የፌዴራል ዋና ኦዲተር መ/ቤት

በኢትዮጵያ መንገዶች ባለስልጣን የመንገድ ፕሮጀክቶች አፈጻጸም ላይ የተከናወነ ክዋኔ ኦዲት ሪፖርት

የካቲት 2004 ዓ.ም.

አዲስ አበባ

ማውጫ

ክፍል አንድ 4

መግቢያ 4

የባለሥልጣኑ ሥልጣንና ተግባር 6

የባለሥልጣኑ አደረጃጀት 8

የባለስልጣን መ/ቤቱ የፋይናንስ ምንጭ 8

የመንገድ ፕሮጀክቶች አስፈጻሚዎች 9

የኦዲቱ ዓላማ 9

የኦዲቱ የትኩረት አቅጣጫዎች 10

የኦዲቱ መመዘኛ መስፈርቶች 11

የኦዲቱ ወሰን 11

የኦዲቱ ዘዴ 11

የአሰራር ሂደት (process description) መግለጫ 13

ክፍል ሁለት 14

ግኝቶች 14

ለመንገድ ሥራ ፕሮጀክቶችን ምልመላ እና አመራረጥ ላይ የመምረጫ መሥፈርትን በተሟላ መንገድ ስለመከተል 14

የአዋጪነት ጥናት እና የዲዛይን ጥናት ያልተከናወነለት የመንገድ ሥራ ፕሮጀክቶች በተመለከተ 15

የምህንድስና የዲዛይን ጥናት በተሟላ መንገድ ያልተዘጋጀላቸው ፕሮጀክቶችን በተመለከተ 16

በአማካሪ ድርጅቶች የተከናወነውን የአዋጪነት ጥናት፣የዲዛይን ጥናት በባለስልጣኑ ባለሙያዎች የተገመገመበት (comment) ማስረጃ አለመቅረቡን በተመለከተ፣ 22

ለመንገድ ሥራ ፕሮጀክቶች የጥናት ዶኩመንቶች ለገ/ኢ/ል/ሚ/ር እየቀረቡ የቅድመ ትግበራ ግምገማ (appraisal) የሚከናወን ስለመሆኑ 23

የመጀመሪያ የዲዛይን ጥናት በትክክል ባለመሠራቱ ክለሳ (ለውጥ) በመደረጉ ምክንያት የተከሰቱ የሥራ ለውጥ፣ የኮንትራት ዋጋ ጭማሪ እና የጊዜ መራዘሞች በተመለከተ 24

የምህንድስና (ኢንጂነሪንግ) የሥራ መጠን ግምት በትክክል ስለመሰጠቱ፣ 27

ለፕሮጀክቶች በየደረጃው ለተከናወነ ሥራ የሚፈጸም ክፍያን በተመለከተ 27

የይገባኛል ጥያቄዎችን (ክሌይም) በተመለከተ 29

የመንገድ ወሰን በወቅቱ የተከበረና የካሳ ክፍያ በወቅቱ የተከፈለ ስለመሆኑ 31

ከፕርጀክት ባለድርሻ አካላት ጋር ስላለው የሥራ ግንኙነት በተመለከተ 33

በሥራ ተቋራጮች እና የአማካሪ መሃንዲሶች ስለሚመደቡ ባለሙያዎች በተመለከተ 35

የመንገድ ሥራ ፕሮጀክቶች በተዘጋጀላቸው መርሃ-ግብር መሰረት እያከናወኑ ስለመሆኑ 32

ፕሮጀክቶች በታቀደላቸው ጊዜ እና የኮንትራት ዋጋ የማይጠናቀቁ ስለመሆኑ 37

በናሙና በተመረጡ የመንገድ ፕሮጀክቶች በእቅድና በአፈጻጸም መካከል የታዩ ልዩነቶች........... 39

ለፕሮጀክቱ በተጠናለት የዲዛይን ወቅት (ጊዜ) እና ትግበራ በተጀመረበት ወቅት መካከል የታየ የጊዜ ልዩነት ስለመኖሩ.. 43

ለሥራ ተቋራጭ ጨረታ ሳይከናወን ስለተሰጠ ተጨማሪ ከፍተኛ የሥራ መጠን 42

ለመንገድ ሥራ ፕሮጀክቶች መረጃ ሥርዓት በተሟላ ሁኔታ መያዝን በተመለከተ.................... 46

የድህረ ትግበራ ግምገማ ስራ ሥለ መሠራቱ.. 47

ክፍል ሦስት 48

መደምደሚያዎች 48

ክፍል አራት የማሻሻያ ሃሳቦች..54

አባሪዎች..

አባሪ 1. የኦዲት መመዘኛ መስፈርቶች (Evaluative Criteria)

አባሪ 2. የአሰራር ሂደት መግለጫ ፕሮጀክት ዴቨሎፐመንት

አባሪ 3. የአሰራር ሂደት መግለጫ(ፕሮጀክት ኢምፕሊመንቴሽን)

አባሪ 4. የፕሮጀክቶች የእቅድ አፈጻጸም ዝርዝር

የኢትዮጵያ መንገዶች ባለሥልጣን የመንገድ ፕሮጀክቶች አፈፃፀም

ክዋኔ ኦዲት ሪፖርት

ክፍል አንድ

መግቢያ

1. የኢኮኖሚ ልማትንና የማህበራዊ ኑሮ እድገትን ለማምጣት በሚደረገው ሀገራዊ ጥረት የመንገድ ዘርፍ የሚገኝበት ደረጃ እና የተሰጠው ትኩረት ወሳኝ ድርሻ እንዳለው ይታወቃል፡፡ በተለይም በሀገራችን ካሉት የመጓጓዣ ዘዴዎች የየብስ ትራንስፖርት ጠቀሜታ ድርሻ ከ95 በመቶ በላይ መሆኑ የመንገድ አውታሩን የማስፋፋትና የማሻሻል ሥራን አስፈላጊነት እና ወሳኝነት እጅግ የጎላ ያደርገዋል፡፡
2. በሀገራችን የመንገድ አውታር ግንባታ ወጥነት ባለው እና ተቋማዊ ይዘትን ተላብሶ መንቀሳቀስ የጀመረው በ1940ዎቹ መጀመሪያ ነው፡፡ ይኸውም የዛሬው የኢትዮጵያ መንገዶች ባለስልጣን በቀድሞው ዘመን የኢትዮጵያ ንጉሰ ነገስት መንግስት ‹‹የአውራ ጎዳና ባለስልጣን›› በሚል ስያሜ ስለ አውራ ጎዳናዎች ድንጋጌ ለማውጣት ስልጣን የተሰጠው ራሱን የቻለ መ/ቤት ሆኖ በ1943 ዓ.ም. በአዋጅ ቁጥር 115/1943 ከተቋቋመበት ጊዜ ጀምሮ ነው፡፡
3. የባለስልጣኑ መ/ቤት በምስረታ ወቅት ከተረከበው 6,400 ኪ.ሜ. የመንገድ አውታር በመነሳት እስከ 1983 ዓ.ም. ባሉት ጊዜያት በተከናወኑ የአዳዲስ መንገዶች ግንባታ 12,547 ኪ.ሜ. የመንገድ ጭማሪ በማሳየት በ1983 ዓ.ም. የመንገድ አውታሩ ርዝመት 18,947 ኪ.ሜ. ሊደርስ ችሏል፡፡
4. ሀገራችን በአዲስ የእድገት አቅጣጫ መመራት ከጀመረችበት ከ1983 ዓ.ም. ወዲህ ለመንገድ ግንባታ በአጠቃላይም ለመገናኛ አውታሮች መስፋፋትና መጠናከር የተለየ ትኩረት መስጠቱ ግልጽ ነው፡፡ ይህም በመሆኑ በአዋጅ ቁጥር 80/1989 የኢትዮጵያ መንገዶች ባለሥልጣን እንደገና ተቋቁሟል፡፡ በአዋጁ መሰረትም የአደረጃጀት ለውጥ የማድረግና የመንገድን ዘርፍ ሁለንተናዊ ባህሪያቶች ያገናዘበ እና በመንገድ አውታር ልማት ተጨባጭ ውጤት ለማረጋገጥ የሚያስችል የመንገድ ዘርፍ ልማት ፕሮግራም በመቅረጽ ከ1989 ዓ.ም. ጀምሮ የተግባር እርምጃዎች እንዲወሰዱ ተደርጓል፡፡

5. ባለስልጣን መ/ቤቱን እንደገና ለማቋቋም በወጣ የሚኒስትሮች ም/ቤት ደንብ ቁጥር 247/2003 ዓ.ም. መሰረት አባላቱ እና ሰብሳቢው በመንግስት የተሰየመ አንድ ቦርድ ሲኖረው፤ በቦርዱ አቅራቢነት በመንግስት የተሾመ አንድ ዋና ዳይሬክተር እና እንደ አስፈላጊነቱ ምክትል ዋና ዳይሬክተሮች እና አስፈላጊው ሠራተኞች አሉት፡፡

6. የመንገድ ዘርፍ ልማቱ በዋናነት የሚካሄደው በኢትዮጵያ መንገዶች ባለስልጣን እና በየክልሉ በሚገኙ የገጠር መንገድ መ/ቤቶች ሲሆን፣ በየወረዳው በሚገኙ የመንገድ ዴስኮች አማካኝነት እና በሕብረተሰቡ ተሳትፎም አነስተኛ ደረጃ ያላቸው መንገዶች እንዲሰሩ ይደረጋል፡፡

7. በመንገድ ዘርፍ ልማት ፕሮግራም አማካኝነት የሚከናወኑ የመንገድ ፕሮጀክቶች በኢትዮጵያ መንገዶች ባለስልጣን እና በብሔራዊ ክልላዊ መንግሥታት የመንገድ ባለስልጣን መ/ቤቶች የሚከናወኑ ሲሆኑ፣ እነዚህን ሥራዎች ከፕሮጀክት ምልመላ፣ ዝግጅትና ማጽደቅ እስከ ትግበራ እና ድህረ ትግበራ ግምገማ ባሉት የሥራ ሂደቶች ወጥነት፣ ግልጽነት፣ ተጠያቂነት እና ተፈጻሚነት ባለው ሥርዓት በማለፍ እና የመንግስት የግዢ ደንብንና መመሪያን ጠብቀው መፈጸም ይኖርባቸዋል፡፡ በመሆኑም እነዚህ ሥራዎች ድግግሞሽ እና የሃብት ብክነት በሌለበት መንገድ መፈጸማቸውን እና ውጤታማና ስኬታማ መሆናቸው መረጋገጥ ይኖርበታል፡፡

8. በመንገድ ሴክተር ልማት ፕሮግራም አማካኝነት የሚፈሰውን ውስን የሀገር ሃብት ቀልጣፋና ውጤታማ፤ ማድረግ በባለስልጣን መ/ቤቱ፣ በመንገድ ሥራ ተቋራጮች እና አማካሪ መሃንዲሶች፣ በገንዘብና ኢኮኖሚ ል/ሚ/ር እንዲሁም በሌሎች ባለድርሻ አካላት ሙሉ በሙሉ ተፈጻሚ የሚሆን ወጥ፣ ግልጽ እና ተጠያቂነት ያለው አሰራር መዘርጋት እና አፈጻጸሙን መከታተል ያስፈልጋል፡፡

9. የመንገድ ሥራ ፕሮጀክት ዓይነቶች የዋና መንገዶች ማጠናከር ፣ዋና መንገዶች ማሻሻል፣ የዋና መንገዶች ግንባታ፣ አገናኝ መንገዶች ማሻሻል እና አገናኝ መንገዶች ግንባታ ናቸው፡፡ እነዚህ ፕሮጀክቶች በኢትዮጵያ መንገዶች ባለስልጣን ባለቤትነት ለተለያዩ የአገር ውስጥ የሥራ ተቋራጮች፣ የውጭ ሀገር የሥራ ተቋራጮች እና በኢትዮጵያ መንገዶች ኮንስትራክሽን ኮርፖሬሽን እንዲሁም ለመከላከያ ኮንስትራክሽን ድርጅት ሥራው ተሰጥቶ የሚከናወን ነው፡፡

ራዕይ

10. በሁሉም አካባቢ የሚኖረውን የኢትዮጵያ ሕዝብ ጥራትና ብቃት ያለው መንገድ ተጠቃሚ እንዲሆነወ ማድረግና ለልማት አመቺ የሆኑ አካባቢዎችን ሁሉ መክፈት፡፡

ተልዕኮ

11. ምቹና የትራፊክ ደህንነት ማስጠበቅ የሚያስችል ደረጃውን የጠበቀ በቂ የመንገድ መሠረተ ልማት በመዘርጋት ለአገሪቱ የማህበራዊና ኢኮኖሚያዊ ልማት ድጋፍ መስጠትና የመንገድ ተጠቃሚዎችን ፍላጎት ማርካት ለዚህም፡-
    - የመንገድ ሁኔታን ማሻሻል
    - የመንገድ አውታርን ማስፋፋት
    - የመንገድ ሐብትን መጠበቅ

የባለሥልጣኑ ሥልጣንና ተግባር

12. ባለሥልጣኑን እንደገና ለማቋቋም በወጣ የሚኒስትሮች ም/ቤት ደንብ ቁጥር 247/2003 አንቀጽ 6 (፪፻፵፯/፪ሺ፫ አንቀፅ ፮) መሰረት የሚከተሉት ሥልጣንና ተግባራት ተሰጥቶታል፡-
    - መንገዶችን የሚመለከቱ ፖሊሲዎችን እና ህጎችን ያመነጫል፣
    - የመንገዶችን አመዳደብ መመሪያ ያወጣል፣ ብሄራዊ የመንገድ አውታርንና የመንገዶች ደረጃን ይመድባል፣ ይሰይማል፣ የመንገዶችን የዲዛይን ደረጃ ያወጣል፡፡
    - የአገሪቱን የመንገድ አውታር አስመልክቶ የተቀናጀ ዕቅድ ያወጣል፣ ለሚመለከታቸው አካላት ያሰራጫል፡፡
    - የአጭር እና የረጂም ጊዜ የመንገድ ልማት ዕቅዶችንና ፕሮግራሞችን ያዘጋጃል፣ ሲጸድቅም ተግባራዊ ያደርጋል፡፡
    - ለመንገድ ሥራ የሚያስፈልጉትን ዲዛይኖችና የፊዚቢሊቲ፣ የአካባቢና ተያያዥነት ያላቸውን ጥናቶች ያዘጋጃል ወይም እንዲዘጋጁ ያደርጋል፡፡
    - የመንገድ ሥራዎች እንዲከናወኑ ያስደርጋል፣ ድንገተኛ ሁኔታዎች ሲያጋጥሙ ወይም በማናቸውም ሌላ ምክንያት አስፈላጊ ሆኖ ሲገኝ በራሱ ኃይል የመንገድ ሥራዎችን ያከናውናል፣

- የሥራ እና የአማካሪነት አገልግሎት ውሎችን ያዘጋጃል፤ እንዲዘጋጁ ያደርጋል፤ ይዋዋላል፤ ሥራዎች በየውላቸው መሠረት የሚከናወኑ መሆናቸውን ለማረጋገጥ በበላይነት ይቆጣጠራል ወይም በሌላ አካል ቁጥጥር እንዲካሄድ ያደርጋል፤
- አግባብነት ያላቸው የኢትዮጵያ ፌዴራል መንግስት የግዢና ንብረት አስተዳደር አዋጅ ቁጥር 649/2001 ዓ.ም. (፮፻፵፱ /፪ሺ፩) ድንጋጌዎች እንደተጠበቀ ሆኖ የመንገዶችን ዲዛይን የሚሠሩ ወይም የቁጥጥር እና ተዛማጅ አገልግሎቶች የሚሠጡ አማካሪዎችን እንዲሁም በመንገድ ሥራዎች ላይ የሚሠማሩ ሥራ ተቋራጮች የሚመረጡበትን ዘዴዎች ይወስናል፡፡
- የመንገድ ሥራዎች በአገር ውስጥ ወይንም በአለም አቀፍ ጨረታ የሚከናወንበትን አማራጭ ይወስናል፤
- የትራፊክ ደህንነት ምልክቶች እንዲዘጋጁ እና በመንገዶች ላይ እንዲኖሩ ያደርጋል፡፡
- የተሸከርካሪ ክብደት ደንቦችን በመንገዶች ላይ ያስከብራል፤
- ድንገተኛ ሁኔታ ሲያጋጥም አስቸኳይ እርምጃ በመውሰድ መንገዱ አገልግሎቱን እንዲቀጥል ያደርጋል፣ አፈጻጸሙንም ለሚመለከተው የመንግስት አካል ሪፖርት ያደርጋል፡፡
- መንገዶችን በሚመለከት ጥናትና ምርምር ያካሂዳል ወይም እንዲካሄድ ያደርጋል፤ የተገኙ ጠቃሚ ውጤቶችንም በሥራ ላይ የሚውሉበትን ሁኔታ ያመቻቻል፣
- ከክልል የመንገድ ኤጀንሲዎችና አግባብነት ካላቸው ሌሎች አካላት ሲጠየቅ የምክርና የቴክኒክ ድጋፍ ይሰጣል፡፡
- ለመንገዶች ልማትና የሚያስፈልገውን የሰው ኃይል እንደአስፈላጊነቱ ያሰለጥናል፤
- መንገዶችን ከጉዳት እና ለለአግባብ ከመጠቀም ይጠብቃል፡፡ በመንገዶች ላይ የሚከሰቱ መሰናክሎችን ያስወግዳል ወይም እንዲወገዱ ያደርጋል፣
- ከመንገዶች ግራና ቀኝ ለሥራው የሚያስፈልገውን የመሬት መጠን ይወስናል፡፡
- ለመንገድ ሥራዎች እንዲሁም ለመኖሪያ፣ ለቢሮ፣ ለመሣሪያ ማሳረፊያና ለሌሎች ተዛማጅ አገልግሎቶች የሚያስፈልግ መሬትና ድንጋይ ነክ ሃብቶች ያለክፍያ በጥቅም ላይ እንዲውሉ ያደርጋል፣

- በሕግ መሠረት ለባለይዞታዎችና ለባለንብረቶች ካሣ በመክፈል ለመንገድ ሥራዎች የሚያስፈልግ መሬት ያስለቅቃል፡፡
- በመንገዶች ክልል ውስጥ የተገኙ ህገ ወጥ ንብረቶችን ያስነሳል፣
- በመንገዶች ላይ ጉዳት የሚያደርሱ ወይም በመንገዶች ላይ ማናቸውንም መሰናክሎች የሚያስቀምጡ ወይም ነዳጅና ቅባት ነክ ፈሳሾችን የሚያፈሱ ሰዎች አግባብ ባለው ሕግ መሰረት እንዲጠየቁ ያደርጋል፡፡
- የመንገድ ሥራዎች በሚካሄዱበት ወቅት ለአካባቢ ጥበቃ የሚያስፈልጉትን ጥንቃቄዎች ያደርጋል፤
- በክፍያ የሚያገለግሉ መንገዶችን ይወስናል፣ ከተጠቃሚዎች የሚሰበሰብ የአገልግሎት ክፍያ ይሰበስባል፣ ለመንገድ ፈንድ ገቢ ያደርጋል፣
- የንብረት ባለቤት ይሆናል፣ ውል ይዋዋላል፣ በስሙ ይከሳል፣ ይከሰሳል፣
- ሥልጣንና ተግባሩን ለማስፈጸም የሚያስፈልጉ ሌሎች ተዛማጅ ተግባሮችን ያከናውናል፤

የባለሥልጣኑ አደረጃጀት

13. ባለስልጣኑን እንደገና ለማቋቋም በሚኒስትሮች ም/ቤት ደንብ ቁጥር 247/2003 ዓ.ም. መሠረት ተጠሪነቱ ለትራንስፖርት ሚኒስትር ሲሆን፣ አባላቱ እና ሰብሳቢው በመንግስት የሚሰየሙ ቦርድ ይኖረዋል፡፡ በቦርዱ አቅራቢነትም በመንግስት የሚሾም አንድ ዋና ዳይሬክተር እና እንደ አስፈላጊነቱ ምክትል ዋና ዳይሬክተሮች እና አሰፈላጊው ሠራተኞች ይኖሩታል፡፡
14. የመንገድ ሥራው ተቆጣጣሪ የሆነው (የኢትዮጵያ መንገዶች ባለስልጣን) አንድ ዋና ዳይሬክተር እና 4 (አራት) ምክትል ዋና ዳይሬክተሮች እንዲኖረው ተደርጎ ተዋቅሯል፡፡

የባለስልጣን መ/ቤቱ የፋይናንስ ምንጭ

15. የባለስልጣን መ/ቤቱ ለመንገድ ግንባታ፣ ማሻሻልና ማጠናከር ሥራዎች የፋይናንስ ምንጭ የሆኑት ከመንግስት ከሚመደብ በጀት፣ (ማዕከላዊ ግምጃ ቤት፣ ከውጭ አገር በሚገኝ እርዳታ እና ብድር) እና ከመንገድ ፈንድ በሚገኝ ገንዘብ ነው፡፡

16. የፌዴራል መንግስት ለመንገድ ዘርፍ ልማት ፕሮግራም የሚመድበው የገንዘብ መጠን ጭማሪ የሚያሳይ ሲሆን ለአብነት ለመጥቀስ ያህል ያለፉትን ሶስት በጀት ዓመታት እንደሚከተለው ቀርቧል፡፡

በጀት ዓመት	ለመንገድ ዘርፍ ልማት የተስተካከለ በጀት (በሚሊዮን ብር)	ሥራ ላይ የዋለ (በሚሊዮን ብር)
2001	9,520.4	9,497.9
2002	12,993.377	12,076.068
2003	15,285.021	16,340.57

የመንገድ ፕሮጀክቶች አስፈጻሚዎች

17. የመንገድ ፕሮጀክቶች አስፈፃሚ ሆነው በመስራት ላይ የሚገኙት አካላት፡-
    1. የኢትዮጵያ መንገዶች ባለስልጣን መንገዱን በባለቤትነት የሚያስገነባው እና የሚያስተዳድረው፣
    2. በመንገድ ዲዛይን ጥናት ፣የአዋጪነት ጥናት፣ የጨረታ ዶኩመንት ዝግጅት ላይ የሚሳተፉ አማካሪ ድርጅቶች
    3. በመንገድ ግንባታ ላይ የሚሰማሩ የሥራ ተቋራጮች
    4. በምህንድስና ቁጥጥር ላይ የተሰማሩ አማካሪ መሃንዲሶች

ናቸው፡፡

የኦዲቱ ዓላማ

18. የኦዲቱ ዓላማ በባለሥልጣን መ/ቤቱ የሚከናወኑ የመንገድ ሥራ ፕሮጀክት የሥራ ዓይነቶች (የዋና መንገዶች ማጠናከር፣ ዋና መንገዶች ማሻሻል፣ የዋና መንገዶች ግንባታ ሥራዎች፣ አገናኝ መንገዶች ማሻሻል እና አገናኝ መንገዶች ግንባታ ሥራዎች) ኢኮኖሚያዊ በሆነ መንገድ የሚከናወኑ፣ በኢትዮጵያ መንገዶች ባለስልጣን ባለቤትነት አማካኝነት በአገር ውስጥና የውጭ አገር የሥራ ተቋራጮች፣ በራስ ኃይል እንዲሁም በአማካሪ መሃንዲሶች የሚከናወኑ

የተለያዩ የመንገድ ሥራ ፕሮጀክቶች፡-

- የመንግስት የፕሮጀክት አፈጻጸም መመሪያን፣

- የመንገድ የፕሮጀክት ዑደት ተከትለው የተፈጸሙ መሆኑን፣
- የሥራ ተቋራጮችን እና የአማካሪ መሃንዲሶችን አገልግሎት እና ግዢ የመንግስት የግዢ ደንብ እና መመሪያን ተከትለው እየተፈጸሙ መሆኑን፣
- የኮንትራት(ውል) አስተዳደር ውጤታማ መሆኑን፣
- የፕሮጀክት አስፈጻሚዎች ኃላፊነታቸውን ለመወጣት የሚያስችል አደረጃጀት ፣ የአሠራር ፕሮሲጀር፣ ብቃት ያለው የሰው ኃይል ያላቸው፣ የተጣለባቸውን ኃላፊነትና ተግባር በብቃትና በስኬታማነት ለመወጣት የሚያስችላቸው እና እንዲሁም ተገቢውን ትኩረት ሰጥተው እየተንቀሳቀሱ መሆኑን፣

በመገምገም፣ በአፈጻጸም የሚታዩ ችግሮችና፣ ድክመቶች ካሉ መንስዔዎቻቸውን በመለየት የማሻሻያ ሀሳብ ለማቅረብ ነው።

የኦዲቱ የትኩረት አቅጣጫዎች

19. የክዋኔ ኦዲቱን ዓላማ ለማከናወን ሁለት የኦዲት የትኩረት አቅጣጫ (Audit Issue) ተለይተው ዝርዝር ኦዲቱ ተከናውኗል፡፡ የኦዲቱ አቅጣጫዎቹም፣

1. በባለስልጣኑ ሥር የሚከናወኑ በናሙና የተመረጡ የመንገድ ሥራ ፕሮጀክቶች (የመንገድ ግንባታ፣ ማሻሻል እና ማጠናከር) ወጥነት ባለው ስርዓት የሚዘጋጁ፣ የቅድመ ትግበራ ግምገማ የሚከናወን፣ የሥራ አፈጻጸም ክትትልና ግምገማ ሥርዓት የተዘረጋ እና የርክክብ እና የድህረ ትግበራ ግምገማ የሚከናወን መሆኑን ማረጋገጥ እና
2. ለነዚሁ ለግንባታ ሥራዎች (የመንገድ ግንባታ፣ ማሻሻል እና ማጠናከር)፣ ለቅድመ አዋጪነት፣ የአካባቢ ተጽእኖ እና የዲዛይን ጥናት ሥራዎች፣ ለዲዛይን፣ ቁጥጥርና ለሌሎች ማናቸውም ሥራዎች አገልግሎት የሥራ ተቋራጮችና አማካሪዎችን መረጣ፣ የኮንትራት አስተዳደር፣ ርክክብ እና የክፍያ አፈጻጸም የመንግስት የግዢ ደንብ፣ መመሪያ እና ማንዋል መሠረት ተከትሎ መፈጸሙን ማጣራት ፣

የሚሉ ናቸው፡፡

የኦዲቱ መመዘኛ መስፈርቶች

20. ኦዲቱ የተከናወነው በኢትዮጵያ የክዋኔ ኦዲት ደረጃዎች (Ethiopian performance audit standards) መሰረት ሲሆን፣ ለዝርዝር ኦዲቱ ለተመረጡት ሁለት የትኩረት አቅጣጫዎች 39 መመዘኛ መስፈርቶች ተዘጋጅተው፣ በቅድሚያ ለባለሥልጣኑ መስሪያ ቤት አስተያየት እንዲሰጥበት ቀርቧል፡፡ የተዘጋጁት የመመዘኛ መስፈርቶችም ከዚህ ሪፖርት ጋር በአባሪ 1 ተያይዘዋል፡፡

የኦዲቱ ወሰን

21. ዝርዝር ኦዲቱ በዋናነት የተከናወነው በባለሥልጣን መ/ቤቱ ጉዳዩ የሚመለከታቸው ዳይሬክቶሬቶች፣ የሥራ ተቋራጮች እና አማካሪ መሃንዲሶች የመንገድ ፕሮጀክት አፈጻጸም ኡደትን ተግባራዊ እያደረጉ መሆኑን፣ የሥራ ተቋራጭነት እና የማማከር አገልግሎት ግዢ የመንግስት የግዢ ደንብና መመሪያን ተከትለው እየተፈጸሙ መሆኑን፣ እንዲሁም የሥራ ተቋራጮችና አማካሪ ድርጅቶች ተገቢውን የፕሮጀክት አፈጻጸም ሥርዓት በተግባር ላይ ያዋሉ መሆኑን ማጣራት ሲሆን፣ በባለስልጣኑ ሥር ካሉ 113 የመንገድ ፕሮጀክቶች መካከል የሚከተሉት 15 ፕሮጀክቶች በናሙና ተመርጠው በኦዲቱ ታይተዋል፡፡ እነሱም 1.ጎንደር - ደባርቅ ፣ 2.ዛሪማ -ማይጸምሪ፣ 3. ማይፀብሪ - ሽሬ፣ 4. ማይጸብሪ -ዲማ፣ 5. እንዳስላሴ – ደደቢት፣ 6.መካነ ሰላም -ግንደወይን፣ 7. ሁምቦ - አርባ ምንጭ፣ 8. ቡታጅራ- ጉብሬ ፣ 9. ሞጆ - አረርቲ ፣ 10. ጎሬ - ጋምቤላ፣ 11. ሐረር- ጂጂጋ፣ 12. ኮምቦልቻ- ወልዲያ፣ 13. ዱርቤቴ -ሻሁራ መንገድ ሥራ ፕሮጀክቶችን እንዲሁም በዲዛይን ጥናት ዝግጅት ላይ የሚገኙ 14. ሐዋሳ - ሃገረ ማርያም እና 15. ሚዛን - ቦማ ናቸው፡፡

