই করা বিভাগের অধিকারক্ষেত্রের অধীন পাঁচটি রাজ্য সড়কের[153] (এস এইচ) সড়ক নিরাপত্তা নিরীক্ষা করার জন্য আই আই টি খড়গপুর (আই আই টি-কে) কে নিযুক্ত করে(2018-19)। 2019 সালে আই আই টি-কে দ্বারা দপ্তর কে জমা দেওয়া এস এইচ-2 এবং এস এইচ-6-এর নিরীক্ষা প্রতিবেদনে রাস্তার চিহ্ন ও চিহ্নের অনুপস্থিতি, ভুল চিহ্ন, ছোট রাস্তার প্রবেশপথ অনুপযুক্ত এবং অপর্যাপ্ত ট্র্যাফিক ধীর করার ব্যবস্থা, বক্ররেখায় অনিরাপদ সতর্কতা, দখলদারি এবং উপকরণ স্তূপের কারণে সীমাবদ্ধ যাতায়াতের পথ, নির্মিত বাজার এলাকা, অপরিশোধিত সংযোগস্থল ও সীমাবদ্ধ দৃষ্টি দূরত্ব, রাস্তার খারাপ অবস্থা,

---

[149] *আই আর সি-এস পি-88:2019 "সড়ক নিরাপত্তা নিরীক্ষা সারগ্রন্থ", ধারা 1.2।*

[150] *এস এইচ-1, 2, 5, 6 এবং 11।*

[151] *বিষ্ণুপুর, ব্যারাকপুর (পি ডব্লিউ বিভাগ) এবং ডায়মন্ড হারবার রাজপথ বিভাগ।*

[152] *বাঁকুড়া, বর্ধমান উত্তর, বর্ধমান দক্ষিণ, বীরভূম-II, বারাসাত-I (রাজপথ বিভাগ) এবং বিষ্ণুপুর, ব্যারাকপুর ও বীরভূম (পি ডব্লিউ বিভাগ)।*

[153] *এস এইচ-1, এস এইচ-2, এস এইচ-5, এস এইচ-6 এবং এস এইচ-11।*

রাস্তার ক্ষতিগ্রস্ত ধার, পথপার্শ্বস্থ বিপদ, পথচারীদের জন্য অনিরাপদ জায়গা ইত্যাদি উল্লেখ করেছিল। এছাড়াও, আই আই টি-কে লক্ষ্য করে যে রাস্তার অনির্ধারিত স্থানে বাস থামছে। অনেক বাস-স্টপও সংযোগস্থলের কাছাকাছি ছিল। এছাড়াও, সংযোগস্থলে ট্রাফিক দ্বীপে অনেক বাস-স্টপ তৈরি করা হয়েছিল, যা দৃশ্যমানতায় বিঘ্ন ঘটায় এবং যা যানবাহন ও পথচারীদের জন্য অনিরাপদ ছিল। বেশিরভাগ ক্ষেত্রেই, নিরীক্ষকরা সুপারিশ করেছিলেন যে বাস স্টপগুলি সংযোগস্থল থেকে দূরে সরিয়ে নিতে হবে।

যাইহোক, আটটি বিভাগের মধ্যে, দুটি বিভাগ[154] এখনও সুপারিশগুলি বাস্তবায়ন করতে পারেনি (মার্চ 2021) এবং একটি বিভাগ[155] আংশিকভাবে কিছু[156] সুপারিশ বাস্তবায়ন করেছে (জানুয়ারি 2021)। বাকি পাঁচটি বিভাগের[157] বিষয়ে তথ্য দেওয়া হয়নি।

বিভাগ জানায় (ফেব্রুয়ারি 2022) যে সুপারিশগুলি বাস্তবায়নের জন্য প্রাক্কলন প্রস্তুত করা হয়েছে। যাইহোক,বিষয়টি হল দু বছর অতিক্রান্ত হলেও সুপারিশগুলি এখনো বাস্তবায়িত হয়নি।

2.12.5.4 সড়ক নিরাপত্তা পরিমাপের বাস্তবিক যাচাই

আই আই টি-কে পাঁচটি নিরীক্ষিত এসএইচ-এর সড়ক নিরাপত্তা উন্নতির সুপারিশ করার জন্য বিভিন্ন পরিমাপ ব্যবহার করেছে যা 2.12.5.3 অনুচ্ছেদে উল্লিখিত আছে। নিরীক্ষা আই আই টি-কে দ্বারা ব্যবহৃত পরিমাপগুলির ভিত্তিতে 14টি পরীক্ষামূলক ভাবে যাচাই করা বিভাগের অধিকারক্ষেত্রের অধীন 42টি রাস্তার যৌথভাবে বাস্তবিক যাচাই পরিচালনা করেছে এবং নিম্নলিখিতগুলি পর্যবেক্ষণ করেছে:

ক) 11টি সড়কে ***{পরিশিষ্ট-35(ii)}***, রাস্তার ধারে এক মিটারের মধ্যে গাছের গুঁড়ি/খুঁটির পাদদেশ /সাঁকোর দেয়ালে কোনো বিপদ চিহ্ন দেওয়া ছিল না, যা যানবাহনের জন্য সড়ক নিরাপত্তা ঝুঁকি তৈরি করে।

খ) ছয়টি রাস্তায় ***{পরিশিষ্ট-35(iii)}***, রাস্তার ধারে বিজ্ঞাপন বোর্ড লাগানোর অনুমতি দেওয়া হয়েছিল যা রাস্তা ব্যবহারকারীদের দৃশ্যমানতাকে বাধা দেয়। এছাড়াও, বিভাগের অনুমতি ছাড়াই রাস্তার ধারে বিজ্ঞাপনের খুঁটি স্থাপনের কারণে সড়ক নিরাপত্তা বিঘ্নিত হয়েছে।

চিত্র 2.14: কোচবিহার পি ডব্লিউ বিভাগের অধীনে বি এস রাস্তা-এর 0.500 কিমি অংশে রাস্তার ধার এবং ফুটপাথ এলাকা আটক করে উর্ধ্বে প্রলম্বিত হোর্ডিং স্থাপন করা হয়েছে (01.01.2021)

চিত্র 2.15: কোচবিহার পি ডব্লিউ বিভাগের অধীনে সুনীতি রোড এবং কেশব রোডের সংযোগস্থলে রাস্তার ধার এবং ফুটপাথ এলাকা আটক করে উর্ধ্বে প্রলম্বিত হোর্ডিং স্থাপন করা হয়েছে (01.01.2021)

---

[154] *বর্ধমান উত্তর এবং বীরভূম-II (রাজপথ বিভাগ)।*

[155] *বাঁকুড়া রাজপথ বিভাগ।*

[156] *রাস্তা চিহ্নিতকরণ, সাইনবোর্ড, কয়েকটি বর্ধিত পাড়ের উন্নতি, বাস স্টপ ভেঙে ফেলা, জংশনে দ্বীপের চ্যানেলাইজেশন।*

[157] *বীরভূম, ব্যারাকপুর ও বিষ্ণুপুর (পি ডব্লিউ বিভাগ) এবং বারাসত ও বর্ধমান দক্ষিণ (রাজপথ বিভাগ)।*

গ) 15 টি রাস্তার ***{পরিশিষ্ট-35(iv)}*** একটি প্রধান অংশের ক্ষেত্রে সড়কের মাঝখানের এবং ধারের চিহ্নগুলি অপর্যাপ্ত ছিল । অসংখ্য সংযোগস্থলে এবং বাজার/ভীড় এলাকায় পথচারীদের জন্য জেব্রা ক্রসিংয়েরও অভাব দেখা গেছে।

ঘ) রেট্রো রিফ্লেক্টিভ রোড স্টাডস (ক্যাটস আই), যা রাতে রাস্তার কিনারা চিহ্নিত করতে ব্যবহৃত হয়, ছয়টি রাস্তার বহু অংশে দেখতে পাওয়া যায়নি ***{পরিশিষ্ট-35(v)}***। এমনকি রাস্তায় বিদ্যমান স্টাডগুলিও ময়লায় ঢাকা ছিল, যা কোন উদ্দেশ্য পূরণে ব্যর্থ ছিল।

ঙ) পশ্চিমবঙ্গ পুলিশ দপ্তরের নথি অনুসারে, 2018 সালে নথিভুক্ত 10,042 টি সড়ক ট্রাফিক দুর্ঘটনার মধ্যে 988 বা 9.8 শতাংশ রাস্তার বক্র অংশে ঘটেছে যার ফলে 554 জন মারা গেছে যা সমস্ত মৃত্যুর 10.23 শতাংশ। নিরীক্ষা লক্ষ্য করে যে পরীক্ষামূলক ভাবে যাচাই করা রাস্তাগুলির মধ্যে 11টিতে ***{পরিশিষ্ট-35(vi)}***, সড়ক নিরাপত্তা ব্যবস্থা যেমন ট্র্যাফিক ধীর করার ব্যবস্থা, ক্র্যাশ ব্যারিয়ার ও উপযুক্ত চিহ্ন যেমন ওভারটেকিং নিষিদ্ধ, গতিসীমা ও শেভরন চিহ্ন[158], রাস্তার বাঁকে এগুলি বাস্তবায়িত হয়নি।

সুতরাং, রাস্তার বাঁকগুলিতে কার্যকর ও পর্যাপ্ত সড়ক নিরাপত্তা ব্যবস্থার অভাবে দুর্ঘটনা ও প্রাণহানির ঝুঁকি অব্যাহত রয়েছে।

চ) রাস্তার যাতায়াতের পথ (আর ও ডব্লিউ) দখলের ফলে আর ও ডব্লিউ সংকুচিত বা ছোটো হয়। সুতরাং, পথচারীরা প্রধান রাস্তা ব্যবহার করতে বাধ্য হয় যা দুর্ঘটনা ও প্রাণহানির সম্ভাবনা বাড়িয়ে দেয়। এটি এস সি সি আর এস (ডিসেম্বর 2019) দ্বারাও উল্লেখ করা হয়েছে যে পথচারীরা পশ্চিমবঙ্গে মৃত্যুর প্রায় 46 শতাংশের জন্য দায়ী। এটা রাজ্যকে পথচারীদের জন্য নীতি প্রয়োগের দিকে মনোনিবেশ করতে এবং পথচারী এর জন্য পথগুলিকে দখলমুক্ত করতে এবং প্রয়োজন মতো পথচারী এর জন্য পথ তৈরি করতে নির্দেশ দেয়।

যাইহোক, পরীক্ষামূলক ভাবে যাচাই করা বিভাগগুলির মধ্যে 15টির[159] অধিকারক্ষেত্রের 740টি সড়কের মধ্যে 199টি সড়ক বিভিন্ন স্থানে দখল রয়েছে।

উত্তরে, তিনটি বিভাগ[160] জানায় যে কেবলমাত্র প্রশস্তকরণ এবং সুদৃঢ়করণ প্রকল্প গ্রহণ করা হলেই দখল অপসারণ করা হয়। একটি বিভাগ[161] জানায় যে পদক্ষেপগুলি নেওয়া হবে, আটটি বিভাগ জানায় যে এই ধরনের দখল সামাজিক সমস্যা যার উপর তাদের কোন নিয়ন্ত্রণ নেই এবং তিনটি বিভাগ[162] কোন উত্তর দেয়নি।

দখলের গুরুত্ব যাচাই করার জন্য আটটি বিভাগের 19 টি রাস্তায় ***{পরিশিষ্ট-35(vii)}*** নিরীক্ষা যৌথভাবে কার্যস্থল পরিদর্শন করেছিল। এটা লক্ষ্য করা গেছে যে দখলের কারণ ছিল যান চলাচলের রাস্তা ও পথচারী পথের কাছে দোকানপাট নির্মাণ, স্থানীয় বসতি এবং বিক্রেতাদের অস্থায়ী স্টল নির্মাণ।

নিরীক্ষা পর্যবেক্ষণ করে যে বাঁকুড়া পি ডব্লিউ বিভাগ কর্তৃক বাঁকুড়া দুর্গাপুর রাস্তায় (মাচানতলা) 1.76 কোটি টাকা ব্যয়ে নির্মিত একটি ফুটপাথ সম্পূর্ণরূপে দখলদারদের দখলে ছিল ।

---

[158] রাস্তায় শেভরন চিহ্ন হল সাদা তির্যক রেখা যা ট্রাফিক লেনগুলিকে আলাদা করতে বা ডানদিকে ঢোকা ট্র্যাফিক কে রক্ষা করতে ব্যবহৃত হয়।

[159] কোচবিহার, বাঁকুড়া, বর্ধমান উত্তর, বর্ধমান দক্ষিণ, বীরভূম-I, বীরভূম-II এবং দক্ষিণ 24 পরগনা, বারাসত-1 (রাজপথ বিভাগ) এবং আলিপুরদুয়ার, কোচবিহার, বাঁকুড়া, বর্ধমান, বীরভূম, বারাসত এবং দক্ষিণ 24 পরগনা (পি ডব্লিউ বিভাগ)।

[160] কোচবিহার, বাঁকুড়া এবং বর্ধমান উত্তর (রাজপথ বিভাগ)।

[161] বীরভূম রাজপথ বিভাগ-II।

[162] বীরভূম রাজপথ-I, বারাসত রাজপথ এবং দক্ষিণ 24 পরগনা রাজপথ বিভাগ।

চিত্র 2.16: আলিপুরদুয়ার পি ডব্লিউ বিভাগের অধীনে ক্রস রাস্তায় রাধা মাধব মন্দির এবং কল্যাণী হাউজিং কমপ্লেক্সের কাছে দোকান দ্বারা রাস্তার ধার দখল (20-12-2020)

চিত্র 2.17: বাঁকুড়া পি ডব্লিউ বিভাগের অধীনে বাঁকুড়া দুর্গাপুর রাস্তায় মাচানতলা থেকে লালবাজার ট্র্যাফিক মোড় পর্যন্ত ফুটপাথের দখল (19-01-2021)

ছ) রাস্তার পাশের প্রতিবন্ধকতা: স্থানীয়দের দ্বারা নির্মাণ সামগ্রী এবং অন্যান্য বস্তুর মজুতের জন্য যান চলাচলের রাস্তা অবরোধের পরিমাণ মূল্যায়ন করার জন্য, নিরীক্ষা দ্বারা সাতটি বিভাগের19টি রাস্তার ***{পরিশিষ্ট-35(viii)}*** যৌথভাবে কার্যস্থল পরিদর্শণ করা হয়েছিল। যাচাই-এ প্রকাশ পায় যে, 19টি রাস্তাতেই নির্মাণসামগ্রী, ময়লা-আবর্জনা, কাঠের গুঁড়ি ইত্যাদি রাস্তার পাশে ও রাস্তার ধারে মজুত করে রাখা আছে।

চিত্র 2.18: আলিপুরদুয়ার পি ডব্লিউ বিভাগের অধীনে সমান্তরাল রাস্তার শান্তিনগরে রাস্তার ধারে আবর্জনা ফেলা হয়েছে, পথচারীদের চলার উঁচু পথ (20-12-2020)

চিত্র 2.19: বীরভূম পি ডব্লিউ বিভাগের অধীনে সেওরাকুড়ি-কুলকুড়ি রাস্তার 1.5 কিমি-2.5 কিমিতে নির্মাণ সামগ্রী মজুতের ফলে রাস্তা প্রায় অবরুদ্ধ (08-03-2021)

সুতরাং, উপরের থেকে এটি দেখা যায় যে যদিও রাজ্য সড়ক নিরাপত্তা নীতির লক্ষ্য এবং উদ্দেশ্যগুলি রাস্তা ব্যবহারকারীদের নিরাপত্তায় একটি প্রতক্ষ্য পরিবর্তন আনার জন্য পর্যাপ্ত ছিল, নীতিটির বাস্তবায়ন এখনও ত্রুটিপূর্ণ। রাজ্য সড়ক নিরাপত্তা নীতির (2016) দুর্ঘটনা ও প্রাণহানির হার চার বছরে (2020) 20 শতাংশ কমিয়ে আনার লক্ষ্য ছিল। যদিও রাজ্যে সড়ক দুর্ঘটনা 2015 সাল 13,208 টি থেকে কিছুটা কমে 2019 সালে 10,158-এ দাঁড়িয়েছে, ওই সময়ের মধ্যে মৃত্যুর হার 47 শতাংশ থেকে বেড়ে 54 শতাংশে হয়েছে।

2.13 উপসংহার

দপ্তরের কোন দীর্ঘমেয়াদী বা স্বল্পমেয়াদী পরিকল্পনা ছিল না এবং অগ্রাধিকার ভিত্তিক নির্বাচন এবং কাজ সম্পাদনের জন্য কোন কাঠামোগত অনুশীলন গ্রহণ না করেই কাজ করছিল। বিভাগগুলির পাঠানো প্রস্তাবের ভিত্তিতে রাস্তার কাজগুলি করা হয়েছিল, যেগুলির কোনও পরিকল্পনার ভিত্তি ছিল না। ফলস্বরূপ, এটা লক্ষ্য করা যায় যে, বেশ কিছু রাস্তার মানোন্নয়ন/ উন্নতি দীর্ঘ সময়ের জন্য উপেক্ষিত থাকে। দপ্তর/বিভাগগুলিও রাস্তার কাজ গ্রহণ করার আগে

সংশ্লিষ্ট জেলা প্রশাসনের কাছ থেকে মতামত নেয়নি। এছাড়াও, অর্জিত সুবিধাগুলি মূল্যায়ন করার জন্য দপ্তর দ্বারা অভিপ্রেত এবং অর্জিত সুবিধাগুলির কোনও মূল্যায়ন করা হয়নি।

নিরীক্ষা লক্ষ্য করে যে রাস্তার নকশায় বড় ধরনের ত্রুটি ছিল যার ফলে অতিরিক্ত/ পরিহারযোগ্য ব্যয় হয়। রাস্তার নকশা করার জন্য প্রাসঙ্গিক আই আর সি কোডগুলি হয় ভুলভাবে প্রয়োগ করা হয়েছিল বা উপেক্ষা করা হয়েছিল। রাস্তার নকশা করার আগে প্রয়োজনীয় প্রাথমিক তদন্তও সঠিকভাবে করা হয়নি। চুক্তি ব্যবস্থাপনায় দেখা গেছে যে চুক্তির বিভিন্ন শর্তাবলী উপেক্ষা করা হয়েছে বা ভুলভাবে প্রয়োগ করা হয়েছে যার ফলে সরকারি অর্থের অপচয় হয়েছে।

কাজ শুরুর আগে এবং কাজ সম্পাদনের সময় ব্যবহৃত উপকরণের গুণমান নিয়ন্ত্রণ পরীক্ষা নিয়ম অনুযায়ী সম্পাদন করা হয়নি। কাজ সম্পাদনের আগে প্রায় 35 শতাংশ এবং কাজ সম্পাদনের সময় 53 শতাংশ উপকরণের নির্ধারিত পরীক্ষা করা হয়নি। এছাড়াও, গুণমান নিয়ন্ত্রণ প্রক্রিয়ায় বাস্তুকারদের সাহায্য করার জন্য কোনো আঞ্চলিক গবেষণাগার এবং পর্যাপ্ত সংখ্যক বিভাগীয় গবেষণাগার নেই।

কাজগুলির পর্যবেক্ষণ ও তদারকিও করা হচ্ছিল না। প্রতিদিনের দিনলিপি, কার্যস্থল আদেশ বই, পদ্ধতির বিবৃতি ইত্যাদির মতো বিভিন্ন পর্যবেক্ষণ সরঞ্জাম রক্ষণাবেক্ষণ করা হয়নি। তাছাড়া, দপ্তরের কর্মকর্তাদের দ্বারা কাজ সম্পাদন তদারকিতেও ঘাটতি ছিল। দপ্তর ঠিকাদারদের দ্বারা বিটুমেন ক্রয়ের চালান জমা দেওয়া এবং সেগুলির সত্যতা যাচাই করার জন্য কোনো কার্যকর ব্যবস্থা স্থাপন করতে ব্যর্থ হয়েছে।

যানবাহন চলাচলে দপ্তরের কোনো নীতি ছিল না। ফলস্বরূপ, যানজট, দখল, একই রাস্তার পরিবর্তনশীল প্রস্থ, সরু এবং দুর্বল সেতু ইত্যাদির মতো সমস্যার কারণে যানবাহন চলাচলের গতি পরিকল্পিত গতির চেয়ে অনেক কম ছিল।

সড়ক নিরাপত্তা কর্মপরিকল্পনার বাস্তবায়ন আংশিকভাবে সম্পন্ন করা হয়েছে। ফলস্বরূপ, সড়ক নিরাপত্তা নিশ্চিত করার জন্য বিভিন্ন ব্যবস্থা বাস্তবায়নের যে পরামর্শ দেওয়া হয়েছিল, যেমন গ্যান্ট্রি সাইনেজ এবং ক্র্যাশ ব্যারিয়ার স্থাপন, দুর্ঘটনা তথ্যভান্ডারের অভিন্ন নথিভুক্তি, শহর ও গ্রামীণ সড়কে ব্যবহারের জন্য "সড়ক নিরাপত্তা নকশা নির্দেশিকা"-এর একটি সারগ্রন্থ তা করা হয়নি। ব্ল্যাক স্পট শনাক্তকরণ এবং সেগুলি সংশোধনের ব্যবস্থা উদ্দেশ্য অনুসারে করা হয়েছিল। এছাড়াও, দপ্তর তার অধীন 1,864টি রাস্তার সাপেক্ষে 2015 সাল থেকে শুধুমাত্র পাঁচটি রাজ্য সড়কের সড়ক নিরাপত্তা নিরীক্ষা সম্পাদন করেছে। এছাড়াও, 2019 সালে আই আই টি-কে দ্বারা জমা দেওয়া সড়ক নিরাপত্তা নিরীক্ষা প্রতিবেদনের সুপারিশগুলি আজ অবধি বাস্তবায়িত হয়নি।

2.14 সুপারিশসমূহ

নিম্নলিখিত সুপারিশগুলি দপ্তরের বিবেচনার জন্য প্রস্তাব করা হয়েছে :

- ***সড়ক ব্যবহারকারীদের চাহিদা পূরণের জন্য জেলা প্রশাসন, পরিবহন দপ্তর ইত্যাদি সহ বিভিন্ন অংশীদারদের সাথে আলোচনার প্রক্রিয়ার মাধ্যমে সড়ক নেটওয়ার্কের উন্নয়নের জন্য দপ্তরকে একটি পরিপ্রেক্ষিত পরিকল্পনা তৈরি করতে হবে।***
- ***দপ্তর রাজ্যের সমস্ত রাস্তাগুলির একটি বিস্তৃত তথ্যভান্ডার তৈরি করতে পারে এবং রাস্তা উন্নয়নের প্রয়োজনীয়তাগুলি মূল্যায়ন করার জন্য পর্যায়ক্রমিক যানবাহন সমীক্ষা পরিচালনা করতে পারে।***
- ***দপ্তরকে নিশ্চিত করা উচিত যে সমস্ত প্রাসঙ্গিক কোড, নির্দেশিকাগুলি রাস্তার নকশা এবং নির্মাণের ক্ষেত্রে অনুসরণ করা হয়। বিদ্যমান নিয়ম এবং নির্দেশিকা থেকে কোনো বিচ্যুতির সমর্থনে যুক্তি নথিভুক্ত করতে হবে এবং উপযুক্ত কর্তৃপক্ষের কাছ থেকে যথাযথ অনুমোদন নিশ্চিত করা উচিত।***

- ***সরকার বিটুমেন ক্রয়ের ক্ষেত্রে নকল দাখিল করার বিষয়টি তদন্ত করতে পারে এবং নিযুক্ত কর্মকর্তাদের দায়বদ্ধতা নিশ্চিত করতে পারে।***
- ***দপ্তরের উচিত কর্মচারী এবং আধিকারিকদের সর্বোত্তম অনুশীলনের সর্বশেষ প্রযুক্তি মাধ্যমে সম্বন্ধে অবগত করা এবং পর্যায়ক্রমিক প্রশিক্ষনের পদক্ষেপ গ্রহণ করা।***
- ***দপ্তরের অন্তত সকল এস এইচ এবং গুরুত্বপূর্ণ এম ডি আর-এর সড়ক নিরাপত্তা নিরীক্ষা করা উচিত।***

তৃতীয় অধ্যায়

পশ্চিমবঙ্গে সংবহন ক্ষমতা বৃদ্ধির উপর কার্য্যসম্পাদন নিরীক্ষা

তৃতীয় অধ্যায়

বিদ্যুৎ ক্ষেত্রের উদ্যোগগুলিতে কার্য্যসম্পাদন নিরীক্ষা

পশ্চিমবঙ্গ রাজ্য বিদ্যুৎ সংবহন কোম্পানী লিমিটেড

3 পশ্চিমবঙ্গে সংবহন ক্ষমতা বৃদ্ধির উপর কার্য্যসম্পাদন নিরীক্ষা

3.1 ভূমিকা

বিদ্যুৎ ক্ষেত্র পশ্চিমবঙ্গের অর্থনীতির জন্য একটি গুরুত্বপূর্ণ ক্ষেত্র। রাজ্য জুড়ে গ্রাহকদের কাছে উৎপাদিত বা কৃত বিদ্যুৎের সংবহন এবং বিতরণের জন্য কয়েক বছর ধরে একটি বিস্তৃত নেটওয়ার্ক তৈরি করা হয়েছে। যদিও পশ্চিমবঙ্গ একটি বিদ্যুৎ উদ্বৃত্ত রাজ্য, তবুও বিদ্যুৎ বন্টন সব এলাকায় সমান নয়। অতএব, সংবহন ক্ষমতা বৃদ্ধি এবং উপভোক্তাদের চাহিদার সাথে সামঞ্জস্য রেখে ট্রান্সমিশন লাইন এবং সাব-স্টেশনের দক্ষ ব্যবহার বিদ্যুৎ উন্নয়নে একটি গুরুত্বপূর্ণ দিক হিসেবে রয়ে গেছে। বৈদ্যুতিক শক্তি সংবহন হল একটি উৎপাদন কেন্দ্র থেকে সুবিধাপ্রাপক উপভোক্তাদের কাছাকাছি অবস্থিত একটি সাবস্টেশনে বৈদ্যুতিক শক্তির ব্যাপক চলাচল। ট্রান্সমিশন নেটওয়ার্ক গঠিত হয় আন্তঃসংযুক্ত লাইন দ্বারা যা সংবহনকে সহজতর করে।

বিদ্যুৎ আইন 2003 (আইন) ছিল বিদ্যুৎ ক্ষেত্রের একটি বড় পদক্ষেপ। এই আইন অনুসারে, ভারত সরকার (জি ও আই) কেন্দ্রীয় বিদ্যুৎ কর্তৃপক্ষ (সি এই এ) এবং রাজ্য সরকারগুলির সাথে পরামর্শ করে জাতীয় বিদ্যুৎ নীতি (এন ই পি ও) প্রণয়ন করেছে (ফেব্রুয়ারি 2005)। এন ই পি ও, অন্যান্য বিষয়ের সাথে, বলেছে যে দেশের জন্য একটি শক্তিশালী এবং সমন্বিত বিদ্যুৎ ব্যবস্থা বিকাশের জন্য, পর্যাপ্ত এবং সময়োপযোগী বিনিয়োগের পাশাপাশি ট্রান্সমিশন সিস্টেমের প্রকল্পগুলি পরিকল্পনা ও বাস্তবায়নের জন্য দক্ষ ও সমন্বিত পদক্ষেপ প্রয়োজন। ট্রান্সমিশন ক্ষেত্রে[163] আইনে বৈষম্যহীন উন্মুক্ত প্রবেশাধিকার প্রদানের জন্য নিয়ন্ত্রক কমিশনেরও প্রয়োজন, এর ফলে, সারাদেশে বিদ্যুৎ বিক্রির প্রতিযোগিতার প্রচারও হয়ে যায়। তদনুসারে, জুন 2005 থেকে পশ্চিমবঙ্গে উন্মুক্ত প্রবেশাধিকার চালু করা হয়েছিল।

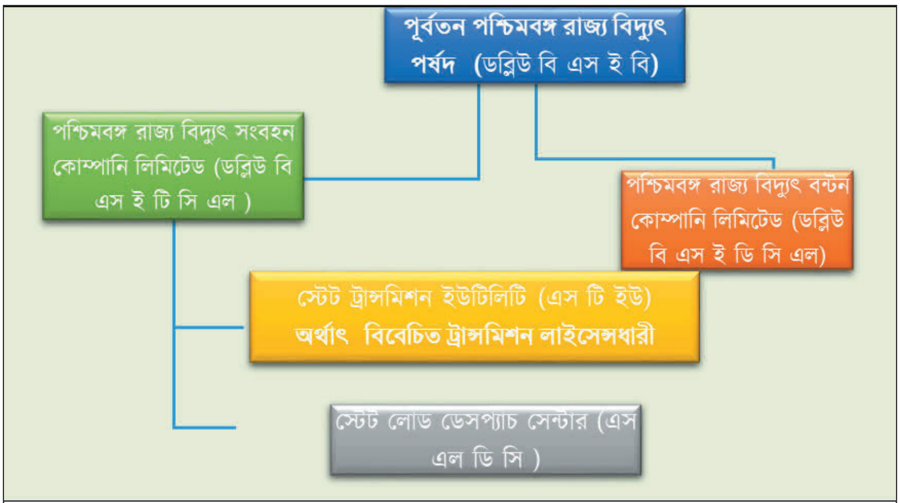
যেখানে পাওয়ার গ্রিড কর্পোরেশন অফ ইন্ডিয়া লিমিটেড (পি জি সি আই এল) কে আন্তঃরাজ্য ট্রান্সমিশন সিস্টেমের মাধ্যমে বিদ্যুৎ-এর সংবহন করার জন্য সেন্ট্রাল ট্রান্সমিশন ইউটিলিটি (সি টি ইউ) হিসাবে বিজ্ঞাপিত করা হয়েছিল (ডিসেম্বর 1998/নভেম্বর 2003); সেখানে স্টেট ট্রান্সমিশন ইউটিলিটি আন্তঃরাজ্য ট্রান্সমিশন সিস্টেমের মাধ্যমে বিদ্যুৎের সংবহন করবে।

3.2 সাংগঠনিক কাঠামো

পশ্চিমবঙ্গ সরকার (জি ও ডব্লিউ বি) পূর্ববর্তী পশ্চিমবঙ্গ রাজ্য বিদ্যুৎ পর্ষদ (ডব্লিউ বি এস ই বি) কে পশ্চিমবঙ্গ রাজ্য বিদ্যুৎ সংবহন কোম্পানি লিমিটেড (ডব্লিউ বি এস ই টি সি এল) এবং পশ্চিমবঙ্গ রাজ্য বিদ্যুৎ বন্টন কোম্পানি লিমিটেড (ডব্লিউ বি এস ই ডি সি এল) এর নামে পৃথকীকরণ করে (এপ্রিল 2007) ফেব্রুয়ারি 2007 এ অন্তর্ভুক্ত করে। বিদ্যুৎ সংবহন এবং লোড প্রেরণ ডব্লিউ বি এস ই বি -এর কার্যক্রম ডব্লিউ বি এস ই টি সি এল -এর কাছে হস্তান্তর করা হয়েছে, যেটি একটি সরকারি কোম্পানি যা সম্পূর্ণভাবে বিদ্যুৎ দপ্তর, জি ও ডব্লিউ বি-এর মালিকানাধীন। ফলস্বরূপ, ডব্লিউ বি এস ই টি সি এল একটি স্টেট ট্রান্সমিশন ইউটিলিটি (এস টি ইউ) হিসাবে গন্য হয় যেটি ট্রান্সমিশন লাইসেন্সধারী এবং 400 কেভি, 220 কেভি, 132 কেভি এবং 66 কেভি-তে পরিচালিত বিদ্যুৎ সংবহন নেটওয়ার্কের মাধ্যমে উৎপন্ন উৎস

[163] ট্রান্সমিশন লাইন বা এই ধরনের লাইনের সাথে সংশ্লিষ্ট সুবিধার ব্যবহার লাইসেন্সধারী বা উপভোক্তা বা উৎপাদনে নিয়োজিত ব্যক্তি, যথাযথ কমিশন দ্বারা নির্দিষ্ট প্রবিধান অনুযায়ী।

থেকে লোড প্রেরণ কেন্দ্রগুলিতে দূরত্ব অনুযায়ী বিদ্যুৎ প্রেরণের জন্য দায়ী, যা নির্ভর করে বিদ্যুৎ প্রেরণের দূরত্ব এবং কোয়ান্টামের উপর । এছাড়াও, ডব্লিউ বি এস ই টি সি এল স্টেট লোড ডেসপ্যাচ সেন্টার (এস এল ডি সি) এর জন্যও দায়িত্বপ্রাপ্ত, যতক্ষণ না পরিচালনার জন্য একটি পৃথক কোম্পানি স্থাপন করা হয়। অন্যদিকে 33 কেভি, 11 কেভি এবং তার নিচে বিদ্যুৎ বিতরণের জন্য দায়িত্বপ্রাপ্ত হল ডব্লিউ বি এস ই ডি সি এল।



চিত্র 3.1ঃ পশ্চিমবঙ্গ রাজ্য বিদ্যুৎ সংবহন কোম্পানি লিমিটেড এর পরিলেখ

	রাজ্য গ্রিড কোডের সমন্বয়, পরিচালনা এবং পরিষেবার জন্য দায়ী
	উৎপাদন কেন্দ্র থেকে লোড সেন্টারে বিদ্যুৎের মসৃণ প্রবাহের জন্য আন্তঃরাষ্ট্রীয় ট্রান্সমিশন লাইনের একটি দক্ষ, সমন্বিত এবং অর্থনৈতিক ব্যবস্থার বিকাশ নিশ্চিত করে।
	সেন্ট্রাল ট্রান্সমিশন ইউটিলিটি (সিটিইউ), রাজ্য সরকার, সংস্থা, ইস্টার্ন রিজিওনাল পাওয়ার কমিটি (ইআরপিসি), সেন্ট্রাল ইলেক্ট্রিসিটি অথরিটি (সিইএ) এবং রাজ্য সরকার কর্তৃক অবহিত ব্যক্তি রাজ্য ট্রান্সমিশন সিস্টেম (এসটিএস) সম্পর্কিত পরিকল্পনা এবং সমন্বয়ের কার্য সম্পাদন করে।
	বিভিন্ন প্রবিধানে প্রদত্ত প্রয়োজনীয় ট্রান্সমিশন চার্জ, অন্যান্য চার্জ, ফি এবং সারচার্জ প্রদানের জন্য যেকোনো লাইসেন্সধারী বা জেনারেটিং স্টেশন বা কোনও ওপেন অ্যাক্সেস গ্রাহকের দ্বারা ব্যবহারের জন্য পর্যাপ্ত ট্রান্সমিশন সুবিধার প্রাপ্যতা সাপেক্ষে এর ট্রান্সমিশন সিস্টেমে বৈষম্যহীন উন্মুক্ত অ্যাক্সেস প্রদানের জন্য দায়ী কমিশন দ্বারা নির্দিষ্ট করা হয়েছে।

চিত্র 3.2ঃ এস টি ইউ হিসাবে ডব্লিউ বি এস ই টি সি এল-এর ভূমিকা

ডব্লিউ বি এস ই টি সি এল এর ব্যবস্থাপনা একজন সভাপতির নেতৃত্বে একটি পরিচালন পর্ষদের (বি ও ডি) র উপর ন্যস্ত। 2021 সালের মার্চ পর্যন্ত, বি ও ডি তে জি ও ডব্লিউ বি দ্বারা নিযুক্ত দশজন সদস্য ছিল, যার মধ্যে পাঁচজন পূর্ণকালীন পরিচালক, তিনজন স্বতন্ত্র পরিচালক এবং দুজন সরকার মনোনীত পরিচালক। ব্যবস্থাপনা পরিচালক (এমডি) হলেন প্রধান নির্বাহী এবং পরিচালক (অর্থ ও হিসাব),

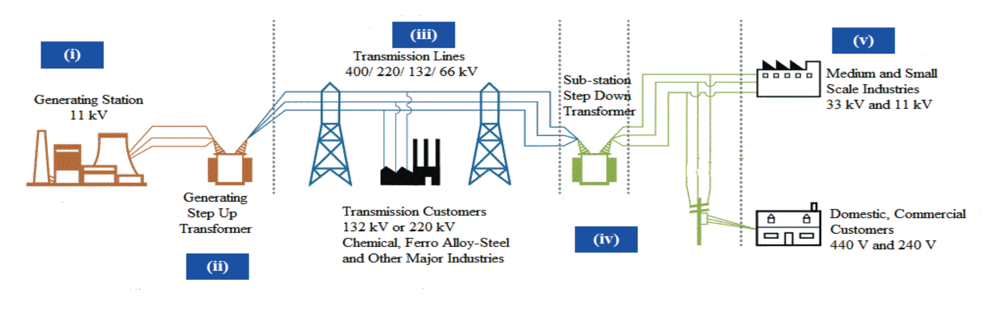
পরিচালক (মানবসম্পদ), পরিচালক (কার্যক্রম) এবং পরিচালক (প্রকল্প) দ্বারা সহায়তা প্রাপ্ত হন । পরিচালক (কার্যক্রম) সাব-স্টেশন, সরঞ্জাম এবং লাইনের পরিচালনা ও রক্ষণাবেক্ষণের দায়িত্বে থাকেন এবং পরিচালক (প্রকল্প) সাব-স্টেশন এবং ট্রান্সমিশন লাইনের নির্মাণ / সম্প্রসারণ / বৃদ্ধি দেখাশোনা করেন। ডব্লিউ বি এস ই টি সি এল পরিচালক (প্রকল্প) এর অধীনে আটটি[164] ফিল্ড জোনাল অফিস এবং পরিচালক (কার্যক্রম) এর অধীনে 27টি এরিয়া[165] অফিসের মাধ্যমে কাজ করে।

3.3 সংবহন ভোল্টেজ

বৈদ্যুতিক শক্তি বিভিন্ন ভোল্টেজে, ট্রান্সমিশন নেটওয়ার্কে আন্তঃসংযোগকারী লাইনের মধ্য দিয়ে প্রবাহিত হয়। সাব-স্টেশনের ট্রান্সফরমারগুলি নিম্ন থেকে উচ্চ (স্টেপ-আপ ট্রান্সফরমার) বা উচ্চ থেকে নিম্ন (স্টেপ-ডাউন ট্রান্সফরমার) ভোল্টেজকে রূপান্তর করতে পারে। ট্রান্সমিশন লাইন হল 33,000 ভোল্ট বা 33 কেভি-এর বেশি ভোল্টেজ সহ যেকোনো লাইন। ট্রান্সমিশন সিস্টেমে প্রবেশ করার আগে, এই লাইনগুলিতে বৈদ্যুতিক শক্তির প্রবাহের প্রতিরোধের ফলে সৃষ্ট ক্ষতি কমানোর জন্য জেনারেটিং স্টেশনে উৎপাদিত বিদ্যুৎকে "পদক্ষেপ করা হয়"।

ভারতে, জেনারেশন ভোল্টেজ সাধারণত 11 কেভি হয় তবে 66 কেভি থেকে 800 কেভি পর্যন্ত অতিরিক্ত উচ্চ ভোল্টেজে (ই এইচ ভি) বিদ্যুৎ প্রেরণ করা হয়। ই এইচ ভি ট্রান্সমিশন সিস্টেমে ব্যবহার করা হয় কারণ উচ্চ ভোল্টেজে, লাইনে কম প্রতিরোধ ক্ষমতা থাকে এবং তাই কম শক্তির অপচয় হয়। 500 কেভি এবং তার বেশি ভোল্টেজ সহ ট্রান্সমিশন লাইনগুলি শুধুমাত্র কেন্দ্রীয় সেক্টরে, প্রধানত, সমগ্র ভারতে আন্তঃরাজ্য সংযোগের জন্য পি জি সি আই এল দ্বারা স্থাপন করা হয়। ডব্লিউ বি এস ই টি সি এল, একটি ডিমিড ট্রান্সমিশন লাইসেন্সধারী, পশ্চিমবঙ্গে 66 কেভি থেকে 400 কেভি পর্যন্ত ভোল্টেজে আন্তঃ-রাজ্য ট্রান্সমিশন সিস্টেম পরিচালনা করে।

ট্রান্সমিশন সিস্টেমের একটি ডায়াগ্রামেটিক উপস্থাপনা **চিত্র 3.3**-এ বিশদভাবে দেওয়া হয়েছে:



চিত্র 3.3: সংবহন ব্যবস্থার সরলীকৃত চিত্রগত উপস্থাপনা

i) 11 কেভি-এ জেনারেটিং স্টেশনে বৈদ্যুতিক শক্তি উৎপন্ন হয়।

ii) এই উৎপাদিত শক্তি প্রবেশ করানো হয় উৎপাদনে স্টেপ আপ ট্রান্সফরমারের মধ্যে যাতে ভোল্টেজ মাত্রা ই এইচ মাত্রায় বাড়ানো যায়, অর্থাৎ 66/ 132/ 220/ 400 কেভি পর্যন্ত। এই ই এইচ ভি[166] স্তরটি একটি সাবস্টেশনে দীর্ঘ দূরত্বে শক্তি প্রেরণ করার জন্য বজায় রাখা হয়। একে বলা হয় বিদ্যুতের প্রাথমিক সংবহন।

164 বেরহমপুর, চুঁচুড়া, দুর্গাপুর, খড়্গপুর, কলকাতা, কৃষ্ণনগর, শিলিগুড়ি এবং মালদা।

165 আলিপুরদুয়ার, আরামবাগ, বাঁকুড়া, বারাসত, বেহালা, বেরহামপুর, বীরভূম, বর্ধমান, চন্দননগর, দুর্গাপুর, গোকর্ণ, হলদিয়া, হাওড়া, জলপাইগুড়ি, জিরাট, কসবা, খড়গপুর, খড়্গপুর 400, কৃষ্ণনগর, মালদহ, মেদিনীপুর, নতুন চন্ডীতলা 400, পুরুলিয়া, রায়গঞ্জ, সল্টলেক, শিলিগুড়ি এবং তমলুক।

166 66 কেভি এবং তার বেশি ভোল্টেজগুলিকে অতিরিক্ত উচ্চ ভোল্টেজ (ই এইচ ভি), 33 কেভি এবং 11 কেভি উচ্চ ভোল্টেজ (এইচ ভি) বলা হয় যেখানে 440 ভি এবং 220 ভি নিম্ন এবং মাঝারি ভোল্টেজ (এল ও ই এম ভি) গঠন করে।

iii) শক্তি-নিবিড় উপভোক্তারা 132 কেভি বা 220 কেভি (এবং তাদের প্রয়োজনীয়তার জন্য "স্টেপ ডাউন" শক্তি) এ বাল্ক শক্তি টানতে পারে।

iv) বিদ্যুৎের প্রাথমিক সংবহনের শেষ বিন্দুতে, সাবস্টেশনে "স্টেপ ডাউন" ট্রান্সফরমারগুলি ভোল্টেজের মাত্রা কমিয়ে 132 কেভি (ই এইচ ভি) করে। এই সাবস্টেশন থেকে সেকেন্ডারি বিদ্যুৎের সংবহন শুরু হয়। সেকেন্ডারি ট্রান্সমিশনের শেষে পাওয়ার ট্রান্সফরমার, প্রয়োজন অনুযায়ী 132 কেভি স্তর থেকে 33 কেভি (এইচ ভি) বা 11 কেভি (এইচ ভি) এ ভোল্টেজ নামিয়ে দেয়।

v) তারপরে, গ্রাহকদের জন্য 11 কেভি/ 33 কেভি থেকে 440 ভি (এল এন্ড এম ভি) বা 220 ভি (এল এন্ড এম ভি) (লাইন ভোল্টেজ) ভোল্টেজের স্তর নামানোর জন্য বিভিন্ন বিতরণ স্টেশনে প্রাথমিক বিদ্যুৎ বিতরণ করা হয়।

3.4 নিরীক্ষার উদ্দেশ্য

2016-17 থেকে 2020-21 পর্যন্ত ডব্লিউ বি এস ই টি সি এল দ্বারা "পশ্চিমবঙ্গে ট্রান্সমিশন ক্ষমতা বৃদ্ধি" বিষয়ে কার্য্যসম্পাদন নিরীক্ষার উদ্দেশ্যগুলি ছিল যে ডব্লিউ বি এস ই টি সি এল নিম্নোক্ত কার্যগুলি করেছিল কিনা:

- উৎপাদন ক্ষমতার প্রস্তাবিত বৃদ্ধি, বিদ্যুৎের চাহিদার আনুমানিক/ প্রকৃত বৃদ্ধি, এবং জাতীয় বিদ্যুৎ পরিকল্পনা 2015 এবং কেন্দ্রীয় বিদ্যুৎ কর্তৃপক্ষ দ্বারা পরিচালিত বৈদ্যুতিক শক্তি সমীক্ষার প্রয়োজনীয়তার সাথে সামঞ্জস্য রেখে সংবহন ক্ষমতা সংযোজন/ সিস্টেমের উন্নতির জন্য পরিকল্পনা তৈরি করা হয়েছে কিনা;
- অর্থনৈতিকভাবে, দক্ষতার সাথে এবং কার্যকরভাবে ট্রান্সমিশন প্রকল্পগুলি কার্যকর করা এবং পর্যবেক্ষণ করা এবং প্রকল্প পরিচালনার জন্য যথাযথ অভ্যন্তরীণ নিয়ন্ত্রণ রাখা হয়েছে কিনা;
- গ্রিডে স্থিতিশীলতা এবং নির্ভরযোগ্যতা নিশ্চিত করতে এবং প্রত্যাশিত ফলাফল অর্জন করতে দক্ষতার সাথে ট্রান্সমিশন সিস্টেম নিয়ন্ত্রিত ও পরিচালিত হয়েছে কিনা।

3.5 নিরীক্ষার পরিধি এবং পদ্ধতি

2016-17 থেকে 2020-21 সময়কালের কার্য্যসম্পাদন নিরীক্ষাটি ডিসেম্বর 2020 থেকে মার্চ 2021 পর্যন্ত সংগঠিত হয়েছিল। নিরীক্ষায় প্রধান কার্যালয়ের বিভিন্ন শাখার রেকর্ডের সমীক্ষা জড়িত ছিল, যেমন কেন্দ্রীয় পরিকল্পনা বিভাগ, সংগ্রহ বিভাগ, প্রকল্প বিভাগ এবং ডব্লিউ বি এস এই টি সি এল এর অর্থ বিভাগ। ডব্লিউ বি এস ই টি সি এল দ্বারা সম্পাদিত 183 টি প্রকল্পের[167] মধ্যে 35টি প্রকল্প নির্বাচিত হয়েছে, প্রকল্পগুলির কাজের আদেশ পত্র চিঠি (এল ও এ) মানের উপর ভিত্তি করে স্ট্র্যাটিফায়েড র‍্যান্ডম স্যাম্পলিংয়ের মাধ্যমে।

নিরীক্ষার পদ্ধতিতে ডব্লিউ বি এস ই টি সি এল -এর হেড অফিস, ফিল্ড জোনাল অফিস এবং এরিয়া অফিসে রক্ষণাবেক্ষণ করা রেকর্ডের সমীক্ষা জড়িত। নিরীক্ষা শুরুর আগে, 24 নভেম্বর 2020 তারিখে পশ্চিমবঙ্গ সরকারের অতিরিক্ত মুখ্য সচিব, বিদ্যুৎ বিভাগের সাথে একটি "এন্ট্রি কনফারেন্স" অনুষ্ঠিত হয়েছিল, যাতে নিরীক্ষার উদ্দেশ্য, নিরীক্ষার পরিধি/পদ্ধতি এবং নিরীক্ষার মানদণ্ড সম্পর্কে অবহিত করা হয়। নিরীক্ষার ফলাফলগুলি 01 জুন 2022-এ সরকার এবং পরিচালকবর্গের সাথে অনুষ্ঠিত একটি "এক্সিট কনফারেন্সে" আলোচনা করা হয়েছিল এবং তাদের প্রতিক্রিয়াগুলি এই প্রতিবেদনে উপযুক্তভাবে অন্তর্ভুক্ত করা হয়েছে।

[167] *2015-16 থেকে 2019 -20 এর মধ্যে সম্পাদিত হয়েছে এবং এপ্রিল 2015 পর্যন্ত 36 টি চলতি প্রকল্প সহ। 183 টি প্রকল্পের মধ্যে ট্রান্সমিশন লাইন এবং সাব-স্টেশন নির্মাণ, উন্নীতকরণ, সম্প্রসারণ এবং পরিবর্ধন অন্তর্ভুক্ত ছিল।*

3.6 নিরীক্ষার মানদন্ড

নিরীক্ষার মানদণ্ড, অনান্য বিষয়গুলির সাথে, নিম্নলিখিতগুলি থেকে প্রাপ্ত হয়েছিল –

- ইলেক্ট্রিসিটি আইন 2003, এন ই পি ও 2005, সেন্ট্রাল ইলেক্ট্রিসিটি রেগুলেটরি কমিশন (সি এই আর সি)/ ডব্লিউবি ই আর সি, গ্রিড কোড এবং সেন্ট্রাল ইলেকট্রিসিটি অথরিটি (সি এই এ) এর প্রবিধান/আদেশ।
- জাতীয় বিদ্যুৎ প্ল্যান 2015 এবং সি এই এ -এর ইলেকট্রিক পাওয়ার সার্ভে, ডব্লিউ বি এস এই টি সি এল-এর পরিপ্রেক্ষিত (পাঁচ বছরের রোলিং) প্ল্যান/কর্পোরেট প্ল্যান (বার্ষিক) এবং বিদ্যুৎ দপ্তর, পশ্চিমবঙ্গ সরকার -এর বার্ষিক প্রশাসনিক ক্যালেন্ডার।
- জি ও আই, জি ও ডব্লিউ বি থেকে স্কিম নির্দেশিকা এবং নির্দেশ।
- প্রকল্পের প্রশাসনিক/প্রযুক্তিগত অনুমোদন, বিশদ প্রকল্প প্রতিবেদন, দরপত্র আমন্ত্রণ জানানোর বিজ্ঞপ্তি, পুরস্কারের চিঠি, চুক্তির মান/সাধারণ শর্তাবলী, সেন্ট্রাল ভিজিল্যান্স কমিশনের নির্দেশিকা ইত্যাদি।

3.7 ডব্লিউ বি এস ই টি সি এল এর কর্মক্ষমতার মানদণ্ড এবং সংক্ষেপে কাজের ফলাফল

2016-17 থেকে 2020-21 পর্যন্ত পাঁচ বছরের জন্য সংক্ষিপ্ত কাজের ফলাফল সহ ডব্লিউ বি এস ই টি সি এল-এর পরিপ্রেক্ষিতে মান/ আদর্শের কিছু কার্যসম্পাদনের মানদণ্ড নীচে **সারণী 3.1, 3.2** এবং **3.3**-এ বিবৃত :

নিরীক্ষা পর্যবেক্ষণ করেছে (এপ্রিল 2022) যে ট্রান্সমিশন নেটওয়ার্কে অব্যবহৃত ক্ষমতা 14.79 শতাংশ থেকে 32.55 শতাংশ পর্যন্ত থাকে । যাইহোক, তাদের উত্তরে এবং এক্সিট কনফারেন্সে (জুন 2022), সরকার বলেছে যে 0.95 এর গড় পাওয়ার ফ্যাক্টর বিবেচনা করে এবং 132 কেভিতে স্থাপন ক্ষমতার জন্য শক্তির পরিপ্রেক্ষিতে নেটওয়ার্ক ক্ষমতা (এম ইউ /এম ডব্লিউ এইচ) গণনা করা হয়েছে (এই বিবেচনা করে যে সমস্ত শক্তি এই ভোল্টেজে কিছু সময়ে প্রেরণ করা হয়) ন্যায্য বা সঠিক ছিল না। তারা যোগ করেছে যে, একটি নতুন সাব-স্টেশনের রূপান্তর ক্ষমতা, বা একটি বিদ্যমান সাব-স্টেশনের সংবহন ক্ষমতা বৃদ্ধির পরিকল্পনা/নির্ধারিত এমভিএ-তে শক্তির পরিপ্রেক্ষিতে এবং এম ডব্লিউ এইচ /এম ইউ-এর পরিপ্রেক্ষিতে নয়। অধিকন্তু, ট্রান্সফরমারগুলি তাদের ক্ষমতার 110 শতাংশ অনুপাতে লোড করা যেতে পারে। তদনুসারে, ক্ষমতার ব্যবহার নিরীক্ষা দ্বারা পুনরায় নিম্নরূপে করা হয়েছিল-

সারণী 3.1: ট্রান্সমিশন নেটওয়ার্কের ক্ষমতা ব্যবহার

	বিষয়	2016-17	2017-18	2018-19	2019-20	2020-21
		বার্ষিক বিদ্যুৎ প্রেরণ (মিলিয়ন ইউনিট)				
1)	বছরের শুরুতে সিস্টেমের ক্ষমতা (টীকা উল্লেখিত)	21,811.85	23,589.20	26,392.50	28,730.00	30,214.10
2)	প্রকৃত সর্বোচ্চ চাহিদা (এম ডব্লিউ)	8,327.00	8,454.00	8,811.00	9,077.00	8,799.00
3)	নেটওয়ার্ক ব্যবহারের শতাংশ {(2)/(1)}	38.18	35.84	33.38	31.59	29.12
4)	নেটওয়ার্ক কম ব্যবহার করার শতাংশ {100-(3)}	61.82	64.16	66.12	68.41	70.88

(উৎস : এসএলডিসি দ্বারা প্রদত্ত তথ্য)

দ্রষ্টব্য: 1) এম ডব্লিউ তে নেটওয়ার্ক ক্ষমতা গণনার পদ্ধতি, প্রতি বছরের শুরুতে ট্রান্সফরমার ক্ষমতা (এমভিএ-তে) এর সঙ্গে ন্যূনতম পাওয়ার ফ্যাক্টর 0.85 দ্বারা গুণ এর মাধ্যমে ডব্লিউ বি ই আর সি র (স্টেট ইলেকট্রিসিটি গ্রিড কোড) রেগুলেশনস 2007, নং 3.5.3)।

সারণী থেকে দেখা যায়, 2017-18 থেকে 2020 21 এর মধ্যে নেটওয়ার্ক ব্যবহারে হ্রাসের প্রবণতা রয়েছে, কারণ ডব্লিউ বি এস ই টি সি এল প্রয়োজনের চেয়ে বেশি ক্ষমতার পরিকল্পনা করে যা **অনুচ্ছেদ 3.8.1**-এ আলোচনা করা হয়েছে। ফলস্বরূপ, অব্যবহৃত ক্ষমতা 61.82 শতাংশ থেকে 70.88 শতাংশ পর্যন্ত ছিল। এটি এপ্রিল 2016 থেকে মার্চ 2021 পর্যন্ত 15,864 মেগাভোল্ট অ্যাম্পিয়ার (এমভিএ)[168] এর অতিরিক্ত ট্রান্সফরমার ক্ষমতা[169] নির্দেশ করে, যা 517.17 কোটি টাকা টাকা ব্যয়ে[170] তৈরি করা হয়েছে।

সরকার আরও বলেছে (জুন 2022) যে ট্রান্সমিশন সিস্টেম পরিকল্পনাটি নেটওয়ার্কে সর্বাধিক/পিক লোড পরিকল্পনা / স্বাভাবিক ঘটনার পাশাপাশি এন-1 আনুষঙ্গিক পরিস্থিতিতে কোনো বাধা/ওভারলোডিং ছাড়াই বিবেচনা করে। অতএব, ট্রান্সফরমারগুলির পরিকল্পিত/স্থাপিত ক্ষমতা সর্বদা সেই নির্দিষ্ট ভোল্টেজ স্তরে সিস্টেমে গড় বা ন্যূনতম লোড প্রজেক্ট/ঘটনার চেয়ে বেশি থাকে।

তবে বাস্তবতা ছিল যে ক্ষমতার ব্যবহার কম ছিল। অধিকন্তু, এই বিষয়ে, নিয়ন্ত্রকদের ফোরাম পর্যবেক্ষণ করেছে[171] (এপ্রিল 2021) যদিও ট্রান্সমিশনে বিপুল বিনিয়োগ ছিল, সম্পদের ব্যবহার বিনিয়োগের সাথে সামঞ্জস্যপূর্ণ ছিল না। অধিকন্তু, প্রতিরোধমূলক রক্ষণাবেক্ষণের **(অনুচ্ছেদ 3.11.2)** সমস্যাগুলির প্রতিক্রিয়া জানাতে গিয়ে, সরকার বলেছে (জুন 2022) যে ডব্লিউ বি এস ই টি সি এল এর নেটওয়ার্কের যথেষ্ট অপ্রয়োজনীয়তা ছিল, শাটডাউনগুলি পাওয়ার জন্য পর্যাপ্ত নমনীয়তা সহ। এছাড়া, এক্সিট কনফারেন্সে সম্মত হলেও সরকার সংশোধিত উত্তর প্রদান করেনি।

সারণী 3.2: ডব্লিউ বি এস ই টি সি এল-এর কাজের ফলাফলের সংক্ষিপ্ত বিবরণ

	বিবরণ	2016-17	2017-18	2018-19	2019-20	2020-21
		সংক্ষিপ্ত কাজের ফলাফল (কোটি টাকাতে)				
1)	কাজের থেকে আয়	1,258.92	1,298.54	1,353.05	1,408.17	1,828.98
2)	অন্যান্য আয়	36.62	50.91	72.96	64.75	56.95
3)	**মোট আয় (1 +2)**	**1,295.54**	**1,349.45**	**1,426.01**	**1,472.95**	**1,885.93**
4)	কর্মচারী বাবদ খরচ	235.62	239.83	213.78	284.28	326.98
5)	অন্যান্য খরচ	153.70	183.17	164.34	158.20	189.39
6)	অবমূল্যায়ন	195.78	213.11	260.59	286.91	302.52
7)	আর্থিক খরচ	238.57	245.11	271.71	275.36	297.13
8)	**মোট খরচ (4+5+6+7)**	**823.67**	**881.22**	**910.42**	**1,004.75**	**1,116.02**
9)	করের আগেই লাভ (3-8)	471.87	468.23	515.59	468.17	769.91
10)	আয় কর	100.71	100.49	110.88	81.80	134.52
11)	**করের পরে লাভ (9-10)**	**371.16**	**367.74**	**404.71**	**386.37**	**635.39**
12)	অন্যান্য মোট আয়	59.59	70.38	43.59	-26.04	26.45
13)	**মোট ব্যাপক আয় (11+12)**	**430.75**	**438.12**	**448.30**	**360.33**	**661.84**

(উৎস: নিরীক্ষিত বার্ষিক আর্থিক বিবৃতি থেকে সংকলিত)

[168] *একটি পাওয়ার ট্রান্সফরমারের ক্ষমতা মেগাভোল্ট অ্যাম্পিয়ারে প্রকাশ করা হয়।*

[169] *25,661 এমভিএ-এর 61.82 শতাংশে গণনা করা হয়েছে, যা 2016-17 সালের শুরুতে মোট ট্রান্সফরমার ক্ষমতা ছিল।*

[170] *জানুয়ারি 2016 থেকে অক্টোবর 2020 পর্যন্ত সমস্ত ভোল্টেজ অনুপাতে ট্রান্সফরমারগুলির গড় ক্রয় আদেশের মূল্যের ভিত্তিতে 3.26 লক্ষ টাকা প্রতি এমভিএ।*

[171] *"খুচরা শুল্ককে প্রভাবিত করে ফ্যাক্টরগুলির বিশ্লেষণ এবং সেগুলি মোকাবিলার ব্যবস্থা" সম্পর্কিত ফোরাম অফ রেগুলেটরের প্রতিবেদনে অনুচ্ছেদ নম্বর 3.2.1।*

এটা দেখা গেছে যে 2019 সালের জানুয়ারি থেকে দ্য দুর্গাপুর প্রজেক্টস লিমিটেডের ট্রান্সমিশন সম্পদের দখল নেওয়ার কারণে 2018-19 সালে ডব্লিউ বি এস ই টি সি এল -এর অবচয় খরচ বেড়েছে। উপরন্তু, বার্ষিক ইনক্রিমেন্ট বৃদ্ধির কারণে 2017-18 এবং 2019-20-এ কর্মচারী বেনিফিট খরচ বেড়েছে, টার্মিনাল বেনিফিটগুলির ক্রমবর্ধমান খরচ, 2020 সালে বেতন এবং ভাতাগুলির সংশোধন বাস্তবায়ন ইত্যাদি।

2016-17 থেকে 2020-21 পর্যন্ত পাঁচ বছরের মাশুলের সাথে তুলনা করে ডব্লিউ বি এস ই টি সি এল -এর প্রকৃত ইউনিট খরচ ট্রান্সমিশন নীচে দেওয়া হল :

সারণী 3.3: ট্রান্সমিশনের ইউনিট খরচ

	বিবরণ	2016-17	2017-18	2018-19	2019-20	2020-21
		প্রতি ইউনিট ট্রান্সমিশন খরচ (পয়সায়)				
1)	মাশুল আদেশ অনুযায়ী	17.18	15.71	15.91	17.67	17.79
2)	হিসাব অনুযায়ী প্রকৃত খরচ (সারণী 3.2 এর ক্রমিক সংখ্যা 8/ সারণী 3.1 এর ক্রমিক সংখ্যা 3)	17.87	17.78	18.58	21.73	24.51
3)	মাশুল আদেশ এবং প্রকৃত মূল্যের মধ্যে পার্থক্য (1-2)	0.69	2.07	2.67	4.06	6.72

(উৎস: এসএলডিসি, বার্ষিক আর্থিক বিবৃতি, মাশুল আদেশ দ্বারা সজ্জিত তথ্য)

2016-21 এর মধ্যে ইউনিট প্রতি ট্রান্সমিশন খরচ একটি ক্রমবর্ধমান প্রবণতা দেখায়, যা সিস্টেমের অতিরিক্ত ক্ষমতা (**সারণী 3.1**) এর জন্য দায়ী ছিল যার ফলে ইউনিট প্রতি মূলধন খরচ বেশি এবং অবচয় ও কর্মচারী বাবদ খরচ বৃদ্ধি (**সারণী 3.2**) ইত্যাদি। ট্রান্সমিশন ক্ষমতার ব্যবহার এবং ট্রান্সমিশন খরচ বৃদ্ধির উপরও জোর দেওয়া হয়েছিল (এপ্রিল 2021) "ফোরাম অফ রেগুলেটর" দ্বারা। এর ফলে উপভোক্তাদের কাছে ট্রান্সমিশনের খরচ বেড়েছে।

নিরীক্ষার পর্যবেক্ষণসমূহ

এই কার্য্যসম্পাদন নিরীক্ষার ফলাফলগুলি পরবর্তী অনুচ্ছেদে আলোচিত পরিকল্পনা, সম্পাদন এবং অপারেশন এবং পর্যবেক্ষণগুলির অধীনে বিস্তৃতভাবে শ্রেণীবদ্ধ করা হয়েছে:

3.8 পরিকল্পনা

জি ও ডব্লিউ বি 11 টি গ্রামীণ এলাকায় এক কোটি নতুন বৈদ্যুতিক সংযোগ প্রদানের জন্য 'সবার ঘরে আলো'-এর অধীনে একটি বিদ্যুণায়ন প্রকল্প " সবার ঘরে আলো " (2014-19) বাস্তবায়ন করেছিল বলে আন্তঃ-রাজ্য পিছিয়ে পড়া জেলাগুলো তে সংবহন ক্ষমতা বৃদ্ধির প্রয়োজন ছিল। জি ও ডব্লিউ বি এছাড়াও চালু করেছে (সেপ্টেম্বর 2014) 'সেচবন্ধু' কৃষি কাজের জন্য বৈদ্যুতিক ফিডারগুলিকে আলাদা করতে এবং পাম্প সেটগুলির বিদ্যুণায়নের জন্য সরবরাহ করতে। ভারত সরকার (জি ও আই) এবং জি ও ডব্লিউ বি, যৌথভাবে শুরু করেছে (আগস্ট 2016) "সকলের জন্য শক্তি" (পি এফ এ) প্রকল্প, যার লক্ষ্য ছিল সমস্ত বিদ্যুৎ গ্রাহকদের জন্য 24x7 বিদ্যুৎ উপলব্ধ করা এবং 2019 সালের মধ্যে রাজ্যের সমস্ত সংযোগহীন পরিবারগুলিতে বিদ্যুৎ সংযোগ প্রদান করা। রাজ্যে বিদ্যুতের চাহিদা বর্ধিত হরে যোগানের জন্য সংবহন ব্যবস্থাকে আরো উন্নত করতে হবে।

রাজ্য বিদ্যুৎ সংবহন ব্যবস্থার জন্য, ডব্লিউ বি এস ই টি সি এল-কে পরিকল্পনা ও সমন্বয় তৈরী করতে হবে পি জি সি আই এল, রাজ্য সরকার, উৎপাদন এবং বিতরণ সংস্থা, পূর্ব আঞ্চলিক শক্তি সমিতি (ই আর পি সি), কেন্দ্রীয় বিদ্যুৎ কর্তৃত্ত (সি ই এ) প্রভৃতির সাথে। ডব্লিউ বি এস ই টি সি এল প্রস্তাবিত উৎপাদন ক্ষমতা বৃদ্ধি, বিদ্যুতের চাহিদা বৃদ্ধি, জাতীয় বিদ্যুৎ পরিকল্পনা

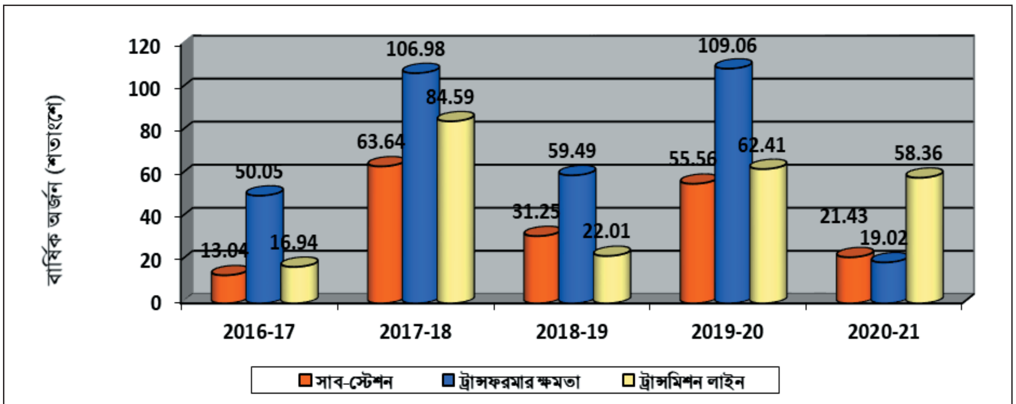
2015 এর প্রয়োজনীয়তা এবং "পাওয়ার ফর অল" (পি এফ এ) রোডম্যাপের সাথে মিলে ট্রান্সমিশন সিস্টেমে (সাব-স্টেশন এবং লাইন) ক্ষমতা সংযোজন/সিস্টেম উন্নতির পরিকল্পনা তৈরি করে। পাঁচ বছরের রোলিং প্ল্যানগুলি[172] ভারতীয় ইলেকট্রিসিটি গ্রিড কোড (আই ই জি সি), পশ্চিমবঙ্গ ইলেকট্রিসিটি গ্রিড কোড (ডব্লিউ বি ই জি সি) বিদ্যুৎের জন্য জেলাভিত্তিক চাহিদা এবং বিদ্যমান সংবহন ক্ষমতার মূল্যায়নের পরে নির্দেশিত নির্দেশিকাগুলির সাথে সামঞ্জস্য রেখে তৈরি করা হয়।

3.8.1 ডব্লিউ বি এস ই টি সি এল-এর কৃতিত্বের সাথে পরিকল্পনার তুলনা করা

ক) নিরীক্ষায় দেখা গেছে যে 2016-21 সালে, 73টি সাব-স্টেশন নির্মাণ/উন্নয়নের লক্ষ্যমাত্রার তুলনায়, ডব্লিউ বি এস ই টি সি এল মাত্র 26টি উপ-কেন্দ্র নির্মাণ করেছে (35.62 শতাংশ)। একই সময়ে, 14,411 মেগা ভোল্ট অ্যাম্পিয়ার (এমভিএ) এবং অতিরিক্ত 7,419 সার্কিট কিলোমিটার (সি কে এম) ট্রান্সমিশন লাইনের অতিরিক্ত ট্রান্সফরমারের লক্ষ্যমাত্রার বিপরীতে, প্রকৃত অর্জন ছিল যথাক্রমে 9,474 এমভিএ (65.74 শতাংশ) এবং 2,960 সিকেএম (39.90 শতাংশ)।

সাব-স্টেশন, ট্রান্সফরমার ক্ষমতা এবং 2016-21-এর জন্য পরিকল্পিত ট্রান্সমিশন লাইনের জন্য বার্ষিক লক্ষ্যমাত্রার বিবরণ ***পরিশিষ্ট-39***-এ বিশদ রয়েছে।

2016-21-এর জন্য ডব্লিউ বি এস ই টি সি এল-এর দ্বারা পরিকল্পিত সাব-স্টেশন (এস এস), ট্রান্সফরমার এবং ট্রান্সমিশন লাইনের পরিকল্পিত সংযোজনের সাথে বার্ষিক কৃতিত্বের শতাংশ নীচের **চিত্র 3.4**-এর মাধ্যমে দেখানো হয়েছে।



চিত্র 3.4: পরিকল্পিত বার্ষিক সংযোজনে সাব-স্টেশন, ট্রান্সফরমার এবং ট্রান্সমিশন লাইনের বার্ষিক অর্জন

চার্ট থেকে দেখা যায় যে 2017-18 এবং 2019-20-এ যোগ করা ট্রান্সফরমারের ক্ষমতা পরিকল্পিত সংযোজনগুলিকে ছাড়িয়ে গেছে, যেহেতু 2017-18 এবং 2019-20 সালে বর্ধিত ক্ষমতা পরিকল্পিত সংযোজনগুলিতে অন্তর্ভুক্ত করা হয়নি। সাব-স্টেশন, ট্রান্সফরমার ক্ষমতা বা ট্রান্সমিশন লাইনের জন্য 2016-17 থেকে 2020-21 পর্যন্ত সময়ের মধ্যে সংযোজনের জন্য পরিকল্পিত বার্ষিক ক্ষমতা অর্জন করা হয়নি। প্রকল্পের সমাপ্তিতে বিলম্বের কারণে, ডব্লিউ বি এস ই টি সি এল রাজ্য ট্রান্সমিশন সিস্টেমের অবস্থান পর্যালোচনা করার জন্য ডব্লিউ বি ই আর সি দ্বারা 2020 সালের নভেম্বরে গঠিত টাস্ক ফোর্সের রিপোর্টে উল্লেখ করা কয়েকটি ক্ষেত্রে ডব্লিউ বি এস ই ডি সি এল -এর চাহিদা মেটাতে বাধার সম্মুখীন হয়েছিল।

খ) ডব্লিউ বি ই আর সি -এর স্টেট ইলেকট্রিসিটি গ্রিড কোড রেগুলেশন 2007-এর অধীনে, ডব্লিউ বি এস ই টি সি এল-কে তাদের ওয়েবসাইটে পশ্চিমবঙ্গের বিভিন্ন জেলা এবং পৌর নিগমের চাহিদা বৃদ্ধির প্রবণতা সহ লোডের পূর্বাভাস প্রদান করতে হবে। ডব্লিউ বি এস ই টি সি এল আরও

[172] *রোলিং প্ল্যান 2014-15 থেকে 2018-19 এবং 2019-20 থেকে 2023-24।*

বলেছে (মে 2021) যে তারা প্রকৃত প্রয়োজন, ভবিষ্যতের প্রয়োজনীয়তা এবং অঙ্কনকারী সংস্থাগুলির প্রতিক্রিয়ার উপর নির্ভর করে ক্ষমতা বৃদ্ধির জন্য পরিকল্পনা তৈরি করেছে।

নিরীক্ষায় পর্যবেক্ষণ করে দেখা যায় যে :

i. ডব্লিউ বি এস ই টি সি এল তাদের ওয়েবসাইটে লোডের পূর্বাভাস এবং চাহিদা বৃদ্ধির প্রবণতা সম্পর্কিত প্রয়োজনীয় তথ্য প্রকাশ করেনি।

ii. ডব্লিউ বি এস ই টি সি এল অক্টোবর 2013 এ ডব্লিউ বি এস ই ডি সি এল এর সাথে রোলিং প্ল্যান 2014-15 থেকে 2018-19 নিয়ে আলোচনা করেছিল। তারপরে, ডব্লিউ বি এস ই টি সি এল কোন পরামর্শ করেনি বা ডব্লিউ বি এস ই ডি সি এল থেকে লোডের পূর্বাভাসের বিষয়ে প্রতিক্রিয়া প্রাপ্ত করেনি। ফলস্বরূপ, 2016-17 থেকে 2020-21 এর মধ্যে, ডব্লিউ বি এস ই টি সি এল লোড পূর্বাভাস নিযুক্ত করেছিল যা ডব্লিউ বি এস ই ডি সি এল দ্বারা প্রস্তুতকৃত (-) 15.42 শতাংশ থেকে (+) 15.97 শতাংশের বিপরীতে পরিবর্তিত হয়েছিল।

উপরোক্ত নিদর্শন করে যে ট্রান্সমিশন সিস্টেমের সামগ্রিক ক্ষমতা ব্যবহার হ্রাসের জন্য ডব্লিউ বি এস ই টি সি এল-এর পরিকল্পনার আংশিক ভাবে দায়ী ছিল।

গ) নিরীক্ষায় লক্ষ করা গেছে যে 27 টি প্রকল্প[173] প্রস্তাবিত (আগস্ট 2016) পি এফ এ রোড ম্যাপের অধীনে 31 মার্চ 2021 এর আগে সম্পূর্ণ করার জন্য নেওয়া হবে, হয় ডব্লিউ বিএসইটিসিএল-এর রোলিং প্ল্যানে (16 প্রকল্প) অন্তর্ভুক্ত ছিল না, না হয় 2020-21 এর পরে পিছিয়ে দেওয়া হয়েছে (10 টি প্রকল্প) বা বাদ দেওয়া হয়েছে (1 টি প্রকল্প)। অধিকন্তু, 2020-21-এর পরে সমাপ্ত হওয়ার জন্য নির্ধারিত চারটি প্রকল্প রোলিং পরিকল্পনায় অন্তর্ভুক্ত ছিল না। এই প্রকল্পগুলি গ্রহণ না করা বা পিছিয়ে দেওয়ার কারণগুলি নিরীক্ষাকে জানানো হয়নি।

সরকার বলেছে (জুন 2022) যে ট্রান্সফরমার সহ ট্রান্সমিশন নেটওয়ার্কের পরিকল্পিত ক্ষমতা একটি একক অনিশ্চিত ঘটনা বা 'এন-1' শর্ত পূরণের জন্য প্রয়োজন, যাতে একটি লাইনের একটি সার্কিট, একটি সাবস্টেশনের একটি ট্রান্সফরমার ইত্যাদির বিভ্রাট জড়িত থাকে। ফলস্বরূপ, সামগ্রিক ক্ষমতা একটি নির্দিষ্ট ভোল্টেজ অনুপাতে প্রয়োজনীয় ট্রান্সফরমারগুলিকে বাধা/ওভারলোডিং ছাড়াই এন-1 অনিশ্চিত ঘটনা শর্ত পূরণ করতে হয়। পি এফ এ রোডম্যাপের অধীনে প্রস্তাবিত সাব-স্টেশন নির্মাণ না করার কারণে, 2021 সালের মার্চ পর্যন্ত, কিছু বিদ্যমান 132/33 কেভি সাব-স্টেশন 'এন-1' শর্তের বাইরে ওভারলোড হয়েছিল। কিছু দৃষ্টান্ত নিম্নরূপ :

i. পি এফ এ-এর অধীনে, বর্ধমানে একটি নতুন 220/132/33 কেভি সাব-স্টেশন (এস এস) নির্মাণের পরিকল্পনা করা হয়েছিল 2019- 20 সালে। প্রস্তাবিত সাব-স্টেশন টি তৈরীর উদ্দেশ্য ছিল কাটোয়া, মানকর, মহাচান্দা, রায়নায় এবং সিন্ধু এই পাঁচটি সংলগ্ন 132/33 কেভি এস এস -এর লোড ভাগ করে নেওয়া। যদিও ডব্লিউ বি এস ই টি সি এল তাদের রোলিং বা বার্ষিক পরিকল্পনায় এই এসএস কে অন্তর্ভুক্ত করেনি। পরিবর্তে, ডব্লিউ বি এস ই টি সি এল বর্ধমানে একটি নতুন নিম্ন ক্ষমতা সম্পন্ন 132/33 কেভি গ্যাস ইনসুলেটেড সাব-স্টেশন (জি আই এস) নির্মাণের ব্যবস্থা করে (মে 2017), নভেম্বর 2018-এর মধ্যে শেষ হওয়ার জন্য। নির্মাণ কাজ চলছিল মার্চ 2021 পর্যন্ত। ফলস্বরূপ, ডিসেম্বর 2018 এবং মার্চ 2021 এর মধ্যে, পাঁচটি এসএস-এর মধ্যে চারটিতে সর্বাধিক লোড, যার লোড ভাগ করা হয়েছিল, 74.41 থেকে 97.93 শতাংশ পর্যন্ত, যার ফলস্বরূপ তাদের সংযুক্ত লোড সারণীতে দেওয়া 'এন-1' অবস্থার বেশি ছিল, যা **সারণী 3.4**-এ দেখানো হল :

[173] *এগারোটি নতুন সাব-স্টেশন/ বিদ্যমান সাব-স্টেশনের উন্নীতকরণ এবং 16 টি ট্রান্সমিশন লাইন।*

সারণী 3.4: পাঁচটি সাব-স্টেশনে লোডের বিস্তৃত বিবরণ

ক্রমিক সংখ্যা	এস এস এর নাম	স্থাপন ক্ষমতা (এমভিএ-তে)	রূপরেখা (সংখ্যা এবং ক্ষমতা এমভিএ-তে)	এন-1 ক্ষমতা (এমভিএ-তে)	সর্বাধিক ব্যবহার (এমভিএ-তে)	শতাংশ
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)=(6)/(4)
1.	কাটোয়া	150	50 এমভিএ-এর তিনটি	100	111.62	74.41
2.	মানকর	94.5	31.5 এমভিএ-এর তিনটি	63	81.39	86.13
3.	মহাচান্দা	131.5	50 এমভিএ-এর দুটি এবং 31.5 এমভিএ-এর একটি	100	115.02	87.47
4.	রায়না	150	50 এমভিএ-এর তিনটি	100	146.89	97.93
5.	ইন্দাস	100	50 এমভিএ-এর দুটি	50	86.81	86.81

ii. পি এফ এর অধীনে, লক্ষ্মীকান্তপুর এস এস-এর বিদ্যমান লোড আংশিকভাবে নেওয়ার জন্য, শ্যামনগরে একটি নতুন 132/33 কেভি এস এস প্রস্তাব করা হয়েছিল, 2019-20 সালের মধ্যে সম্পূর্ণ করার জন্য। প্রস্তাবিত এস এস, 2021 সালের মার্চ পর্যন্ত না করায় 2020-21- সালে, লক্ষ্মীকান্তপুরে বিদ্যমান 132/33 কেভি ট্রান্সফরমার 84.36 শতাংশ পর্যন্ত লোড করা হচ্ছে, যেখানে সর্বাধিক 70 শতাংশ অনুমোদিত। লক্ষ্মীকান্তপুরে 150 এমভিএ ক্ষমতার বিদ্যমান তিনটি 50 এমভিএ ধারণক্ষমতার 132/33 কেভি ট্রান্সফরমার 84.36 শতাংশ (126.55 এমভিএ) পর্যন্ত লোড করা হচ্ছে, 'এন-1' শর্ত পূরণের জন্য সর্বাধিক প্রস্তাবিত 100 এমভিএ-এর বিপরীতে।

এইভাবে, যদিও ট্রান্সমিশন সিস্টেমের সামগ্রিক ক্ষমতা প্রয়োজনের চেয়ে বেশি ছিল, নির্দিষ্ট এস এস তে অনেক চাপ দেখা গেছে কারণ তৈরি করা অতিরিক্ত ক্ষমতার ভৌগলিক বন্টন লোডের চাহিদা অনুযায়ী কম ছিল । তাই, নতুন ক্ষমতা বন্টনের জন্য পরিকল্পনা বাস্তবায়িত করা হয়নি এবং ট্রান্সমিশন সিস্টেম সমানভাবে শক্তিশালী ছিল না।

সরকার/পরিচালকবর্গ জানিয়েছে (জুন 2022) যে বিভিন্ন কারণ এবং অনিশ্চয়তা প্রত্যক্ষ বা পরোক্ষভাবে পরিকল্পনার উদ্দেশ্যকে প্রভাবিত করে এবং তাদের লক্ষ্য অর্জনে প্রতিবন্ধকতা আরোপ করে। তাছাড়া, বিদ্যুৎ সংবহনে উন্মুক্ত প্রবেশাধিকার বাস্তবায়ন, উৎপাদন ক্ষেত্রের উদারীকরণ এবং বিদ্যুতের জন্য উন্মুক্ত বাজার সৃষ্টি তাদের নিজস্ব অনিশ্চয়তা নিয়ে এসেছে। তাই, যতটা সম্ভব, এই ধরনের অনিশ্চয়তা পূরণের পরিকল্পনায় পর্যাপ্ত নমনীয়তা বিবেচনা করা হয়। ফলে, আটকে থাকা সম্পদ[174] বা জমে থাকার সম্ভাবনা পুরোপুরি উড়িয়ে দেওয়া যায় না। তারা আরও বলেছে যে, প্রকল্প বাস্তবায়নে বিলম্বের কারণগুলি সম্পূর্ণরূপে ডব্লিউ বি এস ই টি সি এল-এর নিয়ন্ত্রণে ছিল না এবং পরিকল্পনার ভিত্তিতে দায়ী করা যায় না।

উত্তরটি এই সত্যের আলোকে দেখা দরকার যে ডব্লিউ বি ই আর সি-এর (স্টেট ইলেকট্রিসিটি গ্রিড কোড) রেগুলেশন 2007-এর অধীনে, ডব্লিউ বি এস ই টি সি এল-কে সামগ্রিক পরিকল্পনার উদ্দেশ্যে দীর্ঘমেয়াদী উন্মুক্ত প্রবেশাধিকারের উদ্দেশ্যে বিদ্যুৎ পাওয়ার জন্য বিবেচনা করা প্রয়োজন ছিল। এছাড়াও, ডব্লিউ বি এস ই টি সি এল ভৌগলিক অবস্থানে অতিরিক্ত ক্ষমতা সর্বোত্তমভাবে বিতরণ না করায় জমে থাকার সম্ভাবনা দেখা দেয়। তদুপরি, প্রকল্প বাস্তবায়নে বিলম্ব হয়েছে যা **অনুচ্ছেদ 3.10.1**-এ আলোচিত হয়েছে।

3.8.2 ট্রান্সফরমার সংগ্রহে বিলম্বের কারণে ট্রান্সফরমার ক্ষমতা মূল্যায়নে অক্ষমতা

ডব্লিউ বি এস ই টি সি এল এর ক্রয় নীতি সঠিক পরিমাণে, সঠিক সময়ে এবং সঠিক জায়গায় সরঞ্জাম, উপকরণ এবং পরিষেবাগুলি উপলব্ধ করার আহ্বান জানায়। তাই, আসাদন দপ্তরকে অবশ্যই নিশ্চিত করতে হবে যে, ঠিকাদার/সরবরাহকারীদের সাথে চুক্তিবদ্ধ সরবরাহের

[174] প্রত্যাশিত সুবিধা হিসাবে ট্রান্সমিশন সম্পদগুলির তাদের খরচ বা নথিভুক্ত মূল্যের নীচে উপলব্ধ মূল্য রয়েছে।

সময়সূচী, কঠোরভাবে মেনে চলছে। আরও, বিপিআইটিএস (ট্রান্সমিশন সিস্টেমের সর্বোত্তম অনুশীলন) রিপোর্ট, এমওপি, জিওআই, প্রদান করে (জানুয়ারি 2002) যে খরচ, উপকরণের প্রাপ্যতা, সমাপ্তির সময়সূচী ইত্যাদির উপর ভিত্তি করে একটি ট্রান্সমিশন সিস্টেম সংগ্রহের জন্য প্যাকেজগুলিতে ভাগ করা হবে। ট্রান্সফরমার/চুল্লী ব্যতীত সাব-স্টেশনগুলি টার্নকি সম্পাদনের জন্য প্যাকেজ করা যেতে পারে যা আলাদাভাবে সংগ্রহ করা যেতে পারে এবং প্রস্তুতকারকের তত্ত্বাবধানে টার্নকি ঠিকাদার দ্বারা তৈরি করা যেতে পারে, যথাযথ বিবেচনায় যে নকশার দর্শন বজায় রয়েছে। সাব-স্টেশন নির্বাহের টার্নকি ধারণা শুধুমাত্র সংগ্রহ, সমন্বয় এবং প্রকল্প পরিচালনার জন্য একক দায়িত্ব নিশ্চিত করে।

ডব্লিউ বি এস ই টি সি এল পরিকল্পনা করেছে (আগস্ট 2013) একটি 400/220/132 কেভি সাব-স্টেশন (এস এস) নতুন চণ্ডীতলাতে, হাওড়া, রিষড়া এবং ডোমজুর 220/132 কেভি এস এস এর প্রয়োজনীয়তা মেটাতে, যার মোট লোড 875 এমভিএ। তদনুসারে, ডব্লিউ বিএসইটিসিএল দরপত্র জারি (ফেব্রুয়ারি 2014) করে, মেসার্স সিমেন্স লিমিটেড কে লেটার অফ অ্যাওয়ার্ড (এলওএ) প্রদান করে, নতুন চণ্ডীতলা এস এস সরবরাহ এবং স্থাপনের জন্য, টার্নকি ভিত্তিতে ডব্লিউ বি এস ই টি সি এল দ্বারা {পাওয়ার ট্রান্সফরমার (পিটি) সরবরাহ করা ব্যতীত} যুক্ত করা সহ। তারপরে, ডব্লিউ বি এস ই টি সি এল দুটি 315 এমভিএ পি টি এস এ টি নিউ চণ্ডীতলা এস এস এ সরবরাহের জন্য মেসার্স আলস্ট্রম টি এন্ড ডি ইন্ডিয়া লিমিটেড -কে ক্রয় আদেশ জারি করেছে (জানুয়ারি 2015)। প্রতিটি পি টি-এর মৌলিক মূল্য ছিল 15.04 কোটি টাকা (7.52 কোটি টাকা প্রতিটি প্রাক্তন কাজের মূল্য), সরবরাহের তারিখ অনুযায়ী দামের ভিন্নতা সাপেক্ষে। সরবরাহ সময়সূচী অনুযায়ী, ডব্লিউ বি এস ই টি সি এল জুলাই 2015 এর মধ্যে মেসার্স সিমেন্স লিমিটেড -কে উভয় ট্রান্সফরমার সরবরাহ করবে।

পরবর্তীকালে, ডব্লিউ বি এস ই টি সি এল-এর চুক্তি, ক্রয় এবং সংগ্রহের বোর্ড কমিটি সিদ্ধান্ত নেয় (ফেব্রুয়ারি 2016) নতুন চণ্ডীতলা সাব-স্টেশনের জন্য তৃতীয় 315 এমভিএ পিটি সংগ্রহের জন্য। লোড ফ্লো স্টাডি অনুসারে (জানুয়ারি 2016), যার মধ্যে, নিউ চন্ডিতলা এস এস রিষড়া, ডোমজুর এবং ফাউন্ড্রি পার্ক সাব-স্টেশনে 880 এমভিএ লোড সরবরাহ করবে এবং 630 এমভিএ ক্ষমতার সমষ্টি মাত্র দুটি 315 এমভিএ পিটি যথেষ্ট হবে না। উপরন্তু, যেকোনো একটি পি টি অক্ষম হয়ে গেলে, তীব্র বিদ্যুৎের ঘাটতি দেখা দেবে। তাই, ডব্লিউ বি এস ই টি সি এল তৃতীয় পি টি ক্রয়ের জন্য মেসার্স টি বি ই এ এনার্জি (ইন্ডিয়া) পি ভি টি লিমিটেড -এর উপর আদেশ জারি করেছে (নভেম্বর 2016) 7.71 কোটি টাকা টাকায় (প্রাক্তন কাজের মূল্য), ডেলিভারির ক্ষেত্রে মূল্যের তারতম্য সাপেক্ষে। জুন 2017 সালে নির্ধারিত সমাপ্তির বদলে, প্রকল্পটি এপ্রিল 2018-এ সম্পন্ন হয়েছিল।

নিরীক্ষায় দেখা গেছে যে, মূল লোডটি 875 এমভিএ-তে মূল্যায়ন করা হয়েছিল আগস্ট 2013-এ এবং জানুয়ারি 2016-এ পুনর্মূল্যায়ন করা হয়েছিল এবং 880 এম ভি ধরা হয়েছিল অর্থাৎ মাত্র পাঁচ এমভিএ বৃদ্ধি পায়। 630 এমভিএ-এর প্রাথমিক ট্রান্সফরমার, মূল বা সংশোধিত চাহিদা পূরণ করতে পারত না। যাইহোক, ক্ষমতার ভুল মূল্যায়নের কারণে, তৃতীয় পিটি সরবরাহের জন্য অপেক্ষার কারণে, প্রকল্পটি বিলম্বিত হয়েছিল।

প্রকল্পের বিলম্ব প্রায় দুই বছর ছিল অর্থাৎ জুন 2016-এ নির্ধারিত সমাপ্তির বিপরীতে সমাপ্তি ছিল এপ্রিল 2018-এ। এছাড়া, ডব্লিউ বি এস ই টি সি এল প্রায় দুই বছর পর উচ্চ হারে তৃতীয় পি টি সংগ্রহের জন্য 0.56 কোটি টাকা টাকা অতিরিক্ত ব্যয়ও করেছে। এছাড়াও, 2016-17 থেকে 2020-21 এর মধ্যে লক্ষ্য করা হয়েছিল যে 400 কেভি স্তরে, আরামবাগে একটি বিদ্যমান 400 কেভি এস এস পাঁচ বছরের মধ্যে চার বছরে অনুমোদিত সীমার বাইরে লোড করা হয়েছিল। ফলস্বরূপ, আরামবাগ এসএস-এ ত্রুটি দেখা দেয় (জুলাই 2020) যার

ফলে, 61 মেগাওয়াট লোড[175] ক্ষতি হয়। এইরূপে, নিউ চণ্ডীতলা এসএস সম্পূর্ণ হওয়ার পরেও ট্রান্সমিশন নেটওয়ার্ক স্থিতিশীলতা অর্জন করেনি।

সরকার/পরিচালকবর্গ জানিয়েছে (জুন 2022) যে লোড প্রবাহ সমীক্ষায় দেখা গেছে যে, নতুন চণ্ডীতলা সাব-স্টেশনটি 880 এমভিএ লোড মেটাতে ডোমজুর, ফাউন্ড্রি পার্ক এবং রিষড়া তিনটি সাব-স্টেশনের সাথে সংযুক্ত হবে। যদিও দুটি 315 এমভিএ আন্তঃ-সংযুক্ত ট্রান্সফরমার (আই সি টি) প্রাথমিকভাবে পরিকল্পনা করা হয়েছিল; পরবর্তী পর্যায়ে পরিবর্তিত/উত্থানশীল পরিস্থিতির উপর নির্ভর করে, তৃতীয় 315 এমভিএ আই সি টি-এর স্থাপনা প্রযুক্তিগত দৃষ্টিকোণ থেকে সম্পূর্ণরূপে ন্যায়সঙ্গত ছিল, যদিও এর খরচ কিছুটা অতিরিক্ত ছিল।

উত্তরটি যদিও যুক্তিসিদ্ধ নয়, কারণ নতুন চণ্ডীতলা এসএস-এর লোড 875 এমভিএ পূরণ করার পরিকল্পনা করা হয়েছিল যা সম্পাদনের সময় মাত্র পাঁচ এমভিএ বেড়ে 880 এমভিএ হয়েছে। ফলস্বরূপ, পরিকল্পনা পর্যায়ে ভুল অনুমান বাস্তবায়নের সময় প্রকল্পের উপাদানগুলিতে পরিবর্তনের দিকে পরিচালিত করে, যার ফলে তৃতীয় পি টি -র জন্য উচ্চতর ব্যয় হয় এবং সেইসাথে প্রকল্পের সামগ্রিক সমাপ্তিতে বিলম্ব হয়, যার ফলে বর্তমান 400 কেভি এস এস (আরামবাগ) এর অনুমোদিত সীমার ওপরে ওভারলোডিং হয়।

3.8.3 অনুমোদনযোগ্য সীমার বেশি ক্ষমতাসম্পন্ন সাব-স্টেশন (এস এস) তৈরি করা

ডব্লিউ বি ই আর সি (স্টেট ইলেকট্রিসিটি গ্রিড কোড) রেগুলেশন 2007 অনুসারে, একটি একক সাব-স্টেশনের সমস্ত ট্রান্সফরমারের ক্ষমতা সাধারণত 400 কেভি -এর জন্য 1,000 এমভিএ এবং 220 কেভি স্তরের জন্য 500 এমভিএ-এর বেশি হবে না। অডিট লক্ষ্য করেছে যে মার্চ 2021 পর্যন্ত, ডব্লিউ বি এস ই টি সি এল-এর 37 টি 400 কেভি এবং 220 কেভি ক্ষমতার সাব-স্টেশনের মধ্যে ছয়টি সাব-স্টেশনের (16.22 শতাংশ) ক্ষমতা অনুমোদিত সীমা অতিক্রম করেছে, যা নীচের **সারণী 3.5**-এ দেওয়া হল:

সারণী 3.5: রাজ্য বিদ্যুৎ গ্রিড কোড সীমা অতিক্রম করে ইনস্টল ক্ষমতা সহ সাব-স্টেশন

ক্রমিক সং	সাব -স্টেশন ভোল্টেজ (কেভি-তে)	অনুমতিযোগ্য ক্ষমতা (এমভিএ)	মোট এস এস (সংখ্যায়)	অসঙ্গত এস এস (সংখ্যায়)	অসঙ্গত সাব-স্টেশন	
					নাম	প্রকৃত ক্ষমতা (এমভিএ-তে)
1)	400	1,000	08 (দ্রষ্টব্য 1)	02 (25 শতাংশ)	আরামবাগ জিরাট	1,260 1,260
2)	220	500	29	04 (13.8 শতাংশ)	গোকর্ণ হাওড়া কসবা দুর্গাপুর	640 630 620 600

(1) ডব্লিউ বি এস ই টি সি এল দ্বারা পরিচালিত পশ্চিমবঙ্গ পশ্চিমবঙ্গ বিদ্যুৎ উন্নয়ন নিগম লিমিটেডের সাগরদিঘি সাব-স্টেশন সহ।

এই ছয়টি এসএস-এ অনুমোদনযোগ্য সীমার বেশি ক্ষমতা তৈরির কারণগুলি অবহিত করা হয়নি, যদিও নিরীক্ষা তা জানতে চেয়েছিল। এই সাব-স্টেশনে কোন ব্যাঘাত ঘটলে গ্রিডে ব্যাঘাত ঘটার ঝুঁকি বেড়ে যায়।

আরও, এপ্রিল 2016 থেকে মার্চ 2021 পর্যন্ত এই সাব-স্টেশনগুলিতে মাসিক সর্বাধিক ক্ষমতা ব্যবহারের বিশ্লেষণে (মার্চ এবং এপ্রিল 2020-এর জন্য কোনও রিডিং উপলব্ধ নয় হিসাবে 58 মাস), দেখা যায় যে তিনটি এস এস নিম্নলিখিত 11 থেকে 35 মাসে, এন-1 এর শর্তের অনুমিত সীমা অতিক্রম করেছে, যা **সারণী 3.6**-এ দেওয়া হল :

[175] *2016 -17 : 87.21 শতাংশ, 2017 -18 : 74.07 শতাংশ, 2018 -19 : 84.03 শতাংশ, 2019 -20 : 76.88 শতাংশ এবং 2020 -21 : 59.89 শতাংশ।*

সারণী 3.6: তিনটি সাব-স্টেশনের ওভারলোডিংয়ের বিবরণ

	বিবরণ	জিরাট 400/220/132 কেভি	গোকর্ণ 220/132 কেভি	দুর্গাপুর 220/132 কেভি
1)	2020-21 সালে সর্বোচ্চ ক্ষমতা ব্যবহার (শতাংশে)	73.32	82.71	75.55
2)	ট্রান্সফরমার ক্ষমতার অনুমতিযোগ্য সীমা (এমভিএ)	1000	500	500
3)	ধারণক্ষমতা(এমভিএ-তে)	1,260	640	600
4)	ট্রান্সফর্মারের সংখ্যা এবং ধারণক্ষমতা	315 এমভিএ ক্ষমতা সম্পন্ন চারটি ট্রান্সফর্মার	160 এমভিএ ক্ষমতা সম্পন্ন চারটি ট্রান্সফর্মার	200 এমভিএ ক্ষমতা সম্পন্ন তিনটি ট্রান্সফর্মার
	'এন-1' শর্ত পূরণের জন্য স্থাপন ক্ষমতা (এমভিএ)	945	480	420
5)	2016-21 সালে " এন-1" অবস্থার বেশি লোড পর্যবেক্ষণ করা হয়েছে			
	i) সর্বোচ্চ (এমভিএ-তে) (শতাংশ/ ঘটনার মাস)	1,128.64 (89.57 শতাংশ/ জুলাই 2016)	692.75 (108.24 শতাংশ/ জানুয়ারী 2016)	453.32 (75.55 শতাংশ/ মার্চ 2021)
	ii) সর্বনিম্ন (এমভিএ-তে) (শতাংশ/ ঘটনার মাস)	953.64 (75.69 শতাংশ/ মে 2018)	490.15 (76.59 শতাংশ/ মে 2018)	401.75 (66.96 শতাংশ/ জুন 2016)
	iii) মাসের সংখ্যা	23	35	11

সাব-স্টেশন জুড়ে ক্ষমতা ব্যবহারের জন্য পরিকল্পনার অভাব দেখা যায়, যার ফলে গ্রিডকে ব্যাঘাতের জন্য সংবেদনশীল করে তোলে।

সরকার/ পরিচালকবর্গ তার উত্তরে (জুন 2022) বলেছে যে সি ই এ দ্বারা প্রকাশিত ট্রান্সমিশন প্ল্যানিং মানদণ্ডের নির্দেশিকার অনুচ্ছেদ 15.4 অনুযায়ী, 400 কেভি সাব-স্টেশনের জন্য সি ই এ সাব-স্টেশন ট্রান্সফরমারের ধারণক্ষমতা সাধারণত 2,000 এমভিএ এবং 220 কেভি সাব-স্টেশনের জন্য ক্ষমতা 500 এমভিএ-র এর বেশী হবে না এবং উপরে উদ্ধৃত নির্দেশিকা অনুসারে, গোকর্ণ, হাওড়া, কসবা এবং দুর্গাপুরে ট্রান্সফরমারের ক্ষমতা সীমার মধ্যে ছিল। আরও, ডব্লিউ বি এস ই টি সি এল সর্বদা অতিরিক্ত ক্ষমতা যোগ করার পরিবর্তে একটি নতুন সাব-স্টেশনের পরিকল্পনা করার সম্ভাবনা অন্বেষণ করে, কিন্তু সাব-স্টেশন এবং ট্রান্সমিশন লাইনের করিডোরগুলির জন্য উপযুক্ত জমি না থাকার কারণে, লোড বৃদ্ধি মেটাতে জরুরী ভিত্তিতে ক্ষমতা বৃদ্ধির প্রয়োজন হয়েছিল।

সরকার আরও বলেছে যে, জিরাট এবং দুর্গাপুরে ট্রান্সফরমার লোডিং এর অনুমোদিত সীমা অতিক্রম করেনি। 2016 সালের জানুয়ারিতে গোকর্ণে 220/132 কেভি ট্রান্সফরমারের সর্বাধিক লোড 520 এমভিএ পাওয়া গেছে (692.75 এমভিএ-র পরিবর্তে) যা অনুমোদিত সীমার মধ্যে ছিল।

সরকার/পরিচালকবর্গের উত্তর গ্রহণযোগ্য ছিল না, যেহেতু ডব্লিউ বি ই জি সি 2007 এবং ইন্ডিয়ান ইলেকট্রিসিটি গ্রিড কোড 2010 উভয়েই 400 কেভি সাব-স্টেশনের ট্রান্সফরমারের ক্ষমতা শুধুমাত্র 1,000 এমভিএ-তে সীমাবদ্ধ করে এবং উভয় গ্রিড কোড সংশ্লিষ্ট নিয়ন্ত্রক কমিশন দ্বারা জারি করা হয়। এছাড়াও, সাব-স্টেশনের লোড ডেটা ডব্লিউ বি এস ই টি সি এল থেকে নেওয়া হয়েছিল; যদি তথ্যের মধ্যে অসঙ্গতি ছিল, তা ডব্লিউ বি এস ই টি সি এল দ্বারা পুনর্মিলন প্রয়োজন।

3.9 প্রকল্প প্রদানের জন্য দরপত্র-এর পরিচালনা পদ্ধতি

ট্রান্সমিশন প্রকল্প সম্পর্কিত টাস্ক ফোর্সের রিপোর্ট (আগস্ট 2005) 24 মাসের গড় সময়সীমার মধ্যে ট্রান্সমিশন প্রকল্পগুলি বাস্তবায়নের পরিকল্পনা করে। তদনুসারে, ডব্লিউ বি এস ই টি সি এল বলেছে (জুন 2021) যে তারা প্রকল্পগুলি বাস্তবায়নের জন্য নিম্নলিখিত পদক্ষেপগুলি মেনে চলে –