የኦዲቱ ዘዴ

22. ዝርዝር ኦዲቱ የተከናወነው ጉዳዩ ከሚመለከታቸው የባለስልጣን መ/ቤቱ ኃላፊዎች እና ባለሙያዎች ጋር ቃለ-ምልልስ በማድረግ፣ የተለያዩ የሥራ ወረቀቶች እና ዶክመንቶችን በመከለስ ሲሆን፣ በተጨማሪም ኦዲቱ በጎንደር-ደባርቅ፣ ዛሪማ-ማይጸምሪ፣ ማይፀብሪ– ሽሬ፣ ማይጸብሪ-ዲማ፣ እንዳስላሰ ╷/ሽሬ/– ደደቢት፣መካነሰላም-ግንደወይን፣ ቡታጅራ-ጉብሬ፣ ሞጆ -አረርቲ ፣ ሁምቦ -አርባምንጭ መንገድ ሥራ ፕሮጀክቶች በአካል በመገኘት ለየፕሮጀክቱ የሥራ ተቋራጮች፣ አማካሪ መሃንዲሶች እና ባለድርሻ አካላት ቃለ- ምልልስ በማድረግ እና የተለያዩ የሥራ ወረቀቶች እና ዶክመንቶችን በመከለስ ተከናውኗል፡፡

23. ይሁን እንጂ የጎሬ-ጋምቤላ፣ ሐረር-ጂጂጋ፣ ኮምቦልቻ-ወልዲያ፣ ዱርቤቴ-ሻሁራ መንገድ ሥራ ፕሮጀክቶች በነበረው የጊዜ እጥረት ምክንያት የመስክ ጉብኝት አልተደረገባቸውም፡፡

24. የኦዲቱ ሥራ ከፌደራል ዋና ኦዲተር መስሪያ ቤት ኦዲተሮች በተጨማሪ በዘርፉ ለኦዲት ቡድኑ የቴክኒክ እገዛ የሚያደርግ ባለሙያ አስፈላጊ ሆኖ በመገኘቱ፣ ከሀሮማያ ዩኒቨርሲቲ ከተላከ አንድ መሀንዲስ የባለሙያ እገዛ ተደርጓል። የተመደቡት ባለሙያም በተዘጋጀላቸው ቢጋር (TOR) መሠረት ከኦዲት ቡድኑ ጋር በመሆን፣ በባለስልጣኑ እየተከናወኑ ያሉ የመንገድ ግንባታ ፕሮጀክቶች የተጠናው የዲዛይን ጥናት የኢትዮጵያ መንገዶች ባለስልጣን ስታንዳርድ እና ማንዋልን መሠረት ተደርጎ የተጠና መሆኑን፣ የመንገድ ፕሮጀክቶች አፈጻጸም በተጠናላቸው ዲዛይን መሰረት ደረጃቸውን ጠብቀው በትክክል የተከናወኑ መሆኑን፤በየደረጃው በሥራ ተቋራጮች ለተከናወኑ ሥራዎች የሚፈጸመው ክፍያ የኮንትራት ውልን እና በዲዛይን መሠረት የጥራት ደረጃ የጠበቁ መሆኑን፣የተከሰቱ ልዩነቶች (ቫርዬሽን) እና የአሰራር ችግሮች ካሉ መንስዔያቸውን በማጣራት ፣የማሻሻያ ሃሳቦችን ለማቅረብ ነው፡፡

በዚሁም መሰረት ኦዲቱን ለማከናወን በናሙና በተመረጡ ስድስት የመንገድ ፕሮጀክቶች ማለትም ለሐረር-ጅጅጋ፤ ሁምቦ-አርባምንጭ፤ የማይፀብሪ- ዲማ መንገድ ፤ የጎሬ-ጋምቤላ መንገድ ፤ የኮምቦልቻ-ወልዲያ እና የዛሪማ-ማይፀብሪ መንገድ ሥራ ፕሮጀክቶች ላይ በመሳተፍ የተለያዩ ዶኩመንቶችን በመከለስ፣ ፕሮጀክቶች በሚከናወኑበት ቦታ በመገኘት ከኦዲት ተደራጊዎች ጋር ቃለ ምልልስ በማድረግ ለኦዲቱ የቴክኒክ እገዛ ተሰጥቷል፡፡

<u>የአሰራር ሂደት (process description) መግለጫ</u>

<u>የመንገድ ፕሮጀክቶች አፈጻጸም የአሰራር ስርዓት ትንተና (process Description)</u>

25. የመንገድ ፕሮጀክት ግንባታ ሥራን በዋናነት የሚመለከቱት የፕሮጀክት ዴቨሎፕመንት (Project Development) የፕሮጀክት ኢምፕሊመንቴሽን (Project Implementation) ንዑስ ዋና የሥራ ሂደቶች ናቸው፡

<u>የፕሮጀክት ዴቨሎፕመንት ንዑስ ዋና የሥራ ሂደት የአሰራር ስርዓት መግለጫ</u>

26. የፕሮጀክት ዴቨሎፕመንት ንዑስ ዋና የሥራ ሂደት ለኮንሰልታንት እና የኮንትራክተር አገልግሎት ግዢን እንዲሁም የአዋጪነት ጥናት እና የፕሮጀክት ዲዛይን ዝግጅትን የሚመለከት ሲሆን የአሰራር ሥርዓቱ ዝርዝር በአባሪ 2 ተመልክቷል፡፡

<u>የፕሮጀክት ኢምፕሊመንቴሽን (Project Implementation) ንዑስ ዋና የሥራ ሂደት የአሰራር ስርዓት መግለጫ</u>

27. የፕሮጀክት ኢምፕሊመንቴሽን ንዑስ ዋና የሥራ ሂደት ዋና ዋና ተግባሮች የጥናት ዝግጅታቸው የተጠናቀቀውን ፕሮጀክቶችን ከመረከብ (Received developed project) - (የፕሮጀክት ሥራን እንዲጀመር ማስታወቅ እና ፕሮጀክት ሳይትን ማስረከብ …የመሳሰሉት) project start up — ወደ ፕሮጀክት ሳይት ማሺነሪ፣ የሰው ሃብትን ማንቀሳቀስን … (Mobilization) — የፕሮጀክት ትግበራ መጀመር (Execution) - እስከ የተጠናቀቁ መንገዶችን መቀበል እና ማስረከብ(Acceptance and handover of Completed Roads) ድረስ ያለውን የስራ ሂደት ያጠቃልላል፡፡የአሰራር ሥርዓቱ ዝርዝሩ በአባሪ 3 ተመልክቷል፡፡

ክፍል ሁለት

ግኝቶች

ለመንገድ ሥራ ፕሮጀክቶችን ምልመላ እና አመራረጥ ላይ የመምረጫ መሥፈርትን በተሟላ መንገድ ስለመከተል

28. የመንገዶች ግንባታ፣ ማጠናከሪያ እና ማሻሻያ ፕሮጀክቶች የመምረጫ መስፈርት(መመዘኛ) ሊኖር ይገባል፣ የመመዘኛ መስፈርቱም በዋነኛነት ለእድገት ከፍተኛ አስተዋጽኦ የሚያበረክቱትን (የኢኮኖሚ ዘርፎች ግብርና፣ ማእድን፣ ቱሪዝም፣ ኢንዱስትሪ ..../ በመለየት ቅድሚያ ትኩረት የሚሰጥ ሊሆን ይገባል፣
29. ይሁን እንጂ በኦዲቱ ወቅት በናሙና ከተመረጡት ፕሮጀክቶች ውስጥ ፤ለኮምቦልቻ - ወልዲያ፣ ዛሪማ - ማይጸምሪ ፣መካነ ሰላም -ግንደወይን፣ዱር ቤቱ -ሻሁራ፣ ጎንደር - ደባርቅ ፣ ሃረር - ጂጂጋ ፣ ዛሪማ - ማይጸምሪ፣ ማይጸብሪ - ሺሬ፣ ማይጸምሪ - ዲማ፣ ሞጆ- አረርቲ፣ ቡታጂራ- ጉብሬ፣ ሁምቦ አርባ -ምንጭ የመንገድ ሥራ ፕሮጀክቶች በመንገድ ሴክተር ዴቨሎፕመንት ፕሮግራም በተቀመጡ መስፈርቶች መሠረት ምልመላ የተከናወነበት ፣የተመረጡበት መመዘኛ መስፈርት እና የተሰጣቸው ነጥብ ማስረጃው ተጠይቆ ሊቀርብ አልቻሉም፡፡
30. ስለጉዳዩ ለፕላን እና ፕሮግራም ማኔጅመንት ዳይሬክቶሬት ለቀረበላቸው ጥያቄ በሰጡት መልስ ኮምቦልቻ -ወልዲያ፣ጎንደር -ደባርቅ ፡ሐረር - ጂጂጋ ፣ሞጆ - አረርቲ እና ሁምቦ- አርባ ምንጭ መንገድ ፕሮጅክቶች ወደ አስፋልት ደረጃ ከፍ ተደርገው እንዲገነቡ የተመረጡት በየቀኑ የሚያስተናግዱት ትራፊክ ብዛት ከፍተኛ እና የሚገኙበት ሁኔታ የተበላሸ በመሆኑ ፣
31. ሐረር - ጂጂጋ እና ሞጆ - አረርቲ የመንገዶች የወጪ እና ገቢ ንግድ መስመር እና አገናኝ መንገድ እንደቀደም ተከተላቸው በመሆናቸው በአስፋልት ደረጃ እንዲገነቡ ለመመረጣቸው ተጫማሪ ምክንያቶች መሆናቸውን፣
32. ኮምቦልቻ -ወልዲያ፣ጎንደር -ደባርቅ ፡ሃረር - ጂጂጋ ፣ሞጆ - አረርቲ እና ሁምቦ- አርባ ምንጭ በቀን በአማካይ 350 ትራፊክ ያስተናግዱ የነበሩ በመሆናቸው፣

33. መካነ ሰላም - ግንደወይን የአዲስ መንገድ ግንባታ ሲሆን የተመረጠበት ዋናው ምክንያት ሳይገነባ የቀረ አገናኝ መንገድ እና ትርፍ የምግብ ሰብል አምራች የሆነውን የጎጃም ዞንን የምግብ እህል እጥረት ካለበት የደቡብ ወሎ ዞን ጋር ሊያገናኝ የሚችል በመሆኑ፣

34. ዱር ቤቴ -ሻሁራ እና ማይጸምሪ-ዲማ የተመረጡት እምቅ የተፈጥሮ ሀብት የሚገኝባቸውን አከባቢዎችን ለልማት የሚከፍቱ በመሆናቸው የተመረጡ መሆናቸውን ገልጸዋል፡፡

35. ሆኖም ከላይ በተጠቀሱት መመዘኛዎች የተከናወነበትን የሚያመለክት በዶክመንት የተደገፈ ማስረጃ ሊቀርብልን ካለመቻሉም በላይ ለምን በጥናት የወጣውን መመዘኛ በትክክል እንዳልተጠቀሙበት ለማወቅ አልተቻለም፡፡

36. ለኦዲት ሪፖርቱ ከባለስልጣኑ በተሰጠው መልስ አሁን ባለው አሰራር የአዲስ መንገድ ግንባታ እና የነባር መንገዶች ደረጃ ማሳደግና እና ማሻሻያ እጩ ፕሮጀክቶችን ለመለየት መመዘኛዎችን የሚጠቀም መሆኑ ገልጿል፡፡

<u>የአዋጪነት ጥናት እና የዲዛይን ጥናት ያልተከናወነላቸው የመንገድ ሥራ ፕሮጀክቶች በተመለከተ</u>

37. በማንኛውም የመንገድ ሥራ ፕሮጀክት ሰነድ ላይ በኢኮኖሚያዊ ፣ ማህበራዊ፣ አካባቢያዊ፣ ቴክኒካዊና ከወጪ ረገድ ያሉ ቁልፍ መረጃዎች አንጻር እንዲሁም ሥራውን ከሚያካሂደው ተቋም አቅም ጋር በተያያዘ ግምገማ ሊደረግ ይገባል፣

38. የመንገድ ሥራ ግንባታ ፕሮጀክት ጥናት ሁለት ክፍሎች ያሉት ሲሆን የመጀመሪያው ክፍል የአዋጭነት ጥናት፣ የአካባቢያዊና ማህበራዊ ተጽእኖ ጥናት (Resettlement action plan)፣ እና የሁለተኛው ክፍል የምህንድስና ዲዛይን ጥናት /Detail Design study/ ናቸው፡፡

39. ሆኖም ለኦዲት በናሙና በተመረጡ ፕሮጀክቶች ውስጥ ׀ዱርቤቴ - ሻሁራ፣ ሑምቦ-አርባ ምንጭ፣ የአዋጪነት ጥናት (ፊዚቢሊቲ) የተከናወነበት ማስረጃ ዶኩመንት እንዲቀርብ ተጠይቆ አልቀረበም፡፡

40. ስለሁኔታው የባለስልጣኑ የፕላን እና ፕሮግራም ማኔጅመንት ዳይሬክቶሬት ዳይሬክተር ተጠይቀው በሰጡት መልስ የዱር ቤቴ ሻሁራ- ጎለጎ መንገድ ስራ ፕሮጀክት በመንግስት በአስቸኳይ እንዲገነባ በመፈለጉ የፊዚቢሊቲ እና የዲዛይን ጥናት ያልተከናወነለት ፣እንዲሁም ለሑምቦ-አርባ ምንጭ ፕሮጀክት የአዋጪነት ጥናት (ፊዚቢሊቲ) እንዳልተከናወነለት ነገር ግን የአዋጪነት ጥናት የዲዛይን ጥናት አካል ሆኖ የተሰራ መሆኑን ገልጸዋል፡፡

41. ለመንገድ ሥራ ፕሮጀክት የአዋጪነት ጥናት አለመከናወኑ ፕሮጀክቱ የሚያስገኘውን ኢኮኖሚያዊ ጥቅም ከወዲሁ ለማመልከት አያስችልም፡፡በአካባቢ ላይ የሚያመጣውን ተጽዕኖም በቅድሚያ ለመገንዘብ ስለማያስችል የቅድመ ጥንቃቄና መካላከያ ተግባራትን ለማከናወን አስቸጋሪ ይሆናል፡፡ በተጨማሪም በመንገዱ መሰራት ምክንያት ለሚፈናቀሉ ለአካባቢው ማህበረሰብ የሚኖረውን ካሳ ክፍያ ጉዳዮች በትግበራ ወቅት ከማህበረሰቡ ጋር አለመግባባት እና የተለያዩ ችግሮች ስለሚፈጥር ለፕሮጀክቱ ማስፈጸሚያ የጊዜ መጓተት እና አላስፈላጊ ወጪ ሊያስከትል ይችላል፡፡

42. ስለሆነም በአስቸኳይ እንዲገነቡ የተፈለጉትም ቢሆኑ ጎን ለጎን መሠራት የነበረበት በመሆኑ፣አሰራሩ ተገቢ ሆኖ አልተገኘም፡፡

የምህንድስና የዲዛይን ጥናት በተሟላ መንገድ ያልተዘጋጀላቸው ፕሮጀክቶችን በተመለከተ

43. ለማንኛውም የመንገድ ግንባታ፣ማሻሻል እና ማጠናከር ሥራ ፕሮጀክት የቴክኒካዊ ደረጃዎችን የሚያሳይ የተሟላ ዝርዝር የኢንጂነሪንግ ዲዛይን ሊዘጋጅለት ይገባል፡፡የምህንድስና ዲዛይን ዝርዝር ጥናት በቅድሚያ ማከናወን የመንገድ ሥራውን መጠን ለመገመት (Quantity Estimation) ፣ መንገዱ የሚያልፍበት አቅጣጫ ወሰን፣በአካባቢው የሚገኙ የግንባታ ቁሳቁስና አይነት ለመለየት (ኢኮኖሚያዊና አስተማማኝ የሆነ ዲዛይን ለመምረጥ ይረዳል) ፣የአካባቢውን የአየር ሁኔታ፣ ሀይድሮሎጂ እናጂኦሎጂለማወቅ(Pavement Design and Drainage &Structures type and number ለመወሰን ይረዳል)፣በአጠቃላይ የፕሮጀክቱ ዋጋ እና ግንባታው የሚፈጀውን ጊዜ ከወዲሁለማወቅ ያስችላል፡፡

44. በኦዲት ወቅት ከዲዛይን ክለሳ ጋር በተያያዘ የሚከተሉት ችግሮች ታይተዋል፡፡

ሐረር -ጂጂጋ መንገድ ስራ ፕሮጀክት

45. በኪ.ሜ. 9-11፣በኪ.ሜ.38.8 -36.2 እና በኪ.ሜ50-51.5 አካባቢ የመንገድ ለውጥ(Realignment) በመደረጉ በፕሮጀክት ዋጋ ላይ የ2,026,081.49 ብር ጭማሪ (ቫሪዬሽን) ማስከተሉ፣

46. የድልድዮችን የተፋሰስ አቅም (hydrolic capacity) ያላገናዘበ በመሆኑ ብር 1,223,669.82 ቫርዬሽን (ጭማሪ) ያስከተለ መሆኑ፣

47. በዲዛይን ጥናት ወቅት ከጅጅጋ ከተማ ማስተር ፕላን ጋር የተጣጣመ የከተማ መንገድ ባለመካተቱ በተጨማሪ ብር 38,279,336.34 ቫሪዬሽን ያስከተለ መሆኑ፣

48. በዲዛይን ዶክመንት ላይ ጋር ድሬይል(የብረት መከላከያዎች) የሚያስፈልግበትን ቦታ ባለመጠቀሱ ተጨማሪ የጋርድሬይል ሥራዎች ለማከናወን ብር 3,833,064.94 ቫሪዬሽን ያስከተለ መሆኑ፣

49. በኮንትራት ውሉ ተጨማሪ ድልድዮች ባለመካተታቸው ከቫት በፊት ብር 4,661,789.89 ጭማሪ ያስከተለ መሆኑ፣

በኦዲቱ ወቅት ከቫርዬሽን ኦርደር ለማወቅ ተችሏል፡፡

50. ስለሁኔታው ከባለስልጣኑ የምስራቅ ሪጂናል ዳይሬክቶሬት ዳይሬክተር ተጠይቀው በሰጡት መልስ ፣የድሬኔጅ ስትራክቸሮችን ሃይድሮሊክ ካፓሲቲ ግምትን ስህተት መሥራት ተብሎ ለቀረበው ፡

- በዲዛይን አማካሪው የተደረገው የተፋሰስና ሃይድሮሊክ ጥናት (hydrology and hydrolic study) ውሱን የሆነ ጊዜ መሠጠቱ ፣እና
- ቀደም ብሎ የተሰራው ዲዛይን የቆየ መሆኑና በቂ የሆነ የሚቲኦሮሎጂና የሃይድሮሎጂ መረጃ (data) ባለመሰብሰቡ መሆኑን፣

51. ድልድዮች ተጨማሪ በውለታው ያልተካተቱት

- በፕሮጀክቱ ከፍተኛ ጎርፍ በመከሰቱ የኤረርና ፋፊም ተፋሰሶችን(flood plains) የዲዛይን ክለሳ አስፈላጊ በመሆኑ ፣
- ለተቀሩት ድልድዮችና የውሃ ማስተላለፊያዎችን እንደ አስፈላጊነቱ ከአፈር መከላትና መሸርሸር ሊጠብቁ የሚችሉ (Scour Protection Works) የዲዛይን ሥራዎች መሠረት አስፈላጊ ሆኖ በመገኘቱ እና
- በአካባቢው በጥናት ጊዜ ሊታይ ከሚችለው በላይ በጣለው ያልታሰበ ከባድ ዝናብ ምክንያት መሆኑን፣

  ገልጸዋል፡፡

52. በአንዳንድ ቦታዎች የተሻለ የመንገድ መስመር ላይ አለመምረጥ በብዙ ፕሮጀክቶች ላይ እንደሚስተዋለው ቀድሞ በተሠራው ዲዛይን ላይ ከሚታዩ የቅየሳ (surveying) ግድፈቶች እንደሚመነጩና፣ በተጨማሪ በዲዛይኑ ሥራ ጊዜ ያልታዩና በሂደት የሚታዩ ጥቅሞች ጋር የዲዛይን ማሻሻያ ማሰራት በማስፈለጉ ለቅየሳ ሥራው እንደመነሻ /ማነጻጸሪያ ነጥብ (Bench mark) እና የመንገድ መሥመርን በትክክል የሚያሳዩ የGPS(global position system) ነጥቦች ባለመቀመጣቸው ምክንያትነት መሆኑን፣

53. የጂጂጋ ከተማ ክፍል መንገድን ከክልሉ መንግስት በተነሳው ጥያቄ መንገዱ መጀመሪያ ከነበረው ስፋት ከፍ በማለቱ (from single carriageway to double Carriageway) በኢ.መ.ባ. በኩል የለውጥ ሥራ ትዕዛዝ በመሰጠቱ መሆኑን፣

ገልጸዋል፡፡

<u>ሁምቦ - አርባምንጭ የመንገድ ሥራ ፕሮጀክት</u>

54. በኦዲቱ ወቅት ለሁምቦ- አርባ ምንጭ ፕሮጀክት የሚከተሉት የዲዛይን ችግሮች፡-

- ረግረጋማ(Marshy Area) ቦታዎች ላይ በኢንባንክመንት ከፍ ተደርጎ መሠራት ሲኖርበት በአነስተኛ ኢንባንክመንት እንዲሠራ የተደረገ መሆኑ፣
- በዲዛይን ወቅት የሃይድሮሎጂ ጥናት በጥልቀት ባለመካሄዱ አንዳንድ የድሬኔጅ ስትራክቸርስ በውለታው ባለመካተቱ በተጨማሪ የብር 24,932,790.68 ቫሪዬሽን ያስከተለ መሆኑ ፣
- የድሬኔጅ ሥራ በአግባቡ ተጠንቶ ባለመካተቱ የብር 65,408,371.16 ጭማሪ የተስተዋለ መሆኑን፣

ከቫርዬሽን ኦርደር ለማወቅ ተችሏል ፡፡

55. ስለጉዳዩ የባለስልጣኑ የደቡብ ሪጆናል ዳይሬክቶሬት ዳይሬክተር ተጠይቀው በሰጡት መልስ፣ መንገዱን በመደበኛ ጥገና ለማከናወን ታቅዶ የነበረ ቢሆንም፣ ደረጃውን ከፍ አድርጎ ለመሥራት ወቅታዊ መረጃዎችን መሠረት ያደረገ ዲዛይን ተዘጋጅቶ ወደ ሥራ ተገብቷል፡፡ሆኖም ግን በላይኛው ተፋሰስ በዘልማድ በሚከናወን የመስኖ ሥራና የመሬት አጠቃቀም ምክንያት ተፋሰሶቹ አቅጣጫቸውን በመቀየራቸው በአካባቢው ያልተጠበቀ ጎርፍ በመከሰቱ ምክንያት አዳዲስ የድሬኔጅ ስትራክቸሮች እንዲሁም ኢንባንክመንትን ከፍ የማድረግ ሥራ ማስፈለጉን፣

56. የሓይድሮሎጂ እና ሓይድሮሊክ ጥናት የተሰራለት ቢሆንም ከጊዜ በኋላ በአካባቢው ያልተጠና የመስኖ ሥራ እና በአካባቢው ደኖች መጨፍጨፍ ፣ደለል እና ድንጋይ ከከፍታ ቦታዎች እየታጠበ ስትራክቸሮችን እንዲዋጡ በማድረጉ የአካባቢው ተፋሰስ በከፍተኛ ደረጃ ሊለወጥ የቻለ መሆኑን ገልጸዋል፡፡

57. ይሁን እንጂ ረግረጋማ በሆኑ ቦታዎች ላይ የመንገድ ሥራ ግንባታ ዝቅ ተደርጎ ቢከናወን በአካባቢው የሚገኝ እርጥበት ከታችኛው ፔቭመንት ሌየር (የመንገድ ንጣፍ) ዘልቆ የመንገዱን የትራፊክ ሎድ የመሸከም አቅም በመቀነስ መንገዱ ላይ ብልሽት

ሊያስከትል ይችላል። ስለሆነም በእኛ አስተያየት የግንባታ ሥራው በኢንባንክመንት (በአፈር/በድንጋይ (Rock Fill) ሙሌት) ከፍ ተደርጎ መገንባትና ሰብሰርፌስ ደሬይንስ (ከመንገድ ንጣፍ በታች የሚገኙ የውሃ ማስተላለፊያዎች) መጠቀም አልያም መንገዱን ተከትለው በሚሰሩ ቦይ ውሃውን ሰብስቦ በከልቨርቶች አማካኝነት በማስወገድ ከብልሽት መከላከል የሚቻል መሆኑን እንገልጻለን።

ፎቶ ቁ.1 ያልታሰበ ጎርፍ የደረሰበት የሁምቦ-አርባ ምንጭ ፕሮጀክት

<u>እንዳስላሴ-ደደቢት መንገድ ሥራ ፕሮጀክት</u>

58. በትግበራ ሂደት ወቅት የሚከተለው የዲዘይን ለውጥ ተከስተዋል፡ይህምበዲዛይን ዶኩመንቱ የተመለከተው የአስፋልት ጥራት መለኪያ ከ80/100 penetratien grade ወደ 60/70 penetratien grade እንዲለወጥ መደረጉ፣

59. የፕሮጀክቱ ሥራ አስኪያጅ ስለጉዳዩ ተጠይቀው በሰጡት መልስ ፕሮጀክቱ ከሚሠራበት የአየር ጸባይ ጋር የማይገጥም በመሆኑ በመጀመሪያ የዲዛይን ጥናት የተመለከተው የአስፋልት የጥራት መለኪያ በ80/100 penetratien grade ወደ 60/70 penetratien grade እንዲለወጥ መደረጉን ገልጸዋል፡፡

ጎንደር -ደባርቅ መንገድ ሥራ ፕሮጀክት

60. በኦዲቱ ወቅት ከባለስልጣኑ በታዘዘው የ3 ከተሞች(የአምባ ጊዮርጊስ፣ዳባት እና ደባርቅ) የቫርዬሽን ኦርደር ምክንያት የኮንትራት ዋጋ ከ ብር 690,779,965.26 ወደ ብር 743,132,123.39 ከማደጉም ሌላ የፕሮጀክቱ የማጠናቀቂያ ጊዜ በ120 ቀናት እንዲጨመር መደረጉ፣

61. ከኪ.ሜ. 24 እስከ ኪ.ሜ.25 ያለውን መስመር ባልተጠበቀ የመሬት መስመጥ እና መንሸራተት ምክንያት ከመጀመሪያው ዲዛይን አዲስ የመስመር ለውጥ የተደረገ መሆኑ፣ የታዩ የዲዛይን ችግሮች መሆናቸው ታውቋል፡፡

62. ስለ ሁኔታው የባለስልጣኑ የሰሜን ሪጂን ዳይሬክቶሬት ዳይሬክተር በቃለ መጠይቅ በሰጡት ምላሽ ፣ የዲዛይን ለውጥ የታየባቸው የሶስት ከተሞች (የአምባ ጊዮርጊስ፣ዳባት እና ደባርቅ) የከተማ ክፍል ዲዛይኑ በጥናት ወቅት የአካባቢውን መልከዓ ምድር የትራፊክ ፍሰት ባገናዘበ ሁኔታ የታየ ቢሆንም፣ወደ ትግበራ ሲገባ በህዝቡ ጥያቄ መሠረት ማሻሻያ ተደርጓል፡፡ለምሳሌ የመንገድ አካፋይ(median) ማስገባት እና የመንገዱም ስፋት መጨመር፣ ይህ ሲደረግ ግን ከዚህ በፊት በከተሞቹ የከተማ ክፍል ዲዛይን ሆነው እንዲሰሩ አልተረጋገጠም ማለት አይደለም በማለት ገልጸዋል፡፡

በተጨማሪም የመንገድ ፕሮጀክቶች ተቆጣጣሪ መሃንዲሶች ተጠይቀው በሰጡት መልስ፣

63. ለዛሪማ - ማይጸምሪ መንገድ ሥራ ፕሮጀክት ከዲዛይን ጋር በተያያዘ ችግር ከአዲአርቃይ ከተማ መግቢያ ላይ መንገዱ በመቃብር ቦታ ላይ እንዲያልፍ በመደረጉ እና መንገዱ በገደል ውስጥ (በኪ.ሜ. 29 + 500 አካባቢ) እንዲያልፍ የተደረገ መሆኑ፣