ক) লোড সেন্টারের ওপর ভিত্তি করে, পশ্চিমবঙ্গ রাজ্য বিদ্যুৎ বন্টন কোম্পানি লিমিটেড (ডব্লিউ বি এস ই ডি সি এল) বিদ্যমান 33 কেভি- সাব-স্টেশনের মধ্যে উপলব্ধ জমি, অর্পিত জমি বা অধিগ্রহনকৃত জমিতে উপযুক্ত সাব-স্টেশন তৈরির জন্য জমি চূড়ান্ত করা হয় ।

খ) সাব-স্টেশনের জমি চূড়ান্ত করার পর সংশ্লিষ্ট বিদ্যুৎ সংবহন লাইনের রুট জরিপের জন্য কারিগরি ও প্রশাসনিক অনুমোদন জারি করা হয় ।

গ) রুট জরিপ সমাপ্ত হলে, সাব-স্টেশন এবং সংবহন লাইন, উভয়ের জন্য হিসাব প্রস্তুত করা হয় এবং কারিগরি ও প্রশাসনিক অনুমোদনের জন্য উপযুক্ত কতৃপক্ষের সামনে রাখা হয়।

ঘ) দরপত্রের নথি প্রস্তুত করা হয় এবং কারিগরি ও প্রশাসনিক অনুমোদনের পর দরপত্রের জন্য সংগ্রহ বিভাগে পাঠানো হয়।

ঙ) একইসাথে ডব্লিউ বি ই আর সি থেকে বিনিয়োগের অনুমোদন নেওয়া হয় এবং তারপরে সফল সর্বনিম্ন (এল 1) দর দাতাকে রোয়েদাদ করা হয়।

নিরীক্ষা মোট 2,048.28 কোটি টাকা (46 শতাংশ) মোট দরপত্র প্রদান মূল্যের 35 টি প্রকল্প নির্বাচন করেছে, 183 টি ট্রান্সমিশন প্রকল্পের মধ্যে মোট 4,465.01 কোটি টাকা দেওয়া হয়েছে; বিস্তারিত পরীক্ষার জন্য স্ট্রাটিফিড রান্ডম স্যাম্পলিংয়ের মাধ্যমে।

3.9.1 টেন্ডার প্রকাশে বিলম্ব

একটি প্রকল্পের প্রযুক্তিগত/প্রশাসনিক অনুমোদন থেকে নোটিশ আমন্ত্রণমূলক দরপত্র (এন আই টি) জারি করার প্রস্তাবিত সময় হল 300 দিন। আরও, ডব্লিউ বি এস ই টি সি এল -এর ক্রয় নীতি (আগস্ট 2009) অনুসারে, এন আই টি থেকে 45 দিনের মধ্যে বিড খোলা উচিত, বিড খোলার 45 দিনের মধ্যে বিড মূল্যায়ন সম্পন্ন করা উচিত এবং দর মূল্যায়ন শেষ হওয়ার 30 দিনের মধ্যে কাজ সম্পাদনের আদেশ দেওয়া উচিত। আটটি প্রকল্পে দরপত্রে দুই থেকে 176 দিন বিলম্ব হয়েছে (কারিগরি অনুমোদন থেকে কাজ দেওয়া পর্যন্ত)। নির্বাচিত প্রকল্পগুলির দরপত্র প্রক্রিয়ায় বিলম্বের বিশদ বিবরণ নীচের **সারণী 3.7**-এ দেওয়া হয়েছে:

সারণী 3.7: প্রযুক্তিগত/প্রশাসনিক অনুমোদন থেকে ডব্লিউ বি এস ই টি সি এল দ্বারা নেওয়া সময়সীমার বিশদ বিবরণ

	বিবরণ	অনুমতিযোগ্য দিন	35 টি প্রকল্পের জন্য প্রকৃত	পরিসীমা নিয়মের বাইরে প্রকল্পের সংখ্যা	অতিরিক্ত দিন
1)	প্রযুক্তিগত/প্রশাসনিক অনুমোদন থেকে এনআই টি পর্যন্ত	300	5-490	6 (17 *শতাংশ*)	4-190
2)	এনআইটি থেকে দরপত্র খোলা পর্যন্ত	45	23-127	29 (83 *শতাংশ*)	3-82
3)	মূল্যায়নের জন্য দরপত্র খোলা	45	16-377	19 (54 *শতাংশ*)	3-332
4)	কাজের প্রদানের জন্য দরের মূল্যায়ন	30	একই দিন- 63	6 (17 *শতাংশ*)	3-33
5)	কারিগরি/প্রশাসনিক অনুমোদন থেকে কাজের প্রদান পর্যন্ত	420	125-729	9 (26 *শতাংশ*)	2-309

(উৎস: ডব্লিউ বি এস ই টি সি এল এর দ্বারা প্রদত্ত তথ্য থেকে সংকলিত)

দ্রষ্টব্য : কারিগরি/প্রশাসনিক অনুমোদন থেকে ক্রমিক সংখ্যা 5 এ কাজের পুরস্কারের জন্য সামগ্রিক বিলম্ব ক্রমিক সংখ্যা 1 থেকে 4 এর মোট নয়।

সারণী 3.7 থেকে এটি লক্ষ্য করা যেতে পারে যে 17 শতাংশ প্রকল্পে অনুমোদন থেকে এন আই টি ইস্যু করতে বিলম্ব হয়েছে, এন আই টি ইস্যু থেকে 83 শতাংশে বিড খোলা পর্যন্ত, 54 শতাংশে বিড মূল্যায়ন সম্পূর্ণ হওয়া এবং বিড মূল্যায়ন থেকে কার্যাদেশ দেওয়া পর্যন্ত বিলম্ব ঘটেছে 17 শতাংশ প্রকল্পে। এই বিলম্বগুলির জন্য অন্যান্য কারণগুলির মধ্যে দায়ী ছিল—

- ইচ্ছুক দরদাতারা 35 টির মধ্যে আটটি প্রকল্পে (22.86 শতাংশ) দরপত্র জমা দেওয়ার জন্য 11 থেকে 55 দিন সময় বাড়ানোর অনুমোদন চেয়েছিল, আরও আটটি প্রকল্পের মধ্যে তিনটিতে, এই দরদাতারা হয় দর জমা দেননি বা দরপত্র জমা দিয়েছিলেন কিন্তু টেকনো-কমার্শিয়াল ভিত্তিতে যোগ্যতা অর্জন করতে ব্যর্থ হয়েছিল । দরদাতাদের অতিরিক্ত সময় চাওয়ার অন্যতম কারণ ছিল নির্মাণ ভূমিটি পরিদর্শন করা এবং আগে নির্মাণ ভূমিটির প্রয়োজনীয়তাগুলি মূল্যায়ন করে দরপত্র জমা দেওয়া।
- 35 টি প্রকল্পের মধ্যে 6 টি (17.14 শতাংশ) টেন্ডারের বিষয়বস্তুর থেকে উদ্ধৃত প্রস্তাবগুলির বিচ্যুতি যার ফলে মূল্যায়ন এবং দর চূড়ান্তকরণে 39 থেকে 87 দিন বিলম্ব হয় । এতে দেখা যে, দরপত্রের বিষয়বস্তুর সম্ভাব্য দরদাতাদের সাথে প্রাক-বিড বৈঠকের সময়ও এই সম্ভাবনাগুলির পূর্বাভাস দিতে ব্যর্থ হয়েছিল।

এইভাবে, সম্ভাব্য দরদাতাদের সাথে প্রাক-বিড আলোচনার জন্য আরও কঠোর এবং কাঠামোগত হতে হবে এবং ডব্লিউ বি এস ই টি সি এল-কে দর পত্র জমা নেওয়ার সময়সীমা এবং প্রক্রিয়া পর্যালোচনা করতে হবে।

সরকার/পরিচালকবর্গ তার উত্তরে (জুন 2022) বলেছে যে, টেন্ডারের একটি নির্দিষ্ট আদল থাকে যেখানে দরদাতাদের ঘোষণা করতে হয় যে তারা দরপত্রের শর্তাবলী, কাজের সময়সূচী, দরপত্রের নথি ইত্যাদি কঠোরভাবে অনুসরণ করেছে, কিন্তু প্রায়শই দেখা গেছে যে দরদাতারা ব্যর্থ হয়েছে এই ধরনের ঘোষণা জমা দিতে। দরদাতারাও দরপত্রের শর্ত থেকে বিচ্যুতির ইঙ্গিত দিয়েছেন। দরদাতাদের এই ধরনের বিচ্যুতি প্রত্যাহার করতে বলা হয়েছিল এবং এই পুরো প্রক্রিয়াটি সময়সাপেক্ষ ছিল। আরও বলা হয়েছিল যে দর পূর্ব আলোচনায় প্রস্তাবগুলি মূল্যায়ন করা হয়েছিল এবং কাজের ভাল মান অর্জনের জন্য ডব্লিউ বি এস ই টি সি এল দ্বারা আলোচনা করা হয়েছিল।

সমস্যাটি সন্দর্শন করার সময় সরকার/পরিচালকবর্গের উত্তর ছিল সাধারণ প্রকৃতির। উপরন্তু, টাস্কফোর্সের সুপারিশ না মানার কারণ সম্পর্কেও উত্তরটি নীরব ছিল।

3.9.2 আর্থিকভাবে অসচ্ছল ঠিকাদারদের কাজের পুরস্কার

প্রতিটি প্রকল্প/প্যাকেজের জন্য ডব্লিউ বি এস ই টি সি এল-এর আদর্শ টেন্ডার নথিতে যোগ্য দরদাতাদের জন্য একই তিনটি আর্থিক মাপকাঠি রয়েছে, সবই টেন্ডারের (এন আই টি) মূল্যের উপর ভিত্তি করে। এই মানদণ্ডগুলি হলো-

i. প্রতিটি দরদাতার বিগত তিন বছরের ব্যবসায়িক কার্যক্রম থেকে শুধুমাত্র গড় বার্ষিক আর্তমূল্য[176] এন আই টি মূল্যের দেড়গুণ হবে, যা সম্পাদনের জন্য নির্ধারিত সময়ের মধ্যে ছড়িয়ে পড়ে ভাগ করা হয় ।

ii. নেট সম্পত্তি এন আই টি মূল্যের 25 শতাংশ হতে হবে, এবং

iii. বিড সিকিউরিটি হল এন আই টি মূল্যের 2.5 শতাংশে। যাইহোক, এই মানদণ্ডগুলি দরদাতাদের বিদ্যমান আদেশ পুস্তকের অবস্থান বা দরদাতাদের দ্বারা নির্বাহাধীন প্রকল্পের সংখ্যা বিবেচনা করেনি।

[176] *যদি এন আই টি মূল্য 150 কোটি টাকা হয় এবং সমাপ্তির সময় 24 মাস হয়, তাহলে দরদাতার ন্যূনতম বার্ষিক টার্নওভার 112.50 কোটি টাকা হওয়া উচিত।*

নিরীক্ষা লক্ষ্য করেছে যে, 594.85 কোটি টাকা টাকার মোট মূল্যের আটটি প্রকল্পের ক্ষেত্রে, ডব্লিউ বি এস ই টি সি এল দুটি আর্থিকভাবে অস্বচ্ছল দরদাতা নির্বাচন করেছে যেমন মেসার্স জ্যোতি স্ট্রাকচারালস লিমিটেড (যে এস এল)[177] এবং মেসার্স ই এম সি লিমিটেড। ই এম সি[178] কাজের অগ্রগতি আশাপ্রদ না হওয়ার জন্য চুক্তি বাতিল করেছে যা নিম্নলিখিত:

ক) জাতীয় বিদ্যুৎ নীতি, 2005 এর প্রয়োজন যে নতুন উৎপাদন ক্ষমতা পরিকল্পনা করার সময়, উৎপাদন ক্ষমতা এবং ট্রান্সমিশন সুবিধার মধ্যে গরমিল এড়াতে সংশ্লিষ্ট ট্রান্সমিশন ক্ষমতার প্রয়োজনীয়তা একই সাথে কাজ করতে হবে। তাছাড়া, ডব্লিউ বি ই আর সি (ট্যারিফের শর্তাবলী) রেগুলেশনস 2011 অনুযায়ী একটি জেনারেটিং স্টেশন গ্রিডের সাথে সিঙ্ক্রোনাইজেশনের 90 দিনের মধ্যে করতে হয়।

নতুন উৎপাদন ক্ষমতা যেমন, সাগরদীঘি থার্মাল পাওয়ার জেনারেটিং স্টেশনের (এস জি টি পি এস) ইউনিট III এবং IV (প্রতিটি 500 মেগাওয়াট) যথাক্রমে ফেব্রুয়ারি এবং মে 2015 এ চালু করার জন্য নির্ধারিত ছিল। এই দুটি ইউনিটের জেনারেশন ডব্লিউ বি এস ই টি সি এল দ্বারা একটি নতুন ট্রান্সমিশন লাইন, সাগরদিঘি টি পি এস -গোকর্ণ 400 কেভি ডি/সি ট্রান্সমিশন লাইনের মাধ্যমে সরিয়ে নেওয়ার প্রস্তাব করা হয়েছিল। যেহেতু, 2015 সালের ফেব্রুয়ারিতে নির্ধারিত কমিশনিং হয়েছিল, তাই ট্রান্সমিশন লাইনগুলি নভেম্বর 2014 এর মধ্যে প্রস্তুত হওয়া প্রয়োজন ছিল। যাইহোক, ডব্লিউ বি এস ই টি সি এল শুধুমাত্র 2015-16 সালে এই লাইনটি সম্পূর্ণ করার সময় নির্ধারণ করেছিল। এটি ইঙ্গিত দেয় যে ডব্লিউ বি এস ই টি সি এল পর্যাপ্ত পরিমাণে ট্রান্সমিশন লাইন নির্মাণের অগ্রিম পরিকল্পনা করেনি।

এটা লক্ষ্য করা গেছে যে ডব্লিউ বি এস ই টি সি এল লাইন নির্মাণের জন্য মেসার্স জ্যোতি স্ট্রাকচার্স লিমিটেড (যে এস এল) কে জুলাই 2015 এর মধ্যে শেষ করার জন্য কাজ প্রদান করেছে (জুলাই 2013)। একইভাবে, ডব্লিউ বি এস ই টি সি এল নতুন চন্ডীতলা-গোকর্ণ 400 কেভি ডি/সি লাইন নির্মাণের জন্য (সেপ্টেম্বর 2014) কাজ প্রদান করেছে এই শর্তে যে এস এল কেভি ডি/সি লাইন, জানুয়ারি 2017-এর মধ্যে শেষ করতে হবে। যাইহোক, যে এস এল প্রকল্পগুলি সময়সূচীর মধ্যে সম্পূর্ণ করতে ব্যর্থ হয় এবং ডব্লিউ বি এস ই টি সি এল উভয় প্রকল্পের জন্য পরপর সাতটি সময় বাড়ানোর মঞ্জুর করে। অবশেষে, জুলাই 2017-এ, যে এস এল দেউলিয়া ঘোষণা করে, যা স্টেট ব্যাঙ্ক অফ ইন্ডিয়া দ্বারা শুরু হয়েছিল। ইতিমধ্যে, এস জি টি পি এস-এর ইউনিট 3 এবং 4 যথাক্রমে ফেব্রুয়ারি এবং মে 2015 এর সময়সূচীর বিপরীতে জুলাই 2016 এবং ডিসেম্বর 2016 এ শুরু করা হয়েছিল। ডব্লিউ বি এস ই টি সি এল, যে এস এল এর সাথে চুক্তি বাতিল করেছে জানুয়ারি 2019 এবং নভেম্বর 2018-এ, যথাক্রমে সমাপ্তির নির্ধারিত তারিখ থেকে 43 মাস এবং 23 মাস শেষ হওয়ার পর।

ডব্লিউ বি এস ই টি সি এল দ্বারা প্রদেয় (জুলাই 2019) দুটি লাইনের কাজের জন্য মেসার্স লার্সেন এন্ড টুব্রো লিমিটেড (এল এন্ড টি), মূল খরচ (438.12 কোটি টাকা) থেকে 98.83 কোটি টাকা অতিরিক্ত ব্যয়ে। এল এন্ড টি সাগাদিঘি-গোকর্ণ লাইন 2020 সালের অক্টোবরে সম্পূর্ণ করেছে, যখন নতুন চণ্ডীতলা-গোকর্ণ লাইন এখনও নির্মাণাধীন (ফেব্রুয়ারি 2022)। ফলস্বরূপ, ডব্লিউ বি এস ই টি সি এল কে সাগরদিঘি থেকে গোকর্ণ পর্যন্ত মিলিত ট্রান্সমিশন লাইন চালু করতে প্রায় চার বছর বিলম্ব করতে হয়েছিল উভয় ইউনিটের জন্য। ফলস্বরূপ, জুলাই/ডিসেম্বর 2016 থেকে অক্টোবর 2020 পর্যন্ত, বিদ্যমান ট্রান্সমিশন লাইনগুলি ওভারলোড হয়েছিল, যার ফলে আন্তঃ-রাজ্য ট্রান্সমিশন সিস্টেমের স্থিতিশীলতা প্রভাবিত হয়েছিল। সাগরদিঘি-গোকর্ণ 400 কেভি ডাবল-সার্কিট লাইন চালু হওয়ার পরেই আন্তঃরাজ্য ট্রান্সমিশন সিস্টেম সব ক্ষেত্রে স্থিতিশীল হয়ে উঠবে।

[177] *জুলাই 2013 এবং সেপ্টেম্বর 2014-এ প্রতিটি একটি লাইনের জন্য দুটি প্যাকেজ যার মোট কাজের আদেশ পত্রের মূল্য 438.12 কোটি টাকা।*

[178] *আগস্ট 2015 এবং মে 2018 এ পাঁচটি লাইন এবং একটি সাব-স্টেশনের জন্য দুটি প্যাকেজ যার মোট কাজের আদেশ পত্রের মূল্য 156.73 কোটি টাকা।*

দর পত্র কমিটির কার্যবিবরণী থেকে নিরীক্ষায় দেখা গেছে যে, প্রকল্পগুলি প্রদানের আগে, ডব্লিউ বি এস ই টি সি এল সচেতন ছিল (মে 2013) যে, যে এস এল মার্চ 2012 এর মধ্যে ডব্লিউ বি এস ই ডি সি এল দ্বারা তাদের দেওয়া প্রকল্পগুলি সন্তোষজনকভাবে সম্পাদন করতে ব্যর্থ হয়েছে এবং তাদের কর্মক্ষমতা সমস্ত ক্রিয়াকলাপে অত্যন্ত আপত্তিজনকভাবে অসন্তোষজনক ছিল; ডব্লিউ বি এস ই ডি সি এল চুক্তি সম্পাদনে ব্যর্থতার জন্য জে এস এল এর বিরুদ্ধে শাস্তিমূলক ব্যবস্থা নেওয়ার কথাও বিবেচনা করছে। তবুও, ডব্লিউ বি এস ই টি সি এল উভয় প্রকল্পই যে এস এল কে প্রদান করেছে।

ডব্লিউ বি এস ই টি সি এল (ডিসেম্বর 2018/ফেব্রুয়ারি 2019) চুক্তি অনুযায়ী কার্যসাধন না করার জন্য যে এস এল থেকে মোট 63.90 কোটি টাকার ছয়টি ব্যাঙ্ক গ্যারান্টি ভাঙিয়ে নিয়েছে। উপরন্তু, এটি জমা রাখা অর্থ (32.47 কোটি টাকা) এবং যে এস এল-এর বকেয়া বিল (5.09 কোটি টাকা) এর বিপরীতে 37.56 কোটি টাকা জমা রেখেছে। যাইহোক, ডব্লিউ বি এস ই টি সি এল 18.44 কোটি টাকার চলমান অগ্রিমের সমন্বয় সাধন করতে পারেনি।

ডব্লিউ বি এস ই টি সি এল উত্তর দিয়েছে (জুন 2021) যে উভয় লাইনের জন্য কাজের আদেশ পত্র যে এস এল কে দেওয়া হয়েছিল, কিন্তু যে এস এল প্রকল্পগুলি সম্পূর্ণ করতে পারেনি এবং বাকি কাজগুলি এল এন্ড টি কে দেওয়া হয়েছিল। অধিকন্তু, চুক্তির সমাপ্তি বিলম্বিত হয়েছিল কারণ সীমিত বিক্রেতারা 400 কেভি কোয়াড মুস ধরনের লাইন কার্যকর করার জন্য উপলব্ধ ছিল। আরও, ডব্লিউ বি এস ই টি সি এল প্রত্যাশিত যে এস এল চুক্তির সমাপ্তির জন্য প্রয়োজনীয় সময়ের আগে অবশিষ্ট কাজ শেষ করবে, বাকি কাজ সম্পূর্ণ করার জন্য বিকল্প উপযুক্ত বিক্রেতাকে চিহ্নিত করবে, নতুন বিক্রেতাকে অর্ডার দেবে এবং নতুন বিক্রেতার দ্বারা বাকি কাজ সম্পূর্ণ করার জন্য প্রয়োজনীয় সময় নেবে। এছাড়াও, রাইট অফ ওয়ে (আর ও ডব্লিউ) বিরোধগুলি সমাধান করা একটি সমস্যা হবে কারণ আর ও ডব্লিউ পেমেন্ট সম্পর্কিত প্রয়োজনীয় নথিগুলি নতুন বিক্রেতার কাছে উপলব্ধ হবে না।

উত্তরটি গ্রহণযোগ্য নয় যেহেতু ডব্লিউ বি এস ই টি সি এল প্রকল্পগুলি বাস্তবায়নের ক্ষেত্রে যে এস এল -এর দুর্নাম সম্পর্কে সচেতন ছিল, তাদের কাজ দেওয়ার আগেও। অধিকন্তু, যে এস এল জুলাই 2017-এ দেউলিয়া হওয়ার প্রক্রিয়ায় প্রবেশ করে এবং যথাক্রমে 18 মাস এবং 16 মাসের বিলম্বের পরে জানুয়ারি 2019 এবং নভেম্বর 2018-এ চুক্তি বাতিল করা যুক্তিযুক্ত ছিল না।

খ) ডব্লিউ বি এস ই টি সি এল কার্যাদেশ দিয়েছে (আগস্ট 2015/মে 2018) রামনগর/মেসার্স ই এম সি লিমিটেড (ই এম সি) এ পাঁচটি[179] ট্রান্সমিশন লাইন এবং 132/33 কেভি জি আই এস নির্মাণ। লাইনগুলি ফেব্রুয়ারি 2016 এবং ফেব্রুয়ারি 2017 এর মধ্যে সম্পন্ন হওয়ার কথা ছিল এবং জি আই এস নভেম্বর 2019 এর মধ্যে সম্পন্ন হওয়ার কথা ছিল। এই ছয়টি প্রকল্পের মোট আদেশ পত্রের মূল্য ছিল 156.73 কোটি টাকা। জি আই এস এর ক্ষেত্রে, ডব্লিউ বি এস ই টি সি এল ইএম সি-র খারাপ কর্মক্ষমতার কারণে "ডিফল্টের নোটিশ" জারি করেছে (ডিসেম্বর 2018) এবং চুক্তি বাতিল করেছে (জানুয়ারি 2019)।

নিরীক্ষায় দেখা গেছে-

i. জানুয়ারি 2018-এ ন্যাশনাল কোম্পানি ল ট্রাইব্যুনাল (এন সি এল টি)-এর সামনে ই এম সি -এর বিরুদ্ধে একজন অপারেশনাল পাওনাদার[180] রেজিস্ট্রি করা দেউলিয়া কার্যক্রম।

---

[179] *সুভাষগ্রাম-সোনাখালি 132 কেভি ডি/সি লাইন, খড়গপুর-বর্ধমান 132 কেভি ডি/সি লাইন পাশাপাশি উখরা-সোনপুর বাজারী 132 কেভি ডি/সি লাইন ফেব্রুয়ারি 2017 এর মধ্যে, খড়গপুর-ক্ষিয়ারি 132 কেভি ডি/সি লাইন আগস্ট 2016 এর মধ্যে এবং ডোমজুড়- উলুবেরিয়া 132 কেভি ডি /সি লাইন ফেব্রুয়ারি 2016 এর মধ্যে।*

[180] *দেউলিয়া এবং দেউলিয়াত্ব কোড 2016-এর ধারা 5 (20) অনুসারে, একজন অপারেশনাল পাওনাদার হল "যে কোন ব্যক্তি যার কাছে একটি অপারেশনাল ঋণ পাওনা আছে এবং সেই ব্যক্তিকে অন্তর্ভুক্ত করে যাকে এই ধরনের ঋণ আইনত বরাদ্দ বা হস্তান্তর করা হয়েছে"।*

অধিকন্তু, ই এম সি-এর আর্থিক সামর্থ্য সম্পর্কে আশঙ্কা (মার্চ 2018) সত্ত্বেও, ডব্লিউ বি এস ই টি সি এল, জি আই এস -এর জন্য ই এম সি-তে আদেশ পত্র রেখেছে। পরবর্তীকালে, এন সি এল টি নভেম্বর 2018-তে ই এম সি কে দেউলিয়া ঘোষণা করে 2018 সালের মে মাসে আদেশ পত্রের - ছয় মাসের মধ্যে। অবশেষে, ঠিকাদারের পক্ষ থেকে কর্মক্ষমতার অভাবের কারণে, চুক্তিটি বাতিল করা হয়।

ii. ডব্লিউ বি এস ই টি সি এল 29.63 কোটি টাকা ব্যয়ে জি আই এস নির্মাণের জন্য মেসার্স জি ই টি এন্ড ডি ইন্ডিয়া লিমিটেড-কে নতুন আদেশ পত্র জারি করেছে (জুলাই 2019), অর্থাৎ ইএম সি-কে দেওয়া আদেশ পত্রের মূল্যের থেকে 4.51 কোটি টাকা বেশি দরে।

iii. ফেব্রুয়ারি 2017 এর মধ্যে সম্পন্ন হওয়ার জন্য নির্ধারিত পাঁচটি লাইনের মধ্যে দুটির ক্ষেত্রে টি ও সি মুলতুবি ছিল, বাকি লাইনগুলির কাজ এখনও চলছে (ফেব্রুয়ারি 2022)।

ডব্লিউ বি এস ই টি সি এল-এর মে 2018-এ এস এস-এর নির্মাণের কার্যাদেশ দেওয়া উচিত ছিল না, যখন 2018 সালের জানুয়ারিতে ই এম সি-এর বিরুদ্ধে দেউলিয়াত্বের প্রক্রিয়া শুরু করা হয়েছিল। অধিকন্তু, ডব্লিউ বি এস ই টি সি এল মূল্যায়নের মানদণ্ডে অন্তর্ভুক্ত করেনি, যেমন (ক) ডব্লিউ বি এস ই টি সি এল দ্বারা একজন দরদাতাকে দেওয়া চলমান কাজের মান এবং পূর্বের কর্মক্ষমতা দরদাতার, এবং (খ) সত্তার ক্রমাগত আর্থিক স্বাস্থ্যের মূল্যায়ন করার জন্য দরদাতা দ্বারা ক্রিয়াকলাপ থেকে নগদ উৎপন্ন। অতএব, ডব্লিউ বি এস ই টি সি এল দ্বারা নির্ধারিত আর্থিক মানদণ্ড তাদের আর্থিক স্বার্থ রক্ষার জন্য পর্যাপ্ত ছিল না।

ফলস্বরূপ, জে এস এল এবং ই এম সি কে প্রদত্ত আটটি প্রকল্প 23 থেকে 63 মাস সময়ের মধ্যে বিলম্বিত হয়েছিল। আরও, এই আটটি প্রকল্পের মধ্যে তিনটির ক্ষেত্রে, ডব্লিউ বি এস ই টি সি এল কাজগুলি সম্পূর্ণ করার জন্য 103.34 কোটি টাকা অতিরিক্ত ব্যয় করেছে।

সরকার/পরিচালবর্গ তার উত্তরে (জুন 2022), বলেছে যে ই এম সি এবং জ্যোতি উভয়ের ক্ষেত্রেই, সমস্ত টেন্ডারিং পদ্ধতি এবং মূল্যায়ন পদ্ধতি ক্রয় নীতি অনুসারে এবং দরপত্রের নিয়ম মেনে করা হয়েছিল।

উত্তরটি যুক্তিসিদ্ধ নয়, কারণ ডব্লিউ বি এস ই টি সি এল, ডব্লিউ বি এস ই ডি সি এল কর্তৃক প্রদত্ত প্রকল্পগুলিতে যে এস এল-এর দুর্বল কর্মক্ষমতা সম্পর্কে সচেতন ছিল এবং তাদের একটি বড় প্রকল্পের জন্য বিবেচনা করা উচিত ছিল না। অধিকন্তু, এটির একটি বিদ্যমান ঠিকাদার ই এম সি -এর আর্থিক স্বাস্থ্যের উপর নজরদারি করা উচিত ছিল, যেটি লিকুইডেশন প্রক্রিয়াধীন ছিল, যার তথ্য পাবলিক ডোমেনে উপলব্ধ ছিল। অধিকন্তু, আগস্ট 2015 সালে জারি করা পাঁচটি লাইনের জন্য এল ও এ-এর ক্ষেত্রে ই এম সি-এর অসন্তোষজনক কর্মক্ষমতা জি আই এস-এর পরবর্তী কাজগুলি প্রদান করার সময় বিবেচনা করা হয়নি। তাদের আর্থিক দুর্বলতার কারণে, দরদাতারা কাজগুলি সম্পূর্ণ করতে ব্যর্থ হন যার ফলে সময় এবং খরচ বেড়ে যায় এবং আন্তঃরাষ্ট্রীয় ট্রান্সমিশন সিস্টেমে স্থিতিশীলতার অভাব দেখা যায়। এইভাবে, এস বি ডি-তে নির্ধারিত আর্থিক মানদণ্ড দরদাতাদের আর্থিক শক্তি মূল্যায়নের জন্য অপর্যাপ্ত প্রমাণিত হয়েছে।

3.10 প্রকল্প সম্পাদন

ডব্লিউ বি এস ই টি সি এল রোলিং এবং বার্ষিক পরিকল্পনার উপর ভিত্তি করে সাব-স্টেশন/ট্রান্সমিশন লাইনের নির্মাণ/বর্ধনের সময়সূচী নির্ধারণ করে যা বি ও ডি দ্বারা অনুমোদিত। ডব্লিউ বি এস ই টি সি এল 2015-16 থেকে 2019-20 এর মধ্যে 183 টি প্রকল্প বাস্তবায়ন করেছে, যার মধ্যে 36 টি প্রকল্প চলছে এপ্রিল 2015 পর্যন্ত, যার মধ্যে 118 টি প্রকল্প (64 শতাংশ) সম্পন্ন হয়েছে এবং মার্চ 2021 এর মধ্যে হাতে নেওয়া হয়েছে। বাকি প্রকল্পগুলির মধ্যে পাঁচটি প্রকল্প এখনও হাতে নেওয়া বাকি ছিল। আরও পাঁচটি বন্ধ/সমাপ্ত করা হয়েছিল, বাকিগুলির

31 মার্চ 2021 পর্যন্ত কাজ চলছিল, যার প্রথমটি মে 2013 সালে নেওয়া হয়েছিল। অডিট 35 টি প্রকল্প নির্বাচন করেছে যার মোট কার্য্যমূল্য ছিল 2,048.28 কোটি টাকা (46 শতাংশ), 183 টি ট্রান্সমিশন প্রকল্পের মধ্যে মোট কার্য্যমূল্য 4,465.01 কোটি টাকা; বিস্তারিত পরীক্ষার জন্য স্ট্র্যাটিফাইড রান্ডম স্যাম্পলিং পদ্ধতি নেওয়া হয়েছে। পর্যবেক্ষণগুলি নীচে বিস্তারিত ভাবে দেওয়া হয়েছে।

3.10.1 সম্পাদনে বিলম্ব

নির্বাচিত 35 টি প্রকল্পের মধ্যে, একটি প্রকল্প সময়সূচীর মধ্যে সম্পন্ন হয়েছিল, যেখানে চারটি হয় বন্ধ বা অসমাপ্ত রয়ে যায়। 35 টি প্রকল্পের মধ্যে 33 টি (2 টি পুনঃকার্যাদেশ দেওয়া) ক্ষেত্রে বিলম্বের কারণ বিস্তৃতভাবে নীচের **সারণী 3.8**-এ উল্লিখিত যা এক বা একাধিক কারণে হয়েছিল –

সারণী 3.8: ডব্লিউ বি এস ই টি সি এল দ্বারা কার্য সম্পাদনায় বিলম্বের কারণ

	কারণ	প্রকল্পের সংখ্যা	বিলম্বের পরিসর (দিন)	বিলম্বের উদাহরণ
1)	বিলম্বিত সরঞ্জাম সরবরাহ	4	42-684	ট্রান্সফরমার, আনুষাঙ্গিক সরবরাহ এবং ট্রান্সফরমারের তেল পরিশোধন বিলম্ব।
2)	সিভিল কাজের পরিবর্তন	2	138-520	পরিধি পরিবর্তন এবং অতিরিক্ত কাজের কারণে ঠিকাদার দ্বারা জরিপ চেক করা বন্ধ।
3)	অঙ্কন এবং নকশা পরিবর্তন	8	59-280	ট্রান্সফরমারের জন্য ইনপুট ডিজাইন প্রদানে বিলম্ব, ইনস্টল করা টাওয়ারের সংখ্যা নির্ধারণ এবং রুলিং (ডিজাইন) স্প্যান।
4)	জমি সংক্রান্ত সমস্যা এবং সাইট ক্লিয়ারেন্স	6	51-270	স্থান হস্তান্তরে বিলম্ব, বিদ্যমান লাইন স্থানান্তর এবং ভবন ভেঙে ফেলা।
5)	পথের অধিকার (আর ও ডব্লিউ)[182]	15	10-617	টাওয়ারের ভিত্তি ও নির্মাণে বাধা এবং লাইন/তারের /সড়ক ক্রসিংয়ের বিলম্বিত অনুমোদন।
6)	কাজের পরিধিতে পরিবর্তন	4	84-328	ট্রান্সমিশন করিডোরের বিভাগটি পুনরায় জরিপ করা হয়েছে এবং পরিবর্তিত হয়েছে, সাইটের অবস্থার কারণে রুটে সংশোধন করা হয়েছে।
7)	অন্যান্য	11	30-601	ওভারহেড বিভাগ সম্পূর্ণ না হওয়ায় লাইনের ভূগর্ভস্থ অংশ নেওয়া হয়নি, বৃষ্টি/বন্যার কারণে কাজ আটকে গেছে, নির্মাণে স্থিতাবস্থার জন্য আদালতের আদেশ।

এই প্রকল্পগুলির ক্ষেত্রে মোট বিলম্ব ছিল 20,901 দিন, যার মধ্যে 4,866 দিন (23.28 শতাংশ) শুধুমাত্র ডব্লিউ বি এস ই টি সি এল-এর জন্য দায়ী। মার্চ 2021 পর্যন্ত, এই বিলম্বের কারণে 12 টি প্রকল্পের 62.31 কোটি টাকা খরচ বেড়েছে, যা ***পরিশিষ্ট 40***-এ দেওয়া হয়েছে ।

নিরীক্ষায় লক্ষ্য করা বিলম্বের কিছু কারণ নিম্নরূপ বলা যেতে পারে-

ক) ট্রান্সমিশন প্রকল্পের টাস্ক ফোর্স সুপারিশ করেছে (আগস্ট 2005) টাওয়ার তৈরির ডিজাইনের প্রমিতকরণ এবং প্রকল্প বাস্তবায়নে 6 থেকে 12 মাস বা তার বেশি সময় বাঁচানোর জন্য ওয়েবসাইটে নকশা আপলোড করা। ডব্লিউ বি এস ই টি সি এল জানিয়েছে (মে 2021) যে তারা তাদের ওয়েবসাইটে কিছু প্রমান নকশা এবং বিশদ বিবরণ আপলোড করেছে।

ডব্লিউ বি এস ই টি সি এল-এর ওয়েবসাইট থেকে দেখা গেছে যে তারা স্ট্রাকচার/ইকুইপমেন্ট সাপোর্ট স্ট্রাকচারের জন্য ড্রয়িং শেয়ার করেছে, কিন্তু টাওয়ার তৈরির মানসম্মত নকশা ছিল না। ফলস্বরূপ, 22 টি লাইন প্রকল্পের মধ্যে 8 টি-তে (36.36 শতাংশ) নকশা এবং অঙ্কন চূড়ান্ত করতে বিলম্ব হয়েছে।

[181] *রাইট অফ ওয়ে (আর ও ডব্লিউ) হল একিট ট্রান্সমিশন লাইনের ঠিক নিচে এবং সংলগ্ন ফালি জমির, যার প্রস্থ নিরাপত্তা বিবেচনার ভিত্তিতে নির্বাচিত হয়।*

খ) ট্রান্সমিশন প্রকল্পের উপর টাস্ক ফোর্স সুপারিশ করেছে (আগস্ট 2005) প্রকল্পের মূল্যায়নের সমান্তরালে আগাম জরিপ এবং অনুমোদন পাওয়ার পর নির্মাণের সাথে এগিয়ে যাওয়ার জন্য প্রস্তুতিমূলক কার্যক্রম গ্রহণ করা। 22 টি ট্রান্সমিশন লাইনের মধ্যে 12 টির ক্ষেত্রে, প্রযুক্তিগত অনুমোদনের জন্য 256 থেকে 1,442 দিনের ব্যবধানের কারণে এবং প্রকৃত প্রকল্প বাস্তবায়নের জন্য আদেশ পত্র ইস্যু করার জন্য, নতুন এবং অতিরিক্ত কাঠামো তাদের প্রস্তাবিত রুটের দৈর্ঘ্য জুড়ে এসেছে। এর ফলে আর ও ডব্লিউ প্রাপ্তির ক্ষেত্রে উচ্চ প্রতিরোধের সৃষ্টি হয়েছে এবং রুট পুনর্বিন্যাস করার প্রয়োজনীয়তা দেখা দিয়েছে।

সরকার/পরিচালকবর্গ তাদের উত্তরে বলেছে (জুন 2022) যে ডব্লিউ বি এস ই টি সি এলের কাছে অঙ্কন এবং নকশার ব্যাঙ্ক রয়েছে এবং দরপত্র নথিতে সাধারণ বিমূর্ত অঙ্কন আপলোড করা হয়েছে; কর্মরত সংস্থাগুলিও অবিলম্বে এই অঙ্কনগুলি জমা দেয় এবং অনুমোদন পায়। যদিও, ভিত্তি টাওয়ার এবং/অথবা সাব-স্টেশন কাঠামোর নকশা এবং অঙ্কন পরিবর্তিত হয় কারণ এটি মাটির অবস্থা এবং কাজের জায়গার উপর নির্ভর করে, এটি প্রতিটি প্রকল্পের মাটির প্রতিবেদনের প্রাপ্যতার উপর ভিত্তি করে করা হয়। সংবহনের সময়কালে, কিছু প্রসারিত রুটের জরিপ পুনঃবিন্যাস সমীক্ষা করা হয় এবং কাজের মূল সুযোগের বাইরে বিভিন্ন বা বিশেষ ধরণের টাওয়ার গ্রহণ করা সাধারণত আর ও ডব্লিউ সমস্যার কারণে প্রয়োজন ছিল।

সরকার/পরিচালকবর্গ যোগ করেছে যে ট্রান্সমিশন লাইন প্রকল্পগুলি সঠিক পথের জন্য সংশ্লিষ্ট বিভিন্ন কর্তৃপক্ষের অনুমোদনের প্রয়োজন হয় এবং এই সমস্ত অনুমোদনের জন্য সময় প্রয়োজন যার ফলে লাইনগুলি সম্পূর্ণ করতে বিলম্ব হয় । সময়মত আদেশ এবং পরিকল্পনা থাকা সত্ত্বেও বিভিন্ন কারণে নির্মাতা/সরবরাহকারীদের দ্বারা ট্রান্সফরমার সরবরাহে বিলম্ব প্রকল্প সমাপ্তিতে সামগ্রিক বিলম্বে অবদান রাখে। ব্যবস্থাপকবর্গ আরও আশ্বস্ত করেছে যে বিলম্ব প্রতিরোধ, এড়ানো বা কমানোর জন্য ক্রমাগত প্রচেষ্টা এবং পদক্ষেপ চলছে।

সরকার/পরিচালকবর্গের উত্তর গ্রহণযোগ্য ছিল না, কারণ ডব্লিউ বি এস ই টি সি এল-এর কার্যকারিতার অন্তর্নিহিত অনেকগুলি কারণ ছিল যার ফলে বিলম্ব হয়েছিল, যেমন নকশা /অঙ্কন অনুমোদনে বিলম্ব, পূর্ত কাজের পরিধিতে পরিবর্তন, ঠিকাদারদের কাছে সাইটগুলি বিলম্বিত হস্তান্তর ইত্যাদি। অধিকন্তু, এক্সিট কনফারেন্সে, সরকার যোগ করেছে যে প্রস্তাবিত আর ও ডব্লিউ চালু করা প্রকল্পের বিলম্বকে উল্লেখযোগ্যভাবে হ্রাস করবে।

প্রকল্পগুলি সম্পূর্ণ করতে বিলম্বের কারণে, ডব্লিউ বি এস ই টি সি এল কয়েকটি এলাকায় ডব্লিউ বি এস ই ডি সি এল-এর বিদ্যুৎের চাহিদা মেটাতে বাধার সম্মুখীন হয়েছিল। চলমান ট্রান্সমিশন সিস্টেম চালু করার পরেই এগুলি প্রশমিত হবে বলে আশা করা হয়েছিল।

3.10.2 চুক্তির অকাল অবসানের প্রভাব

ডব্লিউ বি এস ই টি সি এল সিদ্ধান্ত নিয়েছে (ফেব্রুয়ারি/জুলাই 2015) রাজারহাটের পাওয়ার গ্রিড কর্পোরেশন অফ ইন্ডিয়া লিমিটেড (পি জি সি আই এল) থেকে নিউ টাউন এ এ-II সি পর্যন্ত হাইব্রিড[182] 220 কেভি ডি/সি লাইনের সাথে নিউ টাউন এ এ-II সি-তে 220/132 কেভি সাব-স্টেশন (এস এস) নির্মাণ করবে 192.60 কোটি টাকার মোট আনুমানিক খরচে। সংবহন লাইনের মোট দৈর্ঘ্য ছিল প্রায় 15.8 কিলোমিটার যার মধ্যে 14 কিলোমিটার ওভারহেড লাইন এবং 1.8 কিলোমিটার ভূগর্ভস্থ লাইন রয়েছে। ডব্লিউ বি এস ই টি সি এল কাজটিকে তিনটি অংশে বিভক্ত করেছে যেমন, ওভারহেড লাইন, ভূগর্ভস্থ লাইন এবং সাব-স্টেশন। উপাদানগুলি আগস্ট 2015 থেকে মার্চ 2016 এর মধ্যে দরপত্র প্রদান করা হয়েছিল; ফেব্রুয়ারি থেকে সেপ্টেম্বর 2016 পর্যন্ত তিনটি[183] পৃথক ঠিকাদারকে দেওয়া কাজের সাথে।

[182] ওভারহেড এবং ভূগর্ভস্থ ট্রান্সমিশন লাইনের সমন্বয়।

[183] ওভারহেড লাইন: মেসার্স কে ই সি ইন্টারন্যাশনাল লিমিটেড (আগস্ট 2015/ফেব্রুয়ারি 2016), ভূগর্ভস্থ লাইন: মেসার্স কে ই আই ইন্ডাস্ট্রিজ লিমিটেড (ফেব্রুয়ারি 2016/ আগস্ট 2016), সাব-স্টেশন: মেসার্স এস পি এম এল ইনফ্রা লিমিটেড (মার্চ 2016/ সেপ্টেম্বর 2016)।

ডব্লিউ বি এস ই টি সি এল 23.71 কোটি টাকা মূল্যে আগস্ট 2017 এর মধ্যে ওভারহেড ট্রান্সমিশন লাইন (14 কিমি) নির্মাণের জন্য মেসার্স কে ই সি ইন্টারন্যাশনাল লিমিটেড (কে আই এল)-কে কার্য্য প্রত্যপর্ণের চিঠি (এল ও এ) জারি করেছে (ফেব্রুয়ারি 2016)। অনুরূপভাবে, ডব্লিউ বি এস ই টি সি এল মেসার্স কে ই আই ইন্ডাস্ট্রিজ লিমিটেডকে ভূগর্ভস্থ ট্রান্সমিশন লাইনের (1.8 কিলোমিটার) জন্য 20.09 কোটি টাকা ব্যয়ে এপ্রিল 2017 এর মধ্যে সম্পূর্ণ করার জন্য আদেশ দিয়েছে (আগস্ট 2016)।

এটি লক্ষ্য করা গেছে যে উভয় উপাদানের জন্য চুক্তির ক্ষেত্রে –

ক) মার্চ 2017 পর্যন্ত কাজের উভয় ক্ষেত্রেই সীমিত অগ্রগতি ছিল, যার মধ্যে মাত্র 0.7 কিমি ওভারহেড লাইন এর কাজ সম্পন্ন হয়েছে (4.29 কোটি টাকা)। যদিও, ডব্লিউ বি এস ই টি সি এল, মেসার্স কে ই সি-তে অতিরিক্ত কাজের জন্য, কাজের মূল্য 24.94 কোটি টাকা তে উন্নীত করেছে, যেমন দুটি অতিরিক্ত সুপারস্ট্রাকচার সরবরাহ, চেক জরিপের ব্যয় বৃদ্ধি এবং চূড়ান্ত পেগ মার্কিং, ওয়েট-টাইপ/ সম্পূর্ণ নিমজ্জিত টাইপ টাওয়ার ফাউন্ডেশন নির্মাণ/ নকশা করা ইত্যাদি।

খ) ভাঙ্গর এলাকায় 'রাইট অফ ওয়ে' (আর ও ডব্লিউ) সমস্যার কারণে, নভেম্বর 2018 পর্যন্ত অতিরিক্ত ওভারহেড লাইন টানা যায়নি। তাই, ডব্লিউ বি এস ই টি সি এল সিদ্ধান্ত নিয়েছে (ডিসেম্বর 2018) রাজারহাট 400 কেভি এস এস থেকে পি জি সি আই এল প্রান্তে কম্পোজিট টাওয়ারে আংশিকভাবে ওভারহেড ট্রান্সমিশন কন্ডাক্টর[184] প্রতিস্থাপন করবে 2.6 কিলোমিটারের ভূগর্ভস্থ তার দিয়ে। তদনুসারে, পারস্পরিক আলোচনার মাধ্যমে, ডব্লিউ বি এস ই টি সি এল মেসার্স কে ই সি-এর এল ও এ সংশোধন করেছে (ডিসেম্বর 2018) এবং কাজের মূল্য 53.82 কোটি টাকা তে উন্নীত করেছে। এই বৃদ্ধি মূলত 16 কিলোমিটার দৈর্ঘ্যের ভূগর্ভস্থ কন্ডাক্টর[185] সরবরাহের কারণে। কিন্তু, বর্ধিত এল ও এ মান নির্ধারণ করার সময়, ডব্লিউ বি এস ই টি সি এল ভূগর্ভস্থ লাইন দ্বারা প্রতিস্থাপিত ওভারহেড লাইনের (আনুমানিক 2.6 কিলোমিটারের জন্য 4.40 কোটি টাকা) মূল্য কেটে রাখেনি।

গ) অক্টোবর 2019 পর্যন্ত, সরবরাহের পরিপ্রেক্ষিতে সামগ্রিক আর্থিক অগ্রগতি ছিল 72.86 শতাংশ এবং স্থাপনের জন্য 21.14 শতাংশ। সরবরাহ এবং স্থাপনের মধ্যে উল্লেখযোগ্য অমিলের অর্থ হল ডব্লিউ বি এস ই টি সি এল নিশ্চিত করেনি যে মেসার্স কে ই সি সরবরাহ এবং প্রকৃত ব্যবহারের মধ্যে সমতা বজায় রেখেছে। রাইট অফ ওয়ে সমস্যার কারণে নির্ধারিত কাজ শেষ হওয়ার 27 মাস পেরিয়ে কাজের দুর্বল অগ্রগতির পরিপ্রেক্ষিতে, ডব্লিউ বি এস ই টি সি এল এবং মেসার্স কে ই সি চুক্তির শর্তাবলীর অধীনে 'যেমন আছে সেখানে' এই চুক্তিটি বন্ধ করতে সম্মত হয়েছে (সেপ্টেম্বর 2019), উভয় পক্ষের কোনো আর্থিক প্রভাব ছাড়াই।

ঘ) অক্টোবর 2019 পর্যন্ত, ডব্লিউ বি এস ই টি সি এল ওভারহেড লাইনে 32.51 কোটি টাকা (0.7 কিলোমিটারের জন্য 7.69 কোটি টাকা) এবং ভূগর্ভস্থ লাইনে (2.60 কিলোমিটারের জন্য 24.82 কোটি টাকা) মোট ব্যয় করেছে। যদিও, ডব্লিউ বি এস ই টি সি এল ডব্লিউ বি ই আর সি কে জানিয়েছে (জানুয়ারি 2020) যে তারা 0.7 কিলোমিটার ওভারহেড লাইনে 4.29 কোটি টাকা ব্যয় করেছে অর্থাৎ 3.40 কোটি টাকার ব্যয় সনাক্তযোগ্য নয়।

অবশেষে, ডব্লিউ বি এস ই টি সি এল সিদ্ধান্ত নিয়েছে (নভেম্বর 2019) ভূগর্ভস্থ লাইনের অবশিষ্ট দৈর্ঘ্য (প্রায় 8.9 কিমি) সম্পূর্ণ করার এবং জুলাই 2020 সালে এন আই টি জারি করার। ডব্লিউ বি এস ই টি সি এল, মেসার্স কে ই সি কে 115.20 কোটি টাকায় অবশিষ্ট

[184] *অ্যালুমিনিয়াম কন্ডাক্টর স্টিলের তৈরি তারের চাঙ্গা করা।*

[185] *কপার-কোর ক্রস লিঙ্কযুক্ত পলিথিন দিয়ে তৈরি তার।*

কাজ প্রত্যর্পণ করেছে (জানুয়ারি 2021), যা জানুয়ারি 2022 এর মধ্যে শেষ করার নির্ধারিত সময়সূচী রয়েছে। কাজটি এখনও চলছে (ফেব্রুয়ারি 2022)।

সরকার/পরিচালকবর্গ তার উত্তরে (জুন 2022) বলেছে যে মেসার্স কে ই সি কে মেসার্স কে ই আই দ্বারা উদ্ধৃত হারে কাজটি বরাদ্দ করা হয়েছিল। যদিও মেসার্স কে ই সি প্রাথমিকভাবে এত পুরানো হারে কাজটি সম্পাদন করতে ইচ্ছুক ছিল না, কিন্তু সুসম্পর্ক বজায় রাখার জন্য তারা ঐ হারেই সম্মত হয়েছিল। পরবর্তীতে, নয় কিমি রুটের দৈর্ঘ্যের পুরো অবশিষ্ট কাজই শুধুমাত্র ভূগর্ভস্থ ক্যাবল লাইনের মাধ্যমে সম্পন্ন করার সিদ্ধান্ত নেওয়া হয়। জুলাই 2020-এ দরপত্র আহ্বান করা হয়েছিল এবং ফেব্রুয়ারি 2016-এ রোয়েদাদ করা মূল পরিকল্পিত ওভারহেড লাইনের তুলনায় খরচ বেড়েছে।

উত্তরটি অবশ্য নিরীক্ষায় নির্দেশিত সময়ের মধ্যে এস এস এবং লাইনের প্রত্যাশিত সুবিধাগুলি না পাওয়ার বিষয়ে নীরব ছিল। ফলস্বরূপ, 79.24 কোটি টাকা ব্যয়ের পরেও ট্রান্সমিশন সিস্টেমটি মার্চ 2021 পর্যন্ত অসম্পূর্ণ ছিল এবং প্রকল্পগুলি থেকে প্রত্যাশিত সুবিধাগুলি বাস্তবায়িত হয়নি। অধিকন্তু, ট্রান্সমিশন লাইনের খরচ (ইউ জি এবং ওভারহেড উভয় উপাদান) 43.80 কোটি টাকা থেকে বেড়ে 147.71 কোটি টাকা হয়েছে।

3.10.3 সাব-স্টেশন এবং সংশ্লিষ্ট লাইন চালু করার মধ্যে সময় ব্যবধান

একটি নতুন সাব-স্টেশন নির্মাণের মূল লক্ষ্য হল সরবরাহকৃত বিদ্যুৎের গুণমান এবং নির্ভরযোগ্যতা নিশ্চিত করা এবং সংশ্লিষ্ট কমান্ড এলাকায় ভোল্টেজ প্রোফাইল উন্নত করা। এছাড়াও, এসএস থেকে এবং এর সাথে সম্পর্কিত ট্রান্সমিশন লাইন প্রয়োজন, যার ফলে কমান্ড এলাকার জন্য ট্রান্সমিশন সিস্টেম গঠন করা হয়। সুতরাং, এস এসগুলি এবং সংশ্লিষ্ট লাইনগুলি একে অপরের উপর নির্ভরশীল এবং বিচ্ছিন্নভাবে কাজ করতে পারে না। ডিপিআর অনুসারে, ডব্লিউ বি এস ই টি সি এল ট্রান্সমিশন সিস্টেমকে কার্যকরী করার জন্য নতুন সাব-স্টেশন এবং সংশ্লিষ্ট লাইন নির্মাণের প্রস্তাব করেছে।

ডব্লিউবিএসইটিসিএল লারসেন অ্যান্ড টুব্রো লিমিটেডের (এল এন্ড টি) উপর কাজের আদেশ জারি করেছে (আগস্ট 2015) অগাস্ট 2016- এর মধ্যে গোকর্ণ 220 কেভি এসএস থেকে প্রস্তাবিত ভদ্রপুর 132 কেভি জিআইএস লাইন[186] নির্মাণের কাজ সমাপ্তির জন্য। পরবর্তীকালে, ডব্লিউ বি এস ই টি সি এল ফেব্রুয়ারি 2018-এর মধ্যে ভদ্রপুরে 132 কেভি জিআইএস নির্মাণের জন্য মেসার্স স্টার্লিং অ্যান্ড উইলসন লিমিটেডের ওপর এল ও এ জারি করেছে। এটা দেখা গেছে যে, লাইনটি সেপ্টেম্বর 2017-এ সম্পূর্ণ হয়েছিল, অর্থাৎ সেপ্টেম্বর 2016-এর নির্ধারিত সমাপ্তির 12 মাস পরে, 13.34 কোটি টাকা খরচে এবং 2018 সালের মার্চ মাসে তা ধার্য্য করা হয়েছে। কিন্তু, ছয় মাসের বিলম্বের পরে, 21.69 কোটি টাকা খরচে জি আই এস-এর কাজ সম্পন্ন হয়েছে (আগস্ট 2018)।

যেহেতু ডব্লিউ বি এস ই টি সি এল, জি আই এস এবং লাইনের নির্মাণের কাজকে সমাপতিত করেনি, লাইনটি বিলম্বে শুধুমাত্র আগস্ট 2018 থেকে ব্যবহার করা হয়েছিল। এর ফলে 11 মাসের জন্য 13.34 কোটি টাকা অবরুদ্ধ হয়ে ছিল এবং এই লাইন থেকে ডব্লিউ বি এস ই টি সি এল-এর 1.44 কোটি টাকার প্রত্যাশিত আর্থিক সুবিধার ঘাটতি হয়েছিল।

ডব্লিউ বি এস ই টি সি এল বলেছে (জুন 2021) যে লাইনগুলির জন্য প্রথমে দরপত্র আহ্বান করা হয়েছিল এবং লাইনগুলির অগ্রগতি পর্যবেক্ষণ করার পরে, এস এস গুলির জন্য দরপত্র আহ্বান করা হয়েছিল, কারণ দেখা গেছে যে, যেখানে সংশ্লিষ্ট ট্রান্সমিশন লাইনগুলির অভাবের জন্য এস এস গুলি সম্পূর্ণ হওয়ার পরে চার্জ করা যায়নি।

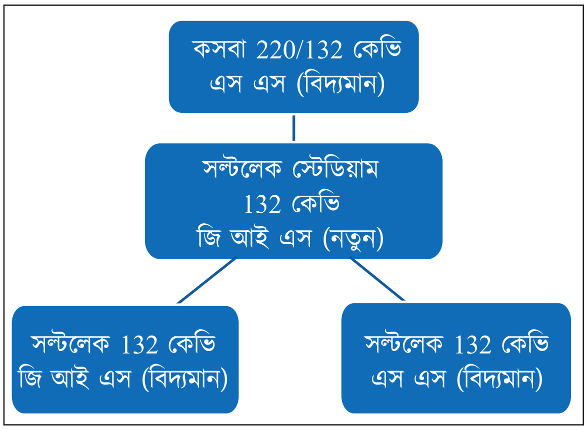
[186] *বিদ্যমান 132 কেভি ডি /সি গোকর্ণ-রঘুনাথগঞ্জ লাইন ব্যবহার করা হচ্ছে।*

যদিও, ডব্লিউ বি এস ই টি সি এল সাব-স্টেশনের কাজ শেষ করতে বিলম্বের কারণ সম্পর্কে নীরব ছিল। ট্রান্সমিশন সিস্টেমের উপাদানগুলির বিলম্ব এবং সমাপতনের অভাবের কারণে ট্রান্সমিশন সিস্টেমটি ব্যবহার করা যায়নি।

অধিকন্তু, এসএস এবং সংশ্লিষ্ট লাইন চালু করার ক্ষেত্রে অনুরূপ অমিল আরও তিনটি ক্ষেত্রে পরিলক্ষিত হয়েছে, যার ফলস্বরূপ ট্রান্সমিশন সিস্টেমে প্রত্যাশিত উন্নতি বাস্তবায়িত হয়নি। এই দৃষ্টান্তগুলো নিচে সংক্ষেপে উল্লেখ করা হলো:

ক) উত্তর 24 পরগণায় মিনাখাঁ-তে 132/33 কেভি জিআইএস অগাস্ট 2019-এ নির্ধারিত সময়সীমার পরিবর্তে মে 2021-এ 20.88 কোটি টাকা ব্যয়ে সম্পন্ন হয়েছিল। কিন্তু, সুভাষগ্রামে সংশ্লিষ্ট 132 কেভি ডি/সি এস এস এর কাজ যা এপ্রিল 2020-এ নির্ধারিত সময়ে শেষ হওয়ার কথা ছিল, তা শেষ না হওয়ার কারণে জি আই এস ফেব্রুয়ারি 2022 পর্যন্ত ব্যবহার করা যায়নি। ফলস্বরূপ, জুন 2021 থেকে ফেব্রুয়ারি 2022 পর্যন্ত নয় মাসের জন্য, ডব্লিউ বি এস ই টি সি এল-এর মিনাখাঁ জি আই এস থেকে 1.74 কোটি টাকার[187] মোট প্রত্যাশিত সুবিধার ঘাটতি হয়েছিল।

খ) সল্টলেক এলাকায় দুটি সাবস্টেশন ছিল, যথা, সল্টলেক 132 কেভি জিআইএস এবং সল্টলেক 132 কেভি এসএস। সল্টলেকে তাদের লোড বিভক্ত করার এবং বিদ্যুতের নির্ভরযোগ্যতা বাড়ানোর লক্ষ্যে, ডব্লিউ বি এস ই টি সি এল সল্টলেক স্টেডিয়াম 132 কেভি জি আই এস (এস এল এস- জি আই এস) 220/132 কেভি কসবা এস এস থেকে 132 কেভি ডি/সি ইউ জি লাইন থেকে উৎসারিত শক্তি দিয়ে নির্মাণের সিদ্ধান্ত নিয়েছে (জুলাই 2017)। উপরন্তু, এস এল এস-জি আই এস থেকে সল্টলেক 132 কেভি জি আই এস এবং এল এস জি আই এস থেকে সল্টলেক 132 কেভি এস এস-এ বিদ্যুৎ প্রেরণের জন্য দুটি 132 কেভি এস / সি ইউ জি লাইনেরও পরিকল্পনা করা হয়েছিল। এস এল এস - জি আই এস সেপ্টেম্বর 2020 এ সম্পন্ন হয়েছিল (নির্ধারিত সমাপ্তি-মে 2018)। যেখানে সল্টলেক 132 কেভি এস এস থেকে 132 কেভি ইউ জি লাইন ফেব্রুয়ারি 2020-এ বিলম্বিতভাবে সম্পন্ন হয়েছিল (নির্ধারিত সমাপ্তি- মার্চ 2019), কসবা এস এস থেকে এস এল এস-জি আই এস এবং এস এল এস-জি আই এস থেকে সল্টলেক জি আই এস পর্যন্ত অবশিষ্ট দুটি লাইন হয় চালু হয়নি বা এখনও নির্মাণাধীন রয়েছে[188] (ফেব্রুয়ারি 2022)। ফলস্বরূপ, কসবা 220/132 কেভি এসএস এর পরিবর্তে সল্টলেক 132 কেভি এসএস থেকে 132 কেভি এস/সি ইউজির মাধ্যমে বিদ্যুৎ টেনে এসএলএস-জিআইএস চালু করতে হয়েছিল, যার ফলে সল্টলেক 132 কেভি জিআইএস এবং সল্টলেক 132 কেভি এস এস উভয় ক্ষেত্রেই বিদ্যুতের নির্ভরযোগ্যতা বাড়াতে ব্যর্থ হয়েছিল। এছাড়াও, এস এল এস জি আই এস থেকে সল্টলেক 132 কেভি জি আই এস পর্যন্ত 132 কেভি এস / সি লাইন, 13.99 কোটি টাকা ব্যয়ে সম্পন্ন করা হয়েছে, কিন্তু, সল্টলেক 132 কেভি জি আই এস-এ প্রয়োজনীয় লাইন বে তৈরি করা হয়নি বলে চালু করা হয়নি (ফেব্রুয়ারি 2022)। বিলম্বের কারণ রেকর্ডে ছিল না, যেহেতু প্রকল্পগুলি

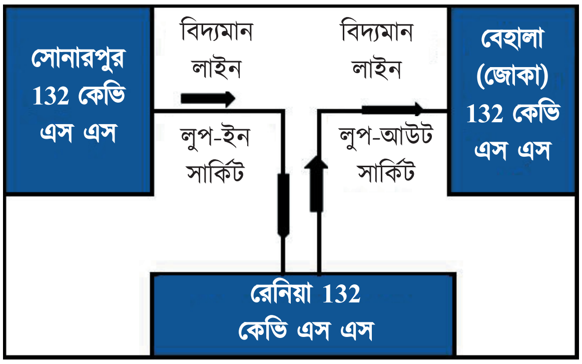


[187] ডিপিআর-এ অনুমানকৃত 11.14 শতাংশের আর্থিক অভ্যন্তরীণ হারের (এফআইআরআর) উপর ভিত্তি করে।
[188] নির্ধারিত সমাপ্তি মার্চ এবং জুন 2019 ছিল।

এখনও বন্ধ হয়নি। তাই, ডব্লিউ বি এস ই টি সি এল-কে মার্চ 2020 থেকে ফেব্রুয়ারি 2022 পর্যন্ত 24 মাসের জন্য সল্টলেক এস এস থেকে এস এল এস-জি আই এস পর্যন্ত 132 কেভি উ জি লাইনের (মূল্য: 13.99 কোটি টাকা) প্রত্যাশিত সুবিধা ত্যাগ করতে হয়েছিল, যার মূল্য ছিল 3.45 কোটি টাকা।

গ) ডব্লিউ বি এস ই টি সি এল রেনিয়ায় 132 কেভি জিআইএস এবং বিদ্যমান 132 কেভি কসবা-সোনারপুর-বেহালা লাইনের সাথে যুক্ত ডবল সার্কিট লুপ-ইন লুপ-আউট[189] লাইন তৈরী করার প্রস্তাব রাখে (জুলাই 2017) রেনিয়া এবং তার কমান্ড এলাকায় যেমন টালিগঞ্জ, গড়িয়া, সোনারপুর এবং বেহালা/জোকা এলাকায় ভোল্টেজ প্রোফাইল 5.47 থেকে 11.15 শতাংশে উন্নীত করার জন্য।

সাব স্টেশন বা ট্রান্সমিশন লাইন কোনটিই নভেম্বর এবং আগস্ট 2019 এর নির্ধারিত সময়সূচীর মধ্যে সম্পন্ন হয়নি। ডব্লিউ বি এস ই টি সি এল সাব স্টেশন এবং ট্রান্সমিশন লাইনের অ-সম্পূর্ণতার জন্য যথাক্রমে বিক্রেতা এবং আর ও ডব্লিউ সমস্যার দুর্বল কার্যকারিতাকে দায়ী করেছে (জুন 2021)।



সরকার/পরিচালকবর্গ তার উত্তরে (জুন 2022) জানিয়েছে যে ভদ্রপুর 132 কেভি জি ইউ এস 50 এমভিএ ট্রান্সফর্মার সরবরাহে বিলম্বের কারণে বিলম্বিত হয়েছিল। মিনাখাঁ 132 কেভি সাবস্টেশন, ইনকামিং ট্রান্সমিশন লাইনের কাজ শেষ না হওয়ার কারণে রেটেড ভোল্টেজে চার্জ করা যায়নি যার মধ্যে দুটি টাওয়ার ফাউন্ডেশন-এর কাজ আদালতের মামলার কারণে আটকে ছিল এবং আদালতের মামলাগুলি নিষ্পত্তি করে দ্রুত লাইনের কাজ শেষ করার প্রচেষ্টা চলছে। মে 2022 পর্যন্ত, সল্টলেক স্টেডিয়াম 132 কেভি জি আই এস সাবস্টেশন থেকে সল্টলেক 132 কেভি জি আই এস পর্যন্ত ইউ জি ক্যাবল লাইন জি আই এস বে-এর অপ্রস্তুততার কারণে চালু করা যায়নি। প্রস্তাবিত রেনিয়া 132 কেভি জি আই এস-এ বিদ্যমান 132 কেভি কসবা-সোনারপুর-বেহালা ট্রান্সমিশন লাইনের ডি/ সি এল আই এল ও নির্মাণ সম্পন্ন হয়েছে। যদিও, এটি রেনিয়া 132 কেভি জি আই এস চালু করার সময় এটি চার্জ করা হবে।

সরকার/পরিচালকবর্গ, তার উত্তরে, প্রকল্পগুলির বর্তমান অবস্থা বর্ণনা করেছে। যদিও, এটি সাবস্টেশন এবং সংশ্লিষ্ট লাইন নির্মাণের সময়সূচীতে অমিলের কারণগুলির সমাধান করেনি। সুতরাং, এই প্রকল্পগুলি চালু না হওয়ার কারণে সাধারণ এলাকায় নির্ভরযোগ্য বিদ্যুৎ সরবরাহে বাধার সম্ভাবনা উড়িয়ে দেওয়া যায় না।

এইভাবে, তিনটি ট্রান্সমিশন সিস্টেমে[190] এস এস এবং সংশ্লিষ্ট লাইনের সমাপ্তির অসামঞ্জস্যতার জন্য 48.21 কোটি টাকার[191] ব্যয় অবরুদ্ধ হয়ে রয়েছে। ডিপিআর-এ অভিক্ষিপ্ত আর্থিক অভ্যন্তরীণ প্রতিদানের (এফআইআরআর) উপর ভিত্তি করে, ডব্লিউ বি এস ই টি সি এল সমাপ্ত একটি এস এস এবং দুটি ট্রান্সমিশন লাইনে মোট 5.19 কোটি টাকার প্রত্যাশিত সুবিধা বাতিল করেছে[192]।

[189] একটি সাবস্টেশন ফিড করার জন্য দুটি সার্কিট টানা হয় একটি বিদ্যমান ট্রান্সমিশন লাইনে ট্যাপ করে সার্কিটগুলিকে দ্বিগুণ করে এবং বিদ্যমান লাইনের সাথে সংযোগ স্থাপন করে।

[190] ভাদারপুর, মিনাখাঁ, সল্ট লেক।

[191] (13.34 কোটি টাকা + 20.88 কোটি+ 13.99 কোটি টাকা)।

[192] মিনাখাঁ জিআইএস, গোকর্ণ থেকে ভদ্রপুর পর্যন্ত 132 কেভি লাইন এবং সল্টলেক এসএস থেকে এসএলএস জিআইএস পর্যন্ত 132 কেভি লাইন।

3.10.4 সাগরদিঘী এসএস-এ লাইন বে'র স্পেসিফিকেশন ট্রান্সমিশন লাইনের সাথে বেমানান ছিল

অনুচ্ছেদ 3.9.2-এ দেখা গেছে যে, ডব্লিউ বি এস ই টি সি এল পশ্চিমবঙ্গ বিদ্যুৎ উন্নয়ন নিগম লিমিটেড (ডব্লিউ বি পি ডি সি এল)-এর সাগরদিঘি টি পি এস এর নতুন ইউনিট (নং III এবং IV) থেকে বিদ্যুৎ সরানোর জন্য সাগরদিঘি এস এস থেকে গোকর্ণ পর্যন্ত 400 কেভি ডাবল সার্কিট (ডি/সি) ট্রান্সমিশন লাইনের সাথে গোকর্ণে 400 কেভি এস এস নির্মাণের সিদ্ধান্ত নিয়েছে। তদনুসারে, ডব্লিউ বি এস ই টি সি এল ফেব্রুয়ারি 2009-এ ডব্লিউ বি ই আর সি থেকে বিনিয়োগ অনুমোদন পেয়েছে এবং জুলাই 2013 থেকে জুলাই 2019 এর মধ্যে কাজের জন্য তিনটি[193] এল ও এ প্রদান করেছে।

ডব্লিউ বি পি ডিসি এল-এর নতুন ইউনিট, দুটি 400 কেভি বে সহ, তাদের বিক্রেতা (মেসার্স ভারত হেভি ইলেক্ট্রিক্যালস লিমিটেড- বি এইচ ই এল) দ্বারা নির্মিত হয়েছিল। এই বেগুলি ছিল এস এস এবং লাইনগুলির মধ্যে আন্তঃসংযোগ বিন্দু। সুতরাং, বেগুলিতে স্থাপিত যন্ত্রপাতির স্পেসিফিকেশন ট্রান্সমিশন লাইনের স্পেসিফিকেশনের সাথে সামঞ্জস্যপূর্ণ হওয়া প্রয়োজন। লক্ষ্য করা গেছে যে-

- যেখানে ডব্লিউ বি পি ডি সি এল ফেব্রুয়ারি 2011 সালে দুটি লাইন বে সহ দুটি উৎপাদন ইউনিটের জন্য মেসার্স বি এইচ ই এল- কে এল ও এ প্রদান করেছিল; ডব্লিউ বি এস ই টি সি এল সেপ্টেম্বর 2012-এ সাগরদিঘি-গোকর্ণ 400 কেভি ডি /সি লাইনের স্পেসিফিকেশন চূড়ান্ত করেছিল এবং জানুয়ারি 2013-এ এন আই টি জারি করেছিল। কিন্তু, ডব্লিউ বি এস ই টি সি এল সেপ্টেম্বর 2014-এ দেরি করে ডব্লিউ বি পি ডি সি এল-এর সাথে স্পেসিফিকেশন শেয়ার করেছিল, অর্থাৎ এন আই টি- জারি করার 21 মাস পরে এবং মেসার্স বি এইচ ই এল-কে জারি করা এল ও এ থেকে তিন মাস পরে। ফলস্বরূপ, উভয় বের সমাপ্তির পরে, ডব্লিউ বি এস ই টি সি এল পর্যবেক্ষণ করেছে (এপ্রিল 2015) যে বে স্পেসিফিকেশনগুলি লাইন স্পেসিফিকেশনের সাথে বেমানান। লাইন এবং বেগুলির স্পেসিফিকেশনের অসামঞ্জস্যতার জন্য ডব্লিউ বি পি ডি সি এল দ্বারা 48.77 লক্ষ টাকা খরচে লাইন বেগুলিতে সরঞ্জাম প্রতিস্থাপন করা প্রয়োজন, যা পরিহারযোগ্য ছিল।

সরকার/পরিচালকবর্গ তাদের উত্তরে বলেছে (জুন 2022) যে দুটি বে-র কন্ডাক্টর এবং সরঞ্জামের অমিল ডব্লিউ বি পি ডি সি এল এর তরফে ঘটেছে এবং এটি ডব্লিউ বি এস ই টি সি এল এর উপর নির্ভরশীল নয়। যাইহোক, নিম্ন দরযুক্ত জ্যাক বাস কন্ডাক্টর এবং নিম্ন দরযুক্ত সরঞ্জামগুলি ডব্লিউ বি পি ডি সি এল দ্বারা তাদের খরচে প্রতিস্থাপন করা হয়েছিল, ডব্লিউ বি এস ই টি সি এল-এর উপর কোনো খরচের প্রভাব ছাড়াই। তারা আরও উত্তর দেয় যে, প্রকল্প ব্যয়ের তুলনায় অতিরিক্ত ব্যয় খুবই কম ছিল এবং নিম্ন দরযুক্ত কন্ডাক্টর এবং সরঞ্জামগুলি অবশ্যই ডব্লিউ বি পি ডি সি এল দ্বারা তাদের অন্যান্য কাজে ব্যবহার করা উচিত ছিল, যার ফলে খরচ সাশ্রয় হয়েছে এবং এটি হিসাব করা হয়েছে যে, অতিরিক্ত মূল্যায়ন করা 48.77 লক্ষ টাকার খরচ কার্যকরভাবে হ্রাস করা সম্ভব হবে।

যদিও পরিচালকবর্গের উত্তর, সরকারের একই প্রশাসনিক বিভাগের (অর্থাৎ বিদ্যুৎ দপ্তর, জি ও ডব্লিউ বি) অধীনে থাকা দুটি পি এস ইউ (যেমন, ডব্লিউ বি পি ডি সি এল এবং ডব্লিউ বি এস ই টি সি এল) এর মধ্যে সমন্বয়ের অভাবের দিকটি সম্বোধন করেনি।

---

[193] *গোকর্ণ 400 কেভি এস এস (নভেম্বর 2013) এর জন্য মেসার্স আলস্ট্রম (টি & ডি) ইন্ডিয়া লিমিটেড, 'কুয়াড মুজ 'কন্ডাক্টর সহ 400 কেভি ডি /সি লাইনের জন্য মেসার্স জ্যোতি স্ট্রাটার্স লিমিটেড (জুলাই 2013) এবং মেসার্স লারসেন এন্ড টার্বো লিমিটেড লাইনের অকার্যকর দৈর্ঘ্যের জন্য (জুলাই 2019)।*

3.10.5 শংসাপত্র নেওয়ার উত্তর-তারিখ বিষয় (টি ও সি)

চুক্তির সাধারণ শর্তাদির (জি সি সি) 29 এবং 29.3 ধারা অনুসারে, প্রকল্পগুলির "কার্যভার গ্রহন" বিষয়ে, অন্যান্য বিষয়ের সাথে, ডব্লিউ বি এস ই টি সি এল সমাপ্তির পরে, সম্পূর্ণ বা আংশিকভাবে, সফলভাবে স্থাপন, পরীক্ষা এবং সাইটে কাজগুলি চালু করার পরে কাজগুলি গ্রহণ করবে। এছাড়াও, ডব্লিউ বি এস ই টি সি এল ঠিকাদারকে টি ও সি (কার্যভার গ্রহন শংসাপত্র) প্রদান করবে যে তারিখে কাজগুলি বা তার কোনও অংশ সম্পূর্ণ হবে এবং গ্রহন করার জন্য জন্য প্রস্তুত হবে তা নিশ্চিত করার পরে –

- চুক্তির বিধান অনুযায়ী ঠিকাদার কর্তৃক কাজ সন্তোষজনকভাবে সম্পন্ন হয়েছে।
- প্রয়োজনীয় সংখ্যক অনুমোদিত নকশা (সিডিতে হার্ড কপি এবং সফ্ট কপি) জমা দেওয়া ইত্যাদি। এই নকশাগুলি এমন একটি বিন্যাসে থাকা প্রয়োজন যেখান থেকে অতিরিক্ত কপিগুলি পরবর্তীতে পুনরুৎপাদন করা যেতে পারে।
- সংশোধনের কাজগুলি চালানোর জন্য প্রয়োজনীয় জায়গা ছাড়া কাজের জায়গা থেকে সমস্ত উদ্বৃত্ত উপকরণ, যেমন, ভারা, শাটারিং উপকরণ, শ্রমিকের কুঁড়েঘর/ ছাউনি, ভবন থেকে ময়লা/আবর্জনা পরিষ্কার করা, স্যানিটারি ব্যবস্থা পরিস্কার করা ইত্যাদি।
- প্রকল্প পরিচালকের সম্পূর্ণ সন্তুষ্টির জন্য সমস্ত ত্রুটিগুলি সংশোধন করা।

নিরীক্ষা পর্যবেক্ষণ করেছে যে কুড়িটি সমাপ্ত প্রকল্পের মধ্যে আটটি (40 শতাংশ) (ট্রান্সমিশন লাইন: 13, সাব-স্টেশন: 7) প্রকল্পের ক্ষেত্রে–

- চুক্তির অধীনে সম্পূর্ণ কাজ শেষ হওয়ার আগেই ঠিকাদারদের টি ও সি প্রদান করা হয়েছিল (সেপ্টেম্বর 2016 থেকে ডিসেম্বর 2020)। ডব্লিউ বি এস ই টি সি এল জানিয়েছে (জুন 2021) যখন নগণ্য পরিমাণ কাজ বাকি ছিল তখন টি ও সি জারি করা হয়েছিল।
- আটটি প্রকল্পের প্রতিটিতে, ডব্লিউ বি এস ই টি সি এল, টি ও সি জারি করেছে, যদিও আনুষঙ্গিক কাজ যেমন টাওয়ার ভেঙে ফেলা, কন্ডাক্টর স্ট্রিং করা, অপটিক্যাল গ্রাউন্ড ওয়্যার/আউটগোয়িং ফিডার চালু করা, প্রয়োজনীয় সংখ্যক কপিতে 'বিল্ট হিসাবে' নকশা/নথিপত্র জমা দেওয়া, লাইনের চূড়ান্ত যৌথ পরিদর্শন, ইত্যাদি সম্পূর্ণ না হওয়া যা ছিল জি সি সি -র লঙ্ঘন। টি ও সি চলাকালীন শেষ হয়ে যাওয়া কাজগুলির তারিখ রেকর্ডে ছিল না।
- এই টিওসিগুলি পরবর্তী তারিখে জারি করা হয়েছিল কিন্তু তাদের জারি করার 12 থেকে 409 দিন আগে পূর্ববর্তীভাবে কার্যকর করা হয়েছিল, যা ***পরিশিষ্ট-41***-এ বিশদে দেওয়া হয়েছে। যেহেতু প্রকল্পগুলির সমাপ্তির তারিখগুলি পূর্ববর্তীভাবে গণনা করা হয়েছিল, তাই এলডি ও সেই ধারণাশ্রয়ী সমাপ্তির তারিখগুলি থেকে নির্ধারিত হয়েছিল। তাই, ঠিকাদারদের তাদের ধারণাশ্রয়ী সমাপ্তির তারিখের বাইরে প্রকল্পগুলি শেষ করতে বিলম্বের জন্য জরিমানা ধার্য করা হয়নি। এর ফলে এই প্রকল্পগুলিতে 19.14 কোটি টাকার এল ডি সংক্ষিপ্ত/ অনারোপিত হয়েছে। যাইহোক, ডব্লিউ বি এস ই টি সি এল-এর জন্য জি সি সি-তে পূর্ববর্তী প্রভাব সহ একটি ধারণাশ্রয়ী সমাপ্তির তারিখ থেকে টি ও সি ইস্যু করার কোনও বিধান ছিল না, যার ফলে ঠিকাদারদের অযাচিত অনুগ্রহ প্রদান করা হয়।

সরকার/পরিচালকবর্গ তাদের উত্তরে (জুন 2022) বলেছে যে বিলম্বের এই ধরনের পরিস্থিতিতে প্রকৃত বিদ্যুৎায়নের তারিখে টি ও সি জারি করা হয়েছে, জি সি সি র 30.5 নং ধারার শর্ত অনুযায়ী চার্জযুক্ত উপাদানগুলির পছন্দসই কর্মক্ষমতাকে প্রভাবিত না করে ক্ষুদ্র প্রকৃতির মুলতুবি কাজগুলি সম্পূর্ণ করতে এবং এক্ষেত্রে স্পষ্টতই ঠিকাদারদের অযথা অনুগ্রহের অনুমতি দেওয়া হয়নি। তারা আরও উত্তর দিয়েছে যে, চার্জযুক্ত ইনস্টলেশনগুলি শুরু করবার তারিখে

চালু করা হয়েছে, যা এই মুলতুবি থাকা কাজের জন্য কখনই প্রভাবিত হয় না এবং পছন্দসই পদ্ধতিতে পরিচালনা এবং সম্পাদনার কাজ চালিয়ে যায়। তদুপরি, চুক্তির শর্তানুযায়ী টিওসি জারি করা হয়েছে।

উত্তরটি যুক্তিসিদ্ধ ছিল না কারণ, টি ও সি পূর্ববর্তী প্রভাবে জারি করা হয়েছিল, যদিও আনুষঙ্গিক কাজ যেমন টাওয়ার ভেঙে ফেলা, কন্ডাক্টর স্ট্রিং করা, অপটিক্যাল গ্রাউন্ড ওয়্যার/ আউটগোয়িং ফিডার চালু করা ইত্যাদি মুলতুবি ছিল। এটি চুক্তির সাধারণ শর্তের পরিপন্থী ছিল।

3.11 পরিচালনা এবং পর্যবেক্ষণ

একটি এস টি উ -এর কর্মক্ষমতা ন্যূনতম বাধা সহ উন্নত মানের শক্তি সরবরাহের জন্য এর ট্রান্সমিশন সিস্টেমের দক্ষ রক্ষণাবেক্ষণের উপর নির্ভর করে। এসএস এবং লাইনের পরিচালনা চলাকালীন, উপাদান সাব-সিস্টেমের মধ্যে সরবরাহ-চাহিদা প্রোফাইল চিহ্নিত করা হয় এবং কিছু হস্তক্ষেপ[194] যেমন লাইন লস কমাতে এবং ভোল্টেজ প্রোফাইল উন্নত করে বিদ্যুৎ-এর নির্ভরযোগ্যতা নিশ্চিত করার জন্য গৃহীত হয়। পরিচালনা এবং পর্যবেক্ষণ সম্পর্কিত ডব্লিউ বি এস ই টি সি এল-এর পরিচালনগত দক্ষতা পরবর্তী অনুচ্ছেদগুলিতে আলোচনা করা হয়েছে।

3.11.1 নির্ধারিত ভোল্টেজের মানদণ্ড থেকে বিচ্যুতি

বিদ্যুতের গুণমান, সরঞ্জামের নিরাপত্তা এবং গ্রিডের স্থিতিশীলতার জন্য ভোল্টেজের স্থায়িত্ব খুবই গুরুত্বপূর্ণ। ডব্লিউ বি ই আর সি -এর গ্রিড কোড 2007 অনুযায়ী, 400 কেভি, 220 কেভি, 132 কেভি এবং 66 কেভি ট্রান্সমিশন সিস্টেমের জন্য ভোল্টেজগুলি যথাক্রমে 380-420 কেভি, 209-231 কেভি, 119-145 কেভি এবং 59-73 কেভি-তে সীমাবদ্ধ রাখতে হবে। কোডটির জন্য নেটওয়ার্কে ভোল্ট অ্যাম্পিয়ার রিঅ্যাকটিভ (ভি এ আর) শক্তি ক্ষতিপূরণের পরিকল্পনার দিকেও বিশেষ মনোযোগ দেওয়ার প্রয়োজন যাতে ভোল্টেজের অস্থিরতা না ঘটে এবং লাইনগুলি নকশা করা অপারেটিং ভোল্টেজ পরিসরের মধ্যে নকশা করা শক্তি স্থানান্তর করতে পারে। এছাড়াও, একই অবস্থানে ভোল্টেজ সময়/দিন/সপ্তাহ/মাস/বছরের সাথে পরিবর্তিত হয় এবং স্থানীয়ভাবে প্রতিক্রিয়াশীল শক্তি ভারসাম্য নির্দেশ করে। 2016-17 থেকে 2020-21 এর মধ্যে, 1,755 টি ক্ষেত্রে নিয়ম থেকে বিচ্যুতি ঘটেছে যা নীচের **সারণী 3.9**-এ দেওয়া হয়েছে।

সারণী 3.9: ডব্লিউ বি ই আর সি নিয়ম থেকে বিচ্যুত ট্রান্সমিশন ভোল্টেজের সংখ্যা

ভোল্টেজ শ্রেণী	400 কেভি		220 কেভি		132 কেভি		66 কেভি		মোট
অনুমোদিত পরিসীমা	380 to 420 কেভি		209 to 231 কেভি		119 to 145 কেভি		59 to 73 কেভি		
বছর	অনুমোদিত সীমার নীচে	অনুমোদিত সীমার বাইরে	অনুমোদিত সীমার নীচে	অনুমোদিত সীমার বাইরে	অনুমোদিত সীমার নীচে	অনুমোদিত সীমার বাইরে	অনুমোদিত সীমার নীচে	অনুমোদিত সীমার বাইরে	
2016-17	শুন্য	181	শুন্য	10	1	56	শুন্য	98	346
2017-18	শুন্য	291	5	2	শুন্য	21	শুন্য	51	370
2018-19	শুন্য	243	12	1	3	15	শুন্য	26	300

[194] সম্পূর্ণ নেটওয়ার্ক মিটারিং, স্ট্যাটিক শান্ট ক্ষতিপূরণ এবং ডায়নামিক রিঅ্যাকটিভ পাওয়ার কমপেনসেটর যেমন ক্যাপাসিটর ব্যাঙ্ক, ফিক্সড শান্ট ডিভাইস, সুইচড শান্ট ডিভাইস, স্ট্যাটিক সিঙ্ক্রোনাস ক্ষতিপূরণকারী, স্ট্যাটিক ভোল্ট অ্যাম্পিয়ার রিঅ্যাকটিভ ক্ষতিপূরণকারীর মতো প্রতিক্রিয়াশীল শক্তি সমর্থন ইনস্টল করা।

ভোল্টেজ শ্রেণী	400 কেভি		220 কেভি		132 কেভি		66 কেভি		মোট
অনুমোদিত পরিসীমা	380 to 420 কেভি		209 to 231 কেভি		119 to 145 কেভি		59 to 73 কেভি		
বছর	অনুমোদিত সীমার নীচে	অনুমোদিত সীমার বাইরে	অনুমোদিত সীমার নীচে	অনুমোদিত সীমার বাইরে	অনুমোদিত সীমার নীচে	অনুমোদিত সীমার বাইরে	অনুমোদিত সীমার নীচে	অনুমোদিত সীমার বাইরে	
2019-20	শুন্য	219	14	শুন্য	শুন্য	8	শুন্য	14	255
2020-21	শুন্য	244	23	26	30	141	শুন্য	20	484
মোট	**শুন্য**	**1,178**	**54**	**39**	**34**	**241**	**শুন্য**	**209**	**1,755**

(উৎস: ডব্লিউ বি এস ই টি সি এল এর নথি পত্র)

উপরের সারণী থেকে দেখা যায় যে, 2016-17 এবং 2020-21 এর মধ্যে, ভোল্টেজ বিচ্যুতির ঘটনাগুলির সংখ্যা ন্যূনতম 255 (2019-20) থেকে সর্বোচ্চ 484 (2020-21) পর্যন্ত ছিল, কোন সনাক্তযোগ্য প্রবণতা ছাড়াই। এছাড়াও, 1,667 টি ক্ষেত্রে, ভোল্টেজগুলি অনুমোদিত সীমার বাইরে ছিল। পাঁচ বছরে এই ভোল্টেজগুলির প্রত্যেক মাসের ওঠানামা বিশ্লেষণ করে দেখা গেছে যে, মে মাসে 18.36 শতাংশ ঘটনা ঘটেছে। এছাড়াও, নভেম্বর থেকে জানুয়ারি পর্যন্ত তিন মাসে ভোল্টেজ 29.15 শতাংশ ওঠানামা করেছে। এই প্রসঙ্গে, অডিট লক্ষ্য করেছে যে –

ক) পাওয়ার সিস্টেম অপারেশন কর্পোরেশন লিমিটেড (পি ও এস ও সি ও) (মার্চ 2021/ জুন 2021) অনুসারে, বিদ্যুৎ গ্রিডের নির্ভরযোগ্য অপারেশনের জন্য যথাযথ ভোল্টেজ নিয়ন্ত্রণ ব্যবস্থা এবং প্রতিক্রিয়াশীল বিদ্যুৎ প্রবাহের ব্যবস্থাপনা প্রয়োজন। চাহিদার ঋতু পরিবর্তনের কারণে প্রতিক্রিয়াশীল শক্তির ব্যবস্থাপনা প্রতিযোগিতামূলক ছিল । ফলস্বরূপ, সিস্টেমের জন্য ট্রান্সমিশন ক্ষমতার ধরন নির্বাচনের ক্ষেত্রে লোড ফ্যাক্টর[195] একটি গুরুত্বপূর্ণ বিবেচনা। উপরন্তু, অপারেশনাল ঝুঁকি কমানোর জন্য, সিস্টেম অপারেটরদের লোড ফ্যাক্টরের ঐতিহাসিক প্রবণতার উল্লেখ করা উচিত। পশ্চিমবঙ্গে, নভেম্বর ও ডিসেম্বরে সর্বনিম্ন লোড ফ্যাক্টর পরিলক্ষিত হয়।

খ) এপ্রিল 2016 থেকে মার্চ 2021 এর মধ্যে, ডব্লিউ বি এস ই টি সি এল-এর সিস্টেমে মোট বার্ষিক বিভ্রাটের পরিমাণ ছিল 5,302। এটি দেখা গেছে যে, মাসভিত্তিক বিভ্রাটের গণনা এবং লাইনের ওভারলোডিংয়ের ঘটনার মধ্যে 27.51 শতাংশ[196] ইতিবাচক ছিল।

এগুলি ইঙ্গিত দেয় যে ভোল্টেজের ওঠানামা লোড ফ্যাক্টরের ঋতুগততার সাথে সংযুক্ত ছিল এবং লাইনের অত্যধিক লোডিংয়ের ঘটনা বৃদ্ধির ফলে সিস্টেমে অতিরিক্ত বিভ্রাট সৃষ্টি হয়। ফলস্বরূপ, নির্ধারিত ভোল্টেজ বজায় রাখার জন্য ডব্লিউ বি এস ই টি সি এল-এর সিস্টেমের ক্ষমতা গ্রিড কোডের অধীনে প্রয়োজনীয় প্রতিক্রিয়াশীল বিদ্যুৎ সহায়ক স্থাপন করে লোড ফ্যাক্টরের ঋতুগততা মোকাবিলা করার জন্য পংক্তিবদ্ধ ছিল না।

সরকার/পরিচালকবর্গ তাদের উত্তরে (জুন 2022) বলেছে যে 400 কেভি, 220 কেভি এবং 132 কেভি সিস্টেমের জন্য ভোল্টেজ নিয়ন্ত্রণ এস এল ডি সি এবং পরিচালন ও রক্ষণাবেক্ষণ (ও এন্ড এম) বিভাগ থেকে পর্যবেক্ষণ ও নিয়ন্ত্রণ করা হচ্ছে। এস এস, এস এল ডি সি-এর নির্দেশ অনুসরণ করে এবং এস এল ডি সি-এর নির্দেশ অনুসারে 400 কেভি, 220 কেভি এবং 132 কেভি সিস্টেমে বাস ভোল্টেজ পরিবর্তন করে।

---

[195] একটি নির্দিষ্ট সময়ের মধ্যে গড় লোড থেকে সর্বোচ্চ লোডের অনুপাত।

[196] 2016-21 থেকে পাঁচ বছরের জন্য নির্ধারণ করা হয়েছে, এক্সেল -এ লাইনের ওভারলোডিংয়ের জন্য সংশ্লিষ্ট শতাংশের তুলনায় বিভ্রাটের ঘটনাগুলির মাসিক শতাংশের মধ্যে সম্পর্ক গণনা করে।

66 কেভি এবং তার নিচের সাব-স্টেশনগুলি ই এইচ টি সাব-স্টেশন থেকে নিয়ন্ত্রিত হয়, ট্রান্সফর্মারের ট্যাপ চেঞ্জিং অপারেশনের মাধ্যমে এবং তাই ভোল্টেজ কখনই অনুমোদিত সীমার অর্থাৎ 66 কেভি এবং 33 কেভির নীচে হয় না, তবে ডি সি এল এর দূরবর্তী এস এস এ কম ভোল্টেজ সমস্যার জন্য সাধারণত অনুমোদিত সীমার উপরে রাখা হয়।

যাইহোক, ডব্লিউ বি এস ই টি সি এল পাঁচটি 400 কেভি সাব স্টেশনে অর্থাৎ খড়্গপুর 400 কেভি, দুর্গাপুর 400 কেভি, নিউ চণ্ডীতলা 400 কেভি, গোকর্ণ 400 কেভি এবং নতুন পি পি এস পি 400 কেভি-তে পাঁচটি 125 এমভিএ আর বাস রিঅ্যাক্টর স্থাপন করতে চলেছে, রিঅ্যাকটিভ পাওয়ার ক্ষতিপূরণের পাশাপাশি ভোল্টেজ ব্যবস্থাপনার জন্য। এছাড়াও, ডব্লিউ বি এস ই টি সি এল 39 টি 132 কেভি এস এস-এ 33 কেভি, 670 এমভিএ আর ক্যাপাসিটর ব্যাঙ্ক স্থাপন করতে চলেছে প্রতিক্রিয়াশীল বিদ্যুৎ ক্ষতিপূরণের পাশাপাশি ভোল্টেজ ব্যবস্থাপনার জন্য।

যদিও, উপরের উত্তরটি 220 কেভি সাবস্টেশনের জন্য প্রতিক্রিয়াশীল বিদ্যুৎ ক্ষতিপূরণের জন্য নেওয়া পদক্ষেপগুলিকে সম্বোধন করে না। তাছাড়াও, যদিও পি ও এস ও সি ও পর্যবেক্ষণ করেছে (মার্চ 2021) গ্রিড অপারেটর যেমন, ডব্লিউ বি এস ই টি সি এল দ্বারা প্রতিক্রিয়াশীল শক্তি সমর্থন, ভোল্টেজের স্থায়িত্ব, ট্রান্সমিশন নেটওয়ার্কের দক্ষতা, বিদ্যুতের গুণমান, সরঞ্জামের নিরাপত্তা এবং সর্বোপরি, গ্রিডের স্থিতিশীলতা এবং বিদ্যুতের ধারাবাহিকতার জন্য গুরুত্বপূর্ণ। ফলস্বরূপ, প্রতিক্রিয়াশীল শক্তি ব্যবস্থাপনার জন্য ডব্লিউ বি এস ই টি সি এল দ্বারা স্ট্যাটিক রিঅ্যাক্টিভ পাওয়ার সোর্স যেমন বাস রিঅ্যাক্টর, লাইন রিঅ্যাক্টর, ক্যাপাসিটর ব্যাঙ্ক ইত্যাদি স্থাপন মতো করা প্রয়োজন ছিল। এছাড়াও, জেনারেটিং স্টেশনগুলিতে প্রতিক্রিয়াশীল শক্তি নিয়ন্ত্রণ করতে সিঙ্ক্রোনাস কনডেন্সারের মতো গতিশীল প্রতিক্রিয়াশীল শক্তির উৎস রয়েছে। এইভাবে, ডব্লিউ বি এস ই টি সি এল ভোল্টেজের নিয়ম থেকে বিচ্যুতির দায় এড়াতে পারে না।

তাই, অনুমোদিত সীমার মধ্যে ভোল্টেজ বজায় রাখা এবং অতিরিক্ত ভোল্টেজের অধীনে লাইন খোলা/ ঘনঘন বিভ্রাট এড়ানোর জন্য স্ট্যাটিক শক্তি ক্ষতিপূরণ এবং ডায়নামিক রিঅ্যাকটিভ পাওয়ার কমপেনসেটর যেমন ফিক্সড শান্ট যন্ত্র, সুইচড শান্ট যন্ত্র, স্ট্যাটিক সিঙ্ক্রোনাস কম্পেনসেটের, স্থানীয়ভাবে ভি এ আর ক্ষতিপূরণকারী, ব্যাটারি শক্তি সঞ্চয়ের ব্যবস্থা ইত্যাদির মতো প্রতিক্রিয়াশীল শক্তি সমর্থন পরিকল্পনা করা এবং স্থাপন করা প্রয়োজন।

3.11.2 অপর্যাপ্ত রক্ষণাবেক্ষণ

লাইভ-লাইন কাজ বা হটলাইন রক্ষণাবেক্ষণের সাথে অনুমোদিত প্রযুক্তি এবং সরঞ্জাম ব্যবহার করে একটি লাইভ এবং অপারেশনাল লাইন বা সুইচইয়ার্ড যন্ত্রপাতিতে রক্ষণাবেক্ষণ, মেরামত বা প্রতিস্থাপন কার্যকলাপ জড়িত। রক্ষণাবেক্ষণ পরিষেবাগুলির জন্য বৈদ্যুতিক সিস্টেমগুলি বন্ধ করার প্রয়োজনীয়তা দূর করার জন্য, নিরাপদ এবং ব্যবহারিক কৌশলগুলি বিকাশ করা বাধ্যতামূলক যা ক্রমাগত বৈদ্যুতিক শক্তি সরবরাহের অনুমতি দেবে, যার ফলে ট্রান্সমিশন এবং বিতরণ কোম্পানিগুলির জন্য ঝুঁকি হ্রাস এবং খরচ কমিয়ে দেবে।

ভারত সরকার, বিদ্যুৎ মন্ত্রক দেশে ট্রান্সমিশন সিস্টেমের সর্বোত্তম অনুশীলনগুলি আপডেট করার জন্য একটি কমিটি গঠন করেছে (নভেম্বর 2001)। কমিটি পর্যবেক্ষণ করেছে (জানুয়ারি 2002) যে পাওয়ার গ্রিড কর্পোরেশন অফ ইন্ডিয়া লিমিটেড (পি জি সি ই এল) সিস্টেম বিভ্রাট এড়াতে ট্রান্সমিশন লাইন এবং সাব-স্টেশনগুলির জন্য লাইভ লাইন পরীক্ষা এবং রক্ষণাবেক্ষণ প্রযুক্তি নিযুক্ত করেছে। লাইনের নির্ধারিত টহল ছাড়াও, কমিটি লাইনের রক্ষণাবেক্ষণের জন্য নিম্নলিখিত কৌশলগুলি নির্ধারণ করেছে –

- হট লাইন রক্ষণাবেক্ষণ
- হট লাইন ওয়াশিং
- ইনসুলেটরগুলির হট লাইন পাংচার সনাক্তকরণ।

- পোর্টেবল আর্থিং হট লাইন টুল ব্যবহার করে প্রতিরোধমূলক রক্ষণাবেক্ষণ।
- লাইনের কম্পন পরিমাপ।
- থার্মো-স্ক্যানিং।
- সরঞ্জামের দূষণ পরিমাপ।

তদনুসারে, কমিটি বেঙ্গালুরুতে সিইএ -এর হট লাইন ট্রেনিং সেন্টারে প্রশিক্ষণমূলক সুবিধাগুলি ব্যবহার করার সুপারিশ করেছে। যদিও, ডব্লিউবিএসইটিসিএল হট লাইন পর্যবেক্ষণ এবং রক্ষণাবেক্ষণের সাথে আপডেট এবং সজ্জিত করার সুবিধাগুলি ব্যবহার করেনি। এর ফলস্বরূপ, ডব্লিউ বি এস ই টি সি এল -এর মার্চ 2021 পর্যন্ত হট লাইন রক্ষণাবেক্ষণে প্রশিক্ষিত কোনো হট লাইন বিভাগ, উপ-বিভাগ বা জনশক্তি ছিল না। ফলস্বরূপ, ডব্লিউ বি এস ই টি সি এল -কে রক্ষণাবেক্ষণের জন্য কাজ বন্ধ করতে হয়েছিল। শাটডাউন রক্ষণাবেক্ষণ ব্যবস্থা গ্রহণ ভাঙ্গনের সম্ভাবনা বাড়ায় এবং জনশক্তি ও সম্পদের উপ-অনুকূল ব্যবহারের দিকে পরিচালিত করে।

ডব্লিউ বি এস ই টি সি এল নিশ্চিত করেছে (মার্চ 2021) তাদের কোনো হট লাইন রক্ষণাবেক্ষণ ছিল না, কিন্তু হট লাইন রক্ষণাবেক্ষণ না করার কোনো কারণ উল্লেখ করেনি।

সরকার/পরিচালকবর্গ তার উত্তরে (জুন 2022) বলেছে যে, ডব্লিউ বি এস ই টি সি এল এর সিস্টেমে ই এইচ টি ট্রান্সমিশন লাইন এবং গ্রিড সাবস্টেশনগুলির একটি বিশাল নেটওয়ার্ক রয়েছে পর্যাপ্ত নমনীয়তা এবং প্রয়োজনাতিরিক্ততা সহ। ডব্লিউ বি এস ই টি সি এল-এর লাইন এবং এস এস-এর প্রতিরোধমূলক রক্ষণাবেক্ষণের জন্য শাটডাউন সুবিধা পাওয়ার নমনীয়তা ছিল।

যাইহোক, কিছু হট লিঙ্ক রক্ষণাবেক্ষণ যেমন ইন্স্যুলেটর-এর হট লাইন পাংচার ডিটেকশন (পি আই ডি)। আংশিক ডিসচার্জ পরীক্ষা এবং থার্মো ভিশন স্ক্যানিং প্রয়োজন অনুযায়ী লাইভ লাইনে করা হচ্ছে, তাদের সংশোধনের জন্য সম্ভাব্য ত্রুটির অবস্থানগুলি চিহ্নিত করতে। এছাড়াও, থার্মো ভিশন স্ক্যানিং, আংশিক ডিসচার্জ পরীক্ষা ইত্যাদি নিয়মিতভাবে করা হচ্ছে সুইচইয়ার্ড সরঞ্জামগুলির জন্য এবং লাইটনিং অ্যারেস্টরগুলির তৃতীয় হারমোনিক পরিমাপগুলিও পর্যায়ক্রমে করা হয়েছে ।