64. ለማይጸምሪ - ሽሬ በመጀመሪያ ከተዘጋጀው የመንገድ ሥራ ፕሮጀክት የዲዛይን ጥናት ላይ 5 አዳዲስ የፍሳሽ ማስወገጃ ቱቦዎች የተጨመሩ መሆኑ፣እና ከ40 በላይ የፍሳሽ ማስወገጃ ቱቦዎች (ከልቨርትስ) ለ2ተኛ ጊዜ ዲዛይናቸው የተቀየሩ መሆኑ፣

65. የመጀመሪያው ግንደወይን-መካነሰላም የፕሮጀክቱ የዲዛይን ጥናት ዶኩመንት በመንገዱ የጎርጅ አካል /(በሁለቱ ትላልቅ ወንዞች በጥቁር አባይ እና በዲፋርሳ ወንዞች በሚገነቡ

ድልድዮች መካከል)ያለውን የጂኦሎጂካል እና የሃይድሮሎጂካል መረጃዎችን ያላካተተ መሆኑ፣

66. ስለሁኔታው የሰሜን ሪጂን ዳይሬክተር ተጠይቀው በሰጡት መልስ ለዛሪማ-ማይጸምሪ ፕሮጀክት በግንባታ ወቅት ማሻሻል የሚቻል መሆኑ ስለታየ የዲዛይን ለውጥ መደረጉን፣ለማይጸምሪ-ሽሬ የፍሳሽ ማስወገጃ ቱቦዎች መጨመር እና የፍሳሽ ማስወገጃ ቱቦዎች (ከልቨርትስ) ለ2ተኛ ጊዜ ዲዛይናቸው መቀየሩ በአማካሪ መሃንዲሱ አስፈላጊነታቸው በመገለጹ ና በመታመኑ መሆኑን እንዲሁም ለግንደወይን-መካነሰላም በዲዛይን ጥናት ወቅት አክሰስ ስላልነበረ የድልድዮች የዲዛይን ስራ ባለመካተቱ በግንባታ ወቅት በሥራ ተቋራጩ እንዲሠራ አስፈላጊ ሆኖ በመገኘቱ በዚሁ መሠረት ውል መፈረሙ መሆኑን ገልጸዋል፡፡

ፎቶ ቁ.2 የግንደወይን -መካነሰላም ፕሮጀክት መንገድ በሥራ ክንውን ላይ

ሞጆ-አረርቲ የመንገድ ፕሮጀክት

67. ለሞጆ - አረርቲ መንገድ ሥራ ፕሮጀክት አጠቃላይ ስፋት 64.5 ኪ.ሜትር ውስጥ 4ኪ.ሜትር የሚሆን ቦታ የአፈር ስራዉና የሳብቤዝ ስራ ከተጠናቀቀ በኂላ በጥቁር አፈር ምክንያት የዲዛይን ማሻሻያ ተደርጎበት እንደ አዲስ እንዲሰራ መደረጉ፣

ከፕሮጀክት አማካሪ መሃንዲስ ከቀረበ መጠይቅ ለማወቅ ተችሏል፡፡

68. ስለሁኔታው የማዕከላዊ ሪጂን ዳይሬክቶሬት ተጠይቀው በሰጡት መልስ፣ ለሞጆ -አረርቲ ፕሮጀክት ከጥቁር አፈር ጋር በተያያዘ በአንዳንድ የመንገዱ ክፍሎች ላይ በተፈጠረው የመሰንጠቅ ችግር ምክንያት የዲዛይን ማሻሻያ መደረጉን እና የሚያመጣው የዋጋ ለውጥ እየታየ መሆኑን ያመለክታል፡፡

69. ይሁን እንጂ እኛ እንደተረዳነው ለፕሮጀክቱ መንገዱ የሚያልፍበትን መስመር የአፈር አይነት መረጃ በቅድሚያ በዝግጅት ወቅት በቂ መረጃዎችን ባለማካተት የተፈጠረ መሆኑን ነው፡፡

በአማካሪ ድርጅቶች የተከናወነውን የአዋጪነት ጥናት፣ የዲዛይን ጥናት በባለስልጣኑ ባለሙያዎች የተገመገመበት (comment) ማስረጃ አለመቅረቡን በተመለከተ፣

70. በመንግስት የፕሮጀክት አፈጻጸም መመሪያ መሠረት በማንኛውም የመንገድ ሥራ ፕሮጀክት ሰነድ ላይ በኢኮኖሚያዊ ፣ ማህበራዊ፣ አካባቢያዊ፣ ቴክኒካዊና ከወጪ ረገድ ያሉ ቁልፍ መረጃዎች ትክክል ስለመሆናቸው እንዲሁም ሥራውን ከሚያካሂደው ተቋም (ባለቤት) አቅም ጋር በተያያዘ ተቀባይነት ያላቸው ለመሆናቸው ግምገማ ሊደረግ ይገባል፣

71. ሆኖም ለዛሪማ - ማይጸምሪ ፣ መካነ ሰላም -ግንደወይን ፣ ዱር ቤቴ - ሻሁራ፣ ጎንደር - ደባርቅ ፣ ሐረር - ጂጂጋ ፣ ዛሪማ - ማይጸምሪ ፣ መካነ ሰላም - ግንደወይን ፣ ማይጸብሪ - ሺሬ፣ ሞጆ - አረርቲ፣ ቡታጂራ -ጉብሬ ፣ ሁምቦ አርባ -ምንጭ የመንገድ ሥራ ፕሮጀክቶች በአማካሪ ድርጅቶች የተከናወነውን የአዋጪነት ጥናት ሰነድን በባለስልጣኑ ባለሙያዎች የተገመገመበት (የተሰጠ አስተያየት) ማስረጃ ሊቀርብ አልቻለም፡፡

72. ስለሁኔታው የፕላን እና ፕሮግራም ማኔጅመንት ዳይሬክቶሬት ዳይሬክተር ተጠይቀው በሰጡት ምላሽ አስተያየቱን የሚሰጠው ባለሙያ አስተያየቱ ጥናቱን ለአማካሪ ድርጅት ደርሶ ጉድለቶቹ ተስተካክለው ጥናቱ የተሟላ ከተደረገ በኂላ አስተያየቱን የማቆየት ጠቀሜታው የጎላ አይደለም በመሆኑም ትኩረት የሚሻው የተሰጡት አስተያየቶች በመሆኑ በጥናቱ መካተታቸውን ማረጋገጥ በጥናቱ ባለቤት (ኢመባ) እንደ ማስረጃ ላይያዙ ይችላሉ፡፡ ሆኖም

ሰነዱን ያዘጋጀው አማካሪ መሐንዲስ በሚመርጠው መልኩ የተሰጡትን አስተያየቶች እንደማስረጃ በአንዳንድ ሪፖርቶች ላይ አባሪ ሆኖ ሊቀርብ እንደሚችል ገልጸዋል፡፡

73. እንዲሁም ለጎንደር - ደባርቅ ፤ሐረር - ጂጂጋ ፤ ኮምቦልቻ - ወልዲያ ፤ዛሪማ - ማይጸምሪ ፤ ማይጸብሪ - ሽሬ ፤ ቡታጂራ -ጉብሬ ፤ ሁምቦ አርባ -ምንጭ መንገድ ሥራ ፕሮጀክቶች በአማካሪ መሃንዲሶች የተከናወነውን የዲዛይን ጥናት በባለስልጣኑ ባለሙያዎች ግምገማ የተከናወነበት (comments) ማስረጃ ተጠይቆ አልቀረበም፡፡

74. ስለሁኔታው የመንገድ ደህንነት እና ጥራት ማስጠበቅ ዳይሬክቶሬት ዳይሬክተር ተጠይቀው ከላይ የተጠቀሱት የመንገድ ዲዛይን ጥናቶችን በባለስልጣኑ ባለሙያዎች የተገመገመበት(አስተያየት የተሰጠበት) ማስረጃ እንደሚያቀርቡ የገለጹ ቢሆንም ሊቀርብ አልቻለም፡፡

75. ይሁን እንጂ በአማካሪ ድርጅቶች እና መሃንዲሶች የሚዘጋጀውን የመንገድ ሥራ ፕሮጀክቶች የአዋጪነት ጥናት እና የዲዛይን ጥናት ዶክመንት ሙያው ከሚጠይቀው ደረጃ (ስታንዳርድ) ፤ከመንግስት የልማት ፕሮጀክቶች አዘገጃጀት መመሪያ አንጻር በመገምገም አስተያየት የተሰጠበትን ማስረጃን እንደማንኛውም የባለስልጣኑ ዶክመንት አለመጠበቅ የጥናት ሰነዱ የተገመገመ መሆኑን ወይም አለመሆኑን የማያሳይ መሆኑ፣ እንዲሁም በቀጣይ ለሚሰሩ መሰል ሥራዎች ተሞክሮዎችን እና ግብዓቶችን ለማስተላለፍ አያስችልም፡፡

<u>ለመንገድ ሥራ ፕሮጀክቶች የጥናት ዶክመንቶች ለገ/ኢ/ል/ሚ/ር እየቀረቡ የቅድመ ትግበራ ግምገማ (appraisal) የሚከናወን ስለመሆኑ</u>

76. በአስፈጻሚ አካላት የሚዘጋጁ ረቂቅ የፕሮጀክት ጥናት ሰነዶች (draft project proposal and design) (ምዘና) በመንግስት የልማት ፕሮጀክቶች የፕሮጀክት አፈጻጸም መመሪያ በተገለጸው መሠረት ለገ/ኢ/ል/ሚ/ር ቀርበው የቅድመ ትግበራ ግምገማ ሊከናወንላቸው ይገባል፡፡

77. ይሁን እንጂ ለኦዲት በናሙና የተመረጡ ኮምቦልቻ - ወልዲያ፣ ዛሪማ - ማይጸምሪ፣ መካነ ሰላም -ግንደወይን፣ ዱር ቤቴ - ሻሁራ፣ ጎንደር - ደባርቅ ፤ ሃረር - ጂጂጋ ፤ ዛሪማ - ማይጸምሪ ፤ መካነ ሰላም - ግንደወይን ፤ ማይጸብሪ - ሽሬ፣ ማይጸምሪ - ዲማ፣ ሞጆ - አረርቲ፣ ቡታጂራ - ጉብሬ፣ ሁምቦ አርባ -ምንጭ የመንገድ ሥራ ፕሮጀክቶች የቅድመ ትግበራ ግምገማ ሳይከናወንባቸው ወደ ትግበራ የገቡ ሆነው ተገኝተዋል፡፡

78. ስለሁኔታው የፕላን እና ፕሮግራም ማኔጅመንት ዳይሬክቶሬት ዳይሬክተር ተጠይቀው በሰጡት መልስ ለፕሮጀክቶች ግንባታ በጀት ጥያቄ በሚቀርብበት ጊዜ የፕሮጀክቶች መግለጫ

የሚቀርብ ሲሆን መግለጫው የአዋጪነት ጥናቶቹ ያቀረባቸው የአዋጪነት አመልካቾችን እንደሚያጠቃልልና በጀት የሚጠየቀው የትግበራ ዝግጅቶች መጠናቀቃቸው ሲረጋገጥ ወይም እንደሚጠናቀቁ ሲገመት ብቻና ይኸውም የፕሮጀክቶችን ግንባታ የሚያካሂዱ ተቋራጮች ተመርጠው ውል እንደሚፈረም እና ሂደቱ እንደሚጠናቀቅ ሲረጋገጥ ብቻ እንደሆነ ገልጸዋል፡፡

79. የቅድመ ትግበራ ግምገማ አለመከናወኑ የፕሮጀክት መርህንና ተቀባይነት ያለው የአሠራር ሥርዓትን የሚቃረን ፣ወጥነት ያለው አሠራር እንዳይሰፍን የሚያደርግ፣ለገንዘብ ብክነትና ለሥራ መበላሸት የሚዳርግ፣የባለድርሻ አካላት ተገቢውን ሚና እንዳይጫወቱ እና ፕሮጀክቶች በአጭር ጊዜ ተጠናቀው ለአገልግሎት እንዳይውሉ እንቅፋት ሊሆን እንደሚችል መታወቅ አለበት፡፡ የቅድመ ትግበራ ግምገማ አስፈላጊነትና ግዴታ በAppraisal Guidelines for Public sector projects-መመሪያ ላይ የተገለጸ ሆኖ ሳለ ተግባራዊ አለመደረጉ አግባብነት ያለው ሆኖ አልተገኘም፡፡

የመጀመሪያ የዲዛይን ጥናት በትክክል ባለመሠራቱ ክለሳ በመደረጉ ምክንያት የተከሰቱ የሥራ ለውጥ፣ የኮንትራት ዋጋ ጭማሪ እና የጊዜ መራዘሞች በተመለከተ

80. ማንኛውም የዲዛይን ኮንሰልታንት የዲዛይን ጥናት ሲያከናውን በሚጠናው ዲዛይን አማካኝነት ሊከናወኑ የታሰቡ ሥራዎችን ሙያው በሚጠይቀው ደረጃ መሰረት የአዋጭነት ጥናት፤የሃይድሮሎጂና የጂኦሞርፎሎጂ ጥናት በጥልቀት ማካሄድ፤ በፕሮጀክቱ አስፈላጊ ሥራዎችን መለየትና ማካተት፤ዲዛይን ማከናወን፤ ትክክለኛ የሥራ መጠን ግምት መስራት፤ ዲዛይን ድሮዊንግና የቅየሳ መረጃዎችን ማዘጋጀት፤ የፕሮጀክቱን ዋጋ ግምት በትክክል ማከናወን ይኖርበታል ፡፡

81. እንዲሁም በባለስልጣኑ አሰራር መሠረት የተቆጣጣሪ መሃንዲስ በፕሮጀክት ቁጥጥር ሥራ ላይ የባለስልጣኑን ፈቃድ ሳያገኝ በኮንትራት ዋጋ ላይ ጭማሬ የሚያስከትሉ እስከ ብር 100ሺ ድረስ የሥራ ትዕዛዛት መስጠት ይችላል ፡፡

ሐረር- ጂጂጋ መንገድ ሥራ ፕሮጀክት፣

82. ይሁን እንጂ በኦዲቱ ወቅት ለሐረር -ጅጅጋ ፕሮጀክት የዲዛይን ጥናት በትክክል ባለመሠራቱ ክለሳ(ለውጥ) በመደረጉ ምክንያት የተከሰቱ የሥራ ለውጥ፣የኮንትራት ዋጋ ጭማሪ እና የጊዜ መራዘም እንደሚከተለው ቀርቧል፡፡

83. በጊዜ መራዘም ምክንያት የግንባታ ማቴሪያልስ ዋጋ በከፍተኛ ሁኔታ በመናሩ ብር 112,563,279.20 ዋጋ ማስተካከያ (Price Adjustment) ክፍያ የተፈጸመ መሆኑ፣

84. እንዲሁም የፕሮጀክቱ የቀድሞውአማካሪ መሃንዲስ (Roughton & Partners International LTD) አማካኝነት ለተቋራጩ ከአራት መቶ በላይ የሥራ ትዕዛዝ (Engineer's Instruction) የተላለፈ ሲሆን ከትዕዛዞች ዓይነት መካከል 211 የሚሆኑት ገንዘብ ነክ መሆናቸውን ፣

በኦዲቱ ወቅት ከቫርዬሽን ኦርደር ፣ ለኦዲት ሪፖርት ከተሰጠው መልስ ጋር ተያይዞ ከቀረበው የኢንጂነር ሥራ ትዕዛዝ ማስረጃዎች ለማወቅ ተችሏል፡፡

ስለሁኔታው ዳይሬክቶሬቱ በሰጡት መልስ በቀድሞ የፕሮጀክቱ ተቆጣጣሪ መሃንዲስ የሥራ ትዕዛዛቱ አጠቃላይ የገንዘብ መጠን ከ5% ከኮንትራት ዋጋ መብለጥ እንደሌለበት እና እንደማይበልጥ ገልጸዋል፡፡

ይሁን እንጂ በቀድሞ ተቆጣጣሪ መሃንዲስ የተሰጡ የሥራ ትዕዛዛት ዝርዝር ማስረጃ ለኦዲት ባለመቅረቡ አጠቃላይ የገንዘብ መጠኑን ለማወቅ አልተቻለም፡፡እንዲሁም የፕሮጀክቱ ማጠናቀቂያ ጊዜ ከ10/01/2009 ወደ 10/3/2012 ከ3 ዓመታት በላይ በመራዘሙ የግንባታ ማቴሪያል ዋጋ በከፍተኛ ሁኔታ በመናሩ ምክንያት የዋጋ ማስተካከያ ክፍያ መፈጸሙን ተገንዝበናል፡፡

<u>ኮምቦልቻ -ወልዲያ ፕሮጀክት</u>

85. በራስ ሀይል ለተከናወነው የኮምቦልቻ -ወልዲያ ፕሮጀክት ከፍተኛ የዋጋ ጭማሪ ከ ብር 360,639,363.55 ወደ ብር 932,921,141.70 ወይም 259 % ያሳየ ፕሮጀክት ሲሆን ፣በመንገድ ስራ ፕሮጀክቱ ሊከናወን የታቀዱ ተግባራትም የመንገድ ንጣፍ (Pavement) ማሻሻል፣ለ ተቀየሩ የመንገድ መስመሮች አዲስ ግንባታ ማከናወን፣ ስድስት ድልድዮችን በአዲስ መተካት እንዲሁም የማይነር ድሬይኔጅ ስትራክቸሮች ጥገናን የሚያካትት ነበር። ነገርግን የፕሮጀክቱ ይዘት በመቀየሩ በተካተቱ አዲስ ሥራዎች አማካኝነት የውለታው ዋጋ ከላይ እንደተመለከተው በከፍተኛ መጠን ጨምሯል።

86. በመንገድ ሥራ ፕሮጀክቱ አስር ቫሪዬሽን ውለታው ላይ የተካተቱ ሲሆን፣ ስምንቱ ከፍተኛ ጭማሪ አስከትለዋል፡፡ እነርሱም

- v.o 01. የግንባታ ሥራው በመስፋፋቱ የጥራት ቁጥጥር ስራን ለማቀላጠፍ የስድስት መኪኖችና የራዲኦ መሳሪያ ግዢ ለመፈፀም ብር4,541,008.0 ወጪ መሆኑ፣
- v.o 02 በመጀመሪያ ውለታ ያልተካተቱ ሥራዎች በመካተታቸውና የሥራዎቹ ነጠላ ዋጋ በመሻሻሉ ብር 368,437,055.00 ጭማሪ መከሰቱ፣
- v.o 03 በቀድሞ ዲዛይን 15 ሜትር ስፋት የነበረውን የኮምቦልቻ ከተማ መንገድ ስፋት ወደ 19 ሜትር በመቀየሩ ብር 13,987,201.82 ጭማሪ የታየ መሆኑ፣
- v.o 04 ከደሴ የከተማ መንገድ 15 ሜትር ወደ 19 ሜትር በመስፋቱ ከዚህ ጋር በተያያዘ ብር 69,093,462.10 ጭማሪ መታየቱ፣
- v.o 05 ከወልዲያ ከተማ መንገድ መስመር ቅያሪ (Realignment) ሳቢያ ብር 55,823,959.03 ጭማሪ የታየ መሆኑ፣
- v.o 06 ሦስት ድልድዮችን (B-62,B-64&B-65) በአዲስ ለመተካት ብር 5,043,762.63 ጭማሪ የታየ መሆኑ፣
- v.o 07 የውጫሌ፣ መርሳና ስሪንቃ የከተማ መንገድ ቦይ (paved ditches) ለመገንባት በጠቅላላው ብር 15,831,516.10 በውለታው ላይ ጭማሪ ማስከተሉ፣
- v.o 08 ፓይፕ ከልቨርቶችን በኮንክሪት ከልቨርት ለመተካት ብር 39,986,021.28 ወጪ መደረጉ፣

ናቸው፡፡

87. በቫሪዬሽኑ የተካተቱትን የስራ መጠን (Quantities) እንዲሁም ነጠላ ዋጋ ትክክለኛነት ለማጣራት ስራው ከሚጠይቀው ስፋትና ጊዜ አኳያ ለማረጋገጥ አልተቻለም።
88. ስለሁኔታው የሰሜን ሪጂን ዳይሬክቶሬት ተጠይቀው ፕሮጀክቱ ዋጋ የጨመረበት የዋጋ ማስተካከያ በመኖሩ፣የሥራ መጠን መጨመር እና በለውጥ ሥራዎች መኖር ምክንያት መሆኑን ገልጸዋል፡፡
89. ከላይ እንደተመለከተው በፕሮጀክቱ የታየው ቫሪዬሽን ምክንያት ባለስልጣኑ መካተት የነበረባቸውን ክፍተኛ ዋጋ ያላቸው ሥራዎች በፕሮጀክቱ ዲዛይን ዶኩመንት ሳያካትት ወደ ትግበራ ሂደት (ትግበራ) የገባ በመሆኑ፣ በተደረገው የዲዛይን ክለሳ ምክንያት ከፍተኛ ቫሪዬሽን(ጭማሪ) ማስከተሉን ተረድተናል፡፡

የምህንድስና (ኢንጂነሪንግ) የሥራ መጠን ግምት በትክክል ስለመሰጠቱ፣

90. ለማንኛውም የመንገድ ሥራ ፕሮጀክት የዲዛይን ጥናት ሰነድ ዝርዝር ላይ የእቅድ አፈጻጸም መርሃ ግብር ሊኖረው ይገባል፣ በመርሃ ግብሩ ሠነድም ላይ የወጪ ግምት፣ የተመደበ ሀብት፣ (የሰው ሀይልና ማቴሪያል) የቁጥጥር ስርዐት እና ፕሮጀክቱ ሥራ የሚጀምርበትና የሚጠናቀቅበት ቀን መገለጽ አለበት፡፡

91. ሆኖም በኦዲቱ ወቅት ለማይጸምሪ - ዲማ የመንገድ ሥራ ፕሮጀክት፣ ለፕሮጀክቱ የመጀመሪያውን የጨረታ ዶኩመንት ባዘጋጀው መሀንዲስ የስራውን መጠን ግምት በ Drainage, በ Earthwork እና በ Structures ሥራዎች ላይ በትክክል ባለመገመቱ በድጋሚ በተደረገ ልኬት (Remeasurement) ብር 20,005,781.34 ቫሪዬሽን (ጭማሪ) ያስከተለ መሆኑን፣

ከቫርዬሽን ዶኩመንት ለማወቅ ተችሏል፡፡

92. ስለሁኔታው የሰሜን ሪጂን ዳይሬክቶሬት ሲገልጹ በዲዛይን ጊዜ ይኖራል ተብሎ የተገመተው የአፈር ቁፋሮ ና ሙሊት ሥራ በግንባታ ወቅት ጨምሮ በመገኘቱ መሆኑን ገልጸዋል፡፡

93. የሥራ መጠን በበቂ መረጃን መሠረት ባደረገ ግምት ባለመሰራቱ (ባለመገመቱ) ይህን የሚያክል ልዩነት ጭማሬ (ቫርዬሽን) መከሰቱ ተገቢ ሆኖ አላገኘነውም፡፡

ለፕሮጀክቶች በየደረጃው ለተከናወነ ሥራ የሚፈጸም ክፍያን በተመለከተ

94. የተቆጣጣሪ መሃንዲሱ የሥራ ተቋራጮችን የሥራ ክንውን የሚያሳይ የክፍያ ሠርተፊኬት /የአፈጻጸም ሪፖርት / በሥራ ተቋራጩ የተከናወነውን ሥራ የጥራት ደረጃውን የጠበቀ መሆኑን በሚያሳይ ሁኔታ በማዘጋጀት ለባለስልጣኑ ለክፍያ ማቅረብ ይኖርበታል፡፡

ጎሬ - ጋምቤላ የመንገድ ሥራ ፕሮጀክት

95. ለጎሬ-ጋምቤላ ፕሮጀክት የEarthwork አይተም 42.01 a (ii) A Cut to fill/embankment በውለታ መሰረት 314,257 cum የነበረ ሲሆን በክፍያ ሰነድ ላይ እንደሚታየው በሦስት እጥፍ ጨምሮ (946,683.23 cum) በመሆኑ ብር 21,970,487.23 ጭማሪ መታየቱ፣

96. ስለሁኔታው የምዕራብ ሪጂን ዳይሬክቶሬት ዳይሬክተር ተጠይቀው ፣ የ Earthwork አይተም 42.01 a (ii) A Cut to fill/embankment በውለታ መሰረት 314,257 m3

ይሆናል ተብሎ የተገመተ ቢሆንም፣ ከኪ.ሜ. 0+000-60+000 በነበረው መንገዱ ያረፈበት የsub grade ማቴሪያል ጥራት ማነስ የመንገዱን ደረጃ ከመጠበቅ አንጻር የነበረው መሬት ተቆርጦ በመጣል በሚሞላው አፈር መጠን መጨመር (under cut) ስለነበረበት ጭማሪው መፈቀዱን፣ ፡፡በዲዛይን ወቅት ከተመለከተው/ታሳቢ ከተደረገው የሰብ ግሬድ (sub grade) የተለየና የጥራት ደረጃው ዝቅ ያለ የአፈር ዓይነት ስላጋጠማቸው ይህንን ተከትሎ የ Cut to fill/embankment መጠን ወደ 946,683.23 cum ሊያድግ እንደቻለና ዲዛይን በሚሰራበት ወቅት መቶ በመቶ በሥራ ወቅት የሚያጋጥምን የአፈር ጸባይ መተንበይ አስቸጋሪ ቢሆንም ፣ከፍተኛ ልዩነት ማጋጠሙ በተወሰነ ደረጃ የዲዛይኑን የጥራት ደረጃ በቂ አለመሆን የሚያመለክት መሆኑን ገልጸዋል፡፡

97. ይሁን እንጂ የተከሰተው ልዩነት ከፍተኛ መሆኑ በዲዛይን ወቅት በጥንቃቄ ጥናት ካለማከናወን የተከሰተ መሆኑን ተገንዝበናል፡፡

ሐረር- ጂጂጋ የመንገድ ሥራ ፕሮጀክት

98. ባለስልጣኑ በሥሩ ላሉ የመንገድ ግንባታ ሥራ ውል ክፍያ የሚፈጸመው የክፍያ ማስረጃ በተቆጣጣሪው መሃንዲስ ሲጸድቅና ሥራው መጠናቀቁን የሚያመለክተው በቁጥጥርና ርክክብ ፈጻሚው ቡድን ወይም አካል ሲቀርብ እንዲሁም. የተቆጣጣሪ መሃንዲሱ የሥራ ተቋራጮችን የሥራ ክንውን እና የጥራት ደረጃውን የሚያሳይ የክፍያ ሠርተፊኬት /የአፈጻጸም ሪፖርት / የተከናወነውን ሥራ የጥራት ደረጃውን የጠበቀ መሆኑን በሚያሳይ ሁኔታ መዘጋጀት ይኖርበታል፡፡

99. በባለስልጣኑ ለሐረር- ጂጂጋ የመንገድ ሥራ ፕሮጀክት የተፈጸሙ ሶስት ክፍያዎች (I.p.c 55, I.p.c 56, &I.p.c 57) በናሙና የተመረጡ ሲሆን ተከናውነዋል ተብሎ ክፍያ የተጠየቀባቸው ስራዎች General,Site clearance,Drainage,Earth work, sub-base, Road base and gravel wearing coarse , bituminous surfacing and road base , Structures እና Ancilliary Workን ያካትታል።

100. ለፕሮጀክቱ የEarth work አይተም በኮንትራት ውል መሠረት የብር 20,192,409.31 የነበረ ሲሆን፣ ከክለሳ በኋላ ብር 26,013,534.79 ደርሷል፡፡ ነገር ግን በፔይመንት ሰርተፊኬት 57 (IPC NO .57) ሰነድ መሠረት የብር 58,125,266.39 ክፍያ ተፈጽሞ ተገኝቷል፡፡

101. ስለሁኔታው የምስራቅ ሪጂን ዳይሬክቶሬት ዳይሬክተር በሰጡት መልስ ክፍያው በተሰራው የሥራ መጠን ብቻ የሚመዘን በመሆኑ በዲዛይን ክለሳና ተያይዞ በሚኖረው የስራ መጠን መጨመር ወይም መቀነስ ምክንያት ለአንድና ከዚያ በላይ ዋጋ ሊጨምርም ሊቀንስም እንደሚችል አስታውቀዋል፡፡

102. በተጨማሪም ከዲዛይን ክለሳ በኋላ የሚኖረው የኮንትራት ውል ዋጋም አንዴ ተወስኖ (fix) የሚቀር ሳይሆን በተለያዩ የለውጥ ሥራ ትዕዛዞች (VOs) ምክንያት ለሚመጡ ተጨማሪ እና /ወይም ተቀናሽ የሥራ መጠኖች (Additions and/or Ommition) የተጋለጠና ተቆጣጣሪ መሃንዲሱም ዋጋ መሆኑ መገንዘብ እንደሚያሻና ይህን ታሳቢ በማድረግ በመጠይቁ የቀረበው የEarth work የሥራ ዓይነት የተጠቀሰው ክፍያ በተጠቀሰው የክፍያ ሰነድ የተፈጸመበትን ምክንያት መረዳት እንደሚቻል አስታውቀዋል፡፡

103. ይሁን እንጂ የተሰጠው መልስ አጠቃላይ አሰራርን እንጂ የEarth work አይተም ከብር 20,192,409.31 ፣ከክለሳ በኂላ ብር 26,013,534.79 መሆኑን እና በከፍተኛ ልዩነት በፔይመንት ሰርተፊኬት ሰነድ መሠረት ስለተፈጸመው ብር 58,25,266.39 ሁኔታ የማይጠቅስ በመሆኑ ተቀባይነት ያለው ሆኖ አልተገኘም፡፡

<u>የይገባኛል ጥያቄዎችን (ክሌይም) በተመለከተ</u>

104. በዲዛይን ኮንሰልታንት አማካኝነት ለግንባታ ግብዐት የሚውሉ ማቴሪያሎችን አይነትና የሚገኙበትን ቦታ መፈለግ የጥራት ደረጃቸውን የጠበቁ ለመሆናቸው ፍተሸዎች (ቴስቶችን) ማከናወን አስፈላጊ ሲሆን የመንገድ ሥራው አዋጭ መሆኑን እንዲሁም በዝቅተኛ ዋጋ ፕሮጀክቱን ለማከናወን ይረዳል።

<u>ጎሬ -ጋምቤላ ፕሮጀክት</u>

105. ለፕሮጀክቱ የተፈቀዱ ጭማሪዎች (ቫርዬሽን) ሁኔታዎች ሲጣሩ፣ በዲዛይን ኮንሰልታንቱ በአካባቢው የሚገኙ ማቴሪያሎችን ታሳቢ ያደረገ ዲዛይን ማከናወን የነበረበት ሲሆን በ ኪ.ሜ 0+000+95+000 የውለታውን እስፔስፊኬሽን የሚያሟላ ሰብቤዝ ማቴሪያል በመታጣቱ ዋጋ ማስተካከያ በመደረጉ የ153 ቀን የጊዜ መራዘምና ብር 32,603,665.04 ቫሪዬሽን መታየቱ፣

106. ለፕሮጀክቱ የካምፕና የኳሪ ሶርስ ቦታዎችን ለሥራ ተቋራጭ ዘግይቶ በማስረከቡ ሳቢያ በተነሳ ክሌይም (Claims) በመጠየቁ በኮንትራት ውሉ ጀነራል አይተም 13.01 (c) ላይ ብር 64,492,807.5 ጭማሪ መታየቱ፣

107. እንዲሁም ለፕሮጀክቱ ያልተፈቱ ሌሎች (የይገባኛል ጥያቄዎች)ክሌይሞች በመኖራቸው በውለታው ዋጋ ላይ ሌላ ጭማሪ ሊያስከትሉ እንደሚችሉመገመቱ፣ ከቫርዬሽን ኦርደር ለማወቅ ተችሏል፡፡

108. ስለሁኔታው የምዕራብ ሪጂን ዳይሬክተር ተጠይቀው በሰጡት መልስ ፣የሥራ ውሉ አካል የሆነው ፕላን(drawing) በተለያዩ ቦታዎች ላይ የሚገኙ የሰብቤዝ ምንጮችን ከነመጠናቸው ያሳየ መሆኑን እና የዲዛይን ዶክመንቱ አካል የሆነው የማቴሪያል ሪፖርት ከኪ.ሜ.00 እስከ ኪ.ሜ. 95 የሚገኙት ምንጮች የጥራት ደረጃቸውን ያሟሉ መሆናቸውን ጭምር ያረጋገጠ እንደነበርና ነገር ግን ወደ ግንባታ በሚገባበት ወቅት የተጠቀሱት ቦታዎች ሲመረመሩ፣ የጥራት ደረጃቸውን የማያሟሉ መሆኑ በመረጋገጡ በቀጥታ ጥቅም ላይ ለማዋል አስቸጋሪ ስለሆነ ተቋራጩ ውሉን በሚገባበት ወቅት የቀረበለትን የዲዛይን ጥናት (ማቴሪያል ሪፖርትን ጨምሮ) መሰረት አድርጎ የሰቤዝ ማቴሪያል በበቂ ይገኛል በሚል ለተጨማሪ ወጪ በመዳረጉ የተጨማሪ ክፍያው መጠየቁን የገለጹ ሲሆን ፣ተቋራጩ የውሉን የጥራት ደረጃ የሚያሟላ ማቴሪያል ለማቅረብ ድንጋይ በመፍጨትና ከምርጥ አፈር ጋር በመቀላቀል ለሰራው ስራ የፈጀበትን ተጨማሪ ጊዜ እና ወጪ የማካካሻ ጥያቄ ያቀረበ መሆኑንና በጨረታ ወቅትም የዲዛይን ጥናቶች ለተወዳዳሪዎች ክፍት የተደረጉ ሲሆን የውሉ አካል የሆነው (drawing) የሰቤዝ ምንጮችን ከነመጠናቸው ቢያሳይም መረጃው የተሳሳተ በመሆኑ ተጨማሪው ክፍያ ሊጸድቅ መቻሉን ገልጸዋል፡፡

109. እንደዚሁም በካምፕና የኳሪ ሶርስ ቦታዎችን ዘግይቶ ለሥራ ተቋራጭ ማስረከብን በተመለከተ ሲገልጹ፣ የካምፕ እና የኳሪ ሶርስ ቦታዎችን ለስራ ተቋራጭ ማስረከብ የብዙ ባለድርሻዎችን ሥራ የሚጠይቅ በመሆኑና ባለስልጣኑም በክልሎች ፣በወረዳዎችና መስተዳድሮች በኩል በወቅቱ እንዲለቀቅና ለተቋራጩ እንዲሰጥ ጥረት ቢያደርግም፣ ከላይ በተገለጹት ምክንያቶች ቦታዎችን በወቅቱ ሳያስረክብ መቅረቱንና በውለታው መሠረትም ተቋራጩ ከጊዜ ጋር የተያያዘ የኦቨር ሄድ(over head) ወጪውን ለመሸፈን ኢ.መ.ባ. በየወሩ ብር 3,908,655.00 ለመክፈል በተስማማው መሠረት ለተፈቀደ አጠቃላይ የ16.5 ወር የጊዜ ማራዘሚያ ብር 64,492,807 (ስልሳ አራት ሚሊዮን አራት መቶ ዘጠና ሁለት ሺ ስምንት መቶ ሰባት) ሊከፍል መቻሉን ገልጸዋል፡፡

110. ሆኖም በእኛ አስተያየት የዲዛይን ኮንሰልታንቱ የዲዛይን ዶክመንቱ አካል የሆነውን የማቴሪያል ሪፖርትን የጥራት ደረጃን ትክክለኛ ባልሆነ የአካባቢው መረጃ መሰረት በማዘጋጀቱ የተከሰተ የዋጋ ማስተካከያ መሆኑን ለማወቅ ችለናል፡፡ ባለስልጣኑም የዲዛይን

ዶክመንቱን የጥራት ደረጃውን የጠበቀ መሆኑን በትክክል ሳያጣራ የተቀበለው መሆኑን ያመለክታል፡፡

111. እንዲሁም በፕሮጀክት የጥናት ዝግጅት ወቅት የካምፕና የኳሪ ሶርስ ቦታዎችን ከአካባቢው መስተዳድሮች ባለማሳተፍ እና ባለማማከር ከሥራ ተቋራጭ ጋር ውል በመገባቱ በሥራ ተቋራጩ በተጠየቀ ክሌይም ብር 64,492,807.50 ሊከፈለው እንደቻለ ለማወቅ ተችሏል፡፡ይህም ሊሆን የቻለው በፕሮጀክት ዝግጀት ወቅት ማለቅ የነበረባቸው የዝግጅት ሥራዎች ሳይጠናቀቁ ወደ ውል በመገባቱና በትክክል ላልተሠራውም የዲዛይን ዶኩመንት እርምጃ ባለመውሰዱ አሠራሩ ተገቢ ሆኖ አላገኘነውም፡፡

ግንደወይን -መካነሰላም ፕሮጀክት

በኦዲት ወቅት የፕሮጀክቱ የሥራ አፈጻጸም ሪፖርት ሲታይ ፣

112. ለፕሮጀክቱ የተለያዩ ክሌምስ (claims) በመኖራቸው ከመጀመሪያ ማጠናቀቂያ ጊዜው ከ 20/8/2009 በመራዘም 20 ወራት የጨመረ መሆኑ ታውቋል፡፡

113. ስለሁኔታው የሰሜን ሪጂን ዳይሬክቶሬት ተጠይቀው በሰጡት መልስ የማጠናቀቂያ ጊዜው እንዲራዘም የተደረገው በፕሮጀክቱ የዲዛይን ጥናት ወቅት በግምት የቀረጣ ሥራ መጠን አነስተኛ መሆኑና በነባራዊው የሥራ ሂደት በከፍተኛ መጨመር እና ያልተጠበቀ የአየር ሁኔታ እና የሲሚንቶ እጥረት በአገር ደረጃ በመከሰቱ መሆኑን ገልጸዋል፡፡

114. ሆኖም ከላይ ከተጠቀሱት ምክንያቶች ያልተጠበቁ የአየር ያልተጠበቀ የአየር ሁኔታ እና ከሲሚንቶ እጥረት በተጨማሪ በፕሮጀክቱ የዲዛይን ጥናት ወቅት የግምት ሥራው በበቂ መረጃ ባለመመስረቱ ለከፍተኛ የጊዜ መራዘም ምክንያት መሆኑን ተገንዝበናል፡፡፡

የመንገድ ወሰን በወቅቱ የተከበረና የካሳ ክፍያ በወቅቱ የተከፈለ ስለመሆኑ

ዛሪማ - ማይጸምሪ፣ እንዳስላሴ -ደደቢት ፣ሞጆ- አረርቲ ፕሮጀክቶች

በኦዲት ወቅት ከፕሮጀክት የባለድርሻ አካላት ጋር ከተደረገ ቃለ ምልልስ እና የማስረጃ ክለሳ ከመንገድ ወሰን ማስከበር እና ከካሳ ክፍያ ጋር በተያያዘ የሚከተሉት ችግሮች ታይተዋል፡፡

115. ለዛሪማ - ማይጸምሪ ለፕሮጀክቱ የሚፈለግ መሬት በገማች ኮሚቴ ሳይገመት መሬቱን ለአፈር መድፊያ፣ ለማቴሪያል ጥየቃ (ሪኩስት)፣ ለመንገድ ቀረጣ መጠቀም፣ ከአካባቢው ህብረተሰብ የይገመትልን ጥያቄ አፋጣኝ ምላሽ ሳይሰጥ ከአንድ ዓመት በላይ የቆየበት ሁኔታ መኖሩን፣

116. እንዲሁም በተቋቋመው ገማች ኮሚቴ ከተገመተ በኋላ፣ ለፕሮጀክቱ ከተፈቀደ ክልል ውጭ ጨምሮ በመጠቀም፣ክፍያ በወቅቱ አለመለቀቅ ፣ወይም የክፍያ መዘግየት እና በተጨማሪም በፕሮጀክቱ ተሽከርካሪዎች የሚነሳውን አቧራ በህብረተሰቡ ላይ ለአይን ህመም፣ለጉንፋን በሽታ መሰል ችግሮች የተጋለጠ መሆኑን፣

117. ለእንዳስላሴ -ደደቢት ፕሮጀክት ለካሳ ክፍያ የተገመተ ገንዘብ ለባለ መብቶች ቶሎ አለመላክ ወይም መዘግየት የሚታይ መሆኑን፣

118. ለሞጆ- አረርቲ መንገድ ሥራ ፕሮጅክት ባለስልጣኑ የመንገድ ወሰንን (ROW (Rights Of Way) በተፈለገዉ ፍጥነት አስቀድሞ እንደማያስከብር እና የካሳ ክፍያ መዘግየት የሚታይ መሆኑን፣ከተደረጉት ቃለ መጠይቆችና ከታዩት መረጃዎች ለማወቅ ተችሏል፡፡

119. ስለሁኔታው የባለስልጣኑ የሰሜን ሪጂን ዳይሬክቶሬት ዳይሬክተር ተጠይቀው በሰጡት መልስ ለዛሪማ - ማይጸምሪ ከክፍያ ጋር በተያያዘ በሥራ ላይ ችግር ተፈጥሮ የማያውቅ መሆኑን፣ ግን በአካባቢው ከመሬት ባለቤትነት ጋር በተያያዘ በግለሰቦች መካከል ከፍተኛ ውዝግብ ያለበት አካባቢ መሆኑን ገልጸዋል፡፡ ለተፈጠሩትም ችግሮች በአካባቢው ወረዳ አስተዳደሮች መፍትሄ እየተሰጠው የቀጠለ እንጂ አልፎ ሥራው ላይ ተጽዕኖ ያሳደረበት አጋጣሚ የሌለ እና ዋነኛው ችግር የተነሺ ንብረቶች ዝርዝር በበቂ አለመቅረብ መሆኑን እና ይህም እንዲፈጸም በተደጋጋሚ እያሳሰቡ እንደሚገኙ ገልጸዋል፡፡

120. በዛሪማ - ማይጸምሪ-ሽሬ እና ማይጸምሪ - ዲማ ከመንገድ መብት ማስከበር ጋር በተያያዘ የሚቀርቡ ጥያቄዎች ወቅታዊ ምላሽ አያገኙም የተባለው ችግር በዝርዝር ካልተመለከተ መመለስ አስቸጋሪ መሆኑን የገለጹ ሲሆን የችግሮቹ ሁሉ መንስኤ የሥራው ተቋራጭ መሆኑን ገልጸዋል፡፡

121. ሆኖም ከባለስልጣኑ በኩል እና ከአካባቢው መስተዳድሮች ከመንገድ መብት ማስከበር፣ ከውሳኔ አሰጣጥ እና ከካሳ ክፍያ ጋር በተያያዘ የተለያየ አስተያየት ቢቀርብም ከሁኔታው (ጉዳዩ)ጋር በተያያዘ ችግር መኖሩን ያስገነዝባል፡፡

122. እንዲሁም ስለእንዳስላሴ -ደደቢት ፕሮጀክት ሲገልጹ ከፍተኛ የባለቤትነት ማረጋገጥ ችግር እና የንብረት ባለቤት ነን ባዮች በአካባቢዉ የማይገኙ በመሆኑ ከስም አመዘጋገብ ጋር በተያያዘ እጅግ የጎላ ችግር በተደጋጋሚ በመከሰቱ መሆኑን እና ዘገየ የሚባለዉም ስሞችን ለማስተካከል እና ይዞታን ለማጣራት በሚወስደዉ የማጣራት ጊዜ ጋር በተያያዘ የተወሰኑ ግለሰቦች ክፍያ ወደኋላ ስለቀረ መሆኑን ገልጸዋል፡፡

123. ስለሞጆ - አረርቲ ፕሮጀክት የማዕከላዊ ሪጂን ዳይሬክቶሬት ዳይሬክተር ሲገልጹ የኤሌክትሪክ ቋሚ ምሰሶዎች በወቅቱ ባለመነሳታቸው ምክንያት በፕሮጀክቱ ላይ መጠነኛ የሆነ አሉታዊ ተፅዕኖ ተፈጥሮ የነበረ መሆኑ እና በሞጆ ከተማ ውስጥ ከአንድ ግለሰብ የካሳ ክፍያ ያንሰኛል በሚል በተነሳ የፍርድ ቤት ክርክር ምክንያት የፕሮጀክቱ እንቅስቃሴ ለተወሰነ ጊዜ በመስተጓጎሉ መሆኑን ገልጸዋል::

124. ይሁን እንጂ በእኛ አስተያየት ባለስልጣኑ እንደዚህ አይነት ከመንገድ መብት ማስከበር እና ከካሳ ክፍያ ጋር የተከሰቱ ችግሮች በፕሮጀክቶች ዝግጅት ወቅት ስለሁኔታው በቂ ትኩረት ካለመስጠት የመነጨ መሆኑን ለማወቅ ችለናል፡፡

ከባለስልጣኑ ከተሰጠው የኦዲት ሪፖርት መልስ በቀጣይነት በሚመጡ ፕሮጀክቶች ዙሪያ ከፍተኛ ጥናት በማካሄድ በመንገድ ክልል ውስጥ የሚገኙ ንብረቶችን በዲዛይን ወቅት ለማስነሳት ሥራዎች የተጀመሩ መሆኑን እና በቀጣይ ሥራ በግንባታ ወቅት ከሚከሰቱ የመንገድ ወሰን ማስከበርን ችግሮችንና ተጽዕኖአቸውን በተወሰነ መልኩ የሚቀረፉ መሆኑን ገልጸዋል፡፡

ከፕሮጀክት ባለድርሻ አካላት ጋር ስላለው የሥራ ግንኙነት በተመለከተ

125. በመንገድ ሥራ ፕሮጀክት ሊሳተፉ የሚገባቸው አጋር ድርጅቶች በቅድሚያ ተለይተው ሊታወቁ ኃላፊነታቸው በዝርዝር ተለይቶና በጽሁፍ ተዘጋጅቶ እንዲደርሳቸው ሊደረግ እና በውይይት ስምምነት ላይ ሊደረስ ይገባል፡፡

ጎንደር - ደባርቅ መንገድ ሥራ ፕሮጀክት

በኦዲቱ የመስክ ጉብኝት ወቅት

126. ፕሮጀክቱ ከሚያልፍበት የመሬት ወሰኖች ጋር በተያያዘ ችግር በመኖሩ የሥራ ተቋራጩ ከአካባቢው ማህበረሰብ ጋር ባለው ግንኙነት የፕሮጀክቱን እንቅስቃሴ እንደታወከና እንዲሁም በአካባቢው መስተዳድርም ችግሩን ለመቅረፍ ጊዜ የወሰደ፣ የአርሶ አደሩ መሬትም ሆነ ሌላው ንብረት ከተገመተ በኋላ ክፍያ በመዘግየቱ አርሶ አደሩ ሥራ አናሰራም በማለት የተፈጠረ ችግር መኖሩ መገለጹ፣ ከፕሮጀክቱ የሥራ ተቋራጭ ጋር ከተደረገ ቃለ ምልልስ እና ከቀረበ ማስረጃ ለማወቅ ተችሏል፡፡

127. እንዲሁም ለፕሮጀክቱ የካሳ ጉዳት ገማች ኮሚቴው ምንም ዓይነት ንብረትም ሆነ መሬት ላልተነካባቸው ግለሰቦች ብር 27,391.84 ለአራት ግለሰቦች ያለ አግባብ ካሳ የሰጠ መሆኑ፣

128. ለሥራ ተቋራጩ የሚሠሩ የውጭ አገር ዜጎች (ቻይናውያን) አብረው የሚያሰሩዋቸውን ሹፌሮችም ሆነ ሌሎች ሠራተኞች ላይ ግጭት እየፈጠሩ መሆኑን፣ በመስክ ጉብኝት ወቅት ከደባርቅ ከተማ አስተዳደርእና ከሥራ ተቋራጩ ጋር ከተደረገ ቃለ ምልልስ እና ማስረጃ ለማወቅ ችለናል፡፡

129. ከክፍያ መዘግየት ጋር ተያይዞ አርሶ አደሩ ሥራ አናሰራም ስለማለቱ የሰሜን ሪጂን ዳይሬክቶሬት ሲገልጹ የክፍያ መዘግየት በ2003 አመት መጀመሪያ አጋጥሞ የነበረ ቢሆንም የአካባቢውን ህብረተሰብ ማሳመን መቻሉን እና ስራ የተቋረጠበት ጊዜ ለ6 ሰዓት ብቻ እእንደነበር እእና ክፍያውም ወዲያውኑ መፈጸሙን ገልጸዋል፡፡

130. እንዲሁም አለአግባብ ካሳ ስለተሰጣቸው ሲገልጹ የዚህ ችግር መንስኤዉ የከተማዉ አስተዳደር ሲሆን ይኸውም ዛፎችን እንዲቆጥሩ የመደባቸዉ የቀበሌ አመራሮች የሌሎች ግለሰቦችን ዛፍ የራሳቸዉ በማስመሰል ጨምረዉ ሲያቀርቡለት ያን ወደ ካሳ ሰነድ በመለወጥ እና በማጽደቅ በመላኩ የተከሰተ ችግር መሆኑን እና በአሁኑ ሰዓት ጉዳዩ በፖሊስ ተይዞ በመጣራት ላይ መሆኑንና የተደረሰበት ሁኔታ፣ ገንዘቡ በአስቸኳይ ተመላሽ እንዲደረግላቸው ለደባርቅ ከተማ አስተዳደር ደብዳቤ መጻፋቸውን ገልጸዋል፡፡ እንዲሁም ስለ ሥራ ላይ ስለተነሳው ግጭት የሰሜን ሪጂን ዳይሬክቶሬት ሲገልጹ በተጠቀሰው መልኩ የጎላ ችግር ባይኖርም አልፎ አልፎ ችግር ሲፈጠሩ ለሥራ ተቋራጩ ችግሩን እንዲፈታ ምክር እንደሚለገሰው ገልጸዋል፡፡

131. ይሁን እንጂ በእኛ አስተያየት የፕሮጀክቱ አካባቢ ንብረት ከተገመተ በኂላ ክፍያ መዘግየቱ ንብረትን በወቅቱ እንዳይነሳ እንደሚያደርግ፣ በዚህም ምክንያት የፕሮጀክቱ እንቅስቃሴ እንዲዘገይ ማድረጉን ያመለክታል፡፡

132. የሥራ ተቋራጩ ከአካባቢው ማህበረሰብ ጋር ባለው ግንኙነት ጋር በተያያዘ ለሥራ አፈጻጸም እንቅፋት በመሆኑ በፕሮጀክቱ አፈጻጸም ላይም መጓተት ሊያስከትል ስለሚችል ባለስልጣኑ ከአካባቢው መስተዳድር እና ጉዳዩ ከሚመለከታቸው ባለድርሻ አካላት ጋር በመሆን ተገቢው መፍትሄ ላይ መደረስ ነበረበት፡፡

133. እንዲሁም የካሳ ጉዳት ገማች ኮሚቴው ምንም ዓይነት ንብረትም ሆነ መሬት ላልተነካባቸው ግለሰቦች አለአግባብ መከፈሉ ባለስልጣኑ እና ኮሚቴው ትክክለኛ ባለይዞታዎችን ከአካባቢው መስተዳድር ጋር በመሆን ትክክለኛነቱን በጥንቃቄ ሳያጣራ ክፍያ መፈጸሙ ተገቢ ሆኖ አልተገኘም፡፡

በሥራ ተቋራጮች እና የአማካሪ መሃንዲሶች ስለሚመደቡ ባለሙያዎች በተመለከተ

134. ባለስ፤ጣኑ በማንኛውም የመንገድ ሥራ ፕሮጀክት ላይ የሚሳተፉ የሥራ ተቋራጮችና አማካሪ መሃንዲሶች ለሥራው አስፈላጊ የሆኑትን ባለሙያዎች በወቅቱና ተገቢውን ባለሙያ ስለመመደባቸው ማጋገጥና ክትትልም ማድረግ ይኖርበታል፡፡

135. ይሁን እንጂ ለኦዲት በናሙና ተመርጠው ከታዩ ፕሮጀክቶች ውስጥ ለሞጆ-- አረርቲ መንገድ ሥራ ፕሮጅክት የፕሮጀክቱ የሥራ ተቋራጭ ለፕሮጀክት ቁልፍ ሥራዎች (ኃላፊዎች) (ፕ/ማኔጀር'; ኮንስትራክሽን ኢንጂነር ፣ ኦፊስ ኢንጂነር) በወቅቱ ያልተመደበ መሆኑ ፣

136. በግንደወይን -መካነሰላም ፕሮጀክት የስራ ተቋራጭ ሥር ያሉ ባለሙያዎች በቂ የሥራ ልምድ የሌላቸው መሆኑ፣

137. ለማይጸምሪ - ዲማ የመንገድ ሥራ ፕሮጀክት ተቆጣጣሪ መሃንዲስ ሥር በአጭር ጊዜ በርካታ ባለሙያዎች ተለውጠው የተገኙ መሆኑ፣

138. ለማይጸምሪ - ሽሬ የመንገድ ሥራ ተቆጣጣሪ መሃንዲስ የተጠሪ መሃንዲስ (ረዚደንት ኢንጂነር) በ2 ዓመት ጊዜ ውስጥ ሁለቴ ተቀይሮ፣ አሁን ያለው 3ተኛ ተጠሪ መሃንዲስ መሆኑ፣

በመስክ ኦዲት ወቅት ከሥራ ተቋራጩ እና ከአማካሪ መሀንዲስ ጋር ከተደረገው ቃለምልልስ ለማወቅ ተችሏል፡፡

139.ስለሁኔታው የሰሜን ሪጂን ዳይሬክቶሬት ሲገልጹ ለማይጸምሪ ዲማ ከተቆጣጣሪ መሃንዲስ አቅም በላይ በሆነ ሁኔታ ባለሙያዎች መልቀቃቸውን እና የባለሙያ ፍሰት በሚካሄደው የመንገድ ልማት ትግበራ እያጋጠመ ያለ ተግዳሮት መሆኑን እንዲሁም ለማይጸምራ-ሽሬ የረዚደንት ኢንጂነር ለ3 ተኛ ጊዜ መቀየሩ የተቀጣሪ መሃንዲሶች በችሎታ ማነስ ምክንያት መቀየሩ የግድ አስፈላጊ ሆኖ በመገኘቱ መሆኑን ገልጸዋል፡፡

140. በመሆኑም ከላይ እንደተጠቀሰው በሥራ ተቋራጩ እና በአማካሪ መሃንዲሶች በወቅቱ ተገቢ ባለሙያዎች የማይመደቡና የባለሙያዎቹ ሁኔታ የተረጋጋ አለመሆን የፕሮጀክቶቹን አፈጻጸምና ክትትል በተሟላ መንገድ እንዳይከናወን ተጽዕኖ የሚፈጥርና በፕሮጀክቶች ጥራት ተከታታይ ቁጥጥር ላይም ክፍተት ሊፈጥር የሚችል መሆኑን ያመለክታል፡፡

የመንገድ ሥራ ፕሮጀክቶች በተዘጋጀላቸው መርሃ-ግብር መሠረት እያከናወኑ ስለመሆኑ

141. ማንኛውም የመንገድ ሥራ ፕሮጀክት ዝርዝር የእቅድ አፈጻጸም መርሃግብር ሊኖረውና በመርሃ- ግብሩ መሠረት በቀረደም ተከተለተ ለመሠራቱ የሚረጋገጥበት የክትትልና የቁጥጥር ሥርዓት ሊዘረጋ ይገባል፡፡ ይህም ለፕሮጀክቱ የተመደበው ግብዓት (ገንዘብ፣ ማሽነሪ፣ የሰው ኃይልና ማቴሪያል) እና ጊዜ በትክክል ማስተዳደሩን (ማኔጅ) ለመቆጣጠር ያስችላል፡፡

ይሁን እንጂ በኦዲት ወቅት

142. ለማይጸምራ-ሽሬ የመንገድ ሥራ ፕሮጀክት የሥራ ተቋራጭ ሥራዎችን በተቀመጠው ቅደም ተከተል እንደማይከናወኑ እና ሥራዎች በተለያየ ቦታዎች የተበታተኑ መሆኑ፣

143. ለማይጸምራ-ሽሬ የመንገድ ሥራ ፕሮጀክት የሥራ ተቋራጩ በቂ መሣሪያዎችን/ ማሽነሪዎችን ያለመጠቀሙና አስፈላጊውን የሰውሃይሉን በአግባቡ አቅዶና አቀናጅቶ በድሬኔጅ ስትራክቸር ሥራዎች ተግባራዊ ያላደረገ መሆኑ፣