অধিকন্তু, বর্তমান পরিস্থিতিতে, ডব্লিউ বি এস ই টি সি এল-এর হট লাইন রক্ষণাবেক্ষণের জন্য আর পরিকাঠামোর প্রয়োজন নেই কারণ এটি সিস্টেমের শাটডাউন সুবিধার জন্য পর্যাপ্ত নমনীয়তা থাকার কারনে ব্যয়-ফলপ্রসূ ছিল না।

সরকার/পরিচালকবর্গের উত্তর অবশ্য উপযুক্ত ব্যয়-সুবিধা বিশ্লেষণ দ্বারা সমর্থিত ছিল না। অধিকন্তু, দেশের ট্রান্সমিশন সিস্টেমের সর্বোত্তম অনুশীলনগুলি আপডেট করার জন্য কমিটির সুপারিশগুলি না মানার কারণ সম্পর্কে উত্তরটি সম্পূর্ণ নীরব ছিল।

3.11.3 শক্তির পরিমাপ, হিসাব এবং নিরীক্ষা

পশ্চিমবঙ্গে, এপ্রিল 2008 থেকে কার্যকর, ডব্লিউ বি ই আর সি -এর (ব্যালেন্সিং এবং সেটেলমেন্ট কোড) রেগুলেশন 2008 সমস্ত বিদ্যুৎ সংস্থার আন্তঃ-রাজ্য প্রাপ্যতা-ভিত্তিক ট্যারিফ (এ বি টি) শক্তি অ্যাকাউন্টিং এবং বিচ্যুতি নিষ্পত্তি প্রক্রিয়া নিয়ন্ত্রণ করে। পরবর্তীকালে, ন্যাশনাল গ্রিড ডিসেম্বর 2013 থেকে চালু হয়, যা আঞ্চলিক এবং রাষ্ট্রীয় বিদ্যুৎ ব্যবস্থা একক সিঙ্ক্রোনাস সিস্টেম হিসাবে কাজ করে। সমস্ত শক্তি লেনদেনের আর্থিক নিষ্পত্তির জন্য একটি ব্যাপক এবং ব্যর্থ-নিরাপদ শক্তি অ্যাকাউন্টিং এবং নিষ্পত্তি ব্যবস্থা প্রয়োজন।

যখন ডব্লিউ বি এস ই টি সি এল জেনারেটিং স্টেশন/আন্তঃরাজ্য সীমানা পয়েন্ট থেকে ডব্লিউ বি এস ই ডি সি এল, বন্টন কোম্পানিতে শক্তি প্রেরণ করে, কিছু শক্তি ট্রান্সমিশনে হারিয়ে যায়। ট্রান্সমিশন লস হল জেনারেটিং স্টেশন/গ্রিড থেকে প্রাপ্ত শক্তি এবং ডব্লিউ বি এস ই ডি সি এল-এ স্থানান্তরিত শক্তির মধ্যে পার্থক্য। এনার্জি অ্যাকাউন্টিং এবং বিচ্যুতি

নিষ্পত্তি, গ্রিড সীমানা পয়েন্ট থেকে মিটারিং ডেটার উপর ভিত্তি করে। দেখা গেছে সীমানা পয়েন্টে 100 শতাংশ মিটারিং অর্জিত হয়নি। এপ্রিল 2017 এবং মার্চ 2021 এর মধ্যে, 2,486 থেকে 2,561টি বাউন্ডারি পয়েন্ট ছিল যার মধ্যে যথাক্রমে 382 (15.37 শতাংশ) থেকে 552 টি ক্ষেত্রে (21.55 শতাংশ) মিটার সংযোগ করা হয়নি। ফলস্বরূপ, ডব্লিউ বি এস ই ডি সি এল দ্বারা টানা মোট শক্তি পরিমাপ করা যায়নি বা ডব্লিউ বি এস ই টি সি এল সিস্টেমে মোট সংবহন ক্ষতি নির্ধারণ করা যায়নি। ডব্লিউ বি এস ই টি সি এল জানিয়েছে (ডিসেম্বর 2020/ফেব্রুয়ারি 2022) যে 2016-17 সালে, বার্ষিক ট্রান্সমিশন লস ছিল 3.45 শতাংশ এবং তারপরে 2017-18 থেকে 2020-21 পর্যন্ত, বার্ষিক ক্ষতি ছিল 3.40 শতাংশ (আদর্শ মান)। যাইহোক, এপ্রিল 2016 থেকে মার্চ 2021 পর্যন্ত শক্তি ইনপুট/ আউটপুট, সামগ্রিক ক্ষতি এবং প্রযুক্তিগত ক্ষতির উপর ডব্লিউ বি এস ই টি সি এল-এর মাসভিত্তিক ডেটা কম্পাইল করার সময়, এটি দেখা গেছে যে প্রতি বছরের জন্য মাসিক ডেটা একত্রিত করে নির্ধারিত প্রকৃত বার্ষিক ক্ষতি কম ছিল। এই ক্ষতিগুলি সর্বনিম্ন 2.29 শতাংশ (2020 -21) থেকে সর্বোচ্চ 2.76 শতাংশ (2017-18) পর্যন্ত ছিল। তাই, ডব্লিউ বি এস ই টি সি এল-এর বার্ষিক ট্রান্সমিশন লস ওভারস্টেট করা হয়েছে। ভিন্নতার জন্য ডব্লিউ বি এস ই টি সি এল-এর উত্তরের অপেক্ষা করা হয়েছিল (ফেব্রুয়ারি 2022)।

ইতিমধ্যে, অসম্পূর্ণ মিটারিং এবং এনার্জি অ্যাকাউন্টিংয়ের প্রতিকারের জন্য, ডব্লিউ বি এস ই টি সি এল-এর বি ও ডি 100 শতাংশ মিটারিং, ডেটা অধিগ্রহণ এবং অ্যাকাউন্টিংয়ের জন্য এস এ এম এ এস টি[197] -এর অধীনে একটি প্রকল্প গ্রহণের প্রস্তাব দিয়েছিল (নভেম্বর 2017)। ডব্লিউ বি এস ই টি সি এল ভারত সরকারের বিদ্যুৎ মন্ত্রকের (এম ও পি জি ও আই) পাওয়ার সেক্টর ডেভেলপমেন্ট ফান্ড (পি এস ডি এফ) প্রকল্পের অধীনে প্রকল্পটি অন্তর্ভুক্তির জন্য আবেদন করেছে (ডিসেম্বর 2017)। প্রকল্পটি ডিসেম্বর 2018 এর মধ্যে চালু হওয়ার কথা ছিল। এম ও পি জি ও আই 11.20 কোটি টাকা ব্যয়ে প্রকল্পটি অনুমোদন করেছে (মার্চ 2020)। এরপরে, এম ও পি জি ও আই মঞ্জুর করেছে (মার্চ 2021) 1.01 কোটি টাকা[198]।

সরকার/পরিচালকবর্গ তাদের উত্তরে (জুন 2022) বলেছে যে, সীমা পরিমাপের ধারণা অনুসারে, 132 কেভি থেকে 400 কেভি ট্রান্সমিশন লাইন এবং ট্রান্সফর্মারগুলির 33 কেভি আউটপুট থেকে সমস্ত আগত এবং বহির্গামী ট্রান্সমিশন লাইনে মিটার রিডিং নেওয়া হয়েছিল। তাই, ক্ষতির গণনায় সমস্ত 400 কেভি, 220 কেভি এবং 132 কেভি বাস এবং মোট 400/220, 220/132, 132/66, 132/33 এবং 66/33 ট্রান্সফর্মারগুলির ক্ষতি অন্তর্ভুক্ত। উপরে উল্লেখিত সমস্ত সীমানা পয়েন্টে মিটার স্থাপন করা হয়েছে এবং এনার্জি অডিটিংয়ের জন্য নিয়মিত রীডিং নেওয়া হয়েছে।

অধিকন্তু, এস এ এম এ এস টি বাস্তবায়নের জন্য কাজের আদেশপত্র ইতিমধ্যেই 2021 সালের ডিসেম্বরে আরোপ করা হয়েছে, যার পরে ট্রান্সমিশন ক্ষতির আরও সঠিক গণনার জন্য প্রকৃত তথ্য পাওয়া যাবে। এস এ এম এ এস টি প্রকল্পটি বাস্তবায়নের কাজ চলছে। বর্তমানে বিভিন্ন উপকরণ সংগ্রহ ও সরবরাহ প্রক্রিয়াধীন রয়েছে।

সরকার/পরিচালকবর্গের উত্তর গ্রহণযোগ্য ছিল না কারণ ট্রান্সমিশন ক্ষতি নিয়মের ভিত্তিতে গণনা করা হয়েছিল, যদিও সীমানা পয়েন্টে মিটার স্থাপন করা হয়েছিল এবং নিয়মিতভাবে রিডিং নেওয়া হচ্ছিল। এছাড়াও, তিন বছরেরও বেশী সময় ধরে অস্বাভাবিক বিলম্বের কারণে ট্রান্সমিশন ক্ষতির অনুপযুক্ত গণনার দিকে নিয়ে যাওয়ার জন্য এস এ এম এ এস টি-এর বাস্তবায়নের কাজ ত্বরান্বিত করা প্রয়োজন ছিল। নিয়মের ভিত্তিতে ট্রান্সমিশন ক্ষতির বিতরণ

[197] *নিয়ন্ত্রকদের ফোরাম (এফওআর) তার প্রযুক্তিগত কমিটির মাধ্যমে (জুলাই 2016) রাজ্য স্তরে এস এ এম এ এস টি (শিডিউলিং, অ্যাকাউন্টিং, মিটারিং এবং বিদ্যুতের লেনদেনের নিষ্পত্তি) বাস্তবায়নের নীতিগুলি প্রণয়ন করেছিল।*

[198] *10.08 কোটি টাকা মঞ্জুরিকৃত পরিমাণের 10 শতাংশের প্রথম কিস্তি।*

প্রকল্পের উচ্চতর শক্তির প্রয়োজনীয়তার দিকে পরিচালিত করে যা শুল্কের মাধ্যমে গ্রাহকদের কাছে চলে যায়।

3.11.4 ডব্লিউ বি এস ই টি সি এল দ্বারা প্রকল্পের নিরীক্ষণ এবং তত্ত্বাবধান - সুরক্ষা নির্দেশিকা অ-সম্মতি

ডব্লিউ বি এস ই টি সি এল-এর ট্রান্সমিশন সেফটি নির্দেশিকা (সেপ্টেম্বর 2009) এর ধারা-28 এবং 60 অনুযায়ী, চুক্তির নিরাপত্তার প্রয়োজনীয়তা বাস্তবায়ন নিশ্চিত করতে ঠিকাদার কর্তৃক ব্যক্তিগত সুরক্ষামূলক সরঞ্জামের ব্যবহার এবং নিরাপত্তা সমন্বয়কারীর মোতায়েন নিশ্চিত করা প্রয়োজন। তথ্যের সমীক্ষা থেকে জানা গেছে যে কোচবিহার এবং ময়নাগুড়িতে মাথাভাঙ্গা জিআইএস 132 কেভি এবং দুটি 132 কেভি এসএস নির্মাণের সময় (ফেব্রুয়ারি 2013 সালে জারি করা কাজের আদেশ), ঠিকাদার পূর্বোক্ত ধারাগুলি মেনে চলতে ব্যর্থ হয়েছিল। ফলস্বরূপ, মে এবং জুন 2013 এ দুটি অনুষ্ঠানে, জি আই এস -এ দু'জন শ্রমিকের দুর্ঘটনাজনিত মৃত্যু ঘটেছে। যাইহোক, ডব্লিউ বি এস ই টি সি এল কোন শাস্তিমূলক ব্যবস্থা নেয়নি বা উভয় ক্ষেত্রেই অ-সম্মতির জন্য ঠিকাদারকে সতর্কতা জারি করেনি।

সরকার/পরিচালকবর্গ উত্তরে (জুন 2022) বলেছে যে, এই ঘটনাগুলি ঘটার পরে, ডব্লিউ বি এস ই টি সি এল দ্বারা তদন্ত কমিটি গঠন করা হয়েছিল এবং তাদের প্রতিবেদনে মেসার্স ই এম সি লিমিটেডকে উভয় ঘটনার জন্য দায়ী পাওয়া গেছে। মেসার্স ইএমসি লিমিটেড এই ক্ষয়ক্ষতির জন্য উপযুক্ত ক্ষতিপূরণ প্রদান করেছে। মেসার্স ইএমসি লিমিটেডকে নিরাপত্তা বিধি কঠোরভাবে অনুসরণ করার নির্দেশ দেওয়া হয়েছিল । তারপরে, ডব্লিউ বি এস ই টি সি এল এজেন্সি দ্বারা অনুসরণ করা সুরক্ষা প্রোটোকলের সম্মতি এবং সামগ্রিক সমস্যাটি পর্যবেক্ষণ করা অব্যাহত রাখে। বর্তমানে, সমস্ত নির্বাহকারী সংস্থাগুলি সুরক্ষা পি পি ই ব্যবহার করে সুরক্ষা ব্যবস্থাগুলি অনুসরণ করছে।

সরকার/পরিচালকবর্গের উত্তরকে এই সত্যের আলোকে দেখা দরকার যে ঠিকাদার ডব্লিউ বি এস ই টি সি এল-এর নিরাপত্তা নির্দেশিকাতে উল্লেখিত নিরাপত্তা ব্যবস্থা লঙ্ঘন করেছে যার ফলে দুজন ব্যক্তির দুর্ঘটনাজনিত মৃত্যু হয়েছে। এটি ঠিকাদার এবং পরিচালকবর্গের দ্বারা প্রকল্প বাস্তবায়নের নজরদারির ক্ষেত্রেও ত্রুটি নির্দেশ করে।

3.12 উপসংহার এবং সুপারিশ

3.12.1 উপসংহার

বিদ্যুৎ ক্ষেত্রে ট্রান্সমিশন সিস্টেম হল একটি গুরুত্বপূর্ণ উপাদান যা বিদ্যুৎ উৎপাদন এবং বিদ্যুৎের বন্টনের মধ্যে শেষ সীমা পর্যন্ত, অর্থাৎ, উপভোক্তাদের বিদ্যুৎ সংযোগ প্রদান করে। একটি সমন্বিত এবং মজবুত ট্রান্সমিশন পরিকাঠামো তাই উৎপাদিত বিদ্যুৎকে ন্যূনতম অপচয় সহ দক্ষ ও নিরাপদে খালি করা এবং বিতরণ করা নিশ্চিত করার জন্য অপরিহার্য। এটি নির্দেশ করে যে, ট্রান্সমিশন সংস্থাগুলি অবশ্যই কার্যকরী ভাবে বিদ্যুৎ উৎপাদন এবং বিদ্যুৎ বন্টন সংস্থাগুলির সাথে ঘনিষ্ঠভাবে সমন্বয় করতে হবে।

ডব্লিউ বি এস ই টি সি এল 2017-18 থেকে 2020-21-এর মধ্যে সামগ্রিক নেটওয়ার্ক ব্যবহারের প্রবণতা হ্রাসের দিকে নিয়ে গিয়ে প্রয়োজনের তুলনায় উচ্চ ক্ষমতার জন্য পরিকল্পনা করেছিল। অব্যবহৃত ক্ষমতা 14.79 শতাংশ থেকে 32.55 শতাংশ পর্যন্ত; 67.79 কোটি টাকা ব্যয়ে পাঁচ বছরে 1,595 এমভিএ-এর অতিরিক্ত ট্রান্সফরমারের ক্ষমতা তৈরি করা হয়েছিল। একই সময়ে, ইউনিট প্রতি ট্রান্সমিশন খরচ 17.87 পয়সা থেকে বেড়ে 24.51 পয়সা হয়েছে। সম্পদের ব্যবহার বিনিয়োগের সাথে সামঞ্জস্যপূর্ণ ছিল না এবং উপভোক্তা সংবহনের জন্য ইউনিট প্রতি বেশি খরচ প্রদান করেছিল।

2016-21-এ, সাব-স্টেশন নির্মাণ/উন্নয়নের জন্য ডব্লিউ বি এস ই টি সি এল -এর সামগ্রিক সাফল্য, ট্রান্সফরমারের ক্ষমতা এবং ট্রান্সমিশন লাইনের সংযোজন ছিল যথাক্রমে 35.62 শতাংশ, 65.74 শতাংশ এবং 39.90 শতাংশ। এই বিষয়ে, নিরীক্ষা পর্যবেক্ষণ করেছে যে, ডব্লিউ বি এস ই টি সি এল বিদ্যুৎের চাহিদা পূর্বাভাসের উপর ভিত্তি করে পরিকল্পনা তৈরি করেছে যা ডব্লিউ বি এস ই ডি সি এল এর চাহিদা পূর্বাভাস থেকে (-) 15.42 শতাংশ থেকে (+) 15.97 শতাংশ পর্যন্ত পরিবর্তিত হয়েছে। অধিকন্তু, যখন ট্রান্সমিশন সিস্টেমের সামগ্রিক ক্ষমতা প্রয়োজনকে অতিক্রম করেছে; নির্দিষ্ট সাব-স্টেশনে ভিড় দেখা গেছে কারণ সৃষ্ট অতিরিক্ত ক্ষমতার ভৌগোলিক বন্টন লোডের চাহিদা অনুযায়ী ছিল না। এইভাবে, নতুন ক্ষমতা তৈরির পরিকল্পনা এবং চাহিদা অনুযায়ী এর সুনির্দিষ্ট বিতরণ নিশ্চিত করা যথাযথ করা হয়নি এবং ট্রান্সমিশন সিস্টেমটি সমানভাবে শক্তিশালী ছিল না। এটি ডব্লিউ বি এস ই টি সি এল এবং উৎপাদনকারী সংস্থা, ডব্লিউ বি পি ডি সি এল এবং বিতরণ সংস্থা, ডব্লিউ বি এস ই ডি সি এল-এর মধ্যে সংবহন পরিকাঠামোর পরিকল্পনার মধ্যে সমন্বয়ের অভাবকে নির্দেশ করে।

নির্বাচিত 35 টি প্রকল্পের মধ্যে, ডব্লিউ বি এস ই টি সি এল চারটি প্রকল্প বন্ধ বা সমাপ্ত করেছে এবং শুধুমাত্র একটি সময়সূচীর মধ্যে সম্পন্ন হয়েছে। আটটি প্রকল্পের কারিগরি অনুমোদন থেকে কাজ দেওয়ার মধ্যে দুই থেকে 176 দিন বিলম্ব হয়েছে। এই বিলম্বগুলি দরপত্র জমা দেওয়ার জন্য সময় বাড়ানো এবং দরপত্রের স্পেসিফিকেশন থেকে উদ্ধৃত অফারগুলির বিচ্যুতির জন্য দায়ী। সম্পাদনের সময় দেখা অন্যান্য বিলম্বগুলি হল অঙ্কন এবং নকশা/সিভিল কাজের পরিবর্তন, জমি/সাইট ক্লিয়ারেন্স/রাইট অফ ওয়ে (আর ও ডব্লিউ) সংক্রান্ত সমস্যা এবং সরঞ্জামের বিলম্বিত সরবরাহ ইত্যাদি। ফলস্বরূপ, ডব্লিউ বি এস ই টি সি এল 62.31 কোটি টাকার বেশি খরচ করেছে।

নির্বাচিত প্রকল্পগুলির মধ্যে আটটিতে, ডব্লিউ বি এস ই টি সি এল, চুক্তির সাধারণ শর্তাবলী লঙ্ঘন করে, টাওয়ার ভেঙে ফেলা, প্রয়োজনীয় সংখ্যায় 'যেমন নির্মিত' অঙ্কন/নথিপত্র জমা দেওয়ার মতো গুরুত্বপূর্ণ কাজগুলি শেষ করার আগে 'টেকিং-ওভার' শংসাপত্রও জারি করেছিল। অনুলিপি, লাইনের চূড়ান্ত যুগ্ম যাচাই ইত্যাদি। এটি সর্বদা মালিকের জন্য একটি ঝুঁকি তৈরি করে।

ডব্লিউ বি এস ই টি সি এল একটি দরদাতাকে চুক্তি প্রদান করেছে বলে জানা গেছে, যখন এই বিক্রেতার সাথে ডব্লিউ বি এস ই টি সি এল-এর ট্র্যাক রেকর্ড সন্তোষজনক নয়। একইভাবে, তারা এমন একজন বিক্রেতাকে চুক্তি প্রদান করেছে যে, ইতিমধ্যেই দেউলিয়া হওয়ার প্রক্রিয়াধীন ছিল। উভয় বিক্রেতার ক্ষেত্রে চুক্তিগুলি শেষ পর্যন্ত সমাপ্ত করতে হয়েছিল এবং উচ্চ মূল্যে কাজ পুনরায় প্রদান করতে হয়েছিল যার ফলে প্রকল্পগুলিও যথেষ্ট বিলম্বিত হয়েছিল। এটি চুক্তি প্রদানের আগে বিক্রেতাদের আর্থিক স্থিতিশীলতা মূল্যায়নের জন্য ডব্লিউ বি এস ই টি সি এল -এর পদ্ধতিতে সীমাবদ্ধতা নির্দেশ করে। আটটি প্রকল্পে, ডব্লিউ বি এস ই টি সি এল, চুক্তির সাধারণ শর্তাবলী লঙ্ঘন করে, টেকিং ওভার সার্টিফিকেট জারি করেছে, যদিও আনুষঙ্গিক কাজ যেমন টাওয়ার ভেঙে ফেলা, কন্ডাক্টর স্ট্রিং করা, 'যেমন নির্মিত' অঙ্কন/ নথিপত্র জমা দেওয়া ইত্যাদি সম্পূর্ণ হয়নি। যেহেতু প্রকল্পগুলির সমাপ্তির তারিখগুলি পূর্ববর্তীভাবে গণনা করা হয়েছিল, তাই এই প্রকল্পগুলির ঠিকাদারদের উপর 19.14 কোটি টাকার এল ডি ধার্য্য করেনি।

ডব্লিউ বি এস ই টি সি এল প্রয়োজনীয় প্রতিক্রিয়াশীল শক্তি স্থাপন করতে ব্যর্থতার কারণে গ্রিড কোড ভোল্টেজের মানদণ্ড থেকে বিচ্যুত হয়েছে এবং চাহিদার ঋতুর প্রভাব বিবেচনা করেছে। বিদ্যুৎের গুণমান, সরঞ্জামের নিরাপত্তা এবং গ্রিডের স্থিতিশীলতা নিশ্চিত করার জন্য এগুলি প্রয়োজনীয় ছিল। উপরন্তু, ডব্লিউ বি এস ই টি সি এল-এর কোন হটলাইন রক্ষণাবেক্ষণ বিভাগ ছিল না, যার ফলে শাটডাউন রক্ষণাবেক্ষণের উপর সম্পূর্ণ নির্ভরশীলতা তৈরি হয়, যার ফলে ভাঙ্গনের ঝুঁকি এবং সম্পদের অকার্যকর ব্যবহারের সম্ভানা থাকে। অধিকন্তু, ডব্লিউ বি এস ই টি সি এল সীমানা পয়েন্টে 100 শতাংশ শক্তি মিটারিং অর্জন করতে পারেনি।

ঘাটতি সীমানা পয়েন্টের 15.37 শতাংশ থেকে 21.55 শতাংশ পর্যন্ত ছিল। ফলস্বরূপ, সংবহন ক্ষতিগুলি আদর্শের উপর ভিত্তি করে (3.40 শতাংশ) ঘটে এবং যা বাস্তবে (2.29 শতাংশ থেকে 2.76 শতাংশ) ক্ষয় নির্ধারণের কারণে অতিবৃদ্ধি করা হয়েছিল।

3.12.2 সুপারিশ সমূহ

আমাদের নিরীক্ষার উপর ভিত্তি করে, নিম্নলিখিত সুপারিশগুলি সরকার এবং ডব্লিউ বি এস ই টি সি এল-এর বিবেচনার জন্য প্রস্তাব করা হয়েছে :

- ***বার্ষিক এবং রোলিং পরিকল্পনার পর্যালোচনার জন্য ডব্লিউ বি পি ডি সি এল এবং ডব্লিউ বি এস ই ডি সি এল-এর সমন্বয় একটি সিস্টেমকে শক্তিশালী করে যাতে পরিকল্পনা এবং প্রকল্পগুলি কার্যকর করা যায় এবং যেখানে প্রয়োজনীয় শক্তির চাহিদার সাথে সামঞ্জস্য রেখে পরিবর্তন করা যায়, বিশেষত শেষ মাইল স্তরে।***
- ***টেন্ডার এবং কাজের পুরস্কারের সময়সীমা পর্যালোচনা করা এবং যতদূর সম্ভব তাদের সম্মতি নিশ্চিত করা।***
- ***ডব্লিউ বি এস ই টি সি এল -এর বিদ্যমান আদেশের বিরুদ্ধে তাদের কর্মক্ষমতা বিবেচনা করার জন্য দরদাতাদের নির্বাচনের জন্য মানগুলি পরিবর্তন করা এবং তাদের অব্যাহত আর্থিক স্বাস্থ্যের মূল্যায়ন করার জন্য গত তিন বছরে দরদাতাদের কাজের থেকে নগদ আয়ের বিবেচনা করা।***
- ***ডব্লিউ বি ই আর সি (স্টেট ইলেকট্রিসিটি গ্রিড কোড)/প্রনিয়ম 2007 এর অধীনে অনুমোদিত সীমার মধ্যে সাব-স্টেশনের ক্ষমতা বজায় রাখা***
- ***প্রকৃত সংবহন ক্ষতি নির্ণয় করতে 100 শতাংশ সীমানা মিটারিং শীঘ্রই সম্পূর্ণ করা।***
- ***উন্নত গ্রিড স্থিতিশীলতার জন্য প্রতিক্রিয়াশীল শক্তি উৎস স্থাপন এবং হটলাইন রক্ষণাবেক্ষণের মতো প্রযুক্তি গ্রহণ করার কথা বিবেচনা করা।***

চতুর্থ অধ্যায়

আমফান পরবর্তী ত্রাণ ও পুনঃনির্মাণ কাজের মান্যতা বিষয়ক নিরীক্ষা

চতুর্থ অধ্যায়

মান্যতা বিষয়ক নিরীক্ষা

বিপর্যয় ব্যবস্থাপনা এবং অসামরিক প্রতিরক্ষা দপ্তর

4 আমফান পরবর্তী ত্রাণ ও পুনঃনির্মাণ কাজের মান্যতা বিষয়ক নিরীক্ষা

4.1 ভূমিকা

প্রবল ঘূর্ণিঝড় (এস ইউ সি এস) ''আমফান''[199] পশ্চিমবঙ্গ-বাংলাদেশ উপকূল বরাবর সাগর দ্বীপের কাছে 20 মে 2020-তে আছড়ে পড়েছিল। আছড়ে পড়ার পর এস ইউ সি এস বাংলাদেশের দিকে চলে যায়। 2020-এর 20 এবং 21 মে উপকূলীয় ওড়িশা এবং গাঙ্গেয় পশ্চিমবঙ্গে ভারী বৃষ্টিপাত হয়েছিল। 20 মে 2020 সর্বোচ্চ 133 কিলোমিটার প্রতি ঘন্টায় বাতাসের গতিবেগ মাপা হয়েছিল, যার কারণে ব্যাপক ক্ষয়ক্ষতি হয়েছিল।

প্রবল ঘূর্ণিঝড় রাজ্যের 23টি জেলার মধ্যে 16টি জেলাকে[200] প্রভাবিত করেছিল, যার মধ্যে উত্তর এবং দক্ষিণ 24 পরগণা মারাত্মকভাবে ক্ষতিগ্রস্ত হয়েছিল। বসত বাড়ি, কৃষি, উদ্যানপালন, মৎস্য, প্রাণী সম্পদ, বন, বিদ্যুৎ, সেচ খাল, স্বাস্থ্য পরিকাঠামো এবং শিল্প তালুক ধ্বংস ছাড়াও রাজ্যের জনসংখ্যার প্রায় 60 শতাংশ মানুষ ক্ষতিগ্রস্ত হয়েছিল এবং 99 জন মানুষের প্রাণহানী হয়েছিল।

পশ্চিমবঙ্গ সরকার (জি ও ডব্লিউ বি) তাদের জুন 2020-এর স্মারকলিপিতে জানিয়েছে যে আমফান রাজ্যের 16টি জেলার 280টি ব্লক জুড়ে 2,554টি গ্রাম পঞ্চায়েতের অধীনে 25,245টি গ্রাম এবং 99টি পৌরনিগম/ পৌরসভার ক্ষতি করেছিল। তারা 1,02,442 কোটি টাকা ক্ষতির কথা জানিয়েছিল এবং এন ডি আর এফ-এর নিয়ম অনুযায়ী জাতীয় বিপর্যয় মোকাবিলা তহবিল (এন ডি আর এফ) থেকে 35,018 কোটি টাকা কেন্দ্রীয় সহায়তা চেয়েছিল।

আন্তঃ মন্ত্রালয় কেন্দ্রীয় দল (আই এম সি টি) তাদের প্রতিবেদনে 2,500.29 কোটি টাকা কেন্দ্রীয় সহায়তার সুপারিশ করেছিল (সেপ্টেম্বর 2020), যা জাতীয় কার্যনির্বাহী কমিটির সাব-কমিটি (এস সি-এন ই সি)[201] -তে পুনরায় আলোচিত হয়েছিল (অক্টোবর 2020) এবং পূর্ববর্তী আর্থিক বছরের 31শে মার্চ পর্যন্ত রাজ্য বিপর্যয় মোকাবিলা তহবিল (এস ডি আর এফ)-এর অ্যাকাউন্টে উপলব্ধ অবশিষ্ট পরিমাণের 50 শতাংশ সমন্বয়ের পরে এন ডি আর এফ-এর থেকে 2,707.77 কোটি টাকা কেন্দ্রীয় সহায়তার সুপারিশ করা হয়েছিল।

ভারত সরকার (জি ও আই)-এর স্বরাষ্ট্র মন্ত্রক (এম এইচ এ), 31শে মার্চ 2020 পর্যন্ত এস ডি আর এফ-এ উপলব্ধ অবশিষ্ট পরিমাণের 50 শতাংশ (457.49 কোটি টাকা) সমন্বয়ের পরে 2,250.28 কোটি টাকা (2020 সালের মে মাসে 1,000 কোটি টাকা এবং 2020 সালের নভেম্বর

199 ভারতের আবহাওয়া দপ্তরের কার্য পরিচালনার পদ্ধতির মাপকাঠি অনুযায়ী প্রবল ঘূর্ণিঝড় হল একটি ঝড় যার সর্বোচ্চ গতিবেগ 120 কি মি নটস বা তার বেশি (≥222 কিমি প্রতি ঘন্টায়)।

200 বাঁকুড়া, বীরভূম, হুগলি, হাওড়া, ঝাড়গ্রাম, কোলকাতা, মালদা, মুর্শিদাবাদ, নদীয়া, উত্তর 24 পরগণা, পশ্চিম মেদিনীপুর, পশ্চিম বর্ধমান, পূর্ব বর্ধমান, পূর্ব মেদিনীপুর, পুরুলিয়া এবং দক্ষিণ 24 পরগণা।

201 সাব-কমিটি স্বরাষ্ট্র সচিবের নেতৃত্বে এবং স্বরাষ্ট্র মন্ত্রকের সচিবের সমন্বয়ে গঠিত (সীমান্ত ব্যবস্থাপনা) এবং কৃষি ও সমবায়, পশুপালন, দুগ্ধজাত ও মৎস্য, পানীয় জল সরবরাহ, অর্থ মন্ত্রক, খাদ্য এবং জন বিতরণ, স্বাস্থ্য, আবাসন ও নগর দারিদ্র দূরীকরণ, পেট্রোলিয়াম ও প্রাকৃতিক গ্যাস মন্ত্রক, বিদ্যুৎ মন্ত্রক, সড়ক পরিবহন ও রাজপথ মন্ত্রক, গ্রামীণ উন্নয়ন, জল সম্পদ মন্ত্রক বিভাগের সচিব এবং স্বরাষ্ট্র মন্ত্রকের যুগ্ম সচিব (ডি এম) সদস্য সচিব হিসাবে রয়েছেন। মন্ত্রনালয়ের সচিবদের নিয়ে গঠিত।

মাসে 1,250.28 কোটি টাকা) এন ডি আর এফ অ্যাকাউন্ট থেকে এস ডি আর এফ-এর অ্যাকাউন্টে প্রদান করেছিল।

খরচের সর্বাধিক পরিমাণ এবং অনুপাতে গৃহ নির্মান (এইচ বি) অনুদান প্রদান করা হয়েছিল, তারপরে কৃষি, উদ্যানপালন, মৎস্য এবং প্রাণী সম্পদে সহায়তা প্রদান করা হয়েছিল। বিপর্যয় ব্যবস্থাপনা এবং অসামরিক প্রতিরক্ষা (ডি এম সি ডি) দপ্তর বাড়িঘরের ক্ষতির জন্য এইচ বি অনুদান প্রদান করেছিল এবং ফসল, মৎস্য, প্রাণী, উদ্যানপালনের ক্ষতির জন্য সহায়তা সংশ্লিষ্ট অন্যান্য দপ্তর সরবরাহ করেছিল। জি ও ডব্লিউ বি দ্বারা সহায়তা প্রদানের জন্য ক্ষেত্র ভিত্তিক তহবিল বরাদ্দের সংক্ষপ্তিসার ***পরিশিষ্ট-42***-এ দেওয়া হল।

4.2 নিরীক্ষার পটভূমি

কলকাতা হাইকোর্টে ত্রাণ বিতরণে অনিয়ম ও দুর্নীতির অভিযোগে এবং আমফান ত্রাণের জন্য গঠিত তহবিল থেকে বিকল্প পথে টাকা তোলার অভিযোগে বেশ কয়েকটি পি আই এল দায়ের করা হয়েছিল। এই পি আই এল গুলির ভিত্তিতে 01 ডিসেম্বর 2020- তে আদালতের ডিভিশন বেঞ্চে একটি রায় চূড়ান্ত হয়েছিল, যেখানে সি এন্ড এ জি-কে অনুরোধ করা হয়েছিল যে "*আমফান ত্রাণের সদ্ব্যবহারের আর্থিক নিরীক্ষা এবং সম্পাদন নিরীক্ষা প্রয়োজন রয়েছে তা নিশ্চিত করার জন্য তদন্ত পরিচালনা করতে এবং নিশ্চিত করতে যে সম্পাদনের পাশাপাশি অ্যাকাউন্টগুলিরও একটি যথাযথ নিরীক্ষা প্রতিবেদন রয়েছে*"। হাইকোর্ট "*আদেশের প্রতিলিপি প্রাপ্তির তারিখ থেকে সর্বাধিক তিন মাসের*" একটি সময়সীমা ধার্য্য করেছিল।

সাথে সাথে, 01 ডিসেম্বর 2020-তে হাইকোর্টের আদেশের পুনর্বিবেচনার অনুরোধ জানিয়ে রাজ্য একটি প্রত্যাহার পিটিশন দাখিল করেছিল এই ভিত্তিতে যে আর্থিক বছর এখনও শেষ না হওয়ায় এবং আমফানের জন্য গৃহীত তহবিলের সদ্ব্যবহার শংসাপত্র (ইউ সি) গুলি প্রদানের সময়সীমা বাকি থাকায় নিরীক্ষা অসময়ে হবে। আদালত তার 20 জানুয়ারি 2021-এর আদেশে, সি এন্ড এ জি দ্বারা নিরীক্ষার জন্য তার আগের আদেশ পরিবর্তন না করে জি ও ডব্লিউ বি দ্বারা দায়ের করা প্রত্যাহার পিটিশনের নিষ্পত্তি করে এটা স্পষ্ট করে যে "*আদেশে নির্ধারিত সময়সীমা সি এন্ড এ জি-এর জন্য অন্য কিছু বিবেচ্য না ধরে শুধুমাত্র একটি নির্দেশিকা হিসাবে বিবেচিত হবে*"। আদালত আরও জানিয়েছে যে সি এন্ড এ জি "*একটি যুক্তিসঙ্গত সময়ের মধ্যে নির্দেশ অনুসারে নিরীক্ষা সম্পূর্ণ করার জন্য প্রয়োজনীয় কাজ করবে*"। সেই অনুসারে, নিরীক্ষা সম্পাদিত হয়েছিল এবং নিরীক্ষার ফলাফল ফেব্রুয়ারি 2022- এ ডি এম সি ডি , জি ও ডব্লিউ বি এবং স্বরাষ্ট্র মন্ত্রকে পাঠানো হয়েছিল। ফলাফল জারির উপর (ফেব্রুয়ারি 2022) প্রাপ্ত উত্তরও এই প্রতিবেদনে অন্তর্ভূক্ত করা হয়েছে।

4.3 নিরীক্ষার উদ্দেশ্য

নিরীক্ষার উদ্দেশ্য ছিল এটা যাচাই করা যে :

- ত্রাণের জন্য তহবিলের অনুমোদন এবং ব্যবহার যথোপযুক্ত বিধান এবং আদেশ অনুসরণ করে করা হয়েছিল।
- আমফানের জন্য ক্ষতির মূল্যায়ন বাস্তবসন্মত এবং বিধান মেনে হয়েছিল।
- সুবিধাপ্রাপক নির্বাচনের প্রক্রিয়াটি ছিল স্বচ্ছ এবং এই বিষয়ে নির্ধারিত নিয়ম অনুযায়ী ত্রাণ বিতরণ ব্যবস্থা এবং পুনঃনির্মাণের কাজগুলি কার্যকর ছিল।
- ত্রাণ ও পুনঃনির্মাণ কাজের জন্য পর্যাপ্ত অভ্যন্তরীণ নিয়ন্ত্রণ ও পর্যবেক্ষণ ব্যবস্থা ছিল।

4.4 নিরীক্ষার মানদন্ড

মূল্যায়নের জন্য মানদন্ড নির্বাচন করা হয়েছে যেখান থেকে :

- বিপর্যয় ব্যবস্থাপনা আইন, 2005;
- বিপর্যয় ব্যবস্থাপনা সংক্রান্ত জাতীয় নীতি, 2009;
- জেলা বিপর্যয় ব্যবস্থাপনা পরিকল্পনা;
- পশ্চিমবঙ্গ বিপর্যয় ব্যবস্থাপনা ম্যানুয়াল;
- জাতীয় বিপর্যয় মোকাবিলা তহবিল (এন ডি আর এফ)-এর বিধান;
- প্রবল ঘূর্ণিঝড় আমফানের উপর স্মারকলিপি (জুন, 2020);
- ভারত সরকার (জি ও আই) এবং জি ও ডব্লিউ বি দ্বারা জারি করা নির্দেশিকা এবং অন্যান্য নির্দেশাবলী;
- আন্তঃ মন্ত্রালয় কেন্দ্রীয় দল-এর প্রতিবেদন
- পশ্চিমবঙ্গ কোষাগার নিয়ম, 2005।
- আই এম সি টি প্রতিবেদন।

4.5 পরিধি, পদ্ধতি এবং নমুনা নির্বাচন

এাণ কার্য পরিচালনার সাথে জড়িত চারটি প্রধান দপ্তরসহ[202] ডি এম সি ডি দপ্তরের নথি পরীক্ষামূলকভাবে যাচাইয়ের মাধ্যমে মে 2020 থেকে মার্চ 2021 সময়কালের কার্যকলাপের উপর দুটি ধাপে (ফেব্রুয়ারি থেকে মার্চ 2021 এবং জুলাই থেকে 2021 সালের সেপ্টেম্বরের মাঝামাঝি) নিরীক্ষা সম্পাদন করা হয়েছিল।

সর্বাধিক সংখ্যক সুবিধাপ্রাপকের উপর ভিত্তি করে, ছয়টি জেলা[203] নির্বাচন করা হয়েছিল যার মধ্যে আমফান প্রভাবিত সুবিধাপ্রাপকের 90.45 শতাংশ অন্তর্ভূক্ত অর্থাৎ মোট 46,90,218 জন সুবিধাপ্রাপকের মধ্যে 42,42,498 জন ছিল।

শনাক্তকৃত ব্যক্তিদের ব্যাঙ্ক অ্যাকাউন্টে সরাসরি অর্থ জমা করার পাশাপাশি উভয় প্রকার সহায়তা প্রদান করা হয়েছে। ত্রিপল, জামা কাপড়, খাদ্য সামগ্রী এবং অন্যান্য সামগ্রী যেমন বিপর্যয় মোকাবিলার জিনিসপত্র[204], বিশেষ খাদ্য শষ্য, বাচ্চাদের জামাকাপড় ইত্যাদির আকারে ত্রাণ সামগ্রী সরবরাহ করা হয়েছিল। সমস্ত রাজ্যজুড়ে স্টক রেজিষ্টার পরীক্ষা করা হয়েছিল একইভাবে ত্রাণ সামগ্রী এবং বিতরণের ধারাবাহিকতা নির্ণয় করার উদ্দেশ্যে।

আমফান দ্বারা ক্ষতিগ্রস্ত সুবিধাপ্রাপক পরিবারের ব্যাঙ্ক অ্যাকাউন্টে ডাইরেক্ট বেনিফিট ট্রান্সফারের মাধ্যমে নগদ টাকা প্রদান করা হয়েছিল নিম্নলিখিত প্রকারের সহায়তার জন্য :

ক) সম্পূর্ণ ক্ষতিগ্রস্ত এবং আংশিক ক্ষতিগ্রস্ত বাড়ির জন্য গৃহ নির্মান (এইচ বি) অনুদান;

খ) কৃষকদের জন্য সহায়তা, যার মধ্যে উদ্যানপালনেরাও আছে (ফসলের ক্ষতির জন্য);

---

202 কৃষি, প্রাণী সম্পদ উন্নয়ন, মৎস্য ও খাদ্য প্রক্রিয়াকরণ শিল্প এবং উদ্যানপালন।

203 হুগলি, নদীয়া, উত্তর ও দক্ষিণ 24 পরগণা, পূর্ব এবং পশ্চিম মেদেনীপুর।

204 বিপর্যয় মোকাবিলার জিনিসপত্রের মধ্যে ছিল একটি প্ল্যাস্টিকের বালতি , মগ এবং জগ, স্টিলের থালা এবং গ্লাস, কেরোসিন স্টোভ, বাসনপত্র ইত্যাদি।

গ) জাল, নৌকা, হাঁড়ি[205] ইত্যাদির ক্ষতির জন্য জেলেদের সহায়তা।

ঘ) গবাদি পশুর ক্ষতির জন্য পরিবারগুলিকে সহায়তা।

নিরীক্ষা বিপর্যয় মোকাবিলা এবং অন্যান্য দপ্তরের (কৃষি, খাদ্য প্রক্রিয়াকরণ শিল্প এবং উদ্যানপালন, প্রাণী সম্পদ উন্নয়ন এবং মৎস্য) রাজ্য এবং জেলা স্তরের অফিসগুলির নথিপত্র পরীক্ষা করে। ডি এম সি ডি বিভাগ কৃষি, উদ্যানপালন, মৎস্য ও প্রাণী সম্পদ দপ্তর এবং বিভিন্ন জেলা, ব্লক এবং পৌরসভা থেকে প্রাপ্ত সুবিধাপ্রাপকদের তথ্য ইন্টারেকটিভ ডেটা এক্সট্রাকশন এন্ড অ্যানালাইসিস (আই ডি ই আ) টুল ব্যবহার করে বিশ্লেষণ করা হয়েছে।

নির্বাচিত জেলাগুলি থেকে ব্লক নির্বাচনের উদ্দেশ্যে, মোট সুবিধাপ্রাপকের সংখ্যার অধঃক্রমে ব্লকগুলি সাজানো হয়েছিল। ব্লকগুলিকে তিনটি স্তরে বিন্যস্ত করা হয়েছিল এবং তারপরে তিনটি স্তরের প্রতিটি থেকে একটি ব্লক নির্বাচনের জন্য যদৃচ্ছভাবে নমুনা পদ্ধতি গ্রহণ করা হয়েছিল; যদৃচ্ছভাবে নমুনা গ্রহণের ভিত্তিতে প্রতিটি থেকে একটি করে আরবান লোকাল বডি (ইউ এল বি) নির্বাচন করা হয়েছিল। সর্বমোট 18টি ব্লক এবং ছয়টি আরবান লোকাল বডি নিরীক্ষার জন্য নির্বাচন করা হয়েছিল। জেলা কর্তৃপক্ষের সাথে যৌথভাবে একটি মানসম্মত প্রশ্নাবলীর মাধ্যমে সংগ্রহ তথ্যের ভিত্তিতে নির্বাচিত প্রতিটি ব্লক থেকে 40টি পরিবারকে (বিভিন্ন ধরণের সহায়তাভুক্ত সুবিধাপ্রাপক) সমীক্ষার জন্য যদৃচ্ছভাবে নির্বাচন করা হয়েছিল। এই পরিবারগুলিকে নির্বাচন করা হয়েছিল তাদের নাম মনোনীত বা অমনোনীত সুবিধাপ্রাপকদের তালিকায় উপস্থিত থাকা এবং যারা ত্রাণ এবং সহায়তার জন্য আবেদন করেছিল তার উপর ভিত্তি করে।

9 ফেব্রুয়ারি 2021-তে অনুষ্ঠিত একটি এন্ট্রি কনফারেন্সে ডি এম সি ডি দপ্তর এবং ভূমি ও ভূমি সংস্কার এবং উদ্বাস্তু ত্রাণ ও পূর্ণবাসন দপ্তর-এর প্রধানদের সাথে নিরীক্ষার উদ্দেশ্য, মাপকাঠি, সুযোগ এবং পদ্ধতি নিয়ে আলোচনা করা হয়েছিল। নিরীক্ষার পর্যবেক্ষণ এবং সুপারিশসমূহ আলোচনা করার জন্য 12 এপ্রিল 2022-এ এক্সিট কনফারেন্স অনুষ্ঠিত হয়েছিল।

4.5.1. নিরীক্ষা সীমাবদ্ধতা এবং প্রতিবদ্ধকতার সন্মুখীন হয়

নিরীক্ষার প্রাথমিক পর্যায়ে, 2020-এর ডিসেম্বর মাসে এবং জানুয়ারি 2021-এ যখন জেলাগুলির নমুনা নেওয়া হয়েছিল, তখন বিভিন্ন ধরণের অনুদান প্রাপ্ত সুবিধাপ্রাপকদের জেলাভিত্তিক তালিকার তথ্য জি ও ডব্লিউ বি দ্বারা উপলব্ধ করা হয়নি এবং তাই বিভিন্ন ধরণের সুবিধাপ্রাপকদের তথ্য এই (http://amphan.semtwb.in/)- ওয়েবসাইটে উপলব্ধ ছিল যেগুলি জেলাগুলির নমুনা নেওয়ার জন্য ব্যবহার করা হয়েছিল। পরবর্তীতে নথি, রেকর্ড এবং সহায়তা সম্পর্কিত তথ্য ফেব্রুয়ারি এবং সেপ্টেম্বর 2021-এর মাঝামাঝি সময়ে নিরীক্ষার জন্য উপলব্ধ করা হয়েছিল।

দপ্তরীয় কর্তৃপক্ষ যদিও জানুয়ারি 2021-থেকে নিরীক্ষা দলগুলিকে ডি এম সি ডি দপ্তর/অধিদপ্তরে এবং জেলা কার্যালয়গুলিতে নিযুক্ত করেছিল, দলগুলি নিরীক্ষার কাজ সম্পাদন করতে প্রতিবন্ধকতার সন্মুখীন হয়েছিল জি ও ডব্লিউ বি দ্বারা দাখিলকৃত প্রত্যাহার আবেদনের ভিত্তিতে জেলা এবং দপ্তরীয় কর্তৃপক্ষ কর্তৃক নথি প্রদানে প্রাথমিক বিলম্বের কারণে। এছাড়াও, 2021-এর মার্চে পশ্চিমবঙ্গ বিধানসভা নির্বাচনের দিন ঘোষনার কারণে। জেলা কর্তৃপক্ষ নির্বাচনী পক্রিয়ার কাজে নিয়োজিত হয়ে পড়েন, যার কারণে সুষ্ঠভাবে নিরীক্ষা পরিচালনা কাজ ব্যহত হয়েছিল। যদিও দ্বিতীয় পর্বে নির্বাচনী প্রক্রিয়া শেষ হবার পর নিরীক্ষা করার পরিকল্পনা করা হয়েছিল, তা করা যায়নি কারণ মে 2021-থেকে প্রায় জুলাই 2021-এর মাঝামাঝি সময়ে কোভিড-19-এর বৃদ্ধির কারণে রাজ্যে মানুষ ও যানবাহন চলাচলসহ অন্যান্য কাজকর্মের উপর বিধিনিষেধ আরোপের কারণে। অতএব, নিম্নলিখিত দুটি স্বতন্ত্র পর্যায়ে অবশেষে নিরীক্ষা কার্য সম্পন্ন করা হয়; প্রথম পর্যায়টি ফেব্রুয়ারি থেকে মার্চ 2021-এর মধ্যে

[205] *অ্যালুমিনিয়াম পাত্র মাছ বা চ্যাং রাখার জন্য ব্যবহৃত।*

পরিচালিত হয় এবং দ্বিতীয় পর্যায়টি জুলাইয়ের মাঝামাঝি থেকে সেপ্টেম্বর-2021-এর মাঝামাঝি সময়ে পরিচালিত হয়েছিল।

4.5.1.1 1.02 লক্ষ কোটি টাকার মূল্যায়ন সম্পর্কিত ক্ষতির তথ্য পেশ না করা

স্মারকলিপি অনুসারে, জি ও ডব্লিউ বি প্রবল ঘূর্ণিঝড় আমফানের কারণে 1.02 লক্ষ কোটি টাকা ক্ষতির পরিমাণ নির্ধারণ করেছে। যদিও ডি এম সি ডি দপ্তর জানিয়েছে যে ক্ষয়ক্ষতির পরিমাণ নিরূপণ করা হয়েছে সংশ্লিষ্ট জেলা কর্তৃপক্ষের প্রতিবেদনের ভিত্তিতে, নিরীক্ষায় এই ধরণের কোন প্রতিবেদন পেশ করা হয়নি। 1.02 লক্ষ কোটি টাকার বিশাল অঙ্কে পৌঁছানোর জন্য প্রযোজ্য নিয়মগুলিও দপ্তর দ্বারা শেয়ার করা হয়নি। জেলাভিত্তিক ক্ষয়ক্ষতি মূল্যায়নের প্রতিবেদন এবং ক্ষয়ক্ষতির পরিমাণ নির্ধারনের জন্য গৃহীত নিয়মগুলির অনুপস্থিতির কারণে মূল্যায়নের সঠিকতা নিরীক্ষায় যাচাই করা যায়নি।

4.6 ত্রাণ সহায়তা

আমফান দ্বারা ক্ষতিগ্রস্ত সুবিধাপ্রাপক পরিবারের ব্যাঙ্ক অ্যাকাউন্টে ডাইরেক্ট বেনিফিট ট্রান্সফারের মাধ্যমে নগদ টাকা প্রদান করা হয়েছিল নিম্নলিখিত প্রকারের সহায়তার জন্য :

ক) সম্পূর্ণ ক্ষতিগ্রস্ত এবং আংশিক ক্ষতিগ্রস্ত বাড়ির জন্য গৃহ নির্মান (এইচ বি) অনুদান;

খ) কৃষকদের জন্য সহায়তা, যার মধ্যে উদ্যানপালনেরাও আছে (ফসলের ক্ষতির জন্য);

গ) জাল, নৌকা, হাঁড়ি[206] ইত্যাদির ক্ষতির জন্য জেলেদের সহায়তা।

ঘ) গবাদি পশুর ক্ষতির জন্য পরিবারগুলিকে সহায়তা।

জেলাগুলিতে (ক্ষেত্র ভিত্তিক) সহায়তা প্রদানের বিবরণ **সারণী 4.1**-এ দেখানো হল :

সারণী 4.1: জেলাগুলিতে ক্ষেত্র ভিত্তিক সহায়তা প্রদান

(কোটি টাকায়)

জেলা গুলির নাম	গৃহ নির্মান	কৃষি সহায়তা	উদ্যান সহায়তা	মৎস্য	এ আর ডি	মোট
হুগলি	59.58	32.79	0.17	0.41	0.29	93.24
নদীয়া	35.60	37.66	0.61	0.22	0.05	74.14
উত্তর 24 পরগণা	579.26	44.17	0.16	1.05	8.63	633.27
পশ্চিম মেদিনীপুর	55.36	70.60	4.66	0.14	0.01	130.77
পূর্ব মেদিনীপুর	300.03	58.15	19.69	0.66	0.90	379.43
দক্ষিণ 24 পরগণা	787.94	55.59	35.67	13.60	4.28	897.08
মোট (ক)	**1,817.17**	**298.96**	**60.96**	**16.08**	**14.16**	**2,207.93**
বাঁকুড়া	3.78	0.00	0.49	0.00	0.00	4.27
বীরভূম	2.63	0.00	0.00	0.00	0.00	2.63
হাওড়া	60.08	12.59	4.24	0.92	0.31	78.14
ঝাড়গ্রাম	1.00	12.13	0.00	0.00	0.00	13.13
কোলকাতা	7.84	0.00	0.00	0.00	0.00	7.84
মালদা	0.60	0.00	0.45	0.00	0.00	1.05
মুর্শিদাবাদ	3.59	0.00	0.00	0.21	0.00	3.80
পশ্চিম বর্ধমান	0.95	0.00	0.00	0.00	0.00	0.95

[206] *অ্যালুমিনিয়াম পাত্র মাছ বা চ্যাং রাখার জন্য ব্যবহৃত।*

জেলা গুলির নাম	গৃহ নির্মান	কৃষি সহায়তা	উদ্যান সহায়তা	মৎস্য	এ আর ডি	মোট
পূর্ব বর্ধমান	6.93	28.91	0.00	0.01	0.10	35.95
পুরুলিয়া	0.90	0.00	0.00	0.00	0.00	0.90
মোট (খ)	**88.30**	**53.63**	**5.18**	**1.14**	**0.41**	**148.66**
সর্বমোট (ক + খ)	**1,906.07**	**352.59**	**66.14**	**17.22**	**14.57**	**2,356.59**

(উৎস: ডি এম সি ডি দপ্তর দ্বারা পেশ করা তথ্য)

সহায়তার বেশির ভাগটাই গৃহ নির্মান অনুদান বাবদ দেওয়া হয়েছে, যার সিংহভাগ (93.69 শতাংশ) উত্তর ও দক্ষিণ 24 পরগণা, পূর্ব ও পশ্চিম মেদিনীপুর, নদীয়া এবং হুগলী এই জেলাগুলিতে প্রদান করা হয়েছিল, যেগুলি বিস্তারিত নিরীক্ষার জন্য নির্বাচন করা হয়েছিল।

নিরীক্ষার ফলাফল

নিরীক্ষার ফলাফলগুলি নিম্নলিখিত অনুচ্ছেদগুলিতে আলোচনা করা হয়েছে।

4.7 ক্ষয়ক্ষতির অবাস্তব এবং অতিরঞ্জিত মূল্যায়ন

বিপর্যয় মোকাবিলা বিভাগ, স্বরাষ্ট্র মন্ত্রালয়, ভারত সরকার এবং জাতীয় দুর্যোগ মোকাবিলা কর্তৃপক্ষের নিরীক্ষার দায়িত্বপ্রাপ্ত প্রধান নির্দেশক (নিরীক্ষা), (হোম এডুকেশন ও স্কিল ডেভেলপমেন্ট) নতুন দিল্লীকে রাজ্য সরকারের দ্বারা কেন্দ্রীয় সাহায্যের জন্য জমা দেওয়া স্মারকলিপি এবং আন্তঃমন্ত্রালয় কেন্দ্রীয় দল (আই এম সি টি)- এর প্রতিবেদন এবং যার ভিত্তিতে এন ডি আর এফ-এর থেকে তহবিল প্রদান করা হয়েছিল তা পর্যালোচনা করার জন্য অনুরোধ করা হয়েছিল। পর্যালোচনা থেকে দেখা গেছে যে জি ও ডব্লিউ বি 1,02,442 কোটি টাকার ক্ষয়ক্ষতি মূল্যায়ন করেছে এবং তাদের স্মারকলিপিতে বিভিন্ন ক্ষেত্রের অধীনে যেমন মৃত ব্যক্তিদের ক্ষতিপূরণজনিত অনুদান, বসতবাড়ি, কৃষি, উদ্যানপালন, মৎস্য, বিদ্যুৎ ইত্যাদি ক্ষেত্রে এন ডি আর এফ নিয়ম অনুসারে 35,018 কোটি টাকা কেন্দ্রীয় সহায়তা চেয়েছে।

প্রবল ঘূর্ণিঝড় আমফান দ্বারা সৃষ্ট ক্ষয়ক্ষতির ঘটনাস্থলে মূল্যায়ন করতে আই এম সি টি 4 থেকে 6 ই জুন 2020-এর মধ্যে রাজ্য পরিদর্শন করেছিল। পরিদর্শনের সময়, দলটি বেশ কয়েকটি গ্রাম এবং বাঁধের পরিদর্শন করেছে, জি ও ডব্লিউ বি, জেলা প্রশাসন, গ্রাম পঞ্চায়েত, স্থানীয় জনগণ এবং বিভিন্ন রাজনৈতিক দলের প্রতিনিধিদের সাথে মত বিনিময় করেছে। আই এম সি টি তাদের পরিদর্শনের পর জি ও আই-এর এম এইচ এ-তে প্রতিবেদন জমা দিয়েছে (সেপ্টেম্বর 2020)।

আই এম সি টি প্রতিবেদন (12 সেপ্টেম্বর 2020) থেকে, নিরীক্ষা পর্যবেক্ষণ করেছে যে, 35,018 কোটি টাকার কেন্দ্রীয় সহায়তা দাবি করার জন্য জি ও ডব্লিউ বি দ্বারা করা ক্ষতির মূল্যায়ন অতিরঞ্জিত এবং অবাস্তবভাবে অধিক এবং ক্ষতির যথাযথ প্রমাণ দ্বারা এটি সমর্থিত নয়। ফলস্বরূপ, সমস্ত সেক্টরে আই এম সি টি দ্বারা বাস্তবে ক্ষয়ক্ষতির পরিমাণ অনেকাংশে কমানো হয়েছিল এবং সে অনুযায়ী কেন্দ্রীয় সহায়তার পরিমাণ হ্রাস করা হয়েছিল যা নীচে বিশদে দেওয়া হল :

➢ **আবাসন ক্ষেত্র :** আমফানের কারণে ক্ষতিগ্রস্ত 24,29,136টি বাড়ির[207] জন্য আবাসন খাতের অধীনে জি ও ডব্লিউ বি 18,188.86 কোটি টাকার সহায়তা দাবি করেছে। তবে, আই এম সি টি কোন পাকা বাড়ির ক্ষতি লক্ষ্য করেনি;বা সম্পূর্ণভাবে, মারাত্মকভাবে ক্ষতিগ্রস্ত কাঁচা বাড়ি লক্ষ্য করেনি জি ও ডব্লিউ দ্বারা মূল্যায়ন করা স্কেলে। 1,13,974টি

[207] *18,92,946টি সম্পূর্ণ/গুরুতর ক্ষতিগ্রস্ত বাড়ি, 4,99,558টি আংশিক ক্ষতিগ্রস্ত বাড়ি এবং 36,632টি ক্ষতিগ্রস্ত কুঁড়েঘর।*

সম্পূর্ণভাবে/মারাত্মকভাবে ক্ষতিগ্রস্ত পাকা বাড়ির[208] জন্য ক্ষয়ক্ষতির অনুমান করা হয়েছে যেগুলিকে আই এম সি টি দ্বারা বিবেচনাই করা হয়নি। তাদের ক্ষেত্র পরিদর্শনের উপর ভিত্তি করে, আই এম সি টি সম্পূর্ণভাবে ক্ষতিগ্রস্ত কাঁচা ঘর (পাঁচ শতাংশ); মারাত্মকভাবে ক্ষতিগ্রস্ত কাঁচা ঘর (15 শতাংশ) এবং আংশিকভাবে ক্ষতিগ্রস্ত পাকা /কাঁচা ঘরগুলির সংখ্যা (90 শতাংশ)-এর মধ্যে সীমাবদ্ধ করেছিল। সেই অনুযায়ী, এইচ এল সি 5,52,889টি বাড়ির ক্ষতির জন্য 1,210.55 কোটি টাকা[209] অনুমোদন করেছে (নভেম্বর 2020)।

- **কৃষি/ উদ্যানপালন ক্ষেত্র :** 2,431.20 কোটি টাকা[210] কৃষি ক্ষেত্রের জন্য সহায়তা চাওয়া হয়েছে এছাড়াও, উদ্যানপালন ক্ষেত্রের জন্য 273.76 কোটি টাকা সহায়তা চাওয়া হয়েছিল। কৃষি বিপণন পরিকাঠামোর জন্য চাওয়া 5.30 কোটি টাকার সহায়তা আই এম সি টি দ্বারা বিবেচনা করা হয়নি কারণ এটি এন ডি আর এফ নিয়মের আওতায় পড়েনি। 87,141 হেক্টর চাষের জমি পলিমুক্ত করার জন্য টাকার দাবি জি ও ডব্লিউ বি দ্বারা আই এম সি টি কে প্রতিপন্ন করা হয়নি। আই এম সি টি দ্বারা 71,177 হেক্টর ক্ষতিগ্রস্ত এলাকা (87,141 হেক্টর আনুমানিক ক্ষতিগ্রস্ত এলাকার 81.68 শতাংশ ক্ষুদ্র এবং প্রান্তিক কৃষকদের দখলে) চিহ্নিত করা হয়েছিল এবং 86.84 কোটি টাকার সহায়তা সুপারিশ করা হয়েছিল। এছাড়াও আই এম সি টি, জি ও ডব্লিউ বি দ্বারা সুপারিশকৃত ফসলি এলাকায় তীব্র মাত্রায় ক্ষতি স্বীকার করেনি। ক্ষেত্র পরিদর্শন, আকাশপথে এলাকা পর্যবেক্ষণের ভিত্তিতে, পাট উন্নয়ন অধীদপ্তর (ডি জে ডি)[211] থেকে পাওয়া ফসল কাটার অবস্থার প্রতিবেদন অনুসারে, আমফানের পরে ক্ষতিগ্রস্ত জেলাগুলিতে ডি জে ডি-এর কর্মকর্তাদের ব্যক্তিগতভাবে ক্ষেত্র পরিদর্শনের প্রতিবেদন,পূর্ববর্তী মরসুমের ফসল কাটার ফলাফলের তুলনা এবং কৃষকদের সাথে আলোচনা করে, আই এম সি টি দ্বারা এটি নিশ্চিত করা হয়েছিল যে গ্রীষ্মকালীন ধান, শাকসবজি এবং ফলসহ 60 শতাংশ ফসল 19 মে 2020 (সুপার সাইক্লোনের আগের দিন)-এর আগে কাটা হয়েছিল। অতএব, আই এম সি টি দ্বারা মোট মূল্যায়নকৃত এলাকার মাত্র 30 শতাংশ বিবেচনা করা হয়েছিল এবং ভর্তুকি নিবেশের জন্য 579.10 কোটি টাকা আই এম সি টি দ্বারা সুপারিশ করা হয়েছিল যা এইচ এল সি দ্বারা অনুমোদিত হয়েছিল।
- **মৎস্য ক্ষেত্র :** মৎস্য খাতের অধীনে চাওয়া 1,550.76 কোটি টাকার সহায়তার মধ্যে, জেলেদের গৃহস্থালি সামগ্রীর ক্ষতি এবং প্লাবিত এলাকা পলিমুক্তকরণের জন্য 109.46 কোটি টাকার সহায়তা দাবি করেছে (29.50 কোটি টাকা গৃহস্থালি সামগ্রির ক্ষতির জন্য + 70.96 কোটি টাকা পলিমুক্তকরণের জন্য), যা এন ডি আর এফ নিয়মের আওতায় পড়েনি। পুনরায়, মৎস্য দপ্তর 1,47,509টি ক্ষতিগ্রস্ত কুঁড়েঘরের জন্য 95,100.00 টাকা হারে 1,402.81 কোটি টাকা দাবি করেছে, যা আই এম সি টি দ্বারা বিবেচনা করা হয়নি কারণ কুঁড়েঘর গুলির ক্ষতি ইতিমধ্যে আবাসন খাতের আওতায় ছিল।
- **পশুপালন ক্ষেত্র :** রাজ্য পশুপালন ক্ষেত্রের জন্য 245.09 কোটি টাকা সহায়তা চেয়েছিল যার মধ্যে রয়েছে 221.69 কোটি টাকা ঘরের সাথে সংযুক্ত গবাদি পশুর চালার ক্ষতির জন্য

---

[208] 7,688টি সম্পূর্ণ ক্ষতিগ্রস্ত বাড়ি এবং 1,06,286টি গুরুতর ক্ষতিগ্রস্ত পাকা বাড়ি।

[209] 1,064.33 কোটি টাকা সম্পূর্ণ/ গুরুতর ক্ষতিগ্রস্ত কাঁচা বাড়ির জন্য, 4.71 কোটি টাকা আংশিক ক্ষতিগ্রস্ত পাকা বাড়ির জন্য, 126.49 কোটি টাকা আংশিক ক্ষতিগ্রস্ত কাঁচা বাড়ির জন্য এবং 15.02 কোটি টাকা ক্ষতিগ্রস্ত কুঁড়েঘরের জন্য।

[210] 2,319.59 কোটি টাকা ফসলের ক্ষতি/ কৃষিতে ভর্তুকি, 106.31 কোটি টাকা কৃষি জমি পলিমুক্ত করার জন্য এবং 5.30 কোটি টাকা কৃষি বিপনন পরিকাঠামোর ক্ষতির জন্য।

[211] পশ্চিম বঙ্গে সার্বিক কৃষি ব্যবস্থা পর্যবেক্ষণের জন্য জি ও আই-এর কৃষি মন্ত্রানালয়ের নোডাল অফিস এবং এফ ডব্লিউ।

(73.34 কোটি টাকা) এবং পশ্চিমবঙ্গ পোল্ট্রি ফেডারেশনের (148.35 কোটি টাকা) খামার সহ ক্ষতিগ্রস্ত অন্যান্য গবাদি পশু ও হাঁস-মুরগির চালার খরচ। যাইহোক, আই এম সি টি-কে তাদের পরিদর্শনের সময় কোন গবাদি পশুর চালার ক্ষতি দেখানো হয়নি। গবাদি পশুর চালা, চারণভূমি এবং পশুখাদ্যের ক্ষতির কারণে সহায়তার জন্য আই এম সি টি দ্বারা সুপারিশ করা হয়নি কারণ চারণভূমির ক্ষতি এবং পশুখাদ্যের বিতরণের বিবরণ স্থানীয় কর্তৃপক্ষ নিশ্চিত করতে পারেনি। অবশেষে, আই এম সি টি এই ক্ষেত্রের অধীনে 23.24 কোটি টাকার জন্য সুপারিশ করেছে যা এইচ এল সি দ্বারাও অনুমোদিত হয়েছিল।

➢ **পানীয় জল :** পশ্চিমবঙ্গ সরকার 12টি জেলায় এন ডি আর এফ-এর নির্ধারিত নিয়মের চেয়ে বেশি হারে 1,119টি পাইপের জল সরবরাহ প্রকল্প এবং 14,309টি নলকূপের জন্য 369.38 কোটি টাকা[212] দাবি করেছে। ক্ষতিগ্রস্ত পরিকাঠামোর বিশদ বিবরণ সহ ক্ষতিগ্রস্ত উপাদানগুলির বিভাজন এবং নিয়মিত বাজেটের অধীনে বাজেটের বিধান/ সম্পদগুলির বিষয়ে আই এম সি টি দ্বারা চাওয়া তথ্য জি ও ডব্লিউ বি দ্বারা দেওয়া হয়নি। তাই, আই এম সি টি দ্বারা পাইপের জল সরবরাহ প্রকল্পের জন্য মাত্র 50 শতাংশ বিবেচনা করা হয়েছিল এবং 559টি পাইপের জল সরবরাহের জন্য ইউনিট প্রতি 1.50 লাখ টাকা করে 8.39 কোটি টাকার সহায়তা মেরামতি কাজের জন্য সুপারিশ করা হয়েছিল। গ্রামীন ও শহরাঞ্চলে পানীয় জল সরবরাহ; কত দিন ধরে জলের পাউচ সরবরাহ করা হয়েছে ইত্যাদির কোন বিবরণ বা প্রমাণ ছাড়াই জি ও ডব্লিউ বি 133.04 কোটি টাকা[213] সহায়তা চেয়েছে এটি আই এম সি টি-র কাছে ''অবাস্তব'' বলে মনে হয়েছে। একইভাবে, জলের ট্যাঙ্কার সরবরাহের ব্যয়ও বেশির দিকে দেখা গেছে। অতএব, শুধুমাত্র উল্লিখিত ত্রানের 26.61 কোটি টাকা আই এম সি টি দ্বারা বিবেচনা করা হয়েছে।

➢ **রাস্তা এবং সেতু :** পশ্চিমবঙ্গ সরকার 418.07 কোটি টাকা[214] দাবি করেছে রাস্তার জন্য যা এন ডি আর এফ নিয়মে নির্ধারিত হারের চেয়ে বেশি। আই এম সি টি দ্বারা পরিদর্শনের সময় কে এম সি এলাকার আওয়াতাধীন রাস্তা/ সেতু / ক্যালভার্টের কোন উল্লেখযোগ্য ক্ষতি পাওয়া যায়নি এবং এইকারণে জি ও ডব্লিউ বি দ্বারা চাওয়া 190.00 কোটি টাকার দাবি যুক্তিসংগত নয় এবং তাই কোন সহায়তা বিবেচনা করা হয়নি। আই এম সি টি দ্বারা পি ডব্লিউ ডি-এর আওয়াতাধীন রাস্তা/ সেতুগুলির ক্ষেত্রেও কোন উল্লেখযোগ্য ক্ষতি লক্ষ্য করা যায়নি। এছাড়াও, পি এন্ড আর ডি-এর আওয়াতাধীন মূল্যায়নকৃত 475 কিমি দৈর্ঘ্যের রাস্তার ক্ষতির জন্য 60.55 কোটি টাকা অধিক বলে মনে হয়েছে এবং সেই অনুযায়ী এই ধরনের মূল্যায়নকৃত রাস্তার দৈর্ঘ্যের কেবলমাত্র 50 শতাংশ আই এম সি টি দ্বারা বিবেচনা করা হয়েছিল যার জন্য 60.55 কোটি টাকার পরিবর্তে 30.27 কোটি টাকা সুপারিশ করা হয়েছিল। অবশেষে, আই এম সি টি সমগ্র রাস্তা এবং সেতু বিভাগের জন্য 54.08 কোটি টাকা সুপারিশ করেছে।

➢ **সেচ এবং জলপথ ক্ষেত্র :** পশ্চিমবঙ্গ সরকার 1,491টি সেচ প্রকল্পের জন্য 22.37 কোটি টাকা দাবি করেছে। ক্ষেত্র পরিদর্শনের সময় আই এম সি টি লক্ষ্য করেছে যে মূল্যায়ন বেশির দিকে ছিল এবং এটিকে মূল্যায়নকৃত প্রকল্প সংখ্যার 50 শতাংশের মধ্যে সীমাবদ্ধ করে।

---

[212] 502.42 কোটি টাকার কম (82.60 কোটি টাকা জরুরী জল সরবরাহের জন্য এর সাথে 50.44 কোটি টাকা জলের পাউচ/ বোতলের জন্য)।

[213] 50.44 কোটি টাকা জলের পাউচের জন্য এবং 82.60 কোটি টাকা জলের ট্যাঙ্কের জন্য।

[214] 167.52 কোটি টাকা পূর্ত দপ্তরের অধীনে (পি ডব্লিউ ডি); 190 কোটি টাকা কোলকাতা পৌর নিগমের অধীনে (কে এম সি) এবং 60.54 কোটি টাকা পঞ্চায়েত এবং গ্রামীণ উন্নয়ন দপ্তরের (পি এন্ড আর ডি) অধীনে।

আই এম সি টি এই ক্ষেত্রের অধীনে ক্ষুদ্র সেচ পরিকাঠামো মেরামতের জন্য 11.18 কোটি টাকা সুপারিশ করেছে এবং এটি সহায়তা হিসাবে প্রদানও করা হয়েছিল।

- **বিদুৎ ক্ষেত্র :** পশ্চিমবঙ্গ সরকার 1,345.25 কোটি টাকা[215] দাবি করেছে। ক্ষেত্র পরিদর্শন এবং জেলাগুলিতে কর্মকর্তা এবং স্থানীয় মানুষদের সাথে কথাবার্তার উপর ভিত্তি করে। আই এম সি টি প্রকৃত দাবীর পরিমাণকে মূল্যায়ন করা পরিমাণের 50 শতাংশের মধ্যে সীমাবদ্ধ করেছে এবং এইচ টি পোলগুলিকে ধরা হয়নি কারণ এটি এন ডি আর এফ নিয়মের আওতার বাইরে ছিল। পুনরায় ব্যবহারযোগ্য জিনিসগুলিও এর মধ্যে ধরা হয়েছে এবং 214.17 কোটি টাকা সুপারিশ করা হয়েছিল।

- **বন ক্ষেত্র :** পশ্চিমবঙ্গ সরকার-এর 1,033.15 কোটি টাকা সহায়তার দাবি কোনভাবেই বিবেচনা করা হয়নি কারণ এটি এন ডি আর এফ নিয়মের বাইরে ছিল।

- **শিক্ষা পরিকাঠামো :** পশ্চিমবঙ্গ সরকার 11,291টি প্রাথমিক এবং 3,349টি মাধ্যমিক বিদ্যালয়ের উল্লিখিত ক্ষতির জন্য 219.60 কোটি টাকা সহায়তা চেয়েছে। যাইহোক, আই এম সি টি দ্বারা বিদ্যালয় পরিকাঠামোর যথেষ্ট পরিমাণে ক্ষতি লক্ষ্য করা যায়নি এবং অধিক দাবি সীমাবদ্ধ করা হয়েছিল 87.84 কোটি টাকায়।

- **স্বাস্থ্য পরিকাঠামো :** স্বাস্থ্য খাতে 119.03 কোটি টাকা সহায়তার জন্য জি ও ডব্লিউ বি-এর দাবির মধ্যে প্রাথমিক স্বাস্থ্য কেন্দ্র (পি এইচ সি)-এর ভবন ছাড়া অন্যান্য পরিকাঠামো অর্ন্তভুক্ত ছিল যা এন ডি আর এফ নিয়ম অনুসারে অনুমোদিত ছিল না। তাই, সহায়তার জন্য আই এম সি টি দ্বারা কেবলমাত্র পি এইচ সি গুলিকে বিবেচনা করা হয়েছিল এবং 8.45 কোটি টাকার সুপারিশ করা হয়েছিল।

- **অঙ্গনওয়াড়ি সেন্টার :** এই ক্ষেত্রটির অধীনে 12,678টি সেন্টারের জন্য জি ও ডব্লিউ বি-এর 253.56 কোটি টাকার দাবি 25.34 কোটি টাকায় সীমাবদ্ধ করা হয়েছিল অর্থাৎ মূল্যায়নকৃত ক্ষতির 10 শতাংশে, কারণ আই এম সি টি দ্বারা এই ধরনের কোনো ক্ষতি লক্ষ্য করা যায়নি।

- **নাগিরক সুযোগ সুবিধা পুনঃনির্মাণ, শিল্প এবং এম এস এম ই-ক্ষেত্রের ক্ষতি এবং পরিবহন, অগ্নি, জরুরী পরিকাঠামো ইত্যাদির মেরামত পুনঃস্থাপন ইত্যাদি :** এই ক্ষেত্রের জন্য জি ও ডব্লিউ বি-এর 7,887.18 কোটি টাকার দাবি আই এম সি টি দ্বারা কোনভাবেই বিবেচনা করা হয়নি কারণ এটি এন ডি আর এফ নিয়মের আওতায় ছিল না।

এই প্রতিবেদনের ভিত্তিতে, (সেপ্টেম্বর 2020)-তে আই এম সি টি 2,500.29 কোটি টাকা কেন্দ্রীয় সহায়তার সুপারিশ করেছিল যা জাতীয় কার্যনির্বাহী কমিটির সাব-কমিটি (এস সি-এন ই সি)-তে অক্টোবর 2020-তে পুনরায় আলোচনা করা হয়েছিল। পরিশেষে, পূর্ববর্তী আর্থিক বছরের 31শে মার্চ পর্যন্ত এস ডি আর এফ-এর অ্যাকাউন্টে উপলব্ধ অবশিষ্ট পরিমাণের 50 শতাংশের সমন্বয় সাপেক্ষে এন ডি আর এফ-এর থেকে 2,707.77 কোটি টাকা কেন্দ্রীয় সহায়তার সুপারিশ করা হয়।

আই এম সি টি প্রতিবেদন থেকে, নিরীক্ষা পর্যবেক্ষণ করেছে যে, 35,018.00 কোটি টাকার কেন্দ্রীয় সহায়তা দাবি করার জন্য জি ও ডব্লিউ বি দ্বারা করা ক্ষতির মূল্যায়ন অতিরঞ্জিত এবং অবাস্তবভাবে অধিক এবং ক্ষতির যথাযথ প্রমাণ দ্বারা এটি সমর্থিত নয়। ফলস্বরূপ, সমস্ত সেক্টরে আই এম সি টি দ্বারা বাস্তবে ক্ষয়ক্ষতির পরিমাণ অনেকাংশে কমানো হয়েছিল এবং সেই অনুযায়ী কেন্দ্রীয় সহায়তার পরিমাণ হ্রাস করা হয়েছিল। আই এম সি টি এবং এস ই-এন ই সি দ্বারা সুপারিশকৃত, এবং জি ও ডব্লিউ বি দ্বারা চাওয়া সেক্টর ভিত্তিক সহায়তার তুলনার পর্যালোচনা **সারণী 4.2**-এ দেওয়া হল :

[215] 1,235.25 কোটি টাকা এইচ টি পোল, এল টি পোল, ডিস্ট্রিবিউশন ট্রান্সফর্মা এবং কনডাক্টরের ক্ষতির জন্য এবং 110 কোটি টাকা বৈদ্যুতিক খুঁটির পুনঃনির্মাণের জন্য।

সারণী 4.2: রাজ্য দ্বারা পরিকল্পিত, আই এম সি টি দ্বারা সুপারিশকরা এবং এস সি- এন ই সি দ্বারা অনুমোদিত সহায়তার প্রকার এবং পরিমাণের বিবৃতি

(কোটি টাকায়)

ক্রমিক সংখ্যা	ধরণ/ ক্ষেত্র	রাজ্য সরকার দ্বারাপরিকল্পিত সহায়তা	আই এম সি টি দ্বারা সুপারিশকৃত সহায়তা	এস সি- এন ই সি দ্বারা অনুমোদিত সহায়তা
1	2	3	4	5
1(i)	মৃত ব্যক্তির পরিবারকে ক্ষতিপূরণ জনিত অনুদান	3.96	3.96	3.96
(ii)	গুরুতর আহত ব্যক্তিরা	0.28	-	0.28
2.	পোশাক এবং বাসনপত্র	29.50	-	29.50
3.	অনুসন্ধান ও উদ্ধার অভিযান	82.65	12.80	23.54
4.	ত্রাণ সামগ্রীর খরচ – ডি এম কিট বিতরণ	210.77	0.00	109.00
5.	ঘূর্ণিঝড়ের মোকাবিলায় যে খরচ হয়েছে - নৌকা ভাড়া করা, ধ্বংসাবশেষ এবং জল পরিষ্কার করা, মৃতদেহ/শব অপসারণ করা	123.48	25.43	25.43
6.	ত্রাণ ব্যবস্থা - অস্থায়ী বাসস্থান, ত্রাণ শিবিরে খাবার ইত্যাদি	106.98	106.98	106.98
7.	জরুরী জল সরবরাহের ব্যবস্থা	133.04	26.61	26.61
8.	কৃষি ক্ষেত্র			
(i)	কৃষি জমি পলিমুক্ত করা	2,431.20	86.84	86.84
(ii)	কৃষিক্ষেত্রে –ভর্তুকি প্রদান		504.91	504.91
(iii)	উদ্যানপালনে–ভর্তুকি প্রদান	273.75	74.19	74.19
9.	পশুপালন ও হাঁস-মুরগি পালন	245.09	23.24	23.24
10.	মৎস্যক্ষেত্র -মৎস্য খামার/ মৎস্য বীজ খামার পলিমুক্তকরন /মেরামত করা	1,521.26	15.33	73.29
11.	বাসস্থান	18,188.86	1,210.55	1,210.55
12.	ক্ষতিগ্রস্ত পরিকাঠামো মেরামত/পুনঃনির্মাণ			
(i)	সড়ক	418.06	54.08	54.08
(ii)	পানীয় জল সরবরাহ	369.38	8.39	8.39
(iii)	সেচ	22.37	11.18	11.18
(iv)	বিদ্যুৎ	1,345.25	214.17	214.17
(v)	প্রাথমিক বিদ্যালয়	219.60	87.84	87.84
(vi)	প্রাথমিক স্বাস্থ্য কেন্দ্র	119.03	8.45	8.45
(vii)	অঙ্গনওয়াড়ি কেন্দ্র	253.56	25.34	25.34
(viii)	শিল্প এবং এম এস এম ই সেক্টর	3,437.88	0.00	0.00
(ix)	নাগরিক সুবিধা পুনঃনির্মাণ	4,099.96	0.00	0.00
(x)	বনাঞ্চল এবং বন সৃজন – সড়ক এবং জমি	1,033.15	0.00	0.00
(xi)	পরিবহন, অগ্নি ও জরুরী পরিকাঠামো, এস এইচ জি, গাছ মজুতকরা ইত্যাদি	349.33	0.00	0.00
মোট		**35,018.39**	**2,500.29**	**2,707.77**

অতএব, জি ও ডব্লিউ বি দ্বারা স্মারকলিপিতে মূল্যায়ন করা সমস্ত ক্ষেত্রের ক্ষতি অবাস্তবভাবে বেশি বলে দেখা গেছে এবং উপলব্ধ তথ্য দ্বারা তা প্রতিপাদিত হয়নি। এছাড়াও, দাবিগুলি অনেকক্ষেত্রে এন ডি আর এফ-এর নিয়মগুলি বিবেচনা করে প্রস্তুত করা হয়নি এবং বিধিবহির্ভূত পাওয়া গেছে। ক্ষয়ক্ষতি মূল্যায়নের প্রতিবেদন যার ভিত্তিতে 1.02 লক্ষ কোটি টাকার পরিসংখ্যান এসেছে, চাওয়া হলেও তা নিরীক্ষার জন্য প্রস্তুত করা হয়নি। ডি এম সি ডি দপ্তর দ্বারা বলা হয়েছিল যে জেলা কর্তৃপক্ষের প্রতিবেদনের উপর ভিত্তি করে স্মারকলিপি প্রস্তুত করা হয়েছিল। ফলস্বরূপ, জি ও ডব্লিউ বি-এর দাবি করা 35,018.39 কোটি টাকার পরিবর্তে এন ডি আর এফ-এর নিয়মানুসারে আই এম সি টি 2,500.29 কোটি টাকা সহায়তার সুপারিশ করেছিল এবং অবশেষে এস সি- এন ই সি এন ডি আর এফ থেকে 2,707.77 কোটি টাকা কেন্দ্রীয় সহায়তার সুপারিশ করেছে।

দপ্তর, যদিও জানিয়েছে যে আই এম সি টি-এর প্রতিবেদন রাজ্য সরকারকে জানানো হয়নি (এপ্রিল 2022)। উত্তরটি গ্রহণযোগ্য নয় কারণ পরিশেষে আমফানের জন্য প্রদানযোগ্য সহায়তার পরিমাণ সম্পর্কে দপ্তর থেকে কোনো স্পষ্টীকরণ চাওয়া হয়নি।

4.8 গৃহ নির্মান অনুদান বিতরণে অনিয়ম

পশ্চিমবঙ্গ বিপর্যয় মোকাবিলা ম্যানুয়াল-এর অনুচ্ছেদ 14.10 এবং ডি এম সি ডি দপ্তরের আদেশ[216] অনুসারে এইচ বি অনুদান দেওয়া হয় দারিদ্রসীমার নীচে বসবাসকারী অসহায় পরিবারগুলিকে যাদের পারিবারিক আয় প্রতিমাসে 2,500.00 টাকার বেশি নয়, প্রাকৃতিক দুর্যোগ এবং দুর্ঘটনাজনিত অগ্নিকান্ডের ফলে তাদের ক্ষতিগ্রস্ত/ ধ্বংসপ্রাপ্ত বসতবাড়িগুলির পুনঃনির্মাণ এবং মেরামত করার জন্য।

পশ্চিমবঙ্গ বিপর্যয় মোকাবিলা ম্যানুয়াল-এর অনুচ্ছেদ 14.11 অনুসারে, একটি যৌথ পরিদর্শন দল গঠিত হয়েছে সংশ্লিষ্ট গ্রাম পঞ্চায়েতের প্রধান, পঞ্চায়েত সমিতির সভাপতি এবং সমষ্টি উন্নয়ন আধিকারিক (বি ডি ও) (গ্রামীণ এলাকার জন্য) বা সংশ্লিষ্ট পৌরসভা/ শহরাঞ্চল কতৃপক্ষ এবং মহকুমা শাসকদের (এস ডি ও) মধ্যে থেকে একজন করে প্রতিনিধি নিয়ে ক্ষতিগ্রস্তদের আর্থিক অবস্থাসহ বাড়ির ক্ষয়ক্ষতির তদন্তের জন্য একটি যৌথ পরিদর্শন দল গঠন করা উচিত। তারা সংশ্লিষ্ট বি ডি ও বা এস ডি ও-কে এইচ বি অনুদানের জন্য অগ্রাধিকারের ভিত্তিতে তালিকার খসড়া ''ফর্ম- সি'' জমা দেবে। যদি কোনো দাবি বা আপত্তি থাকে তা নিষ্পত্তি করার পর বি ডি ও বা এস ডি ও চূড়ান্ত তালিকা ''ফর্ম-বি'' প্রস্তুত ও অনুমোদন করবেন।

ডি এম সি ডি দপ্তরের বিদ্যমান নিয়ম[217] অনুযায়ী এইচ বি অনুদানের দাবিগুলির প্রক্রিয়াকরণের জন্য বাড়ির মালিকের সাথে ক্ষতিগ্রস্ত বাড়ির ছবি জমা দেওয়া বাধ্যতামূলক। এইচ বি অনুদানের জন্য তহবিল, সংশ্লিষ্ট জেলা ম্যাজিস্ট্রেটের কাছ থেকে পাওয়া অনুমোদিত অগ্রাধিকার তালিকার ভিত্তিতে বিতরণ করা হবে। দাবির বিষয়ে সংশ্লিষ্ট বি ডি ও/ এস ডি ও-দের পূর্বের সিদ্ধান্তে বিক্ষুব্ধ সুবিধাপ্রাপকদের কাছ থেকেও নতুন আবেদন আহ্বান করা হয়েছিল বিশেষ ক্যাম্পের মাধ্যমে। 6 থেকে 7 আগষ্ট 2020-এর মধ্যে গ্রাম পঞ্চায়েত/পৌরসভায় ড্রপ বক্সে আবেদনগুলি গৃহীত হয়েছিল, যা বি ডি ও/ এস ডি ও-এর অফিসে রাখা হয়েছিল। 12 আগষ্ট 2020-এর মধ্যে সমস্ত ক্ষেত্রের তদন্ত শেষ করা নিশ্চিত করার জন্য বিশেষ দলও গঠন করা হয়েছিল। সমস্ত আবেদন সরেজমিন অনুসন্ধানের ভিত্তিতে গৃহীত অথবা বাতিল হয়েছিল।

[216] *মেমো নং-1129 (24)- ডি এম সি ডি -11017(99)/20/2020 তারিখ 24.06.2020।*

[217] *আদেশ সংখ্যা-885(18)- এফ আর/6 এফ-8/12 তারিখ 07 ই মে 2012।*

জি ও ডব্লিউ বি দ্বারা দুটি হারে গৃহ নির্মান অনুদান বিতরণ করা হয়েছিল, সম্পূর্ণভাবে ক্ষতিগ্রস্ত বাড়ির জন্য 20,000 হাজার টাকা এবং আংশিকভাবে ক্ষতিগ্রস্ত বাড়ির জন্য 5,000 টাকা। নিরীক্ষা ছয়টি নির্বাচিত জেলায় পরীক্ষামূলকভাবে যাচাই করেছে যেখানে 16টি জেলার মোট 1,948.51 কোটি টাকার মধ্যে 1,853.47 কোটি টাকার এইচ বি অনুদান (95.12 শতাংশ) দেওয়া হয়েছে।

4.8.1 এইচ বি অনুদানের জন্য মূল্যায়নকৃত এবং প্রকৃত সুবিধাপ্রাপকদের মধ্যে বিস্তর পার্থক্য

প্রবল ঘূর্ণিঝড় আমফানের স্মারকলিপি অনুসারে, জি ও ডব্লিউ বি 16টি জেলার ক্ষেত্রে 24,29,136টি ক্ষতিগ্রস্ত বাড়ির জন্য 18,188.86 কোটি টাকা কেন্দ্রীয় সহায়তা চেয়েছে (18,92,946টি সম্পূর্ণ/ গুরুতরভাবে ক্ষতিগ্রস্ত বাড়ি, 4,99,558টি আংশিকভাবে ক্ষতিগ্রস্ত বাড়ি এবং 36,632টি ক্ষতিগ্রস্ত কুঁড়েঘর)।

নিরীক্ষায় প্রাপ্ত জেলা ভিত্তিক মূল্যায়নকৃত সুবিধাপ্রাপকের সংখ্যার স্বাপেক্ষে 16টি ক্ষতিগ্রস্ত জেলার জন্য ডি এম সি ডি দপ্তর থেকে এইচ বি অনুদান প্রদান করা হয়েছে ***পরিশিষ্ট-43***। এইচ বি অনুদান প্রাপ্ত সুবিধাপ্রাপকদের প্রকৃত সংখ্যার সাথে স্মারকলিপিতে মূল্যায়ন করা ক্ষতিগ্রস্ত বাড়িগুলির তথ্য বিশ্লেষণ করার পর, নিম্নলিখিত গরমিল পাওয়া গেছে :

(i) মূল্যায়নকৃত 18,92,946 পরিসংখ্যানের সাপেক্ষে 16টি জেলার 5,69,597টি পরিবারকে সম্পূর্ণরূপে ক্ষতিগ্রস্ত বাড়ির জন্য এইচ বি অনুদানের জন্য নির্বাচিত করা হয়েছিল। এইভাবে, প্রকৃত পরিবারের সংখ্যা মূল্যায়নকৃত পরিসংখ্যানের তুলনায় 13,23,349টি (69.91 শতাংশ) কম ছিল।

(ii) মূল্যায়নকৃত 4,99,558 জন সুবিধাপ্রাপকের পরিসংখ্যান সত্ত্বেও প্রকৃতপক্ষে 16টি জেলার 15,33,787 জন সুবিধাপ্রাপককে আংশিকভাবে ক্ষতিগ্রস্ত বাড়ির জন্য এইচ বি অনুদান দেওয়া হয়েছিল। এইভাবে প্রকৃত সুবিধাপ্রাপকের সংখ্যা মূল্যায়নকৃত পরিসংখ্যানের চেয়ে 10,34,229টি (207.03 শতাংশ) বেশি ছিল। উপরের তথ্য থেকে স্পষ্ট, অনেক পরিবার যাদের বাড়ি সম্পূর্ণরূপে ক্ষতিগ্রস্ত হয়েছে তারা সম্পূর্ণ এইচ বি অনুদানের সুবিধা থেকে বঞ্চিত ছিল। অন্যদিকে, আংশিক এইচ বি অনুদান প্রদান করা পরিবারের সংখ্যা মূল্যায়নকৃত সংখ্যার তিনগুন ছিল যা ইঙ্গিত করে ক্ষতির মূল্যায়ন সঠিক ভাবে হয়নি।

অতএব, এটা প্রতীয়মান হয় যে মূল্যায়ন কালে অনেক 'আংশিকভাবে ক্ষতিগ্রস্ত বাড়ি' কেই 'সম্পূর্ণ ক্ষতিগ্রস্ত বাড়ি'-র বিভাগে অন্তর্ভূক্ত করা হয়েছিল অথবা পরবর্তী পর্যায়ে এই পরিবারগুলিকে অন্তর্ভূক্ত করা হয়েছিল যদিও তার কারণ নথিবদ্ধ ছিলনা।

রাজ্যের সবচেয়ে পশ্চিমের জেলা, পুরুলিয়া জেলায় যে সমস্ত বাড়িগুলি ক্ষতিগ্রস্ত হয়েছিল সেগুলিকে সম্পূর্ণরূপে ক্ষতিগ্রস্ত হয়েছে বলে মূল্যায়ন করা হয়েছিল। পুরুলিয়া ঘূর্ণিঝড়ের কেন্দ্র থেকে দূরবর্তী জেলা হওয়ায়, প্রবল ঘূর্ণিঝড় বিপর্যয়ে মারাত্মকভাবে ক্ষতিগ্রস্ত হয়নি। এমনকি পূর্ব মেদিনীপুর এবং পশ্চিম মেদিনীপুরের মতো আরও বেশি ক্ষতিগ্রস্ত পশ্চিমের জেলাগুলিতে, মূল্যায়নে আংশিক এবং সম্পূর্ণ ক্ষতিগ্রস্ত বাড়িগুলি অন্তর্ভূক্ত রয়েছে। উক্ত জেলা জুড়ে একটিও আংশিক ক্ষতিগ্রস্ত বাড়ি ছাড়া 100 শতাংশ সম্পূর্ণরূপে ক্ষতিগ্রস্ত বাড়ির মূল্যায়ন এবং অর্থপ্রদান অবাস্তব।

ডি এম সি ডি দপ্তর দক্ষিণ 24 পরগণা জেলার উত্তরটি পাঠিয়েছে যেখানে বলা হয়েছে (জানুয়ারি 2022) যে, ঘূর্ণিঝড় আমফানের পরেই ক্ষতিগ্রস্ত ব্যক্তিদের দ্রুত তাৎক্ষণিক ত্রাণ প্রদানের

উদ্দেশ্যে প্রয়োজনীয় তহবিলের জন্য ডি এম সি ডি দপ্তর একটি প্রাথমিক মূল্যায়ন করেছিল। যাইহোক, সরেজমিন অনুসন্ধানের মাধ্যমে ত্রাণ বন্টনের সময় প্রকৃত সুবিধাপ্রাপকদের সম্পূর্ণ এবং আংশিক ক্ষতিগ্রস্ত বাড়ি এই দুই শ্রেণীতে ভাগ করা হয় এবং সেই অনুসারে এইচ বি অনুদান দেওয়া হয়েছিল।

উত্তরটি গ্রহণযোগ্য নয় যেহেতু ডি এম সি ডি দ্বারা প্রস্তুত করা পূর্বের মূল্যায়নকৃত প্রতিবেদনের সাথে এবং বাস্তবের প্রকৃত চিত্রের মধ্যে ব্যাপক বৈচিত্র রয়েছে। তবে, দক্ষিণ 24 পরগণার ক্ষেত্রে সম্পূর্ণ ক্ষতিগ্রস্ত বাড়ির জন্য পার্থক্য ছিল 77.21 শতাংশ বেশি, যা ইঙ্গিত করে যে মূল্যায়ন অতিরঞ্জিত হতে পারে।

4.8.2 বিতরণের দুটি ভিন্ন পর্যায়ে একই হারে গৃহ নির্মাণ অনুদান প্রদান করা হয়নি

আমফানের কারণে 16টি ক্ষতিগ্রস্ত জেলার 21,03,384 জন সুবিধাপ্রাপকদের জন্য ডি এম সি ডি দপ্তর (28 মে থেকে 29 ডিসেম্বর 2020- এর মধ্যে) 1,948.51 কোটি টাকা এইচ বি অনুদান বরাদ্দ করেছিল।

বন্টন আদেশের পুঙ্খানুপুঙ্খ যাচাই-এর মাধ্যমে নিরীক্ষার দ্বারা জানা যায় যে, ডি এম সি ডি দপ্তর প্রাথমিকভাবে (28 মে থেকে 30 মে 2020-এর মধ্যে) চারটি বন্টন আদেশের সাপেক্ষে 1,000 কোটি টাকা (মোট বরাদ্দকৃত 1,948.51 কোটি টাকার 51.32 শতাংশ) বরাদ্দ করেছিল যেখানে প্রতিটি ক্ষতিগ্রস্ত বাড়ির জন্য 20,000 টাকা করে 5,00,000 লক্ষ সুবিধাপ্রাপককে এইচ বি অনুদান মঞ্জুর করা হয়েছিল।

পরবর্তীকালে, ডি এম সি ডি দপ্তর তাদের আদেশে[218] (জুন 2020) সম্পূর্ণভাবে ক্ষতিগ্রস্ত বাড়ির জন্য 20,000 টাকা এবং আংশিকভাবে ক্ষতিগ্রস্ত বাড়ির জন্য 5,000 টাকা এইচ বি অনুদানের হার সংশোধন করেছিল এবং 16 লক্ষের বেশি মানুষের মধ্যে 906.07 কোটি টাকা বিতরণ করা হয়েছিল। অতএব, যেখানে মাত্র পাঁচ লক্ষ পরিবারকে 1,000 কোটি টাকার সুবিধা দেওয়া হয়েছিল সেখানে 16 লাখেরও বেশি লোককে (21,03,384 – 5,00,000 = 16,03,384) 906.07 কোটি টাকা অনুদান দেওয়া হয়েছিল; অর্থাৎ যেখানে প্রায় 25 শতাংশ ক্ষতিগ্রস্ত মানুষ অনুদানের 50 শতাংশের বেশি সুবিধা পেয়েছেন সেখানে বাকি পরিমাণ বিতরণ করা হয়েছে 75 শতাংশ ক্ষতিগ্রস্ত মানুষের মধ্যে।

এইভাবে, দুটি ভিন্ন পর্যায়ে এইচ বি অনুদান বিতরণে, এইচ বি অনুদানের হারে কোনো সমতা ছিল না। সুবিধাপ্রাপকদের এইচ বি অনুদানের সহায়তা প্রদানে হারের এই তারতম্য জি ও ডব্লিউ বি-এর সিদ্ধান্তহীনতাকে প্রতিফলিত করে। এটি এই সত্যের ইঙ্গিত দেয় যে এইচ বি অনুদান বিতরণে ডি এম সি ডি দপ্তর দ্বৈত মানদন্ড স্থির করেছিল যা কেবল বৈষম্যমূলক প্রকৃতিরই ছিল তাই নয় বরং ইক্যুইটি নীতিরও লঙ্ঘন ছিল।

পশ্চিম মেদিনীপুর এবং দক্ষিণ 24 পরগণার তিনটি নির্বাচিত ব্লকে[219] সুবিধাপ্রাপকদের সমীক্ষা চলাকালীন, এটি দেখা গেছে যে আটটি ক্ষেত্রে , আংশিকভাবে ক্ষতিগ্রস্ত বাড়ির জন্য সুবিধাপ্রাপকদের প্রথম পর্যায়ে 20,000 টাকা হারে এইচ বি অনুদান দেওয়া হয়েছে, যেহেতু ডি এম সি ডি দপ্তর আংশিক ক্ষতিগ্রস্ত বাড়ির জন্য কোনো হার নির্ধারণ করেনি। এই ক্ষেত্রগুলির বিশদ বিবরণ **সারণী 4.3**-এ দেওয়া হয়েছে :

---

[218] আদেশ সংখ্যা.-1141-ডি এম সি ডি-11011/1/2020-ডি এম এস ই সি- ডি এম সি ডি দপ্তর তারিখ 25 জুন 2020।

[219] পশ্চিম মেদিনীপুরের ডেবরা ব্লক, দক্ষিণ 24 পরগণার মগরাহাট -I এবং নামখানা ব্লক।

সারণী 4.3: বাড়ির আংশিক ক্ষতি হওয়া সত্ত্বেও উচ্চ হারে এইচ বি অনুদান পাওয়া পরিবারের বিবরণ

ক্রমিক সংখ্যা	জেলার নাম	সুবিধাপ্রাপকের নাম	ব্লক, জি পি, গ্রাম	সুবিধাপ্রাপক/ ফর্ম-বি সমীক্ষা অনুযায়ী ক্ষতির প্রকৃতি	প্রদত্ত পরিমাণ (টাকায়)	আই এফ এম এস রসিদ সংখ্যা
1	পশ্চিম মেদিনীপুর	রাম হাঁসদা	ডেবরা, ডেবরা-II, চককুমার	আংশিকভাবে	20,000	14/আর এল
2		শম্ভু ভৌমিক	ডেবরা, ডেবরা-II, আলিশাগড়	আংশিকভাবে	20,000	32/ আর এল
3		কবিতা নাগ	ডেবরা, ডেবরা-II, হামিরপুর	আংশিকভাবে	20,000	14/ আর এল
4		শেফালি প্রামানিক	ডেবরা, ডেবরা-II, আলিশাগড়	আংশিকভাবে	20,000	14/ আর এল
5		রবি কিসকু	ডেবরা, ডেবরা-II, চককুমার	আংশিকভাবে	20,000	14/ আর এল
6	দক্ষিণ 24 পরগণা	অর্চনা প্রামানিক	নামখানা, বুদ্ধখালি	আংশিকভাবে	20,000	আই এফ এম এস-এর মাধ্যমে অর্থ প্রদান করা হয়নি
7		সুন্দরি প্রামানিক	মগরাহাট-I, শেরপুর, শেরপুর	আংশিকভাবে	20,000	
8		অসীমা দাস	মগরাহাট-I, শেরপুর, শেরপুর	আংশিকভাবে	20,000	
				মোট	**1,60,000**	

(উৎস: সুবিধাপ্রাপকদের সমীক্ষা এবং সংশ্লিষ্ট ব্লকের ফর্ম-বি)

উপরোক্ত ক্ষেত্রগুলি শুধুমাত্র দৃষ্টান্তমূলক প্রকৃতির যেগুলি ছয়টি নির্বাচিত জেলার মধ্যে দুটি জেলার তিনটি ব্লকে ‘‘ফর্ম- বি’’-এর সুবিধাপ্রাপকদের সমীক্ষা তদন্তের সময় পাওয়া গেছে। অন্যান্য ব্লক এবং জেলাতেও একই ধরনের ঘটনার সম্ভাবনা নিরীক্ষায় উড়িয়ে দেওয়া যায়না।

দপ্তরটি শুধুমাত্র দক্ষিণ 24 পরগণা, জেলা শাসকের উত্তরটি পাঠিয়েছে যেখানে বলা হয়েছে (জানুয়ারি 2022) যে, তিন জনের মধ্যে একজন সুবিধাপ্রাপকের কাছ থেকে পুনরুদ্ধার করা হয়েছে এবং বাকি দুজন সুবিধাপ্রাপকের ক্ষেত্রে সম্পূর্ণ ক্ষতিগ্রস্ত বাড়ির জন্য অর্থপ্রদানের সুপারিশ করা হয়েছিল এবং সেই অনুযায়ী তাদের প্রত্যেককে 20,000 টাকা প্রদান করা হয়েছিল। উত্তরটি গ্রহণ যোগ্য নয় কারণ বিভাগীয় কর্মীদের সাথে নিয়ে নিরীক্ষা দল দ্বারা যৌথভাবে সুবিধাপ্রাপক সমীক্ষার সময়, ওই দুইজন সুবিধাপ্রাপক স্বীকার করেছেন যে আমফানের কারণে তাদের বাড়িগুলি শুধুমাত্র আংশিকভাবে ক্ষতিগ্রস্ত হয়েছিল।

4.8.3 দরিদ্র শ্রেনীর অন্তর্গত নয় এমন অমনোনীত সুবিধাপ্রাপকদের 251.38 কোটি টাকার এইচ বি অনুদান প্রদান

নিরীক্ষা ছয়টি নির্বাচিত জেলার 95টি ব্লক এবং 52টি ইউ এল বি- এর ‘‘ফর্ম- বি’’তে থাকা 8,58,296 জন সুবিধাপ্রাপকের তালিকা যাচাই করেছে।

নিরীক্ষায় লক্ষ্য করা যায় যে তালিকায় ছয়টি নির্বাচিত জেলার 95টি ব্লক এবং 52টি ইউ এল বি-এর 3,12,088 জন সুবিধাপ্রাপক (36.36 শতাংশ) যারা দরিদ্র শ্রেণীর অন্তর্ভূক্ত নয়, কিন্তু 251.38 কোটি টাকার সহায়তা পেয়েছিল। এইভাবে, 2,500 টাকার বেশি মাসিক আয়ের সুবিধাভোগীদের ‘‘ফর্ম-বি’’-তে অন্তর্ভূক্ত করা জি ও ডব্লিউ বি দ্বারা নির্ধারিত যোগ্যতার মানদন্ডের লঙ্ঘন ছিল। অন্যান্য জেলায় দরিদ্র নয় এমন ব্যক্তিদের একইভাবে অর্থ প্রদানের বিষয়টি উড়িয়ে দেওয়া যায়না। বাকি ব্লক এবং ইউ এল বি গুলিতে ফর্ম-বি নিরীক্ষার জন্য প্রস্তুত করা হয়নি। সুতরাং এটি স্পষ্ট যে দরিদ্র নয় এমন শ্রেণীতে প্রদত্ত সহায়তার সামগ্রিক পরিমাণ অনেক বেশি। এইচ বি অনুদান প্রদান করা অ-দরিদ্র সুবিধাপ্রাপকদের বিবরণ ***পরিশিষ্ট-44***-তে দেখানো হয়েছে।

বিষয়টি গোচরে আসার পর, ডি এম সি ডি দপ্তর আমফান সম্পর্কিত বিভিন্ন আদেশ পাঠিয়েছে এবং জানিয়েছে (মার্চ 2022) যে ‘‘দরিদ্র’’ শব্দটি শুধুমাত্র জুলাই 2020- এর একটি আদেশে উল্লেখ করা হয়েছে। বিভাগটি পুনরায় জানিয়েছে যে এই আদেশটি এইচ বি অনুদান বন্টনের আগে ক্ষতিগ্রস্ত বাড়িগুলির চাক্ষুষ যাচাইয়ের উপর জোর দেওয়ার জন্য জারি করা হয়েছিল যাতে দরিদ্র

পরিবারগুলিকে অগ্রাধিকার দেওয়া যায় এবং এর অর্থ এই নয় যে এইচ বি অনুদান শুধুমাত্র দরিদ্র পরিবারের মধ্যেই সীমাবদ্ধ থাকবে। তবে, উত্তরটি গ্রহণযোগ্য নয় কারণ ডি এম সি দপ্তরের আদেশ (জুন 2020) অনুসারে, এইচ বি অনুদান শুধুমাত্র দরিদ্র পরিবারগুলিকে প্রদান করা উচিত।

4.8.4 সরকারি হিসাবের বাইরে তহবিলের নিয়মবহির্ভূত জমা

আমফানের জন্য সুবিধাপ্রাপক সম্পর্কিত সমস্ত সহায়তা সংশ্লিষ্ট কোষাগারগুলির[220] দ্বারা ডি বি টি-এর মাধ্যমে সুবিধাপ্রাকদের ব্যাঙ্ক অ্যাকাউন্টে স্থানান্তর করার প্রয়োজন ছিল।

নির্বাচিত ছয়টি জেলায় এইচ বি অনুদানের নিরীক্ষার সময় দেখা গেছে যে ছয়টির মধ্যে চারটি জেলা কর্তৃপক্ষ ইন্টিগ্রেটেড ফাইন্যান্সিয়াল ম্যানেজমেন্ট সিস্টেম (আই এফ এম এস)-এর মাধ্যমে তৈরি ট্রেজারি বিল-এর মাধ্যমে সুবিধাপ্রাপকদের এইচ বি অনুদানের অর্থ প্রদান করেছে। এরমধ্যে উত্তর 24 পরগণা[221] এবং দক্ষিণ 24 পরগণা[222] জেলা কর্তৃপক্ষ (মে 2020 এবং জানুয়ারি 2021-এর মধ্যে) এইচ বি অনুদানের জন্য সম্পূর্ণ বরাদ্দ অর্থ 1,383.23 কোটি টাকা, 12টি ভাউচারের মাধ্যমে কোষাগার থেকে তুলে নিয়েছে (রাজ্যের দ্বারা অনুমোদিত 1,948.51 কোটি টাকা, এইচ বি অনুদানের 70.99 শতাংশ) এবং জেলা কর্তৃপক্ষের নির্দিষ্ট বাণিজ্যিক ব্যাঙ্ক অ্যাকাউন্টে রাশিটি জমা করেছে সেই কোষাগার থেকে ডি বি টি করার জন্য।

এইভাবে, কোষাগার থেকে টাকা তুলে নেওয়া এবং সরকারি হিসাবের বাইরে জমা করা পশ্চিমবঙ্গ ট্রেজারি নিয়ম, 2005-এর অনুসারে নিয়মবহির্ভূত।

দক্ষিণ 24 পরগণা জেলায় 21 জানুয়ারি 2022 পর্যন্ত 34.68 কোটি টাকা খরচ হয়নি। তবে জেলাটি, ফেরত দেওয়া 10 কোটি টাকা বাদে সম্পূর্ণ অর্থের জন্য ইউ সি জমা দিয়েছে। উত্তর 24 পরগণার জেলার ক্ষেত্রে বরাদ্দকৃত অর্থ যদি না খরচ হওয়ার কারণে ব্যাঙ্ক অ্যাকাউন্টে রয়ে গিয়ে থাকে তা ব্যাঙ্ক স্টেটমেন্ট না পাওয়ার কারণে বিশ্লেষণ করা যায়নি। যদিও, উত্তর 24 পরগণা জেলা দ্বারা সম্পূর্ণ অর্থের জন্য ইউ সি জমা দেওয়া হয়েছিল।

বিষয়টি গোচরে আসার পর, উত্তর 24 পরগণার জেলা শাসক জানিয়েছেন (জানুয়ারি 2022) যে লোকবলের অভাবে, আই এফ এম এস-এর মাধ্যমে অর্থপ্রদান করা যায়নি। দক্ষিণ 24 পরগণার জেলা শাসক জানিয়েছেন (জানুয়ারি 2022) যে, বিপুল সংখ্যক সুবিধাপ্রাপককে ট্রেজারি পদ্ধতির মাধ্যমে এইচ বি অনুদান প্রদান করা কঠিন ছিল। দ্বিগুন অর্থপ্রদান রোধ করতে আই টি পদ্ধতির মাধ্যমে ব্যাঙ্ক অ্যাকাউন্ট থেকে অর্থপ্রদান করা হয়েছিল। উত্তরটি গ্রহণযোগ্য নয় কারণ ট্রেজারি পদ্ধতির বাইরে টাকা জমা করার পন্থা ট্রেজারি নিয়মের পরিপন্থী। এছাড়াও, জেলাটি অন্যান্য প্রকল্পের সুবিধাপ্রাপকদের আই এফ এম এস-এর মাধ্যমে নিয়মিত অর্থ প্রদান করেছে। সরকারি অর্থের স্বচ্ছতা ও সঠিক হিসাব নিকাশের স্বার্থে রাজ্যের উচিত ডি বি টি পদ্ধতি বিবেচনা করা যা সব ক্ষেত্রেই আই এফ এম এস-এর সাথে যুক্ত থাকবে।

ফলস্বরূপ ভুল এবং অসম্পূর্ণ ইউ সি জমা দেওয়া হয়েছে, এরফলে তহবিলের অনায্য ব্যবহার হয়েছে এবং সহায়তার একটি ভুল চিত্র উপস্থাপিত হয়েছে।

[220] পশ্চিমবঙ্গ ট্রেজারি নিয়ম 2005-এর অনুচ্ছেদ 4.002 অনুযায়ী যদি না সরকার মহা গাণনিক (অ্যাকাউন্টস অ্যান্ড এনটাইটেলমেন্ট), পশ্চিমবঙ্গ- এর সাথে পরামর্শ করে নির্দেশ দেয় অন্যথায় সংশ্লিষ্ট ট্রেজারি আধিকারিক বা পেনশন বিতরণ আধিকারিক বা বেতন এবং লেখা আধিকারিক, কোলকাতা বা মহা গাণনিক (অ্যাকাউন্টস অ্যান্ড এনটাইটেলমেন্ট), পশ্চিমবঙ্গ দ্বারা এই পক্ষে অনুমোদিত ভারতের নিরীক্ষা এবং লেখা দপ্তরে একজন আধিকারিকের লিখিত অনুমতি ছাড়া সরকারি তহবিল থেকে টাকা তোলা যাবে না।

[221] 578.23 কোটি টাকা।

[222] 805.00 কোটি টাকা।

4.8.5 9,226 জন সুবিধাপ্রাপককে একাধিক বার অর্থ প্রদানের সাথে 18.07 কোটি টাকার এইচ বি অনুদান জড়িত

ডি এম সি ডি দপ্তরের আদেশ[223] অনুসারে, সুবিধাপ্রাপকদের তালিকায় নাম, ঠিকানা, যোগাযোগের নম্বর এবং ইন্ডিয়ান ফিনান্সিয়াল সিস্টেম কোড (আই এফ এস সি) সহ ব্যাঙ্ক অ্যাকাউন্ট নম্বর থাকতে হবে। পুনরায়, ডি এম সি ডি দপ্তরের প্রধান সচিব জেলা কর্তৃপক্ষকে নির্দেশ দিয়েছিলেন[224] (আগষ্ট 2020) এইচ বি অনুদান একই পরিবারে দুবার প্রদান করা হয়নি এটি নিশ্চিত করার জন্য ডিজিটাল তথ্য থেকে "তুলনা এবং যাচাই কার্য" সম্পাদন করে দুবার অন্তর্ভুক্তি সংক্রান্ত যাচাই প্রতিবেদন জমা করতে হবে।

আই এফ এম এস ভাউচার এবং ব্যাঙ্ক স্ক্রোল থেকে, নিরীক্ষা ছয়টি নির্বাচিত জেলার 20,13,741 জন সুবিধাপ্রাপকের মধ্যে 19,38,238 জন সুবিধাপ্রাপকের তথ্য সংগ্রহ করেছে। প্রাপ্ত তথ্যগুলি আইডিয়া টুলের মাধ্যমে বিশ্লেষণ করা হয়েছে এবং দেখা গেছে যে 18,891টি ক্ষেত্রে, এইচ বি অনুদান একাধিকবার জমা হয়েছে এবং 9,226 জন সুবিধাপ্রাপকের ব্যাঙ্ক অ্যাকাউন্টে নয় বার পর্যন্ত টাকা জমা পড়েছে। ফলস্বরূপ আর্থিক সহায়তার অনায্য বন্টণ হয়েছে এবং 18.07 কোটি টাকা একাধিক বার প্রদান করার কারণে ব্যয় হয়েছে। নিরীক্ষায় আরও দেখা গেছে যে, বারবার অর্থপ্রদান করা হয়নি তা নিশ্চিত করতে জেলা কর্তৃপক্ষের দ্বারা কোনো ব্যবস্থা গ্রহণ করা হয়নি।

একাধিক বার অর্থ প্রদানের উপরোক্ত ঘটনাটি নিরীক্ষার জন্য নির্বাচিত সমস্ত জেলায় দেখা গেছে এবং তাই অবশিষ্ট জেলাগুলিতে এমন ঘটনার সম্ভাবনা উড়িয়ে দেওয়া যায় না। এইভাবে, এটা শুধুমাত্র সুবিধাপ্রাপক নির্বাচন প্রক্রিয়ায় গুরুতর ঘাটতি তুলে ধরে না, এই ধরনের একাধিক অর্থপ্রদানের ঘটনা বন্ধ করার জন্য ডি বি টি করার আগে পর্যাপ্ত ব্যবস্থাগ্রহণ এবং সমন্বয়ের অভাবকেও ইঙ্গিত করে।

বিষয়টি গোচরে আসার পর, ছয়টি নির্বাচিত জেলার মধ্যে পাঁচটি জেলার (দক্ষিণ 24 পরগণা ছাড়া) জেলা শাসক নিরীক্ষার ফলাফল মেনে নিয়েছেন এবং জানিয়েছেন (ডিসেম্বর 2021 এবং জানুয়ারি 2022-এর মধ্যে) যে, সমস্ত সুবিধাপ্রাপকদের প্রদত্ত অতিরিক্ত অর্থ ফেরত দেবার জন্য বিজ্ঞপ্তি জারি করা হয়েছে এবং যে সমস্ত সুবিধাপ্রাপক অতিরিক্ত অর্থ ফেরত দেননি তাদের বিরুদ্ধে আইনি ব্যবস্থা নেওয়ার জন্য সংশ্লিষ্ট বি ডি ও/ এস ডি ও-কে নির্দেশ দেওয়া হয়েছে। দক্ষিণ 24 পরগণার জেলা শাসক কোনো সুনির্দিষ্ট উত্তর পেশ করেনি।

4.8.6 4.99 কোটি টাকার সন্দেহজনক লেনদেন

ব্যাঙ্ক অ্যাকাউন্ট নম্বর একটি গ্রাহক বা একটি সত্তা এবং একটি ব্যাঙ্কের মধ্যে সম্পর্ক চিহ্নিত করে। প্রত্যেকটি ব্যাঙ্কের অ্যাকাউন্ট নম্বরের গঠন ভিন্ন। সেই অনুযায়ী, রিজার্ভ ব্যাঙ্ক অফ ইন্ডিয়া (আর বি আই)-র পে এন্ড সেটেলমেন্ট সিস্টেম দপ্তর ভারতের সমস্ত ব্যাঙ্কগুলির অ্যাকাউন্ট নম্বরের কাঠামোর উপর একটি প্রতিবেদন[225] (ডিসেম্বর 2012) পাঠিয়েছে। নিরীক্ষায় সন্দেহজনক লেনদেন সংক্রান্ত নিম্নলিখিত পর্যবেক্ষণগুলি লক্ষ্য করা গেছে :

➢ **দক্ষিণ 24 পরগণা :** সুবিধাপ্রাপকদের এইচ বি অনুদানের 8,62,394টি সফল অর্থপ্রদানের ব্যাঙ্ক স্ক্রোল বিশ্লেষণ করা হয়েছিল এবং দেখা গেছে যে ব্যাঙ্ক স্ক্রোলে উল্লিখিত 133 জন (67টি সম্পূর্ণ ক্ষতিগ্রস্ত এবং 66টি আংশিক ক্ষতিগ্রস্ত) সুবিধাপ্রাপকের ক্ষেত্রে অ্যাকাউন্ট নম্বরগুলির কাঠামো আর বি আই দ্বারা নির্ধারিত কাঠামোর (ক্যারেকটার/ আলফা-নিউম্যারিক ক্যারেকটার নিয়ে গঠিত অ্যাকাউন্ট নম্বর) সাথে সঙ্গতিপূর্ণ নয়। ফলস্বরূপ, 133টি ব্যাঙ্ক অ্যাকাউন্টে 16.70 লক্ষ টাকার এইচ বি অনুদানের ডি বি টি সন্দেহজনক ছিল। উত্তরে,

---

[223] মেমো নং-1129 (24)- ডি এম সি ডি-11017(99)/20/2020 তারিখ 24.06.2020।

[224] মেমো নং-229 - পি এস ডি এম এন্ড সি ডি/2020 তারিখ 21 আগষ্ট 2020।

[225] একক রাউটিং কোড এবং অ্যাকাউন্ট নম্বর পরিকাঠামো পরীক্ষা করার জন্য প্রযুক্তিগত কমিটির প্রতিবেদন।

জেলাটি জানিয়েছেন (মার্চ 2022) যে, 133 জন সুবিধাভোগীর মধ্যে 129 জনের ক্ষেত্রে অর্থপ্রদান অসফল হয়েছে। যাইহোক, এই ধরনের অসফল অর্থপ্রদানের ক্ষেত্রে পরবর্তী পদক্ষেপের কথা জানানো হয়নি।

➢ **পশ্চিম মেদিনীপুর :** আই এফ এম এস ভাউচার বিশ্লেষণের পর দেখা গেছে যে 7,548 জন সুবিধাপ্রাপকের ক্ষেত্রে 4.82 কোটি টাকার এইচ বি অনুদান প্রদান অসফল হয়েছে। জেলা কর্তৃপক্ষ জানিয়েছেন (সেপ্টেম্বর 2021) যে, ব্যাঙ্কে ভুল বিবরণ পেশের কারনে লেনদেন অসফল হয়েছে। অসফল লেনদেন যে কারণে হয়েছে সেই ত্রুটিপূর্ণ প্রয়োজনীয় বিবরণ সংশোধনের জন্য সংশ্লিষ্ট কর্তৃপক্ষকে জানানো হয়েছিল। সংশোধিত তথ্য প্রাপ্তির পর, আলাদা বিল তৈরি না করেই নির্দিষ্ট সুবিধাপ্রাপকরা টাকা পেয়ে গেছেন বলা হয়েছে। জেলা কর্তৃপক্ষ পরবর্তীকালে এই 4.82 কোটি টাকার সফল অর্থ প্রদানের প্রমাণ পেশ করতে পারেনি, পরিবর্তে ব্লক/ সাব-ডিভিশনের সঙ্গে ব্যর্থ লেনদেন সংক্রান্ত চিঠিপত্র পেশ করা হয়েছিল।

উল্লিখিত তথ্যানুসারে, এইচ বি অনুদানের জন্য ব্যয় হিসাবে কিভাবে 4.99 কোটি টাকা (0.17 কোটি টাকা + 4.82 কোটি টাকা) দেখানো হয়েছিল তা নিরীক্ষা নিশ্চিত করতে পারেনি। অন্যান্য জেলায় অনুরূপ ঘটনার সম্ভাবনা উড়িয়ে দেওয়া যায়না।

4.8.7 একাধিক সুবিধাপ্রাপকের ক্ষেত্রে ক্ষতিগ্রস্ত বাড়ির একই চিত্র ব্যবহার করা হয়েছে

ডি এম সি ডি দপ্তর[226] এইচ বি অনুদানের দাবি প্রক্রিয়াকরণের জন্য বাড়ির মালিকের সাথে ক্ষতিগ্রস্ত বাড়ির ছবি জমা বাধ্যতামূলক করেছিল। পরিদর্শন দলের ক্ষতিগ্রস্ত বাড়িগুলির ছবি নেওয়ারও প্রয়োজন ছিল।

নির্বাচিত জেলার জেলা কর্তৃপক্ষের কাছ থেকে সুবিধাপ্রাপকদের ছবি এবং/ অথবা তাদের ক্ষতিগ্রস্ত বাড়ির ছবি ফর্ম- বি বা আলাদাভাবে সি ডি-তে সংগ্রহ করা হয়েছিল। নিরীক্ষায় পাঁচটি জেলার 147টি ব্লক/পৌরসভার থেকে 3,70,491টি ক্ষতিগ্রস্ত বাড়ির ছবি প্রাপ্ত হয়েছিল, কেবল দক্ষিণ 24 পরগণা বাদে যেখানে কোনো ছবি পাওয়া যায়নি।

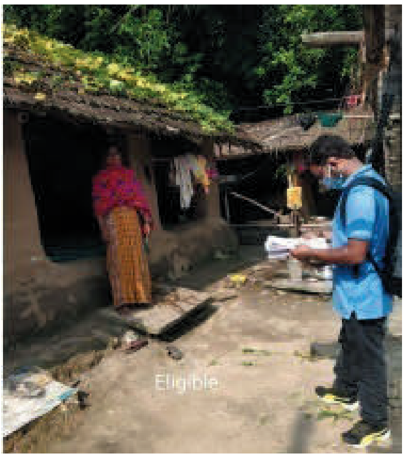
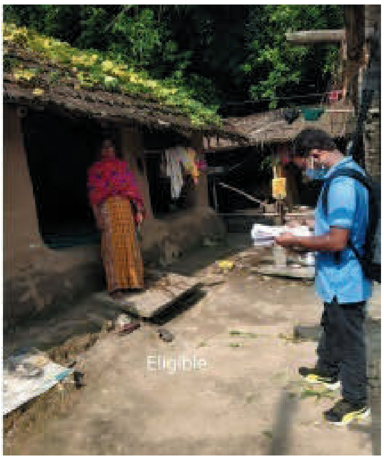
নিরীক্ষায় 31,457টি ছবির বিশ্লেষণ করে দেখা গেছে যে, 3,126টি ক্ষেত্রে একাধিক সুবিধাপ্রাপক একই ছবি ব্যবহার করেছিলেন। একাধিক সুবিধাপ্রাপকদের ক্ষেত্রে একই ছবি ব্যবহারের কিছু ঘটনা নীচে তুলে ধরা হল :

চিত্র 4.1

মারিয়াম বিবি (ফর্ম-বি সম্পূর্ণভাবে ক্ষতিগ্রস্ত বাড়ি, ক্রমিক সংখ্যা-1469), কে. জলপাই, মহিষাদল ব্লক, পূর্ব মেদিনীপুর	**রিজক দত্ত (ফর্ম-বি সম্পূর্ণভাবে ক্ষতিগ্রস্ত বাড়ি, ক্রমিক সংখ্যা-1470), কে. জলপাই, মহিষাদল ব্লক, পূর্ব মেদিনীপুর**

[226] *আদেশ সংখ্যা.-885(18)- এফ আর/6 এফ-8/12 তারিখ 07 ই মে 2012।*

চিত্র 4.2

	
তারাফান বিবি মালিথ্যা, (ফর্ম- বি ক্রমিক সংখ্যা-53) দোগাছি দাবতিপাড়া, করিমপুর- II ব্লক, নদীয়া	**রঙ্গিলা বিবি শেখ, (ফর্ম-বি, ক্রমিক সংখ্যা-163) গামাখালি, করিমপুর-II ব্লক, নদীয়া**

3,126টি ক্ষেত্রে একই ছবির ব্যবহার ইঙ্গিত করে যে এইচ বি অনুদানে অনায্য সুবিধা প্রদানের পরিমাণ আরও বেশি হতে পারে। যাইহোক, এই ধরণের অনায্য সুবিধার পরিমাণ নিশ্চিত করা যায়নি কারণ চিত্রগুলি ফর্ম-বি-এর ক্রমিক সংখ্যার সাথে ক্রস লিঙ্ক করা হয়নি। এই ধরণের কিছু উদাহরন নিম্নে চিত্র 4.3 থেকে 4.6-এ দেওয়া হল।

চিত্র 4.3

বাদল ভুঁইয়া (তারারুই জি পি), দাঁতন-I ব্লক, পশ্চিম মেদিনীপুর	**দিবাকর বেরা (দাঁতন-II জি পি), দাঁতন-I ব্লক, পশ্চিম মেদিনীপুর**

চিত্র 4.4

তাপস জানা (তারারুই জি পি), দাঁতন-I ব্লক, পশ্চিম মেদিনীপুর	**প্রতিমা বিসি (দাঁতন-I জি পি), দাঁতন-I ব্লক, পশ্চিম মেদিনীপুর**

চিত্র 4.5

কমলা রুহিদাস, কাকডিহি বাজার গ্রাম, শহীদ মাতঙ্গিনী ব্লক, পূর্ব মেদিনীপুর

প্রতিমা হাজরা, আন্দুলিয়া গ্রাম, শহীদ মাতঙ্গিনী ব্লক, পূর্ব মেদিনীপুর

চিত্র 4.6

দীপেস জানা, বি এম চক গ্রাম, চাঁদিপুর ব্লক, পূর্ব মেদিনীপুর

সুশান্ত মান্না, নারানদারী গ্রাম, চাঁদিপুর ব্লক, পূর্ব মেদিনীপুর

নদীয়া, পশ্চিম মেদিনীপুর এবং পূর্ব মেদিনীপুর-এর জেলা শাসক জানিয়েছেন (জানুয়ারি 2022) যে লেখার ভুলের জন্য একি ছবি দুবার ব্যবহারের ঘটনাটিগুলি ঘটেছিল, সেগুলি পরবর্তীকালে সংশোধন করা হয়েছিল। যদিও, সংশোধন সংক্রান্ত নথিপত্রগুলি নিরীক্ষার জন্য পেশ করা হয়নি।

4.8.8 ক্ষতি না হওয়া সত্ত্বেও সুবিধাপ্রাপকদের এইচ বি অনুদান দেওয়া

ডি এম সি ডি দপ্তর একটি আদেশের[227] মাধ্যমে, জেলা/ সাব-ডিভিশনের বরিষ্ঠ আধিকারিকদের প্রত্যক্ষ তত্ত্বাবধানে উপযুক্ত সংখ্যায় কর্মকর্তাদের নিয়ে একটি যথোপযুক্ত সংখ্যক দল গঠন করার নির্দেশ দিয়েছিল। সরেজমিনে তদন্ত বিশেষ দল দ্বারা করা এবং গৃহীত ও বাতিল দাবিগুলির তালিকা ব্লক/ পৌরসভায় প্রকাশ করার কথা বলা হয়েছিল।

নিরীক্ষা ছয়টি নির্বাচিত জেলার মধ্যে দুটি জেলার[228] 49টি ব্লক/পৌরসভার[229] ক্ষেত্রে এইচ বি অনুদানের আবেদন করে অমনোনীত 2,21,702 জন সুবিধাপ্রাপকের ডিজিটাইজড তথ্য

[227] 227- পি এস ডি এম এন্ড সি ডি /2020 তারিখ 01 আগষ্ট 2020।

[228] নদীয়া: 21টি ব্লক/ইউ এল বি-এর 20,892 জন এবং পশ্চিম মেদিনীপুর: 28টি ব্লক / ইউ এল বি-এর 2,00,810 জন।

[229] নদীয়া: 17টি ব্লক (চাকদা, হাঁসখালি, হরিণঘাটা, কালিগঞ্জ, কল্যানী, করিমপুর-I, করিমপুর-II, কৃষাণগঞ্জ, কৃষ্ণনগর-I, কৃষ্ণনগর-II, নবদ্বীপ, নাকাশিপাড়া, রানাঘাট-I, রানাঘাট-II, শান্তিপুর, তেহট্ট-I, তেহট্ট-II), এবং চারটি ইউ এল বি (গয়েশপুর, হরিনঘাটা, কৃষ্ণনগর, রানাঘাট), এবং পশ্চিম মেদিনীপুর: 21টি ব্লক (চন্দ্রকোনা-I, চন্দ্রকোনা-II, দাঁতন-I, দাঁতন-II, দাসপুর-I, দাসপুর-II, ডেবরা, গড়বেতা-I, গড়বেতা-II, গড়বেতা-III, ঘাটাল, কেসিয়াড়া, কেশপুর, খড়্গপুর-I, খড়্গপুর-II, মেদিনীপুর সদর, মোহনপুর, নারায়নগড়, পিংলা, সবং, শালবনি) এবং সাতটি ইউ এল বি ((চন্দ্রকোনা, ঘাটাল, খড়্গপুর, খরার, খীরপাই, মেদিনীপুর, রামজীবনপুর)।

সংগ্রহ করেছে। এর মধ্যে, দুটি জেলার 39টি ব্লক/পৌরসভার[230] ক্ষেত্রে মাত্র 2,02,128 জন সুবিধাপ্রাপকের[231] ব্যাঙ্ক বিবরণ পাওয়া গেছে। কোন ক্ষতি না হওয়ার কারণে উপরোক্ত সুবিধাপ্রাপকদের দাবি সংশ্লিষ্ট কর্তৃপক্ষ দ্বারা বাতিল করা হয়েছে। নিরীক্ষা আইডিয়া সফ্টওয়্যার- এর মাধ্যমে সংশ্লিষ্ট জেলার আই এফ এম এস বিলগুলির সাথে সেই 2,02,128 জন সুবিধাপ্রাপকের ব্যাঙ্কের বিবরণ যাচাই করেছে এবং দেখেছে যে 1,576 জন সুবিধাপ্রাপককে[232] 93.95 লক্ষ টাকা দেওয়া হয়েছে যাদের দাবি বাতিল করা হয়েছিল।

উত্তর 24 পরগণায়, সম্পূর্ণভাবে ক্ষতিগ্রস্ত বাড়ির জন্য 682 জন অমনোনীত সুবিধাপ্রাপককে 1.36 কোটি টাকা প্রদান করা হয়েছে। অযোগ্য সুবিধাপ্রাপকরা এইচ বি অনুদান ফেরত দেওয়ার জন্য জেলা কর্তৃপক্ষের কাছে আবেদন করেছিল যেহেতু তারা যোগ্য ছিল না। পরবর্তীকালে, জেলা কর্তৃপক্ষ 626 জন অমনোনীত সুবিধাপ্রাপকের থেকে 1.25 কোটি টাকা উদ্ধার করেছেন। বাকি 56 জন অমনোনীত সুবিধাপ্রাপকের জমা দেওয়া চেকগুলি, হয় জেলা কর্তৃপক্ষ দ্বারা নগদিকরণের জন্য উপস্থাপিত করা হয়নি বা কোনো কারণে চেক প্রত্যাখ্যাত হয়েছে।

এই ঘটনা এটাই ইঙ্গিত করে যে সুবিধাপ্রাপক নির্বাচনের ক্ষেত্রে জেলা কর্তৃপক্ষ দ্বারা যথাযথ তৎপরতা দেখা যায়নি।

এই বিষয়ে ডি এম সি ডি দপ্তর নদীয়া এবং পশ্চিম মেদিনীপুরের জেলা শাসকদের উত্তর পাঠিয়েছে। ডি এম, নদীয়া নিরীক্ষার পর্যবেক্ষণ মেনে নিয়েছেন এবং জানিয়েছেন (জানুয়ারি 2022) যে 43 জন সুবিধাপ্রাপকের কাছ থেকে 8.60 লক্ষ টাকা উদ্ধার করা হয়েছে। ডি এম, পশ্চিম মেদিনীপুর জানিয়েছেন (জানুয়ারি 2022) যে, 24 জন সুবিধাপ্রাপকের বাড়ি পরিদর্শনের সময় দেখা গেছিল যে সেই সুবিধাপ্রাপকদের বাড়িগুলি আমফানের কারণে ক্ষতিগ্রস্ত হয়েছিল এবং বাকি সুবিধাপ্রাপকদের যাচাইকরণ চলছে। উত্তরটি গ্রহণযোগ্য নয় কারণ বাড়িগুলি চার সদস্যের কমিটি দ্বারা পরিদর্শন করা হয়েছিল এবং ক্ষতি না হওয়ার কারণে এইচ বি অনুদানের জন্য তাদের দাবিগুলি বাতিল করা হয়েছিল।

4.8.9 কোন তদন্ত/আবেদন ছাড়াই সুবিধাপ্রাপকদের 1.79 কোটি টাকার অনুদান প্রদান

উত্তর 24 পরগণা এবং দক্ষিণ 24 পরগণায় সম্পূর্ণ/ আংশিকভাবে ক্ষতিগ্রস্ত বাড়ির জন্য 1,775 জন সুবিধাপ্রাপকের নাম সাংসদ (এম পি)/ বিধায়ক (এম এল এ), জেলা পরিষদের সদস্য (জেড পি) এবং পৌরসভার কাউন্সিলরদের দ্বারা এইচ বি অনুদানের জন্য সুপারিশ করা হয়েছিল। উপরোক্ত 1,775 জন সুবিধাপ্রাপকের ক্ষেত্রে বাড়ির ক্ষতির পরিমাণ সম্পর্কে চার সদস্যের কমিটির কোনো তদন্ত প্রতিবেদন রেকর্ডে পাওয়া যায়নি। স্থানীয় কর্তৃপক্ষ ক্ষতির মূল্যায়ন প্রতিবেদন ছাড়াই সুবিধাপ্রাপকদের জন্য 1.79 কোটি টাকার এইচ বি অনুদান প্রদান করেছেন।

এইভাবে, নিয়ম না মেনেই সুবিধাপ্রাপকদের ইচ্ছেমত নির্বাচন করা হয়েছিল ফলস্বরূপ 1.79 কোটি টাকা অনায্য অর্থ প্রদান করা হয়েছে।

---

[230] নদীয়া: নয়টি ব্লক (চাকদা, করিমপুর-I, কৃষ্ণাণগঞ্জ, নবদ্বীপ, নাকাশিপাড়া, রানাঘাট-I, রানাঘাট-II, শান্তিপুর, তেহট্ট-II), এবং দুটি ইউ এল বি (কৃষ্ণনগর, রানাঘাট) এবং পশ্চিম মেদিনীপুর: 21টি ব্লক (চন্দ্রকোনা-I, চন্দ্রকোনা-II, দাঁতন-I, দাঁতন-II, দাসপুর-I, দাসপুর-II, ডেবরা, গড়বেতা-I, গড়বেতা-II, গড়বেতা-III, ঘাটাল, কেসিয়াড়া, কেশপুর, খড়্গপুর-I, খড়্গপুর-II, মেদিনীপুর সদর, মোহনপুর, নারায়নগড়, পিংলা, সবং, শালবনি) এবং সাতটি ইউ এল বি (চন্দ্রকোনা, ঘাটাল, খড়্গপুর, খরার, খীরপাই, মেদিনীপুর, রামজীবনপুর)।

[231] নদীয়া: 11টি ব্লক/ইউ এল বি-এর 3,609 জন এবং পশ্চিম মেদিনীপুর: 28টি ব্লক / ইউ এল বি-এর 1,98,519 জন।

[232] নদীয়ার 1,440 জন সুবিধাভোগী (85.35 লক্ষ টাকা) এবং পশ্চিম মেদিনীপুরের 136 জন সুবিধাভোগী (8.60 লক্ষ টাকা)।

ডি এম সি ডি দপ্তর উত্তর এবং দক্ষিণ 24 পরগণার জেলা শাসকদের উত্তর পাঠিয়েছে। দক্ষিণ 24 পরগণার ডি এম নিরীক্ষার ফলাফল মেনে নিয়েছেন (জানুয়ারি 2022)। উত্তর 24 পরগণার ডি এম-এর উত্তরের স্বপক্ষে টাকি পৌরসভার প্রশাসনিক বোর্ডের সভাপতি (ডিসেম্বর 2021) জানিয়েছেন যে, আবেদন পত্র সম্বলিত ফাইলগুলি নিরীক্ষার সময় উপলব্ধ করানো যায়নি কারণ সেগুলি সঠিক জায়গায় ছিল না। তবে, নিরীক্ষার পরে সেগুলি খোঁজা হয় এবং পাওয়া যায়। উত্তরটি গ্রহণ যোগ্য নয় কারণ সভাপতি, নিরীক্ষার সময় জানিয়েছিলেন (সেপ্টেম্বর 2021) যে কাউন্সিলরদের সুপারিশের ভিত্তিতে, কোনো আবেদন ছাড়াই ক্ষতিগ্রস্ত ব্যক্তিদের অর্থ প্রদান করা হয়েছিল। এছাড়াও, ওই সমস্ত হারিয়ে যাওয়া আবেদনগুলির প্রতিলিপি এখনো পর্যন্ত (নভেম্বর 2022) নিরীক্ষার জন্য উপস্থাপিত করা হয়নি।

4.8.10 তদন্ত কমিটির প্রতিবেদন অনুযায়ী এইচ বি অনুদান প্রদান করা হয়নি

অন্যান্য নথিসহ তদন্ত কমিটির প্রতিবেদনগুলি নির্বাচিত ছয়টি জেলার 18টি ব্লক এবং ছয়টি পৌরসভায় পরীক্ষা করা হয়েছিল। উত্তর 24 পরগণা এবং দক্ষিন 24 পরগণার তিনটি ব্লকে[233] 4,548 জন সুবিধাপ্রাপকের[234] ক্ষেত্রে দেখা গেছে যে :

- তদন্ত কমিটির প্রতিবেদন অনুযায়ী অনুদানের জন্য মনোনীত নয় এমন 64 জন সুবিধাপ্রাপককে (18টি সম্পূর্ণ ক্ষতিগ্রস্ত বাড়ি এবং 46টি আংশিক ক্ষতিগ্রস্ত বাড়ির জন্য) 5.90 লক্ষ টাকার এইচ বি অনুদান প্রদান করা হয়েছে।
- 34 জন সুবিধাপ্রাপককে আংশিকভাবে ক্ষতিগ্রস্ত বাড়ির জন্য 1.70 লক্ষ টাকার এইচ বি অনুদান প্রদান করা হয়েছিল, যদিও তারা সম্পূর্ণভাবে ক্ষতিগ্রস্ত বাড়ির অনুদানের জন্য মনোনীত ছিল। ফলস্বরূপ 5.10 লক্ষ টাকা এইচ বি অনুদান কম প্রদান করা হয়েছে।
- তদন্ত কমিটি অনুসারে মগরাহাট-I ব্লকের 18 জন অমোননীত সুবিধাপ্রাপককে[235] 0.90 লক্ষ টাকা এইচ বি অনুদান প্রদান করা হয়েছে।
- তদন্ত কমিটির প্রতিবেদন অনুসারে 678 জন সুবিধাপ্রাপক[236] যাদের বাড়ি আংশিক বা সম্পূর্ণভাবে ক্ষতিগ্রস্ত হয়েছে তাদের 39.60 লক্ষ টাকা এইচ বি অনুদান দেওয়া হয়নি।

এইভাবে উপরোক্ত ক্ষেত্রে তদন্ত কমিটির প্রতিবেদন মান্যতা না দেওয়ার ফলে অমনোনীত সুবিধাপ্রাপকদের 6.80 লক্ষ টাকা অনায্য অর্থ প্রদান করা হয়েছে এবং নায্য সুবিধাপ্রাপকদের 44.70 লক্ষ টাকা কম/প্রদান করা হয়নি।

ডি এম সি ডি দপ্তর উত্তর ও দক্ষিণ 24 পরগণার জেলা শাসকদের উত্তর পাঠিয়েছে। ডি এম দক্ষিণ 24 পরগণা নিরীক্ষার পর্যবেক্ষণ স্বীকার করেছেন এবং জানিয়েছেন যে পুনরুদ্ধারের কাজ চলছে। ডি এম উত্তর 24 পরগণা জানিয়েছেন (জানুয়ারি 2022) যে সরেজমিনে যাচাইকরণের কাজ চলছে এবং শীঘ্রই 658 জন সুবিধাপ্রাপককে অর্থ প্রদান করা হবে যারা এই ধরণের যাচাইয়ের পরেও অনুদান পায়নি।

অমনোনীত সুবিধাপ্রাপদের সহায়তা প্রদান এবং মনোনীত সুবিধাপ্রাপকদের কম সহায়তা প্রদান নির্দেশ করে যে প্রাথমিক স্তরের পরীক্ষাগুলি করা হয়নি, ফলস্বরূপ মনোনীত সুবিধাপ্রাপকদের সহায়তা অপ্রদান/ কম প্রদান এবং অমনোনীত সুবিধাপ্রাপকদের অযথা আর্থিক সহায়তা।

233 উত্তর 24 পরগণার ব্যারাকপুর-I ব্লক, দক্ষিণ 24 পরগণার কুলপি এবং মগরাহাট-I ব্লক।

234 ব্যারাকপুর-I- এ 2,541 জন, কুলপি-তে 1,333 জন, এবং মগরাহাট-I এ 674 জন।

235 সরকারি কর্মচারি: 2 জন, একই পরিবারের সদস্য: 2 জন, খোঁজ পাওয়া যায়নি: 14জনের।

236 ব্যারাকপুর-I ব্লক : 666, কুলপি ব্লক: 12।

4.8.11 উপযুক্ত তথ্যপ্রমাণ ছাড়াই 22.84 কোটি টাকা প্রদান করা হয়েছে

পশ্চিমবঙ্গ বিপর্যয় ব্যবস্থাপনা ম্যানুয়ালে, সহায়তা পাওয়ার জন্য ক্ষতিগ্রস্ত ব্যক্তিরা নিজেরাই আবেদন করতে পারবে এইরকম কোনো ফরম্যাটের সুপারিশ করা নেই। ডি এম সি ডি দপ্তর বা জেলা কর্তৃপক্ষ কেউই আমফানের জন্য এই জাতীয় ফরম্যাট নির্দিষ্ট করেনি। রাজ্যজুড়ে অভিন্ন সুবিধাপ্রাপকদের তথ্য একটি মানসম্মত আবেদনপত্রের ফরম্যাটে সংগৃহীত হয়। এই ধরণের ফরম্যাটের অনুপস্থিতিতে, নির্বাচিত জেলা জুড়ে একাধিক ফরম্যাট (হাতে লেখা এবং টাইপ করা উভয়), প্রয়োজনীয় তথ্য বা আবশ্যক নথি ছাড়াই এক পৃষ্ঠার আবেদন পত্র পরিলক্ষিত হয়েছে। তারিখ, ঠিকানা, যোগাযোগ নম্বর, সুবিধাপ্রাপকদের মাসিক আয়, ক্ষতির পরিমাণ, ব্যাঙ্কের বিবরণ, ক্ষতির ছবি ইত্যাদির মত গুরুত্বপূর্ণ তথ্য পাওয়া যায়নি।

দক্ষিণ 24 পরগণা জেলার অধীনে মহেশতলা পৌরসভা এবং মগরাহাট-I ব্লকের সুবিধাপ্রাপকদের পরিচয়, বাড়ির ক্ষতির পরিমাণ এবং ব্যাঙ্কের বিবরণ সম্পর্কে নিশ্চিত না হয়েই প্রয়োজনীয় তথ্য (আধার/এপিক[237]-এর প্রতিলিপি), ব্যাঙ্কের পাসবই ইত্যাদি ছাড়াই এক পৃষ্ঠার আবেদনের ভিত্তিতে 22.84 কোটি টাকা প্রদান করা হয়েছে। আবেদন পত্রের সাথে পরিদর্শনের কোনো প্রতিবেদন বা ক্ষতিগ্রস্ত বাড়ির ছবিও সংযুক্ত করা হয়নি।

বিষয়টি নজরে আসার পর, সংশ্লিষ্ট বি ডি ও নিরীক্ষার পর্যবেক্ষণ মেনে নিয়েছেন এবং জানিয়েছেন (অক্টোবর 2021) যে আমফানের পরে বিদ্যুৎ সরবরাহ না থাকার কারণে ক্ষতিগ্রস্ত ব্যক্তিরা প্রয়োজনীয় দস্তাবেজের ফোটোকপি করতে পারেনি এবং তাই তাদের দ্বারা কোনো দস্তাবেজ জমা দেওয়া হয়নি। লেখ্য-প্রমাণ নিশ্চিত না করেই অনুদান প্রদান বিদ্যমান বিধানের লঙ্ঘন ছিল।

উপরোক্ত বিষয়গুলি অর্থ প্রদানের ক্ষেত্রে কর্তৃপক্ষের উদাসীনতা তুলে ধরে এবং অমনোনীত সুবিধাপ্রাপকদের একাধিকবার সহায়তা প্রদানের সম্ভাবনা উড়িয়ে দেওয়া যায়না।

4.8.12 ক্ষতির অনুপাতে অপ্রাসঙ্গিক এইচ বি অনুদান প্রদান

রাজ্য বিপর্যয় ব্যবস্থাপনা ম্যানুয়াল (এস ডি এম এম)-এর ধারা 14.18 অনুসারে এইচ বি অনুদানের জন্য সুবিধাপ্রাপকদের যোগ্যতা তার বসতবাড়ির ক্ষয়ক্ষতির পরিমাণ এবং তার প্রয়োজনীয় মেরামত করার ক্ষমতার উপর নির্ধারণ করা উচিত। অনুদান শুধুমাত্র অসহায় ব্যক্তিদের জন্য প্রদেয়। অসহায় ব্যক্তি বলতে এমন ব্যক্তিকে বোঝায় যার ক্ষতিগ্রস্থ/ ধ্বংসপ্রাপ্ত বাড়িটি পুনঃনির্মাণের আর্থিক সংস্থান নেই সরকারি সহায়তা ছাড়া, জমির মত কোন স্থাবর সম্পত্তি নেই বন্ধক রেখে ঋণ নেওয়ার জন্য।

দুটি জেলা কর্তৃপক্ষ[238] দ্বারা নিরীক্ষার জন্য উপলব্ধ "ফর্ম-বি"-এর তদন্তে দেখা গেছে যে কেবলমাত্র 16টি ব্লক[239] এবং তিনটি পৌরসভা[240]-তে বাড়ির ক্ষয়ক্ষতির প্রকৃত মূল্যায়ন করা হয়েছিল। বাকি 30টি ব্লক এবং আটটি পৌরসভাতে এস ডি এম এম-এর বিধান অনুযায়ী বাড়ির ক্ষয়ক্ষতির মূল্যায়ন করা হয়নি। পুনরায় তদন্তে চারটি ব্লক[241] এবং একটি পৌরসভার বাড়ির ক্ষয়ক্ষতির মূল্যায়নে দেখা

---

[237] *ভোট দাতাদের সচিত্র পরিচয় পত্র।*

[238] *পশ্চিম মেদিনীপুর, পূর্ব মেদিনীপুর।*

[239] *পশ্চিম মেদিনীপুর : ব্লক (দশ)- চন্দ্রকোনা-II, দাঁতন-I, দাসপুর- I, গড়বেতা-II, ঘাটাল, কেশিয়ারি, কিশপুর, মেদিনীপুর সদর, পিংলা ও সবং, পূর্ব মেদিনীপুর, পূর্ব মেদিনীপুর: ব্লক-(ছয়)- ভগবানপুর-II, এগরা-II, খেঁজুরি- I, ময়না, নন্দকুমার নন্দীগ্রাম-II।*

[240] *হলদিয়া, পাঁশকুড়া এবং তমলুক পৌরসভা।*

[241] *পশ্চিম মেদিনীপুর : ব্লক (দুই)-গড়বেতা- II এবং কেশপুর ; পূর্ব মেদিনীপুর: ব্লক (দুই)- ময়না এবং নন্দকুমার।*

গেছে যে ক্ষতির পরিমাণ 998টি বাড়ির[242] জন্য 1,500 টাকা থেকে 19,000 টাকার মধ্যে করা হয়েছিল কিন্তু এইচ বি অনুদান প্রত্যেক সুবিধাপ্রাপকদের 20,000 টাকা হারে দেওয়া হয়েছিল, কোন বিবেচনা ছাড়াই ক্ষতির মূল্যায়ন করা হয়েছিল।

এস ডি এম এম-এর থেকে উপরের বিচ্যুতিটি ক্ষেত্র পরিদর্শনের ত্রুটি / প্রকৃত ক্ষতির পরিমাণ নির্ণয় না করেই সুবিধাপ্রপকদের তালিকা প্রণয়ন করাকে নির্দেশ করেছে। এইচ বি অনুদানে অতিরিক্ত অর্থ প্রদানের সম্ভাবনা এবং 998 জন সুবিধাপ্রাপকদের অনায্য আর্থিক সহায়তা প্রদানের ঘটনা উড়িয়ে দেওয়া যায়না।

উত্তরে ডি এম, পূর্ব মেদিনীপুর জানিয়েছে (জানুয়ারি 2022) যে প্রাথমিক পর্যায়ে দপ্তর ক্ষতির পরিমাণ নির্বিশেষে প্রত্যেক ক্ষতিগ্রস্ত বাড়ি/ কুঁড়েঘরের জন্য 20,000 টাকা সহায়তার নির্দেশিকা জারি করেছিল। দপ্তর আংশিকভাবে ক্ষতিগ্রস্ত বাড়ির জন্য 5,000 টাকা প্রদানের আরেকটি নির্দেশিকা জারি করেছিল এবং সেই অনুযায়ী প্রণীত হয়েছিল।

যাইহোক, ঘটনাটি হল এইচ বি অনুদানে সহায়তার পরিমাণ রাজ্য বিপর্যয় ব্যবস্থাপনা ম্যানুয়ালে মূল্যায়ন করা ক্ষতির পরিমাণ অনুযায়ী ছিল না।

4.8.13 সুবিধাপ্রাপকের তালিকা এবং আই এফ এম এস ভাউচার/ব্যাঙ্ক স্ক্রল অনুযায়ী ব্যাঙ্ক অ্যাকাউন্টে অমিল

রাজ্য বিপর্যয় ব্যবস্থাপনা ম্যানুয়াল (এস ডি এম এম)-এ নির্ধারিত পদ্ধতি অনুসারে, এইচ বি অনুদানের জন্য আবেদনের প্রতিটি ক্ষেত্রে একটি চার সদস্যের কমিটি দ্বারা পরিদর্শন করা প্রয়োজন ছিল যারা ''ফর্ম- সি''-তে ক্ষতিগ্রস্ত বাড়ির পরিদর্শন প্রতিবেদন জমা দেবে। এই ধরনের প্রতিবেদনের ভিত্তিতে জেলা/ব্লক কর্তৃপক্ষ ''ফর্ম-বি''-তে অনুদান পাওয়ার জন্য সুপারিশকৃত মনোনীত সুবিধাপ্রাপকদের অগ্রাধিকার তালিকার খসড়া প্রস্তুত করবে। পরিশেষে, ডি বি টি প্রদানের জন্য ''ফর্ম-বি'' থেকে অভীষ্ট সুবিধাপ্রাপকদের ব্যাঙ্ক অ্যাকাউন্টের বিবরণ সহ সুবিধাপ্রাপক তালিকা প্রস্তুত করা হয়।

নিরীক্ষা ছয়টি নির্বাচিত জেলার মধ্যে চারটিতে[243] ডিজিটাইজড ফরম্যাটে এইচ বি অনুদানের সুবিধাপ্রাপক তালিকা এবং আই এফ এম এস পেমেন্ট ভাউচার/ ব্যাঙ্ক স্ক্রোল উভয়ই যাচাই করেছে। সুবিধাপ্রাপক তালিকা এবং আই এফ এম এস পেমেন্ট ভাউচার দুটিতেই সুবিধাপ্রাপকদের ব্যাঙ্ক অ্যাকাউন্টের বিবরণ রয়েছে। এছাড়াও, আই এফ এম এস ভাউচার/ ব্যাঙ্ক স্ক্রোলগুলিতে উপলব্ধ ব্যাঙ্কের বিবরণ এবং আইডিয়া টুলের মাধ্যমে সুবিধাপ্রাপক তালিকায় উল্লিখিত ব্যাঙ্কের বিবরণের সাথে প্রতি পরীক্ষা করা হয়েছে। বিশ্লেষণ থেকে দেখা গেছে যে সুবিধাপ্রাপক তালিকায় উল্লিখিত অ্যাকাউন্ট নম্বর এবং সফল লেনদেনের আই এফ এম এস ভাউচার/ ব্যাঙ্ক স্ক্রোলে পাওয়া নম্বরগুলির মধ্যে অমিল ছিল। দক্ষিণ 24 পরগণার ক্ষেত্রে অমিল প্রায় 16 শতাংশের মতো বেশি ছিল, যেখানে মোট 8,62,394 জন সুবিধাপ্রাপকের (সফল লেনদেনের ক্ষেত্রে)[244] মধ্যে 1,40,894টি ক্ষেত্রে 120.39 কোটি টাকার অমিল পাওয়া গেছে। নদীয়া, পশ্চিম মেদিনীপুর এবং পূর্ব মেদিনীপুর জেলায় 3,281টি ক্ষেত্রে 4.68 কোটি টাকা প্রদানের অনুরূপ অমিল পাওয়া গেছে।

---

[242] পূর্ব মেদিনীপুর: ব্লক (দুই)- নন্দকুমার : 135 এবং ময়না 5, ইউ এল বি (একটি): হলদিয়া : 127; পশ্চিম মেদিনীপুর : ব্লক (দুই)-গড়বেতা- II 86 এবং কেশপুর-645।

[243] সম্পূর্ণ সুবিধাভোগী তালিকার অনুপস্থিতিতে হুগলি এবং উত্তর 24 পরগণা জেলায় একই কাজ সম্পন্ন করা যায়নি।

[244] নদীয়া, পশ্চিম মেদিনীপুর এবং পূর্ব মেদিনীপুর।

এটি সুবিধাপ্রাপক তালিকা তৈরির পদ্ধতিতে অভ্যন্তরীণ নিয়ন্ত্রনের গুরুতর অভাব নির্দেশ করে যদিও এই তালিকার উপর ভিত্তি করেই ডি বি টি-এর মাধ্যমে অর্থপ্রদান করা হয়েছিল। কাগজে বা ইলেকট্রনিকভাবে লেনদেনের বিশদ বিবরণের অনুপস্থিতিতে সুবিধাপ্রাপকদের অ্যাকাউন্ট নম্বরের নির্ভুলতা নিশ্চিত করার পদ্ধতি নিরীক্ষায় নিশ্চিত করা যায়নি। অর্থ প্রদানের পক্রিয়ার পর্যাপ্ত যাচাইয়ের অভাব প্রতারণামূলক অর্থ প্রদানের মত ঝুঁকি হয়ে গিয়ে থাকতে পারে।

বিষয়টি নজরে আসার পর, ডি এম দক্ষিণ 24 পরগণা জানিয়েছেন (এপ্রিল 2022) যে অনেক ক্ষেত্রে সুবিধাপ্রাপকদের ব্যাঙ্ক অ্যাকাউন্টের ভুল বিবরণের কারণে লেনদেন ব্যর্থ হয়েছে। সেই ব্যর্থ লেনদেনের বিবরণ সংশ্লিষ্ট বি ডি ও/ এস ডি ও-দের কাছে সংশোধনের জন্য পাঠানো হয়েছিল; বি ডি ও/ এস ডি ও-র কাছ থেকে সংশোধিত বিবরণ প্রাপ্তির পর, সংশ্লিষ্ট সুবিধাপ্রাপকদের অর্থপ্রদান করা হয়। এই ধরনের 2,000টি ক্ষেত্রের বিবরণ নিরীক্ষায় উপস্থাপিত করা হয়। উত্তরটি গ্রহণযোগ্য নয় যেহেতু পূর্বে নিরীক্ষায় সফলভাবে অর্থ প্রদানের তালিকায় সুবিধাপ্রাপকদের ব্যাঙ্ক অ্যাকাউন্টে গরমিল দেখা গেছে। এতদ্সত্ত্বেও, বি ডি ও/ এস ডি ও দ্বারা ব্যাঙ্ক অ্যাকাউন্ট বিবরণের সংশোধনের প্রক্রিয়া সম্পর্কিত নথিগুলি নিরীক্ষার জন্য উপস্থাপন করা হয়নি, সংশোধিত অ্যাকাউন্টের বিবরণসহ আপডেট করা সুবিধাপ্রাপক তালিকাও নিরীক্ষার জন্য পেশ করা হয়নি। সেইকারণে, নিরীক্ষা সুবিধাপ্রাপকদের অ্যাকাউন্ট নম্বর সংশোধনের সম্পূর্ণ প্রক্রিয়া যাচাই করতে পারেনি।

4.9 ফসলে সহায়তা বিতরণে অনিয়ম

4.9.1 একই সুবিধাপ্রাপকের অ্যাকাউন্টে একাধিক বার অর্থপ্রদান

ক্ষতিগ্রস্ত জেলাগুলিতে কৃষক বন্ধু নিশ্চিত আয় প্রকল্প (কে বি এ আই এস)-এ নথিভুক্ত সমস্ত কৃষকদের চলতি প্রকল্পের অধীনে অতিরিক্ত খেপে ফসলের ক্ষতির জন্য সহায়তা বিতরণ করা হয়েছিল। কে বি এ আই এস পোর্টালে কৃষক/ ভাগ চাষীদের তালিকাভুক্তির জন্য ভোটার আইডেন্টিটি কার্ড (ই পি আই সি) বাধ্যতামূলক। তালিকাভুক্তিতে মনোনীত হওয়ার জন্য কৃষকদের/ ভাগ চাষীদেরও চাষ করা জমির মালিকানার বৈধ নথিপত্র থাকতে হবে।

নয়টি জেলার 23.42 লক্ষ সুবিধাপ্রাপককে 352.59 কোটি টাকা ফসলের জন্য সহায়তা প্রদান করা হয়েছে। নির্বাচিত ছয়টি জেলায় ফসলে সহায়তার জন্য নিরীক্ষায় তথ্য সংগ্রহ করেছে। তথ্য বিশ্লেষণে নিম্নলিখিত বিষয়ে জানা যায় :

- নয়টি জেলার 650 জন সুবিধাপ্রাপককে 1,311টি কিস্তিতে তাদের নিবন্ধিত কে বি এ আই এস অ্যাকাউন্টে 24.33 লক্ষ টাকা একাধিকবার সহায়তায় প্রদান করা হয়েছে। দেখা গেছে যে তাদের ব্যাঙ্ক অ্যাকাউন্টে 648 জন সুবিধাপ্রাপক দুইবার, একজন সুবিধাপ্রাপক তিনবার এবং বাকি একজন সুবিধাপ্রাপক 12 বার সহায়তা পেয়েছেন।

  কে বি এ আই এস পোর্টাল একজন কৃষক/ ভাগ চাষীর একই এপিক নম্বরে একাধিকবার তালিকাভুক্তিকরণ আটকাতে পারে। যাইহোক নিরীক্ষায় দেখা গেছে যে পাঁচটি জেলায় 2,697 জন সুবিধাপ্রাপকের কে বি আই এস-এ একাধিকবার নাম নথিভুক্ত আছে, একজনের বৈধ এপিক নম্বরসহ এবং অন্যদের পরিবর্তিত সংখ্যার সাথে বিভিন্ন এপিক নম্বর রয়েছে, যা ভারতের নির্বাচন কমিশনের (ই সি আই) ওয়েবসাইটে বিদ্যমান ছিল না বা একটি সম্পূর্ণ ভিন্ন এপিক নম্বর ছিল। সেইজন্য, সুবিধাপ্রাপকদের বিভিন্ন এপিক নম্বরের দ্বারা কে বি এ আই এস-এ তালিকাভুক্তি অবৈধ ছিল। যেহেতু, সুবিধাপ্রাপকদের বেশ কয়েকবার কে বি এ আই এস- এ নাম নথিভুক্ত ছিল, তাই এই সুবিধাপ্রাপকদের প্রত্যেকেই একাধিকবার সহায়তা পেয়েছিলেন।

- 5,406টি স্বতন্ত্র লেনদেনের মাধ্যমে 2,697 জন সুবিধাপ্রাপককে ফসলের জন্য 83.25 লক্ষ টাকা সহায়তা প্রদান করা হয়েছে। নিরীক্ষায় তদন্তের সময়, 46.94 লক্ষ টাকা জড়িত 5,406টি লেনদেনের মধ্যে 3,011টির ক্ষেত্রে কে বি এ আই এস-এ নথিভুক্ত এপিক-এর বিশদ ই সি আই ওয়েবসাইট পাওয়া যায়নি। নিরীক্ষায় উপলব্ধ তথ্যে সুবিধাপ্রাপকদের এপিক নম্বরের অনুপস্থিতির কারণে পূর্ব মেদিনীপুরের জন্য অনুরূপ বিশ্লেষণ করা যায়নি।

  এইভাবে, একই সুবিধাপ্রাপকদের একাধিকবার অর্থ প্রদান এবং একই নামে অসংখ্য কে বি এ আই এস অ্যাকাউন্ট তৈরি করা কে বি এ আই এস পোর্টালে গুরুতর ত্রুটির ইঙ্গিত দেয়, এর পরীক্ষা করা এবং সংশোধনমূলক ব্যবস্থা নেওয়া দরকার যেহেতু প্রতিবছর কে বি এ আই এস-এর অধীনে এই পোর্টালের মাধ্যমে সুবিধাপ্রাপকদের বিপুল পরিমাণ অর্থ বিতরণ করা হয়।

  বিষয়টি নজরে আসার পর কৃষি দপ্তর জানিয়েছেন (এপ্রিল 2022) যে খুব অল্প সময়ের মধ্যে নয়টি জেলার কে বি এ আই এস তথ্যে উপলব্ধ সমস্ত সুবিধাপ্রাপককে সহায়তা বিতরণ করা হয়েছিল। ফলস্বরূপ, পোর্টালের নতুন উন্নতমানের সফ্টওয়্যারে ত্রুটির জন্য কিছু ভুল-ভ্রান্তি ঘটেছে। যাইহোক, প্রদত্ত অতিরিক্ত অর্থ পুনরাদায়ের ব্যবস্থা নেওয়া হয়েছে। দপ্তরটি পুনরায় জানিয়েছে যে, পরবর্তীকালে একাধিক স্তরে পরীক্ষা অন্তর্ভুক্ত করে পোর্টাল সফ্টওয়্যারটিকে আরও উন্নত করা হয়েছে।

4.10 উদ্যানপালনে সহায়তা বিতরণে অনিয়ম

4.10.1 5,627 জন সুবিধাপ্রাপককে 2.82 কোটি টাকা নিয়মবহির্ভূতভাবে প্রদান

জি ও ডব্লিউ বি-এর খাদ্য প্রক্রিয়াকরণ শিল্প এবং উদ্যানপালন দপ্তর আমফানের সময় ক্ষতিগ্রস্ত হওয়া *'পান-বরোজ'*[245] মেরামত করার জন্য ক্ষতিগ্রস্ত কৃষকদের আর্থিক ত্রাণ দেওয়ার সিদ্ধান্ত নিয়েছিল[246]। উল্লেখযোগ্যভাবে ক্ষতিগ্রস্ত *'পান-বরোজ'* সহ সমস্ত পান চাষীরাও সহায়তা পাওয়ার যোগ্য ছিল। ক্ষতিগ্রস্ত কৃষকের *'পান-বরোজ'* সংখ্যা বিচার না করেই পুরোটাই একটি ক্ষতিগ্রস্ত ইউনিট বিচার করে ক্ষতিগ্রস্ত কৃষক প্রতি 5,000 টাকা সহায়তা ধার্য্য করা হয়েছিল। সুবিধাপ্রাপকরা সংশ্লিষ্ট ব্লকের কৃষি সহ অধিকর্তা (এ ডি এ)-এর কাছে আবেদন করবেন এবং এ ডি এ দ্বারা প্রক্রিয়াকরণ করা হবে। সুবিধাপ্রাপকদের তালিকা তিন সদস্যের কমিটি[247] দ্বারা অনুমোদন করার কথা ছিল। ক্ষেত্র পরিদর্শক (এফ সি) প্রাপ্ত আবেদনগুলির বৈধতা অনুসন্ধান করবেন এবং ব্লক স্তরের 'সুবিধাপ্রাপক নির্বাচন কমিটি'-এর কাছে সুপারিশ জমা দিবেন।

নিরীক্ষা ছয়টি নির্বাচিত জেলার সুবিধাপ্রাপকদের ডিজিটাইজড ডেটা প্রাপ্ত করেছে যেখানে 1,21,923 জন পান চাষীকে 60.96 কোটি টাকা সহায়তা প্রদান করা হয়েছে।

পূর্ব মেদিনীপুর এবং দক্ষিণ 24 পরগণার তিনটি[248] ব্লকের নথি থেকে দেখা গেছে যে 18,359 জন সুবিধাপ্রাপককে উদ্যানপালন সহায়তা দেওয়া হয়েছে। এর মধ্যে 5,627 জন সুবিধাপ্রাপককে কোনো আবেদন এবং পরবর্তী তদন্ত ছাড়াই 2.82 কোটি টাকা প্রদান করা হয়েছে। 2019 সালের নভেম্বরে পশ্চিমবঙ্গে আঘাত হানা ঘূর্ণিঝড় 'বুলবুল'-এর জন্য তৈরি সুবিধাপ্রাপক তালিকার ভিত্তিতে অর্থ প্রদান করা হয়েছিল।

এইভাবে, পূর্ববর্তী ঘূর্ণিঝড়ের সুবিধাপ্রাপক তালিকার ভিত্তিতে এবং কোনো তদন্ত না করেই 5,627 জন সুবিধাপ্রাপককে 2.82 কোটি টাকা প্রদান যথেষ্ট অসংগত ছিল। এছাড়াও, উপরোক্ত তালিকা থেকে

[245] *পান পাতা চাষের পরিকাঠামো।*

[246] *বিজ্ঞপ্তি সংখ্যা-1/89457/2020 তারিখ 29 মে 2020।*

[247] *বি ডি ও, এ ডি এ এবং জেলা উদ্যানপালন আধিকারিকের মনোনীত প্রতিনিধি।*

[248] *পূর্ব মেদিনীপুর: নন্দীগ্রাম-I এবং রামনগর-I; দক্ষিণ 24 পরগণা: নামখানা।*

দক্ষিণ 24 পরগণায় 1,727 জন সুবিধাপ্রাপক আবার আবেদন করেছেন এবং আমফানের কারণে ক্ষতির জন্য 86.35 লক্ষ টাকা সহায়তা পেয়েছে।

বিষয়টি নজরে আসার পর, যুগ্ম সচিব, উদ্যানপালন দপ্তর জানিয়েছেন (ডিসেম্বর 2021) যে জেলাগুলিকে এই বিষয়ে ব্যবস্থাগ্রহণ সংক্রান্ত প্রতিবেদন জমা দেওয়ার নির্দেশ দেওয়া হয়েছে। যদিও, এই ধরনের প্রতিবেদন প্রতীক্ষিত (নভেম্বর 2022)।

4.10.2 চারটি পরীক্ষামূলকভাবে যাচাই করা জেলায় একই সুবিধাপ্রাপককে একাধিক বার সহায়তার ফলে 41.25 লক্ষ টাকা অতিরিক্ত প্রদান করা হয়েছে

চারটি জেলায় 1,21,252টি উদ্যানপালন সংক্রান্ত সুবিধাপ্রাপকদের তথ্য বিশ্লেষণ করে দেখা গেছে যে 797 জন কৃষককে একই ব্যাঙ্ক অ্যাকাউন্টে 81.10 লক্ষ টাকা একাধিকবার সহায়তা দেওয়া হয়েছে। 770 জন কৃষক দুইবার, 26 জন কৃষক তিনবার এবং একজন কৃষক চারবার পর্যন্ত সহায়তা পেয়েছেন। ফলস্বরূপ, 797 জন কৃষককে 41.25 লক্ষ টাকা অতিরিক্ত প্রদান করা হয়েছে।

বিষয়টি নজরে আসার পর, যুগ্ম সচিব, উদ্যানপালন দপ্তর জানিয়েছেন (ডিসেম্বর 2021) যে জেলাগুলিকে এই বিষয়ে ব্যবস্থাগ্রহণ সংক্রান্ত প্রতিবেদন জমা দেওয়ার নির্দেশ দেওয়া হয়েছে। যদিও , এই ধরণের প্রতিবেদন প্রতীক্ষিত (নভেম্বর 2022)।

4.10.3 উদ্যানপালন যোগান ভর্তুকি শুধুমাত্র পান পাতা চাষীদের মূল্যায়ন করা ক্ষতির থেকেও বেশি পরিমাণে দেওয়া হয়েছে

আই এম সি টি-কে পশ্চিমবঙ্গ সরকারের জমা দেওয়া প্রবল ঘূর্ণিঝড় আমফানের স্মারকলিপি অনুসারে, ভারত সরকারে কাছে শাকসব্জি, পানপাতা, ফুল এবং ফল (বহুবর্ষজীবি এবং বহুবর্ষজীবি নয় উভয়) প্রভৃতির মত পাঁচ প্রকার ফসলের ক্ষেত্রে 1,86,362.87 হেক্টর এলাকার (33 শতাংশের বেশি ক্ষতিগ্রস্ত) জন্য 273.76 কোটি টাকার উদ্যানপালন যোগান ভর্তুকি চাওয়া হয়েছিল।

যাইহোক, কৃষি দপ্তর, পশ্চিমবঙ্গ সরকার শুধুমাত্র 8,704.70 হেক্টর জমির ক্ষেত্রে চাষীদের উদ্যানপালন ভর্তুকি হিসাবে 81.29 কোটি টাকা বরাদ্দ করে। প্রবল ঘূর্ণিঝড় আমফানের কারণে ক্ষতিগ্রস্ত 1,77,658.17 হেক্টর এলাকার অন্যান্য উদ্যান ফসলের (যেমন শাকসব্জি, ফুল এবং ফল) জন্য কোনো বরাদ্দ দেয়নি **(সারণী 4.4)**:

সারণী 4.4: উদ্যান ফসল এলাকার মূল্যায়ন করা ক্ষয়ক্ষতি এবং পশ্চিমবঙ্গ সরকার দ্বারা প্রদত্ত সহায়তা

ক্রমিক সংখ্যা	জেলার নাম	স্মারকলিপি অনুযায়ী ক্ষতিগ্রস্ত এলাকা যার জন্য সহায়তা চাওয়া হয়েছিল (হেক্টরে)	ক্ষতিগ্রস্ত পানপাতা এলাকা যার জন্য সহায়তা প্রদান করা হয়েছিল (হেক্টরে)	পানপাতা ছাড়া অন্যান্য ক্ষতিগ্রস্ত এলাকা (হেক্টরে)	শতকরা এলাকা যার জন্য সহায়তা প্রদান করা হয়নি
1.	বাঁকুড়া	3,495.00	76.00	3,419.00	97.83
2.	বীরভূম	7,300.00	0	7,300.00	100.00
3.	হুগলী	22,692.70	77.70	22,615.00	99.66
4.	হাওড়া	5,686.00	1,376.00	4,310.00	75.80
5.	ঝাড়গ্রাম	1,325.00	0	1,325.00	100.00
6.	মালদা	7,175.00	60.00	7,115.00	99.16
7.	মুর্শিদাবাদ	9,442.00	0	9,442.00	100.00

ক্রমিক সংখ্যা	জেলার নাম	স্মারকলিপি অনুযায়ী ক্ষতিগ্রস্ত এলাকা যার জন্য সহায়তা চাওয়া হয়েছিল (হেক্টরে)	ক্ষতিগ্রস্ত পানপাতা এলাকা যার জন্য সহায়তা প্রদান করা হয়েছিল (হেক্টরে)	পানপাতা ছাড়া অন্যান্য ক্ষতিগ্রস্ত এলাকা (হেক্টরে)	শতকরা এলাকা যার জন্য সহায়তা প্রদান করা হয়নি
8.	নদীয়া	18,996.70	430.00	18,566.70	97.74
9.	উত্তর 24 পরগণা	53,669.00	50.00	53,619.00	99.91
10.	পশ্চিম মেদিনীপুর	13,713.00	958.00	12,755.00	93.01
11.	পূর্ব বর্ধমান	3652.47	0	3,652.47	100.00
12.	পূর্ব মেদিনীপুর	9,170.00	3,200.00	5,970.00	65.10
13.	দক্ষিন 24 পরগণা	30,046.00	2,477.00	27,569.00	91.76
মোট		**1,86,362.87**	**8,704.70**	**1,77,658.17**	**95.33**

(উৎস: প্রবল ঘুর্ণিঝড় আমফানের স্মারকলিপি এবং উদ্যানপালন সহায়তার জন্য বরাদ্দ আদেশ)

সুতরাং, ক্ষতিগ্রস্ত চাষী যারা পানপাতা ছাড়া অন্য ফসল চাষ এবং যার এলাকা হল পশ্চিমবঙ্গ সরকারের স্মারকলিপিতে মূল্যায়ন করা মোট ক্ষতিগ্রস্ত এলাকার 95.33 শতাংশ, তাদেরকে উদ্যানপালনে ভর্তুকি দেওয়া হয়নি।

এছাড়াও, স্মারকলিপি পর্যবেক্ষণ করে নিরীক্ষা লক্ষ্য করে যে পশ্চিমবঙ্গ সরকার পানপাতা চাষীদের জন্য নয়টি জেলার 8,704.70 হেক্টর (33 শতাংশের বেশি ক্ষতিগ্রস্ত) এলাকার জন্য 15.67 কোটি টাকা মূল্যায়ন করে এবং দাবি করে, যদিও কৃষি দপ্তর, পশ্চিমবঙ্গ সরকার পানপাতা চাষীদের জন্য 81.29 কোটি টাকার উদ্যানপালন যোগান ভর্তুকি বরাদ্দ করেছে। সুতরাং, মূল্যায়ন করা ক্ষয়ক্ষতির অতিরিক্ত 65.62 কোটি টাকা বরাদ্দ করা হয়েছে।

এটি উল্লেখ করা হলে, উদ্যান পালন দপ্তরের যুগ্ম সচিব জানায় (ডিসেম্বর 2021) যে 'পান বরোজ' কাঠামোর জন্য সহায়তা দেওয়া হয়েছিল যা পান পাতার বৃদ্ধিতে সাহায্য করে। 'পান বরোজ' কাঠামোর মেরামতি এন ডি আর এফ/ এস ডি আর এফ নিয়মের আওতায় পড়ে না। এমনকি শাকসব্জি, ফুল এবং ফলের ক্ষতিগ্রস্ত চাষীদের জন্য এন ডি আর এফ /এস ডি আর এফ-এর অধীনে কোনো বরাদ্দ দেওয়া হয়নি।

উত্তরটি গ্রহণযোগ্য নয় কারণ প্রদত্ত সহায়তা পানপাতা চাষীদের অনুকূলে ছিল, যেখানে ক্ষতির পরিমাণ ছিল 4.67 শতাংশ, সেখানে ক্ষতির জন্য সহায়তা হিসাবে অতিরিক্ত 65.62 কোটি টাকা বরাদ্দ করা হয়।

সুতরাং, এই সিদ্ধান্তে আসা যায় যে, সমস্ত উদ্যান ফসলের ক্ষতির মূল্যায়ন করার সময়, শুধুমাত্র পান পাতা চাষীদের সহায়তা প্রদান করা হয়, যা মূল্যায়ন করা ক্ষতির থেকে অনেক বেশি এবং অন্যান্য উদ্যান ফসলের চাষীদের সহায়তার বিষয়টি একেবারেই বিবেচনা করা হয়নি।

4.11 জেলেদের সহায়তা প্রদানে অনিয়ম

জি ও ডব্লিউ বি, আমফানের কারণে জেলেদের যে ক্ষয়ক্ষতি হয়েছে তা লাঘব করার জন্য ক্ষতিগ্রস্ত নৌকা, জাল এবং হাঁড়ি (মাছ ধরার জন্য ব্যবহৃত বড় জার)-এর জন্য নগদ ত্রাণ প্রদান করেছিল। এছাড়াও, ক্ষতিগ্রস্ত জলাশয়কে ব্যবহারযোগ্য করে তোলার জন্য হেক্টর প্রতি 100 কেজি চুন এবং দুই কেজি পটাসিয়াম পারম্যাঙ্গানেট দেওয়া হয়েছিল। মৎস্য দপ্তর 96,154 জন সুবিধাপ্রাপককে সহায়তা হিসাবে 17.22 কোটি টাকা বিতরণ করেছিল।

4.11.1 1,174 জন সুবিধাপ্রাপককে একাধিক বার সহায়তা প্রদান

দক্ষিন 24 পরগণায় সুবিধাপ্রাপক দের তালিকার পরীক্ষামূলকভাবে যাচাই করার সময়, নিরীক্ষা দেখেছে যে একই নাম এবং ব্যাঙ্ক অ্যাকাউন্ট নম্বরসহ 1,174 জন সুবিধাপ্রাপক একাধিক বার সহায়তা পেয়েছেন ফলস্বরূপ 13টি ব্লকে 43.49 লক্ষ টাকা অতিরিক্ত প্রদান করা হয়েছে।

পুনরায় বিশ্লেষনে জানা যায় যে তালিকাগুলি গ্রাম পঞ্চায়েত (জি পি) দ্বারা প্রস্তুত করা হয়েছিল এবং ব্লক অফিসগুলিতে পাঠানো হয়েছিল। ব্লক অফিসগুলি এই ধরনের তালিকার উপর ভিত্তি করে একত্রিত তালিকা তৈরি করে এবং অর্থপ্রদানের জন্য ট্রেজারিতে জমা দেয়। একাধিক অর্থপ্রদান ইঙ্গিত করে যে ব্লক স্তরে পরীক্ষা এবং যাচাই ব্যবস্থা অপর্যাপ্ত ছিল।

বিষয়টি নজরে আসার পর, নামখানার বি ডি ও নিরীক্ষার পর্যবেক্ষণ মেনে নিয়েছেন এবং জানিয়েছেন (সেপ্টেম্বর 2021) যে সীমিত কর্মী এবং স্বল্প সময়ের মধ্যে অনেক সুবিধাপ্রাপককে সহায়তা বিতরণের কারণে অর্থ প্রদানে এমন ভুল হয়েছে।

4.11.2 44.78 লক্ষ টাকা বরাদ্দকৃত তহবিল অ-ব্যবহার

জি ও আই-এর এম এইচ এ দ্বারা জারি করা বিজ্ঞপ্তি[249] অনুসারে, জেলেদের জালের ক্ষতি/ হানির জন্য সহায়তা 2,600 টাকা ধার্য্য করা হয়েছিল।

দক্ষিণ 24 পরগণায় দুই[250] কিস্তিতে 2,600 টাকা প্রদান করা হয়েছিল। নামখানা ব্লকে এটি লক্ষ্য করা গেছে যে ব্লকটিতে দ্বিতীয় কিস্তির জন্য 44.78 লক্ষ টাকার তহবিল প্রাপ্ত হলেও 2,799 জন ক্ষতিগ্রস্ত জেলেকে বিতরণ করা হয়নি, ফলস্বরূপ 31 মার্চ 2021-এ তহবিলটি তামাদি হয়ে গেছে। এইভাবে, সুবিধাপ্রাপকরা তহবিল থাকা সত্ত্বেও সহায়তা থেকে বঞ্চিত হয়েছিল ।

নিরীক্ষায় বিষয়টি নজরে আসার পর, নামখানার বি ডি ও পর্যবেক্ষণটি মেনে নিয়েছেন এবং জানিয়েছেন (জুলাই 2021) যে যেহেতু আমফান ক্ষতির পরিবর্তে জেলেদের জন্য বার্ধক্য অবসর-ভাতা প্রকল্পের অধীনে তহবিল বরাদ্দ করা হয়েছিল, তাই আমফান ক্ষতিগ্রস্ত জেলেদের তহবিল বিতরণের বিষয়ে বিভ্রান্তি রয়ে গেছে।

4.11.3 অসফল লেনদেনের বিরুদ্ধে কোনো ব্যবস্থা না থাকার ফলে ক্ষতিগ্রস্ত জেলেদের বঞ্চিত করা হচ্ছে।

দক্ষিণ 24 পরগণার তিনটি নির্বাচিত ব্লক অফিসের[251] আই এফ এম এস পোর্টালের তদন্ত থেকে দেখা গেছে 573 জন সুবিধাপ্রাপককে 11.60 লক্ষ টাকা প্রদান অসফল হয়েছে তাদের ব্যঙ্ক অ্যাকাউন্টে গরমিলের কারণে। ব্লক কতৃপক্ষ সহায়তা প্রদানের জন্য সঠিক ব্যাঙ্ক অ্যাকাউন্টের বিবরণ পেতে কোনো প্রতিকারমূলক ব্যবস্থা গ্রহণ করেননি। মার্চ 2021-এ 11.60 লক্ষ টাকার আর্থিক সহায়তা বিতরণ করা যায়নি এবং তা তামাদি হয়ে গেছে।

বিষয়টি নজরে আসার পর, ব্লক কর্তৃপক্ষ জানিয়েছেন যে সেই জেলেদের সাথে যোগাযোগ করার এবং গ্রাম পঞ্চায়েতের মাধ্যমে তাদের সঠিক ব্যাঙ্ক অ্যাকাউন্টের বিবরণ পাওয়ার চেষ্টা করা হয়েছিল। যাইহোক, এই ধরনের যোগাযোগের বিশদ বিবরণ নিরীক্ষার সময় উপস্থাপন করা হয়নি।

---

[249] *জি ও আই-এর এম এইচ এ দ্বারা জারি সংখ্যা- 32-7/2014- এন ডি এম-1, তারিখ 08 এপ্রিল 2015।*

[250] *প্রথম কিস্তিতে: 1,000 টাকা, দ্বিতীয় কিস্তিতে: 1,600 টাকা।*

[251] *কুলপি, মগরাহাট এবং নামখানা।*

4.12 প্রাণী সম্পদের জন্য সন্দেহজনক অর্থপ্রদান

সুবিধাপ্রাপকদের বিস্তৃত বিবরণ প্রদান সম্পর্কিত নিরীক্ষা-অনুরোধের উত্তরে (সমস্ত উপলব্ধ বিস্তৃত বিবরণসহ) প্রাণী সম্পদ দপ্তর (এ আর ডি) সুবিধাপ্রাপকদের নাম, এক লাইনেই সুবিধাপ্রাপকের ঠিকানা, ক্ষতির ধরন এবং পরিমাণ সম্বলিত একটি তালিকা পাঠিয়েছিল। যদিও তালিকায় বেশ কয়েকটি নাম দুবার পাওয়া গেছে, ব্যাঙ্ক অ্যাকাউন্ট নম্বর, মোবাইল নম্বর, স্বচিত্র পরিচয় পত্র-এর মত স্বতন্ত্র এবং গুরুত্বপূর্ণ তথ্য না থাকার কারণে অতিরিক্ত অর্থপ্রদান/ দুবার অর্থপ্রদান যদি হয়ে থাকে তা যাচাই করা যায়নি। ব্যাঙ্ক অ্যাকাউন্ট নম্বরের অনুপস্থিতিতে, ডি বি টি-এর মাধ্যমে সুবিধাপ্রাপকদের অর্থপ্রদান করা হয়েছিল নির্বাচিত নায্য সুবিধাপ্রাপকদের ব্যাঙ্ক অ্যাকাউন্ট নিরীক্ষায় যাচাই করা যায়নি।

যাইহোক, দক্ষিণ 24 পরগণার 2,380 জন সুবিধাপ্রাপকের সফল ডি বি ডি-র জন্য (দ্বিতীয় পর্যায়ের সহায়তার জন্য) প্রয়োজনীয় ব্যাঙ্ক অ্যাকাউন্ট নম্বর, আই এফ এস সি কোড, মোবাইল নম্বর ইত্যাদির প্রয়োজনীয় তথ্যের বিস্তৃত বিবরণ দেওয়া হয়েছিল এবং নিম্নলিখিত অসঙ্গতিগুলি লক্ষ্য করা যায় :

ক) 2,380 জন সুবিধাপ্রাপকের মধ্যে, 316টি ক্ষেত্রে যেখানে সহায়তার পরিমাণ ছিল 0.17 কোটি টাকা, নকল মোবাইল নম্বর পাওয়া গেছে।

খ) 2,380 জন সুবিধাপ্রাপকের মধ্যে 18 জনের নকল ব্যাঙ্ক অ্যাকাউন্ট নম্বর পাওয়া গেছে যেখানে সহায়তার পরমিাণ ছিল 0.02 কোটি টাকা। এছাড়াও, যদি মনে করা হয় যে এদের মধ্যে নয়জন সুবিধাপ্রাপক কমপক্ষে একটি সুবিধার জন্য যোগ্য এবং দুটি সুবিধার মধ্যে কম পরিমাণটি অযোগ্য হিসাবে বিবেচনা করা হয় তবে 30,000 টাকা অতিরিক্ত দেওয়া হয়েছে।

যাইহোক, জেলা কর্তৃপক্ষ দাবি করে যে, আবেদনগুলি দুটি পর্যায়ে প্রক্রিয়াকরণ করা হয়েছিল এবং সেগুলি বিভিন্ন প্রকারের ক্ষতির সাথে সম্পর্কিত হওয়ায় দ্বিগুন অর্থপ্রদান সম্ভব নয়। প্রাণী সম্পদ দপ্তরের কাছে উপলব্ধ সীমিত তথ্য প্রদানের জন্য অতিরিক্ত অর্থ প্রদান হয়নি এই উত্তরের যুক্তিসঙ্গত আশ্বাস দেওয়া যায়না।

দপ্তর উত্তরে জানায় (ডিসেম্বর 2021) যে সংশ্লিষ্ট জেলা কর্মকর্তাদের এই বিষয়ে বিস্তারিত প্রতিবেদন জমা দেওয়ার অনুরোধ করা হয়েছে।

4.13 স্থানান্তরণ ব্যবস্থা

13 মে 2020- তে আই এম ডি দ্বারা ঘূর্ণাবর্ত অবস্থা সৃষ্টির ব্যাপারে সতর্কতা জারি করার পরে, রাজ্য সরকার পরিস্থিতির নিবিড় পর্যবেক্ষণ শুরু করে। প্রস্তুতিমূলক ব্যবস্থা যেমন, প্রাথমিক সংবেদনশীলতা, নিয়ন্ত্রণ কক্ষ সক্রিয়াকরণ, সমন্বয় সভা প্রভৃতি গ্রহণ করা হয়েছিল। ঝুঁকিপূর্ণ জনগোষ্ঠীকে নিরাপদ স্থানে সরিয়ে নেওয়া হয়।

পশ্চিমবঙ্গ দুর্যোগ ব্যবস্থাপন সারগ্রন্থের অনুচ্ছেদ 6.2-ঘূর্ণিঝড়ের জন্য ঝুঁকিপূর্ণ এলাকায় অনুসরণীয় প্রশমন ব্যবস্থাগুলির উল্লেখ আছে। ঘূর্ণিঘড় আছড়ে পড়ার প্রায় এক সপ্তাহ আগে (13 মে 2020) আই এম ডি-র প্রারম্ভিক সতর্কতা ব্যবস্থা ঘূর্ণাবর্তের অবস্থান চিহ্নিত করতে পারে, যার ফলে পশ্চিমবঙ্গের উপকূলীয় জেলাগুলিতে প্রস্তুতির যথেষ্ট সুযোগ ছিল, গ্রাম পঞ্চায়েত, পঞ্চায়েত সমিতি এবং পৌরসভার সদস্যরা ব্যাপক সচেতনতা প্রচার করেছিল। ছয়টি জেলার নিরীক্ষণ করা প্রায় সব পরিবারই জানায় যে তাদের আগত ঘূর্ণিঝড় সম্পর্কে সচেতন করা হয়েছিল এবং অনেক উপকূলীয় জেলায় প্রকাশ্য ঘোষণা ব্যবস্থা/ মাইকের মাধ্যমে ঘোষণা করা হয়েছিল। নিরীক্ষণ করা

পরিবারগুলিকে নিকটবর্তী বিদ্যালয়/ ঘূর্ণিঝড় আশ্রয়কেন্দ্রে চলে যেতে বলা হয়েছিল। যাইহোক, তাদের মধ্যে অনেকেই (62.50 শতাংশ) বাড়িতে থাকতে পছন্দ করেছিল। নিরীক্ষণ করা পরিবারের স্থানান্তরণের উপর ভিত্তি করে একটি বিশ্লেষণ নীচে দেওয়া হল :

সারণী 4.5: পরিবারগুলির প্রাক্-ঘূর্ণিঝড় স্থানান্তরণ

ক্রমিক সংখ্যা	জেলার নাম	স্থানান্তরণ না হওয়া মানুষের সংখ্যা	নিকটবর্তী বিদ্যালয়/ ঘূর্ণিঝড় আশ্রয়স্থলে স্থানান্তরিত মানুষের সংখ্যা	আত্মীয় বাড়ি/ প্রতিবেশীর বাড়িতে স্থানান্তরিত মানুষের সংখ্যা	উত্তর না দেওয়া মানুষের সংখ্যা	মোট নিরীক্ষণ
1.	হুগলি	143	16	1	0	160
2.	নদীয়া	146	0	14	0	160
3.	উত্তর 24 পরগণা	84	22	54	0	160
4.	পশ্চিম মেদিনীপুর	108	49	2	1	160
5.	পূর্ব মেদিনীপুর	44	40	76	0	160
6.	দক্ষিণ 24 পরগণা	75	72	13	0	160
মোট		**600**	**199**	**160**	**1**	**960**

উপরের থেকে এটা দেখা গেছে যে, স্থানান্তরিত 359 জনের মধ্যে উত্তর 24 পরগণা, পূর্ব মেদিনীপুর এবং দক্ষিণ 24 পরগণার উপকূলীয় জেলার 277 জন ছিল, সুতরাং পরিবারগুলির অধিকাংশকেই নিরাপদস্থানে স্থানান্তরিত করা হয়েছিল, যা প্রবল ঘূর্ণিঝড় আমফানের রোষ থেকে হতাহতের সংখ্যা কমিয়ে দেয়। ঘূর্ণিঝড়ের স্থলভূমিতে আছড়ে পড়ার সময় দুর্যোগের ঘোষণা এবং প্রতিরোধমূলক ব্যবস্থা, চিকিৎসা সহায়তার জন্য সম্প্রচার, রাজ্য দুর্যোগ প্রতিক্রিয়া বাহিনী এবং জাতীয় দুর্যোগ প্রতিক্রিয়া বাহিনী দল, পুলিশ, সামরিক প্রতিরক্ষা প্রভৃতি মোতায়েন করা হয়েছিল। ঘূর্ণিঝড় কমে যাওয়ার পর ত্রাণ ও পুনরুদ্ধারের ব্যবস্থাও নেওয়া হয়েছে।

4.14 জিনিসপত্র দ্বারা ত্রাণ বিতরণ

আমফানে ক্ষতিগ্রস্ত পরিবারগুলিকে নগদ সহায়তা প্রদানের পাশাপাশি, জি ও ডব্লিউ বি ত্রিপল, জামা কাপড়, বিশেষ জি আর (অনুদান ত্রাণ) চাল, ডি এম কিট আকারে ত্রাণ সামগ্রী সরবরাহ করেছিল এবং সেচ, বিদ্যুৎ ও রাস্তার পরিকাঠামোর ক্ষতির পরিপ্রেক্ষিতে পুনঃনির্মাণের কাজ শুরু করেছিল।

জি ও ডব্লিউ বি-এর ডি এম সি ডি দপ্তর দ্বারা প্রস্তুত "প্রবল ঘূর্ণিঝড় আমফানের স্মারকলিপি" অনুসারে জুন 2020-তে আমফান ক্ষতিগ্রস্ত বিভিন্ন জেলাগুলিতে ত্রাণ সামগ্রী/ বস্তু বন্টন করা হয়েছিল যা ***পরিশিষ্ট-45***-এ দেখানো হয়েছে।

4.14.1 ত্রাণ সামগ্রীর অস্বচ্ছ বিতরণ

অনেক ক্ষেত্রে মজুত খাতা অস্বচ্ছতার সহিত রক্ষণাবেক্ষণে করা এবং অনেক জেলায় বিতরণ শেষের কারণে ত্রাণ সামগ্রী বিতরণের পুরো বিষয়টি নিরীক্ষায় যাচাই করা যায়নি। যেখানে উত্তর 24 পরগণা জেলায় বরাদ্দ করা সমস্ত উপকরণ উপ-বরাদ্দ হিসাবেদ দেখা গেছে। এছাড়াও, সুবিধাপ্রাপক সমীক্ষার প্রতিক্রিয়া বিশ্লেষণে বন্টন পক্রিয়ার কিছু দিক উঠে আসে যা **সারণী 4.6**-এ বিশদে বলা হল :

সারণী 4.6: সমীক্ষায় সুবিধাপ্রাপকদের প্রতিক্রিয়া বিপক্ষে ত্রাণ সামগ্রীর বিতরণ

ক্রমিক সংখ্যা (1)	জেলার নাম (2)	রাজ্য সরকার অনুযায়ী পরিসংখ্যান					সুবিধাপ্রাপকদের সমীক্ষার পর্যবেক্ষণ				
		এইচ বি অনুদানের সুবিধাপ্রাপক পরিবারের সংখ্যা (3)	ত্রিপল বিতরণ করা হয়েছে (4)	100 পরিবার প্রতি ত্রিপলের গড় সংখ্যা (5)= {(4)/(3)} *100	ডি এম কিট বিতরণ করা হয়েছে (6)	100 পরিবার প্রতি ডি এম কিটের গড় সংখ্যা (7)= {(6)/(3)} *100	এইচ বি অনুদানের পরিবারের সংখ্যা (8)	ত্রিপল বিতরণ করা পরিবারের সংখ্যা (9)	100 পরিবারের প্রতি ত্রিপলের গড় সংখ্যা (Col. 9/ Col.8)= (10)	ডি এম কিট বিতরণ করা পরিবার (11)	গড় পরিবার প্রতি ডি এম কিটের সংখ্যা (Col. 11/ Col.8)= (12)
1	হুগলি	66,997	65,000	97	0	0	132	9	7	0	0
2	নদীয়া	41,644	15,000	36	0	0	139	3	2	0	0
3	উত্তর 24 পরগণা	5,81,109	3,90,000	67	18,000	3	135	66	49	0	0
4	পশ্চিম মেদিনীপুর	79,326	15,000	19	0	0	144	0	0	0	0
5	পূর্ব মেদিনীপুর	3,40,174	1,00,000	29	7,000	2	139	92	66	4	3
6	দক্ষিণ 24 পরগণা	9,04,491	6,60,000	73	37,000	4	139	40	29	9	6
	মোট	**20,13,741**	**12,45,000**	**62**	**62,000**	**3**	**828**	**210**	**25**	**13**	**2**

আশা করা হচ্ছে যে ত্রাণ সামগ্রী যেমন ত্রিপল এবং ডি এম কিটগুলি সেই পরিবারগুলিতে বিতরণ করা হবে, যাদের বাড়িগুলি ক্ষতিগ্রস্ত হয়েছে এবং যাদের বসবাস বিঘ্নিত হয়েছে। ছয়টি নির্বাচিত জেলায়, দেখা গেছে যে প্রতি 100টি সুবিধাপ্রাপক এইচ বি অনুদান পরিবারের জন্য গড়ে 62টি ত্রিপল বিতরণ করা হয়েছিল, যেখানে নিরীক্ষায় সমীক্ষা করা পরিবারের মধ্যে গড়ে 25টি ছিল। পশ্চিম মেদিনীপুর জেলার সুবিধাপ্রাপকের জানিয়েছে তারা কোনো ত্রিপল পায়নি। একইভাবে, উত্তর 24 পরগণার সুবিধাপ্রাপকরা জানিয়েছেন যে তাদের কোনো ডি এম কিট দেওয়া হয়নি। অতএব, নিরীক্ষা আমফানের পরে ত্রাণ সামগ্রী বিতরণের বিষয়ে আশ্বাস দিতে অপারক।

4.14.2 ত্রিপল স্বল্প প্রাপ্তির কারণে ক্ষতি

উত্তর 24 পরগণায় আমফানের ত্রাণ সামগ্রীর নথির পরীক্ষা থেকে দেখা গেছে যে 1,50,000টি ত্রিপল মালদা এবং শিলিগুড়ির মূল কেন্দ্র থেকে জেলায় পাঠানো হয়েছিল। যাইহোক জেলা কর্তৃপক্ষ মাত্র 1,49,554 টি ত্রিপল পেয়েছিল যার মধ্যে 446টি ত্রিপল কম ছিল।

এরফলে, সরকারি কোষাগারের 3.22 লক্ষ টাকার আর্থিক ক্ষতি হয়েছে (ত্রিপল প্রতি 722 টাকা হারে গণনা করা হয়েছে)।

বিষয়টি নজরে আসার পর জেলা কর্তৃপক্ষ জানিয়েছেন (সেপ্টেম্বর 2021) যে ত্রিপলের সঠিক ঘাটতি হয়েছে 381টি। যাইহোক, তাদের উত্তরের স্বপক্ষে নিরীক্ষার জন্য কোনো তথ্য প্রমাণ পেশ করা হয়নি।

4.14.3 আমফানের জন্য আকস্মিক ত্রাণ তহবিলের সাপেক্ষে ইউ সি-এর অনিয়মিত জমা

জি ও ডব্লিউ বি-এর ডি এম সি ডি দপ্তর দক্ষিণ 24 পরগণার জন্য চারটি ভিন্ন ক্ষেপে আমফানের জন্য 7.75 কোটি টাকার আকস্মিক ত্রাণ অনুমোদন করেছিল। নিরীক্ষা লক্ষ্য করে যে 7.75 কোটি টাকার সম্পূর্ণ অনুমোদিত তহবিলের সাপেক্ষে জেলা কর্তৃপক্ষ দ্বারা সদ্ব্যবহার শংসাপত্র (ইউ সি) বিভিন্ন ক্ষেপে ডি এম সি ডি দপ্তরে প্রেরণ করা হয়েছিল। নিরীক্ষা তা সত্ত্বেও লক্ষ্য করে যে, জেলা কর্তৃপক্ষ দ্বারা তহবিলের উপ-বরাদ্দের এক থেকে 161 দিন আগে 1.04 কোটি টাকার ইউ সি জমা দেওয়া হয়েছিল। আমফানের জন্য অনুমোদিত আকস্মিক ত্রাণ তহবিল এবং ইউ সি-এর জমা দেওয়ার বিস্তারিত বিবরণ নীচে দেওয়া হল **(সারণী 4.7)** :

সারণী 4.7: অনুমোদন আদেশের সাপেক্ষে আকস্মিক ত্রাণের সদ্ব্যবহার শংসাপত্র

ক্রমিক সংখ্যা	অনুমোদন আদেশ	পরিমাণ (লক্ষ টাকায়)	জেলা দ্বারা প্রেরিত ইউ সি নং এবং তারিখ	ইউ সি প্রেরণের তারিখে অপ্রদত্ত পরিমাণ (লক্ষ টাকায়)
1.	201-ডি এম/এফ আর/ ডি এম সি ডি তারিখ : 19-05-2020	60.00	এফ আর-361তারিখ : 10-06-2020	20.00
2.	227-ডি এম/এফ আর/ ডি এম সি ডি তারিখ: 30-05-2020	500.00	এফ আর-602 তারিখ: 26-08-2020	(26 আগষ্ট 2020-তে উপ-বরাদ্দ 12.50 লক্ষ টাকা)
3.	259-ডি এম/এফ আর/ ডি এম সি ডি তারিখ: 09-06-2020	200.00	এফ আর-688 তারিখ : 25-09-2020	68.50
4.	531-ডি এম/এফ আর/ ডি এম সি ডি তারিখ : 22-08-2020	15.00	এফ আর-621তারিখ : 02-09-2020	15.00
মোট		**775.00**		**103.50**

(উৎস: ডি এম সি ডি দপ্তর বা ডি এম, দক্ষিণ 24 পরগণা দ্বারা দেওয়া তথ্য)

সুতরাং, আমফানের জন্য 1.04 কোটি টাকার আকস্মিক ত্রাণ তহবিলের সাপেক্ষে পাঠানো ইউ সি অনিয়মিত এবং ক্রম অনুসারে ছিলনা। জেলা কর্তৃপক্ষের উত্তর এখনও (নভেম্বর 2020) পাওয়া যায়নি।

4.15 পুনঃনির্মাণ কাজ

রাজ্য সরকার দ্বারা জমা দেওয়া প্রতিবেদন অনুসারে প্রবল ঘূর্ণিঝড় আমফানে বসতবাড়ি, কৃষি, উদ্যানপালন, মৎস্য, প্রাণী সম্পদ, বন, বিদ্যুৎ, সেচ খাল, স্বাস্থ্য পরিকাঠামো এবং শিল্পের বিশাল ক্ষতি হয়েছিল। নিরীক্ষা প্রধানত বিদ্যুৎ দপ্তর এবং সেচ ও জলপথ দপ্তর দ্বারা করা পরিকাঠামোগত কাজের উপর জোর দেয়; এই বিষয়ে পর্যবেক্ষণগুলি নিম্নরূপ :