ከተቆጣጣሪ መሃንዲስ ከተዘጋጀ የአፈጻጸም ሪፖርት ለማወቅ ተችሏል፡፡

144. እንዲሁም የሥራ ተቋራጩ የበጀት አጠቃቀሙ ሲታይ፡ ለፕሮጀክቱ በ2003 በጀት ዓመት የተመደበ በጀት ብር 140,000,000.00 ሲሆን ሥራ ላይ የዋለ ብር 127,878,911.52 ያልተጠቀሙበት (ሥራ ላይ ያልዋለ) ብር 12,878,911.52 መሆኑን፣

ከሥራ ተቋራጩ ከተገኘ ማስረጃ ለማወቅ ተችሏል፡፡

145. ስለሁኔታው የባለስልጣኑ የሰሜን ሪጂን ዳይሬክቶሬት በሰጡት መልስ የሥራ ተቋራጩ የአፈጻጸም ከታቀደው በታች ስለነበር የተከሰተ መሆኑን እና እንዲያሻሽል ክትትል እየተደረገ መሆኑን ገልጸዋል፡፡

146. በመሆኑም ስራዎችን ቅደም ተከተል ባለማስያዝ በተበታተነ መንገድ ማከናወን እና የሰው ሃይልን እና መሳሪያዎችን በእቅድና በማቀናጀት አለማከናወን የተመደበውን በጀት ከዕቅድ በታች እንዲሆን ከማድረጉም በላይ በአፈጻጸም ላይ መጓተትን ማስከተሉን ለማወቅ ተችሏል፡፡

147. ይህም የሥራ ተቋራጩ ፕሮጀክቱን በአግባቡ አለማስተዳደሩን(ማኔጅ አለማድረጉን) ያሳያል፡፡

ፕሮጀክቶች በታቀደላቸው ጊዜ እና የኮንትራት ዋጋ የማይጠናቀቁ ስለመሆኑ

148. እያንዳንዱ የመንገድ ሥራ ፕሮጀክት ከአቅም በላይ በሆኑ ጉዳዮች በስተቀር፣ በታቀደለት የጊዜ ሰሌዳ መሠረት ሊጀመርና በተያዘለት የጊዜ ገደብ እና የገንዘብ መጠን መሰረት መጠናቀቅ ይኖርበታል። ይህንንም ተግባራዊ ለማድረግ አስፈላጊው የክትትልና ቁጥጥር ሥርዓት ሊዘረጋ ይገባል።

149. በመሆኑም በኦዲት ወቅት በናሙና ከታዩ ፕሮጀክቶች ውስጥ

በፕሮጀክቶች በመጀመሪያ የኮንትራት ዋጋ እና በተከለሰ የኮንትራት ዋጋ የተመለከቱ ልዩነቶች

ሠንጠረዥ 1

	የፕሮጀክት ስም	የመጀመሪያ ኮንትራት ዋጋ	የተከለሰ የኮንትራት ዋጋ	ልዩነት በመብለጥ (በማነስ)	የፕሮጀክቶች ሁኔታ/የተጠናቀቀ/ያልተጠናቀቀ
1	ሐረር - ጂጂጋ	346,262,115.	417,821,728.	71,559,613. ወይም 20.6%	እስከ መስከረም 2004 ያልተጠናቀቀ
2	ሁምቦ - አርባ ምንጭ	380,204,197.	521,783,421.	141,579,224 ወይም 37%	ያልተጠናቀቀ
3	ኮምቦልቻ - ወልዲያ	360,639,363.	932,921,141.	572,281,778. ወይም (158%)	የተጠናቀቀ
4	ጎንደር - ደባርቅ	690,779,965.	743,132,123.	52,352,158.13 ወይም 7.57%	ያልተጠናቀቀ
5	ማይጸምሪ - ዲማ	258,721,412.	462,385,763.87	203,664,351. ወይም 78%	ያልተጠናቀቀ
6	ጎሬ - ጋምቤላ	750,900,145.	1,011,673,832.	260,773,687. ወይም 33%	3 ያልተፈቱ ክሌሞች አሉ። የመጀመሪያ ርክክብ ተደርጓል ። የመጨረሻ ርክክብ አልተደረገም።

በመንገድ ፕሮጀክቶች ማጠናቀቂያ ጊዜ መካከል የታዩ ልዩነቶች

ሠንጠረዥ 2

ተ.ቁ	የፕሮጅክት ሥም	የተጀመረበት ጊዜ	የመጀመሪያ የማጠናቀቂያ ጊዜ	የተከለሰው የማጠናቀቂያ ጊዜ	ልዩነት
1.	ሐረር-ጂጂጋ ፕሮጀክት	11/01/2006	10/01/2009	10/03/2012	3.2 ዓመት
2.	ሁምቦ-አርባምንጭ ፕሮጀክት	01/01/2008	02/07/2010	08/10/2011	1.3 ዓመት
4.	ኮምቦልቻ-ወልዲያ ፕሮጀክት	01/02/2006	04/02/2009	28/02/2011	2 ዓመት
5.	ጎንደር-ደባርቅ ፕሮጀክት	01/04/2009	31/3/2012	29/07/2012	4 ወር
8.	ማይጸምሪ - ዲማ ፕሮጀክት	15/05/2009	14/05/2012	14/5/2013	12 ወር
9.	መካነሰላም-ግንደወይን ፕሮጀክት	20/02/2006	20/08/2009	12/03/2013	3.7 ዓመት
10.	እንደስላሴ-ደደቢት ፕሮጀክት	22/01/2009	22/01/2012	20/06/2012	5 ወር
12.	ጎሬ-ጋምቤላ ፕሮጀክት	01/03/2007	28/02/2010	15/07/2011	1.4 ዓመት
14.	ሞጆ-አረርቲ ፕሮጀክት	12/02/2008	24/08/2010	24/05/2011	9 ወር
15.	ቡታጅራ--ጉብሬፕሮጀክት	11/12/2007	11/06/2011	28/02/2012	8 ወር

150. ከላይ በሰንጠረዥ 1 እ ና 2 በዝርዝር እንደተመለከተው ለሐረር - ጅጅጋ በመጀመሪያ ከተያዘለት የኮንትራት ዋጋ በ20.6% የጨመረ ሲሆን ፣ሁምቦ-አርባ ምንጭ በ37%፣ጎንደር -ደባርቅ በ7.57%እና ማይጸምሪ -ዲማ በ78% መጨመራቸውን እና ፕሮጀክቶች ያልተጠናቀቁ መሆኑን ያሳያል፡፡እንዲሁም ኮምቦልቻ - ወልዲያ ፕሮጀክት ከተጠናቀቀ የቆየ እና ከመጀመሪያው ዋጋ በ158% የጨመረ ሲሆን ፣ጎሬ -ጋምቤላ ፕሮጀክትም ተጠናቆ የመጀመሪያ ርክክብ ተፈጽሞ 3 ያልተፈቱ ክሌይምች ቢኖሩም መጀመሪያ ከተያዘለት የኮንትራት ዋጋ ያሳየው ጭማሬ 33% ነው፡፡ የፕሮጀክቶቹ የማጠናቀቂያ ጊዜም ከ4 ወራት

እስከ 3 ዓመት ከ7ወራት እንዲራዘም ተደርጓል፡፡ለኮንትራት ዋጋ መጨመር የተለያዩ ምክንያቶች ቢሰጡም መረጃው የሚያሳየው መጀመሪያ የፕሮጀክቶች የኮንትራት ዶኩመንት ሲዘጋጅ ደረጃውን ባልጠበቀ እና በደንብ እና በአግባቡ ባልተጠና የዲዛይን ጥናትና ስፔሲፊኬሽን (poor contract document) መሰረት የተሰጡ መሆናቸውን ያመለክታሉ፡፡

<u>በናሙና በተመረጡ የመንገድ ፕሮጀክቶች በእቅድና በአፈጻጸም መካከል የታየ ልዩነት</u>

151. የመንገድ ሥራ ፕሮጀክቶች በኮንትራት ውላቸው በተመለከተው የጊዜ ገደብ (በታቀደው ጊዜ) እና በኮንትራት ውል በተመለከተው ዋጋ መሠረት (በታቀደላቸው ወጪ) መጠናቀቅ ይኖርባቸዋል፡፡

152. ሆኖም በናሙና በተመረጡ ፕሮጀክቶች አፈጻጸም ሲገመገም ፣

የጎንደር- ደባርቅ ፕሮጀክት እስከ ሰኔ(june)2011 ድረስ ያለው የፊዚካል አፈጻጸም ከተያዘለት እቅድ በ19.56% ያነሰ ሲሆን፣ ማይጸምሪ -ሽሬ እስከ ሰኔ(june)2011 ያለው የፊዚካል አፈጻጸም ከእቅዱ በ34.24%ያነሰ መሆን፣እንዳስላሴ-ደደቢት እስከ ሰኔ (june)2011 ድረስ ያለው የፊዚካል አፈጻጸም ከእቅዱ በ22.19% ያነሰ ሆኖ ተገኝቷል፡፡ ዛሪማ -ማይጸምሪ እስከ መስከረም (September 2011) ድረስ ያለው የፊዚካል አፈጻጸም ከእቅዱ በ10.47% ያነሰ ሲሆን ፣የሁምቦ -አርባ ምንጭ እስከ ጥቅምት 2004 ዓ.ም. ድረስ ያለው የፊዚካል እቅድ 106 ኪ.ሜ. ሲሆን አፈጻጸሙ 55 ኪ.ሜ. በመሆኑ ከተያዘለት እቅድ በ51 ኪ.ሜ ያነሰ ሆኖ ተገኝቷል፡፡ዝርዝሩ በአባሪ 4 ተመልክቷል፡፡

153. በባለስልጣኑ ከተከለሱት መረጃዎች መሠረት ከላይ በኦዲት የታዩ ፕሮጀክቶች የእቅድ አፈጻጸም ያነሰበት ምክንያቶች እንደሚከተለው ቀርበዋል፡፡

154. <u>ጎንደር- ደባርቅ</u>

- በሰለጠኑ ባለሙያዎች እጥረት ምክንያትና ደካማ የእቅድ ዝግጅት እና ቅንጅት መኖር፣
- የሥራ ተቋራጩ ልምድ ያካበቱ እና የሰለጠነ ባለሙያ ባለመኖሩ ምክንያት የተሠሩ ሥራዎችን ጥራት ማረጋገጥ አለመቻል፣
- የአስፋልት JMF ዝግጅትሥራ መዘግየት፣
- የሥራ ተቋራጩ ከኮንሰልታንቱ የሚተላለፍለትን የሥራ ትዕዛዝ አለመከተል፣

በምክንያትነት የተጠቀሱ መሆኑን ከወርሃዊ የአፈጻጸም ሪፖርት ለማወቅ ተችሏል፡፡

155. <u>ማይጸብሪ - ሽሬ</u>

- የኮንሰልታንት እና የኮንትራክተር ካምፕን ዘግይቶ መጨረስ፣
- ሥራዎችን በተገቢው ቅደም ተከተል ባለማስያዝ፣
- የሰው ኃይሉን እና መሳሪያዎቹን በብቃት አለመጠቀም፣

156. <u>እንደስላሴ-ደደቢት</u>

- ባልተረጋጋ የነዳጅ አቅርቦት ምክንያት በየጊዜው የሥራ መቋረጥ መታየት፣
- የሥራ ተቋራጩ ለረዥም ጊዜ የተገለገለባቸውን መሳሪያዎች ኪራይ ባለመክፈሉ የዋና ዋና መሳሪያዎች እጥረት ማጋጠሙ፣
- የሥራ ተቋራጩ ባጋጠመው ከፍተኛ የፋይናንስ እጥረት ምክንያት የመለዋወጫዎች እና የሲሚንቶ አቅርቦት አለመኖር፣
- በሌሎች መሳሪያዎች እጥረት ምክንያት የዋና ዋና መሣሪያዎች ለረዥም ጊዜ ያለስራ መቆም፣

157. <u>ዛሪማ-ማይጸምሪ</u>

- የኮንስትራክሽ ሥራን ዘግይቶ መጀመር፣
- ትላልቅ መሣሪያዎችን ወደ ሳይት ዘግይቶ በማንቀሳቀስ፣
- የአካባቢው የመልከዓምድር አቀማመጥ አስቸጋሪ መሆን፣
- የኮንስትራክሽን ማቴሪያልስ ሲሚንቶ እና ነዳጅ አቅርቦት እጥረት መኖር፣
- በሳይት ያሉ መሣሪያዎችን የክትትል እና የቁጥጥር ደካማ በመሆኑ የመሳሪያዎችን ምርታማነትን ዝቅተኛ መሆን፣
- በፕሮጀክቱ ሳይት እና በቢሮ በቂ እና የካበተ ልምድ ያላቸው የምህንድስና ባለሙያዎች እጥረት መኖር፣

158. <u>ሐረር-ጂጂጋ</u>

- ከፍተኛ የሆነ የሲሚንቶ እጥረት ማጋጠሙ፣
- የሥራ ተቋራጩ ሐብቶቹን በአግባቡ ባለማቀድ፣ባለማደራጀት እና በሚገባ በሥራ ላይ አለማዋል ፣

159. <u>መካነሰላም- ግንደወይን</u>

- በ Abutment No.1 ላይ ባለው መጥፎ የመሬት ሁኔታ የሥራ ተቋራጩ በመጀመሪያው የአሰራር ስልት (piling at the Difarsa Bridge)ላይ በመቀጠሉ በሥራ አፈጻጸሙ ላይ ተጽዕኖ ማሳደሩ፣
- የመንገድ ኮንስትራክሽን ምርታማነትን ለማሳደግ ተጨማሪ አቅድ እና የመማሪያ ግብዓት በጎርጁ የ MM ክፍል ማስፈለጉ፣
- በዲፋርሳ ወንዝ ላይ የሚከናወነው(Drilling of piles) በአለት መሰንጠቅ ምክንያት መዘግየቱ፣

160. <u>ሁምቦ - አርባ ምንጭ መንገድ ሥራ ፕሮጀክት</u>

- መሣሪያዎችን ወደ ሳይት ዘግይቶ በማንቀሳቀስ፣
- ለሥራው የሚያስፈልጉ ማቴሪያል አይነቶችን፣ምርትን(production) የመሳሪያዎች ተከላን ዘግይቶ መጀመር፣
- ሳይት ላይ የሚከናወኑ ሥራዎችን ላይ ደካማ አስተዳደር እና የሐብት አጠቃቀም መኖሩ፣
- የሰለጠነ የሰው ኃይል እንደ ሳይት ኢንጂነር፣ኮንስትራክሽን ፎርማን በሳይት ላይ እጥረት መኖሩ፣
- የመሳሪያዎች እንደ earth moving machines ገልባጭ መኪናዎች(dump tracks) እጥረት መኖሩ፣
- በፕሮጀክቱ ያልተጠበቀ ጎርፍ መከሰት፣

ፎቶ ቁ.3 ለሁምቦ -አርባምንጭ በአቅርቦት እጥረት ምክንያት ያለሥራ የቆሙ መሣሪያዎች

161. በተለይ የፕሮጀክቱ የሥራ አፈጻጸም ከተከለሰው ኮንትራት ጋር ሲነጻጸር በሰኔ ወር 2011 (0.68%) ነው፡፡ ለዚህ ደካማ አፈጻጸም ዋና ምክንያቶች

- የሥራ ተቋራጩ የተከለሰ የስራ እቅድ(schedule) አልነበረውም፡፡ በዚህም የኮንስትራክሽን ሥራዎችን አፈጻጸም ለመከታተል ባለመቻሉ፣
- የኮንስትራክሽን ማቴሪያሎችን ለምሳሌ ነዳጅ፣ሲሚንቶ መለዋወጫዎች የተቆራረጠ አቅርቦት መኖር፣
- ለመሳሪያዎች እና ለተሽከርካሪዎች መለዋወጫዎች እንደ ጎማ፣ ፊዩል ፊልተር፣ ኤየር ፊልተር፣ አይል ፊልተር በመጋዘን እጥረት መኖር፣
- የዋና እና ቁልፍ የኮንስትራክሽ መሳሪያዎች እና ማሺነሪዎች በተለይ የሎደርስ፣ገልባጭ መኪናዎች (dump trucks)፣ water trucks፣ motor grader and excavators እጥረት መኖር፣
- በሳይት በሥራ ላይ የነበረው(ያለው) አንድ ሞተር ግሬደርስ(motor graders) ብቻ መሆኑ፣፡

- አራት እሁዶች የፕሮጀክት የሥራ እንቅስቃሴ መቆም ለፕሮጀክቱ ዝቅተኛ አፈጻጸም አስተዋጽኦ ያለው መሆኑ፣
- በተከታታይ ለ3 ቀን ዝናብ መዝነቡ የሥራ አፈጻጸምን ላይ ተጽዕኖ ያሳደረ መሆኑ፣
- .የነዳጅ እና የሲሚንቶ እጥረት መኖር፣

የሚሉት ሪፖርት በተደረገበት ጊዜያት በምክንያትነት የተጠቀሱ ናቸው፡፡

162. ይሁንእንጂ ከላይ የተጠቀሱት አብዛኞቹ ምክንያቶችን እኛ እንደተረዳነው ከኮንትራክተሮች አቅም ማነስ፣ከማኔጅመንት ብቃት ችግር፣ በአግባቡ ባልተዘጋጀ እቅድ፣ የሰው ኃይልን እና መሳሪያዎችን አቀናጅቶ መጠቀም ባለመቻል፣ መሳሪያዎችን በወቅቱ ሞቢላይዝ ባለማድረግ፣ ደካማ አስተዳደር እና የሒብት አጠቃቀም በመኖሩ፣ መሆኑን እና ይህም የአፈጻጸም አናሳነት ከሥራ ተቋራጮች አሠራር ድክመት የመነጨ መሆኑን ነው፡፡

ለፕሮጀክቱ በተጠናለት የዲዛይን ወቅት (ጊዜ) እና ትግበራ በተጀመረበት ወቅት መካከል የጊዜ ልዩነት ስለመኖሩ

163. ለማንኛውም የመንገድ ግንባታ፣ ማሻሻል እና ማጠናከር ሥራ ፕሮጀክት የቴክኒካዊ ደረጃዎችን የሚያሳይ ዝርዝር የኢንጂነሪንግ ዲዛይን ሊዘጋጅለት ይገባል፡ ሆኖም በኦዲት ወቅት የሚከተሉት ታይተዋል፡፡

በናሙና በተመረጡ ፕሮጀክቶች የዲዛይን ጥናት እና ትግበራ በተጀመረበት ጊዜ መካከል የታየ የጊዜ ልዩነት

ሠንጠረዥ 3

ተ.ቁ	የፕሮጀክት ሥም	የengineering design ጥናት የተከናወነበት ጊዜ	የመንገድ ሥራው የተጀመረበት ጊዜ	የታየ የጊዜ ልዩነት
1	ቡታጂራ -ጉብሬ መንገድ ሥራ ፕሮጀክት	December, 2005	11/12/2007	2ዓመት
2	ሐረር- ጂጂጋ መንገድ ሥራ ፕሮጀክት	november /2005	11/1/2006 January/2006	1 ዓመት ከ1ወር

3	መካነ ሰላም -ግንደወይን " "	Dec.2004 (Drawings)	20/2/2006 February2/2006	1ዓመት ከ2ወር
4	ዛሪማ - ማይጸምሪ	2007	Sept 2009	2ዓመትያህል
5	ማይጸምሪ -ሽሬ	Started (2007) — finished(2008)	1/10/2009	1ዓመት ያህል
6	ጎንደር - ደባርቅ	ፋይናል ሪፖርት 2007	1/4/2009	2ዓመት ያህል
7	ሁምቦ - አርባ ምንጭ መንገድ ሥራ ፕሮጀክት	September 2006	11/1/2008 January/2008	ሁለት ዓመት
8	ጎሬ -ጋምቤላ መንገድ ሥራ ፕሮጀክት	november/ 2005	11/1/2007 January 1/2007	1ዓመት ከ2 ወር

164. ከላይ ለተመለከቱት ፕሮጀክቶች የመጀመሪያ የዲዛይን ጥናት በተከናወነበት ጊዜ እና የፕሮጀክት ትግበራ የተጀመረበት ጊዜ መካከል የተከሰተ የጊዜ ልዩነት መሆኑን ከፕሮጀክት የዲዛይን ዶኩመንት ከቀረበው ማስረጃ እና ከፕሮጀክት ቤዚክ ኮንትራት ዳታ(basic contrat data)የተወሰደ ነው፡፡ ከላይ ከተመለከቱት ፕሮጀክቶች ውስጥ የቡታጂራ - ጉብሬ፣ ዛሪማ - ማይጸምሪ እና ጎንደር - ደባርቅ መንገድ ሥራ ፕሮጀክቶች 2 ዓመት ያህል የጊዜ ልዩነት የታየ መሆኑን ተገንዝበናል፡፡

165. ስለቡታጂራ-ጉብሬ የዲዛይን ጥናትና የፕሮጀክቱ ትግበራ የተጀመረበት ጊዜ የማዕከላዊ ሪጂናል ዳይሬክተር ሲገልጹ፣ ኘሮጀክቱ የሚያቋርጣቸውን ዋና ዋና ቦታዎች ምርጫ ጋር በተያያዘ፣ እንዲሁም የመሬት አቀማመጡ ተራራማ በመሆኑ እጅግ ከፍተኛ የሆነ የአፈር ቆረጣ ለመቀነስ የተጠናቀቀውን ዲዛይን ደግሞ ማየትና መከለስ እንደሁም የተነሱትን ማህበራዊ ጉዳዮች ከቴክኒካል ጥናት ጋር በማጣመር መፍትሄ መስጠት በማስፈለጉ እና ለፕሮጀክቶቹ ማስፈፀሚያ ያለውን በጀት በማየት አጠቃላዩን ኘሮጀክት ለሁለት በመክፈል እና የዝዋይ - ቡታጅራን መንገድ ነጥሎ ጨረታ በማውጣት የቡታጅራ - ጉብሬ መንገድ ሥራ ሊዘገይ መቻሉን ገልጸዋል፡፡ እንዲሁም ለጎንደር-ደባርቅ፣ማይጸምሪ - ሽሬ፣ ዛሪማ - ማይጸምሪ እና መካነሰላም - ግንደወይን ጥናቱና የመንገድ ሥራው በተጀመረበት ጊዜ

መካከል ያለው የጊዜ ልዩነት ከፋይናንስ ምንጭ መፈለግ፣ ከበጀት ምደባ፣ ከአማካሪ መሐንዲስና ከሥራ ተቋራጭ ግዥ ሂደት (Procurement Process) ጋር ጊዜ ወሳጅ መሆኑን ገልጸዋል፡፡

166. ይሁን እንጂ በእኛ አስተያየት በዲዛይን ጥናት እና በትግበራ መካከል ይህን ያህል ረዢም ጊዜ መኖሩ በመሃከል በፕሮጀክቱ አካባቢ ሊከሰቱ የሚችሉ የተለያዩ የተፈጥሮ እና የማህበራዊ ለውጦች ሊኖሩ ስለሚችሉ ወደ ትግበራ ሲገባ የዋጋ ንረትና ሌላ ተጨማሪ ችግሮች እንዲከሰትና በፕሮጀክት አፈጻጸም ላይ የራሱን ተጽዕኖ ሊያሳድር እንደሚችል ሊታወቅ ይገባል፡፡

<u>ለሥራ ተቋራጭ ጨረታ ሳይከናወን ስለተሰጠ</u>

<u>ተጨማሪ ከፍተኛ የስራ መጠን፣</u>

167. ባለስልጣኑ ከሥራ ተቋራጮች ጋር የውል ማሻሻያ ማድረግ የሚቻለው የባለስልጣኑን ጥቅም የሚጎዳ እና በጨረታው ከተወዳደሩ ሌሎች ዕጩ ተወዳዳሪዎች አንጻር ለአቅራቢው የተለየ ጥቅም የሚሰጥ መሆን የለበትም፡፡

168. ሆኖም በኦዲት ወቅት የማይጸብራ- ዲማ መንገድ ስራ ሲታይ በውለታው መሰረት ዲዛይኑ የ7m gravel wearing coarse (የጠጠር መንገድ) ሊሠራ የታቀደ ሲሆን፣ ፣መንገዱን ለማሻሻል እና በባለስልጣኑ ፍላጎት መሰረት ተብሎ የመንገዱ ዲዛይኑ ወደ 10m Double Bitumineous surface treatment (DBST) እንዲለወጥ ተደርጓል። በመሆኑም በዲዛይን ይዘት ለውጥ ምክንያት ብር 183,454,445.13 የሥራ መጠን ወይም የመጀመሪያውን ያህል ተቀራራቢ ዋጋ (71%) ጭማሬ በመታየቱ ለዚህ የሥራ መጠን ጭማሪ የሥራ አሰጣጥ ሂደት ላይ ጨረታ ለመከናወኑ ማስረጃ ተጠይቆ ፣ ጨረታ ሳይከናወን ቀጥታ መጀመሪያ ላሸነፈው የሥራ ተቋራጭ ሥራው የተሰጠ መሆኑን ከባለስልጣኑ የተለያዩ ማስረጃዎች፣ ኮንትራት ዶኩመንት እና ከቃለ ምልልስ ለማወቅ ተችሏል፡፡

169. ስለ ሁኔታው የኢንጂነሪንግ ፕሮኩዩርመንት ዳይሬክቶሬት ዳይሬክተር ተጠይቀው በሰጡት መልስ፣ ጨረታ አለመከናወኑንና ሆኖም ግን ተጨማሪ ሥራው ለተቋራጩ ከመሰጠቱ በፊት የሥራው አስፈላጊነት እና የቀረበው ዋጋ አዋጪነት ለኢመባ ቦርድ ቀርቦ ተቀባይነት እንዳገኘና በመንግስት ግዢና ንብረት አስተዳደር ኤጀንሲ የጸደቀ መሆኑን ይህን

ዓይነቱ አካሄድ በመንግስት ግዢ አዋጅ አንቀጽ 51 እንዲሁም መመሪያ ተቀባይነት ያለው መሆኑን ገልጸዋል፡፡

170. እንዲሁም የሰሜን ሪጂን ዳይሬክቶሬት ዳይሬክተር ስለሁኔታው ተጠይቀው በሰጡት ምላሽ የማይጸብራ- ዲማ ፕሮጀክት ከጠጠር ወደ አስፋልት እንዲቀየር በመወሰኑ በመገንባት ላይ ካለው የስራ ተቋራጭ ጋር ውይይት ተደርጎ በቀረበው ፕሮፖዛል አዋጪ ሆኖ በመገኘቱ ለኢ.መ.ባ. ቦርድ እና ለመንግስት ግዢ እና ንብረት አስተዳደር ኤጀንሲ ፍቃድ ተጠይቆ በመፈቀዱ ከተቋራጩ ጋር በተጨማሪ ውል የፕሮጀክቱ የሥራ ዓይነት እና ጠቅላላ ዋጋ እንዲስተካከል መደረጉን አስታውቀዋል፡፡

171. ይሁን እንጂ የግዢ መመሪያው አንቀጽ 4.1.3.2 ላይ የተጠቀሰው ሲታይ፣ ያልታሰቡ ሁኔታዎች በመከሰታቸው ምክንያት በመጀመሪያው ውል ውስጥ ያልተካተቱ ተጨማሪ የግንባታ ዘርፍ ስራዎችን ማሠራት አስፈላጊ ሆኖ ሲገኝ እና በቴክኒክ ወይም በኢኮኖሚያዊ ጥራት ጠቀሜታ ምክንያቶች እነዚህን ተጨማሪ የግንባታ ሥራዎች ከመጀመሪያው ነጥሎ ማሰራት የማይቻል ከሆነ ያለጨረታ ለመጀመሪያው ተጫራች ማሰራት እንደሚቻል ተጠቅሷል፡፡

172. በመሆኑም በእኛ አስተያየት የግዢ መመሪያው ያልታሰቡ ሁኔታዎች በመከሰታቸው ምክንያት ማለት የብር 183,454,445.13 ወይም በጨረታ የተሰጠውን ተቀራራቢ ዋጋ ያህል የሥራ መጠን በመጀመሪያ ጥናቶች ሳይታዩ/ሳይታሰቡ የተከሰቱ ናቸው ብለን ለማረጋገጥ ስለማንችልና ሌሎችተወዳዳሪዎች ባይወዳደሩም የባለስልጣኑን ጥቅም ያልተጎዳና ለአቅራቢው የተለየ ጥቅም ያልሰጠ መሆኑን እራሳችንን ማሳመን ያልቻልን በመሆኑ የተሰጠውን መልስ አልተቀበልነውም፡፡