4.15.1 বিদ্যুৎ ক্ষেত্র দ্বারা গৃহীত পুনঃনির্মাণের কাজ

জি ও ডব্লিউ বি তার স্মারকলিপিতে মূল্যায়ন করেছে যে 88,357টি হাই-টেনশন (এইচ টি) খুঁটি, 3,51,156টি লো-টেনশন (এল টি) খুঁটি, 10,280টি ডিস্ট্রিবিউশন ট্রান্সফরমার (ডি টি আর) এবং 1,89,169.08 কিমি বিদ্যুৎ পরিবাহী তার আমফানের কারণে ক্ষতিগ্রস্ত হয়েছে। সেই অনুসারে, জি ও ডব্লিউ বি 1,345.25 কোটি টাকা সহায়তা চেয়েছে যার মধ্যে 1,235.25 কোটি টাকা ছিল এইচ টি খুঁটি, এল টি খুঁটি, ডিস্ট্রিবিউশন ট্রান্সফরমার, বিদ্যুৎ পরিবাহী তারের ক্ষতি ও ধ্বংসাবশেষ অপসারনের জন্য এবং 110 কোটি টাকা ছিল বৈদ্যুতিক খুঁটির পুনঃনির্মাণের জন্য।

পশ্চিমবঙ্গ রাজ্য বিদ্যুৎ বন্টন কোম্পানী লিমিটেড (ডব্লিউ বি এস ই ডি সি এল) মেনে নেয় যে স্মারকলিপিতে উল্লিখিত 1,235.25 কোটি টাকার ক্ষতি মূল্যায়ন করা হয়েছিল সম্পূর্ণরূপে অনুমানের ভিত্তিতে, নথিভুক্ত বিবরণ ছাড়াই। ঘূর্ণিঝড় শেষ হওয়ার পরে, বিদ্যমান পরিকাঠামোর প্রকৃত ক্ষতির পরিমাণ নির্ধারণের জন্য সমস্ত বিতরণ কেন্দ্র থেকে একটি প্রতিবেদন নেওয়া হয়েছিল। সমস্ত বিতরণ কেন্দ্র ধরে প্রকৃত ক্ষয়ক্ষতি ছিল 240 কোটি টাকা যা আনুমানিক পরিসংখ্যানের মাত্র 19.43 শতাংশ। উপরোক্ত ব্যয়টি ডব্লিউ বি এস ই ডি সি এল-এর তহবিল থেকে করা হয়েছিল এবং বিস্তারিত ব্যয় সম্বলিত বিশদ প্রকল্প প্রতিবেদন (ডি পি আর) ডব্লিউ বি এস ই ডি সি এল দ্বারা তাদের আনুকূল্যে 240 কোটি টাকা মঞ্জুর করার জন্য জি ও ডব্লিউ বি-এর কাছে পাঠানো হয়েছিল (ফেব্রুয়ারি 2021)।

ডব্লিউ বি এস ই ডি সি এল দ্বারা প্রদত্ত তথ্য অনুসারে, 31 মার্চ 2021-এ শেষ হওয়া আর্থিক বছরে মেরামত ও পুনঃনির্মাণ কাজের জন্য ডব্লিউ বি এস ই ডি সি এল-এর অধীনে 43টি বিভাগ দ্বারা 253.06 কোটি টাকার মূলধন ব্যয় এবং 26টি বিভাগের দ্বারা 6.13 কোটি টাকার রাজস্ব ব্যয় করা হয়েছিল।

4.15.2 সেচ ও জলপথ দপ্তর দ্বারা গৃহীত পুনঃনির্মাণের কাজ

পূর্ব মেদিনীপুর, উত্তর 24 পরগণা এবং দক্ষিণ 24 পরগণা জেলার 37টি ব্লকে আমফানের কারণে সেচ ও জলপথ দপ্তর (আই এন্ড ডব্লিউ ডি) দ্বারা রক্ষণাবেক্ষণ করা প্রায় 160 কিলোমিটার দৈর্ঘ্যের নদী বাঁধ এবং সমুদ্র বাঁধ ক্ষতিগ্রস্ত হয়েছিল। 92টি জায়গায়, মূলতঃ দক্ষিণ 24 পরগণার পাথরপ্রতিমা, গোসাবা, বাসন্তী, কুলতলি, মথুরাপুর-II ও ক্যানিং-I ব্লক এবং উত্তর 24 পরগণার হিঙ্গলগঞ্জ, সন্দেশখালি-I, সন্দেশখালি-II, হাসনাবাদ (টাকি পৌর এলাকাসহ), মীনাখাঁ, বসিরহাট-I, বসিরহাট-II ও বাদুড়িয়া ব্লকে 20 মিটার থেকে 2500 মিটার পর্যন্ত বিভিন্ন দৈর্ঘ্যের বাঁধে ফাটল দেখা গেছে। আই এন্ড ডব্লিউ ডি উপশমমূলক কাজের কথা বিবেচনা করে পুনঃনির্মাণের খরচ 73.12 কোটি টাকা মূল্যায়ণ করেছিল (মে 2020)। এই প্রাক্কলনটি পরে সংশোধিত হয়ে 79.65 কোটি টাকা হয়েছিল। ডি এম সি ডি দপ্তর অবশ্য, আমফানের জন্য বিপর্যয় পরিস্থিতির মোকাবিলায় এস ডি আর এফ তহবিল

থেকে আই এন্ড ডব্লিউ ডি-কে 100 কোটি টাকার তহবিল বরাদ্দ করে (জুলাই 2020)। আই এন্ড ডব্লিউ ডি তার উত্তরে জানায় (মার্চ 2021) যে এস ডি আর এফ তহবিল থেকে 79.65 কোটি টাকা দপ্তর দ্বারা বরাদ্দ করা হয়েছিল (যদিও ছয়টি সেচ ভুক্তির কার্য নির্বাহের জন্য প্রকৃত উপ-বরাদ্দ পাওয়া গেছে 66.93 কোটি টাকা) যার মধ্যে ব্যয় হয়েছে 64.90 কোটি টাকা।

4.16 অভ্যন্তরীণ নিয়ন্ত্রণ ব্যবস্থা

অভ্যন্তরীণ নিয়ন্ত্রণ হল একটি সংস্থার ব্যবস্থাপনা পদ্ধতির অবিচ্ছেদ্য অঙ্গ যা কাজগুলি মিতব্যয়িতা, দক্ষতা এবং কার্যকরীভাবে পরিচালনা করার যুক্তিসংগত নিশ্চয়তা প্রদান করে। অভ্যন্তরীণ ব্যবস্থার ঘাটতিগুলি নিম্নলিখিত উপ-অনুচ্ছেদগুলিতে আলোচনা করা হল :

4.16.1 ত্রাণ সহায়তার ব্যবস্থাপনা ও বিতরণ ব্যবস্থার নিয়ন্ত্রণে ঘাটতি

নির্বাচিত ছয়টি জেলায় নির্বাচিত ব্লক এবং পৌরসভার নিরীক্ষার সময়, ত্রাণ সহায়তা বিতরণ ব্যবস্থার ক্ষেত্রে অভ্যন্তরীণ নিয়ন্ত্রণে নিম্নলিখিত ঘাটতিগুলি লক্ষ্য করা গেছে, যেগুলি দুটি ভাগে যেমন প্রশাসনিক ঘাটতি এবং তথ্য প্রযুক্তি বা সিস্টেম নিয়ন্ত্রণের ঘাটতি বিশদে বলা হয়েছে :

4.16.1.1 প্রশাসনিক ঘাটতিগুলি

নিরীক্ষা নিম্নলিখিত প্রশাসনিক ঘাটতিগুলি পর্যবেক্ষণ করে :

- পশ্চিমবঙ্গ বিপর্যয় ব্যবস্থাপনা ম্যানুয়াল কোনো সার্বিক ফরম্যাট নির্ধারণ করেনি যেখানে সহায়তা চাওয়ার জন্য ক্ষতিগ্রস্ত ব্যক্তিদের আবেদন জমা দিতে হবে। ডি এম সি ডি দপ্তর বা জেলা কর্তৃপক্ষ কেউই আমফানের জন্য এই ধরনের ফরম্যাট নির্ধারণ করেনি। সমস্ত জেলা জুড়ে সুবিধাপ্রাপকের অভিন্ন তথ্য পাওয়ার জন্য আবেদন ফরম্যাটের নির্দিষ্টকরণ প্রয়োজন ছিল। নির্দিষ্ট ফরম্যাট না থাকার কারণে জেলা জুড়ে সুবিধাপ্রাপকরা কোনো সহায়ক নথি ছাড়াই এক পৃষ্ঠার আবেদন তথা আরও বিভিন্ন রকমের ফরম্যাট (হাতে লেখা এবং টাইপ করা উভয়ই) দিয়েছিল। ছয়টি জেলার নির্বাচিত ব্লকগুলিতে নিরীক্ষার সময় পরীক্ষামূলকভাবে যাচাই করা অনেক আবেদনেই আবেদনের তারিখ, সুবিধাপ্রাপকদের মাসিক আয়, ক্ষতির প্রকৃতি, ব্যাঙ্ক অ্যাকাউন্টের বিশদ বিবরণ, মোবাইল নম্বর, ক্ষতিগ্রস্ত বাড়ির ছবি ইত্যাদির মতো গুরুত্বপূর্ণ তথ্য ছিল না। এছাড়াও, তদন্ত কমিটি দ্বারা ক্ষতিগ্রস্ত বাড়িগুলির যাচাইয়ের ফলাফল এবং সুবিধাপ্রাপকের সমীক্ষার জন্য নিরীক্ষায় যাচাই করা 963টি এইচ বি অনুদানের আবেদনগুলির মধ্যে 301টি (30 শতাংশ) ক্ষেত্রে আবেদনের ওপর তা গৃহীত হয়েছে না বাতিল হয়েছে তার উল্লেখ ছিল না। অনেক ক্ষেত্রে, নথিতে যাচাই কমিটির প্রতিবেদন পাওয়া যায়নি, যদিও আবেদনকারীদের সুবিধাগুলি বিতরণ করা হয়েছিল। যাচাই করা আবেদনগুলির বিশদ বিবরণ ***পরিশিষ্ট-46***-এ দেওয়া আছে।

- পুনরায় লক্ষ্য করা যায় যে, একাধিক সহায়তা চাওয়ার জন্য সমন্বিত আবেদনপত্র ছিলনা। ফলস্বরূপ, একাধিক সহায়তা চাওয়ার জন্য একজন আবেদনকারীকে প্রাকৃতিক দুর্যোগের পরে কঠিন পরিস্থিতিতে জেলা কর্তৃপক্ষের বিভিন্ন শাখা/ দপ্তরে আলাদা আলাদা আবেদন জমা দিতে হয়েছিল।

- আবেদনপত্রের সাথে যে সব নথিপত্র জমা দিতে হবে তাও নির্ধারিত ছিল না। সুবিধাপ্রাপকদের দ্বারা আবেদনপত্রে প্রদত্ত তথ্যের সত্যতা নিশ্চিত করার জন্য নির্ধারিত নথির প্রয়োজন ছিল। সমস্ত ত্রাণ সহায়তা ডাইরেক্ট বেনিফিট ট্রান্সফার (ডি বি টি)-এর মাধ্যমে সুবিধাপ্রাপকদের প্রদান করা হয়েছিল। সেইকারণে সুবিধাপ্রাপকদের অ্যাকাউন্টের বিবরণের সত্যতা নিশ্চিত করার

জন্য কর্তৃপক্ষের দ্বারা ব্যাঙ্কের পাসবইয়ের প্রতিলিপি নেওয়ার দরকার ছিল। ছয়টি জেলার নির্বাচিত ব্লকগুলির নিরীক্ষায় দেখা গেছে যে নিরীক্ষা চলাকালীন পরীক্ষামূলকভাবে যাচাই করা 963টি ক্ষেত্রের মধ্যে 265টি (27.52 শতাংশ) আবেদনপত্রের সাথে সুবিধাপ্রাপকদের ব্যাঙ্কের পাসবই/ ব্যাঙ্ক বিবরণের প্রতিলিপি পাওয়া যায়নি। এছাড়াও, দেখা গেছে যে সুবিধাপ্রাপক তালিকায় উল্লিখিত ব্যাঙ্ক অ্যাকাউন্ট নম্বর এবং ব্যাঙ্ক স্ক্রোল/ আই এফ এম এস ভাউচারগুলিতে অমিল রয়েছে যা দক্ষিণ 24 পরগণা জেলায় 16 শতাংশের মতো বেশি ছিল। সুতরাং, সুবিধাপ্রাপকদের অ্যাকাউন্টের বিবরণের সত্যতা নিশ্চিত করার পদ্ধতিতে ঘাটতি লক্ষ্য করা গেছে।

- এটা দেখা গেছে যে ব্লক/ পৌরসভাগুলি তাদের কাছে প্রাপ্ত সমস্ত আবেদনগুলি এন্ট্রি করার জন্য ম্যানুয়াল বা ডিজিট্যালভাবে কোনো রেজিস্টার রক্ষণাবেক্ষণ করেনি। এইচ বি অনুদানের জন্য আবেদনপত্রগুলির ক্রমিক সংখ্যা নির্ধারণ করা হয়নি এবং ফর্ম-সি ও ফর্ম- বি-এর সাথে প্রতি নির্দেশও করা হয়নি। এই ঘাটতির ফলে ঊর্ধ্বতন কর্তৃপক্ষ দ্বারা যাচাইয়ের জন্য আবেদনের স্তূপ থেকে একটি নির্দিষ্টি আবেদন শনাক্তকরণ করে বের করার ক্ষেত্রে অসুবিধা হতে পারতো।

- আবেদনপত্র, ফর্ম-সি (এইচ বি অনুদানের জন্য মনোনীত প্রাকৃতিক দুর্যোগের কারনে ক্ষতিগ্রস্ত পরিবারগুলির পরিদর্শন প্রতিবেদন), ফর্ম-বি (এইচ বি অনুদানের জন্য মনোনীত প্রাকৃতিক দুর্যোগের কারনে ক্ষতিগ্রস্ত পরিবারগুলির বিশদ বিবরণ) এবং ডিজিটাইজড সুবিধাপ্রাপকের তথ্যের মধ্যে প্রতি সংযোগ করার ক্ষেত্রে ঘাটতি থেকে গেছে কারণ পশ্চিমবঙ্গ বিপর্যয় ব্যবস্থাপনা ম্যানুয়াল নির্ধারিত ফর্ম-বি এবং ফর্ম-সি -তে আবেদনকারীদের আবেদনপত্রের নম্বর, স্বতন্ত্র পরিচয় নম্বর (আধার নম্বর, প্যান নম্বর ইত্যাদি) এবং ব্যাঙ্ক অ্যাকাউন্টের বিবরণ যাচাই করার কোনো বিধান ছিল না। ফর্ম-বি এবং ফর্ম-সি তে যাচাই করা বিবরণগুলি উল্লিখিত ফর্মগুলিতে অন্তর্ভূক্ত ব্যক্তিদের ছাড়া অন্য ব্যক্তিদের সহায়তা দেওয়া হবে না তা নিশ্চিত করতে সাহায্য করতে পারতো।

- ঊর্ধ্বতন কর্তৃপক্ষের দ্বারা আবেদনপত্র, ফর্ম-সি এবং ফর্ম-বি এর সাথে সুবিধাপ্রাপকদের তথ্য খুঁটিয়ে দেখার কোনো বিধান ছিল না যাতে অর্থ প্রদানের আগে সুবিধাপ্রাপকদের তথ্যের সত্যতা নিশ্চিত করা যায়। নির্বাচিত ব্লক/ পৌরসভাগুলির নথি পরীক্ষামূলকভাবে যাচাই করার সময় এটি লক্ষ্য করা গেছে যে ব্লক/ জেলা কর্তৃপক্ষ দ্বারা এই ধরনের কোনো সমীক্ষা করা হয়নি যার ফলে অনেক ক্ষেত্রে একই সুবিধাপ্রাপকদের একাধিকবার অর্থ প্রদান করা হয়েছে। এমন ঘটনাও পাওয়া গেছে যেখানে সুবিধাপ্রাপকদের যদিও ফর্ম-বি তে অর্থ প্রদানের জন্য সুপারিশ করা হয়নি, তবুও ব্লক কর্তৃপক্ষ দ্বারা এইচ বি অনুদান দেওয়া হয়েছিল। এছাড়াও, এমন সুবিধপ্রাপকদের অর্থ প্রদান করা হয়েছিল যারা দরিদ্র শ্রেণীর অন্তর্ভূক্ত নয়। ঊর্ধ্বতন কর্তৃপক্ষের দ্বারা তথ্যের সমীক্ষা না করার কারণে এই ঘটনাগুলি ঘটেছে।

- বিশেষ সচিব, ডি এম সি ডি দপ্তর সাতটি[252] জেলায় সুবিধাপ্রাপক নির্বাচন এবং এইচ বি অনুদান বিতরণ প্রক্রিয়া তত্ত্বাবধানের জন্য তিনজন তত্ত্বাবধায়ক আধিকারিক এবং সাতজন সংযোগকারী আধিকারিক মনোনীত[253] করেছিলেন (জুন 2020)। এই আধিকারিকদের নির্ধারিত জেলা পরিদর্শন করার দরকার ছিল এবং যে সমস্ত বাড়িগুলির জন্য অনুদান দেওয়া হয়েছিল তার যদৃচ্ছ পরীক্ষা করার কথা ছিল। তারা এইচ বি অনুদান সম্পর্কে অভিযোগের বিষয় অনুসন্ধান করবেন এবং নিশ্চিত করবেন যে এটি এস ডি আর এফ নিয়ম এবং জি ও ডব্লিউ বি-এর আদেশ মেনে বিতরণ করা হয়েছে। তত্ত্বাবধায়ক/ সংযোগকারী আধিকারিকদের একটি পরিদর্শন/ সফর

---

[252] *হুগলি, হাওড়া, নদীয়া, উত্তর 24 পরগণা, পশ্চিম মেদিনীপর, পূর্ব মেদিনীপুর এবং দক্ষিণ 24 পরগণা।*

[253] *আদেশ সংখ্যা-1103/1(11)-ডি এম সি ডি/ও/ই ও সি এবং 1099-ডি এম সি ডি দুটির তারিখ 17 ই জুন 2020।*

প্রতিবেদন জমা দেওয়ার কথা এবং বিচ্যুতি যদি থাকে তা বিশেষ সচিবের নজরে আনতে নির্দেশ দেওয়া হয়েছিল। উপরোক্ত বিষয়ে বিশেষ সচিব এবং তত্ত্বাবধায়ক/ সংযোগকারী আধিকারিকদের মধ্যে বৈঠকের (জুন 2020) কার্যপ্রণালী থেকে জানা গেছে যে, সভায় উপস্থিত সকল আধিকারিক জানিয়েছিলেন যে এইচ বি অনুদান প্রদানের পরিমাণ, প্রক্রিয়া এবং অন্যান্য পদ্ধতির বিষয়ে তাদের পরিদর্শনে কোনো অসঙ্গতি লক্ষ্য করা যায়নি। এটি এই বিষয়টি ইঙ্গিত করে যে তত্ত্বাবধান এবং তদারকি কাজকর্মে ঘাটতি ছিল, যা দপ্তরের উদ্দেশ্য পূরণ করতে ব্যর্থ হয়েছে।

দপ্তরটি জানায় (এপ্রিল 2022) যে আমফানের পুরো ত্রাণ কাজটি কোভিড মহামারী সময়ে সম্পাদিত হয়েছিল সেইসময় সম্পূর্ণ লকডাউনের কারনে এবং পরে কর্মীদের রোস্টারিংয়ের কারণে লোকবলের ঘাটতি ছিল।

দপ্তরের এই উত্তরটি এই সত্যের আলোকে দেখা উচিত যে প্রাকৃতিক দুর্যোগ একটি পুনরাবৃত্ত ঘটনা। অতএব, দপ্তরের কাছে স্ট্যান্ডার্ড ত্রান অ্যাপ্লিকেশন ফরম্যাট থাকা এবং আবেদনগুলি পক্রিয়াকরণের জন্য আগে থেকেই এই ফরম্যাট নির্ধারণ করা উচিত ছিল।

4.16.1.2 তথ্য প্রযুক্তি বা সিস্টেম নিয়ন্ত্রণে ঘাটতি

- ডি এম সি ডি দপ্তর সহায়তা দাবি করার জন্য বাধ্যতামূলক, স্বতন্ত্র যাচাইযোগ্য নম্বর তৈরি করেনি যেমন ভার্চুয়াল আধার নম্বর এবং এন আর ই জি এ দ্বারা জারি করা সুবিধাপ্রাপকদের জব কার্ড বা সুবিধাপ্রাপকদের আধার নম্বর তৈরি করেনি তাই বেশিরভাগ আবেদনগুলিতে এই জাতীয় স্বতন্ত্র নম্বর পাওয়া যায়নি। ফলস্বরূপ, নির্বাচিত জেলাগুলিতে ডিজিটাইজড সুবিধাপ্রাপক তথ্যতেও কোনো স্বতন্ত্র যাচাইযোগ্য সংখ্যা পাওয়া যায়নি।
- যাতে এই ধরনের তথ্যতে একই সুবিধাপ্রাপকদের জন্য একাধিক তথ্য অন্তর্ভূক্ত না হয় তা নিশ্চিত করতে জেলা কর্তৃপক্ষ দ্বারা অর্থ প্রদানের আগে ডি এম সি ডি দপ্তর দ্বারা নির্ধারিত ডিজিটাইজড সুবিধাপ্রাপক তথ্যের 'তুলনা ও যাচাই কার্য'-এর যথাযথ প্রচেষ্টা দেখা যায়নি। উপরোক্ত অনুপস্থিতির ফলে এইচ বি অনুদান প্রাপ্ত 9,226 জন সুবিধাপ্রাপকের 18,891টি ক্ষেত্র শনাক্ত করা যায়নি এবং একাধিকবার অর্থ প্রদান হয়েছে।
- কে বি এ আই এস- এ একজন কৃষককে আলাদাভাবে চিহ্নিত করতে, পোর্টালে নিবন্ধীকরণের জন্য কৃষকদের এপিক নম্বর বাধ্যতামূলক করা হয়েছিল। একই এপিক নম্বর দিয়ে পোর্টালে নকল নিবন্ধীকরণ সম্ভব ছিল না। যাইহোক, এটি দেখা গেছে যে কে বি এ আই এস পোর্টালটি ভারতের নির্বাচন কমিশনের পোর্টালের সাথে সমন্বিত হয়নি। সেকারণে সিস্টেমে নিবন্ধিত কৃষকদের এপিক তথ্য যাচাই করার কোনো ব্যবস্থা ছিল না। উপরোক্ত ঘাটতির ফলে 2,697 জন কৃষকের 3,011টি ক্ষেত্রে কে বি এ আই এস পোর্টালে হয় পরিবর্তন করা এপিক বা অন্য ব্যক্তির এপিক প্রদান করে একাধিক নিবন্ধন হয়েছে।

উপরের আলোচনা থেকে নিরীক্ষা ত্রাণ ব্যবস্থা পরিচালনায় প্রশাসনিক, প্রয়োগগত এবং নিয়ন্ত্রণে বেশ কয়েকটি অভ্যন্তরীণ নিয়ন্ত্রণের ঘাটতি পর্যবেক্ষণ করেছে। অভ্যন্তরীণ নিয়ন্ত্রণ ব্যবস্থা দুর্বল বলে প্রমাণিত হয়েছে এবং অনিয়মের বিরুদ্ধে সম্পূর্ণ নিশ্চয়তা প্রদান করতে পারেনি।

4.17 উপসংহার

প্রবল ঘূর্ণিঝড় আমফান মে 2020-তে পশ্চিমবঙ্গের উপকূলে আঘাত করেছিল যার ফলে যথেষ্ট ক্ষতি হয়েছিল।

ত্রাণ বিতরণে অনিয়মের অভিযোগে বেশ কয়েকটি পি আই এল দাখিল করা হয়েছিল যার ফলে কলকাতা হাইকোর্ট সি এন্ড এ জি-কে এই ধরনের ত্রাণের ''আর্থিক এবং সম্পাদন নিরীক্ষা'' করার নির্দেশ দেয়। রাজ্য সরকার কর্তৃক গৃহীত ত্রাণ ও পুনরুদ্ধার কাজের একটি নিরীক্ষা বিভিন্ন দপ্তর এবং নির্বাচিত জেলা জুড়ে সম্পাদিত হয়েছিল। এন ডি আর এফ থেকে কেন্দ্রীয় সহায়তা হিসাবে জি ও আই 2,707.77 কোটি টাকা অনুমোদন করেছিল এবং 2,250.28 কোটি টাকা প্রদান করেছিল।

গৃহ নির্মাণ, উদ্যানপালনের ফসলসহ শস্যের ক্ষতি এবং মৎস্য চাষের জন্য ডি বি টি-এর মাধ্যমে সুবিধাপ্রাপকদের সহায়তা প্রদান করা হয়েছিল যার মধ্যে গৃহ নির্মাণ বাবদ সবচেয়ে বেশি সহায়তা ছিল। প্রদত্ত সহায়তার বড় অংশ (93.69 শতাংশ) দক্ষিণ এবং উত্তর 24 পরগণা, পূর্ব এবং পশ্চিম মেদিনীপুর, নদীয়া, হুগলি এই জেলাগুলিতে বিতরণ করা হয়েছিল এবং সেগুলি বিস্তারিত নিরীক্ষার জন্য নির্বাচিত হয়েছিল।

বিপর্যয় ঘটলে দক্ষতার সাথে এবং সময়মত ত্রাণ এবং পুনর্বাসন নিশ্চিত করার জন্য প্রয়োজনীয় অভ্যন্তরীণ নিয়ন্ত্রণ এবং পর্যবেক্ষণ প্রক্রিয়াসহ পর্যাপ্ত প্রাতিষ্ঠানিক ব্যবস্থাপনার অভাব বিপর্যয় ত্রাণ কার্যে স্পষ্ট ছিল। ক্ষতির মূল্যায়ণে ঘাটতি ছিল এবং অনেক ক্ষেত্রে তহবিল অযোগ্য সুবিধাপ্রাপকদের প্রদান করা হয়েছিল অথবা একই পরিবারকে দ্বিগুণ/ একাধিক বার সুবিধা দেওয়া হয়েছিল।

এইচ বি অনুদানের জন্য আবেদনগুলি পঞ্চায়েত/ বি ডি ও/পৌরসভা কার্যালয়ে প্রমাণ নথিসহ জমা দিতে বলা হয়েছিল। দক্ষিণ 24 পরগণায়, প্রয়োজনীয় নথি জমা দেওয়ার বিষয়টি নিশ্চিত না করেই 22.84 কোটি টাকা প্রদান করা হয়েছিল বলে লক্ষ্য করা যায়। দক্ষিণ 24 পরগণা এবং উত্তর 24 পরগণায় এমন অনেকগুলি ঘটনা ছিল যেখানে বাধ্যতামূলক সরেজমিনে পরিদর্শন বা স্থানীয় তদন্ত কমিটির পরিদর্শন প্রতিবেদনগুলি বিবেচনা না করে শুধুমাত্র স্থানীয় নেতাদের সুপারিশের ভিত্তিতে এইচ বি অনুদান প্রদান করা হয়েছিল। কোনো ক্ষতি না হওয়ার কারণে সংশ্লিষ্ট কর্তৃপক্ষ যাদের দাবি বাতিল করেছিল তারাও এইচ বি অনুদান পেয়েছে যা ইঙ্গিত করে যে অযোগ্য সুবিধাপ্রাপকদের অর্থ প্রদান প্রতিরোধ করার জন্য যথাযথ প্রচেষ্টা দেখা যায়নি।

প্রথম পর্যায়ে মোট এইচ বি বরাদ্দের 50 শতাংশের বেশি মোট সুবিধাপ্রাপকের 25 শতাংশের মধ্যে বিতরণ করা হয়েছিল। যেখানে বাকি তহবিল দ্বিতীয় পর্যায়ে 75 শতাংশ সুবিধাপ্রাপকদের মধ্যে বিতরণ করা হয়েছিল। ফলস্বরূপ সীমিত সম্পদের অন্যায় এবং অনায্য বন্টন হয়েছিল।

পশ্চিমবঙ্গ ট্রেজারি নিয়ম, 2005-এর বিধানের নিরিখে জেলা কর্তৃপক্ষ দ্বারা উত্তর ও দক্ষিণ 24 পরগণার জন্য 1,383.23 কোটি টাকা এইচ বি অনুদানের সম্পূর্ণ বরাদ্দ তহবিল ট্রেজারি থেকে তোলা হয়েছিল এবং জেলা কর্তৃপক্ষের ব্যাঙ্ক অ্যাকাউন্টে জমা করা হয়েছিল।

একই লোকসান /ক্ষতির জন্য একাধিক সহায়তা দাবি করা সুবিধাপ্রাপকদের শনাক্ত করার পদ্ধতিতে ঘাটতি পাওয়া গেছে ফলস্বরূপ বিভিন্ন ক্ষেত্রে একই সুবিধাপ্রাপকদের একাধিক বার অর্থ প্রদান করা হয়েছে। এই ঘটনাটি সমস্ত ক্ষেত্রজুড়ে পরিলক্ষিত হয়েছে যেখানে ডি বি টি-এর মাধ্যমে সহায়তা প্রদান করা হয়েছিল।

পাঁচটি পরীক্ষামূলকভাবে যাচাই করা জেলায় 2,697 জন সুবিধাপ্রাপকের একাধিক কে বি এ আই এস-এ নাম নথিভুক্তি পাওয়া গেছে ফলস্বরূপ, একাধিক বার অর্থ প্রদান করা হয়েছে।

2019-এর ঘূর্ণিঝড় 'বুলবুল'-এর জন্য প্রস্তুত করা সুবিধাভোগী তালিকার ভিত্তিতে 5,627 জন সুবিধাপ্রাপকে *"পান বরোজ''*-এর ক্ষতির জন্য সহায়তা প্রদান করা হয়েছিল।

ত্রাণ কাজের জন্য সরকারের অভ্যন্তরীণ নিয়ন্ত্রণ ব্যবস্থায় ঘাটতি পাওয়া গেছে। ডি এম সি ডি দপ্তর সহায়তার জন্য আবেদনের স্বতন্ত্র ফরম্যাট নির্ধারণ করেনি, যার ফলে একই সহায়তার জন্য আবেদনের বিভিন্ন ফরম্যাট তৈরি হয়েছে, যেটি এইচ বি অনুদানের ক্ষেত্রে সুস্পষ্টভাবে পরিলক্ষিত

হয়েছে। সহায়তা চাওয়া সুবিধাপ্রাপকদের শনাক্তকরণের জন্য কোনো স্বতন্ত্র শনাক্তকারী নম্বর (যেমন আধার) বাধ্যতামূলক করা হয়নি। আবেদনপত্র ‘‘ফর্ম-সি’’ পরিদর্শন প্রতিবেদন এবং ‘‘ফর্ম-বি’’ সুপারিশকৃত সুবিধাপ্রাপক তালিকার মধ্যে কোনো প্রতি-পরীক্ষা করা হয়নি। প্রাপ্ত, গৃহীত এবং বাতিল আবেদনগুলি পর্যবেক্ষণ করার কোনো ব্যবস্থা নথিতে পাওয়া যায়নি।

এমন কোনো পথ নিরীক্ষার জন্য রাখা হয়নি যার মাধ্যমে আবেদনের পর্যায় থেকে একটি নির্দিষ্ট লেনদেনকে পরবর্তী যাচাইকরণ, গ্রহণযোগ্যতা এবং সুবিধাপ্রাপকদের ব্যাঙ্ক অ্যাকাউন্টে সফল অর্থ প্রদান এই পর্যায়গুলি নিশ্চিত করা যেতে পারে যা ত্রাণ সহায়তা প্রদানের প্রক্রিয়ার নিশ্চিয়তা প্রদানের জন্য অপরিহার্য ছিল। বিভিন্ন ক্ষেত্রে একাধিক অর্থ প্রদান প্রতিরোধ করতে পারত একটি সফটওয়্যার বা ওয়েব অ্যাপ্লিকেশনের আকারে একটি সু-পরিকল্পিত সিস্টেম, যা আধার, এপিক, ব্যাঙ্ক অ্যাকাউন্ট নম্বর, মোবাইল নম্বর, আবেদনকারীর জমির বিবরণের মতো যাচাইযোগ্য স্বতন্ত্র নম্বরগুলির দুবার এন্ট্রির অনুমতি দেয়না। বিভিন্ন ধরণের সহায়তা দাবি করার জন্য একটি একক উইন্ডো সিস্টেম এবং সর্বাঙ্গীন পূর্ব-পরিকল্পিত আবেদনপত্র আবেদনকারীদের জন্য প্রক্রিয়াটিকে সহজ করে তুলত এবং কর্তৃপক্ষের দ্বারা পর্যবেক্ষণ সহজতর হতো।

রাজ্য সরকারকে জেলার এবং তার নীচের স্তরের ত্রাণ প্রদানের ব্যবস্থা পুনর্বিবেচনা করতে হবে এবং নিয়ন্ত্রণকারী দপ্তরগুলি দ্বারা কার্যকরী পর্যবেক্ষণ করতে হবে যাতে নিরীক্ষা দ্বারা পর্যবেক্ষণ করা নিয়ন্ত্রণ সংক্রান্ত সমস্যাগুলি সমাধান করা যায়।

4.18 পদ্ধতির উন্নতির জন্য সুপারিশসমূহ

বিপর্যয় ব্যবস্থাপনা এবং বিপর্যয় ত্রাণ ব্যবস্থা যাতে সুষ্ঠ, শক্তিশালী এবং স্বচ্ছ হয় এবং নির্দেশিত নিয়ম ও পদ্ধতিগুলি বিচক্ষণতার সাথে অনুসরণ করা হয় যাতে সিস্টেম থেকে একটি নিশ্চয়তা পাওয়া যায় এবং তা নিশ্চিত করার জন্য সরকারের জরুরী পদক্ষেপ নেওয়া উচিত। প্রস্তাবিত কার্য্যগুলির মধ্যে রয়েছে :

1. *কার্যকর উপশম ব্যবস্থার পরিকল্পনার জন্য জেলাগুলি থেকে বিপর্যয়ের কারণে ক্ষয়ক্ষতির মূল্যায়ন এবং বিবরণের ব্যবস্থাকে শক্তিশালী করা।*
2. *ত্রাণ সহায়তার জন্য একটি সমন্বিত সর্বাঙ্গীন আবেদন ফরম্যাট নির্ধারণ করা এবং এই ধরনের সহায়তা জন্য দাবির সমর্থনে কি নথি জমা দিতে হবে তা নির্ধারণ করা; একটি একক-উইন্ডো সফটওয়্যার বা ওয়েব-ইন্টারফেস তৈরি করা যেখানে জেলা, ব্লক বা পঞ্চায়েত কর্তৃপক্ষ আবেদনকারীদের দ্বারা প্রদত্ত বিশদ বিবরণ লিপিবদ্ধ করতে পারে এবং একটি স্বতন্ত্র আবেদন সংখ্যা তৈরি করতে পারে যা আবেদনকারীদের পাশাপাশি উচ্চতর কর্তৃপক্ষের দ্বারা চিহ্নিত করা যেতে পারে, যেটি ব্লক/ পঞ্চায়েতের কার্যালয়ে উপলব্ধ হবে এবং সহজে উল্লেখ ও পুনরুদ্ধারের জন্য সরকারের ওয়েবসাইটে প্রদর্শিত হবে।*
3. *নিশ্চিত করতে হবে যে সুবিধাপ্রাপক নির্বাচনের পদ্ধতিটি সুবিন্যস্ত করা হয়েছে এবং স্বচ্ছতা ও নায্যতা নিশ্চিত করতে তা কঠোরভাবে অনুসরণ করা হয়েছে; এই উদ্দেশ্যে একাধিক বার অর্থ প্রদান এবং নকল প্রতিরোধ করতে আধারের মতো স্বতন্ত্র শনাক্তকারী সংখ্যা ব্যবহার করা যেতে পারে।*
4. *নিশ্চিত করতে হবে যে, অর্থ প্রদান করার আগে নিয়ন্ত্রণকারী কর্তৃপক্ষের দ্বারা নথিপত্রগুলির বাধ্যতামূলকভাবে তদন্ত করা হবে এবং প্রক্রিয়াটিতে দায়বদ্ধতা থাকবে; বিদ্যমান নিয়ম এবং পদ্ধতির অমান্যতা নিরুৎসাহিত করার জন্য কার্যকরী পদক্ষেপ নিতে হবে।*

5. ত্রাণ সামগ্রীর মজুদ এবং বিতরন ব্যবস্থার পর্যবেক্ষণের উপর জোর দিতে হবে।

6. অনিয়মিত/ সন্দেহজনক অর্থ প্রদানের বেশ কয়েকটি উদাহরনের পরিপ্রেক্ষিতে, দপ্তরের ত্রাণ বিতরনের পক্রিয়াটি বিস্তারিতভাবে তদন্ত করা উচিত এবং উপযুক্ত নিয়ন্ত্রণ ব্যবস্থা গ্রহণ করা উচিত এবং অযোগ্য সুবিধাপ্রাপকদের কাছ থেকে ত্রাণ পুনরুদ্ধারের আদেশ দেওয়া উচিত। অনিয়মের দায় নিরূপণের জন্য সরকার কর্তৃক প্রয়োজনীয় তদন্তও শুরু করা উচিত।

পঞ্চম অধ্যায়

মান্যতা বিষয়ক নিরীক্ষার পৃথক পর্যবেক্ষণগুলি

পঞ্চম অধ্যায়

মান্যতা বিষয়ক নিরীক্ষার পৃথক পর্যবেক্ষণগুলি

ক্ষুদ্র, ছোট ও মাঝারি উদ্যোগ ও বস্ত্র (এম এস এম ই এন্ড টি) দপ্তর

5.1 রোটারি সেলাই মেশিন সংগ্রহে অনিয়ম

এম এস এম ই এন্ড টি বিভাগের অধীন পশ্চিমবঙ্গ খাদি এবং গ্রামীণ শিল্প পর্ষদ পশ্চিমবঙ্গ আর্থিক নিয়মের অধীন বাধ্যতামূলক বিধান লঙ্ঘন করে উচ্চ হারে 4,254টি রোটারি সেলাই মেশিন সংগ্রহের জন্য 3.45 কোটি টাকার একটি অনিয়মিত ব্যয় করেছে।

পশ্চিমবঙ্গ আর্থিক নিয়ম, খন্ড-I-এর নিয়ম 178 অনুসারে, 'যে কোনো ধরণের কাজ নির্বাহের ক্ষেত্রে নির্বাহী বাস্তুকার বা অন্য আধিকারিক দ্বারা বিজ্ঞাপিত অগ্রিম অর্থের সম পরিমাণ নগদ টাকা জমা না করা পর্যন্ত কোনো দরপত্র গ্রহণ করা যাবে না'।

নিরীক্ষা পর্যবেক্ষণ করে যে মুখ্য নির্বাহী আধিকারিক (সি ই ও), পশ্চিমবঙ্গ খাদি ও গ্রামীণ শিল্প পর্ষদ (ডব্লিউ বি কে ভি আই বি) শাল পাতার প্লেট এবং বাটি সেলাই করার জন্য উপযুক্ত 1,000টি রোটারি সেলাই মেশিন (অ-বৈদ্যুতিক) সংগ্রহের জন্য দরপত্র আহ্বান করে (31 আগস্ট 2016)। কমিটি কর্তৃক দ্বারা ছয় জনের মধ্যে পাঁচজন দরদাতা আর্থিক দরপত্রের জন্য নির্বাচিত হয়। প্রযুক্তিগত দরগুলির তুলনামূলক বিবৃতি থেকে দেখা গেছে যে যোগ্য দরদাতারা নিম্নলিখিত হারগুলি উদ্ধৃত করেছেন (**সারণী 5.1**):

সারণী 5.1 : যোগ্য দরদাতা দ্বারা উদ্ধৃত হার

দরদাতা 1	দরদাতা 2	দরদাতা 3	দরদাতা 4	দরদাতা 5
5,230.00 টাকা প্রতি একক	7,285.00 টাকা প্রতি একক	3,619.00 টাকা প্রতি একক	7,290.00 টাকা প্রতি একক	7,285.00 টাকা প্রতি একক
এল 2		এল 1		

05 অক্টোবর 2016-এ দরপত্রগুলি খোলা হয়েছিল এবং মুখ্য নির্বাহী আধিকারিক ডব্লিউ বি কে ভি আই বি-এর নেতৃত্বে পাঁচ সদস্যের একটি টেন্ডার কমিটি দ্বারা একটি সংস্থাকে (দরদাতা 3) এল 1 হিসাবে নির্বাচিত করা হয়। প্রযুক্তিগত দরের তুলনামূলক বিবৃতিতে, দরপত্র কমিটি লক্ষ্য করে যে শুধুমাত্র দুইজন দরদাতা (এল 1 এবং এল 2) অগ্রিম অর্থের জন্য ডিমান্ড ড্রাফটের স্ক্যান করা প্রতিলিপি জমা করেছে। যাইহোক, নিরীক্ষা পর্যবেক্ষণ করেছে যে এল 1 এবং এল 2 দরদাতারা অগ্রিম অর্থ জমা (ই এম ডি) না দেওয়ার জন্য 17 জানুয়ারী 2017-এ সি ই ও উল্লিখিত দরপত্রটি বাতিল করে দেন।

দরপত্র বাতিল হওয়ার পর ডব্লিউ বি কে ভি আই বি পুনরায় (জানুয়ারি 2017) জরুরী ভিত্তিতে একই সেলাই মেশিন সরবরাহের জন্য 'আগ্রহ প্রকাশ' করে। এইবার আগ্রহ প্রকাশে দরদাতাদের দ্বারা ই এম ডি জমা দেওয়ার বিষয়ে কোনো ধারা ছিল না, যা পশ্চিমবঙ্গ আর্থিক নিয়ম, 2013-এর ধারা 178 অনুযায়ী সরকারি স্বার্থ রক্ষার জন্য বাধ্যতামূলক ছিল। আগের দরপত্রের দরদাতা-1 সহ তিনজন দরদাতা দর উদ্ধৃত করেছিলেন এবং এইবার[254] সর্বনিম্ন হার উদ্ধৃত করেছেন।

254 দরদাতা-1 (এল 1): 7,080.00 টাকা প্রতি একক; দরদাতা-6: 8,600.00 টাকা প্রতি একক; দরদাতা-7: 7,940.00 টাকা প্রতি একক।

দরদাতা-1 একই সেলাই মেশিনের দর পাঁচ মাস আগে তাদের উদ্ধৃত দরের চেয়ে 35 শতাংশ বেশি উদ্ধৃত করেছে। ডব্লিউ বি কে ভি আই বি 2016-17 থেকে 2019-20-এর মধ্যে পর্যায়ক্রমিক ভাবে প্রতি ইউনিট 7,080.00 টাকা হারে 4,464টি রোটারি সেলাই মেশিন (অ-বৈদ্যুতিক) সরবরাহের জন্য দরদাতা-1-কে কেনার নির্দেশ জারি করে (ডিসেম্বর 2016 থেকে নভেম্বর 2019)। সংস্থাটি মার্চ 2020 পর্যন্ত 4,254টি সেলাই মেশিন সরবরাহ ও বিতরণ করেছে এবং ডব্লিউ বি কে ভি আই বি সংস্থাকে 3.45 কোটি টাকা প্রদান করেছে।

উপরোক্ত থেকে এটা স্পষ্ট যে দপ্তর দরপত্র কমিটির সুপারিশের নিরিখে প্রযুক্তিগত কারণে দরপত্র (আগস্ট 2017) বাতিল করে এবং পরবর্তীকালে ই এম ডি জমা দেওয়ার বাধ্যতামূলক ধারা অন্তর্ভুক্ত না করেই আগ্রহ প্রকাশের আমন্ত্রণ জানায়। সুতরাং, ডব্লিউ বি এফ আর-এর বিদ্যমান বিধান লঙ্ঘন করে সেলাই মেশিন কেনার জন্য দপ্তরের 3.45 কোটি টাকার ব্যয় হয়।

সি ই ও (ডব্লিউ বি কে ভি আই বি) এর উত্তরে জানায় (মার্চ 2022) যে, দরপত্র নথিতে কিছু ভুল বিবরণী ছিল এবং সমস্ত দরদাতাকে সরবরাহ করা যন্ত্রগুলির একটি বাস্তব প্রয়োগ কৌশল প্রদর্শনের জন্য আমন্ত্রণ করা হয়েছিল, যদিও, এল 1 দরদাতা প্রদর্শনীতে অংশ নেয়নি। ডব্লিউ বি কে ভি আই বি আরও জানায় যে, ই এম ডি জমা না করার জন্য দরপত্র বাতিল করা হয়নি, কারণ কাজের আদেশ জারি করার পরে ই এম ডি জমা করতে হয়। যাইহোক, উত্তরটি গ্রহণযোগ্য নয় কারণ সি ই ও , ডব্লিউ বি কে ভি আই বি পূর্ববর্তী সময় বিশেষভাবে জানিয়েছিলেন (জানুয়ারি 2022) যে ই এম ডি জমা না করার জন্য দরপত্র বাতিল হয়েছিল। এছাড়াও, কাজের আদেশ জারি করার পরে ই এম ডি জমা দেওয়া সংক্রান্ত বিবৃতিটি বাস্তবিকভাবে ভুল ছিল কারণ বিদ্যমান বিধান অনুসারে দরপত্র নথির সাথেই ই এম ডি জমা করতে হয়। তাছাড়াও, যদি এল 1 দরদাতা বিবৃতি মান্য করতে ব্যর্থ হয়, সেক্ষেত্রে এল 2 দরদাতাকে চুক্তি প্রদান করা উচিত ছিল।

5.2 বিপণন উদ্দীপনায় অনিয়মিত অর্থপ্রদান

দপ্তর জাতীয় তাঁত উন্নয়ন প্রকল্পের অধীনে 202টি অযোগ্য প্রাথমিক তাঁত তাঁতি সমবায় সমিতি (পি ডব্লিউ সি এস)-কে বিপণন উদ্দীপক (এম আই) হিসাবে 8.78 কোটি টাকা এবং পশ্চিমবঙ্গ উদ্দীপনা প্রকল্প (ডব্লিউ বি আই এস) 2013-এর অধীনে পি ডব্লিউ সি এস-কে প্রকল্প নির্দেশিকা লঙ্ঘন করে অতিরিক্ত এম আই প্রদান করেছে।

ভারত সরকার তাঁত সংস্থাগুলির কাছে তাঁতপণ্যের বিপণনের উদ্দেশ্যে অনুকূল পরিস্থিতি তৈরি করার জন্য সর্বাঙ্গীন তাঁত উন্নয়ন পরিকল্পনা (সি এইচ ডি এস)-এর অধীনে 'বিপণন উদ্দীপক' (এম আই) চালু করেছে (নভেম্বর 2013), যা জাতীয় তাঁত উন্নয়ন প্রকল্প (এন এইচ ডি পি)-এর একটি অন্যতম উপাদান। সি এইচ ডি এস নির্দেশিকা উল্লেখ করে যে "*এম আই মূলত তাঁত ক্ষেত্রের প্রতিযোগিতামূলক মূল্যের জন্য একটি উদ্দীপক যাতে একদিকে তারা সামান্য দাম কমাতে সক্ষম হবে, অন্যদিকে তারা উৎপাদন এবং উৎপাদনশীলতার বৃদ্ধির জন্য পরিকাঠামোতে বিনিয়োগ করবে। বিপণন উদ্দীপনার সহায়তা রাজ্য তাঁত কর্পোরেশন, শীর্ষ সমবায় সমিতি, প্রাথমিক তাঁত তাঁতিদের সমবায় সমিতি এবং জাতীয় স্তরের তাঁত সংস্থাগুলির ক্ষেত্রে প্রযোজ্য হবে*'।

প্রকল্পটিতে ভারত সরকার এবং রাজ্য সরকারের তহবিল দ্বারা 50:50 অনুপাতে অর্থের যোগান হবে। প্রতিটি তাঁত নিগম, শীর্ষ সমবায় সমিতি, প্রাথমিক তাঁতি সমবায় সমিতি (পি ডব্লিউ সি এস) এবং জাতীয় স্তরের তাঁত সংস্থাকে গত তিন বছরের গড় বিক্রয় ব্যবসা মূল্যের 10 শতাংশ পর্যন্ত আর্থিক সহায়তা প্রদান করা হবে।

প্রকল্পের অধীনে সহায়তার উদ্দেশ্যে, তাঁত সংগঠন/ সমিতির উচিত:

i. জাতীয় তাঁত উন্নয়ন নিগম(এন এইচ ডি সি) থেকে সুতো ক্রয়; খোলা বাজার থেকে সুতা কেনার জন্য, এন এইচ ডি সি থেকে অনাপত্তি শংসাপত্র (এন ও সি) প্রয়োজন।

ii. বাধ্যতামূলকভাবে তাঁত চিহ্ন ব্যবহার করে শুধুমাত্র তাঁত পণ্য বিক্রি করা।

iii. শীর্ষ তাঁতি সমবায় সমিতি/সঙ্ঘ/নিগম/সরকারি দপ্তর/সংস্থাকে পণ্য বিক্রি এবং এম আই-এর যথা যোগ্য সহায়তা পাওয়ার জন্য বার্ষিক বিক্রয় ব্যবসা মূল্য গণনা করার সময় বিনিময় পদ্ধতিতে বিক্রি বাদ দেওয়া।

উন্নয়ন আধিকারিক (তাঁত)-এর আটটি নির্বাচিত অফিসে 289টি পি ডব্লিউ সি এস-এর নথি যাচাই করার পর নিরীক্ষা লক্ষ্য করে যে, তাঁত চিহ্ন ছাড়াই তাঁত পণ্য বিক্রি করেছে বা প্রকল্প নির্দেশিকা লঙ্ঘন করে এন এইচ ডি সি-র প্রয়োজনীয় এন ও সি প্রাপ্ত না করেই খোলা বাজার থেকে সুতো কিনেছে এরকম 202টি পি ডব্লিউ সি এস-কে 2014-15, 2015-16 এবং 2016-17 প্রকল্প বছরের জন্য 2017 থেকে 2020 সময়কালে 8.05 কোটি টাকা এম আই বিতরণ করা হয়েছে। এম আই-এর এই ধরনের অনিয়মিত বিতরণের বিবরণ **সারণী 5.2**-এ দেখানো হল :

সারণী 5.2: এম আই-এর অনিয়মিত অর্থপ্রদানের বিবৃতি প্রদর্শন

উন্নয়ন কর্মকর্তার কার্যালয় (তাঁত)	যাচাইকৃত পি ডব্লিউ সি এস-এর সংখ্যা	অযোগ্য পি ডব্লিউ সি এস-এর সংখ্যা	প্রকল্প বছরের জন্য অযোগ্য পি ডব্লিউ সি এস-কে এম আই বিতরণ (লক্ষ টাকায়)		
			2014-15	2015-16	2016-17
ডি ও (এইচ), কালনা	31	19	140.25	85.28	48.11
ডি ও (এইচ), তমলুক	41	24	7.98	5.03	1.82
ডি ও (এইচ), হাওড়া	9	7	13.43	6.03	3.15
ডি ও (এইচ), বাঁকুড়া	15	9	11.31	10.89	4.43
ডি ও (এইচ), বহরমপুর	59	43	29.40	24.52	12.08
ডি ও (এইচ), কাটোয়া	25	20	71.04	41.04	21.35
ডি ও (এইচ), নবদ্বীপ	72	60	96.42	76.37	37.52
ডি ও (এইচ), শান্তিপুর	37	20	36.13	14.56	7.14
মোট	289	202	405.96	263.72	135.60
				মোট:	805.28 লক্ষ টাকা

এছাড়াও, বস্ত্র নীতি 2013-18-এর অনুচ্ছেদ 9.1 অনুসারে, ক্ষুদ্র, ছোট ও মাঝারি উদ্যোগ এবং বস্ত্র দপ্তর, পশ্চিমবঙ্গ সরকার তাঁত পণ্যের বিপণনকে উন্নীত করার জন্য প্রতিটি পি ডব্লিউ সি এস-কে প্রতি বছরে সর্বাধিক 5 লক্ষ টাকা পর্যন্ত বিদ্যমান 10 শতাংশ বিপণন উদ্দীপনা (ভারত সরকার এবং রাজ্য সরকারের সমান অবদান)-এর উপরে পাঁচ শতাংশ অতিরিক্ত বিপণন উদ্দীপনা প্রদান করবে। সেইমত, দপ্তর বস্ত্র ক্ষেত্রের জন্য পশ্চিমবঙ্গ উদ্দীপনা প্রকল্প (ডব্লিউ বি আই এস) 2013-এর অধীনে পাঁচ শতাংশ অতিরিক্ত ভর্তুকি দেওয়ার সিদ্ধান্ত নেয়।

ডব্লিউ বি আই এস-2013-এর অনুচ্ছেদ 7.1 (vii) (চ) অনুসারে, পি ডব্লিউ সি এস 100 টাকা বা তার বেশি মূল্যের নন-জুডিশিয়াল স্ট্যাম্প পেপারে কোনো নোটারি পাবলিকের দ্বারা যথাযথভাবে নোটারি করা একটি হলফনামা কার্যকর করবে এবং নিশ্চিত করবে যে ইউনিটটি সরকারি/আর্থিক প্রতিষ্ঠানের কোনো বকেয়া পরিশোধে ব্যর্থ হয়নি।

নিরীক্ষা পর্যবেক্ষণ করে যে, 2013-14, 2014-15 এবং 2015-16 প্রকল্প সময়কালে বিভিন্ন পি ডব্লিউ সি এস-কে পাঁচ শতাংশ অতিরিক্ত বিপণন উদ্দীপনা হিসেবে 2.29 কোটি টাকা জুন 2018 এবং মার্চ 2021-এর মধ্যে প্রদান করা হয়েছিল, যার মধ্যে দেখা গেছে সরকারি ঋণ পরিশোধে ব্যর্থ হওয়া পি ডব্লিউ সি এস-কে 72.93 লক্ষ টাকা মঞ্জুর করা হয়েছে। আরও, লক্ষ্য করা গেছে যে, দপ্তর ধারাবাহিকভাবে তিনটি প্রকল্প বছরে (2013-16 সময়কালে) এই ধরনের 11টি ঋণ পরিশোধে ব্যর্থ পি ডব্লিউ সি এস-কে অনিয়মিত অতিরিক্ত এম আই অনুমোদন করেছে। পি ডব্লিউ সি এস-কে দেওয়া অননুমোদিত অতিরিক্ত এম আই-এর বিশদ বিবরণ নীচে **সারণী 5.3**-এ দেখানো হল :

সারণী 5.3: অতিরিক্ত এম আই-এর অনিয়মিত অর্থপ্রদানের বিবৃতি

প্রকল্পের বছর	পি ডব্লিউ সি এস-এর সংখ্যা	অতিরিক্ত এম আই হিসাবে বিতরণ করা পরিমাণ (লক্ষ টাকায়)	অযোগ্য পি ডব্লিউ সি এস	অনিয়মিত অর্থপ্রদান (লক্ষ টাকায়)
2013-14	30	95.18	11	22.77
2014-15	31	108.26	15	40.08
2015-16	30	25.32	16	10.08
মোট		228.76		72.93

সুতরাং, প্রকল্পের বিধানগুলি না মানার কারণে, দপ্তর অযোগ্য পি ডব্লিউ সি এস-গুলিকে 8.78[255] কোটি টাকার অন্যায্য সুবিধা প্রদান করেছে।

উত্তরে, দপ্তর জানায় (মে 2022) যে, নিরীক্ষা দ্বারা উল্লেখিত এম আই এবং অতিরিক্ত এম আই বিতরণের বিষয়টি বিশদে যাচাই করা হয়েছে এবং সিদ্ধান্ত নেওয়া হয়েছে যে এখন থেকে এম আই এবং অতিরিক্ত এম আই-র বিতরণ বিদ্যমান নির্দেশিকা মেনে কঠোর ভাবে করা হবে।

নগর উন্নয়ন দপ্তর

5.3 আনারস উন্নয়ন কেন্দ্র চালু না করার কারণে 18.78 কোটি টাকার নিষ্ফল ব্যয়

শিলিগুড়ি জলপাইগুড়ি উন্নয়ন কর্তৃপক্ষ প্রবেশ পথের জন্য প্রয়োজনীয় জমি সংগ্রহ না করেই আনারস উন্নয়ন কেন্দ্রের (পি ডি সি) নির্মাণ চালিয়ে গেছে। ফলে, নবনির্মিত সুবিধাটি সমাপ্ত হওয়ার আট বছর পরেও ব্যবহার করা যায়নি, যার ফলে 18.78 কোটি টাকার নিষ্ফল ব্যয় হয়।

পশ্চিমবঙ্গ পূর্ত দপ্তর নিয়মাবলী (নিয়ম 258) অনুসারে, রাস্তার ক্ষয় মেরামতির মত জরুরী কাজ ছাড়া, অন্য কোনো কাজ দায়িত্বপ্রাপ্ত অসামরিক আধিকারিকদের দ্বারা যথাযথভাবে হস্তান্তরিত না হওয়া জমিতে শুরু করা উচিত নয়।

শিলিগুড়ি জলপাইগুড়ি উন্নয়ন কতৃপক্ষ (এস জে ডি এ)[256] শিলিগুড়ির বিধাননগরে "চাষ পরবর্তী পরিচালনার সুবিধা সহ আনারস উন্নয়ন কেন্দ্র" প্রকল্পটি গ্রহণ করে (2007)। 18.78 কোটি টাকার মোট প্রকল্প ব্যয় কৃষি ও প্রক্রিয়াজাত খাদ্য পণ্য রপ্তানি উন্নয়ন কর্তৃপক্ষ (এ পি ই ডি এ) (4.01 কোটি টাকা), রপ্তানির জন্য পরিকাঠামো উন্নয়নের জন্য রাজ্যগুলির সহায়তা (এ এস আই ডি ই) (7.00 কোটি টাকা), ভারত সরকারের অধীনে বাণিজ্য ও শিল্প মন্ত্রক এবং এস জে ডি এ (7.77 কোটি টাকা) উভয়েই ভাগ করে নিয়েছে।

[255] *8.05 কোটি টাকা + 0.73 কোটি টাকা।*

[256] *এস জে ডি এ পশ্চিমবঙ্গ শহর ও দেশ (পরিকল্পনা ও উন্নয়ন) আইন 1979 এর অধীনে প্রতিষ্ঠিত হয়েছে এবং শিলিগুড়ি-জলপাইগুড়ি এলাকার পরিকল্পনা ও উন্নয়নের দায়িত্ব অর্পণ করা হয়েছে।*

প্রকল্পের উদ্দেশ্য ছিল খামারে উৎপাদন থেকে শুরু করে রপ্তানি পর্যন্ত আনারস প্রক্রিয়াকরণ প্রচারের জন্য একটি পরিষেবা কেন্দ্র হিসাবে কাজ করা। আনারস উন্নয়ন কেন্দ্র (পি ডি সি) নির্মাণের কাজ 2009 সালে শুরু হয় এবং প্রকল্পের বেশিরভাগ কাজ[257] 15.95 কোটি টাকা (মোট প্রকল্প ব্যয়ের 84 শতাংশ) ব্যয়ের পরে নভেম্বর 2010-এর মধ্যে সম্পন্ন হয়। প্রকল্পের জন্য অনুমোদিত 128টি বিপণন কেন্দ্রের মধ্যে, শুধুমাত্র 96টি ইউনিট সম্পন্ন হয়, এবং বাকি 32টি ইউনিট এখনও সম্পূর্ণ হয়নি। এস জে ডি এ 2012-13 সালে 68 জন বরাদ্দকারীকে 93টি (96টির মধ্যে) মার্কেটিং হাব ইউনিট বরাদ্দ করেছিল।

এস জে ডি এ-এর আধিকারিকদের সাথে নিরীক্ষা যৌথ ভাবে কার্যস্থল পরিদর্শনের সময় (16 মার্চ 2021) লক্ষ্য করে যে, বরাদ্দকারীদের কেউই পি ডি সি-তে স্থানান্তরিত হয়নি এবং সেটি অকার্যকর ছিল। সমগ্র পরিকাঠামো অকার্যকর ছিল এবং প্রশাসনিক ভবন, গুদাম, হিমঘর, বিপণন কেন্দ্র/স্টল, শীতল ট্রাক, জেনারেটর সেট ইত্যাদি রক্ষণাবেক্ষণ না করার কারণে জরাজীর্ণ অবস্থায় ছিল।

চিত্র 5.1: অকার্যকর অবস্থায় পড়ে থাকা যন্ত্রপাতি

চিত্র 5.2: অব্যবহৃত বিপণন কেন্দ্র

চিত্র 5.3: শীতল ভ্যানের জরাজীর্ণ অবস্থা

এছাড়াও, লক্ষ্য করা গেছে যে পি ডি সি চালু না হওয়ার প্রধান কারণ হল ট্রাক এবং অন্যান্য যানবাহনের মসৃণ দ্বিমুখী চলাচলের জন্য এন এইচ-31 থেকে সেখানে প্রবেশ পথটি প্রশস্ত না করার জন্য বরাদ্দকারীরা সুবিধাটিতে স্থানান্তরিত হতে অনিচ্ছুক ছিল।

যাইহোক, এস জে ডি এ খুব দেরিতে বুঝতে পেরেছিল (নভেম্বর 2013) যে এন এইচ-31 থেকে পি ডি সি পর্যন্ত প্রবেশ পথটি সংকীর্ণ (মাত্র 20 ফুট) এবং প্রশস্তকরণের প্রয়োজন। এস জে ডি এ সনাক্ত করে যে পি ডি সি এন এইচ-31 থেকে প্রায় 400 মিটার দূরে অবস্থিত, যার মধ্যে

[257] *কাজ অসম্পূর্ণ রয়ে গেছে: i) ভূগর্ভস্থ জলাধার, 32টি বিপণন কেন্দ্র, বাছাই/গ্রেডিং ইউনিট স্থাপন, ইনডোর সাব-স্টেশন, ধোয়া এবং শুকানোর ব্যবস্থা।*

215 মিটার রাস্তা (700 ফুট) ট্রাক এবং অন্যান্য যানবাহনের মসৃন চলাচলের জন্য কমপক্ষে 50 ফুট পর্যন্ত প্রশস্ত করা প্রয়োজন। এস জে ডি এ জমির প্রয়োজনীয়তা চূড়ান্ত করতে চার বছর সময় নেয় এবং জেলা ম্যাজিস্ট্রেট, দার্জিলিং-এর কাছে একটি চিঠি পাঠায় (এপ্রিল 2017) এবং তাকে একটি জমি ক্রয় কমিটি গঠন করার অনুরোধ জানায় যাতে 0.398 একর জমি অধিগ্রহণের প্রস্তাব চূড়ান্ত করা যায়।

এস জে ডি এ জমি অধিগ্রহণ (81.50 লক্ষ টাকা) এবং রাস্তা নির্মাণের (31.46 লক্ষ টাকা)-এর জন্য প্রয়োজনীয় 1.12 কোটি টাকার অনুমোদন এবং মঞ্জুরির জন্য নগর উন্নয়ন দপ্তরের (ইউ ডি ডি) কাছে আবেদন করে (মার্চ 2019)। মার্চ 2021 পর্যন্ত ইউ ডি ডি থেকে অনুমতি বা তহবিলের মঞ্জুরি পাওয়া যায়নি। সুতরাং, ডিসেম্বর 2021 পর্যন্ত জমির প্রয়োজনীয় প্লট সংগ্রহ করা যায়নি এবং প্রবেশ পথটিও প্রশস্ত করা যায়নি। এই কারণে, স্টল বরাদ্দের আট বছর পরেও, কোনও ব্যবসায়ী পি ডি সি-তে স্থানান্তরিত হয়নি। এটা আরও দেখা গেছে যে কাজের জন্য প্রস্তুত করা ডি পি আর-এ স্বীকার করা ছিল যে এন এইচ থেকে প্রকল্প এলাকায় অপর্যাপ্ত সড়ক সংযোগ হল এই প্রকল্পের প্রধান সমস্যা। যাইহোক, এস জে ডি এ প্রস্তাবিত সুবিধার পর্যাপ্ত সংযোগের মতো জটিল সমস্যাটির সমাধান না করেই প্রকল্পের নির্মাণ চালিয়ে গেছে। এটি পশ্চিমবঙ্গ পূর্ত দপ্তর নিয়মাবলী (নিয়ম 258)-এর লঙ্ঘনও ছিল, যেখানে বাধ্যতামূলক ছিল যে রাস্তার ক্ষয় মেরামতির মত জরুরী কাজ ছাড়া, অন্য কোনো কাজ দায়িত্বপ্রাপ্ত অসামরিক আধিকারিকদের দ্বারা যথাযথভাবে হস্তান্তরিত না হওয়া জমিতে শুরু করা উচিত নয়। সুতরাং, প্রবেশ পথ প্রশস্ত করার জন্য প্রয়োজনীয় জমি সংগ্রহ না করেই পি ডি সি নির্মাণের কাজ চালিয়ে যাওয়ার ফলে পি ডি সি-র জন্য 18.78 কোটি টাকার নিষ্ফল ব্যয় হয় এবং সেটি সম্পূর্ণ হওয়ার আট বছরেরও বেশি সময় পরেও চালু করা যায়নি।

উত্তরে দপ্তর জানায় (জুলাই 2022) যে, এস জে ডি এ-র 139তম পর্ষদ সম্মেলনে[258] সিদ্ধান্ত অনুযায়ী প্রবেশপথ নির্মাণ এবং পি ডি সি সংক্রান্ত অন্যান্য বিষয়গুলি সমাধানের জন্য একটি কমিটি গঠন করা হয়েছে। যাইহোক, বিষয়টি হল যে উল্লিখিত কমিটি জুন 2020-এ গঠিত হয়েছে এবং প্রবেশপথ যার ফলে পি ডি সি শুরু হতে পারে সেটির নির্মাণের জন্য এখনও পর্যন্ত কোনো ইতিবাচক পদক্ষেপ নেয়নি।

ফলস্বরূপ, টাটকা ফল এবং আনারসের খাদ্যপণ্য থেকে রাজস্ব উৎপাদন এবং রপ্তানি প্রচারের পরিকল্পিত ফলাফল অপূর্ণ থেকে যায়, এবং 18.78 কোটি টাকা ব্যয়ে নির্মিত পরিকাঠামো অব্যবহৃত থেকে যায়।

ভূমি ও ভূমি সংস্কার শরনার্থী ত্রাণ এবং পূণর্বাসন দপ্তর

5.4 অননুমোদিত উত্তোলনের ক্ষেত্রে মাটির মূল্য অনাদায়/ কম আদায়

বৈধ অনুমতি পত্র ছাড়াই অবৈধভাবে মাটি উত্তোলনের ক্ষেত্রে 11টি জেলা ভূমি ও ভূমি সংস্কার কার্যালয় 877টি ক্ষেত্রে 18.51 কোটি সিএফটি মাটির মূল্য বাবদ বকেয়া 15.61 কোটি টাকা আদায় করেনি/ কম আদায় করেছে।

পশ্চিমবঙ্গ অপ্রধান খনিজ মকুব নিয়মাবলী (ডব্লিউ বি এম এম সি আর) 2016-এর নিয়ম 35 অনুযায়ী, এই নিয়ম প্রবর্তনের সময় থেকে বা পরে একটি খনির ইজারা ধারককে বা অন্য কোনো খনিজের ক্ষেত্রে ছাড় মঞ্জুর করা হলে খনিজ বা উত্তোলিত খনিজের জন্য রাজ্য সরকারের বাণিজ্য এবং শিল্প দপ্তর দ্বারা সময়ে সময়ে বিজ্ঞাপিত হারে রয়্যালটি দিতে হবে। অক্টোবর 2016-তে বাণিজ্য এবং শিল্প দপ্তর দ্বারা একটি বিজ্ঞপ্তির মাধ্যমে রয়্যালটির হার নির্দিষ্ট করা হয়েছিল। রয়্যালটি[259] ছাড়াও,

[258] *18 জুন 2020।*

[259] *82 টাকা প্রতি 100 সিএফটি হারে।*

সেস্ আইন, 1880 (1984-তে সংশোধিত) অনুযায়ী অপ্রধান খনিজ উত্তোলনের ক্ষেত্রে ইজারাদার/ ঠিকাদারকে নির্ধারিত হারে[260] বিভিন্ন ধরনের সেস্[261] দিতে হয়। ইজারাদার/ ঠিকাদারদের দ্বারা সময়মতো রয়্যালটি এবং সেস্ প্রদান নিশ্চিত করার জন্য ডব্লিউ বি এম এম সি আর 2016-তে কোনো সক্রিয় বিধান ছিল না। উল্লিখিত নিয়মে অর্থপ্রদানের কোনো সময়সূচী নির্ধারিত ছিল না।

এছাড়াও, খনি ও খনিজ (উন্নয়ন ও প্রনিয়ম) (এম এম ডি আর) আইন, 1957-এর ধারা 21 এবং ডব্লিউ বি এম এম সি আর নিয়ম-50 অনুসারে কোনো ব্যক্তি কোনো বৈধ অনুমোদন ছাড়াই কোনো জমি থেকে যে কোনো খনিজ অপসারণ করলে সে ক্ষেত্রে সরকার শাস্তিমূলক ব্যবস্থা যেমন আটক, বাজেয়াপ্ত, উচ্ছেদ, কারাদন্ড ইত্যাদি ছাড়াও সেই ব্যক্তির থেকে অপসারিত খনিজ বা সেই খনিজ হস্তান্তর বা নিষ্পত্তি হয়ে গেলে তার মূল্য আদায় করতে পারে। সেই অনুযায়ী, রাজ্য সরকার প্রতি 100 সিএফটি মাটির মূল্য 123 টাকা নির্দিষ্ট করেছে যা উত্তোলন বা অপসারণের জন্য প্রদেয় রয়্যালটির[262] 1.5 গুণ।

সেপ্টেম্বর 2019 থেকে মে 2021 সময়কালে 11[263]টি জেলা ভূমি ও ভূমি সংস্কার কার্যালয় (ডি এল এন্ড এল আর ও)-এ নিরীক্ষা সম্পাদিত হয়। ডিসেম্বর 2017 এবং মার্চ 2020-সময়কালের নথি পরীক্ষামূলকভাবে যাচাই করা হয়। নিরীক্ষা ইঁট ভাটার রেজিস্টার থেকে মাটি উত্তোলনের 2,085টি ক্ষেত্রের মধ্যে 1,375টি ক্ষেত্র যাচাই করে। বাকি710টি ক্ষেত্রে হয় প্রয়োজনীয় নথি ছিল না অথবা ইঁট ভাটাগুলি চালু ছিল না এবং সেকারণে সেগুলির নিরীক্ষা সম্ভব হয়নি। 1,375টি ক্ষেত্রের মধ্যে 959টি ক্ষেত্রে ইঁট ভাটার মালিকগণ/ব্যক্তিরা কোনো বৈধ অনুমতি ছাড়াই 2017-18 থেকে 2019-20 সময়কালে 19.62 কোটি সিএফটি মাটি উত্তোলন করেছে। যাইহোক, সংশ্লিষ্ট ডি এল এন্ড এল আর ও গণ এইরকম অবৈধ উত্তোলন বন্ধ করার জন্য কোনো পদক্ষেপ নেয়নি বা প্রচলিত নিয়মানুযায়ী কোনো শাস্তিমূলক ব্যবস্থা গ্রহণ করেনি। অবৈধভাবে মাটি উত্তোলনের জন্য মাটির মূল্য হিসাবে আদায়যোগ্য 24.13 কোটি টাকার মধ্যে নয়জন ডি এল এন্ড এল আর ও গণ[264] কেবলমাত্র 7.15 কোটি টাকা আদায় করেছে। ফলস্বরূপ, 16.98 কোটি টাকা অনাদায়/ কম আদায় হয়েছে যা **সারণী 5.4**-এ দেখানো হল :

সারণী 5.4 ঃ মাটির মূল্যের অনাদায়/ কম আদায়

(কোটি টাকায়)

ক্রমিক সংখ্যা	অনিয়মের প্রকৃতি	ঘটনার সংখ্যা	উত্তোলিত মাটির পরিমাণ (কোটি সিএফটি-তে)	123 টাকা প্রতি 100 সিএফটি হিসাবে আদায়যোগ্য মাটির মূল্য	আদায়কৃত মাটির মূল্য	মাটির মূল্যের অনাদায় / কম আদায়
1	2	3	4	5	6	7=5-6
1.	অনাদায়ী মাটির মূল্য	541	9.87	12.14	শূন্য	12.14
2.	কম আদায় মাটির মূল্য	418	9.75	11.99	7.15	4.84
মোট		959	19.62	24.13	7.15	16.98
আদায়কৃত		82	1.11		1.37	1.37
মোট অনাদায়		877	18.51	24.13	8.52	15.61

[260] *সেস্ 15 টাকা প্রতি 100 সিএফটি হারে।*

[261] *পূর্ত কর, পথ কর, গ্রামীণ কর, গ্রামীণ শিক্ষা কর এবং গ্রামীন কর্মসংস্থান কর।*

[262] *ইঁট তৈরির মাটির রয়্যালটি 82 টাকা প্রতি 100 সিএফটি।*

[263] *হুগলী, পূর্ব বর্ধমান, পশ্চিম বর্ধমান, নদীয়া, বাঁকুড়া, পশ্চিম মেদিনীপুর, কোচবিহার, মুর্শিদাবাদ, দক্ষিণ 24 পরগণা, হাওড়া, পূর্ব মেদিনীপুর।*

[264] *হুগলী, পূর্ব মেদিনীপুর, পশ্চিম মেদিনীপুর, কোচবিহার, নদীয়া, বাঁকুড়া, পূর্ব বর্ধমান, পশ্চিম বর্ধমান, এবং মুর্শিদাবাদ।*

নথিপত্রে মাটির মূল্য অনাদায়/ কম আদায়ের কোনো কারণ পাওয়া যায়নি। 11টি ডি এল এন্ড এল আর ও-তে একই ধরণের পর্যবেক্ষণ গত পাঁচ বছরের (2013-14 থেকে 2018-19)[265] নিরীক্ষা প্রতিবেদনে করা হলেও, এই ধরণের সরকারি বকেয়া অনাদায়/ কম আদায়ের পুনরাবৃত্তি বন্ধ করার জন্য দপ্তর দ্বারা কোনো প্রতিকারমূলক ব্যবস্থা নেওয়া হয়নি।

নিরীক্ষায় বিষয়টি উল্লেখ করা হলে, 11 জন ডি এল এন্ড এল আর ও নিরীক্ষার পর্যবেক্ষণটি মেনে নেয় এবং বকেয়া আদায়ের আশ্বাস দেয়। যাইহোক, বিষয়টি হল আশ্বাস সত্ত্বেও, রাজস্ব আদায়ে এই ধরণের ত্রুটি বছরের পর বছর অব্যাহত আছে। নিরীক্ষার পরে দৃষ্টান্ত স্বরূপ, বাঁকুড়া[266], পশ্চিম মেদিনীপুর[267] এবং হুগলী[268]-র ডি এল এন্ড এল আর ও 1.36 কোটি টাকা রাজস্ব আদায় করেছে। অবশিষ্ট 15.61 কোটি টাকা পুনরুদ্ধার বাকি আছে।

বিষয়টি সেপ্টেম্বর 2021-এ দপ্তরকে জানানো হয়েছে, উত্তর (নভেম্বর 2022) এখনও পাওয়া যায়নি।

5.5 বাণিজ্যিক উদ্দেশ্যে ব্যবহৃত জমির ক্ষেত্রে রাজস্বের অনাদায়/ কম আদায়

বাণিজ্যিক উদ্দেশ্যে ব্যবহৃত জমি সংক্রান্ত 12,415টি ক্ষেত্রে ভাড়া, সেস্ এবং সারচার্জ বাবদ 32.12 কোটি টাকা অনাদায়/ কম আদায়

পশ্চিমবঙ্গ ভূমি সংস্কার (ডব্লিউ বি এল আর আইন, 1955)-এর ধারা 22 এবং 23 অনুসারে বাণিজ্যিক উদ্দেশ্যে জমি ব্যবহারকারী রায়তগণ[269] নির্ধারিত হারে ভূমি রাজস্ব দিতে দায়বদ্ধ থাকে। এছাড়াও, পশ্চিমবঙ্গ গ্রামীণ কর্মসংস্থান এবং উৎপাদন (ডব্লিউ বি আর ই পি) আইন, 1976-এর ধারা 3 অনুযায়ী সারচার্জ[270] ধার্য্য এবং আদায় করতে হয়। রায়ত দ্বারা প্রদেয় ভূমি রাজস্বের উপর বিভিন্ন ধরণের সেস্[271] আদায় করতে হয়। ব্লক ভূমি ও ভূমি সংস্কার দপ্তরের (বি এল এন্ড এল আর ও)-এর অধীনস্থ রাজস্ব পরিদর্শকের (আর আই) কার্যালয়ে নিযুক্ত ভূমি সহায়কগণ ভূমি রাজস্ব আদায়ে দায়বদ্ধ। আর আই কার্যালয়গুলিকে রাজস্ব সংগ্রহের সুবিধার্থে নির্ধারিত রেজিস্টার (I, II, III) রক্ষণাবেক্ষণ করতে হয়।

নিরীক্ষা সেপ্টেম্বর 2019 এবং মার্চ 2021-এর মধ্যে 12টি ডি এল এন্ড এল আর ও[272]-তে 60,858টি রেজিস্টার (রেজিস্টার, III)[273] এবং ভাড়ার প্রাপ্তি খাতা নিরীক্ষা করে লক্ষ্য করে যে, 12,415টি ক্ষেত্রে 6,349 জন রায়তের থেকে 33,825.56 একর জমির ভূমি রাজস্ব, সেস্ এবং সারচার্জ বাবদ

---

[265] *এ আর 2013-14-এর অনুচ্ছেদ 7.7 (পৃষ্ঠা 133-134), এ আর 2014-15-এর অনুচ্ছেদ 6.4.18, এ আর 2015-16-এর অনুচ্ছেদ 6.4 (পৃষ্ঠা 101), এ আর 2016-17-এর অনুচ্ছেদ 6.4, এ আর 2017-18-এর অনুচ্ছেদ 7.5 এবং এ আর 2018-19-এর অনুচ্ছেদ 6.4 (পৃষ্ঠা 90-91)।*

[266] *94.21 লক্ষ টাকা।*

[267] *37.62 লক্ষ টাকা।*

[268] *4.65 লক্ষ টাকা।*

[269] *রায়ত বলতে কোনো ব্যক্তি বা কোনো প্রতিষ্ঠান কে বোঝায় যারা কোনো উদ্দেশ্যে জমি ব্যবহার করে।*

[270] *জমির ভাড়ার উপর প্রতি টাকায় 15 পয়সা সারচার্জ।*

[271] *জমির উপর প্রদেয় ভাড়ার প্রতি টাকায় পথ কর 6 পয়সা, পূর্ত কর 25 পয়সা, প্রাথমিক শিক্ষা কর 10 পয়সা, গ্রামীণ কর্মসংস্থান কর 30 পয়সা।*

[272] *বাঁকুড়া, কোচবিহার, দার্জিলিং, হুগলী, হাওড়া, মুর্শিদাবাদ, নদীয়া, পশ্চিম বর্ধমান, পশ্চিম মেদিনীপুর, পূর্ব মেদিনীপুর, পূর্ব বর্ধমান, এবং দক্ষিণ 24 পরগণা।*

[273] *রায়তদের কাছ থেকে রাজস্ব, ভাড়া, সেস্ এবং সুদ আদায় অন্তর্ভুক্ত।*

32.12 কোটি টাকা[274] অনাদায়/কম আদায় হয়েছে, যদিও, 2011-12 থেকে 2019-20 সময়কালের মধ্যে এই জমি বিভিন্ন বাণিজ্যিক এবং শিল্প বিষয়ক উদ্দেশ্যে যেমন চালের কল, হিমঘর, গোডাউন, গ্যারেজ, দোকান, বাজার, ইঁটভাটা ইত্যাদি হিসাবে ব্যবহৃত হয়েছে। এই ঘটনাগুলির বিশদ বিবরণ **সারণী 5.5**-এ দেওয়া হল :

সারণী 5.5: ভূমি রাজস্বের অনাদায়/ কম আদায়

(কোটি টাকায়)

ক্রমিক সংখ্যা	অনিয়মের প্রকৃতি	ঘটনার সংখ্যা	মোট আদায়যোগ্য অর্থ	আদায়কৃত অর্থ	অনাদায়ী অর্থ
1	ভূমি রাজস্বের অনাদায়	12,209	31.37	0.00	31.37
2	ভূমি রাজস্বের কম আদায়	206	2.30	1.55	0.74
	মোট	**12,415**	**33.67**	**1.55**	**32.12**

নিরীক্ষা পর্যবেক্ষণ করে যে, রায়তদের থেকে বকেয়া পাওনা আদায়ের জন্য দপ্তরের কোনো পদ্ধতি ছিল না। ডি এল এন্ড এল আর গণ রায়তদের থেকে পাওনা আদায়ের কোনো পদক্ষেপ নেয়নি। এমনকি পশ্চিমবঙ্গ ভূমি ও ভূমি সংস্কার সারগ্রন্থ 1991, অনুযায়ী ডি এল এন্ড এল আর ও-এর অধীনে আর আই অফিসগুলিতে নির্ধারিত রেজিস্টার–I (রাজস্ব/ভাড়ার হিসাব) এবং রেজিস্টার-II (ভাড়াটেদের খাতা) রক্ষণাবেক্ষণ করা হয়নি।

নিরীক্ষায় বিষয়টি উল্লেখ করার পর :

- 11 জন ডি এল এন্ড এল আর ও[275], 10,473টি ক্ষেত্রে বাণিজ্যিক উদ্দেশ্যে ব্যবহৃত জমির জন্য 23.99 কোটি টাকার রাজস্বের অনাদায় সংক্রান্ত নিরীক্ষা পর্যবেক্ষণ মেনে নেয় (সেপ্টেম্বর 2019 এবং মার্চ 2021-এর মধ্যে)।
- তিনজন ডি এল এন্ড এল আর ও[276], 199টি ক্ষেত্রে বাণিজ্যিক উদ্দেশ্যে ব্যবহৃত জমির জন্য 0.68 কোটি টাকার রাজস্বের কম আদায় সংক্রান্ত নিরীক্ষা পর্যবেক্ষণ মেনে নেয় (ফেব্রুয়ারি 2020 এবং মার্চ 2021-এর মধ্যে)।

যাইহোক, দপ্তর রাজস্ব আদায়ের কোনো প্রতিবেদন পাঠায়নি (জানুয়ারি 2022)।

বাকি 7.44 কোটি টাকা রাজস্বের জন্য 1,743টি ক্ষেত্রে দুইজন ডি এল এন্ড এল আর ও[277] কোনো সুনির্দিষ্ট উত্তর পেশ করেনি।

ভাড়াটিয়া ভিত্তিক বকেয়া আদায় পর্যবেক্ষণ করার জন্য দপ্তর অবিলম্বে রেজিস্টার-I এবং রেজিস্টার-II-এর রক্ষণাবেক্ষণ নিশ্চিত করতে পারে।

বিষয়টি দপ্তরকে জানানো হয় নভেম্বর 2021। উত্তর এখনও (নভেম্বর 2022) পাওয়া যায়নি।

---

[274] 12,209টি ক্ষেত্রে 32,006.10 একর জমির ভাড়া, সেস্ এবং সারচার্জ বাবদ 31.37 কোটি টাকা কর্তৃপক্ষ সংগ্রহ করেনি এবং অবশিষ্ট 206টি ক্ষেত্রে 1,819.46 একর জমির ক্ষেত্রে পরিশোধযোগ্য 2.30 কোটি টাকার পরিবর্তে 1.55 কোটি টাকা সংগ্রহ করে ফলস্বরূপ, 0.75 কোটি টাকা কম আদায় হয়েছে।

[275] বাঁকুড়া, কোচবিহার, দার্জিলিং, হুগলী, হাওড়া, নদীয়া, পশ্চিম বর্ধমান, পশ্চিম মেদিনীপুর, পূর্ব মেদিনীপুর, পূর্ব বর্ধমান, এবং দক্ষিণ 24 পরগণা।

[276] হুগলী, পশ্চিম মেদিনীপুর এবং পূর্ব মেদিনীপুর।

[277] হুগলী এবং মুর্শিদাবাদ।

5.6 অপ্রধান খনিজের ক্ষেত্রে রয়্যালটি এবং সেস্ অনাদায়/ কম আদায়

পাঁচটি জেলার ভূমি ও ভূমি সংস্কার আধিকারিকরা ইজারাদার /ঠিকাদার/ ইঁটভাটার মালিকদের থেকে মাটি/ বালি/ পাথর উত্তোলনের জন্য রয়্যালটি এবং সেস্ বাবদ 4.53 কোটি টাকা আদায় করতে ব্যর্থ হয়েছে

পশ্চিমবঙ্গ অপ্রধান খনিজ মকুব নিয়মাবলী (ডব্লিউ বি এম এম সি আর) 2016-এর নিয়ম 35 অনুযায়ী, এই নিয়ম প্রবর্তনের সময় থেকে বা পরে একটি খনির ইজারা ধারককে বা অন্য কোনো খনিজের ক্ষেত্রে ছাড় মঞ্জুর করা হলে খনিজ বা উত্তোলিত খনিজের জন্য রাজ্য সরকারের বাণিজ্য এবং শিল্প দপ্তর দ্বারা সময়ে সময়ে বিজ্ঞাপিত হারে রয়্যালটি দিতে হবে। অক্টোবর 2016-তে বাণিজ্য এবং শিল্প দপ্তর দ্বারা একটি বিজ্ঞপ্তির[278] মাধ্যমে রয়্যালটির হার নির্দিষ্ট করা হয়েছিল। রয়্যালটি ছাড়াও, সেস্ আইন, 1880 (1984-তে সংশোধিত) অনুযায়ী অপ্রধান খনিজ উত্তোলনের ক্ষেত্রে ইজারাদার/ ঠিকাদারকে নির্ধারিত হারে বিভিন্ন ধরনের সেস্[279] দিতে হয়। ইজারাদার/ ঠিকাদারদের দ্বারা সময়মতো রয়্যালটি এবং সেস্ প্রদান নিশ্চিত করার জন্য ডব্লিউ বি এম এম সি আর 2016-তে কোনো সক্রিয় বিধান ছিল না। উল্লিখিত নিয়মে অর্থপ্রদানের কোনো সময়সূচী নির্ধারিত ছিল না।

নিরীক্ষা পাঁচটি জেলা ভূমি ও ভূমি সংস্কার আধিকারিকগণ (ডি এল এন্ড এল আর ও এস)[280]-এর কার্যালয়ের চাহিদা ও আদায় রেজিস্টার সম্পর্কিত নথি পরীক্ষামূলকভাবে যাচাই করেছে[281]। ডি এল এন্ড এল আর ও গণ 2016-17 থেকে 2019-20 সালের মধ্যে ইজারাদার / ঠিকাদার/ ইঁট ভাটার মালিকদের 14.32 কোটি সিএফটি মাটি /বালি/ পাথর উত্তোলনের অনুমতি দিয়েছে। নিরীক্ষা পর্যবেক্ষণ করে যে 229টি ক্ষেত্রে রয়্যালটি ও সেস্ এর অনাদায়/কম আদায় হয়েছে। সংশ্লিষ্ট ডি এল এন্ড এল আর ও গণ বকেয়া আদায়ের কোনো পদক্ষেপ নেয়নি। এর ফলে, ইজাদার/ঠিকাদার/ ইঁট ভাটার মালিকদের থেকে 4.53 কোটি টাকার রয়্যালটি এবং সেস্ অনাদায়/ কম আদায় হয়েছে।

নিরীক্ষা বিষয়টি চিহ্নিত করার পর, চারজন[282] ডি এল এন্ড এল আর ও গণ নিরীক্ষার পর্যবেক্ষণ মেনে নেয় এবং জানায় (সেপ্টেম্বর 2019 থেকে মার্চ 2021) যে সংশ্লিষ্ট কর্তৃপক্ষকে বকেয়া আদায়ের নির্দেশ দেওয়া হবে। যাইহোক, তারা, অক্টোবর 2021 পর্যন্ত আদায় সংক্রান্ত কোনো প্রতিবেদন দেয়নি। একজন[283] ডি এল এন্ড এল আর ও নভেম্বর 2022 পর্যন্ত কোনো সুনির্দিষ্ট উত্তর দেয়নি।

অন্যান্য ডি এল এন্ড এল আর ও গুলিতেও রয়্যালটি এবং সেস্ অনাদায়/ কম আদায়ের একই ঘটনা উড়িয়ে দেওয়া যায় না।

[278] সংখ্যা- 678-সি আই/ও/এম আই এন/ জি ই এন-আর এল টি/02/2015 তারিখ 27.10.2016।
[279] পূর্ত কর, পথ কর, গ্রামীণ কর, গ্রামীণ শিক্ষা কর এবং গ্রামীন কর্মসংস্থান কর।
[280] কোচবিহার, দার্জিলিং, পশ্চিম বর্ধমান, হুগলী এবং মুর্শিদাবাদ।
[281] সেপ্টেম্বর 2019 এবং মার্চ 2021-এর মধ্যে।
[282] কোচবিহার, দার্জিলিং, হুগলী এবং পশ্চিম বর্ধমান।
[283] মুর্শিদাবাদ।

দপ্তর ইজারাদার/ঠিকাদার/ ইঁট ভাটার মালিকদের দেরি করে অর্থপ্রদানের জরিমানা প্রদানের বিধানসহ সময়মত রয়্যালটি এবং সেস্ প্রদান নিশ্চিত করতে ডব্লিউ বি এম এম সি আর-2016-এর প্রয়োজনীয় পরিবর্তন বিবেচনা করতে পারে।

বিষয়টি দপ্তরকে জানানো হয়েছে (অক্টোবর 2019 এবং এপ্রিল 2021-এর মধ্যে)। উত্তর এখনও (নভেম্বর 2022) পাওয়া যায়নি।

Anadi Misra

কোলকাতা | **(অনাদি মিশ্র)**

06 জানুয়ারি 2023 | **মহাগাণনিক (নিরীক্ষা-II)**

পশ্চিমবঙ্গ

প্রতিস্বাক্ষরিত

নতুন দিল্লী | **(গিরিশ চন্দ্র মুর্মু)**

10 জানুয়ারি 2023 | **ভারতের মহাহিসাব-নিয়ামক ও নিরীক্ষক**

পরিশিষ্ট সমূহ

পরিশিষ্ট সমূহ

পরিশিষ্ট – 1

(অনুচ্ছেদ-1.1, পৃষ্ঠা-1 দ্রষ্টব্য)

31 মার্চ 2022 পর্যন্ত দপ্তরগুলির তালিকার বিবৃতি

{প্রধান মহাগাননিক কার্যালয় (নিরীক্ষা-II) পশ্চিমবঙ্গ-এর নিরীক্ষা এক্তিয়ারের অধীনে}

ক্রমিক সংখ্যা	দপ্তরগুলির তালিকা
1.	মুখ্যমন্ত্রীর কার্যালয়
2.	মন্ত্রিপরিষদ
3.	বিপর্যয় ব্যবস্থাপনা এবং অসামরিক প্রতিরক্ষা
4.	পরিবেশ
5.	অগ্নি নির্বাপন এবং জরুরী পরিষেবা
6.	বন
7.	রাজ্যপালের সচিবালয়
8.	আবাসন
9.	শিল্প, বাণিজ্যিক এবং উদ্যোগ
10.	তথ্য ও সংস্কৃতি বিষয়ক
11.	তথ্যপ্রযুক্তি এবং ইলেকট্রনিক্স
12.	ভূমি ও ভূমি সংস্কার এবং উদ্বাস্তু ত্রাণ ও পুনর্বাসন
13.	বিধানসভা সচিবালয়
14.	ক্ষুদ্র, ছোট ও মাঝারি উদ্যোগ এবং বস্ত্র
15.	অ-চিরাচরিত এবং নবীকরণ যোগ্য শক্তি উৎস
16.	সংসদীয় বিষয়ক
17.	কর্মীবর্গ ও প্রশাসনিক সংস্কার এবং ই-শাসনপদ্ধতি
18.	বিদ্যুৎ
19.	জন উদ্যোগ এবং শিল্প পুনর্গঠন
20.	জন স্বাস্থ্য কারিগরি
21.	পূর্ত
22.	বিজ্ঞান ও প্রযুক্তি এবং জৈব প্রযুক্তি
23.	পর্যটন
24.	পরিবহন
25.	নগর উন্নয়ন এবং পৌর বিষয়ক

পরিশিষ্ট – 2

(অনুচ্ছেদ-1.2, পৃষ্ঠা-1 দ্রষ্টব্য)

31 মার্চ 2022 পর্যন্ত স্বায়ত্তশাসিত সংস্থাগুলির তালিকার বিবৃতি

{প্রধান মহাগাণনিক কার্যালয় (নিরীক্ষা-II) পশ্চিমবঙ্গ-এর নিরীক্ষা এক্তিয়ারের অধীনে}

ক্রমিক সংখ্যা	দপ্তরের নাম	স্বায়ত্তশাসিত সংস্থার নাম
(i)	পরিবেশ	পূর্ব কলকাতা জলাভূমি ব্যবস্থাপনা কর্তৃপক্ষ
(ii)		পরিবেশগত গবেষণা এবং জলাভূমি ব্যবস্থাপনা প্রতিষ্ঠান
(iii)		পশ্চিমবঙ্গ দূষণ নিয়ন্ত্রণ পর্ষদ
(iv)		পশ্চিমবঙ্গ জীব-বৈচিত্র্য পর্ষদ
(v)	বন	ক্ষতিপূরণমূলক বৃক্ষরোপন তহবিল ব্যবস্থাপনা এবং পরিকল্পনা কর্তৃপক্ষ
(vi)		পশ্চিমবঙ্গ রাজ্য-বন উন্নয়ন সংস্থা
(vii)	আবাসন	পশ্চিমবঙ্গ আবাসন পর্ষদ
(viii)		আবাসন নিয়ন্ত্রক কর্তৃপক্ষ*
(ix)	তথ্য এবং সংস্কৃতি বিষয়ক	পশ্চিমবঙ্গ বাংলা একাডেমি
(x)		লোক এবং উপজাতি কেন্দ্র
(xi)		রূপকলা কেন্দ্র
(xii)		মিনার্ভা নাট্য সংস্কৃতি চর্চা কেন্দ্র
(xiii)		শিশু কিশোর একাডেমি
(xiv)		পশ্চিমবঙ্গ ঐতিহ্য আয়োগ
(xv)		প্রত্নতাত্ত্বিক গবেষণা এবং প্রশিক্ষণ কেন্দ্র, পূর্ব ভারত
(xvi)	ক্ষুদ্র,ছোটো ও মাঝারি উদ্যোগ এবং বস্ত্র	পশ্চিমবঙ্গ রাজ্য রপ্তানি উন্নয়ন সমিতি
(xvii)		পশ্চিমবঙ্গ খাদি এবং গ্রামীণ শিল্প পর্ষদ
(xviii)	অ-চিরাচরিত এবং নবীকরণ যোগ্য শক্তি উৎস	পশ্চিমবঙ্গ নবীকরণযোগ্য শক্তি উন্নয়ন সংস্থা
(xix)	বিদ্যুৎ	পশ্চিমবঙ্গ বিদ্যুৎ নিয়ন্ত্রক আয়োগ
(xx)	পূর্ত	কমিশনার্স ফর রবীন্দ্র সেতু
(xxi)	বিজ্ঞান ও প্রযুক্তি এবং জৈব প্রযুক্তি	পশ্চিমবঙ্গ রাজ্য বিজ্ঞান এবং প্রযুক্তি পর্ষদ
(xxii)	পরিবহন	হুগলী রিভার ব্রিজ কমিশনার্স
(xxiii)	নগর উন্নয়ন এবং পৌর বিষয়ক	দীঘা-শঙ্করপুর উন্নয়ন কর্তৃপক্ষ
(xxiv)		মেদিনীপুর-খড়্গপুর উন্নয়ন কর্তৃপক্ষ
(xxv)		ওয়েস্ট বেঙ্গল স্টেট এন জি আর বি এ (ন্যাশনাল গঙ্গা রিভার বেসিন অথরিটি) প্রোগ্রাম ম্যানেজমেন্ট গ্রুপ
(xxvi)		হলদিয়া উন্নয়ন কর্তৃপক্ষ
(xxvii)		জয়গাঁও উন্নয়ন কর্তৃপক্ষ
(xxviii)		শ্রীনিকেতন-শান্তিনিকেতন উন্নয়ন কর্তৃপক্ষ
(xxix)		নিউটাউন কোলকাতা উন্নয়ন কর্তৃপক্ষ

ক্রমিক সংখ্যা	দপ্তরের নাম	স্বায়ত্তশাসিত সংস্থার নাম
(xxx)		শিলিগুড়ি-জলপাইগুড়ি উন্নয়ন কর্তৃপক্ষ
(xxxi)		কোলকাতা মহানগর উন্নয়ন কর্তৃপক্ষ
(xxxii)		বর্ধমান উন্নয়ন কর্তৃপক্ষ
(xxxiii)		আসানসোল-দুর্গাপুর উন্নয়ন কর্তৃপক্ষ
(xxxiv)		পশ্চিমবঙ্গ রাজ্য নগর উন্নয়ন সংস্থা
(xxxv)		তারকেশ্বর উন্নয়ন কর্তৃপক্ষ
(xxxvi)		চ্যাংড়াবাঁধা উন্নয়ন কর্তৃপক্ষ
(xxxvii)		গঙ্গাসাগর-বকখালি উন্নয়ন কর্তৃপক্ষ
(xxxviii)		বক্রেশ্বর উন্নয়ন কর্তৃপক্ষ
(xxxix)		পাথরচাপুরি উন্নয়ন কর্তৃপক্ষ
(xl)		গাজলডোবা উন্নয়ন কর্তৃপক্ষ
(xli)		মুকুটমণিপুর উন্নয়ন কর্তৃপক্ষ
(xlii)		তারাপীঠ রামপুরহাট উন্নয়ন কর্তৃপক্ষ
(xliii)		ফুরফুরা শরীফ উন্নয়ন কর্তৃপক্ষ
(xliv)		বীরসিংহ উন্নয়ন কর্তৃপক্ষ

** এগুলি নিয়ন্ত্রক কর্তৃপক্ষ*

দ্রষ্টব্য: টিকা ক্রমিক সংখ্যা (viii), (ix) থেকে (xv) এবং (xxxv) থেকে (xliv) জন্য এন্ট্রাস্টমেন্ট পাওয়া যায়নি।

পরিশিষ্ট – 3

(অনুচ্ছেদ-1.2, পৃষ্ঠা-1 দ্রষ্টব্য)

31 মার্চ 2022 পর্যন্ত এস পি এস ই গুলির তালিকার বিবৃতি

{প্রধান মহাগাননিক কার্যালয় (নিরীক্ষা-II) পশ্চিমবঙ্গ-এর নিরীক্ষা এক্তিয়ারের অধীনে}

ক্রমিক সংখ্যা	দপ্তরের নাম	কোম্পানির নাম
(i)	বিজ্ঞান ও প্রযুক্তি এবং জৈব প্রযুক্তি	পশ্চিমবঙ্গ জৈব প্রযুক্তি উন্নয়ন নিগম লিমিটেড
(ii)	বন	পশ্চিমবঙ্গ বন উন্নয়ন নিগম লিমিটেড
(iii)	তথ্য ও সংস্কৃতি বিষয়ক	বসুমতি কর্পোরেশন লিমিটেড
(iv)		পশ্চিমবঙ্গ চলচিত্র উন্নয়ন নিগম লিমিটেড
(v)	তথ্য প্রযুক্তি ও ইলেকট্রনিক্স	ওয়েবেল ভেঞ্চার ক্যাপিটাল লিমিটেড (ডব্লিউ বি ই আই ডি সি লিমিটেড-এর সহায়ক)
(vi)		পশ্চিমবঙ্গ বৈদ্যুতিন শিল্প উন্নয়ন নিগম লিমিটেড (ডব্লিউ বি ই আই ডি সি লিমিটেড)
(vii)		ওয়েবেল বৈদ্যুতিন পরিকাঠামো উন্নয়ন লিমিটেড
(viii)		ওয়েবেল ইলেকট্রনিক্স ম্যানুফ্যাকচারিং ক্লাস্টার্স লিমিটেড
(ix)	শিল্প, বাণিজ্যিক এবং উদ্যোগ	দুর্গাপুর কেমিক্যালস লিমিটেড
(x)		পশ্চিমবঙ্গ খনিজদ্রব্য উন্নয়ন এবং বাণিজ্য নিগম লিমিটেড
(xi)		পশ্চিমবঙ্গ ফার্মাসিউটিকাল এন্ড ফাইটোকেমিক্যাল উন্নয়ন নিগম লিমিটেড
(xii)		ডব্লিউ ই বি এফ আই এল লিমিটেড
(xiii)		বৃহত্তর কলকাতা গ্যাস সরবরাহ নিগম লিমিটেড
(xiv)		সরস্বতী প্রেস লিমিটেড
(xv)		পশ্চিমবঙ্গ পাঠ্যপুস্তক নিগম লিমিটেড (সরস্বতী প্রেস লিমিটেড এর সহায়ক)
(xvi)		পশ্চিমবঙ্গ শিল্প পরিকাঠামো উন্নয়ন নিগম
(xvii)		পশ্চিমবঙ্গ বাণিজ্য উন্নয়ন সংস্থা (ডব্লিউ বি আই ডি সি লিমিটেডের সহায়ক)
(xviii)		পশ্চিমবঙ্গ চা উন্নয়ন নিগম লিমিটেড
(xix)		দি ইনফিউসান্স (ইন্ডিয়া) লিমিটেড
(xx)		পশ্চিমবঙ্গ চিনি শিল্প উন্নয়ন নিগম লিমিটেড
(xxi)		ওয়েস্ট বেঙ্গল ইন্ডাস্ট্রিয়াল ল্যান্ড হোল্ডিং প্রাইভেট লিমিটেড (ডব্লিউ বি আই ডি সি লিমিটেডের সহায়ক)
(xxii)		পশ্চিমবঙ্গ শিল্প উন্নয়ন নিগম লিমিটেড (ডব্লিউ বি আই ডি সি)
(xxiii)	ক্ষুদ্র, ছোটো ও মাঝারি উদ্যোগ এবং বস্ত্র	পশ্চিমবঙ্গ হস্তশিল্প উন্নয়ন নিগম লিমিটেড
(xxiv)		বিশ্ব বাংলা বিপণন নিগম লিমিটেড
(xxv)		ময়ূরাক্ষী কটন মিলস (1990) লিমিটেড
(xxvi)		শিল্পবার্তা মুদ্রণ প্রেস লিমিটেড (ডব্লিউ বি এস আই ডি সি লিমিটেড-এর সহায়ক)
(xxvii)		পশ্চিমবঙ্গ ক্ষুদ্র শিল্প নিগম উন্নয়ন লিমিটেড (ডব্লিউ বি এস আই ডি সি লিমিটেড-এর সহায়ক)
(xxviii)		দি কল্যাণী স্পিনিং মিলস লিমিটেড