ለመንገድ ሥራ ፕሮጀክቶች የመረጃ ሥርዓት አያያዝን በተመለከተ

173. የመንገድ ሥራ ፕሮጀክቶች ከመነሻ ጥናት ጀምሮ እስከ ፍጻሜና ትግበራ ውጤት ያለውን ሂደትና ዝርዝር ሁኔታ የሚያሳይ መረጃ ሊዘጋጅ፣ ሊጠናቀርና ለሌሎች ለወደፊት ለሚሠሩ ኘሮጀክቶች ግብዐት ሊሆን በሚችል መልኩ ሊጠበቅ ይገባል፡፡ እነዚህ መረጃዎች በባለስልጣኑ ሊያዙና ለገ/ኢ/ል/ሚ/ር/ ሊተላለፉ ይገባል፡፡

174. ይሁን እንጂ፣ በኦዲቱ ወቅት እነዚህ መረጃዎች እንዲቀርቡልን ተጠይቀው በባለስልጣኑ የሚጠናቀሩበትና የሚጠበቁበት ሥርዓት ያልተዘረጋ መሆኑ ተረጋግጧል፡፡

175. ስለሁኔታው የፕላን እና ፕሮግራም ማኔጅመንት ዳይሬክቶሬት ተጠይቀው በሰጡት መልስ፣ከአሁን ቀደም ከመነሻ ጥናት ጀምሮ እስከ ፍጻሜ እና ድህረ ትግበራ ያለው የፕሮጀክቶች መረጃ የሚከማቹበት ሥርዓት ያልነበረ መሆኑንና በአሁኑ ወቅት ጥናቱ ተጠናቆ የመረጃው ሥርዓት በመዘርጋት ላይ እንደሚገኙ ገልጸዋል፡፡

176. ሆኖም ለመንገድ ሥራ ፕሮጀክቶች ከመነሻ ጥናት ጀምሮ እስከ ፍጻሜና ትግበራ ውጤት ያለውን ሂደትና ዝርዝር ሁኔታ የሚያሳይ መረጃ አለማዘጋጀት እና አለማጠናቀር እና ለሌሎች ለወደፊት ለሚሠሩ ኘሮጀክቶች ግብዐት ሊሆን በሚችል መልኩ ለማጠናቀር አለመቻል ጥሩ አፈጻጸም ካለው ፕሮጀክት መልካም ተሞክሮዎችን ለመቅሰም እንዳይቻል ከማድረጉም በላይ መረጃዎቹ ለተለያዩ ተግባራት በሚፈለጉበት ሰዓት የሚፈለገውን መረጃ ፈልጎ ለማውጣት እና ጥቅም ላይ ለማዋል አስቸጋሪ ስለሚሆን አሰራሩ ተገቢ ሆኖ አልተገኘም ፡፡

የድህረ ትግበራ ግምገማ ሥራ ስለ መሠራቱ

177. ከፍተኛ የኢኮኖሚና ማህበራዊ አስተዋጽኦ አላቸው ተብለው በተለዩት ፕሮጀክቶች ላይ የድህረ ትግበራ ግምገማ (ፕሮጀክቱ ተጠናቆ ሥራ ከጀመረ ጥቂት ዓመታት በኋላ ቀደም ብለው በተቀመጡ የፕሮጀክቱ በአካባቢ ላይ ሊያስከትሉ የሚችሉት ተጨማሪ ፋይዳ መሠረት፣ የተገኙ የግብ ስኬቶች እና ኢኮኖሚያዊና ማህበራዊ ለውጦች) ሊካሄድ ይገባል፡፡

178. ይሁን እንጂ በባለስልጣኑ በተጠናቀቁ አገልግሎት መስጠት በጀመሩ የመንገድ ኘሮጀክቶች የድህረ ትግበራ ግምገማ ስለመደረጉ ተጠይቆ፣ ማስረጃ ሊቀርብ አልቻለም፡፡

179. ስለሁኔታው የፕላን እና ፕሮግራም ማኔጅመንት ዳይሬክቶሬት ተጠይቀው በሰጡት መልስ ድህረ ትግበራ ግምገማ ማድረግ ውድ በመሆኑ ለሁሉም ፕሮጀክቶች ማካሄድ ከፍተኛ ወጪን የሚጠይቅ በመሆኑ፣በናሙናነት በተመረጡ 4 የመንገድ ፕሮጀክቶች ላይ የድህረ ትግበራ ግምገማ በመካሄድ ላይ የሚገኝና በተጨማሪ ፕሮጀክቶችም ላይ የድህረ ትግበራ ግምገማ ለማድረግ አማካሪ ተመርጦ ወደ ሥራ ለመግባት ዝግጅት እየተደረገ መሆኑን ገልጸዋል፡፡

180. ይሁን እንጂ በሀገሪቱ ከተጠናቀቁ ቆየት ያሉ ኢኮኖሚያዊና ማህበራዊ ጠቀሜታቸው ከፍተኛ የሆኑ ትላልቅ ፕሮጀክቶች በመኖራቸው፣የሚጠበቁት አዎንታዊና አሉታዊ ፋይዳዎች ላይ በእነዚህ በተጠናቀቁ ፕሮጀክቶች ላይ የድህረ ትግበራ ግምገማ አለመሠራቱ ተገቢ ሆኖ አልተገኘም፡፡

ክፍል ሦስት

መደምደሚያዎች

ከላይ በኦዲት ግኝቶች ላይ እንደተመለከተው በመንገዶች ባለስልጣን በሚከናወኑ የመንገድ ሥራ ፕሮጀክቶች ውስጥ በናሙና ተመርጠው የታዩት ፕሮጀክቶችን በተመለከተ የሚከተሉት መደምደሚያዎች ተሰጥተዋል፦

181. በባለስልጣኑ ደረጃቸው ከፍ ተደርገው የሚገነቡ ነባር መንገዶች እና አዲስ ለሚገነቡ ዕጩ የመንገድ ፕሮጀክቶችን የመምረጫ መስፈርቶች ለኦዲት በናሙና የተመረጡ፤ ለኮምቦልቻ - ወልዲያ፣ ዛሪማ - ማይጸምሪ ፣መካነ ሰላም -ግንደወይን፣ ዱር ቤቴ -ሻሁራ፣ ጎንደር - ደባርቅ፣ ሃረር - ጂጂጋ ፣ ዛሪማ - ማይጸምሪ፣ መካነ ሰላም - ግንደወይን፣ ማይጸብሪ - ሺሬ፣ ማይጸምሪ - ዲማ፣ ሞጆ- አረርቲ፣ ቡታጂራ- ጉብሬ፣ ሁምቦ አርባ - ምንጭ መንገድ ሥራ ፕሮጀክቶችን መመልመያ መስፈርቶች መሠረት የተመለመሉ እና የተመረጡ ስለመሆኑ ማስረጃ ተጠይቆ ባለመቅረቡ ባለስልጣኑ መስፈርቶችን በትክክል የተጠቀመበት መሆኑን ለማረጋገጥ አልተቻለም፡፡

182. ለዱርቤቴ-ሻሁራ እና ሁምቦ - አርባምንጭ ፕሮጀክቶች የአዋጪነት ጥናት አለመከናወኑ ፕሮጀክቱ የሚያስገኘውን ኢኮኖሚያዊ ጥቅም እንዲሁም የወጪ እና ጊዜ መጠን ከወዲሁ ለማመልከት አያስችልም፡፡ በተጨማሪም በአካባቢ ላይ የሚያመጣውን ተጽዕኖም በቅድሚያ ለመገንዘብ ስለማያስችል የቅድመ ጥንቃቄና መከላከያ ተግባራትን ለማከናወን አስቸጋሪ ያደርገዋል፡፡ በተለይም በመንገዱ መሰራት ምክንያት ለሚፈናቀሉ ለአካባቢው ማህበረሰብ አባላት የሚሰጠውን የካሳ ክፍያ በቅድሚያ ዝግጅት ስለማይደረግበት በፕሮጀክት ትግበራ ወቅት ከማህበረሰቡ ጋር አለመግባባት እና የተለያዩ የሥራ ችግሮች ስለሚፈጥር ለፕሮጀክቱ የጊዜ መጓተት እና አላስፈላጊ ወጪ ሊያስከትል ይችላል፡፡

ሐረር -ጂጂጋ ፕሮጀክት

183. በዲዛይን ወቅት ለተከሰተው የድልድዮች የተፋሰስ አቅምን አለማገናዘብ እና ድልድዮችን አለማካተት መንገዶች ያለ እንከንና ብልሽት የዝናብ ወቅትን ጨምሮ የተፈለገውን ግልጋሎት እስከታቀደላቸው ጊዜ ድረስ ለመስጠት አያስችላቸውም፡፡

184. በዲዛይን ወቅት አሰፈላጊ በሆኑ ቦታዎች ጋር ድሬይልን (የብረት መከላከያዎች) አለማካተት መንገዶች በገደላማ ወይም በኢንባንክመንት (በአፈር ሙሌት) ክፍ የተደረጉ ቦታዎች ላይ ከርቭ የሚኖር ከሆነ በፍጥነት የሚጓዙ ተሽከርካሪዎች መንሸራተት ሊያጋጥማቸው ስለሚችል በአደጋው ሊደርስ የሚችለውን ጉዳት ለመቀነስ አስቸጋሪ ያደርዋል፡፡

185. ለሐረር-ጂጂጋ ፕሮጀክት በዲዛይን ወቅት በቂ/ትክክለኛ ያልሆነ የተፋሰስ (Hydraulic & Structures) ጥናት ማጥናት የውሃን መጠን በማብዛት አላሰፈላጊ ወጪ ሊያስከትል ይችላል። በተቃራኒ (በማሳነስ) ደግሞ የውሃውን መጠን ማስተናገድ የማይችሉ ድሬይኔጅና ድልድዮች መገንባት፤ ብዛታቸውን በስህተት መስራት፤ አስፈላጊ በሆኑ ቦታዎች ላይ አለማካተት በዝናብ ወቅት መንገዶች በጎርፍ መጥለቅለቅ ሳቢያ በህይወትና በንብረት ላይ አደጋ ሊያስከትል ይችላል።

186. ለጎንደር- ደባርቅ እና ለሐረር-ጂጂጋ ፕሮጀክት መንገድ ሥራ ለተከሰቱት የከተማ ክፍል የዲዛይን ችግሮች እኛ እንደተረዳነው በዲዛይን የጥናት ዝግጅት ወቅት ከፕሮጀክቱ ዋና ባለድርሻ አካላት ፍላጎት፣ የወደፊት እቅድ፣ የከተሞችን ማስተር ፕላን መሠረት በማድረግ ያላካተተ ጥናት ተከናውኖ ወደ ትግበራ በመገባቱ ምክንያት የተፈጠረ የዲዛይን ክለሳ መሆኑንና በዚህም ምክንያት የፕሮጀክት የማጠናቀቂያ ጊዜ እንዲራዘም መደረጉ እና ፕሮጀክቱ በወቅቱ በመጠናቀቁ ሊገኝ የሚችለውን የኢኮኖሚያዊ እና ማህበራዊ ጥቅም ያሳጣል፡፡

187. ለጎንደር -ደባርቅ ፕሮጀክት በዲዛይን ክለሳ ምክንያት ለተደረገው አዲስ የመስመር ለውጥ የአካባቢውን መሬት የአፈር ጸባይ ዓይነት፣ የአካባቢ የአየር ሁኔታን የተሟላ መረጃ በማገናዘብ ተስማሚ የመንገድ መስመር መመረጥ ሲገባ በፊት አገልግሎት እየሠጠ የነበረውን መንገድ እንዳለ ከመቀበል የመነጨ መሆኑን ያመለክታል፡፡ በዲዛይን ወቅት ትክክለኛ የሳብ ግሬድ ጥናት መከናወን ነበረበት ይህ ባለመሆኑ የዲዛይን ክለሳ ማከናወንን እና ተጨማሪ የማጠናቀቂያ ጊዜ መራዘም አስከትሏል፡፡

188. ለዛሪማ -ማይጸምሪ በዲዛይን ወቅት ለተከሰተው በመቃብር ቦታ ላይ እንዲያልፍ እና መንገዱ በገደል ውስጥ እንዲያልፍ መደረጉ በዲዛይን ጥናት ዝግጅት የመንገድ መስመር በሚመረጥበት ወቅት አካባቢውን በደንብ ካለመዳሰስ እና በበቂ መረጃ ባለመሰብሰብ በተከናወነ ጥናት መሰረት የተከሰተ መሆኑን ለመገንዘብ ችለናል፡፡

189. ለማይጸምሪ- ሽሬ ለታየው አዳዲስ የፍሳሽ ማስወገጃ ቱቦዎች ጭማሬ እና ዲዛይናቸው የተቀየሩ የፍሳሽ ማስወገጃ ቱቦዎች ዲዛይን መቀየሩ በዲዛይን ዝግጅት ወቅት መንገዱ በሚከናወንበት አካባቢ በቂ የሆነ የሐይድሮሎጂ ጥናት ያልተከናወነ መሆኑን የሚያሳይ ሲሆን ይህም በመሆኑ የፕሮጀክቶችን የማጠናቀቂያ ጊዜ መራዘም ምክንያት ሆኗል፡፡

190. እንዲሁም ለግንደወይን - መካነሰላም በኮንስትራክሽን ሥራ ወቅት በመንገዱ የጎርጅ/ገደላማ/ ክፍል የመስመር ለውጥ በመደረጉ ምክንያት የሥራ መጠን መቀነስ በመታየቱ የፕሮጀክት የኮንትራት ዋጋ ከብር 904,244,638.85 ወደ ብር 828,084,839.18 እንዲቀንስ መደረጉ ተገቢ ቢሆንም ፣ነገር ግን የዲዛይን ጥናት ከመጀመሪያውኑ በጥልቀት ፣የአካባቢውን አስፈላጊና በቂ መረጃዎችን በማገናዘብ ያልተከናወነ መሆኑን ያሳያል፡፡

191. ለእንዳስላሴ - ደደቢት መንገድ ሥራ በትግበራ ወቅት ጥራቱን ለማረጋገጥ በተደረገ ሙከራ የአስፋልት ጥራት መለኪያ ግሬድ መቀየሩ በዝግጅት ወቅት የአካባቢውን የአየር ሁኔታ በበቂ መረጃ ላይ ያልተመሠረተ መሆኑን ያሳያል፡፡፡

__ሁምቦ-አርባ ምንጭ__

192. በዲዛይን ጥናት ውስጥ በኢንባንክመንት ከፍ ተደርጎ መሠራት የነበረበት በአነስተኛ ኢንባንክመንት እንዲከናወን የተደረገ መሆኑ፣ የሃይድሮሎጂ ጥናት በጥልቀት ባለመካሄዱ እና የድሬኔጅ ሥራ በአግባቡ ተጠንቶ ባለመካተቱ በጥናት ዝግጅት ወቅት በተሟላ እና በበቂ መረጃን መሰረት ባለማድረጉ እንደሆነ ተገንዝበናል፡፡ የዲዛይን ለውጥ (ክለሳ) በመደረጉ ለፕሮጀክት አፈጻጸም ጊዜ መጨመር፣ለኮንትራት ዋጋ መጨመር (ለቫርዬሽን) ምክንያት ሊሆን ችሏል፡፡

193. በአጠቃላይ የምህንድስና ዲዛይን ዝርዝር ጥናት በበቂ መረጃ በመመሥረት አለማከናወን የሚሰራውን መንገድ ርዝመት፣ ስፋት፣ ውፍረት፣ መንገዱ የሚያልፍበት አቅጣጫ፣ የሚሰራበት የግንባታ ቁሳቁስ አይነት፣ የድልድይ ደረጃ እና ብዛት የአካባቢውን የአየር ሁኔታ (climatic condition) እና ጂኦሎጂ ጉዳዮች አጠቃላይ የፕሮጀክቱ ስፍር እና ልኬት እና የሚፈጀውን ጊዜ ከፋፍሎ ለመገንዘብና ውሳኔ ለመስጠት የማያስችል ከመሆኑም ባሻገር

ጥራቱን የጠበቀ ሥራ እንዳይከናወን ያደርጋል፡፡ የክትትልና ግምገማ (monitoring and evaluation) ሥራ በተገቢው መንገድ እንዳይከናወን ተጽዕኖ ይኖረዋል፡፡ በመሆኑም ለፕሮጀክት የአፈጻጸም ጊዜ መራዘምን በማስከተል ከፕሮጀክቱ የሚገኘውን የኢኮኖሚያዊ እና ማህበራዊ ጥቅሞች በወቅቱ እንዳይገኙ ያደርጋል፡፡

194. በአማካሪ ድርጅቶች እና መሃንዲሶች የተከናወነውን የአዋጪነት ጥናትን ለዛሪማ - ማይጸምሪ፣ መካነ ሰላም -ግንደወይን፣ ዱር ቤቴ - ሻሁራ፣ ጎንደር - ደባርቅ፣ ሃረር - ጂጂጋ፣ ዛሪማ - ማይጸምሪ፣ መካነ ሰላም - ግንደወይን፣ ማይጸብሪ - ሺሬ፣ ማይጸምሪ - ዲማ፣ ሞጆ - አረርቲ፣ ቡታጂራ -ጉብሬ፣ ሁምቦ አርባ -ምንጭ እንዲሁም የዲዛይን ጥናትን ለጎንደር - ደባርቅ፣ ሐረር - ጂጂጋ፣ ኮምቦልቻ - ወልዲያ፣ ዛሪማ - ማይጸምሪ፣ ማይጸብሪ - ሽሬ፣ ቡታጂራ -ጉብሬ፣ ሁምቦ አርባ - ምንጭ መንገድ ሥራ ፕሮጀክቶች ሙያው ከሚጠይቀው ስታንዳርድ መሠረት የተሟላ መሆኑን አስተያየት (comment) የተሰጠበትን ማስረጃ ማቅረብ አለመቻል ወይም በመረጃነት ጠብቆ አለማስቀመጥ ጥናቱ የተሟላ ይዘት እና ደረጃውን የጠበቀ መሆኑን ለማወቅ አላስቻለም፡፡

195. ለሀረር - ጂጂጋ ፕሮጀክት በቀድሞ የፕሮጀክቱ ተቆጣጣሪ መሀንዲስ አማካኝነት የተላለፉ ከ400 በላይ የሥራ ትዕዛዛት ውስጥ 211 ገንዘብ ነክ መሆናቸው ከምስራቅ ሪጂናል ዳይሬክቶሬት ከቀረበ ማስረጃ ተገልጿል፡፡ ሆኖም በጣም ብዛት ያላቸውን የዋጋ ጭማሪ የሚያስከትሉ የሥራ ትዕዛዞችን በቀድሞ ተቆጣጣሪ መሃንዲሱ መሰጠቱ ተገቢ ሆኖ አልተገኘም፡፡

196. ለሐረር- ጂጂጋ እና ለሁምቦ - አርባምንጭ ፕሮጀክት የዲዛይን ጥናት በትክክል ባለመሠራቱ ክለሳ (ለውጥ) በመደረጉ ምክንያት የተከሰቱ የሥራ ለውጥ፣ የኮንትራት ዋጋ ጭማሪ እና የጊዜ መራዘም ዋናው ምክንያት በፕሮጀክቱ ዝግጅት ወቅት መካተት ያለባቸውን ሥራዎች በመዘንጋት/አለማካተትና የስራውን መጠን ግምት ስህተት በመስራት በተዘጋጁ የዲዛይን ዶኩመንቶች ወደ ትግበራ ከተገባ ለተጨማሪ ስራዎች መፈጠር፣ለዲዛይን ክለሳ፣ የፕሮጀክቶች የማጠናቀቂያ ጊዜ መራዘምና ከዚሁ ጋር ተያይዞ ለሚነሳው የዋጋ ማስተካከያ (Price Adjustment) እና ለተጨማሪ ወጪ ምክንያት ስለሚሆን የዲዛይን ጥናት በዲዛይን ኮንሰልታንት በጥንቃቄ አለመሠራቱ ያመላክታል፡፡

197. ለኮምቦልቻ-ወልዲያ ፕሮጀክት ለተከሰተው ከፍተኛ የዋጋ ጭማሪ ባለስልጣኑ የተለየ ይዘት/ዲዛይናቸው ከተከናወነ በቆየ ዲዛይን ዶኩመንት ወደ ትግበራ ሂደት ከመግባቱ በፊት ሊሰሩ የታሰቡ/የሚገባቸውን ሥራዎች በትክክል ለይቶ እንዲካተቱ ማድረግ

ነበረበት። ይህም የዲዛይን ክለሳ ለማከናወን ተጨማሪ ወጪና ጊዜ ሰለሚሻ ስራ ተቋራጮች ያለስራ የሚያባክኑትን ጊዜ ለመተካት ከሚከተል አላስፈላጊ ክፍያ፣ በስራ መጠን መጨመር ምክንያት ከሚደረግ ዋጋ ማስተካከያ (Unit Rate Revision) እንዲሁም በጊዜ መራዘም የግንባታ ግብዐቶች ዋጋ መናር ምክንያት የፕሮጀክቶች ጠቅላላ ዋጋ ከፍተኛ እንዳይሆን የሚረዳ መሆኑ ሊታወቅ ይገባል፡፤ ስለሆነም አሠራሩ ተገቢ ሆኖ አልተገኘም፡፡

198. ለሐረር- ጂጂጋ የEarth work አይተም በኮንትራት ውል መሠረት የብር 20,192,409.31 የነበረና፣ ከዲዛይን ክለሳ በኋላ ብር 26,013,534.79 ይደርሳል ተብሎ ቢታሰብም በተለያዩ የሥራ ትዕዛዛት ምክንያት በመጀመሪያው አማካሪ መሃንዲስ ብር 58,125,266.39 ክፍያ እንዲፈጸም ተደርጓል፡፡ለዚህም የሥራ መጠን ግምቱ ከፍ በማለቱ ተብሎ የተሰጠው ምክንያት ልዩነቱ በጣም ከፍተኛ በመሆኑ አጥጋቢ ሆኖ አልተገኘም፡፡

199. ለጎሬ-ጋምቤላ ፕሮጀክት በዲዛይን ኮንሰልታንቱ በተዘጋጀ የተሳሳተ የማቴሪያል ሪፖርት መሠረት የኮንትራት ውል በመዘጋጀቱ በዚህም መሠረት ወደ ሥራ ከተገባ በኋላ የውለታውን እስፔሲፊኬሽን የሚያሟላ የሰብቤዝ ማቴሪያል በመታጣቱ የ153 ቀን የጊዜ መራዘም እና ብር 32,603,665.04 ቫርዬሽን መታየት ምክንያት ሆኗል፡፡

200. ለዚህም ምክንያቱ በዲዛይን ኮንሰልታንቱ ለፕሮጀክቱ በአካባቢው የሚገኙ ማቴሪያሎችን ታሳቢ ያደረገ ዲዛይን ባለማከናወኑ፣ ለፕሮጀክት ዋጋ መጨመር እና አፈጻጸም ላይ መጓተትን በማስከተሉ በእኛ አስተያየት የዲዛይን ኮንሰልታንቱ ባዘጋጀው የተሳሳተ የማቴሪያል ጥናት ሪፖርት ተጠያቂ ሊሆን ይገባል፡፡

201. ለጎሬ- ጋምቤላ የካምፕና የኳሪ ሶርስ ቦታዎችን ለስራ ተቋራጭ ዘግይቶ ማስረከብ ጋር በተያያዘ ለተነሳው ብር 64,492,807.5 ክሌይም ባለስልጣኑ እንደዚህ ዓይነት ሥራዎችን መጨረስ የነበረበት በፕሮጀክት ዝግጅት ወቅት በተለይ በአዋጪነት እና በዲዛይን ፊዚቢሊቲ ጥናት ወቅት ወሳኝ ሚና ያላቸውን ባለድርሻ አካላት፣ ከተለያዩ መንግስታዊ ድርጅቶችና መስተዳድሮች ጋር ካለመመካከር እና ካለማሳተፍ የተሟላ የጥናት ዶኩመንት ባለመዘጋጀቱ በተፈጠረ መዘግየት የሥራ ተቋራጩ ክሌይም ሊያነሳ የቻለ በመሆኑ ባለስልጣኑ አለአግባብ ብር 64,492,807.50 ለሥራ ተቋራጩ ሊከፍል እንደቻለ ያመለክታል፡፡

202. ለዛሪማ - ማይጸምሪ ለመንገድ ሥራ የሚውል መሬት ሳይገመት መሬቱን ለተለያየ አገልግሎት የስራ ተቋራጩ የሚጠቀም መሆኑ፣ እንዲሁም የይገመትልን ጥያቄ አፋጣኝ

ምላሽ ሳይሰጥ ከአንድ ዓመት በላይ መቆየት፣ለእንዳስላሴ -ደደቢት ፕሮጀክት ለካሳ ክፍያ የተገመተ ገንዘብ ለባለ መብቶች በወቅቱ አለመላክ፣ለሞጆ-- አረርቲ መንገድ ሥራ ፕሮጀክት የመንገድ ወሰንን (ROW) ቶሎ የማይከበር መሆኑና የካሳ ክፍያ መዘግየት መታየቱ በዝግጅት ወቅት ስለጉዳዩ ተገቢው ትኩረት ያልተሰጠው መሆኑን ያሳያል፡፡

203. ለጎንደር-ደባርቅ ፕሮጀክት ለተገመተ መሬት ገንዘቡ ቶሎ ባለመሰጠቱ አርሶ አደሮቹ ሥራ አናሰራም በማለት የተፈጠረ ችግር እንደነበር መታወቁ፣ ንብረትም ሆነ መሬት ላልተነካባቸው አራት ግለሰቦች ብር ያለ አግባብ 27,391.84 ካሳ የተሰጠ መሆኑ መታወቁና፣ ለሥራ ተቋራጩ የሚሠሩ የውጭ አገር ዜጎች (ቻይናውያን) በሌሎች ሠራተኞች ላይ ግጭት እየፈጠሩ መሆኑ መገለጹ፣በአጠቃላይ እነዚህ ሁኔታዎች ለፕሮጀክቱ የሥራ አፈጻጸም ላይ መጓተትን እንደሚያስከትሉ ይታመናል፡፡

204. ለማይጸምሪ-ሽሬ የመንገድ ሥራ ፕሮጀክት የሥራ ተቋራጩ መሣሪያዎችን/ማሺነሪዎችን በበቂ ሁኔታ አለመጠቀሙ መታወቁና እንዲሁም የሰው ሃይሉን በአግባቡና በትክክል አቅዶ ያለማቀናጀት በድሬኔጅ ስትራክቸር ሥራዎች የተስተዋለ መሆኑ፣ ሪፖርት መቅረቡ፣ በፕሮጀክት የአሰራር ሂደት ላይ ችግር እንዳደረሰ ይታመናል፡፡

205. እንደዚሁም በናሙና ተመርጠው በኦዲት የታዩት እነዚህ ፕሮጀክቶች በኮንትራቱ ዋጋ መሠረት መከናወናቸው፣የፊዚካል እና የፋይናንስ እቅድ አፈጻጸማቸው ሲገመገም ፦

- የጎንደር-ደባርቅ እስከ ሰኔ(June) 2011 ድረስ ያለው የፊዚካል እቅድ 56.02ኪ.ሜ ሲሆን አፈጻጸሙ 36.64 ኪ.ሜ ከእቅዱ በ19.38 ኪ.ሜ የሚያንስ መሆኑ፣
- የማይጸብሪ - ሽሬ እስከ (june) 2011 ድረስ ያለው የፊዚካል እቅድ 41.17ኪ.ሜ ሲሆን አፈጻጸሙ17.78ኪ.ሜ በመሆኑ ከእቅዱ በ 23.39 ኪ.ሜ የሚያንስ መሆኑ፣
- የእንደስላሴ-ደደቢት እስከ June 2011 ድረስ ያለው የፊዚካል እቅድ 56.12 ኪ.ሜ ሲሆን አፈጻጸሙ 40.49 ኪ.ሜ በመሆኑ ከእቅዱ በ 15.63 ኪ.ሜ የሚያንስ መሆኑ፣
- ለዛሪማ-ማይጸምሪ አጠቃላይ እስከ September 2011) ድረስ ያለው የፊዚካል እቅድ 55.55% ሲሆን አፈጻጸሙ 14.91% መሆኑ ከእቅዱ በ 40.64% የሚያንስ አፈጻጸም ማሳየቱ፣
- የሐረር-ጂጂጋ እስከ sept 2011ድረስ ድረስ ያለው የፊዚካል እቅድ 103.60ኪ.ሜ. ሲሆን አፈጻጸሙ 92.75 ኪ.ሜ. መሆኑ ከእቅዱ በ 10.85.ኪ.ሜ. የሚያንስ አፈጻጸም ማሳየቱ፣

- ሁምቦ-አርባ ምንጭ እስከ ጥቅምት 30/2004 ድረስ ያለው የፊዚካል እቅድ 106 ኪ.ሜ ሲሆን አፈጻጸሙ 55 ኪ.ሜ. በመሆኑ አፈጻጸሙ ከእቅዱ በ 51ኪ.ሜ. የሚያንስ መሆኑ፣

በአጠቃላይ ፕሮጀክቶች በታቀደላቸው የፊዚካል እቅድ ያልተጠናቀቁ /የማይጠናቀቁ /መሆናቸው ተረጋግጧል፡፡

206. **እንዲሁም የፕሮጀክቶች በኮንትራት ውል መሠረት ለመከናወናቸው ሲታይ፦**

የሐረር -ጂጂጋ መንገድ ሥራ ከመጀመሪያ ኮንትራት ዋጋ ብር 346,262,115.22 በመከለስ ብር 417,821,728.57 መሆኑ፣ ለሁምቦ - አርባ ምንጭ ከመጀመሪያ ኮንትራት ዋጋ ብር 380,204,197.21 በመከለስ ብር 521,783,421.62 (37%) መሆኑ፣ ለኮምቦልቻ - ወልዲያ ከመጀመሪያ ኮንትራት ዋጋ ብር ብር 360,639,363.55 በመከለስ ብር 932,921,141.70 (158%) መሆኑ፣ ለጎንደር - ደባርቅ ከመጀመሪያ ኮንትራት ዋጋ ብር ብር690,779,965.26 በመከለስ ብር 743,132,123.39 (7.57%) መሆኑ፣ እንዲሁም ለጎሬ -ጋምቤላ ከመጀመሪያ ኮንትራት ዋጋ ብር 750,900,145.00 በመከለስ ብር 1,011,673,832.90 (33%) መሆኑን ፣ለዚህም የተለያዩ ምክንያቶች ቢሰጥም እኛ እንደተረዳነው ባልተሟላ እና የጥራት ደረጃውን ጠብቆ ባልተከናወነ የዲዛይን ስፔሲፊኬሽን መሠረት በተዘጋጀ የኮንትራት ዶኩመንት (Poor contract document) መሆኑን ለማወቅ ተችሏል፡፡

207. **በናሙና ለኦዲት በተመረጡ የመንገድ ሥራ ፕሮጀክቶች በመጀመሪያ በተከናወነው የዲዛይን ጥናት እና የትግበራ ሥራ በተጀመረበት ጊዜ መካከል ያለው ልዩነት ሲታይ፦**

የቡታጂራ- ጉብሬ የምህንድስና ዲዛይን ጥናት የተከናወነበት ጊዜ እና የመንገድ ሥራው የተጀመረበት ጊዜ መካከል 2 ዓመት ልዩነት፣ ሐረር- ጂጂጋ 1 ዓመት ከ1ወር፣ መካነ ሰላም - ግንደወይን 1ዓመት ከ2ወር፣ ዛሪማ - ማይጸምሪ 2 ዓመት ያህል፣ ማይፀብሪ – ሽሬ 1ዓመት ያህል፣ ጎንደር - ደባርቅ 2 ዓመት ያህል እንዲሁም ሁምቦ - አርባ ምንጭ መንገድ ሥራ ፕሮጀክት ሁለት ዓመት መሆኑን ከየፕሮጀክቶቹ የዲዛይን ጥናት ዶኩመንት እና ኮንትራት ዶኩመንት ለማወቅ ተችሏል፡፡ በጥናት እና በትግበራ መካከል ከፍተኛ የጊዜ ልዩነት መኖሩ በዲዛይን ላይ ለውጥ ክለሳ እንዳስከተለ ለመረዳት ተችሏል፡፡ ስለሆነም የዲዛይን ጥናቶች ይዘታቸው የተለየ መሆኑ (በይዘት ለውጥ ምክንያት ተጨማሪ ሥራዎችን ሳያካትቱ (ወቅታዊ መረጃን ሳያገናዝቡ) እየታወቀ ወደ ጨረታ ሂደት መገባቱ ተገቢ ሆኖ አላገኘነውም፡፡

208. ለማይጸምሪ -ዲማ ፕሮጀክት ለብር 183,454,445.13 የሚያወጣ ተጨማሪ የሥራ ዓይነት ያለጨረታ ለሥራ ተቋራጩ መሰጠቱ በፕሮጀክት የእቅድ ዝግጅት ወቅት ፕሮጀክቱ የወደፊት ሁኔታውን መሠረት በማድረግ በትክክል እና በተሟላ መረጃ ላይ የተመሰረተ ጥናት አለመሆኑን የሚያመለክት ሆኖ ተገኝቷል፤፤

209. ለመንገድ ሥራ ፕሮጀክቶች ከፕሮጀክት ምልመላ ጀምሮ እስከ ድህረ ትግበራ ድረስ ያሉት መረጃዎች በባለስልጣኑ በተደራጀ መልክ የማይያዙ መሆኑ፣

210. ለጎሬ - ጋምቤላ እና ለሞጆ - አረርቲ የመንገድ ሥራ ፕሮጀክቶች ተሳታፊ የሥራ ተቋራጮች ያቀረቡት የኮንትራት ዋጋ ለኦዲት ተጠይቆ አለመቅረቡ፣

211. ተጠናቀው አገልግሎት መስጠት በጀመሩ ከፍተኛ ኢኮኖሚያዊ ጠቀሜታ ያላቸው የመንገድ ሥራ ፕሮጀክቶች ላይ የድህረ ትግበራ ግምገማ ባለመከናወኑ በፕሮጀክት ዓላማዎች የተገኙ የግብ ስኬቶችን እና ኢኮኖሚያዊ/ማህበራዊ ለውጦችን ለማረጋገጥ የማያስችል መሆኑን፣ለመረዳት ተችሏል፡፡

212. በአጠቃላይ ባለስልጣኑ ሁኔታዎችን ከጊዜ ወደ ጊዜ ለማሻሻል ጥረት እያደረገ መሆኑ ቢታይም ከላይ እንደተመለከተው ለመንገድ ሥራ ፕሮጀክቶች በአማካሪዎች የሚዘጋጀውን የአዋጪነት እና የዲዛይን ጥናት ዝግጅት በተሟላ መረጃ እና ሙያው በሚጠይቀው ደረጃ መሠረት መከናወኑን ሳይረጋገጥ ወደ ትግበራ የሚገባ ከሆነ እንዲሁም በፕሮጀክት ትግበራ ወቅት የሥራ ተቋራጮች በኮንትራት ዶኩመንቱ ስፔፊኬሽን መሠረት እያከናወኑ ለመሆኑ አስፈላጊው ክትትል እና ግምገማ ካልተደረገ ለተለያዩ ቫርዬሽን የሚያስከትሉ ሥራዎች የሚከሰቱ መሆኑ፣ ለፕሮጀክቶች የማጠናቀቂያ ጊዜ ለመራዘም፣ ለፕሮጀክት ዋጋ መጨመር እና እንዲሁም በጥራት ላይ አሉታዊ ተጽዕኖ ስለሚያሳድር በሚቀጥለው የሪፖርቱ ክፍል በኦዲቱ ወቅት የተገኙትን የአሰራር ግድፈቶችና ድክመቶች ሊያርሙና በአጠቃላይ ፕሮጀክቶችን በብቃትና በኢኮኖሚ እና ውጤታማ በሆነ መንገድ የጥራት ደረጃቸውን ጠብቀው እንዲተገበሩ ያስችላሉ ተብለው የታመነባቸው የማሻሻያ ሃሳቦች ቀርበዋል፡፡

ክፍል አራት

የማሻሻያ ሀሳቦች

የመንገድ ሥራ ፕሮጀክቶችን ምልመላ እና አመራረጥ ላይ የመምረጫ መሥፈርትን በተመለከተ

213. በባለስልጣኑ ደረጀቸው ከፍ ተደርገው የሚገነቡ ነባር መንገዶች እንዲሁም አዲስ የሚገነቡ ዕጩ የመንገድ ፕሮጀክቶችን ለመምረጥ ጥቅም ላይ የሚውሉ መመዘኛዎች መለያ መስፈርት(መመዘኛዎች በተቀመጠላቸው ነጥቦች መሠረት በመገምገም ቅድሚያ የሚሰጠውን ፕሮጀክት ቅድሚያ በመስጠት ሊሠራ ይገባል፡፡፡

የምህንድስና የዲዛይን ጥናት በተሟላ መንገድ ያልተዘጋጀለት ፕሮጀክትን በተመለከተ

214. አማካሪ መሃንዲሶች የዲዛይን ሥራውን መንገዱ በሚሰራበት አካባቢ በመገኘትም ጭምር ስለአካባቢው ትክክለኛ መረጃ በመሰብሰብ ጥራቱን የጠበቀ የዲዛይን ዶኩመንት ማዘጋጀት ይገባል፡፡

ለሐረር -ጅጅጋ መንገድ

215. አማራጮች ከመንገድ ርዝመት፣አቀበትና ቁልቁለት(Grade) አንፃር የተሻሉ መሆናቸውን፣ ለግንባታና ጥገና ምቹ መሆናቸውን፣ መንደሮችን ተጠቃሚ በማድረግ እድገታቸውን የሚያፋጥን መሆኑን፣የሚያስከትሉት የአካባቢና ማህበራዊ ቀውስ (የነዋሪዎች መፈናቀል) እንዲሁም ለዲዛይን፣ ለኮንስትራክሽንና ለጥገና ቀላልና ኢኮኖሚካል መሆናቸው በመፈተሽ የተሻለና አዋጭ የሆነ የመንገድ መስመር መመረጥ ይኖርበታል።

216. ባለስልጣኑ በዲዛይን ጥናት ወቅት ብቃት ያላቸውን አማካሪዎችን በመምረጥ የጥናት ስራውንም መከታተል ይኖርበታል፡፡ የዲዛይን አማካሪዎች በመንገድ ሥራ የዲዛይን ጥናት ወቅት ስለፕሮጀክቱ የአየር ጸባይ ሁኔታ በበቂ መረጃ ላይ በመመስረት ደረጃውን የጠበቀ ጥናት ማከናወን ይኖርባቸዋል፡፡

217. ባለስልጣኑ ለማከናወን ያሰባቸውን የመንገድ ሥራ ፕሮጀክቶችን ይዘት በቅድሚያ መለየት ያኖርበታል፡፡በዲዛይን ይዘት አማካኝነት የሚሠሩ ሥራዎች በሙሉ በመለየት አማካሪ መሃንዲሶችን ለዲዛይን ሥራ ለውድድር ሲጋብዝ እያንዳንዱን ሥራ በዲዛይን

ፕሮግራም(አሽናፊው መሃንዲስ ለሚያከናውናቸው ዲዛይኖች የሥራ መዘርዝር) ላይ መካተታቸውን ማረጋገጥ እንዲሁም አሸናፊው አማካሪ መሃንዲስ የሚያከናውናቸውን ዲዛይኖች በየደረጃው ትክክለኛነቱን ማረጋገጥ እና ለተገባው የውለታ መርሃ ግብር መሠረት እየተካሄደ መሆኑን መከታተል ይኖርበታል፡፡

218. በቀድሞው የሐረር-ጂጂጋ ፕሮጀክት ተቀጣጣሪ አማካሪ መሃንዲስ (Roughton & Partners International LTD) አማካኝነት ለተቋራጩ የተላለፉ ከ400 በላይ የሥራ ትዕዛዛት (Engineer’s Instruction) ጋር በተያያዘ የተነሱ ጉዳዮች ይህ ሪፖርት እስከቀረበበት ድረስ እልባት ያላገኙ ሲሆን በሚመለከተው አካል ትዕዛዛቱ ተገቢ መሆናቸውን እንዲሁም ያስከተሉት ዋጋ ጭማሪ ተጣርቶ ለውሳኔ መቅረብ ይኖርበታል።

219. የመንገድ ዲዛይን ስራ ከከተማ ውጭ የሚገኝ መንገድ ዲዛይን በተጨማሪ ከከተሞች ማስተር ፕላን ጋር የተጣጣመ የከተማ መንገድና የፍሳሽ ማስወገጃ ሲስተምን ታሳቢ ተደርጎ መከናወን ይኖርበታል። በተጨማሪም የከተሞችና የመንደሮች የመንገድ ዲዛይን በተገቢው የዲዛይን ስታንዳርድና CrossSection ቢከናወን ለትራፊክ ፍሰቱ አመቺ ሁኔታን ይፈጥራል።

በአማካሪ ድርጅቶች የተከናወነውን የአዋጪነት ጥናት በባለስልጣኑ ባለሙያዎች የተገመገመበት (comment) ማስረጃ አለመቅረቡን በተመለከተ ፡

220. ባለስልጣኑ በአማካሪ መሃንዲስ የተዘጋጁ የአዋጪነት ጥናት ዶኩመንቶችን ከሶሻል፣ ኢኮኖሚ እና ሙያው ከሚፈልገው ደረጃ አንጻር የተሟላ ይዘት ያላቸው መሆናቸውን በራሱ ባለሙያዎች በመገምገም የሚሰጡ አስተያየቶችን በፋይል መያዝ ይኖርበታል፡፡

በአማካሪ መሃንዲሶች የተከናወነውን የዲዛይን ጥናት በባለስልጣኑ ባለሙያዎች የተገመገመበት (comment) ማስረጃ ስለመቅረቡ በተመለከተ

221. በአገራችን ውስጥ የሚካሄዱ የመንገድ ስራ ፕሮጀክቶች የሚያገለግል ለዲዛይን ጥናትና ጥራታቸውን የጠበቁ መንገዶችን ለመገንባት በባለስልጣኑ በተዘጋጀው (Design Manual and Standard Specification) መሠረት የተከናወኑና የሚከናወኑ መሆናቸውን ማረጋገጥ ይኖርበታል፡፡

ለመንገድ ሥራ ፕሮጀክቶች የጥናት ዶኩመንት የቅድመ ትግበራ ግምገማ (appraisal) የማይከናወን መሆኑን በተመለከተ

222. በገንዘብና ኢኮኖሚ ልማት /ሚ/ር የመንገድ ሥራ ኘሮጀክቶች ወደ ግንባታ/ትግበራ ሥራ ከመግባታቸው በፊት የቅድመ ትግበራ ግምገማ መመሪያን በመጠቀም የቴክኒካዊ፣ አካባቢ ልማትና ጥበቃ፣ ማህበራዊ፣ ተቋማዊ፣ ፋይናንስ እና ኢኮኖሚያዊ ጉዳዮች መገምገም ይኖርባቸዋል፡፡

ከመጀመሪያ ዲዛይን ጥናት ክለሳ(ለውጥ) ምክንያት የተከሰተ የሥራ ለውጥ፣ የኮንትራት ዋጋ ጭማሪ እና የጊዜ መራዘሞችን በተመለከተ

ሁምቦ-አርባ ምንጭ የመንገድ ሥራ ፕሮጀክት

223. ከፍተኛ ለሆነው የስራ መጓተት ምክንያቶች አንዱ የሥራ ተቋራጩ የፋይናንስ አቅም ማነስ በመሆኑ የስራ ተቋራጩ ከባለስልጣኑ ጋር በገባው የኮንትራት ውል መሠረት ለፕሮጀክቱ ሥራ ተገቢውን ትኩረት በመስጠት የፋይናንስ አቅም ማነስ ችግሩን የሚቀርፍበትን መንገድ በመፈለግ በኮንትራቱ መሠረት ሥራውን ማከናወን ይኖርበታል፡፡

224. ተቋራጩ ሰራተኞችን በየጊዜው መቀየር በሥራ ክንውን ላይ አሉታዊ ተፅዕኖ ስለሚያሳድር ልምድ ባላቸው መሃንዲሶች ፕሮጀክቱ ሊያከናውን ይገባል፡፡

የምህንድስና (ኢንጂነሪንግ) የሥራ መጠን ግምት አሰጣጥ ላይ የተከሰተ ችግርን በተመለከተ

225. ለማይጸምሪ -ዲማ ፕሮጀክት ፕሮጀክቱ የመጀመሪያ የጨረታ ዶኩመንት ያዘጋጀው መሃንዲስ በስራ መጠን ግምት ስህተት ምክንያት በድጋሚ በተደረገ ልኬት የተከሰተው ብር 20,005,781.34 ቫሪዬሽን ምክንያት የሆነው የዲዛይን ኮንሰልታንት ተጠያቂ መሆን ይገባዋል። ለወደፊቱ ባለስልጣኑ የጨረታ ዶኩመንት የሚያዘጋጁ ኮንሰልታንቶችን የተገመተ የስራ መጠን ወቅቱን ባገናዘበ ዋጋና በትክክለኛ የስራ መጠን መሆኑን የሚያጣራበት ስልት ሊኖረውና ኮንሰልታንቶችን ተጠያቂ የሚያደርግ አሰራር በባለስልጣኑ ሊኖረው ይገባል።

ለፕሮጀክቶች በየደረጃው ለተከናወነ ሥራ የሚፈጸም ክፍያን በተመለከተ

226. ባለስልጣኑ በፕሮጀክቶች ላይ በየጊዜው የተሠራውን ሥራ በኮንትራት ዶኩመንቱ በተቀመጠው ስፔሲፊኬሽን መሠረት መሆኑን በማረጋገጥ ክፍያ መፈጸም ይኖርበታል፡፡

የይገባኛል ጥያቄ (ክሌይም) በተመለከተ

227. ባለስልጣኑም የፕሮጀክቶችን የኳሪ ሶርስና የካምፕ ሳይቶችን በወቅቱ ለስራ ተቋራጭ በማስረከብ ከአላስፈላጊ ክሌይምስና ተጨማሪ ወጪ እንዳይኖር ማድረግ ይኖርበታል።

228. ባለስልጣኑም የመንገድ ሥራ ፕሮጀክቶችን ብቃት ባላቸው እና ተጠያቂነት በሚሰማቸው አማካሪ መሃንዲሶች እንዲከናወን ማድረግ ይኖርበታል፡፡ እንዲሁም በዲዛይን ኮንሰልታንት የሚዘጋጁ የዲዛይን ዶክመንት አካል የሆኑ የተለያዩ ሪፖርቶችን የባስልጣኑ ጥራታቸውን የጠበቁ ለመሆናቸው መገምገም ይኖርበታል፡፡

229. ለእያንዳንዱ የመንገድ ሥራ ፕሮጀክት በፕሮጀክት ዝግጅት ወቅት ወሳኝ ሚና ያላቸውን የፕሮጀክቱ ባለድርሻ አካላት ጋር በመመካከር የተሟላ የፕሮጀክት ዝግጅት መከናወን ይኖርበታል፡፡

የመንገድ ወሰንን በወቅቱ አለማስከበር እና የካሳ ክፍያ መዘግየት በተመለከተ

230. ከመንገድ መብት ማስከበር ጋር በተያያዘ (ሮው ኢሹ) እና ሌሎች ከክሌም ጋር የተያያዙ በኮንትራክተሩ የሚነሱ ጉዳዮች እንዲሁም የአካባቢ አስተዳደር ጥያቄዎች በፕሮጀክቱ የአዋጪነት ጥናት በሚከናወንበት ወቅት ትኩረት ተሰጥቶ ቢጠና እና ቢከናወን ፕሮጀክቱን አስቀድሞ መገመት እና መፍታት የሚቻሉ ጉዳዮችን በመቅረፍ ፕሮጀክቱን ያለመጓተት ለማከናወን ያስችላል፡፡

231. የትግበራ ሥራው ከመጀመሩ በፊት የROW (right of way) የካሳ ኮምፐንሴሽን ችግር ለመፍታት ባለስልጣኑ (ERA) አስቀድሞ ከዲዛይነሩ ጋር (clearማድረግ) ጉዳዩን መጨረስ ይኖርበታል፡፡

232. ከፍተኛ የROW (Right of way) ጉዳይ ያለባቸውን የመንገድ ሥራዎች ባለከስልጣኑ የROW agent በሙሉ ጊዜው እንዲሠራ በአካባቢው መመደብ ይኖርበታል፡፡

233. ከባለስልጣኑ ለኦዲት ሪፖርቱ በተሰጠው መልስ ከ ROW ጋር ተያያዥነት ያላቸውን ጉዳዮች ለመፍታት የሚያስችል መርሃ-ግብር አዘጋጅቶ አፈጻጸሙን በየጊዜው የሚከታተልበት ሥርዓት ዘርግቶ እየተንቀሳቀሰ መሆኑን እና ባለሙያም በሙሉ ጊዜው

በፕሮጀክቱ ቦታ ላይ በመመደብ የንብረት ግምትና የማስነሳት ሥራዎችን በወቅቱ እያከናወነ መሆኑን ገልጿል፡፡

ከፕሮጀክት ባለድርሻ አካላት ጋር ያለ ግንኙነትን በተመለከተ

234. ለማንኛውም የመንገድ ሥራ ፕሮጀክት በጥናት ዝግጅት ወቅት የፕሮጀክቱን ባለድርሻ አካላትን በመለየት ፍላጎታቸውን በመረዳት ስትራቴጂክ እቅዳቸውን በመከለስ የተለያዩ ግብዓቶችን በመጠቀም በፕሮጀክት ትግበራ ወቅት የጊዜ መራዘም እና የዋጋ መጨመር እንዳይኖር መደረግ ይኖርበታል፡፡

የፕሮጀክት ማኔጅመንት ዘዴዎችን በተገቢው መንገድ ተግባራዊ ስላለመደረጉ

235. የስራ ተቋራጮች የፕሮጀክት ማኔጅመንት ዘዴዎች (የፕሮጀክት እቅድ፣ ክትትል፣ ማቀናጀት የሃብት አስተዳደር እና አጠቃቀም የመሳሰሉትን ተግባራዊ ማድረግ ይኖርባቸዋል፡፡ ይህንን ተቆጣጣሪ መሃንዲስ ተግባራዊ መሆኑን ማረጋገጥ ይኖርበታል፡፡

236. ባለስልጣኑም የማኔጅመንት ችግር ያለባቸውን አገር በቀል ተቋራጮች ስልጠና በመስጠት ችግራቸውን ለመቅረፍ እገዛ መስጠት ይኖርበታል፡፡

ፕሮጀክቶች በታቀደላቸው ጊዜ እና የኮንትራት ዋጋ የማይጠናቀቁትን በተመለከተ

237. በውሉ ከተጠቀሰው የማጠናቀቂያ ጊዜ የግንባታ ሥራው ባለመጠናቀቁ በግንባታ ማቴሪያሎች ዋጋ መናር ሳቢያ የሚከፈል የዋጋ ማስተካከያ ስለሚኖር ባለስልጣኑን ተጨማሪ ወጪ ስለሚያስወጡ እና ከጊዜ ጋር ተያያዝነት ያላቸው የሥራ አይነቶችን ክፍያ ሰለሚያስጨምሩ የመንግስት ሃብት አለአግባብ እንዲባክን መንገድ ይከፍታል፡፡ ስለዚህ የሥራ ተቋራጮች የመንገድ ፕሮጀክቶቹን በኮንትራት ውሉ መሠረት በታቀደላቸው ጊዜ ማጠናቀቅ ይኖርባቸዋል፡፡ባለስልጣኑም በሥሩ የሚካሄዱ የመንገድ ሥራ ፕሮጀክቶችን የሥራ ተቋራጮች አጥንተው ባቀረቡት እና በፀደቀላቸው እቅድ ፣የኘሮጀክት ማጠናቀቂያ ገንዘብ፣ መጠንና የጊዜ ገደብ ውስጥ ሥራቸው እንዲጠናቀቅ የቅርብ ክትትልና ቁጥጥር መደረግ ይኖርበታል፡፡ ለሚፈጠረው የማጠናቀቂያ ጊዜ መራዘም ተጠያቂ የሚሆኑበት አሰራር ሊኖር ይገባል፡፡

238. የኮንትራክተሮችን የፋይናንስ አጠቃቀምና አያያዝ ለማሻሻል የፕሮጀክት የፋይናንስ ማኔጅመንት ኮርስ ተጠናክሮ ሊሰጥ ይገባል ፡፡

239. ባለስልጣኑ የካበተ ልምድ ያላቸው እና ብቃት ያላቸው ባለሙያዎችን ሊኖሩት እና የፕሮጀክቶችን አፈጻጸም በተጠናከረ መንገድ ሊከታተል ይገባል፡፡

በናሙና በተመረጡ የመንገድ ፕሮጀክቶች በእቅድና በአፈጻጸም መካከል የታየ ልዩነትን በተመለከተ

240. በተለያዩ ምክንያቶች የሚከሰተውን የመንገድ ፕሮጀክቶች የእቅድ አፈጻጸም አናሳ መሆን የሥራ ተቋራጮች በእቅድ ዝግጅት ወቅት ባላቸው የሰው ሃይል፣ ሐብት እና መሣሪያዎች እንዲሁም የኮንትራት ውሉን መሠረት በማድረግ ተግባራዊ ሊሆን የሚችል እቅድ ማዘጋጀት ይኖርባቸዋል፡፡ በትግበራ ወቅትም ሥራዎችን ቅደም ተከተላቸውን ጠብቀው መሠራታቸውን ክትትል በማድረግ ልዩነቶችን ማስተካከያ እርምጃዎችን በመውሰድ በእቅዳቸው መሠረት መፈጸም ይኖርባቸዋል፡፡ ባለስልጣኑም አገር በቀል የሆኑትን ተቋራጮች የአቅም ችግር ያለባቸውን አቅም በመገንባት፣ እንዲሁም የቴክኒክ እገዛም በመስጠት አፈጻጸማቸውን እንዲሻሻል እገዛ ማድረግ ይኖርበታል፡፡

241. እንዲሁም በኮንትራክተሩ በኩል ሥራዎችን ለምሳሌ እንደ ድልድይ (ፓይፕ - ከልቨርት..የመሳሰሉትን ለ sub contractor (sub-let) የመስጠት አሰራር (ልምድ) ቢኖር የፕሮጀክት አፈጻጸም እንዲፈጥን እንዲሁም የሥራ እድልም እንዲፈጠር የሚረዳ በመሆኑ አሠራሩ ተግባራዊ የሚደረግበት ሥርዓት ከተቋራጮች ጋር በመመካከር ሊዘረጋ ይገባል፡፡

ለፕሮጀክቱ በተጠናለት የዲዛይን ወቅት (ጊዜ) እና ትግበራ በተጀመረበት ወቅት መካከል የታየ የጊዜ ልዩነትን በተመለከተ

242. ለማንኛውም የመንገድ ሥራ የዲዛይን ጥናት ከተከናወነ በኋላ በተቻለ መጠን ወደ ትግበራ ሊገባ ይገባል፡፡

243. ትግበራው በተለያየ ምክንያት ቢዘገይ እንኳ ሥራው ለተቋራጭ ከመሰጠቱ በፊት በቦታው ላይ የተከሰተ አዲስ ለውጥ ስለመኖሩ ማጣራት ያስፈልጋል፡፡ ቀድመው የተዘጋጁ ዲዛይኖችንም ወደ ጨረታ ከመግባቱ በፊት መከለስ ይኖርበታል፡፡

ለሥራ ተቋራጭ በተጨማሪ ለሚሰጥ ከፍተኛ የስራ መጠን ጨረታ ሳይከናወን የተሰጠን በተመለከተ፣

244. ባለስልጣኑ ለማንኛውም የመንገድ ሥራ ፕሮጀክት የረዢም ጊዜ እቅድን እና ፍላጎትን መሠረት በማድረግ የአዋጪነት እና የዲዛይን ጥናትን በተሟላ የተከናወነ መሆኑን ከተረጋገጠ በኋላ ወደ ጨረታ ሂደት መግባት ይኖርበታል፡፡

ለመንገድ ሥራ ፕሮጀክቶች የመረጃ ሥርዓት በተሟላ ሁኔታ መያዝን በተመለከለተ

245. እያንዳንዱ የመንገድ ሥራ ኘሮጀክት ከመነሻ ጥናት ጀምሮ የኘሮጀክቱ ሥራ እስከ ተጠናቀቀበትና የትግበራ ሥራ እስከ ጀመረበት ጊዜ ያለውን ሂደት (የድህረ ግምገማን ጨምሮ) መረጃ ተዘጋጅቶላቸው ሊያዙ ይገባል፡፡ መረጃዎቹም በባለስልጣኑ እና በገንዘብና ኢኮኖሚ ልማት ሚኒስቴር ሊገኙ ይገባል፡፡ ለዚህም እንዲሆን ተገቢው የመረጃ አያያዝና ልውውጥ ሥርዓት መዘርጋት አለበት፡፡