ক্রমিক সংখ্যা	দপ্তরের নাম	কোম্পানির নাম
(xxix)		দি ওয়েস্ট দিনাজপুর স্পিনিং মিলস লিমিটেড
(xxx)		পশ্চিমবঙ্গ সিরামিক উন্নয়ন নিগম লিমিটেড
(xxxi)		পশ্চিমবঙ্গ রাজ্য চর্ম শিল্প উন্নয়ন নিগম লিমিটেড
(xxxii)		পশ্চিমবঙ্গ প্রজেক্টস লিমিটেড (ডব্লিউ বি এস আই ডি সি লিমিটেড-এর সহায়ক)
(xxxiii)		পালভার অ্যাশ প্রজেক্টস লিমিটেড (ডব্লিউ বি এস আই ডি সি লিমিটেড এর সহায়ক)
(xxxiv)		পশ্চিমবঙ্গ হস্তচালিত ও যন্ত্রচালিত উন্নয়ন নিগম লিমিটেড
(xxxv)	কর্মীবর্গ ও প্রশাসনিক সংস্কার এবং ই-শাসনপদ্ধতি	ওয়েবেল টেকনোলজি লিমিটেড
(xxxvi)	বিদ্যুৎ এবং অপ্রচলিত শক্তি উৎস	দি দুর্গাপুর প্রজেক্টস লিমিটেড
(xxxvii)		পশ্চিমবঙ্গ বিদ্যুৎ উন্নয়ন নিগম লিমিটেড
(xxxviii)		পশ্চিমবঙ্গ বিদ্যুৎ বন্টন কোম্পানি লিমিটেড
(xxxix)		পশ্চিমবঙ্গ রাজ্য বিদ্যুৎ সরবরাহ কোম্পানি লিমিটেড
(xl)		বেঙ্গল বীরভূম কোলফিল্ডস লিমিটেড
(xli)		পশ্চিমবঙ্গ গ্রীন এনার্জি উন্নয়ন নিগম লিমিটেড
(xlii)	জন উদ্যোগ এবং শিল্প পুনর্গঠন দপ্তর	নিও পাইপস এন্ড টিউবস কোম্পানি লিমিটেড
(xliii)		ন্যাশনাল আইরন এন্ড স্টিল কোম্পানি (1984) লিমিটেড
(xliv)		দি কার্টার পুলার ইঞ্জিনিয়ারিং কোম্পানি লিমিটেড
(xlv)		পশ্চিমবঙ্গ প্লাইউড এবং আল্যায়েড প্রোডাক্টস লিমিটেড
(xlvi)		কৃষ্ণা সিলিকেটস এবং গ্লাস (1987) লিমিটেড
(xlvii)		লিলি প্রোডাক্টস লিমিটেড
(xlviii)	পূর্ত	ওয়েস্টিংহাউস স্যাক্সবি ফার্মার লিমিটেড
(xlix)		ম্যাকিনটোশ বার্ন লিমিটেড
(l)		ব্রিটানিয়া ইঞ্জিনিয়ারিং লিমিটেড
(li)		পশ্চিমবঙ্গ সড়ক উন্নয়ন নিগম লিমিটেড
(lii)	পরিবহন	উত্তরবঙ্গ রাজ্য পরিবহন নিগম
(liii)		কোলকাতা রাজ্য পরিবহন নিগম
(liv)		দক্ষিণবঙ্গ রাজ্য পরিবহন নিগম
(lv)		দি শালিমার ওয়ার্কস (1980) লিমিটেড
(lvi)		পশ্চিমবঙ্গ পরিবহন নিগম লিমিটেড {পূর্বতন দি কলকাতা ট্রামওয়ে কোম্পানি (1978) লিমিটেড}
(lvii)		ভূতল পরিবহন নিগম লিমিটেড
(lviii)		পশ্চিমবঙ্গ পরিবহন পরিকাঠামো উন্নয়ন নিগম লিমিটেড
(lix)	পর্যটন	পশ্চিমবঙ্গ পর্যটন উন্নয়ন নিগম লিমিটেড
(lx)		গ্রেট ইস্টার্ন হোটেল অথরিটি
(lxi)	নগর উন্নয়ন এবং পৌর বিষয়ক	পশ্চিমবঙ্গ আবাসন পরিকাঠামো উন্নয়ন নিগম লিমিটেড (ডব্লিউ বি এইচ আই ডি সি ও লিমিটেড)
(lxii)		নিউ টাউন টেলিকম পরিকাঠামো উন্নয়ন কোম্পানি লিমিটেড (ডব্লিউ বি এইচ আই ডি সি ও লিমিটেড-এর সহায়ক)
(lxiii)		নিউটাউন কলকাতা গ্রীন স্মার্ট সিটি নিগম লিমিটেড

পরিশিষ্ট – 4

(অনুচ্ছেদ-1.5, পৃষ্ঠা-2 দ্রষ্টব্য)

নিরীক্ষা প্রতিবেদন উপস্থাপনের অবস্থা

নিরীক্ষা প্রতিবেদনের বছর	নিরীক্ষা প্রতিবেদনের সংখ্যা	নিরীক্ষা প্রতিবেদনের শিরোনাম	সরকারের কাছে নিরীক্ষা প্রতিবেদন পাঠানোর তারিখ	রাজ্য বিধানসভায় নিরীক্ষা প্রতিবেদন পেশ করার তারিখ	বিধানসভায় পেশ করার জন্য সময় লেগেছে
2015-16	2016 সালের প্রতিবেদন সংখ্যা 5	31 মার্চ 2016-এ সমাপ্ত বছরের জন্য রাজস্ব ক্ষেত্রের নিরীক্ষা প্রতিবেদন	06 ফেব্রুয়ারি 2017	07 মার্চ 2018	1 বছর এবং 2 মাস
	2017 সালের প্রতিবেদন সংখ্যা 1	31 মার্চ 2016-এ সমাপ্ত বছরের জন্য আর্থিক ক্ষেত্রের নিরীক্ষা প্রতিবেদন	27 ফেব্রুয়ারি 2017	07 মার্চ 2018	1 বছর এবং 1 মাস
	2017 সালের প্রতিবেদন সংখ্যা 2	31 মার্চ 2016-এ সমাপ্ত বছরের জন্য রাষ্ট্রায়ত্ত সংস্থাসমূহের নিরীক্ষা প্রতিবেদন	27 ফেব্রুয়ারি 2017	07 মার্চ 2018	
2016-17	2018 সালের প্রতিবেদন সংখ্যা 2	31 মার্চ 2017-এ সমাপ্ত বছরের জন্য রাষ্ট্রায়ত্ত সংস্থাসমূহের নিরীক্ষা প্রতিবেদন	17 মে 2018	11 জুলাই 2019	1 বছর এবং 2 মাস
	2018 সালের প্রতিবেদন সংখ্যা 3	31 মার্চ 2017-এ সমাপ্ত বছরের জন্য রাজস্ব ক্ষেত্রের নিরীক্ষা প্রতিবেদন	29 মে 2018	11 জুলাই 2019	1 বছর এবং 2 মাস
	2018 সালের প্রতিবেদন সংখ্যা 4	31 মার্চ 2017-এ সমাপ্ত বছরের জন্য আর্থিক ক্ষেত্রের নিরীক্ষা প্রতিবেদন	20 জুন 2018	11 জুলাই 2019	1 বছর এবং 1 মাস
	2018 সালের প্রতিবেদন সংখ্যা 5	31 মার্চ 2017-এ সমাপ্ত বছরের জন্য শিল্প দ্বারা দূষণ এর উপর কার্য্যসম্পাদন নিরীক্ষা	20 জুন 2018	11 জুলাই 2019	
2017-18	2020 সালের প্রতিবেদন সংখ্যা 3	31 মার্চ 2018-এ সমাপ্ত বছরের জন্য রাষ্ট্রায়ত্ত সংস্থাসমূহের নিরীক্ষা প্রতিবেদন	20 ডিসেম্বর 2019	25 মার্চ 2022	2 বছর এবং 3 মাস
	2019 সালের প্রতিবেদন সংখ্যা 2	31 মার্চ 2018-এ সমাপ্ত বছরের জন্য পশ্চিমবঙ্গ বন্যা নিয়ন্ত্রণ কার্যক্রমের উপর কার্য্যসম্পাদনের নিরীক্ষা	03 ফেব্রুয়ারি 2020		2 বছর এবং 1 মাস
	2020 সালের প্রতিবেদন সংখ্যা 2	31 মার্চ 2018-এ সমাপ্ত বছরের জন্য রাজস্ব ক্ষেত্রের নিরীক্ষা প্রতিবেদন	11 অগাস্ট 2020		1 বছর এবং 7 মাস
	2019 সালের প্রতিবেদন সংখ্যা 1	31 মার্চ 2018-এ সমাপ্ত বছরের জন্য আর্থিক ক্ষেত্রের নিরীক্ষা প্রতিবেদন	13 অগাস্ট 2020		1 বছর এবং 7 মাস
2018-19	2021 সালের প্রতিবেদন সংখ্যা 2	31 মার্চ 2019-এ সমাপ্ত বছরের জন্য আর্থিক ক্ষেত্র, রাজস্ব ক্ষেত্র এবং রাষ্ট্রায়ত্ত সংস্থাসমূহের নিরীক্ষা প্রতিবেদন	06 মে 2021	25 মার্চ 2022	10 মাস
2019-20	2021 সালের প্রতিবেদন সংখ্যা 4	31 মার্চ 2020-এ সমাপ্ত বছরের জন্য ভারতের মহাহিসাব-নিয়ামক ও নিরীক্ষকের নিরীক্ষা প্রতিবেদন (কার্য্যসম্পাদন এবং মান্যতা বিষয়ক নিরীক্ষা)	15 ডিসেম্বর 2021	25 মার্চ 2022	3 মাস

পরিশিষ্ট – 5

(অনুচ্ছেদ-1.5, পৃষ্ঠা-2 দ্রষ্টব্য)

দপ্তর ভিত্তিক বকেয়া পরিদর্শন প্রতিবেদন এবং অনুচ্ছেদের বিবৃতি

ক্রমিক সংখ্যা	দপ্তরের নাম	বছরগুলির জন্য প্রতিবেদনের সংশ্লিষ্ট অনুচ্ছেদ/ পর্যালোচনার সংখ্যা				
		2006-07 থেকে 2016-17	2017-18	2018-19	2019-20	মোট
1.	বিপর্যয় ব্যবস্থাপনা এবং অসামরিক প্রতিরক্ষা	3	-	-	-	3
2.	পরিবেশ	2	-	-	45	47
3.	অগ্নি নির্বাপন এবং জরুরী পরিষেবা	1	-	-	-	1
4.	বন	2	14	-	-	16
5.	আবাসন	2	-	-	-	2
6.	শিল্প, বাণিজ্যিক এবং উদ্যোগসমূহ	1	1	1	-	3
7.	তথ্য ও সংস্কৃতি বিষয়ক	4	-	-	-	4
8.	তথ্যপ্রযুক্তি এবং ইলেক্ট্রনিক্স	3	-	-	-	3
9.	ভূমি ও ভূমি সংস্কার এবং উদ্বাস্তু ত্রাণ ও পুনর্বাসন	71	7	5	3	86
10.	ক্ষুদ্র,ছোটো ও মাঝারি উদ্যোগ এবং বস্ত্র	8	1	1	2	12
11.	অ-চিরাচরিত এবং নবীকরণ যোগ্য শক্তি উৎস	26	-	-	-	26
12.	কর্মীবর্গ ও প্রশাসনিক সংস্কার এবং ই-শাসনপদ্ধতি	-	-	1	-	1
13.	বিদ্যুৎ	17	20	-	28	65
14.	জন উদ্যোগ এবং শিল্প পুনর্গঠন	2	-	-	-	2
15.	জন স্বাস্থ্য কারিগরি	7	1	-	-	8
16.	পূর্ত	21	5	3	4	33
17.	পরিবহন	121	18	7	-	146
18.	নগর উন্নয়ন এবং পৌর বিষয়ক	22	4	3	-	29
	মোট	**313**	**71**	**21**	**82**	**487**

পরিশিষ্ট – 6

(অনুচ্ছেদ-1.5, পৃষ্ঠা-3 দ্রষ্টব্য)

দপ্তর ভিত্তিক নিরীক্ষার অনুচ্ছেদ/ পর্যালোচনার অমীমাংসিত উত্তরগুলির বিবৃতি

ক্রমিক সংখ্যা	দপ্তরের নাম	31 মার্চ 2022 পর্যন্ত বকেয়া পরিদর্শন প্রতিবেদন/অনুচ্ছেদের সংখ্যা	
		পরিদর্শন প্রতিবেদন সমূহ	অনুচ্ছেদসমূহ
1.	বিপর্যয় ব্যবস্থাপনা এবং অসামরিক প্রতিরক্ষা	59	267
2.	পরিবেশ	2	7
3.	অগ্নি নির্বাপন এবং জরুরী পরিষেবা	7	43
4.	বন	13	50
5.	আবাসন	3	3
6.	শিল্প, বাণিজ্যিক এবং উদ্যোগসমূহ	52	199
7.	তথ্য ও সংস্কৃতি বিষয়ক	3	10
8.	তথ্য প্রযুক্তি এবং ইলেকট্রনিক্স	74	213
9.	ভূমি ও ভূমি সংস্কার এবং উদ্বাস্তু ত্রাণ ও পুনর্বাসন	295	2319
10.	ক্ষুদ্র,ছোটো ও মাঝারি উদ্যোগ এবং বস্ত্র	28	92
11.	অ-চিরাচরিত এবং নবীকরণ যোগ্য শক্তি উৎস	4	16
12.	কর্মীবর্গ ও প্রশাসনিক সংস্কার এবং ই-শাসনপদ্ধতি	6	26
13.	বিদ্যুৎ	8	33
14.	জন উদ্যোগ এবং শিল্প পুনর্গঠন	1	5
15.	জন স্বাস্থ্য কারিগরি	48	147
16.	পূর্ত	69	236
17.	বিজ্ঞান ও প্রযুক্তি এবং জৈব প্রযুক্তি	7	17
18.	পর্যটন	3	17
19.	পরিবহন	30	199
20.	নগর উন্নয়ন এবং পৌর বিষয়ক	87	315
মোট		**799**	**4214**

পরিশিষ্ট – 7

(অনুচ্ছেদ 1.6, পৃষ্ঠা-3 দ্রষ্টব্য)

31 মার্চ 2022 পর্যন্ত রাজ্য বিধানসভায় পৃথক নিরীক্ষা প্রতিবেদন উপস্থাপনের বিবৃতি

ক্রমিক সংখ্যা	স্বায়ত্বশাসিত সংস্থার নাম	যে বছর পর্যন্ত বিধানসভায় এস এ আর উপস্থাপন করা হয়েছে	যে বছরগুলির জন্য বিধানসভায় এস এ আর উপস্থাপন করা হয়নি	
			এস এ আর-এর বছর	সরকারকে পেশ করার তারিখ
		স্বায়ত্তশাসিত সংস্থা		
1.	কমিশনার্স ফর রবীন্দ্র সেতু (সি আর এস)	2008-09	2010-11 2011-12 2012-13 2013-14 2014-15 2015-16 2016-17 2017-18 2018-19 2019-20	10.02.2012 14.02.2013 15.07.2014 20.02.2015 05.02.2016 17.05.2017 14.08.2018 02.07.2019 02.07.2020 04.05.2021
2.	ক্ষতিপূরণমূলক বৃক্ষরোপন তহবিল ব্যবস্থাপনা এবং পরিকল্পনা কর্তৃপক্ষ (সি এ এম পি এ)	এখনো উপস্থাপন করা হয়নি	2010-11 থেকে 2016-17 2017-18	25.06.2018 05.11.2019
3.	হুগলী রিভার ব্রিজ কমিশনার্স	2017-18	2018-19	10.02.2022
4.	কলকাতা মহানগর উন্নয়ন কর্তৃপক্ষ	2014-15	2015-16 2016-17	05.01.2018 18.02.2020
5.	পশ্চিমবঙ্গ ঐতিহ্য আয়োগ	এখনো উপস্থাপন করা হয়নি	2008-09 2009-10 2010-11 2011-12 2012-13 থেকে 2015-16 2016-17 2017-18	26.08.2011 18.11.2011 27.06.2012 13.04.2014 13.04.2017 04.10.2019 04.10.2019
6.	পশ্চিমবঙ্গ আবাসন পর্ষদ	2014-15	2015-16	04.07.2017
7.	পশ্চিমবঙ্গ খাদি এবং গ্রামীণ শিল্প পর্ষদ (ডব্লিউ বি কে ভি আই বি)	2015-16	2016-17 2017-18 2018-19	22.10.2021 03.11.2021 03.11.2021

ক্রমিক সংখ্যা	স্বায়ত্বশাসিত সংস্থার নাম	যে বছর পর্যন্ত বিধানসভায় এস এ আর উপস্থাপন করা হয়েছে	যে বছরগুলির জন্য বিধানসভায় এস এ আর উপস্থাপন করা হয়নি	
			এস এ আর-এর বছর	সরকারকে পেশ করার তারিখ
		রাজ্য রাষ্ট্রায়ত্ত সংস্থা		
8.	কলকাতা রাজ্য পরিবহন নিগম (সি এস টি সি)	2016-17	2017-18 2018-19	14.05.2019 29.11.2021
9.	দক্ষিণবঙ্গ রাজ্য পরিবহন নিগম (এস বি এস টি সি)	2017-18	2018-19 2019-20	12.08.2021 29.03.2022
10.	পশ্চিমবঙ্গ বিদ্যুৎ নিয়ন্ত্রক আয়োগ (ডব্লিউ বি ই আর সি)	2018-19	2019-20	21.01.2022

** এটি একটি নিয়ন্ত্রক কর্তৃপক্ষ*

পরিশিষ্ট – 8

(অনুচ্ছেদ 2.6.3, পৃষ্ঠা-15 দ্রষ্টব্য)

বিবৃতি যেখানে দেখানো হয়েছে যে সকল কাজগুলির প্রত্যাশিত সুবিধার কোনো মূল্যায়ন হয়নি

ক্রমিক সংখ্যা	বিভাগ	কাজের নাম	অনুমিত মূল্য (কোটি টাকায়)
1.	আলিপুরদুয়ার রাজপথ বিভাগ	ভাটিবাড়ি থেকে খাতাজানি রাস্তার 0 কিমি থেকে 10.55 কিমি (ভি আর) প্রশস্তকরণ ও সুদৃঢ়করণ	9.64
2.	আলিপুরদুয়ার রাজপথ বিভাগ	ভলকা রাস্তা–চিপানি শান্তি নগর হাই রোড 0.00 কিমি থেকে 6.10 কিমি সুদৃঢ়করণ	8.67
3.	আলিপুরদুয়ার রাজপথ বিভাগ	বাঞ্চুকুমারী জিপি অফিস-থেকে কালচিনি ব্লক বর্ডার সড়কের নির্মাণ, 0 কিমি থেকে 6.53 কিমি (ভি আর)	8.22
4.	কোচবিহার রাজপথ বিভাগ	কোচবিহার-বানেশ্বর থেকে আলিপুরদুয়ার সড়কের 9.00 কিমি থেকে 19.20 কিমি প্রশস্তকরণ ও সুদৃঢ়করণ (এস এইচ-12 এ),	28.35
5.	বাঁকুড়া রাজপথ বিভাগ	সিমলাপাল-খাতরা সড়কের (এস এইচ-2), 0.00 কিমি থেকে 26.24 কিমি প্রশস্তকরণ ও সুদৃঢ়করণ, সিঙ্গেল লেন গাড়িপথ থেকে 2-লেন গাড়িপথ	52.42
6.	উত্তর বর্ধমান রাজপথ বিভাগ	বলগোনা চন্দ্রপুর সড়কের 7 কিমি থেকে 14.5 কিমি সুদৃঢ়করণ,	15.07
7.	উত্তর বর্ধমান রাজপথ বিভাগ	কাইচোর-নন্দীগ্রাম সড়কের 13 কিমি থেকে 26.70 কিমি সুদৃঢ়করণ (এম ডি আর)	21.85
8.	বীরভূম রাজপথ বিভাগ-I	নলহাটি-রাজগ্রাম সড়কের 0.00 কিমি (নলহাটি) থেকে 15.00 কিমি (মুরারাই) সুদৃঢ়করণ (এস এইচ-7)	35.97
9.	বীরভূম রাজপথ বিভাগ-I	তিলপাড়া-মাসানজোর সড়কের 0.00 কিমি থেকে 8.00 কিমি প্রশস্তকরণ ও সুদৃঢ়করণ,	8.42
10.	বীরভূম রাজপথ বিভাগ-I	রামপুরহাট-তারাপীঠ সড়কের 0.00 কিমি থেকে 7.00 কিমি লিংক সহ আটলা থেকে 0.00 কিমি থেকে 2.617 কিমি প্রশস্তকরণ, সুদৃঢ়করণ ও সৌন্দর্যায়ন	40.23
11.	বীরভূম রাজপথ বিভাগ-I	রাজগ্রাম-মোহনপুর সড়কের 0.00 কিমি থেকে 6 কিমি এবং 6 কিমি থেকে 13 কিমি প্রশস্তকরণ ও সুদৃঢ়করণ	17.37
12.	বীরভূম রাজপথ বিভাগ-II	সিউড়ি-রাজনগর সড়কের (4.00 কিমি থেকে 9 কিমি, 14 কিমি থেকে 21.5 কিমি এবং 22.5 কিমি থেকে 26 কিমি) উন্নতিকরণ	10.45
13.	বীরভূম রাজপথ বিভাগ-II	জয়দেব-কেন্দুলি-ইলামবাজার সড়ক 0.00 কিমি থেকে 6.00 কিমি প্রশস্তকরণ ও সুদৃঢ়করণ,	8.04
14.	বীরভূম রাজপথ বিভাগ-II	0.00 কিমি থেকে 29.106 কিমি বিদ্যমান 5.50 মি. গাড়িপথের স্ট্যান্ডার্ড 2-লেনের ক্যারেজওয়েতে পরিবর্তন সহ আহমেদপুর-কির্ণাহার-রামজীবনপুর সড়কের (এস এইচ) প্রশস্তকরণ ও সুদৃঢ়করণ	71.73
15.	বীরভূম রাজপথ বিভাগ-II	খাগড়া-জয়দেব সড়ক 0.00 কিমি থেকে 8.00 কিমি প্রশস্তকরণ ও সুদৃঢ়করণ,	11.66
16.	বীরভূম রাজপথ বিভাগ-II	4.90 কিমি থেকে 13.70 কিমি থেকে হিরাকুনি-আলিগড় সড়কের প্রশস্তকরণ ও সুদৃঢ়করণ	10.7
17.	বীরভূম রাজপথ বিভাগ-II	জয়দেব-কেন্দুলি-ইলামবাজার সড়কের 6.00 কিমি থেকে 11.00 কিমি সুদৃঢ়করণ	3.87

ক্রমিক সংখ্যা	বিভাগ	কাজের নাম	অনুমিত মূল্য (কোটি টাকায়)
18.	দক্ষিণ 24 পারগনা রাজপথ বিভাগ	মহিষগোটের পোলের থেকে ছাত্তা বাজার সড়কের 0.00 কিমি থেকে 6.30 কিমি সুদৃঢ়করণ	7.88
19.	দক্ষিণ 24 পারগনা রাজপথ বিভাগ	সানজুয়া-মহেশতলা সড়কের 0.00 কিমি থেকে 7.10 কিমি সুদৃঢ়করণ	8.15
20.	দক্ষিণ 24 পারগনা রাজপথ বিভাগ	লাউহাটি ভাঙ্গার বাজার সড়কের 0.00 কিমি থেকে 15.20 কিমি প্রশস্তকরণ ও সুদৃঢ়করণ, এবং ভাঙ্গার বাজার থেকে কুলটি ক্যানাল সড়কের 0.00 কিমি থেকে 2.431 কিমি প্রশস্তকরণ ও সুদৃঢ়করণ	66.58
21.	দক্ষিণ 24 পারগনা রাজপথ বিভাগ	শিখারপুর-কুলটি ক্যানেল সড়ক 3.500 কিমি থেকে 12.550 কিমি প্রশস্তকরণ ও সুদৃঢ়করণ	30.14
22.	বারাসাত রাজপথ-I	বশিরহাট-পিফা-রাঘবপুর সড়কের 11 কিমি থেকে 27 কিমি সুদৃঢ়করণ	30.15
23.	বারাসাত রাজপথ-I	হাড়োয়া অটো স্ট্যান্ডে নতুনহাট সড়কে 0.00 কিমি থেকে 9.50 কিমি ফুটপাথের কাজ	31.56
24.	বারাসাত রাজপথ-I	যশোর রোডে ফুটপাথ নির্মাণ, 13.70 কিমি থেকে 14.70 কিমি	17.21
25.	বারাসাত রাজপথ-I	দমদম-লাউহাটি সড়কের 0.75 কিমি থেকে 12.00 কিমি প্রশস্তকরণ ও সুদৃঢ়করণ	42.93
26.	বারাসাত রাজপথ-I	বসিরহাটে স্বরূপনগর সড়কের (এম ডি আর) 0.00 কিমি থেকে 18.00 কিমি প্রশস্তকরণ ও সুদৃঢ়করণ	51.51
27.	আলিপুরদুয়ার পি ডব্লিউ বিভাগ	আলিপুরদুয়ার-পাতলাখাওয়া সড়কের 0.00 কিমি থেকে 14.50 কিমি সুদৃঢ়করণ	8.48
28.	আলিপুরদুয়ার পি ডব্লিউ বিভাগ	আলিপুরদুয়ার-ভলকা সড়কের 11.275 কিমি থেকে 14.50 কিমি, 19.00 কিমি থেকে 19.70 কিমি এবং 20.20 কিমি থেকে 21.50 কিমি পর্যন্ত আপগ্রেডেশন ক্রস ড্রেনেজ কাজ সহ সুদৃঢ়করণ	4.32
29.	আলিপুরদুয়ার পি ডব্লিউ বিভাগ	আলিপুরদুয়ার-ভলকা, সড়কের সুদৃঢ়করণ-0.00 কিমি থেকে 07.50 কিমি এবং 7.80 কিমি থেকে 8.125 কিমি থেকে 10.50 কিমি থেকে 11.275 কিমি এবং অন্যান্য কাজ	4.98
30.	আলিপুরদুয়ার পি ডব্লিউ বিভাগ	বক্সা ফরেস্ট সড়কের ধার এবং পার্শবর্তী নালাসহ 10.00 কিমি থেকে 15.00 কিমি সুদৃঢ়করণ	6.37
31.	আলিপুরদুয়ার পি ডব্লিউ বিভাগ	আলিপুরদুয়ার-ভলকা,সড়কের 14.50 কিমি থেকে 20.00 কিমি প্রশস্তকরণ ও সুদৃঢ়করণ	3.59
32.	আলিপুরদুয়ার পি ডব্লিউ বিভাগ	ক্রস সড়কের সুদৃঢ়করণ (অবশিষ্ট রাস্তার প্রসারিত 4.347 কিমি অংশে) এবং একটি উঁচু পথচারীদের চলার পথ নির্মাণ	2.36
33.	আলিপুরদুয়ার পি ডব্লিউ বিভাগ	ক্রস সড়কের সুদৃঢ়করণ (14 তম অফিস-এর অধীনে)	2.18
34.	কোচবিহার পি ডব্লিউ বিভাগ	আতিয়াবাড়ি-ফকিরতাকিয়া-কুরশাহাট সড়কের প্রশস্তকরণ ও সুদৃঢ়করণ (11.97 কিমি থেকে 13.332 কিমি)	1.25
35.	কোচবিহার পি ডব্লিউ বিভাগ	বিবেকানন্দ সড়কের রাইডিং কোয়ালিটি 0.00 কিমি থেকে 2.00 কিমি থেকে প্রশস্ত করা এবং উন্নত করা	3.70
36.	বাঁকুড়া পি ডব্লিউ বিভাগ	বাঁকুড়া-দুর্গাপুর সড়কের 0.00 কিমি থেকে 39.602 কিমি পর্যন্ত সুদৃঢ়করণ এবং পাকা ধারসহ মজবুত ধার নির্মাণ	68.54

ক্রমিক সংখ্যা	বিভাগ	কাজের নাম	অনুমিত মূল্য (কোটি টাকায়)
37.	বাঁকুড়া পি ডব্লিউ বিভাগ	ইটের কাজ, বালি ভরাট, মাটি ভরাট, সিমেন্ট কংক্রিট ও পেভ ব্লক দিয়ে মাছনতলা থেকে লালবাজার যান মোড় থেকে ফুটপাথ নির্মাণ	1.76
38.	দক্ষিণ বর্ধমান রাজপথ বিভাগ	মির্জাপুর-কালীগ্রাম-কুসুমগ্রাম-সমুদ্রনগর সড়ক, (0-2) কিমি, (17-19) কিমি, (32-38) কিমি ও (43-52) কিমি উন্নয়নকরণ	13.67
39.	বীরভূম পি ডব্লিউ বিভাগ	কেন্দুয়া-বাঁশরা সড়কের (ও ডি আর), 0.00 কিমি থেকে 10.00 কিমি উন্নতি ও সুদৃঢ়করণ	7.45
40.	বীরভূম পি ডব্লিউ বিভাগ	সিউড়ি-আহমেদপুর সড়কের 0 কিমি থেকে 20 কিমি প্রশস্তকরণ ও সুদৃঢ়করণ	34.79
41.	বীরভূম পি ডব্লিউ বিভাগ	শ্রীনিকেতন-গোপালনগর সড়কের 0 কিমি থেকে 5.0 কিমি প্রশস্তকরণ ও সুদৃঢ়করণ	8.27
42.	বীরভূম পি ডব্লিউ বিভাগ	বাগডোগলা থেকে জয়রামপুর সড়কের 0.00 কিমি থেকে 6.70 কিমি সুদৃঢ়করণ	6.91
43.	বারাসাত পি ডব্লিউ বিভাগ	সায়েস্তানগর-কৈজুরী-চিটুরী (এস কে সি) সড়ক 0.00 কিমি থেকে 17.70 কিমি উন্নীতকরণ	3.73
44.	বারাসাত পি ডব্লিউ বিভাগ	পাইকপাড়া-সুতিয়া সড়কের 0.00 কিমি থেকে 8.60 কিমি জরুরী মেরামত ও সারফেসিং (5.00 কিমি থেকে 7.00 কিমি বিটুমিনাস কাজ বাদে)	1.53
45.	বারাসাত পি ডব্লিউ বিভাগ	হিঙ্গলগঞ্জ দুলদুলি সড়কের 12.5 কিমি থেকে 33.6 কিমি সুদৃঢ়করণ	7.46
46.	দক্ষিণ 24 পরগনা পি ডব্লিউ বিভাগ	গড়িয়া-মথুরাপুর সড়কের (18.900 থেকে 20.750 কিমি, 20.900 থেকে 22.072 কিমি, 22.328 থেকে 24.400 কিমি, 24.600 থেকে 25.00 কিমি) রাইডিং সার্ফেসের উন্নতি	7.57
মোট	**16টি বিভাগ**	**46টি কাজ**	**847.68**

পরিশিষ্ট – 9

(অনুচ্ছেদ 2.7.1.2, 2.7.1.3, 2.7.2.1, 2.7.2.3, 2.7.2.4, 2.7.2.5, 2.7.2.6, 2.7.2.7, 2.7.2.8, 2.7.2.9, 2.8.3, 2.8.5, 2.8.6, 2.8.7, 2.9.2.4, 2.10.1.3, 2.10.2.1 এবং 2.10.3.2 পৃষ্ঠা-18, 20, 21, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 33, 34-35, 35, 36, 40, 44, 46 দ্রষ্টব্য)

কাজের আনুমানিক খরচ এবং বিভাগ দ্বারা অর্থ প্রদানের বিবৃতি

ক্রমিক সংখ্যা	কাজের নাম	বিভাগ	শেষ হওয়ার তারিখ	অনুমিত মূল্য (কোটি টাকায়)	প্রদত্ত অর্থ (কোটি টাকায়)
(i)					
1	বুড়িরহাট চৌপাটি সড়কের 0 কিমি থেকে 11 কিমি প্রশস্তকরণ ও সুদৃঢ়করণ ও সালমারা বাজার সড়কের প্রশস্তকরণ ও সুদৃঢ়করণ	কোচবিহার পি ডব্লিউ বিভাগ	30-06-2016	11.17	9.14
2	খোলাপোতা-বাদুরিয়া-মসলান্দাপুর-হাবড়া সড়কের 24.4 কিমি থেকে 32 কিমি প্রশস্তকরণ ও সুদৃঢ়করণ	বারাসাত পি ডব্লিউ বিভাগ	30-05-2017	20.60	20.32
(ii)					
1	মেমারি জৌগ্রাম সড়কের 0 কিমি থেকে 10.50 কিমি সুদৃঢ়করণ	বর্ধমান দক্ষিণ রাজপথ বিভাগ	23-08-2018	10.57	9.90
(iii)					
1	ডুডুয়ার পাড় থেকে ফুলবাড়ী হাঁসপাতাল মোড় সড়কের আই আর কিউ	কোচবিহার পি ডব্লিউ বিভাগ	06-03-2020	3.08	3.69
2	বিবেকানন্দ সড়কের আই আর কিউ-0.00 কিমি থেকে 2 কিমি প্রশস্তকরণ	কোচবিহার পি ডব্লিউ বিভাগ	25-11-2019	3.70	3.67
3	ডাবগুড়ি বাজার থেকে কালজানি হেলথ সেন্টার পর্যন্ত সড়কের (7 কিমিতে), 0-5.64 কিমি প্রশস্তকরণ ও সুদৃঢ়করণ	কোচবিহার রাজপথ বিভাগ	*06-01-2021-এ* কাজ চলছিল	8.84	8.93
4	কদমতলা (এস এইচ-16-এর 90 কিমিতে) থেকে বগার বাজার সড়কের (কাকিনা সড়কের 3 কিমিতে) টেরেরপাড় হয়ে 2.50 কিমি	কোচবিহার রাজপথ বিভাগ	28-03-2019	5.57	8.38
(iv)					
1	বেলিয়াতোর-সোনামুখী পাত্রসায়ার সড়কের, 0 কিমি থেকে 20 কিমি প্রশস্তকরণ ও সুদৃঢ়করণ	বাঁকুড়া পি ডব্লিউ বিভাগ	01-09-2016	40.70	41.18
2	বেলিয়াতোর-সোনামুখী পাত্রসায়ার সড়কের, 20 কিমি থেকে 44.88 কিমি প্রশস্তকরণ ও সুদৃঢ়করণ	বাঁকুড়া পি ডব্লিউ বিভাগ	31-03-2018	42.64	36.76
(v)					
1	i) কাশেমনগর-নতুনহাট-শ্রীখন্দ রোড থেকে মাঝিগ্রাম এইচ সি সড়ক 0.00 কিমি থেকে 2.50 কিমি ii) মাঝিগ্রাম এইচ সি থেকে কাটোয়া-চূরপূর্ণি-বিলেশ্বর-পালিতা সড়ক পর্যন্ত 0.00 কিমি থেকে 11.40 কিমি এবং iii) কাটোয়া-চূরপূর্ণি-বিলেশ্বর-পালিতা সড়ক 0.00 কিমি থেকে 3.60 কিমি প্রশস্তকরণ ও সুদৃঢ়করণ-এর কাজ	বর্ধমান উত্তর রাজপথ বিভাগ	*09-02-2021-এ* কাজ চলছিল	38.75	38.87 *(9 আর এ বিল পর্যন্ত)*
(vi)					
1	সিউড়ি-রাজনগর সড়কের (4 কিমি থেকে 9 কিমি, 14 কিমি থেকে 21.5 কিমি এবং 22.5 কিমি থেকে 26 কিমি) উন্নয়ন	বীরভূম রাজপথ বিভাগ-II	30-09-2016	10.45	10.14

ক্রমিক সংখ্যা	কাজের নাম	বিভাগ	শেষ হওয়ার তারিখ	অনুমিত মূল্য (কোটি টাকায়)	প্রদত্ত অর্থ (কোটি টাকায়)
2	রাজনগর খয়রাসোল সড়কের 10 কিমি থেকে 19.80 কিমি উন্নয়ন,	বীরভূম রাজপথ বিভাগ-II	15-06-2016	5.85	5.87
3	জয়দেব কেন্দুলী ইলামবাজার সড়কের 6 কিমি থেকে 11 কিমি সুদৃঢ়করণ	বীরভূম রাজপথ বিভাগ-II	15-02-2016	3.87	3.97
4	আলিপুরদুয়ার ভলকা সড়কের 0 কিমি থেকে 7.50 কিমি, 7.80 কিমি থেকে 8.125 কিমি এবং 10.50 কিমি থেকে 11.275 কিমি সুদৃঢ়করণ	আলিপুরদুয়ার পি ডব্লিউ বিভাগ	06-06-2016	4.98	3.98
5	আলিপুরদুয়ার ভলকা সড়কের 14.50 কিমি থেকে 20.00 কিমি সুদৃঢ়করণ	আলিপুরদুয়ার পি ডব্লিউ বিভাগ	29-07-2016	3.59	3.56
6	ক্রস রোডের সুদৃঢ়করণ	আলিপুরদুয়ার পি ডব্লিউ বিভাগ	30-12-2016	2.18	1.86
7	এম জে এন সড়কের (1.25 কিমি 0.320 কিমি থেকে 0.620 কিমি ব্যাতিত), ম্যাগাজিন সড়কের (1.12 কিমি), শিবেন্দ্র নারায়ণ সড়কের (2.04 কিমি), এন এন সড়কের (1.81 কিমি) আর এন সড়কের (1.02 কিমি)-এর রাইডিং কোয়ালিটির উন্নতি ও প্রশস্তকরণ	কোচবিহার পি ডব্লিউ বিভাগ	24-08-2018	8.06	9.21
8	মির্জাপুর-কালীগ্রাম-কুসুমগ্রাম-নাদনঘাট-সমুদ্রগড় সড়কের; 0.00 কিমি থেকে 2.00 কিমি, 17.00 কিমি থেকে 19.00 কিমি, 32.00 কিমি থেকে 38.00 কিমি এবং 43.00 কিমি থেকে 52.00 কিমি উন্নয়ন	বর্ধমান দক্ষিণ রাজপথ বিভাগ	20-03-2017	13.67	12.50
(vii)					
1	সুরি-রাজনগর সড়কের (4-9 কিমি, 14.00-21.50 কিমি) উন্নয়ন	বীরভূম রাজপথ বিভাগ-II	30-09-2016	10.45	10.14
2	রাজনগর খয়রাসোল সড়কের, 10 কিমি থেকে 19.80 কিমি উন্নয়ন	বীরভূম রাজপথ বিভাগ-II	15-06-2016	5.85	5.87
3	জয়দেব কেন্দুলী ইলামবাজার সড়কের, 6 কিমি থেকে 11 কিমি সুদৃঢ়করণ	বীরভূম রাজপথ বিভাগ-II	15-02-2016	3.87	3.97
(viii)					
1	সিমলাপাল-খাত্রার, 0 কিমি থেকে 26.40 কিমি প্রশস্তকরণ ও সুদৃঢ়করণ	বাঁকুড়া রাজপথ বিভাগ	26-04-2019	52.42	59.46
2	কাইচোর-নন্দীগ্রাম সড়কের (এম ডি আর)-এর 13 কিমি থেকে 26.70 কিমি সুদৃঢ়করণ	বর্ধমান উত্তর রাজপথ বিভাগ	10-01-2020	21.85	22.70
3	হিরাকুনি-আলিগড় সড়কের, 4.90 কিমি থেকে 13.70 কিমি প্রশস্তকরণ ও সুদৃঢ়করণ	বীরভূম রাজপথ বিভাগ-II	21-08-2019	10.70	11.09
4	আলিপুরদুয়ার পাতলাখাওয়া সড়কের, 0 কিমি থেকে 14.5 কিমি সুদৃঢ়করণ	আলিপুরদুয়ার পি ডব্লিউ বিভাগ	05-04-2016	8.48	7.72
5	শ্যামনগর ফিডার সড়কের, 0 কিমি থেকে 2.766 কিমি প্রশস্তকরণ ও সুদৃঢ়করণ	ব্যারাকপুর পি ডব্লিউ বিভাগ	12-09-2018	7.36	6.22
6	বোলপুর-পালিতপুর সড়কের, 12.7 কিমি থেকে 25.7 কিমি প্রশস্তকরণ ও সুদৃঢ়করণ	বীরভূম পি ডব্লিউ বিভাগ	31-07-2018	38.60	38.49

ক্রমিক সংখ্যা	কাজের নাম	বিভাগ	শেষ হওয়ার তারিখ	অনুমিত মূল্য (কোটি টাকায়)	প্রদত্ত অর্থ (কোটি টাকায়)
(ix)					
1	সিমলাপাল-খাটরা সড়কের, 0 কিমি থেকে 26.40 কিমি প্রশস্তকরণ ও সুদৃঢ়করণ	বাঁকুড়া রাজপথ বিভাগ	26-04-2019	52.42	59.46
2	কাইচর-নন্দীগ্রাম সড়কের (এম ডি আর), 13 কিমি থেকে 26.70 কিমি সুদৃঢ়করণ	বর্ধমান উত্তর রাজপথ	10-01-2020	21.85	22.70
3	হিরাকুনি-আলীগড় সড়কের, 4.90 কিমি থেকে 13.70 কিমি প্রশস্তকরণ ও সুদৃঢ়করণ	বীরভূম রাজপথ-II	21-08-2019	10.70	11.09
4	বোলপুর-পালিতপুর সড়কের, 12.7 কিমি থেকে 25.7 কিমি প্রশস্তকরণ ও সুদৃঢ়করণ	বীরভূম পি ডব্লিউ ডি	31-07-2018	38.60	38.49
(x)					
1	আলিপুরদুয়ার পাতলাখাওয়া সড়কের, 0 কিমি থেকে 14.5 কিমি সুদৃঢ়করণ	আলিপুরদুয়ার পি ডব্লিউ বিভাগ	05-04-2016	8.48	7.72
2	শ্যামনগর ফিডার সড়কের, 0.00 কিমি থেকে 2.766 কিমি প্রশস্তকরণ ও সুদৃঢ়করণ	ব্যারাকপুর পি ডব্লিউ বিভাগ	12-9-2018	7.36	6.22
(xi)					
1	বক্সিরহাট জোড়াই সড়কের, 10.65 কিমি থেকে 17.80 কিমি সুদৃঢ়করণ	আলিপুরদুয়ার পি ডব্লিউ বিভাগ	31-03-2017	8.04	8.06
2	বিবেকানন্দ সড়কের 0 কিমি থেকে 2 কিমি প্রশস্তকরণ ও সুদৃঢ়করণ	কোচবিহার পি ডব্লিউ বিভাগ	25-11-2019	3.70	3.67
3	খোলাপোতা-বাদুরিয়া-মসলান্দাপুর-হাবড়া সড়কের, 16.00 কিমি থেকে 24.4 কিমি, 16.750-17.250 কিমি এবং 19.630-20.073 কিমি ব্যতীত প্রশস্তকরণ ও সুদৃঢ়করণ	বারাসাত পি ডব্লিউ বিভাগ	12-06-2018	23.82	20.37
(xii)					
1	ভাতার বনপাস সড়ক, 0 কিমি থেকে 14.5 কিমি সুদৃঢ়করণ	বর্ধমান উত্তর রাজপথ বিভাগ	30-09-2020	9.63	7.73
2	আনন্দপুর-খরকি-বয়নান-তাদাহ সড়কের, 0 কিমি থেকে 15.1 কিমি প্রশস্তকরণ ও সুদৃঢ়করণ	দক্ষিণ 24 পরগনা রাজপথ বিভাগ	16-11-2019	25.93	28.43
(xiii)					
1	বর্ধমান-কালনা সড়কের, 27 কিমি থেকে 51 কিমি প্রশস্তকরণ ও সুদৃঢ়করণ	বর্ধমান পি ডব্লিউ বিভাগ	24-03-2017	40.90	35.21
2	নলহাটি-রাজগ্রাম সড়কের, 0 কিমি থেকে 15 কিমি সুদৃঢ়করণ	বীরভূম রাজপথ-I বিভাগ	30-04-2017	35.97	34.35
(xiv)					
1	ভলকা সড়ক থেকে চেপানি শান্তিনগর হাই রোডের মোড়, 0.00 কিমি থেকে 6.10 কিমি (ভি আর) সুদৃঢ়করণ	আলিপুরদুয়ার রাজপথ বিভাগ	31-12-2019	8.67	4.68
2	বাঞ্চুকুমারী জিপি অফিস-থেকে কালচিনি ব্লক বোর্ডার সড়ক, 0.00 কিমি থেকে 6.53 কিমি (ভি আর) নির্মাণ	আলিপুরদুয়ার রাজপথ বিভাগ	14-01-2020	8.22	6.96
3	ভাটিবাড়ি থেকে খাটাজানি সড়কের, 0 কিমি থেকে 10.55 কিমি (ভি আর) সুদৃঢ়করণ	আলিপুরদুয়ার রাজপথ বিভাগ	29-07-2019	9.64	9.26

ক্রমিক সংখ্যা	কাজের নাম	বিভাগ	শেষ হওয়ার তারিখ	অনুমিত মূল্য (কোটি টাকায়)	প্রদত্ত অর্থ (কোটি টাকায়)
4	জয়ন্তী বাজার থেকে উনিশবাড়ি জি পি অফিস সড়ক পর্যন্ত এক লেনের গাড়িপথ 0 কিমি থেকে 6.540 কিমি (ভি আর) নির্মাণ	কোচবিহার রাজপথ বিভাগ	28-03-2019	8.66	8.38
5	ঝাঁটিপাহাড়ি-কাশিপুর সড়কের, 0 কিমি থেকে 12.01 কিমি (ভি আর) প্রশস্তকরণ ও সুদৃঢ়করণ	বাঁকুড়া রাজপথ বিভাগ	16-08-2019	34.24	30.53
6	কোমরপুর-চাক্তা সড়কের, 0 কিমি থেকে 8 কিমি (ও ডি আর) প্রশস্তকরণ ও সুদৃঢ়করণ	বর্ধমান উত্তর রাজপথ বিভাগ	15-06-2016	7.52	6.26
7	হাসান মোড় হয়ে মারগ্রাম-সারধা (সেলমাইল) সড়কের, 0 কিমি থেকে 13.40 কিমি (ভি আর) সুদৃঢ়করণ	বীরভূম রাজপথ বিভাগ-I	30-07-2019	15.67	15.84
8	হিরাকুনি-আলিগড় সড়কের, 4.90 কিমি থেকে 13.70 কিমি (ভি আর) প্রশস্তকরণ ও সুদৃঢ়করণ	বীরভূম রাজপথ বিভাগ-II	21-08-2019	10.70	11.09
9	শাষপুর-বেহের সড়কের, 0 কিমি থেকে 5.37 কিমি (ও ডি আর) প্রশস্তকরণ ও সুদৃঢ়করণ	বিষ্ণুপুর পি ডব্লিউ বিভাগ	31-01-2018	4.86	4.16
10	রংপুর ডাইভারশন গ্রামীণ পথের (নন বিটুমিনাস-থেকে বিটুমিনাস সড়ক), 0.00 কিমি থেকে 5.00 কিমি উন্নীতকরণ করা	কোচবিহার পি ডব্লিউ বিভাগ	27-04-2016	2.42	2.48
11	ডুডুয়ার পার থেকে ফুলবাড়ী হাঁসপাতাল মোর সড়কের আই কিউ আর (ভি আর)	কোচবিহার পি ডব্লিউ বিভাগ	06-03-2020	3.08	3.69
12	বুড়িরহাট চৌপাঠী, সালমারা বাজার সড়ক, 0 কিমি থেকে 11 কিমি (ভি আর) প্রশস্তকরণ ও সুদৃঢ়করণ	কোচবিহার পি ডব্লিউ বিভাগ	30-06-2016	11.17	9.14
13	আতিয়াবাড়ি-ফকিরতাকিয়া-কুরশাহাট সড়কের 11.97 কিমি থেকে 13.33 কিমি (ও ডি আর) প্রশস্তকরণ ও সুদৃঢ়করণ	কোচবিহার পি ডব্লিউ বিভাগ	27-06-2016	1.25	1.21
(xv)					
1	শান্তিনগর তরুণ সংঘ থেকে লকগেট মোড় হয়ে নিউ কয়রাপুর ব্রিজ ও ইটভাটা পুকুর, কল্যাণী এক্সপ্রেসওয়ে ও বত্রীসংঘে-বঙ্গিয়া গ্রামীণ বিকাশ ব্যাঙ্ক ইদগাহ-এসকে ইসরাফ হাউস (4.56 কিমি) প্রশস্তকরণ ও সুদৃঢ়করণ	ব্যারাকপুর পি ডব্লিউ বিভাগ	29-03-2019	8.88	8.28
(xvi)					
1	সিমলিপাল-খাতড়া সড়কের, 0 কিমি থেকে 26.4 কিমি প্রশস্তকরণ ও সুদৃঢ়করণ	বাঁকুড়া রাজপথ বিভাগ	26-04-2019	52.42	59.46
2	কাশেমনগর-নতুনহাট-শ্রীখন্দা সড়কের 10.00 থেকে 18.00 কিমি সুদৃঢ়করণের কাজ,	বর্ধমান উত্তর রাজপথ বিভাগ	31-10-2019	10.48	10.96
3	বিদ্যমান 5.50 মিটার গাড়িপথ-এর স্ট্যান্ডার্ড 2-লেনের গাড়িপথ আহমেদপুর-কির্ণাহার-রামজীবনপুর সড়কের (এস এইচ), 0.00 কিমি থেকে 29.106 কিমি প্রশস্তকরণ ও সুদৃঢ়করণ	বীরভূম রাজপথ বিভাগ-II	02-08-2018	71.73	71.84
4	বশিরহাট-পিফা-রাঘবপুর সড়ক, 11 কিমি থেকে 27 কিমি সুদৃঢ়করণ	বারাসাত রাজপথ বিভাগ-I	16-04-2018	30.15	28.26

ক্রমিক সংখ্যা	কাজের নাম	বিভাগ	শেষ হওয়ার তারিখ	অনুমিত মূল্য (কোটি টাকায়)	প্রদত্ত অর্থ (কোটি টাকায়)
(xvii)					
1	সপ্তগ্রাম-ত্রিবেণী-কালনা-কাটোয়া সড়কের, 83 কিমি থেকে 102.34 কিমি প্রশস্তকরণ ও সুদৃঢ়করণ	বর্ধমান উত্তর রাজপথ বিভাগ	26-06-2020	53.53	54.37
2	মুরারই-মিত্রপুর সড়কের, 0 কিমি থেকে 13.5 কিমি সুদৃঢ়করণ	বীরভূম রাজপথ বিভাগ-I	30-11-2016	22.64	22.18
(xviii)					
1	রামজীবনপুর-কেতুগ্রাম-কাটোয়া (ফুটিসাঁকো থেকে জাজিগ্রাম)-এর, 76.00 কিমি থেকে 102.00 কিমি সুদৃঢ়করণের কাজ	বর্ধমান উত্তর রাজপথ বিভাগ	30-06-2018	68.52	70.34
2	ব্লগনা চন্দ্রপুর সড়কের, 7 কিমি থেকে 14.5 কিমি সুদৃঢ়করণ	বর্ধমান উত্তর রাজপথ বিভাগ	21-04-2017	15.07	13.55
3	আহমেদপুর-কির্ণাহার-রামজীবনপুর সড়কের (এস এইচ)-এর বিদ্যমান 5.50 মিটার গাড়িপথ থেকে স্ট্যান্ডার্ড 2-লেনের গাড়িপথ, 0.00-29.106 কিমি সুদৃঢ়করণ	বীরভূম রাজপথ বিভাগ-II	02-08-2018	71.73	71.84
4	দুবরাজপুর-খয়রাসোল সড়কের, 0 কিমি থেকে 5.6 কিমি প্রশস্তকরণ ও সুদৃঢ়করণ	বীরভূম রাজপথ বিভাগ-II	10-06-2016	5.71	5.41
5	পাঁচড়া-খয়রাশোল সড়কের, 0 কিমি থেকে 8.6 কিমি প্রশস্তকরণ ও সুদৃঢ়করণ	বীরভূম রাজপথ বিভাগ-II	10-06-2016	9.22	8.61
6	হাটগোবিন্দপুর-পূর্ববালিশা সড়কের, 0.00 কিমি থেকে 15.36 কিমি সুদৃঢ়করণ	বর্ধমান দক্ষিণ রাজপথ বিভাগ	15-06-2018	35.86	32.60
7	সিউড়ি-আহমেদপুর সড়কের, 0 কিমি থেকে 20 কিমি প্রশস্তকরণ ও সুদৃঢ়করণ	বীরভূম পি ডব্লিউ বিভাগ	03-08-2016	34.79	33.98
8	বোলপুর-পালিতপুর সড়কের, 12.7 কিমি থেকে 25.7 কিমি প্রশস্তকরণ ও সুদৃঢ়করণ	বীরভূম পি ডব্লিউ বিভাগ	31-07-2018	38.60	38.49
9	শ্রীনিকেতন-গোপালনগর সড়কের, 0 কিমি থেকে 5.0 কিমি প্রশস্তকরণ ও সুদৃঢ়করণ	বীরভূম পি ডব্লিউ বিভাগ	06-11-2019	8.27	8.16
10	খোলাপোতা-বাদুরিয়া-মসলান্দাপুর-হাবড়া, 16.00 কিমি থেকে 24.40 কিমি সড়কের 16.750-17.250 কিমি এবং 19.630-20.073 কিমি ব্যতীত প্রশস্তকরণ ও সুদৃঢ়করণ	বারাসাত পি ডব্লিউ বিভাগ	12-06-2018	23.82	20.37
11	খোলাপোতা-বাদুরিয়া-মসলান্দাপুর-হাবড়া সড়কের, 24.4 কিমি থেকে 32 কিমি প্রশস্তকরণ ও সুদৃঢ়করণ	বারাসাত পি ডব্লিউ বিভাগ	30-05-2017	20.60	20.32
(xix)					
1	জীবনমণ্ডলহাট-মহিষমারীহাট সড়কের 4.60 কিমিতে তারানগর মোড় থেকে জয়নগর-জালাবেড়িয়া-কুলতলী সড়কের 13.80 কিমিতে কালীতলার মোড়ে (কাঁকাটার মোড়) নতুন সংযোগ সড়ক নির্মাণ	ডায়মন্ড হারবার রাজপথ বিভাগ	31-10-2019	8.98	7.27

ক্রমিক সংখ্যা	কাজের নাম	বিভাগ	শেষ হওয়ার তারিখ	অনুমিত মূল্য (কোটি টাকায়)	প্রদত্ত অর্থ (কোটি টাকায়)
2	শান্তিনগর তরুণ সংঘ-লকগেট মোড় হয়ে নিউ কয়রাপুর ব্রিজ ও ইটভাটা পুকুর-কল্যাণী এক্সপ্রেসওয়ে ও বত্রী সংঘ-বঙ্গিয়া গ্রামীণ বিকাশ ব্যাঙ্ক ইদগাহ-এসকে ইসরাফ হাউস (4.56 কিমি) প্রশস্তকরণ ও সুদৃঢ়করণ	ব্যারাকপুর পি ডব্লিউ বিভাগ	29-03-2019	8.88	8.28
3	শ্যামনগর ফিডার সড়কের, 0 কিমি থেকে 2.766 কিমি প্রশস্তকরণ ও সুদৃঢ়করণ	ব্যারাকপুর পি ডব্লিউ বিভাগ	12-09-2018	7.36	6.22
4	জয়নগর-জালাবেড়িয়া-কুলতলী সড়কের, 0.00 কিমি থেকে 7.40 কিমি প্রশস্তকরণ ও সুদৃঢ়করণ	ডায়মন্ড হারবার রাজপথ বিভাগ	25-04-2016	6.58	5.75
(xx)					
1	কলকাতা-বাসন্তী সড়কের ঘটকপুকুর-মালঞ্চা-সরবেরিয়া অংশের বাঁধানো ধারের রূপরেখা সহ 2-লেন/2-লেনে, 31 কিমি প্রশস্তকরণ ও সুদৃঢ়করণ	ডব্লিউ বি এইচ ডি সি এল	20-01-2018	166.26	206.65
2	এস এইচ-15-এর চণ্ডীতলা-শেখালা-চাম্পাডাঙ্গা অংশের রূপরেখা সহ 2-লেন/ 2-লেনে, 36.20 কিমি প্রশস্তকরণ ও সুদৃঢ়করণ	ডব্লিউ বি এইচ ডি সি এল	09-10-2017	144.42	176.91
(xxi)					
1	কলকাতা-বাসন্তী সড়কের ঘটকপুকুর-মালঞ্চা-সারবেরিয়া অংশের বাঁধানো ধারের রূপরেখা সহ 2-লেন/2-লেন 31 কিমি প্রশস্তকরণ ও সুদৃঢ়করণ	ডব্লিউ বি এইচ ডি সি এল	20-01-2018	166.26	206.65
2	এস এইচ-5 প্যাকেজ-2 অংশের সপ্তগ্রাম-ত্রিবেণী-কালনা-কাটোয়া সড়কের বাঁধানো ধারের রূপরেখা সহ 2-লেনের প্রশস্তকরণ ও সুদৃঢ়করণ	ডব্লিউ বি এইচ ডি সি এল	31-03-2016	141.00	169.80
3	বারজোরা-মেজিয়া ও ডি আর সড়কের বাঁধানো ধার সহ 2-লেন/2-লেনের প্রশস্তকরণ ও সুদৃঢ়করণ	ডব্লিউ বি এইচ ডি সি এল	31-03-2016	86.06	78.26
(xxii)					
1	পিত্রবনি কান্তবনি হয়ে ভেদুয়া-সালবেদিয়া সড়কের সুদৃঢ়করণ, 0.00-18.40 কিমি (বেদুয়া-কান্তবনি) এবং জুনবেদিয়া-আমরাকানন (জুনবেদিয়া-সোনাধা মোড়) সড়কের, 0.00-10.494 কিমি প্রশস্তকরণ ও সুদৃঢ়করণ প্রশস্তকরণ ও সুদৃঢ়করণ	বাঁকুড়া পি ডব্লিউ বিভাগ	02-05-2019	25.28	26.24
(xxiii)					
1	কাশীনগর-রায়পুর ফেরিঘাট সড়কের, 0 কিমি থেকে 13 কিমি সুদৃঢ়করণের কাজ	ডায়মন্ড হারবার রাজপথ বিভাগ	31-05-2018	14.12	12.61
2	জয়নগর-জালাবেড়িয়া-কুলতলী (0-7.40 কিমি) সড়কের সুদৃঢ়করণ	ডায়মন্ড হারবার রাজপথ বিভাগ	25-04-2016	6.58	4.75
(xxiv)					
1	পিত্রবনি কান্তবনি হয়ে ভেদুয়া-সালবেদিয়া সড়ক 0.00-18.40 কিমি (বেদুয়া থেকে কান্তবনি) এবং জুনবেদিয়া-আমরাকানন সড়কের, 0.00 কিমি থেকে 10.494 কিমি (জুনবেদিয়া-সোনাধা মোড়) প্রশস্তকরণ ও সুদৃঢ়করণ	বাঁকুড়া পি ডব্লিউ বিভাগ	02-05-2019	25.28	26.24

ক্রমিক সংখ্যা	কাজের নাম	বিভাগ	শেষ হওয়ার তারিখ	অনুমিত মূল্য (কোটি টাকায়)	প্রদত্ত অর্থ (কোটি টাকায়)
2	বাগডোগলা থেকে জয়রামপুর সড়কের, 0.00 কিমি থেকে 6.70 কিমি সুদৃঢ়করণ	বীরভূম পি ডব্লিউ বিভাগ	08-08-2018	6.91	6.87
(xxv)					
1	সপ্তগ্রামের ত্রিবেণী-কালনা-কাটোয়া (এস টি কে কে) সড়কের, 83.00 কিমি থেকে 102.34 কিমি প্রশস্তকরণ ও সুদৃঢ়করণ	বর্ধমান উত্তর রাজপথ বিভাগ	26-06-2020	53.53	54.37
2	রাজগ্রাম-মোহনপুর সড়কের, 0 কিমি থেকে 6 কিমি এবং 6 কিমি থেকে 13 কিমি প্রশস্তকরণ ও সুদৃঢ়করণ	বীরভূম রাজপথ বিভাগ-I	20-08-2019	17.37	15.38
(xxvi)					
1	ঝাঁটিপাহাড়ি-কাশিপুর (পুরুলিয়া সীমান্ত) সড়কের আরাহ হয়ে, 0.00 কিমি থেকে 12.10 কিমি প্রশস্তকরণ ও সুদৃঢ়করণ	বাঁকুড়া রাজপথ বিভাগ	16-08-2019	34.24	30.53
2	রামজীবনপুর-কেতুগ্রাম-কাটোয়া (ফুটিসাঁকো থেকে জাজিগ্রাম) সড়ক, 76.00 থেকে 102.00 কিমি প্রশস্তকরণ ও সুদৃঢ়করণ	বর্ধমান উত্তর রাজপথ বিভাগ	30-06-2018	68.52	70.34
3	মোল্লারপুর-মাজিপাড়া-বোলপুর সড়ক (এস এইচ-13), 33.86 কিমি থেকে 49.46 কিমি প্রশস্তকরণ ও সুদৃঢ়করণ	বীরভূম রাজপথ বিভাগ-II	31-07-2016	30.31	30.49
4	শিখরপুর-কুলটি ক্যানাল সড়ক, 3.500 কিমি থেকে 12.550 কিমি (এম ডি আর) প্রশস্তকরণ ও সুদৃঢ়করণ	দক্ষিণ 24 পরগনা রাজপথ বিভাগ	11-05-2020	30.14	29.88
5	বসিরহাট থেকে স্বরূপনগর সড়ক, 0.00 কিমি থেকে 18.00 কিমি (এম ডি আর) প্রশস্তকরণ ও সুদৃঢ়করণ	বারাসাত রাজপথ বিভাগ–I	16-08-2019	51.51	53.42
6	বেলিয়াতোর-সোনামুখী-পাত্রসায়ার সড়ক (এস এইচ-8)-এর 20.00 কিমি থেকে 44.876 কিমি প্রশস্তকরণ ও সুদৃঢ়করণ	বাঁকুড়া পি ডব্লিউ বিভাগ	31-03-2018	42.64	36.76
7	মেমারি-মন্তেশ্বর সড়কের, 0.00 কিমি থেকে 31.30 কিমি প্রশস্তকরণ ও সুদৃঢ়করণ	বর্ধমান পি ডব্লিউ বিভাগ	28-02-2017	63.70	62.76
8	বোলপুর-পালিতপুর সড়কের (এম ডি আর) 12.70 কিমি থেকে 25.70 কিমি প্রশস্তকরণ ও সুদৃঢ়করণ	বীরভূম পি ডব্লিউ বিভাগ	31-07-2018	38.60	38.49
(xxvii)					
1	মহাচাঁদ সড়কের, 0.00 কিমি থেকে 10.45 কিমি প্রশস্তকরণ ও সুদৃঢ়করণ	বর্ধমান পি ডব্লিউ বিভাগ	15-09-2019	16.64	16.70
2	মন্তেশ্বর-দেনুর-পুটসুরি সড়কের, 0.00 কিমি থেকে 8.29 কিমি প্রশস্তকরণ ও সুদৃঢ়করণ	বর্ধমান পি ডব্লিউ বিভাগ	11-03-2019	10.79	9.92
3	বুড়িরহাট চৌপাঠী থেকে সালমারা বাজার সড়কের, 0.00 কিমি থেকে 11.00 কিমি প্রশস্তকরণ ও সুদৃঢ়করণ	কোচবিহার পি ডব্লিউ বিভাগ	30-06-2016	11.17	9.14
(xxviii)					
1	মেমারি-জৌগ্রাম সড়কের, 0.00 কিমি থেকে 10.50 কিমি প্রশস্তকরণ ও সুদৃঢ়করণ	বর্ধমান দক্ষিণ রাজপথ বিভাগ	23-08-2018	10.57	9.90

ক্রমিক সংখ্যা	কাজের নাম	বিভাগ	শেষ হওয়ার তারিখ	অনুমিত মূল্য (কোটি টাকায়)	প্রদত্ত অর্থ (কোটি টাকায়)
2	মির্জাপুর-কালীগ্রাম-কুসুমগ্রাম-সমুদ্রনগর সড়কের, (0-2) কিমি, (17-19) কিমি, (32-38) কিমি ও (43-52) কিমি উন্নতিসাধন ও সুদৃঢ়করণ	বর্ধমান দক্ষিণ রাজপথ বিভাগ	20-03-2017	13.67	12.50
(xxix)					
1	বুড়িরহাট চৌপাঠী থেকে সালমারা বাজার সড়কের, 0.00 কিমি থেকে 11.00 কিমি প্রশস্তকরণ ও সুদৃঢ়করণ	কোচবিহার পি ডব্লিউ বিভাগ	30-06-2016	11.17	9.14
2	মহাচাঁদ সড়ক, 0.00 কিমি থেকে 10.45 কিমি প্রশস্তকরণ ও সুদৃঢ়করণ	বর্ধমান পি ডব্লিউ বিভাগ	15-09-2019	16.64	16.70
3	বোলপুর-পালিতপুর সড়কের, 12.7 কিমি থেকে 25.7 কিমি প্রশস্তকরণ ও সুদৃঢ়করণ	বীরভূম পি ডব্লিউ বিভাগ	31-07-2018	38.60	38.49
4	ফুলাইপুর হয়ে সেওরাকুড়ি-কুলকুড়ি সড়কের সাথে সাথে মোঃ বাজারের সংযোগস্থাপন, 0.00 কিমি থেকে 9.50 কিমি প্রশস্তকরণ ও সুদৃঢ়করণ	বীরভূম পি ডব্লিউ বিভাগ	12-11-2016	4.95	4.78
(xxx)					
1	বুড়িরহাট চৌপাঠী-সালমারা বাজার সড়ক, 0.00 কিমি থেকে 11.00 কিমি প্রশস্তকরণ ও সুদৃঢ়করণ	কোচবিহার পি ডব্লিউ বিভাগ	30-06-2016	11.17	9.14
2	মন্তেশ্বর-দেনুর-পুটসুরি সড়কের, 0.00 কিমি থেকে 8.29 কিমি প্রশস্তকরণ ও সুদৃঢ়করণ	বর্ধমান পি ডব্লিউ বিভাগ	11-03-2019	10.79	9.92
3	মহাচাঁদ সড়কের, 0.00 কিমি থেকে 10.45 কিমি প্রশস্তকরণ ও সুদৃঢ়করণ	বর্ধমান পি ডব্লিউ বিভাগ	15-09-2019	16.64	16.70
4	বোলপুর-পালিতপুর সড়কের, 12.70 কিমি থেকে 25.70 কিমি প্রশস্তকরণ ও সুদৃঢ়করণ	বীরভূম পি ডব্লিউ বিভাগ	31-07-2018	38.60	38.49
5	ফুলাইপুর হয়ে সেওরাকুড়ি-কুলকুড়ি সড়কের 0.00-9.50 কিমি প্রশস্তকরণ ও সুদৃঢ়করণ এবং মোঃ বাজারের সাথে সংযোগস্থাপন	বীরভূম পি ডব্লিউ বিভাগ	12-11-2016	4.95	4.78
6	ভলকা সড়ক থেকে চেপানি শান্তি নগর হাই রোড 0.00 কিমি থেকে 6.10 কিমি প্রশস্তকরণ ও সুদৃঢ়করণ	আলিপুরদুয়ার রাজপথ বিভাগ	31-12-2019	8.67	4.68
(xxxi)					
1	মন্তেশ্বর-দেনুর-পুৎসুরি সড়কের, 0.00 কিমি থেকে 8.29 কিমি প্রশস্তকরণ ও সুদৃঢ়করণ	বর্ধমান পি ডব্লিউ বিভাগ	11-03-2019	10.79	9.92
2	হিঙ্গলগঞ্জ-দুলদুলি সড়কের, 12.50 কিমি থেকে 33.60 কিমি সুদৃঢ়করণ	বারাসাত পি ডব্লিউ বিভাগ	01-10-2016	7.46	7.62
(xxxii)					
1	ভলকা সড়ক থেকে চেপানি শান্তি নগর হাই রোড 0.00 কিমি থেকে 6.10 কিমি সুদৃঢ়করণ	আলিপুরদুয়ার রাজপথ বিভাগ	31-12-2019	8.67	4.68
2	রানীরহাট-কামাত-চ্যাংড়াবান্ধা সড়কের, 0.00 কিমি থেকে 5.76 কিমি প্রশস্তকরণ ও সুদৃঢ়করণ	কোচবিহার রাজপথ বিভাগ	19-02-2019	19.25	16.24
3	আরাহ হয়ে ঝাটিপাহাড়ী-কাশিপুর (পুরুলিয়া সীমান্ত) সড়কের, 0.00 কিমি থেকে 12.10 কিমি প্রশস্তকরণ ও সুদৃঢ়করণ প্রশস্তকরণ ও সুদৃঢ়করণ	বাঁকুড়া রাজপথ বিভাগ	16-08-2019	34.24	30.53

ক্রমিক সংখ্যা	কাজের নাম	বিভাগ	শেষ হওয়ার তারিখ	অনুমিত মূল্য (কোটি টাকায়)	প্রদত্ত অর্থ (কোটি টাকায়)
4	রাঙ্গামাটি-আশুরিয়া-ডেজুরী সড়কের, 0.00 কিমি থেকে 16.65 কিমি সুদৃঢ়করণ	বাঁকুড়া রাজপথ বিভাগ	05-01-2020	17.02	17.64
5	সপ্তগ্রাম-ত্রিবেণী-কালনা-কাটোয়া সড়কের, 83 কিমি থেকে 102.34 কিমি প্রশস্তকরণ ও সুদৃঢ়করণ	বর্ধমান উত্তর রাজপথ বিভাগ	26-06-2020	53.53	54.37
6	রামজীবনপুর-কেতুগ্রাম-কাটোয়া (ফুটিসাঁকো থেকে জাজিগ্রাম) সড়কের, 76.00 কিমি থেকে 102.00 কিমি প্রশস্তকরণ ও সুদৃঢ়করণ	বর্ধমান উত্তর রাজপথ বিভাগ	30-06-2018	68.52	70.34
7	চৌহাট্টা-হাতিয়া-সিনথিয়া সড়কের আই আর কিউ, 0.00 কিমি থেকে 18.80 কিমি	বীরভূম রাজপথ বিভাগ-I	31-05-2018	11.09	12.87
8	গোপালপুর হয়ে রাজগ্রাম-মোহনপুর সড়কের, 0.00 কিমি থেকে 13.00 কিমি প্রশস্তকরণ ও সুদৃঢ়করণ	বীরভূম রাজপথ বিভাগ-I	20-08-2019	17.37	15.38
9	জয়দেব-কেন্দুলী-ইলামবাজার সড়কের, 0.00 কিমি থেকে 6.00 কিমি প্রশস্তকরণ ও সুদৃঢ়করণ	বীরভূম রাজপথ বিভাগ-II	12-09-2016	8.04	8.25
10	মোল্লারপুর-মাজিপাড়া-বোলপুর সড়কের (এস এইচ-13), 33.86 কিমি থেকে 49.46 কিমি প্রশস্তকরণ ও সুদৃঢ়করণ	বীরভূম রাজপথ বিভাগ-II	31-07-2016	30.31	30.49
11	সাঞ্জুয়া-মহেশতলা সড়কের, 0 কিমি থেকে 7 কিমি সুদৃঢ়করণ	দক্ষিণ 24 পরগনা বিভাগ	28-06-2019	8.15	8.13
12	শিকারপুর-কুলটি সড়কের, 3.5 কিমি থেকে 12.5 কিমি প্রশস্তকরণ ও সুদৃঢ়করণ	দক্ষিণ 24 পরগনা রাজপথ বিভাগ	11-05-2020	30.14	29.88
13	বসিরহাট থেকে স্বরূপনগর সড়কের, 0 কিমি থেকে 18 কিমি প্রশস্তকরণ ও সুদৃঢ়করণ	বারাসাত রাজপথ বিভাগ-I	16-08-2019	51.51	53.42
14	আলিপুরদুয়ার থেকে ভলকা সড়কের 11.275 কিমি-14.50 কিমি, 19.00 কিমি-19.70 কিমি এবং 20.20-21.50 কিমি পর্যন্ত আপগ্রেডেশন ক্রস ড্রেনেজ কাজ সহ সুদৃঢ়করণ	আলিপুরদুয়ার পি ডব্লিউ বিভাগ	12-03-2020	4.32	4.13
15	বুড়িরহাট-চৌপাঠী থেকে সালমারা সড়কের, 0 কিমি থেকে 11 কিমি প্রশস্তকরণ ও সুদৃঢ়করণ	কোচবিহার পি ডব্লিউ বিভাগ	30-06-2016	11.17	9.14
16	বেলিয়াতোড়-সোনামুখী পাত্রসায়র সড়কের 20 কিমি থেকে 44.88 কিমি প্রশস্তকরণ ও সুদৃঢ়করণ	বাঁকুড়া পি ডব্লিউ বিভাগ	31-03-2018	42.64	36.76
(xxxiii)					
1	মহাচাঁদ সড়কের, 0.00 কিমি থেকে 10.45 কিমি প্রশস্তকরণ ও সুদৃঢ়করণ	বর্ধমান পি ডব্লিউ বিভাগ	15-09-2019	16.64	16.70
2	মন্তেশ্বর-দেনুর-পুটশুড়ি সড়কের, 0.00 কিমি থেকে 8.29 কিমি প্রশস্তকরণ ও সুদৃঢ়করণ	বর্ধমান পি ডব্লিউ বিভাগ	11-03-2019	10.79	9.92
3	মেমারি-II ব্লকের মধ্যে গাঁতিমোড়ে গান্ধর্বপুর থেকে 4.150 কিমি সড়ক নির্মাণ	বর্ধমান দক্ষিণ রাজপথ বিভাগ	04-09-2018	3.61	3.59
4	মেমারী জুগ্রাম সড়কের, 0 কিমি থেকে 10.50 কিমি সুদৃঢ়করণ	বর্ধমান দক্ষিণ রাজপথ বিভাগ	23-08-2018	10.57	9.90

ক্রমিক সংখ্যা	কাজের নাম	বিভাগ	শেষ হওয়ার তারিখ	অনুমিত মূল্য (কোটি টাকায়)	প্রদত্ত অর্থ (কোটি টাকায়)
5	মির্জাপুর-কালীগ্রাম-কুসুমগ্রাম-সমুদ্রনগর সড়কের, (0-2) কিমি, (17-19) কিমি, (32-38) কিমি ও (43-52) কিমি উন্নতিসাধন	বর্ধমান দক্ষিণ রাজপথ বিভাগ	20-03-2017	13.67	12.50
6	বোলপুর-পালিতপুর সড়কের, 12.7 কিমি থেকে 25.7 কিমি প্রশস্তকরণ ও সুদৃঢ়করণ	বীরভূম পি ডব্লিউ বিভাগ	31-07-2018	38.60	38.49
7	ফুলাইপুর হয়ে সেওরাকুড়ি-কুলকুড়ি সড়কের 0.00 কিমি থেকে 9.50 কিমি প্রশস্তকরণ ও সুদৃঢ়করণ এবং মোঃ বাজারের সাথে সংযোগস্থাপন	বীরভূম পি ডব্লিউ বিভাগ	12-11-2016	4.95	4.78
8	হিঙ্গলগঞ্জ দুলদুলি সড়কের, 12.5 কিমি থেকে 3.6 কিমি প্রশস্তকরণ ও সুদৃঢ়করণ	বারাসাত পি ডব্লিউ বিভাগ	01-10-2016	7.46	7.62

পরিশিষ্ট – 10 ক

(অনুচ্ছেদ 2.7.1.3 পৃষ্ঠা-19 দ্রষ্টব্য)

যান গণনা না করে যে সকল কাজ হয় তার বিবৃতি

ক্রমিক সংখ্যা	বিভাগ	কাজের নাম	অনুমিত মূল্য (কোটি টাকায়)
1	বর্ধমান দক্ষিণ রাজপথ বিভাগ	মির্জাপুর-কালীগ্রাম-কুসুমগ্রাম-সমুদ্রনগর সড়কের, (0-2) কিমি, (17-19) কিমি, (32-38) কিমি ও (43-52) কিমি উন্নতিসাধন	13.67
2	বীরভূম রাজপথ বিভাগ-II	সিউড়ি-রাজনগর সড়কের (4 কিমি থেকে 9 কিমি, 14 কিমি থেকে 21.5 কিমি এবং 22.5 কিমি থেকে 26 কিমি) উন্নতিসাধন	10.45
3	বীরভূম রাজপথ বিভাগ-II	রাজনগর-খারাসোল সড়কের 10.00 কিমি থেকে 19.80 কিমি উন্নতিসাধন	5.85
4	বীরভূম রাজপথ বিভাগ-II	জয়দেব-কেন্দুলী-ইলামবাজার সড়কের, 6.00 কিমি থেকে 11.00 কিমি সুদৃঢ়করণ	3.87
মোট	**দুটি বিভাগ**		**33.84**

পরিশিষ্ট – 10 খ

(অনুচ্ছেদ 2.7.1.3, পৃষ্ঠা-19 দ্রষ্টব্য)

যে সকল রাজ্য রাজপথ ও প্রধান জেলার রাস্তার কাজে পর্যাপ্ত যান গণনা হয়নি তার বিবৃতি

ক্রমিক সংখ্যা	বিভাগ	কাজের নাম	অনুমিত মূল্য (কোটি টাকায়)
1.	আলিপুরদুয়ার পি ডব্লিউ বিভাগ	আলিপুরদুয়ার-পাতলাখাওয়া সড়কের, 0.00 কিমি থেকে 14.50 কিমি সুদৃঢ়করণ	8.48
2.	আলিপুরদুয়ার পি ডব্লিউ বিভাগ	আলিপুরদুয়ার-ভলকা সড়কের 11.275 কিমি-14.50 কিমি, 19.00 কিমি-19.70 কিমি এবং 20.20-21.50 কিমি পর্যন্ত আপগ্রেডেশন ক্রস ড্রেনেজের কাজ সহ সুদৃঢ়করণ	4.32
3.	কোচবিহার পি ডব্লিউ বিভাগ	বিবেকানন্দ সড়কের 0.00 কিমি থেকে 2 কিমি প্রশস্তকরণ এবং আই আর কিউ	3.70
4.	বাঁকুড়া পি ডব্লিউ বিভাগ	বেলিয়াতোড়-সোনামুখী পাত্রসায়র সড়কের 0 কিমি থেকে 20 কিমি প্রশস্তকরণ ও সুদৃঢ়করণ	40.70
5.	বর্ধমান পি ডব্লিউ বিভাগ	মেমারি-মন্তেশ্বর সড়কের, 0.00 কিমি থেকে 31.30 কিমি প্রশস্তকরণ ও সুদৃঢ়করণ	63.70
6.	বর্ধমান পি ডব্লিউ বিভাগ	বর্ধমান-কালনা সড়কের, 27 কিমি থেকে 51 কিমি প্রশস্তকরণ ও সুদৃঢ়করণ	40.90
7.	বর্ধমান পি ডব্লিউ বিভাগ	মহাচাঁদ সড়কের, 0.00 কিমি থেকে 10.45 কিমি প্রশস্তকরণ ও সুদৃঢ়করণ	16.64
8.	বর্ধমান দক্ষিণ রাজপথ বিভাগ	কালনা-বৈদ্যপুর সড়কের, 0.00 কিমি থেকে 8.00 কিমি সুদৃঢ়করণ	11.06
9.	বর্ধমান দক্ষিণ রাজপথ বিভাগ	হাটগোবিন্দপুর-পূর্ববালিশা সড়কের, 0.00 কিমি থেকে 15.36 কিমি সুদৃঢ়করণ ও উন্নতিকরণ	35.83
10.	বীরভূম পি ডব্লিউ বিভাগ	বোলপুর-পালিতপুর সড়কের, 12.7 কিমি থেকে 25.7 কিমি প্রশস্তকরণ ও সুদৃঢ়করণ	38.60
11.	কোচবিহার রাজপথ বিভাগ	কোচবিহার-বানেশ্বর-আলিপুরদুয়ার সড়কের (এইচ-16), 0.0 কিমি থেকে 9.00 কিমি ব্যতীত (1.80 কিমি থেকে 2.90 কিমি) প্রশস্তকরণ ও সুদৃঢ়করণ	30.07

ক্রমিক সংখ্যা	বিভাগ	কাজের নাম	অনুমিত মূল্য (কোটি টাকায়)
12.	কোচবিহার রাজপথ বিভাগ	রানীরহাটকামাত-চ্যাংরাবান্ধা সড়কের, 0.00 কিমি থেকে 5.76 কিমি প্রশস্তকরণ ও সুদৃঢ়করণ	19.25
13.	বাঁকুড়া রাজপথ বিভাগ	তালডাংরা-পাঁচমুড়া-চৌবেতা সড়কের, 0.00 কিমি থেকে 10.00 কিমি প্রশস্তকরণ ও সুদৃঢ়করণ	12.51
14.	বর্ধমান উত্তর রাজপথ বিভাগ	বলগোনা-চন্দ্রপুর সড়কের (এম ডি আর), 7.00 কিমি থেকে 14.50 কিমি সুদৃঢ়করণ	15.07
15.	বর্ধমান উত্তর রাজপথ বিভাগ	রামজীবনপুর-কেতুগ্রাম-কাটোয়া (ফুটিসাঁকো থেকে জাজিগ্রাম) এর প্রশস্তকরণ ও সুদৃঢ়করণ, 76.00 কিমি থেকে 102.00 কিমি	68.52
16.	বীরভূম রাজপথ বিভাগ-I	চৌহাট্টা-হাতিয়া-সিনথিয়া সড়কের আই আর কিউ, 0.00 কিমি থেকে 18.80 কিমি	11.09
17.	বীরভূম রাজপথ বিভাগ-I	রামপুরহাট-তারাপিট সড়কের, 0.00 কিমি থেকে 7.00 কিমি লিংক সহ আটলা থেকে 0.00 কিমি-2.617 কিমি, (5.00 কিমি থেকে 7.00 কিমি অংশের জন্য অবশিষ্ট কাজ) প্রশস্তকরণ ও সুদৃঢ়করণ এবং সৌন্দর্যায়ন	40.23
18.	বীরভূম রাজপথ বিভাগ-II	জয়দেব-কেন্দুলি-ইলামবাজার সড়কের, 0.00 কিমি থেকে 6.00 কিমি সুদৃঢ়করণ	8.04
19.	বীরভূম রাজপথ বিভাগ-II	মোল্লারপুর-মাজিপাড়া-বোলপুর সড়কের (এসএইচ-13), 33.86 কিমি থেকে 49.46 কিমি প্রশস্তকরণ ও সুদৃঢ়করণ	30.31
মোট	**11টি বিভাগ**		**499.02**

পরিশিষ্ট – 10 গ

(অনুচ্ছেদ-2.7.1.3, পৃষ্ঠা-19 দ্রষ্টব্যঃ)

যে সকল গ্রামীণ পথ ও অন্যান্য জেলার রাস্তার কাজে পর্যাপ্ত যান গণনা হয়নি তার বিবৃতি

ক্রমিক সংখ্যা	বিভাগ	কাজের নাম	আনুমানিক মূল্য (কোটি টাকায়)
1	কোচবিহার পি ডব্লিউ বিভাগ	বুড়িরহাট চৌপাঠী সালমারা সড়কের, 0 কিমি থেকে 11 কিমি প্রশস্তকরণ ও সুদৃঢ়করণ	11.17
2	বর্ধমান পি ডব্লিউ বিভাগ	মন্তেশ্বর-দেনুর-পুটশুড়ি সড়কের, 0.00 কিমি থেকে 8.29 কিমি প্রশস্তকরণ ও সুদৃঢ়করণ	10.79
3	বীরভূম রাজপথ বিভাগ -II	কুকুটিয়া সড়ক হয়ে দুবরাজপুর-খয়রাসোল সড়কের, 0.00 কিমি থেকে 5.6 কিমি প্রশস্তকরণ ও সুদৃঢ়করণ	5.71
4	বীরভূম রাজপথ বিভাগ -II	পাঁচড়া-খয়রাসোল সড়কের, 0.00 কিমি থেকে 8.60 কিমি প্রশস্তকরণ ও সুদৃঢ়করণ	9.22
মোট	**তিনটি বিভাগ**		**36.89**

পরিশিষ্ট – 10 ঘ

(অনুচ্ছেদ-2.7.1.3, পৃষ্ঠা-19 দ্রষ্টব্য)

বিবৃতি যেখানে যান গণনা শুধুমাত্র এক মরসুমে করা হয়েছে

ক্রমিক সংখ্যা	বিভাগ	কাজের নাম	আনুমানিক মূল্য (কোটি টাকায়)
i.	কোচবিহার পি ডব্লিউ বিভাগ	দুদুয়ার পাড় থেকে ফুলবাড়ি হাঁসপাতাল মোড় সড়কের আই আর কিউ	3.08
ii.	কোচবিহার পি ডব্লিউ বিভাগ	বুড়িরহাট চৌপাঠী থেকে সালমারা বাজার সড়কের, 0 কিমি থেকে 11 কিমি (ভি আর) প্রশস্তকরণ ও সুদৃঢ়করণ	11.17
iii.	কোচবিহার পি ডব্লিউ বিভাগ	রংপুর ডাইভারশন গ্রামীণ পথ (নন বিটুমিনাস-বিটুমিনাস সড়ক), 0.00 কিমি থেকে 5.00 কিমি উন্নতিকরণ	2.42
iv.	কোচবিহার পি ডব্লিউ বিভাগ	আতিয়াবাড়ি-ফকিরতাকিয়া-কুরশাহাট সড়কের, 11.97 কিমি থেকে 13.33 কিমি (ও ডি আর) প্রশস্তকরণ ও সুদৃঢ়করণ	1.25
v.	বাঁকুড়া পি ডব্লিউ বিভাগ	রাজগ্রাম-সুর্পানগর সড়কের বিদ্যমান গাড়িপথ, 0.00 কিমি থেকে 8.75 কিমি প্রশস্তকরণ ও সুদৃঢ়করণ	8.23
vi.	বাঁকুড়া পি ডব্লিউ বিভাগ	পিত্রবনি কান্তবনি হয়ে ভেদুয়া-সালবেদিয়া সড়কের সুদৃঢ়করণ, 0.00 কিমি থেকে 18.40 কিমি (ভেদুয়া থেকে কান্তবনি) এবং জুনবেদিয়া-আমরাকানন সড়কের, 0.00 কিমি থেকে 10.494 কিমি (জুনবেদিয়া–সোনাধা মোড়) প্রশস্তকরণ ও সুদৃঢ়করণ	25.28
vii.	বর্ধমান পি ডব্লিউ বিভাগ	মন্তেশ্বর-দেনুর-পুটসুরি সড়কের প্রশস্তকরণ ও সুদৃঢ়করণ, 0.00 কিমি থেকে 8.29 কিমি	10.79
viii.	বর্ধমান পি ডব্লিউ বিভাগ	চাটনী-কুমিরপাড়া সড়কের, 0.00 কিমি থেকে 15.90 কিমি প্রশস্তকরণ ও সুদৃঢ়করণ	18.04
ix.	বর্ধমান দক্ষিণ রাজপথ বিভাগ	বাদুলীয়া-খণ্ডঘোষ সড়কের, 0.00 কিমি থেকে 17.50 কিমি সুদৃঢ়করণ	13.01
x.	বর্ধমান দক্ষিণ রাজপথ বিভাগ	মেমারি-II ব্লকের মধ্যে গান্তিমোড় থেকে গান্ধর্বপুর, 4.150 কিমি রাস্তা নির্মাণ	3.61
xi.	বীরভূম পি ডব্লিউ বিভাগ	কেন্দুয়া-বাঁশরা সড়কের (ও ডি আর), 0.00 কিমি থেকে 10.00 কিমি উন্নতিসাধন ও সুদৃঢ়করণ	7.45
xii.	বীরভূম পি ডব্লিউ বিভাগ	বাগডোগলা থেকে জয়রামপুর সড়কের, 0.00 কিমি থেকে 6.70 কিমি সুদৃঢ়করণ	6.91
xiii.	বীরভূম পি ডব্লিউ বিভাগ	সেওরাকুড়ি-কুলকুড়ি সড়কের 0.00 কিমি থেকে 9.50 কিমি প্রশস্তকরণ ও সুদৃঢ়করণ এবং ফুলাইপুর হয়ে মোঃ বাজারের সাথে সংযোগস্থাপন,	4.95
xiv.	দক্ষিণ 24 পরগনা পি ডব্লিউ বিভাগ	বেতবেড়িয়া স্টেশন থেকে ধোসা সড়কের, 0.00 কিমি থেকে 13.00 কিমি সুদৃঢ়করণ	11.98
xv.	দক্ষিণ 24 পরগনা পি ডব্লিউ বিভাগ	নাট্যাগাছি থেকে চীনের মোড় সড়কের, 0.00 কিমি থেকে 4.650 কিমি সুদৃঢ়করণ	7.04
xvi.	দক্ষিণ 24 পরগনা পি ডব্লিউ বিভাগ	পিয়ালি সড়ক হয়ে চম্পাহাটি থেকে উত্তরভাগের, 0.00 কিমি থেকে 10.40 কিমি প্রশস্তকরণ ও সুদৃঢ়করণ	18.61
xvii.	আলিপুরদুয়ার রাজপথ বিভাগ	ভাটিবাড়িতে খাটাজানি সড়কের, 0 কিমি থেকে 10.55 কিমি (ভি আর) প্রশস্তকরণ ও সুদৃঢ়করণ	9.64
xviii.	আলিপুরদুয়ার রাজপথ বিভাগ	ভলকা সড়ক-চেপানি শান্তিনগর হাই রোড মোড়, 0.00 কিমি থেকে 6.10 কিমি (ভি আর) প্রশস্তকরণ ও সুদৃঢ়করণ	8.67

ক্রমিক সংখ্যা	বিভাগ	কাজের নাম	আনুমানিক মূল্য (কোটি টাকায়)
xix.	আলিপুরদুয়ার রাজপথ বিভাগ	বাঞ্ছকুমারী জি পি অফিস-কালচিনি ব্লক সীমান্ত সড়ক, 0.00 কিমি থেকে 6.53 কিমি (ভি আর) নির্মাণ	8.22
xx.	কোচবিহার রাজপথ বিভাগ	দাওয়াগুড়ি বাজার থেকে কালজানি স্বাস্থ্য কেন্দ্র সড়কের (সাত কিমি), 0.00 কিমি থেকে 5.64 কিমি প্রশস্তকরণ ও সুদৃঢ়করণ	8.84
xxi.	কোচবিহার রাজপথ বিভাগ	টেরেরপাড় 2.50 কিমি হয়ে কদমতলা (এস এইচ-16-এর 90 কিমিতে) থেকে বগার বাজার সড়কের (কাকিনা সড়কের তিন কিমিতে)	5.75
xxii.	কোচবিহার রাজপথ বিভাগ	জয়ন্তী বাজারে এক লেনের গাড়িপথ থেকে উনিশবিশ জি পি অফিস সড়ক, 0.00 কিমি থেকে 6.54 কিমি (ভি আর) নির্মাণ	8.66
xxiii.	বাঁকুড়া রাজপথ বিভাগ	ঝাঁটিপাহাড়ি-কাশিপুর সড়কের, 0.00 কিমি থেকে 12.01 কিমি (ভি আর) প্রশস্তকরণ ও সুদৃঢ়করণ	34.24
xxiv.	বর্ধমান উত্তর রাজপথ বিভাগ	কোমরপুর-চাক্তা সড়কের, 0.00 কিমি থেকে 8.00 কিমি (ও ডি আর) প্রশস্তকরণ ও সুদৃঢ়করণ	7.52
xxv.	বীরভূম রাজপথ বিভাগ-I	হাসান মোড় হয়ে মারগ্রাম-সারধা (সেলমাইল) সড়কের, 0.00 কিমি থেকে 13.40 কিমি (ভি আর) প্রশস্তকরণ ও সুদৃঢ়করণ প্রশস্তকরণ ও সুদৃঢ়করণ	15.67
xxvi.	বীরভূম রাজপথ বিভাগ-I	রাজগ্রাম-মোহনপুর সড়কের, 0.00 কিমি থেকে 6.00 কিমি এবং 6.00 কিমি থেকে 13.00 কিমি প্রশস্তকরণ ও সুদৃঢ়করণ	17.37
xxvii.	বীরভূম রাজপথ বিভাগ-II	দুবরাজপুর-খয়রাসোল সড়কের, 0.00 কিমি থেকে 5.60 কিমি প্রশস্তকরণ ও সুদৃঢ়করণ	5.71
xxviii.	বীরভূম রাজপথ বিভাগ-II	পাঁচড়া-খয়রাসোল সড়কের, 0.00 কিমি থেকে 8.60 কিমি প্রশস্তকরণ ও সুদৃঢ়করণ	9.22
xxix.	বীরভূম রাজপথ বিভাগ-II	হিরাকুনি-আলিগড় সড়কের, 4.90 কিমি থেকে 13.70 কিমি প্রশস্তকরণ ও সুদৃঢ়করণ	10.7
xxx.	বারাসাত রাজপথ বিভাগ-I	হাড়োয়া অটো স্ট্যান্ডে নতুনহাট সড়কের 0.00 কিমি থেকে 9.50 কিমি পোক্ত ফুটপাথের কাজ,	31.56
মোট	**13টি বিভাগ**	**30 কাজ**	**335.59**

পরিশিষ্ট – 10 ঙ

(অনুচ্ছেদ-2.7.1.3, পৃষ্ঠা-20 দ্রষ্টব্য)

বিবৃতি যেখানে যান গণনার অবস্থান উল্লেখ করা হয়নি

ক্রমিক সংখ্যা	বিভাগ	কাজের নাম	আনুমানিক মূল্য (কোটি টাকায়)
1.	বর্ধমান উত্তর রাজপথ বিভাগ	বলগোনা চন্দ্রপুর সড়কের, 7 কিমি থেকে 14.5 কিমি সুদৃঢ়করণ	15.07
2.	বর্ধমান উত্তর রাজপথ বিভাগ	কোমরপুর-চাক্তা সড়কের, 0 কিমি থেকে 8 কিমি (ও ডি আর) প্রশস্তকরণ ও সুদৃঢ়করণ	7.52
3.	বীরভূম রাজপথ বিভাগ-II	হিরাকুনি-আলিগড় সড়কের প্রশস্তকরণ ও সুদৃঢ়করণ, 4.90 কিমি থেকে 13.70 কিমি (ভি আর)	10.70
4.	দক্ষিণ 24 পরগনা রাজপথ বিভাগ	মহিষগোটের খুঁটি থেকে ছাত্তা বাজার সড়কের সুদৃঢ়করণ, 0.00 কিমি থেকে 6.30 কিমি	7.88
5.	দক্ষিণ 24 পরগনা রাজপথ বিভাগ	সানজুয়া-মহেশতলা সড়কের, 0.00 কিমি থেকে 7.10 কিমি সুদৃঢ়করণ	8.15
6.	দক্ষিণ 24 পরগনা রাজপথ বিভাগ	শিখারপুর-কুলটি ক্যানেল সড়কের, 3.500 কিমি থেকে 12.550 কিমি (এম ডি আর) প্রশস্তকরণ ও সুদৃঢ়করণ	30.14
7.	দক্ষিণ 24 পরগনা রাজপথ বিভাগ	বীরবিরহাট-গোতাখাত সড়ক 4.20 কিমি থেকে 5.70 কিমি নির্মাণ	4.35
8.	বারাসাত রাজপথ বিভাগ-I	বশিরহাট-পিফা-রাঘবপুর সড়কের, 11 কিমি থেকে 27 কিমি সুদৃঢ়করণ	30.15
9.	কোচবিহার পি ডব্লিউ বিভাগ	রংপুর ডাইভারশন ভিলেজ পাথ (নন বিটুমিনাস-বিটুমিনাস সড়কে, 0.00 কিমি থেকে 5.00 কিমি উন্নতিকরণ	2.42
10.	কোচবিহার পি ডব্লিউ বিভাগ	আতিয়াবাড়ি-ফকিরতাকিয়া-কুরশাহাট সড়কের, 11.97 কিমি থেকে 13.33 কিমি (ও ডি আর) প্রশস্তকরণ ও সুদৃঢ়করণ	1.25
11.	বর্ধমান পি ডব্লিউ বিভাগ	কুসুমগ্রাম-সমাসপুর সড়কের, 0.00 কিমি থেকে 12.00 কিমি সুদৃঢ়করণ	9.38
12.	বর্ধমান দক্ষিণ রাজপথ বিভাগ	কালনা-বৈদ্যপুর সড়কের, 0.00 কিমি থেকে 8.00 কিমি সুদৃঢ়করণ	11.06
13.	বর্ধমান দক্ষিণ রাজপথ বিভাগ	হাটগোবিন্দপুর-পূর্ববালিশা সড়কের, 0 কিমি থেকে 15.36 কিমি প্রশস্তকরণ ও সুদৃঢ়করণ	35.83
14.	বর্ধমান দক্ষিণ রাজপথ বিভাগ	মেমারি-II ব্লকের মধ্যে গান্টিমোড়-গান্ধর্বপুর রাস্তা, 4.150 কিমি নির্মাণ	3.61
15.	দক্ষিণ 24 পরগনা পি ডব্লিউ বিভাগ	ক্যানিং ডক ঘাটের (অটো স্ট্যান্ড) ব্যাঘ্র প্রকল্প অফিস-উত্তর তালদী জনকল্যাণ মোড় রোড, 0.00 কিমি থেকে 8.10 কিমি-এর প্রশস্তকরণ ও সুদৃঢ়করণ	14.53
16.	দক্ষিণ 24 পরগনা পি ডব্লিউ বিভাগ	পিয়ালি সড়ক হয়ে চম্পাহাটি থেকে উত্তরভাগের সড়কের প্রশস্তকরণ ও সুদৃঢ়করণ, 0.00 কিমি থেকে 10.40 কিমি	18.61
মোট	**আটটি বিভাগ**	**16 টি কাজ**	**211.65**

পরিশিষ্ট – 10 চ

(অনুচ্ছেদ 2.7.1.3 পৃষ্ঠা-20 দ্রষ্টব্য)