የድህረ ትግበራ ግምገማ ስራን በተመለከተ

246. ከፍተኛ የኢኮኖሚና ማህበራዊ አስተዋፅኦ ያላቸው የመንገድ ሥራ ኘሮጀክቶች በቅድሚያ እየተለዩና የድህረ ትግበራ ግምገማ የሚያስፈልጋቸው መሆኑም በቅድሚያ እንዲታወቁ በማድረግ፣ እቅድ በማዘጋጀትና ጉዳዮ የሚመለከታቸውን አካላት ተሣታፊ በማድረግ የድህረ ትግበራ ግምገማ የሚከናወንበት ሥርዓት እንዲዘረጋ መደረግ አለበት፡፡ የግምገማ ውጤቱም ሪፖርት ተዘጋጅቶለት ለውሣኔ ሰጪ አካላት ሊቀርብና በመረጃነትም ሊጠበቅ ይገባል፡፡

በመጨረሻም በኦዲት ወቅት የባለስልጣኑ መ/ቤት፣ የየፕሮጀክቶቹ የሥራ ተቋራጮችን እና አማካሪ መሃንዲሶች በኦዲቱ ወቅት ስላደረጉልን የሥራ ትብብር እናመሰግናለን፡፡

አባሪ-1

የኦዲት መመዘኛ መስፈርቶች (Evaluative Criteria)

ኦዲት ተደራጊዉ መ/ቤት፡- የኢትዮጽያ መንገዶች ባለሥልጣን

የኦዲት አካባቢ፡- የመንገድ ፕሮጀክቶች አፈጻጸም

የኦዲት ትኩረትአ ቅጣጫዎች **Audit Issues**	**የኦዲት መስፈርቶች /Evaluative Criteria/**
1.1በባለስልጣኑ ሥር የሚከናወኑ ማንኛውም የመንገድ ሥራ ፕሮጀክቶች (የመንገድ ግንባታ፣ ማሻሻል እና ማጠናከር) ወጥነት ባለው ስርዓት የሚዘጋጁ ፣ የቅድመ ትግበራ ግምገማ የሚከናወን፣ የሥራ አፈጻጸም ክትትልና ግምገማ ሥርዓት የተዘረጋ እና የርክክብ እና የድህረ ትግበራ ግምገማ የሚከናወን መሆኑን ማጣራት፣	1.የመንገዶች ግንባታ፣ ማጠናከሪያ እና ማሻሻያ ፕሮጀክቶች የመምረጫ መስፈርት(መመዘኛ) ሊኖር ይገባል፣ • የመመዘኛ መስፈርቱም በዋነኛነት ለእድገት ከፍተኛ አስተዋጽኦ የሚያበረክቱትን (የኢኮኖሚ ዘርፎች ግብርና፣ ማእድን፣ ቱሪዝም፣ ኢንዱስትሪ ………/ በመለየት ቅድሚያ ትኩረት የሚሰጥ ሊሆን ይገባል፣
	2. ለመንገዶች ግንባታ ፣ ማጠናከሪያ እና ማሻሻያ ፕሮጀክቶች የቅድመ አዋጪነት እና የአዋጪነት ጥናት ሰነድ ሊዘጋጅቶ ተግባራዊ መደረግ አለበት፣
	3.ለማንኛውም የመንገድ ግንባታ፣ ማሻሻል እና ማጠናከር ሥራ ፕሮጀክት የቴክኒካዊ ደረጃዎችን የሚያሳይ ዝርዝር የኢንጂንሪንግ ዲዛይን ሊዘጋጅለት ይገባል፡
	4.በመንገድ ሥራ ፕሮጀክት ሊሳተፉ የሚገባቸው አጋር ድርጅቶች በቅድሚያ ተለይተው ሊታወቁ፣ ኃላፊነታቸው በዝርዝር ተለይቶ በጽሁፍ እንዲደርሳቸው ሊደረግ እና በውይይት ስምምነት ላይ ሊደረስ ይገባል፡፡
	5.የመንገድ ሥራ ፕሮጀክት የዲዛይን ጥናት ሰነድ ዝርዝር ላይ የእቅድ አፈጻጸም መርሃግብር ሊኖረው ይገባል፣ • መርሃ ግብሩ ሠነድም ላይ የወጪ ግምት፣ የተመደበ ሀብት፣ (የሰው ሀይልና ማቴሪያል)

	የቁጥጥር ስርዐት እና ፕሮጀክቱ ሥራ የሚጀምርበትና የሚጠናቀቅበት ቀን መገለጽ አለበት፣
	6. በቅድመ አዋጪነት ጥናት ተቀባይነት ባገኙ የመንገድ ሥራ ፕሮጀክቶች አዋጪነት ጥናት በማከናወን ፕሮጀክቱ ሊያመጣ የሚችለውን ውጤት በመገምገም በሠነዱ ላይ እንዲገለፅ መደረግ ይኖርበታል፣
	7.ለከፍተኛ መንገድ ሥራ ፕሮጀክቶች የአካባቢ ግምገማ ጥናት (environmental impact assessment) ተከናውኖ በአካባቢ ጥበቃ ባለስልጣን መፈቀድ አለበት፡፡
	8.ማንኛውም የመንገድ ሥራ ፕሮጀክት የአዋጪነት እና የዲዛይን ጥናት ሠነድ በገንዘብና ኢኮኖሚ ልማት ሚኒስቴር በሚከናወነው የቅድሚያ ትግበራ ግምገማ ቀርቦ ከመፈቀዱ በፊት ወደ ትግበራ መግባት የለበትም፣
	9. በማንኛውም የመንገድ ሥራ ፕሮጀክት ሰነድ ላይ በኢኮኖሚያዊ ፣ ማህበራዊ፣ አካባቢያዊ፣ ቴክኒካዊና ከወጪ ረገድ ያሉ ቁልፍ መረጃዎች አንጻር እንዲሁም ሥራውን ከሚያካሂደው ተቋም አቅም ጋር በተያያዘ ግምገማ ሊደረግ ይገባል፣
	10.ባለስልጣኑ በሥሩ ያሉ ፕሮጀክቶችን የሥራ አፈጻጸም በየሶስት ወሩ የክትትልና ግምገማ ውጤት ሪፖርት እያዘጋጀ ለገ/ኢ/ል/ሚ/ር፣ እና ለሚመለከታቸው በላይ አካላት ማቅረብ አለበት፡፡
	11. የመንገድ ሥራ ፕሮጀክቶች አተገባበር ሂደትን አስመልክቶ ባለስልጣኑ ቢያንስ በአመት አንድ ጊዜ ከባለድርሻ አካላት ጋር በመሆን መገምገም እና ስለውጤቱም ለበላይ አካል ሪፖርት የሚቀርብበት ሥርዓት መኖር አለበት፡፡
	12. በባለስልጣኑ በየጊዜው የሚዘጋጁ የፋይናንስ የአፈጻጸም ሪፖርቶች የእያንዳንዱን የመንገድ ሥራ ፕሮጀክት አጠቃላይ

	የፋይናንስ እና የፊዚካል አፈጻጸም የሚያሳይ ሊሆን ይገባል፡፡
	13. በባለስልጣኑ የሚቀርበው የፕሮጀክቶች ክትትልና ግምገማ በሪፖርት ፕሮጀክቱ ባለበት ቦታ የመስክ ጉብኝት በማድረግ ጭምር ሊሆን ይገባል፣
	14.መጀመሪያ ከተዘጋጀው የመንገድ ሥራ ፕሮጀክት የዲዛይን ጥናት ላይ የሚጨመሩ ፣ የሚለወጡ እና የሚቀነሱ ዝርዝር ሥራዎች ሲያጋጥሙ በድጋሚ ለአጽዳቂው አካል እና ለገ/ኢ/ል/ሚ/ር ቀርቦ መፈቀድ ይኖርበታል፡፡
	15. የመንገድ ሥራ ፕሮጀክቶች በኮንትራት ውላቸው በተመለከተው የጊዜ ገደብ (በታቀደው ጊዜ) እና በኮንትራት ውል በተመለከተው ዋጋ መሠረት (በታቀደላቸው ወጪ) መጠናቀቅ ይኖርባቸዋል፡፡
	16.የተጠናቀቁና ርክክብ የተፈጸመባቸው የመንገድ ግንባታ ፕሮጀክቶች ግምገማ ተከናውኖ ሪፖርት መዘጋጀት አለበት፡፡
	17. በተጠናቀቁ የመንገድ ግንባታ ፕሮጀክቶች ርክክብና ግምገማ ላይ አጋር ደርጅቶች መሳተፍ ይኖርባቸዋል፡፡
	18. የመንገድ ሥራቸው ተጠናቆ አገልግሎት መስጠት በጀመሩት ፕሮጀክቶች ላይ የድህረ ትግበራ ግምገማ መደረግ ይኖርበታል፡፡
	19 ባለስልጣኑ ሥር የሚከናወኑ የመንገድ ሥራ ፕሮጀክቶች ከፕሮጀክት ዝግጅት ጀምሮ ፣ ትግበራ፣ ክትትል ፣ ግማገማ፣ ርክክብ እና ድህረ ትግበራ ድረስ ያሉ መረጃዎች ተጠናቅረው በማዕከል የሚያዙበትሥርዐት ተዘርግቶ ተግባራዊ ሊደረግ ይገባል፡፡
1.2 የኦዲት ትኩረት አቅጣጫ፡2 ባለስልጣኑ ለመንገድ ግንባታ ሥራዎች (የመንገድ ግንባታ፣ ማሻሻል እና ማጠናከር) ፣ለቅድመ አዋጪነት ፣የአካባቢ ተጽእኖ እና የዲዛይን ጥናት ሥራዎች ፣ ለዲዛይን ፣ቁጥጥርና ለሌሎች ማናቸውም	20.ባለስልጣኑ በመንገድ ሥራ ፕሮጀክቶች ትግበራ ሂደት ወቅት ጠንካራ አፈጻጸም የሚያሳዩ ሥራ ተቋራጮችን እና አማካሪ መሃንዲሶች /ባለሙያዎች/. የሚበረታቱበትን፣ ደካማ አፈጻጸም ያሳዩት ተጠያቂ የሚሆኑበት ሥርዓት ሊኖር እና ተግባራዊ መደረግ አለበት፡፡
	21. በመንገድ ፕሮጀክት ሥራ ሂደት የተገኙ ጥሩ ተሞክሮዎች ለሌሎች የመንገድ ሥራ ፕሮጀክቶች እንዲተላለፉ ችግሮች ደግሞ እንዳይደገሙ መረጃዎች ተጠናቅረው ሊያዙ እና ሥራ ላይ ሊውሉ ይገባል፣

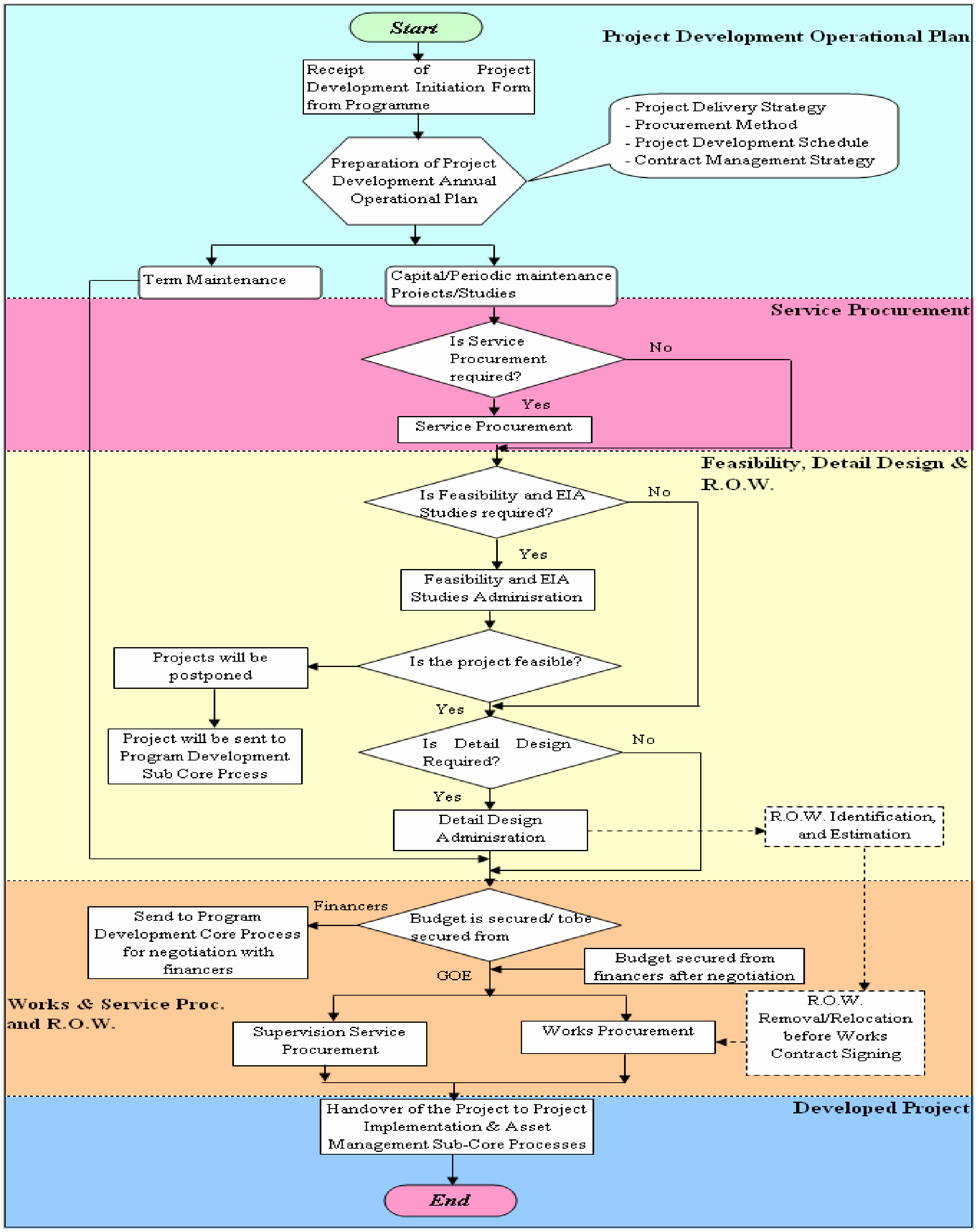
ሥራዎች አገልግሎት የሥራ ተቋራጮችና አማካሪዎችን መረጣ፣ የኮንትራት አስተዳደር ፣ርክክብ እና የክፍያ አፈጻጸም የመንግስት የግዢ ደንብ ፣ መመሪያ እና ማንዋል መሠረት ተከትሎ መፈጸሙን ማጣራት	22. የመንገድ ግንባታ ግዢ ሥራን የሚያከናውነው በባለስልጣኑ የሥራ ክፍል ብቃት ባላቸው ባለሙያዎች የተደራጀ፣ በቂ ስልጣን ያለው እና ግልጽ የአሰራር ሥርዓት የተዘረጋለት እንዲሁም የግዢ ሥራን የሚያከናውኑ ሠራተኞች እና ኃላፊዎች መልካም ስነ ምግባር ያላቸው ሊሆኑ ይገባል፡፡
	23.. ባለስልጣኑ የተቋራጮች እና የአማካሪ መሃንዲሶችን አገልግሎት ግዢን በብቃትና ውጤታማነት ለማከናወን የሚያስችል የብቃት መለኪያ መስፈርት እንደ የፕሮጀክቱ አይነት ሊኖረው ይገባል፡፡
	24. የኮንትራክተር ግዥ ትክክለኛ ብቃት መመዘኛ መስፈርት እና የድርጅቶች የመሣሪያ አቅም ፣ የሰዉ ኃይል አደረጃጀት እንደሥራዉ በሚወጣዉ መስፈርት በጨረታ ሰነዶች ዉስጥ ሊካተት ይገባል
	25. ባለስልጣኑ ከሥራ ተቋራጮች ጋር የውል ማሻሻያ ማድረግ የሚቻለው የባለስልጣኑን ጥቅም የሚጎዳ እና በጨረታው ከተወዳደሩ ሌሎች ዕጩ ተወዳዳሪዎች አንጻር ለአቅራቢው የተለየ ጥቅም የሚሰጥ መሆን የለበትም፡፡
	26. በአማካሪ መሃንዲሶች የሚጠናው የመንገድ ግንባታ የምህንድስና ዲዛይን ጥናት በኢትዮጵያ መንገዶች ባለስልጣን የመንገድ ዲዛይን ማንዋል እና እስፔሲፊኬሽን መሠረት የተከናወነ መሆኑ መረጋገጥ ይኖርበታል፡፡
	27. ባለስልጣኑ ለመንገድ ዲዛይን ሥራ የሚመረጡ አማካሪ መሃንዲሶች (ድርጅቶች) የዲዛይን ጥራት ማረጋገጫ ሥርዓት ያላቸውና ሥርዓቱን ተግባራዊ የሚያድርጉ ፣ ለዚሁ ጉዳይ በመስኩ በቂ የሆነ ባለሙያ ያላቸው ሊሆኑ ይገባል፡፡
	28. የዲዛይን አማካሪ መሃንዲሶች (የዲዛይን ፖሊሲ ፣ፕሮሲጀር፣ እስታንዳርድ እና መመሪያ ማዘጋጀት እና የዲዛይን ውጤቱን መከለስ ይኖርባቸዋል፡
	29. ባለስልጣኑ የመንገድ ዲዛይን ጥናት እና ግንባታ ሥራ የሚያገለግል ወቅታዊ የሆነ የግንባታ እና የንድፍ ሥራ ደረጃ (construction and design standard) እና ማንዋል

	ሊኖረውና ተግባራዊ ሊደረግ ይገባል፡፡
	30. ባለስልጣኑ የሥራ ተቋራጮችን እና የአማካሪ መሃንዲሱን የአፈጻጸም ክንውን የሚገመግምበት መመዘኛ መሥፈርት ሊኖረው ይገባል፣
	31. በእያንዳንዱ የመንገድ ግንባታ ፕሮጀክት የኮንትራት ውል መሠረት የሚደረግ የዋጋ ማስተካከያ፡- • ከጠቅላላ ግንባታ ሥራው ዋጋ ከ 25% (ሃያ አምስት በመቶ) በላይ ሲሆን እና የባለስልጣኑ የበላይ ኃላፊ በቀጣይ አፈጻጸሙ ላይ ውሳኔ መወሰን እንዲችል እንዲያውቀው መደረግ አለበት፡፡ • ለአማካሪው መሃንዲስ የሚደረገው የዋጋ ማስተካከያ ከጠቅላላው የውሉ ዋጋ ከ15% (አስራ አምስት በመቶ) በላይ መሆን የለበትም፡፡
	32. ከመንገድ ግንባታ ሥራ ውል ጋር በተያያዘ በየጊዜው የግንባታ ሥራውን እንቅስቃሴና ያጋጠሙ ችግሮችን በሚለከት በወቅቱ ለባለስልጣኑ ሪፖርት መድረስ ይኖርበታል፡፡
	33. ባለስልጣኑ ለእያንዳንዱ የመንገድ ሥራ ፕሮጀክት በአማካሪ መሃንዲሱ የሚከናወነውን የጥራት ማረጋገጥ ሥራን በራሱ ባለሙያዎች ክትትል ሊያደርግ ይገባል፡፡
	34. በባለስልጣኑ በሥሩ ላሉ የመንገድ ግንባታ ሥራ ውል ክፍያ የሚፈጸመው የክፍያ ማስረጃ በተቆጣጣሪው መሃንዲስ ሲጸድቅና ሥራው መጠናቀቁን የሚያመለክተው በቁጥጥርና ርክክብ ፈጻሚው ቡድን ወይም አካል ሲቀርብ መሆን ይኖርበታል፡፡
	35. በመንገድ ግንባታ ሥራ የሚሳተፉ እና የሚመረጡ የሥራ ተቋራጮች የፕሮጀክት ማኔጅመንት እውቀት (ብቃት) የእቅድ አዘገጃጀት፣ ሥራን የማቀናጀት፣ የማስተባበርና የመምራት ብቃት ሊኖራቸው እንዲሁም ለእያንዳንዱ የግንባታ ሥራ የጥራት መቆጣጠሪያ መርሃ ግብር (quality control plan) ሊያዘጋጁ እና ተግባራዊ ሊያደርጉት ይገባል፡፡
	36. የተቆጣጣሪ መሃንዲሱ የሥራ ተቋራጮችን የሥራ ክንውን የሚያሳይ የክፍያ ሠርተፊኬት /የአፈጻጸም ሪፖርት / በሥራ

	ተቋራጩ የተከናወነውን ሥራ የጥራት ደረጃውን የጠበቀ መሆኑን በሚያሳይ ሁኔታ እና መዘጋጀት ይኖርበታል፡፡
	37. ባለስልጣን መ/ቤቱ ለመንገድ ግንባታ ሥራ የኮንትራት ውልን በመንግስት ግዢ መመሪያ የተካተቱ ጭብጦችንና ነጥቦችን በማካተት እና በህግ ዘንድ ተቀባይነት ያለው ውል ሊያዘጋጅና ከተቋራጮች እና ከአማካሪ መሃንዲሶች ጋር ሊፈራረም እና ውሉ ተግባራዊ ሊደረግ ይገባል፡፡
	38. በባለስልጣኑ በራስ ኃይል የሚያከናውናቸውን ፕሮጀክቶችን ብቃት ባለው አደረጃጀት፣የውስጥ ቁጥጥር እና የፕሮጀክት ማኔጅመንት ሥርዓት ተዘርግቶ ተግባራዊ እየተደረገ መሆኑን ማጣራት፣
	39. የመንገድ ሥራ ተቋራጩ ፕሮጀክቱን ያዘገው ከአቅም በላይ በሆነ ችግር ምክንያት መሆኑ ከታመነበት እና የጉዳት ካሳን ክፍያን በውሉ ካልተገለጸ በስተቀር በውሉ በተገለጸው ጊዜና ሁኔታ ፕሮጀክቱን ባለማጠናቀቁ በውሉ የተመለከተውን የጉዳት ካሳ መክፈል ይኖርበታል፡፡

የፕሮጀክት ዴቨሎፕመንት ንዑስ ዋና የሥራ ሂደት የአሰራር ስርዓት መግለጫ

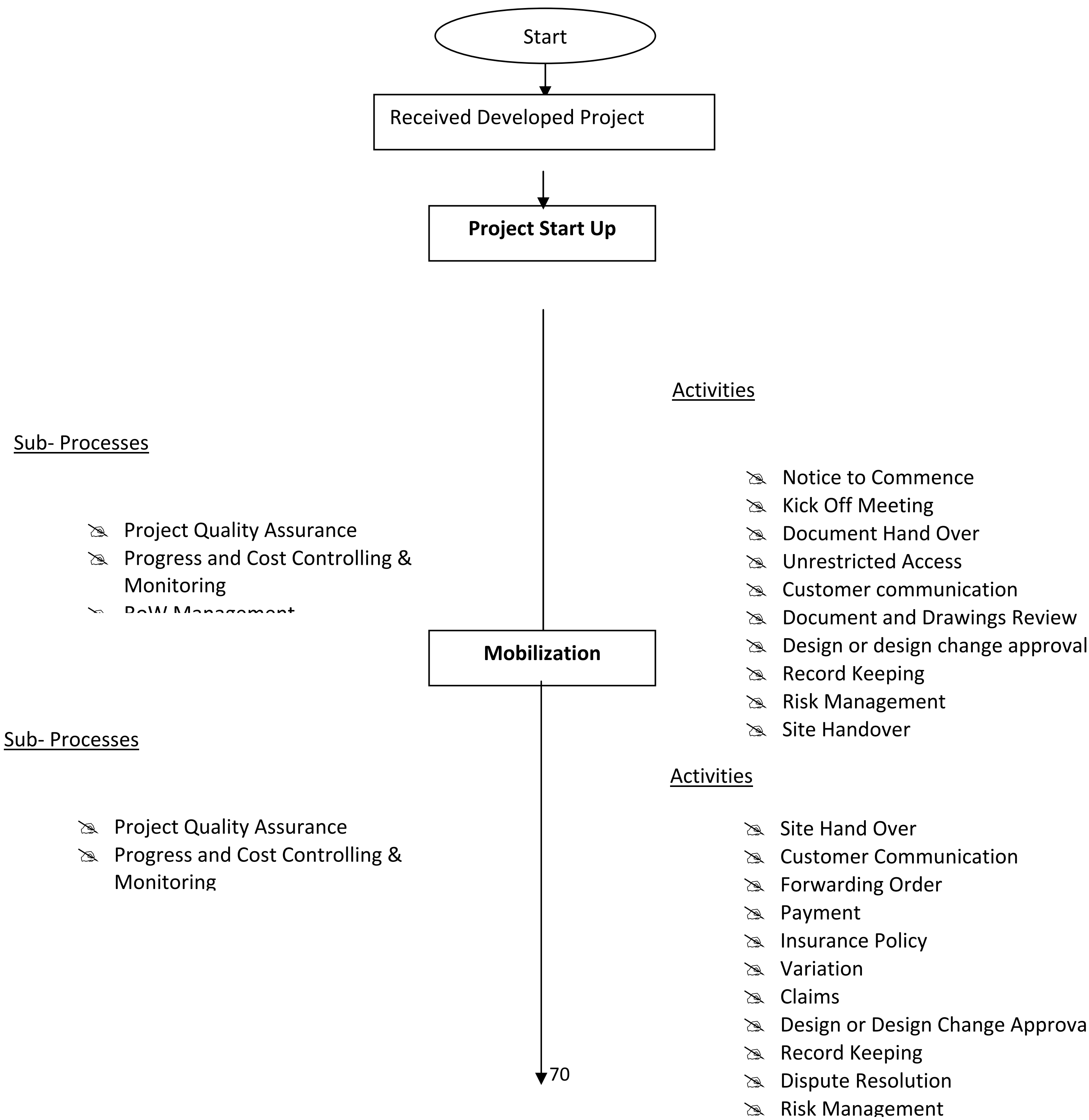
አባሪ -2



አባሪ 3

የፕሮጀክት ኢምፕሊመንቴሽን (Project Implementation) ንዑስ ዋና የሥራ ሂደት የአሰራር ስርዓት መግለጫ

Project Implementation Sub - Core Process Flow Chart



1

1

Execution

Sub- Processes

- Project Quality Assurance
- Progress and Cost Controlling & Monitoring
- RoW Management

Activities

- Forwarding Order
- Customer Communication
- Payment
- Addendum
- Variation
- Claims
- Budget
- Record Keeping
- Dispute Resolution
- Risk Management

Acceptance and Handover of Completed Roads

Sub- Processes

- Project Quality Assurance
- Progress and Cost Controlling & Monitoring
- RoW Management

Activities

- Processing Final Statement
- Finalization of Claims
- Receiving As-Built Drawings
- Customer Communication
- Finalizing Pending Issues
- Reviewing Completion Report
- Final Inspection
- Evaluation of Consultant’s and Contractor’s Performance
- Record Keeping
- Dispute Resolution
- Risk Management

Finish

አባሪ 4

በናሙና በተመረጡ የመንገድ ፕሮጀክቶች በዕቅድና አፈጻጸም መካከል የታየ ልዩነት

	የፕሮጀክት ስም	የፊዚካል አፈጻጸም (%)			የፊዚካል አፈጻጸም (ኪ.ሜ.)			የፋይናንሻል አፈጻጸም (በሚሊዮን ብር)			የፋይናንሻል አፈጻጸም (በመቶኛ)		
		እቅድ	አፈጻጸም	ልዩነት	እቅድ	አፈጻጸም	ልዩነት	እቅድ	አፈጻጸም	ልዩነት	እቅድ	አፈጻጸም	ልዩነት
1	ጎንደር-ደባርቅ እስከ June 2011	56.53	36.97	(19.56)	56.02	36.64	(19.38)	355.2	232.3	(122.9)	56.53	36.97	(19.56)
2	ማይጸብሪ - ሽሬ እስከ (june 2011)	60.28	26.04	(34.24)	41.17	17.78	(23.39)	409.1 7	176.7	(232.4)	60.28	26.04	(34.24)
3	እንደስላሴ-ደደቢት እስከ June 2011	79.67	57.48	(22.19)	56.12	40.49	(15.63)	321.7	232.1	(895.9)	79.67	57.48	(22.19)
4	መካነሰላም-ግንደወይን እስከ (July 2011) Revised program is not submitted by the contractor	71.13	68.77	(2.36)	96.03	92.84	(3.19)						
5	ዛሪማ-ማይጸምሪ	ሩብ ዓመት July-September 2011 15.18	1.47	(13.71)									

		ዓመታዊ (2011) 35.91	16.38	(19.53)									
		አጠቃላይ እስከ September 2011) 55.55	14.91	(40.64)									
6	ሐረር-ጂጂጋ እስከ sept 2011ድረስ	100.00	89.53	(10.47)	103.60	92.75	(10.85)	329.4	294.980	(34.4)	100	89.53	(10.47)
7	ሁምቦ-አርባ ምንጭ እስከ ጥቅምት 30/2004				106	55	(51)	261.5	247.3	(143.3)			