বিবৃতি যেখানে কোনো ফিল্ড ডেটা পাওয়া যায়নি

ক্রমিক সংখ্যা	বিভাগ	কাজের নাম	আনুমানিক মূল্য (কোটি টাকায়)
1.	আলিপুরদুয়ার পি ডব্লিউ বিভাগ	আলিপুরদুয়ার-ভলকা সড়কের 11.275 কিমি থেকে 14.50 কিমি, 19.00 কিমি থেকে 19.70 কিমি এবং 20.20 কিমি থেকে 21.50 কিমি পর্যন্ত আপগ্রেডেশন ক্রস ড্রেনেজ কাজ সহ সুদৃঢ়করণ	4.32
2.	কোচবিহার পি ডব্লিউ বিভাগ	বুড়িরহাট-চৌপাঠী সালমারা সড়কের, 0 কিমি থেকে 11 কিমি প্রশস্তকরণ ও সুদৃঢ়করণ	11.17
3.	বর্ধমান পি ডব্লিউ বিভাগ	মেমারি-মন্তেশ্বর সড়কের, 0.00 কিমি থেকে 31.30 কিমি প্রশস্তকরণ ও সুদৃঢ়করণ	63.70
4.	বর্ধমান পি ডব্লিউ বিভাগ	মহাচাঁদ সড়কের, 0.00 কিমি থেকে 10.45 কিমি প্রশস্তকরণ ও সুদৃঢ়করণ	16.64
5.	বর্ধমান পি ডব্লিউ বিভাগ	মন্তেশ্বর-দেনুর-পুটশুড়ি সড়কের, 0.00 কিমি থেকে 8.29 কিমি প্রশস্তকরণ ও সুদৃঢ়করণ	10.79
6.	বর্ধমান দক্ষিণ রাজপথ বিভাগ	মেমারি জৌগ্রাম সড়কের, 0 কিমি থেকে 10.50 কিমি সুদৃঢ়করণ	10.57
7.	বর্ধমান দক্ষিণ রাজপথ বিভাগ	মেমারি-II ব্লকের মধ্যে গান্তিমোড় থেকে গান্ধর্বপুর, 4.150 কিমি রাস্তা নির্মাণ,	3.61
8.	বীরভূম পি ডব্লিউ বিভাগ	বোলপুর-পালিতপুর সড়কের, 12.7 কিমি থেকে 25.7 কিমি	38.60
9.	বীরভূম পি ডব্লিউ বিভাগ	ফুলাইপুর হয়ে সেওরাকুড়ি-কুলকুড়ি সড়কের প্রশস্তকরণ ও সুদৃঢ়করণ এবং মোঃ বাজারের সাথে সংযোগস্থাপন, 0.00 কিমি থেকে 9.50 কিমি	4.95
10.	বারাসাত পি ডব্লিউ বিভাগ	হিঙ্গলগঞ্জ দুলদুলি সড়কের 12.5 কিমি থেকে 33.6 কিমি সুদৃঢ়করণ,	7.46
11.	আলিপুরদুয়ার রাজপথ বিভাগ	সিলবাড়ি-সালকুমারহাট সড়কের, 0.00 কিমি থেকে 10.84 কিমি প্রশস্তকরণ ও সুদৃঢ়করণ	8.28
12.	আলিপুরদুয়ার রাজপথ বিভাগ	আলিপুরদুয়ার-কুমারগ্রাম সড়কের; 0.00 কিমি থেকে 2.00 কিমি, প্রশস্তকরণ ও সুদৃঢ়করণ এবং 3.00 কিমি থেকে 4.50 কিমি সারফেসিং কাজ	8.40
13.	আলিপুরদুয়ার রাজপথ বিভাগ	আলিপুরদুয়ার-কুমারগ্রাম সড়কের, 2.00 কিমি থেকে 3.00 কিমি এবং 6.90 কিমি থেকে 19.50 কিমি সুদৃঢ়করণ	8.92
14.	আলিপুরদুয়ার রাজপথ বিভাগ	ভাটিবাড়ি থেকে খাটাজানি সড়কের, 0 কিমি থেকে 10.55 কিমি (ভি আর) সুদৃঢ়করণ	9.64
15.	আলিপুরদুয়ার রাজপথ বিভাগ	ভলকা সড়ক থেকে চেপানি শান্তি নগর হাই রোডের, 0.00 কিমি থেকে 6.10 কিমি প্রশস্তকরণ ও সুদৃঢ়করণ	8.67
16.	আলিপুরদুয়ার রাজপথ বিভাগ	বাঞ্চুকুমারী জি পি অফিস-কালচিনি ব্লক বর্ডার সড়কের, 0 কিমি থেকে 6.53 কিমি (ভি আর) নির্মাণ	8.22
17.	কোচবিহার রাজপথ বিভাগ	কোচবিহার-বানেশ্বর-আলিপুরদুয়ার সড়কের (এস এইচ-12এ), 9.00 কিমি থেকে 19.20 কিমি প্রশস্তকরণ ও সুদৃঢ়করণ	28.35
18.	কোচবিহার রাজপথ বিভাগ	কোচবিহার-বানেশ্বর-আলিপুরদুয়ার সড়কের (এস এইচ-16), 0.00 কিমি থেকে 9.00 কিমি (1.80 কিমি থেকে 2.90 কিমি ছাড়া) প্রশস্তকরণ ও সুদৃঢ়করণ	30.07

ক্রমিক সংখ্যা	বিভাগ	কাজের নাম	আনুমানিক মূল্য (কোটি টাকায়)
19.	কোচবিহার রাজপথ বিভাগ	সিতালকুচি-গোসানিমারী সড়কের 0.00 কিমি থেকে 16.55 কিমি এবং আদাবাড়ীঘাট সিতাই সড়কের, 0.00 কিমি থেকে 8.23 কিমি প্রশস্তকরণ ও সুদৃঢ়করণ	65.42
20.	কোচবিহার রাজপথ বিভাগ	রানিরহাটকামাত-চ্যাংড়াবান্ধা সড়কের, 0.00 কিমি থেকে 5.76 কিমি প্রশস্তকরণ ও সুদৃঢ়করণ	19.25
21.	কোচবিহার রাজপথ বিভাগ	দাওয়াগুড়ি বাজারের থেকে কালজানি স্বাস্থ্য কেন্দ্র (সাত কিমিতে) সড়কের, 0.00 কিমি থেকে 5.64 কিমি প্রশস্তকরণ ও সুদৃঢ়করণ	8.84
22.	কোচবিহার রাজপথ বিভাগ	কদমতলা (এস এইচ-16-এর 90.00 কিমিতে) থেকে বগার বাজার সড়কের (কাকিনা সড়কের তিন কিমিতে) টেরেরপাড় হয়ে 2.50 কিমি প্রশস্তকরণ ও সুদৃঢ়করণ	5.75
23.	কোচবিহার রাজপথ বিভাগ	জয়ন্তী বাজারে থেকে অফিস সড়ক অবধি এক লেনের গাড়িপথ, 0.00 কিমি থেকে 6.540 কিমি (ভি আর) নির্মাণ	8.66
24.	বাঁকুড়া রাজপথ বিভাগ	তালডাংরা-পাঁচমুড়া-চৌবেতা রোয়ার সড়কের, 0.00 কিমি থেকে 10.00 কিমি প্রশস্তকরণ ও সুদৃঢ়করণ	12.51
25.	বাঁকুড়া রাজপথ বিভাগ	সালতোড়া-মুরুলিয়া সড়কের, 0.00 কিমি থেকে 12.70 কিমি সুদৃঢ়করণ	24.37
26.	বাঁকুড়া রাজপথ বিভাগ	সিমলাপাল-খাতরা সড়কের (এস এইচ-2), 0.00 কিমি থেকে 26.24 কিমি, সিঙ্গেল লেন গাড়িপথ থেকে 2-লেন গাড়িপথ প্রশস্তকরণ ও সুদৃঢ়করণ	52.42
27.	বাঁকুড়া রাজপথ বিভাগ	সালতোড়া-মেজিয়া সড়কের, 0.00 কিমি থেকে 19.17 কিমি প্রশস্তকরণ ও সুদৃঢ়করণ	40.03
28.	বাঁকুড়া রাজপথ বিভাগ	নাবান্দা-জয়কৃষ্ণপুর সড়কের, 10.00 কিমি থেকে 28.60 কিমি (আর আই ডি এফ-XXII) প্রশস্তকরণ ও সুদৃঢ়করণ	24.64
29.	বাঁকুড়া রাজপথ বিভাগ	ঝান্টিপাহাড়ি-কাশিপুর সড়কের, 0 কিমি থেকে 12.01 কিমি (ভি আর) প্রশস্তকরণ ও সুদৃঢ়করণ	34.24
30.	বাঁকুড়া রাজপথ বিভাগ	রাঙামাটি-অসুরিয়া-ডেজুরি সড়কের, 0.00 কিমি থেকে 16.65 কিমি সুদৃঢ়করণ	17.02
31.	বর্ধমান উত্তর রাজপথ বিভাগ	বলগোনা চন্দ্রপুর সড়কের, 7 কিমি থেকে 14.5 কিমি সুদৃঢ়করণ	15.07
32.	বর্ধমান উত্তর রাজপথ বিভাগ	কোমরপুর-চাকটা সড়কের, 0 কিমি থেকে 8 কিমি (ও ডি আর) প্রশস্তকরণ ও সুদৃঢ়করণ	7.52
33.	বর্ধমান উত্তর রাজপথ বিভাগ	রামজীবনপুর-কেতুগ্রাম-কাটোয়া (ফুটিসাঁকো থেকে জাজিগ্রাম) সড়কের, 76.00 কিমি থেকে 102.00 কিমি প্রশস্তকরণ ও সুদৃঢ়করণ	68.52
34.	বর্ধমান উত্তর রাজপথ বিভাগ	i) কাশেমনগর-নতুনহাট-শ্রীখন্দা রোড-থেকে মাঝিগ্রাম এইচ সি সড়ক, 0.00 কিমি থেকে 2.50 কিমি, ii) মাঝিগ্রাম এইচ সি থেকে কাটোয়া-চুরপূর্ণি-বিলেশ্বর-পালিতা সড়ক, 0.00 কিমি থেকে 11.40 কিমি এবং iii) কাটোয়া-চুরপূর্ণি-বিলেশ্বর-পালিতা সড়ক, 0.00 কিমি থেকে 3.60 কিমি প্রশস্তকরণ ও সুদৃঢ়করণ	38.75
35.	বর্ধমান উত্তর রাজপথ বিভাগ	গুগনা-গুসকরা-মানকার সড়কের (এস এইচ-14), 5.00 কিমি থেকে 18.15 কিমি (2-লেন) এবং 21.40 কিমি থেকে 29.50 কিমি (বাঁধানো ধার সহ 2-লেন) এর প্রশস্তকরণ ও সুদৃঢ়করণ	53.44

ক্রমিক সংখ্যা	বিভাগ	কাজের নাম	আনুমানিক মূল্য (কোটি টাকায়)
36.	বর্ধমান উত্তর রাজপথ বিভাগ	কাসেমনগর-নতুনহাট-শ্রীখণ্ড সড়কের (এম ডি আর), 10.00 কিমি থেকে 18.00 কিমি সুদৃঢ়করণ	10.48
37.	বর্ধমান উত্তর রাজপথ বিভাগ	কয়ছর-নন্দীগ্রাম সড়কের (এম ডি আর), 13 কিমি থেকে 26.70 কিমি সুদৃঢ়করণ	21.85
38.	বর্ধমান উত্তর রাজপথ বিভাগ	ভাতার বনপাস সড়কের 0 কিমি থেকে 14.5 কিমি সুদৃঢ়করণ,	9.63
39.	বর্ধমান উত্তর রাজপথ বিভাগ	সপ্তগ্রাম-ত্রিবেণী-কালনা-কাটোয়া সড়কের, 83 কিমি থেকে 102.34 কিমি প্রশস্তকরণ ও সুদৃঢ়করণ	53.53
40.	বীরভূম রাজপথ বিভাগ-I	নলহাটি-রাজগ্রাম সড়কের (এস এইচ-7), 0.00 কিমি (নলহাটি) থেকে 15.00 কিমি (মুরারই) সুদৃঢ়করণ	35.97
41.	বীরভূম রাজপথ বিভাগ-I	নলহাটি বাই পাস রোডের বিদ্যমান 2-লেনের গাড়িপথ, 0.00 কিমি থেকে 3.00 কিমি (বাঁধানো ধার সহ 1.50 মিটার চওড়া) প্রশস্তকরণ ও সুদৃঢ়করণ	7.12
42.	বীরভূম রাজপথ বিভাগ-I	চৌহাট্টা-হাতিয়া-সাঁইথিয়া সড়কের আই আর কিউ 0.00 কিমি থেকে 18.80 কিমি	11.09
43.	বীরভূম রাজপথ বিভাগ-I	তিলপাড়া-মাসাঞ্জোরে সড়কের প্রশস্তকরণ ও সুদৃঢ়করণ, 0.00 কিমি থেকে 8.00 কিমি	8.42
44.	বীরভূম রাজপথ বিভাগ-I	আটলা, 0.00 কিমি থেকে 2.617 কিমি লিংক সহ রামপুরহাট-তারাপিট সড়কের, 0.00 কিমি থেকে 7.00 কিমি সৌন্দর্যায়ন এবং প্রশস্তকরণ ও সুদৃঢ়করণ	40.23
45.	বীরভূম রাজপথ বিভাগ-I	হাসান মোড় হয়ে মারগ্রাম-সারধা (সেলমাইল) সড়কের, 0 কিমি থেকে 13.40 কিমি (ভি আর) সুদৃঢ়করণ	15.67
46.	বীরভূম রাজপথ বিভাগ-I	রাজগ্রাম-মোহনপুর সড়কের, 0 কিমি থেকে 6 কিমি এবং 6 কিমি থেকে 13 কিমি প্রশস্তকরণ ও সুদৃঢ়করণ	17.37
47.	বীরভূম রাজপথ বিভাগ-I	মুরারাই মিত্রপুর সড়কের বিদ্যমান গাড়িপথ, 0.00 কিমি থেকে 13.15 কিমি সুদৃঢ়করণ ও উন্নয়ন	22.64
48.	বীরভূম রাজপথ বিভাগ-II	কুকুটিয়া সড়ক হয়ে দুবরাজপুর-খয়রাশোল সড়কের, 0.00 কিমি থেকে 5.6 কিমি প্রশস্তকরণ ও সুদৃঢ়করণ	5.71
49.	বীরভূম রাজপথ বিভাগ-II	পাঁচড়া-খয়রাশোলে সড়কের, 0.00 কিমি থেকে 8.60 কিমি প্রশস্তকরণ ও সুদৃঢ়করণ	9.22
50.	বীরভূম রাজপথ বিভাগ-II	জয়দেব-কেন্দুলী-ইলামবাজার সড়কের, 0.00 কিমি থেকে 6.00 কিমি সুদৃঢ়করণ	8.04
51.	বীরভূম রাজপথ বিভাগ-II	মোল্লারপুর-মাজিপাড়া-বোলপুর সড়কের (এস এইচ-13), 33.86 কিমি থেকে 49.46 কিমি প্রশস্তকরণ ও সুদৃঢ়করণ	30.31
52.	বীরভূম রাজপথ বিভাগ-II	আহমেদপুর-কির্ণাহার-রামজীবনপুর (এস এইচ), 0.00 কিমি-29.60 কিমি সড়কের বিদ্যমান 5.50 মি গাড়িপথ থেকে স্ট্যান্ডার্ড 2-লেনের প্রশস্তকরণও সুদৃঢ়করণ	71.73
53.	বীরভূম রাজপথ বিভাগ-II	খাগড়া-জয়দেব সড়ক, 0.00 কিমি থেকে 8.00 কিমি সুদৃঢ়করণ	11.66
54.	বীরভূম রাজপথ বিভাগ-II	হিরাকুনি-আলীগড় সড়কের 4.90 কিমি থেকে 13.70 কিমি প্রশস্তকরণ ও সুদৃঢ়করণ	10.7
55.	বীরভূম রাজপথ বিভাগ-II	কঙ্কালীতলা-লাভপুর সড়কের, 0.00 কিমি থেকে 15.4 কিমি প্রশস্তকরণ ও সুদৃঢ়করণ	9.16

ক্রমিক সংখ্যা	বিভাগ	কাজের নাম	আনুমানিক মূল্য (কোটি টাকায়)
56.	দক্ষিণ 24 পরগনা রাজপথ বিভাগ	মহিষগোটের খুঁটি থেকে ছাত্তা বাজার সড়কের, 0.00 কিমি থেকে 6.30 কিমি সুদৃঢ়করণ	7.88
57.	দক্ষিণ 24 পরগনা রাজপথ বিভাগ	সাঞ্জুয়া-মহেশতলা সড়কের, 0.00 কিমি থেকে 7.10 কিমি প্রশস্তকরণ ও সুদৃঢ়করণ	8.15
58.	দক্ষিণ 24 পরগনা রাজপথ বিভাগ	আনন্দপুর-খড়কি-বয়নান-তারদাহ সড়কের, 0.00 কিমি থেকে 15.10 কিমি প্রশস্তকরণ ও সুদৃঢ়করণ	25.93
59.	দক্ষিণ 24 পরগনা রাজপথ বিভাগ	লাউহাটি ভাঙ্গার বাজার সড়কের, 0.00 কিমি থেকে 15.20 কিমি এবং ভাঙ্গার বাজার থেকে কুলটি ক্যানাল সড়ক, 0.00 কিমি থেকে 2.431 কিমি-এর প্রশস্তকরণ ও সুদৃঢ়করণ	66.58
60.	দক্ষিণ 24 পরগনা রাজপথ বিভাগ	শিখরপুর-কুলটি ক্যানাল সড়কের, 3.500 কিমি থেকে 12.550 কিমি প্রশস্তকরণ ও সুদৃঢ়করণ	30.14
61.	দক্ষিণ 24 পরগনা এইচ ডব্লিউ	গড়িয়া রেলওয়ে স্টেশন-গঙ্গাজোয়ারা সড়কের, 0.00 কিমি থেকে 4.434 কিমি প্রশস্তকরণ ও সুদৃঢ়করণ	16.81
62.	দক্ষিণ 24 পরগনা এইচ ডব্লিউ	বীরবিরহাট-গোতাখাত সড়ক 4.20 কিমি থেকে 5.70 কিমি নির্মাণ	4.35
63.	বারাসাত এইচ ডব্লিউ-I	বসিরহাট-ফিফা-রাঘবপুর সড়কের, 11 কিমি থেকে 27 কিমি সুদৃঢ়করণ	30.15
64.	বারাসাত এইচ ডব্লিউ-I	হাড়োয়া অটো স্ট্যান্ডে নতুনহাট সড়কের 0.00 কিমি থেকে 9.50 কিমি অনমনীয় রাস্তার কাজ	31.56
65.	বারাসাত এইচ ডব্লিউ-I	যশোর রোডে অনমনীয় রাস্তা, 13.70 কিমি থেকে 14.70 কিমি নির্মাণ	17.21
66.	বারাসাত এইচ ডব্লিউ-I	দম দম-লাউহাটি সড়কের, 0.75 কিমি থেকে 12.00 কিমি প্রশস্তকরণ ও সুদৃঢ়করণ	42.93
67.	বারাসাত এইচ ডব্লিউ-I	সরবেরিয়া থেকে ধামাখালী সড়কের প্রশস্তকরণ ও সুদৃঢ়করণ, 0.00 কিমি থেকে 7.96 কিমি এবং 7.96 কিমি থেকে 9.96 কিমি-অনমনীয় রাস্তার কাজ	39.78
মোট	**14 টি বিভাগ**	**67 টি কাজ**	**1,511.81**

পরিশিষ্ট – 11

(অনুচ্ছেদ নম্বর 2.8.1 পৃষ্ঠা-32 দ্রষ্টব্য)

রাস্তার চিহ্নগুলিতে সাত বছরের ডি এল পি বিবেচনা করা হয়নি এমন কাজগুলির বিবৃতি

ক্রমিক সংখ্যা	বিভাগ	কাজের নাম	অনুমিত মূল্য (কোটি টাকায়)
1.	আলিপুরদুয়ার পি ডব্লিউ বিভাগ	আলিপুরদুয়ার-ভলকা সড়কের 11.275 কিমি থেকে 14.50 কিমি, 19.00 কিমি থেকে 19.70 কিমি এবং 20.20 কিমি থেকে 21.50 কিমি পর্যন্ত আপগ্রেডেশন ক্রস ড্রেনেজ কাজ সহ সুদৃঢ়করণ	4.32
2.	কোচবিহার পি ডব্লিউ বিভাগ	দুদুয়ার পাড়-ফুলবাড়ি হাসপাতাল মোড় সড়কের আই আর কিউ	3.08
3.	কোচবিহার পি ডব্লিউ বিভাগ	এম যে এন সড়ক (1.25 কিমি ছেড়ে 0.320 কিমি থেকে 0.620 কিমি), ম্যাগাজিন সড়ক (1.12 কিমি), শিবেন্দ্র নারায়ণ সড়ক (2.04 কিমি), এন এন সড়ক (1.81 কিমি), আর এন সড়কের (1.02 কিমি) যানচলাচলের প্রশস্তকরণ ও উন্নতি।	8.06
4.	কোচবিহার পি ডব্লিউ বিভাগ	বিবেকানন্দ সড়কের, 0 কিমি থেকে 2 কিমি প্রশস্তকরণ ও সুদৃঢ়করণ	3.70
5.	বর্ধমান পি ডব্লিউ বিভাগ	কুসুমগ্রাম-সমাসপুর সড়কের, 0.00 কিমি থেকে 12.00 কিমি সুদৃঢ়করণ	9.38
6.	বর্ধমান পি ডব্লিউ বিভাগ	মহাচাঁদ সড়কের, 0.00 কিমি থেকে 10.45 কিমি প্রশস্তকরণ ও সুদৃঢ়করণ	16.64
7.	বর্ধমান পি ডব্লিউ বিভাগ	মন্তেশ্বর-দেনুর-পুটসুরি সড়কের, 0.00 কিমি থেকে 8.29 কিমি প্রশস্তকরণ ও সুদৃঢ়করণ	10.79
8.	বর্ধমান পি ডব্লিউ বিভাগ	চাটনি-কুমীরপাড়া সড়কের, 0.00 কিমি থেকে 15.90 কিমি প্রশস্তকরণ ও সুদৃঢ়করণ	18.04
9.	বর্ধমান দক্ষিণ রাজপথ বিভাগ	হাটগোবিন্দপুর–পূর্বাবলিশা সড়কের, 0 কিমি থেকে 15.36 কিমি সুদৃঢ়করণ	35.83
10.	বর্ধমান দক্ষিণ রাজপথ বিভাগ	মেমারী জুগ্রাম সড়কের, 0 কিমি থেকে 10.50 কিমি সুদৃঢ়করণ	10.57
11.	বীরভূম পি ডব্লিউ বিভাগ	শ্রীনিকেতন-গোপালনগর সড়কের, 0 কিমি থেকে 5.0 কিমি প্রশস্তকরণ ও সুদৃঢ়করণ	8.27
12.	বীরভূম পি ডব্লিউ বিভাগ	কেন্দুয়া-বাঁশরা সড়কের (ও ডি আর), 0.00 কিমি থেকে 10.00 কিমি উন্নতি ও সুদৃঢ়করণ	7.45
13.	বীরভূম পি ডব্লিউ বিভাগ	বাগডোগলা থেকে জয়রামপুর সড়কের, 0.00 কিমি থেকে 6.70 কিমি সুদৃঢ়করণ	6.91
14.	বারাসাত পি ডব্লিউ বিভাগ	পাইকপাড়া-সুতিয়া সড়কের, 0.00 কিমি থেকে 8.60 কিমি (5.00 কিমি থেকে 7.00 কিমি বিটুমিনাস কাজ বাদে) জরুরী মেরামত ও সারফেসিং	1.53
15.	দক্ষিণ 24 পরগনা পি ডব্লিউ বিভাগ	বেতবেড়িয়া স্টেশন-ধোসা সড়কের, 0.00 কিমি থেকে 13.00 কিমি সুদৃঢ়করণ	11.98
16.	দক্ষিণ 24 পরগনা পি ডব্লিউ বিভাগ	পিয়ালি সড়ক হয়ে চম্পাহাটিকে উত্তরভাগের, 0.00 কিমি থেকে 10.40 কিমি প্রশস্তকরণ ও সুদৃঢ়করণ	18.61
	সাতটি বিভাগ		**175.16**

পরিশিষ্ট – 12

(অনুচ্ছেদ-2.8.2, পৃষ্ঠা-33 দ্রষ্টব্য)

অতিরিক্ত কার্য্যসম্পাদন নিরাপত্তা নেওয়া হয়নি এমন কাজের বিবৃতি

ক্রমিক সংখ্যা	বিভাগ	কাজের নাম	অনুমিত মূল্য (কোটি টাকায়)
1.	বাঁকুড়া পি ডব্লিউ বিভাগ	ইটের কাজ, বালি ভরাট, মাটি ভরাট, সিমেন্ট কংক্রিট ও পাকা ব্লক দিয়ে মাচানতলা থেকে লালবাজার ট্রাফিক মোড় ফুটপাথ নির্মাণ	1.76
2.	বর্ধমান দক্ষিণ রাজপথ বিভাগ	সপ্তগ্রাম-ত্রিবেণী-কালনা-কাটোয়া সড়কের 57.00 কিমি থেকে 64.00 কিমি এবং 75.00 কিমি থেকে 83.00 কিমি জরুরি মেরামতের কাজ	0.42
3.	বর্ধমান দক্ষিণ রাজপথ বিভাগ	রসুলপুর খণ্ডঘোষ-চকপুরোহিত (এস এইচ-8) সড়কের 15.50 কিমি থেকে 25.50 কিমিতে গর্ত ও ক্ষয় মেরামতের জন্য বর্ষা-পরবর্তী খরচের অনুমান	0.17
4.	বর্ধমান দক্ষিণ রাজপথ বিভাগ	সাগরাই-রায়না সড়ক 0.00 কিমি থেকে 2.00 কিমি এবং 3.00 কিমি থেকে 9.00 কিমিতে গর্ত ও ক্ষয় মেরামতের জন্য বর্ষা-পরবর্তী খরচের অনুমান	0.13
5.	বর্ধমান দক্ষিণ রাজপথ বিভাগ	কালনা বৈদ্যপুর সড়ক, 8.00 কিমি থেকে 10.00 কিমি মেরামতের কাজ	0.23
6.	বর্ধমান দক্ষিণ রাজপথ বিভাগ	এসএইচ 13-এ দুর্ঘটনা হ্রাস করার জন্য গঠনমূলক ব্যবস্থা-590.00 কিমি থেকে 597.335 কিমি পর্যন্ত একটি আইল্যান্ড এবং অ্যাপ্রোচ রাস্তা নির্মাণের মাধ্যমে	0.16
7.	বর্ধমান দক্ষিণ রাজপথ বিভাগ	কালনা বৈদ্যপুর সড়ক 10.00 কিমি থেকে 12.00 কিমি মেরামতের কাজ	0.10
8.	বর্ধমান দক্ষিণ রাজপথ বিভাগ	মির্জাপুর-কালিগ্রাম-কুসুমগ্রাম সড়কের 22 কিমিতে একটি 4.00 এম স্প্যান স্ল্যাব কালভার্ট নির্মাণ	0.21
9.	বর্ধমান দক্ষিণ রাজপথ বিভাগ	জুগ্রাম খানপুর সড়কের 4.90 কিমিতে একটি আর সি সি ডাবল সেল বক্স কালভার্ট (2 এম x 2 এম) নির্মাণ	0.22
10.	বর্ধমান দক্ষিণ রাজপথ বিভাগ	এস টি কে কে সড়কের 60 কিমিতে উভয় পাশে পাকা ড্রেনের পাশাপাশি একটি কালভার্ট নির্মাণ	0.32
11.	বর্ধমান দক্ষিণ রাজপথ বিভাগ	বাদলা হয়ে সিঙ্গারকোনে-পান্ডুয়া কুলটি সড়ক, 0.00 কিমি থেকে 3.60 কিমি সারফেসিং কাজ	0.33
12.	বর্ধমান দক্ষিণ রাজপথ বিভাগ	বারাবাহারকুলি থেকে বদলা গ্রামীণ সড়কের, 0.00 কিমি থেকে 2.2 কিমি সারফেসিং কাজ	0.22
13.	বর্ধমান দক্ষিণ রাজপথ বিভাগ	কালনা-বৈদ্যপুর সড়কের আরবেলিয়া থেকে চাগ্রাম স্বাস্থ্য কেন্দ্র হয়ে ধপাসপাড়ার লিঙ্ক রোডে, 0.00 কিমি থেকে 4.60 কিমি	0.44
14.	বর্ধমান দক্ষিণ রাজপথ বিভাগ	পান্ডুয়া-কুলটি সড়কের সারফেসিং এর কাজ, 0.00 কিমি থেকে 2.60 কিমি সারফেসিং কাজ	0.30
15.	বর্ধমান দক্ষিণ রাজপথ বিভাগ	বাদুলিয়া খন্ডঘোষ সড়কের 0.00-17.50 কিমি পর্যন্ত দিকনির্দেশ ও স্থান সনাক্তকরণ চিহ্ন	0.08
16.	বর্ধমান দক্ষিণ রাজপথ বিভাগ	জি টি রাস্তা (এস এইচ-13)-এর রক্ষণাবেক্ষণ ও মেরামতের কাজ, 591.00 কিমি থেকে 593.00 কিমি; গর্ত মেরামত, 20 মিমি পি. সি.টাইপ বি সিল কোট চিলচ্যালিং ইত্যাদি এর কাজ	0.07
17.	বর্ধমান দক্ষিণ রাজপথ বিভাগ	সপ্তগ্রাম-ত্রিবেণী-কালনা-কাটোয়া সড়কের 53.00 কিমি থেকে 83.00 কিমি ড্রেসিং এবং চিলচ্যালিং এর কাজ	0.09
18.	বীরভূম পি ডব্লিউ বিভাগ	বোলপুর মহকুমা হাসপাতাল ক্যাম্পাসে প্লেইন সিমেন্ট কংক্রিট রাস্তা নির্মাণ	0.44
	তিনটি বিভাগ		**5.69**

পরিশিষ্ট – 13

(অনুচ্ছেদ-2.8.3, পৃষ্ঠা-33 দ্রষ্টব্য)

কার্যস্থলের ছাড়পত্র এবং উপকরণের অনুপলব্ধতার জন্য সময় বাড়ানো হয়েছে এমন কাজগুলির বিবৃতি

ক্রমিক সংখ্যা	বিভাগ	কাজের নাম
1.	কোচবিহার রাজপথ বিভাগ	কবেহার-বানেশ্বর-আলিপুরদুয়ার সড়কের (এস এইচ-12 এ), 9.00 কিমি থেকে 19.20 কিমি প্রশস্তকরণ ও সুদৃঢ়করণ
2.	কোচবিহার রাজপথ বিভাগ	31 নং বাংলাদেশী এনক্লাবের অভ্যন্তরীণ রাস্তা নির্মাণ (দিনহাটার পোটুরকুঠি থেকে ডেভেলপমেন্ট ব্লকের)
3.	কোচবিহার রাজপথ বিভাগ	তুফানগঞ্জ-কম্মাখ্যাগুড়ি সড়কের 0 কিমি থেকে 17.92 কিমি আই আর কিউ
4.	কোচবিহার রাজপথ বিভাগ	জয়ন্তী বাজার-ঊনিশবিশা জি পি অফিস সড়কে 0 কিমি থেকে 6.540 কিমি (ভি আর) সিঙ্গেল লেন গাড়িপথ নির্মাণ
5.	বাঁকুড়া রাজপথ বিভাগ	কেচেন্দাঘাটে কংসাবতী নদীর উপর সেতু সহ বাঁকুড়া-রানীবাঁধ সড়কের উভয় পাশে প্রবেশের রাস্তা, অবশিষ্ট কাজ
6.	বাঁকুড়া রাজপথ বিভাগ	বিষ্ণুপুর-সোনামুখী-রাঙ্গামাটি সড়কে সালি নদীর উপর সেতু নির্মাণ
7.	বাঁকুড়া রাজপথ বিভাগ	চন্দ্রকোনা-গোয়ালতোড়-সারেঙ্গা-সিম্পলিঘাট সড়কের, 29.00-31.80 কিমি এবং 36.60 -40.00 কিমি প্রশস্তকরণ ও সুদৃঢ়করণ
8.	বাঁকুড়া রাজপথ বিভাগ	তালডাংরা-পাঁচমুড়া-চৌবেতা সড়কের, 0.00 কিমি ও 10.00 কিমিতে প্রশস্তকরণ ও সুদৃঢ়করণ
9.	বীরভূম রাজপথ বিভাগ-I	শিবগ্রাম-সতপলসা সড়কের 0.00 কিমি-7.33 কিমি এবং সনকপুর লিংক সড়কের 0.00 কিমি-2.00 কিমি, প্রশস্তকরণ ও সুদৃঢ়করণ। পাঁচ কিমিতে কাঠামোগত কাজ সহ 850 মিটার দৈর্ঘ্যের অনমনীয় রাস্তার কাজ এবং 0.00-3.00 কিমি বিদ্যমান বিটুমিনাস ম্যাকাডাম কাজের উপরে ওয়ারিং কোর্স এবং 0.00-2.00 কিমি (অবশিষ্ট কাজ) সনকপুর লিংক সড়কে
10.	বীরভূম রাজপথ বিভাগ-I	অম্বা-আটলা সড়কের, 0 কিমি থেকে 6.00 কিমি প্রশস্তকরণ ও সুদৃঢ়করণ
11.	বীরভূম রাজপথ বিভাগ-II	কুকুটিয়া সড়ক হয়ে দুবরাজপুর-খয়রাসোলের তিন কিমিতে বিদ্যমান ক্ষতিগ্রস্থ সরু ছোট ছোট সেতু প্রতিস্থাপন
12.	বীরভূম রাজপথ বিভাগ-II	দুবরাজপুর-পাওয়ার হাউস সড়কের 0.00 কিমি থেকে 1.20 কিমি সুদৃঢ়করণ
13.	বীরভূম রাজপথ বিভাগ-II	সিউড়ি–রাজনগর সড়কের, 0.00 ও 4.00 কিমিতে প্রশস্তকরণ ও সুদৃঢ়করণ
14.	বর্ধমান উত্তর রাজপথ বিভাগ	ব্লগনা চন্দ্রপুর সড়কের 7.00 কিমি থেকে 14.50 কিমি সুদৃঢ়করণ
15.	বিষ্ণুপুর পি ডব্লিউ বিভাগ	বিষ্ণুপুর-কোতুলপুর সড়কের (পূর্ববর্তী-বিষ্ণুপুর-কোতুলপুর-আরামবাগ সড়ক), 0.00 কিমি (কুমারী টাকি সিনেমা) থেকে 18.00 কিমি (রাজাগ্রাম গার্লস হাই স্কুল), 7.00 মি গাড়িপথ থেকে 10.00 মি প্রশস্তকরণ ও সুদৃঢ়করণ
16.	বিষ্ণুপুর পি ডব্লিউ বিভাগ	সাশপুর-বেহার সড়কের 0.00 কিমি থেকে 5.372 কিমি প্রশস্তকরণ ও সুদৃঢ়করণ
17.	বিষ্ণুপুর পি ডব্লিউ বিভাগ	কুম্ভস্থালী-হেতিয়া-মির্জাপুর সড়কের, 0.00 কিমি থেকে 13.00 কিমিতে প্রশস্তকরণ ও সুদৃঢ়করণ
18.	ডায়মন্ড হারবার রাজপথ বিভাগ	কাশিনগর-রায়পুর-ফেরিঘাট সড়কের, 0.00 কিমি থেকে 13.00 কিমি প্রশস্তকরণ ও সুদৃঢ়করণ
19.	আলিপুরদুয়ার পি ডব্লিউ বিভাগ	আলিপুরদুয়ার-পাতলাখাওয়া সড়কের প্রশস্তকরণ ও সুদৃঢ়করণ, 0.00 কিমি থেকে 14.50 কিমি

ক্রমিক সংখ্যা	বিভাগ	কাজের নাম
20.	আলিপুরদুয়ার পি ডব্লিউ বিভাগ	ক্রস সড়কের সুদৃঢ়করণ (অবশিষ্ট সড়কের প্রশস্তকরণ 4.347 কিমিতে) এবং পথচারীদের একটি উঁচু চলার পথ নির্মাণ
21.	বর্ধমান দক্ষিণ রাজপথ বিভাগ	মেমারী-II ব্লকের মধ্যে (4.150 কিমি) গান্তিমোড় থেকে গন্ধর্বপুর পর্যন্ত রাস্তা নির্মাণ
22.	বারাসাত পি ডব্লিউ বিভাগ	খোলাপোতা-বাদুরিয়া-মসলন্দপুর-হাবড়া সড়কের 16.00-24.40 কিমি প্রশস্তকরণ ও সুদৃঢ়করণ, ওই সড়কের 16.750-17.250 কিমি এবং 19.630-20.073 কিমি অংশ ছাড়া
23.	বারাসাত পি ডব্লিউ বিভাগ	খোলাপোতা-বাদুরিয়া-মসলান্দাপুর-হাবড়া সড়কের 16.00 কিমি-24.40 কিমি প্রশস্তকরণ ও সুদৃঢ়করণ, 16.750 কিমি-17.250 কিমি এবং 19.630 কিমি-20.073 কিমি অংশ ছাড়া
24.	দক্ষিণ 24 পরগনা পি ডব্লিউ বিভাগ	পিয়ালি সড়ক হয়ে চম্পাহাটি থেকে উত্তরভাগের সড়কের, 0.00 কিমি থেকে 10.40 কিমি প্রশস্তকরণ ও সুদৃঢ়করণ
	11 টি বিভাগ	

পরিশিষ্ট – 14

(অনুচ্ছেদ-2.8.4, পৃষ্ঠা-33 দ্রষ্টব্য)

নিরীক্ষার জন্য বিটুমেন চালান আংশিকভাবে উপস্থাপিত হয়েছে এমন কাজের বিবৃতি

ক্রমিক সংখ্যা	বিভাগ	কাজের নাম	অনুমিত মূল্য (কোটি টাকায়)
1	বর্ধমান দক্ষিণ রাজপথ বিভাগ	মির্জাপুর-কালীগ্রাম-কুসুমগ্রাম-সমুদ্রনগর সড়ক, (0-2) কিমি, (17-19) কিমি, (32-38) কিমি ও (43-52) কিমি এর উন্নতিকরণ	13.67
2	বর্ধমান পি ডব্লিউ বিভাগ	মেমারি-মন্তেশ্বর সড়কের, 0.00 কিমি থেকে 31.30 কিমি প্রশস্তকরণ ও সুদৃঢ়করণ	63.70
3	বারাসাত পি ডব্লিউ বিভাগ	হিঙ্গলগঞ্জ-দুলদুলি সড়কের, 12.50 কিমি থেকে 33.60 কিমি সুদৃঢ়করণ	7.46
4	দক্ষিণ 24 পরগনা পি ডব্লিউ বিভাগ	পিয়ালি সড়ক হয়ে চম্পাহাটিকে উত্তরভাগের সড়কের, 0.00 কিমি থেকে 10.40 কিমি প্রশস্তকরণ ও সুদৃঢ়করণ	18.61
5	আলিপুরদুয়ার পি ডব্লিউ বিভাগ	আলিপুরদুয়ার-ভলকা সড়ক 11.275 কিমি থেকে 14.50 কিমি, 19.00 কিমি থেকে 19.70 কিমি এবং 20.20 কিমি থেকে 21.50 কিমি পর্যন্ত আপগ্রেডেশন ক্রস ড্রেনেজ কাজ সহ সুদৃঢ়করণ	4.32
6	কোচবিহার পি ডব্লিউ বিভাগ	বুড়িরহাট-চৌপাথী থেকে সালমারা সড়কের, 0 কিমি থেকে 11 কিমি প্রশস্তকরণ ও সুদৃঢ়করণ	11.17
7	বাঁকুড়া পি ডব্লিউ বিভাগ	বেলিয়াতোর-সোনামুখী-পাত্রসায়র সড়কের (এস এইচ-৮) সড়কের, 20.00 কিমি থেকে 44.876 কিমি প্রশস্তকরণ ও সুদৃঢ়করণ	42.64
8	বর্ধমান পি ডব্লিউ বিভাগ	মহাচাঁদ সড়কের, 0.00 কিমি থেকে 10.45 কিমি প্রশস্তকরণ ও সুদৃঢ়করণ	16.64
9	বর্ধমান পি ডব্লিউ বিভাগ	মন্তেশ্বর-দেনুর-পুটসুরি সড়কের প্রশস্তকরণ ও সুদৃঢ়করণ, 0.00 কিমি থেকে 8.29 কিমি	10.79
10	বর্ধমান দক্ষিণ রাজপথ বিভাগ	মেমারি-II ব্লকের মধ্যে গান্টিমোর থেকে গন্ধর্বপুর পর্যন্ত, 4.150 কিমি রাস্তা নির্মাণ	3.61
11	বর্ধমান দক্ষিণ রাজপথ বিভাগ	মেমারী-জৌগ্রাম সড়কের, 0 কিমি থেকে 10.50 কিমি সুদৃঢ়করণ	10.57
12	বীরভূম পি ডব্লিউ বিভাগ	বোলপুর-পালিতপুর সড়কের, 12.7 কিমি থেকে 25.7 কিমি প্রশস্তকরণ ও সুদৃঢ়করণ	38.60
13	বীরভূম পি ডব্লিউ বিভাগ	ফুলাইপুর হয়ে সেওরাকুড়ি-কুলকুড়ি সড়কের প্রশস্তকরণ ও সুদৃঢ়করণ এবং 0.00 কিমি থেকে 9.50 কিমি মোঃ বাজারের সাথে সংযোগ স্থাপন,	4.95
14	বারাসাত পি ডব্লিউ বিভাগ	খোলাপোতা-বাদুরিয়া-মসলন্দপুর-হাবড়া সড়কের, 24.40 কিমি থেকে 32 কিমি প্রশস্তকরণ ও সুদৃঢ়করণ	20.60
15	দক্ষিণ 24 পরগনা পি ডব্লিউ বিভাগ	বেতবেড়িয়া স্টেশন থেকে ধোসা সড়কের সুদৃঢ়করণ, 0.00 কিমি থেকে 13.00 কিমি	11.98
16	দক্ষিণ 24 পরগনা পি ডব্লিউ বিভাগ	নাটাগাছি থেকে চিনের মোড় সড়কের, 0.00 কিমি থেকে 4.650 কিমি সুদৃঢ়করণ	7.04
17	বারাসাত পি ডব্লিউ বিভাগ	খোলাপোতা-বাদুরিয়া-মসলন্দপুর-হাবড়া সড়কের 16.00 কিমি থেকে 24.40 কিমি প্রশস্তকরণ ও সুদৃঢ়করণ, ওই সড়কের 16.750-17.250 কিমি এবং 19.630-20.073 কিমি অংশ ব্যাতিত	23.82
18	ব্যারাকপুর পি ডব্লিউ বিভাগ	নিউ কয়রাপুর সেতু হয়ে লকগেট মোড় থেকে শান্তিনগর তরুণ সংঘ ও ইটভাটা পুকুর-কল্যাণী এক্সপ্রেসওয়ে এবং ভাতৃসংঘ থেকে বঙ্গীয় গ্রামীণ বিকাশ ব্যাঙ্ক ও ঈদগাহ থেকে এস কে ইস্রাফ হাউস (4.56 কিমি) প্রশস্তকরণ ও সুদৃঢ়করণ	8.88

ক্রমিক সংখ্যা	বিভাগ	কাজের নাম	অনুমিত মূল্য (কোটি টাকায়)
19	ব্যারাকপুর পি ডব্লিউ বিভাগ	শ্যামনগর ফিডার সড়কের, 0 কিমি থেকে 2.766 কিমি প্রশস্তকরণ ও সুদৃঢ়করণ	7.36
20	বিষ্ণুপুর পি ডব্লিউ বিভাগ	মোটাগোড়া থেকে কদমগড় সড়কের, 0.00 কিমি থেকে 12.30 কিমি প্রশস্তকরণ ও সুদৃঢ়করণ	8.84
	10 টি বিভাগ		**335.25**

পরিশিষ্ট – 15

(অনুচ্ছেদ-2.8.7 পৃষ্ঠা-36 দ্রষ্টব্য)

পুরানো যন্ত্রপাতি ব্যবহার করে করা কাজগুলির বিবৃতি

ক্রমিক সংখ্যা	বিভাগ	কাজের নাম	আনুমানিক মূল্য (কোটি টাকায়)
1	আলিপুরদুয়ার পি ডব্লিউ বিভাগ	আলিপুরদুয়ার-পাতলাখাওয়া সড়কের, 0.00 কিমি থেকে 14.50 কিমি সুদৃঢ়করণ	8.48
2	আলিপুরদুয়ার পি ডব্লিউ বিভাগ	আলিপুরদুয়ার ভলকা সড়কের 0-7.50 কিমি, 7.80-8.125 কিমি এবং 10.50-11.275 কিমি সুদৃঢ়করণ	4.98
3	আলিপুরদুয়ার পি ডব্লিউ বিভাগ	রাস্তার ধার এবং পাশের নালার উন্নতি সহ বক্সা ফরেস্ট সড়কের 10.00 কিমি থেকে 15.50 কিমি সুদৃঢ়করণ	6.37
4	আলিপুরদুয়ার পি ডব্লিউ বিভাগ	ক্রস সড়কের (14 তম অর্থ কমিশনের অধীনে) সুদৃঢ়করণ	2.18
5	কোচবিহার পি ডব্লিউ বিভাগ	দুদুয়ার পাড়-ফুলবাড়ি হাসপাতাল মোড় সড়কের আই আর কিউ	3.08
6	কোচবিহার পি ডব্লিউ বিভাগ	রংপুর ডাইভারশন ভিলেজ পথ (নন বিটুমিনাস-থেকে বিটুমিনাস সড়ক), 0.00 কিমি থেকে 5.00 কিমি উন্নীতকরণ	2.42
7	কোচবিহার পি ডব্লিউ বিভাগ	বুড়িরহাট–চৌপাঠী থেকে সালমারা সড়কের, 0 কিমি থেকে 11 কিমি প্রশস্তকরণ ও সুদৃঢ়করণ	11.17
8	কোচবিহার পি ডব্লিউ বিভাগ	এম যে এন সড়ক (1.25 কিমি, 0.320 কিমি থেকে 0.620 কিমি ছাড়া), ম্যাগাজিন সড়ক (1.12 কিমি), শিবেন্দ্র নারায়ণ সড়ক (2.04 কিমি), এনএন সড়ক (1.81 কিমি), আরএন সড়ক (1.02 কিমি)-এর যান চলাচলের রাস্তার প্রশস্তকরণ ও উন্নতি।	8.06
9	কোচবিহার পি ডব্লিউ বিভাগ	আতিয়াবাড়ি-ফকিরটাকিয়া-কুর্শাহাট সড়কের, 11.97 কিমি থেকে 13.33 কিমি (ও ডি আর) প্রশস্তকরণ ও সুদৃঢ়করণ	1.25
	দুটি বিভাগ		**47.99**

পরিশিষ্ট – 16

(অনুচ্ছেদ-2.9.1, 2.9.2.1, 2.9.2.2 এবং 2.9.2.3 পৃষ্ঠা-38, 39 দ্রষ্টব্য)

বিভিন্ন পর্যবেক্ষণ সরঞ্জামের অবস্থার বিবৃতি

ক্রমিক সংখ্যা	বিভাগ	কাজের নাম	অনুমিত মূল্য (কোটি টাকায়)	পদ্ধতি রক্ষণাবেক্ষণের বিবৃতি	ঠিকাদার দ্বারা বার চার্ট জমা দেওয়ার বিবৃতি	ওয়ার্ক অর্ডার বই রক্ষণাবেক্ষণ	পরবর্তী স্তরের আরম্ভ	সবসময় তদারকি করা হয়েছে কিনা ?
1.	আলিপুরদুয়ার রাজপথ বিভাগ	ভলকা সড়ক থেকে চেপানি শান্তিনগর হাই সড়ক মোড়, 0 কিমি থেকে 6.1 কিমি (ভি আর) এর সুদৃঢ়করণ	8.67	রক্ষণাবেক্ষন করা হয়নি	জমা করা হয়নি	রক্ষণাবেক্ষন করা হয়নি	লিখিত অনুমোদন ছাড়া	হ্যাঁ
2.	কোচবিহার রাজপথ বিভাগ	রানীরহাট-কামাত-চ্যাংড়াবান্ধা সড়কের, 0.00 কিমি থেকে 5.76 কিমি প্রশস্তকরণ ও সুদৃঢ়করণ	19.25	রক্ষণাবেক্ষন করা হয়নি	জমা করা হয়	রক্ষণাবেক্ষন করা হয়নি	লিখিত অনুমোদন ছাড়া	হ্যাঁ
3.	বাঁকুড়া রাজপথ বিভাগ	আরাহ হয়ে ঝান্টিপাহাড়ি-কাশিপুর (পুরুলিয়া সীমান্ত) সড়কের 0.00 কিমি থেকে 12.10 কিমি প্রশস্তকরণ ও সুদৃঢ়করণ	34.24	রক্ষণাবেক্ষন করা হয়েছে	জমা করা হয়	নিরীক্ষার জন্য পেশ করা হয়নি	লিখিত অনুমোদন ছাড়া	হ্যাঁ
4.	বাঁকুড়া রাজপথ বিভাগ	রাঙামাটি-অসুরিয়া-ডেজুরি সড়কের 0.00 কিমি থেকে 16.65 কিমি সুদৃঢ়করণ	17.02	রক্ষণাবেক্ষন করা হয়নি	জমা করা হয়	নিরীক্ষার জন্য পেশ করা হয়নি	লিখিত অনুমোদন ছাড়া	হ্যাঁ
5.	উত্তর বর্ধমান রাজপথ বিভাগ	সপ্তগ্রাম-ত্রিবেণী-কালনা-কাটোয়া সড়কের, 83 কিমি থেকে 102.34 কিমি প্রশস্তকরণ ও সুদৃঢ়করণ	53.53	রক্ষণাবেক্ষন করা হয়েছে	জমা করা হয়	নিরীক্ষার জন্য পেশ করা হয়নি	লিখিত অনুমোদন ছাড়া	হ্যাঁ
6.	বর্ধমান উত্তর রাজপথ বিভাগ	রামজীবনপুর-কেতুগ্রাম-কাটোয়া (ফুটিসাঁকো থেকে জাজিগ্রাম) সড়কের, 76.00 কিমি থেকে 102.00 কিমি প্রশস্তকরণ ও সুদৃঢ়করণ	68.52	রক্ষণাবেক্ষন করা হয়েছে	জমা করা হয়	রক্ষণাবেক্ষন করা হয়নি	লিখিত অনুমোদন ছাড়া	হ্যাঁ
7.	বীরভূম রাজপথ বিভাগ-I	চৌহাট্টা-হাতিয়া-সাঁইথিয়া সড়কের আই আর কিউ, 0.00 কিমি থেকে 18.80 কিমি	11.09	রক্ষণাবেক্ষন করা হয়েছে	জমা করা হয়নি	রক্ষণাবেক্ষন করা হয়নি	লিখিত অনুমোদন ছাড়া	হ্যাঁ
8.	বীরভূম রাজপথ বিভাগ-I	গোপালপুর হয়ে রাজগ্রাম-মোহনপুর সড়কের, 0.00 কিমি থেকে 13.00 কিমি সুদৃঢ়করণ	17.37	রক্ষণাবেক্ষন করা হয়নি	জমা করা হয়নি	রক্ষণাবেক্ষন করা হয়নি	লিখিত অনুমোদন ছাড়া	না
9.	বীরভূম রাজপথ বিভাগ-II	জয়দেব-কেন্দুলী-ইলামবাজার সড়কের, 0.00 কিমি থেকে 6.00 কিমি প্রশস্তকরণ ও সুদৃঢ়করণ	8.04	রক্ষণাবেক্ষন করা হয়নি	জমা করা হয়নি	রক্ষণাবেক্ষন করা হয়নি	লিখিত অনুমোদন ছাড়া	হ্যাঁ
10.	বীরভূম রাজপথ বিভাগ-II	মোল্লারপুর-মাজিপাড়া-বোলপুর সড়কের (এস এইচ-13), 33.86 কিমি থেকে 49.46 কিমি প্রশস্তকরণ ও সুদৃঢ়করণ	30.31	রক্ষণাবেক্ষন করা হয়নি	জমা করা হয়নি	রক্ষণাবেক্ষন করা হয়নি	লিখিত অনুমোদন ছাড়া	হ্যাঁ

ক্রমিক সংখ্যা	বিভাগ	কাজের নাম	অনুমিত মূল্য (কোটি টাকায়)	পদ্ধতি রক্ষণাবেক্ষণের বিবৃতি	ঠিকাদার দ্বারা বার চার্ট জমা দেওয়ার বিবৃতি	ওয়ার্ক অর্ডার বই রক্ষণাবেক্ষণ	পরবর্তী স্তরের আরম্ভ	সবসময় তদারকি করা হয়েছে কিনা ?
11.	দক্ষিণ 24 পরগনা রাজপথ বিভাগ	সঞ্জুয়া-মহেশতলা সড়কের, 0 কিমি থেকে 7 কিমি সুদৃঢ়করণ	8.15	রক্ষণাবেক্ষন করা হয়নি	জমা করা হয়নি	রক্ষণাবেক্ষন করা হয়নি	লিখিত অনুমোদন ছাড়া	না
12.	দক্ষিণ 24 পরগনা রাজপথ বিভাগ	শিখারপুর-কুলটি ক্যানেল সড়কের, 3.500 কিমি থেকে 12.550 কিমি (এম ডি আর) প্রশস্তকরণ ও সুদৃঢ়করণ	30.14	রক্ষণাবেক্ষন করা হয়েছে	জমা করা হয়	রক্ষণাবেক্ষন করা হয়নি	লিখিত অনুমোদন ছাড়া	না
13.	বারাসাত রাজপথ বিভাগ–I	বসিরহাট থেকে স্বরূপনগর সড়কের, 0.00 কিমি থেকে 18.00 কিমি (এম ডি আর) প্রশস্তকরণ ও সুদৃঢ়করণ	51.51	রক্ষণাবেক্ষন করা হয়নি	জমা করা হয়নি	রক্ষণাবেক্ষন করা হয়নি	লিখিত অনুমোদন ছাড়া	না
14.	আলিপুরদুয়ার পি ডব্লিউ বিভাগ	ক্রস ড্রেনেজ উন্নীতকরণ এর কাজ সহ আলিপুরদুয়ার-ভলকা সড়কের, 11.275 কিমি থেকে 14.50 কিমি, 19.00 কিমি থেকে 19.70 কিমি এবং 20.20 কিমি থেকে 21.50 কিমি সুদৃঢ়করণ	4.32	রক্ষণাবেক্ষন করা হয়নি	জমা করা হয়নি	রক্ষণাবেক্ষন করা হয়নি	লিখিত অনুমোদন ছাড়া	হ্যাঁ
15.	কোচবিহার পি ডব্লিউ বিভাগ	বুড়িরহাট চৌপাঠী থেকে সালমারা সড়কের, 0 কিমি থেকে 11 কিমি প্রশস্তকরণ ও সুদৃঢ়করণ	11.17	রক্ষণাবেক্ষন করা হয়নি	নিরীক্ষার জন্য পেশ করা হয়নি	নিরীক্ষার জন্য পেশ করা হয়নি	লিখিত অনুমোদন ছাড়া	না
16.	বাঁকুড়া পি ডব্লিউ বিভাগ	বেলিয়াতোর-সোনামুখী পাত্রসায়ার সড়কের 20 কিমি থেকে 44.88 কিমি প্রশস্তকরণ ও সুদৃঢ়করণ	42.64	রক্ষণাবেক্ষন করা হয়েছে	নিরীক্ষার জন্য পেশ করা হয়নি	নিরীক্ষার জন্য পেশ করা হয়নি	লিখিত অনুমোদন ছাড়া	না
17.	বর্ধমান পি ডব্লিউ বিভাগ	মহাচান্দা সড়কের, 0.00 কিমি থেকে 10.45 কিমি প্রশস্তকরণ ও সুদৃঢ়করণ	16.64	রক্ষণাবেক্ষন করা হয়েছে	নিরীক্ষার জন্য পেশ করা হয়নি	নিরীক্ষার জন্য পেশ করা হয়নি	লিখিত অনুমোদন ছাড়া	না
18.	বর্ধমান পি ডব্লিউ বিভাগ	মেমারি-মন্তেশ্বর সড়কের, 0.00 কিমি থেকে 31.30 কিমি প্রশস্তকরণ ও সুদৃঢ়করণ	63.70	রক্ষণাবেক্ষন করা হয়েছে	জমা করা হয়নি	নিরীক্ষার জন্য পেশ করা হয়নি	লিখিত অনুমোদন ছাড়া	হ্যাঁ
19.	বর্ধমান পি ডব্লিউ বিভাগ	মন্তেশ্বর-দেনুর-পুটসুরি সড়কের, 0.00 কিমি থেকে 8.29 কিমি প্রশস্তকরণ ও সুদৃঢ়করণ	10.79	রক্ষণাবেক্ষন করা হয়েছে	জমা করা হয়নি	নিরীক্ষার জন্য পেশ করা হয়নি	লিখিত অনুমোদন ছাড়া	হ্যাঁ

ক্রমিক সংখ্যা	বিভাগ	কাজের নাম	অনুমিত মূল্য (কোটি টাকায়)	পদ্ধতি রক্ষণাবেক্ষণের বিবৃতি	ঠিকাদার দ্বারা বার চার্ট জমা দেওয়ার বিবৃতি	ওয়ার্ক অর্ডার বই রক্ষণাবেক্ষণ	পরবর্তী স্তরের আরম্ভ	সবসময় তদারকি করা হয়েছে কিনা ?
20.	বর্ধমান দক্ষিণ রাজপথ বিভাগ	মেমারি-II ব্লকের মধ্যে গান্টিমোর থেকে গান্ধর্বপুর রাস্তা, 4.150 কিমি নির্মাণ	3.61	রক্ষণাবেক্ষন করা হয়নি	নিরীক্ষার জন্য পেশ করা হয়নি	রক্ষণাবেক্ষন করা হয়নি	কোন রেকর্ড প্রস্তুত করা হয়নি	হ্যাঁ
21.	বর্ধমান দক্ষিণ রাজপথ বিভাগ	মেমারী জৌগ্রাম সড়কের, 0 কিমি থেকে 10.50 কিমি সুদৃঢ়করণ	10.57	রক্ষণাবেক্ষন করা হয়নি	জমা করা হয়নি	নিরীক্ষার জন্য পেশ করা হয়নি	লিখিত অনুমোদন ছাড়া	না
22.	বর্ধমান দক্ষিণ রাজপথ বিভাগ	মির্জাপুর-কালীগ্রাম-কুসুমগ্রাম-নাদনঘাট-সমুদ্রগড় সড়কের; 0.00-2.00 কিমি, 17.00-19.00 কিমি, 32.00-38.00 কিমি এবং 43.00-52.00 কিমি-এর উন্নয়ন	13.67	রক্ষণাবেক্ষন করা হয়েছে	নিরীক্ষার জন্য পেশ করা হয়নি	রক্ষণাবেক্ষন করা হয়নি	কোন নথি পেশ করা হয়নি	হ্যাঁ
23.	বীরভূম পি ডব্লিউ বিভাগ	বোলপুর-পালিতপুর সড়কের, 12.7 কিমি থেকে 25.7 কিমি প্রশস্তকরণ ও সুদৃঢ়করণ	38.60	রক্ষণাবেক্ষন করা হয়নি	নিরীক্ষার জন্য পেশ করা হয়নি	রক্ষণাবেক্ষন করা হয়নি	লিখিত অনুমোদন ছাড়া	হ্যাঁ
24.	বীরভূম পি ডব্লিউ বিভাগ	ফুলাইপুর হয়ে সেওরাকুড়ি-কুলকুড়ি সড়কের প্রশস্তকরণ ও সুদৃঢ়করণ এবং 0.00 কিমি থেকে 9.50 কিমি মোঃ বাজারের সাথে সংযোগস্থাপন	4.95	রক্ষণাবেক্ষন করা হয়েছে	নিরীক্ষার জন্য পেশ করা হয়নি	নিরীক্ষার জন্য পেশ করা হয়নি	কোন নথি পেশ করা হয়নি	না
25.	বারাসাত পি ডব্লিউ বিভাগ	হিঙ্গলগঞ্জ-দুলদুলি সড়কের, 12.50 কিমি থেকে 33.60 কিমি সুদৃঢ়করণ	7.46	রক্ষণাবেক্ষন করা হয়নি	জমা করা হয়নি	রক্ষণাবেক্ষন করা হয়নি	লিখিত অনুমোদন ছাড়া	হ্যাঁ

পরিশিষ্ট – 17

(অনুচ্ছেদ-2.10.1.1, পৃষ্ঠা-41 দ্রষ্টব্য)

মাটির জন্য আংশিকভাবে সম্পাদিত বিভিন্ন পরীক্ষার বিবৃতি

ক্রমিক সংখ্যা	বিভাগ	কাজের নাম
1.	কোচবিহার পি ডব্লিউ বিভাগ	বুড়িরহাট চৌপাঠী থেকে সালমারা সড়কের, 0 কিমি থেকে 11 কিমি প্রশস্তকরণ ও সুদৃঢ়করণ
2.	বাঁকুড়া পি ডব্লিউ বিভাগ	বেলিয়াতোড়-সোনামুখী পাত্রসায়র সড়কের 20 কিমি থেকে 44.88 কিমি প্রশস্তকরণ ও সুদৃঢ়করণ
3.	বর্ধমান পি ডব্লিউ বিভাগ	মহাচান্দা সড়কের, 0.00 কিমি থেকে 10.45 কিমি প্রশস্তকরণ ও সুদৃঢ়করণ
4.	বর্ধমান পি ডব্লিউ বিভাগ	মেমারি-মন্তেশ্বর সড়কের, 0.00 কিমি থেকে 31.30 কিমি প্রশস্তকরণ ও সুদৃঢ়করণ
5.	বর্ধমান পি ডব্লিউ বিভাগ	মন্তেশ্বর-দেনুর-পুটসুরি সড়কের, 0.00 কিমি থেকে 8.29 কিমি প্রশস্তকরণ ও সুদৃঢ়করণ
6.	বর্ধমান দক্ষিণ রাজপথ বিভাগ	মেমারি-II ব্লকের মধ্যে গান্টিমোর থেকে গান্ধর্বপুর রাস্তা, 4.150 কিমি নির্মাণ
7.	বর্ধমান দক্ষিণ রাজপথ বিভাগ	মেমারী-জৌগ্রাম সড়কের, 0 কিমি থেকে 10.50 কিমি সুদৃঢ়করণ
8.	বীরভূম পি ডব্লিউ বিভাগ	বোলপুর-পালিতপুর সড়কের, 12.7 কিমি থেকে 25.7 কিমি প্রশস্তকরণ ও সুদৃঢ়করণ
9.	বীরভূম পি ডব্লিউ বিভাগ	ফুলাইপুর হয়ে সেওরাকুড়ি-কুলকুড়ি সড়কের প্রশস্তকরণ ও সুদৃঢ়করণ এবং 0.00 কিমি থেকে 9.50 কিমি মোঃ বাজারের সাথে সংযোগস্থাপন
10.	বারাসাত পি ডব্লিউ বিভাগ	হিঙ্গলগঞ্জ-দুলদুলি সড়কের, 12.50 কিমি থেকে 33.60 কিমি সুদৃঢ়করণ

পরিশিষ্ট – 18

(অনুচ্ছেদ-2.10.1.1, পৃষ্ঠা-42 দ্রষ্টব্য)

কাজ শুরু করার পূর্বে সম্পাদিত মাটির কাজের পরীক্ষার বিবৃতি

ক্রমিক সংখ্যা	পরীক্ষা	প্রয়োজনীয় পরীক্ষার মোট সংখ্যা	পরীক্ষা হয়নি	শতকরা পরীক্ষা করা হয়নি
1.	ডিলেটরিয়াস ধারণ পরীক্ষা	10	7	70
2.	মাটির ভাগ	10	5	50
3.	জলীয় সীমা	10	4	40
4.	নমনীয়তা সূচক	10	4	40
5.	সর্বাধিক শুষ্ক ঘনত্ব	10	2	20
6.	সর্বোচ্চ উপ-মৃত্তিকা স্তর এবং মাটির জল স্তর	10	8	80
7.	ছিদ্র বিশ্লেষণ	10	5	50
মোট		**70**	**35**	**50**

পরিশিষ্ট – 19

(অনুচ্ছেদ-2.10.1.2, পৃষ্ঠা-42 দ্রষ্টব্য)

আংশিকভাবে সম্পাদিত গ্র্যানুলার উপাদানগুলির বিভিন্ন পরীক্ষার বিবৃতি

ক্রমিক সংখ্যা	বিভাগ	কাজের নাম	ব্যবহৃত গ্রানুলার উপাদান
1.	আলিপুরদুয়ার রাজপথ বিভাগ	ভলকা সড়ক থেকে চেপানি শান্তিনগর হাই রোড মোড় সড়কের, 0.00 কিমি থেকে 6.10 কিমি (ভি আর) প্রশস্তকরণ ও সুদৃঢ়করণ	ডব্লিউ এম এম
2.	কোচবিহার রাজপথ বিভাগ	রানীরহাট-কামত-চ্যাংরাবান্ধা সড়কের, 0.00 কিমি থেকে 5.76 কিমিতে প্রশস্তকরণ ও সুদৃঢ়করণ	ডব্লিউ এম এম
3.	বাঁকুড়া রাজপথ বিভাগ	আরাহ হয়ে ঝাঁতিপাহাড়ি-কাশিপুর (পুরুলিয়া সীমান্ত) সড়কের, 0.00 কিমি থেকে 12.10 কিমি প্রশস্তকরণ ও সুদৃঢ়করণ	ডব্লিউ এম এম
4.	বাঁকুড়া রাজপথ বিভাগ	রাঙ্গামাটি-আশুরিয়া-ডেজুরী সড়কের, 0.00 কিমি থেকে 16.65 কিমি সুদৃঢ়করণ	ডব্লিউ এম এম
5.	উত্তর বর্ধমান রাজপথ বিভাগ	সপ্তগ্রাম-ত্রিবেণী-কালনা-কাটোয়া সড়কের, 83 কিমি থেকে 102.34 কিমি প্রশস্তকরণ ও সুদৃঢ়করণ	ডব্লিউ এম এম
6.	উত্তর বর্ধমান রাজপথ বিভাগ	রামজীবনপুর-কেতুগ্রাম-কাটোয়া (ফুটিসাঁকো থেকে জাজিগ্রাম) সড়কের, 76.00 কিমি থেকে 102.00 কিমি প্রশস্তকরণ ও সুদৃঢ়করণ	ডব্লিউ এম এম
7.	বীরভূম রাজপথ বিভাগ-I	চৌহাট্টা-হাতিয়া-সাঁইথিয়া সড়কের আই আর কিউ, 0.00 কিমি থেকে 18.80 কিমি	ডব্লিউ এম এম
8.	বীরভূম রাজপথ বিভাগ-I	গোপালপুর হয়ে রাজগ্রাম-মোহনপুর সড়কের, 0.00 কিমি থেকে 13.00 কিমি প্রশস্তকরণ ও সুদৃঢ়করণ	ডব্লিউ এম এম
9.	বীরভূম রাজপথ বিভাগ-II	জয়দেব-কেন্দুলী-ইলামবাজার সড়কের, 0.00 কিমি থেকে 6.00 কিমি সুদৃঢ়করণ	ডব্লিউ এম এম
10.	বীরভূম রাজপথ বিভাগ-II	মোল্লারপুর-মাজিপাড়া-বোলপুর সড়কের (এস এইচ-13), 33.86 কিমি থেকে 49.46 কিমি প্রশস্তকরণ ও সুদৃঢ়করণ	ডব্লিউ এম এম
11.	দক্ষিণ 24 পরগনা রাজপথ বিভাগ	সাঞ্জুয়া-মহেশতলা সড়কের, 0 কিমি থেকে 7 কিমি সুদৃঢ়করণ	ডব্লিউ এম এম
12.	দক্ষিণ 24 পরগনা রাজপথ বিভাগ	শিখারপুর-কুলটি ক্যানেল সড়কের প্রশস্তকরণ ও সুদৃঢ়করণ, 3.500 কিমি থেকে 12.550 কিমি (এম ডি আর)	ডব্লিউ এম এম
13.	বারাসাত রাজপথ বিভাগ–I	বসিরহাট থেকে স্বরূপনগর সড়কের প্রশস্তকরণ ও সুদৃঢ়করণ, 0.00 কিমি থেকে 18.00 কিমি (এম ডি আর)	ডব্লিউ এম এম
14.	আলিপুরদুয়ার পি ডব্লিউ বিভাগ	আলিপুরদুয়ার-ভলকা সড়কের 11.275 কিমি থেকে 14.50 কিমি, 19.00 কিমি থেকে 19.70 কিমি এবং 20.20 কিমি থেকে 21.50 কিমি পর্যন্ত উন্নীতকরণ এবং ড্রেনেজ কাজ সহ সুদৃঢ়করণ	ডব্লিউ এম এম
15.	কোচবিহার পি ডব্লিউ বিভাগ	আলিপুরদুয়ার-ভলকা থেকে সালমারা সড়কের 0 কিমি থেকে 11 কিমি প্রশস্তকরণ ও সুদৃঢ়করণ	জি এস বি, ডব্লিউ বি এম, ডব্লিউ এম এম
16.	বাঁকুড়া পি ডব্লিউ বিভাগ	বেলিয়াতোর-সোনামুখী পাত্রসায়ার সড়কের 20 কিমি থেকে 44.88 কিমি প্রশস্তকরণ ও সুদৃঢ়করণ	জি এস বি, ডব্লিউ এম এম
17.	বর্ধমান পি ডব্লিউ বিভাগ	মহাচান্দা সড়কের, 0.00 কিমি থেকে 10.45 কিমি প্রশস্তকরণ ও সুদৃঢ়করণ	জি এস বি, ডব্লিউ বি এম, ডব্লিউ এম এম
18.	বর্ধমান পি ডব্লিউ বিভাগ	মেমারি-মন্তেশ্বর সড়কের, 0.00 কিমি থেকে 31.30 কিমি প্রশস্তকরণ ও সুদৃঢ়করণ	জি এস বি, ডব্লিউ এম এম

ক্রমিক সংখ্যা	বিভাগ	কাজের নাম	ব্যবহৃত গ্রানুলার উপাদান
19.	বর্ধমান পি ডব্লিউ বিভাগ	মন্তেশ্বর দেনুর-পুটশুড়ি সড়কের, 0.00 কিমি থেকে 8.29 কিমি প্রশস্তকরণ ও সুদৃঢ়করণ	জি এস বি, ডব্লিউ বি এম, ডব্লিউ এম এম
20.	বর্ধমান দক্ষিণ রাজপথ বিভাগ	মেমারি-II ব্লকের মধ্যে গান্টিমোর থেকে গান্ধর্বপুর রাস্তা, 4.150 কিমি নির্মাণ	জি এস বি, ডব্লিউ বি এম, ডব্লিউ এম এম
21.	বর্ধমান দক্ষিণ রাজপথ বিভাগ	মেমারী জৌগ্রাম সড়কের, 0 কিমি থেকে 10.50 কিমি সুদৃঢ়করণ	জি এস বি, ডব্লিউ এম এম
22.	দক্ষিণ বর্ধমান রাজপথ বিভাগ	মির্জাপুর-কালীগ্রাম-কুসুমগ্রাম-নাদনঘাট-সমুদ্রগড় সড়কের; 0.00 কিমি থেকে 2.00 কিমি, 17.00 কিমি থেকে 19.00 কিমি, 32.00 কিমি থেকে 38.00 কিমি এবং 43.00 কিমি থেকে 52.00 কিমি উন্নয়ন	জি এস বি, ডব্লিউ বি এম, ডব্লিউ এম এম
23.	বীরভূম পি ডব্লিউ বিভাগ	বোলপুর-পালিতপুর সড়কের, 12.7 কিমি থেকে 25.7 কিমি প্রশস্তকরণ ও সুদৃঢ়করণ	জি এস বি, ডব্লিউ এম এম
24.	বীরভূম পি ডব্লিউ বিভাগ	ফুলাইপুর হয়ে সেওরাকুড়ি-কুলকুড়ি সড়কের প্রশস্তকরণ ও সুদৃঢ়করণ এবং মোঃ বাজারের সাথে সংযোগ স্থাপন, 0.00 কিমি থেকে 9.50 কিমি	জি এস বি, ডব্লিউ বি এম, ডব্লিউ এম এম
25.	বারাসাত পি ডব্লিউ বিভাগ	হিঙ্গলগঞ্জ-দুলদুলি সড়কের, 12.50 কিমি থেকে 33.60 কিমি সুদৃঢ়করণ	ডব্লিউ বি এম

পরিশিষ্ট – 20

(অনুচ্ছেদ-2.10.1.2 পৃষ্ঠা-42 দ্রষ্টব্য)

কাজ শুরুর আগে গ্র্যানুলার স্তর পরীক্ষার ঘাটতি দেখানোর বিবৃতি

কাজের সংখ্যা এবং আইটেমের নাম	পরীক্ষা করা হয়নি	পরীক্ষা করা হয়েছে বলে দাবি করা হয়েছে কিন্তু কোনো নথি পাওয়া যায়নি
10 টি কাজ (***পরিশিষ্ট-19***) (19.28 কোটি টাকা মূল্যের জি এস বি আইটেম)	তিনটি কাজে জল শোষণ পরীক্ষা	একটি কাজে জল শোষণ পরীক্ষা
	একটি কাজে গ্রেডেশন পরীক্ষা	তিনটি কাজে গ্রেডেশন পরীক্ষা
	চারটি কাজে অ্যাটারবার্গ লিমিট পরীক্ষা	চারটি কাজে এটারবার্গ লিমিট পরীক্ষা
	দুটি কাজে আর্দ্রতা ধারণ পরীক্ষা	তিনটি কাজে আর্দ্রতা ধারণ পরীক্ষা
3.61 কোটি টাকা মূল্যের ডব্লিউ বি এম উপাদানসহ সাতটি কাজ (***পরিশিষ্ট-19***)।	তিনটি কাজে সামগ্রিক প্রভাব মান (এ আই বি) বা এল এ এ পরীক্ষা	একটি কাজে সামগ্রিক প্রভাব মান (এ আই বি) বা এল এ এ পরীক্ষা
	চারটি কাজে কম্বাইন্ড ফ্ল্যাকিনেস অ্যান্ড এলংগেশন (সি এফ এন্ড ই) পরীক্ষা	দুটি কাজে কম্বাইন্ড ফ্ল্যাকিনেস অ্যান্ড এলংগেশন (সি এফ এন্ড ই) পরীক্ষা
	চারটি কাজে জল শোষণ পরীক্ষা	-
	তিনটি কাজে স্ক্রীনিং উপাদানের জলীয় সীমা পরীক্ষা	দুটি কাজে স্ক্রীনিং উপাদানের জলীয় সীমা পরীক্ষা
	তিনটি কাজে স্ক্রীনিং উপাদানের নমনীয়তা সূচক	দুটি কাজে স্ক্রীনিং উপাদানের নমনীয়তা সূচক
	চারটি কাজে বাইন্ডিং উপাদানের নমনীয়তা সূচক	একটি কাজে বাইন্ডিং উপাদানের নমনীয়তা সূচক
97.88 কোটি টাকা মূল্যের ডব্লিউ এম এম উপাদানসহ 24টি কাজ (***পরিশিষ্ট-19***)	চারটি কাজে এ আই ভি পরীক্ষা	একটি কাজে এ আই বি পরীক্ষা
	তিনটি কাজে সি এফ এন্ড ই	একটি কাজে সি এফ এন্ড ই
	দুটি কাজে সমষ্টির জল শোষণ পরীক্ষা	-
	13টি কাজে স্ক্রীনিং উপকরণের নমনীয়তা সূচক পরীক্ষা	তিনটি কাজে স্ক্রীনিং উপকরণের নমনীয়তা সূচক পরীক্ষা
	একটি কাজে গ্রেডেশন পরীক্ষা	একটি কাজে গ্রেডেশন পরীক্ষা

পরিশিষ্ট – 21

(অনুচ্ছেদ-2.10.1.4 পৃষ্ঠা-43 দ্রষ্টব্য)

বিটুমিনাস সামগ্রীর জন্য আংশিকভাবে সম্পাদিত বিভিন্ন পরীক্ষার বিবৃতি

ক্রমিক সংখ্যা	বিভাগ	কাজের নাম	ব্যবহৃত বিটুমিনাস উপাদান
1.	আলিপুরদুয়ার রাজপথ বিভাগ	ভলকা সড়ক থেকে চেপানি শান্তিনগর হাই রোড মোর, 0 কিমি থেকে 6.1 কিমি (ভি আর) প্রশস্তকরণ ও সুদৃঢ়করণ	বি এম
2.	কোচবিহার রাজপথ বিভাগ	রানীরহাট-কামাত-চ্যাংড়াবান্ধা সড়কের, 0.00 কিমি থেকে 5.76 কিমিতে প্রশস্তকরণ ও সুদৃঢ়করণ	ডি বি এম, বি সি
3.	বাঁকুড়া রাজপথ বিভাগ	আড়াহ হয়ে ঝান্টিপাহাড়ি-কাশিপুর (পুরুলিয়া সীমান্ত) সড়কের, 0.00 কিমি থেকে 12.10 কিমি প্রশস্তকরণ ও সুদৃঢ়করণ	ডি বি এম, এস ডি বি সি
4.	বাঁকুড়া রাজপথ বিভাগ	রাঙামাটি-অসুরিয়া-ডেজুরি সড়কের, 0.00 কিমি থেকে 16.65 কিমি সুদৃঢ়করণ	ডি বি এম, এস ডি বি সি
5.	বর্ধমান উত্তর রাজপথ বিভাগ	সপ্তগ্রাম-ত্রিবেণী-কালনা-কাটোয়া সড়কের, 83 কিমি থেকে 102.34 কিমি প্রশস্তকরণ ও সুদৃঢ়করণ	ডি বি এম, বি সি
6.	বর্ধমান উত্তর রাজপথ বিভাগ	রামজীবনপুর-কেতুগ্রাম-কাটোয়া (ফুটিসাঁকো থেকে জাজিগ্রাম) সড়কের, 76.00 কিমি থেকে 102.00 কিমি প্রশস্তকরণ ও সুদৃঢ়করণ	ডি বি এম, বি সি
7.	বীরভূম রাজপথ বিভাগ-I	চৌহাট্টা-হাতিয়া-সাঁইথিয়া সড়কের আই আর কিউ, 0.00 কিমি থেকে 18.80 কিমি	বি এম
8.	বীরভূম রাজপথ বিভাগ-I	গোপালপুর হয়ে রাজগ্রাম-মোহনপুর সড়কের, 0.00 কিমি থেকে 13.00 কিমি প্রশস্তকরণ ও সুদৃঢ়করণ	ডি বি এম, বি সি
9.	বীরভূম রাজপথ বিভাগ-II	জয়দেব-কেন্দুলী-ইলামবাজার সড়কের, 0.00 কিমি থেকে 6.00 কিমি সুদৃঢ়করণ	বি এম, এস ডি বি সি
10.	বীরভূম রাজপথ বিভাগ-II	মোল্লারপুর-মাজিপাড়া-বোলপুর সড়কের, (এস এইচ-13), 33.86 কিমি থেকে 49.46 কিমি প্রশস্তকরণ ও সুদৃঢ়করণ	ডি বি এম, বি সি
11.	দক্ষিণ 24 পরগনা রাজপথ বিভাগ	সাঞ্জুয়া-মহেশতলা সড়কের, 0.00 কিমি থেকে 7.00 কিমি সুদৃঢ়করণ	বি এম, এস ডি বি সি
12.	দক্ষিণ 24 পরগনা রাজপথ বিভাগ	শিখরপুর-কুলটি ক্যানেল সড়কের, 3.500 কিমি থেকে 12.550 কিমি (এম ডি আর) প্রশস্তকরণ ও সুদৃঢ়করণ	ডি বি এম, বি সি
13.	বারাসাত রাজপথ বিভাগ–I	বসিরহাট থেকে স্বরূপনগর সড়কের, 0.00 কিমি থেকে 18.00 কিমি (এম ডি আর) প্রশস্তকরণ ও সুদৃঢ়করণ	ডি বি এম, বি সি
14.	আলিপুরদুয়ার পি ডব্লিউ বিভাগ	আলিপুরদুয়ার-ভলকা সড়কের 11.275 কিমি থেকে 14.50 কিমি, 19.00 কিমি থেকে 19.70 কিমি এবং 20.20 কিমি থেকে 21.50 কিমি পর্যন্ত আপগ্রেডেশন ক্রস ড্রেনেজ কাজসহ সুদৃঢ়করণ	বি এম, এস ডি বি সি, ম্যাস্টিক আস্ফালট

ক্রমিক সংখ্যা	বিভাগ	কাজের নাম	ব্যবহৃত বিটুমিনাস উপাদান
15.	কোচবিহার পি ডব্লিউ বিভাগ	বুড়িরহাট চৌপাঠী থেকে সালমারা সড়কের, 0.00 কিমি থেকে 11.00 কিমি প্রশস্তকরণ ও সুদৃঢ়করণ	বি এম
16.	বাঁকুড়া পি ডব্লিউ বিভাগ	বেলিয়াতোড়-সোনামুখী পাত্রসায়র সড়কের, 20.00 কিমি থেকে 44.88 কিমি প্রশস্তকরণ ও সুদৃঢ়করণ	বি এম, ডি বি এম, বি সি, ম্যাস্টিক আস্ফালট
17.	বর্ধমান পি ডব্লিউ বিভাগ	মহাচাঁদ সড়কের, 0.00 কিমি থেকে 10.45 কিমি প্রশস্তকরণ ও সুদৃঢ়করণ	ডি বি এম, বি সি, ম্যাস্টিক আস্ফালট
18.	বর্ধমান পি ডব্লিউ বিভাগ	মেমারি-মন্তেশ্বর সড়কের, 0.00 কিমি থেকে 31.30 কিমি প্রশস্তকরণ ও সুদৃঢ়করণ	বি এম, ডি বি এম, বি সি, ম্যাস্টিক আস্ফালট
19.	বর্ধমান পি ডব্লিউ বিভাগ	মন্তেশ্বর-দেনুর-পুটসুরি সড়কের, 0.00 কিমি থেকে 8.29 কিমি প্রশস্তকরণ ও সুদৃঢ়করণ	ডি বি এম, এস ডি বি সি
20.	বর্ধমান দক্ষিণ রাজপথ বিভাগ	মেমারি জৌগ্রাম সড়কের, 0.00 কিমি থেকে 10.50 কিমি সুদৃঢ়করণ	ডি বি এম, বি সি
21.	বর্ধমান দক্ষিণ রাজপথ বিভাগ	মির্জাপুর-কালীগ্রাম-কুসুমগ্রাম-নাদনঘাট-সমুদ্রগড় সড়কের; 0.00 কিমি থেকে 2.00 কিমি, 17.00 কিমি থেকে 19.00 কিমি, 32.00 কিমি থেকে 38.00 কিমি এবং 43.00 কিমি থেকে 52.00 কিমি উন্নয়ন	বি এম, এস ডি বি সি, ম্যাস্টিক আস্ফালট
22.	বীরভূম পি ডব্লিউ বিভাগ	বোলপুর-পালিতপুর সড়কের, 12.70 কিমি থেকে 25.7 কিমি প্রশস্তকরণ ও সুদৃঢ়করণ	ডিবি এম, বি সি, ম্যাস্টিক আস্ফালট
23.	বীরভূম পি ডব্লিউ বিভাগ	ফুলাইপুর হয়ে সেওরাকুড়ি-কুলকুড়ি সড়কের প্রশস্তকরণ ও সুদৃঢ়করণ এবং মোঃ বাজারের সাথে সংযোগস্থাপন, 0.00 কিমি থেকে 9.50 কিমি	বি এম
24.	বারাসাত পি ডব্লিউ বিভাগ	হিঙ্গলগঞ্জ-দুলদুলি সড়কের, 12.50 কিমি থেকে 33.60 কিমি সুদৃঢ়করণ	বি এম

পরিশিষ্ট – 22

(অনুচ্ছেদ-2.10.1.4, পৃষ্ঠা-43 দ্রষ্টব্য)

কাজ শুরুর পূর্বে নথি অনুযায়ী আংশিকভাবে সম্পাদিত বিটুমিনাস পরীক্ষার বিবৃতি

কাজের নাম	24 টি কাজে বিটুমিনাস উপাদানের সংখ্যা	প্রতিটি ধরনের পরীক্ষার সংখ্যা	সম্পন্ন না হওয়া পরীক্ষার সংখ্যা									পরীক্ষা করা হয়নি তার শতকরা হার
			এ আই ভি	সি এস এফ এফ	জল শোষণ	কোটিং এন্ড স্ট্রিপিং	বাইন্ডারের গুণমান	গ্রেডেশন	মিশ্র ডিজাইন	সমষ্টির দৃঢ়তা পরীক্ষা	প্রসারণশীলতা বজায় রাখা	
বি এম (11 টি কাজ : ***পরিশিষ্ট-21***)	11	11	1	1	4	5	5	0	1	6	10	33
ডি বি এম (15 টি কাজ : ***পরিশিষ্ট-21***)	16	16	2	1	7	12	8	7	1	15	14	47
এস ডি বি সি (7 টি কাজ : ***পরিশিষ্ট-21***)	7	7	2	2	2	5	2	0	0	6	6	40
বি সি (12 টি কাজ : ***পরিশিষ্ট-21***)	12	12	0	0	3	4	6	0	1	8	10	30
ম্যাস্টিক আস্ফালট (6 টি কাজ : ***পরিশিষ্ট-21***)	6	6	3	3	2	4	0	3	0	3	5	43
মোট	**52**	**52**	**8**	**7**	**18**	**30**	**21**	**10**	**3**	**38**	**45**	**38**

পরিশিষ্ট – 23

(অনুচ্ছেদ-2.10.2.1, পৃষ্ঠা-44 দ্রষ্টব্য)

মাটির কাজ সম্পাদনের সময় আংশিকভাবে সম্পাদিত পরীক্ষার বিবৃতি

ক্রমিক সংখ্যা	পরীক্ষা	মোট পরীক্ষার প্রয়োজনীয়তা	পরীক্ষা করা হয়নি	পরীক্ষা করা হয়নি তার শতকরা হিসাব
1.	ডিলেটেরিয়াস ধারণ	248	210	84.68
2.	কাদা ধারণ	248	218	87.90
3.	জলীয় সীমা	248	122	49.19
4.	নমনীয়তা সূচক	248	122	49.19
5.	ও এম সি এবং সর্বোচ শুষ্ক ঘনত্ব	248	32	12.90
6.	গ্রেডিং	248	183	73.79
7.	আর্দ্রতা ধারণ	1,105	897	81.18
8.	মাটির শ্রেণীবিভাগ	248	204	82.26
9.	মাটির সি বি আর	248	207	83.47
	মোট	**3,089**	**2,195**	**71.06**

পরিশিষ্ট – 24

(অনুচ্ছেদ-2.10.2.2, পৃষ্ঠা-44 দ্রষ্টব্য)

কার্য্যসম্পাদনের সময় আংশিকভাবে সম্পাদিত গ্র্যানুলার উপাদানগুলির পরীক্ষার বিবৃতি

উপাদানের নাম	পরীক্ষা	প্রয়োজনীয় পরীক্ষার সংখ্যা	পরীক্ষা করা হয়নি তার সংখ্যা	পরীক্ষা করা হয়নি তার শতকরা হিসাব
জি এস বি	গ্রেডেশন	332	29	8.73
	অ্যাটারবার্গের সীমা	85	12	14.11
	কম্প্যাকশনের আগে আর্দ্রতা ধারণ	330	127	38.48
	কমপ্যাক্ট স্তরের ঘনত্ব	846	541	63.95
ডব্লিউ বি এম	সামগ্রিক প্রভাব মান	19	7	36.84
	সম্মিলিত ফ্ল্যাকিনেস এবং প্রসারণ সূচক	39	16	41.03
	বাঁধাই উপাদানের অ্যাটারবার্গ সীমা	25	10	40.00
	স্ক্রীনিং উপাদানের অ্যাটারবার্গ সীমা পরীক্ষা	37	13	35.14
	গ্রেডিং	92	8	8.69
ডব্লিউ এম এম	সামগ্রিক প্রভাব মান	470	186	39.57
	সম্মিলিত ফ্ল্যাকিনেস সূচক এবং প্রসারণ সূচক	939	511	54.42
	অ্যাটারবার্গ সীমা	611	406	66.45
	সংকুচিত স্তরের ঘনত্ব	3,100	1,593	51.39
	গ্রেডেশন	2,616	1,015	38.80
মোট		**9,541**	**4,474**	**46.89**

পরিশিষ্ট – 25

(অনুচ্ছেদ-2.10.2.3, পৃষ্ঠা-45 দ্রষ্টব্য)

কার্য্যসম্পাদনের সময় আংশিকভাবে করা বিটুমিনাস উপাদানগুলির পরীক্ষার বিশদ বিবরণ-এর বিবৃতি

উপাদান	পরীক্ষা সমূহ	প্রয়োজনীয় পরীক্ষা	পরীক্ষা হয়নি	পরীক্ষা হয়নি (%)
বি এম	সামগ্রিক অভিঘাত মূল্য	227	112	49.34
	সম্মিলিত অস্থিরতা এবং প্রসারণ সূচক	130	37	28.46
	সমষ্টির স্ট্রিপিং মূল্য	10	4	40.00
	সমষ্টির জল শোষণ	10	3	30.00
	মিশ্রণের জল সংবেদনশীলতা	10	8	80.00
	দৃঢ়তা (ম্যাগনেসিয়াম সালফেট/সোডিয়াম সালফেট)	10	9	90.00
	বাইন্ডারের গুণগত মান	66	50	75.76
	সমষ্টির গ্রেডিং	537	184	34.26
	বাইন্ডার উপাদান	339	150	44.25
	ভাঙা মুখের শতকরা হার	455	346	76.04
	সংকুচিত স্তরের ঘনত্ব	1,008	750	74.40
ডি বি এম	সামগ্রিক অভিঘাত মূল্য	346	140	40.46
	সম্মিলিত অস্থিরতা এবং প্রসারণ সূচক	346	160	46.24
	সমষ্টির জল শোষণ	16	11	68.75
	মিশ্রণের আর্দ্র সংবেদনশীলতা	7	0	0.00
	দৃঢ়তা (ম্যাগনেসিয়াম সালফেট/সোডিয়াম সালফেট)	16	14	87.50
	বাইন্ডারের গুণগত মান	392	157	40.05
	মিক্সড গ্রেডিং	886	277	31.26
	বাইন্ডার ধারণ	872	433	49.66
	সংকুচিত স্তরের ঘনত্ব	2,668	1,637	61.36
	মিশ্রণের স্থায়িত্ব এবং গহর বিশ্লেষণ	1,555	1,209	77.75
	বালির সমতুল্য পরীক্ষা	16	13	81.25
	নমনীয়তা সূচক	16	12	75.00
	পালিশ করা পাথরের মান	16	14	87.50
এস ডি বি সি	সামগ্রিক অভিঘাত মূল্য	26	8	30.77
	সম্মিলিত অস্থিরতা এবং প্রসারণ সূচক	26	17	65.38
	সমষ্টির জল শোষণ	6	4	66.67
	মিশ্রণের আর্দ্র সংবেদনশীলতা	3	3	100.00
	দৃঢ়তা (ম্যাগনেসিয়াম সালফেট/সোডিয়াম সালফেট)	6	6	100.00
	বাইন্ডারের গুণগত মান	34	4	11.76

উপাদান	পরীক্ষা সমূহ	প্রয়োজনীয় পরীক্ষা	পরীক্ষা হয়নি	পরীক্ষা হয়নি (%)
	মিক্সড গ্রেডিং	49	1	2.04
	বাইন্ডার উপাদান	78	14	17.95
	সংকুচিত স্তরের ঘনত্ব	534	248	46.44
	মিশ্রণের স্থায়িত্ব এবং গহর বিশ্লেষণ	131	89	67.94
	বালির সমতুল্য পরীক্ষা	6	6	100.00
	নমনীয়তা সূচক	6	6	100.00
	পালিশ করা পাথরের মান	6	6	100.00
বি সি	সামগ্রিক অভিঘাত মূল্য	120	33	27.50
	সম্মিলিত অস্থিরতা এবং প্রসারণ সূচক	120	35	29.17
	সমষ্টির জল শোষণ	12	8	66.67
	মিশ্রণের আর্দ্র সংবেদনশীলতা	12	7	58.33
	দৃঢ়তা (ম্যাগনেসিয়াম সালফেট/সোডিয়াম সালফেট)	12	9	75.00
	বাইন্ডার উপাদান	136	118	86.76
	মিক্সড গ্রেডিং	422	180	42.65
	বাইন্ডারের বিষয়বস্তু	422	190	45.02
	সংকুচিত স্তরের ঘনত্ব	1,724	1,078	62.53
	মিশ্রণের স্থায়িত্ব এবং গহর বিশ্লেষণ	664	462	69.58
	বালির সমতুল্য পরীক্ষা	12	8	66.67
	নমনীয়তা সূচক	12	9	75.00
	পালিশ করা পাথরের মান	12	8	66.67
ম্যাস্টিক অ্যাসফল্ট	সামগ্রিক অভিঘাত মূল্য	7	1	14.29
	সম্মিলিত অস্থিরতা এবং প্রসারণ সূচক	7	1	14.29
	সমষ্টির স্ট্রিপিং মূল্য	6	4	66.67
	সমষ্টির জল শোষণ	6	2	33.33
	মিশ্রণের আর্দ্র সংবেদনশীলতা	6	4	66.67
	দৃঢ়তা (ম্যাগনেসিয়াম সালফেট/সোডিয়াম সালফেট)	6	5	83.33
	বাইন্ডারের গুণগত মান	6	2	33.33
	কাঠিন্য সংখ্যা	73	0	0
মোট		**14,662**	**8,306**	**56.65**

পরিশিষ্ট – 26

(অনুচ্ছেদ-2.10.3.3, এবং 2.10.3.5 পৃষ্ঠা-46, 47 দ্রষ্টব্য)

উর্ধ্বতন কর্তৃপক্ষের দ্বারা পরীক্ষা পর্যবেক্ষণ এবং দপ্তর দ্বারা পরিচালিত কর্মীদের গুণগত মান নিয়ন্ত্রণের প্রশিক্ষণে ঘাটতির বিবৃতি

ক্রমিক সংখ্যা	বিভাগ	উর্ধ্বতন কর্তৃপক্ষের কাছে পাঠানো মান নিয়ন্ত্রণের তথ্যের বিবরণ (অনুচ্ছেদ: 6.3.3)	গুণগত মান নিয়ন্ত্রণের উপর প্রশিক্ষণের বিবরণ (অনুচ্ছেদ: 6.3.5)
1.	অলিপুরদুয়ার রাজপথ বিভাগ	পর্যবেক্ষণের জন্য পাঠানো হয়নি	সম্পাদিত হয়নি
2.	কোচবিহার রাজপথ বিভাগ	পর্যবেক্ষণের জন্য পাঠানো হয়নি	সম্পাদিত হয়নি
3.	বাঁকুড়া রাজপথ বিভাগ	পর্যবেক্ষণের জন্য পাঠানো হয়নি	সম্পাদিত হয়নি
4.	বর্ধমান উত্তর রাজপথ বিভাগ	পর্যবেক্ষণের জন্য পাঠানো হয়নি	সম্পাদিত হয়নি
5.	বর্ধমান দক্ষিণ রাজপথ বিভাগ	পর্যবেক্ষণের জন্য পাঠানো হয়নি	সম্পাদিত হয়নি
6.	বীরভূম রাজপথ বিভাগ-I	পর্যবেক্ষণের জন্য পাঠানো হয়নি	সম্পাদিত হয়নি
7.	বীরভূম রাজপথ বিভাগ-II	পর্যবেক্ষণের জন্য পাঠানো হয়নি	সম্পাদিত হয়নি
8.	দক্ষিণ 24 পরগনা রাজপথ বিভাগ	পর্যবেক্ষণের জন্য পাঠানো হয়নি	সম্পাদিত হয়নি
9.	ডায়মন্ড হারবার রাজপথ বিভাগ	কোন নথি পাওয়া যায়নি	কোন নথি পাওয়া যায়নি
10.	বারাসাত রাজপথ বিভাগ-I	পর্যবেক্ষণের জন্য পাঠানো হয়নি	সম্পাদিত হয়নি
11.	অলিপুরদুয়ার পি ডব্লিউ বিভাগ	পর্যবেক্ষণের জন্য পাঠানো হয়নি	সম্পাদিত হয়নি
12.	কোচবিহার পি ডব্লিউ বিভাগ	পর্যবেক্ষণের জন্য পাঠানো হয়নি	সম্পাদিত হয়েছে
13.	বাঁকুড়া পি ডব্লিউ বিভাগ	কোন নথি পাওয়া যায়নি	সম্পাদিত হয়নি
14.	বর্ধমান পি ডব্লিউ বিভাগ	পর্যবেক্ষণের জন্য পাঠানো হয়নি	সম্পাদিত হয়নি
15.	বীরভূম পি ডব্লিউ বিভাগ	পর্যবেক্ষণের জন্য পাঠানো হয়নি	সম্পাদিত হয়নি
16.	দক্ষিণ 24 পরগনা পি ডব্লিউ বিভাগ	পর্যবেক্ষণের জন্য পাঠানো হয়নি	সম্পাদিত হয়েছে
17.	বারাসাত পি ডব্লিউ বিভাগ	কোন নথি পাওয়া যায়নি	সম্পাদিত হয়নি
18.	ব্যারাকপুর পি ডব্লিউ বিভাগ	কোন নথি পাওয়া যায়নি	কোন নথি পাওয়া যায়নি
19.	বিষ্ণুপুর পি ডব্লিউ বিভাগ	কোন নথি পাওয়া যায়নি	কোন নথি পাওয়া যায়নি
	19 টি বিভাগ		

পরিশিষ্ট – 27

(অনুচ্ছেদ-2.11.1, পৃষ্ঠা-48 দ্রষ্টব্য)

পশ্চিমবঙ্গে যানবাহন সংখ্যা বৃদ্ধির বিবৃতি

ক্রমিক সংখ্যা	জেলা	2015-16	2016-17	2017-18	2018-19	মোট	বৃদ্ধির শতকরা হার (2015-16 থেকে 2018-19)
1.	অলিপুরদুয়ার	12,287	14,603	19,036	18,861	64,787	53.50
2.	বাঁকুড়া	25,884	32,743	35,036	40,236	1,33,899	55.45
3.	বীরভূম	30,236	34,428	38,496	49,302	1,52,462	63.06
4.	কোচবিহার	24,071	28,975	30,743	35,484	1,19,273	47.41
5.	দক্ষিণ দিনাজপুর	11,475	13,596	15,215	17,399	57,685	51.63
6.	দার্জিলিং	39,102	41,676	45,357	44,464	1,70,599	13.71
7.	হুগলী	52,631	60,511	62,445	66,409	2,41,996	26.18
8.	হাওড়া	45,239	54,901	63,494	65,803	2,29,437	45.46
9.	জলপাইগুড়ি	17,604	20,384	21,619	24,797	84,404	40.86
10.	ঝাড়গ্রাম	1,077	6,472	10,180	12,237	29,966	1,036.21
11.	কালিম্পঙ	1,281	1,620	1,557	2,786	7,244	117.49
12.	কলকাতা	49,109	43,992	49,674	48,411	1,91,186	-1.42
13.	মালদা	19,503	34,311	41,845	47,460	1,43,119	143.35
14.	মুর্শিদাবাদ	55,259	62,789	71,093	84,099	2,73,240	52.19
15.	নদিয়া	49,270	57,293	48,635	71,860	2,27,058	45.85
16.	উত্তর 24 পরগনা	1,06,875	1,11,970	1,32,117	1,37,224	4,88,186	28.40
17.	পশ্চিম বর্ধমান	47,707	49,469	53,227	60,325	2,10,728	26.45
18.	পশ্চিম মেদিনীপুর	24,934	59,792	71,010	72,784	2,28,520	191.91
19.	পূর্ব বর্ধমান	40,021	46,149	45,264	63,107	1,94,541	57.68
20.	পূর্ব মেদিনীপুর	41,254	46,895	60,377	68,710	2,17,236	66.55
21.	পুরুলিয়া	15,407	17,109	19,882	24,626	77,024	59.84
22.	দক্ষিণ 24 পরগনা	75,011	88,765	96,477	99,116	3,59,369	32.14
23.	দক্ষিণ দিনাজপুর	22,433	25,411	27,898	34,046	1,09,788	51.77
সর্বমোট		**8,07,670**	**9,53,854**	**10,60,677**	**11,89,546**	**40,11,747**	**47.28**

পরিশিষ্ট – 28

(অনুচ্ছেদ-2.11.1, পৃষ্ঠা-48 দ্রষ্টব্য)

নির্বাচিত জেলায় যানবাহন সংখ্যা বৃদ্ধির বিবৃতি

জেলা	2015-16-এ নিবন্ধিত গাড়ির সংখ্যা	2018-19-এ নিবন্ধিত গাড়ি	বৃদ্ধির শতকরা হার (2015-16 থেকে 2018-19)
বাঁকুড়া	25,884	40,236	55.45
কোচবিহার	24,071	35,484	47.41
অলিপুরদুয়ার	12,287	18,867	53.50
বীরভূম	30,236	49,302	63.06
পূর্ব বর্ধমান	87,728	1,23,432	40.70
দক্ষিণ 24 পরগনা	75,011	99,116	32.14
উত্তর 24 পরগনা	1,06,875	1,37,224	28.40
মোট	**3,62,092**	**5,03,661**	**39.10**

পরিশিষ্ট – 29

(অনুচ্ছেদ-2.11.4, পৃষ্ঠা-50 দ্রষ্টব্য)

রাস্তার পরিবর্তনশীল প্রস্থের বিবৃতি

ক্রমিক সংখ্যা	রাস্তার নাম	প্রকৃত দৈর্ঘ্য (কিমিতে)	প্রস্থ	বিভাগ
1.	ডালগাঁও-লঙ্কাপাড়া সড়ক	18.10	i) 7.00 এম (0.00 থেকে 1.50 কিমি) ii) 9.00 এম (1.50 থেকে 2.050 কিমি) iii) 7.00 এম (2.05 থেকে 17.771 কিমি) iv) 9.00 এম (17.771 থেকে 17.789 কিমি) v) 5.50 এম (17.789 থেকে 18.10 কিমি)	অলিপুরদুয়ার রাজপথ বিভাগ
2.	হাতিপোতা থেকে শামুকতলা সড়ক	16.05	i) 4.50 এম (0.00 থেকে 15.00 কিমি) ii) 7.00 এম (15.00 থেকে 16.05 কিমি)	অলিপুরদুয়ার রাজপথ বিভাগ
3.	আলিপুরদুয়ার থেকে কুমারগ্রাম সড়ক	20.00	i) 14.00 এম (0.00 থেকে 2.00 কিমি) ii) 5.50 এম (2.00 থেকে 20.00 কিমি)	অলিপুরদুয়ার রাজপথ বিভাগ
4.	হিরাকুনি আলিগড় সড়ক	13.70	i) 3.80 এম (সি এইচ-0 থেকে 4.90 কিমি) ii) 5.50 এম (সি এইচ-4.90 to 13.70 কিমি)	বীরভূম রাজপথ বিভাগ-II
5.	পাড়ুই-বাটিকর সড়ক থেকে কুর্মিথা	10.24	i) 5.50 এম (সি এইচ-0 থেকে 5.73 কিমি) ii) 3.80 এম (সি এইচ-5.73 থেকে 10.24 কিমি	বীরভূম রাজপথ বিভাগ-II
6.	সিউড়ি রাজনগর সড়ক (এস এইচ-6)	26.00	i) 7.0 এম (সি এইচ-0 থেকে 4 কিমি) ii) 5.50 এম (সি এইচ-4 থেকে 9 কিমি) iii) 7.0 এম (সি এইচ-9 থেকে 14 কিমি) iv) 5.50 এম (সি এইচ-14 থেকে 26 কিমি)	বীরভূম রাজপথ বিভাগ-II
7.	সিউড়ি থেকে আমজোড়া সড়ক	21.60	i) 7.0 এম (সি এইচ-0 থেকে 11 কিমি) ii) 3.75 এম (সি এইচ-11 থেকে 21.60 কিমি)	বীরভূম রাজপথ বিভাগ-II
8.	কলকাতা বাসন্তী সড়ক	86.79	i) 9.00 এম (সি এইচ-0 থেকে 5.00 কিমি) ii) 10.00 এম (সি এইচ-5.00 থেকে 16.00 কিমি) iii) 7.00 এম (সি এইচ-16.00 থেকে 29.00 কিমি) iv) 10.00 এম (সি এইচ-29.00 থেকে 68.00 কিমি) v) 5.50 এম (সি এইচ-68 থেকে 84.20 কিমি) vi) 7.00 এম (সি এইচ-84.20 থেকে 85.30 কিমি) vii) 7.50 এম (সি এইচ-85.30 থেকে 86.00 কিমি) viii) 5.50 এম (সি এইচ-86.00 থেকে 86.79 কিমি)	দক্ষিণ 24 পরগনা রাজপথ বিভাগ
9.	বয়ালঘাটা পাকাপোল সড়ক	9.00	i) 3.75 এম (সি এইচ-0 থেকে 2.975 কিমি) ii) 5.50 এম (সি এইচ-2.975 থেকে 9.00 কিমি)	দক্ষিণ 24 পরগনা রাজপথ বিভাগ
10.	আক্রা-সন্তোষপুর	4.50	i) 7.00 এম (0 থেকে 3.75 কিমি ii) 10.00 এম (3.75 থেকে 4.50 কিমি)	দক্ষিণ 24 পরগনা রাজপথ বিভাগ
11.	আনন্দপুর-খাড়ুকি-বয়নান-তারদাহ	15.10	i) 5.50 এম (0 থেকে 10 কিমি) ii) 7.00 এম (7 থেকে 15.10 কিমি)	দক্ষিণ 24 পরগনা রাজপথ বিভাগ
12.	শিখরপুর-কুলটি	12.20	i) 5.50 এম (0 থেকে 3.5 কিমি) ii) 7.00 এম (3.50 থেকে 12.20 কিমি)	দক্ষিণ 24 পরগনা রাজপথ বিভাগ

ক্রমিক সংখ্যা	রাস্তার নাম	প্রকৃত দৈর্ঘ্য (কিমিতে)	প্রস্থ	বিভাগ
13.	বিষ্ণুপুর-বেলিয়াঘাটা সড়ক	15.20	i) 21.00 এম (সি এইচ-0 থেকে 2.70 কিমি) ii) 10.00 এম (সি এইচ-2.90 থেকে 15.20 কিমি)	বারাসাত রাজপথ বিভাগ-I
14.	বিদ্যাসাগর সারণী সহ মধ্যমগ্রাম প্রধান সড়ক	3.05	i) 3.05 এম এবং 4.50এম (সি এইচ-0 থেকে 2.2 কিমি) ii) 5.50 এম (সি এইচ-2.2 থেকে 3.05 কিমি)	বারাসাত রাজপথ বিভাগ-I
15.	ধানকুড়ি জঙ্গলপুর সড়ক	11.20	i) 3.80 এম (সি এইচ-0 থেকে 5.50 কিমি) ii) 5.50 এম (সি এইচ-5.5 থেকে 11.2 কিমি)	বারাসাত রাজপথ বিভাগ-I
16.	বসিরহাট-স্বরূপনগর সড়ক	18.00	i) 10.0 এম (সি এইচ-0 থেকে 8.30 কিমি) ii) 5.50 এম (সি এইচ-8.30 থেকে 18 কিমি)	বারাসাত রাজপথ বিভাগ-I
17.	টাকি মুরারিসা ভেবিয়া চৈতাল সড়ক	21.20	i) 5.50 এম (0 থেকে 12 কিমি) ii) 7.00 এম (12 থেকে 21.2 কিমি)	বারাসাত রাজপথ বিভাগ-I
18.	বসিরহাট পিফা রাঘবপুর মুরারিসা কালীনগর সড়ক	27.00	i) 5.50 এম (0 থেকে 3.4 কিমি) ii) 7.00 এম (3.4 থেকে 11 কিমি) iii) 5.50 এম (11 থেকে 27 কিমি)	বারাসাত রাজপথ বিভাগ-I
19.	ধাধেমি ঘোজাডাঙ্গা সড়ক	4.00	i) 7.00 এম (0 থেকে 1.6 কিমি) ii) 10.50 এম (1.60 থেকে 4.00 কিমি)	বারাসাত রাজপথ বিভাগ-I
20.	বিষ্ণুপুর কোতুলপুর সড়ক	36.00	i) 10.00 এম (0 থেকে 18 কিমি) ii) 7.00 এম (18-36 কিমি)	বিষ্ণুপুর পি ডব্লিউ বিভাগ
21.	ফুলগ্রামের সংযোগ সহ বলগোনা চন্দ্রপুর রোড	15.00	i) 5.50 এম (0.5 থেকে 14.5 কিমি) ii) সংযুক্ত সড়ক-3.05 এম	বর্ধমান উত্তর রাজপথ বিভাগ
22.	বলগোনা গুসকর মানকর	28.20	i) 7.00এম (0 থেকে 20.10 কিমি) ii) 5.5এম (21.40 থেকে 29.50 কিমি)	বর্ধমান উত্তর রাজপথ বিভাগ
23.	চাটনি, রাধানগর সংযোগ সহ ভাটার-সামন্তী সড়ক এবং বি কে সড়ক থেকে ভাটার-সামন্তী রোড	17.35	i) 5.5 এম ii) 3.80 এম	বর্ধমান উত্তর রাজপথ বিভাগ
24.	কুমারপুর-চাকতা সড়ক	13.20	i) 5.5 এম (0 থেকে 8 কিমি) ii) 3.80 এম (8 থেকে 13.20 কিমি)	বর্ধমান উত্তর রাজপথ বিভাগ
25.	মন্তেশ্বর-দাঁইহাট সড়ক থেকে চন্দ্রপুর এইচসি সড়ক	1.00	i) 5.5 এম (0 থেকে 0.45 কিমি) ii) 3.80 এম (0.45 থেকে 1 কিমি)	বর্ধমান উত্তর রাজপথ বিভাগ
				ছয়টি বিভাগ

পরিশিষ্ট – 30

(অনুচ্ছেদ-2.11.5, পৃষ্ঠা-50 দ্রষ্টব্য)

সংকীর্ণ সেতু দেখানোর বিবৃতি

ক্রমিক সংখ্যা	সেতুর নাম	অবস্থান (কিমি)	রাস্তার নাম	নির্মিত সেতুর প্রস্থ (মিটারে)	সংশ্লিষ্ট রাস্তার প্রস্থ (মিটারে)	ফেব্রুয়ারি 2022-এ সেতুর বিবরণ	বিভাগ
1.	সেতু 2-কুমারপুর-চাকতা	10.20	কুমারপুর-চাকতা	3.00	3.80	কোন পরিবর্তন নেই	বর্ধমান উত্তর রাজপথ বিভাগ
2.	ব্রাহ্মণী নদী-3 এর উপর ব্রাহ্মণী সেতু	9.00	কাটোয়া-কারুই সড়ক	5.00	5.50	কোন পরিবর্তন নেই	
3.	গুসকরা কাশেমনগর সড়ক	0.50	গুসকরা কাশেমনগর সড়ক	3.00	5.50	কোন পরিবর্তন নেই	
4.	কেএনএস-I সড়কে আর সি সি ভেন্টেড বক্স কালভার্ট	3.60	কৈচর নন্দীগ্রাম সিংহি সড়ক	4.00	5.50	কোন পরিবর্তন নেই	
5.	বাউটিয়া বৈধরা সড়ক	0.60	বাউটিয়া বৈধরা সড়ক	3.65	5.50	কোন পরিবর্তন নেই	বীরভূম রাজপথ বিভাগ-I
6.	নলহাটি ভবানন্দপুর সড়ক (9.18)	9.18	নলহাটি ভবানন্দপুর সড়ক	2.90	5.50	কাজ চলছে	
7.	টাকিপুর-কুশমোর সড়ক (1.00)	1.00	টাকিপুর-কুশমোর সড়ক	3.50	5.50	কোন পরিবর্তন নেই	
8.	টাকিপুর-কুশমোর সড়ক (2.00)	2.00	টাকিপুর-কুশমোর সড়ক	3.15	5.50	কোন পরিবর্তন নেই	
9.	তারাপীঠ বীরচন্দ্রপুর হাজিপুর ময়ূরেশ্বর কোটাসুর সড়ক (21.00)	21.00	তারাপীঠ বীরচন্দ্রপুর হাজিপুর ময়ূরেশ্বর কোটাসুর সড়ক	3.70	5.50	প্রতিস্থাপিত	
10.	তারাপীঠ বীরচন্দ্রপুর হাজিপুর ময়ূরেশ্বর কোটাসুর সড়ক (23.55)	23.55	তারাপীঠ বীরচন্দ্রপুর হাজিপুর ময়ূরেশ্বর কোটাসুর সড়ক	4.50	5.50	প্রতিস্থাপিত	
11.	পুরন্দরপুর রংগাইপুর সড়ক (3.90)	3.90	পুরন্দরপুর রংগাইপুর সড়ক	4.60	5.50	প্রতিস্থাপিত	
12.	পুরন্দরপুর রংগাইপুর সড়ক (6.14)	6.14	পুরন্দরপুর রংগাইপুর সড়ক	4.70	5.50	প্রতিস্থাপিত	
13.	লাঘাটা কুয়েয়া সেতু	14.00	আহমেদপুর কীর্ণাহার রামজীবনপুর সড়ক (এস এইচ-6)	6.50	7.00	প্রতিস্থাপিত	বীরভূম রাজপথ বিভাগ-II
14.	দুবরাজপুর খয়রাসোল থেকে কাকাতিয়া সড়ক পর্যন্ত নাবিরাস্তা	3.05	কুকুটিয়া সড়ক হয়ে দুবরাজপুর খয়রাসোল	5.00	5.50	কোন পরিবর্তন নেই	
15.	অজয় সেতু	22.00	ইলামবাজার-দুবরাজপুর সড়ক (এসএইচ-14)	6.71	10.00	কাজ চলছে	

ক্রমিক সংখ্যা	সেতুর নাম	অবস্থান (কিমি)	রাস্তার নাম	নির্মিত সেতুর প্রস্থ (মিটারে)	সংশ্লিষ্ট রাস্তার প্রস্থ (মিটারে)	ফেব্রুয়ারি 2022-এ সেতুর বিবরণ	বিভাগ
16.	মোল্লারপুর-মাজ্জিপাড়া-বোলপুর সড়কের সেতু (31.3 কিমি থেকে 47.3 কিমি) (এসএইচ-13)	37.43	মোল্লারপুর-মাজ্জিপাড়া-বোলপুর সড়ক	6.20	7.00	কোন পরিবর্তন নেই	
17.	মোল্লারপুর-মাজ্জিপাড়া-বোলপুর সড়কের সেতু (31.3 কিমি থেকে 47.3 কিমি) (এসএইচ-13)	45	মোল্লারপুর-মাজ্জিপাড়া-বোলপুর সড়ক	4.60	7.00	কোন পরিবর্তন নেই	
18.	মোল্লারপুর-মাজ্জিপাড়া-বোলপুর সড়কের সেতু (31.3 কিমি থেকে 47.3 কিমি) (এসএইচ-13)	47.43	মোল্লারপুর-মাজ্জিপাড়া-বোলপুর সড়ক	6.20	7.00	কোন পরিবর্তন নেই	
19.	ইলামবাজার দুবরাজপুর সড়কের সেতু	44	ইলামবাজার দুবরাজপুর সড়ক	6.75	10.00	কোন পরিবর্তন নেই	
20.	পারুই-ব্রাহ্মণডিহি-কয়রা সড়কের সেতু	14.75	পারুই-ব্রাহ্মণডিহি-কয়রা সড়ক	3.60	5.50	কাজ চলছে	
21.	পারুই-ব্রাহ্মণডিহি-কয়রা সড়কের সেতু	10.15	পারুই-ব্রাহ্মণডিহি-কয়রা সড়ক	3.60	5.50	কাজ চলছে	
22.	কলকাতা-বাসন্তী সড়ক	7.00	কলকাতা-বাসন্তী সড়ক	7.50	10.00	উত্তর নেই	দক্ষিণ 24 পরগনা রাজপথ বিভাগ
23.	বিষ্ণুপুর-বেলিয়াঘাটা সড়কে নোয়াইখাল-এর ওপর লাঙ্গলপোতা সেতু 2.845 কিমিতে	2.845	বিষ্ণুপুর-বেলিয়াঘাটা সড়ক	6.50	10.00 / 21.00	প্রতিস্থাপিত	বারাসাত রাজপথ বিভাগ-I
24.	পুরাতন যশোর রোডে নোয়াই খালের উপর সেতু	1.50	পুরাতন যশোর সড়কের (দোলতলা থেকে গঙ্গানগর)	4.25	7.00	কোন পরিবর্তন নেই	
25.	বিষ্ণুপুর-বেলিয়াঘাটা সড়কে হাড়োয়াখালের উপর সেতু	5.450	বিষ্ণুপুর-বেলিয়াঘাটা সড়ক	6.70	10.00	কোন পরিবর্তন নেই	
26.	বিষ্ণুপুর-বেলিয়াঘাটা সড়কে 5.92 কিমিতে মাজা খালের ওপর সেতু	5.92	বিষ্ণুপুর-বেলিয়াঘাটা সড়ক	6.75	10.00	কোন পরিবর্তন নেই	
27.	বিষ্ণুপুর-বেলিয়াঘাটা সড়কে বড়খালের ওপর সেতু	9.418	বিষ্ণুপুর-বেলিয়াঘাটা সড়ক	6.70	10.00	কোন পরিবর্তন নেই	
28.	বিষ্ণুপুর-বেলিয়াঘাটা সড়কে ছোটখালের ওপর সেতু	8.865	বিষ্ণুপুর-বেলিয়াঘাটা সড়ক	7.50	10.00	কোন পরিবর্তন নেই	

ক্রমিক সংখ্যা	সেতুর নাম	অবস্থান (কিমি)	রাস্তার নাম	নির্মিত সেতুর প্রস্থ (মিটারে)	সংশ্লিষ্ট রাস্তার প্রস্থ (মিটারে)	ফেব্রুয়ারি 2022-এ সেতুর বিবরণ	বিভাগ
29.	বেলিয়াতোড়-সোনামুখী সড়কের ওপর সেতু (এস এইচ ৪)	17.940	বেলিয়াতোড়-সোনামুখী-পাত্রসায়ের সড়ক (এস এইচ ৪) 0.00 কিমি থেকে 44.876 কিমি	বিভাগ সংকীর্ণ সেতু অনুমোদন করেছে		উত্তর দেয়নি	বাঁকুড়া পি ডব্লিউ বিভাগ
30.	বেলিয়াতোড়-সোনামুখী সড়কের ওপর সেতু (এস এইচ ৪)	24.400	বেলিয়াতোড়-সোনামুখী-পাত্রসায়ের সড়ক (এস এইচ ৪) 0.00 কিমি থেকে 44.876 কিমি	বিভাগ সংকীর্ণ সেতু অনুমোদন করেছে		উত্তর দেয়নি	
31.	বাঁকুড়া-দুর্গাপুর সড়কের ওপর সেতু	38.930	বাঁকুড়া-দুর্গাপুর সড়ক	বিভাগ সংকীর্ণ সেতু অনুমোদন করেছে		উত্তর দেয়নি	
32.	তৎকনোলি সেতু	3.800	জুনবেদিয়া-অমরকানন সড়ক	বিভাগ সংকীর্ণ সেতু অনুমোদন করেছে		উত্তর দেয়নি	
33.	রাজগ্রাম-স্বরূপনগর সড়কের ওপর সেতু	1.995	রাজগ্রাম-স্বরূপনগর সড়ক	বিভাগ সংকীর্ণ সেতু অনুমোদন করেছে		উত্তর দেয়নি	
34.	নিরলগাছি গ্রামের গুরজওয়ানি নদীর উপর সেতু	49.000	বর্ধমান-কালনা সড়ক	বিভাগ সংকীর্ণ সেতু অনুমোদন করেছে		উত্তর দেয়নি	
35.	মেমারি-জৌগ্রাম সড়কের ওপর সেতু	1.500	মেমারি-জৌগ্রাম সড়ক	বিভাগ সংকীর্ণ সেতু অনুমোদন করেছে		উত্তর দেয়নি	বর্ধমান দক্ষিণ রাজপথ বিভাগ
36.	বাদুলিয়া-খণ্ডঘোষ সড়কের ওপর সেতু	7.840	বাদুলিয়া-খণ্ডঘোষ সড়ক	বিভাগ সংকীর্ণ সেতু অনুমোদন করেছে		উত্তর দেয়নি	
37.	বাদুলিয়া-খণ্ডঘোষ সড়কের ওপর সেতু	8.410	বাদুলিয়া-খণ্ডঘোষ সড়ক	বিভাগ সংকীর্ণ সেতু অনুমোদন করেছে		উত্তর দেয়নি	
38.	দেবীপুর-বুলবুলিতলা সড়কের ওপর সেতু	1.630	দেবীপুর-বুলবুলিতলা সড়ক	বিভাগ সংকীর্ণ সেতু অনুমোদন করেছে		উত্তর দেয়নি	
39.	অখিলেশ সেতু	0.000	রথতলা-কাঞ্চননগর সড়ক	বিভাগ সংকীর্ণ সেতু অনুমোদন করেছে		উত্তর দেয়নি	
40.	শ্রীনিকেতন-গোপালনগর বাইপাস সড়কের ওপর সেতু	1.700	শ্রীনিকেতন-গোপালনগর বাইপাস সড়ক	বিভাগ সংকীর্ণ সেতু অনুমোদন করেছে		কোন পরিবর্তন নেই	বীরভূম পি ডব্লিউ বিভাগ
41.	বোলপুর-পালিতপুর সড়কের ওপর সেতু	5.900	বোলপুর-পালিতপুর সড়ক	বিভাগ সংকীর্ণ সেতু অনুমোদন করেছে		কোন পরিবর্তন নেই	
42.	পাঞ্জিঝোড়া সেতু	12.100	বক্সা বন সড়ক	বিভাগ সংকীর্ণ সেতু অনুমোদন করেছে		উত্তর দেয়নি	অলিপুরদুয়ার পি ডব্লিউ বিভাগ
43.	পাম্পু বাস্টি সেতু	14.950	বক্সা বন সড়ক	বিভাগ সংকীর্ণ সেতু অনুমোদন করেছে		উত্তর দেয়নি	
44.	রাজাভাতখাওয়া সেতু	15.950	বক্সা বন সড়ক	বিভাগ সংকীর্ণ সেতু অনুমোদন করেছে		উত্তর দেয়নি	
							নয়টি বিভাগ

পরিশিষ্ট – 31

(অনুচ্ছেদ-2.11.6, পৃষ্ঠা-50 দ্রষ্টব্য)

দুর্বল সেতুর বিবৃতি

ক্রমিক সংখ্যা	বিভাগ	সড়কের নাম	সেতুর নাম / সেতুর সেই স্থান	গতি সীমাবদ্ধতা / ভার সীমাবদ্ধতা
1.	অলিপুরদুয়ার পি ডব্লিউ বিভাগ	বক্সা বন সড়ক	পান্নিঝোড়া সেতুর 12.10 কিমিতে	গতি এবং ভার
2.		বক্সা বন সড়ক	পাম্পু বাসটি সেতুর 14.95 কিমিতে	গতি এবং ভার
3.		বক্সা বন সড়ক	রাজাভাতখাওয়া সেতুর 15.90 কিমিতে	গতি এবং ভার
4.	কোচবিহার পি ডব্লিউ বিভাগ	মাথাভাঙ্গা-শীতলকুচি সড়ক	উপেন বর্মন সেতু	গতি এবং ভার
5.	বর্ধমান পি ডব্লিউ বিভাগ	কুসুমগ্রাম-সমাসপুর সড়ক	6.000 কিমি-7.000 কিমি	গতি এবং ভার
6.	বীরভূম পি ডব্লিউ বিভাগ	বিভাগ দ্বারা সুনির্দিষ্ট নয়	সাঁইথিয়াতে ময়ূরাক্ষী সেতু	গতি
7.		রামপুরহাট-পুরুলিয়া সড়ক	দ্বারকা নদীর ওপর ললিতা-কুন্ডলা সেতু	গতি
8.		রামপুরহাট-পুরুলিয়া সড়ক	দ্বারকা নদীর ওপর দুল্লা সেতু	গতি
9.	দক্ষিণ 24 পরগনা পি ডব্লিউ বিভাগ	বিভাগ দ্বারা সুনির্দিষ্ট করা হয়নি	মাতলা সেতু	গতি
10.		বিভাগ দ্বারা সুনির্দিষ্ট করা হয়নি	উত্তরভাগ সেতু	গতি এবং ভার
11.		বিভাগ দ্বারা সুনির্দিষ্ট করা হয়নি	সূর্য্যপুর সেতু	গতি এবং ভার
12.	অলিপুরদুয়ার রাজপথ বিভাগ	বিভাগ দ্বারা সুনির্দিষ্ট করা হয়নি	তুরতুরি সেতু	গতি
13.		বিভাগ দ্বারা সুনির্দিষ্ট করা হয়নি	নোনাই সেতু	গতি
14.		বিভাগ দ্বারা সুনির্দিষ্ট করা হয়নি	ডিমা সেতু	গতি
15.		জয়ন্তী-ধওয়ালা সড়ক	বক্স কালভার্ট (আটটি) ও সেতু	গতি
16.		কালচিনি-জয়গাঁও সড়ক	ক্ষতিগ্রস্ত সেতু ও কালভার্ট	গতি
17.		ইউনিয়ন একাডেমী গুদাম ডাবরি সড়ক	ক্ষতিগ্রস্ত সেতু ও কালভার্ট	গতি
18.		কালচিনি-পাঠিকাবাড়ি সড়ক	ক্ষতিগ্রস্ত সেতু ও কালভার্ট	গতি
19.		রাজাভাতখাওয়া-জয়গাঁও সড়ক	ক্ষতিগ্রস্ত সেতু ও কালভার্ট	গতি
20.	কোচবিহার রাজপথ বিভাগ	দাওয়াগুড়ি এবং কালজানি স্বাস্থ্যকেন্দ্র সড়ক	সেতুর 2.000 কিমিতে	গতি
21.		বক্সীরহাট-জোড়াই সড়ক	সেতুর 1.000 কিমিতে	গতি
22.		শালবাড়ী-নাগুরহাট সড়ক	সেতুর 2.000 কিমিতে	গতি
23.		বলরামপুর ফিডার সড়ক	সেতুর 1.000 কিমিতে	গতি
24.		কোচবিহার-মাথাভাঙ্গা সড়ক	সেতুর 1.000 কিমিতে	গতি
25.		রাজারহাট-মাথাভাঙ্গা সড়ক	সেতুর 7.000 কিমিতে	গতি
26.		শিলডাঙ্গা-ফালাকাটা সড়ক	সেতুর 3.000 কিমিতে	গতি
27.		আয়রনি-চিতলিয়া সড়ক	হাকারু সেতুর 0.840 কিমি অংশে	গতি
28.		কাকিনা সড়ক	সেতুর 12.000 কিমিতে	গতি

ক্রমিক সংখ্যা	বিভাগ	সড়কের নাম	সেতুর নাম / সেতুর সেই স্থান	গতি সীমাবদ্ধতা / ভার সীমাবদ্ধতা
29.		কাকিনা সড়ক	সেতুর 15.000 কিমিতে	গতি
30.		পাটগ্রাম-ভুটান ক্রস সড়ক	সেতুর 2.000 কিমিতে	গতি
31.		পাটগ্রাম-ভুটান ক্রস সড়ক	সেতুর 6.000 কিমিতে	গতি
32.		রাথেরডাঙ্গা-ময়নাতলী সড়ক	মেন্দার সেতুর 6.000 কিমি অংশে	গতি
33.		সিতাই কায়েতের বাড়ী সড়ক	রবিদাস সেতুর 1.000 কিমি অংশে	গতি
34.		কোচবিহার-বানেশ্বর সড়ক থেকে এন বি ডি ডি জেড পি সড়কের আট কিমিতে সংযোগকারী সড়ক	সেতুর 3.000 কিমিতে	গতি
35.		এন এইচ 31-এর 780.50 কিমি থেকে কুন্ডিবাজার জেড পি অবধি সংযোগস্থাপন সড়ক	সেতুর 4.000 কিমিতে	গতি
36.		ব্যাপারীপাড়া থেকে কৃষ্ণপুর-তুফানগঞ্জ জেড পি সড়ক	সেতুর 1.000 কিমিতে	গতি
37.		কোচামারী হাইস্কুল থেকে ভেকরাপুল	সেতুর 3.245 কিমিতে	গতি
38.		গাডলি সেতু থেকে কাঠের বাড়ি জেড পি সড়ক	সেতুর 1.500 কিমিতে	গতি
39.		পানিশালা-বলরামপুর জেড পি সড়ক	সেতুর 3.000 কিমিতে	গতি
40.		ঘোকসাডাঙ্গা হাসপাতাল চৌপাঠী থেকে আটপুকুরী সড়ক	সেতুর 2.000 কিমিতে	গতি
41.		তুফানগঞ্জ-বলভূত সড়ক	বলাভূত সেতু	গতি
42.		সুনির্দিষ্ট নয়	পঞ্চানন সেতু	গতি
43.		দিনহাটা-বলরামপুর সড়ক	বসন্তিরহাট সেতু	গতি
44.		দেওয়ানহাট-বলরামপুর সড়ক	বাতাসি সেতু	গতি
45.	দক্ষিণ 24 পরগনা রাজপথ বিভাগ	সুনির্দিষ্ট করা হয়নি	সামাদ সেতু	গতি এবং ভার
46.		সুনির্দিষ্ট করা হয়নি	সাতমুখী সেতু	গতি এবং ভার
47.	বর্ধমান উত্তর রাজপথ বিভাগ	ভাতার বনপাস সড়ক	কান্দার এর ওপর 11.430 কিমি অংশে সেতু	গতি এবং ভার

পরিশিষ্ট – 32

(অনুচ্ছেদ নং-2.11.7, পৃষ্ঠা-50 দ্রষ্টব্য)

নদীর তীরে শেষ হওয়া রাস্তার বিবৃতি

ক্রমিক সংখ্যা	বিভাগ	রাস্তার নাম
1.	আলিপুরদুয়ার রাজপথ বিভাগ	জয়ন্তী-ধওলা সড়ক (0.00 কিমি থেকে 15.00 কিমি)
2.	কোচবিহার রাজপথ বিভাগ	মধুপুর-হরিপুর সড়ক
3.	বাঁকুড়া রাজপথ বিভাগ	চন্দ্রকোনা-গোয়ালতোড়-সারেঙ্গা-সিমলিঘাট সড়ক যা সিমলিঘাটে এসে মিশেছে (কংসাবতী নদী)
4.		সিমলাপাল-সারেঙ্গা-বামুন্ডিয়াঘাট সড়ক যা মুন্ডিয়াঘাটে এসে মিশেছে (কংসাবতী নদী)
5.		রায়পুর-সিমলিঘাট সড়ক যা রায়পুরে এসে মিশেছে (কংসাবতী নদী)
6.	বর্ধমান উত্তর রাজপথ বিভাগ	কে সি বি পি সড়কে 3.60 কিমি থেকে 3.90 কিমি দূরত্বে সেতুর অভাবের কারণে শুধুমাত্র একটি ব্যবধান রয়েছে, অগ্রদ্বীপ-দেসিন সড়ক গঙ্গা নদীর তীরে এসে মিশেছে
7.	বারাসাত রাজপথ বিভাগ-I	সুনির্দিষ্ট করা হয়নি
8.		সুনির্দিষ্ট করা হয়নি
9.		সুনির্দিষ্ট করা হয়নি
10.		সুনির্দিষ্ট করা হয়নি
11.		সুনির্দিষ্ট করা হয়নি
12.		সুনির্দিষ্ট করা হয়নি
13.		সুনির্দিষ্ট করা হয়নি
14.		সুনির্দিষ্ট করা হয়নি
15.		সুনির্দিষ্ট করা হয়নি
16.	বর্ধমান পি ডব্লিউ বিভাগ	কালনা-কালনা ফেরিঘাট সড়ক (ও ডি আর)
17.	বারাসাত পি ডব্লিউ বিভাগ	হিঙ্গলগঞ্জ দুলদুলি হেমনগর সড়ক (রায়মঙ্গল নদীতে এসে মিশেছে)
	সাতটি বিভাগ	

পরিশিষ্ট – 33

(অনুচ্ছেদ-2.12.2 পৃষ্ঠা-53 দ্রষ্টব্য)

14টি বিভাগে দুর্ঘটনা প্রবণ এলাকার বিবৃতি

জেলা	বিভাগ	কালো দাগের সংখ্যা	শনাক্তকরণের বছর	স্বল্পমেয়াদী ব্যবস্থা	দীর্ঘমেয়াদী ব্যবস্থা
অলিপুরদুয়ার	অলিপুরদুয়ার রাজপথ বিভাগ	3	2018-19	আংশিকভাবে সম্পন্ন হয়েছে	আংশিকভাবে সম্পন্ন হয়েছে
কোচবিহার	কোচবিহার রাজপথ বিভাগ	11	2018-19	সম্পন্ন হয়েছে	আংশিকভাবে সম্পন্ন হয়েছে
বাঁকুড়া	বাঁকুড়া রাজপথ বিভাগ	3	2018-19	সম্পন্ন হয়েছে	সম্পন্ন হয়নি
	বাঁকুড়া পি ডব্লিউ বিভাগ	11	2019-20	সম্পন্ন হয়েছে	সম্পন্ন হয়নি
পূর্ব বর্ধমান	বর্ধমান উত্তর রাজপথ বিভাগ	3	2016-17	সম্পন্ন হয়েছে	সম্পন্ন হয়েছে
		2	2017-18	সম্পন্ন হয়েছে	সম্পন্ন হয়েছে (1) সম্পন্ন হয়নি (1)
		3	2019-20	সম্পন্ন হয়েছে	সম্পন্ন হয়নি
	বর্ধমান পি ডব্লিউ বিভাগ	15	2015-16	সম্পন্ন হয়েছে (10)	সম্পন্ন হয়েছে (14)
				সম্পন্ন হয়নি (5)	আংশিকভাবে সম্পন্ন হয়েছে (1)
		1	2016-17	সম্পন্ন হয়েছে	সম্পন্ন হয়নি
	বর্ধমান দক্ষিণ রাজপথ বিভাগ	6	2015-16	সম্পন্ন হয়েছে	সম্পন্ন হয়নি
		2	2016-17	সম্পন্ন হয়েছে	সম্পন্ন হয়নি
		3	2018-19	সম্পন্ন হয়েছে	সম্পন্ন হয়নি
বীরভূম	বীরভূম রাজপথ বিভাগ-I	2	2016-17	সম্পন্ন হয়েছে	আংশিকভাবে সম্পন্ন হয়েছে
	বীরভূম রাজপথ বিভাগ-II	5	2018-19	সম্পন্ন হয়েছে	আংশিকভাবে সম্পন্ন হয়েছে
	বীরভূম পি ডব্লিউ বিভাগ	1	2018-19	সম্পন্ন হয়েছে	সম্পন্ন হয়নি
দক্ষিণ 24 পরগনা	দক্ষিণ 24 পরগনা রাজপথ বিভাগ	6	2018-19	আংশিকভাবে সম্পন্ন হয়েছে	আংশিকভাবে সম্পন্ন হয়েছে
		1	2018-19	সম্পন্ন হয়েছে	সম্পন্ন হয়েছে
	দক্ষিণ 24 পরগনা পি ডব্লিউ বিভাগ	1	2019-20	সম্পন্ন হয়েছে	সম্পন্ন হয়নি
উত্তর 24 পরগনা	বারাসাত রাজপথ বিভাগ-I	8	2018-19	আংশিকভাবে সম্পন্ন হয়েছে	আংশিকভাবে সম্পন্ন হয়েছে
	বারাসাত পি ডব্লিউ বিভাগ	16	2019-20	সম্পন্ন হয়েছে (5) সম্পন্ন হয়নি (11)	সম্পন্ন হয়নি
মোট		103			

পরিশিষ্ট – 34

(অনুচ্ছেদ-2.12.3.1, পৃষ্ঠা-54 দ্রষ্টব্য)

সাতটি বিভাগে সড়ক নিরাপত্তা ব্যবস্থার বিবরণ

বিভাগ	সড়কের মোট সংখ্যা	সমস্তকিছু আছে	সাইনবোর্ড এবং রাস্তা চিহ্নিতকরণ	শুধুমাত্র সাইনবোর্ড/ ফুটপাথ চিহ্ন/ ক্যাটস আই	কোন সড়ক নিরাপত্তার ব্যবস্থা নেই	আলো নেই	সাইনবোর্ড নেই	জবরদখল
কোচবিহার রাজপথ বিভাগ	87	31	27	29	0	56	0	31
বাঁকুড়া রাজপথ বিভাগ	52	0	29	4	7	33	4	52
বর্ধমান উত্তর রাজপথ বিভাগ	40	0	19	2	19	21	2	13
বীরভূম রাজপথ বিভাগ-I	46	13	0	15	17	15	0	4
বীরভূম রাজপথ বিভাগ-II	35	25	0	0	10	0	0	6
দক্ষিণ 24 পরগনা রাজপথ বিভাগ	61	20	10	4	27	14	0	47
বারাসাত রাজপথ বিভাগ-I	54	36	1	0	4	14	0	24
মোট	**375**	**125**	**86**	**54**	**84**	**153**	**6**	**177**

পরিশিষ্ট – 35

(অনুচ্ছেদ-2.12.3.2 এবং 2.12.5.4, পৃষ্ঠা-55 এবং 57-58 দ্রষ্টব্য)

সড়ক নিরাপত্তা বিষয়ক বিভিন্ন বিষয়ের বিবৃতি

ক্রমিক সংখ্যা	সড়কের নাম	বিভাগের নাম
(i)	**কোন গ্যান্ট্রি ব্যবস্থা নেই**	
1	বাঁকুড়া-দুর্গাপুর সড়ক	বাঁকুড়া পি ডব্লিউ বিভাগ
2	খোলাপোতা-বাদুড়িয়া-মসলন্দপুর-হাবড়া সড়ক	বারাসাত পি ডব্লিউ বিভাগ
3	সিউড়ি-আহমদপুর সড়ক	বীরভূম পি ডব্লিউ বিভাগ
4	বোলপুর-পুরন্দরপুর সড়ক	বীরভূম পি ডব্লিউ বিভাগ
5	বোলপুর-ইলামবাজার সড়ক	বীরভূম পি ডব্লিউ বিভাগ
6	সালতোড়া-মুরুলিয়া সড়ক	বাঁকুড়া রাজপথ বিভাগ
7	খাতরা-রানিবাঁধ সড়ক	বাঁকুড়া রাজপথ বিভাগ
8	কর্ণজোড়া-মুরাতিপুর-নতুনহাট সড়ক	বর্ধমান উত্তর রাজপথ বিভাগ
9	রামজীবনপুর-নতুনহাট সড়ক	বর্ধমান উত্তর রাজপথ বিভাগ
10-20	11 টি সড়ক (বিভাগের নথি অনুযায়ী)	বারাসাত রাজপথ বিভাগ
		ছয়টি বিভাগ
(ii)	**রাস্তার ধারের এক মিটারের মধ্যে গাছের গুঁড়ি/পেডেস্টাল খুঁটি/কালভার্টের দেয়ালে কোনো বিপদের চিহ্ন নেই**	
1	বাঁকুড়া-সালতোড়া সড়ক	বাঁকুড়া রাজপথ বিভাগ
2	বলগোনা-চন্দ্রপুর সড়ক	বর্ধমান উত্তর রাজপথ বিভাগ
3	মন্তেশ্বর-দাঁইহাট সড়ক	বর্ধমান উত্তর রাজপথ বিভাগ
4	কর্ণজোড়া-মুরাতিপুর-নতুনহাট সড়ক	বর্ধমান উত্তর রাজপথ বিভাগ
5	শ্রীনিকেতন গোপাল নগর বাইপাস সড়ক	বীরভূম পি ডব্লিউ বিভাগ
6	বোলপুর পালিতপুর সড়ক	বীরভূম পি ডব্লিউ বিভাগ
7	মহাচান্দা সড়ক	বর্ধমান পি ডব্লিউ বিভাগ
8	মেমারি-মন্তেশ্বর সড়ক	বর্ধমান পি ডব্লিউ বিভাগ
9	মন্তেশ্বর দেনুর পুটসুরি সড়ক	বর্ধমান পি ডব্লিউ বিভাগ
10	কুসুমগ্রাম সমাসপুর সড়ক	বর্ধমান পি ডব্লিউ বিভাগ
11	চাটনী কুমিরপাড়া সড়ক	বর্ধমান পি ডব্লিউ বিভাগ
		চারটি বিভাগ
(iii)	**অননুমোদিত বিজ্ঞাপন বোর্ড**	
1	কোচবিহার-দিনহাটা-গীতলদহ সড়ক	কোচবিহার পি ডব্লিউ বিভাগ
2	শিবেন্দ্র নারায়ণ সড়ক	কোচবিহার পি ডব্লিউ বিভাগ
3	আর এন সড়ক	কোচবিহার পি ডব্লিউ বিভাগ
4	সুনীতি সড়ক	কোচবিহার পি ডব্লিউ বিভাগ
5	বি এস সড়ক	কোচবিহার পি ডব্লিউ বিভাগ
6	পাইকপাড়া-সুঁটিয়া সড়ক	বারাসাত পি ডব্লিউ বিভাগ
		দুটি বিভাগ

ক্রমিক সংখ্যা	সড়কের নাম	বিভাগের নাম
(iv)	**অপর্যাপ্ত ফুটপাথ চিহ্নিতকরণ**	
1	বাঁকুড়া-সালতোড়া সড়ক	বাঁকুড়া রাজপথ বিভাগ
2	মন্তেশ্বর-দাঁইহাট সড়ক	বর্ধমান উত্তর রাজপথ বিভাগ
3	বলগোনা-চন্দ্রপুর সড়ক	বর্ধমান উত্তর রাজপথ বিভাগ
4	কর্ণজোড়া-মুরাতিপুর-নতুনহাট সড়ক	বর্ধমান উত্তর রাজপথ বিভাগ
5	দেওয়ানগঞ্জ চালতাবেড়িয়া সড়ক	দক্ষিণ 24 পরগনা রাজপথ বিভাগ
6	কুসুমগ্রাম সমাসপুর সড়ক	বর্ধমান পি ডব্লিউ বিভাগ
7	বর্ধমান-কালনা সড়ক	বর্ধমান পি ডব্লিউ বিভাগ
8	মহাচান্দা সড়ক সড়ক	বর্ধমান পি ডব্লিউ বিভাগ
9	মেমারি-মন্তেশ্বর সড়ক	বর্ধমান পি ডব্লিউ বিভাগ
10	চাটনী কুমিরপাড়া সড়ক	বর্ধমান পি ডব্লিউ বিভাগ
11	শ্রী নিকেতন গোপাল নগর বাইপাস সড়ক	বীরভূম পি ডব্লিউ বিভাগ
12	বাগডোগলা-জয়রামপুর সড়ক	বীরভূম পি ডব্লিউ বিভাগ
13	কেন্দুয়া বাঁশরা সড়ক	বীরভূম পি ডব্লিউ বিভাগ
14	বোলপুর পালিতপুর সড়ক	বীরভূম পি ডব্লিউ বিভাগ
15	খোলাপোতা-বাদুড়িয়া-মসলন্দপুর-হাবড়া সড়ক	বারাসাত পি ডব্লিউ বিভাগ
		ছয়টি বিভাগ
(v)	**বিপরীতমুখী প্রতিফলিত রোড স্টাড এর অনুপস্থিতি**	
1	জুনবেদিয়া-অমরকানন সড়ক	বাঁকুড়া পি ডব্লিউ বিভাগ
2	ভেদুয়া সালবেদিয়া সড়ক	বাঁকুড়া পি ডব্লিউ বিভাগ
3	রাজগ্রাম স্বরূপনগর সড়ক	বাঁকুড়া পি ডব্লিউ বিভাগ
4	শ্রী নিকেতন গোপাল নগর বাইপাস সড়ক	বীরভূম পি ডব্লিউ বিভাগ
5	কেন্দুয়া বাঁশরা সড়ক	বীরভূম পি ডব্লিউ বিভাগ
6	খোলাপোতা-বাদুড়িয়া-মসলন্দপুর-হাবড়া সড়ক	বারাসাত পি ডব্লিউ বিভাগ
		তিনটি বিভাগ
(vi)	**অপরিশোধিত বাঁক**	
1	বাঁকুড়া-সালতোড়া সড়ক	বাঁকুড়া রাজপথ বিভাগ
2	বলগোনা-চন্দ্রপুর সড়ক	বর্ধমান উত্তর রাজপথ বিভাগ
3	মন্তেশ্বর-দাঁইহাট সড়ক	বর্ধমান উত্তর রাজপথ বিভাগ
4	কোটাসুর-রামনগর সড়ক	বীরভূম রাজপথ বিভাগ-I
5	ইলামবাজার-দুবরাজপুর সড়ক	বীরভূম রাজপথ বিভাগ-II
6	দেওয়ানগঞ্জ-চালতাবেড়িয়া সড়ক	দক্ষিণ 24 পরগনা রাজপথ বিভাগ
7	কুসুমগ্রাম সমাসপুর সড়ক	বর্ধমান পি ডব্লিউ বিভাগ
8	মেমারী-জৌগ্রাম সড়ক	বর্ধমান দক্ষিণ রাজপথ বিভাগ
9	বাগডোগলা-জয়রামপুর সড়ক	বীরভূম পি ডব্লিউ বিভাগ
10	কেন্দুয়া বাঁশরা সড়ক	বীরভূম পি ডব্লিউ বিভাগ
11	সেওরাকুড়ি-কুলকুড়ি সড়ক	বীরভূম পি ডব্লিউ বিভাগ
		সাতটি বিভাগ
(vii)	**জবরদখল**	
1	ক্রস সড়ক	আলিপুরদুয়ার পি ডব্লিউ ডি
2	পিলখানা সড়ক	কোচবিহার পি ডব্লিউ ডি
3	বিবেকানন্দ সড়ক	কোচবিহার পি ডব্লিউ ডি

ক্রমিক সংখ্যা	সড়কের নাম	বিভাগের নাম
4	নৃপেন্দ্র নারায়ণ সড়ক	কোচবিহার পি ডব্লিউ ডি
5	এস এন সড়ক	কোচবিহার পি ডব্লিউ ডি
6	কোচবিহার-দিনহাটা-গীতলদহ সড়ক	কোচবিহার পি ডব্লিউ ডি
7	বুড়িরহাট-চৌপাঠি থেকে সালমারা বাজার সড়ক	কোচবিহার পি ডব্লিউ ডি
8	বাঁকুড়া-দুর্গাপুর সড়ক (ফুটপাথ দখল)	বাঁকুড়া পি ডব্লিউ ডি
9	বেলিয়াতোড়-সোনামুখী-পাত্রসায়ের-রসুলপুর সড়ক	বাঁকুড়া পি ডব্লিউ ডি
10	জুনবেদিয়া-অমরকানন সড়ক	বাঁকুড়া পি ডব্লিউ ডি
11	মেমারি-মন্তেশ্বর সড়ক	বর্ধমান পি ডব্লিউ ডি
12	কেন্দুয়া বাঁশরা সড়ক	বীরভূম পি ডব্লিউ ডি
13	বাগডোগলা-জয়রামপুর সড়ক	বীরভূম পি ডব্লিউ ডি
14	খোলাপোতা-বাদুড়িয়া-মসলন্দপুর-হাবড়া সড়ক	বারাসাত পি ডব্লিউ ডি
15	পাইকপাড়া-সুঁটিয়া সড়ক	বারাসাত পি ডব্লিউ ডি
16	বাঁকুড়া-সালতোড়া সড়ক	বাঁকুড়া রাজপথ
17	বলগোনা-চন্দ্রপুর সড়ক	বর্ধমান উত্তর রাজপথ বিভাগ
18	করজোনা-মুরাতিপুর সড়ক	বর্ধমান উত্তর রাজপথ বিভাগ
19	মন্তেশ্বর-দাঁইহাট সড়ক	বর্ধমান উত্তর রাজপথ বিভাগ
		আটটি বিভাগ
(viii)	**রাস্তার ধারের প্রতিরোধ**	
1	ক্রস সড়ক	অলিপুরদুয়ার পি ডব্লিউ ডি বিভাগ
2	এন এন সড়ক	কোচবিহার পি ডব্লিউ ডি বিভাগ
3	শিবেন্দ্র নারায়ণ সড়ক	কোচবিহার পি ডব্লিউ ডি বিভাগ
4	বিবেকানন্দ সড়ক	কোচবিহার পি ডব্লিউ ডি বিভাগ
5	বেলিয়াতোড়-সোনামুখী-পাত্রসায়ের-রসুলপুর সড়ক	বাঁকুড়া পি ডব্লিউ বিভাগ
6	জুনবেদিয়া-অমরকানন সড়ক	বাঁকুড়া পি ডব্লিউ বিভাগ
7	কুসুমগ্রাম-সমাসপুর সড়ক	বর্ধমান পি ডব্লিউ বিভাগ
8	মহাচান্দা সড়ক	বর্ধমান পি ডব্লিউ বিভাগ
9	মেমারি-মন্তেশ্বর সড়ক	বর্ধমান পি ডব্লিউ বিভাগ
10	মন্তেশ্বর-দেনুর-পুটসুরি সড়ক	বর্ধমান পি ডব্লিউ বিভাগ
11	চাটনী-কুমিরপাড়া সড়ক	বর্ধমান পি ডব্লিউ বিভাগ
12	কালনা-বৈদ্যপুর সড়ক	বর্ধমান দক্ষিণ রাজপথ বিভাগ
13	বাদুলিয়া-খণ্ডঘোষ সড়ক	বর্ধমান দক্ষিণ রাজপথ বিভাগ
14	শ্রীনিকেতন-গোপালনগর বাইপাস সড়ক	বীরভূম পি ডব্লিউ বিভাগ
15	বাগডোগলা-জয়রামপুর সড়ক (রাস্তার কাছে 27টি ডাম্প করা নির্মাণসামগ্রী পাওয়া গেছে)	বীরভূম পি ডব্লিউ বিভাগ
16	কেন্দুয়া বাঁশরা সড়ক	বীরভূম পি ডব্লিউ বিভাগ
17	সেওড়াকুড়ি-কুলকুড়ি সড়ক	বীরভূম পি ডব্লিউ বিভাগ
18	বোলপুর-পালিতপুর সড়ক	বীরভূম পি ডব্লিউ বিভাগ
19	খোলাপোতা-বাদুড়িয়া-মসলন্দপুর-হাবড়া সড়ক	বারাসাত পি ডব্লিউ বিভাগ
		সাতটি বিভাগ

পরিশিষ্ট – 36

(অনুচ্ছেদ-2.12.3.3, পৃষ্ঠা-55 দ্রষ্টব্য)

যৌথ পরিদর্শনের সময় সাইনবোর্ডের অমিলের বিবৃতি

বিভাগ	সড়কের নাম	শেষ প্রকল্পের কাজ অনুযায়ী সাইনবোর্ডের সংখ্যা	যৌথ পরিদর্শনের সময় পাওয়া সাইনবোর্ডের সংখ্যা	সড়কে সাইনবোর্ডের ঘাটতি	ক্ষতিগ্রস্থ অবস্থায় থাকা সাইনবোর্ডের সংখ্যা
বীরভূম-I রাজপথ বিভাগ	নলহাটি-রাজগ্রাম	157	84	73	9
	কোটাসুর-রামনগর	149	107	42	31
বীরভূম-II রাজপথ বিভাগ	জয়দেব-কেঁদুলি-ইলামবাজার (0 কিমি থেকে 6 কিমি)	93	43	45	9
বীরভূম পি ডব্লিউ বিভাগ	কেন্দুয়া বাঁশরা সড়ক সড়ক (0 কিমি থেকে 10 কিমি)	70	58	12	0
মোট		**469**	**292**	**172**	**49**

পরিশিষ্ট – 37

(অনুচ্ছেদ-2.12.4, পৃষ্ঠা-55 দ্রষ্টব্য)

ধাতব বীমের ক্র্যাশ ব্যারিয়ার-এর অনুপস্থিতির বিবৃতি

বিভাগ	সড়কের নাম	সেতুর নাম/ অবস্থান	সেতুর ওই অংশ (কিমি)	মন্তব্য
অলিপুরদুয়ার পি ডব্লিউ বিভাগ	আলিপুরদুয়ার-পাতলাখাওয়া সড়ক	কালজানি সেতু	0.600	আংশিকভাবে স্থাপিত
	আলিপুরদুয়ার-ভলকা সড়ক	রায়ডাক সেতু	10.800	আংশিকভাবে স্থাপিত
কোচবিহার পি ডব্লিউ বিভাগ	তোর্সা সেতু পর্যন্ত যাওয়ার রাস্তা	তোর্সা সেতু পর্যন্ত যাওয়ার রাস্তা	উপলব্ধ নয়	স্থাপিত নয়
	মাথাভাঙ্গা-শীতলকুচি সড়ক	উপেন বর্মন সেতু পর্যন্ত যাওয়ার রাস্তা	5.500, 5.200 এবং 5.350	স্থাপিত নয়
বর্ধমান দক্ষিণ রাজপথ বিভাগ	মেমারী-জৌগ্রাম সড়ক	কোলসরা সেচ সেতু	6.000	স্থাপিত নয়
তিনটি বিভাগ	**পাঁচটি সড়ক**			

পরিশিষ্ট – 38

(অনুচ্ছেদ 2.12.5.1 পৃষ্ঠা-56 দ্রষ্টব্য)

যেখানে তত্ত্বাবধায়ক পরামর্শদাতা নিয়োগ করা হয়েছিল সেখানের কাজের বিবৃতি

ক্রমিক সংখ্যা	বিভাগ	কাজের নাম	তত্ত্বাবধায়ক পরামর্শদাতার নাম
1.	বর্ধমান দক্ষিণ রাজপথ বিভাগ	হাটগোবিন্দপুর-পূর্ববালিসার (16 কিমি) সড়ক প্রশস্তকরণ ও সুদৃঢ়করণ	এল ই এ এল ই এ
2.	বর্ধমান উত্তর রাজপথ বিভাগ	আর কে কে (25.29 কিমি) প্রশস্তকরণ ও সুদৃঢ়করণ	
3.	বর্ধমান পি ডব্লিউ বিভাগ	বর্ধমান-কালনা সড়ক (0.00 কিমি থেকে 27.00 কিমি) এবং কালনা সংযোগস্থাপন সড়ক (0.00 কিমি থেকে 3.00 কিমি) প্রশস্তকরণ ও সুদৃঢ়করণ	
4.		জি টি রোডে নবাবহাট থেকে উল্লাস মোড় পর্যন্ত সড়ক (7.60 কিমি) প্রশস্তকরণ ও সুদৃঢ়করণ	
5.	বাঁকুড়া রাজপথ বিভাগ	সালতোড়া-মেজিয়া সড়ক (19 কিমি) প্রশস্তকরণ ও সুদৃঢ়করণ	আই সি ডি
6.		সিমলিপাল-খাতড়া সড়ক (0 কিমি থেকে 26.36 কিমি) প্রশস্তকরণ ও সুদৃঢ়করণ	
7.	বিষ্ণুপুর পি ডব্লিউ বিভাগ	বিষ্ণুপুর-কোতুলপুর-আরামবাগ সড়ক (18 কিমি) সুদৃঢ়করণ	ইন্টার কন্টিনেন্টাল কনস্ট্রাকশন অ্যান্ড টেকনোক্র্যাট প্রা. লিমিটেড
8.		আসানসোল হয়ে চিচুরিয়া-রাণীগঞ্জ-মেদিয়াপাড়া সড়ক (0.00 কিমি থেকে 23.43 কিমি) এবং বিষ্ণুপুর বাইপাস সড়কের প্রশস্তকরণ ও সুদৃঢ়করণ	
9.	বীরভূম রাজপথ বিভাগ-I	রামপুরহাট-তারাপীঠ সড়ক-এর অবশিষ্ট অংশের (5 কিমি থেকে 7 কিমি) প্রশস্তকরণ ও সুদৃঢ়করণ	আর ও ডি আই সি
10.	বীরভূম পি ডব্লিউ বিভাগ	বোলপুর-পালিতপুর সড়ক (13 কিমি) সুদৃঢ়করণ	এস এস কনসালটেন্ট
11.	দক্ষিণ 24 পরগনা রাজপথ বিভাগ	কোলকাতা-বাসন্তী সড়ক (60 কিমি থেকে 72 কিমি) প্রশস্তকরণ ও সুদৃঢ়করণ	ভয়েন্ট সলিউশন প্রা. লিমিটেড
12.		গদখালি অবধি কোলকাতা-বাসন্তী সড়ক (72 কিমি থেকে 96 কিমি) প্রশস্তকরণ ও সুদৃঢ়করণ	
13.		লাউহাটি ভাঙ্গরবাজার সড়ক 0 কিমি থেকে 15.57 কিমি সুদৃঢ়করণ (সংযোগ 2.40 কিমি)	
14.	ডায়মন্ড হারবার রাজপথ বিভাগ	গঙ্গাসাগর দ্বীপের উন্নয়ন	
15.	বারাসাত রাজপথ বিভাগ-I	বিষ্ণুপুর-বেলেঘাটা সড়ক প্রশস্তকরণ ও সুদৃঢ়করণ (অনমনীয় ফুটপাথ 2.60 কে এম পি) এবং দুই লেনের গাড়িপথ 0 কিমি থেকে 15.00 কিমি সুদৃঢ়করণ	
16.		বসিরহাট-পিফা-রাঘবপুর-কালিনগর সড়ক (11.00 কিমি থেকে 23.00 কিমি) সুদৃঢ়করণ	
17.		লাউহাটি সড়ক (9.00 কিমি থেকে 18.00 কিমি) সুদৃঢ়করণ	
18.		স্বরূপনগর হাকিমপুর সড়ক (0 কিমি থেকে 11.20 কিমি) এবং গোবরা গোবিন্দপুর স্বরূপনগর সড়ক (0 কিমি থেকে 11.00 কিমি) সুদৃঢ়করণ	
19.	বারাসাত পি ডব্লিউ বিভাগ	বনগাঁ-চাকদহ সড়ক (0.00 কিমি থেকে 16 কিমি) সুদৃঢ়করণ	
11 টি বিভাগ			

পরিশিষ্ট – 39

(অনুচ্ছেদ নং-3.8.1, পৃষ্ঠা-70 দ্রষ্টব্য)

সাব-স্টেশন, ট্রান্সফরমার ক্যাপাসিটি এবং ট্রান্সমিশন লাইনের জন্য বার্ষিক লক্ষ্যমাত্রা

ক্রমিক সংখ্যা	বিবরণ	2016-17	2017-18	2018-19	2019-20	2020-21
ক	সাব-স্টেশনের সংখ্যা (নম্বর)					
1	বছরের শুরুতে	117	119	126	137	142
2	বছরের জন্য পরিকল্পিত সংযোজন	23	11	16	9	14
3	বছরে প্রকৃত সংযোজন	3	7	5	5	3
4	বছরের মধ্যে আপগ্রেড করা হয়েছে	1	-	2	-	-
5	ডি পি এল থেকে স্থানান্তরের কারণে সেই বছরে সংযোজন করা হয়েছে	-	-	6	-	-
6	বছরের মধ্যে বিদ্যমান সাবস্টেশন ডিকমিশন করা	1	-	-	-	-
7	বছরের শেষে মোট সাব-স্টেশন	119	126	137	142	145
8	সংযোজন/বর্ধন/আপগ্রেডেশনে ঘাটতি	(-)19	(-)4	(-)9	(-)4	(-)11
খ	ট্রান্সফরমার ক্ষমতা (এম ভি এ)					
1	বছরের শুরুতে ক্ষমতা	25660.75	27752.23	31050	33800	35545
2a	বছরের জন্য পরিকল্পিত সংযোজন	4179	3082.50	3173	1600	2376
3	সংশ্লিষ্ট বছরে যোগ করা ক্ষমতা	1470	2085	1310	1230	350
4	সংশ্লিষ্ট বছরে বর্ধন করা ক্ষমতা	621.40	1212.80	577.50	515	102
5	ডি পি এল থেকে স্থানান্তরের কারণে সেই বছরে সংযোজন করা হয়েছে	-	-	863	-	-
6	ক্ষমতা বছরের শেষে	27752.23	31050	33800	35545	35997
7	সংযোজন/বর্ধনে ঘাটতি	(-)2087.6	215.3	(-)1285	145.3	(-)1924
গ	ট্রান্সমিশন লাইন (সি কে এম)					
1	বছরের শুরুতে	12584	12962	13599	14060	14734
2a	বছরের জন্য পরিকল্পিত সংযোজন	2231	753	1890	1080	1465
3a	বছরে সংযোজন	378	637	416	674	855
4	ডি পি এল থেকে স্থানান্তরের কারণে সেই বছরে সংযোজন করা হয়েছে	-	-	45	-	-
5	বছরের শেষে মোট লাইন	12962	13599	14060	14734	15589
6	সংযোজন/বর্ধনে ঘাটতি	(-)1853	(-)116	(-)1474	(-)406	(-)610

পরিশিষ্ট – 40

(অনুচ্ছেদ-3.10.1 পৃষ্ঠা-81 দ্রষ্টব্য)

12টি প্রকল্পের ক্ষেত্রে খরচ বেড়ে যাওয়ার বিবৃতি

ক্রমিক সংখ্যা	বছর	প্রকল্প/স্কিম এর নাম	এল ও এ তারিখ	এল ও এ-মূল্য (কোটি টাকায়)	আরম্ভের প্রকৃত তারিখ	শেষ হওয়ার নির্ধারিত তারিখ	শেষ হওয়ার প্রকৃত তারিখ	মার্চ 2021 পর্যন্ত ব্যয় (কোটি টাকায়)	খরচ বেশী হওয়া (-) / খরচ এখনও এল ও এ এর অধীনে (+) (কোটি টাকায়)
1.	এফ ওয়াই 2015-16	হাওড়া-ফাউন্ড্রি পার্কের ডি/সি এল আই এল ও নিউ চণ্ডীতলা 400 কেভি সাবস্টেশনে 220 কেভি ডি/সি লাইন	02-02-2016	262,247,866	02-02-2016	01-02-2017	03-08-2017	268,451,514	(6,203,648)
2.	এফ ওয়াই 2015-16	সুভাষগ্রাম (পি জি সি আই এল) সাবস্টেশন থেকে বারুইপুর 220 কেভি সাবস্টেশন পর্যন্ত 220 কেভি ডি/সি লাইন	02-02-2016	447,476,666	02-02-2016	01-08-2017	27-01-2021	590,138,490	(142,661,824)
3.	এফ ওয়াই 2015-16	কে টি পি এস এর এল আই এল ও-নিউ চণ্ডীতলা 400 কেভি সাবস্টেশনে জিরাত 400 কেভি এস/সি ট্রান্সমিশন লাইন	02-03-2016	98,286,068	02-03-2016	01-03-2017	03-07-2017	103,289,557	(5,003,489)
4.	এফ ওয়াই 2016-17	প্যাকেজ-36 এর অধীনে সাগরদিঘি 220/132/33 কেভি জি আই এস জেলা-মুর্শিদাবাদ	07-06-2016	436,550,665	07-06-2016	06-02-2018	24-12-2018	445,955,001	(9,404,336)
5.	এফ ওয়াই 2016-17	সুভাষগ্রাম (পিজি) 400 কেভি সাবস্টেশন নির্মাণ-বারুইপুর 220 কেভি ডি/সি ট্রান্সমিশন লাইন (ইউ জি ক্যাবল পার্ট)	17-08-2016	93,011,012	17-08-2016	16-04-2017	06-05-2019	993,01,763	(6,290,751)
6.	এফ ওয়াই 2015-16	বসিরহাট 132 কেভি সাবস্টেশন থেকে বিদ্যমান বারাসত-নিউ টাউন এএ-III 132 কেভি লাইনের নিকটতম পয়েন্ট পর্যন্ত 132 কেভি ডি/সি লাইন	29-09-2015	354,681,615	29-09-2015	28-03-2017	টি ও সি এখনো জারি করা হয়নি	362,930,856	(8,249,241)

ক্রমিক সংখ্যা	বছর	প্রকল্প/স্কিম এর নাম	এল ও এ তারিখ	এল ও এ-মূল্য (কোটি টাকায়)	আরম্ভের প্রকৃত তারিখ	শেষ হওয়ার নির্ধারিত তারিখ	শেষ হওয়ার প্রকৃত তারিখ	মার্চ 2021 পর্যন্ত ব্যয় (কোটি টাকায়)	খরচ বেশী হওয়া (-) / খরচ এখনও এল ও এ এর অধীনে (+) (কোটি টাকায়)
7.	এফ ওয়াই 2013-14	সাগরদিঘি তাপবিদ্যুৎ কেন্দ্র থেকে গোকর্ণ 400 কেভি সাবস্টেশন পর্যন্ত কোয়াড্রপল মুজ এ সি এস আর কন্ডাক্টর সহ 400 কেভি ডি/সি ট্রান্সমিশন লাইন নির্মাণ	15-07-2013	1,322,437,841	15-07-2013	14-07-2015	সমাপ্ত	1535,530,431	(213,092,590)
8.	এফ ওয়াই 2013-14	খড়গপুর 400 কেভি সাবস্টেশন থেকে নিউ চণ্ডীতলা 400 কেভি সাবস্টেশন পর্যন্ত টুইন মুজ এ সি এস আর কন্ডাক্টর সহ 400 কেভি ডি/সি ট্রান্সমিশন লাইন	10-02-2014	2,402,682,704	10-02-2014	09-02-2016	07-09-2017	2544,401,968	(141,719,264)
9.	এফ ওয়াই 2013-14	ময়নাগুড়ি 132 কেভি সাবস্টেশন থেকে মাথাভাঙ্গা 132 কেভি সাবস্টেশন পর্যন্ত 132 কেভি ডি/সি ট্রান্সমিশন লাইন	22-05-2013	309,366,645	22-05-2013	21-04-2014	টি ও সি এখনো জারি করা হয়নি	378,480,300	(69,113,655)
10.	এফ ওয়াই 2013-14	220 কেভি (এম/সি এবং ডি/সি) ট্রান্সমিশন লাইন খড়গপুর 400/220/132 কেভি সাবস্টেশন থেকে বিদ্যাসাগর পার্ক 220/132 কেভি জি আই সাবস্টেশন পর্যন্ত	17-04-2013	590,725,723	17-04-2013	16-04-2014	24-09-2015	603,611,808	(12,886,085)
11.	এফ ওয়াই 2013-14	132 কেভি ডি/সি মেদিনীপুর-হিজলি ট্রান্সমিশন লাইনের বিদ্যাসাগর পার্ক 220/132 কেভি জি আই সাবস্টেশনে এম/সি টাওয়ারে পরিবর্তন	17-04-2013	49,875,569	17-04-2013	16-10-2013	02-12-2015	54,212,717	(4,337,148)
12.	এফ ওয়াই 2014-15	বীরভূম জেলার প্যাকেজ-24 এর অধীনে সদাইপুর 220/132/33 কেভি সাবস্টেশন	29-10-2014	495,055,534	29-10-2014	28-04-2016	08-11-2017	499,216,392	(4,160,858)

পরিশিষ্ট – 41

(অনুচ্ছেদ-3.10.5, পৃষ্ঠা-88 দ্রষ্টব্য)

দায়িত্ব গ্রহণ শংসাপত্র জারি করা হয়েছে এবং সেই সংক্রান্ত কাজ বাকি থাকার বিবৃতি

ক্রমিক সংখ্যা	প্রকল্পের নাম	প্যাকেজ নং	এল ও এ মূল্য (টাকায়)	অস্থায়ী টি ও সি কার্যকর করার তারিখ / টি ও সি গণনার তারিখ	অস্থায়ী টি ও সি তারিখে মুলতুবি কাজ	প্রকৃত টি ও সি জারি করার তারিখ	টি ও সি তারিখ এবং টি ও সি কার্যকর করার তারিখের মধ্যে দিনের ব্যাপ্তি	প্রকৃত এল ডি আরোপ করা	সপ্তাহে বিলম্ব	এল ডি আরোপ করা উচিত *
1.	বিদ্যমান কৃষ্ণনগর 220/132 কেভি সাবস্টেশনে 2 টি 220 কেভি ফিডার বে নির্মাণ	19	2,90,84,235	31-05-2016	আর্থিং, আংশিক ভাবে তার বিছানো, রাস্তা সম্প্রসারণ, পরীক্ষা শুরু এবং গ্রাভেলিং স্প্রেডিং কাজ	14-07-2017	409	79,943	58	14,54,211.75
2.	প্যাকেজ 24 এর অধীনে বীরভূম জেলার সদাইপুরে 220/132/33 কেভি সাবস্টেশন	24	49,50,55,534	08-11-2017	1. বহনযোগ্য কিট সরবরাহ 2. 160 এম ভি এ স্বয়ংক্রিয় ট্রান্সফরমার চালু করার সাথে জড়িত কাজ যেখানে ট্রান্সফরমার হিসাবে সম্পূর্ণ নয় (ক্রমিক সংখ্যা 2041905 এবং 2041906) যা মেসার্স ভি এইচ ই এল দ্বারা সরবরাহকৃত তা ত্রুটিপূর্ণ বলে প্রমাণিত হয়েছে (ডিসেম্বর 2017) 3. চূড়ান্ত বিচ্যুতি বিবৃতি এবং চূড়ান্ত উপকরণের সমন্বয়সাধন-এর বিবৃতি জমা দেওয়া	01-02-2018	85	77,738	12	2,47,52,776.7

ক্রমিক সংখ্যা	প্রকল্পের নাম	প্যাকেজ নং	এল ও এ মূল্য (টাকায়)	অস্থায়ী টি ও সি কার্যকর করার তারিখ / টি ও সি গণনার তারিখ	অস্থায়ী টি ও সি তারিখে মুলতুবি কাজ	প্রকৃত টি ও সি জারি করার তারিখ	টি ও সি তারিখ এবং টি ও সি কার্যকর করার তারিখের মধ্যে দিনের ব্যাপ্তি	প্রকৃত এল ডি আরোপ করা	সপ্তাহে বিলম্ব	এল ডি আরোপ করা উচিত *
3.	পশ্চিম মেদিনীপুর জেলার বিদ্যাসাগর পার্ক (ডব্লিউ বি আই ডি সি) 220/132/33 কেভি জি আই এস এস	17	59,06,24,216	19-11-2016	ফাইবার অপটিক সেন্সর চালু করা (মার্চ 2017)	01-12-2016	12	শূন্য	2	29,53,121.08
4.	বিদ্যাসাগর পার্কে 220/132 কেভি জি আই সাবস্টেশনে এম/সি টাওয়ারে 132 কেভি ডি/সি মেদিনীপুর-হিজলি ট্রান্সমিশন লাইনের পরিবর্তন	জে	4,98,75,569	29-08-2016	গাঁথনির কাজ (0.26 মিটার), বিদ্যমান মেদিনীপুর-হিজলি 132 কেভি লাইনের টাওয়ার ভেঙে ফেলা	27-09-2016	29	শূন্য	4	9,97,511.38
5.	খড়গপুর 400 কেভি সাবস্টেশন থেকে নিউ চণ্ডীতলা 400 কেভি সাবস্টেশন পর্যন্ত টুইন মুজ এ সি এস আর কন্ডাক্টর সহ 400 কেভি ডি/সি ট্রান্সমিশন লাইন	এস	240,26,82,704	07-09-2017	1. জি সি সি-এর প্রাসঙ্গিক ধারার শর্ত হিসাবে প্রয়োজনীয় অনুলিপি হিসাবে নির্মিত অঙ্কন এবং নথি জমা দেওয়া 2. লাইনের চূড়ান্ত যৌথ পরিদর্শন 3. ড্রেসিং, মাটি সমতল করা এবং যেখানে প্রয়োজন সেখানে গাছ কাটা/ছাঁটা	03-03-2018	177	শূন্য	25	12,01,34,135

ক্রমিক সংখ্যা	প্রকল্পের নাম	প্যাকেজ নং	এল ও এ মূল্য (টাকায়)	অস্থায়ী টি ও সি কার্যকর করার তারিখ / টি ও সি গণনার তারিখ	অস্থায়ী টি ও সি তারিখে মুলতুবি কাজ	প্রকৃত টি ও সি জারি করার তারিখ	টি ও সি তারিখ এবং টি ও সি কার্যকর করার তারিখের মধ্যে দিনের ব্যাপ্তি	প্রকৃত এল ডি আরোপ করা	সপ্তাহে বিলম্ব	এল ডি আরোপ করা উচিত *
6.	বিদ্যমান 132 কেভি ডি/সি গোকর্ণ-রঘুনাথগঞ্জ লাইন ব্যবহার করে, গোকর্ণ 220/132 কেভি সাবস্টেশন থেকে ভদ্রপুর 132 কেভি জি আই এস সাবস্টেশন অবধি 132 কেভি ডি/সি লাইন	এ বি	13,34,44,542	28-01-2019	বিদ্যমান টি এল নম্বর 89-এ 0.0777 কিমিতে গাঁথনির কাজ	19-02-2019	22	কিছু না	3	20,01,668.13
7.	সাগরদিঘী 220/132 কেভি জিআইএস	36	43,65,50,665	24-12-2018	1. 100 কেভি এ ডিজেল উৎপাদন ব্যবস্থা নির্মাণ 2. একটি 33 কেভি আউটগোয়িং ফিডার	21-11-2019	332	কিছু না	47	2,18,27,533.3
8.	বসিরহাট 132 কেভি সাবস্টেশন থেকে বিদ্যমান বারাসত-নিউ টাউন এ এ-III 132 কেভি ডি/ সি ট্রান্সমিশন লাইনের নিকটতম পয়েন্ট পর্যন্ত 132 কেভি ডি/সি ট্রান্সমিশন লাইন	এ বি	35,46,81,615	04-08-2020	ও পি জি ডব্লিউ এর কাজ সম্পাদন	07-12-2020	125	2,83,218	18	1,77,34,080.8
							মোট	4,40,899		19,18,55,038

** প্রতি সপ্তাহে বিলম্বের জন্য এল ও এ মূল্যের 0.5 শতাংশ হারে এল ডি গণনা করা হয়েছে এল ও এ মূল্যের সর্বোচ্চ 5 শতাংশ পর্যন্ত। বিলম্বটি অসমাপ্ত কাজের টি ও সি কার্যকর করার তারিখ থেকে টি ও সি জারি করার তারিখ পর্যন্ত নেওয়া হয়*

পরিশিষ্ট – 42

(অনুচ্ছেদ-4.1, পৃষ্ঠা-98 দ্রষ্টব্য)

বিভিন্ন দপ্তর দ্বারা প্রদত্ত ত্রাণের প্রকার

ক্রমিক সংখ্যা	দপ্তরের নাম	ত্রাণ সহায়তার ধরন	যে জেলাগুলিতে সহায়তা দেওয়া হয়েছে তার সংখ্যা	জি ও ডব্লিউ বি দ্বারা চাওয়া সহায়তার পরিমাণ	বরাদ্দকৃত অর্থ	বিতরণ করা অর্থ	সুবিধাপ্রাপকের সংখ্যা
				(কোটি টাকায়)			
1.	বিপর্যয় ব্যবস্থাপনা এবং অসামরিক প্রতিরক্ষা	গৃহ নির্মাণ ত্রাণ	16[284]	18,188.86	1,948.51	1,906.07	21,03,384
2.	কৃষি বিভাগ	ফসলের ক্ষতি	9[285]	2,431.20	360.08	352.59	23,42,012
3.	খাদ্য প্রক্রিয়াকরণ শিল্প ও উদ্যানপালন বিভাগ	পানবরোজ[286]	9[287]	273.76	81.29	66.14	1,32,284
4.	মৎস্য বিভাগ, জলজ পালন, জলজ সম্পদ ও মৎস্য বন্দর	নৌকা, হাঁড়ি ও জালের ক্ষতি এবং চুন ও পটাসিয়াম পারম্যাঙ্গানেট বিতরণ	9[288]	1,550.76	30.01	30.01	96,154
5.	প্রাণী সম্পদ বিভাগ	মৃত্যুর কারণে পশু প্রতিস্থাপন, স্বাস্থ্য শিবির, খাদ্য ও পশুখাদ্য বিতরণ এবং হাঁসের বাচ্চা ও মুরগির বাচ্চা বিতরণ	10[289]	245.09	31.55	14.57	16,384
মোট				**22,689.67**	**2,451.44**	**2,369.38**	**46,90,218**

[284] *বাঁকুড়া, বীরভূম, হুগলি, হাওড়া, ঝাড়গ্রাম, কলকাতা, মালদা, মুর্শিদাবাদ, নদীয়া, উত্তর 24 পরগনা, পশ্চিম মেদিনীপুর, পশ্চিম বর্ধমান, পূর্ব বর্ধমান, পূর্ব মেদিনীপুর, পুরুলিয়া এবং দক্ষিণ 24 পরগনা।*

[285] *হুগলি, হাওড়া, ঝাড়গ্রাম, নদীয়া, উত্তর 24 পরগনা, পশ্চিম মেদিনীপুর, পূর্ব বর্ধমান, পূর্ব মেদিনীপুর এবং দক্ষিণ 24 পরগনা।*

[286] *পানের বাগান করা।*

[287] *উত্তর 24 পরগনা, দক্ষিণ 24 পরগনা, পূর্ব মেদিনীপুর, পশ্চিম মেদিনীপুর, হাওড়া, হুগলি, নদীয়া, বাঁকুড়া এবং মালদা।*

[288] *হুগলি, হাওড়া, মুর্শিদাবাদ, নদীয়া, উত্তর 24 পরগনা, পশ্চিম মেদিনীপুর, পূর্ব বর্ধমান, পূর্ব মেদিনীপুর এবং দক্ষিণ 24 পরগনা।*

[289] *বাঁকুড়া, বীরভূম, হুগলী, হাওড়া, নদীয়া, উত্তর 24 পরগনা, পশ্চিম মেদিনীপুর, পূর্ব বর্ধমান, পূর্ব মেদিনীপুর এবং দক্ষিণ 24 পরগনা।*

পরিশিষ্ট – 43

(অনুচ্ছেদ-4.8.1 পৃষ্ঠা-108 দ্রষ্টব্য)

গৃহ নির্মাণ অনুদানের জন্য মূল্যায়নকৃত এবং প্রকৃত সুবিধাপ্রাপকদের মধ্যে পার্থক্যের বিবরণ

ক্রমিক সংখ্যা	জেলার নাম	সম্পূর্ণ / আংশিক ক্ষতিগ্রস্ত বাড়ী				/ আংশিক ক্ষতিগ্রস্ত বাড়ী (কুঁড়েঘর বাদে)			
		জি ও ডব্লিউ বি দ্বারা মূল্যায়ন করা এবং সহায়তা চাওয়া পরিবারের সংখ্যা (এ)	অনুদান প্রদান করা পরিবারের সংখ্যা (বি)	কম / (অতিরিক্ত) অনুদান প্রদান করা হয়েছে সি = (এ – বি)	স্বল্প/ (অতিরিক্ত) অনুদান প্রদানের শতাংশ ডি =(সি / এ)*100	জি ও ডব্লিউ বি দ্বারা মূল্যায়ন করা এবং সহায়তা চাওয়া পরিবারের সংখ্যা (ই)	অনুদান প্রদান করা পরিবারের সংখ্যা (এফ)	কম / (অতিরিক্ত) অনুদান প্রদান করা হয়েছে জি = (ই-এফ)	স্বল্প / (অতিরিক্ত) অনুদান প্রদানের শতাংশ (এইচ)= (জি / ই)*100
1	বাঁকুড়া	564	1,489	(925)	(164.01)	2,819	1,613	1,206	42.78
2	বীরভূম	674	1,187	(513)	(76.11)	2,833	517	2,316	81.75
3	হুগলী	53,491	17,391	36,100	67.49	49,310	49,606	(296)	(0.60)
4	হাওড়া	51,768	20,111	31,657	61.15	70,584	39,725	30,859	43.72
5	ঝাড়গ্রাম	82	139	(57)	(69.51)	1,091	1,444	(353)	(32.36)
6	কোলকাতা	16,150	1,443	14,707	91.07	350	9,912	(9,562)	(2732)
7	মালদা	-	300	(300)	-	297	-	297	100.00
8	মুর্শিদাবাদ	1,796	1,794	2	0.11	19,876	2	19,874	99.99
9	নদীয়া	15,229	9,854	5,375	35.29	52,350	31,790	20,560	39.27
10	উত্তর 24 পরগনা	4,53,000	1,92,467	2,60,533	57.51	-	3,88,642	(3,88,642)	-
11	পশ্চিম বর্ধমান	1,005	475	530	52.74	517	-	517	100.00
12	পশ্চিম মেদিনীপুর	5,020	10,462	(5,442)	(108.41)	45,210	68,864	(23,654)	(52.32)
13	পূর্ব বর্ধমান	2,094	1,608	486	23.21	10,639	7,434	3,205	30.13
14	পূর্ব মেদিনীপুর	3,09,623	86,628	2,22,995	72.02	2,43,682	2,53,546	(9,864)	(4.05)
15	পুরুলিয়া	450	450	-	-	-	-	-	-
16	দক্ষিণ 24 পরগনা	9,82,000	2,23,799	7,58,201	77.21	-	6,80,692	(6,80,692)	-
	মোট	18,92,946	5,69,597	13,23,349	69.91	4,99,558	15,33,787	(10,34,229)	(207.03)

পরিশিষ্ট – 44

(অনুচ্ছেদ-4.8.3, পৃষ্ঠা-110 দ্রষ্টব্য)

অ-দরিদ্র সুবিধাপ্রাপকদের প্রদত্ত এইচ বি অনুদানের জেলাভিত্তিক তালিকা

ক্রমিক সংখ্যা	জেলার নাম	জেলায় প্রদত্ত সুবিধাপ্রাপকদের মোট সংখ্যা	জেলায় মোট ব্লকের সংখ্যা/ মোট ইউএলবির সংখ্যা	ব্লক/ইউ এল বি-র সংখ্যা যেগুলির জন্য ফর্ম বি নিরীক্ষার কাছে প্রস্তুত করা হয়েছিল	ব্লক/ ইউ এল বি গুলিতে মোট সুবিধাপ্রাপকদের সংখ্যা যেগুলির জন্য ফর্ম বি নিরীক্ষার জন্য প্রস্তুত করা হয়েছিল	ব্লক/ইউ এল বি গুলি-তে অ-দরিদ্র সুবিধাপ্রাপকদের সংখ্যা যার জন্য ফর্ম বি নিরীক্ষার উদ্দেশ্যে প্রস্তুত করা হয়েছিল				
						সম্পূর্ণ ক্ষতিগ্রস্ত	আংশিক ক্ষতিগ্রস্ত	মোট	যাচাই করা মোট সুবিধাপ্রাপকদের তুলনায় অ-দরিদ্র সুবিধাপ্রাপকদের সংখ্যা শতাংশে (কলাম 9/ কলাম 1.6*100)	এইচ বি অনুদানের পরিমাণ (কোটি টাকায়)[290]
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
1	হুগলী	66,997	18/13	18/13[291]	66,470	3,941	12,450	16,391	24.66	14.11
2	নদীয়া	41,644	18/11	12/06[292]	25,105	119	57	176	0.70	0.27
3	উত্তর 24 পরগনা	5,81,109	22/27	22/24[293]	3,70,099	34,431	1,51,712	1,86,143	50.30	144.72
4	পশ্চিম মেদিনীপুর	79,326	21/07	19/03[294]	37,393	2,519	2,450	4,969	13.38	6.26
5	পূর্ব মেদিনীপুর	3,40,174	25/05	21/05[295]	2,67,349	18,808	47,589	66,397	24.84	61.41
6	দক্ষিণ 24 পরগণা	9,04,491	29/07	03/01[296]	91,880	3,737	34,275	38,012	41.37	24.61
মোট		**20,13,741**	**133/70**	**95/52**	**8,58,296**	**63,555**	**2,48,533**	**3,12,088**	**36.36**	**251.38**

[290] *সম্পূর্ণরূপে ক্ষতিগ্রস্ত বাড়ির জন্য বাড়ি প্রতি 20,000 টাকা এবং আংশিকভাবে ক্ষতিগ্রস্ত বাড়ির জন্য বাড়ি প্রতি 5,000 টাকা গণনা করা হয়েছে।*

[291] *ব্লক (18): আরামবাগ, বলাগড়, চণ্ডীতলা-I, চণ্ডীতলা-II, চুঁচুড়া-মগরা, ধনিয়াখালি, গোঘাট-I, গোঘাট-II, হরিপাল, জাঙ্গিপাড়া, খানাকুল-I, খানাকুল-II, পান্দুয়া, পোলবা-দাদপুর, পুরশুরা, শ্রীরামপুর-উত্তরপাড়া, সিঙ্গুর, তারকেশ্বর নগর-স্থানীয় সংস্থা (13): আরামবাগ, বৈদ্যবাটি, বাঁশবেড়িয়া, ভদ্রেশ্বর, চন্দননগর, চাঁপদানি, ডানকুনি, হুগলি-চুঁচুড়া, কোন্নগর, রিষড়া, শ্রীরামপুর, তারকেশ্বর এবং উত্তরপাড়া-কোতরং।*

[292] *ব্লক (12): চাকদহ, চাপড়া, হরিণঘাটা, কালীগঞ্জ, কল্যাণী, করিমপুর-I, কৃষ্ণগঞ্জ, কৃষ্ণনগর-I, নাকাশিপাড়া, রানাঘাট-I, রানাঘাট-II এবং শান্তিপুর, নগর-স্থানীয় সংস্থা (ছয়): বীরনগর, গয়েশপুর, হরিণঘাটা, কল্যাণী, নবদ্বীপ এবং রানাঘাট।*

[293] *ব্লক (22): আমডাঙ্গা, বাদুড়িয়া, বাগদহ, বারাসত-I, বারাসত-II, ব্যারাকপুর-I, ব্যারাকপুর-II, বসিরহাট-I, বসিরহাট—II, বনগাঁ; দেগঙ্গা, গাইঘাটা, হাবড়া-I, হাবড়া-II, হাসনাবাদ, হাড়োয়া, হিঙ্গলগঞ্জ, মিনাখাঁ, রাজারহাট, সন্দেশখালি-I, সন্দেশখালি-II, স্বরূপনগর, নগর-স্থানীয় সংস্থা (24): অশোকনগর-কল্যাণগড়, বাদুড়িয়া, বারাসত, ব্যারাকপুর, ব্যারাকপুর ক্যান্টনমেন্ট পর্ষদ বসিরহাট, ভাটপাড়া, বিধাননগর পৌরসভা নিগম, বনগাঁ, দম দম, গারুলিয়া, গোবরগঙ্গা, হালিসহর, কাঁচরাপাড়া, কামারহাটি, মধ্যমগ্রাম, নৈহাটি, নিউ ব্যারাকপুর, উত্তর ব্যারাকপুর, উত্তর দম দম,পানিহাটি, দক্ষিণ দম দম, টাকি এবং টিটাগড়।*

[294] *ব্লক (19): চন্দ্রকোনা-I, চন্দ্রকোনা-II, দাঁতন-I, দাঁতন-II, দাসপুর-I, দাসপুর-II, ডেবরা, গড়বেতা-I, গড়বেতা-II, গড়বেতা-III, ঘাটাল, কেশিয়ারি, কেশপুর, খড়গপুর-II, মেদিনীপুর সদর, মোহনপুর, নারায়ণগড়, পিংলা ও শালবনি, নগর-স্থানীয় সংস্থা (তিন): চন্দ্রকোনা, খিরপাই ও মেদিনীপুর।*

[295] *ব্লক (21): ভগবানপুর-I, ভগবানপুর-II, চাঁদিপুর, কন্টাই-I, কন্টাই-III, দেশপ্রাণ, এগরা-I, এগরা-II, খেজুরি-II, কোলাঘাট, মহিষাদল, ময়না, নন্দ কুমার, নন্দীগ্রাম-I, নন্দীগ্রাম-II, পাঁশকুড়া, পটাশপুর-I, পটাশপুর-II, রামনগর-I, রামনগর-II এবং শহীদমাতাঙ্গিনী, নগর-স্থানীয় সংস্থা (পাঁচ): কন্টাই, এগরা, হলদিয়া, পাঁশকুড়া এবং তমলুক।*

[296] *ব্লক (তিন): কুলপি, মগরাহাট-I ও নামখানা, নগর-স্থানীয় সংস্থা (একটি): মহেশতলা।*

পরিশিষ্ট – 45

(অনুচ্ছেদ 4.14 পৃষ্ঠা-126 দ্রষ্টব্য)

আমফানের পরে বিভিন্ন জেলায় ত্রাণ সামগ্রী বিতরণ

ক্রমিক সংখ্যা	জেলার নাম	ত্রিপল	ধুতি	শাড়ি	ত্রাণ তহবিল (কোটি টাকায়)	শিশুদের পোশাক (ছেলে)	শিশুদের পোশাক (মেয়ে)	কুর্তি, লেগিংস	পায়জামা পাঞ্জাবি	বিশেষ জি আর (চাল) এমটি-তে	ডি এম কিটস
1	হুগলী	65,000	8,000	7,000	80	-	-	-	-	800	-
2	নদীয়া	15,000	5,000	5,000	70	-	-	-	-	300	-
3	উত্তর 24 পরগনা	3,90,000	78,000	1,03,000	425	45,000	45,000	85,000	85,000	1,900	18,000
4	পশ্চিম মেদিনীপুর	15,000	4,000	5,000	80	-	-	-	-	800	-
5	পূর্ব মেদিনীপুর	1,00,000	8,000	8,000	200	15,000	15,000	15,000	15,000	1,400	7,000
6	দক্ষিণ 24 পরগনা	6,60,000	78,000	1,03,000	875	45,000	45,000	85,000	85,000	2,500	37,000
উপ-মোট (ক)		**12,45,000**	**1,81,000**	**2,31,000**	**1,730**	**1,05,000**	**1,05,000**	**1,85,000**	**1,85,000**	**7,700**	**62,000**
7	বাঁকুড়া	15,000	4,000	5,000	50	-	-	-	-	300	-
8	বীরভূম	15,000	4,000	5,000	50	-	-	-	-	200	-
9	হাওড়া	1,15,000	8,000	7,000	80	-	-	-	-	900	-
10	ঝাড়গ্রাম	15,000	4,000	5,000	50	-	-	-	-	100	-
11	কোলকাতা	40,000	-	-	50	-	-	-	-	350	-
12	মালদা	15,000	5,000	2,500	70	-	-	-	-	400	-
13	মুর্শিদাবাদ	15,000	5,000	2,500	80	-	-	-	-	300	-
14	পশ্চিম বর্ধমান	15,000	4,000	5,000	60	-	-	-	-	700	-
15	পূর্ব বর্ধমান	5,000	4,000	5,000	50	-	-	-	-	700	-
16	পুরুলিয়া	15,000	4,000	5,000	50	-	-	-	-	150	-
উপ-মোট (খ)		**2,65,000**	**42,000**	**42,000**	**590**	**-**	**-**	**-**	**-**	**4,100**	**-**
সর্বমোট (ক + খ)		**15,10,000**	**2,23,000**	**2,73,000**	**2,320**	**1,05,000**	**1,05,000**	**1,85,000**	**1,85,000**	**11,800**	**62,000**

(উৎস: সুপার সাইক্লোন আম্ফানের স্মারকলিপি)

পরিশিষ্ট – 46

(অনুচ্ছেদ 4.16.1.1 পৃষ্ঠা-130 দ্রষ্টব্য)

নিরীক্ষাতে যাচাই করা আবেদনের বিবরণ

জেলা	ব্লক/ পৌরসভা	অনুদানের প্রকার	ক্ষেত্রের সংখ্যা								
			যাচাই করা হয়েছে	আবেদন পাওয়া যায়নি	হাতে লেখা	টাইপ করা	নথি উপলব্ধ	ব্যাংক বিবরণ উপলব্ধ আছে	তারিখ স্বাক্ষর সহ আবেদন	চিত্র উপলব্ধ	যাচাই প্রতিবেদন
হুগলী	আরামবাগ পৌরসভা	এইচ বি জি	33	-	4	29	8	33	4	4	33
হুগলী	তারকেশ্বর	এইচ বি জি	33	-	14	19	27	2	20	31	21
হুগলী	চুঁচুড়া-মগরা	এইচ বি জি	33	1	6	26	14	15	29	33	33
হুগলী	জাঙ্গিপাড়া	এইচ বি জি	33	2	-	31	31	33	20	31	10
নদীয়া	কৃষ্ণনগর-I	এইচ বি জি	33	-	16	17	33	33	-	33	4
নদীয়া	কৃষ্ণনগর-II	এইচ বি জি	33	-	23	10	33	33	20	13	4
নদীয়া	নাকাশিপাড়া	এইচ বি জি	33	-	10	23	33	33	13	33	4
নদীয়া	রানাঘাট পৌরসভা	এইচ বি জি	40	3	36	1	40	40	37	40	2
উত্তর 24 পরগনা	ব্যারাকপুর-I	এইচ বি জি	33	27	2	4	32	32	2	21	2
উত্তর 24 পরগনা	হাবরা-II	এইচ বি জি	33	4	28	1	33	33	23	4	29
উত্তর 24 পরগনা	বনগাঁ	এইচ বি জি	33	-	-	33	33	33	-	-	33
উত্তর 24 পরগনা	টাকি পৌরসভা	এইচ বি জি	36	34	1	1	2	2	2	1	2
পশ্চিম মেদিনীপুর	সবং	এইচ বি জি	35	20	15	-	15	15	11	12	-
পশ্চিম মেদিনীপুর	ডেবরা	এইচ বি জি	36	-	36	-	36	36	-	-	-
পশ্চিম মেদিনীপুর	মেদিনীপুর সদর	এইচ বি জি	33	-	33	-	33	33	31	-	4
পশ্চিম মেদিনীপুর	মেদিনীপুর পৌরসভা	এইচ বি জি	40	-	40	-	40	40	19	-	-
পূর্ব মেদিনীপুর	সুতাহাটা	এইচ বি জি	85	-	26	59	35	35	19	18	7
পূর্ব মেদিনীপুর	তমলুক পৌরসভা	এইচ বি জি	60	-	5	55	60	60	36	29	5
পূর্ব মেদিনীপুর	নন্দীগ্রাম-I	এইচ বি জি	13	-	1	12	13	13	13	1	-

জেলা	ব্লক/ পৌরসভা	অনুদানের প্রকার	ক্ষেত্রের সংখ্যা								
			যাচাই করা হয়েছে	আবেদন পাওয়া যায়নি	হাতে লেখা	টাইপ করা	নথি উপলব্ধ	ব্যাংক বিবরণ উপলব্ধ আছে	তারিখ স্বাক্ষর সহ আবেদন	চিত্র উপলব্ধ	যাচাই প্রতিবেদন
পূর্ব মেদিনীপুর	রামনগর-I	এইচ বি জি	45	-	-	45	45	45	-	-	-
দক্ষিণ 24 পরগনা	নামখানা	এইচ বি জি	61	-	61	-	51	51	-	-	51
দক্ষিণ 24 পরগনা	মহেশতলা পৌরসভা	এইচ বি জি	57	-	57	-	-	-	-	-	57
দক্ষিণ 24 পরগনা	কুলপি	এইচ বি জি	48	-	-	48	48	48	-	-	-
দক্ষিণ 24 পরগনা	মগরাহাট-I	এইচ বি জি	44	-	-	44	-	-	44	-	-
	মোট		963	91	414	458	695	698	343	304	301
	শতাংশ			9.45	42.99	47.56	72.17	72.48	35.62	31.57	31.26

শব্দকোষের সংক্ষিপ্ত রূপ

শব্দকোষের সংক্ষিপ্ত রূপ

সংক্ষিপ্ত শব্দ	সম্পূর্ণ শব্দ
এ এ	মূল্যায়ন কর্তৃপক্ষ
এ বি	স্বায়ত্তশাসিত সংস্থা
এ ডি	সহকারী নির্দেশক
এ জি	মহাগাণনিক
এ পি ই ডি এ	কৃষি ও প্রক্রিয়াজাত খাদ্য পণ্য রপ্তানি উন্নয়ন কর্তৃপক্ষ
এ এস আই ডি ই	রপ্তানির জন্য পরিকাঠামো উন্নয়নের জন্য রাজ্যগুলিকে সহায়তা
এ টি এন	ব্যবস্থাগ্রহণ সংক্রান্ত মন্তব্য
বি সি	বিটুমিনাস কংক্রিট
বি এল এন্ড এল আর ও	ব্লক ভূমি ও ভূমি সংস্কার অধিকারিক
বি এম	বিটুমিনাস ম্যাকাডাম
বি ও ডি	পরিচালন পর্ষদ
সি এ জি	ভারতের মহাহিসাব-নিয়ামক ও নিরীক্ষক
সি বি আর	ক্যালিফর্নিয়া বিয়ারিং রেশিও
সি সি	সিমেন্ট কংক্রিট
সি ই এ	কেন্দ্রীয় বিদ্যুৎ কর্তৃপক্ষ
সি এফ এন্ড ই	সম্মিলিত অস্থিরতা এবং প্রসারণ
সি এইচ ডি এস	ব্যাপক তাঁত উন্নয়ন কর্মসূচী
সি ও পি ইউ	রাষ্ট্রায়ত্ত সংস্থা সংক্রান্ত কমিটি
সি টি ইউ	সেন্ট্রাল ট্রান্সমিশন ইউটিলিটি
ডি বি এম	ডেন্স বিটুমিনাস ম্যাকাডাম
ডি এল এন্ড এল আর ও	জেলা ভূমি ও ভূমি সংস্কার অধিকারিক
ডি এল সি	ড্রাই লিন কংক্রিট
ডি এম সি ডি	বিপর্যয় ব্যবস্থাপনা এবং অসামরিক প্রতিরক্ষা
ডি পি	খসড়া অনুচ্ছেদ
ডি পি সি	কর্তব্য, ক্ষমতা এবং সেবার শর্তাবলী
ডি পি আর	বিস্তারিত প্রকল্প প্রতিবেদন
ই এম ডি	অগ্রিম মূল্য
ই আর পি সি	পূর্ব আঞ্চলিক শক্তি কমিটি
জি ও ডব্লিউ বি	পশ্চিমবঙ্গ সরকার
জি এস বি	গ্র্যানুলার সাব বেস
জি এস ডি পি	মোট রাষ্ট্রীয় অভ্যন্তরীন উৎপাদন
এইচ বি	গৃহ নির্মাণ
এইচ পি এম	রাজপথ প্রকল্প তত্ত্বাবধায়ক
আই এন্ড ডব্লিউ ডি	সেচ ও জলপথ বিভাগ
আই ডি ই এ	ইন্টারেক্টিভ ডাটা এক্সট্রাকশন এন্ড অ্যানালিসিস
আই ই জি সি	ভারতীয় বিদ্যুৎ গ্রিড কোড

সংক্ষিপ্ত শব্দ	সম্পূর্ণ শব্দ
আই এফ এম এস	ইন্টিগ্রেটেড ফিনান্সিয়াল ম্যানেজমেন্ট সিস্টেম
আই এম সি টি	আন্তঃমন্ত্রণালয় কেন্দ্রীয় দল
আই আর সি	ভারতীয় সড়ক মহাসভা
আই আর	পরিদর্শন প্রতিবেদন
কে বি এ আই এস	কৃষকবন্ধু আশ্বস্ত আয় প্রকল্প
এল ও এ	কাজের আদেশপত্র
এম ডি আর	প্রধান জেলা সড়ক
এম এইচ এ	স্বরাষ্ট্র মন্ত্রণালয়
এম আই	বিপণন উদ্দীপনা
এম এম ডি আর	খনি ও খনিজ দ্রব্য উন্নয়ন এবং নিয়ন্ত্রণ
এম ও ই এফ সি সি	পরিবেশ, বন ও জলবায়ু পরিবর্তন মন্ত্রণালয়
এম ও আর টি এইচ	সড়ক পরিবহন ও মহাসড়ক মন্ত্রণালয়
এম এস এ	মিলিয়ন স্ট্যান্ডার্ড এক্সেল
এম এস এস	মিক্সড সীল সারফেসিং
এম ভি এ	মেগা ভোল্ট এম্পিয়ার
এন ডি আর এফ	জাতীয় দুর্যোগ মোকাবিলা তহবিল
এন ই পি ও	জাতীয় বিদ্যুৎ নীতি
এন এইচ ডি পি	জাতীয় তাঁত উন্নয়ন কর্মসূচি
এন এইচ	জাতীয় মহাসড়ক
ও ডি আর	অন্যান্য জেলার রাস্তা
ও এম সি	সর্বোত্তম আর্দ্রতা পরিমান
পি এ	কার্য্যসম্পাদন নিরীক্ষা
পি সি	প্রিমিক্স কার্পেট
পি এ সি	পাবলিক অ্যাকাউন্টস কমিটি
পি এ জি	প্রধান মহাগাণনিক
পি ডি সি	আনারস উন্নয়ন কেন্দ্র
পি জি সি আই এল	পাওয়ার গ্রিড কর্পোরেশন অফ ইন্ডিয়া লিমিটেড
পি এম এন্ড ই	প্ল্যান্ট, মেশিনারি এন্ড ইকুইপমেন্ট
পি ও এস ও সি ও	পাওয়ার সিস্টেম অপারেশন কর্পোরেশন লিমিটেড
পি পি পি	সরকারি-বেসরকারি অংশীদারিত্ব
পি এস ইউ	রাষ্ট্রায়ত্ত ক্ষেত্রে উদ্যোগসমূহ
পি ডব্লিউ সি এস	প্রাথমিক তাঁত বয়নশিল্পী সমবায় সমিতি
পি ডব্লিউ ডি	পূর্ত দপ্তর
আর আই	রাজস্ব পরিদর্শক
এস এ আর	পৃথক নিরীক্ষা প্রতিবেদন
এস সি	তদারকি পরামর্শদাতা
এস সি সি আর এস	সড়ক নিরাপত্তা সংক্রান্ত সুপ্রিম কোর্ট-এর কমিটি

সংক্ষিপ্ত শব্দ	সম্পূর্ণ শব্দ
এস ডি	নিরাপত্তা আমানত
এস ডি বি	স্ট্যান্ডার্ড বিডিং ডকুমেন্ট
এস ডি বি সি	সেমি ডেন্স বিটুমিনাস কংক্রিট
এস ডি আর এফ	রাজ্য বিপর্যয় মোকাবিলা তহবিল
এস জি ই	রাজ্য সরকারী সংস্থা
এস এইচ	রাজ্য সড়ক
এস জে ডি এ	শিলিগুড়ি জলপাইগুড়ি উন্নয়ন কতৃপক্ষ
এস এল ডি সি	রাজ্য লোড প্রেরণ কেন্দ্র
এস ও আর	দর তালিকা
এস পি এস সি	রাজ্য প্রকল্প স্ক্রীনিং কমিটি
এস পি এস ই	রাজ্য রাষ্ট্রায়ত্ত ক্ষেত্রের উদ্যোগ
এস পি ভি	স্পেশাল পারপাস ভেহিকল
এস টি ইউ	স্টেট ট্রান্সমিশন ইউটিলিটি
এস ইউ সি এস	প্রবল ঘূর্ণিঝড়
টি ও সি	হস্তান্তর শংসাপত্র
ইউ এল বি	নগর স্থানীয় সংস্থা
ভি এ আর	ভোল্ট অ্যাম্পিয়ার রি-অ্যাক্টিভ
ভি আর	গ্রামের রাস্তা
ডব্লিউ বি ই জি সি	পশ্চিমবঙ্গ বিদ্যুৎ গ্রিড কোড
ডব্লিউ বি এফ আর	পশ্চিমবঙ্গ আর্থিক নিয়ম
ডব্লিউ বি এইচ ডি সি এল	পশ্চিমবঙ্গ রাজপথ উন্নয়ন নিগম লিমিটেড
ডব্লিউ বি কে ভি আই বি	পশ্চিমবঙ্গ খাদি ও গ্রামীণ শিল্প পর্ষদ
ডব্লিউ বি এল আর	পশ্চিমবঙ্গ ভূমি সংস্কার
ডব্লিউ বি এম	ওয়াটার বাউন্ড ম্যাকাডাম
ডব্লিউ বি এম এম সি আর	পশ্চিমবঙ্গ গৌণ খনিজ ছাড়ের নিয়ম
ডব্লিউ বি পি ডি সি এল	পশ্চিমবঙ্গ বিদ্যুৎ উন্নয়ন নিগম লিমিটেড
ডব্লিউ বি আর এই পি	পশ্চিমবঙ্গ গ্রামীণ কর্মসংস্থান ও উৎপাদন
ডব্লিউ বি এস এ ই বি	পশ্চিমবঙ্গ রাজ্য বিদ্যুৎ পর্ষদ
ডব্লিউ বি এস ই ডি সি এল	পশ্চিমবঙ্গ রাজ্য বিদ্যুৎ বন্টন কোম্পানি লিমিটেড
ডব্লিউ বি এস এই টি সি এল	পশ্চিমবঙ্গ রাজ্য বিদ্যুৎ সংবহন কোম্পানি লিমিটেড
ডব্লিউ এম এম	ওয়াটার মিক্সড ম্যাকাডাম
জেড সি ই	আঞ্চলিক মুখ্য বাস্তুকার
জেড পি	জেলা পরিষদ